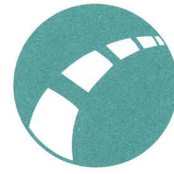




**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2003



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
3	Straßengüterverkehr	5
3.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	7
3.1.1	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	7
3.1.2	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.1.3	Weitere Entwicklung	10
3.2	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr	10
3.2.1	Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung	10
3.2.2	Entwicklung der eingesetzten Kapazität und gewichtsmäßige Auslastung der Lastkraftfahrzeuge	12
3.3	Entwicklung der Beförderungsentgelte	14
3.4	Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen	15
3.4.1	Entwicklung der Kosten	15
3.4.2	Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten	17
3.4.3	Entwicklung der Fuhrparkinvestitionen	17
3.5	Unternehmensinsolvenzen	19
3.6	Wirtschaftliche Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs	20
4	Eisenbahngüterverkehr	22
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	22
4.1	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	27
5	Binnenschiffsgüterverkehr	28
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung	28
5.2	Entwicklung nach Güterarten	32
5.3	Lage der Binnenschifffahrt	34
5.3.1	Entwicklung der Beförderungsentgelte im Binnenschiffsgüterverkehr	34
5.3.2	Kosten, Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt	35
5.4	Entwicklung des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte	38

1 Zusammenfassung

Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat sich im Jahr 2003 verbessert. Die Zunahme der Verkehrsnachfrage führte gegenüber dem Vorjahr sowohl bei der Gütermenge als auch bei den erbrachten Verkehrsleistungen zu einer leichten Aufwärtsentwicklung.

So stieg die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2003 um 0,7 % auf 3,25 Mrd. t, nach einem Rückgang um 5 % im Jahr 2002.

Die Transportleistung erhöhte sich im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr um 0,3 % auf 392,5 Mrd. tkm. Im Jahr 2002 war es noch zu einem Rückgang um rund 1,8 % gekommen.

Allerdings entwickelten sich die einzelnen Verkehrsträger uneinheitlich: Mengen- und Leistungszuwächsen im Straßen- und Eisenbahngüterverkehr standen im Jahr 2003 deutliche Rückgänge in der Binnenschifffahrt gegenüber.

Im Straßengüterverkehr zeigte sich im Jahr 2003 ein Mengen- und Leistungswachstum im Regional- und Fernbereich, während im Nahbereich aufgrund der anhaltenden Krise in der Bauwirtschaft erneut Rückgänge zu verzeichnen waren. Letztere haben sich allerdings im Vergleich zum Vorjahr deutlich abgeschwächt.

Im grenzüberschreitenden Verkehr kam es zu einer deutlichen Belebung der Verkehrsnachfrage. Nachdem das Aufkommen im Jahr 2002 erstmals seit Jahren zurückgegangen war, setzte sich der ansonsten dynamische Verlauf im Wachstumssegment des Straßengüterverkehrs im Berichtsjahr wieder fort.

Während sich der Werkverkehr erneut rückläufig entwickelte, konnte der gewerbliche Güterkraftverkehr im Jahr 2003 Zuwächse aufweisen. Neben konjunkturell bedingten Schwankungen waren auch Verlagerungstendenzen hin zum gewerblichen Verkehr für den Rückgang der Beförderungsmengen beim Werkverkehr ursächlich.

Die Belebung der Nachfrage in bestimmten Bereichen des Straßengüterverkehrs führte jedoch nicht zu einer Entspannung der wirtschaftlichen Situation der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen. Eine Vielzahl von Unternehmen konnte gestiegene Kraftstoffkosten sowie Lohn- und Lohnnebenkostenerhöhungen nicht an ihre Auftraggeber weitergeben. Infolge der neuerlichen Verschiebung des Starttermins der Maut wurden Preisverhandlungen seitens der Auftraggeber in zahlreichen Fällen erneut zurückgestellt. Die Unternehmen versuchen daher seit etwa einem Jahr verstärkt, Kostenerhöhungen zu vermeiden, indem sie z. B. mittels „Tanktourismus“ oder Standortdiversifizierung Preisvorteile im Ausland nutzen. Darüber hinaus steigt die Akzeptanz, die Betankung mit dem vergleichsweise günstigeren Biodieselmotorkraftstoff vorzunehmen.

Die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr wird nach wie vor durch Harmonisierungsdefizite innerhalb der heutigen EU sowie bestehende Lohnkostennachteile gegenüber Unternehmen aus den MOE-Staaten beeinträchtigt. Viele deutsche Unternehmen befürchten daher, dass infolge der Erweiterung der EU im Mai 2004 die Beförderungsentgelte weiter sinken werden. Andererseits wird die EU-Erweiterung von einer Vielzahl deutscher Speditions- und Transportunternehmen aber auch als Chance zur Erschließung neuer Märkte gesehen.

Aufgrund der bereits gegenwärtig geringen Rentabilität sehen viele Unternehmen der Einführung der Maut mit Besorgnis entgegen. Eine zentrale Fragestellung der Transportunternehmen ist in diesem Zusammenhang, inwieweit die Kosten der Maut von den Auftraggebern übernommen werden. Darüber hinaus fordern sie die Durchsetzung der Mautkompensation in Brüssel.

Der Eisenbahngüterverkehr verbuchte in Bezug auf die Beförderungsmenge und -leistung im Jahr 2003 prozentual die größten Zuwächse. Die Eisenbahnen profitierten dabei u. a. von Verkehrsverlagerungen vom Binnenschiff, dessen Einsatzfähigkeit insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2003 durch Niedrigwasser stark beeinträchtigt wurde. Gegenüber dem wichtigsten Wettbewerber - dem Binnenschiff - konnten die Eisenbahnen ihren Vorsprung im vergangenen Jahr wieder etwas ausbauen.

Nachdem der Binnenschiffsgüterverkehr im 1. Halbjahr 2003 noch Mengen- und Leistungszuwächse verzeichnen konnte, kam es in der zweiten Jahreshälfte zu erheblichen Rückgängen, so dass im Ergebnis für das gesamte Jahr 2003 ein deutliches Minus zu verzeichnen war. Hauptursache für diese Entwicklung waren die niedrigen Wasserstände durch die Trockenheit im Sommer. Sie führten insbesondere im 2. Halbjahr 2003 zu erheblichen Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebes auf dem Rhein, der Donau, der Oder und der Elbe. Auf allen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich im Jahr 2003 rückläufige Beförderungsmengen im Vergleich zum Vorjahr.

Nach Aussagen von Binnenschiffverkehrsunternehmen sei es aufgrund des Niedrigwassers in der zweiten Jahreshälfte 2003 zu einer Verknappung des Schiffsraums und infolge dessen zu einer besseren Beschäftigung und einem höheren Frachtniveau gekommen. Dennoch zeigten sich in den einzelnen Segmenten der Binnenschiffahrt unterschiedliche Entwicklungen. Während Unternehmen der Tankschiffahrt die Entwicklung des Jahres 2003 trotz der vergleichsweise geringeren Beförderungsmengen insgesamt als zufriedenstellend bis gut beurteilten, blieb die Lage in der Trockengüterschiffahrt nach Unternehmensangaben weiterhin angespannt.

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

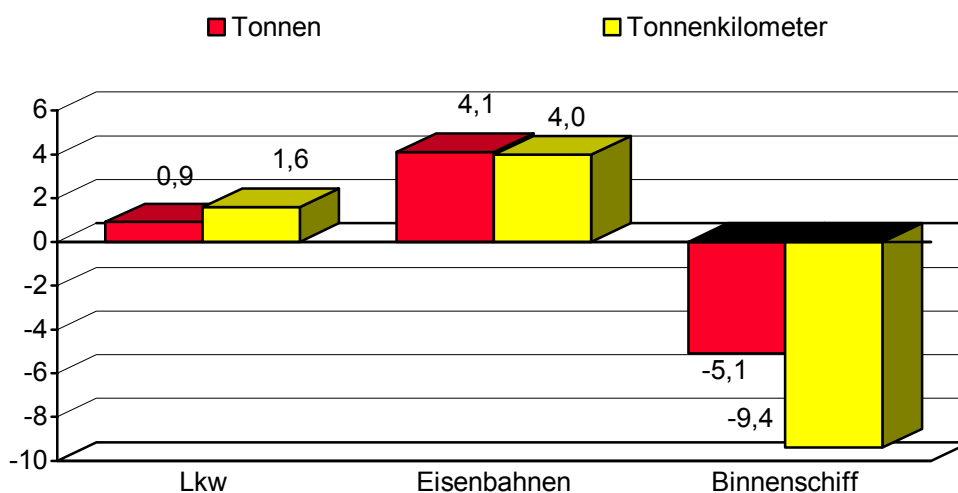
Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Güterverkehr hat sich im Jahr 2003 verbessert. Es zeigen sich Anzeichen für eine verkehrswirtschaftliche Belebung. Nach den Rückgängen in den vorangegangenen Jahren erreichten die Mengen- und Leistungswerte insgesamt einen leichten Zuwachs gegenüber dem Vorjahr.

So stieg im Jahr 2003 die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr beförderte Gütermenge um 0,7 % auf 3,25 Mrd. t. Im Jahr 2002 war es noch zu einem Rückgang um rund 5 % gekommen.

Die von den drei Verkehrsträgern insgesamt im Jahr 2003 erbrachte Beförderungsleistung lag mit 392,5 Mrd. tkm (+ 0,3 %) in etwa auf der Höhe des vorangegangenen Jahres. Im Jahr 2002 hatte der Rückgang noch - 1,8 % betragen.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland

Veränderungen im Jahr 2003 gegenüber dem Jahr 2002 in %



Quelle: StBA, KBA, BAG

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im Jahr 2003 gegenüber dem Jahr 2002 wie folgt dar:

- Im **Straßengüterverkehr** (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,9 % auf 2,735 Mrd. t. Mit einer Beförderungsleistung von 255,9 Mrd. tkm (Inland) lag das Ergebnis um 1,6 % über dem Vorjahr.

Kennzeichnend für die Entwicklung im Jahr 2003 sind Transportverlagerungen im Straßengüterverkehr aufgrund der gespaltenen Entwicklung bei den Verkehrsarten: Während der gewerbliche Güterverkehr deutlich zunahm, waren im Werkverkehr in allen Entfernungsbereichen Rückgänge zu verzeichnen.

- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** wurden im Jahr 2003 nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes 220,0 Mio. t Güter befördert. Damit verringerte sich die transportierte Gütermenge um 5,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Beförderungsleistung verringerte sich im Jahr 2003 ebenfalls um 9,4 % auf 58,2 Mrd. tkm.

Aufgrund niedriger Wasserstände wurden in der Binnenschifffahrt im 2. Halbjahr 2003 deutlich weniger Güter befördert, so dass sich die für das 1. Halbjahr 2003 noch ausgewiesenen Mengen- und Leistungssteigerungen in Höhe von 1,6 bzw. 3,4 % erheblich veränderten.

- Beim **Eisenbahngüterverkehr** erhöhte sich im Jahr 2003 die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahr um 4,1 % auf 296,9 Mio. t. Die Verkehrsleistung stieg um 4,0 % auf 78,5 Mrd. tkm. Hierbei verzeichneten alle Hauptverkehrsarten im Vergleich zum Vorjahr Zuwächse. Den größten mengenmäßigen Zuwachs gegenüber dem Jahr 2002 erreichte der Binnenverkehr mit 7 Mio. t.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2003 gegenüber dem Jahr 2002

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2002	2003	2003 ggü. 2002	2002	2003	2003 ggü. 2002
	in Mio. t		in % ²⁾	in Mrd. tkm		in % ²⁾
Eisenbahnen ³⁾	285,4	296,9	+ 4,1	75,4	78,5	+ 4,0
Binnenschifffahrt	231,7	220,0	- 5,1	64,2	58,2	- 9,4
Straßengüterverkehr						
deutscher Unternehmen ⁴⁾	2.711,6	2.734,9	+ 0,9	251,8	255,9	+ 1,6
- Gewerblicher Verkehr	1.460,0	1.532,9	+ 5,0	184,7	192,8	+ 4,4
- Werkverkehr	1.251,6	1.202,0	- 4,0	67,2	63,0	- 6,2
- Verkehr im Nahbereich ⁵⁾	1.650,4	1.635,8	- 0,9	26,0	25,8	- 0,9
- Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾	513,6	532,3	+ 3,6	46,1	47,7	+ 3,5
- Verkehr im Fernbereich ⁵⁾	547,6	566,8	+ 3,5	179,7	182,3	+ 1,5
Gesamter Güterverkehr ⁶⁾	3.228,7	3.251,8	+ 0,7	391,4	392,5	+ 0,3

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

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

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen.

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

Quellen: BAG, KBA, StBA, DB AG, VDV

3 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr (insgesamt) kam es im Jahr 2003 zu einer Belebung der Verkehrsnachfrage. Nach den Rückgängen in den vergangenen Jahren zeigten sich sowohl bei den Gütermengen als auch bei den Verkehrsleistungen Zuwächse gegenüber dem Vorjahr.

Zu deutlichen Mengen- und Leistungszuwächsen kam es dabei insbesondere im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie im Regional- und Fernbereich. Demgegenüber führte die schwache Konjunktur im Baugewerbe wiederum zu Rückgängen im Nahbereich des Straßengüterverkehrs.

Im Verlauf des Jahres 2003 setzten sich die seit einiger Zeit beobachteten Transportverlagerungen im Straßengüterverkehr verstärkt fort. Dies zeigt die gespaltene Entwicklung bei den Verkehrsarten: Während der gewerbliche Güterverkehr im Nah-, Regional- und Fernbereich deutlich zunahm, waren im Werkverkehr in allen Entfernungsbereichen Rückgänge zu verzeichnen.

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen stieg die beförderte Gütermenge im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 0,9 % (+ 23,3 Mio. t) auf 2,735 Mrd. t. Damit kam es erstmals seit drei Jahren zu einem - wenn auch geringen - Aufkommenszuwachs im Straßengüterverkehr.

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr hat deutlicher zugenommen. Nach der rückläufigen Entwicklung der Beförderungsleistung im Inland im Jahr 2002 (- 1,7 %), stiegen die Leistungen im Jahr 2003 gegenüber dem Jahr 2002 um 1,6 % (+ 4,0 Mrd. tkm) auf 255,9 Mrd. tkm. an.

Auch im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs allein kam es nach dem Mengenrückgang im Jahr 2002 im Betrachtungsjahr 2003 zu einer deutlichen Aufwärtsentwicklung (+ 11,0 %). Damit war in diesem ansonsten seit Jahren wachstumsorientierten Segment des Straßengüterverkehrs wieder ein Mengen- und Leistungszuwachs (+ 7,5 %) zu verzeichnen.

Eine ähnlicher Verlauf zeigte sich auch im Fernbereich des Binnenverkehrs. Nach einem geringen Wachstum im Vorjahr kam es im Jahr 2003 wiederum zu einer deutlichen Mengen- und Leistungssteigerung. Demgegenüber war im Binnenverkehr - insgesamt - die Mengenentwicklung wie bereits seit Jahren mit 0,5 % rückläufig. Allerdings kam es bei den Leistungen zu einer leichten Aufwärtsentwicklung in Höhe von 0,9 %.

Damit knüpft die Entwicklung im Straßengüterverkehr im Gesamtjahr 2003 - wie sich bereits im 1. Halbjahr 2003 zeigte - an den Wachstumstrend der zurückliegenden Jahre in den oberen Entfernungsbereichen des Binnenverkehrs sowie des grenzüberschreitenden Verkehrs an.

Bei der Verkehrsanalyse ist vor allem der divergierende Verlauf des gewerblichen Güterverkehrs gegenüber dem Werkverkehr von Bedeutung. Im vergangenen Jahr verzeichnete der Werkverkehr gegenüber dem Jahr 2002 einen Mengenrückgang um 4,0 % (- 49,6 Mio. t), während der gewerbliche Verkehr einen Zu-

wachs um 5,0 % (= 72,9 Mio. t) auswies. In den davor liegenden Jahren war es sowohl im Werkverkehr als auch im gewerblichen Güterverkehr zu Mengenrückgängen gekommen; diese fielen im Werkverkehr jedoch höher aus. So verringerte sich im Werkverkehr das Güteraufkommen von 1,455 Mrd. t im Jahr 2000 auf 1,202 Mrd. t im Jahr 2003 (- 253 Mio. t). Die Verkehrsleistungen im Inland nahmen von 73,0 Mrd. tkm auf nunmehr 63,0 Mrd. tkm. ab.

Von den insgesamt ausgewiesenen Aufkommensrückgängen im Vergleich der beiden Jahre in Höhe von 263 Mio. t gingen damit im Durchschnitt rund 96 % zu Lasten des Werkverkehrs und nur lediglich 4 % entfielen auf den gewerblichen Güterverkehr. Bei den Verkehrsleistungen entfiel der gesamte Rückgang auf den Werkverkehr, während der gewerbliche Verkehr einen Zuwachs um 15 Mrd. tkm verzeichnete.

Die Verluste sind vor allem auf die schwache konjunkturelle Entwicklung (z. B. im Baugewerbe und Handel) zurückzuführen. Allerdings haben sich die Mengen im Werkverkehr in den vergangenen Jahren in nahezu allen Entfernungsbereichen verringert. Neben konjunkturell bedingten Schwankungen sind auch Verlagerungstendenzen vom Werkverkehr zum gewerblichen Güterverkehr für den Rückgang bedeutsam. Der Werkverkehr wird von einem zunehmenden Anteil der Industrie- und Handelsunternehmen einer wirtschaftlichen Analyse unterzogen. Dabei dürfte das niedrige Niveau der Beförderungsentgelte, die hohe Qualität der Verkehrsdienstleistung sowie vor allem die hinzukommende Kostenbelastung durch die bevorstehende Einführung der Lkw-Maut ebenfalls zu Transportverlagerungen vom Werkverkehr auf den gewerblichen Güterverkehr beitragen und Änderungen bewirken.

Tabelle 2: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterarten
einschließlich Kabotagebeförderungen

Güterart	Beförderte Gütermengen			
	2002	2003	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	150.790	142.187	- 8.604	- 5,7
Andere Nahrungs- und Futtermittel	288.231	306.063	+ 17.832	+ 6,2
Feste mineralische Brennstoffe	13.340	12.354	- 986	- 7,4
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	103.148	105.717	+ 2.569	+ 2,5
Erze und Metallabfälle	35.314	28.767	- 6.546	- 18,5
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	71.812	72.901	+ 1.088	+ 1,5
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	1.388.945	1.364.012	- 24.933	- 1,8
Düngemittel	19.498	20.026	+ 527	+ 2,7
Chemische Erzeugnisse	198.590	212.093	+ 13.503	+ 6,8
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	393.893	416.960	+ 23.067	+ 5,9
Leergut	56.601	62.778	+ 6.177	+ 10,9
Insgesamt	2.720.163	2.743.858	+ 23.695	+ 0,9

Quelle: BAG, KBA

Bei der Betrachtung der güterartbezogenen Entwicklung im Straßengüterverkehr zeigten sich die Aufkommenszuwächse vor allem in den Güterbereichen Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter) sowie bei den chemischen Erzeugnissen und den anderen Nahrungs- und Futtermitteln.

Demgegenüber verzeichnete die Bauwirtschaft wiederum den größten Einbruch. Dies führte dazu, dass sich der Mengen- und Leistungsrückgang der vergangenen Jahre weiter fortsetzte. Allerdings lagen die Mengeneinbußen im Jahr 2003 bei etwa 25 % der im Jahr 2002 zu verzeichnenden Rückgänge.

Hinsichtlich der Aufkommensentwicklung innerhalb West- und Ostdeutschlands sowie im Wechselverkehr zeigt sich im Jahr 2003 gegenüber dem Jahr 2002 folgende Entwicklung:

Beim Straßengüterverkehr innerhalb Westdeutschlands, der einen Anteil von 69 % an der Gesamtleistung des Binnenverkehrs in Deutschland hat, zeigt sich ein Zuwachs (+ 1,3 %) bei der Transportleistung und ein leichter Rückgang (- 0,1 %) bei der beförderten Gütermenge. Innerhalb Ostdeutschlands kam es zu einer umgekehrten Entwicklung: Mit einem Anteil von 14 % an der Gesamtleistung ging zwar die Transportleistung zurück (- 1,1 %), die beförderte Gütermenge nahm jedoch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu (+ 2,3 %).

Im Wechselverkehr zwischen West- und Ostdeutschland, mit einem Anteil an der Gesamttransportleistung von 17 %, kam es je nach Beförderungsrichtung zu unterschiedlichen Entwicklungen. Konnte im Jahr 2002 die Transportleistung bei Beförderungen von West- nach Ostdeutschland noch eine Steigerung verzeichnen, kam es im Jahr 2003 zu einem Leistungsrückgang um 0,6 %. Entgegen dieser leicht rückläufigen Entwicklung nahm die Transportleistung bei Beförderungen von Ost- nach Westdeutschland trotz der angespannten konjunkturellen Lage um 1,4 % zu und setzte somit den positiven Trend der letzten Jahre fort.

3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

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

Die Erschließung von Märkten sowie der Ausbau der internationalen Beziehungen haben in den vergangenen Jahren zu einem überdurchschnittlichen Wachstum von Güterbeförderungen über größere Entfernungen beigetragen.

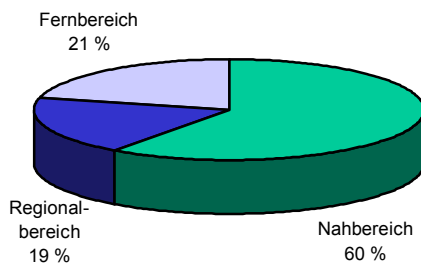
Demgegenüber kam es in den vergangenen Jahren zu erheblichen Rückgängen in den unteren Entfernungsstufen. Diese Entwicklung ist vor allem auf die seit Jahren anhaltende Krise in der Bauwirtschaft zurückzuführen.

Trotz der seit Jahren bestehenden unterschiedlichen Entwicklungsverläufe wurden von der im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr) beförderten Gütermenge 79 % im Nah- und Regionalbereich befördert. Dies zeigt, dass der Straßengüterverkehr, bezogen auf die Gütermenge, - nach wie vor - vor allem in den unteren Entfernungsbereichen des regionalen Wirtschafts- und Verteilerverkehrs dominiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Lkw insbesondere in diesem Bereich nach heutigem Stand nahezu unersetzbar ist.

Demgegenüber hat der Nah- und Regionalbereich wegen der geringen Beförderungsweite einen Anteil von 29 % an der Verkehrsleistung; dagegen wurde im Fernbereich ein Anteil von 71 % erbracht. Daran wird die große verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Straßengüterfernverkehrs sichtbar.

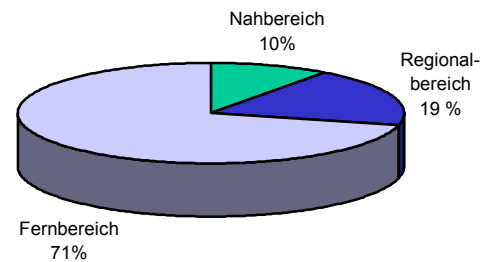
Die mengen- und leistungsbezogenen Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche im Straßengüterverkehr ergeben sich aus den nachstehenden Schaubildern.

Schaubild 2: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Gütermenge



Quelle: BAG, KBA

Schaubild 3: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Verkehrsleistung (tkm)



Quelle: BAG, KBA

Die Entwicklung im Einzelnen:

➤ Nahbereich (bis zu 50 km)

Im Nahbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) setzte sich der seit Jahren anhaltende Aufkommens- und Leistungsrückgang weiter fort. Dabei fallen die Rückgänge allerdings niedriger aus als im Jahr zuvor. Im Jahr 2003 verringerte sich die Gütermenge um 0,9 % (- 14,6 Mio. t) auf 1.635,8 Mio. t. Die Beförderungsleistung ging um 0,9 % (- 228 Mio. tkm) auf 25,8 Mrd. tkm zurück.

Die Rückgänge sind wiederum auf die schwache Entwicklung im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen. Im Jahr 2003 betrug die Mengentrückgänge bei der Güterart „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ 2,3 % (- 26,6 Mio. t). Daneben kam es im vergangenen Jahr im Nahbereich vor allem zu Rückgängen bei Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (- 6,2 Mio. t).

Ein Wachstum zeigte sich innerhalb der geringen Beförderungsweiten vor allem bei den gewerblichen Fertigwaren in Höhe von etwa 8 % (= 9,1 Mio. t) und bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln (= 9,0 Mio. t).

Der Werkverkehr verzeichnete im Nahbereich mit 4,1 % einen Mengenrückgang (- 37,2 Mio. t), während der gewerbliche Güterverkehr um rund 3 % (= 22,6 Mio. t) zunahm.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass der Werkverkehr auch im Gesamtjahr 2003 in den wachstumsorientierten Güterartbereichen („Halb- und Fertigwaren“ und „Andere Nahrungs- und Futtermittel“) ebenfalls Zuwächse verzeichnete, allerdings auffallend hohe Rückgänge im Bereich der Steine und Erden, einschließlich Baustoffe (- 37,3 Mio. t). Demgegenüber nahm der gewerbliche Verkehr trotz schlechter Branchenkonjunktur im Baubereich weiter zu (= 10,6 Mio. t). Dies zeigt, dass Unternehmen mit Werkverkehr bei zurückgehender Branchenkonjunktur den gewerblichen Verkehr zunehmend auch auf kurzen Beförderungstrecken einsetzen.

➤ Regionalbereich (51 - 150 km)

Im Regionalbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es nach deutlichen Rückgängen in den Jahren 2001 und 2002 im vergangenen Jahr wiederum zu einem leichten Mengen- und Leistungswachstum: Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen um 3,6 % auf 532,3 Mio. t bzw. um 3,5 % auf 47,7 Mrd. tkm.

Hierbei zeigten sich vor allem Mengenzuwächse in den Güterarten „Gewerbliche Fertigwaren“ und „Chemische Erzeugnisse“ sowie bei „Andere Nahrungs- und Futtermittel“.

➤ Fernbereich (151 km und mehr)

Die Zunahme der Verkehrsnachfrage zeigte sich vor allem im Fernbereich. Im Jahr 2003 stieg das Aufkommen im oberen Entfernungsbereich um 3,5 % auf 566,8 Mio. t. Der Zuwachs der Beförderungsleistung betrug 1,5 % und liegt damit bei 182,3 Mrd. tkm.

Das zu verzeichnende Wachstum im Fernbereich ist insbesondere auf die Zunahme der Beförderungen von chemischen Erzeugnissen (= 8,8 Mio. t), Halb- und Fertigwaren (= 8,6 Mio. t) sowie anderer Nahrungs- und Futtermittel (= 4,2 Mio. t) zurückzuführen.

Auch im Fernbereich kam es zu einer unterschiedlichen Entwicklung im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr. Während die Gütermenge im gewerblichen Verkehr um 6,6 % (= 28,3 Mio. t) zunahm, lag das Aufkommen im Werkverkehr um 7,6 % (- 9,1 Mio. t) unterhalb des Vorjahreswertes.

3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die alleinige Betrachtung der **Entwicklung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr** zeigt im Jahr 2003 eine Mengensteigerung um 11 % auf 116,1 Mio. t und eine Leistungssteigerung um 7,5 % auf 28,9 Mrd. tkm (Inland).

Damit ergibt sich im grenzüberschreitenden Verkehr eine deutliche Belebung der Verkehrsnachfrage. Nachdem das Aufkommen im Jahr 2002 erstmals seit Jahren zurückgegangen war, setzt sich nunmehr der dynamische Verlauf im Wachstumssegment des Straßengüterverkehrs weiter fort.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfallen rund 4,2 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung im In- und Ausland rund 20 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Von der wachstumsorientierten Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs profitieren vor allem ausländische Transportunternehmen. So liegt beispielsweise der deutsche Anteil im Straßengüterverkehr mit den EU-Beitrittskandidaten bei gerade einmal 11 %.

3.1.3 Weitere Entwicklung

Zu Beginn des Jahres 2004 setzte sich im Straßengüterverkehr die positive Entwicklung in den oberen Entfernungsstufen des Binnenverkehrs sowie im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs weiter fort. Dabei wird vor allem der Warenaustausch mit den neuen EU-Mitgliedstaaten zu einer Leistungs- und Mengensteigerung beitragen.

Aufgrund der unverändert schlechten Lage in der Bauwirtschaft dürften sich die Mengen und Leistungen in den unteren Entfernungsbereichen im Straßengüterverkehr nicht wesentlich verändern.

Insgesamt wurde die zu Beginn des Jahres zunächst positive Stimmung der Verkehrsunternehmen zwischenzeitlich wieder gedämpft. Die Unternehmen erwarten nunmehr für den weiteren Jahresverlauf keine durchgreifende Verbesserung der allgemeinen Entwicklung.

3.2 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr

Bei der Güterbeförderung mit deutschen Lastkraftfahrzeugen (ohne Kabotageverkehre) ergab sich hinsichtlich der Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung und des Ladevermögens folgende Entwicklung.

3.2.1 Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung

Im Jahr 2003 wurden insgesamt 27,6 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) mit deutschen Lastkraftfahrzeugen, einschließlich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, zurückgelegt. Dabei nahmen die Gesamtkilometer um 0,4 % gegenüber dem Vorjahr ab. Anzumerken ist, dass der Straßengüterverkehr in Deutschland, wie in 3.1 beschrieben, im Berichtsjahr sowohl die transportierte Gütermenge als auch die Verkehrsleistung gesteigert hat. Hierbei wird u. a. deutlich, dass die ständigen Bemühungen der Transportunternehmen, ihren Fuhrparkeinsatz aufgrund des wachsenden Kostendrucks optimal zu gestalten, Wirkung zeigen. Diese anhaltende Entwicklung stellt sich bei differenzierter Betrachtung für die einzelnen Entfernungsbereiche entsprechend der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung unterschiedlich dar.

Im Nahbereich waren die zurückgelegten Gesamtkilometer tendenziell weiterhin rückläufig und sanken gegenüber dem Vergleichszeitraum um etwa 2,0 %. Hingegen wurde im Regionalbereich ein leichtes Wachstum um 1,3 % festgestellt. Im Fernbereich wurde entgegen dem seit dem Jahr 2000 beobachteten Anstieg nunmehr ein Minus in Höhe von 0,6 % gegenüber dem Jahr 2002 ermittelt. Charakteristisch für alle Entfernungsbereiche war der Rückgang der zurückgelegten Gesamtkilometer beim Werkverkehr, während im gewerblichen Güterkraftverkehr ein annähernd durchgängiges Wachstum festgestellt wurde.

Die durchschnittliche Transportentfernung der insgesamt beförderten Güter erhöhte sich nur noch geringfügig um ca. 1,2 % auf nunmehr rund 106 km. Der Zuwachs hat sich hierbei im Vergleich zu den Vorjahren verlangsamt.

Erneut hat sich bei der Ausnutzung der gefahrenen Gesamtkilometer eine Verbesserung zu Gunsten eines höheren Lastkilometeranteils eingestellt. Der Anteil der Lastkilometer an den zurückgelegten Gesamtkilometern erhöhte sich auf 78,1 %, während dieser Wert im Vorjahr noch bei 77,3 % lag. Unabhängig davon konnten im gleichen Zeitraum die gefahrenen Leerkilometer absolut um ca. 230 Mio. km (- 3,6 %) abgesenkt werden, so dass sich der seit den letzten Jahren beobachtete Rückgang weiter fortgesetzt hat.

Die Entwicklung des Lastkilometeranteils an den gefahrenen Gesamtkilometern geht aus nachfolgender Darstellung hervor:

Tabelle 3: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern (Angaben in Mio. km)

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lastkilometer	18.566	18.333	18.783	19.793	21.177	21.449	21.981	21.456	21.579
Leerkilometer	7.450	7.186	7.156	7.169	7.391	7.045	6.777	6.289	6.060
Anteil Lastkilometer in %	71,4	71,8	72,4	73,4	74,1	75,3	76,4	77,3	78,1

Quelle: KBA, BAG

Bei der Betrachtung der vorstehenden Zeitreihe wird deutlich, dass die Aktivitäten der Transportunternehmen, durch Optimierung des Fahrzeugeinsatzes eine Erhöhung des Lastkilometeranteils zu erzielen, seit 1995 ungebrochen sind. Vor dem Hintergrund der angespannten Marktsituation im Straßengüterverkehr ist dieses Ergebnis erklärbar.

Für die einzelnen Entfernungsbereiche wurde im Berichtsjahr folgende Entwicklung festgestellt:

Im **Nahbereich** (bis 50 km) wurden 2,1 Mrd. Lastkilometer bei einer Verringerung um 1,3 % gegenüber dem Jahr 2002 zurückgelegt. Dies ist, wie im Vorjahr und analog zur beförderten Gütermenge, auf Beförderungsrückgänge im Werkverkehr zurückzuführen. Der Anteil der Lastkilometer im Nahbereich an den insgesamt im Straßengüterverkehr zurückgelegten Lastkilometern ist abnehmend und beträgt lediglich 9,9 %, was unverändert auf die geringen Transportweiten zurückzuführen ist.



Der Lastkilometeranteil an den im Nahbereich gefahrenen Gesamtkilometern hat leicht zugenommen und beträgt 55,7 %. Die im Nahbereich vergleichsweise geringen Auslastungsgrade stehen in Zusammenhang mit einer für dieses Segment typischen Transportstruktur, die durch einen höheren Anteil nicht anders zu disponierender Ver- und Entsorgungsfahrten geprägt ist. Die mittlere Transportweite lag bei rund 16 km und war somit leicht rückläufig.

Beim **Regionalbereich** (51 bis 150 km), der einen hohen Anteil an Sammel- und Verteilerfahrten aufweist, wurde bereits ein Lastkilometeranteil an den hier zurückgelegten Gesamtkilometern von 64 % erzielt.

Die Zahl der zurückgelegten Lastkilometer ist gegenüber dem Jahr 2002 (3,7 Mrd. km) moderat um 2,5 % auf 3,8 Mrd. km angestiegen. An den insgesamt gefahrenen Lastkilometern im Straßengüterverkehr hatte der Regionalbereich einen gleichbleibenden Anteil von 17,5 %. Mit rund 91 km blieb auch die mittlere Transportweite nahezu unverändert.

Im **Fernbereich** (ab 151 km) wurden im Jahr 2003 bei einem sehr leichten Wachstum um 0,4 % 15,6 Mrd. Lastkilometer mit deutschen Lastkraftfahrzeugen zurückgelegt. Die mittlere Transportweite sank entgegen dem bisherigen Verlauf auf 379 km (2002: 385 km) ab. Insgesamt entfielen auf den Fernbereich 72,5 % der im Straßengüterverkehr gefahrenen Lastkilometer.

Die Ausnutzung der gefahrenen Gesamtkilometer nahm analog zur Entwicklung der vergangenen Jahre weiter zu und lag bei 87,6 % (2002: 86,7 %). Der Zunahme an gefahrenen Lastkilometern im Fernbereich stand eine weitere absolute Verringerung der Leerkilometer um 166 Mio. km gegenüber.

Für den **grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr** wurden nahezu 3,9 Mrd. Lastkilometer ermittelt. Dies entspricht einer Steigerung um 7,4 % gegenüber dem Jahr 2002 (3,6 Mrd. km).

Der Lastkilometeranteil an den in diesem Teilsegment zurückgelegten Gesamtkilometern erhöhte sich leicht auf 90,6 % (2002: 89,7 %). Im gewerblichen Straßengüterfernverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wurde dieser Wert mit 91,8 % (2002: 91,0 %) sogar überschritten, so dass hier der höchste Auslastungsgrad überhaupt festzustellen war. Im grenzüberschreitenden Werkfernverkehr wurde hingegen ein Wert von 76,6 % erzielt. Im Trend der Entwicklung der Vorjahre lag auch der weitere Rückgang der Leerkilometer bei den grenzüberschreitenden Beförderungen.

3.2.2 Entwicklung der eingesetzten Kapazität und gewichtsmäßige Auslastung der Lastkraftfahrzeuge

Dem Straßengüterverkehr in Deutschland stand für den Lkw-Einsatz im Jahr 2003 ein Ladevermögen - angebotene Nutzlast zur Durchführung von Beförderungen - von insgesamt ca. 4,1 Mrd. t zur Verfügung. Nach Auswertung und Aktualisierung der endgültigen Angaben für das Jahr 2002 erhöhte sich dieser Wert gegenüber dem Vergleichszeitraum geringfügig um 1,1 %. Bei Betrachtung der drei Entfernungsbereiche stellt sich diese Entwicklung strukturbedingt unterschiedlich dar. Während sich der Abbau der Angebotskapazität im Nahbereich gegenüber dem Jahr 2002 um 0,7% weiter fortsetzte - jedoch wesentlich schwächer

als in den Vorjahren - kam im Regional- (+ 3,9 %) und im Fernbereich (+ 3,3 %) ein erhöhtes Ladevermögen zum Einsatz.

Bei einer im Berichtsjahr insgesamt beförderten Gütermenge von ca. 2,73 Mrd. t wurde eine durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge von 66,6 % im Straßengüterverkehr erzielt. In der nachstehenden Tabelle ist der gewichtsmäßige Auslastungsgrad in der Zeitreihe von 1995 bis 2003 dargestellt:

Tabelle 4: Gewichtsmäßiger Auslastungsgrad der Lastkraftfahrzeuge

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Auslastungsgrad in %	74,4	73,2	72,9	71,5	70,9	68,0	66,9	66,8	66,6

Quelle: KBA, BAG

Die ersichtliche kontinuierliche Abnahme der Auslastung wird größtenteils der anhaltenden Veränderung in der Struktur der transportierten Güter und der damit verbundenen Zunahme der Beförderung von höherwertigen Waren bei vergleichsweise geringerem spezifischen Gewicht zugeschrieben. Seit dem Jahr 2001 erfolgte dieser Rückgang aber flacher.

Er führte im Berichtsjahr bei Aufteilung auf die Entfernungsbereiche zu einer minimal abnehmenden Auslastung des Ladevermögens auf 70,8 % im Nahbereich und auf 64,2 % im Regionalbereich, wobei im Fernbereich eine leichte Zunahme der Auslastung auf 58,6 % festgestellt wurde. Hierbei ist anzumerken, dass gerade im Fernbereich der Anteil des Transports höherwertiger Waren, wie vorstehend beschrieben, besonders hoch ist.

Die Anteile an der angebotenen Gesamtkapazität an Laderaum lagen im Nahbereich bei 56 %, im Regionalbereich bei 20 % und im Fernbereich bei nunmehr 24 %.

Zusätzlich zur statistischen Auswertung der Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr liegen dem Bundesamt auch Erkenntnisse aus Marktgesprächen vor. Dabei haben sich Unternehmen geäußert, wie sich die Kapazitätsnutzung ihres Fuhrparks entwickelt hat. Demnach gelang es vielen der in die Marktbeobachtungsgespräche eingebundenen Unternehmen, ihren Fuhrparkeinsatz gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu verbessern. Dabei wurden vor allem bei der Steuerung der Fahrzeugflotte positive Ergebnisse erzielt. Dazu hat nach Aussagen einiger Unternehmen auch die Implementierung leistungsfähigerer Dispositionsoftware anlässlich der Vorbereitung auf die Lkw-Maut beigetragen. Im Ergebnis konnten diese Unternehmen ihren Leerfahrtenanteil verringern und eine bessere Auslastung der Rundläufe erreichen. Außerdem wurde der Leerkilometeranteil bei der Flächenbedienung im Rahmen von Verteilerverkehren reduziert.

Als weitere positive Einflussfaktoren wurden auch

- zusätzliche Aufträge der Stammkundschaft,
- die Akquisition zusätzlicher Rückladungen und paariger Verkehre und
- die Optimierung der Kunden- und Sendungsstrukturen durch gezielte Gewinnung neuer Kunden genannt.

Darüber hinaus sind einige Fernverkehrsunternehmen auch Kooperationen mit Systempartnern eingegangen.

3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Der Mehrzahl der in Marktgespräche einbezogenen deutschen Transportunternehmen war es auch im 2. Halbjahr 2003 nicht möglich, ihre gestiegenen Kosten - vor allem gestiegene Kraftstoffkosten und gestiegene Lohn- und Lohnnebenkosten - an die Auftraggeber weiterzugeben. Für viele der Unternehmen wären die im Rahmen der Preisverhandlungen im Zusammenhang mit der Einführung der Maut ausgehandelten Vereinbarungen die einzige Möglichkeit gewesen, ihre gestiegenen Kosten an ihre Auftraggeber weiterzugeben, da diese zu separaten Preisgesprächen nicht bereit waren.

Durch die Verschiebung der Maut wurden die im Sommer 2003 mit den Auftraggebern ausgehandelten Vereinbarungen jedoch nicht in die Praxis umgesetzt. Die Beförderungsentgelte blieben infolge dessen bei den meisten Transportunternehmen auf Vorjahresniveau.

Nur einem **kleineren Teil** der Transportunternehmen war es in den letzten Monaten des Jahres 2003 möglich, ihre Beförderungsentgelte **nach oben anzupassen**. Hier handelte es sich vor allem um Unternehmen, die für exportorientierte Auftraggeber tätig sind. Auch in speziellen Marktnischen war einigen Transportunternehmen eine teilweise Weitergabe ihrer gestiegenen Kosten möglich.

In einigen Marktbereichen standen auch im 2. Halbjahr 2003 die Beförderungsentgelte **weiter unter Druck**. So berichteten beispielsweise Transportunternehmen, die Lebensmittel befördern, stärker als in anderen Marktsegmenten von einer Absenkung ihrer Beförderungsentgelte gegenüber dem Vorjahr. Da der Lebensmittelmarkt in den letzten Jahren mehr und mehr von Discontern durchdrungen wurde und die Margen für den Lebensmitteleinzelhandel im Jahr 2003 nochmals geringer wurden, sind sowohl die Konzerne des Lebensmitteleinzelhandels als auch die Hersteller von Lebensmitteln dabei, ihre Kostenstrukturen anzupassen. In Verbindung mit diesen Umstrukturierungen steht das Entgeltniveau für Beförderungen in diesem Bereich weiterhin unter Druck.

Daneben berichteten auch Transportunternehmen aus dem Mineralölbereich im Rahmen der Marktgespräche von häufigeren Ausschreibungen der Mineralölkonzerne und sinkenden Frachten aufgrund rückläufiger Nachfrage nach Mineralölprodukten in Deutschland und wegen Tankstellenschließungen. Dies habe einen Laderaumüberhang verursacht.

Auch im Baubereich führte die weiterhin geringe Nachfrage sowie die Konkurrenz von Billiganbietern mit großen Fahrzeugflotten bei mehr Unternehmen als in anderen Bereichen zu sinkenden Beförderungsentgelten.

Zu oftmals niedrigeren Beförderungsentgelten führten darüber hinaus vermehrte europaweite Ausschreibungen von Großverladern über das Internet.

In Marktbeobachtungsgesprächen in den **ersten Monaten des Jahres 2004** berichteten viele Transportunternehmen, dass ihre Auftraggeber - trotz des längeren Zeitraumes bis zur Einführung der Maut - nicht zu Preisverhandlungen bereit seien. Den betroffenen Transportunternehmen wäre damit auch künftig die Weitergabe ihrer gestiegenen Kosten nicht möglich. Vor diesem Hintergrund mehrt sich die Anzahl der Transportunternehmen, die sich wieder gesetzliche Regelungen über Mindestentgelte wünschen, da sie bei der derzeitigen Marktentwicklung mit der reinen Transportdienstleistung keine auskömmlichen Entgelte mehr erzielen könnten, um mittelfristig ein Bestehen ihres Unternehmens am Markt zu sichern.

3.4 Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen

3.4.1 Entwicklung der Kosten

Trotz realisierter **Kostendämpfungsmaßnahmen** sahen sich auch im Jahr 2003 fast alle Transportunternehmen, mit denen das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, im Ergebnis mit **insgesamt** gestiegenen Kosten gegenüber dem Vorjahr konfrontiert.

Die Hauptursache dafür lag für die meisten Unternehmen erneut bei den **Aufwendungen für Kraftstoff**. Dabei ist einerseits zu berücksichtigen, dass im Inland die Abgabepreise für Dieselkraftstoff vornehmlich zu Jahresbeginn 2003 erheblich gestiegen waren und im März 2003 ihren Höchststand erreichten. Im Verlauf des zweiten Quartals gaben die Preise fast ebenso deutlich wieder nach, gefolgt von moderateren Schwankungen. Die Kraftstoffpreise pendelten sich im 4. Quartal 2003 auf ein Niveau ein, das leicht über dem Niveau des 4. Quartals 2002 lag.

Andererseits lässt sich ein Teil der Bezugskosten für Kraftstoff durch Betankung von Lkw in anderen EU-Mitgliedstaaten wie vor allem Luxemburg und Österreich sparen, in denen die Steuerbelastung auf Kraftstoffe erheblich niedriger liegt als in Deutschland. Davon profitieren jedoch nur Transportunternehmen, soweit sie für Tankzwischenstops in diesen Ländern geeignete grenzüberschreitende Verkehre betreiben oder wenn sie ihren Unternehmensstandort im grenznahen bzw. wirtschaftlich lohnenden Einzugsgebiet zu solchen Ländern haben.

Eine weitere Variante, Kraftstoffkosten zu reduzieren, besteht in dem Betrieb des Fuhrparks mit Biodieselskraftstoff. Dabei resultiert der Kostenvorteil gegenüber herkömmlichem Dieselskraftstoff im Wesentlichen daraus, dass auf Biodiesel in Deutschland bislang keine Mineralölsteuer erhoben wird. Nachdem die anfänglichen technischen Schwierigkeiten weitgehend ausgeräumt sind und vor allem Neufahrzeuge geordert werden können, die für den Dauerbetrieb mit Biodiesel bereits ab Werk ausgelegt sind und mithin keine Umrüs-

tungen mehr erfordern, ergibt sich aus Marktgesprächen, dass ein wachsender Anteil der Transportunternehmen zwischenzeitlich den Fuhrpark sukzessive auf den Betrieb mit Biodiesel umgestellt hat. Mithin ist eine steigende Akzeptanz für den Einsatz von Biodieselskraftstoff zu verzeichnen.

Obwohl die Bezugspreise für Dieselskraftstoff sich im Jahresverlauf auf hohem Niveau konsolidiert haben, waren die Aufwendungen für Dieselskraftstoff für viele Unternehmen die Hauptursache für Kostensteigerungen. Ferner ist bei den Kraftstoffkosten, die einem Unternehmen insgesamt entstehen, neben dem Bezugspreis der gesamte Kraftstoffverbrauch des eingesetzten Fuhrparks als Einflussfaktor zu berücksichtigen. Auch diejenigen Transportunternehmen, die wegen der starken Kraftstoffpreissteigerungen der letzten Jahre seither dauerhaft vielfältige Instrumentarien zur Verbrauchsreduzierung und Verbrauchsvermeidung einsetzen, führen in Marktgesprächen zunehmend an, dass es für sie immer schwieriger wird, weiter steigende Bezugskosten für Kraftstoff durch betriebsinterne Maßnahmen zu kompensieren. Demgegenüber erreichen kleinere Transportunternehmen oftmals gar nicht die Fuhrparkgröße, um ausgefeilte Fuhrparkmanagementsysteme wirtschaftlich sinnvoll einsetzen zu können.

Als Folge des Drucks zur Kostensenkung ist festzustellen, dass Unternehmen zunehmend zur „einfachsten“ Lösung greifen und ihre Aufwendungen für Kraftstoff - und ihre Fuhrparkkosten insgesamt - dadurch senken, dass sie den eigenen Fuhrpark reduzieren und von der Rentabilität des Fuhrparkeinsatzes her suboptimale Beförderungen an Unterfrachtführer vergeben. Sind die erzielbaren Beförderungsentgelte nicht akzeptabel und bei Unternehmen, die zusätzlich auch Logistikdienstleistungen erbringen, auch nicht durch profitable Logistikgeschäfte kompensierbar, verzichten die davon betroffenen Transportunternehmen zunehmend ganz auf die entsprechenden Kunden und überlassen sie den Wettbewerbern am Markt.

Hinsichtlich der **Kraftstoffkosten** bleibt festzuhalten, dass die Transportunternehmen auf der Kostenseite der Senkung ihrer Kraftstoffkosten neben der Optimierung ihrer eingesetzten Fuhrparkkapazität eine hohe Priorität einräumen.

Des Weiteren führt ein Großteil der Transportunternehmen seine gestiegenen Gesamtkosten auf gestiegene **Lohnnebenkosten** zurück, sowie auf höhere **Lohnkosten** insgesamt. Höhere Löhne mussten dabei vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr engagierte Transportunternehmen in Kauf nehmen, da es hier wegen der unattraktiveren Arbeitsrahmenbedingungen wesentlich schwieriger ist, zuverlässiges Fahrpersonal zu finden und dieses dauerhaft an das Unternehmen zu binden.

Bei den Unternehmen, mit denen das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, wurden zudem vermehrt **höhere Versicherungsprämien** gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum als Begründung für insgesamt gestiegene Kosten genannt. Dass die Transportunternehmen überdies die bereits zu Jahresbeginn 2003 erneut erhöhte **Ökosteuer** - die ja Bestandteil der gestiegenen Kraftstoffkosten ist - weiterhin explizit als Grund für gestiegene Kosten thematisiert haben, unterstreicht nachhaltig deren Sensibilität gegenüber Kostensteigerungen in diesem Bereich.

Außerdem war im Jahresverlauf 2003 festzustellen, dass die Transportunternehmen ihre gestiegenen Kosten auch auf **Stand- und Wartezeiten** sowie - im Binnenverkehr - auf **unentgeltliche Neben- und Serviceleistungen** zurückführen. Diese Entwicklung hatte das Bundesamt bereits in seinem letzten Marktbeobachtungsbericht aufgegriffen.

Schließlich werden von Transportunternehmen auch **Reparatur- und Ersatzteilkosten** als Grund für Kostensteigerungen genannt.

Nur in Ausnahmefällen konnten Unternehmen, mit denen das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, im Jahr 2003 ihre **Gesamtkosten** im Vergleich zum Vorjahr senken. Auch eine vollständige Kompensation aller gestiegenen Kosten erreichten nur wenige der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen. Dies wurde vor allem durch Reduzierung des eigenen Fuhrparks und mithin auch des entsprechenden Fahrpersonals erreicht, die oftmals infolge der konsequenten Ablehnung unrentabler Verkehre vorgenommen wurde.

3.4.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

Erweitert man die Betrachtung der Kostenentwicklung auf die Entwicklung des Verhältnisses zwischen Beförderungsentgelten und Beförderungskosten, so ergibt sich, dass im Jahresverlauf 2003 ein Großteil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen nach wie vor eine Verschlechterung ihrer Ertragslage bilanzieren mußte. Nachdem sich im 1. Quartal 2003 die stark gestiegenen Kraftstoffpreise bei fast allen Unternehmen ertragsmindernd auswirkten, verzeichnete im 2. und 3. Quartal 2003 ein Teil der Transportunternehmen immerhin eine gleich gebliebene Ertragslage im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal. Dies war überwiegend auf die im 2. Quartal 2003 wieder deutlich rückläufigen Kraftstoffpreise zurückzuführen. Im 4. Quartal 2003 konnte immerhin ein kleiner Teil der Gesprächspartner für sein Unternehmen eine Verbesserung der Ertragslage feststellen. Sie wurde vorwiegend über eine bessere Kapazitätsnutzung des Fuhrparks erwirtschaftet. Erst nachrangig trugen bei der Kundschaft durchgesetzte Entgelterhöhungen, die sich jedoch überwiegend auf einen anteiligen Ausgleich der gestiegenen Kosten beschränkten, mit zu diesem positiven Ergebnis im 4. Quartal 2003 bei.

Im Ergebnis bleibt jedoch auch für das 4. Quartal 2003 festzuhalten, dass sich beim größten Teil der Transporteure die Ertragslage verschlechtert hat. Davon betroffene Unternehmen führten dies überwiegend auf Kostensteigerungen zurück, für die keine Entgelterhöhungen durchgesetzt werden konnten.

3.4.3 Entwicklung der Fuhrparkinvestitionen

Auch im Jahr 2003 war in allen Segmenten des gewerblichen Güterverkehrs zu beobachten, dass der überwiegende Anteil der Unternehmen weiterhin seinen Fuhrpark beibehielt und Investitionsvorhaben zurückstellte. Dies zeichnete sich auch weiterhin für die ersten Monate des Jahres 2004 ab.

In den Fachgesprächen der Marktbeobachtung legten die Unternehmen die Hauptbeweggründe für ihre Investitionszurückhaltung oder gar den Abbau von Fuhrparkkapazitäten dar:

- unbefriedigende Ertragslage bei einem stetig zunehmenden Anteil der Unternehmen, die immer mehr die Bildung von Investitionsrücklagen verhindert,
- ständig wachsender Kostendruck auf den Fuhrpark,
- noch keine nachhaltige Konjunkturverbesserung und die noch von Unsicherheit geprägten verhaltenen Geschäftserwartungen - auch im Hinblick auf den zu erwartenden Wettbewerb von Transportunternehmen aus den am 1. Mai 2004 in die EU eintretenden Staaten,
- erheblich restriktivere Kreditvergabe der Banken im Vorfeld von Basel II und
- Unsicherheit bezüglich der Weitergabe der künftigen Mautkosten an die Auftraggeber.

Aber es gibt auch Ansätze für eine Verbesserung: Im gewerblichen Güterfernverkehr ist positiv zu vermerken, dass im gesamten Jahresverlauf 2003 der Anteil der Unternehmen, die in ihren Fuhrpark investierten, höher lag als derjenige, der Fuhrparkkapazitäten reduziert hat. Diese Entwicklung gilt nunmehr tendenziell auch für im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Unternehmen. Regionalverkehr betreibende Unternehmen hingegen litten auch im Jahr 2003 unter der Krise der Bauwirtschaft und bauten erhebliche Fuhrparkkapazitäten ab. Auch die in Marktgespräche des Bundesamtes einbezogene Unternehmen mit Werkverkehr tendierten vor allem im 1. Halbjahr 2003 verstärkt zur Reduzierung ihres Fuhrparks.

Konjunkturelle Impulse lassen sich - vorläufig - daraus ableiten, dass in allen Segmenten des gewerblichen Straßengüterverkehrs von denjenigen Transportunternehmen, die Erweiterungsinvestitionen tätigten, der größte Anteil diese wegen steigender Aufträge der Stammkundschaft vornahm, während Unternehmen, die ihren Fuhrpark verringerten, dies nur im Ausnahmefall mit rückläufigen Auftragszahlen der festen Kundschaft begründeten.

Im Trend bleibt die Spezialisierung auf Marktnischen und die Flexibilisierung des Fuhrparks. Im Bereich der temperaturgeführten Transporte haben technische Weiterentwicklungen der Kühlfahrzeuge wie verbesserte Kühlaggregate und Mehrkammerkühlsysteme mit unterschiedlichen Temperaturzonen Investitionsentscheidungen erleichtert.

Ein interessanter Aspekt liegt auch darin, dass einige Transportunternehmen, die bisher stets Ersatzinvestitionen vornahmen, beim Kauf neuer Lkw ihre Altfahrzeuge diesmal nicht veräußerten oder in Zahlung gaben, sondern für eine flexiblere Nutzung des Fuhrparks behalten haben. Darin sehen sie den Vorteil, auch den neuesten Erfordernissen entsprechende Fahrzeuge auf dem aktuellen technischen Stand einsetzen zu können und für saisonale Auftragsspitzen oder neue Aufträge genügend Laderaumkapazität zur Verfügung zu haben, ohne eventuellen Unwägbarkeiten bei der kurzfristigen Fahrzeugbeschaffung oder -finanzierung ausgesetzt zu sein. Mit bestimmt hat dieses Verhalten der Lkw-Angebotsmarkt, der derzeit ohnehin keinen adäquaten Erlös für den Verkauf der Altfahrzeuge versprach.

Für das 1. Quartal 2004 hatte wieder ein höherer Anteil der Unternehmen des Binnengüterverkehrs angekündigt, Fuhrparkkapazitäten eher abzubauen als aufzustocken. Insbesondere immer mehr mittelständische Transportunternehmen trennen sich von ihrem eigenen Fuhrpark oder führen ihn entweder auf eine von wichtigen Kunden geforderte Mindestkapazität oder eine selbstbestimmte Reserve zurück, um Laderaumengpässe ggf. durch eigenes Equipment ausgleichen zu können. Insgesamt indizierten die Marktgespräche noch keine durchgreifende Trendfestigung hin zu wieder verstärkten Erweiterungsinvestitionen in den Fuhrpark.

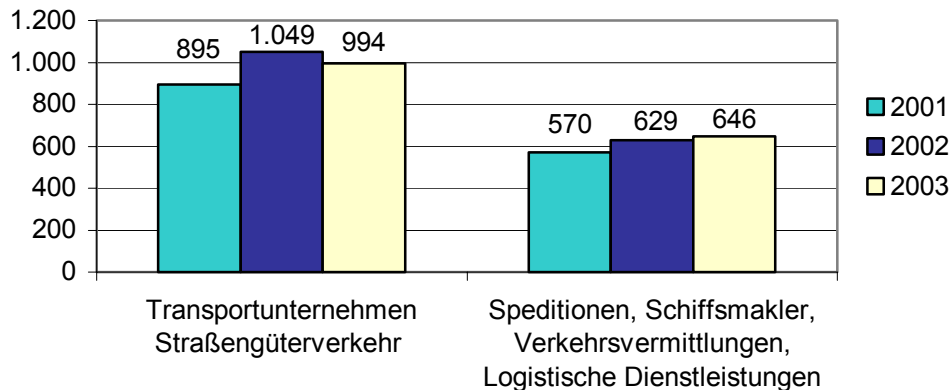
Auch der Trend zum Leasing und zur Anmietung neuer Fahrzeuge wird vor dem Hintergrund, dass die Banken im Vorfeld von Basel II ihre Bewertungskriterien zur Ratingeinstufung immer konsequenter umsetzen und Kredite erheblich restriktiver vergeben als bisher, weiteren Auftrieb erfahren. Dazu tragen insbesondere strategische Überlegungen von Transportunternehmen hin zu einem mischfinanzierten Fuhrpark bei, um auf Kundenfluktuationen und Aufkommensschwankungen flexibel reagieren zu können.

3.5 Unternehmensinsolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) lag nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2003 mit 994 Verfahren um 5,2 % unter dem Wert des Vorjahres. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark (inklusive Schiffsmaklerbüros, logistische Dienstleister und sonstige Verkehrsvermittlung) stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren gegenüber dem Vorjahr um 2,7 % auf 646 Insolvenzverfahren.

Der leichte Rückgang der Insolvenzzahlen bei Transportunternehmen im Vergleich zum Vorjahr sollte nach Einschätzung des BAG jedoch nicht als eine Entspannung der wirtschaftlichen Lage deutscher Transportunternehmen gewertet werden. Sowohl bei Transportunternehmen als auch bei Speditionen ohne eigenen Fuhrpark stellte im Jahr 2003 **mindestens jedes 50. Unternehmen** einen Insolvenzantrag. Neben dem Straßengüterverkehrsgewerbe waren noch das Baugewerbe, das Kredit- und Versicherungsgewerbe, Unternehmen des Maschinenbaus und Hersteller von Kunststoffwaren in vergleichbarem Ausmaß von Insolvenzen betroffen. In allen anderen Wirtschaftszweigen beantragten Unternehmen nahezu nur halb so häufig Insolvenz.

Schaubild 4: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren im Jahr 2003 im Vergleich zu den Jahren 2001 und 2002 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes



Quelle: Statistisches Bundesamt

Viele der im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen gaben an, dass Unternehmen verstärkt durch größere Zahlungsausfälle und / oder Insolvenzen von Kunden zahlungsunfähig wurden. Hier ist das Risiko für Speditionen und Transportunternehmen durch die in den letzten Jahren erheblich gestiegene Zahl von Insolvenzen in allen Wirtschaftsbereichen größer geworden.

3.6 Wirtschaftliche Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs

Die Belebung der Nachfrage in bestimmten Bereichen des Straßengüterverkehrs führte auch um die Jahreswende 2003 / 2004 sowie im bisherigen Jahresverlauf nicht zu einer Entspannung des Preis- und Leistungswettbewerbs auf dem Güterverkehrsmarkt.

Die ernste wirtschaftliche Situation der Unternehmen hat sich bislang nicht verändert. Die Mehrzahl der Transportunternehmen konnte vor allem die - auch durch die Ökosteuer gestiegenen - Kraftstoffkosten sowie die Erhöhungen der Lohn- und Lohnnebenkosten nicht an ihre Auftraggeber weitergeben.

Nachdem viele Auftraggeber bereits Anfang vergangenen Jahres Preisverhandlungen auf einen Termin nach Einführung der Maut verschoben hatten, wurden diese durch die Verschiebung des Starttermins der Maut nun erneut zurückgestellt, so dass den Transportunternehmen eine Weitergabe der Kostensteigerungen kaum möglich war.

Zu berücksichtigen ist, dass viele Transportunternehmen schon heute - nicht zuletzt wegen ihrer geringen Eigenkapitalausstattung und teilweise fehlenden Kreditwürdigkeit - erhebliche Liquiditätsgengpässe haben.

Aufgrund der hohen Kostenbelastung der deutschen Unternehmen und der ungleichen Wettbewerbssituation innerhalb der EU bleibt es deren unveränderter Standpunkt, dass mit der Mauteinführung Harmonisierungsmaßnahmen einhergehen müssen. In diesem Zusammenhang wird immer wieder die zusätzliche Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen zu Lasten deutscher Unternehmen des Straßengüterverkehrs kritisiert. Sie

resultiert u. a. aus Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern infolge gestiegener Energiekosten erhalten.

Wesentliche Harmonisierungsdefizite in der EU werden in Marktgesprächen des Bundesamtes nach wie vor in der ungleichen Steuer- und Abgabepolitik (z. B. Ökosteuer, Kraftfahrzeugsteuer) sowie in den unterschiedlichen Lohn- und Lohnnebenkosten gesehen. Nach der 5. Ökosteuerstufe zum 1. Januar 2003 weisen die Unternehmen wiederum erneut darauf hin, dass die fünf Ökosteuererhöhungen zu einer weiteren Wettbewerbsverschlechterung im grenzüberschreitenden Güterverkehr gegenüber den ausländischen Konkurrenten geführt haben.

Nach der fünften und damit letzten Ökosteuerstufe beträgt die Erhöhung für schwefelfreien Diesel 0,153 € pro Liter. Damit haben sich die Gesamtkosten für einen repräsentativen 40 t - Lastzug sukzessive um rund 7.230 € pro Jahr erhöht. (Den Berechnungen liegt ein 40 t - Lastzug, Euro II, mit einer jährlichen Laufleistung von 135.000 km und einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 35 Liter Diesel pro 100 km zugrunde).

Nach den im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnissen versuchen die Unternehmen seit dem vergangenen Jahr verstärkt, die zusätzlichen Kostenerhöhungen zu vermeiden, indem sie Preisvorteile im Ausland nutzen. Eine Möglichkeit, Kosten einzusparen, liegt in der Betankung der Lkw in anderen EU-Mitgliedstaaten (sog. Tanktourismus) wie vor allem in Luxemburg, aber auch in Österreich, Belgien, den Niederlanden und Frankreich, in denen die Steuerbelastung auf Kraftstoffe erheblich niedriger liegt als in Deutschland.

Die Preisdifferenz an den Tankstellen (ohne Großabnehmerrabatte) pro Tankfüllung zwischen Deutschland und den Nachbarstaaten, die bereits EU-Mitgliedsstaaten sind, betrug im September 2003 bei einem 1.000-Liter-Tank zwischen 70 € und 220 € (Luxemburg = 220 €, Österreich = 130 €, Belgien = 130 €, Niederlande = 70 €, Frankreich = 70 €).

Generell ist eine Zunahme der Auslandsbetankung festzustellen. Dies zeigt sich bei deutschen Transportunternehmen, die grenzüberschreitende Güterverkehre betreiben oder die im Binnenverkehr tätig sind und ihren Standort in einem Bereich bis zu etwa 50 km von der Grenze haben. Aber auch bei Betreibern von Tankstellen, deren Standorte noch weiter von der Grenze entfernt liegen, mehren sich Absatzrückgänge.

Die Veränderung des Tankverhaltens zeigt sich auch in der Tendenz zu großen Tanks, insbesondere bei Lkw, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden. So haben bereits viele Unternehmen im Jahr 2003 Tanks mit größerem Fassungsvermögen in ihre Lastkraftfahrzeuge einbauen lassen. Dabei verfügen viele der im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzten Lastkraftfahrzeuge bereits über Tanks mit einem Fassungsvermögen von mehr als 900 Litern.

Darüber hinaus ist die bisher im Straßengüterverkehr mit Drittstaaten geltende 200 Liter-Begrenzung zu berücksichtigen. Durch die Aufhebung der Einfuhrbegrenzung nach dem EU-Beitritt der neuen Mitgliedstaaten (zum 1.5.2004) dürfte die Fahrzeugbetankung auch in diesen Staaten zunehmen.

Bei den stark anwachsenden Güterbeförderungen zwischen Deutschland und den MOE-Staaten führten vor allem die erheblichen Lohnkostenvorteile dazu, dass der Anteil der ausländischen Unternehmen an der gesamten Beförderungsmenge fast 90 % betrug. Viele deutsche Unternehmen befürchteten daher, dass durch den EU-Beitritt dieser Staaten die Beförderungsentgelte weiter sinken werden. Auch bei ständig zunehmender Kostenangleichung in den Beitrittsstaaten dürften die ungleichen Wettbewerbsbedingungen bei den Transportunternehmen - vor allem durch unterschiedliche Lohn- und Lohnnebenkosten - noch über einen längeren Zeitraum erhalten bleiben.

Andererseits wird die bevorstehende Erweiterung der EU von einer Vielzahl deutscher Speditions- und Transportunternehmen durchaus auch als Chance gesehen, neue Märkte zu erschließen. Für deutsche Unternehmen ist es interessanter als vorher, in den EU-Beitrittsländern Niederlassungen zu gründen oder aber durch Übernahme (Kauf) oder Beteiligung an osteuropäischen Unternehmen dort bestehende Standortvorteile zu nutzen. Einige Güterverkehrsunternehmen folgen ihren Auftraggebern, die ihren Produktionsstandort nach Osteuropa verlagert haben.

Bei der Betrachtung des Verkehrsmarktes zeigt sich auch, dass aufgrund des europaweit wachsenden Güterausstausches neue große Speditionsunternehmen mit europaweiten Netzwerken entstanden sind. Diese Entwicklung hat sich in jüngster Zeit verstärkt fortgesetzt und führt zu einem Umbruch des bisher überwiegend durch klein- und mittelständische Unternehmen geprägten Güterkraftverkehrsmarktes. In diesem Zusammenhang kritisieren diese Unternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes vor allem europaweite Akquisitionen deutscher und europäischer - zum Teil noch staatlich subventionierter - Post- und Bahnunternehmen. Der hierdurch ausgelöste Verdrängungswettbewerb innerhalb des Güterverkehrsmarktes geht insbesondere zu Lasten kleinerer und mittlerer Unternehmen.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im Jahr 2003 erhöhte sich die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland im frachtpflichtigen Wagenladungsverkehr **transportierte Gütermenge** nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (StBA) gegenüber dem Vorjahreszeitraum - und entgegen der jüngeren gegenläufigen Entwicklung seit dem Jahr 2000 - auf insgesamt 296,9 Mio. t. Das Wachstum bei der Gesamtmenge lag im Vergleich zu den für das Jahr 2002 ausgewiesenen Zahlen bei 11,6 Mio. t bzw. 4,1 %. Damit setzte sich die bereits für das 1. Halbjahr 2003 festgestellte positive Entwicklung des Güteraufkommens in der zweiten Jahreshälfte 2003 fort. Während in den ersten Monaten auf einzelnen Hauptverkehrsverbindungen noch Verluste zu verzeichnen waren, sind im Jahresrückblick 2003 erstmalig seit dem Jahr 1997 wieder alle Hauptrelationen vom Wachstum betroffen. Insbesondere im Durchgangsverkehr durch Deutschland konnte ein überdurchschnittlicher Anstieg festgestellt werden.



Der im Berichtsjahr prozentual größte Zuwachs wurde in den Produktgruppen besondere Transportgüter mit 20,3 % (6,3 Mio. t) auf 37,5 Mio. t und Mineralölerzeugnisse mit 9,3 % (2,5 Mio. t) auf ca. 29 Mio. t erzielt, während bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen mit - 16 % (- 1,1 Mio. t) auf 5,6 Mio. t sowie Steine und Erden mit - 6,1 % (- 2,1 Mio. t) auf 32,2 Mio. t Verluste festgestellt wurden.

Die Entwicklung der Beförderungsmenge ab dem Jahr 2000 bis einschließlich 2003 ist in der folgenden Tabelle nach Hauptverkehrsverbindungen dargestellt.

Tabelle 5: Entwicklung der beförderten Gütermenge nach Hauptverkehrsverbindungen in den Jahren 2000 - 2003

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t				Veränderungen in %		
	2000	2001	2002	2003	2001 ggü. 2000	2002 ggü. 2001	2003 ggü. 2002
Binnenverkehr	193,6	189,6	189,3	196,4	- 2,1	- 0,2	+ 3,7
Versand in das Ausland	42,3	41,3	40,5	41,3	- 2,5	- 1,8	+ 1,8
Empfang aus dem Ausland	47,7	47,2	44,8	47,4	- 1,2	- 5,0	+ 5,8
Durchgangsverkehr	10,5	10,2	10,7	11,8	- 2,9	+ 5,0	+ 10,8
Insgesamt	294,2	288,2	285,4	296,9	- 2,0	- 1,0	+ 4,1

Quelle: StBA, Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr

Die **Gütertransportleistung** der Eisenbahnen ist im Jahr 2003 um 4,0% auf 78,5 Mrd. tkm angestiegen. Mit Ausnahme von Verlusten beim Versand in das Ausland ist analog zum 1. Halbjahr 2003 auf allen anderen Hauptrelationen ein Wachstum der Transportleistung im Schienengüterverkehr festzustellen. Der Anteil der im grenzüberschreitenden und im Durchgangsverkehr realisierten Güterbeförderungen an der gesamten Transportleistung sank leicht gegenüber dem Jahr 2002 und liegt nunmehr bei ca. 54 %.

Die Leistungsentwicklung nach Hauptverkehrsverbindungen ab dem Jahr 2000 bis einschließlich 2003 ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Tabelle 6: Entwicklung der Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen in den Jahren 2000 - 2003

Verkehrsverbindung	Transportleistung in Mrd. tkm				Veränderungen in %		
	2000	2001	2002*	2003	2001 ggü. 2000	2002* ggü. 2001	2003 ggü. 2002*
Binnenverkehr	35,0	34,6	34,1	36,2	- 1,4	- 1,4	+ 6,3
Versand in das Ausland	17,0	16,4	17,3	16,9	- 3,7	+ 5,6	- 2,5
Empfang aus dem Ausland	15,9	15,6	15,9	16,9	- 1,5	+ 1,9	+ 6,2
Durchgangsverkehr	8,1	7,7	8,1	8,5	- 5,3	+ 5,4	+ 4,4
Insgesamt	76,0	74,3	75,4	78,5	- 2,3	+ 1,6	+ 4,0

* korrigierte Werte für das Jahr 2002

Quelle: StBA, Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr

Bei der Berechnung der Veränderungen gegenüber dem Jahr 2002 hat das BAG die vom StBA aufgrund relevanter Nachmeldungen korrigierten statistischen Werte für die Transportleistung dieses Zeitraums mit berücksichtigt. Hierbei ist anzumerken, dass es nach Aussage des StBA in den Jahren 2000 bis 2002 aufgrund zunehmender Verlagerung der Hauptfrachtführerschaft zwischen den Eisenbahnen zu Untererfassungen bei den Verkehrsleistungen kam. Aus diesem Grund hat das StBA die für das Jahr 2002 publizierten Werte - und infolge dessen auch die Veränderungsdaten des Jahres 2003 gegenüber dem Vorjahr - zu diesem Merkmal geschätzt.

Im Bereich der **Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)** hat sich der bisherige Aufkommenszuwachs auch im Jahr 2003 weiter fortgesetzt. Dennoch kam es nach Erkenntnissen des Bundesamtes bei einzelnen Unternehmen konjunkturbedingt zu Mengeneinbrüchen. Insbesondere im ersten Halbjahr waren hiervon Baustoffbeförderungen auf zahlreichen Verbindungen betroffen.

Bei den durch Eisenbahnen bedienten Hauptverkehrsverbindungen konnte im Berichtsjahr folgende Entwicklung festgestellt werden:

Die Beförderungsmenge im **Binnengüterverkehr** hat im Jahr 2003 mit einem nahezu gleichbleibenden Anteil von 66,1 % am gesamten auf der Schiene in Deutschland transportierten Aufkommen das Vorjahresergebnis um 3,7 % übertroffen und erhöhte sich auf 196,4 Mio. t. Die Transportleistung erhöhte sich gegenüber dem Jahr 2002 um 6,3 % auf 36,2 Mrd. tkm. Damit repräsentiert der Binnengüterverkehr unverändert das im Bahnbereich bedeutendste Marktsegment.

Bei einer differenzierten Betrachtung der einzelnen Produktgruppen sind jedoch - wie auch in den zurückliegenden Zeiträumen berichtet - Verluste insbesondere im Bereich Steine und Erden in Höhe von 7,0 % (- 1,9 Mio. t) und bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen in Höhe von 25,8 % (- 0,6 Mio. t) zu verzeichnen. Das insgesamt auf dieser Relation bewältigte Wachstum entstand im Wesentlichen in den Kategorien feste mineralische Brennstoffe mit 6,6 % (2,9 Mio. t), Mineralölzeugnisse mit 10,9 % (2,5 Mio. t), Eisen, NE-Metalle mit 1,0 % (0,4 Mio. t) sowie bei besonderen Transportgütern mit einem Anstieg um 42,5 % (3,3 Mio. t) und hat die Verluste überproportional ausgeglichen.

In **Ostdeutschland** nahm die beförderte Gütermenge insgesamt weiterhin kontinuierlich zu. Im Jahr 2003 wurden hier annähernd 64 Mio. t mit den Eisenbahnen befördert. Dies entspricht einem Wachstum um 7,1 % bzw. 4,2 Mio. t. Der Anteil der transportierten Gütermenge in Ostdeutschland am gesamten Transportaufkommen der Eisenbahnen stieg damit moderat auf 21,5 %. Über das Wachstum im Binnenverkehr um 7,7 % (3,4 Mio. t) auf 47,3 Mio. t hinaus, war erstmalig sowohl beim Empfang aus dem Ausland mit 5,2 % (0,4 Mio. t), als auch beim Versand von Gütern in das Ausland mit 5,6 % (0,4 Mio. t) ein Anstieg feststellbar. Dies deutet auf zunehmende Erfolge bei den Außenhandelsaktivitäten von Unternehmen aus ostdeutschen Ländern hin. Beim Transportaufkommen liegt der Hauptschwerpunkt der Eisenbahntransporte weiterhin in den Ländern Sachsen-Anhalt (29,6 Mio. t) und Brandenburg (13,3 Mio. t).

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die mit den Eisenbahnen in Ostdeutschland transportierten Gütermengen:

Tabelle 7: Gütermengen in Ostdeutschland nach Hauptverkehrsverbindungen im Jahr 2003

Bundesland	Hauptverkehrsverbindungen im Jahr 2003			
	Gütermenge in 1.000 t			Summen
	Binnenverkehr	Versand in das Ausland	Empfang aus dem Ausland	
Berlin	833,6	41,0	580,0	1.454,6
Mecklenburg-Vorpommern	3.373,9	750,8	453,5	4.578,1
Brandenburg	7.765,1	2.022,0	3.535,8	13.323,0
Sachsen-Anhalt	26.854,9	1.925,4	798,3	29.578,5
Thüringen	1.890,3	968,7	685,7	3.544,7
Sachsen-Anhalt	6.559,5	2.090,3	2.827,2	11.477,0
Insgesamt	47.277,4	7.798,1	8.880,5	63.955,9
relativer Anteil in % am Gesamtaufkommen in D	15,9	2,6	3,0	21,5

Quelle: StBA, eigene Berechnungen des BAG

Beim **Güterversand** der Eisenbahnen **in das Ausland**, dessen Anteil am Gesamtaufkommen im Jahr 2003 leicht auf 13,9 % (2002: 14,2 %) abnahm, wuchs die transportierte Gütermenge um 1,8 % auf 41,3 Mio. t. Bei der Transportleistung verringerte sich das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr moderat um 2,5 % auf 16,9 Mrd. tkm.

Bei den einzelnen Produktgruppen zeigt sich hierbei die folgende Entwicklung:

Während im Falle von Eisen, NE-Metallen ein Verlust in Höhe von 7,8 % (- 0,6 Mio. t) und bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen in Höhe von 20,8 % (- 0,7 Mio. t) festzustellen war, stieg bei den besonderen Transportgütern die Transportmenge um 12,9 % (1,4 Mio. t) sowie bei Halb- und Fertigerzeugnissen leicht um 0,4 % an. Positiv entwickelte sich auch das Aufkommen bei anderen Nahrungsmitteln mit einem Wachstum in Höhe von 23 %.

Tabelle 8: Eisenbahnversand aus Deutschland nach Empfangsländern und Gütermengen
in den Jahren 1999 - 2003

Land / Ländergruppe	Jahr 1999		Jahr 2000		Jahr 2001		Jahr 2002		Jahr 2003	
	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	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	9.395	23,2	10.385	25,2
MOE- Staaten	6.787	17,7	7.202	17,0	7.076	17,1	7.223	17,8	7.739	18,8
Österreich	6.483	16,9	7.732	18,3	7.879	19,1	7.243	17,9	6.931	16,8
Frankreich	4.054	10,6	4.570	10,8	4.082	9,9	4.156	10,3	4.043	9,8
Belgien/ Niederlande	3.999	10,4	5.023	11,9	4.333	10,5	4.109	10,1	4.161	10,1
Schweiz	3.069	8,0	3.162	7,5	3.168	7,7	3.335	8,2	3.209	7,8
Schweden / Dänemark	1.875	4,9	1.872	4,4	1.813	4,4	1.947	4,8	1.979	4,8
Sonstige Staaten	3.183	8,3	3.097	7,3	3.135	7,6	3.130	7,7	2.808	6,8
Insgesamt	38.354	100,0	42.316	100,0	41.264	100,0	40.538	100,0	41.253	100,0

Quelle: StBA, eigene Berechnungen des BAG

Beim **Güterempfang aus dem Ausland** erhöhte sich der Anteil am Gesamtaufkommen der Eisenbahnen gegenüber dem Jahr 2002 auf nunmehr 16 %. Die auf dieser Verkehrsverbindung beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2003 um 5,8 % und erreichte einen Wert von 47,4 Mio. t. Bei der Transportleistung war ebenfalls ein hohes Wachstum um 6,2 % festzustellen, so dass hier ein Ergebnis von 16,9 Mrd. tkm erzielt wurde.

Das Aufkommenswachstum auf dieser Verkehrsverbindung verteilt sich hauptsächlich auf die ohnehin anteilig größten Güterarten wie feste mineralische Brennstoffe mit 8,5 % (0,8 Mio. t), Erze, Metallabfälle mit 6,3 % (0,4 Mio. t), Eisen, NE-Metalle mit 2,8 % (0,2 Mio. t) sowie besondere Transportgüter mit 10,8 % (1,0 Mio. t). Mengenverluste waren hingegen beim Transport von Mineralölzeugnissen mit 20,8 % (- 0,2 Mio. t) sowie Steine und Erden mit 6,0 % (- 0,3 Mio. t) zu verzeichnen.

Tabelle 9: Eisenbahnempfang in Deutschland nach Versandländern und Gütermengen
in den Jahren 1999 - 2003

Land / Ländergruppe	Jahr 1999		Jahr 2000		Jahr 2001		Jahr 2002		Jahr 2003	
	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	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	12.822	28,6	14.169	29,9
Polen	7.783	17,9	8.708	18,2	9.104	19,3	8.902	19,9	9.795	20,6
Österreich	5.021	11,5	5.368	11,2	5.900	12,5	5.943	13,3	5.884	12,4
Italien	4.204	9,6	4.463	9,3	4.407	9,3	3.895	8,7	4.478	9,4
Frankreich	2.403	5,5	2.769	5,8	2.472	5,2	2.408	5,4	2.293	4,8
Schweiz	1.035	2,4	1.167	2,4	922	2,0	916	2,0	1.109	2,3
Schweden/ Dänemark	2.082	4,8	2.150	4,5	1.726	3,7	1.633	3,6	1.976	4,2
Tschechien	7.407	17,0	7.494	15,7	6.656	14,1	5.397	12,0	4.663	9,8
Sonstige Staaten	3.314	7,6	3.494	7,3	3.357	7,1	2.916	6,5	3.077	6,5
Insgesamt	43.572	100,0	47.739	100,0	47.177	100,0	44.832	100,0	47.444	100,0

Quelle: StBA, eigene Berechnungen des BAG

Ein überdurchschnittliches Wachstum wurde auch im **Durchgangsverkehr** durch Deutschland mit Eisenbahnen erzielt. Das Aufkommen stieg in diesem Segment um 10,8 % auf 11,8 Mio. t und erreichte anteilig 4,0 % am Gesamtaufkommen der Bahnen in Deutschland. Die Transportleistung entwickelte sich hier ebenfalls positiv und stieg gegenüber dem Jahr 2002 um 4,4 % auf 8,5 Mrd. tkm.

Im Berichtsjahr war - mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, bei denen ein Verlust in Höhe von 27,1 % festzustellen war - bei allen anderen Güterarten ein Wachstum zu verzeichnen. Die am Gesamtaufkommen dieser Verkehrsverbindung anteilig größten Bereiche wurden bei einem jeweils deutlichen Wachstum gegenüber dem Jahr 2002 durch Eisen, NE-Metalle mit 3,7 % (0,1 Mio. t), Halb- und Fertigerzeugnisse mit 10,2 % (2,2 Mio. t) sowie besondere Transportgüter mit 18,8 % (4,3 Mio. t) repräsentiert.

4.1 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

Das für das 1. Halbjahr 2003 berichtete Wachstum im kombinierten Güterverkehr Schiene - Straße hielt in der zweiten Jahreshälfte unvermindert an. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Berichtszeitraum insgesamt 2,38 Mio. Ladeeinheiten mit Ladung (Großcontainer, Wechselbehälter, Straßengüterfahrzeuge) transportiert. Dies entspricht einem Wachstum um 6,0 % gegenüber dem Jahr 2002. Gleichzeitig erhöhte sich die beförderte Gütermenge um 8,9 % (2,8 Mio. t) auf 34,3 Mio. t. Der überwiegende Anteil an diesem Aufkommen hatte wie bisher mit 25,8 Mio. t die Beförderung von Großcontainern und Wechselbehältern.

Die Beförderungsmenge je transportierter Ladeeinheit stieg im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht um 2,7 % auf einen Wert von 14,4 t (Container / Wechselbrücken: 13,0 t, Straßengüterfahrzeuge RoLa: 21,5 t). In diesem relativ leichten Anstieg der Beförderungsmenge je Ladeeinheit wird jedoch keine Umkehr des bisher beobachteten Trends - überdurchschnittliche Zunahme des Transports hochwertiger Güter - gesehen.

Im Jahr 2003 wurden im **grenzüberschreitenden** kombinierten Güterverkehr insgesamt 1.268.752 be- und entladene Ladeeinheiten befördert. Dies entspricht einem Wachstum um 8,6 % bzw. 100.644 zusätzlich beförderten Einheiten. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich die transportierte Gütermenge um 10,5 % auf 20,3 Mio. t. Damit setzte sich das bisher beobachtete überdurchschnittliche Wachstum in diesem Segment unvermindert fort. An diesem Anstieg ist entgegen dem Vorjahr nunmehr auch der begleitete KV (RoLa) beteiligt.

Insbesondere im alpenquerenden unbegleiteten KV sind überdurchschnittliche Zuwachsraten in Höhe von bis zu 10 % realisiert worden. Nach Angaben der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG wurden auf den bedeutenden Relationen Italien via Schweiz 10 % und Italien via Österreich 8 % Zuwachs erzielt. Auf der Relation Dresden - Lovosice stieg das Sendungsaufkommen im begleiteten KV (RoLa) nach den Einbrüchen infolge konjunktureller Schwächen und der Infrastrukturschäden (Flutkatastrophe im Jahr 2002 in Sachsen) wieder an.



Auf der Relation Manching - Brennersee setzte sich der Verlust im Sendungsaufkommen weiter fort. Verbunden mit Kapazitätsengpässen war die wesentliche Ursache hierfür der zeitaufwändige Austausch rollenden Materials einschließlich technischer Überprüfungen. Durch Verlagerung des Prüfverfahrens nach Innsbruck konnte die Transportkapazität wieder erhöht werden.

Im **Binnenverkehr** wurden im Jahr 2003 mit 853.628 beladenen Ladeeinheiten (- 0,1 %) und einer transportierten Gütermenge von 10,2 Mio. t (+ 2,1 %) annähernd die Vorjahreswerte gehalten.

Beim **Durchgangsverkehr** war ein überdurchschnittlicher Zuwachs festzustellen. Das Aufkommen stieg um 15,7 % auf 254.445 beladene Einheiten. Die beförderte Gütermenge nahm sogar um 21,4 % auf 3,7 Mio. t zu. Insbesondere bei Verkehren zwischen den ARA-Häfen und Italien über die Schweiz sowie zwischen Skandinavien und Italien über Österreich sind hohe Zuwachsraten erzielt worden.

Die insgesamt im Jahr 2003 im kombinierten Güterverkehr Schiene - Straße beförderten Ladeeinheiten mit Ladung verteilten sich auf die Hauptverkehrsverbindungen wie folgt (Anzahl der Ladeeinheiten):

- Beförderungen im Binnenverkehr 853.628 (35,9%)
- Versand in das Ausland 720.523 (30,3%)
- Empfang aus dem Ausland 548.229 (23,1%)
- Durchgangsverkehr 254.445 (10,7%)

Anzumerken ist, dass sich die einzelnen Anteile der Hauptverkehrsrelationen gegenüber dem Vergleichsjahr weiter analog zur bisherigen Entwicklung verändern. Dabei war der Anteil des grenzüberschreitenden und des Durchgangsverkehrs zunehmend, während der Binnenverkehrsanteil sank.

5 Binnenschiffgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2003 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 220 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 11,7 Mio. t oder 5,1 % weniger als im Vorjahr. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 9,4 % auf rund 58,2 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) ab.

Im Hinblick auf die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigten sich nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes bei den Güterbeförderungen der Binnenschifffahrt im Jahr 2003 die folgenden Entwicklungen:

Tabelle 10: Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen
in den Jahren 2000 - 2003

Verkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %
	2002	2003	
Binnenverkehr	55,8	53,4	- 4,3
Versand in das Ausland	49,1	46,1	- 6,0
Empfang aus dem Ausland	101,8	99,0	- 2,8
Durchgangsverkehr	25,0	21,5	- 14,1
Insgesamt	231,7	220,0	- 5,1

Quelle: Statistisches Bundesamt

Mit rund 99,0 Mio. t entfiel im Jahr 2003 wieder der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Wie auf allen anderen Hauptverkehrsverbindungen ging jedoch auch auf den Relationen zwischen ausländischen und deutschen Häfen das Beförderungsaufkommen insgesamt zurück. Mit einem Rückgang um rund 2,8 % gegenüber dem Vorjahr waren diese Relationen jedoch prozentual am wenigsten von den rückläufigen Beförderungsmengen betroffen. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 7,0 % auf rund 22,0 Mrd. tkm ab.

Der grenzüberschreitende Versand hat im Jahr 2003 deutlich gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Mit einer Beförderungsmenge von rund 46,1 Mio. t wurden 6,0 % weniger Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im Vorjahr. Bei der Transportleistung war im Berichtszeitraum ein Rückgang um 8,0 % auf rund 11,7 Mrd. tkm zu verzeichnen.

Erneut zurückgegangen sind im Jahr 2003 die Transporte zwischen deutschen Häfen. Nach 55,8 Mio. t im Jahr 2002 wurden im Jahr 2003 lediglich noch rund 53,4 Mio. t transportiert. Die sich seit Mitte der 90er-Jahre abzeichnende abnehmende Bedeutung des Binnenverkehrs in Deutschland setzte sich damit im Jahr 2003 weiter fort. Die im Jahr 2003 registrierte Beförderungsmenge ist das niedrigste jemals für den Binnenschiffsgüterverkehr innerhalb Deutschlands festgestellte Ergebnis. Die Transportleistung nahm im Berichtszeitraum um 7,2 % auf rund 10,8 Mrd. tkm ab.

Der Durchgangsverkehr über deutsche Wasserstraßen nahm im Jahr 2003 auf rund 21,5 Mio. t ab. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang um rund 3,5 Mio. t bzw. 14,1 %. Im Vergleich zu den anderen Hauptverkehrsverbindungen verzeichnete der Durchgangsverkehr damit prozentual und absolut den höchsten Rückgang bei den Beförderungsmengen. Mit rund 13,6 Mrd. tkm blieb die Transportleistung im Jahr 2003 um 15,5 % hinter dem Ergebnis des Vorjahres zurück.

Hauptursache für den Rückgang des Transportaufkommens in der Binnenschifffahrt waren die niedrigen Wasserstände durch die Trockenheit im Sommer. Sie führten insbesondere im 2. Halbjahr 2003 zu erheblichen Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebes.

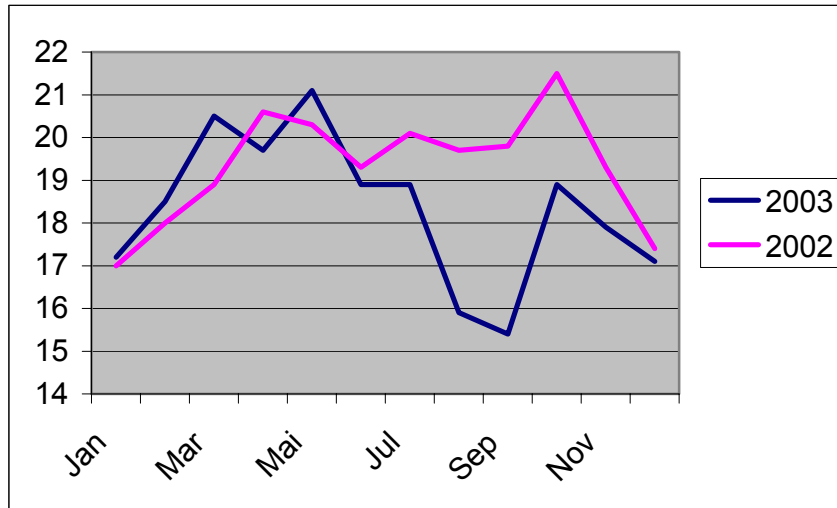
Im **Westen** und **Süden** Deutschlands wurde die Binnenschifffahrt auf dem Rhein, insbesondere dem Mittelrhein, sowie dem nicht ausgebauten Teil der Donau (Streckenabschnitt Straubing - Vilshofen) stark durch das Niedrigwasser beeinträchtigt. In Abhängigkeit von den Pegelständen wurden die möglichen Auslastungsgrade der Schiffe mitunter deutlich eingeschränkt. Aufgrund niedriger Pegelstände konnten große Schubverbände, welche die regelmäßige Versorgung der Kraftwerke und der Großindustrie mit Erz und Kohle sicherstellen, auf der Relation zwischen Rotterdam und Duisburg zeitweise nur noch weniger als die Hälfte ihrer üblichen Kapazität nutzen, Containerschiffe auf dem Rhein mitunter nur noch durchschnittlich 20 bis 30 %. Zeitweilig waren selbst Fahrten in unbeladenem Zustand nicht mehr möglich. Beispielsweise war der Einsatz moderner Doppelhüllentankschiffe, die im Vergleich zu Einhüllentankschiffen ein höheres Eigengewicht haben, am Oberrhein zeitweise nicht mehr praktikabel.

In der **Region Ost** und im **norddeutschen Bereich** waren insbesondere die Oder und die Elbe vom Niedrigwasser betroffen. Auf der Oder ruhte der Güterverkehr während der Niedrigwasserphase vollständig, auf der Elbe weitgehend. Nachdem die Binnenschifffahrt im norddeutschen Bereich im 1. Halbjahr 2003 bereits mit Eis und Hochwasser zu kämpfen hatte, brachte das extreme Niedrigwasser der Elbe, insbesondere zwischen Lauenburg und der tschechischen Grenze, die gewerbliche Güterschifffahrt monatelang zum Erliegen. Aus diesem Grund mussten Binnenschiffe die vergleichsweise zeitintensiveren und durch Nutzungsgebühren teureren Umwege über den Elbe-Seiten-Kanal und den Mittellandkanal von Lauenburg bis Magdeburg in Kauf nehmen. Dresden war mit dem Binnenschiff gar nicht zu erreichen.

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe transportierten nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2003 mit ca. 79,9 Mio. t rund 5,0 Mio. t oder 5,9 % weniger Güter als im Vorjahr. Gegenüber dem Vorjahr sank der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland um 0,3 Prozentpunkte auf nunmehr 36,3 %. Im 1. Halbjahr 2003 hatte der Anteil der deutschen Schiffe am Gütertransport lediglich noch 35,5 % betragen. Das etwas bessere Abschneiden der Schiffe unter deutscher Flagge im 2. Halbjahr 2003 dürfte in Strukturunterschieden der einzelnen nationalen Flotten begründet sein. So weist die niederländische Flotte, die in den vergangenen Jahren den höchsten Beförderungsanteil in der deutschen Binnenschifffahrt für sich in Anspruch nehmen konnte, im Vergleich zur deutschen Flotte einen höheren Anteil an Schiffen der oberen Tragfähigkeitsklassen auf. Bei den geringen Fahrwassertiefen zu Zeiten des Niedrigwassers waren insbesondere die großen Schiffe wegen der geringen Zuladungsmöglichkeiten im Oberrheinverkehr teilweise nicht mehr wirtschaftlich einsetzbar. Auf der anderen Seite waren kleinere Schiffe, die in der deutschen Flotte vergleichsweise stärker vertreten sind, vom Niedrigwasser nicht ganz so stark betroffen und wurden daher verstärkt eingesetzt.

Bei einer genaueren Betrachtung der Binnenschifffahrtskonjunktur im Jahresverlauf 2003 werden die Auswirkungen des Niedrigwassers deutlich.

Schaubild 5: Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt in Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt

Wie der Abbildung zu entnehmen ist, hat sich das Güteraufkommen im 1. Halbjahr 2003 ähnlich entwickelt wie im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Insgesamt konnte die Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2003 sogar eine Zunahme um 1,6 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verzeichnen.

Aufgrund des Niedrigwassers wich die Beförderungsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2003 deutlich von der des entsprechenden Vorjahreszeitraums ab. Die beförderten Gütermengen lagen in jedem Monat des 2. Halbjahres 2003 unter denen des entsprechenden Vorjahresmonats. Besonders deutlich sind die Abweichungen im August und September, in denen die Beförderungsmengen rund 19 bzw. 22 % unter denen des entsprechenden Vorjahresmonats lagen. In diesen Monaten verzeichneten auch die Pegel Tiefststände. Insgesamt sank das Verkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte um rund 11,5 %.

Zwar erhöhte sich im Oktober 2003 das Transportaufkommen für die Binnenschifffahrt infolge eines temporären Anstiegs der Pegel. Anschließend ging es jedoch wegen erneut sinkender Wasserstände wieder zurück. Insbesondere Beförderungen im Massengutbereich, die aufgrund des Niedrigwassers zurückgestellt wurden, konnten daher nur in begrenztem Umfang nachgeholt werden. In die Marktbeobachtung einbezogene Unternehmen berichteten, dass zu Zeiten des Niedrigwassers wegen der vergleichsweise höheren Kosten (Kleinwasserzuschläge) für Transporte mit dem Binnenschiff nur dringend benötigte Güter und Mengen befördert wurden.

Trotz Einsatzes zusätzlicher Binnenschiffe führten die Probleme der Binnenschifffahrt insbesondere bei zeitkritischen Gütern zu Transportverlagerungen auf andere Verkehrsträger. So berichteten im Rahmen der Marktbeobachtung besuchte Unternehmen, dass es aufgrund des Niedrigwassers sowohl bei Massengütern,

insbesondere bei Kohle, als auch bei Containern Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße auf die Schiene und die Straße gegeben habe. Es wurden beispielsweise Zugsatzverkehre ab dem Ober- und Mittelrhein entweder direkt bis zu den Rheinmündungshäfen oder zum Anschluss an Binnenschiffsgüterverkehre nach Duisburg oder Neuss eingerichtet. Derartige Entwicklungen spiegeln sich u. a. in dem Anstieg des Güterverkehrsaufkommens der Eisenbahnen im Jahr 2003 wider. Gegenüber dem wichtigsten Wettbewerber - der Eisenbahn - hat die Binnenschifffahrt damit im vergangenen Jahr wieder etwas an Boden verloren.

Auf der anderen Seite wurden Übersee-Container aus Hamburg nicht mehr auf der Elbe verschifft, sondern über den Elbe-Seiten-Kanal bis nach Magdeburg befördert, um anschließend zur Weiterbeförderung auf den Lkw umgeladen zu werden.

Gleichwohl entstanden auch auf der Schiene und der Straße Kapazitätsengpässe, beispielsweise im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Streckenslots auf den Hauptschienenwegen entlang der Rheinschiene oder Lkw für Containertransporte. Dies habe nach Aussagen von Unternehmen im Zusammenhang mit der gestiegenen Nachfrage nach Beförderungskapazitäten auch bei diesen Verkehrsträgern zu einem Anstieg der Frachtraten geführt. Kapazitätsengpässe führten u. a. dazu, dass zeitweise große Mengen an Importkohle in den ARA-Häfen nicht abbefördert, sondern zwischengelagert wurden.

5.2 Entwicklung nach Güterarten

Mit Ausnahme der Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter) verzeichneten alle Güterarten im Jahr 2003 Rückgänge bei den Beförderungsmengen gegenüber dem Vorjahr.

Tabelle 11: Per Binnenschiff beförderte Gütermengen nach Güterabteilungen
in den Jahren 2002 - 2003

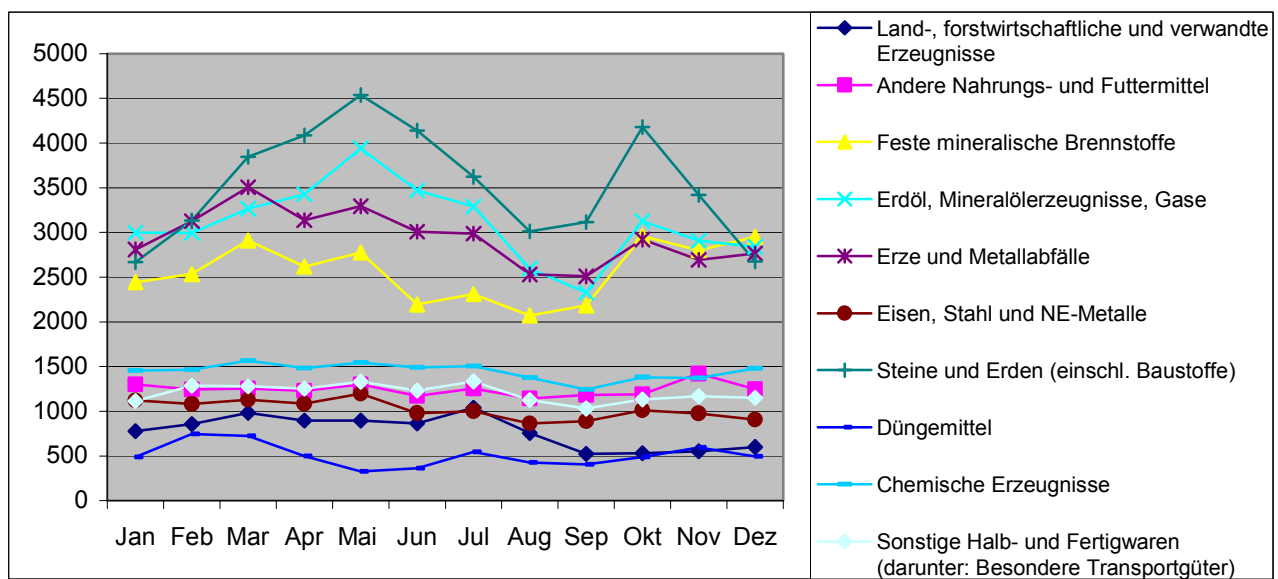
Güterabteilung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %
	2002	2003	
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	10,2	9,3	- 9,3
Andere Nahrungs- und Futtermittel	15,8	14,9	- 5,5
Feste mineralische Brennstoffe	31,7	30,8	- 2,9
Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase	39,7	37,2	- 6,3
Erze und Metallabfälle	36,3	35,3	- 2,7
Eisen, Stahl und NE-Metalle	12,6	12,2	- 3,1
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	47,4	42,4	- 10,5
Düngemittel	6,5	6,1	- 6,2
Chemische Erzeugnisse	18,1	17,4	- 3,9
Sonstige Halb- und Fertigwaren (einschließlich Besondere Transportgüter)	13,5	14,4	+ 7,1
Insgesamt	231,7	220,0	- 5,1

Quelle: Statistisches Bundesamt

Mit einem Aufkommensrückgang um rund 5,0 Mio. t bzw. 10,5 % war die Gütergruppe Steine und Erden wie im Jahr zuvor am stärksten von der rückläufigen Entwicklung betroffen. Mit einer Beförderungsmenge von 42,4 Mio. t blieb diese Güterabteilung jedoch auch im Jahr 2003 die größte, gefolgt von der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ mit 37,2 Mio. t.

Wie der folgenden Abbildung zu entnehmen ist, war die Gütergruppe „Steine und Erden“ auch in besonderer Weise von den Auswirkungen des Niedrigwassers betroffen. Wurde im Mai 2003 mit einem Beförderungsaufkommen von 4,5 Mio. t noch die größte Transportmenge im Jahr 2003 festgestellt, reduzierte sich dieses im August 2003 auf rund 3 Mio. t. Dies entspricht einem Rückgang um 33 %.

Schaubild 6: Entwicklung der Beförderungsmengen nach Güterarten im Jahresverlauf 2003 in 1000 t



Quelle: Statistisches Bundesamt

Deutliche Aufkommensrückgänge waren im 3. Quartal 2003 auch bei anderen für die Binnenschifffahrt bedeutenden Güterabteilungen („Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, „Feste mineralische Brennstoffe“, „Erze und Metallabfälle“) zu erkennen. Der Rückgang bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist neben den niedrigen Pegelständen auch auf die infolge der langen Trockenphase geringeren Ernteerträge zurückzuführen, was Stornierungen von Aufträgen in der Binnenschifffahrt zur Folge hatte. Auch eine vermehrte Einlagerung von landwirtschaftlichen Produkten aus Gründen der Preispolitik trug dazu bei, dass sich die Beförderungsmengen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen im 4. Quartal 2003 nur leicht gegenüber den Tiefstständen im September und Oktober erholen konnten.

Im September, spätestens jedoch im Oktober 2003, stiegen die Beförderungsmengen - mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Erzeugnisse - über alle Güterarten infolge des temporären Anstiegs der Pegel zeitweilig wieder an.

5.3 Lage der Binnenschifffahrt

Das Niedrigwasser in der 2. Jahreshälfte 2003 stellte aufgrund seines zeitlichen Ausmaßes und der außergewöhnlich niedrigen Pegelstände eine besondere Situation dar, von der die Teilnehmer der Binnenschifffahrt individuell sehr unterschiedlich betroffen waren. Der Grad der Betroffenheit hing dabei von Faktoren wie dem Fahrtgebiet, der Schiffsgröße und / oder der individuellen Vertragsgestaltung ab. Während die Binnenschifffahrt auf der Elbe stellenweise über Monate zum Erliegen kam, war auf dem Rhein Binnenschifffahrt größtenteils weiterhin möglich - wenn auch mit deutlich schlechteren Abladungen. Im Allgemeinen waren Schiffe mit hohen Tragfähigkeiten relativ stärker von den Folgen des Niedrigwassers betroffen als kleine. Partikuliere, die im Rahmen ihrer Vertragsabschlüsse gute Kleinwasserzuschläge aushandeln konnten, litten unter den niedrigen Wasserständen weniger als jene, denen dieses nicht gelang. Die vergleichsweise uneinheitlichen Aussagen der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen belegen, dass es individuell zu deutlichen Abweichungen von der nachfolgend beschriebenen allgemeinen Entwicklung gekommen ist.

Aufgrund der außergewöhnlichen Situation in der Binnenschifffahrt durch das Niedrigwasser ist das Jahr 2003 als Vergleichsmaßstab für frühere und als Indikator für zukünftige Entwicklungen nur bedingt geeignet.

5.3.1 Entwicklung der Beförderungsentgelte im Binnenschiffsgüterverkehr

Die Frachten in der Binnenschifffahrt standen im 2. Halbjahr 2003 unter dem Einfluss des Niedrigwassers. In Abhängigkeit von Relationen, individuellen Vertragsvereinbarungen und aktuellen Pegelständen wurden auf dem Spotmarkt entsprechende Entgelte bzw. Kleinwasserzuschläge (KWZ) gezahlt. In Bezug auf die Umsätze war es nicht allen Marktteilnehmern möglich, die geringeren Beförderungsmengen durch höhere Frachtraten sowie ggf. KWZ zu kompensieren.

In der **Trockengüterschifffahrt** lagen die **Tagesfrachten** (einschließlich Kleinwasserzuschläge) ab Mitte Oktober 2003 bei Beförderungen ab den ARA-Häfen auf hohem Niveau, da dort nach der langen Niedrigwasserperiode nicht mehr genügend Lagerkapazitäten für Massengüter vorhanden waren. Dies war insbesondere bei Beförderungen von Importkohle der Fall.

Kohlekraftwerke, die nur eine geringe Vorratshaltung haben und ihre Bedarfsmengen nicht vollständig mit der Bahn decken können, waren gezwungen, auch hohe Frachten für die Beförderungen von Importkohle zu zahlen. Viele Partikuliere fuhrten aufgrund der guten Frachten ab Rotterdam keine Rückladungen, um ohne Zeitverzögerung wieder die ARA-Häfen zu erreichen. In der Folge verknappte sich auch der Schiffsraum bei Beförderungen nach den ARA-Häfen, was sich ebenfalls in einem steigenden Frachteniveau niederschlug.

Auch auf der Donau lagen die Frachtraten ab Mitte Oktober aufgrund fehlenden Schiffsraumes auf hohem Niveau.

Um den großen Bedarf an Schiffsraum zu befriedigen, der durch das Niedrigwasser verursacht wurde, charterten Containerterminal-Betreiber im 2. Halbjahr 2003 eine Vielzahl von Trockengüterschiffen, die normalerweise Massengut befördern, und zahlten den Unternehmern hohe Frachtraten.

Zu Beginn des Jahres 2004 stiegen die Wasserstände wieder an. Bedingt durch den Nachholbedarf aus dem 2. Halbjahr 2003 bestand im Januar 2004 eine vergleichsweise hohe Nachfrage nach Schiffsraum. Die Tagesfrachten in der Trockengüterschifffahrt bewegten sich daher auf relativ hohem Niveau. Nach Aussage von Unternehmen habe sich die Beschäftigungssituation seit Februar 2004 aber wieder verschlechtert; dies gelte insbesondere für den Monat März. Vor dem Hintergrund eines Laderaumüberangebots habe diese Entwicklung auch zu einem Rückgang bei den Tagesfrachten geführt.

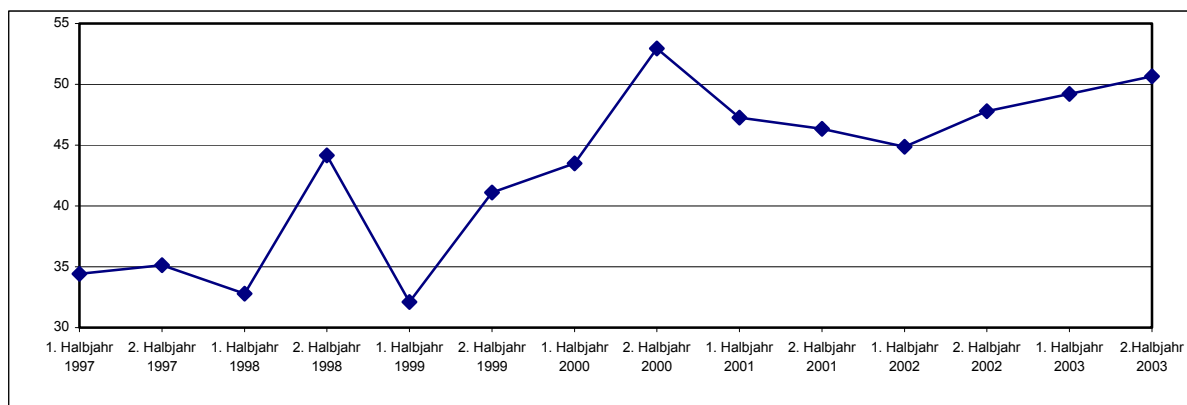
Insbesondere bei Großkunden aus der Kohlewirtschaft nimmt der Anteil der **Jahreskontrakte** stetig ab. Im Rahmen der Verhandlungen über Jahreskontrakte für das Jahr 2004 werden von einigen Gesprächspartnern etwas höhere Abschlüsse als im Vorjahr erwartet, da am Jahresanfang 2004 generell höhere Frachten auf dem Markt gezahlt wurden als noch zu Beginn des vorangegangenen Jahres.

Die Tagesfrachten in der **Tankschifffahrt** waren nach Aussagen von Unternehmen bei Beförderungen von **Mineralölprodukten** im 2. Halbjahr 2003 deutlich höher als im 1. Halbjahr 2003. Trotz der gezwungenermaßen geringeren Auslastung der Schiffe seien die eingefahrenen Umsätze im 2. Halbjahr 2003 besser gewesen als in der ersten Jahreshälfte.

5.3.2 Kosten, Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt

Der Anstieg der durchschnittlichen Gasölpreise, der bereits im 1. Halbjahr 2003 zu beobachten war, setzte sich in der zweiten Jahreshälfte fort. Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor für die Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg.

Schaubild 7: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich



Quelle: BDB und Bunkerbetriebe

Es besteht weiterhin ein Preisnachteil beim Einkauf von Gasöl im Bereich des Rheins in Deutschland gegenüber niederländischen Stationen. Binnenschiffe, die auf niederländischen Wasserstraßen verkehren (insbesondere auf dem Rhein), bzw. sich in der Nähe der deutsch-niederländischen Grenze befinden, bunkern daher bevorzugt in den Niederlanden.

Neben gestiegenen Treibstoffkosten haben sich nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung im Jahr 2003 bei der Mehrzahl der befragten Binnenschiffahrtsunternehmen auch die Kosten für Löhne und Sozialabgaben sowie für Versicherungen und Reparaturen gegenüber dem Vorjahr erhöht.

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde im Mineralölbereich der **Tankschiffahrt** im Jahr 2003 ein Beförderungsaufkommen von rund 37,2 Mio. t erreicht. Dies sind rund 2,5 Mio. t oder 6,3 % weniger als im Vorjahr.

Trotz der vergleichsweise geringeren Beförderungsmenge beurteilten die Unternehmen der deutschen Tankschiffahrt, mit denen Marktgespräche geführt wurden, die Entwicklung des Jahres 2003 insgesamt als zufriedenstellend bis gut. Dies bezog sich sowohl auf die Beschäftigungs- und Ertragslage als auch auf die Höhe der Frachtraten und Umsätze. Hierzu hat insbesondere das Niedrigwasser beigetragen, das seit Mitte Juni 2003 zu Kapazitätsengpässen beim Schiffsraum und infolge dessen zu einer guten Beschäftigungslage und im 2. Halbjahr 2003 zu einer deutlichen Steigerung der Frachtsätze und Umsätze führte. Aufgrund der anhaltenden Nachfrage nach Beförderungskapazitäten wechselten kleinere Tankschiffe - die unter Niedrigwasserverhältnissen eine vergleichsweise bessere Abladequote und damit Wirtschaftlichkeit aufweisen als die i. d. R. größeren auf dem Rhein verkehrenden Tankschiffe - das Fahrtgebiet, um von den steigenden Frachtraten auf der Rheinschiene zu profitieren. Aufgrund der Schiffsraumknappheit fielen auch die auf den Markt gekommenen Neubauten von Tankschiffen in der zweiten Jahreshälfte 2003 nicht sonderlich ins Gewicht.

Aufgrund der stabilen Ertragslage waren die befragten Tankschiffahrtsunternehmen auch im Jahr 2003 in der Lage, in ihre Schiffe zu investieren. Nach Möglichkeit vermieden die Unternehmen in der zweiten Jahreshälfte jedoch Werftaufenthalte ihrer Schiffe, um die Zeit der hohen Frachten zu nutzen.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung ist das Meinungsbild der befragten Unternehmen der Tankschiffahrt uneinheitlich. Die Unternehmen sind sich jedoch bewusst, dass sich das in wirtschaftlicher Hinsicht gute Jahr 2003 - z. B. bei zukünftig wieder gut schiffbaren Wasserständen und Inbetriebnahme von weiteren Neubauten mit hohen Tragfähigkeiten - nicht zwangsläufig wiederholt.

Infolge des Niedrigwassers hatten auch die Unternehmen der **Trockengüterschiffahrt** im Jahr 2003 im Vergleich zum Vorjahr einen erheblichen Rückgang der Beförderungsmengen zu verkraften. Wie in der Tankschiffahrt, führte das Niedrigwasser in der zweiten Jahreshälfte auch bei der Trockengüterschiffahrt zu einer Verknappung des Schiffsraumes und infolge dessen zu einer besseren Beschäftigung und einem höheren Frachtniveau.

Dennoch blieb die Lage der Unternehmen der Trockengüterschifffahrt im Jahr 2003 weiterhin angespannt. Obwohl im 1. Halbjahr 2003 noch ein Anstieg der Gütermengen im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen war, gaben die meisten der in die Marktbeobachtung einbezogenen Binnenschifffahrtsunternehmen an, dass sowohl die Beschäftigungslage als auch die Ertragslage im 1. Halbjahr 2003 nicht zufriedenstellend gewesen seien. Die schwierige Situation wurde durch das Niedrigwasser in der zweiten Jahreshälfte 2003 noch verstärkt, da auch höhere Frachtraten sowie Kleinwasserzuschläge die durch die fehlenden Mengen entgangenen Entgelte zumeist nicht ausgeglichen haben.

Investitionen, die den absolut notwendigen Reparaturaufwand überschreiten, fanden bei den im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen der Trockengüterschifffahrt nur in Ausnahmefällen statt. Die Investitionsschwäche ist neben der anhaltend schlechten Situation der Trockengüterschifffahrt auch mitverantwortlich für die seit geraumer Zeit zu beobachtende Schwäche des Gebrauchtmektes für Trockengüterschiffe. Existenzgründer, die als Käufer gebrauchter Schiffe in Betracht kommen könnten, sind in der deutschen Binnenschifffahrt selten geworden. Der Wegfall der „Alt-für-neu-Regelung“, die in den zurückliegenden Jahren für eine Beseitigung von altem Schifffraum sorgte, hat ebenfalls zu einem Überangebot auf dem Gebrauchtmekkt geführt.

Auch für das 1. Halbjahr 2004 werden die Beschäftigungsperspektiven von einem Großteil der besuchten Unternehmen der Trockengüterschifffahrt weiterhin sehr zurückhaltend beurteilt. Der Großteil erwartet bestenfalls eine gleichbleibende Beschäftigungslage.

Trotz der Beeinträchtigungen infolge des trockenen Sommers nahm das Wachstum des **Containerverkehrs** im Jahr 2003 weiter zu: Es wurden 1,66 Mio. TEU auf deutschen Wasserstraßen transportiert. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um rund 9,0 %.

Die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen sprechen trotz Mengensteigerungen jedoch von rückläufigen Umsätzen. Aufgrund steigender Kapazitäten und zunehmenden Wettbewerbs ständen die gezahlten Entgelte in der Containerschifffahrt unter Druck. Dabei würden bei Transporten auf dem Ober- und Mittelrhein noch bessere Ergebnisse erzielt als auf dem Niederrhein, wo eine hohe Dichte von Umschlagterminals bestünde.

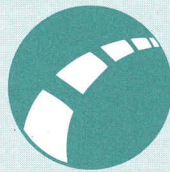
Im Rahmen des vermehrten Einsatzes größerer Containerschiffe lässt sich eine Verdrängung von Partikulieren mit kleineren Schiffen aus diesem Geschäftsfeld beobachten. Letztere drängen daher in zunehmendem Maße in das Massengutsegment und erhöhen dort die bereits bestehenden Kapazitäten.

Um dem Preisdruck in der Containerschifffahrt zu begegnen, gründen Reeder mit anderen Schifffahrtsgesellschaften und Befrachtern in zunehmendem Maße sog. „Fahrgemeinschaften“, mittels derer Betriebsmittel effektiver und damit kostengünstiger eingesetzt werden sollen. Den Kern dieser Fahrgemeinschaften bilden gemeinsame Fahrpläne der kooperierenden Partner, wodurch Kunden eine höhere Abfahrtsdichte angeboten werden kann. Fahrgemeinschaften haben sich in den letzten Jahren insbesondere am Nieder- und Oberrhein gebildet.

5.4 Entwicklung des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte

Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest hat sich der Bestand der deutschen Trockengüterschiffe (ohne Trägerschiffsleichter) im Jahr 2003 weiter reduziert. Wurden zum Stichtag 31.12.2002 noch 1.973 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,07 Mio. t in der zentralen Binnenschiffs-Bestandsdatei geführt, waren es zum 31.12.2003 lediglich noch 1.958 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,06 Mio. t. Die Anzahl der Gütermotorschiffe verringerte sich dabei um fünf auf 966 Einheiten, deren Tragfähigkeit auf rund 1,14 Mio. t (31.12.2002: 1,15 Mio. t).

Im Gegensatz zu den Trockengüterschiffen erhöhte sich der Bestand an Tankgüterschiffen zum 31.12.2003 um zehn auf 389 Einheiten. Die Tragfähigkeit der deutschen Tankgüterschiffe stieg von 0,54 Mio. t auf 0,57 Mio. t. Dabei hat sich der Trend zu größeren Tankmotorschiffen im Berichtsjahr weiter fortgesetzt. Die im Rahmen des Bestandsabbaus umgebauten oder ins Ausland verkauften bzw. abgegebenen Tankmotorschiffe wiesen mit durchschnittlich 1.014 t eine geringere Tragfähigkeit auf als Neubauten bzw. Zugänge aus dem Ausland, deren Durchschnittstonnage bei rund 2.183 t lag.



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: April 2004