



**BUNDESAMT  
FÜR  
GÜTERVERKEHR**



**Marktbeobachtung  
Güterverkehr**

***Bericht Herbst 2001***



## Inhaltsverzeichnis

Seite

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtentwicklung des Güterverkehrs</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr</b> .....	<b>5</b>
3.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur .....	5
3.1.1	Güterverkehr mit deutschen Fahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich .....	7
3.1.2	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen .....	8
3.2	Entwicklung der Beförderungsentgelte .....	8
3.3	Entwicklung der Kosten und Investitionen .....	10
3.3.1	Entwicklung der Kosten .....	10
3.3.2	Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten .....	11
3.3.3	Entwicklung der Investitionen .....	11
3.4	Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen .....	12
3.5	Unternehmensinsolvenzen .....	14
<b>4</b>	<b>Binnenschiffsgüterverkehr</b> .....	<b>15</b>
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur .....	15
4.2	Entwicklung der Beförderungsentgelte .....	20
4.3	Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt .....	21
4.4	Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Binnenschiffsgüterverkehr .....	22
<b>5</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr</b> .....	<b>25</b>
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur .....	25
5.2	Kombinierter Verkehr Schiene - Straße .....	28
<b>6</b>	<b>Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und ost-europäischen Staaten (MOE-Staaten)</b> .....	<b>28</b>
6.1	Gesamter Wechselverkehr zwischen Deutschland und den MOE-Staaten .....	28
6.2	Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern .....	30
6.3	Signifikante Veränderungen des Güterverkehrs zwischen Deutschland und einzelnen MOE-Staaten .....	32



## 1 Zusammenfassung

Im 1. Halbjahr 2001 kam es gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Güterverkehr zu einer unterschiedlichen Entwicklung bei der Beförderungsleistung im Vergleich zur beförderten Gütermenge. Die Beförderungsleistung hat insgesamt durch die wachsende Arbeitsteilung und den zunehmenden Warenaustausch innerhalb Europas um 2,3 % zugenommen. Damit setzt sich der Trend einer überdurchschnittlichen Zunahme von Beförderungen über große Entfernungen fort. Die Zunahme ergibt sich vor allem aus den weiter anwachsenden Beförderungsleistungen des Straßengüterverkehrs - einschließlich des grenzüberschreitenden Verkehrs - und aus der Zunahme der grenzüberschreitenden Beförderungen der Eisenbahnen.

Bei der beförderten Gütermenge wurde der Rückgang in Höhe von 2,3 % im Vergleich zum 1. Halbjahr des Vorjahres überwiegend durch die deutlich geringere Nachfrage bei Güterbeförderungen für die Bauwirtschaft – mit einem hohen Aufkommensanteil am gesamten Gütertransport - verursacht.

Bei der Betrachtung des **Straßengüterverkehrsaufkommens** im 1. Halbjahr 2001 zeigen sich erhebliche Unterschiede in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung zwischen West- und Ostdeutschland. So verringerte sich das Beförderungsaufkommen des Straßengüterverkehrs in Ostdeutschland (einschl. Berlin) um über 10 %, während sich das Güteraufkommen in Westdeutschland gegenüber dem Vorjahr kaum veränderte. Die jedoch gleichzeitig wachsende Beförderungsleistung beim Straßengüterverkehr in Ostdeutschland dürfte vor allem auf die Annäherung der Markt- und Kundenbeziehungen bei den ost- und westdeutschen Transportunternehmen zurückzuführen sein.

Das Aufkommen des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen ist - nach deutlichen Zuwächsen in den Vorjahren - im 1. Halbjahr 2001 erneut um über 15 % gestiegen. Jedoch ist dabei zu berücksichtigen, dass lediglich ein Anteil von ca. 25 % der gesamten grenzüberschreitenden Beförderungen von deutschen Transportunternehmen durchgeführt werden. Damit kommt das überdurchschnittliche Wachstum in diesem Marktsegment vor allem ausländischen Transportunternehmen zugute.

Die wirtschaftliche Lage des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes ist weiterhin angespannt. Nach internen Schätzungen des Bundesamtes entspricht der Aufkommensrückgang der Bauwirtschaft dem jährlichen Leistungsvermögen von 800 – 1.000 mittelständischen Transportunternehmen. Dieses fehlende Güteraufkommen konnten die Unternehmen durch andere Beförderungsleistungen nicht kompensieren.

Unter den verschärften Wettbewerbsbedingungen war es den Transportunternehmen nur teilweise möglich, eingetretene Kostenerhöhungen an die Auftraggeber weiterzugeben. Der Wettbewerbs- und Preisdruck ließ Preiserhöhungen in voller Höhe der Kostensteigerungen nur in Ausnahmefällen zu. Kennzeichnend für die schwierige wirtschaftliche Lage ist auch die hohe Zunahme bei Unternehmensinsolvenzen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Auf die Insolvenzentwicklung wird im Bericht gesondert eingegangen.



Beim **Binnenschiffsgüterverkehr** ist ein Rückgang um 3,1 % bei der Beförderungsleistung bei fast unveränderter Beförderungsmenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2000 zu verzeichnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr einen überdurchschnittlichen Leistungszuwachs erreichen konnte. Beachtlich haben vor allem im 1. Halbjahr 2001 die Mineralöl- und Containerbeförderungen durch diesen Verkehrsträger zugenommen. Der Anteil der deutschen Flotte am gesamten Beförderungsaufkommen verringerte sich dabei jedoch gegenüber dem Vorjahreshalbjahr weiter und beträgt noch 36,7 %. Diese Entwicklung ist auch im Zusammenhang mit der Abnahme der Schiffseinheiten um 8,4 % und der Gesamttragfähigkeit der Schiffe um 3,8 % im vergangenen Jahr zu sehen.

Die Ertragslage - besonders bei der deutschen Trockengüterschifffahrt - lässt kaum größere Investitionen zur Modernisierung der Schiffseinheiten zu. Daher ziehen deutsche Partikuliere vermehrt in Erwägung, bei weiter verschlechterter Einkommenssituation ihr Unternehmen aufzugeben.

Im **Eisenbahngüterverkehr** gab es nur geringfügige Veränderungen bei der Transportleistung und der beförderten Gütermenge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Ein geringeres Beförderungsaufkommen war vor allem im Binnenverkehr bei festen Brennstoffen, Erzen und Metallabfällen und Landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu verzeichnen. Dagegen hat der grenzüberschreitende Verkehr und der Durchgangsverkehr weiter zugenommen. Somit erreichte der Anteil der Transportleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs und Durchgangsverkehrs bereits 55 % an der gesamten Transportleistung der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.

Beim **kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße** setzte sich der Zuwachs bei der Anzahl der Sendungsbeförderungen im internationalen und nationalen Verkehr - wie bereits im Vorjahr - weiter fort. Auf Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage wurden dabei zweistellige Zuwachsraten erreicht. Der Leistungszuwachs des kombinierten Verkehrs fällt im Vergleich zum Eisenbahngüterverkehr insgesamt höher aus.

Darüber hinaus wird die Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und den MOE-Staaten dargestellt.



## 2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Im 1. Halbjahr 2001 kam es gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr zu einer unterschiedlichen Entwicklung bei den Beförderungsleistungen und den Beförderungsmengen.

Während sich die Beförderungsleistung bei unterschiedlicher Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger insgesamt um 2,3 % erhöhte, gingen die Beförderungsmengen um 2,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück.

Die Zunahme der Transportleistung insgesamt ist vorrangig auf die wachsende Arbeitsteilung der Industrie- und Handelsunternehmen und den damit verbundenen Warenaustausch innerhalb Europas zurückzuführen.

Demgegenüber wurde der Rückgang der Beförderungsmengen nahezu ausschließlich durch die deutlich geringere Nachfrage der Bauwirtschaft - mit einem hohen Aufkommensanteil am gesamten Gütertransport - verursacht.

Bei der Betrachtung der Aufkommensentwicklung im 1. Halbjahr 2001 zeigen sich deutliche Unterschiede in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung zwischen West- und Ostdeutschland. Das Güteraufkommen in Ostdeutschland (einschl. Berlin) verringerte sich um über 10 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, während sich das Güteraufkommen in Westdeutschland gegenüber dem Vorjahreszeitraum kaum veränderte.

Gleichzeitig zeigte sich jedoch eine wachsende Beförderungsleistung des Straßengüterverkehrs in Ostdeutschland im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass sich die Markt- und Kundenbeziehungen der ost- und westdeutschen Transportunternehmen immer mehr angenähert haben.

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 wie folgt dar:

- Im **Straßengüterverkehr** verringerte sich **im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Fahrzeugen** die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 um 2,5 % auf 1,36 Mrd. t. Demgegenüber stieg die Beförderungsleistung aufgrund des Wachstums im Fernbereich um 4,2 % auf 127,7 Mrd. tkm an.

Die Entwicklung war vor allem geprägt von deutlichen Leistungszuwächsen in den oberen Entfernungsbereichen im Binnenverkehr sowie von einem überdurchschnittlichen Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr. Demgegenüber kam es in den unteren Entfernungsbereichen aufgrund der geringeren Nachfrage der Bauwirtschaft zu einem weiteren Rückgang der beförderten Gütermenge. Damit setzte sich die unterschiedliche Entwicklung in den einzelnen Entfernungsbereichen, wie bereits in den vergangenen Jahren, im 1. Halbjahr 2001 weiter fort.



- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** wurde im 1. Halbjahr 2001 bei einer Beförderungsmenge von 118,1 Mio. t ein leichter Aufkommensrückgang um 0,9 % (1,1 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnet. Die Beförderungsleistung sank dabei um 3,1 % (- 1 Mrd. tkm) auf 32,1 Mrd. tkm.

Während im grenzüberschreitenden Verkehr die Beförderungsmenge etwa gleich blieb und beim Durchgangsverkehr ein Zuwachs um fast 10 % erreicht wurde, waren die Beförderungsmengen im Binnenverkehr um rund 7 % rückläufig.

Bei der Beurteilung dieser Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass die Binnenschiffahrt im vergangenen Jahr die größte Beförderungsmenge seit 1991 erreichte. Nachteilig auf die Mengenentwicklung wirkten sich darüber hinaus Beförderungsausfälle durch Hochwasser in einigen Fahrgebieten im Frühjahr 2001 aus.

- Im **Eisenbahngüterverkehr** verringerte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 um 0,7 % (- 1 Mio. t) auf insgesamt 145,3 Mio. t. Damit setzte sich der Mengenzuwachs des Vorjahres bisher nicht weiter fort.

Durch die Zunahme der Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit höheren Versandweiten im Vergleich zum Binnenverkehr stieg die Transportleistung im gleichen Zeitraum um 0,5 % auf 37,7 Mrd. tkm.

Der Güterversand der Eisenbahnen in das Ausland stieg um 1,9 %; der Güterempfang aus dem Ausland nahm im gleichen Zeitraum um 1,8 % zu. Der Durchgangsverkehr der Eisenbahnen in Höhe von 5,3 Mio. t nahm um 3,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu.

**Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern / Verkehrsarten**  
Veränderungen im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000

Verkehrsträger / Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1)</sup>		
	1. Hj. 00	1. Hj. 01	1. Hj. 01 ggü.	1. Hj. 00	1. Hj. 01	1. Hj. 01 ggü.
	in Mio. t		1. Hj. 00 in % <sup>2)</sup>	in Mrd. tkm		1. Hj. 00 in % <sup>2)</sup>
<b>Eisenbahnen <sup>3)</sup></b>	<b>146,3</b>	<b>145,3</b>	<b>- 0,7</b>	<b>37,5</b>	<b>37,7</b>	<b>0,5</b>
<b>Binnenschiff</b>	<b>119,2</b>	<b>118,1</b>	<b>- 0,9</b>	<b>33,1</b>	<b>32,1</b>	<b>- 3,1</b>
<b>Straßengüterverkehr</b>						
<b>deutscher Unternehmen <sup>4)</sup></b>	<b>1.400,3</b>	<b>1.364,9</b>	<b>- 2,5</b>	<b>122,5</b>	<b>127,7</b>	<b>4,2</b>
- Gewerblicher Verkehr	724,5	713,2	- 1,6	87,0	91,9	5,6
- Werkverkehr	675,8	651,7	- 3,6	35,5	35,8	0,7
- Verkehr im Nahbereich <sup>5)</sup>	877,0	820,5	- 6,4	13,6	13,3	- 2,6
- Verkehr im Regionalbereich <sup>5)</sup>	265,2	267,9	1,0	23,6	24,0	1,5
- Verkehr im Fernbereich <sup>5)</sup>	258,1	276,5	7,1	85,3	90,4	6,0
<b>Gesamter Güterverkehr</b>	<b>1.665,8</b>	<b>1.628,3</b>	<b>- 2,3</b>	<b>193,1</b>	<b>197,5</b>	<b>2,3</b>

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

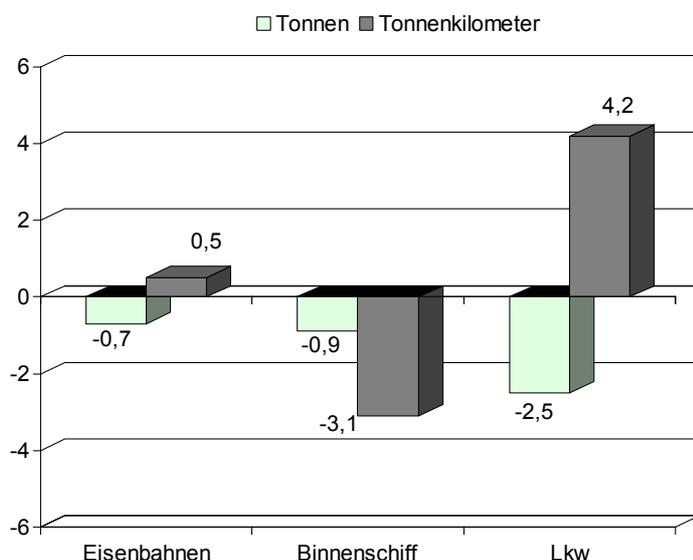
3) Ohne Express- und Stückgutverkehr sowie ohne Dienstgut- und Militärverkehr.

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage

5) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen

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

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



Quelle: BAG

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im **Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen** (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr) vollzog sich – wie bereits in den vergangenen Jahren - im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 in den einzelnen Verkehrsbereichen eine unterschiedliche Entwicklung.

Die Mengen und Leistungen im Fernbereich (151 km und mehr) übertrafen das bereits hohe Vorjahresniveau um 7,1 % bzw. um 6,0 % und stiegen im Regionalbereich (51 - 150 km) um 1,0 % bzw. um 1,5 %.

Demgegenüber kam es im Nahbereich (bis zu 50 km) zu einem deutlichen Rückgang in Höhe von 6,4 % bzw. 2,6 %.

Bei den Beförderungen innerhalb der jeweiligen Entfernungsbereiche handelt es sich um Teilmärkte, die seit Jahren von einem unterschiedlichen Konjunkturverlauf geprägt sind.

- Die erheblichen Mengenrückgänge im Nahbereich sind auf die anhaltende Krise in der Bauwirtschaft zurückzuführen. Hierbei ist die große Bedeutung dieses Wirtschaftsbereichs für den gesamten Straßengüterverkehr zu beachten, da rund 70 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen entfallen.



- Aufgrund der Entwicklung hin zu Transporten über größere Entfernungen durch den wachsenden Warenaustausch sowie durch die rege Exporttätigkeit erfahren die im Fernbereich des Binnenverkehrs und im grenzüberschreitenden Verkehr durchgeführten Beförderungen deutliche Zuwächse. Durch die hohe Transportweite entfallen über 70 % der Beförderungsleistungen des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich, während nur etwa 20 % der gesamten Beförderungsmenge des Straßengüterverkehrs in diesem Marktsegment transportiert wird.

Im Straßengüterverkehr insgesamt zeigte sich der höchste Aufkommenszuwachs im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 bei der Güterabteilung **Andere Nahrungs- und Futtermittel** (+ 10,6 Mio. t = 7,8 %), gefolgt von den Gewerblichen Fertigwaren (+ 8,6 Mio. t = 4,4 %).

Hohe Verluste verzeichneten wie bereits in den Vorjahren die aufkommensstarken Güterarten **Steine und Erden** (- 44,3 Mio. t = - 6,2 %) sowie die **Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse** (- 9,5 Mio. t = - 11,3 %).

Wie bereits im Gesamtjahr 2000 kam es auch im 1. Halbjahr 2001 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2000 zu deutlichen Mengenverlusten im Werkverkehr in Höhe von 3,6 %, die ihre Ursache insbesondere in Aufkommensrückgängen im Nahbereich haben.

Aufgrund höherer Anteile des gewerblichen Verkehrs im Fernbereich fielen die Mengenrückgänge hier mit 1,6 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringer aus.

Die Situation des Straßengüterverkehrs in **Ostdeutschland** wurde – wie bereits im Gesamtjahr 2000 – von einem zweistelligen Rückgang beim Beförderungsaufkommen geprägt. Dies ist vor allem auf den überdurchschnittlichen Rückgang der Baustoffbeförderungen zurückzuführen. Speziell diese Beförderungen erlangten beim Ausbau der Infrastruktur in Ostdeutschland im Rahmen der Wiedervereinigung Deutschlands einen überproportional hohen Anteil.

Bemerkenswert ist jedoch, dass bei dem eingetretenen Rückgang der Beförderungsmenge ein Zuwachs bei der Beförderungsleistung in Ostdeutschland gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu verzeichnen ist. Dieser Zuwachs ergibt sich vor allem aus der Zunahme des Wechselverkehrs zwischen West- und Ostdeutschland. Dies ist Ausdruck der wachsenden wirtschaftlichen Verflechtung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

So nahm die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs im 1. Halbjahr 2001 beim Versand von Ost- nach Westdeutschland um 9,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich die Verkehrsleistung von West- nach Ostdeutschland um 6,9 %. Damit bestätigen sich auch die Erkenntnisse aus der Marktbeobachtung, wonach eine beachtliche Anzahl von neu eingerichteten Logistikzentren in Ostdeutschland inzwischen Sammel- und Verteilerverkehre innerhalb Deutschlands, aber auch mit europäischer Ausrichtung, organisiert.



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

- Das Aufkommen im **Nahbereich** bis zu 50 km (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) des Straßengüterverkehrs ist im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 um 6,4 % auf 820,5 Mio. t zurückgegangen. Die Beförderungsleistung verringerte sich dagegen nur um 2,6 % auf 13,3 Mrd. tkm.

Die rückläufige Aufkommens- und Leistungsentwicklung im Nahbereich ist wie bereits in den Vorjahren auf den starken Rückgang bei der Beförderung von Massengütern im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen. So verringerte sich das Aufkommen in der Güterabteilung Steine und Erden, einschl. Baustoffe um nahezu 39 Mio. t. Der Werkverkehr ist von diesem Mengenrückgang mit einem Anteil von 68 % am gesamten Aufkommensverlust besonders stark betroffen.

Darüber hinaus waren im Nahbereich auch hohe Einbußen bei Beförderungen von Landwirtschaftlichen Erzeugnissen (- 6,0 Mio. t) sowie bei Chemischen Erzeugnissen (- 8,6 Mio. t) zu verzeichnen.

- Im **Regionalbereich** von 51 - 150 km (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 zu einem leichten Wachstum. Während die beförderte Gütermenge um 1,0 % auf 267,9 Mio. t zunahm, erhöhte sich die Beförderungsleistung um 1,5 % auf 24 Mrd. tkm.

Der Mengenzuwachs ist vor allem auf vermehrte Beförderungen von Nahrungs- und Futtermitteln, Erdöl- und Mineralölerzeugnissen sowie Chemischen Erzeugnissen zurückzuführen. Dies gilt sowohl für den gewerblichen Verkehr als auch für den Werkverkehr.

- Ein erhebliches Wachstum im Straßengüterverkehr verzeichnet seit mehreren Jahren der **Fernbereich** von 151 km und mehr (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr). Die Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen nach bereits starken Zuwächsen in den vergangenen Jahren im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 erneut deutlich an. Die Gütermenge erhöhte sich um 7,1 % auf 276,5 Mio. t. Der Zuwachs der Beförderungsleistung betrug 6,0 %. Sie liegt damit bei 90,4 Mrd. tkm.

Im Fernbereich kam es im gewerblichen Verkehr zu einem Mengenzuwachs um 8,5 % (= 16,7 Mio. t). Im Werkverkehr betrug der Zuwachs 2,7 % (= 1,7 Mio. t).

Die Zunahme des gewerblichen Verkehrs ist vor allem auf Zuwächse bei den aufkommensstarken Gewerblichen Fertigwaren (+ 10,4 Mio. t), den Anderen Nahrungs- und Futtermitteln (+ 3,3 Mio. t) sowie den Chemischen Erzeugnissen (+ 2,5 Mio. t) zurückzuführen.

Durch hohe Transportweiten entfielen über 70 % der Beförderungsleistung des Straßengüterverkehrs auf den Fernbereich, wogegen der Anteil des Fernverkehrs an der gesamten Beförderungsleistung nur 20 % betrug.



### 3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Das Güteraufkommen des grenzüberschreitenden Verkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen ist nach den bereits deutlichen Mengenzuwächsen in den Vorjahren im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 erneut deutlich gestiegen. Das Aufkommen erhöhte sich um 15,3 % auf 55,3 Mio. t, während die Beförderungsleistung (Inland) um 8,9 % auf 13,6 Mrd. tkm zunahm.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der grenzüberschreitende Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen lediglich einen Anteil von 25 % am gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr erreichte.

Damit kommt das überdurchschnittliche Wachstum in diesem Marktsegment des Güterverkehrs vor allem den ausländischen Transportunternehmen zugute.

### 3.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

In den ersten Monaten des Jahres 2001 konnte von den Unternehmen, mit denen Marktgespräche geführt wurden, über die Hälfte Entgelterhöhungen durchsetzen. Es handelte sich hierbei jedoch zu einem großen Anteil um Unternehmen, die aufgrund zuvor getroffener vertraglicher Preisbindungen im Herbst 2000 keine Entgelterhöhungen erreichen konnten; deshalb war es diesen Unternehmen erst Anfang des Jahres 2001 möglich, höhere Entgelte auszuhandeln.

Vor allem größere Auftraggeber haben oftmals Entgelterhöhungen nur in Form von Treibstoffzuschlägen gewährt, mit der Option, diese bei sinkenden Kraftstoffpreisen wieder zu kürzen. Da sich die Kraftstoffkosten im Jahr 2001 bislang auf hohem Niveau stabilisiert haben, wurde von Seiten der Auftraggeber jedoch kaum um eine Streichung der Treibstoffzuschläge nachgesucht.

Unternehmen, die bereits zur Jahreswende 2000 / 2001 eine Entgelterhöhung - allerdings unterhalb ihrer Kostensteigerung - erreicht hatten, konnten aufgrund der gedämpften Konjunkturerwartungen in den meisten Branchen und der Stabilisierung der Kraftstoffpreise bis zum Herbst 2001 kaum erneute Entgelterhöhungen durchsetzen.

Besonders geringen Spielraum für Entgelterhöhungen ließ die sich weiter verschlechternde Situation in der Bauwirtschaft, insbesondere im Bereich des Hochbaus. Oftmals wurden sogar Preiszugeständnisse von Seiten des Auftraggebers - mit Hinweis auf die schlechte Wirtschaftslage des Unternehmens und den großen Laderaumüberhang auf dem Kippermarkt - gefordert.

Auch im Lebensmittelbereich konnten bisher kaum Entgelterhöhungen durchgesetzt werden. Der Aufkommensrückgang bei Kühlwagenspediteuren, die überwiegend Fleisch- und Wurstwaren befördern, ist weiterhin deutlich zu spüren. Einige Unternehmen aus diesem Bereich sind, um ihre Fahrzeuge besser auszulasten, mit niedrigen Angeboten an Verlader herantreten, um Beförderungsaufträge für solche



Lebensmittel zu erhalten, die bislang von anderen Transportunternehmen ohne Kühlfahrzeuge befördert wurden.

Auf die Höhe der Beförderungsentgelte wirkte sich der weiter vorhandene Trend aus, dass Verlader ihre Auftragspakete für Transportleistungen bündeln und Spediteure beauftragen oder die Anzahl der Spediteure reduzieren. Dadurch werden immer größere Pakete mit immer höheren Entgeltnachlässen vergeben. Vorher für den Auftraggeber direkt tätige kleinere und mittelständische Transportunternehmen oder Spediteure kommen aufgrund des vom Verlader nun geforderten größeren Fuhrparks oftmals nicht mehr als direkte Vertragspartner in Frage. Häufig führen diese Unternehmen dann die gleichen Beförderungen im Auftrag der jetzigen Vertragspartner – meist große Speditionen – zu niedrigeren Entgelten durch.

Ein wachsender Anteil der in die Marktgespräche einbezogenen Fernverkehrsunternehmen erklärte, dass aufgrund der schlechten Ertragslage unrentable Aufträge konsequent abgelehnt würden. Einige Unternehmen haben sich auch von größeren Kunden getrennt, wenn eine kostendeckende Transportdurchführung nicht gegeben war.

In diesem Zusammenhang wurde in den letzten Monaten vermehrt beobachtet, dass Kunden, die zunächst nicht bereit waren, höhere Beförderungsentgelte zu akzeptieren und deshalb an günstigere Mitbewerber verloren gingen, aufgrund mangelnder Transportqualität wieder zum ursprünglichen Transportunternehmen zurückkehrten und nun bereit sind, höhere Beförderungsentgelte zu zahlen.

Im **grenzüberschreitenden Güterverkehr** wurden im Zeitraum Januar bis September 2001 ebenfalls häufiger höhere Beförderungsentgelte gezahlt als im entsprechenden Vorjahreszeitraum, jedoch in etwas geringerem Umfang als im nationalen Straßengüterverkehr.

Schwierigkeiten bereitet vielen im Schweiztransit tätigen Transportunternehmen die notwendige Erhöhung der Beförderungsentgelte aufgrund der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Anfang des Jahres 2001. Ihre Auftraggeber weigern sich teilweise, die Kosten für die LSVA zu übernehmen, so dass die Transportunternehmen diese zusätzlichen Kosten nicht kompensieren können und somit entweder eine Verschlechterung ihrer Ertragslage hinnehmen oder aber das Vertragsverhältnis beenden.



### 3.3 Entwicklung der Kosten und Investitionen

#### 3.3.1 Entwicklung der Kosten

Bei fast allen in die Marktgespräche einbezogenen Unternehmen sind im 1. Halbjahr 2001 die Kosten - insbesondere die **Kraftstoffkosten** - gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen. Dabei haben sich die Kraftstoffpreise im bisherigen Verlauf des Jahres 2001 unterhalb der Höchststände des 4. Quartals 2000 auf hohem Niveau stabilisiert. Viele Transporteure haben ihren Kraftstoffverbrauch durch weitgehende Ausschöpfung ihrer technischen Einsparpotenziale sowie durch vielfältige Maßnahmen zum effizienteren Einsatz des Fuhrparks auf ihr unternehmensspezifisches Minimum reduziert. Dennoch reichten diese Maßnahmen nicht aus, um die Kraftstoffkostensteigerungen vollständig zu kompensieren. Unter Beibehaltung des Ladungsaufkommens und des dafür erforderlichen Fuhrparks lassen sich die Kraftstoffkosten kaum noch senken. So verstärkt sich nunmehr insbesondere bei kleineren und mittelständischen Transportunternehmen die Tendenz, Laderaum - der trotz aller kostensenkenden Maßnahmen aufgrund unzureichender Beförderungsentgelte derzeit nicht kostendeckend einsetzbar ist - abzubauen oder zumindest vorübergehend stillzulegen. Ein Verlust der entsprechenden Beförderungsaufträge wird dabei bewusst in Kauf genommen.

Im Ladungsverkehr wird vorrangig durch die gezielte Akquisition von Rückladungen eine weitere Kompensation der Kraftstoffkosten angestrebt. Im Sammelgutverkehr gestaltet sich die Optimierung sowohl der Güterströme als auch der Kunden- und Sendungsstrukturen sehr komplex und ist zudem einem ständigen Anpassungsprozess unterworfen.

Bei einem beachtlichen Teil der in die Marktgespräche einbezogenen Unternehmen sind auch die **Lohnkosten** gestiegen. Ursächlich dafür war neben der Einstellung zusätzlichen Fahrpersonals aufgrund von Fuhrparkerweiterungen auch der Ersatz ausscheidender Kraftfahrer. Dabei haben besonders im grenzüberschreitenden Verkehr und im Fernverkehr engagierte Transportunternehmen arbeitszeit- und einsatzbedingt große Probleme, ihren Fahrpersonalbedarf zu decken. In Folge des anhaltenden Mangels an qualifiziertem, zuverlässigem Fahrpersonal werden mitunter Fahrzeuge für längere Zeit stillgelegt; vereinzelt kam es bereits zur gezielten Abwerbung von Fahrern durch konkurrierende Transportunternehmen. Dies führt in diesem Bereich tendenziell zu steigenden Fahrerlöhnen.

Auch die **Reparaturkosten** sind bei einem Teil der Unternehmen gestiegen. Ferner nimmt die Anzahl der Unternehmen zu, die auf gestiegene **Autobahn- / Straßenbenutzungsgebühren / Maut** - insbesondere aufgrund der LSVA im Schweizverkehr - sowie auf erhöhte Gebühren der öffentlichen Verwaltung hinweisen. Es wächst auch der Anteil der Unternehmen, bei denen sich die Kosten durch **unentgeltliche Neben- und Serviceleistungen** erhöht haben. Hier zeigt sich, dass einige Auftraggeber gewährte Entgelterhöhungen teilweise über die Vereinbarung zusätzlicher Neben- und Serviceleistungen der Transportunternehmen kompensiert haben. Manche Transportunternehmen haben dies zum Zwecke der Kundenbindung - zumindest vorübergehend - in Kauf genommen.

Dass Unternehmen ihre Gesamtkosten senken konnten, blieb auf wenige Ausnahmefälle beschränkt.



### 3.3.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

Das **Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten** hat sich auch im 1. Halbjahr 2001 bei einem großen Teil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum **verschlechtert**. Überwiegend wird dies auf die vorstehend genannten Kostensteigerungen bei entweder gleichgebliebenen Entgelten oder deutlich geringeren Entgelterhöhungen zurückgeführt. Dies konnte der überwiegende Teil der Unternehmen auch durch unternehmensspezifische Rationalisierungs- und Optimierungsmaßnahmen nicht mehr ausgleichen. Trotzdem gelang es aber auch einem kleinen Teil der in die Marktgespräche einbezogenen **Güterfernverkehrsunternehmen**, eine weitere Verschlechterung ihrer Ertragslage zu verhindern. Dies liegt auch daran, dass gerade Fernverkehrsunternehmen Fuhrparkkapazitäten abgebaut haben – nicht zuletzt auch deshalb, weil unrentable Aufträge von immer mehr Unternehmen konsequent abgelehnt werden.

### 3.3.3 Entwicklung der Investitionen

Der hohe Kostendruck, insbesondere durch die stark gestiegenen Kraftstoffpreise, hat bei den Unternehmen eine noch strengere Überprüfung des wirtschaftlichen Einsatzes der vorhandenen Laderaumkapazitäten ausgelöst. Insbesondere bei Unternehmen des Fernverkehrs und grenzüberschreitenden Verkehrs, aber auch bei Unternehmen mit Werkverkehr hat sich der Trend, unrentable Beförderungen bzw. nicht kostendeckend einsetzbare Lastkraftfahrzeuge abzubauen, weiter verstärkt. Dabei wurden unrentable Lastkraftfahrzeuge sowohl veräußert, als auch zunächst abgemeldet / vorübergehend stillgelegt. Während früher Lastkraftfahrzeuge überwiegend saisonal bedingt abgemeldet / vorübergehend stillgelegt wurden, geschieht dies nun zunehmend auch wegen Fahrpersonalmangels. Auch ist die Anzahl der Unternehmen gestiegen, die für ausgemusterte Altfahrzeuge keine Ersatzinvestitionen mehr getätigt haben.

**Erweiterungsinvestitionen** in den Fuhrpark wurden vorrangig dann getätigt, wenn durch die Gewinnung neuer Kunden oder zusätzlicher Aufträge von Stammkunden eine dauerhafte Auslastung der zusätzlichen Laderaumkapazitäten gewährleistet erschien. Im Übrigen setzt sich bei den Erweiterungsinvestitionen der Trend zur Beschaffung von Spezialfahrzeugen sowie zur Flexibilisierung und Effizienzsteigerung des Fuhrparks (Jumbo- / Wechselbrücken, Lkw mit höherer Nutzlast, Doppelstockfahrzeuge) weiter fort.

Für das **2. Halbjahr 2001** zeichnet sich vor dem Hintergrund der sich abschwächenden Konjunktur bislang keine Belebung des Investitionsklimas ab: von allen in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen planen mehr Unternehmen eine Verringerung als eine Vergrößerung ihrer Laderaumkapazität.

### 3.4 Aktuelle Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen

Die Lage des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes im in- und ausländischen Wettbewerb ist aufgrund des anhaltenden Wettbewerbs- und Preisdrucks weiterhin angespannt. Dies ist auch aus der überdurchschnittlichen Zunahme der Insolvenzen zu entnehmen (siehe hierzu Abschnitt 3.5).

Die wirtschaftliche Situation der Unternehmen wurde neben den Anpassungsmaßnahmen aufgrund der gravierenden Veränderungen auf den Verkehrsmärkten in den vergangenen Jahren vor allem durch die Energiekostenerhöhungen (Kraftstoffkosten, Ökosteuer) sowie durch die gestiegenen Wettbewerbsverzerrungen innerhalb Europas negativ beeinflusst.

- Im **Binnengüterverkehr** wird die Auftragslage der deutschen Unternehmen und damit die Kapazitätsauslastung besonders negativ durch den seit Jahren schlechten Konjunkturverlauf in der Bauwirtschaft beeinflusst. Diese Entwicklung zeigt sich verstärkt bei ostdeutschen Unternehmen.

Die in den letzten Jahren anhaltende Konjunkturschwäche in der Bauwirtschaft führte zu hohen Aufkommensrückgängen in diesem Marktsegment. Dieses fehlende Beförderungsaufkommen konnten die Unternehmen durch andere Güterbeförderungen nicht kompensieren. Nach Schätzungen des BAG entspricht der Aufkommensrückgang der Bauwirtschaft dem jährlichen Leistungsvermögen von 800 – 1.000 mittelständischen Transportunternehmen.

Vom gesamten Transportaufkommen der deutschen Lastkraftfahrzeuge entfällt ein Anteil von 50 % der Beförderungsmenge und 18 % der Beförderungsleistung auf Baustoffbeförderungen (einschl. Steine und Erden). Die Unternehmen im Güternahverkehr sind besonders stark von der konjunkturellen Situation der Bauwirtschaft abhängig, da 68 % der beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen entfallen.

- Die Globalisierung der Märkte und der damit wachsende Warenaustausch hatten zur Folge, dass der **grenzüberschreitende Güterverkehr** in Europa seit mehreren Jahren eine hohe Dynamik entwickelt hat, die sich in einem jährlich hohen Leistungswachstum widerspiegelt.

Die fehlende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa hat dazu geführt, dass Deutschland aufgrund seiner Wirtschaftskraft und seiner zentralen verkehrsgeografischen Lage in Europa eine hohe Attraktivität für Verkehrsunternehmen aus anderen europäischen Staaten besitzt. So beträgt der Marktanteil der deutschen Unternehmen am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nur rund 25 %. Im grenzüberschreitenden Verkehr mit den MOE-Staaten beträgt der Anteil der deutschen Unternehmen sogar nur ca. 10 %. Diese Anteile bewegen sich bereits heute im kritischen Bereich im Hinblick auf die Beteiligung deutscher Unternehmen an diesem Wachstumsmarkt. Es ist davon auszugehen, dass Verkehrsunternehmen aus anderen Staaten - insbesondere bei anhaltenden Wettbewerbsverzerrungen - zunehmend auf den deutschen Markt



drängen und Angebotsüberhänge verursachen bzw. verstärken. Daher ist eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa dringend erforderlich.

Die Kostenvorteile osteuropäischer Unternehmen sind so erheblich, dass die daraus entstehenden Wettbewerbsvorteile gegenüber deutschen, aber auch anderen westeuropäischen Unternehmen durch andere geeignete Einsparmaßnahmen nicht auszugleichen sind. Da es in diesem Zusammenhang auch zu illegalen Praktiken beim Einsatz von Fahrern aus osteuropäischen Ländern gekommen war, hat die Bundesregierung zur Verhinderung von Sozialdumping im Güterkraftverkehr das Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr eingeführt.

Unter diesen konkreten Wettbewerbsbedingungen war es den Transportunternehmen nur teilweise möglich, eingetretene Kostenerhöhungen an die Auftraggeber weiterzugeben. Der scharfe Wettbewerbs- und Preisdruck ließ Preiserhöhungen in voller Höhe der Kostensteigerungen nur in Ausnahmefällen zu.

Bei größeren Unternehmen mit europaweiter Ausrichtung und einem breiten logistischen Dienstleistungsangebot zeigt sich dagegen eine insgesamt positive Ertragsentwicklung. Hinzu kommt, dass ein Teil dieser Güterverkehrsunternehmen – aber auch in zunehmendem Maße mittelständisch strukturierte Unternehmen - versuchen, das durch die Europäisierung entstehende Wachstumspotenzial durch Gründung weiterer Niederlassungen im Ausland, Zukauf oder ein Joint-Venture mit einem am Ort ansässigen Unternehmen auszuschöpfen, um somit Kosten zu verringern und Wettbewerbsvorteile zu sichern.

Aus einer Vielzahl der im Rahmen der Marktbeobachtung geführten Gespräche mit Unternehmern des deutschen Verkehrsgewerbes wurde deutlich, dass die bevorstehende EU-Osterweiterung und die geplante Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut verstärkt zu Existenzängsten führt. Die Unternehmen befürchten aufgrund der günstigeren Kostensituation in den Beitrittsstaaten sinkende Beförderungsentgelte sowie weitere Belastungen in den kommenden Jahren durch die beabsichtigte Umstellung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw auf eine streckenbezogene Lkw-Maut.

Insgesamt betrachtet, ist die gegenwärtige Situation der deutschen Unternehmen des Güterkraftverkehrs geprägt von einer erheblichen Erwartungshaltung im Hinblick auf anstehende verkehrspolitische Entscheidungen.

### 3.5 Unternehmensinsolvenzen

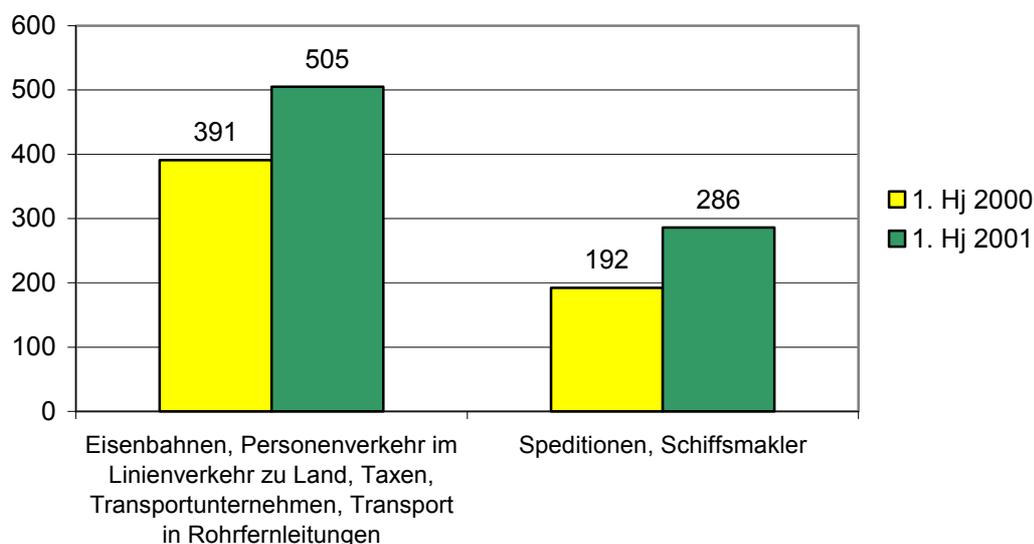
Aufgrund eines neuen Insolvenzstatistikgesetzes wurde die Berichterstattung des Statistischen Bundesamtes über das Insolvenzgeschehen für ein Jahr unterbrochen. Für das Jahr 2000 und das 1. Halbjahr 2001 liegen nun Ergebnisse nach den einzelnen Wirtschaftszweigen vor.

Im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen“ sind nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes Insolvenzen von Eisenbahnunternehmen, von Unternehmen des Personenlinienverkehrs zu Land, von Taxen, von Unternehmen, die Transporte mittels Rohrfernleitungen durchführen und **Unternehmen des Straßengüterverkehrs** enthalten. Eine tiefere Gliederung liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Die Zahl der Insolvenzverfahren in diesem Bereich lag im Jahr 2000 bei 837 Verfahren, **22,7 % mehr als im Vorjahr**. In allen Wirtschaftsbereichen stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren im Jahr 2000 dagegen „nur“ um 6,9 % gegenüber dem Jahr 1999. Von den Insolvenzen der Unternehmen waren im Jahr 2000 im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen“ **3.242 Beschäftigte (ohne Kleingewerbe)** betroffen.

Im 1. Halbjahr 2001 stiegen die Unternehmensinsolvenzen im Wirtschaftszweig „Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen“ um **29,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum** auf nunmehr 505 Unternehmensinsolvenzen. Die Anzahl der Insolvenzen in allen Wirtschaftsbereichen stieg dagegen „nur“ um 19,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Von den Insolvenzen im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen“ waren **1.501 Beschäftigte (ohne Kleingewerbe)** betroffen.

Schaubild 2: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren im 1. Halbjahr 2001 im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes.



Quelle: Statistisches Bundesamt



Im Wirtschaftszweig „Speditionen und sonstige Verkehrsvermittlung“ **stiegen** die Insolvenzen im Jahr 2000 **um 41 %** im Vergleich zum Vorjahr auf 444 Unternehmensinsolvenzen. Von den Insolvenzen betroffen waren **3.590 Beschäftigte (ohne Kleingewerbe)**.

Im 1. Halbjahr 2001 nahm die Anzahl der Insolvenzverfahren in diesem Wirtschaftszweig **um 49 %** gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 286 Insolvenzen zu. Davon waren **1.792 Beschäftigte (ohne Kleingewerbe)** betroffen.

## 4 Binnenschiffsgüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes wurden im **1. Halbjahr 2001** im Binnenschiffsgüterverkehr 118,1 Mio. t Güter transportiert. Damit verringerte sich die Beförderungsmenge leicht um ca. 0,9 % gegenüber dem Vorjahr. Die Beförderungsleistung sank im gleichen Zeitraum um 3,1 % auf 32,1 Mrd. tkm. Bei der Interpretation dieser Werte ist zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt im Vorjahr die höchsten Ergebnisse seit 1991 verbuchen konnte und es im März 2001 bedingt durch Hochwasser in einigen Fahrgebieten Sperrungen gab.

In der **Tankschifffahrt** konnte im Mineralölbereich eine Mengensteigerung um 6,9 % auf 19,8 Mio. t gegenüber dem Vorjahreshalbjahr erzielt werden. Dabei waren die Unternehmen der Tankschifffahrt, mit denen Marktgespräche geführt wurden, in den ersten vier Monaten des Jahres 2001 gut bis sehr gut (Benzin, Heizöl und andere Mineralölprodukte) und in den Monaten Mai und Juni 2001 mindestens zufriedenstellend beschäftigt.

Die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen der **Trockengüterschifffahrt** berichteten über eine zufriedenstellende bis gute Beschäftigung, bzw. eine durchgehende Vollbeschäftigung im 1. Halbjahr 2001, bei guten Wasserständen auf dem Rhein mit Nebenflüssen und auf der Donau. In diesen Stromgebieten waren lediglich an einigen Tagen im Monat März 2001 Behinderungen wegen Hochwassers zu verzeichnen.

Aus dem Oberrheingebiet wurden im 1. Halbjahr 2001 weniger Kies und Baustoffe aufgrund der allgemein geringeren Bautätigkeit befördert.

Bei Beförderungen von **Schwertgut** mit Binnenschiffen gab es grundsätzlich keine wesentlichen Mengenveränderungen gegenüber dem Vorjahr. Einige Unternehmen äußerten jedoch die Auffassung, dass das Aufkommen an Schwertgut zugenommen habe, während andere Unternehmen nur bei Preisfragen für Beförderungen von Schwertgütern mit Binnenschiffen (meist Anlagenteile für den Export) eine zunehmende Tendenz beobachtet haben.



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

Der **Güterempfang aus dem Ausland** hatte im 1. Halbjahr 2001 wieder den bedeutendsten Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt. Das Transportvolumen ist mit rund 53 Mio. t gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 in etwa gleich geblieben (- 0,1 %).

Auch der **Güterversand in das Ausland** hielt mit einer Beförderungsmenge von 24,5 Mio. t das Niveau des Vorjahreszeitraums ( $\pm 0$  %).

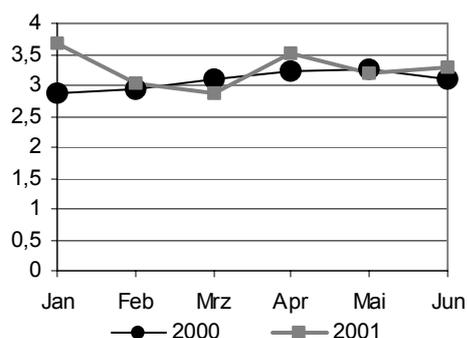
Beim **Binnenverkehr** innerhalb Deutschlands hat sich der Rückgang des Jahres 2000 weiter fortgesetzt. Die Beförderungsmenge sank im 1. Halbjahr 2001 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 7,2 % bei einem Aufkommen von 28 Mio. t.

Der **Durchgangsverkehr** über deutsche Wasserstraßen erzielte einen deutlichen Zuwachs von 9,6 % gegenüber dem Vorjahreshalbjahr auf 12,6 Mio. t.

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

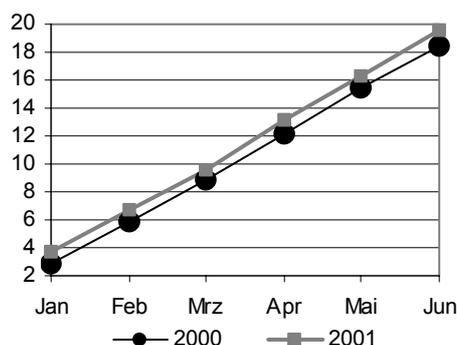
Im 1. Halbjahr 2001 wurden 6,9 % mehr **Mineralölerzeugnisse** transportiert als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Das Güteraufkommen stieg auf rund 19,8 Mio. t (1. Halbjahr 2000: 18,5 Mio. t).

Schaubild 3: Beförderungsaufkommen von Mineralölerzeugnissen je Monat in Mio. t



Quelle: StBA

Schaubild 4: Beförderungsaufkommen von Mineralölerzeugnissen (kumuliert) im 1. Halbjahr 2001 in Mio. t



Quelle: StBA

Auch **Feste mineralische Brennstoffe** konnten einen Zuwachs verbuchen. So stieg das transportierte Güteraufkommen insgesamt um fast 1 Mio. t (+ 5,9 %) auf 16,2 Mio. t.

Der Kohleimport hat dabei nach Hochrechnungen um knapp 33 % zugenommen. Der Hauptanteil der Importkohle wurde über Rotterdam (57,4 %), über Amsterdam (26,3 %) und aus Polen (7 %) eingeführt.

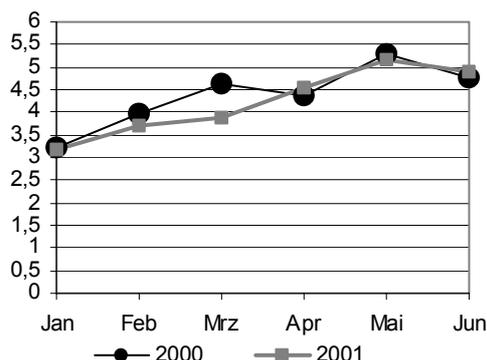
Mengensteigerungen wurden auch bei **Halb- und Fertigerzeugnissen** (inkl. Besondere Transportgüter) erzielt (+ 8,2 % auf 6,2 Mio. t).



Die Beförderungsmengen aller anderen Gütergruppen waren im 1. Halbjahr 2001 rückläufig.

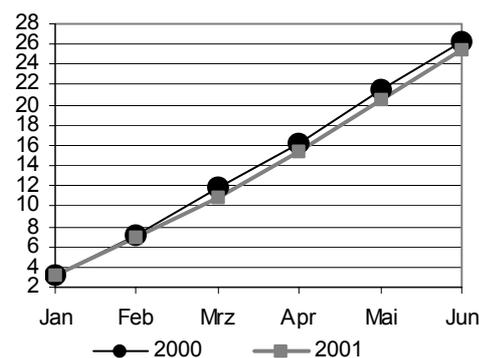
So kam es bei der mengenmäßig bedeutendsten Gütergruppe **Steine und Erden** (Anteil von rund 22 % am Gesamtbeförderungsaufkommen) gegenüber dem Vorjahr zu einem Rückgang um 3,2 % auf 25,4 Mio. t. In dieser Gütergruppe wurde im 1. Halbjahr 2000 noch ein Zuwachs von 8 % verbucht.

Schaubild 5: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden je Monat in Mio. t



Quelle: StBA

Schaubild 6: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden (kumuliert) im 1. Halbjahr 2001 in Mio. t



Quelle: StBA

Der größte prozentuale Verlust am Güteraufkommen wurde in der Gütergruppe **Düngemittel** (mit einem Minus von 19,8 % auf 3,3 Mio. t) verzeichnet, gefolgt von **Chemischen Erzeugnissen** (mit einem Minus von 7,6 % auf knapp 9,1 Mio. t). Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung ist die Nachfrage nach Düngemitteln allgemein rückläufig. Dies dürfte nach Einschätzungen von Unternehmen vielfach daran liegen, dass durch geringere Einnahmen der Landwirte im Zucht- und Mastbetrieb (aufgrund von BSE und MKS) wieder vermehrt **größere** landwirtschaftliche Flächen bestellt werden, aber dafür aus Kostengründen auf Düngemittel weitgehend verzichtet wird. So werden durch mehr Arbeit bei gleichem Ertrag die Ausgaben reduziert.

Der **Containerverkehr** in der Binnenschifffahrt hat im 1. Halbjahr 2001 weiter zugenommen. Es wurden rund 703.000 TEU (20-Fuss-Containereinheiten) befördert, was einem Zuwachs um 4 % entspricht.

Der **Anteil der deutschen Flotte** am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt lag im 1. Halbjahr 2001 mit 36,7 % um 0,5 % niedriger als im Vorjahreshalbjahr. Die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe beförderten mit 43,3 Mio. t etwa 2,4 % weniger Güter als im Vorjahr.

Der Anteil deutscher Schiffe am **Containerverkehr** betrug 21,1 % und lag damit um 3,1 % höher als im 1. Halbjahr 2000. Dabei wurde mit einem Beförderungsvolumen von rund 148.000 TEU eine Steigerung um 22,1 % erreicht.



Anhand des Schiffsgüterumschlags ausgewählter Binnenhäfen nach Angaben des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) zeigt sich die regionale Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Binnenschifffahrt **im 1. Halbjahr 2001**:

- Mit einem Güterumschlag von insgesamt 20,2 Mio. t konnten die **Niederrheinhäfen** im 1. Halbjahr 2001 ihr Vorjahresergebnis um 4,5 % verbessern. Dabei war der Umschlag im Hafen **Duisburg** bei einem Mengenaufkommen von 6,7 Mio. t jedoch um 3,1 % rückläufig. Die **Kölnener Häfen** konnten hingegen ihr Ergebnis des 1. Halbjahres 2000 um 9,4 % auf einen Umschlag von 5,1 Mio. t im 1. Halbjahr 2001 steigern.
- Nach einer deutlichen Steigerung im letzten Jahr verzeichneten die **Oberrheinhäfen** im 1. Halbjahr 2001 einen Rückgang des Umschlagvolumens um 6,2 % auf 15,1 Mio. t. Insbesondere die Häfen **Karlsruhe** (- 14,5 %) und **Ludwigshafen** (- 9,5 %) mussten Mengenverluste hinnehmen, während **Mannheim** ein Plus von 4,0 % verbuchen konnte.
- In den Häfen des **Mittelrheingebietes** verringerte sich der Güterumschlag im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr um 5,5 % auf eine Umschlagmenge von 3,7 Mio. t. Dabei realisierte der Hafen **Andernach** fast ein Drittel (1,2 Mio. t) des Gesamtumschlags und konnte sogar eine Steigerung um 1,8 % erzielen. Insbesondere die Gütergruppe Eisen / Stahl / NE-Metalle (spez. Rohband Coils und Weißbleche) verzeichnete einen Zuwachs um rund 66.000 t (+ 28,2 %) auf 298.000 t. Bei Papier konnte der Umschlag um rund 32.000 t (+ 351,3 %) auf 41.000 t gesteigert werden. Bei der stärksten Gütergruppe Steine / Erden / Baustoffe musste der Hafen Andernach Umschlageinbußen hinnehmen (- 15 % auf rund 560.000 t).  
Nachdem sich der Umschlag bei den **Mainhäfen** im Gesamtjahr 2000 stabilisieren konnte, ist im 1. Halbjahr 2001 wieder ein Mengenrückgang um 10,3 % auf 3,9 Mio. t zu verzeichnen.
- In den **Neckarhäfen (Heilbronn, Stuttgart und Plochingen)** gingen die umgeschlagenen Mengen um 8,4 % auf 3,5 Mio. t zurück.
- Die Häfen im **Donaugebiet, einschließlich Main-Donau-Kanal**, hatten im 1. Halbjahr 2001 ebenfalls Mengenverluste zu verbuchen. Die umgeschlagene Gütermenge ging um 1,7 % auf 2,9 Mio. t zurück. Dabei konnte auf der Donau eine Steigerung um 13,7 % erreicht werden, während der Umschlag auf dem Main-Donau-Kanal um 24,6 % sank.  
Einen großen Teil des Umschlagvolumens realisierte wieder der Hafen **Regensburg** mit rund 1,1 Mio. t (+ 7,9 %). Regensburg konnte vor allem den Umschlag von Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (+ 88,9 % auf rd. 144.000 t), Nahrungs- und Futtermitteln (+ 12,4 % auf 331.000 t) sowie Chemischen Erzeugnissen (+ 731,5 % auf 13.000 t) erhöhen. Rückläufig waren hier Feste mineralische Brennstoffe (- 72,9 % auf 5.000 t), Erdöl / Mineralölerzeugnisse (-23,1 % auf 103.000 t) und Steine / Erden / Baustoffe (- 9,9 % auf 116.000 t).  
Der Hafen **Nürnberg-Roth** verlor mit einem Umschlag von knapp 0,4 Mio. t (- 32,1 %) seine Position als zweitstärkster Hafen im Donaugebiet (einschließlich Main-Donau-Kanal) an den Hafen



**Kelheim**, der mit gut 0,5 Mio. t eine Steigerung um 16,9 % erzielte. In **Kelheim** waren deutliche Zuwächse insbesondere bei den Gütergruppen Steine / Erden (+ 77,3 % auf rund 170.000 t), Andere Nahrungs- und Futtermittel (+ 32,3 % auf rd. 146.000 t), Feste mineralische Brennstoffe (+ 140,9 % auf 14.000 t) sowie Andere Halb- und Fertigerzeugnisse / Besondere Transportgüter (+ 86,3 % auf 9.000 t) zu verzeichnen. Rückläufig waren vor allem Düngemittel (- 25,1 % auf 88.000 t) und Eisen / Stahl (- 60,5 % auf 9.000 t).

In **Nürnberg** sank vor allem der Umschlag von Erzen / Metallabfällen (- 56,3 % auf 75.000 t), Landwirtschaftlichen Erzeugnissen (-67,2 % auf 18.000 t) und Steine / Erden (- 25,4% auf 102.000 t).

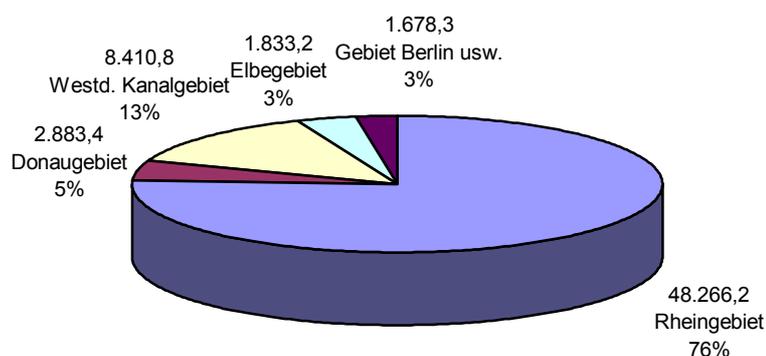
➤ Mit einem Güteraufkommen von 8,4 Mio. t ging der Umschlag in den Häfen des **westdeutschen Kanalgebietes** um 5,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück. Der Hafen Dortmund hatte am Gesamtumschlag dabei den größten Einzelanteil und konnte mit einem Aufkommen von rund 1,6 Mio. t eine Steigerung um 2,1 % erzielen. Zuwächse wurden hier vor allem bei der Gütergruppe Mineralöl realisiert.

➤ Auch im **Elbegebiet** war das Transportvolumen mit 1,8 Mio. t um 16,9 % rückläufig.

Dabei hatten die **Magdeburger Häfen** mit 1,3 Mio. t (- 13,8 %) nach wie vor den größten Anteil an den umgeschlagenen Mengen. Der Anteil der Erdölprodukte am Gesamtumschlag konnte auf 43,3 % gesteigert werden (2000: 31 %). Land- und forstwirtschaftliche Produkte machten knapp 16,6 % (2000: 24 %) und Steine und Erden 16,4 % (2000: 15 %) des Aufkommens aus.

Nach Auskünften der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe waren in den Häfen **Dresden, Torgau** und **Riesa** insbesondere Baustoffe wie Splitt und Sand vom Rückgang betroffen. Lediglich das Containergeschäft boomte auch in diesem Halbjahr. Die schwer kalkulierbaren Wasserstände der Elbe werden als Hauptgrund für die anhaltenden Rückgänge im Schiffsgüterumschlag gesehen. Durch die extremen Niedrigwasser der letzten beiden Jahre haben sich einerseits viele Unternehmen dauerhaft für die Nutzung anderer Transportmittel entschieden und andererseits wurde Schiffsraum in andere „sicherere“ Fahrgebiete verlegt. Darüber hinaus kam es durch Existenzprobleme tschechischer Reedereien zur Verknappung von Schiffsraum, die dazu führte, dass viele Transporte nicht per Binnenschiff durchgeführt werden konnten.

Schaubild 7: Umschlagmengen in 1.000 t und Anteile in % nach Fahrgebieten im 1. Halbjahr 2001





## 4.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Bei **Kontrakten** in der **Trockengüterschifffahrt** für das Jahr 2001 konnten die Frachtsätze in vielen Fällen gegenüber dem Vorjahr erhöht werden, allerdings nicht in Höhe der Kostensteigerungen. Die Erhöhung der Frachtsätze wurde dabei oft an Gasölklauseln in unterschiedlichen Varianten gebunden.

Nachdem die **Tagesfrachten** in der Trockengüterschifffahrt bis Ende Januar 2001 auf relativ auskömmlichem Niveau lagen, sanken sie ab Februar wieder auf niedriges Niveau ab.

Bei Beförderungen von **Baustoffen** hat die geringe Bautätigkeit zu insgesamt niedrigeren Frachten als im Vorjahreszeitraum geführt. Auf einigen Relationen wurden jedoch auch höhere Entgelte als im Vorjahreshalbjahr gezahlt. Grund hierfür waren in diesen Fällen überwiegend Baugroßprojekte in bestimmten Regionen.

Bei Beförderungen von **Ruhrkohle** sank die Nachfrage nach Schiffsraum durch Zechenstilllegungen, Stilllegungen von Kohlekraftwerken und die Konjunkturabschwächung, was nochmals zu einem leichten Frachtenrückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum führte. Durch den starken Mengenrückgang bei Beförderungen in den Raum Berlin verschärfte sich in der Gegenrichtung die bereits bestehende Schiffsraumknappheit weiter, so dass hier eine Erhöhung der Frachten zu verzeichnen war.

Aufgrund erhöhten Aufkommens von **Importkohle** aus den ARA-Häfen stiegen für diese Beförderungen die Frachten - von niedrigem Niveau aus - gegenüber dem Vorjahreshalbjahr leicht an.

Bei Beförderungen von **Düngemitteln** sind die Frachten gegenüber dem Vorjahreshalbjahr gesunken, was nach Aussagen von Experten auf eine rückläufige Nachfrage nach Düngemitteln in Verbindung mit einer schlechteren Ertragslage der Landwirte durch Tierseuchen zurückzuführen ist.

Für das **2. Halbjahr 2001** rechnet die Mehrheit der Unternehmen der Trockengüterschifffahrt aufgrund der abgeschwächten Konjunktur in den Massengutbereichen mit gleichbleibenden oder sinkenden Frachten.

In der **Tankschifffahrt** setzte sich die im Herbst 2000 begonnene positive Entwicklung der Tagesfrachten bei Beförderungen von **Mineralölprodukten** im Zeitraum Januar bis September 2001 fort. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum waren die Tagesfrachten aufgrund der guten Beschäftigungslage deutlich erhöht. Insbesondere im April stiegen die Tagesfrachten für Importe aus Rotterdam aufgrund stark erhöhter Nachfrage nach Schiffsraum für kurze Zeit erheblich an.

Bei Beförderungen von **Chemischen Erzeugnissen** sind die Frachten gegenüber dem 1. Halbjahr 2000 bei den meisten in diesem Bereich tätigen Unternehmen der Tankschifffahrt ebenfalls gestiegen.



Durch die nächste Stufe der Ökosteuer zum 1. Januar 2002 ist gegen Ende des Jahres 2001 mit erhöhter Nachfrage nach Schiffsraum und einer Erhöhung der Tagesfrachten im **Mineralölbereich** zu rechnen.

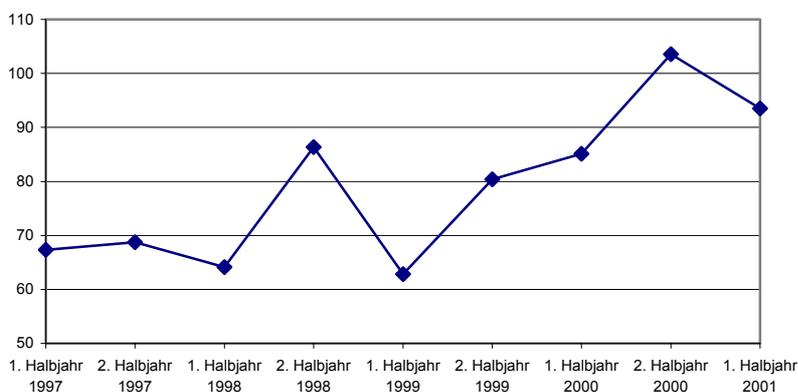
#### 4.3 Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt

Die Ertragslage der Unternehmen der Tank- und Trockengüterschifffahrt steht u. a. in direktem Zusammenhang mit der Gasölpreisentwicklung, da die Ausgaben für Gasöl einen erheblichen Kostenblock in der Binnenschifffahrt darstellen.

Nachdem der maßgebende Nettoeinkaufspreis (= Bruttoeinkaufspreis abzüglich Rabatt<sup>\*</sup>) für Gasöl je Liter bereits im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem Jahr 1999 deutlich angestiegen war, sind die Bezugskosten für Gasöl im Herbst 2000 nochmals sehr stark (um ca. 40 %) - gegenüber den ersten Monaten 2000 - gestiegen. Erst im Dezember 2000 sank der Preis für Gasöl wieder und lag in den ersten Monaten des Jahres 2001 um ca. 10 % über dem Niveau des Jahresanfangs 2000.

Im **1. Halbjahr 2001** lag der (unversteuerte) Bruttopreis für Gasöl in Deutschland (durchschnittlich ca. 93,52 DM / 100 l) nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung weiterhin auf hohem Niveau und ist gegenüber dem 1. Halbjahr des Vorjahres (durchschnittlich ca. 85,10 DM / 100 l) weiter gestiegen. Er lag jedoch immer noch unter den Höchstwerten der Monate September bis November 2000 (durchschnittlich fast 110,- DM / 100 l).

Schaubild 8: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in DM pro 100 l



Quelle: BDB

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



Da die Aufwendungen für Gasöl neben den Lohnkosten den größten Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt darstellen und die Frachtraten im Herbst 2000 nicht in gleichem Maße stiegen wie die Gasölpreise, verursachte die starke Gasölpreissteigerung im 2. Halbjahr 2000 eine nochmalige Verschlechterung der Ertragslage vieler Binnenschifffahrtsunternehmen. Hierbei waren die Unternehmen der **Trockengüterschifffahrt** stärker betroffen als die Unternehmen der **Tankschifffahrt**, die im Herbst eher auskömmliche Frachten erhielten.

**Anfang 2001** gelang es vielen Unternehmen der Binnenschifffahrt bei Abschluss neuer Kontrakte, durch Vereinbarung einer Gasölklausel - die eine Anpassung der Frachtraten, je nach Entwicklung der Gasölkosten, vorsieht - einer weiteren Verschlechterung der Ertragslage (aufgrund der nicht vorhersehbaren Entwicklung der Gasölkosten im Jahr 2001) vorzubeugen.

Für das 1. Halbjahr 2001 gaben Unternehmen der **Tankschifffahrt** teilweise an, dass die Frachteinnahmen bei den für diese Unternehmen tätigen Partikulieren deutlich höher gewesen seien als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Daher habe sich die Ertragslage der Partikuliere - die noch Anfang des Monats August 2000 durch die äußerst unbefriedigende Ertragslage im ersten Halbjahr 2000 am Rande ihrer finanziellen Möglichkeiten angelangt waren - seit September 2000 bis hin zum Ende des 1. Halbjahres 2001 so weit verbessert, dass einige Schiffseigner nunmehr wieder in der Lage seien, in ihre Schiffe zu investieren (Renovierungen).

Diese Entwicklung hat sich nach den Ergebnissen der Marktgespräche im 3. Quartal dieses Jahres fortgesetzt.

In der **Trockengüterschifffahrt** sind nach wie vor größere Investitionen für Modernisierungen und Schiffsneubauten kaum möglich. Durchgeführt werden in der Regel nur solche Reparaturen, die zur Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes unabdingbar sind. Ein immer größerer Anteil der - in der Trockengüterschifffahrt tätigen - deutschen Partikuliere zieht in Erwägung, bei sich weiter verschlechternder Einkommenssituation ihr Unternehmen aufzugeben.

#### 4.4 Entwicklung des Fahrzeugbestandes im Binnenschiffsgüterverkehr

Im Einklang mit den zuvor genannten Aussagen der Partikuliere hat sich der **Schiffsbestand der deutschen Frachtflotte** weiter reduziert. Waren zum Stichtag 31.12.1999 noch 2.663 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,75 Mio. t auf den Wasserstraßen im Einsatz, so waren es zum 31.12.2000 nur noch 2.448 Einheiten mit einer Tragfähigkeit von 2,64 Mio. t. Dies bedeutet eine prozentuale Abnahme um 8,4 % an Schiffseinheiten und einen Rückgang der Tragfähigkeit um 3,8 % der Tonnage.

Dabei standen 346 Abgängen bei der Frachtflotte (darunter 64 Abwrackungen und 71 Verkäufe und Abgänge ins Ausland) 131 Zugänge an Schiffseinheiten gegenüber. Bei den Zugängen handelte es sich in 5 Fällen um Neubauten (3 Gütermotorschiffe und 2 Tankmotorschiffe) und in 26 Fällen um Ankäufe und Zugänge aus dem Ausland (6 Gütermotorschiffe, 6 Tankmotorschiffe, 13 Güterschubleichter und 1 Tankschubleichter).



Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die durchschnittliche Tonnage der abgewrackten und verkauften Schiffe in der **Gütermotorschifffahrt** deutlich niedriger ist, als die Durchschnittstonnage der Neubauten und Ankäufe, d. h. es werden eher kleinere Schiffe abgewrackt oder verkauft und eher größere Schiffe gebaut oder gekauft.

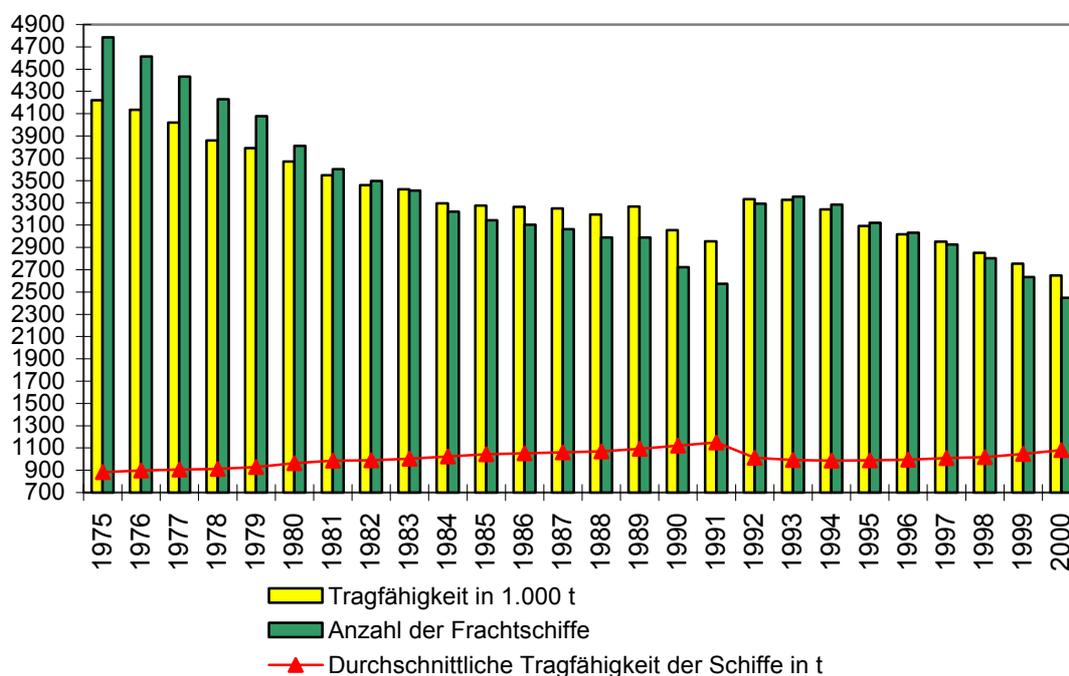
Tabelle 2: Durchschnittstonnage von Schiffszugängen und -abgängen im Jahr 2000 in t

Jahr 2000	Durchschnittstonnage der Gütermotorschiffe (GMS) und Tankmotorschiffe (TMS) in t			
	Neubauten	Abwrackungen	Zugänge aus dem Ausland	Abgänge in das Ausland
Gesamt	2.159	729	1.444	806
GMS	2.728	814	1.049	547
TMS	1.305	1.701	1.320	1.510

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Südwest

Diese Erkenntnis wird durch die Betrachtung der Entwicklung des Fahrzeugbestandes und der Tragfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrtsflotte in den letzten 26 Jahren bestätigt. Die folgenden Schaubilder zeigen diese Entwicklung auf. Bis einschließlich 1991 wurden dabei die Binnenschiffe der alten Bundesländer erfasst. Seit 1992 fließen auch die Daten der Binnenschiffe aus den neuen Bundesländern in die Erhebung ein.

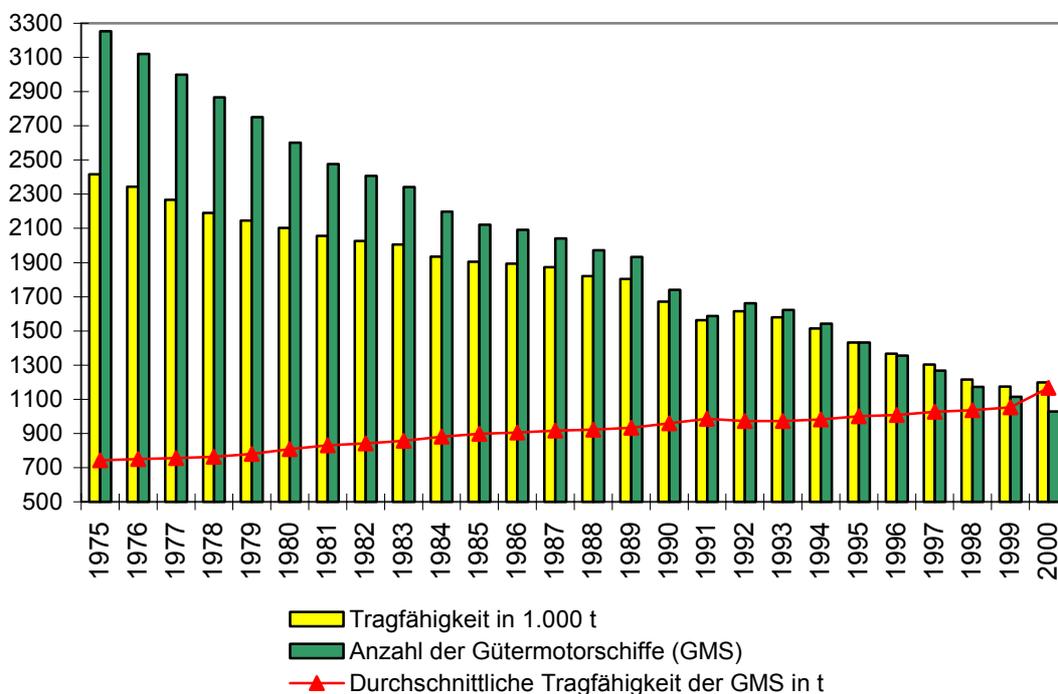
Schaubild 9: Entwicklung des Fahrzeugbestandes und der Tragfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrtsflotte seit 1975



Quelle: WSD Südwest und Verkehr in Zahlen 1990 - 2000

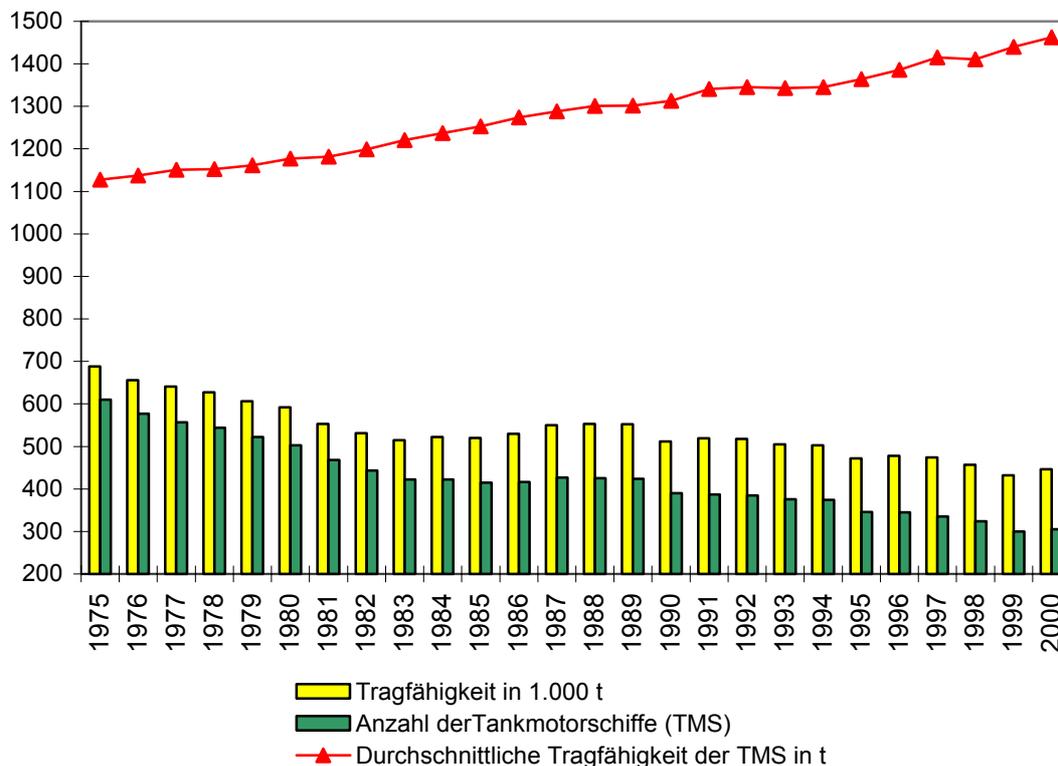
Nach Güter- und Tankmotorschiffen getrennt zeigte sich die folgende Entwicklung:

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



Quelle: WSD Südwest

**Schaubild 11:** Entwicklung des Fahrzeugbestandes und der Tragfähigkeit der deutschen Tankmotorschiffe seit 1975



Quelle: WSD Südwest



Aus den Schaubildern ist zu erkennen, dass der Bestand der deutschen Flotte stetig abgenommen hat und dass die durchschnittliche Tragfähigkeit der Schiffe (Verhältnis von Gesamttragfähigkeit zu Anzahl der Schiffe) angestiegen ist. Dabei fehlt es nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung speziell in der Trockengüterschifffahrt oftmals an Schiffen mit geringer Tonnage. Insbesondere bei Talbeförderungen auf dem Rhein wird von den Verladern das Fehlen von kleinen Einheiten (500 - 1.000 t) für Getreide-, Futtermittel- und Düngertransporte beklagt.

Auch eine niederländische Studie kommt zu vergleichbaren Ergebnissen. In den Niederlanden transportieren kleine Schiffe vor allem landwirtschaftliche Produkte und Baustoffe, wobei Herkunfts- und Bestimmungsort oft an kleineren Wasserstraßen liegen. Diese Märkte sind Schwankungen unterworfen. In den Niederlanden sei aber Wachstum in neuen Nischenmärkten möglich, z. B. im Containertransport innerhalb der Niederlande oder im Abfalltransport.

Ein Grund für die Aufgabe vor allem kleiner Schiffe liegt in den Erträgen, die mit diesen Schiffen erwirtschaftet werden. Vor allem seit der Liberalisierung des westeuropäischen Binnenschifffahrtmarktes werfe der Betrieb eines kleineren Schiffes bei der derzeitigen Frachtenlage „einen äußerst mageren Betrag“ zur Abdeckung des Unternehmerlohnes und für Investitionen ab, der in den meisten Fällen nicht ausreiche, um ein zweites Besatzungsmitglied zu entlohnen.

## 5 Eisenbahngüterverkehr

### 5.1. Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im 1. Halbjahr 2001 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes von den Eisenbahnen in Deutschland im Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Güterverkehr insgesamt 145,3 Mio. t Güter befördert. Damit verringerte sich die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1 Mio. t (- 0,7 %) durch ein geringeres Beförderungsaufkommen im Binnenverkehr bei Zunahme der Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Durch die Zunahme der Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit höherer Versandweite im Vergleich zum Binnenverkehr stieg die Gütertransportleistung im gleichen Zeitraum um 0,5 % auf 37,7 Mrd. tkm.

In Ostdeutschland (neue Bundesländer und Berlin) verringerte sich die beförderte Gütermenge der Eisenbahnen um 1,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 28,6 Mio. t. Dabei nahm der Binnenversand der ostdeutschen Bundesländer in Höhe von 20,2 Mio. t um 0,7 % zu. Im gleichen Zeitraum verminderte sich jedoch die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr (Versand und Empfang mit dem Ausland) in Höhe von 8,4 Mio. t. um 7,6 %. Der Beförderungsanteil in Ostdeutschland beträgt 19,7 % (Vorjahreszeitraum: 19,9 %) vom Mengenaufkommen der Eisenbahnen in Deutschland insgesamt.

Ein bedeutender Stahlhersteller in Ostdeutschland mit hohem Beförderungsaufkommen beim Eisenbahngüterverkehr berichtete über den derzeitigen Ausbau der öffentlichen Fahrwege. Neben der Besei-



tigung der Langsamfahrstellen lassen die Ausbaumaßnahmen künftig den Einsatz von Ganzzügen mit erheblich höherer Kapazität zu. Diese Maßnahmen wirken sich leistungssteigernd auf den Eisenbahngüterverkehr aus.

Die **Nichtbundeseigenen Bahnen (NE) des öffentlichen Verkehrs** rechnen mit einer Zunahme bei der Beförderungsmenge von 0,5 - 1,0 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung zeichnet sich ein Aufkommenszuwachs bei Beförderungen für Auftraggeber der Eisen- und Stahlindustrie, der chemischen Industrie und der Bauindustrie ab. Eine Zunahme von Güterbeförderungen durch NE ist auch beim Transport von Halb- und Fertigwaren festzustellen. Bei der Beförderung von Entsorgungsmaterialien und festen Brennstoffen sind dagegen Aufkommensrückgänge eingetreten. Die Zunahme eigenständiger Verkehre von NE auf Strecken der DB AG über größere Entfernungen führte zu einem überdurchschnittlichen Wachstum bei der Gütertransportleistung. Die Ausweitung von Ganzzugverkehren, so u. a. zur Beförderung von Chemischen Erzeugnissen und Mineralölprodukten, trug wesentlich zur Leistungssteigerung bei.

Eine zunehmende Anzahl von Verladern vertritt die Auffassung, dass durch die bisherige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs Bewegung in den Markt gekommen sei. So wurde eingeschätzt, dass bereits die zunehmende Möglichkeit zur Auswahl zwischen verschiedenen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen zu positiven Reaktionen im Hinblick auf Kundenwünsche, Preisangebote und Service geführt hat.

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

Im **Binnenverkehr** wurden 94,6 Mio. t Güter im 1. Halbjahr 2001 bei einem Mengenrückgang um 2 Mio. t (- 2,0 %) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum befördert. Der Binnenverkehr erreichte damit noch einen Anteil an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen von 65,1 % (Vorjahreszeitraum: 66 %).

Die Gütertransportleistung der Eisenbahnen im Binnenverkehr in Höhe von 17 Mrd. tkm verringerte sich im gleichen Zeitraum um 1,5 %. Damit entfällt ein Anteil von 45,2 % (Vorjahreszeitraum: 46,1 %) der Transportleistung der Eisenbahnen auf den Binnenverkehr.

Bei den einzelnen Güterarten kam es, wie bereits im vergangenen Jahr, zu beachtlichen Aufkommensveränderungen. Ein Aufkommenszuwachs im Binnenverkehr in Höhe von rund 1,6 Mio. t ist durch die Zunahme von Beförderungen bei Eisen- und Stahlerzeugnissen und Mineralölerzeugnissen zu verzeichnen. Dabei berichteten einzelne Verloader von aufbereitetem Eisen- und NE-Schrott über Engpässe bei der Waggonbereitstellung. Auch die Beförderungsmengen bei der Gütergruppe Steine und Erden einschließlich Baustoffe haben im 1. Halbjahr 2001 wieder zugenommen. Dem steht ein Rückgang bei der Beförderungsmenge im Binnenverkehr in Höhe von 3,6 Mio. t bei verschiedenen anderen Güterarten gegenüber. So sind die Beförderungsmengen bei Festen mineralischen Brennstoffen um



1,6 Mio. t und bei Erzen und Metallabfällen um 0,6 Mio. t zurückgegangen. Weitere Aufkommensrückgänge sind im Binnenverkehr bei Landwirtschaftlichen Erzeugnissen und bei Halb- und Fertigwaren festzustellen.

Der **Güterversand der Eisenbahnen in das Ausland** in Höhe von 21,5 Mio. t im 1. Halbjahr 2001 nahm um 1,9 % (+ 0,4 Mio. t) zu. Die Versandmenge in das Ausland erreichte damit einen Anteil von 14,7 % an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen. Die Transportleistung nahm beim Güterversand der Eisenbahnen im gleichen Zeitraum um 1,7 % zu. Ein überdurchschnittlicher Aufkommenszuwachs war beim Versand in das Ausland bei Beförderungen von Halb- und Fertigwaren in Höhe von 1,4 Mio. t zu verzeichnen. Gleichzeitig waren jedoch beim Güterversand in das Ausland Mengenrückgänge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bei Eisen- und Stahlerzeugnissen, Landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Chemischen Erzeugnissen eingetreten.

Der **Güterempfang der Eisenbahnen aus dem Ausland** in Höhe von 24 Mio. t nahm um 1,8 % (+ 0,4 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Von der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen entfiel damit ein Anteil von 16,5 % auf den Güterempfang aus dem Ausland. Die Transportleistung stieg beim Güterempfang der Eisenbahnen im 1. Halbjahr 2001 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,9 %.

Wie bereits im vergangenen Jahr haben Brennstoffbeförderungen aus dem Ausland mit Eisenbahnen weiter zugenommen. Der Mengenzuwachs betrug 18 % im 1. Halbjahr 2001 und erreichte damit eine Beförderungsmenge von 5,4 Mio. t. Ein weiterer überdurchschnittlicher Zuwachs beim Güterempfang aus dem Ausland war bei Erzbeförderungen festzustellen. Gleichzeitig sind Mengenrückgänge beim Güterempfang aus dem Ausland bei Landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Baustoffen und Eisen- und Stahlerzeugnissen eingetreten.

Der **Durchgangsverkehr der Eisenbahnen** in Höhe von 5,3 Mio. t nahm um 3,1 % (+ 0,2 Mio. t) gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr der Eisenbahnen betrug damit 3,7 %. Die Transportleistung des Durchgangsverkehrs erhöhte sich um 1,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Der Durchgangsverkehr der Eisenbahnen wird wesentlich vom Verkehrsaufkommen bei Halb- und Fertigwaren und Besonderen Transportgütern in Höhe von ca. 3 Mio. t mit einem Mengenanteil von fast 57 % am Gesamtaufkommen bestimmt. Das zunehmende Aufkommen beim kombinierten Durchgangsverkehr wird an dieser Entwicklung besonders deutlich. Weiter bedeutsam beim Durchgangsverkehr der Eisenbahnen sind Beförderungen von Eisen- und Stahlerzeugnissen in Höhe von 1,1 Mio. t bei einem Mengenzuwachs im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um fast 13 %.



## 5.2 Kombiniertes Verkehr Schiene - Straße

Wie bereits im vergangenen Jahr setzte sich im 1. Halbjahr 2001 das wachsende Verkehrsaufkommen im kombinierten Güterverkehr fort. So wurden nach Angaben der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG im unbegleiteten und begleiteten Verkehr im 1. Halbjahr dieses Jahres 435.200 Sendungen befördert. Damit nahm die Anzahl der Sendungen um 6,1 % (+ 24.900 Sendungen) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu.

Beim **internationalen unbegleiteten Kombinierten Verkehr** war dabei mit einem Aufkommen von fast 220.000 Sendungen im 1. Halbjahr 2001 eine Zunahme um über 4,6 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres zu verzeichnen. Der unbegleitete Verkehr nach Italien über Österreich mit einem Umfang von ca. 73.000 Sendungen nahm im 1. Halbjahr 2001 um 18 % zu. Im Vergleich dazu fiel beim Italienverkehr über die Schweiz der Zuwachs mit 3 % auf ca. 77.000 Sendungen schwächer aus. Insgesamt erreichte der Kombioperator POLZUG GmbH ein Sendungsaufkommen von 23.021 TEU bei geringfügigem Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Der **nationale unbegleitete Kombinierte Verkehr** mit rund 98.000 Sendungen nahm im gleichen Zeitraum um 6,2 % zu und hat sich damit im Vergleich zu den vergangenen Jahren weiter stabilisiert.

Überdurchschnittlich nahm der **begleitete Kombinierte Verkehr** mit 117.400 Sendungen im 1. Halbjahr 2001 um 8,7 % zu. So wurden auf der „Rollenden Landstraße“ zwischen Manching und Brennersee ca. 71.800 Sendungen bei einem Zuwachs um 26 % befördert.

Darüber hinaus bietet ein Speditionsunternehmen auf feststehenden Relationen im „Nachtsprung“ die Beförderung von Wechselbrücken mit hohen Fahrgeschwindigkeiten an. Die bisherigen Kunden sehen auch in diesem Verkehrsangebot mit der erreichten Pünktlichkeit der Züge - bei moderaten Preisen im Vergleich zum Straßengüterverkehr - eine Alternative zum durchgehenden Lkw-Transport.

Transfracht International, ein bedeutender Kombi-Operator im Seehafenhinterlandverkehr, beförderte 282.300 Container im 1. Halbjahr 2001 bei einem Zuwachs von ca. 3.000 Containern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

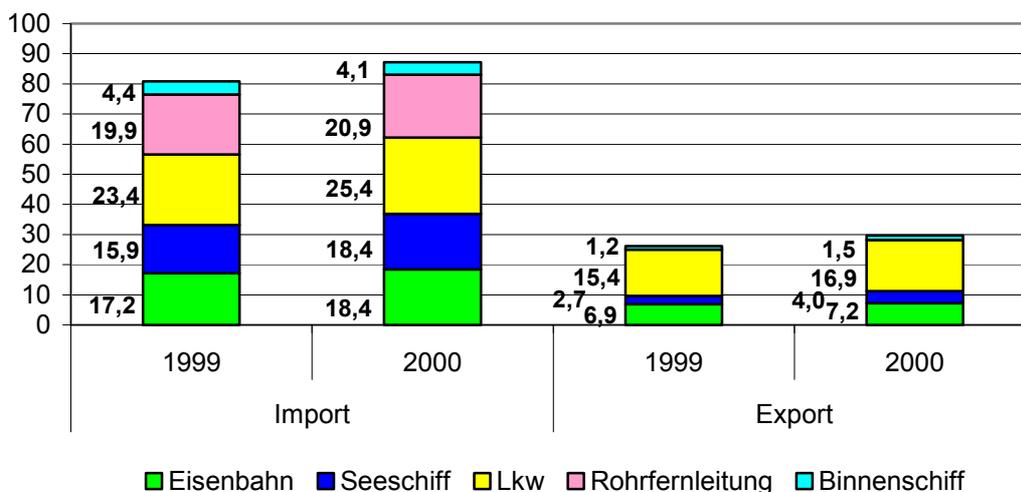
## 6 Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten)

### 6.1 Gesamter Wechselverkehr zwischen Deutschland und den MOE-Staaten

Die im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den mittel- und osteuropäischen Staaten beförderte Gütermenge erreichte 116,9 Mio. t im Jahr 2000. Gegenüber dem Vorjahr stieg damit die beförderte Gütermenge um 9,2 % (+ 9,9 Mio. t).



Schaubild 12: Befördertes Güteraufkommen zwischen Deutschland und den Mittel- und osteuropäischen Staaten mit allen Verkehrsträgern in den Jahren 1999 und 2000 in Mio. t



Quelle: StBA; KBA

Der **Güterempfang** aus den mittel- und osteuropäischen Staaten mit allen Verkehrsträgern stieg im gleichen Zeitraum um 6,3 Mio. t (+ 7,7 %) auf 87,1 Mio. t. Damit entfielen vom gesamten Güteraus-tausch zwischen Deutschland und den MOE-Staaten, einschließlich dem Rohrfernleitungstransport, ca. drei Viertel der Gütermenge auf den Empfang aus diesen Staaten. Der **Versand** in die mittel- und ost-europäischen Staaten stieg um 3,6 Mio. t (+ 13,7 %) auf nunmehr 29,7 Mio. t.

Am gesamten Wechselverkehr sind die einzelnen MOE-Staaten wie folgt beteiligt:

Tabelle 3: Befördertes Güteraufkommen zwischen Deutschland und den mittel- und osteuropäischen Staaten mit allen Verkehrsträgern in den Jahren 1999 und 2000 in Mio. t

Land	Empfang		Versand		Insgesamt	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000
Polen	20,9	22,6	9,3	11,0	30,2	33,6
Russ. Föderation	24,4	25,4	2,3	2,6	26,7	28,0
Tschechien	17,2	17,8	8,2	8,8	25,4	26,6
Ungarn	4,9	5,3	2,4	2,7	7,3	8,0
Lettland	5,7	7,2	0,5	0,6	6,2	7,8
Slowakei	2,2	2,4	1,1	1,2	3,3	3,6
Litauen	1,6	2,1	1,0	1,4	2,6	3,5
Estland	2,2	2,5	0,5	0,4	2,7	2,9
Ukraine	0,5	0,6	0,3	0,4	0,8	1,0
Belarus	0,5	0,5	0,2	0,2	0,7	0,7
Rumänien	0,5	0,5	0,2	0,2	0,7	0,7
Bulgarien	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3
Moldau	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Insgesamt</b>	<b>80,8</b>	<b>87,1</b>	<b>26,1</b>	<b>29,6</b>	<b>106,9</b>	<b>116,7</b>

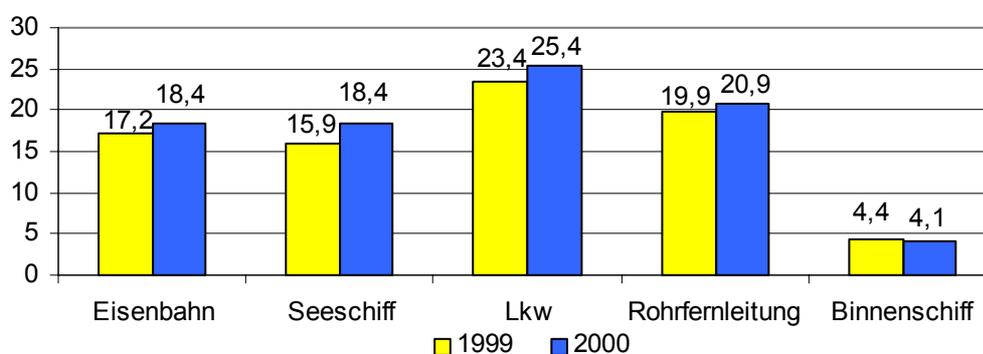
Quelle: StBA, KBA

## 6.2 Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern

**Güterbeförderungen aus den MOE-Staaten**

Am stärksten von den zunehmenden **Importströmen** aus den MOE-Staaten nach Deutschland profitierte im Jahr 2000 der Güterverkehr über See. Er stieg um knapp 2,5 Mio. t (+ 15,5 %) gegenüber dem Vorjahr auf 18,4 Mio. t. Wie in den vergangenen Jahren stiegen vor allem russische Rohöl- und Kraftstofflieferungen über die baltischen Häfen. Daneben nahmen auch - in geringerem Umfang - Containerbeförderungen über See zu. Der Steinkohleimport aus Polen über See ging jedoch gegenüber dem Vorjahr - bei immer noch hohem Mengenaufkommen - leicht zurück.

Schaubild 13: Nach Deutschland aus den MOE-Staaten importiertes Güteraufkommen in den Jahren 1999 und 2000



Quelle: StBA, KBA

Beim Gütertausch mit den MOE-Staaten kommt dem Straßengüterverkehr, insbesondere bei Beförderungen von Investitionsgütern sowie Halb- und Fertigwaren, weiterhin hohe Bedeutung zu. Bei einer Beförderungsmenge im Straßengüterverkehr in Höhe von ca. 25,4 Mio. t (hochgerechnet auf der Basis Januar bis September 2000) aus den mittel- und osteuropäischen Staaten nach Deutschland war ein Aufkommenszuwachs von 8,2 % (+ 1,9 Mio. t) zu verzeichnen. Hier stieg vor allem der Güterempfang aus Polen, Tschechien und Ungarn.

Das Güteraufkommen der Eisenbahnen aus den MOE-Staaten nach Deutschland betrug im Jahr 2000 18,4 Mio. t. Dabei nahm die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahr um 7,2 % (+ 1,2 Mio. t) zu. Dieser Zuwachs wurde vor allem durch einen erhöhten Güterempfang mit der Bahn aus Polen bewirkt.

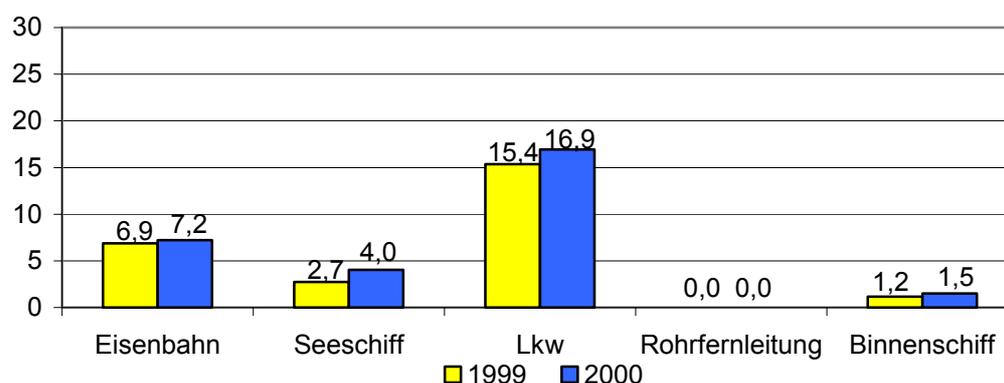
Der Güterempfang mit Binnenschiffen aus den MOE-Staaten hat jedoch gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Mio. t (- 8,3 %) auf nunmehr 4,1 Mio. t abgenommen. Damit setzt sich die Tendenz des Rückgangs der Beförderungsmengen bei der Einfuhr mit Binnenschiffen weiter fort. Der Rückgang des Empfangsaufkommens wurde vorwiegend durch geringere Steinkohle- und Düngemittelbeförderungen aus Polen und geringere Getreidebeförderungen aus Tschechien verursacht.

Mittels Pipelines wurde aus Russland nach Deutschland im Jahr 2000 Rohöl in Höhe von 20,9 Mio. t importiert. Damit nahmen die Rohölimporte mittels Pipelines gegenüber dem Vorjahr um 5,1 % (+ 1 Mio. t) zu. Russland profitierte dabei - wie bereits im zurückliegenden Zeitraum - durch umfangreiche Exporte von Erdöl von den hohen Erdölpreisen auf dem Weltmarkt.

### Güterbeförderungen in die MOE-Staaten

Die steigenden **Exporte** aus Deutschland in die MOE-Staaten mit einer gesamten Beförderungsmenge von 29,7 Mio. t wurden vor allem durch den Straßengüterverkehr bewältigt. So wurden im Jahr 2000 durch den Straßengüterverkehr 16,9 Mio. t in die mittel- und osteuropäischen Staaten befördert. Damit stieg die in die MOE-Staaten versandte Gütermenge auf der Straße gegenüber dem Vorjahr um 10,2 % (+ 1,6 Mio. t) an. Besonders hohe Steigerungen wiesen die Versandmengen nach Tschechien und Polen auf.

Schaubild 14: Von Deutschland in die MOE-Staaten exportierte Gütermengen in den Jahren 1999 und 2000 in Mio. t



Quelle: StBA, KBA

Erstmalig konnten auch beim Güterversand über See in die MOE-Staaten hohe Mengenzuwächse erreicht werden. Bei einer Versandmenge von 4 Mio. t im Jahr 2000 ist damit gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 48,1 % (1,3 Mio. t) zu verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr stiegen hier vor allem die Beförderungen von Nahrungs- und Futtermitteln in die MOE-Staaten. Aber auch Containerbeförderungen von deutschen Seehäfen nach Russland, Polen und Litauen haben beachtlich zugenommen.

Dagegen konnten vom erhöhten Exportaufkommen in die MOE-Staaten der Bahn- und der Binnenschiffsgüterverkehr weniger profitieren:

Der Versand von Deutschland auf der Schiene in Höhe von 7,2 Mio. t stieg insgesamt nur um rund 0,4 Mio. t gegenüber dem Jahr 1999. Dabei konzentrierten sich die Beförderungsmengen beim Güterversand mit der Eisenbahn vor allem auf die Länder Tschechien, Polen und Ungarn mit einem Güteraufkommen von 6,3 Mio. t.



Der Versand von Deutschland mit dem Binnenschiff mit einer vergleichsweise geringen Beförderungsmenge von 1,5 Mio. t stieg gegenüber dem Vorjahr um beachtliche 30 % (+ ca. 0,4 Mio. t). Angewachsen ist das Beförderungsaufkommen vor allem durch die Zunahme des Versandes von Getreide und bearbeiteten Baustoffen nach Polen und durch den Anstieg der Beförderungen von Metallen und Futtermitteln nach Ungarn. Abgenommen hat dagegen der Versand mit Binnenschiffen nach Tschechien, vor allem durch das Niedrigwasser auf der Elbe im Jahr 2000.

### 6.3 Signifikante Veränderungen des Güterverkehrs zwischen Deutschland und einzelnen MOE-Staaten

Beim Güterverkehr zwischen Deutschland und einigen mittel- und osteuropäischen Staaten ergaben sich im Jahr 2000 gegenüber dem Vorjahr zum Teil beachtliche Aufkommensveränderungen. Daher wird im Folgenden auf bedeutende Entwicklungen im Güterverkehr zwischen Deutschland und einzelnen MOE-Staaten gesondert eingegangen.

#### ➤ **Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen**

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen nahm im Jahr 2000 um 3,5 Mio. t (+ 11,5 %) gegenüber dem Vorjahr auf nunmehr 33,7 Mio. t zu. Dabei stieg das Güteraufkommen beim Im- und Export um jeweils ca. 1,7 Mio. t.

Bei der **Gütereinfuhr aus Polen** nahm vor allem der Eisenbahngüterverkehr aufgrund erheblich erhöhter Steinkohlelieferungen (+ 0,9 Mio. t) zu. Aber auch der Straßengüterverkehr aus Polen stieg in beträchtlichem Umfang (+ 0,6 Mio. t). Vor allem Textilien, Fahrzeuge und Chemische Produkte wurden in stärkerem Maße von Polen nach Deutschland auf der Straße importiert. Der Güterempfang aus Polen über See hat im Jahr 2000 um 0,5 Mio. t zugenommen; dies ist vorwiegend auf gestiegene Beförderungen von Containern zurückzuführen. Darüber hinaus haben auch Erdölbeförderungen aus Russland über polnische Seehäfen zugenommen. Dagegen ist das Beförderungsaufkommen im Binnenschiffsgüterverkehr aus Polen – vor allem bei Steinkohlebeförderungen – zurückgegangen.

Beim **Export nach Polen** profitierte vor allem der Straßengüterverkehr mit einem Zuwachs von 0,7 Mio. t. Die Exporte nach Polen auf der Straße nahmen vor allem in den Bereichen Textilien, Fahrzeuge / Fahrzeugteile, Chemische Produkte und höherwertige Baustoffe weiter zu. Aber auch bei allen anderen Verkehrsträgern – Seeschiff, Eisenbahn und Binnenschiff – gab es größere Aufkommenszuwächse. Der Aufkommenszuwachs beim Güterverkehr über See und auf der Schiene resultierte vor allem aus wachsenden Containerbeförderungen, bei der Wasserstraße dagegen vornehmlich aus Lieferungen höherwertiger Baustoffe nach Polen.



### ➤ **Güterverkehr zwischen Deutschland und Russland**

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Russland erhöhte sich im Jahr 2000 um 1,3 Mio. t auf ein Gesamtaufkommen von 28,1 Mio. t.

Dabei stieg vor allem der **Güterimport aus Russland** nach Deutschland um 1 Mio. t an. Damit nahm der mit 25,4 Mio. t ohnehin schon überdurchschnittlich hohe Importanteil am Güteraustausch mit Russland weiter zu. Dies resultiert vor allem aus den weiter anwachsenden Erdölimporten mittels Pipelines.

Bei der Einfuhr über See ist zu berücksichtigen, dass beachtliche Lieferungen von russischem Rohöl und Mineralölerzeugnissen in Höhe von 5,7 Mio. t über lettische Seehäfen abgewickelt werden. Gegenüber dem Vorjahr stiegen diese Transitbeförderungen über Lettland überdurchschnittlich um 1,5 Mio. t an.

Die vergleichsweise geringe **Exportmenge** von Deutschland nach Russland in Höhe von 2,6 Mio. t - bei relativ hohem spezifischen Warenwert - hat gegenüber dem Vorjahr um ca. 14 % zugenommen. Vor allem die deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen / Bremerhaven und Kiel profitierten von hohen Zuwachsraten beim Containerumschlag gegenüber dem Vorjahr. Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr mit Russland veränderte sich aufkommensmäßig kaum gegenüber dem Vorjahr.

### ➤ **Güterverkehr zwischen Deutschland und Tschechien**

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Tschechien erreichte im Jahr 2000 ein Beförderungsaufkommen von 26,5 Mio. t bei einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um 4,4 %. Die Erhöhung des beförderten Güteraufkommens gegenüber dem Jahr 1999 ist vorwiegend auf eine Steigerung des Straßengüterverkehrs um 1,1 Mio. t auf nunmehr 15,3 Mio. t zurückzuführen.

Der Aufkommenszuwachs im **Straßengüterverkehr** ergab sich vor allem aus Beförderungen von Gütern der höheren Verarbeitungsstufen, wie z. B. Textilien, Fahrzeuge / Fahrzeugteile und Chemische Erzeugnisse.

Daneben konnte auch die **Eisenbahn** ihr Aufkommen zwischen den beiden Staaten erhöhen, vorwiegend durch vermehrte Beförderungen von Halb- und Fertigerzeugnissen / Containern. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass dieses Wachstum im Containerverkehr auf der Bahn zu einem sehr großen Anteil vom Seehafenhinterlandverkehr von und zu den deutschen Seehäfen getragen wurde, während der bilaterale Containerverkehr auf der Bahn im Jahr 2000 zurückging.



### ➤ Güterverkehr zwischen Deutschland und Litauen

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Litauen erreichte im Jahr 2000 eine Beförderungsmenge von 3,5 Mio. t bei einem Zuwachs um 34 % im Vergleich zum Vorjahr. Der hohe Anstieg gegenüber dem Vorjahr kam vor allem durch ein erhöhtes Aufkommen beim Güterverkehr über See zustande. Dabei haben sich beim **Export nach Litauen** insbesondere Getreide- und Containerbeförderungen erhöht.

Auch beim **Import aus Litauen** über See nahmen Beförderungen von Containern erheblich zu. Allein auf der Relation Klaipeda - Kiel wurde im Jahr 2000 rund 1 Mio. t Fracht befördert. Ein erheblicher Anteil der Aufkommenssteigerungen dürfte jedoch auch hier auf die zunehmenden Transitbeförderungen zwischen Russland und Deutschland über Baltische Staaten zurückzuführen sein.

### ➤ Güterverkehr zwischen Deutschland und Ungarn

Der Gütertausch zwischen Deutschland und Ungarn erhöhte sich um 9,5 % auf 8 Mio. t im Jahr 2000. Die Zunahme der ausgetauschten Warenmenge gegenüber dem Vorjahr verteilte sich fast gleichmäßig auf die Ein- und Ausfuhr zwischen Ungarn und Deutschland.

Beim **Import aus Ungarn** profitierte fast ausschließlich der Straßengüterverkehr mit einer Beförderungsmenge von 3,3 Mio. t und einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um 10 % durch vermehrte Beförderungen von Chemischen Erzeugnissen, Frischprodukten, Textilien und Metallen / Metallwaren.

Beim **Export nach Ungarn** mit einem Beförderungsaufkommen von 2,7 Mio. t verteilte sich der Zuwachs von 12 % relativ gleichmäßig auf die einzelnen Verkehrsträger.