



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2002



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
3	Straßengüterverkehr	5
3.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	5
3.1.1	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	8
3.1.2	Weitere Entwicklung	8
3.2	Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr	9
3.2.1	Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung	9
3.2.2	Entwicklung der eingesetzten Kapazität und gewichtsmäßige Auslastung der Lastkraftfahrzeuge	11
3.3	Entwicklung der Beförderungsentgelte	11
3.4	Nutzung von Frachtenbörsen im Transportgewerbe	12
3.5	Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen	14
3.5.1	Entwicklung der Kosten	14
3.5.2	Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten	14
3.5.3	Entwicklung der Investitionen	15
3.6	Fahrpersonal im Straßengüterverkehr	17
3.7	Unternehmensinsolvenzen	18
3.8	Zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für den Schwerlastverkehr	19
3.8.1	Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 2002	19
3.8.2	Gebühreneinnahmen durch Lastkraftfahrzeuge aus MOE-Staaten im Gebührenjahr 2002	20
3.8.3	Gebühreneinnahmen im laufenden Gebührenjahr 2003	21
3.9	Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen	22
4	Eisenbahngüterverkehr	24
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	24
4.1.1	Entwicklung nach Hauptverkehrsverbindungen	26
4.2	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	29



5	Binnenschiffsgüterverkehr	31
5.1	Allgemeine Entwicklung, Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	31
5.1.1	Tankschiffahrt	31
5.1.2	Trockengüterschiffahrt.....	31
5.1.3	Entwicklung nach Hauptverkehrsverbindungen	33
5.1.4	Entwicklung nach Güterarten	33
5.2	Entwicklung der Beförderungsentgelte	35
5.3	Ertragslage und Investitionen in der Binnenschiffahrt	36
5.4	Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Binnenschiffsgüterverkehr	38
5.5	Verkehrsverlagerungen auf den Kombinierten Verkehr Straße - Wasserstraße	39

1 Zusammenfassung

Der anhaltend schwache Konjunkturverlauf in Deutschland hat sich im Jahr 2002 erneut negativ auf die Verkehrsnachfrage ausgewirkt.

So verringerte sich die im **Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr** beförderte Gütermenge um 5,0 % auf etwa 3,2 Mrd. t. Dabei war bereits im Jahr 2001 ein Mengenrückgang um 3,8 % zu verzeichnen. Das geringere Güteraufkommen ergab sich vor allem aus erheblichen Aufkommensverlusten im Straßengüterverkehr.

Die Transportleistung ist gegenüber dem Vorjahr um 1,8 % auf 388,0 Mrd. tkm zurückgegangen. Damit konnte der noch vorhandene Leistungszuwachs im oberen Entfernungsbereich die Verluste im Nah- und Regionalbereich nicht ausgleichen. Im Jahr 2001 wurde noch ein Leistungszuwachs von 0,6 % erreicht.

Beim **Straßengüterverkehr** ist die Beförderungsmenge im Jahr 2002 um 164,0 Mio. t auf 2,7 Mrd. t gesunken. Deutliche Aufkommensrückgänge gab es in der Gütergruppe „Steine und Erden“ - über 60 % des Gesamtrückganges - sowie bei der Beförderung von Mineralölzeugnissen. Selbst das seit Jahren gewachsene Aufkommen im Güterbereich der Halb- und Fertigwaren weist im Gesamtjahr 2002 einen Rückgang aus. Im Wechselverkehr zwischen West- und Ostdeutschland war - entgegen der rückläufigen Entwicklung im Binnenverkehr insgesamt - ein weiterer Zuwachs zu verzeichnen. Die Transportleistung bei Beförderungen von West- nach Ostdeutschland erhöhte sich um 5,2 %. In der Gegenrichtung nahm sie im gleichen Zeitraum um 8,8 % zu.

Das Aufkommen des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen ging nach den deutlichen Mengenzuwächsen der letzten Jahre im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr erstmals wieder zurück (- 2,1 %).

Die Rückgänge beim Beförderungsaufkommen infolge der anhaltenden Konjunkturabschwächung führten zu einem geringeren Kapazitätseinsatz im Güterverkehr. So reduzierten sich die mit deutschen Lastkraftfahrzeugen durchgeführten Ladungsfahrten in den letzten beiden Jahren um fast 24 Mio. Fahrten auf ca. 234 Mio. Ladungsfahrten im Jahr 2002. Damit wurden im letzten Jahr durchschnittlich pro Arbeitstag über 100.000 Ladungsfahrten weniger als noch im Jahr 2000 durchgeführt.

Diese Entwicklung hatte maßgeblichen Einfluss auf die Wettbewerbs- und Preissituation bei den Unternehmen des Güterverkehrs. Durch die Verluste beim Transportaufkommen und dem daraus resultierenden verschärften Konkurrenzkampf war es den Unternehmen trotz steigender Kosten kaum möglich, höhere Beförderungsentgelte durchzusetzen. Vor diesem Hintergrund wird die bevorstehende Einführung der LKW - Maut von vielen Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit Sorge erwartet.

Bei der Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung im Straßengüterverkehr ist eine kontinuierliche Zunahme des Lastkilometeranteils zu beobachten. So konnte im Vergleich zum Jahr 1995 die Anzahl der Leerkilometer im Jahr 2002 um mehr als eine Milliarde Kilometer verringert werden. Die ist auch ein Beweis ständiger Bemühungen der Transportunternehmen für einen rationellen Fahrzeugeinsatz.



Beim **Eisenbahngüterverkehr** verringerte sich die beförderte Gütermenge um 1 % auf ca. 285 Mio. t. Der Rückgang ergibt sich überwiegend aus verringerten Beförderungen von festen mineralischen Brennstoffen sowie Eisen und NE-Metallen aus dem Ausland nach Deutschland. Im Binnenverkehr wurde das Vorjahresniveau in etwa gehalten.

Unter Berücksichtigung der insgesamt zurückgegangenen Beförderungsmenge der Eisenbahnen im Jahr 2002 haben sich die Anteile der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) am Gesamtaufkommen der Eisenbahn weiter verändert.

Die „neuen“ EVU konnten vor allem Marktanteile bei der Beförderung von chemischen Erzeugnissen, Eisen- und Stahlerzeugnissen sowie festen mineralischen Brennstoffen hinzugewinnen. Weiterhin haben die Beförderungen dieser Unternehmen beim Seehafenhinterlandverkehr zugenommen.

Zunehmend sind Kooperationen zwischen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) zu beobachten, die aufgrund anderer Kosten- und Organisationsstrukturen zum Teil Verkehre vermarkten können, die für große Bahnen unrentabel sind.

Der Anteil Ostdeutschlands an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen hat in beiden zurückliegenden Jahren ständig zugenommen. Dieser Mengenzuwachs ergibt sich ausschließlich aus vermehrten Binnenbeförderungen. Besonders in Sachsen - Anhalt ist eine große Zunahme bei der beförderten Gütermenge zu verzeichnen.

Im 2. Halbjahr war bei den Eisenbahnen ein Beförderungszuwachs zu verzeichnen, dieser setzte sich im 1. Quartal dieses Jahres weiter fort.

Beim kombinierten Eisenbahngüterverkehr wurden über 2,2 Mio. beladene Ladeeinheiten - Großcontainer, Wechselbehälter und Straßengüterfahrzeuge – transportiert. Dies entspricht einem Anstieg um 1,2 % gegenüber dem Vorjahr. Der Zuwachs ergibt sich ausschließlich aus gestiegenen Beförderungen von Containern und Wechselbrücken im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Im Binnenverkehr hat das Sendungsaufkommen zu den Ostseehäfen mit Anschlussbeförderungen nach Skandinavien zugenommen.

Im **Binnenschiffsgüterverkehr** wurden ca. 232 Mio. t Güter, bei einem Rückgang um 1,8 % zum Vorjahr, befördert. Dabei sind beim bedeutenden Beförderungsaufkommen, dem Güterer Empfang aus dem Ausland, Mengenrückgänge um 3,4 % zu verzeichnen. Im Binnenverkehr ging die Beförderungsmenge um 2,1 % zurück. Leicht zugenommen haben dagegen der Güterversand in das Ausland und Durchgangsverkehre.

Für das **1. Quartal 2003** zeichnet sich nach bisher vorliegenden Ergebnissen beim Aufkommen des Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehrs ein Zuwachs im Vergleich zum 1. Quartal 2002 ab. Der bisherige Konjunkturverlauf, insbesondere die stagnierende Bauwirtschaft, dürften dennoch kaum zu einem spürbaren Wachstum beim Verkehrsaufkommen des Straßengüterverkehrs geführt haben. Somit wird die Verkehrsnachfrage im verbleibenden Zeitraum des Jahres wiederum stark von der Entwicklung der Wirtschaftslage abhängen.

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

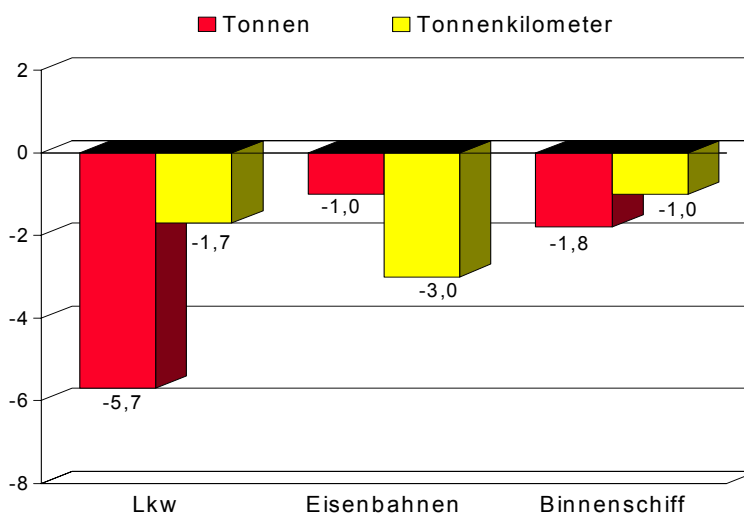
Der anhaltend schwache Konjunkturverlauf in Deutschland hat sich im Jahr 2002 erneut negativ auf die Verkehrsnachfrage ausgewirkt. Nach dem seit zwei Jahren - insgesamt - zurückgehenden Güteraufkommen erreichte nun auch die Beförderungsleistung im Jahr 2002 nicht die Höhe des vorangegangenen Jahres.

Im Jahr 2002 verringerte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehr insgesamt beförderte Gütermenge um 5,0 % auf etwa 3,2 Mrd. t, nach einem Rückgang um 3,8 % im Jahr 2001.

Die von den drei Verkehrsträgern insgesamt im Jahr 2002 erbrachte Beförderungsleistung von 388 Mrd. tkm verringerte sich gegenüber dem Jahr 2001 um 1,8 % (Jahr 2001 gegenüber dem Jahr 2000: + 0,6 %).

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im Jahr 2002 gegenüber dem Jahr 2001 wie folgt dar:

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland
Veränderungen im Jahr 2002 gegenüber dem Jahr 2001 in %



Quelle: StBA, KBA, BAG

- Im **Straßengüterverkehr** (Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr um 5,7 % auf 2,7 Mrd. t. Entgegen dem langjährigen Wachstum bei den Beförderungsleistungen (in Tonnenkilometer) zeigte sich im Jahr 2002 auch in diesem Bereich ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 1,7 % auf 251,8 Mrd. tkm.
- Im **Eisenbahngüterverkehr** sank die beförderte Gütermenge im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr um 1,0 % auf 285,4 Mio. t. Damit setzt sich der Rückgang bei den Beförderungsmengen der Eisenbahnen weiter fort. Im gleichen Zeitraum kam es - wie bereits im Vorjahr - zu einem deutlichen Rückgang der Gütertransportleistung um 3,0 % auf 72,0 Mrd. tkm.



- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** wurden 231,7 Mio. t Güter im Jahr 2002 befördert. Damit verringerte sich die transportierte Gütermenge um 1,8 % gegenüber dem Vorjahr. Die Beförderungsleistung sank um 1,0 % auf 64,2 Mrd. tkm.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern
Veränderungen im Jahr 2002 gegenüber dem Jahr 2001

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2001	2002	2002 ggü. 2001	2001	2002	2002 ggü. 2001
	in Mio. t		in % ²⁾	in Mrd. tkm		in % ²⁾
Eisenbahnen ³⁾	288,2	285,4	-1,0	74,3	72,0	-3,0
Binnenschifffahrt	236,1	231,7	-1,8	64,8	64,2	-1,0
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen ⁴⁾	2.875,6	2.711,6	-5,7	256,3	251,8	-1,7
- Gewerblicher Verkehr	1.485,7	1.460,0	-1,7	183,2	184,6	+0,8
- Werkverkehr	1.389,9	1.251,6	-9,9	73,1	67,2	-8,1
- Verkehr im Nahbereich ⁵⁾	1.784,1	1.650,4	-7,5	28,4	26,0	-8,5
- Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾	544,6	513,6	-5,7	48,8	46,1	-5,5
- Verkehr im Fernbereich ⁵⁾	546,9	547,6	+0,1	179,1	179,7	+0,4
Gesamter Güterverkehr ⁶⁾	3.399,9	3.228,7	-5,0	395,4	388,0	-1,8

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

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

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen.

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

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

Für das 1. Quartal des Jahres **2003** zeichnet sich bei den Beförderungsmengen der Verkehrsträger Eisenbahn (+ 6,4 %) und Binnenschiff (+ 3,0 %) nach den vorläufigen Ergebnissen des statistischen Bundesamtes eine positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahresquartal ab. Für den Straßengüterverkehr liegen noch keine konkreten Zahlen vor. Das schwache Exportwachstum dürfte im 1. Quartal 2003 zu einer moderaten Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr geführt haben, während der erneute Einbruch der Bauproduktion sich weiterhin negativ auf die Beförderungen im Nahbereich ausgewirkt haben wird. Die weitere Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Jahr 2003 wird stark von der Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage abhängen.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Der Straßengüterverkehr steht unter dem zunehmenden Einfluss der schwachen konjunkturellen Entwicklung.

So kam es aufgrund des moderaten Verlaufs der deutschen Ausfuhr- und Einfuhrentwicklung - insbesondere innerhalb der Europäischen Wirtschaftsunion (EWU) - im Jahr 2002 gegenüber dem Jahr 2001 zu einer deutlichen Abschwächung der Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen. Während sich die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Verkehr erstmals seit Jahren verringerte, konnte bei der Beförderungsleistung noch ein leichter Zuwachs erreicht werden.

Der zunehmende Warenaustausch führte in den zurückliegenden Jahren zu einem deutlichen Leistungs- und Mengenanstieg über weite Strecken. Aufgrund des abgeschwächten Wirtschaftswachstums lagen im Jahr 2002 die Zuwachsraten im Straßengüterfernverkehr nur noch leicht über dem Niveau des vorangegangenen Jahres.

Die anhaltend schlechte Lage in der Bauwirtschaft führte dazu, dass sich der enorme Mengen- und Leistungsrückgang der vergangenen Jahre in den Entfernungsbereichen des Nah- und Regionalverkehrs weiter fortsetzte.

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr wurde im Jahr 2002 mit deutschen Lastkraftfahrzeugen bei einer Beförderungsleistung von 251,8 Mrd. tkm eine Gütermenge von 2,7 Mrd. t befördert. Damit setzten sich im Jahr 2002 die bereits in den beiden zurückliegenden Jahren zu verzeichnenden deutlichen Mengenrückgänge im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen fort. Nach einem Rückgang der Beförderungsmengen im Jahr 2000 um 5,6 % und im Jahr 2001 um 4,1 % kam es auch im Jahr 2002 zu einem weiteren Absinken der Beförderungsmenge um 5,7 %. Dabei war der Rückgang des Güteraufkommens im 2. Halbjahr 2002 nicht mehr so hoch wie im 1. Halbjahr 2002.

Die Beförderungsleistung verzeichnete nach Wachstumsraten in den vergangenen Jahren (2000: + 0,5 %, 2001: + 2,3 %) im jeweiligen Vorjahresvergleich, im Jahr 2002 erstmals einen Rückgang um 1,7 %.

Die verkehrswirtschaftliche Analyse ergab, dass sich die Aufkommensrückgänge im Straßengüterverkehr insgesamt besonders deutlich bei den Güterbereichen Steine und Erden (über 60 % des Gesamtrückgangs) sowie bei den Mineralölzeugnissen zeigten. Selbst das seit Jahren gewachsene Aufkommen im Güterbereich der Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter) wies im Gesamtjahr 2002 einen Rückgang aus. Die Verschlechterung der Lage hat damit auch auf diesem bisher traditionell starken Bereich übergreifen.



Wie sich bereits zur Jahreshälfte abzeichnete, ist im Werkverkehr im Gesamtjahr 2002 ein hoher Mengenrückgang (- 9,9 %) im Vergleich zum gewerblichen Verkehr (- 1,7 %) eingetreten. Diese Entwicklung vollzog sich vor allem in den Wirtschaftsbereichen der Bauindustrie und des produzierenden Gewerbes. Hier hat der Werkverkehr größere Beförderungsanteile und ist daher von den konjunkturell bedingten Rückgängen in diesen Bereichen stärker betroffen. Daher hat sich der Beförderungsanteil des Werkverkehrs am Gesamtverkehr von etwa 48,2 % im Jahr 2001 auf rund 46,1 % im Jahr 2002 verringert. Der Verkehrsleistungsanteil sank in den beiden Jahren von 28,5 % im Jahr 2001 auf nunmehr 26,7 %. Der relativ niedrige Verkehrsleistungsanteil unterstreicht die überwiegende Tätigkeit des Werkverkehrs im Nah- und Regionalverkehr.

Bei den Verkehrsbeziehungen innerhalb des Binnenverkehrs, insbesondere bei der Aufkommensentwicklung in West- und Ostdeutschland, zeigte sich nachfolgende Entwicklung:

Beim Straßengüterverkehr innerhalb Westdeutschlands ist die Gütertransportleistung im Jahr 2002 - bei einem Anteil von 68,7 % an der Gesamtleistung des Binnenverkehrs in Deutschland - im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 % gesunken. Dabei lag die erreichte Transportleistung jedoch noch über den Leistungswerten des Jahres 2000. Der Rückgang bei der beförderten Gütermenge betrug gegenüber dem Vorjahr 4,2 %; hier ist bereits seit dem Jahr 2000 ein ständiger Mengenrückgang erkennbar.

Die Transportleistung des Straßengüterverkehrs innerhalb Ostdeutschlands, einschließlich Berlins, hat sich im gleichen Zeitraum nur um 0,3 % verringert und erreichte einen Anteil von 13,9 % an der Gesamtleistung. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass bereits im Jahr 2001 ein Leistungsrückgang um 5,2 % gegenüber dem Jahr 2000 zu verzeichnen war. Bei der beförderten Gütermenge innerhalb Ostdeutschlands hat sich - wie bei der Transportleistung - der Rückgang (- 0,3 %) ebenfalls wesentlich verlangsamt.

Entgegen der rückläufigen Entwicklung bei den Binnenverkehren innerhalb West- und Ostdeutschlands zeigte sich bei der Transportleistung im Wechselverkehr zwischen West- und Ostdeutschland - mit einem Anteil von 17,4 % an der Transportleistung des gesamten Binnenverkehrs - ein weiterer Zuwachs. So erhöhte sich die Transportleistung bei Beförderungen von West- nach Ostdeutschland um 5,2 %. In Gegenrichtung von Ost- nach Westdeutschland nahm im gleichen Zeitraum die Transportleistung um 8,8 % zu. Bereits im vorhergehenden Berichtszeitraum war eine ähnliche Entwicklung festzustellen. Dieser Beförderungszuwachs im Wechselverkehr bestätigt die wachsende Verflechtung von Industrie und Handel zwischen den östlichen und westlichen Bundesländern.

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

➤ Nahbereich (bis zu 50 km)

Im Nahbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) setzte sich der seit etwa Mitte der 90er Jahre anhaltende Aufkommens- und Leistungsrückgang - mit Ausnahme des Jahres 1999 aufgrund einer methodischen Veränderung der Statistik - weiter fort. Im Jahr 2002 verringerte sich die Gütermenge erneut überdurchschnittlich um 7,5 % (= 133,7 Mio. t) auf 1.650,4 Mio. t. Die Mengenausfälle im gesamten Straßengüterverkehr sind zu fast 82 % auf die erheblichen Rückgänge im Nahbereich zurückzuführen. Bei Betrachtung der Entwicklung über mehrere Jahre wird der Rückgang besonders sichtbar. So verringerte sich die beförderte Gütermenge im Nahbereich seit 1999 um fast 22 % (= 460,3 Mio. t).



Im Nahbereich war vor allem der Werkverkehr mit einem Aufkommensrückgang um 11,1 % auf 905,8 Mio. t besonders stark betroffen, während sich die Gütermenge im gewerblichen Güterverkehr um 2,7 % auf 744,5 Mio. t verringerte.

Die Gründe für den Rückgang im Nahbereich sind vor allem auf den Schrumpfungsprozess im Bausektor zurückzuführen, der sich im Jahr 2002 weiter fortgesetzt hat. Allerdings stellt dies auch die entscheidende Belastung für die gesamte verkehrswirtschaftliche Mengen- und Leistungsentwicklung in Deutschland dar.

Im Jahr 2002 betragen die Mengenrückgänge nach vorläufigen Ergebnissen gegenüber dem Jahr 2001 bei der Gütergruppe „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ über 80 Mio. t. (rund - 7 %). Daneben waren im Jahr 2002 im Nahbereich vor allem Beförderungen von Mineralölerzeugnissen um mehr als 13 Mio. t (rund - 23 %) rückläufig, gefolgt von chemischen Erzeugnissen und von gewerblichen Fertigwaren.

➤ Regionalbereich (51 - 150 km)

Im Regionalverkehr (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es neben einem Mengenrückgang um 5,7 % (- 31,1 Mio. t) auch zu einem Leistungsrückgang um 5,5 % (- 2,7 Mrd. tkm). Im Jahr 2002 wurden im Regionalbereich 513,6 Mio. t Güter bei einer Beförderungsleistung von 46,1 Mrd. tkm befördert. Dabei zeigten sich Mengenrückgänge in nahezu allen Gütergruppen.

Auch der Mengenrückgang im regionalen Bereich ist - neben den Rückgängen in der Bauwirtschaft - auf konjunkturell bedingte Auswirkungen auf das produzierende Gewerbe und den Handel zurückzuführen.

➤ Fernbereich (151 km und mehr)

Nach deutlichen Steigerungen in den vergangenen Jahren erreichten die im Fernbereich des Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehrs durchgeführten Beförderungen im Jahr 2002 geringfügige Zuwächse um 0,1 % bei der Gütermenge bzw. 0,4 % bei der Beförderungsleistung. Insgesamt wurde im Fernbereich bei einer Beförderungsleistung von 179,7 Mrd. tkm eine Gütermenge von rund 547,6 Mio. t befördert. Durch die hohe Transportweite entfallen über 71 % der gesamten Beförderungsleistungen des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich, während hier die Beförderungsmenge einen Anteil von etwa 20 % hat.

Während der gewerbliche Verkehr - vor allem aufgrund des Wachstums bei der Gütergruppe „andere Nahrungs- und Futtermittel“ - einen Zuwachs um 2,2 % (9,1 Mio. t) verzeichnete, war der Werkverkehr um 6,5 % (- 8,3 Mio. t) rückläufig, bedingt durch Aufkommensrückgänge in fast allen Gütergruppen.

Das insgesamt zu verzeichnende Wachstum im Fernbereich ist insbesondere auf die Zunahme bei der Gütergruppe „andere Nahrungs- und Futtermittel“ zurückzuführen. Zu Rückgängen kam es vor allem bei Beförderungen von Eisen und Stahl und bei Mineralölerzeugnissen. Trotz der Wachstumsraten zeigte sich auch im Fernbereich der zunehmende Einfluss der schwachen konjunkturellen Entwicklung. So haben die Beförderungen der Güterart „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, die in den vergangenen Jahren wesentlich das hohe Wachstum im Fernbereich bestimmt haben, im Jahr 2002 erstmals - wenn auch geringfügig - abgenommen.

3.1.1 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Das Aufkommen des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen ging nach den deutlichen Mengenzuwächsen der letzten Jahre im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr erstmals wieder zurück. Die beförderte Gütermenge verringerte sich nach einem überdurchschnittlichen Wachstum im Jahr 2001 (+10,4 %) um 2,1 % auf rund 105 Mio. t im Jahr 2002. Die Beförderungsleistung (Inland) nahm demgegenüber um 0,5 % auf 26,9 Mrd. tkm zu.

Die dynamische Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs kam in den zurückliegenden Jahren vor allem ausländischen Transportunternehmen zugute, die hier über höhere Anteile verfügen. Zur Anteilsentwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs ausländischer Fahrzeuge in Deutschland insgesamt kann derzeit aufgrund der Datenlage keine abschließende Aussage getroffen werden.

Im Verkehr mit den MOE - Staaten zeigt sich jedoch seit Jahren ein wachsender Anteil ausländischer Unternehmen am grenzüberschreitenden Güteraufkommen mit diesen Staaten. Der deutsche Anteil liegt hier bei etwa 10 %.

3.1.2 Weitere Entwicklung

Im 1. Quartal **2003** dürfte das schwache Exportwachstum zu einer moderaten Entwicklung im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs geführt haben. Hinzu kommt der erneute Einbruch der Bauproduktion, der sich weiterhin negativ auf die Entwicklung der Beförderungen im Nahbereich auswirkt.

Gegen Ende des 1. Quartals 2003 hat jedoch eine zunehmende Anzahl von Unternehmen eine Besserung der Verkehrsnachfrage verzeichnet. Teilweise wird auf einzelnen Verkehrsverbindungen von einer Verknappung von Transportkapazitäten berichtet. Dies zeigt sich u. a. auch an zeitweise steigenden Beförderungsentgelten auf den sogenannten Spot-Märkten.

Eine durchgreifende Verbesserung der Güterverkehrsnachfrage im weiteren Jahresverlauf ist jedoch von einer Belebung der allgemeinen Wirtschaftslage abhängig. Die weitere verkehrswirtschaftliche Entwicklung ist gegenwärtig besonders schwer zu prognostizieren. Die Unsicherheit im Hinblick auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen wird vor allem von der Einführung der Lkw-Maut geprägt. Die Erwartungshaltung der Unternehmen fokussiert sich auf die Frage, ob die zusätzlichen Kosten von den Auftraggebern in voller Höhe übernommen werden.

3.2 Ausnutzung der Transportkapazitäten im Straßengüterverkehr

Bei der Güterbeförderung mit deutschen Lastkraftfahrzeugen (Angaben ohne Kabotageverkehre) ergibt sich hinsichtlich der Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung und der Ausnutzung des Ladevermögens nachfolgend dargestellte Entwicklung. Dabei wurden die Angaben für das Jahr 2002 auf der Grundlage der statistischen Daten bis einschließlich Monat Oktober 2002 hochgerechnet.

3.2.1 Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung

Im Jahr 2002 wurden insgesamt 28,3 Mrd. Kilometer (Last- und Leerkilometer) mit deutschen Lastkraftfahrzeugen, einschließlich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, zurückgelegt. Durch eine verbesserte Ausnutzung der Fahrleistung kam es im vergangenen Jahr zu einem Rückgang der gefahrenen Gesamtkilometer um 1,7 %. Dabei hat sich in den einzelnen Bereichen (Nah- Regional- und Fernbereich) die Anzahl der zurückgelegten Gesamtkilometer im Vergleich zum Vorjahr unterschiedlich entwickelt. Ähnlich wie bei der Entwicklung der Transportleistung ist auch bei den zurückgelegten Gesamtkilometern lediglich im Fernbereich ein Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr festzustellen.

Die durchschnittliche mittlere Transportentfernung der insgesamt beförderten Güter erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,1 % auf rund 104 km. Dabei ergab sich der Entfernungszuwachs ausschließlich aus der Zunahme der Beförderungsweite des Straßengüterfernverkehrs. Die ständige Zunahme der durchschnittlichen Entfernung bei Beförderungen im Straßengüterverkehr setzte sich damit weiter fort.

Bei der Ausnutzung der gefahrenen Gesamtkilometer ist eine kontinuierliche Zunahme des Lastkilometeranteils im Straßengüterverkehr zu beobachten. So erhöhte sich der Anteil der Lastkilometer an den zurückgelegten Gesamtkilometern auf 77,3 % (Vorjahr: 76,4 %). Im gleichen Zeitraum konnten die Leerkilometer absolut um 345 Mio. km (- 5,1 %) verringert werden.

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

Tabelle 2: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Last- und Leerkilometern (Angaben in Mio. km)

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Lastkilometer	18.566	18.333	18.783	19.793	21.177	21.449	21.981	21.844
Leerkilometer	7.450	7.186	7.156	7.169	7.391	7.045	6.777	6.432
Anteil Lastkilometer in %	71,4	71,8	72,4	73,4	74,1	75,3	76,4	77,3

Quelle: KBA; BAG

Die permanente Verbesserung des Lastkilometeranteils ist auch Beweis ständiger Bemühungen der Transportunternehmen für einen rationellen Einsatz der Lastkraftfahrzeuge unter den Bedingungen wachsender Kostenbelastungen. Im Vergleich zum Ausgangsjahr 1995 (siehe Tabelle 2) verringerte sich die Anzahl der Leerkilometer im Jahr 2002 um mehr als eine Milliarde Kilometer. Diese Verringerung der Leerkilometer entspricht einer eingesparten Kraftstoffmenge von ca. 300 Mio. Litern jährlich.

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

Im **Nahbereich** (bis 50 km) wurden 2,2 Mrd. Lastkilometer bei einer Verringerung um 7,9 % im Vergleich zum Vorjahr zurückgelegt. Dies ist - analog zur beförderten Gütermenge - überwiegend auf Beförderungsrückgänge des Werkverkehrs im Nahbereich zurückzuführen.

Durch die geringe Weite der Güterbeförderungen wird im Güternahverkehr nur ein Lastkilometeranteil von 10,2 % an den gefahrenen Lastkilometern des gesamten Straßengüterverkehrs erreicht. Der Lastkilometeranteil an den gefahrenen Gesamtkilometern beträgt im Güternahverkehr 55,3 % bei nur unwesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

Der im Vergleich zu den anderen Verkehrsbereichen geringe Auslastungsgrad ergibt sich - überwiegend technologisch bedingt - aus dem beachtlichen Anteil von Ver- und Entsorgungsfahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungsweite von ca. 16 km ohne entsprechende Rückladungsmöglichkeiten.

Im **Regionalbereich** (51 - 150 km) wurden ca. 3,8 Mrd. Lastkilometer bei einem geringfügigen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr zurückgelegt. Damit wurden ca. 17,2 % der gefahrenen Lastkilometer des Straßengüterverkehrs realisiert.

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

Sowohl die durchschnittliche Beförderungsweite (90,9 km) als auch der Anteil der Lastkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern (63,2 %) blieben im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert.

Im **Fernbereich** (ab 151 km) wurden im Jahr 2002 ca. 15,9 Mrd. Lastkilometer mit deutschen Lastkraftfahrzeugen bei einer Durchschnittsentfernung von 386 km je Beförderung zurückgelegt und erhöhten sich somit gegenüber dem Vorjahr um 206 Mio. km (+ 1,3 %). Auf den Fernbereich entfielen mithin 72,6 % der gefahrenen Lastkilometer des Straßengüterverkehrs insgesamt. Bei diesem hohen Fahrleistungsanteil des Güterfernverkehrs hat sich die Ausnutzung der gefahrenen Gesamtkilometer in Höhe von 86,7 % im Vergleich zum Vorjahr (85,8 %) weiter verbessert. Die wachsende Ausnutzung der gefahrenen Gesamtkilometer ist bereits seit einigen Jahren im Straßengüterfernverkehr zu beobachten.

Während die Lastkilometer im Fernverkehr im Vergleich zum Vorjahr weiter zugenommen haben, verringerten sich hier die Leerkilometer im gleichen Zeitraum um 134 Mio. km.

Im **grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr** haben die Lastkilometer (3,7 Mrd. km) um 3,1 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Dabei hat sich der Lastkilometeranteil weiter erhöht und erreichte einen Anteil von 89,7 % an den gefahrenen Gesamtkilometern. Beim gewerblichen grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen betrug der Lastkilometeranteil im vergangenen Jahr 90,9 % an den zurückgelegten Gesamtkilometern.

Die gefahrenen Leerkilometer sind auch im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen.



3.2.2 Entwicklung der eingesetzten Kapazität und gewichtsmäßige Auslastung der Lastkraftfahrzeuge

Das Ladevermögen - die angebotene Nutzlast zur Durchführung von Beförderungen - der eingesetzten Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2002 betrug ca. 4,2 Mrd. t und verringerte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 3,4 %. Damit hat sich der Abbau der eingesetzten Ladekapazität im Vergleich zum vergangenen Jahr weiter beschleunigt.

Der Rückgang des eingesetzten Ladevermögens ergibt sich aus dem um 4,7 % geringeren Fahrzeugeinsatz im Nah- und Regionalbereich. Im Nahbereich war das eingesetzte Ladevermögen bereits im Vorjahr um 5,8 % zurückgegangen.

Dagegen hat sich im Fernbereich die eingesetzte Ladekapazität im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 % vergrößert.

Bei einer beförderten Gütermenge von ca. 2,8 Mrd. t im Jahr 2002 wurde damit eine durchschnittliche gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge von 66,8 % im Güterverkehr insgesamt erreicht. Diese hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Somit setzte sich die bisherige ständige Verringerung der gewichtsmäßigen Auslastung der Fahrzeuge nicht weiter fort.

Die folgende Tabelle zeigt den gewichtsmäßigen Auslastungsgrad der Fahrzeuge in den vergangenen Jahren:

Tabelle 3: Gewichtsmäßiger Auslastungsgrad der Lastkraftfahrzeuge

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

Quelle: KBA, BAG

Der gewichtsmäßige Auslastungsgrad ist in den einzelnen Bereichen - entsprechend der Zusammensetzung der Güterstruktur - unterschiedlich. Während im Nahverkehr eine Auslastung der eingesetzten Kapazität von 70,9 % erreicht wurde, betrug der Auslastungsgrad im Regionalverkehr 64,5 %. Durch die überwiegende Beförderung von höherwertigen Gütern mit vergleichsweise geringem spezifischen Gewicht im Fernverkehr wurde hier nur eine gewichtsmäßige Auslastung der eingesetzten Kapazität von 58,5 % erreicht.

3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Mehrzahl der Unternehmen, mit denen das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, konnte im Jahr 2002 - trotz deutlicher Kostensteigerungen - keine höheren Beförderungsentgelte durchsetzen. Auch Anfang 2003 waren Entgelterhöhungen aus Anlass der 5. Stufe der Ökosteuer bei den Auftraggebern zumeist nicht durchsetzbar. Oftmals wurden Preisverhandlungen von Auftraggebern auf einen Termin kurz vor Einführung der Lkw-Maut verschoben.

Im Beobachtungszeitraum wurde aber auch eine verstärkte Tendenz zu sinkenden Beförderungsentgelten festgestellt. Ein Teil der Transportunternehmen führt diese Entwicklung darauf zurück, dass Verlagerer aktuell erheblichen Druck auf die Beförderungsentgelte ausüben, um insgesamt eine Neutralisierung der Mehrkosten bei Einführung der Maut herbeizuführen.

Niedrige Beförderungsentgelte wurden vor allem von Transportunternehmen mit großem Fuhrpark angeboten, die nach eigenen Angaben durch das Zusammenfügen verschiedener Linien- und Systemverkehre Synergieeffekte erzielen. Dabei wird von diesen Unternehmen das Frachtpreisniveau unter dem Gesichtspunkt des Gesamtergebnisses für das Unternehmen und nicht nach dem Prinzip der Vollkostenrechnung je Beförderung betrachtet. Auch gering bezahlte Beförderungen werden so von diesen Unternehmen durchgeführt, wenn sie in die Struktur der Beförderungsabläufe passen. Dadurch wurden im Jahr 2002 Beförderungsentgelte, die für andere Transportunternehmen nicht akzeptabel waren, von diesen Unternehmen noch als auskömmlich bezeichnet.

Auf der anderen Seite führen Transportunternehmen verstärkt Kostenrechnungen - auch für einzelne Kunden - durch und sind eher bereit, sich von Auftraggebern zu trennen, als weiterhin Beförderungen zu nicht auskömmlichen Entgelten durchzuführen. Unrentable Aufträge von potentiellen Neukunden werden abgelehnt.

Ein weiteres wichtiges Thema bei Marktgesprächen war für viele Unternehmer die Einführung der Maut und deren Weitergabe an die Auftraggeber. Die Verhandlungen zwischen den Transportunternehmen und ihren Auftraggebern über die Übernahme der Maut befinden sich noch in sehr unterschiedlichen Stadien: ein kleinerer Teil der Transportunternehmen konnte nach eigenen Angaben bereits eine Übernahme der Maut für die mit Aufträgen verbundenen Lastkilometer durch ihre Auftraggeber erreichen. Beim größeren Teil der Unternehmen stehen die Preisverhandlungen jedoch noch bevor. Viele Transportunternehmen machten im Rahmen der Marktgespräche deutlich, dass sie keine Beförderungen für Auftraggeber durchführen werden, die die Maut nicht vollständig übernehmen. Ohne eine vollständige Weiterbelastung der Maut sei ihr Unternehmen gefährdet.

Besonders schwierige Verhandlungen erwarten Transportunternehmen, die für das Baugewerbe tätig sind, da insbesondere bei kleinen Auftraggebern des Baugewerbes die wirtschaftliche Situation sehr angespannt ist.

3.4 Nutzung von Frachtenbörsen im Transportgewerbe

Die schwierige wirtschaftliche Situation zwingt viele Unternehmen des deutschen Transportgewerbes dazu, neue Wege zur Senkung ihrer Kosten zu gehen. Im Rahmen von Marktgesprächen zeigte sich eine zunehmende Nutzung von Internet-Frachtenbörsen. Dadurch erhoffen sich die Transportunternehmen eine Vermeidung von kostenträchtigen Leerfahrten. Darüber hinaus stellen sinkende Kosten im Bereich der Disposition und der Telekommunikation eine Motivation für die Unternehmen dar.

Zu unterscheiden sind bei der Vermittlung von Frachten im Tagesgeschäft offene Frachtenbörsen und geschlossene Systeme, wie sie große Speditionen oder Verlader für mit ihnen verbundene Transportunternehmen anbieten.

Bei den offenen Frachtenbörsen haben sich in der täglichen Praxis hauptsächlich virtuelle „Schwarze Bretter“ durchgesetzt, die Ladungsangebote und Laderaumangebote online stellen und schnellen Kontakt zum Auftraggeber (hier ausschließlich Speditionen) ermöglichen. Der Abschluss des Vertrages und oftmals die endgültige Preisverhandlung erfolgen dann im direkten Kontakt.

Weniger anerkannt bei den Transportunternehmen sind dagegen Transportvergaben im Tagesgeschäft im Rahmen von Online-Auktionen, da sich hier eine zeitaufwendigere Abwicklung der Aufträge für den Disponenten bei den - häufig termingebundenen - Beförderungsaufträgen ergibt. Darüber hinaus lehnen viele Transportunternehmer Online-Auktionen aufgrund des fehlenden persönlichen Kontaktes und der Tendenz zu niedrigeren Beförderungsentgelten prinzipiell ab.

Die im Rahmen der Marktbeobachtung aufgesuchten Transportunternehmen äußerten sich jedoch auch kritisch zu den auf „Schwarzen Brettern“ angebotenen Beförderungsentgelten, die oftmals nicht ihre Kosten decken würden. Fast alle diese Unternehmen nutzen Frachtenbörsen jedoch im Rahmen von Rückladungs-geschäften. Ferner befürchten die Unternehmen durch die verstärkte Nutzung von Frachtenbörsen mehr ausländische Konkurrenz, da die Technik der Frachtenbörsen „Ortsunkundigen“ eine verbesserte Markt-übersicht gestattet und Informationen über Aufträge auch in vielen anderen europäischen Sprachen im Sys-tem angeboten werden.

Die meisten Anbieter von „Schwarzen Brettern“ haben im liberalisierten Verkehrsmarkt in Deutschland vom Grundsatz her keinen Einfluss auf die in ihrem System angebotenen Beförderungsentgelte. Nach Erkennt-nissen aus Marktgesprächen betrachten sie das derzeitige Niveau der Beförderungsentgelte als Folge von politischen Entscheidungen. Jedoch lassen manche Anbieter von Frachtenbörsen einige sogenannte „Nied-rigpreisunternehmen“ nicht in ihrem System zu, um die Akzeptanz Ihrer Frachtenbörse bei der Mehrheit der Transportunternehmen zu sichern. Dies ist durch die obligatorische Anmeldung neuer Nutzer beim Anbieter der Frachtenbörse möglich.

Ein anderer Kritikpunkt von Transportunternehmen ist die zum Teil eingeschränkte Zuverlässigkeit der über die Frachtenbörsen vermittelten Geschäftspartner. Einige würden ausstehende Zahlungen verzögern bzw. es komme teilweise auch zu kompletten Frachtausfällen. Daher prüfen Betreiber von Frachtenbörsen ver-stärkt bereits im Vorfeld die Bonität von Unternehmen mithilfe von Wirtschaftsauskunfteien. Dies ist bei allen deutschen Nutzern des Systems, aber nur teilweise bei ausländischen Nutzern möglich. Zusätzlich werden auch Informationen von anderen Nutzern der Frachtenbörsen berücksichtigt. Die Anbieter der Frachtenbörsen haben ein Interesse am reibungslosen Zahlungsverkehr zwischen ihren Kunden - gegebenenfalls wer-den im Falle der Nichteinhaltung von Verträgen auch Ausschlüsse aus der Frachtenbörse vorgenommen.

Die Nutzung von Frachtenbörsen wird sich nach Einschätzung des Bundesamtes durch die Einführung der Lkw-Maut weiter verstärken, da sich die Transportunternehmen Leerfahrten künftig immer weniger leisten können. Vor allem für Unternehmen mit Spezialfahrzeugen können - wenn prinzipiell Rückladungen möglich sind - Frachtenbörsen eine Möglichkeit sein, ihren oft hohen Leerfahrtenanteil zu vermindern.

3.5 Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen

3.5.1 Entwicklung der Kosten

Ein Großteil der vom Bundesamt in Marktbeobachtungsgespräche einbezogenen Unternehmen verzeichnete sowohl im Jahr 2002, als auch im 1. Quartal 2003 einen Anstieg ihrer Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Entscheidend für diese Entwicklung waren primär die Kraftstoffkosten. Nach einem mehrmonatigen Verharren der Preise für Dieselmotorkraftstoff auf dem gleichen Niveau sind diese nunmehr im 1. Quartal 2003 u. a. wegen der Verunsicherungen durch den Irakkonflikt erheblich gestiegen und haben sogar die Höchststände des 2. Halbjahres 2000 deutlich überschritten. Dabei hat die planmäßige Erhöhung der Ökosteuer zu Beginn des Jahres 2003 als Teil der Kraftstoffkosten diese Entwicklung noch verstärkt, zumal sie sich vor dem Hintergrund einer stagnierenden Konjunktur vollzogen hat. Erst zu Beginn des 2. Quartals 2003 haben die Verbraucherpreise für Dieselmotorkraftstoff wieder nachgegeben.

Von den Transportunternehmen, die Kostensteigerungen verzeichneten, registrierte ein Großteil insgesamt gestiegene Lohnnebenkosten. Außerdem trugen bei - überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr bzw. im Regionalverkehr tätigen - Unternehmen höhere Aufwendungen für Löhne mit zur Kostensteigerung bei. Darin spiegeln sich zum Teil auch erhöhte Qualitätsanforderungen der Auftraggeber wider. Schließlich flossen zum Teil auch höhere Versicherungsprämien als noch vor einem Jahr in die Kostenrechnung ein. Dies gilt insbesondere bei überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr engagierten Transportunternehmen. Bei einem Teil der überwiegend im Regionalverkehr tätigen Unternehmen sind zudem die Reparaturkosten gestiegen. Mitbestimmend für diese Entwicklung dürfte der seit längerem zu beobachtende Trend sein, die Nutzungsdauer der Fahrzeuge auszuweiten.

Kein Unternehmer, mit dem das Bundesamt im 1. Quartal 2003 Marktgespräche geführt hat, konnte seine Kosten im Vergleich zum Vorjahresquartal insgesamt senken. Zwar konnten in Einzelfällen steigende Kosten kompensiert werden, dies gelang jedoch nur durch drastische Maßnahmen wie die Verkleinerung des Fuhrparks sowie eine Reduzierung des Fahrpersonalbestandes.

3.5.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

Im Jahr 2002 verzeichnete ein Großteil der Unternehmen eine Verschlechterung der Ertragslage gegenüber dem Vorjahr. Diese Tendenz hat sich im 1. Quartal 2003 weiter verstärkt. Die Ursache sehen die meisten der betroffenen Unternehmen in gestiegenen Kosten bei konstanten Entgelten.

Bei einem weiteren Teil der Unternehmen hat sich die Ertragslage aufgrund gestiegener Kosten bei gleichzeitig gesunkenen Entgelten verschlechtert. Im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Unternehmen waren hiervon besonders betroffen. Dies zeigt die schwierige Konkurrenzsituation deutscher Transportunternehmen gegenüber Wettbewerbern aus der EU sowie aus den EU-Beitrittsstaaten. Im Binnenverkehr hat die konjunkturelle Situation zu rückläufigen Aufträgen bei der Stammkundschaft und infolgedessen nicht selten zu einer verschlechterten Kapazitätsnutzung der Fahrzeuge geführt, sofern die Aufkommensstrukturen keine Reduzierung des eigenen Fuhrparks erlaubten.

Kein Transportunternehmen konnte in Marktgesprächen von einer verbesserten Ertragsentwicklung berichten. Einem relativ kleinen – gesunkenen - Anteil der Unternehmen gelang es zumindest, das Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten auf gleichem Niveau zu halten.

3.5.3 Entwicklung der Investitionen

Im Jahr 2002 war eine ausgeprägte Investitionszurückhaltung der Unternehmen in ihren Fuhrpark zu beobachten. Im Verlauf des 2. Halbjahres 2002 zeigte sich darüber hinaus - zunächst im gewerblichen Verkehr - ein sich erheblich verstärkender Trend zur Fuhrparkreduzierung. Entscheidende Einflussfaktoren waren

- der wachsende Kostendruck auf den Fuhrpark
- die unbefriedigende Ertragslage bei einem stetig zunehmenden Anteil der Unternehmen, die immer mehr die Bildung von Investitionsrücklagen verhindert
- der schlechte Konjunkturverlauf und die nach wie vor verhaltenen Geschäftserwartungen,
- die erheblich restriktivere Kreditvergabe der Banken und
- die Planungsunsicherheit bezüglich der Maut und deren Weitergabemöglichkeit an die Auftraggeber.

Auffallend war, dass sich bei Unternehmen mit Werkverkehr - die ihre Fuhrparkkapazitäten im Jahresverlauf 2002 noch überwiegend beibehalten hatten - seit dem 1. Quartal 2003 der Trend verstärkt hat, Fuhrparkkapazitäten zu reduzieren. Dies ist auf die im 1. Quartal 2003 stark gestiegenen Kraftstoffkosten und insbesondere auf den näher rückenden Termin zur Einführung der streckenbezogenen Maut zurückzuführen. Hinzu kommt, dass die Fuhrparks im Werkverkehr oftmals einen hohen, produktbezogenen Spezialisierungsgrad und produktionsnahe Einsatzstrukturen aufweisen. Dies begrenzt die Möglichkeit, die Auslastung über die Ergänzung durch gewerbliche Beförderungen zu verbessern. Daher weist der Werkverkehr systembedingt zumeist einen höheren Leerfahrtenanteil auf als der gewerbliche Verkehr. Dies wirkt sich bereits jetzt stark auf die Fahrzeugkosten aus und wird künftig noch stärker eine Rolle spielen, weil die Maut streckenbezogen auch für Leerfahrten auf Autobahnen erhoben wird. Darüber hinaus führen die im Werkverkehr oftmals branchenbezogenen Tarifbindungen einschließlich der Arbeitszeiten tendenziell zu höheren Kosten für das Fahrpersonal als im gewerblichen Verkehr. Insgesamt ist daher zu beobachten, dass Unternehmen mit Werkverkehr erneut ihr Outsourcingpotential einschließlich der Verlagerung von Werkverkehr auf den gewerblichen Verkehr prüfen.

Auch im grenzüberschreitenden Verkehr war im 1. Quartal 2003 ein verstärkter Fuhrparkabbau zu verzeichnen. Hier hat die sich weiter verschärfende Wettbewerbssituation und die unbefriedigende Ertragslage - insbesondere im Vertragsverhältnis zu großen Spediteuren - zum Abbau von unrentablen Verkehren und Fahrzeugen geführt.

Im Bereich des Regional- und Fernverkehrs war bereits im Verlauf des 2. Halbjahres 2002 der Anteil der Unternehmen, die ihren Fuhrpark verringert haben, sehr stark angestiegen. Aus dem Umstand, dass bei den Fernverkehrsunternehmen im 1. Quartal 2003 wieder mehr Unternehmen ihren Fuhrpark vergrößert als verringert haben, lässt sich aber noch keine Besserung des Investitionsklimas ableiten. Diese Entwicklung ist vielmehr auf Verlagerungseffekte und Umstrukturierungsprozesse in einem Marktumfeld zurückzuführen,

das aufgrund des harten (Preis-) Wettbewerbs durch eine hohe Kundenfluktuation gekennzeichnet ist. Zum einen reduzieren Verlagerer die Anzahl ihrer Transport- und Logistikdienstleister, indem sie - zum Teil einhergehend mit Umstrukturierungen ihrer Produktion und Distribution - zumeist nur noch ganze Transportgebiete und Logistikpakete ausschreiben und diese dann zu tendenziell niedrigeren Beförderungsentgelten vergeben. Zum anderen befrachten Spediteure gerade bei den derzeit widrigen konjunkturellen Rahmenbedingungen verstärkt die Laderaumkapazitäten in ihren eigenen Transportnetzwerken, um diese möglichst gut auszulasten. Zusätzlich verstärkt die bevorstehende Einführung der streckenbezogenen Maut den Handlungsdruck, die Güterströme innerhalb der teils europaweiten Netzwerke, die überdies in die EU-Beitrittsstaaten ausgeweitet werden, permanent zu optimieren und vor allem die künftig noch kostenträchtigeren Leerfahrtenanteile weiter zu senken. Dies findet auch im Trend zur Nutzung geschlossener Frachtenbörsen seinen Niederschlag.

Als gravierendes Investitionshemmnis hat sich im Jahresverlauf 2002 auch die - bereits im Vorfeld der für 2006 vorgesehenen Neuregelung der Eigenkapitalvereinbarung (Basel II) - erheblich restriktivere Kreditvergabe der Banken entwickelt. So beanstanden einige Banken bei Transportunternehmen vor allem die in diesem Gewerbe traditionell relativ geringe Eigenkapitalquote, was dann zu einer höheren Risikobewertung und somit zu einer schlechteren Ratingeinstufung führt. In diesen Fällen verlangen die Banken mehr Sicherheiten und höhere Zinsen für Kredite. Insbesondere aus Marktgesprächen mit kleinen und mittelständischen Transportunternehmen wurde teilweise ersichtlich, dass einige Banken beim Rating die individuellen Kriterien dieser Unternehmen kaum noch zu berücksichtigen scheinen, sondern das Kreditrisiko offenbar nach standardisierten Kriterien so hoch bewerten, dass diesen Unternehmen die Kreditlinie gekündigt wurde.

Dies hat den Trend verstärkt, alternative Finanzierungsformen der Leasinggesellschaften und der Finanzdienstleistungsgesellschaften der LKW-Hersteller - insbesondere Leasing und zunehmend auch Mietkauf - wahrzunehmen. Leasinggesellschaften stimmen ihre Angebote immer besser auf die Flexibilitätsbedürfnisse der Transportunternehmen ab, indem sie den Wechsel auf andere Fahrzeugtypen auch anderer Lkw-Hersteller und zum Teil auch vorzeitige Vertragskündigungen ohne Mehrkosten ermöglichen. Dies ist wegen der hohen Kundenfluktuation im Transportgewerbe ein wesentlicher Entscheidungsfaktor.

Transportunternehmen, die weiterhin einen eigenen Fuhrpark bevorzugen, setzen verstärkt auf den Kauf von Gebrauchtfahrzeugen. Dies erfolgt einerseits, wenn weniger Investitionsrücklagen gebildet werden konnten, andererseits aber auch, wenn hierin das beste Preis- / Leistungsverhältnis für das Unternehmen gesehen wird. Bevorzugt werden dabei sogenannte Leasingrückläufer, für die ein umfassender Wartungsvertrag abgeschlossen war. Außerdem erlangen Internetmarktplätze für den Handel mit gebrauchten Lkw immer größere Bedeutung.

Ferner hat im Jahr 2002 auch die Planungsunsicherheit bezüglich der Höhe und Kompensation der Maut sowie deren Weitergabemöglichkeit an die Auftraggeber wesentlich mit dazu beigetragen, dass Unternehmen Investitionsvorhaben in ihren Fuhrpark zurückgestellt haben.

Eine Aufhellung des Investitionsklimas für das 2. Quartal 2003 zeichnet sich nicht ab. Nur ein sehr kleiner Anteil der in Marktgespräche einbezogenen Transportunternehmen beabsichtigt Fuhrparkinvestitionen. Der überwiegende Teil wartet hingegen die Auswirkungen der streckenbezogenen Maut ab und beabsichtigt,

seinen Fuhrpark auf dem derzeitigen - oft bereits reduzierten - Niveau beizubehalten. Insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr und bei Unternehmen mit Werkverkehr setzt sich hingegen der Trend zum weiteren Fuhrparkabbau fort.

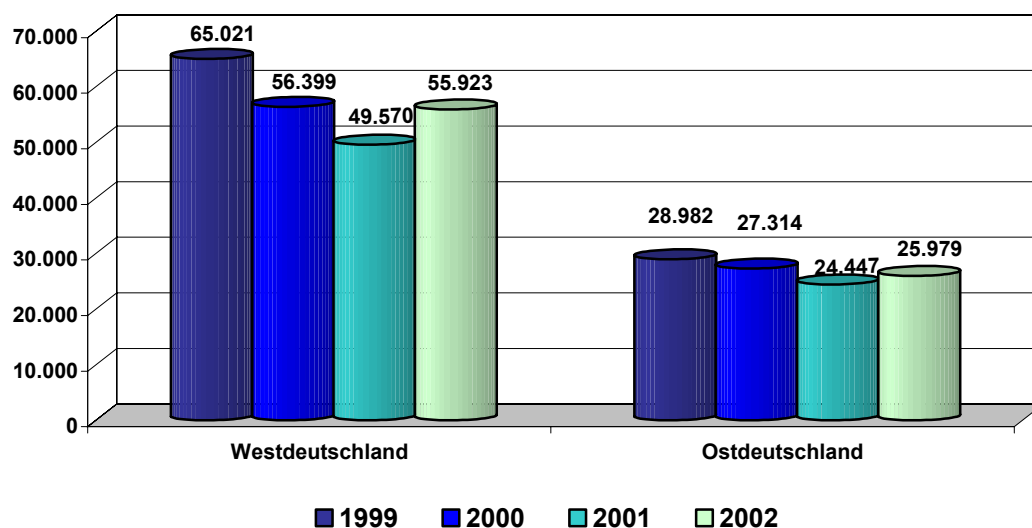
3.6 Fahrpersonal im Straßengüterverkehr

Die schlechte Ertragslage vieler Transportunternehmen wirkte sich im Jahr 2002 auch deutlich auf das Einkommen von Berufskraftfahrern aus. In Marktgesprächen führte die überwiegende Zahl der Unternehmen an, dass aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Situation des Unternehmens **keine Lohnerhöhungen möglich** gewesen seien. Teilweise mussten Fahrer sogar auf die übliche Weihnachtsgratifikation und / oder auf Urlaubsgeld verzichten, um ihre Arbeitsplätze zu erhalten.

Darüber hinaus wurde in Vorstellungsgesprächen von Fahrern häufig nach der Pünktlichkeit der Lohnzahlung gefragt. Ein Wechsel des Arbeitgebers wurde von diesen Fahrern damit begründet, dass beim bisherigen Arbeitgeber der **Lohn nicht regelmäßig** bzw. mit Verzögerungen gezahlt wurde. Auch dieser Sachverhalt verdeutlicht die oftmals prekäre finanzielle Lage vieler Transportunternehmen.

Der seit mehreren Jahren bestehende Mangel an qualifiziertem **Fahrpersonal** bei deutschen Transportunternehmen hat sich nach Einschätzung vieler Unternehmen seit den Sommermonaten 2002 etwas entspannt. Da deutsche Transportunternehmen im Jahr 2002 verstärkt ihren Fuhrpark abbauten - aber auch bedingt durch Insolvenzen von Transportunternehmen - wurden vermehrt Berufskraftfahrer entlassen. Dies zeigt auch die Arbeitslosenstatistik für Kraftfahrer der Bundesanstalt für Arbeit, die für das Jahr 2002 wieder eine höhere Anzahl arbeitsloser Kraftfahrer ausweist.

Schaubild 2: Durchschnittliche Anzahl der monatlich als arbeitslos gemeldeten Kraftfahrer



Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg

Nach Erkenntnissen der Bundesanstalt für Arbeit stieg die Zahl der im Jahresdurchschnitt arbeitslos gemeldeten Kraftfahrer in Deutschland (mit und ohne Ausbildung zum Berufskraftfahrer) im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr um 10,7 %. Dabei erhöhte sich diese Zahl in den alten Bundesländern um 12,8 % gegenüber

dem Jahr 2001, während sie in den neuen Bundesländern um 6,3 % stieg. Dies dürfte auf die Praxis westdeutscher Transportunternehmen zurückzuführen sein, aus Kostengründen vermehrt Fahrer aus Ostdeutschland zu beschäftigen, die bereit sind, auch für geringere Löhne zu arbeiten.

Weiterhin erheblich ausgeprägt sind dagegen die Schwierigkeiten deutscher Transportunternehmen, Kraftfahrer für grenzüberschreitende Verkehre nach Staaten außerhalb der Europäischen Union zu finden.

3.7 Unternehmensinsolvenzen

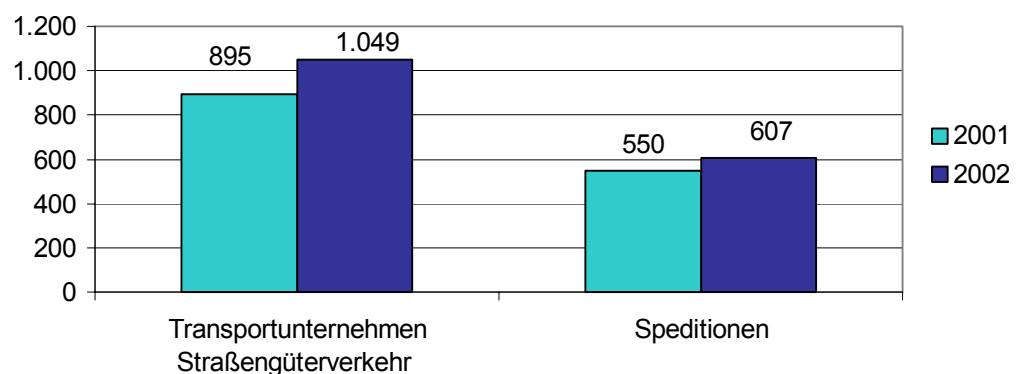
Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei **Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs** (inkl. Umzugsunternehmen) stieg im Jahr 2002 - wie auch in den Vorjahren - weiter an. Sie erhöhte sich nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2002 um 17,2 % gegenüber dem Vorjahr auf nunmehr 1.049 Insolvenzverfahren.

In die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogene Unternehmen sehen als Grund für die stetig steigende Zahl der Insolvenzen vor allem die strukturellen Schwierigkeiten des deutschen Transportgewerbes, die sich z. B. durch die weiterhin ausbleibende Harmonisierung innerhalb der EU ergeben.

Darüber hinaus berichteten viele Unternehmen des Transportgewerbes über Liquiditätsprobleme bedingt durch eine weiter gesunkene Zahlungsmoral von Kunden und häufiger auftretende Zahlungsausfälle durch insolvente Auftraggeber. Besonders deutlich wird der Zusammenhang mit der konjunkturellen Lage in Deutschland im Jahr 2002 durch die auffällig hohe Zahl der Insolvenzen bei solchen Transportunternehmen, die überwiegend für das Baugewerbe im Nahbereich des Straßengüterverkehrs tätig waren.

Viele in die Marktbeobachtung einbezogene Unternehmen des Transportgewerbes rechnen für das Jahr 2003 mit einer nochmals steigenden Anzahl der Insolvenzen. Begründet wird diese Auffassung insbesondere mit der bevorstehenden Einführung der streckenabhängigen Maut sowie sonstigen gestiegenen Kosten.

Schaubild 3: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren im Jahr 2002 im Vergleich zum Jahr 2001 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes.



Quelle: Statistisches Bundesamt

Auch die Anzahl der Insolvenzverfahren bei **Speditionsunternehmen** ohne eigenen Fuhrpark stieg im Jahr 2002 weiter an. Sie wuchs gegenüber dem Vorjahr um 10,4 % auf 607 Insolvenzverfahren. Der Anstieg der Insolvenzverfahren war somit in diesem Bereich nicht ganz so stark ausgeprägt wie bei Transportunternehmen mit eigenem Fuhrpark.

3.8 Zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für den Schwerlastverkehr

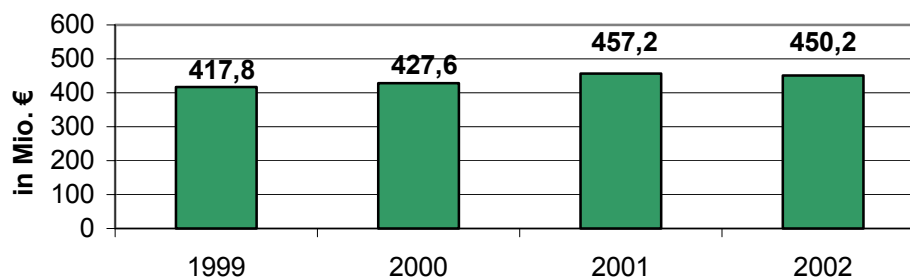
Zum 1. Januar 1995 wurde in der Bundesrepublik Deutschland eine zeitbezogene Gebühr für die Benutzung der Bundesautobahnen durch in- und ausländische schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t eingeführt. Die Bundesrepublik führte gemeinsam mit den anderen sogenannten **Verbundstaaten** Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande und Schweden (seit dem 1. Februar 1998) eine gemeinsame Autobahnbenutzungsgebühr für den Schwerlastverkehr ein. Die in einem dieser Staaten gezahlte Gebühr gilt ebenfalls für die Benutzung der Autobahnen in den übrigen Verbundstaaten.

3.8.1 Gebühreneinnahmen im Gebührenjahr 2002

Die **Bruttogebühreneinnahmen** im deutschen Gebührenerhebungssystem haben im Gebührenjahr 2002 den im Vorjahr erreichten - bislang höchsten - Umsatz um 11,9 Mio. € übertroffen und erreichten **497,9 Mio. €**. Ursächlich für den weiteren Anstieg waren vermehrte Einnahmen durch die Einführung der emissionsbezogenen Gebührensätze seit dem 1. April 2001, welche die geringeren Einnahmen aufgrund der konjunkturellen Schwäche im Straßengüterverkehr in diesem Jahr übertrafen.

Nach Abzug von Gebührenrückerstattungen an Transportunternehmen und der Verrechnung der Einnahmen mit den anderen Verbundstaaten ergeben sich die **Nettoeinnahmen**, die dem Bundeshaushalt zufließen. Diese lagen für das Gebührenjahr 2002 mit **450,2 Mio. €** um 7 Mio. € unter dem Vorjahresbetrag. Dieser Rückgang der Nettoeinnahmen kam im Rahmen der Verrechnung der Einnahmen mit den anderen Verbundstaaten durch nachträgliche Abflüsse aus vorhergehenden Gebührenjahren zustande.

Schaubild 4: Entwicklung der Nettogebühreneinnahmen aus der Autobahnbenutzungsgebühr nach Durchführung der Gebührenverteilungsrechnung und Rückerstattungen in den Gebührenjahren 1999 - 2002



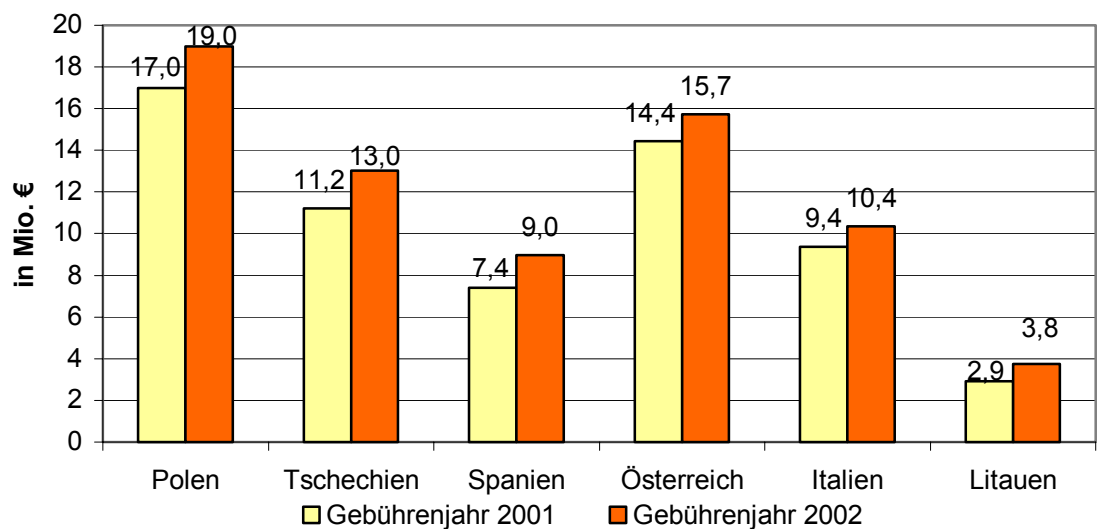
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Das Wachstum der **Bruttogebühreneinnahmen** um 11,9 Mio. € geht im Gebührenjahr 2002 vollständig auf die Nicht-Verbundstaaten zurück, während der Umsatz bei den Verbundstaaten (Deutschland, Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande, Schweden) gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Mio. € (- 0,4 %) zurückging.

Der Umsatzrückgang bei Lastkraftfahrzeugen aus den Verbundstaaten ist zu 70 % auf deutsche Fahrzeughalter zurückzuführen. Ferner gingen auch die Umsätze für Lastkraftfahrzeuge aus den Verbundstaaten Niederlande (- 0,25 Mio. €) und Luxemburg (- 0,19 Mio. €) in Deutschland zurück. Der Rückgang der Gebührenumsätze aus diesen Verbundstaaten könnte jedoch mit dem vermehrten Kauf von Bescheinigungen im jeweils eigenen Land zusammenhängen und lässt keine Aussagen über eine Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs mit Lastkraftfahrzeugen aus diesen Staaten zu.

Von der Umsatzsteigerung um 13,3 Mio. € gegenüber dem vorherigen Gebührenjahr bei Nicht-Verbundstaaten entfallen 2,0 Mio. € auf Polen, 1,8 Mio. € auf die Tschechische Republik, 1,6 Mio. € auf Spanien und 1,3 Mio. € auf Österreich. Bei den nicht gesondert genannten Staaten der Europäischen Union erhöhten sich die Umsätze im deutschen Gebührensystem um insgesamt 2,1 Mio. €. Die übrigen Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahr von 4,5 Mio. € verteilen sich auf Staaten außerhalb der Europäischen Union.

Schaubild 5: Bruttogebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem bei Fahrzeughaltern aus Nicht-Verbundstaaten in den Gebührenjahren 2001 und 2002



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

3.8.2 Gebühreneinnahmen durch Lastkraftfahrzeuge aus MOE-Staaten im Gebührenjahr 2002

Der Umsatz im deutschen Gebührenerhebungssystem durch Fahrzeughalter aus den Staaten Mittel- und Osteuropas steigt stetig an.

Im Gebührenjahr 2002 wurden im deutschen Gebührenerhebungssystem von Unternehmen aus mittel- und osteuropäischen Staaten, insbesondere aus Polen, Tschechien, Ungarn, Litauen, Belarus, der Slowakei, Rumänien, Slowenien, Russland und der Ukraine, Gebühren eingenommen. Im Gebührenjahr 2002 zahlten Fahrzeughalter aus diesen Staaten 55,0 Mio. € für die Nutzung der deutschen Autobahnen, 16 % (7,4 Mio. €) mehr als im Gebührenjahr 2001 (47,6 Mio. €).

Der Anteil dieser Staaten an den gesamten Gebühreneinnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem ist mit 11,1 % im Gebührenjahr 2002 (Gebührenjahr 2001: 9,8 %) noch relativ gering; er wächst jedoch überdurchschnittlich. Der Anteil der Unternehmen aus den zehn aufgeführten MOE-Staaten am gesamten **Umsatzwachstum** im deutschen Gebührenerhebungssystem im Gebührenjahr 2002 betrug 62 %.

Tabelle 4: Die zehn mittel- und osteuropäischen Staaten mit den höchsten Einnahmen im deutschen Gebührenerhebungssystem

Land	Gebührenjahr 2001 (in 1.000 €)	Gebührenjahr 2002 (in 1.000 €)	absolute Differenz (in 1.000 €)	Veränderung ggü. Vorjahr in %
Polen	16.932	18.973	2.041	12
Tschechien	11.205	13.023	1.818	16
Ungarn	3.913	4.277	364	9
Litauen	2.933	3.753	820	28
Belarus	2.619	3.075	456	17
Slowakei	2.299	2.945	646	28
Rumänien	2.223	2.682	459	21
Slowenien	2.044	2.359	315	15
Russland	1.830	2.074	244	13
Ukraine	1.597	1.864	267	17
Summe	47.595	55.025	7.430	16

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Besonders durch Fahrzeughalter aus **Polen und Tschechien** wurden - wie bereits in den vorhergehenden Gebührenjahren - rasch steigende Gebühreneinnahmen erreicht. Die Gebühreneinnahmen durch Fahrzeuge aus der **Slowakei und Litauen** liegen zwar weiterhin auf relativ niedrigem Niveau, verzeichneten aber überdurchschnittliche Steigerungsraten im Vergleich zu den anderen aufgeführten Staaten.

3.8.3 Gebühreneinnahmen im laufenden Gebührenjahr 2003

Im Zeitraum vom Dezember 2002 bis zum März 2003 zeigte sich ein Rückgang der Bruttogebühreneinnahmen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Insbesondere im Dezember 2002 und im Januar 2003 wurde ein Rückgang der Gebühreneinnahmen gegenüber den Vorjahresmonaten registriert (Dezember 2002: - 7,4 %, Januar 2003: - 5,7 %). Ursache hierfür ist der Erwerb von längerfristigen Gebührenbescheinigungen durch viele Transportunternehmer am Anfang jedes Gebührenjahres. Im aktuellen Gebührenjahr bestimmt beim Erwerb von längerfristigen Gebührenbescheinigungen der Einführungstermin der Maut zum 31. August 2003 das Gültigkeitsende der Gebührenbescheinigungen und nicht das Jahresende. So werden von den Transportunternehmern verstärkt „günstigere“ Gebührenbescheinigungen mit Gültigkeitsende 30. August 2003 erworben zu Lasten von Jahresbescheinigungen.

3.9 Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen

Angesichts der ernsten wirtschaftlichen Situation bei einer großen Anzahl von Transportunternehmen erscheint nachfolgende Lagebeurteilung notwendig, auch wenn im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes bereits in der Vergangenheit über die meisten Aspekte berichtet wurde.

Die gravierenden Veränderungen auf den Verkehrsmärkten führten in den vergangenen Jahren bereits zu einem stetig wachsenden Wettbewerbs- und Preisdruck im Güterkraftverkehrsgewerbe. Nunmehr wirkt sich zunehmend die konjunkturelle Schwäche sowie die bereits seit Jahren andauernde Krise in der Bauwirtschaft negativ auf die Situation der Unternehmen aus. Immer mehr Unternehmen geraten in wirtschaftliche Schwierigkeiten und müssen aus dem klein- und mittelständisch geprägten Markt ausscheiden.

Vor diesem Hintergrund wird die Einführung der Lkw-Maut zum 31. August 2003 von vielen Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit Sorge erwartet. Aus der Vielzahl der mit Güterkraftverkehrsunternehmen geführten Marktgespräche zeigten sich Unsicherheiten und in nicht wenigen Fällen existenzielle Ängste der Unternehmen.

Der Wechsel von der jetzigen zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr zu einer streckenbezogenen Maut wird überwiegend als gerechtere Lösung anerkannt, zumal dadurch ausländische Transportunternehmen denselben Kostenbelastungen bei der Benutzung der Autobahnen in Deutschland unterliegen.

Die Güterkraftverkehrsunternehmen stehen insbesondere deshalb vor einer schwierigen Aufgabe, da zunächst deutliche Kostensteigerungen beim Lkw-Einsatz auf sie zukommen, ohne Gewähr, diese Kosten vollständig an die Auftraggeber weitergeben zu können. Des weiteren entstehen zusätzliche Kosten für die organisatorische und technische Abwicklung der Maut.

Übereinstimmend wurde durch alle in die Marktbeobachtung einbezogenen Transportunternehmen die Auffassung vertreten, dass die vorgesehene streckenbezogene Maut bei der gegenwärtigen - bereits vorhandenen - Kostenbelastung und geringen Rentabilität auch nicht zu Teilen kompensiert werden kann.

Handlungsbedarf sehen die Unternehmen hinsichtlich der Vorfinanzierung der Lkw-Maut bis zur Zahlung der Rechnungen durch den Auftraggeber. Die Unternehmen erwarten ein flexibles Verfahren hinsichtlich der Maut - Zahlungsmodalitäten, um den zusätzlichen Liquiditätsbedarf zu begrenzen. Angestrebt wird eine zeitliche Kongruenz zwischen der Zahlungsfrist für die Mautgebühren und der Überweisung der Mautgebühren durch die Auftraggeber. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass viele Transportunternehmen schon heute - nicht zuletzt wegen ihrer geringen Eigenkapitalausstattung - erhebliche Probleme bei der Kreditaufnahme haben. Darüber hinaus zeichnet sich bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ab, dass sich infolge von Basel II die Kredite für viele Transportunternehmen verteuern und die Kreditvergabe durch die Kreditinstitute restriktiver gehandhabt wird.

Unveränderter Standpunkt der Unternehmen ist, dass mit der Mauteinführung Harmonisierungsmaßnahmen einhergehen müssen. Mit der derzeitigen Verfahrensweise werde die zugesagte Kompensation für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe nicht erreicht, da die zunächst geringere Mauthöhe auch für die ausländischen Nutzer der Autobahnen gilt.

In diesem Zusammenhang wird die zusätzliche Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen zu Lasten deutscher Unternehmen des Straßengüterverkehrs kritisiert. Sie resultiert aus Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern infolge gestiegener Energiekosten erhalten. Die deutschen Unternehmen sehen in der erneuten zeitlichen Ausweitung der Subventionen ein Unterlaufen der bisherigen Anstrengungen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa.

Wesentliche Harmonisierungsdefizite im Vergleich zu anderen europäischen Mitbewerbern werden nach wie vor bei der Höhe der Kraftstoffkosten, Steuern (u. a. Ökosteuer) und Abgaben sowie bei der Höhe der Lohn- und Lohnnebenkosten gesehen. Auch darin dürfte eine wesentliche Ursache dafür liegen, dass der Marktanteil der deutschen Unternehmen am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nur etwa 25 % beträgt. Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit den mittel- und osteuropäischen Staaten liegt dieser Anteil mit sinkender Tendenz bei etwa 10 %.

Neben den Wettbewerbsvorteilen der Unternehmen in einzelnen EU-Mitgliedstaaten wirken sich zusätzlich Kostenvorteile osteuropäischer Unternehmen im Wettbewerb aus. Viele Unternehmen befürchten daher durch den EU-Beitritt der neuen Mitgliedstaaten im nächsten Jahr weiter sinkende Beförderungsentgelte.

Demgegenüber wird die bevorstehende Erweiterung der EU von einer Vielzahl deutscher Speditions- und Transportunternehmen durchaus als Chance gesehen. Dies zeigen vor allem die stetig wachsenden Verkehrsverflechtungen zwischen Auftraggebern in Deutschland und in einzelnen Beitrittsländern. Die deutschen Transportunternehmen messen dabei den vorgesehenen Übergangsregelungen bis zu vollständigen Marktöffnung einen hohen Stellenwert zu.

Auch bei ständig zunehmender Kostenangleichung in den Beitrittsstaaten, besonders durch notwendige Übernahme von technischen Normen und Richtlinien der Europäischen Union, dürften die ungleichen Wettbewerbsbedingungen bei den Transportunternehmen vor allem durch unterschiedliche Arbeitslöhne noch über einen längeren Zeitraum erhalten bleiben.

Bei der Lagebeurteilung zeigt sich jedoch auch, dass aufgrund des europaweit wachsenden Güterausstausches neue große Speditionsunternehmen mit europaweiten Netzwerken entstanden sind. Dabei ist auf dem Verkehrsmarkt eine immer stärkere Entwicklung zur Trennung zwischen Speditions- und Logistikfunktionen einerseits und der eigentlichen Transportdurchführung andererseits festzustellen. Hierbei sehen sich vor allem mittelständisch geprägte Verkehrsunternehmen durch die Konkurrenz von Konzernunternehmen der Transport- und Logistikbranche aus europäischen Staaten benachteiligt. Durch Übernahme von weiteren Verkehrsunternehmen erreichen diese Unternehmen eine flächendeckende Präsenz mit entsprechenden Wettbewerbsvorteilen. Vor allem bei kleinen und mittleren Unternehmen führt das Kapazitätsüberangebot zu einem teilweise ruinösen Wettbewerb. In Folge dessen müssen immer mehr kleinere Unternehmen aus dem Markt ausscheiden.

Die wirtschaftliche Situation der deutschen Transportunternehmen wurde im Binnenverkehr wesentlich von der Situation der Bauwirtschaft beeinflusst. Die in den letzten Jahren anhaltende Konjunkturschwäche führte zu hohen Aufkommensrückgängen verbunden mit geringer Kapazitätsausnutzung in diesem Marktsegment. Vom gesamten Transportaufkommen der deutschen Lastkraftfahrzeuge entfällt ein Anteil von 50 % der Beförderungsmenge und 21 % der Beförderungsleistung auf Baustoffbeförderungen (einschl. Steine und Erden).

Die erheblichen Rückgänge beim Beförderungsaufkommen infolge der langanhaltenden Konjunkturabschwächung führten zu einem wesentlich geringeren Kapazitätseinsatz beim Straßengüterverkehr insgesamt. So gingen die Ladungsfahrten der deutschen Lastkraftfahrzeuge von 257,3 Mio. Fahrten im Jahr 2000 auf voraussichtlich 233,8 Mio. Fahrten im Jahr 2002 um fast 10 % zurück. Damit wurden im letzten Jahr durchschnittlich pro Arbeitstag über 100.000 Ladungsfahrten weniger als noch im Jahr 2000 durchgeführt. Überwiegend konzentrieren sich dabei die Kapazitätsrückgänge auf die geringe Beförderungsnachfrage im Güternahverkehr.

Diese Entwicklung hatte maßgeblichen Einfluss auf die Wettbewerbs- und Preissituation bei den Unternehmen des Straßengüterverkehrs. Durch den Aufkommensrückgang und den daraus resultierenden verschärften Konkurrenzkampf war es den Unternehmen kaum möglich, bei steigenden Kosten erhöhte Beförderungsentgelte bei den Auftraggebern durchzusetzen.

Die angespannte Lage zeigt sich auch am Rückgang der Investitionsneigung sowie an der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen. Davon sind in letzter Zeit zum Teil selbst alteingesessene Unternehmen betroffen.

Aufgrund der zunehmenden Globalisierung der Märkte und der prognostizierten erheblichen Wachstumsraten, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, besteht daher ein Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Harmonisierung der ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb Europas. Hierbei gilt es vor allem, die Bedingungen deutscher Transportunternehmen gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern zu verbessern, um damit gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen zu schaffen.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im Jahr 2002 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes von den Eisenbahnen in Deutschland im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Güterverkehr - die Angaben beziehen sich auf den Wagenladungsverkehr - insgesamt 285,4 Mio. t Güter befördert. Damit verringerte sich die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,0 % (- 2,9 Mio. t). Im Verlauf des 2. Halbjahres 2002 zeigte sich eine Zunahme beim Güteraufkommen der Eisenbahnen (+ 1,0 %), die den Rückgang des 1. Halbjahres 2002 (- 2,9 %) aber nicht komplett ausgleichen konnte.

Nach den vorläufigen Ergebnissen für das 1. Quartal **2003** hielt der Zuwachs des 2. Halbjahres 2002 bei der Beförderungsmenge weiter an und stieg gegenüber dem 1. Quartal 2002 um 6,4 %.

Die Entwicklung der **Beförderungsmenge** bis zum Jahr 2002 nach Hauptverkehrsverbindungen ergibt sich aus folgender Tabelle:

Tabelle 5: Entwicklung der beförderten Gütermenge nach Hauptverkehrsverbindungen in den Jahren 2000 - 2002

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

Quelle: StBA, Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr

Im gleichen Zeitraum verringerte sich die **Gütertransportleistung** der Eisenbahnen um 3,0 % auf 72,0 Mrd. tkm. Ein überdurchschnittlicher Rückgang bei der Gütertransportleistung war vor allem beim Binnenverkehr festzustellen. Nach Hauptverkehrsverbindungen entwickelte sich die Transportleistung wie nachfolgend dargestellt:

Tabelle 6: Entwicklung der Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen in den Jahren 2000 - 2002

Verkehrsverbindung	Transportleistung in Mrd. tkm			Veränderungen in %	
	2000	2001	2002	2001 ggü. 2000	2002 ggü. 2001
Binnenverkehr	35,0	34,6	32,5	- 1,4	- 5,8
Versand in das Ausland	17,0	16,4	16,5	- 3,7	+ 0,8
Empfang aus dem Ausland	15,9	15,6	15,2	- 1,5	- 2,7
Durchgangsverkehr	8,1	7,7	7,7	- 5,3	+ 0,7
Insgesamt	76,0	74,3	72,0	- 2,3	- 3,0

Quelle: StBA, Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr

Von der gesamten Transportleistung der Eisenbahnen im Jahr 2002 entfiel ein Anteil von rund 55 % auf grenzüberschreitende Güterbeförderungen einschließlich der Güterbeförderungen im Durchgangsverkehr.

Dabei hat sich das Verkehrsaufkommen bei den **Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)** im Vergleich zum Vorjahr weiter erhöht.

Mit den NE des nichtöffentlichen Verkehrs (Werksbahnen, Hafenbahnen) wurden im Jahr 2002 Güterbeförderungen in Höhe von deutlich über 200 Mio. t mit einer Transportleistung von ca. 4 Mrd. tkm durchgeführt.

Unter Berücksichtigung der insgesamt rückläufigen Transportleistung der Eisenbahnen im Jahr 2002 haben sich die Beförderungsanteile der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) am Gesamtaufkommen der Eisenbahn weiter verändert.

Die „neuen“ EVU konnten vor allem Marktanteile bei der Beförderung von chemischen Erzeugnissen, Eisen- und Stahlerzeugnissen sowie Brennstoffen hinzugewinnen. Weiterhin haben die Beförderungen dieser Unternehmen beim Seehafenhinterlandverkehr zugenommen.

Zunehmend sind Kooperationen zwischen NE zu beobachten, die aufgrund anderer Kosten- und Organisationsstrukturen zum Teil Verkehre vermarkten können, die für große Bahnen unrentabel sind.

Mehrfach wurde von Eisenbahnverkehrsunternehmen - aber auch von Spediteuren - über Probleme bei der Nutzung von Anschlussgleisen und anderen Verkehrsanlagen (u. a. wegen zu hoher Mietpreise und langer Vertragslaufzeiten) berichtet. Diese Unternehmen beklagen, dass bisher eine öffentliche Förderung von Gleisanschlüssen bzw. von öffentlichen Anschlussbahnen im Gegensatz zu vergleichbaren Maßnahmen bei der Straßeninfrastruktur nicht möglich ist. Die vergleichsweise hohen finanziellen Aufwendungen für die Nutzung dieser Verkehrsanlagen führten in einigen Fällen dazu, dass bisherige Güterverkehre der Eisenbahnen völlig eingestellt wurden.

Eine Reihe von Eisenbahnverkehrsunternehmen sehen Ansätze zur Kostenminimierung durch verbesserte Wettbewerbsbedingungen beim Einkauf des nötigen Fahrstromes für die E-Lokomotiven. Derzeit wird der Fahrstrom durch die DB Energie GmbH bereitgestellt. Eine Einspeisung von anderen, evtl. auch preiswerteren Stromanbietern ist noch nicht möglich.

4.1.1 Entwicklung nach Hauptverkehrsverbindungen

Im **Binnenverkehr** wurde das Vorjahresniveau mit einer Beförderungsmenge von 189,3 Mio. t (- 0,2 %) im Jahr 2002 etwa gehalten. Die Beförderungsmenge im Binnenverkehr erreichte damit einen Anteil von 66,3 % an der gesamten Beförderungsmenge. Die Gütertransportleistung in Höhe von 72,0 Mrd. tkm verringerte sich im gleichen Zeitraum um 3,0 %. Auf den Binnenverkehr entfällt damit ein Anteil von 45,2 % der Transportleistung der Eisenbahnen.

Bei der Struktur der beförderten Güter im Binnenverkehr ist festzustellen, dass die Beförderungsmenge von festen mineralischen Brennstoffen - mit hohem Beförderungsanteil bei den Eisenbahnen - 2002 mit 43,7 Mio. t ihr Vorjahresniveau gehalten hat (+ 0,3 %). Damit setzt sich der Rückgang der vergangenen Jahre in dieser Gütergruppe im Binnenverkehr nicht fort.

Auch Eisen, NE-Metalle knüpften mit 38,1 Mio. t (- 0,4 %) an das Vorjahresergebnis an.

Bei Erzen und Metallabfällen ist hingegen ein Mengenrückgang in Höhe von 1,4 Mio. t (- 7,1 %) eingetreten. Auch hier war bereits im zurückliegenden Jahr ein großer Beförderungsrückgang zu verzeichnen.

Bei der Beförderung von Baustoffen setzte sich der positive Trend des vergangenen Jahres im Jahr 2002 nicht weiter fort. Entsprechend der allgemeinen konjunkturellen Lage verringerte sich die Beförderungsmenge im Binnenverkehr bei dieser Gütergruppe um rund 0,5 Mio. t (- 1,7 %) auf 27,4 Mio. t.

Weitere Rückgänge im Binnenverkehr gab es bei den Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, anderen Nahrungsmitteln sowie Halb- und Fertigerzeugnissen.

Zuwächse bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen, Düngemitteln und besonderen Transportgütern konnten die Beförderungsrückgänge der anderen Gütergruppen im Binnenverkehr teilweise ausgleichen.

In **Ostdeutschland** nahm die beförderte Gütermenge im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr um 2,6 % zu. Damit betrug die beförderte Gütermenge der Eisenbahnen in Ostdeutschland 59,7 Mio. t. Das entspricht einem Anteil von 20,9 % am Mengenaufkommen der Eisenbahnen in Deutschland insgesamt. Der Anteil Ostdeutschlands an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen hat damit in den beiden zurückliegenden Jahren ständig zugenommen. Dieser Mengenzuwachs ergibt sich ausschließlich aus vermehrten Binnenbeförderungen. Besonders in Sachsen - Anhalt ist eine große Zunahme bei der beförderten Gütermenge zu verzeichnen. Dagegen ist der Eisenbahngüterverkehr von und nach Berlin weiter zurückgegangen.

Sowohl beim Gütereingang, als auch beim Güterversand von und in das Ausland sind in Ostdeutschland - ähnlich wie im Vorjahr - Mengenrückgänge eingetreten. Der vergleichsweise noch geringe Außenhandelsumfang der ostdeutschen Bundesländer dürfte zu dieser Entwicklung beigetragen haben.

Der **Güterversand** der Eisenbahnen **in das Ausland** verringerte sich im Jahr 2002 um 1,8 % (- 0,7 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr auf 40,5 Mio. t. Die Versandmenge in das Ausland erreichte damit einen Anteil von 14,2 % an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen. Die Transportleistung nahm beim Güterversand im gleichen Zeitraum um 0,8 % zu.

Im Jahr 2002 wurde ein hoher Rückgang beim Versand von Halb- und Fertigerzeugnissen mit einem Minus von 2,3 Mio. t (- 30,9 %) verzeichnet. Weitere Mengenrückgänge gab es bei der Beförderung von Nahrungsmitteln, festen mineralischen Brennstoffen, Erzen und Metallabfällen, Steinen und Erden sowie Düngemitteln.

Positiv entwickelten sich die Transporte von landwirtschaftlichen, chemischen und Mineralölerzeugnissen, Eisen und NE-Metallen sowie besonderen Transportgütern. Jedoch konnten hier die Mengenzuwächse den vergleichsweise hohen Rückgang bei den bereits genannten Güterarten nicht ausgleichen.

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

Tabelle 7: Eisenbahnversand in Deutschland nach Empfangsländern und Gütermengen

Land / Ländergruppe	1999		2000		2001		2002	
	Gütermenge in Mio. t	Anteil in %	Gütermenge in Mio. t	Anteil in %	Gütermenge in Mio. t	Anteil in %	Gütermenge in Mio. t	Anteil in %
Italien	8,9	23,2	9,7	22,8	9,8	23,7	9,4	23,2
MOE - Staaten	6,8	17,7	7,2	17,0	7,1	17,1	7,2	17,8
Österreich	6,5	16,9	7,7	18,3	7,9	19,1	7,2	17,9
Frankreich	4,1	10,6	4,6	10,8	4,1	9,9	4,2	10,3
Belgien / Niederlande	4,0	10,4	5,0	11,9	4,3	10,5	4,1	10,1
Schweiz	3,1	8,0	3,2	7,5	3,2	7,7	3,3	8,2
Schweden / Dänemark	1,9	4,9	1,9	4,4	1,8	4,4	1,9	4,8
sonstige Staaten	3,2	8,3	3,1	7,3	3,1	7,6	3,1	7,7
Insgesamt	38,4	100,0	42,3	100,0	41,3	100,0	40,5	100,0



Aus der Übersicht geht hervor, dass sich im Vergleich zu den Vorjahren beim Güterversand aus Deutschland hinsichtlich der Anteile der Zielländer bzw. Ländergruppen nur geringe Veränderungen ergeben haben. Danach entfielen über 41 % der Versandmenge auf Beförderungen nach Italien und Österreich, gefolgt vom Versand in die MOE- Staaten mit einem Anteil von 17,8 %.

Der **Güterempfang aus dem Ausland** sank gegenüber dem Vorjahr um 5,0 % (- 2,3 Mio. t) auf 44,8 Mio. t. Von der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen entfiel im Jahr 2002 damit ein Anteil von 15,7 % auf den Güterempfang. Die Transportleistung beim Güterempfang verringerte sich im gleichen Zeitraum um 2,7 %.

Wie sich bereits im 1. Halbjahr 2002 abzeichnete, sind Beförderungen von festen mineralischen Brennstoffen aus dem Ausland mit Eisenbahnen - entgegen der bisherigen Entwicklung - im Jahr 2002 erheblich zurückgegangen. So wurden bei einer Beförderungsmenge von 8,8 Mio. t rund 1,7 Mio. t (- 15,8 %) weniger feste mineralische Brennstoffe befördert. Der Mengenanteil am gesamten Güterempfang aus dem Ausland betrug knapp 20 %.

Kohlebeförderungen nach Deutschland erfolgten vor allem aus Polen (4,3 Mio. t), von den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam (2,3 Mio. t) und aus Tschechien (2,1 Mio. t). Ein besonders hoher Rückgang von über 30 % war bei Lieferungen aus Tschechien zu verzeichnen.

Bei Beförderungen von Eisen und NE-Metallen mit einer Gütermenge von 6,1 Mio. t war ebenfalls ein hoher Mengenrückgang um 10,5 % festzustellen. Dies betrifft vor allem Beförderungen aus Tschechien, Polen, Schweden und Frankreich. Dagegen blieben die Beförderungsmengen von Eisen und NE-Metallen von den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam sowie aus Österreich gegenüber dem Vorjahreszeitraum fast unverändert.

Die Transporte von Erzen und Metallabfällen aus dem Ausland mit einer Beförderungsmenge von 6,6 Mio. t haben dagegen im Vergleich zum Vorjahr um 12,0 % zugenommen.

Die Halb- und Fertigerzeugnisse erreichen mit über 30 % einen hohen Anteil am Güterempfang der Eisenbahnen aus dem Ausland. Gegenüber dem Vorjahr sind nur unbedeutende Mengenveränderungen eingetreten.

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

Tabelle 8: Eisenbahnempfang in Deutschland nach Versandländern und Gütermengen

Land / Ländergruppe	1999		2000		2001		2002	
	Gütermenge in Mio. t	Anteil in %	Gütermenge in Mio. t	Anteil in %	Gütermenge in Mio. t	Anteil in %	Gütermenge in Mio. t	Anteil in %
Belgien / Niederlande	10,3	23,7	12,1	25,4	12,6	26,8	12,8	28,6
Polen	7,8	17,9	8,7	18,2	9,1	19,3	8,9	19,9
Österreich	5,0	11,5	5,4	11,2	5,9	12,5	5,9	13,3
Italien	4,2	9,7	4,5	9,4	4,4	9,3	3,9	8,7
Frankreich	2,4	5,5	2,8	5,8	2,5	5,2	2,4	5,4
Schweiz	1,0	2,4	1,2	2,5	0,9	2,0	0,9	2,0
Schweden / Dänemark	2,1	4,8	2,2	4,5	1,7	3,7	1,6	3,6
Tschechien	7,4	17,0	7,5	15,7	6,7	14,1	5,4	12,0
sonstige Staaten	3,3	7,5	3,5	7,3	3,4	7,1	2,9	6,5
Insgesamt	43,6	100,0	47,7	100,0	47,2	100,0	44,8	100,0

Quelle: StBA Eisenbahnstatistik Verkehrsverflechtungen

Vom gesamten Güterempfang aus dem Ausland stieg die aus Belgien und den Niederlanden beförderte Gütermenge weiter auf einen Anteil von 28,6 %. Weitere erhebliche Mengen beim Güterempfang entfallen auf Beförderungen aus Polen, Österreich und Tschechien nach Deutschland.

Der **Durchgangsverkehr** der Eisenbahnen nahm mit 10,7 Mio. t um 5,0 % (+ 0,5 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr zu. Der Anteil der Beförderungsmenge des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr der Eisenbahnen betrug damit 3,8 %. Die Transportleistung stieg hier um 0,7 % gegenüber dem Vorjahr.

Der Durchgangsverkehr der Eisenbahnen wurde auch 2002 wesentlich vom Verkehrsaufkommen bei Halb- und Fertigwaren (+ 0,5 %) sowie besonderen Transportgütern (+ 1,6 %) bestimmt. Der Beförderungsanteil dieser Güterarten betrug 52,5 % am Gesamtaufkommen des Durchgangsverkehrs.

Ein großer Zuwachs war im vergangenen Jahr ebenfalls bei Beförderungen von Eisen und NE-Metallen (+ 8,0 %) sowie bei chemischen Erzeugnissen (+ 20,1 %) zu verzeichnen.

4.2 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

Im kombinierten Güterverkehr Schiene - Straße wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im vergangenen Jahr 2.242.330 Ladeeinheiten mit Ladung - Großcontainer, Wechselbehälter und Straßengüterfahrzeuge - befördert. Damit konnten im Vergleich zum Vorjahr über 25.000 beladene Ladeeinheiten (+ 1,2 %) mehr befördert werden. Die beförderte Gütermenge in Höhe von 31,5 Mio. t hat dabei im Vergleich zum Vorjahr leicht abgenommen. Die Veränderungen in der Güterstruktur - Anteilszunahme von wertintensiven Gütern mit vergleichsweise geringem spezifischen Gewicht - führten zu geringeren Beförderungsmengen bei den einzelnen Ladeeinheiten. So verringerte sich die Beförderungsmenge je Ladeeinheit um 4,8 % von 14,74 t (Container / Wechselbrücken: 12,93 t, Straßengüterfahrzeuge RoLa: 23,38 t) im Jahr 2001 auf 14,04 t (Container / Wechselbrücken: 12,62 t, Straßengüterfahrzeuge RoLa: 21,59 t) im Jahr 2002.



Beim Binnen- und grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr zeigte sich - wie bereits im Vorjahr - eine unterschiedliche Entwicklung.

Im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr wurden 1.168.108 beladene Ladeeinheiten befördert. Damit wurden im Vergleich zum Vorjahr über 70.800 (+ 6,4 %) beladene Ladeeinheiten zusätzlich transportiert. Der Zuwachs ergab sich ausschließlich bei Beförderungen von Containern und Wechselbrücken, während bei der Beförderung von Straßengüterfahrzeugen mit der „Rollenden Landstraße“ gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang zu verzeichnen war.

Die bereits genannten Veränderungen in der Zusammensetzung der Güterstruktur dürften sich wesentlich auf den Mengenrückgang um 4,4 % auf ca. 18,4 Mio. t beim grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr ausgewirkt haben.

Beim unbegleiteten grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr konnte wiederum ein hoher Sendungszuwachs auf der Verkehrsverbindung nach Italien über Österreich erreicht werden.

Beim begleiteten grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr (RoLa) führte die Flutkatastrophe in Sachsen zu Sendungsrückgängen um ca. 15 % auf der Relation Dresden - Lovosice. Ebenso schränkte der notwendige Austausch von rollendem Material auf der Relation Manching - Brennersee die Leistungsfähigkeit dieser Verbindung ein. Dagegen war ein hoher Aufkommenszuwachs um ca. 26 % auf der Relation von Freiburg über die Schweiz nach Italien (Novara) zu verzeichnen.

Im Binnenverkehr wurden 854.259 beladene Ladeeinheiten mit einer Gütermenge von 10,0 Mio. t befördert. Mit einem Rückgang um 4,3 % verringerten sich die kombinierten Beförderungen im Binnenverkehr weiter. Angewachsen sind hingegen die Binnenbeförderungen zu den Ostseehäfen mit Anschlussbeförderungen nach Skandinavien.

Im Durchgangsverkehr wurden 219.963 beladene Ladeeinheiten bei einer Gütermenge von 3,1 Mio. t transportiert. Gegenüber dem Vorjahr verringerten sich im kombinierten Durchgangsverkehr die beförderten Ladeeinheiten um 3,2 %. Dagegen sind beim Sendungsaufkommen der Verkehrsverbindungen zwischen niederländischen bzw. belgischen Seehäfen im Durchgangsverkehr nach Italien, Skandinavien und Osteuropa beachtliche Aufkommenszuwächse zu verzeichnen.

Von den insgesamt beförderten Ladeeinheiten mit Ladung im kombinierten Verkehr Schiene - Straße entfielen im Jahr 2002 (Angaben in Anzahl Ladeeinheiten)

- 854.259 (38,1 %) auf Beförderungen im Binnenverkehr,
- 665.536 (29,7 %) auf den Versand in das Ausland,
- 502.572 (22,4 %) auf den Empfang aus dem Ausland und
- 219.963 (9,8 %) auf den Durchgangsverkehr.

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

Im kombinierten Verkehr wurden darüber hinaus 551.600 leere Ladeeinheiten im Jahr 2002 befördert. Durch verbesserte Auslastung konnte ein weiterer Rückgang bei der Beförderung leerer Ladeeinheiten erreicht werden.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Allgemeine Entwicklung, Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im Jahr 2002 wurden nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Binnenschiffsgüterverkehr 231,7 Mio. t Güter befördert. Damit verringerte sich die transportierte Gütermenge um 1,8 % gegenüber dem Vorjahr. Die Beförderungsleistung sank im gleichen Zeitraum um 1,0 % auf 64,2 Mrd. tkm.

Nach den vorläufigen Ergebnissen für das 1. Quartal des Jahres **2003** stieg die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um ca. 3,0 % und die Transportleistung um voraussichtlich 7,9 %. Dies könnte auf eine leichte Verbesserung der Situation in der Binnenschifffahrt hindeuten, jedoch bleibt abzuwarten, wie sich die Gütermengen und Beförderungsleistungen im Verlaufe des Jahres weiterentwickeln.

5.1.1 Tankschifffahrt

Wie sich bereits im 1. Halbjahr 2002 abzeichnete, waren im Gesamtjahr 2002 die Beförderungsmengen im Mineralölbereich der Tankschifffahrt rückläufig und lagen mit rund 39,7 Mio. t um 5,4 % unter der Menge des Vorjahres. Damit liegt die Beförderungsmenge von Mineralölprodukten im Jahr 2002 noch knapp über dem Ergebnis des Jahres 2000 (39,4 Mio. t). Im 1. Quartal **2003** wurden 9,4 % weniger Mineralölerzeugnisse in der Binnenschifffahrt transportiert als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres.

Trotz im Vergleich zum Vorjahr gesunkener Erträge und Frachttentgelte wird das Jahr 2002 von den Unternehmen der Tankschifffahrt, mit denen Marktgespräche geführt wurden - sowohl im Hinblick auf die Beschäftigungslage als auch bezüglich des Frachtniveaus - als zufriedenstellend bis gut bezeichnet. Das liegt daran, dass das Jahr 2001 für die Tankschifffahrt ein außerordentlich gutes Jahr war.

Sorge bereitet den Unternehmen der Tankschifffahrt die große Anzahl der in der nächsten Zeit zusätzlich auf den Markt kommenden Neubauten von Doppelhüllen-Tankschiffen. Im Hinblick auf einen erwarteten weiteren Rückgang des Güteraufkommens bei Mineralölprodukten werden hierdurch Überkapazitäten befürchtet, da davon ausgegangen wird, dass die Anzahl der bereits auf dem Markt tätigen Schiffe weitgehend erhalten bleibt. Der Mengenrückgang wird vor allem bei Treibstoffen (Minderverbrauch von Motoren) sowie bei Heizöl (bessere Brenner, effektivere Isoliermaterialien, Umstellung auf andere Energien) erwartet.

5.1.2 Trockengüterschifffahrt

Seit Herbst 2001 waren infolge der verschlechterten Konjunktur insbesondere Aufträge aus der Stahlindustrie und dem Baugewerbe (Baunachfrage 2002: Hochbau - 11,5 %, Tiefbau + 1,5 %) rückläufig. Seit Mitte des Jahres 2002 hat zwar die Roheisen- und Rohstahlproduktion wieder zugenommen, jedoch hatte dies im 2. Halbjahr 2002 für die Binnenschiffsbeförderungen von Eisen- und NE-Metallen keinen positiven Effekt. Die Beförderung von **Erzen und Metallabfällen** ist dagegen im 2. Halbjahr 2002 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10,6 % gestiegen, so dass im Gesamtjahr 2002 etwa das Vorjahresniveau erreicht wurde (- 0,2 %).

Die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen der Trockengüterschifffahrt berichteten, dass das Beförderungsaufkommen insgesamt im Jahresdurchschnitt 2002 ausreichend gewesen sei, jedoch ein gewisser „Überdruck“, der sich positiv auf die Frachten ausgewirkt hätte, fehlte. Mindernd wirkten sich die extremen Hochwasser an Elbe und Donau im August 2002 auf die Beförderungen aus.

Regionale Unterschiede waren in der Binnenschifffahrt auch im Jahr 2002 stark ausgeprägt. In der **Region West / Südwest** gab es ab September 2002 gute Beschäftigung insbesondere im Talverkehr vom Oberrhein zu den Seehäfen (für Getreide) sowie aus dem ausländischen Teil der Donau in Richtung Rhein. Hierbei verzeichnete speziell die mit Binnenschiffen im Wechselverkehr mit Ungarn beförderte Gütermenge in den letzten 4 Monaten des Jahres eine Mengensteigerung in der Bergfahrt um ca. 76 % (besonders große Mengen an Getreide und Sonnenblumenkernen) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei wurden in der Bergfahrt aufgrund der sehr knappen Schiffsraumkapazitäten in Ungarn entsprechend gute Frachttentgelte erzielt. Auf der Relation vom Rhein zur Donau war hingegen ein geringeres Güteraufkommen vorhanden. Dies führte teilweise dazu, dass Schiffe von österreichischen Stationen aus, zum Teil aber auch aus dem Main-Donau-Kanal unbeladen zur Ladungsaufnahme nach Ungarn disponiert wurden

Die Situation der Binnenschifffahrt in der **Region Ost** wird nach Aussage der in diesem Fahrtgebiet tätigen Unternehmen zunehmend schwieriger. Mit Ausnahme von Unternehmen, die mit Beförderungen für das Wasserstraßenprojekt 17 beauftragt sind und bei Containerverkehren, war in allen anderen Bereichen - insbesondere bei Kohle und Getreide - ein Absinken des Transportvolumens charakteristisch. Hiervon besonders betroffen und somit stark rückläufig waren Verkehre auf der Ost-West-Relation. Die Transportpreise sind im Vergleich zum Jahr 2001 wieder leicht gefallen. Aufgrund der für einen wirtschaftlichen Betrieb der Flotte unzureichenden infrastrukturellen Gegebenheiten im Osten - vor allem bei Elbe und Saale - sind inzwischen zahlreiche Unternehmen und Partikuliere auf andere Fahrtgebiete ausgewichen. Daher findet an vielen Orten rein zwangsläufig eine Verkehrsverlagerung zurück zum reinen Straßentransport statt.

Auch im **norddeutschen Bereich** leidet die Binnenschifffahrt unter dem schlechten Ausbauzustand der ostdeutschen Wasserstraßen; insbesondere wirken sich hier die unzureichenden Wasserstände der Mittelelbe aus.

Aufgrund der immer noch schleppenden Konjunktur und der insgesamt mangelnden Investitionsbereitschaft setzen die Unternehmen der Trockengüterschifffahrt keine großen Erwartungen in das Jahr **2003**. Massengüter werden nach Einschätzung der Unternehmen weiter stagnieren und es wird allgemein eher mit zurückgehenden Mengen für die Binnenschifffahrt gerechnet, nicht zuletzt auch durch den strategisch verstärkten Wettbewerb der DB-Cargo.

Durch Neubauten - vorwiegend in niederländischem und belgischem Besitz - befürchten deutsche Binnenschifffahrtsunternehmen eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs.

Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe beförderten insgesamt mit ca. 84,9 Mio. t rund 3,8 % weniger Güter als im Jahr 2001. Damit sank der **Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen** der Binnenschifffahrt in Deutschland im Jahr 2002 weiter (um 0,7 %) auf 36,6 %.



5.1.3 Entwicklung nach Hauptverkehrsverbindungen

Auf den **Güterempfang aus dem Ausland** entfiel im Jahr 2002 mit 101,8 Mio. t wieder der bedeutendste Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt, trotz eines Mengenrückgangs um 3,4 % gegenüber dem Vorjahr. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 3,4 % auf 23,7 Mrd. tkm ab.

Der **Güterversand in das Ausland** lag mit einer Gütermenge von 49,1 Mio. t etwa auf Vorjahresniveau (+ 0,1 %). Dabei war jedoch bei der Transportleistung mit 12,7 Mrd. tkm einen leichter Rückgang um 0,4 % zu verzeichnen.

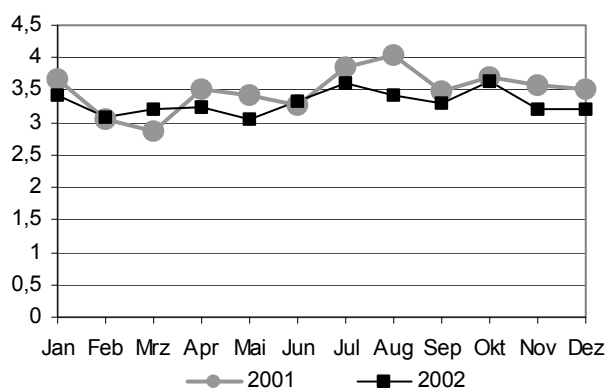
Auch beim **Binnenverkehr** innerhalb Deutschlands waren die Mengen im Jahr 2002 weiter rückläufig. So sank die Beförderungsmenge bei einem Aufkommen von 55,8 Mio. t um 2,1 % gegenüber dem Vorjahr. Die Transportleistung blieb mit 11,7 Mrd. tkm ebenfalls hinter dem Ergebnis von 2001 zurück (- 0,9 %).

Nur der **Durchgangsverkehr** über deutsche Wasserstraßen konnte mit einer Transportmenge von 25,0 Mio. t einen Zuwachs um 1,2 % erzielen. In diesem Bereich stieg auch die Transportleistung um 2,2 % auf 16,1 Mrd. tkm.

5.1.4 Entwicklung nach Güterarten

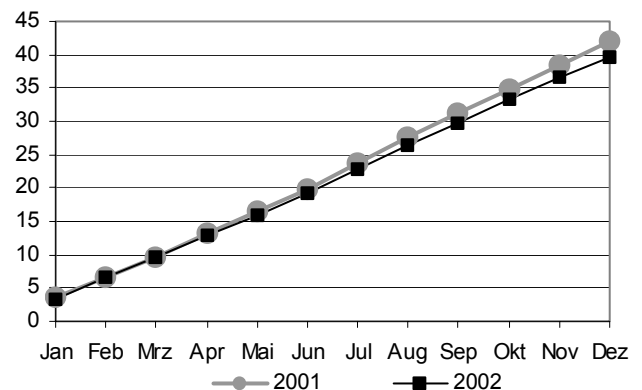
Bei **Mineralölerzeugnissen** sank die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahr um 5,4 % auf 39,7 Mio. t. Insgesamt ging der Absatz von Mineralöl im Jahr 2002 nach Mitteilungen der Mineralölgesellschaften um 3,8 % zurück. Dabei verzeichnete vor allem leichtes Heizöl - aufgrund der im Vergleich zu 2001 deutlich milderen Witterung - einen Rückgang um 9,8 %, während der Rückgang bei Ottokraftstoff 3,6 % betrug. Für das Jahr 2003 wird seitens der Konzerne keine Besserung der Lage erwartet.

Schaubild 6: Beförderungsaufkommen von Mineralölerzeugnissen je Monat in Mio. t



Quelle: StBA

Schaubild 7: Beförderungsaufkommen von Mineralölerzeugnissen (kumuliert) im Jahr 2002 in Mio. t

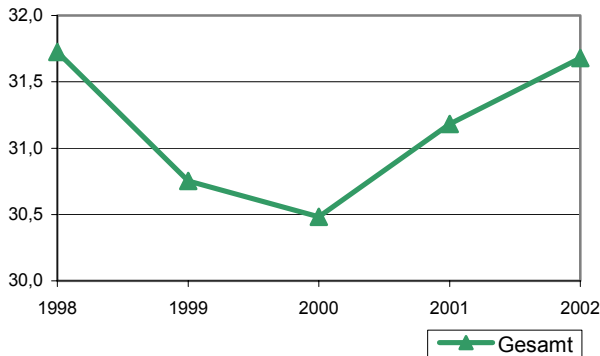


Quelle: StBA

Das Güteraufkommen bei **festen mineralischen Brennstoffen** stieg im Jahr 2002 um 1,6 % auf 31,7 Mio. t an. Dabei waren der Binnenverkehr (- 3,7 %) und der Versand (- 4,5 %) rückläufig, während der Empfang (+ 2,1 %) und der Durchgangsverkehr (+ 12,5 %) zugelegt haben.

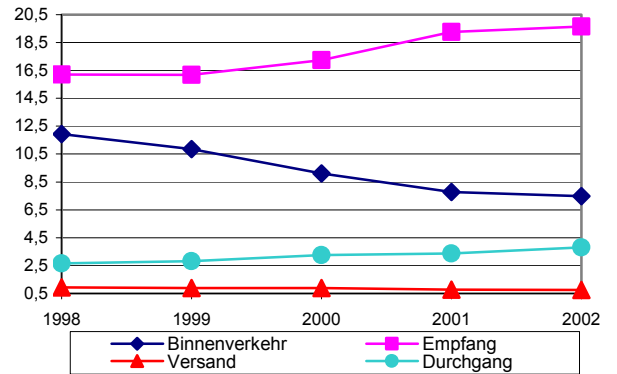


Schaubild 8: Beförderungsaufkommen von festen mineralischen Brennstoffen insgesamt in Mio. t



Quelle: StBA

Schaubild 9: Beförderungsaufkommen von festen mineralischen Brennstoffen nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t



Quelle: StBA

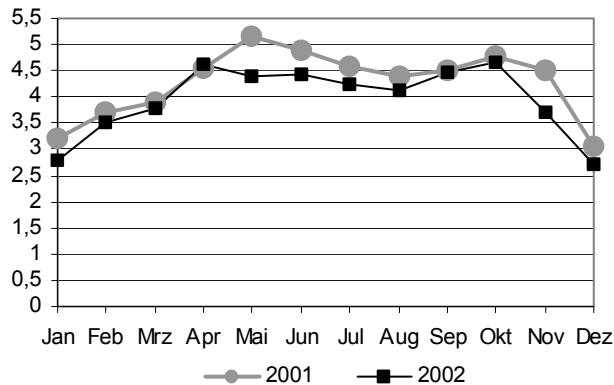
Den größten Anteil (62,0 %) an der transportierten Gütermenge der festen mineralischen Brennstoffe hatte der Empfang mit 19,6 Mio. t. Dabei wurden 60,4 % der gesamten Importkohle über Rotterdam, 25,7 % über Amsterdam und 3,9 % aus Polen eingeführt.

Bei **Halb- und Fertigerzeugnissen** (inkl. besondere Transportgüter) konnten Mengensteigerungen um 7,6 % auf 13,5 Mio. t erzielt werden. **Landwirtschaftliche Erzeugnisse** stiegen um 3,3 % auf 10,2 Mio. t und die **anderen Nahrungs- und Futtermittel** übertrafen mit 15,8 Mio. t das Vorjahresergebnis um 4,6 %.

Während die **chemischen Erzeugnisse** im 1. Halbjahr 2002 noch rückläufig waren, entwickelten sich die Transportmengen in der 2. Jahreshälfte so positiv, dass im Gesamtjahr 2002 ein Zuwachs um 2,7 % auf 18,1 Mio. t erreicht wurde.

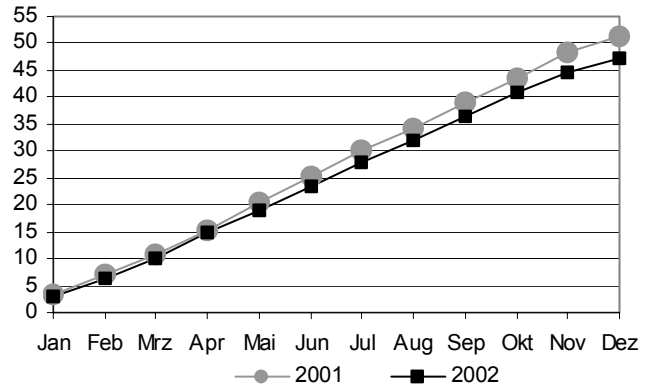
Auch im Jahr 2002 hatte die Gütergruppe **Steine und Erden** mit einem Güteraufkommen von 47,4 Mio. t den stärksten Verlust aller Gütergruppen (- 7,4 %) zu verbuchen. Damit sank der Anteil von Steine und Erden an der Gesamtbeförderungsmenge von 21,7 % im Vorjahr auf nunmehr 20,5 %.

Schaubild 10: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden je Monat in Mio. t



Quelle: StBA

Schaubild 11: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden (kumuliert) im Jahr 2002 in Mio. t



Quelle: StBA

Einen relativ starken Rückgang verzeichnete im Jahr 2002 auch die Gütergruppe **Eisen, NE-Metalle** (- 6,6 % auf 12,6 Mio. t).

Im Jahr 2002 wurden im **Containerverkehr** der Binnenschifffahrt rund 1,52 Mio. TEU (20-Fuß-Container-einheiten) befördert (+ 5,6 %). Dabei wurde eine Gütermenge von 10,4 Mio. t transportiert. Dies entspricht einem Zuwachs bei der Gütermenge um 8,7 % gegenüber dem Jahr 2001. Nach den vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde im 1. Quartal **2003** eine Steigerung um 13,5 % an Containereinheiten gegenüber dem Vorjahreszeitraum erzielt.

Die **unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe** verzeichneten hingegen im Jahr 2002 im Containerverkehr bei einem Beförderungsvolumen von rund 292.000 TEU einen Rückgang um 4,3 % gegenüber dem Vorjahr. Damit sank der **Anteil deutscher Schiffe am Containerverkehr** um 2,2 % auf 19,2 %. Dabei transportierten die deutschen Schiffe im Containerverkehr eine Gütermenge von rund 1,9 Mio. t, was einem Rückgang um 4,2 % gegenüber dem Jahr 2001 entspricht.

Im Elbegebiet wurde von Unternehmen, mit denen Marktgespräche geführt wurden, Zuwächse im Containerverkehr erzielt. Diese hätten noch höher ausfallen können, wenn es nicht Einschränkungen der Transporte aufgrund von Niedrig- und Hochwasserperioden, von denen gerade die Elbe sehr stark betroffen ist, gegeben hätte. In diesem Zusammenhang gab es häufig die Einschätzung, dass es sowohl auf der Elbe als auch im norddeutschen Kanalgebiet bei Containertransporten - insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr - noch erhebliche Verlagerungspotentiale von den Verkehrsträgern Straße und Schiene zur Wasserstraße gibt, wenn die infrastrukturellen Rahmenbedingungen (insbesondere Tauchtiefen und Brückenhöhen) verbessert würden. Darüber hinaus wurde die Mittelweser noch fast einen Monat aufgrund einer Havarie blockiert, was zu Transportausfällen im gesamten norddeutschen Bereich führte. Diverse Transporte sind deshalb aus zeitlichen Gründen auf andere Verkehrsträger verlagert worden. Insbesondere bei der Containerschifffahrt wäre auch noch die Schiffsmiete für die gesamte Wartezeit fällig geworden. Umwegfahrten über andere Binnenwasserstraßen stellten aus Kostengründen keine Alternative dar.

5.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die **Tagesfrachten** in der **Trockengüterschifffahrt** lagen im 2. Halbjahr 2002 insgesamt niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Lediglich in den Monaten September und Oktober stiegen die Frachten aufgrund stärkerer Nachfrage nach Schiffsraum etwas an. Grund für diese Entwicklung war vor allem das durch die Konjunkturschwäche in Deutschland gesunkene Beförderungsaufkommen bei einigen Gütergruppen bei gleichzeitiger Schaffung von mehr Schiffsraum, insbesondere aus den Niederlanden.

Durch einen Anstieg der Anzahl an Talbeförderungen vom Main zu Häfen am Niederrhein sowie den ARA-Häfen und die dadurch hervorgerufene Schiffsraumknappheit wurde auf diesen Relationen zum Teil ein höheres Frachtniveau festgestellt.

Der Großteil der **Kontraktraten** in der **Trockengüterschifffahrt** für das Jahr 2002 hielt sich etwa auf Vorjahresniveau. Für Kohlebeförderungen von den ARA-Häfen nach Süddeutschland sind die Vertragsfrachten jedoch teilweise weiter gesunken. Beeinflusst wurde diese Entwicklung auch durch neue Ausschreibungen einiger Großverlader über das Internet.

Für das Jahr **2003** wurden viele Kontraktabschlüsse auf dem Frachtniveau des Jahres 2002 abgeschlossen; bei einigen Verträgen konnten leichte Frachterhöhungen durchgesetzt werden. Bei Kontraktraten für große Mengen an Importkohle ab den ARA-Häfen wurden dagegen zum Teil nochmals niedrigere Frachsentgelte als für das Jahr 2002 abgeschlossen.

Insgesamt befürchten die Unternehmen der deutschen Trockengüterschifffahrt für die Zukunft sinkende Frachten aufgrund der weiter steigenden Anzahl an Neubauten mit hohen Tragfähigkeiten. Insbesondere für Talfahrten ab dem Oberrhein ist für diese großen Schiffe keine ausreichend hohe Ladungsmenge vorhanden, um die zusätzliche Ladekapazität zu binden. Darüber hinaus sehen die deutschen Unternehmen mit Sorge der EU-Osterweiterung entgegen und dem damit einhergehenden zusätzlichen billigen Schiffsraum (inklusive des kostengünstigeren Fahrpersonals) auf deutschen Wasserstraßen aus Polen, Tschechien, Slowenien und Ungarn. Andererseits wird auch damit gerechnet, dass sich das Güteraufkommen für die Binnenschifffahrt aufgrund des zusätzlichen Warenaustausches mit diesen Ländern erhöhen wird.

Die Tagesfrachten in der **Tankschifffahrt** waren bei Beförderungen von **Mineralölprodukten** im 2. Halbjahr 2002 niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum, jedoch war das Frachtniveau nach Einschätzung vieler Unternehmen noch zufriedenstellend. Insbesondere in den letzten Monaten des Jahres 2002 konnten die sehr guten Frachten des Vorjahres lange nicht erreicht werden, da im Herbst 2001 die Frachten durch Sondereffekte besonders hoch waren.

Auch im Bereich der Tankschifffahrt befürchten die deutschen Unternehmen jedoch für das Jahr **2003** eine wachsende Laderaumüberkapazität und damit fallende Frachten. Eine große Anzahl zusätzlich auf den Markt kommender Doppelhüllen-Tankschiffe dürfte den Wettbewerb verschärfen, zumal die Unternehmen einen weiteren Aufkommensrückgang in den Bereichen Treibstoffe und Heizöl erwarten.

5.3 Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt

Von den Unternehmen der **Tankschifffahrt**, mit denen Marktgespräche geführt wurden, wurde die Ertragslage des Jahres 2002 insgesamt positiv beurteilt. Das Vorjahr war ein außergewöhnlich gutes Jahr für die Tankschifffahrt gewesen, so dass Beschäftigungslage und Frachtniveau zwar schwächer als im Vorjahr waren, jedoch immer noch mit zufriedenstellend bis gut bewertet wurden. Daher waren einige Unternehmen der Tankschifffahrt in der Lage und willens, in ihre Schiffe zu investieren. Dabei wurden zum Teil auch schon lange fällige Reparaturen erledigt, die wegen der bis Mitte des Jahres 2000 schlechten Ertragslage aufgeschoben worden waren.



In der **Trockengüterschifffahrt** ist die Situation der Unternehmen weiterhin sehr angespannt. Daher waren Investitionen, die den absolut notwendigen Reparaturaufwand überschreiten auch im Jahr 2002 nicht möglich.

In die Marktbeobachtung einbezogene Partikuliere haben erklärt, dass sie über keine finanziellen Rücklagen mehr verfügen und bei der derzeitigen Situation solche auch nicht erwirtschaften können. Aus diesem Grund müssen anfallende Reparaturen oftmals über Kredite finanziert werden, was aufgrund der allgemeinen Situation immer schwieriger wird. Daher geben viele Partikuliere an, dass finanzielle Probleme entstehen, wenn die notwendigen Reparaturen nicht über eine Versicherung abgedeckt sind.

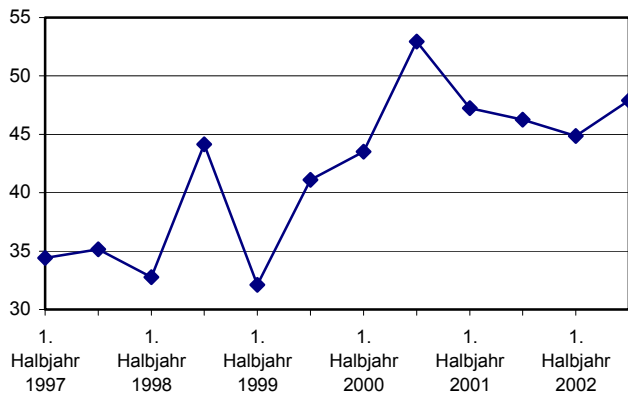
Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung wachsen zudem die Qualitätsansprüche der Verlager und der Befrachter im Hinblick auf die Binnenschiffsflotte. Die Altersstruktur der deutschen Binnenschiffsflotte entwickelt sich jedoch weiter ungünstig, da viele deutsche Partikuliere im Gegensatz zu ihren niederländischen Kollegen nicht in der Lage sind, in neue Schiffe zu investieren oder ihre alten Schiffe auf einem modernen technischen und qualitativen Stand zu halten. Hilfreich wäre hier eine Änderung des § 6b Einkommensteuergesetz, um Buchgewinne aus Schiffsverkäufen wieder steuerfrei reinvestieren zu können.

Für **2003** rechnen die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen der Trockengüterschifffahrt ebenfalls mit einem sehr schweren Jahr. Viele Unternehmen kündigten an, dass es im Jahr 2003 keine Lohnerhöhungen für das fahrende Personal geben werde. Die Mehrzahl der Partikuliere rechnet mit einer vergleichbaren bis schlechteren Beschäftigungs- und Frachtsituation bei weiter steigenden Kosten. Ein großes Problem sehen viele Partikuliere dabei in den nach wie vor ungleichen Wettbewerbsbedingungen im Vergleich zu den europäischen Nachbarn. In der Partikulierschifffahrt wird damit gerechnet, dass die Nettolöhne für das fahrende Personal unverändert bleiben.

Neben den Einschätzungen zur allgemeinen konjunkturellen Entwicklung befürchten viele Unternehmen einen sich noch verschärfenden Wettbewerb durch Neubauten. Deren Eigner sind aufgrund der besseren Finanzierungsmöglichkeiten hauptsächlich niederländische und einige belgische Unternehmen / Partikuliere. Es wird erwartet, dass nur wenige Schiffe auch nach Deutschland verkauft werden. Durch die Neubauten werden erhöhte Schiffsraumkapazitäten geschaffen, während gleichzeitig - insbesondere im Massengüterbereich - nicht mit Mengensteigerungen gerechnet wird. Zwar würden die neuen Schiffe aufgrund ihrer zumeist hohen Tragfähigkeiten und ihrer Abmessungen wahrscheinlich überwiegend auf der Rheinschiene eingesetzt, jedoch wird befürchtet, dass durch die Neubauten vom Rhein verdrängte kleinere Einheiten dann auf die Nebenflüsse ausweichen und dort den Wettbewerb und somit den Druck auf die Frachten erhöhen könnten. Aus einer Umfrage der Marktbeobachtung bei Partikulieren wird ersichtlich, dass bereits heute eine Reihe von Partikulieren - aufgrund der schlechten Frachtenlage auf dem Rhein für ihre 1.400 - 1.500 t - Schiffe - auf Nebenwasserstraßen ausweicht.

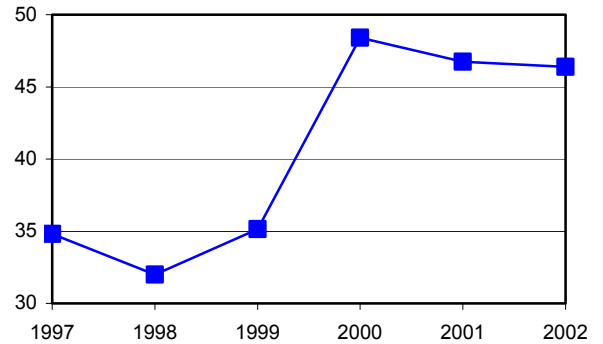
Die Gasölpreise, die einen bedeutenden Kostenblock in der Binnenschifffahrt darstellen, stiegen im 2. Halbjahr 2002 gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 wieder an, lagen im Jahresdurchschnitt jedoch unter dem Preisniveau des Jahres 2001. Im 1. Quartal 2003 sind die Gasölkosten trotz fünfter Stufe der Öko-Steuer und des Irak-Kriegs gegenüber dem 4. Quartal 2002 gefallen.

Schaubild 12: Durchschnittliche Gasölpreis-Entwicklung in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich



Quelle: BDB und Bunkerbetriebe

Schaubild 13: Durchschnittliche Gasölpreis-Entwicklung in Euro pro 100 l im Jahresvergleich



5.4 Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Binnenschiffsgüterverkehr

Der **Schiffsbestand der deutschen Frachtflotte** (ohne Trägerschiffsleichter) hat sich auch im Jahr 2002 leicht weiter reduziert. Waren zum Stichtag 31.12.2001 noch 2.382 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,62 Mio. t auf den Wasserstraßen im Einsatz, so waren es zum 31.12.2002 nur noch 2.352 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,61 Mio. t. Dies entspricht einer Abnahme um 1,3 % an Schiffseinheiten und einem Rückgang der Tragfähigkeit um etwa 0,3 % der Tonnage. Dabei standen 100 Abgängen bei der Frachtflotte (darunter 46 Abwrackungen und 39 Verkäufe und Abgänge ins Ausland) 70 Zugänge an Schiffseinheiten gegenüber. Bei den Zugängen handelte es sich in 6 Fällen um Neubauten (3 Gütermotorschiffe, 2 Tankmotorschiffe und 1 Güterschubleichter) und in 54 Fällen um Ankäufe und Zugänge aus dem Ausland (6 Gütermotorschiffe, 15 Tankmotorschiffe, 30 Güterschubleichter, 1 Güterschleppkahn und 2 Tankschubleichter).

Bei den Gütermotorschiffen ist sowohl die Anzahl der Schiffseinheiten als auch die Gesamttragfähigkeit weiterhin rückläufig, während bei den Tankmotorschiffen die Anzahl der Schiffseinheiten und die Gesamttragfähigkeit wieder zugenommen haben.

Die durchschnittliche Tonnage der abgewrackten und verkauften Schiffe ist sowohl in der Gütermotorschiffahrt als auch in der Tankschiffahrt niedriger als die Durchschnittstonnage der Neubauten und Ankäufe, d. h. es werden tendenziell kleinere Schiffe abgewrackt oder verkauft und größere Schiffe gebaut oder gekauft.

Tabelle 9: Durchschnittstonnage von Schiffszugängen und -abgängen im Jahr 2002 in t

Jahr 2002	Durchschnittstonnage der Gütermotorschiffe (GMS) und Tankmotorschiffe (TMS) in t			
	Neubauten	Abwrackungen	Zugänge aus dem Ausland	Abgänge in das Ausland
Gesamt	2.299	1.136	1.775	1.383
GMS	2.573	960	1.546	1.446
TMS	1.888	1.312	1.867	1.153

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Südwest

5.5 Verkehrsverlagerungen auf den Kombinierten Verkehr Straße - Wasserstraße

In Marktgesprächen mit Unternehmen der Binnenschifffahrt, mit Betreibern von Containerterminals sowie mit Vertretern von Hafenverwaltungen wurde - anlässlich der Einführung der Lkw-Maut zum 31. August 2003 - auch über mögliche Verlagerungspotentiale auf die Wasserstraße gesprochen. Dabei wurden sehr unterschiedliche Einschätzungen geäußert. Einige Unternehmen schätzen die Möglichkeiten einer Verlagerung auf das Binnenschiff als gering ein. Teilweise werden bei Einbindung des Binnenschiffs in die Transportkette die Kosten für den erforderlichen zusätzlichen Umschlag als hinderlich gesehen, da hierdurch die Gesamtkosten höher liegen können als die Kosten des reinen Straßentransports einschließlich der streckenbezogenen Maut. Hinzu kommt in vielen Fällen der Faktor Zeit, der für den Straßentransport spricht. Andere Unternehmen halten Verkehrsverlagerungen grundsätzlich für möglich oder wahrscheinlich, sofern dies - von den Wasserstraßenverbindungen und von der Kostenseite aus - sinnvoll erscheint. Der Nachteil einer zeitlich längeren Beförderungsdauer bei Einsatz des Binnenschiffs könne sogar in einigen Fällen zum Vorteil für die Wasserstraße werden, wenn das Binnenschiff als „schwimmendes Lager“ benutzt werde.

Vertreter von „Schnittstellen des Verkehrs“ waren bezüglich der Größenordnung zukünftiger Verlagerungspotentiale auf die Wasserstraße optimistischer als die Binnenschifffahrtsunternehmen.

Es werden bereits heute Gesamtkonzepte für den kombinierten Verkehr mit Beteiligung des Binnenschiffs bis hin zu Beförderungen „From Road to Sea“ angeboten und durchgeführt und es sind auch positive Resonanzen für Umstellungen auf kombinierte Verkehre festzustellen.

Besonders geeignet für Verkehrsverlagerungen vom reinen Straßentransport zum kombinierten Verkehr Wasserstraße - Straße sind nach Einschätzung vieler in die Marktbeobachtung einbezogener Unternehmen die **Containertransporte**. Hier seien Verlagerungen auch schon im mittleren Entfernungsbereich möglich. Entscheidend sind auch hier ein reibungsloser Beförderungsablauf, eine optimale und rechtzeitige Disposition und nicht zuletzt die anfallenden Gesamtkosten im Vergleich zum reinen Straßentransport.

Aus Marktgesprächen wurde ersichtlich, dass in vielen Bereichen - nicht nur aufgrund der bevorstehenden Lkw-Maut - Bemühungen unternommen werden, Güter mit anderen Verkehrsträgern zu befördern.

So wurden z. B. Container mit Produkten aus Süddeutschland, die in früheren Zeiten im reinen Straßentransport nach Portugal und Spanien befördert wurden, jetzt in zunehmendem Maße im kombinierten Verkehr unter Beteiligung der Verkehrsträger Straße (vom Verloader bis zu einem Containerterminal am Rhein), Binnenwasserstraße (bis Rotterdam) und Seestraße (bis Endhafen) mit weiterem Nachlauf auf der Straße befördert. Auf diese Weise werden zurzeit ca. 2.000 Lkw-Beförderungen pro Jahr vermieden. Neben ökologischen Aspekten hat der Auftraggeber in diesem Fall den Vorteil eines kontinuierlich einheitlichen Beförderungsentgeltes für das ganze Jahr, während bei reinen Straßenbeförderungen erhebliche saisonal bedingte Schwankungen bestanden. Über das Gesamtjahr gerechnet konnte der Auftraggeber sogar einen Kostenvorteil gegenüber dem reinen Straßentransport realisieren.



Des Weiteren ist für 2003 ein neuer Containerliniendienst von bzw. zu den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen geplant. Dabei soll über die Beförderungskette Binnenschiff - Bahn - Binnenschiff eine ökologische Verbindung von der Nordsee bis Ungarn hergestellt werden. Der Einsatz der Bahn im „mittleren Streckenabschnitt“ wirkt sich hier positiv auf die Beförderungsdauer aus. So ist eine Gesamtlaufzeit vom Seehafen Rotterdam bis zum Hafen Budapest von sieben Tagen zu realisieren. Dieser kombinierte Liniendienst versteht sich als Alternative zu den Hinterlandverkehren der deutschen Seehäfen.



**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: bagpress@bag.bund.de

Stand: Juni 2003