



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2003



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Gesamtentwicklung des Güterverkehrs	3
3	Straßengüterverkehr	5
3.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	7
3.1.1	Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Nah-, Regional- und Fernbereich	7
3.1.2	Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	9
3.2	Entwicklung der Beförderungsentgelte	10
3.3	Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen	11
3.3.1	Entwicklung der Kosten	11
3.3.2	Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten	13
3.3.3	Entwicklung der Investitionen	14
3.4	Fahrpersonal im Straßengüterverkehr	16
3.5	Unternehmensinsolvenzen	17
3.6	Wirtschaftliche Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs	18
4	Eisenbahngüterverkehr	20
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	20
4.2	Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße	25
5	Binnenschiffsgüterverkehr	26
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur	26
5.2	Entwicklung der Beförderungsentgelte	31
5.3	Kosten, Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt	32
6	Kurzstreckenseeverkehr (Short Sea Shipping)	34
6.1	Definition, Art und Umfang des Kurzstreckenseeverkehrs	34
6.2	Vorteile des Kurzstreckenseeverkehrs und Förderprogramme zur Verkehrsverlagerung in der EU	36
6.3	Störfaktoren und Harmonisierungsdefizite im Kurzstreckenseeverkehr	37



7	Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) im Jahr 2002	38
7.1	Entwicklung der Beförderungsmenge zwischen Deutschland und den MOE-Staaten	39
7.2	Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern	41
7.2.1	Güterempfang aus den MOE-Staaten	41
7.2.2	Güterversand in ausgewählte MOE-Staaten	42
7.3	Signifikante Veränderungen des Güterverkehrs zwischen Deutschland und einzelnen MOE-Staaten	43
7.3.1	Transitverkehr mit Lastkraftfahrzeugen von und nach ausgewählten MOE-Staaten durch Deutschland	46
7.4	Künftige Entwicklung des Güteraustausches mit den MOE-Staaten	47
8	Umzugsverkehr und Handelsmöbeltransporte	48
8.1	Marktentwicklung	48
8.2	Kostensituation	49
8.3	Ertragslage	50
8.4	Lage im Bereich Handelsmöbel / Versandhausmöbel	50
8.5	Weitere Entwicklung	51



1 Zusammenfassung

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Güterverkehr hat sich im 1. Halbjahr 2003 trotz des schwachen Konjunkturverlaufs leicht verbessert.

Im 1. Halbjahr 2003 nahm die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr erbrachte Beförderungsleistung in Deutschland gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 um 1 % zu. Demgegenüber setzte sich der Rückgang der beförderten Gütermenge mit 0,7 % in abgeschwächter Form fort.

Die Entwicklung stellt sich in den einzelnen Verkehrsbereichen folgendermaßen dar:

Beim **Eisenbahngüterverkehr** kam es im 1. Halbjahr 2003 zu einer Zunahme beim Aufkommen im Binnen- und Durchgangsverkehr. Demgegenüber waren höhere Verluste beim Versand bzw. moderate Verluste im grenzüberschreitenden Verkehr zu verzeichnen. Die Transportleistung wuchs - mit Ausnahme beim Versand ins Ausland - auf allen Hauptverkehrsverbindungen an.

Der **Binnenschiffsgüterverkehr** konnte im 1. Halbjahr 2003 mit einem Anstieg sowohl beim Beförderungsaufkommen als auch bei der Transportleistung aufwarten. Im weiteren Jahresverlauf kam es jedoch durch die extremen Niedrigwasserstände zu einem erheblichen Einbruch bei der Beförderungsmenge und der Transportleistung.

Im **Straßengüterverkehr** kam es zu einer zweigeteilten Entwicklung: Einem Mengenwachstum in den oberen Entfernungsbereichen des Binnenverkehrs sowie im grenzüberschreitenden Verkehr stehen Verluste in den unteren Entfernungsbereichen gegenüber. Insgesamt lag das Güteraufkommen erneut unter den Werten des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Demgegenüber erreichte die Beförderungsleistung die Werte des Vergleichszeitraums. Bezogen auf den Verlauf der Verkehrsarten entwickelte sich der Werkverkehr erneut rückläufig, wohingegen im gewerblichen Güterverkehr Zuwächse zu verzeichnen waren.

Die Belebung der Nachfrage in bestimmten Bereichen des Straßengüterverkehrs führte jedoch nicht zu einer Entspannung der wirtschaftlichen Situation der deutschen Verkehrsunternehmen. Viele Unternehmen befinden sich nach wie vor in einer kritischen Lage. Diese ist vor allem auf den stetig wachsenden Wettbewerbs- und Preisdruck durch in- und ausländische Verkehrsunternehmen zurückzuführen. Die angespannte Lage kommt besonders in der Zunahme der Insolvenzen zum Ausdruck.

Die wirtschaftliche Situation der Unternehmen ist von einer hohen Unsicherheit und von existenziellen Ängsten geprägt. Diese werden auch durch die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut verursacht. Sie erschwert die Kosten- und Preiskalkulation beträchtlich. Hierbei ist für die Unternehmen die entscheidende Frage, ob die Kosten der Maut von den Auftraggebern in voller Höhe übernommen werden. Die nunmehr fehlende Festlegung eines Starttermins führt zu weiteren Irritationen.



Eine weitere Herausforderung für die Verkehrsunternehmen stellt die Erweiterung der Europäischen Union (EU) dar. Am 1. Mai 2004 wird die EU durch den Beitritt von Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und des griechischen Teils Zyperns auf 25 Länder erweitert. Dieser Schritt hat insbesondere für den Verkehrsbereich erhebliche Auswirkungen. Durch die Erweiterung der Fläche der EU um 23 % und den Anstieg der Bevölkerung um rund 20 % entsteht ein erhebliches Markt- und Absatzpotenzial. Bei der Integration der neuen EU-Mitgliedstaaten hat der Güterverkehr für den erweiterten EU-Wirtschaftsraum eine herausragende Bedeutung.

Damit deutsche Unternehmen an dem zukünftigen Aufkommenswachstum entsprechend partizipieren können, ist eine Harmonisierung der ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb Europas dringend erforderlich. Hierbei gilt es vor allem, die Bedingungen deutscher Transportunternehmen gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern anzugleichen, um damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Die deutschen Unternehmen des Güterverkehrs stehen aufgrund der gravierenden Veränderungen im Jahr 2004 vor der größten wirtschaftlichen Herausforderung seit der Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes Anfang bzw. Mitte der 90er Jahre.

2 Gesamtentwicklung des Güterverkehrs

Entgegen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung stieg im 1. Halbjahr 2003 die im Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge und die Tonnenkilometerleistung gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 an.

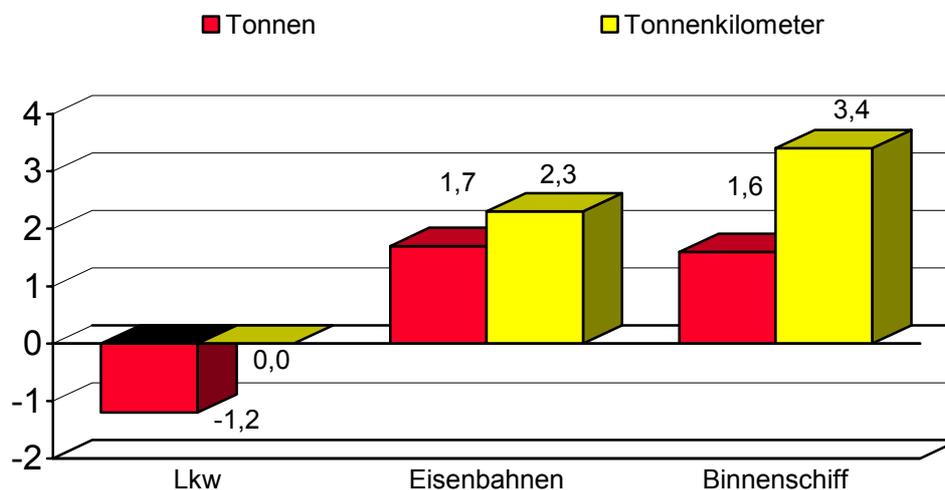
Im Straßengüterverkehr kam es zu einer zweigeteilten Entwicklung: Einem Mengenwachstum in den oberen Entfernungsbereichen des Binnenverkehrs sowie im grenzüberschreitenden Verkehr stehen Verluste in den unteren Entfernungsbereichen gegenüber. Insgesamt lag das Güteraufkommen erneut unter den Vorjahreswerten. Demgegenüber erreichte die Beförderungsleistung die Werte des Vorjahres. Der Werkverkehr entwickelte sich erneut rückläufig, wohingegen im gewerblichen Güterverkehr Zuwächse zu verzeichnen waren.

Im 1. Halbjahr 2003 verringerte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge um 0,7 % auf 1,516 Mrd. t. Im Gesamtjahr 2002 hatte der Rückgang noch rund 5 % betragen. Demgegenüber kam es bei den Verkehrsleistungen zu einem Wachstum um 1,0 % (Gesamtjahr 2002: - 1,8 %) auf 194,5 Mrd. tkm, dass vom Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr getragen wurde.

Trotz des im 1. Halbjahr 2003 insgesamt rückläufigen Güteraufkommens und der moderaten Entwicklung der Verkehrsleistung zeigen sich erste Zeichen für eine verkehrswirtschaftliche Belebung.

Schaubild 1: Güterverkehr in Deutschland

Veränderungen im 1. Halbjahr 2003 gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 in %



Quelle: StBA, KBA, BAG

Die unterschiedliche mengen- und leistungsbezogene Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern stellte sich im 1. Halbjahr 2003 gegenüber 1. Halbjahr 2002 wie folgt dar:

- Im **Straßengüterverkehr** (Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2003 gegenüber dem Vorjahreszeitraum

um 1,2 % auf 1,25 Mrd. t. Mit einer Beförderungsleistung von 124 Mrd. tkm (Inland) lag das Ergebnis auf der Höhe des Vorjahres.

- Im **Binnenschiffsgüterverkehr** wurden im 1. Halbjahr 2003 nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes 115,9 Mio. t Güter befördert. Damit erhöhte sich die transportierte Gütermenge um 1,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Beförderungsleistung stieg im gleichen Zeitraum um 3,4 % auf 32,3 Mrd. tkm.
- Beim **Eisenbahngüterverkehr** erhöhte sich im 1. Halbjahr 2003 die Beförderungsmenge gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 1,7 % auf 145,6 Mio. t. Zugenommen haben vor allem Beförderungen von Brennstoffen, Eisen bzw. NE-Metallen und von Gütern der höheren Verarbeitungsstufe. Die Beförderungsleistung stieg im gleichen Zeitraum um 2,3 % auf 38,2 Mrd. tkm.

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

Verkehrsträger	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	1. Hj. 02	1. Hj. 03	1. Hj. 03 ggü.	1. Hj. 02	1. Hj. 03	1. Hj. 03 ggü.
	in Mio. t		1. Hj. 02 in % ²⁾	in Mrd. tkm		1. Hj. 02 in % ²⁾
Eisenbahnen ³⁾	143,1	145,6	+ 1,7	37,3	38,2	+ 2,3
Binnenschifffahrt	114,1	115,9	+ 1,6	31,2	32,3	+ 3,4
Straßengüterverkehr						
deutscher Unternehmen ⁴⁾	1.268,9	1.254,0	- 1,2	124,0	124,0	0,0
- Gewerblicher Verkehr	673,6	703,9	+4,5	91,0	94,1	+3,4
- Werkverkehr	595,3	550,1	- 7,6	33,0	29,9	- 9,3
- Verkehr im Nahbereich ⁵⁾	752,0	729,1	- 3,0	11,9	11,6	- 2,6
- Verkehr im Regionalbereich ⁵⁾	245,1	247,2	+0,8	22,2	22,3	+0,6
- Verkehr im Fernbereich ⁵⁾	271,8	277,7	+2,2	89,9	90,1	+0,2
Gesamter Güterverkehr ⁶⁾	1.526,1	1.515,5	- 0,7	192,5	194,5	+ 1,0

1) Verkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland.

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

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

4) Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage.

5) Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr zusammen.

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

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

Auch in der zweiten Jahreshälfte 2003 zeigt sich im Straßengüterverkehr eine positive Entwicklung in den oberen Entfernungsstufen des Binnenverkehrs sowie im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs. Hierzu dürfte vor allem die wieder aufwärts gerichtete Entwicklung im Export beitragen.

Eine durchgreifende Verbesserung der verkehrswirtschaftlichen Gesamtentwicklung ist im weiteren Jahresverlauf nicht zu erwarten.

3 Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr (insgesamt) setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2003 die schwache verkehrswirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre fort. Allerdings zeigte sich im Fernbereich sowie im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs eine Belebung der Verkehrsnachfrage. Demgegenüber kam es im Nahbereich wiederum zu einem Rückgang.

Darüber hinaus wurde die Entwicklung im Betrachtungszeitraum geprägt von einem unterschiedlichen Verlauf bei den Verkehrsarten: Während das Aufkommen im Werkverkehr deutlich abnahm, waren im gewerblichen Verkehr in allen Bereichen Zuwächse zu verzeichnen.

Im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verringerte sich die beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2003 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um insgesamt 1,2 % (- 14,9 Mio. t) auf 1,25 Mrd. t. Damit setzte sich die in den letzten drei Jahren rückläufige Aufkommensentwicklung im Straßengüterverkehr weiter fort.

Demgegenüber hat sich die Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr leicht verbessert. Nach der rückläufigen Entwicklung der Beförderungsleistung (Inland) im vergangenen Jahr, erreichten die Leistungen im 1. Halbjahr 2003 mit 124 Mrd. tkm die Höhe des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs allein kam es nach dem Mengenrückgang im vergangenen Jahr wieder zu einer Aufwärtsentwicklung (+ 6,5 %). Damit war in diesem ansonsten seit Jahren wachstumsorientierten Segment des Straßengüterverkehrs - trotz der abgeschwächten Exportentwicklung im 1. Halbjahr 2003 - wieder ein Mengen- und Leistungszuwachs (+ 4,3 %) zu verzeichnen.

Eine ähnlicher Verlauf zeigte sich auch im Fernbereich des Binnenverkehrs. Nach einem äußerst geringen Wachstum im Vorjahr, kam es im 1. Halbjahr 2003 wiederum zu einer deutlichen Mengen- und Leistungssteigerung. Demgegenüber war im Binnenverkehr - insgesamt - die Mengen- und Leistungsentwicklung um 1,5 % bzw. 0,5 % rückläufig.

Damit knüpft die Entwicklung im 1. Halbjahr 2003 an den Wachstumstrend der zurückliegenden Jahre in den oberen Entfernungsbereichen des Binnenverkehrs sowie im grenzüberschreitenden Verkehr an.

Anzumerken ist bei der Betrachtung der Entwicklung im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2003 der divergierende Verlauf des gewerblichen Verkehrs gegenüber dem Werkverkehr. Der Werkverkehr musste gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 einen Mengerückgang um 7,6 % (= 45,2 Mio. t) hinnehmen, wohingegen der gewerbliche Verkehr einen Zuwachs um 4,5 % (= 30,3 Mio. t) verzeichnete.

Bereits in den zurückliegenden Jahren zeigten sich im Werkverkehr höhere Mengenrückgänge als im gewerblichen Verkehr. Diese Tendenz hat sich seit dem vergangenen Jahr verstärkt. Trotz dieser Entwicklung lag der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtaufkommen im 1. Halbjahr 2003 mit 44 % auf hohem Niveau. Der Anteil der Beförderungsleistung betrug infolge der geringeren Durchschnittsentfernung rund 24 %.

Die Verluste sind vor allem auf die schwache konjunkturelle Entwicklung (z. B. im Baugewerbe und Handel) zurückzuführen. Allerdings haben sich die Mengen im Werkverkehr in den vergangenen Jahren in nahezu allen Entfernungsbereichen verringert. Dies zeigt, dass neben konjunkturell bedingten Schwankungen auch Verlagerungstendenzen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr für den Rückgang bedeutsam sind. Das niedrige Niveau der Beförderungsentgelte, angebotene logistische Komplettlösungen in hoher Qualität sowie die bevorstehende Einführung der Lkw-Maut dürften ebenfalls zu Transportverlagerungen vom Werkverkehr auf den gewerblichen Verkehr beitragen.

Tabelle 2: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Güterarten
einschließlich Kabotagebeförderungen

Güterart	Beförderte Gütermengen			
	1. Hj. 2002	1. Hj. 2003	Veränderungen	
	in 1.000 t		in 1.000 t	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	70.299	64.352	- 5.947	- 8,5
Andere Nahrungs- und Futtermittel	142.324	150.780	+ 8.456	+ 5,9
Feste mineralische Brennstoffe	6.329	5.009	- 1.320	-20,9
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	48.124	48.668	+ 544	+ 1,1
Erze und Metallabfälle	19.159	15.063	- 4.096	-21,4
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)	37.564	35.555	- 2.009	- 5,3
Steine und Erden (einschließlich Baustoffe)	623.698	595.503	-28.195	- 4,5
Düngemittel	10.168	10.778	+ 610	+ 6,0
Chemische Erzeugnisse	95.695	97.770	+ 2.075	+ 2,2
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter	191.658	203.862	+12.204	+ 6,4
Leergut	28.750	31.073	+ 2.323	+ 8,1
Insgesamt	1.273.768	1.258.413	-15.355	- 1,2

Quelle: BAG, KBA

Bei der Betrachtung der güterartbezogenen Entwicklung verzeichnete die Bauwirtschaft wiederum den größten Einbruch. Dies führte dazu, dass sich der Mengen- und Leistungsrückgang der vergangenen Jahre weiter fortsetzte. Allerdings liegen die Mengeneinbußen bei etwa 50 % der im 1. Halbjahr 2002 zu verzeichnenden Rückgänge.

Die Aufkommenszuwächse im Straßengüterverkehr zeigten sich vor allem in den Güterbereichen Halb- und Fertigwaren (einschließlich besondere Transportgüter) sowie bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln.

Hinsichtlich der Aufkommensentwicklung innerhalb West- und Ostdeutschlands sowie im Wechselverkehr zeigt sich folgende Entwicklung:

Beim Straßengüterverkehr innerhalb Westdeutschlands, der einen Anteil von 69 % an der Gesamtleistung des Binnenverkehrs in Deutschland hat, zeigt sich ein leichter Rückgang sowohl bei der Transportleistung als auch bei der beförderten Gütermenge. Innerhalb Ostdeutschlands, mit einem Anteil von 13 % an der Ge-

samtleistung, ging zwar die Transportleistung zurück, die beförderte Gütermenge konnte jedoch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringfügig zulegen.

Im Wechselverkehr zwischen West- und Ostdeutschland, mit einem Anteil an der Gesamttransportleistung von 18 %, kam es je nach Beförderungsrichtung zu unterschiedlichen Entwicklungen. Konnte im Jahr 2002 die Transportleistung bei Beförderungen von West- nach Ostdeutschland noch eine Leistungssteigerung verzeichnen, kam es im ersten Halbjahr 2003 zu einem Leistungsrückgang um 1,5 %. Entgegen dieser rückläufigen Entwicklung konnte die Transportleistung bei Beförderungen von Ost- nach Westdeutschland trotz der angespannten konjunkturellen Lage um 3,6 % zulegen und setzte somit den positiven Trend der letzten Jahre fort.

3.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

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

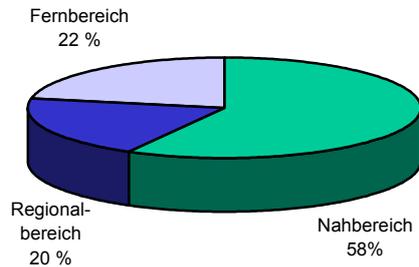
Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr) kam es in den vergangenen Jahren zu erheblichen Rückgängen in den unteren Entfernungsstufen. Diese Entwicklung ist vor allem auf die seit Jahren anhaltende Krise in der Bauwirtschaft zurückzuführen.

Trotz des deutlichen Aufkommensrückgangs wurden von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge nahezu 78 % im Nah- und Regionalbereich befördert. Dies zeigt, dass der Straßengüterverkehr, bezogen auf die Gütermenge, vor allem in den unteren Entfernungsbereichen des regionalen Wirtschafts- und Verteilerverkehrs dominiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Lkw insbesondere in diesem Bereich nach heutigem Stand nahezu unersetzbar ist.

Demgegenüber hat der Nah- und Regionalbereich wegen der geringen Beförderungsweite lediglich einen Anteil von 27 % an der Verkehrsleistung; dagegen wird im Fernbereich ein Anteil von 73 % erbracht. Daran wird die große verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Straßengüterfernverkehrs sichtbar.

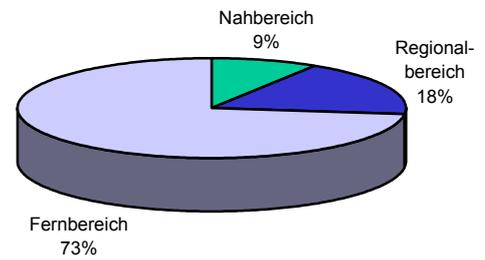
Die mengen- und leistungsbezogenen Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche im Straßengüterverkehr ergeben sich aus den nachstehenden Schaubildern.

Schaubild 2: Anteile der einzelnen Entfernungsbereiche nach der Gütermenge



Quelle: BAG, KBA

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



Quelle: BAG, KBA

Die Entwicklung im Einzelnen:

➤ Nahbereich (bis zu 50 km)

Im Nahbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) setzte sich der seit Jahren anhaltende Aufkommens- und Leistungsrückgang weiter fort. Dabei fallen die Rückgänge allerdings erheblich niedriger aus als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im 1. Halbjahr 2003 verringerte sich die Gütermenge um 3 % (= 22,9 Mio. t) auf 729,1 Mio. t. Die Beförderungsleistung ging um 2,6 % (= 313 Mio. tkm) auf 11,6 Mrd. tkm zurück.

Die Rückgänge sind wiederum auf die schwache Entwicklung im Bereich der Bauwirtschaft zurückzuführen. Im 1. Halbjahr 2003 betrug der Mengenrückgang bei der Güterart „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ 5,0 % (- 25,6 Mio. t). Daneben kam es im 1. Halbjahr 2003 im Nahbereich vor allem zu Rückgängen bei Beförderungen von chemischen Erzeugnissen in Höhe von 5,7 % (- 3,3 Mio. t) sowie land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen 11,8 % (- 2,8 Mio. t).

Ein Wachstum zeigte sich innerhalb der geringen Beförderungsweiten vor allem bei den gewerblichen Fertigwaren in Höhe von 12,2 % (= 6,9 Mio. t.) und bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln um 13,4 % (= 5,1 Mio. t).

Der Werkverkehr musste im Nahbereich mit rund 34 Mio. t. (- 8,1 %) einen außerordentlich hohen Mengenrückgang hinnehmen, während der gewerbliche Verkehr um rund 11 Mio. t (+ 3,6 %) zunahm.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass der Werkverkehr in den wachstumsorientierten Güterartbereichen („Halb- und Fertigwaren“ und „andere Nahrungs- und Futtermittel“) ebenfalls Zuwächse verzeichnete, allerdings auffallend hohe Rückgänge im Bereich der Steine und Erden, einschließlich Baustoffe. Demgegenüber nimmt der gewerbliche Verkehr trotz schlechter Branchenkonjunktur im Baubereich zu. Dies zeigt, dass Unternehmen mit Werkverkehr bei zurückgehender Branchenkonjunktur den gewerblichen Verkehr zunehmend auch auf kurzen Beförderungsstrecken einsetzen.

➤ Regionalbereich (51 - 150 km)

Im Regionalbereich (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) kam es nach deutlichen Rückgängen im vergangenen Jahr im 1. Halbjahr 2003 zu einem leichten Mengen- und Leistungswachstum: Die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung stiegen um 0,8 % auf 247,2 Mio. t bzw. um 0,6 % auf 22,3 Mrd. tkm.

Hierbei zeigten sich vor allem Mengenzuwächse in den Güterarten „Gewerbliche Fertigwaren,“ und „Chemische Erzeugnisse“. Verluste waren wiederum im Bereich „Steine und Erden, einschließlich Baustoffe“ zu verzeichnen.

➤ Fernbereich (151 km und mehr)

Die Zunahme der Verkehrsnachfrage zeigt sich vor allem im Fernbereich. Im 1. Halbjahr 2003 stieg das Aufkommen im oberen Entfernungsbereich um 2,2 % auf 277,7 Mio. t. Der Zuwachs der Beförderungsleistung betrug 0,2 % und liegt damit bei 90,1 Mrd. tkm.

Das zu verzeichnende Wachstum im Fernbereich ist insbesondere auf die Zunahme der Beförderungen von chemischen Erzeugnissen um 16 % (= 3,7 Mio. t), Halb- und Fertigwaren in Höhe von 3,4 % (= 3,1 Mio. t) sowie bei den anderen Nahrungs- und Futtermitteln um 4,5 % (= 2,6 Mio. t) zurückzuführen.

Auch im Fernbereich kam es zu einer unterschiedlichen Entwicklung im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr. Während die Gütermenge im gewerblichen Verkehr um 5,3 % (= 11,3 Mio. t) zunahm, lag das Aufkommen im Werkverkehr unterhalb des Vorjahreswertes (- 9,2 % = - 5,4 Mio. t).

3.1.2 Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die alleinige Betrachtung der **Entwicklung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr** zeigt im 1. Halbjahr 2003 eine Mengensteigerung um 6,5 % auf 55,4 Mio. t und eine Leistungssteigerung um 4,3 % auf 14,2 Mrd. tkm (Inland).

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

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen beförderten Gütermenge entfallen rund 4,5 % und von der insgesamt erbrachten Beförderungsleistung (In- und Ausland) rund 21,5 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

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

3.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die Mehrzahl der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen konnte in den ersten Monaten des Jahres 2003 keine Erhöhung der Beförderungsentgelte als Ausgleich von Kostensteigerungen durchsetzen. In fast allen Fällen wurden die Unternehmen von ihren Auftraggebern auf die bald bevorstehenden Preisverhandlungen kurz vor Einführung der streckenabhängigen Autobahnmaut verwiesen. Teilweise stellten Transportunternehmer auch von sich aus Gespräche zur Anpassung der Abrechnungskonditionen zurück, um eine möglichst gute Ausgangsposition bei diesen Verhandlungen zu haben.

Nur ein kleinerer Teil der Unternehmen konnte Anfang des Jahres 2003 Entgelterhöhungen aus Anlass der 5. Stufe der Ökosteuer durchsetzen. Dagegen beobachtete das Bundesamt in den ersten Monaten des Jahres 2003 eine verstärkte Tendenz zu sinkenden Beförderungsentgelten. Diese Entwicklung war zum Teil auf die konjunkturelle Situation in Deutschland und den dadurch verursachten verstärkten Wettbewerb um Ladung zurückzuführen. Daneben führten Transportunternehmen den vermehrten Druck auf die Beförderungsentgelte jedoch auch auf das Bestreben von Verladern zurück, insgesamt eine Neutralisierung der Mehrkosten der Maut zu erreichen. Insbesondere in den Bereichen des Lebensmitteleinzelhandels und der Bauwirtschaft war diese Entwicklung zu erkennen.

Dagegen waren auf dem Spotmarkt seit dem Frühsommer dieses Jahres auf einzelnen Relationen und Teilmärkten - beispielsweise im Bereich der Beförderung von chemischen Erzeugnissen - leichte Entgelterhöhungen möglich. Die im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen führten dies auf den Umstand zurück, dass zahlreiche Transportunternehmer Anfang des Jahres 2003 entweder ihren Geschäftsbetrieb eingestellt haben oder insolvent wurden. Wegen des dadurch weggefallenen Laderaums traten kurzfristige Laderaumengpässe ein. Darüber hinaus wurde aufgrund der großen Sommerhitze teilweise der Frachtraum für temperaturgeführte Beförderungen knapp, was dann zu erhöhten Beförderungsentgelten führte.

Die zwischen Transportunternehmen und ihren Auftraggebern im Rahmen von Preisverhandlungen zur Mauteinführung ausgehandelten Zusagen wurden durch die Verschiebung der Maut nicht in die Praxis umgesetzt. So konnte die Mehrzahl der Transportunternehmen bislang keine Entgelterhöhungen durchsetzen. Den Unternehmen war es damit kaum möglich, die schon längere Zeit dringend notwendige Weitergabe ihrer gestiegenen Kosten - wie z. B. Kraftstoffkosten, Lohn- und Lohnnebenkosten - zu erreichen.

Viele der Auftraggeber erklärten sich frühestens Anfang 2004 zu neuen Gesprächen bereit. Teilweise werden Transportunternehmen durch die Verschiebung der Maut in das Jahr 2004 nochmals mit ihren Auftraggebern über die Höhe der Mautübernahme verhandeln müssen. Dies ist mit Unwägbarkeiten behaftet, da sich die wirtschaftliche Situation und somit die Verhandlungsposition der auftraggebenden Industrieunter-

nehmen oftmals ändert oder Auftraggeber bei neuen Verhandlungen auf für sie günstigere Ergebnisse drängen. Insgesamt ist im Transportgewerbe eine erhebliche Verunsicherung bezüglich der Preisgestaltung für die nächsten Monate festzustellen. Als unabdingbar sieht die Mehrzahl der in Marktgespräche des Bundesamtes einbezogenen Unternehmer eine zuverlässige Benennung eines verbindlichen Starttermins für die Erhebung der Maut im Jahr 2004 an, der eine rechtzeitige Planung und Durchführung aller diesbezüglichen Entgeltverhandlungen mit den Auftraggebern ermöglicht.

Die bisher ausgehandelten Vereinbarungen zur Übernahme der Mautkosten lassen erkennen, dass ein Großteil der Auftraggeber zwar die Mautkosten für die Lastkilometer der Beförderungsaufträge übernehmen wird, nicht jedoch die für die mit dem Auftrag verbundenen Leerkilometer und sonstigen zusätzlichen Kosten der Transportunternehmen im Zusammenhang mit der Maut (z. B. Finanzierungskosten, Personalkosten). Dies belastet insbesondere solche Unternehmen, die in Märkten mit hohen auftragsbedingten Leerkilometern tätig sind und / oder Spezialfahrzeuge einsetzen. Vor allem Transportunternehmen aus den Bereichen des Lebensmitteleinzelhandels und der Bauwirtschaft gaben an, dass ein Teil ihrer Auftraggeber nicht bereit sind, ihnen die vollen Mautkosten der Lastkilometer zu erstatten.

3.3 Entwicklung der Kosten, Ertragslage und Investitionen

3.3.1 Entwicklung der Kosten

Bei Marktbeobachtungsgesprächen in den ersten drei Quartalen 2003 wiesen fast ausnahmslos alle Unternehmen auf ihre insgesamt gestiegenen Kosten gegenüber dem Vorjahreszeitraum hin.

Die Kostenrechnung wurde maßgeblich durch die zu Jahresbeginn erheblich gestiegenen Kraftstoffpreise belastet, die im März 2003 ihren Höchststand erreichten. Seit dem zweiten Quartal waren zwar rückläufige Abgabepreise für Dieselmotorkraftstoff zu beobachten, die jedoch im September 2003 noch über dem Niveau des Jahresendes 2002 lagen.

Eine der seit längerem praktizierten Möglichkeiten, bei den Aufwendungen für Kraftstoffe einen Teil der Kosten einzusparen, liegt in der Betankung der Lkw in anderen EU-Mitgliedstaaten wie vor allem Luxemburg, aber auch Österreich, in denen die Steuerbelastung auf Kraftstoffe erheblich niedriger liegt als in Deutschland. Dies lässt sich jedoch nur von denjenigen Transportunternehmen nutzen, die für das Betanken in diesen Ländern geeignete grenzüberschreitende Verkehre betreiben oder aber ihren Unternehmensstandort im grenznahen bzw. wirtschaftlich lohnenden Einzugsgebiet zu solchen Ländern haben.

Es ist festzustellen, dass ein wachsender Anteil der Transportunternehmen zwischenzeitlich seinen Fuhrpark auf den Betrieb mit Biodiesel umgestellt hat, nachdem die anfänglichen technischen Schwierigkeiten weitgehend ausgestanden sind und vor allem Neufahrzeuge geordert werden können, die für den Dauerbetrieb mit Biodiesel bereits ab Werk ausgelegt sind und mithin keine Umrüstungen mehr erfordern. Der Kostenvorteil gegenüber herkömmlichem Dieselmotorkraftstoff resultiert im Wesentlichen daraus, dass auf Biodieselmotorkraftstoff in Deutschland bislang keine Mineralölsteuer erhoben wird.

Ein Großteil der Transportunternehmen registrierte auch gestiegene Lohnnebenkosten. Insgesamt höhere Löhne musste rund die Hälfte aller in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen verbuchen. Danach belasteten auch höhere Versicherungsprämien als im entsprechenden Vorjahreszeitraum die Kostenrechnung. Viele Unternehmen thematisierten auch die zu Jahresbeginn 2003 erneut erhöhte Ökosteuer (5. Stufe) - teilweise verbunden mit der Forderung, diese zweckgebunden nur für den Ausbau der Straßeninfrastruktur zu verwenden oder mit Einführung der streckenbezogenen Maut ganz zurückzunehmen.

Neben gestiegenen Ersatzteilkosten - explizit genannt wurden u. a. die gestiegenen Reifenpreise - sind auch höhere Gebühren der öffentlichen Verwaltung unter den meistgenannten Kostensteigerungen zu finden, u. a. auch die Gebühren für die Genehmigung und die Polizeibegleitung von Schwertransporten.

Im 2. und 3. Quartal 2003 war auffallend, dass im innerdeutschen gewerblichen Güterverkehr zudem ein Teil der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen seine gestiegenen Kosten auch auf die Erbringung unentgeltlicher Neben- und Serviceleistungen zurückführte. Dies ist ein deutliches Zeichen für den Preisdruck und die gestiegenen Qualitätsanforderungen der Auftraggeber. Letztere spiegeln sich zunehmend auch in der Forderung an Fernverkehrsunternehmen wider, bei qualitätssensiblen Verkehren die Einhaltung von Qualitätsstandards anhand von Zertifizierungen nachzuweisen. Auch dies stellt einen nicht unerheblichen Kostenfaktor dar.

Positiv zu vermerken ist, dass ein wachsender Anteil vorwiegend der Fern-, aber auch der Regionalverkehrsunternehmen im 2. und 3. Quartal 2003 seine Fahrer geschult hat, um den Fuhrpark ressourcenschonender und sicherer einzusetzen. Dies registrierten diese Unternehmen zwar als Kostensteigerung, sie hegen jedoch die Hoffnung, dass diese Maßnahmen danach zur Dämpfung der tendenziell steigenden Fuhrparkkosten beitragen. Ferner zeichnen sich verstärkte Bemühungen ab, den gesetzlichen Bestimmungen zur Ladungssicherung durch Investitionen in geeignete Sicherungssysteme mehr Rechnung zu tragen. Letzteres geschieht - ebenso wie die Durchführung von Fahrerschulungen - auch aus der Motivation heraus, die Schadensquote zu senken, um über den Nachweis der Risikoreduzierung die tendenziell deutlich gestiegenen Versicherungsprämien durch Risikoabschläge so weit wie möglich zu kompensieren.

Durch den anhaltenden Wettbewerbsdruck und den wegen der Verschiebung der streckenabhängigen Maut von Frachtlern oftmals hinausgezögerten Preisverhandlungen hat sich das Entgeltniveau nicht adäquat zu den gestiegenen Kosten entwickelt und somit gerade in den letzten beiden Jahren bei einem Großteil der Transportunternehmen zu einer nachhaltigen Verschlechterung der Ertragslage geführt. Noch gravierender ist, dass einige Auftraggeber - z. B. über Neuausschreibungen von Beförderungspaketen in elektronischen Internet-Marktplätzen - sogar Entgeltreduzierungen durchgesetzt haben. Vor diesem Hintergrund erweisen sich längere **Stand- und Wartezeiten vor der Be- und Entladung** insbesondere im Lebensmittelsektor sowie beim Handel, aber auch bei Zentrallagern und einigen größeren Verladern für viele Transportunternehmen als zunehmendes kostenträchtiges Problem. Gerade auch wegen der immer höheren - aber selten auch entsprechend vergüteten - Qualitätsanforderungen seitens der Auftraggeber fordern die betroffenen Transporteure eine zügige Be- oder Entladung nach Ankunft an der Ladestelle. Dies ist erst recht nachvollziehbar, wenn ihnen die Abhol- und Anlieferzeitfenster - und bei Just-in-Time-Verkehren sogar Fixtermine - exakt vorgegeben werden. Dem wirkt jedoch der schon länger zu beobachtende Trend entgegen, dass we-

gen der allgemein forcierten Bestrebungen zur Kostenreduzierung in erheblichem Umfang Entladepersonal eingespart wurde.

Gemäß § 412 Abs. 3 HGB hat der Frachtführer Anspruch auf eine angemessene Vergütung in Form von Standgeld, wenn er aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die (angemessene) Lade- oder Entladezeit hinaus wartet.

Einige Unternehmen wiesen auch auf stark gestiegene Beiträge zur Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) hin. Hintergrund hierzu ist, dass die BGF wegen der stark gestiegenen Insolvenzen im Transportgewerbe den Beitragsfuß für das an die Bundesanstalt für Arbeit abzuführende Insolvenzgeld zwangsläufig stark anheben musste. Mitarbeiter von in Insolvenz geratenen Unternehmen haben drei Monate lang einen gesetzlichen Anspruch auf Entgeltfortzahlung. Die Erhöhung trifft vor allem größere Transportbetriebe, da die Beiträge zur BGF nach der Lohnsumme eines Unternehmens gestaffelt werden.

Ferner waren Unternehmen aus dem Bereich temperaturgeführter Beförderungen durch die extrem hohen Temperaturen des vergangenen Sommers von Kostensteigerungen betroffen: Kühlaggregate hatten nicht nur einen erhöhten Energieverbrauch, sondern fielen wegen der ungewöhnlich hohen Dauerbelastung zum Teil auch aus und mussten repariert oder gänzlich erneuert werden.

Im bisherigen Jahresverlauf 2003 gelang es kaum einem Unternehmer, mit dem das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, seine Kosten im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen insgesamt zu senken. Eine vollständige Kompensation der gestiegenen Gesamtkosten gelang nur wenigen der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen. Dies wurde vor allem durch Reduzierung des eigenen Fuhrparks und mithin auch des entsprechenden Fahrpersonals erreicht, die oftmals infolge der konsequenten Ablehnung unrentabler Verkehre vorgenommen wurde. Wenn hingegen die Aufrechterhaltung solcher Beförderungen aus Gründen der Bindung wichtiger Kunden mit sonst einträglichen Logistikgeschäften erforderlich war, erfolgte - soweit möglich - eine Verlagerung auf Subunternehmen und dann die entsprechende Verringerung der eigenen Laderaumkapazität.

In Bereichen, in denen jedoch Laderaumengpässe auftraten und vor allem wegen der Mauteinführung befürchtet wurden, war aber auch bereits ein gegenläufiger Trend zu beobachten: Hier tendierten einerseits Auftraggeber dahin, die Durchführung der Transporte mit eigenem Equipment vorzuschreiben und andererseits erweiterten einige Transportunternehmen auch von sich aus vorsorglich ihre Laderaumkapazität.

3.3.2 Verhältnis der Beförderungsentgelte zu den Beförderungskosten

Auch im bisherigen Verlauf des Jahres 2003 mußte ein Großteil aller Transportunternehmen eine Verschlechterung ihrer Ertragslage gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum hinnehmen. Die Analyse der Ursachen ergibt, dass bei den meisten der von Ertragsverschlechterungen betroffenen Unternehmen vor allem die stark gestiegenen Kraftstoffkosten voll auf das Betriebsergebnis durchschlugen, weil sie - insbesondere wegen der Verschiebung der Mauteinführung - bei ihren Auftraggebern keine Entgelterhöhungen

durchzusetzen vermochten oder zusätzlich sogar Entgeltreduzierungen hinnehmen mussten. Dabei waren die Segmente des grenzüberschreitenden Verkehrs, gefolgt vom Fernverkehr, am stärksten betroffen. Erschwerend kam der verschärfte Konkurrenzdruck in einem schwachen konjunkturellen Umfeld hinzu, der über Kundenverluste und rückläufige Aufträge der Stammkundschaft zu einer verschlechterten Kapazitätsnutzung des kostenintensiven Fuhrparks führte. Einige Unternehmen des grenzüberschreitenden Verkehrs äußerten in Marktgesprächen, dass ihre Erlöse nicht mehr die Kosten decken würden.

Demgegenüber gelang es im 2. und 3. Quartal 2003 nur vereinzelt Transportunternehmen, ihre Ertragslage gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu verbessern. Entscheidender Erfolgsfaktor hierfür war die gezielte Verbesserung der Kunden- und Sendungsstrukturen, die zu einer verbesserten Kapazitätsnutzung des Fuhrparks führte. Dies wurde durch verstärkten / optimierten IT-Einsatz und die Gewinnung zusätzlicher, für die Optimierung der Warenströme geeigneter Auftraggeber / neuer Kunden erreicht. Diese Einzelfälle vermögen jedoch die negative Gesamtentwicklung nicht aufzuhellen.

3.3.3 Entwicklung der Investitionen

Das Investitionsverhalten der Transportunternehmen, das im Jahr 2002 von einer ausgeprägten Zurückhaltung und erheblichem Fuhrparkabbau gekennzeichnet war, hat sich im Verlauf des bisherigen Jahres 2003 **lediglich im Segment des gewerblichen Güterfernverkehrs** gebessert. In allen Segmenten des gewerblichen Verkehrs hat jedoch der überwiegende Anteil der Unternehmen weiterhin seinen Fuhrpark beibehalten und Investitionsvorhaben zurückstellt. Im grenzüberschreitenden Verkehr reflektiert das uneinheitliche Bild die angespannte Konkurrenzsituation, während sich bei Unternehmen mit Werkverkehr der Trend zum Fuhrparkabbau verstärkt hat. Daneben verblieben auch im Regionalverkehr erhebliche Anteile, die ihren Fuhrpark aktiv, d. h. über den Nichtersatz von Alt- bzw. Unfallfahrzeugen hinaus, reduzierten.

Auslöser für Fuhrparkinvestitionen im Fernverkehr waren neben der Umsetzung lange zurückgestellter und nicht weiter aufschiebbarer Ersatzinvestitionen die Akquirierung neuer Auftraggeber sowie zusätzliche Aufträge der Stammkundschaft, ferner die Erweiterung der Geschäftstätigkeit, die Spezialisierung auf Marktnischen und die Flexibilisierung des Fuhrparks. Die Erweiterungsinvestitionen spiegeln aber immer noch überwiegend die sich weiter verschärfende Konkurrenzsituation mit den entsprechenden Verlagerungseffekten im Fernverkehrssegment wider, die zum Teil auch produktionsseitig durch Verlagerungen zu anderen Standorten ausgelöst wurden. Im Bereich der temperaturgeführten Transporte haben technische Weiterentwicklungen der Kühlfahrzeuge wie verbesserte Kühlaggregate und Mehrkammerkühlsysteme mit unterschiedlichen Temperaturzonen Investitionsentscheidungen erleichtert. Eine durchgreifende nachhaltige Unterstützung der Investitionsbereitschaft durch die Binnenkonjunktur war hingegen nicht auszumachen.

Der überwiegende Teil der Unternehmen, die ihre Investitionszurückhaltung beibehielten oder gar ihre Fuhrparkkapazitäten verringerten, wurde wie bisher von folgenden Hauptbeweggründen geleitet:

- wachsender Kostendruck auf den Fuhrpark,
- unbefriedigende Ertragslage bei einem stetig zunehmenden Anteil der Unternehmen, die immer mehr die Bildung von Investitionsrücklagen verhindert,

- schleppender Konjunkturverlauf und die von Unsicherheit geprägten verhaltenen Geschäftserwartungen,
- erheblich restriktivere Kreditvergabe der Banken im Vorfeld von Basel II und
- Planungsunsicherheit bezüglich der Maut und deren Weitergabemöglichkeit an die Auftraggeber.

Die weiteren Investitionsplanungen des Transportgewerbes bleiben daher zurückhaltend. Lediglich ein kleiner Anteil der Fernverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr betreibenden Unternehmen bekundete in Marktgesprächen seine Absicht zu Fuhrparkinvestitionen. Der überwiegende Teil hat angekündigt, zumindest die weitere Preis-, Markt- und auch Konjunktorentwicklung abzuwarten und seinen Fuhrpark auf dem derzeitigen, - oft bereits reduzierten - Niveau beizubehalten.

Transportunternehmen sehen sich jedoch oftmals zu Investitionen veranlasst, sobald

- sie neue Kunden - insbesondere auch mit Spezialverkehren in neuen Marktnischen - gewinnen und dann ihren Fuhrpark entsprechend erweitern und spezialisieren,
- sie zusätzliche Aufträge ihrer Stammkundschaft zu für sie akzeptablen Entgelten erhalten, die sie ohne Erweiterung ihres jetzigen Fuhrparks nicht mehr abwickeln können,
- sich die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen nicht mehr länger hinausschieben lässt.

Überwiegend verstärkt sich jedoch der Trend zum Leasing neuer Fahrzeuge, da die Banken im Vorfeld von Basel II ihre Bewertungskriterien zur Ratingeinstufung immer konsequenter umsetzen und Kredite erheblich restriktiver vergeben als bisher. Ein wichtiger Aspekt dabei ist, dass beim Rating nach Basel II u. a. die betriebliche Nachfolgeregelung als maßgeblicher Faktor in die Bewertung mit einfließt. Dies erweist sich jedoch bei kleinen und mittelständischen Transportunternehmen zunehmend als Problem, denn aufgrund der sich tendenziell verschlechternden Zukunftsperspektiven schwindet sowohl bei Inhabern von Transportunternehmen als auch bei den für eine Nachfolge in Betracht kommenden Familienmitgliedern die Bereitschaft, den Betrieb innerhalb der Familie weiterführen zu lassen bzw. zu übernehmen.

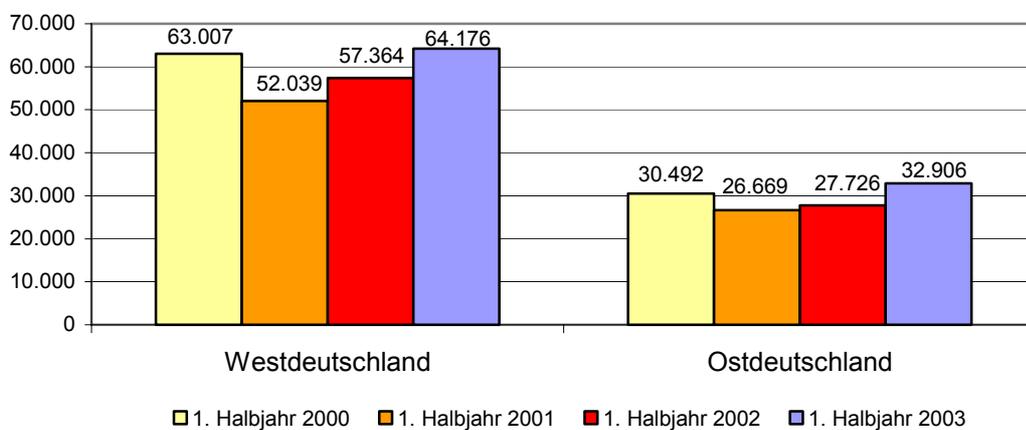
Die Situation von immer mehr kleinen und mittelständischen Transportunternehmen hat sich nachhaltig verschlechtert. Selbst alt eingesessene und über Jahre hinweg im Markt fest etablierte Transportunternehmen kämpfen um ihre Existenz, da sie steigende Kosten nicht mehr kompensieren und somit auch immer häufiger keine Rücklagen für Investitionen mehr bilden können. Kleine und mittelständisch geprägte Transportunternehmen sehen sich seit längerem einem anhaltenden Verdrängungswettbewerb seitens großer Logistikunternehmen ausgesetzt, die ihre europaweiten Netzwerke ausbauen und ihnen mit logistischen Komplettlösungen immer mehr aufkommensstarke Direktkunden abwerben. So verbleiben den Transportunternehmen neben Spezialverkehren in Marktnischen oftmals nur noch kleinere Industriebetriebe mit geringerem und schwankendem Aufkommen als Direktkunden übrig, die weniger im Mittelpunkt des Interesses großer Logistiker stehen und mitunter selbst Schwierigkeiten haben, sich am Markt zu behaupten. Gerade aus diesem Segment berichten Transportunternehmen vermehrt über steigende Forderungsausfälle durch Insolvenzen. Mithin wird immer wichtiger, dem Debitorenmanagement und der Bonitätsprüfung der Auftraggeber größere Aufmerksamkeit zu widmen. Ausdruck dieser Entwicklung ist auch, dass sogar eine Frachtenbörse den Inkassodienst mit in ihr Angebotsportfolio aufgenommen hat.

3.4 Fahrpersonal im Straßengüterverkehr

Im 1. Halbjahr 2003 hatten die meisten deutschen Transportunternehmen keine Probleme mehr, qualifiziertes Fahrpersonal zu finden. Nur noch in einzelnen Regionen wurde von einem Mangel an Fahrpersonal berichtet. In vielen Unternehmen konnte sogar auf eine Liste qualifizierter Fahrer zurückgegriffen werden, die auf frei werdende Stellen im Unternehmen warteten. Der Grund für diese Trendwende wird in Unternehmenskreisen vor allem in vermehrten Insolvenzen gut geführter Transportunternehmen, die Wert auf die Ausbildung ihrer Fahrer gelegt hatten, gesehen.

Diese Entwicklung belegt auch die Arbeitslosenstatistik für Kraftfahrer der Bundesanstalt für Arbeit, die für das 1. Halbjahr 2003 nochmals eine höhere Anzahl arbeitsloser Kraftfahrer als im 1. Halbjahr 2002 ausweist.

Schaubild 4: Durchschnittliche Anzahl der monatlich als arbeitslos gemeldeten Kraftfahrer



Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg

Nach Erkenntnissen der Bundesanstalt für Arbeit stieg die Zahl der im Durchschnitt arbeitslos gemeldeten Kraftfahrer in Deutschland im 1. Halbjahr 2003 (mit und ohne Ausbildung zum Berufskraftfahrer) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr um 14,1 %. Dabei erhöhte sich diese Zahl in den alten Bundesländern um 11,9 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2001, während sie in den neuen Bundesländern sogar um 18,7 % stieg.

Nach Einschätzung der im Rahmen der Marktbeobachtung besuchten Unternehmen wird die Zahl der arbeitslosen Kraftfahrer bei Einführung der Maut weiter zunehmen. Einige Unternehmen kündigten in Gesprächen bereits an, ihren Fuhrpark und das zugehörige Fahrpersonal drastisch zu vermindern, falls ihre Auftraggeber nicht einer vollständigen Weiterbelastung der Maut zustimmen werden.

In Marktgesprächen äußerten sich eine Reihe von Transportunternehmern dahingehend, dass eine Lockerung des Kündigungsschutzes zur Einstellung weiterer Mitarbeiter führen würde.

Im Gegensatz zu vorwiegend im Binnenverkehr tätigen Unternehmen, wurde die Situation von Transportunternehmen, die Kraftfahrer für Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit mittel- und osteuropäischen Staaten benötigen, noch schwieriger.

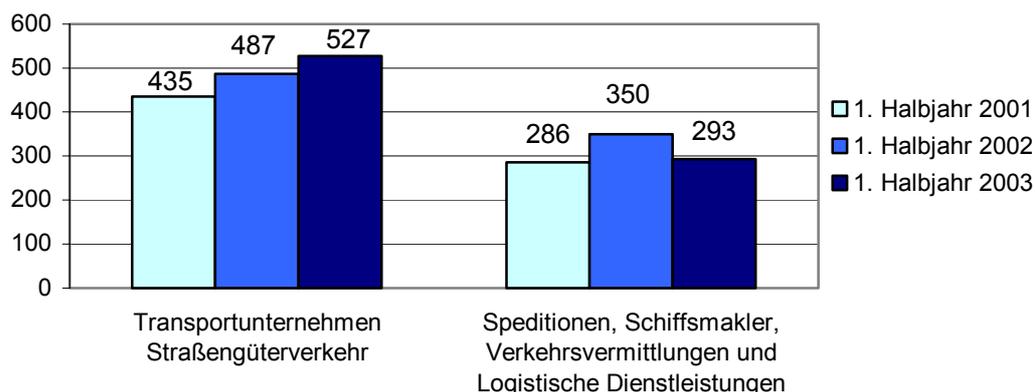
3.5 Unternehmensinsolvenzen

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei **Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs** (inklusive Umzugsunternehmen) stieg im 1. Halbjahr 2003 - wie im entsprechenden Vorjahreszeitraum - weiter an. Sie erhöhte sich nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2003 um 8,2 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf 527 Insolvenzverfahren.

Die in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Transportunternehmen gehen davon aus, dass außerdem viele Unternehmen - gerade auch mittelständische und kleinere Transportunternehmen - bereits vor Einführung der Maut kurz vor der Insolvenz stehen. Nicht wenige der Gesprächspartner würden darüber hinaus ihr Unternehmen gerne verkaufen bzw. einstellen. Dies ist jedoch häufig aufgrund von hohen finanziellen Verpflichtungen nicht möglich.

Die Unternehmen rechnen damit, dass nach Einführung der Maut vor allem kleinere Unternehmen insolvent werden, da sich diese gegenüber ihren Auftraggebern häufiger nicht werden durchsetzen können und die Maut ganz oder teilweise selbst übernehmen müssen.

Schaubild 5: Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren im 1. Halbjahr 2003 im Vergleich zu den 1. Halbjahren 2001 und 2002 nach der Systematik der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes



Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Anzahl der Insolvenzverfahren bei **Speditionsunternehmen** ohne eigenen Fuhrpark (inklusive Schiffsmaklerbüros, Logistische Dienstleister und sonstige Verkehrsvermittlung) ging im 1. Halbjahr 2003 gegenüber dem Vorjahreshalbjahr um 16,3 % auf 293 Insolvenzverfahren zurück. In diesem Bereich kam es nach der amtlichen Statistik demnach im 1. Halbjahr 2003 zu einer positiven Entwicklung im Gegensatz zu Transportunternehmen mit eigenem Fuhrpark.

3.6 Wirtschaftliche Situation der Unternehmen des Straßengüterverkehrs

Die Belebung der Nachfrage in bestimmten Bereichen des Straßengüterverkehrs führte nicht zu einer Entspannung des Preis- und Leistungswettbewerbs auf dem in- und ausländischen Güterkraftverkehrsmarkt.

Auch wenn auf einzelnen Verkehrsverbindungen von einer Verknappung von Transportkapazitäten und von steigenden Beförderungsentgelten in bestimmten Marktsegmenten berichtet wurde, so konnte doch die Mehrzahl der Transportunternehmen die für sie aufgrund der gestiegenen Kosten dringend notwendige Erhöhung der Beförderungsentgelte im bisherigen Jahresverlauf nicht durchsetzen.

Sie wurden von ihren Auftraggebern vielfach auf Preisverhandlungen nach Einführung der Maut vertröstet. Durch die Verschiebung der Maut werden nun entweder die ausgehandelten Zusagen weiterhin nicht in die Praxis umgesetzt oder die Verhandlungen werden weiter aufgeschoben. Insgesamt ist eine große Verunsicherung bezüglich der Preisgestaltung festzustellen. Für die Verkehrsunternehmen ist ein zuverlässiger Termin für die Einführung der Maut erforderlich. Die nunmehr fehlende Festlegung des Starttermins führt auch bei der verladenen Wirtschaft zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Kosten- und Preiskalkulation für das kommende Jahr. Darüber hinaus verlangen einige Auftraggeber aufgrund des Wegfalls der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr („Eurovignette“) ab September 2003 entsprechende Rückerstattungen bzw. Abschläge von den vereinbarten Beförderungsentgelten.

Die Güterkraftverkehrsunternehmen stehen vor einer schwierigen Aufgabe, weil auf sie zunächst deutliche Kostensteigerungen (pro Lkw und Jahr) zukommen - ohne Gewähr, diese Kosten vollständig weitergeben zu können. Hinzu kommt die administrative und technische Abwicklung der zusätzlichen Kosten.

Vor diesem Hintergrund und der bereits gegenwärtig hohen Kostenbelastung sowie geringen Rentabilität wird die bevorstehende Einführung der Lkw-Maut von vielen Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit Besorgnis erwartet. Aus der Vielzahl der mit Güterkraftverkehrsunternehmen geführten Marktgespräche zeigen sich Unsicherheiten und in nicht wenigen Fällen existenzielle Ängste der Unternehmen.

Der Wechsel von der 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.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass viele Transportunternehmen schon heute - nicht zuletzt wegen ihrer geringen Eigenkapitalausstattung und teilweise fehlender Kreditwürdigkeit - erhebliche Liquiditätsengpässe haben. Die angespannte Lage kommt besonders in der Zunahme der Insolvenzen zum Ausdruck.

Unveränderter Standpunkt der Unternehmen ist, dass mit der Mauteinführung Harmonisierungsmaßnahmen einhergehen müssen. In diesem Zusammenhang wird immer wieder die zusätzliche Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen zu Lasten deutscher Unternehmen des Straßengüterverkehrs kritisiert. Sie resultiert aus Subventionen, die ausländische Transportunternehmen in ihren Heimatländern infolge gestiegener Energiekosten erhalten.

Wesentliche Harmonisierungsdefizite in der EU werden in Marktgesprächen des Bundesamtes nach wie vor in der ungleichen Steuer- und Abgabenpolitik (z. B. Ökosteuer, Kraftfahrzeugsteuer) sowie in der fehlenden Harmonisierung der Lohn- und Lohnnebenkosten gesehen. Nach der 5. Ökosteuerstufe zum 1. Januar 2003 weisen die Unternehmen wiederum verstärkt darauf hin, dass die fünf Dieselsteuererhöhungen zu einer weiteren Wettbewerbsverschlechterung im grenzüberschreitenden Verkehr gegenüber den ausländischen Konkurrenten geführt haben. Darüber hinaus wird die wirtschaftliche Situation negativ beeinträchtigt, da die zusätzlichen Kosten von den Kunden nicht übernommen werden. Auch darin dürfte u. a. eine Ursache für den geringen Marktanteil der deutschen Unternehmen am grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr liegen.

Neben den Wettbewerbsvorteilen der Unternehmen in einzelnen EU-Mitgliedstaaten wirken sich zusätzlich die Kostenvorteile osteuropäischer Unternehmen im Preiswettbewerb aus. Viele deutsche Unternehmen befürchten daher, dass durch den EU-Beitritt dieser Staaten im nächsten Jahr die Beförderungsentgelte weiter sinken werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass von den Beförderungen mit den künftigen EU-Mitgliedstaaten bereits heute durchschnittlich nur 11 % von den deutschen Unternehmen befördert werden. Auch bei ständig zunehmender Kostenangleichung in den Beitrittsstaaten dürften die ungleichen Wettbewerbsbedingungen bei den Transportunternehmen - vor allem durch unterschiedliche Lohn- und Lohnnebenkosten - noch über einen gewissen Zeitraum erhalten bleiben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich ein Wachstum der Verkehrsleistungen vor allem in Osteuropa zeigen wird.

Andererseits wird die bevorstehende Erweiterung der EU von einer Vielzahl deutscher Speditions- und Transportunternehmen aber durchaus auch als Chance gesehen. Für deutsche Unternehmen ist es interessanter als vorher, in den EU-Beitrittsländern Niederlassungen zu gründen oder aber durch Übernahme (Kauf) oder Beteiligung an osteuropäischen Unternehmen ihre eigene Kostensituation zu verbessern und sich damit dort bestehende Kostenvorteile zu Nutze zu machen. Dies zeigen vor allem die stetig wachsenden Verkehrsverflechtungen zwischen Auftraggebern in Deutschland und in den einzelnen EU-Beitrittsländern. Zunehmend sind auch Produktionsverlagerungen der Auftraggeber ins Ausland zu beobachten. Daneben folgen einige Verkehrsunternehmen ihren Auftraggebern, die ihren Produktionsstandort nach Osteuropa verlagert haben.

Bei der Lagebeurteilung zeigt sich jedoch auch, dass aufgrund des europaweit wachsenden Güterausstausches neue große Speditionsunternehmen mit europaweiten Netzwerken entstanden sind. Um entsprechend am Wachstum teilhaben zu können und gegenüber den Konzernunternehmen konkurrieren zu können, schließen sich auf dem Verkehrsmarkt immer mehr mittelständische Speditionen zusammen. Diese Entwicklung hat sich in jüngster Zeit verstärkt fortgesetzt und führt zu einem Umbruch des bisher überwiegend durch klein- und mittelständische Unternehmen geprägten Güterkraftverkehrsmarktes.

Die derzeitigen Veränderungen auf dem Güterverkehrsmarkt im Hinblick auf die Einführung der Lkw-Maut und die EU-Osterweiterung stellt die deutschen Unternehmen vor die größte wirtschaftliche Herausforderung seit der Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes Anfang bzw. Mitte der 90er Jahre.

Die Unsicherheit bezüglich 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 Kosten der Maut von den Auftraggebern in voller Höhe übernommen werden.

Der erweiterte Binnenmarkt führt zu einem europaweit wachsenden Gütertausch. Damit deutsche Unternehmen an diesem Wachstum entsprechend partizipieren können, ist eine Harmonisierung der ungleichen Wettbewerbsbedingungen innerhalb Europas erforderlich. Hierbei gilt es vor allem, die Bedingungen deutscher Transportunternehmen gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern anzugleichen.

Die EU-Osterweiterung ist zugleich Chance und Risiko. Sie bietet den deutschen Verkehrsunternehmen auf der einen Seite die Vorteile, neue Märkte zu erobern und den eigenen Marktanteil bei erfolgreicher Marktanpassung zu erhöhen. Auf der anderen Seite aber besteht gleichzeitig die Gefahr, durch einen verschärften Wettbewerb Marktanteile zu verlieren.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland wurden nach vorliegenden Angaben des Statistischen Bundesamtes (StBA) im 1. Halbjahr 2003 insgesamt 145,6 Mio. t Güter im Wagenladungsverkehr befördert. Damit erhöhte sich die durch Eisenbahnen beförderte Gütermenge gegenüber dem entsprechenden Vergleichszeitraum des Vorjahres um 1,7 % (+ 2,5 Mio. t). Auf den Hauptverkehrsverbindungen waren eine Zunahme beim Aufkommen im Binnen- und Durchgangsverkehr, aber auch höhere Verluste beim Versand bzw. moderate Verluste beim Empfang im grenzüberschreitenden Güterverkehr festzustellen.

Bei der Berechnung der Veränderungen gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 hat das BAG die vom StBA aufgrund relevanter Nachmeldungen korrigierten statistischen Werte für die Gütermenge und die Transportleistung dieses Zeitraums mit berücksichtigt.

Das leichte Wachstum bei der Transportmenge setzt sich nach den bisherigen Erkenntnissen auch im laufenden 2. Halbjahr 2003 fort.

Die Entwicklung der im Schienengüterverkehr beförderten **Menge** nach Hauptverkehrsverbindungen ist in der Tabelle 3 dargestellt:

Tabelle 3: Entwicklung der beförderten Gütermenge nach Hauptverkehrsverbindungen der 1. Halbjahre 2001 - 2003

Verkehrsverbindung	Gütermenge in 1.000 t			Veränderungen in %	
	1. Hj. 2001	1. Hj. 2002*	1. Hj. 2003	1. Hj. 2002* ggü. 1. Hj. 2001	1. Hj. 2003 ggü. 1. Hj. 2002*
Binnenverkehr	94.575,0	93.043,8	96.938,5	- 1,6	+ 4,2
Versand in das Ausland	21.455,0	21.754,8	20.113,4	+ 1,4	- 7,5
Empfang aus dem Ausland	24.024,0	23.173,3	22.969,1	- 3,5	- 0,9
Durchgangsverkehr	5.272,0	5.108,3	5.543,1	- 3,1	+ 8,5
Insgesamt	145.326,0	143.080,2	145.564,1	- 1,5	+ 1,7

* korrigierte Werte für das 1. Halbjahr 2002

Quelle: StBA, Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr

Für die **Gütertransportleistung** der Eisenbahnen ergibt sich im 1. Halbjahr 2003 ein Wachstum um 2,3 % auf 38,2 Mrd. tkm. Mit Ausnahme von Verlusten beim Versand in das Ausland ist auf allen anderen Hauptverkehrsverbindungen ein Anstieg der erzielten Transportleistung im Schienengüterverkehr zu verzeichnen.

Einzelheiten sind aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Tabelle 4: Entwicklung der Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen der 1. Halbjahre 2001 - 2003

Verkehrsverbindung	Transportleistung in Mio. tkm			Veränderungen in %	
	1. Hj. 2001	1. Hj. 2002*	1. Hj. 2003	1. Hj. 2002* ggü. 1. Hj. 2001	1. Hj. 2003 ggü. 1. Hj. 2002*
Binnenverkehr	17.020,3	16.868,9	17.777,7	- 0,9	+ 5,4
Versand in das Ausland	8.544,8	8.821,0	8.270,4	+ 3,2	- 6,2
Empfang aus dem Ausland	8.009,7	7.989,3	8.159,4	- 0,3	+ 2,1
Durchgangsverkehr	4.070,8	3.656,8	3.975,0	- 10,2	+ 8,7
Insgesamt	37.645,6	37.336,0	38.182,5	- 0,8	+ 2,3

* korrigierte Werte für das 1. Halbjahr 2002

Quelle: StBA, Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr

Der Anteil der im grenzüberschreitenden und im Durchgangsverkehr realisierten Güterbeförderungen an der gesamten Transportleistung sank gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 leicht und beträgt nunmehr ca. 53 %.

In **Ostdeutschland** wurden im 1. Halbjahr 2003 durch die Güterbahnen insgesamt 30,4 Mio. t befördert. Gemessen am bundesweiten Güteraufkommen der Bahnen beträgt ihr Anteil 21 %. Die Aufkommenschwerpunkte lagen wie in den vergangenen Jahren in Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Bei Betrachtung der Hauptverkehrsverbindungen zeigt sich wiederum, dass das Aufkommen im Empfang und Versand (zusammen: 8,3 Mio. t) von dem im Binnenverkehr (22 Mio. t) weit übertroffen wurde. Die Ursachen werden einerseits im anhaltend geringen Außenhandelsumfang gesehen, bei dem konjunkturbedingt und wegen des strukturellen Anpassungsprozesses marktwirksame Wachstumsimpulse ausblieben. Auch die schleppende Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Aktivitäten von **Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)** in

Richtung Polen und Tschechien, die mit einem noch weitgehenden Mangel an Wettbewerb auf diesen Relationen einhergeht, dürfte zu diesem Ergebnis beigetragen haben.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über per Bahn beförderte Gütermengen in Ostdeutschland.

Tabelle 5: Gütermengen in Ostdeutschland nach Hauptverkehrsverbindungen
1. Halbjahr 2003

Bundesland	Hauptverkehrsverbindungen im 1. Halbjahr 2003 in 1.000 to			zusammen
	Binnenverkehr	Versand in das Ausland	Empfang aus dem Ausland	
Berlin	412,1	23,0	356,0	791,1
Mecklenburg-Vorpommern	1.648,1	366,5	225,3	2.239,9
Brandenburg	3.720,1	1.007,6	1.878,8	6.606,5
Sachsen-Anhalt	12.378,8	911,7	382,2	13.672,7
Thüringen	902,0	499,0	330,2	1.731,2
Sachsen	2.972,2	978,3	1.392,1	5.342,6
Insgesamt	22.033,3	3.786,1	4.564,6	30.384,0

relativer Anteil in % am Gesamtaufkommen in D	15,1	2,6	3,1	20,9
---	------	-----	-----	-------------

Quelle: StBA, eigene Berechnungen

Für die **Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)** zeichnet sich im Zuge der Marktliberalisierung eine weitere Erhöhung des Beförderungsaufkommens ab. Gleichzeitig mussten jedoch auch einzelne Unternehmen konjunkturbedingte Rückgänge hinnehmen. Dies wurde insbesondere bei Baustoffbeförderungen beobachtet.

Der generelle Aufkommenszuwachs bei den Transportunternehmen resultiert gegenwärtig noch fast ausschließlich aus steigenden Binnenbeförderungen. Demgegenüber sind aber auch vielfältige Aktivitäten im Segment grenzüberschreitender Beförderungen zu erkennen. Dabei wurde in Marktgesprächen des Bundesamtes von Seiten der EVU die Umsetzung notwendiger Harmonisierungsmaßnahmen im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt zunehmend mit Nachdruck angemahnt. Die Gründung von zahlreichen horizontalen, aber auch einzelnen vertikalen Kooperationen erhöhte den Wettbewerb auf regionaler und überregionaler Ebene und trug somit zur Veränderung der bisherigen Marktstruktur bei. Von den am 1. Januar 2003 für den Schienengüterverkehr konzessionierten 212 nichtbundeseigenen EVU führen faktisch ca. 120 Unternehmen Gütertransporte auf der Schiene durch.

Einzelne EVU berichteten, dass sie in Kooperation mit der DB AG Verkehre im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm Mora C ausweiten und stabilisieren konnten. Gleichzeitig wurde jedoch mehrfach kritisiert, dass u. a. bei Sanierung von wichtigen Verkehrsstrassen die Bedeutung des Altbestandes an Anschlussgleisen unterschätzt wurde. Damit verbunden sind wiederholte Hinweise auf den Verlust schienenaffinen Verkehrsaufkommens durch eine fehlende oder mangelhafte Gleisanbindung.



Kontinuierlich zugenommen haben die Beförderungen von NE im DB-Netz. Die Struktur der beförderten Güter ist dabei vielfältiger geworden. Ein hoher Zuwachs ist beim Transport von chemischen Erzeugnissen und Mineralöl zu verzeichnen. Darüber hinaus gewinnen auch Beförderungen von Industrieausrüstungen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen an Bedeutung. Mittels Investitionen in die Modernisierung und die Neuanschaffung von Lokomotiven und Waggonen wurde der technische Ausstattungsgrad in den Unternehmen erhöht und leistungsfähiger. Beispielgebend wurde der erfolgreiche Abschluss des versuchsweisen Einsatzes von Biodieseltreibstoff für Lokomotiven durch ein Unternehmen gemeldet. Hier wird beabsichtigt, weitere Triebfahrzeuge entsprechend umzurüsten.

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

Im **Binnenverkehr** wurden im 1. Halbjahr 2003 bei einem Mengenwachstum um 3,9 Mio. t (+ 4,2 %) 96,9 Mio. t befördert. Während in den zurückliegenden Untersuchungszeiträumen ein ständiger Mengenrückgang im Binnenverkehr zu verzeichnen war, hat sich im 1. Halbjahr 2003 erstmalig ein Wachstum eingestellt.

Damit erreichte die im Binnenverkehr beförderte Gütermenge einen Anteil in Höhe von 66,6 % (Vorjahr: 65,0 %) an der Gesamtmenge des Schiengüterverkehrs. Die Gütertransportleistung in Höhe von 17,8 Mrd. tkm erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 5,4 %. Damit beläuft sich der Anteil des Binnenverkehrs an der Transportleistung der Eisenbahnen auf 46,5 % (Vorjahr: 45,2 %).

Hinsichtlich der strukturellen Zusammensetzung der beförderten Güter im Binnenverkehr setzten sich analog zu den zurückliegenden Vergleichszeiträumen die zum Teil erheblichen Aufkommensveränderungen weiter fort. Zuwächse im Binnenverkehr waren bei folgenden Güterhauptgruppen charakteristisch: Im Falle von Eisen- und NE-Metallen erhöhte sich das Aufkommen um ca. 1,6 Mio. t (+ 8,4 %) auf über 20,2 Mio. t. Parallel hierzu wurde bei festen mineralischen Brennstoffen ein Zuwachs um ca. 1,4 Mio. t (+ 6,7 %) auf 22,6 Mio. t erzielt. Der prozentual größte Zuwachs (+ 36,2 %) war bei Beförderungen besonderer Transportgüter feststellbar. Hier wuchs das Aufkommen um 1,4 Mio. t auf 5,2 Mio. t. Den Hauptanteil an dieser positiven Entwicklung hatte das gestiegene Sendungsaufkommen im kombinierten Verkehr.

Hingegen war bei Baustoffbeförderungen - Steine und Erden - ein beachtlicher Mengenrückgang um 1,2 Mio. t (- 9,2 %) eingetreten. Damit setzte sich das bereits im 2. Halbjahr 2002 registrierte Absinken des Aufkommens dieser Güterabteilungen weiter fort. Der prozentual größte Rückgang mit 32 % (ca. - 0,4 Mio. t auf 0,8 Mio. t) war beim Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse im Binnenverkehr festzustellen. Auch hier setzte sich der negative Trend des zurückliegenden Halbjahres fort.

Beim **Güterversand der Eisenbahnen in das Ausland** in Höhe von 20,1 Mio. t stellte sich ein Rückgang um ca. 1,6 Mio. t (- 7,5 %) ein. Hiervon sind bis auf die Güterabteilung „Andere Nahrungsgüter“ alle Abteilungen betroffen. Die höchsten Mengenrückgänge waren bei Beförderungen von Eisen- und Ne-Metallen (ca. - 0,34 Mio. t), Mineralölerzeugnissen (ca. - 0,30 Mio. t) und bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen (ca. - 0,37 Mio. t) festzustellen.

Die Versandmenge der Eisenbahnen in das Ausland erreichte damit einen Anteil in Höhe von 13,8 % (1. Halbjahr 2002: 15,2 %) an der gesamten Beförderungsmenge. Die Transportleistung im Güterversand nahm im gleichen Zeitraum um 6,2 % gegenüber dem Vergleichszeitraum ab. Bezogen auf die Gesamtleistung der Eisenbahnen beträgt sie noch 21,7 % (1. Halbjahr 2002: 23,6 %).

Der **Güterempfang der Eisenbahnen aus dem Ausland** verringerte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht um 0,9 % (- 0,2 Mio. t) auf ca. 23,0 Mio. t. Damit trat eine Abschwächung des bisher beobachteten Mengenrückgangs in diesem Marktsegment ein. Der Anteil des Güterempfangs an der gesamten Beförderungsmenge der Eisenbahnen sank auf nunmehr 15,8 % (1. Halbjahr. 2002: 16,2 %). Die Transportleistung erhöhte sich durch eine zunehmende Transportweite um 2,1 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2002. An der Gesamtleistung der Eisenbahnen hat der Empfang einen unveränderten Anteil in Höhe von 21,4 %.

Mengenzuwächse waren bei den Güterabteilungen Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Eisen- und NE-Metalle sowie Erze und Metallabfälle in Höhe von insgesamt ca. 0,45 Mio. t zu verzeichnen. Demgegenüber hat sich bei den Güterabteilungen Mineralölerzeugnisse, Feste mineralische Brennstoffe, Chemische Erzeugnisse und Besondere Transportgüter ein Mengenrückgang um über 0,7 Mio. t eingestellt.

Der **Durchgangsverkehr der Eisenbahnen** in Höhe von 5,5 Mio. t erhöhte sich um 8,5 % (+ 0,4 Mio. t) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Verglichen mit dem Ergebnis des davor liegenden Vergleichszeitraums (- 3,1 %) wird an dem nunmehr überdurchschnittlichen Mengenzuwachs die zunehmende Bedeutung des Transitaufkommens im Schienengüterverkehr durch Deutschland erkennbar. An der gesamten Beförderungsmenge hat der Durchgangsverkehr einen Anteil in Höhe von 3,8 % (1. Halbjahr 2002: 3,6 %). Die Transportleistung auf den Transitverkehrsverbindungen nahm um 8,7 % gegenüber dem Vergleichszeitraum zu. An der Gesamtleistung hat sie einen Anteil in Höhe von 10,4 % (1. Halbjahr 2002: 9,8 %).

Die Dominanz der Abteilungen Halb- und Fertigerzeugnisse sowie Besondere Transportgüter am Gesamtaufkommen des Durchgangsverkehrs hat weiter zugenommen. Ihr Anteil beträgt nahezu 54 % und bestimmt maßgeblich den Zuwachs im Bahntransit. Hierin wird auch die zunehmende Bedeutung der Landbrückenverkehre deutlich.

4.2 Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs Schiene - Straße

Im kombinierten Verkehr Schiene-Straße war im 1. Halbjahr 2003 gegenüber dem Vergleichszeitraum wieder ein Wachstum im Sendungsaufkommen zu verzeichnen.

Nach statistischen Angaben der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG wurden im Berichtszeitraum insgesamt 438.892 Sendungen befördert. Dies entspricht einem Anstieg um 3,6 % (+ 15.188 Sendungen) gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 (423.704 Sendungen). Dabei ist anzumerken, dass - entgegen der Entwicklung im Berichtszeitraum des Vorjahres durch damalige Rückgänge im nationalen unbegleiteten Verkehr - jetzt sowohl im nationalen als auch internationalen unbegleiteten Verkehr beachtliche Zuwächse zu verzeichnen sind. Für den weiteren Jahresverlauf wird tendenziell mit einer Fortsetzung dieser Entwicklung gerechnet.

Bei der Struktur des „Transportaufkommens in Kombisendungen“ zeichnete sich folgende Entwicklung ab:

Im **internationalen unbegleiteten Kombiverkehr** wurden 264.200 Sendungen befördert. Das Aufkommen nahm gegenüber dem Vergleichszeitraum um 7 % zu und beinhaltet neben den unbegleiteten Verkehren mit den europäischen Staaten auch Verkehre zwischen dem Bundesgebiet und den Ostseehäfen mit Anschluss nach Skandinavien. Bei letzteren fällt der Sendungszuwachs im Vergleich zum Ergebnis des letzten Berichtszeitraums wesentlich deutlicher aus.

Der Schwerpunkt beim Verkehrsaufkommen lag wiederum bei den alpenquerenden Verbindungen nach Italien, wo gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres im Transit durch Österreich ein Zuwachs auf 83.008 Sendungen (+ 6%) und beim Transit durch die Schweiz auf 75.050 Sendungen (+ 10%) erzielt wurde.

Ein bedeutsamer Anstieg der Beförderungen um 14 % war ebenfalls bei den Verbindungen mit den Ostseehäfen zu verzeichnen.

Das Verkehrsaufkommen nach Spanien und Portugal stieg um 8 % auf 13.936 Sendungen an.

Das Sendungsaufkommen im **nationalen unbegleiteten Verkehr** erhöhte sich im 1. Halbjahr 2003 um 13 % auf 78.208 Sendungen. Damit setzt sich der seit dem letzten Quartal 2002 zu beobachtende Trend ansteigender Verkehre in diesem Marktsegment fort. Die Ursachen hierfür werden nach vorliegenden Erkenntnissen in Qualitätsverbesserungen auf der Angebotsseite und in Erfolgen bei der Konsolidierung des Kombiverkehrsnetzes in Deutschland gesehen.

Beim **internationalen begleiteten Verkehr** (Rollende Landstraße, RoLa) sank das Sendungsaufkommen um 10,2 % auf insgesamt 96.450 Sendungen.

Dieser Rückgang hatte seine Ursache in einem geringeren Zugangebot je Verkehrstag wegen notwendiger technischer Überprüfungen an den Tragwagen auf der Relation Manching - Brennersee. Hier kam es somit zwangsläufig zu einem Absinken der Sendungszahl um 30 % auf ca. 50.000 Sendungen. Seit dem

3. Quartal 2003 hat sich das wöchentliche Zugangebot auf dieser Relation jedoch um 20 % auf nunmehr 168 Züge wöchentlich erhöht.

Bei der Verkehrsverbindung Dresden - Lovosice (CZ) wurde im Gegensatz zu den Ergebnissen des Vergleichszeitraumes wieder ein Zuwachs erreicht. Das Aufkommen stieg hier um 28 % auf 46.465 transportierte Sendungen.

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge, -leistung und Güterstruktur

Im **1. Halbjahr 2003** wurden nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Binnenschiffsgüterverkehr insgesamt 115,9 Mio. t Güter befördert. Damit erhöhte sich die transportierte Gütermenge um ca. 1,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Beförderungsleistung stieg im gleichen Zeitraum um 3,4 % auf 32,3 Mrd. tkm. Damit wurde bei der Beförderungsleistung wieder das Niveau des 1. Halbjahres 2001 erreicht.

Insgesamt beförderten die **unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe** mit rund 41,1 Mio. t um 1,2 % weniger Güter als im Vorjahreszeitraum. Damit sank der **Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen** der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2003 weiter (um 1,0 %) auf 35,5 %.

Nach einem starken Rückgang in den ersten beiden Monaten des Jahres 2003 stiegen die Beförderungsmengen im 1. Halbjahr 2003 im Mineralölbereich der **Tankschifffahrt** mit 20,1 Mio. t um 4,1 %. Von den Unternehmen der Tankschifffahrt, mit denen Marktgespräche geführt wurden, wurde das 1. Halbjahr 2003 - sowohl im Hinblick auf die Beschäftigungslage als auch auf den Umsatz - als zufriedenstellend bis gut beurteilt. In den ersten drei Monaten dieses Jahres waren die eingefahrenen Beförderungsentgelte je Schiff im Durchschnitt zwar geringer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum; jedoch wurden nach Aussagen dieser Unternehmen im Mai 2003 sehr gute und im Juni 2003 gute Umsätze erzielt. Hierbei war der Mai insbesondere von Beförderungen großer Mengen an leichtem Heizöl geprägt. Dies ist u. a. auf die - gegenüber den Höchstständen im März dieses Jahres - deutlich gefallenem Verbraucherpreise für leichtes Heizöl im 2. Quartal 2003 zurückzuführen. Das Niedrigwasser seit Mitte Juni 2003 führte in der Tankschifffahrt zu Kapazitätsengpässen beim Schiffsraum und damit auch zu einer guten Beschäftigungslage. Da durch die Kapazitätsengpässe nicht alle, sondern nur die unbedingt benötigten Güter befördert werden konnten, wird für das 4. Quartal 2003 mit einer Mengensteigerung (zusätzlicher Abtransport der liegengelassenen Güter) bei entsprechend gutem Frachtniveau gerechnet.

Aufgrund der weiterhin schlechten konjunkturellen Situation war die Beschäftigungslage der in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen der **Trockengüterschifffahrt** auch im 1. Halbjahr 2003 nicht zufriedenstellend. Zudem wirkte sich Niedrigwasser bereits gegen Ende des 1. Halbjahres leicht negativ auf die Beförderungen aus. Im **3. Quartal 2003** hatten die extremen Niedrigwasserstände einen erheblichen Rück-

gang der Beförderungsmengen zur Folge. In einigen **Regionen** kam der Binnenschiffsgüterverkehr vollständig zum Stillstand. Hinzu kam noch eine durch die Trockenheit bedingte schlechte Ernte sowie teilweise eine vermehrte Einlagerung von landwirtschaftlichen Produkten aus preispolitischen Gründen.

In der **Region West / Südwest** wurde im 1. Halbjahr 2003 ein starker Rückgang bei der Beförderung von Baustoffen ab dem Oberrhein verzeichnet. Hier beklagten einige Kiesgruben-Unternehmen bereits seit dem Vorjahr erhebliche Mengen- und Umsatzverluste beim Verkauf und Umschlag von Kies und Sand. Diese Situation hat sich im 1. Halbjahr 2003 noch verschärft. Als Begründung für den z. T. stark gesunkenen Absatz wurden neben der allgemein schlechten Konjunktur - vor allem der Baukonjunktur - das Fehlen von staatlichen und privaten Bauvorhaben (insbesondere im Straßen-, aber auch im Hochbau), u. a. wegen fehlender finanzieller Mittel bei den Kommunen genannt. Überdies habe sich auch ein zunehmendes Aufkommen von Kies aus dem Donaauraum sowie die vermehrte Verwendung von Splitten aus Steinbrüchen der Region Neckar zu Lasten des eigenen Kiesabsatzes ausgewirkt. Besonders auch auf dem Mittelrhein hatte das Niedrigwasser in diesem Jahr starke Einschränkungen der Binnenschifffahrt zur Folge. Jedoch waren die Schiffe aufgrund der Minderauslastung gut beschäftigt. Es kam auch zu Kapazitätsengpässen (und damit zu Frachtensteigerungen), so dass große Mengen an Importkohle in den ARA-Häfen noch nicht abbefördert, sondern dort in Pufferlagern zwischengelagert wurden. Dringend benötigte Gütermengen mussten hingegen nicht nur mit geringer beladenen Schiffen, sondern teilweise zusätzlich mit der Bahn befördert werden.

Im Süden Deutschlands war die Donau am stärksten vom Niedrigwasser betroffen, insbesondere der Engpass zwischen Straubing und Vilshofen, der schon seit Juli nur noch für wenige Schiffe passierbar war. Für die Binnenschifffahrt in Bayern kam im Oktober die zweiwöchige Sperrung einer ca. 600 km langen Strecke von Main, Main-Donau-Kanal und Donau zwischen Mühlheim (Hessen) und Straubing aufgrund von Schleusenreparaturen noch erschwerend hinzu. Von dieser (im Voraus angekündigten) Sperrung waren etwa 300 Schiffe betroffen.

In der **Region Ost** hat sich die Lage der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2003 aufgrund der anhaltenden Trockenheit weiter verschärft. Auf der Oder ruhte der Güterverkehr während der Niedrigwasserphase vollständig und auf der Elbe weitgehend. Die Transporte zwischen Berlin und Stettin hingegen werden hauptsächlich über den Oder-Havel-Kanal und die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße abgewickelt und sind dank dort vorhandener Schleusen nicht von naturbedingten Wasserständen abhängig. Zuvor auf der Elbe durchgeführte Transporte wurden deshalb hauptsächlich über die Straße und Schiene abgewickelt. Es bleibt abzuwarten, ob und in welchem Umfang diese Transporte mittelfristig wieder für die Binnenschifffahrt zurückgewonnen werden können. Zum Teil sind Binnenschiffer seit dem Niedrigwasser der Elbe auf den Rhein ausgewichen, um dort Transporte durchzuführen. Doch die Aufträge im Rheingebiet waren nicht für alle Binnenschiffer ausreichend und zudem verschärfte sich auch dort die Wasserstandslage. Auch dies trug dazu bei, dass viele Binnenschifffahrtsunternehmen am Ende ihrer finanziellen Reserven angelangt sind.

Positiv zu vermelden ist die Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg, welches für die Binnenschifffahrt freigegeben wurde. Damit sind das ostdeutsche und das westdeutsche Kanalnetz nun so miteinander verknüpft, dass eine Querung der Elbe bei Magdeburg vom Mittelland- in den Elbe-Havel-Kanal ohne die Abhängigkeit von wechselnden Wasserständen der Elbe möglich ist.

Nachdem im 2. Halbjahr 2002 die Binnenschifffahrt im **norddeutschen Bereich** - aufgrund von Niedrigwasser, Hochwasser, Ernteausfall und eines frühen kalten Winters - schon rückläufig war, kam sie zu Beginn des Jahres 2003 nur schleppend in Fahrt. Bedingt durch eine schlechte Ernte waren bis Mitte Mai 2003 kaum Getreidetransporte aus dem Raum Magdeburg / Haldensleben nach Hamburg für Exportlieferungen zu verzeichnen. Zudem hatte die Binnenschifffahrt auch im 1. Halbjahr 2003 sowohl mit Eis als auch mit Hoch- und später mit Niedrigwasser zu kämpfen. Die im 2. Halbjahr 2002 wegen der Sperrung der Mittelweser auf andere Verkehrsträger verlagerten Transporte konnten nicht sofort zurückverlagert werden. Bei derartigen Verlagerungen ist es für die Binnenschifffahrt oftmals ein Problem, einmal verlagerte Transporte nicht gänzlich an andere Verkehrsträger zu verlieren, sofern über diese die Transporte zur Zufriedenheit der Kunden abgewickelt wurden. Auf der Oder-Elbe östlich von Lauenburg (Niedersachsen) ist die Schifffahrt seit Juni eingestellt.

Das extreme Niedrigwasser der Elbe - insbesondere zwischen Magdeburg und der tschechischen Grenze - hat hier die gewerbliche Güterschifffahrt ab Mitte Juni 2003 zum Erliegen gebracht. Container von Hamburg nach Torgau konnten nur noch mit verminderter Abladetiefe über den Elbe-Seiten-Kanal bis Magdeburg befördert werden und mussten dort zur Weiterbeförderung auf Lkw umgeladen werden.

Im **Containerverkehr** der Binnenschifffahrt wurden im 1. Halbjahr 2003 gut 0,8 Mio. TEU (20-Fuß-Containereinheiten) befördert (+ 13,0 %). Dabei wurde eine Gütermenge von rund 6 Mio. t transportiert. Dies entspricht einem Zuwachs um 17,3 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2002.

Die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen wiesen jedoch darauf hin, dass der Umsatz trotz der guten Mengensteigerungen rückläufig sei. Die Renditen bei Containerverkehren lägen aufgrund des starken Wettbewerbs und der Marktsättigung unter den Erwartungen. Dabei würden bei Transporten auf dem Ober- und Mittelrhein noch bessere Ergebnisse erzielt als auf dem Niederrhein, wo eine hohe Dichte von Umschlagterminals besteht.

Das Niedrigwasser, das seit Juni 2003 vorherrscht, hat die Containerschifffahrt besonders stark getroffen, da aufgrund der Pegelstände selbst auf dem Rhein im Durchschnitt nur noch 20 bis 30 % der Schiffskapazität genutzt werden konnte. Bereits Ende Juli konnten die Containerschiffe ab Duisburg rheinabwärts nur noch zwei anstelle von drei Lagen befördern. Am Ober- und Mittelrhein war die Situation noch schlechter. Dies führte dazu, dass zusätzlicher Schiffsraum zu immer höheren Preisen für die zugesagten Beförderungen angemietet werden musste, welcher letztendlich auch so knapp wurde, dass termingerechte Transporte der Container nicht mehr garantiert werden konnten. Bei vielen Schiffen erreichten die Pegelstände schließlich sogar den Leertiefgang, so dass sie auch sehr geringe Gütermengen nicht mehr befördern konnten. Aus diesem Grund wurden Ersatzverkehre per Bahn ab dem Ober- und Mittelrhein entweder direkt bis zu den Rheinmündungshäfen oder bis nach Duisburg oder Neuss zum Anschluss an - von dort aus noch mögliche - Binnenschiffsgüterverkehre eingerichtet.

Insgesamt berichteten die Binnenschifffahrtsunternehmen, mit denen Marktgespräche geführt wurden, dass aufgrund des Niedrigwassers im 3. Quartal 2003 Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße auf die Schiene und Straße - sowohl bei Containern, als auch bei Massengütern - stattgefunden haben.



Die **unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe** verzeichneten im Containerverkehr bei einem Beförderungsvolumen von rund 168.000 TEU einen Zuwachs um 17,3 % gegenüber dem Vorjahreshalbjahr. Damit stieg der **Anteil deutscher Schiffe am Containerverkehr** um 0,7 % auf 20,0 %. Dabei transportierten die deutschen Schiffe im Containerverkehr eine Gütermenge von rund 1,2 Mio. t, was einem Anstieg um 25,0 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 entspricht.

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

Der **Güterempfang aus dem Ausland** hatte wieder den bedeutendsten Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt. Er stieg um 4,2 % auf 52,0 Mio. t. Die Transportleistung nahm im gleichen Zeitraum um 7,5 % auf 12,3 Mrd. tkm zu.

Der **Güterversand in das Ausland** sank leicht um 0,2 % auf eine Beförderungsmenge von 24,7 Mio. t. Dabei verzeichnete die Transportleistung mit 6,4 Mrd. tkm noch einen Anstieg um 2,0 %.

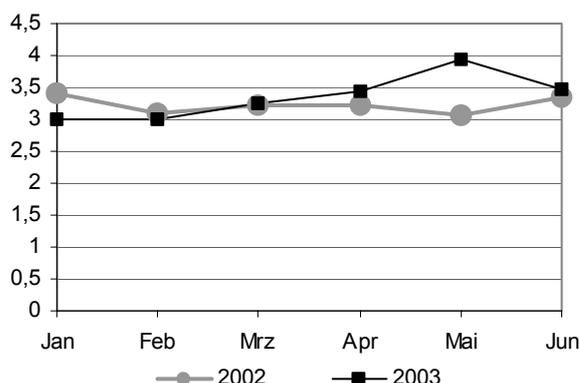
Im **Binnenverkehr** innerhalb Deutschlands nahmen die Transportmengen im 1. Halbjahr 2003 weiter ab. So wurde bei einem Aufkommen von etwa 26,7 Mio. t ein Rückgang um 1,0 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2002 verzeichnet. Die Transportleistung nahm mit 5,6 Mrd. tkm jedoch um 0,9 % zu.

Der **Durchgangsverkehr** über deutsche Wasserstraßen hielt bei einer Beförderungsmenge in Höhe von 12,4 Mio. t im 1. Halbjahr 2003 das Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums ($\pm 0\%$). Auch die Transportleistung blieb mit 7,9 Mrd. tkm im Bereich ihres Ergebnisses des letzten Vergleichszeitraums (+0,3 %).

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

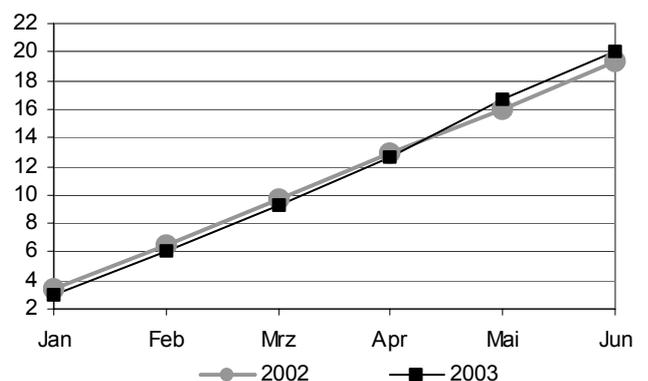
Die Beförderungsmenge bei **Mineralölerzeugnissen** stieg im 1. Halbjahr 2003 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,1 % auf 20,1 Mio. t.

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



Quelle: StBA

Schaubild 7: Beförderungsaufkommen von Mineralölerzeugnissen (kumuliert) im 1. Halbjahr 2003 in Mio. t

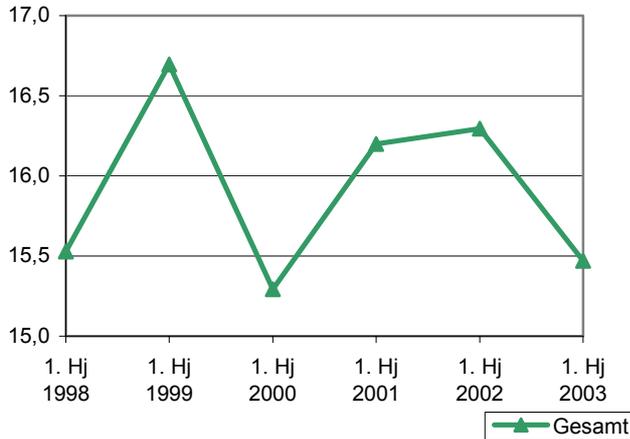


Quelle: StBA



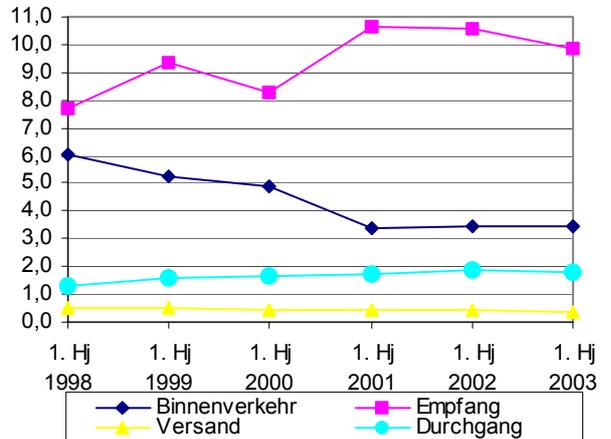
Das Güteraufkommen bei **festen mineralischen Brennstoffen** sank im 1. Halbjahr 2003 um 5,1 % auf 15,5 Mio. t. Dabei hielt der Binnenverkehr noch fast sein Vorjahresniveau (- 0,4 %), während alle anderen Hauptverkehrsverbindungen stärker rückläufig waren.

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

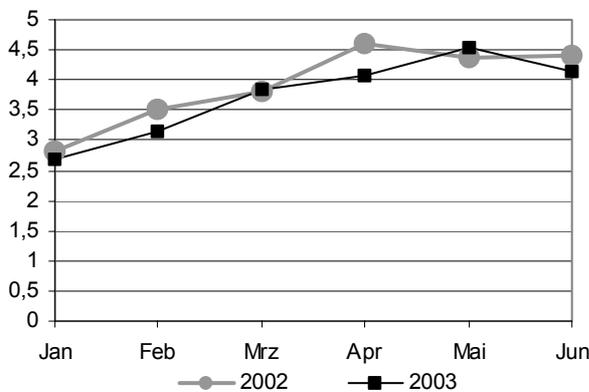


Quelle: StBA

Der Empfang hatte mit 9,9 Mio. t den größten Anteil (63,8 %) an der transportierten Gütermenge der festen mineralischen Brennstoffe. Dabei wurden 59,0 % der gesamten Importkohle über Rotterdam, 24,4 % über Amsterdam und 3,3 % aus Polen eingeführt.

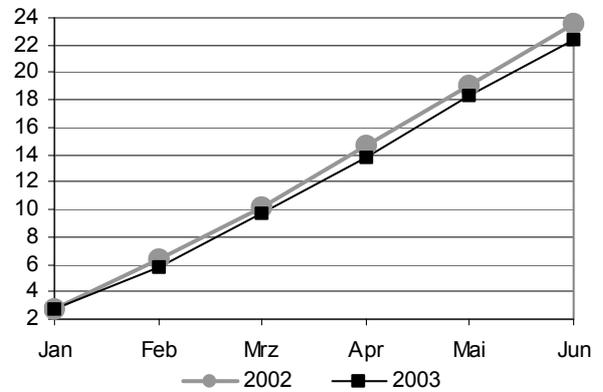
Aufgrund der weiterhin schwachen Konjunkturlage sank auch die Beförderungsmenge der Gütergruppe **Steine und Erden** mit einem Güteraufkommen in Höhe von 22,4 Mio. t im 1. Halbjahr 2003 weiter um 4,8 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Damit beträgt der Anteil von Steine und Erden an der Gesamtbeförderungsmenge jetzt 19,3 % (1. Halbjahr 2002: 20,6 %).

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



Quelle: StBA

Schaubild 11: Beförderungsaufkommen von Steine und Erden (kumuliert) im 1. Halbjahr 2003 in Mio. t



Quelle: StBA

Bei **Halb- und Fertigerzeugnissen** (inklusive besondere Transportgüter) konnten im 1. Halbjahr 2003 Mengensteigerungen um 12,7 % auf 7,5 Mio. t erzielt werden. Wie auch schon im 2. Halbjahr 2002 gab es bei

Erzen und Metallabfällen ebenfalls eine positive Entwicklung. So ist hier die Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2003 mit 18,9 Mio. t um 11,1 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen. Auch Binnenschiffbeförderungen von **Eisen- und NE-Metallen** nahmen im 1. Halbjahr 2003 um 1,7 % auf 6,6 Mio. t zu, nachdem sie im 2. Halbjahr 2002 noch nicht von der sich erholenden Roheisen- und -stahlproduktion (1. Halbjahr 2003: Roheisenproduktion: + 4,6 % und Rohstahlproduktion: + 2,6 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2002) profitieren konnten. **Landwirtschaftliche Erzeugnisse** stiegen um 1,8 % auf 5,3 Mio. t und die **Anderen Nahrungs- und Futtermittel** übertrafen mit 7,5 Mio. t das Ergebnis des 1. Halbjahres 2002 um 1,7 %. Die **Chemischen Erzeugnisse** hielten mit 9,0 Mio. t und einem leichten Plus in Höhe von 0,4 % im 1. Halbjahr 2003 etwa ihr Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

5.2 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Die **Tagesfrachten** in der **Trockengüterschifffahrt** waren im 1. Halbjahr 2003 insgesamt weiterhin unbefriedigend. Gegenüber dem entsprechenden Vorjahreshalbjahr gaben die Frachtraten aufgrund der schlechten konjunkturellen Lage in Deutschland sogar noch etwas nach. Die relativ unbefriedigende Auftragslage war Grund für manche Befrachter, die Frachtraten weiter zu drücken, um auf jeden Fall den Auftrag des Verladers zu bekommen.

Insbesondere im Bereich der Bauwirtschaft waren aufgrund des kontinuierlich zurückgehenden Beförderungsaufkommens die Frachten weiter unter Druck. Ausnahme waren hier Beförderungen im Rahmen des Bundeswasserstraßenprojektes 17.

In den Sommermonaten wurden aufgrund der extremen Niedrigwassersituation auf frei fließenden Wasserstraßen Kleinwasserzuschläge (KWZ) - prozentuale Aufschläge auf die Frachtrate je nach Pegelstand - gezahlt. Kapazitätsengpässe führten darüber hinaus im 3. Quartal 2003 zu einem stark gestiegenen Frachteniveau, welches jedoch auch inklusive KWZ zumeist nicht den gesunkenen Gesamtumsatz der Binnenschiffahrtsunternehmer wegen der weniger beförderten Gütermengen ausgleichen konnte.

Durch das Niedrigwasser auf frei fließenden Wasserstraßen waren Binnenschiffahrtsunternehmer in einigen Gebieten gezwungen, Umwege durch kanalisierte Wasserstraßen zu fahren. In diesen Fällen verminderten sich die Frachtentgelte durch die zusätzlich anfallenden Kanalgebühren. Viele Binnenschiffahrtsunternehmer drängten in den Sommermonaten wegen des Niedrigwassers auf Kanalstrecken. Die verstärkte Konkurrenz auf den Kanalstrecken führte dort zu sinkenden Frachtraten.

Die **Kontraktraten** in der **Trockengüterschifffahrt** für das Jahr 2003 lagen weitgehend auf dem Vorjahresniveau. Bei einigen Verträgen konnten leichte Frachterhöhungen durchgesetzt werden. Bei Kontraktraten für große Mengen an Importkohle ab den ARA-Häfen und bei Beförderungen vom Rhein in Richtung Osten wurden dagegen zum Teil nochmals niedrigere Frachtentgelte als für das Jahr 2002 vereinbart.

Deutsche Binnenschiffahrtsunternehmer in der Trockengüterschifffahrt rechnen damit, dass bei weiter sinkender Anzahl deutscher Unternehmen die Frachtraten der ausländischen Binnenschiffahrtsunternehmer aufgrund fehlender Konkurrenz längerfristig erheblich steigen werden.

Die Frachtraten in der **Containerschifffahrt** lagen im 1. Halbjahr 2003 - trotz weiter steigenden Beförderungsaufkommens - auf sehr niedrigem Niveau und standen weiterhin unter Druck. Containerbeförderungen waren nur noch bei einem sehr hohen Auslastungsgrad der Containerschiffe und schnellem Umschlag wirtschaftlich durchzuführen. Auch in der Containerschifffahrt führte das Niedrigwasser in den Sommermonaten zu erheblichen Frachterhöhungen.

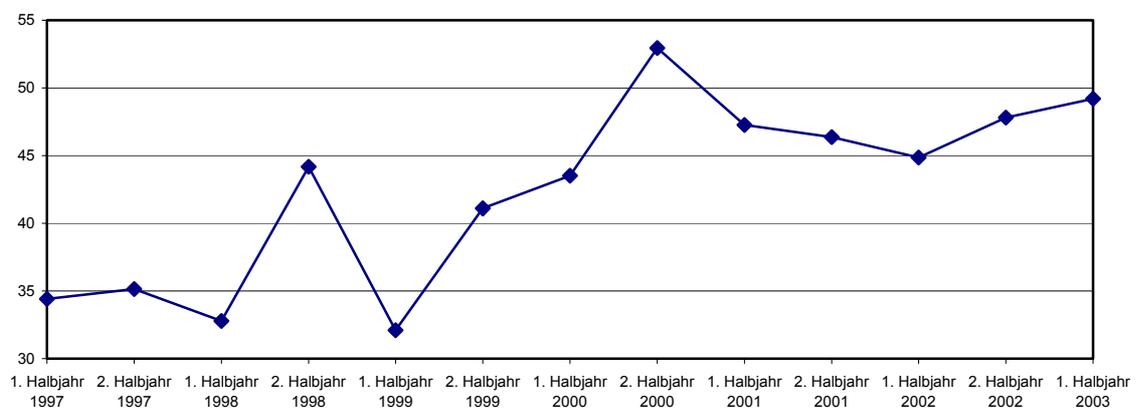
Die Tagesfrachten in der **Tankschifffahrt** waren bei Beförderungen von **Mineralölprodukten** im 1. Halbjahr 2003 für die meisten Binnenschifffahrtsunternehmer zufriedenstellend und lagen ungefähr auf Vorjahresniveau. Insbesondere im Mai 2003 wurden höhere Frachtraten erzielt, da viele Verbraucher - aufgrund der im Vergleich zum Jahresbeginn 2003 gesunkenen Heizölpreise - ihre Heizölvorräte auffüllten. Auch in der Tankschifffahrt wurden in den Sommermonaten Kleinwasserzuschläge gezahlt.

5.3 Kosten, Ertragslage und Investitionen in der Binnenschifffahrt

Die durchschnittlichen Gasölpreise - einer der größten Kostenblöcke in der Binnenschifffahrt - stiegen im 1. Halbjahr 2003 gegenüber dem 2. Halbjahr 2002 an. Es besteht auch weiterhin ein Preisnachteil bei Einkauf / Bunkerung von Gasöl im Bereich des Rheins in Deutschland gegenüber niederländischen Stationen. Bei Gasöleinkauf an österreichischen Donau-Stationen bestand im Sommer etwa Preisgleichheit mit deutschen Rhein-Stationen.

Einen leichten (temporären) Liquiditätsvorteil für deutsche Binnenschifffahrtsunternehmer, die bei deutschen Stationen Gasöl, Schmieröl und Schiffszubehör beziehen, könnte die Einführung einer neuen Verfahrensweise beim Abzug der Mehrwertsteuer bedeuten. Neuerdings muss der abgebende deutsche Bunkerbetrieb z. B. den niederländischen, belgischen oder französischen Unternehmern die Mehrwertsteuer direkt in Rechnung stellen. Der ausländische Unternehmer kann sich die Mehrwertsteuer dann auf Antrag bei dem zuständigen deutschen Finanzamt wieder erstatten lassen. Das gleiche Verfahren gilt für deutsche Unternehmer z. B. in den Niederlanden. Der deutsche Unternehmer kann die Mehrwertsteuer bei Bunkerungen in Deutschland als Vorsteuer sofort in Abzug bringen.

Schaubild 12: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich



Quelle: BDB und Bunkerbetriebe

Auch die Kosten für deutsches Personal sind im Vergleich zum Ausland weiterhin hoch - mit steigender Tendenz. Die steigenden Personalkosten sind aufgrund der immer geringer werdenden Gewinne der deutschen Reedereien kaum noch aufzufangen. Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung haben sich auch im 1. Halbjahr 2003 bei der Mehrzahl der einbezogenen Binnenschiffahrtsunternehmen die Kosten für Löhne und Sozialabgaben sowie für Versicherungen erhöht. Auch die hohen Beiträge zur Berufsgenossenschaft in Deutschland werden immer wieder als belastender Kostenfaktor genannt.

Diese steigenden Kosten sind Hauptursache für die auch im 1. Halbjahr 2003 anhaltende Tendenz zur Ausflagging von Schiffen und Personal in Deutschland. Ausgeflaggt wurde bislang insbesondere nach Luxemburg, aber auch in die Schweiz. Dabei können sich deutsche Reedereien inzwischen sogar Personaldienstleister bedienen, welche sich auf die Ausflagging von Binnenschiffpersonal nach Luxemburg spezialisiert haben.

Auf der anderen Seite erhöht sich der Anteil ausländischen Personals - überwiegend aus Polen und Tschechien - auf deutschen Binnenschiffen weiter. In diesen Ländern ist die Nachfrage nach dem Beruf des Binnenschiffers in den letzten Jahren besonders gestiegen. Auch die Anzahl der ausländischen Matrosen, die sich zum Rheinschiffer- oder zum Donau-Kapitäns-Patent anmelden, hat stetig zugenommen.

Die Ertragslage bei den Unternehmen der **Tankschiffahrt**, mit denen Marktgespräche geführt wurden, hat sich seit dem Jahr 2000 deutlich zum Positiven verändert und wurde auch im 1. Halbjahr 2003 als zufriedenstellend bis gut beurteilt. Die eingefahrenen Umsätze lagen in diesem Halbjahr über denen des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Jedoch wurde auch berichtet, dass sich die Kosten seit Februar 2003 durch deutlich gestiegene Prämien für die Haftpflichtversicherungen erhöht haben. Die Tankschiffahrtsunternehmen waren auch im 1. Halbjahr 2003 in der Lage, in ihre Schiffe zu investieren. Auf einer deutschen Werft wird zurzeit ein in der Ukraine gefertigtes Doppelhüllen-Kasko fertig ausgebaut und soll voraussichtlich noch in diesem Jahr unter deutscher Flagge in Dienst gestellt werden.

Die stabile Ertragslage in der Tankschiffahrt führte auch dazu, dass der Markt für gebrauchte Tankschiffe derzeit stabil ist. So können für gebrauchte Tankschiffe wertadäquate bis „wertübersteigende“ Preise erzielt werden. Langfristig ist jedoch damit zu rechnen, dass der zunehmende öffentliche Druck zur Einführung von Doppelhüllentankern den Wiederverkaufswert von Einhüllenschiffen mindern wird.

In der **Trockengüterschiffahrt** ist die schwierige Situation der Unternehmen weiterhin unverändert angespannt. Die meisten der in die Marktbeobachtung einbezogenen Binnenschiffahrtsunternehmen haben angegeben, dass ihre Beschäftigungslage und - in Verbindung mit den unbefriedigenden Frachtraten - auch ihre Ertragslage im 1. Halbjahr 2003, insbesondere aus konjunkturellen Gründen, nicht zufriedenstellend gewesen sei. Diese Situation wurde durch das extreme Niedrigwasser im 3. Quartal 2003 noch verstärkt, da auch erhöhte Frachten sowie Kleinwasserzuschläge die durch die fehlenden Mengen entgangenen Entgelte zumeist nicht ausgeglichen haben. Dabei waren die Veränderungen hinsichtlich der Ertragslage auch in Abhängigkeit von der Größe des Schiffes zu sehen. So waren Schiffe mit hohen Tragfähigkeiten relativ stärker betroffen als kleine Schiffe. Wie hoch die Einbußen durch das Niedrigwasser waren, dürfte individuell sehr unterschiedlich sein und kann erst am Ende des Jahres abschließend beurteilt werden.

Investitionen, die den absolut notwendigen Reparaturaufwand überschreiten, waren im Bereich der Trockengüterschifffahrt nach wie vor nicht möglich.

Aufgrund der nun schon seit Jahren schlechten Gesamtsituation der Trockengüterschifffahrt liegt auch der Gebrauchtmärkte bei Trockengüterschiffen seit geraumer Zeit brach. Für gebrauchte Trockengüterschiffe sind nach Angaben der in die Marktbeobachtung einbezogenen Binnenschifffahrtsunternehmen nicht annähernd realistische Verkaufspreise zu erzielen und der Wert der Schiffe sei deutlich gesunken. Auch die vielen, durch den Wegfall der Pönale auf den Markt drängenden Neubauten sind mit ein Grund für den Preisverfall. Denn oftmals wollen die meist niederländischen oder belgischen Eigner, wenn sie einen Neubau in Dienst stellen, ihre gebrauchten Schiffe gleichzeitig verkaufen. Durch den Wegfall der „Alt-für-Neu“-Regelung bzw. der Pönale werden bei Neubauten keine alten Schiffe mehr aufgekauft und es kommt zu einem Überangebot auf dem Markt, welches sich preismindernd auswirkt.

Auf der anderen Seite zeigen sich die Banken bei der Finanzierung von gebrauchten Schiffen sehr zurückhaltend. Ein Problem bedeutet dies für die Binnenschifffahrtsunternehmer, die aus Altersgründen bald ihren Schiffsbetrieb aufgeben wollen und einen entsprechenden realistischen Verkaufserlös mit in ihre Alterssicherung einkalkuliert haben. Diese Partikuliere haben derzeit nur die Wahl, ihr Schiff entweder zu einem sehr schlechten Preis zu verkaufen, oder weiterhin Beförderungen durchzuführen. Ohne diese Zwangslage dürfte die Anzahl der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmer in der Trockengüterschifffahrt im Jahr 2002 noch stärker gesunken sein.

6 Kurzstreckenseeverkehr (Short Sea Shipping)

6.1 Definition, Art und Umfang des Kurzstreckenseeverkehrs

Der Seeverkehr ist Partner der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt. Im Seeverkehr ist besonders der Kurzstreckenseeverkehr, das sog. „Short-Sea-Shipping“, hervorzuheben, das in Europa nahezu eine gleich hohe Transportleistung wie der Straßengüterverkehr erbringt. Beim Kurzstreckenseeverkehr handelt es sich um die Beförderung von Gütern und Fahrgästen auf dem Seeweg innerhalb Europas, sowohl innerhalb der EU als auch darüber hinaus, sowie von und zu allen Häfen im Mittelmeer, an der Ostsee und am Schwarzen Meer. Der Begriff Kurzstreckenseeverkehr umfasst den inländischen und den grenzüberschreitenden Seeverkehr, einschließlich Zubringerdienste entlang der Küste und von oder nach den Inseln, Flüssen oder Seen.

Das Short-Sea-Shipping hat in der EU von 1990 bis 1999 um 29,6 % zugenommen und liegt heute im Modal Split knapp hinter dem Straßengüterverkehr mit einem Anteil von ca. 40 %. Im Jahr 2000 entfielen auf den Kurzstreckenseeverkehr 68 % des gesamten Güterseeverkehrs in der EU, was nahezu 2 Mrd. Tonnen entspricht. Das Mittelmeer und die Nordsee partizipieren mit jeweils über 30 % am stärksten.

Für Deutschland sind im Kurzstreckenseeverkehr hauptsächlich die Nord- und Ostsee von Bedeutung. Als Haupthandelspartner sind das Vereinigte Königreich und Norwegen (Nordsee) sowie Schweden und Finnland (Ostsee) zu nennen.

In den vergangenen zehn Jahren konnte der europäische Kurzstreckenseeverkehr besonders in zwei Segmenten erhebliche Mengenzuwächse erzielen:

- Containerverkehre (Feeder- und Direktverkehre),
- Fähr- und Ro-Ro-Verkehre (trotz Kanaltunnel, Große-Belt- und Öresund-Querung).

Ein großer Wachstumsmarkt in Europa ist der baltisch-russische Raum. Hier könnte der Kurzstreckenseeverkehr eine effiziente Alternative zum Straßengütertransport auf dem langen Landweg darstellen. So wurde kürzlich vom Kieler Hafen gemeinsam mit dem Hafen von Amsterdam das Projekt „Baltic-Short-Sea-Shuttle“ ins Leben gerufen, bei dem mittels Ro-Ro-Verkehren aus der Nordsee Güter via Kiel (Hub) auf die Linienverkehre (Spoke) in die östliche Ostsee umgeleitet werden sollen (Hub-and-Spoke System). Der Vorteil einer Bündelung von Waren im Hub liegt darin, dass schneller eine kritische Masse aufgebaut werden kann, die eine Voraussetzung für wirtschaftliche Transporte ist.

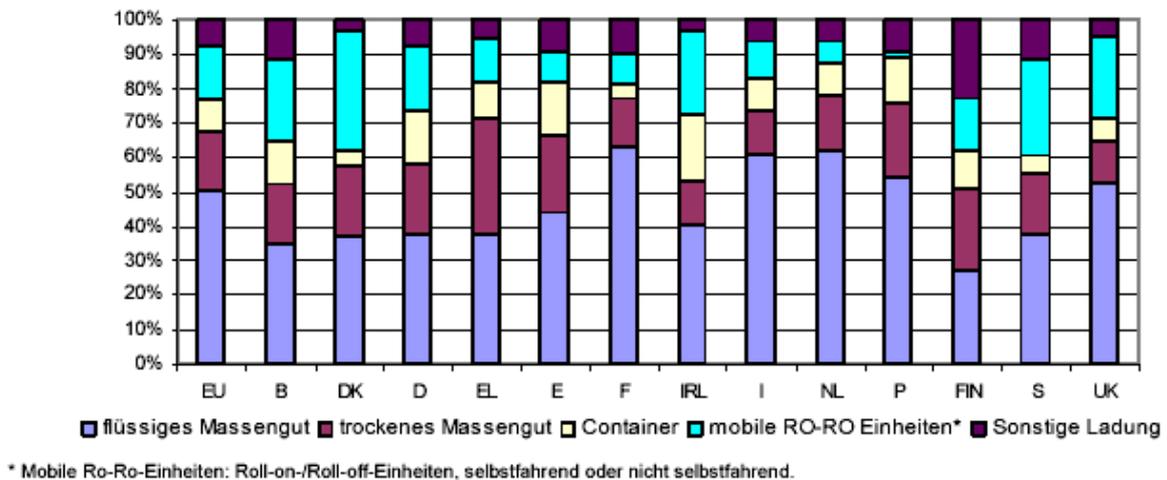
Auch der größte deutsche Seehafen Hamburg ist im Kurzstreckenseeverkehr sehr aktiv. So wuchs der Skandinavienverkehr im 1. Halbjahr 2003 um 15,2 %, während der Verkehr nach Russland, Finnland, Polen und den Baltischen Staaten sogar um 27,1 % zulegen.

Im größten deutschen Binnenhafen Duisburg hat sich seit 1998 die Zahl der transportierten Containereinheiten im Kurzstreckenseeverkehr verfünffacht. Jährlich laufen mehr als 2.000 flussgängige Seeschiffe Duisburg an. Ein direkter Container-Liniendienst besteht nach England mit einem Transportvolumen von jährlich über 40.000 TEU.

In Deutschland werden mengenmäßig per Short-Sea-Shipping insgesamt mehr Frachten empfangen als versendet. Überwiegend handelt es sich bei den umgeschlagenen Ladungen - wie auch im gesamteuropäischen Kurzstreckenseeverkehr - um „flüssiges Massengut“.

Neben den flüssigen Massengütern liegt der Empfang von trockenen Massengütern an zweiter Stelle, gefolgt von mobilen Ro-Ro-Einheiten und Containern. Beim Versand überwiegen die flüssigen Massengüter, gefolgt von Ro-Ro-Einheiten, Containern und trockenen Massengütern.

Schaubild 13: Anteil der Arten umgeschlagener Fracht (Ein- und Ausgänge) im Kurzstreckenseeverkehr



Quelle: Eurostat

6.2 Vorteile des Kurzstreckenseeverkehrs und Förderprogramme zur Verkehrsverlagerung in der EU

Die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs gehört schon seit 1995 zu den Prioritäten der EU-Verkehrspolitik. Dabei liegen im Vergleich zum Verkehrsträger Straße die Vorteile in der höheren Umweltverträglichkeit, in den geringeren Kosten, in den planbaren Transitzeiten, im direkten Transport ohne Umladung sowie in der Sicherheit. Zudem bietet der Seeweg noch erhebliches Wachstumspotenzial und stellt eine Ergänzung der Dienstleistungspalette dar, besonders im Hinblick auf kontinuierliche Lieferströme als schwimmendes Lager.

In den neuen Leitlinien für staatliche Beihilfen in der Seeschifffahrt, die im November 2003 vorgestellt wurden, dürfen die EU-Mitgliedstaaten den Aufbau von Kurzstreckenseeverkehren während einer Anlaufphase von bis zu drei Jahren unterstützen. Die Förderung darf dabei maximal 10 Prozent der Investitionen in Umschlaginfrastruktur sowie 30 Prozent der Betriebskosten betragen. Die neuen Short-Sea-Verbindungen müssen allerdings zur Frachtverlagerung „from road to sea“ beitragen.

Ein weiteres bedeutendes Förderprogramm der EU ist „Marco Polo“. Ausgestattet ist dieses mit 75 Mio. Euro bis zum Jahr 2006. An einer Mini-Ausschreibung mit einem Budget von 2 Mio. Euro im Jahr 2002 beteiligten sich 28 Unternehmen mit Vorschlägen zu sog. katalytischen Aktionen, d. h. Projekte zur Überwindung bestehender struktureller Marktbarrieren (z. B. Hochgeschwindigkeitsseewege), die eine Weiterentwicklung nicht straßengebundener Dienste behindern. Von den vorgeschlagenen Projekten kamen 48 % aus dem Bereich Kurzstreckenseeverkehr und 14 % der Projekte betrafen die Vernetzung von Kurzstreckenseeverkehr und Schiene. Gefördert wurden drei katalytische Pilotprojekte. Einer der Projektträger war ein Unternehmen aus Deutschland, das einen Kurzstreckenseeverkehr mit integriertem Vor- und Nachlauf zwischen den Benelux-Staaten bzw. Westdeutschland und Nordspanien bzw. Portugal anbietet. Bis zum 10. Dezember 2003 können sich Unternehmen mit Projektvorschlägen für eine Marco Polo Förderung bewerben.

Marktggespräche des BAG mit Unternehmen sowie mit weiteren Fachexperten hatten zum Ergebnis, dass der Ausbau von Kurzstreckenseeverkehren einen erheblichen Beitrag zur Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Wasserstraße leisten kann, um der drohenden Überlastung der Infrastruktur und der damit einhergehenden Belastung der Umwelt entgegenzuwirken.

Nach Schätzungen erfolgt eine Verlagerung des Transports vom Lkw auf das Schiff bzw. Binnenschiff jedoch erst dann, wenn die Transportkosten um ca. 15 bis 30 % geringer sind. Neben dem Kostenfaktor spielen aber auch andere Faktoren eine Rolle, wie z. B. die Transportzeit und ob die Verkehrsrelation überhaupt eine ökonomische Alternative zum reinen Landtransport eröffnet.

Die Entscheidung über eine Verlagerung liegt letztlich bei den Verladern, die von den Vorteilen des Kurzstreckenseeverkehrs überzeugt sein müssen. Eine Voraussetzung hierfür ist die Benennung eines Gesamtpreises für die komplette Transportlösung, auch im Hinblick auf dessen Vergleichbarkeit mit den Gesamtkosten bei der Einbindung anderer Verkehrsträger.

Neben Angeboten von reinen Port-to-Port-Verkehren (Load-on-Load-off) werden Haus-zu-Haus-Transporte immer bedeutender. Bei diesen Transporten ist eine integrierte Logistiklösung gefragt, die den Lkw und die Eisenbahn im Vor- und Nachlauf mit einbezieht. Die Vorteile des Kurzstreckenseeverkehrs werden bei Transporten von Haus zu Haus erst dann vollkommen ausgespielt werden, wenn die Übernahme und das Löschen der Ladung so nah wie möglich am Ausgangs- bzw. Bestimmungsort erfolgt. Dies erfordert jedoch ggf. Direktanläufe kleiner regionaler Häfen und den Einsatz flexibler Fluss-See-Schiffe.

Laut Einschätzung des neutralen Short-Sea-Shipping Promotion Centers (SPC) in Bonn, das ein Public Private Partnership des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sowie weiterer Interessengruppen ist, konnten im Jahr 2002 15,2 Mio. Tonnenkilometer von der Straße auf die Wasserstraße (Binnen- oder Küstenmotorschiffe) verlagert werden.

6.3 Störfaktoren und Harmonisierungsdefizite im Kurzstreckenseeverkehr

Wesentliche Störfaktoren bzw. Harmonisierungsdefizite im Kurzstreckenseeverkehr der EU werden darin gesehen, dass die Zollabfertigung zu kompliziert, zeitaufwändig und teuer sei. Wird ein Transport innerhalb der EU durchgeführt, unterliegt er - trotz der Regelungen des freien Warenverkehrs im EU-Binnenmarkt - denselben Kontrollen, wie sie für die Hochseeschifffahrt gelten. Dies rührt daher, dass die Zollbehörden nicht davon ausgehen können, dass ein Schiff auf seiner Fahrt keinen Hafen eines Drittlandes angelaufen hat. Es können allerdings für Beförderungen im Kurzstreckenseeverkehr gewisse vereinfachte Kontrollverfahren in Anspruch genommen werden. Seit 1998 ist das Konzept des sog. „zugelassenen Linienverkehrs“ eingeführt. Bei diesem Typ von Kurzstreckenseeverkehr, bei dem Waren nur auf Schiffen transportiert werden, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft verkehren und deren Herkunfts- bzw. Bestimmungshafen sowie eventuell ihr Zwischenhafen nicht außerhalb des Zollgebiets liegen, können Vereinfachungen bei der Zollabfertigung - beispielsweise die Befreiung von Sicherheitsleistungen sowie die Befreiung von der Einhaltung einer verbindlichen Route für Waren mit erhöhtem Risiko - in Anspruch genommen werden. Der Hauptvorteil

liegt jedoch darin, dass die im „zugelassenen Linienverkehr“ beförderten Waren automatisch als Gemeinschaftswaren gelten und somit kein Nachweis des Gemeinschaftscharakters erforderlich ist.

Derzeit befindet sich ein neues EDV-gestütztes Versandverfahren (New Computerised Transit System, NCTS) in der Erprobung, das in der Zukunft eine schnelle und effiziente Abwicklung der Zollverfahren erleichtern wird.

Ein weiteres Hindernis zur Integration des Kurzstreckenseeverkehrs in europäische Verkehrskonzepte wird in der fehlenden Harmonisierung der Transportbehälter gesehen. Die klassischen Seecontainer entsprechen nicht immer dem Bedarf der Verlager, da sie nicht breit genug sind, um zwei genormte (Euro-) Paletten unterzubringen. Die von Straßengüterverkehrsunternehmen benutzten Wechselbehälter sind zwar palettenfreundlicher, können jedoch nicht gestapelt werden. Ein vom BMVBW in Auftrag gegebenes Gutachten, in dem das Marktpotenzial von stapelbaren Wechselbehältern - d. h., von genormten Ladeeinheiten, die die Vorteile von Containern und Wechselbehältern in sich vereinen - untersucht wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass durch den Einsatz von stapelbaren Wechselbehältern gegenüber ISO-Containern deutliche Wettbewerbsvorteile erzielt werden können.

Auch die Abwicklung von Kurzstreckenseeverkehr in den Häfen wird von vielen Unternehmen als verbesserungswürdig diagnostiziert. Hier werden des öfteren unzureichende Hinterlandanbindungen, intransparente Tarifsysteme sowie eine zu komplizierte administrative Abwicklung genannt. Darüber hinaus könnten die steigenden Sicherheitsanforderungen im internationalen Seeverkehr und die damit verbundene Anpassung der See- und Binnenhäfen an Sicherheitsstandards wie z. B. an den ISPS-Kodex (International Ship and Port Facility Security) und den Solas (Safety of Life at Sea) zu weiteren Kostensteigerungen durch Investitionen in die Sicherheit der Infrastruktur und zu zusätzlichem Verwaltungsaufwand führen.

Ein weiteres Problem bereitet einigen Unternehmen die unzureichende Akquirierung von Rückladung im Ausland. Die Zusammenarbeit mit kompetenten Agenten im Ausland bzw. erfahrenen Verzollungsagenturen, die für eine entsprechende Rückladung sorgen, ist daher eine wichtige Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg des Kurzstreckenseeverkehrs.

7 Grenzüberschreitender Güterverkehr Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) im Jahr 2002

Für den Güterverkehr zwischen Deutschland und mittel- und osteuropäischen Staaten - insbesondere für den Straßengüterverkehr - sind bislang nur unzureichende statistische Daten vorhanden. Ausschließlich an den EU-Außengrenzen wird durch eine Zählkartenstatistik die Anzahl der ausländischen Lastkraftfahrzeuge erfasst.

Wird der Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und dem jeweiligen mittel- und osteuropäischen Staat vorwiegend im Transit durch einen anderen EU-Mitgliedstaat (z. B. Österreich) abgewickelt, beruhen in die-

sem Fall die Daten zu ausländischen Lastkraftfahrzeugen nur auf groben Schätzungen. Um möglichst wenig mit Schätzungen bzw. Ungenauigkeiten zu arbeiten, wird nachfolgend ausschließlich der Güterverkehr zwischen Deutschland und solchen mittel- und osteuropäischen Staaten behandelt, bei denen der Wechselverkehr auf der Straße größtenteils über eine deutsche EU-Außengrenze abläuft. Dies sind die Staaten Polen, Russland, Tschechien, Ungarn, Lettland, Litauen, Estland, die Slowakei, die Ukraine, Belarus, Rumänien und Bulgarien. Wird im weiteren Textverlauf von MOE-Staaten gesprochen, so sind stets die zuvor genannten Staaten gemeint.

Der Außenhandel mit diesen ausgewählten mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) hat auch im Jahr 2002 für die deutsche Wirtschaft weiter an Bedeutung gewonnen. Vom gesamten deutschen Außenhandel entfielen 11,6 % (Wert: 136 Mrd. €) auf die Außenhandelstätigkeit mit diesen Staaten.

Vor dem Hintergrund der konjunkturellen Eintrübung in Deutschland im Jahr 2002 schwächte sich das - in den Vorjahren stärkere - **Wachstum** der Handelstätigkeit zwischen Deutschland und den MOE-Staaten zwar ab, jedoch nahm diese Entwicklung einen erheblich flacheren Verlauf im Vergleich zur Außenhandelstätigkeit Deutschlands insgesamt.

So nahm die **wertmäßige Warenausfuhr** aus Deutschland in die MOE-Staaten im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr überdurchschnittlich um 7,6 % auf 69,5 Mrd. € zu, während die gesamte deutsche Warenausfuhr im Jahr 2002 nur um 1,7 % gegenüber dem Vorjahr stieg. Eine besonders hohe Zunahme beim Export aus Deutschland in die MOE-Staaten war bei der Handelstätigkeit mit Russland und Tschechien zu verzeichnen.

Die **wertmäßige Wareneinfuhr** aus den MOE-Staaten nach Deutschland hat im Jahr 2002 um 3,3 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Sie betrug nunmehr insgesamt 66,5 Mrd. €. Im Gegensatz dazu hat sich der Wert der gesamten deutschen Wareneinfuhr um 5,1 % gegenüber dem Jahr 2001 verringert. Einen erheblichen Zuwachs erreichten die Importe aus Tschechien, während beim Import aus Russland der Warenwert gegenüber dem Vorjahr deutlich sank.

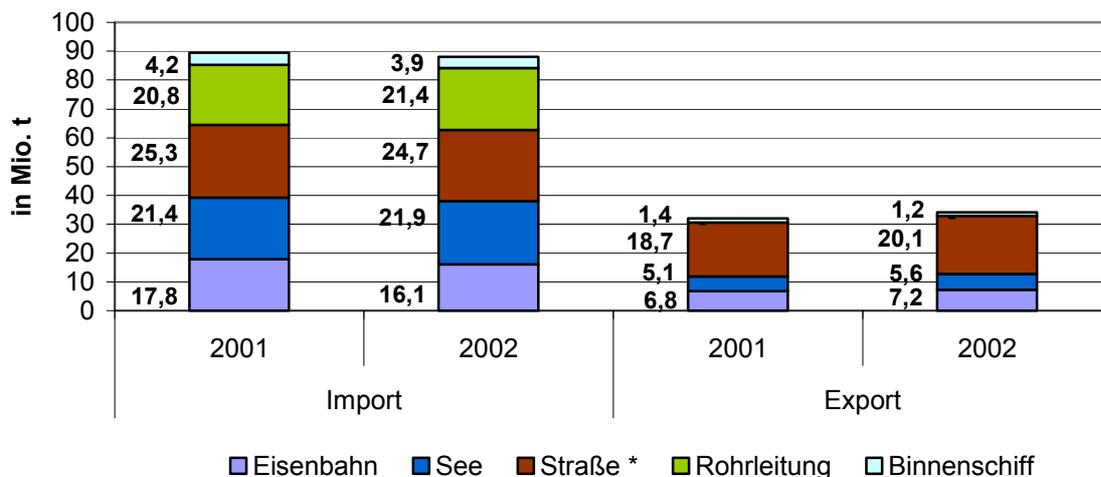
Dem wertmäßigen Außenhandelszuwachs stand im Jahr 2002 eine Stagnation bei den beförderten Gütermengen zwischen Deutschland und den MOE-Staaten gegenüber. Damit bestätigte sich die weiter fortschreitende deutliche Veränderung bei der Struktur der zu befördernden Güter.

7.1 Entwicklung der Beförderungsmenge zwischen Deutschland und den MOE-Staaten

Die nachfolgenden Ausführungen beruhen beim Eisenbahn-, Binnenschiffs- und Seeverkehr auf statistische Angaben der betreffenden Jahre. Die Angaben zum Straßengüterverkehr für das Jahr 2002 wurden auf Basis einer Hochrechnung des ersten Halbjahres 2002 ermittelt.

Die im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den MOE-Staaten beförderte Gütermenge erreichte 122,1 Mio. t im Jahr 2002. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sie sich um 0,5 % (0,6 Mio. t).

Schaubild 14: Güteraufkommen zwischen Deutschland und ausgewählten MOE-Staaten nach Verkehrsträgern in den Jahren 2001 und 2002



* Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - Juni 2002

Quelle: StBA; KBA

Der **Güterempfang** aus den MOE-Staaten mit allen Verkehrsträgern sank im gleichen Zeitraum um 1,5 Mio. t (- 1,7 %) auf 88,0 Mio. t. Die Ursache hierfür waren vor allem geringere Baustoff- und Kohleimporte aus Polen und Tschechien.

Der **Güterversand** in die MOE-Staaten stieg um 2,1 Mio. t (+ 6,6 %) auf nunmehr 34,1 Mio. t. Dabei fällt der Zuwachs bei der Beförderungsmenge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum jedoch etwas geringer aus. Hohe Zuwächse der beförderten Gütermenge waren im Jahr 2002 beim Export nach Russland und Polen zu verzeichnen.

Die Entwicklung des Wechselerverkehrs (Empfang und Versand) zwischen Deutschland und den einzelnen MOE-Staaten ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:

Tabelle 6: Güteraufkommen zwischen Deutschland und ausgewählten MOE-Staaten mit allen Verkehrsträgern in den Jahren 2001 und 2002 in Mio. t

Land	Empfang		Versand		Insgesamt	
	2001	2002	2001	2002	2001	2002
Polen	23,6	22,5	10,7	11,8	34,3	34,3
Russland	26,4	29,0	3,8	4,1	30,2	33,1
Tschechien	16,1	14,6	9,5	9,8	25,6	24,4
Ungarn	6,3	6,5	2,8	2,9	9,1	9,4
Lettland	7,6	6,1	0,7	0,9	8,3	7,0
Litauen	2,6	2,2	1,6	1,6	4,2	3,8
Estland	2,6	3,0	0,5	0,5	3,1	3,5
Slowakei	2,5	2,2	1,4	1,3	3,9	3,5
Ukraine	0,5	0,5	0,4	0,5	0,9	1,0
Belarus	0,5	0,6	0,3	0,3	0,8	0,9
Rumänien	0,5	0,5	0,2	0,3	0,7	0,8
Bulgarien	0,3	0,3	0,1	0,1	0,4	0,4
Insgesamt	89,5	88,0	32,0	34,1	121,5	122,1

Quelle: StBA, KBA; Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar – Juni 2002

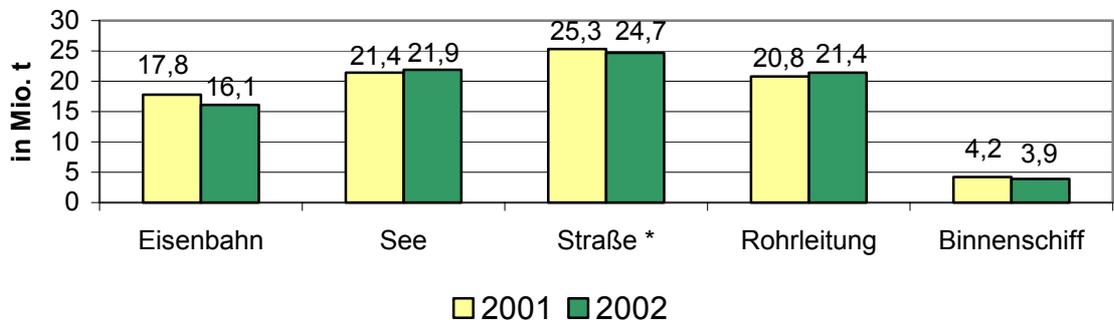
7.2 Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und den MOE-Staaten nach Verkehrsträgern

7.2.1 Gütererempfang aus den MOE-Staaten

Vom Rückgang der aus den MOE-Staaten beförderten Gütermenge war im Jahr 2002 vor allem die Eisenbahn betroffen. Die mit der **Eisenbahn** nach Deutschland importierte Gütermenge sank um ca. 1,7 Mio. t (- 9,6 %) gegenüber dem Vorjahr auf 16,1 Mio. t. Dieser Rückgang lag vor allem an den um 1,0 Mio. t verminderten Braunkohleimporten aus Tschechien für bayerische Kraftwerke, von denen einige Mitte 2002 stillgelegt wurden. Aber auch die Kohleimporte aus Polen mit der Bahn gingen im Jahr 2002 leicht zurück.

Der Gütererempfang nach Verkehrsträgern geht aus dem folgenden Schaubild hervor:

Schaubild 15: Gütererempfang aus ausgewählten MOE-Staaten in den Jahren 2001 und 2002

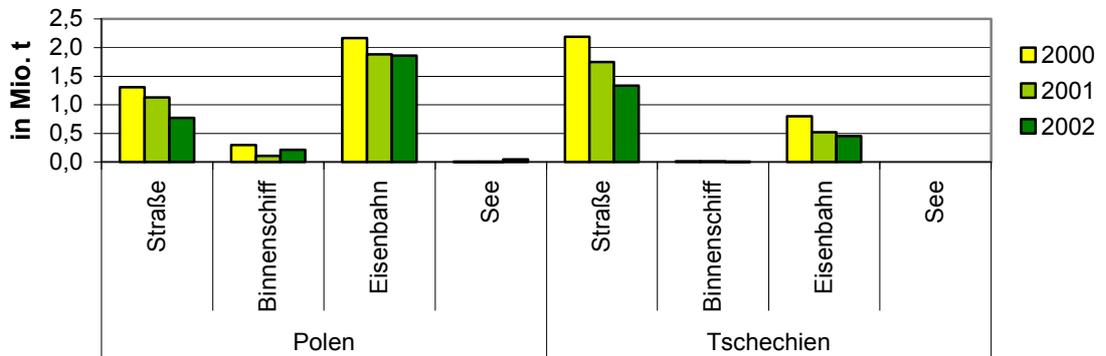


* Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - Juni 2002

Quelle: StBA, KBA

Den größten Anteil am Güteraufkommen aus den MOE-Staaten nach Deutschland hatte auch im Jahr 2002 der **Straßengüterverkehr**. Bei einer Beförderungsmenge von ca. 24,7 Mio. t war jedoch wie bereits im Jahr 2001 ein Aufkommensrückgang gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die beförderte Gütermenge ging um 2,4 % (- 0,6 Mio. t) zurück. Diese Entwicklung wurde hauptsächlich durch nochmals geringere Importe von Baustoffen aus Tschechien und Polen gegenüber dem Vorjahr verursacht. In diesen Daten spiegelt sich bereits seit mehreren Jahren die schlechte konjunkturelle Situation des deutschen Baugewerbes wider. Im Gegensatz dazu stieg die Menge der Halb- und Fertigwaren, die mit dem Lkw aus den MOE-Staaten nach Deutschland befördert wurden, von 13,0 Mio. t im Jahr 2001 auf rund 13,4 Mio. t im Jahr 2002 weiter an.

Schaubild 16: Entwicklung der Baustoffimporte aus Polen und Tschechien nach Verkehrsträgern in den Jahren 2001 und 2002 in Mio. t



* Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - Juni 2002

Quelle: StBA, KBA

Darüber hinaus ging auch der Gütereingang mit dem **Binnenschiff** aus den MOE-Staaten um 7,1 % (- 0,3 Mio. t) auf nunmehr 3,9 Mio. t zurück. Die um 0,75 Mio. t geringeren Kohleimporte aus Polen mit dem Binnenschiff wurden teilweise durch vermehrte Getreide- und Ölsamenimporte aus Ungarn wieder ausgeglichen.

Weiter angestiegen ist dagegen der **Güterverkehr über See** aus den MOE-Staaten. Die bereits bedeutende Beförderungsmenge erhöhte sich nochmals um 2,3 % (+ 0,5 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 21,9 Mio. t. Deutlich erhöht haben sich die Importe über russische Häfen: die russischen Erdölimporte nach Deutschland über See wurden vom lettischen Ventspils nach dem russischen Ölhafen Primorsk verlagert und stiegen um 1,8 Mio. t gegenüber dem Vorjahr. Daneben erhöhten sich auch die Erz- und Metallimporte aus Russland über See.

Mittels **Rohrleitungen** wurde im Jahr 2002 aus Russland 21,4 Mio. t Rohöl nach Deutschland importiert. Damit wuchs die Beförderungsmenge um 2,9 % (+ 0,6 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr.

7.2.2 Güterversand in ausgewählte MOE-Staaten

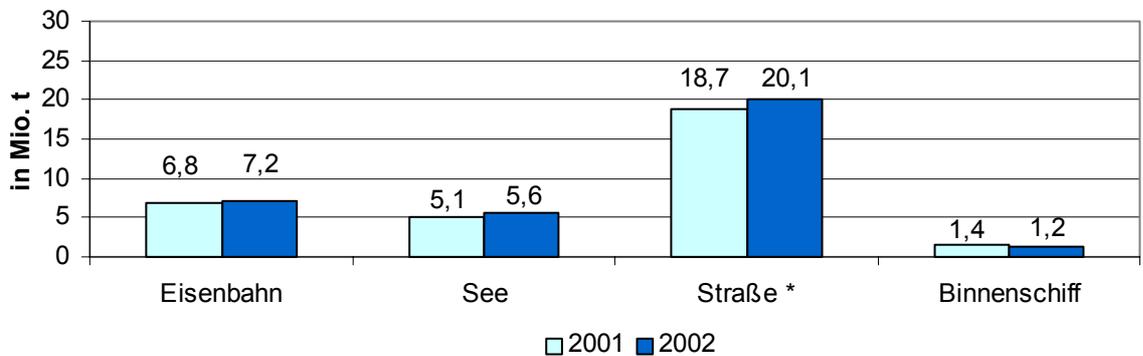
Die aus Deutschland in die MOE-Staaten exportierte Gütermenge nahm im Jahr 2002 weiter zu. Sie erhöhte sich um 6,6 % (+ 2,1 Mio. t) auf nunmehr 34,1 Mio. t. Profitieren konnte davon - wie bereits in den Vorjahren - überwiegend der **Straßengüterverkehr**, dessen Aufkommen sich gegenüber dem Jahr 2001 um 1,4 Mio. t (+ 7,5 %) auf 20,1 Mio. t erhöhte. Insbesondere nahmen die Versandmengen hochwertiger Güter nach Tschechien und Polen zu.

Der Güterversand über **See** in die MOE-Staaten stieg auch im Jahr 2002 nochmals an. Jedoch wurden die hohen Wachstumsraten der Vorjahre nicht mehr erreicht. Bei einer Versandmenge von 5,6 Mio. t war im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 9,8 % (+ 0,5 Mio. t) zu verzeichnen. Gegenüber dem

Vorjahr nahmen hier vor allem Beförderungen von Nahrungs- und Futtermitteln sowie Containerbeförderungen über deutsche Seehäfen nach Russland zu.

Der Güterversand nach Verkehrsträgern geht aus dem nachfolgenden Schaubild hervor:

Schaubild 17: Güterversand in ausgewählte MOE-Staaten in den Jahren 2001 und 2002



* Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - Juni 2002

Quelle: StBA, KBA

Erhöht hat sich im Jahr 2002 - im Gegensatz zum vorigen Jahr - auch die mit der **Eisenbahn** in die MOE-Staaten beförderte Gütermenge. Hier stieg insbesondere die per Eisenbahn nach Polen beförderte Gütermenge durch erhöhte Lieferungen von Mineralölzeugnissen, Halb- und Fertigwaren sowie Containern.

Der Güterverkehr per **Binnenschiff** in die MOE-Staaten ging im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern im Jahr 2002 weiter zurück. Er nahm um 0,2 Mio. t (- 14,3 %) gegenüber dem Vorjahr auf 1,2 Mio. t ab. Dabei verminderten sich insbesondere Baustoffexporte nach Polen und Getreideexporte in die Slowakei.

7.3 Signifikante Veränderungen des Güterverkehrs zwischen Deutschland und einzelnen MOE-Staaten

Beim Güterverkehr zwischen Deutschland und einigen MOE-Staaten ergaben sich im Jahr 2002 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 blieb im Jahr 2002 insgesamt auf Vorjahresniveau und lag bei 34,3 Mio. t. Dabei stieg die nach Polen mit allen Verkehrsträgern beförderte Gütermenge jedoch um 10,3 % gegenüber dem Vorjahr (+ 1,1 Mio. t) an, während die Gütereinfuhr aus Polen um 4,7 % (- 1,1 Mio. t) abnahm. Die rückläufige Mengenentwicklung beim Güterempfang aus Polen war auf die weiter fortschreitende Abnahme von Massengutimporten - insbesondere von Baustoffen und Kohle - zurückzuführen.

Weiter gestiegen ist dagegen der Wert der ausgetauschten Waren, vor allem im Bereich der Kraftwagen und Kraftwagenteile. Dieser Entwicklungstrend einer stetigen Annäherung beim Mengenaufkommen der Beförderungen von und nach Polen ist Ausdruck der wachsenden Wirtschaftskooperation und des veränderten Konsumverhaltens in Polen.

Der **Güterempfang** aus Polen verringerte sich beim Straßengüterverkehr im Jahr 2002 um 2,7 % auf 7,1 Mio. t. Diese Abnahme ergab sich fast ausschließlich aus rückläufigen Beförderungen von Massengütern wie Zement, Kalk, verarbeiteten Baustoffen, Steinen und Erden. Dagegen haben Beförderungen von Holz sowie Halb- und Fertigwaren zugenommen.

Die im Eisenbahngüterverkehr nach Deutschland beförderte Gütermenge erreichte im Jahr 2002 - trotz des um 0,2 Mio. t verringerten Aufkommens (- 2,2 %) - mit nun 8,9 Mio. t erneut eine beachtliche Größenordnung. Die Aufkommensverluste resultierten aus geringeren Importen von Steinkohle, Eisen, Stahl sowie anderen Metallen, während die Lieferungen von Erzen sowie Halb- und Fertigwaren etwas anstiegen.

Die über See aus Polen importierte Gütermenge lag mit 5,0 Mio. t auf Vorjahresniveau. Dagegen nahm die mit dem Binnenschiff aus Polen transportierte Gütermenge aufgrund gesunkener Kohleimporte um 31,8 % auf 1,5 Mio. t ab.

Beim **Güterversand** von Deutschland nach Polen konnte im Jahr 2002 vor allem der Straßengüterverkehr vom Mengenwachstum profitieren. Die so beförderte Menge betrug 7,4 Mio. t und erhöhte sich um 0,6 Mio. t gegenüber dem Vorjahr (+ 8,8 %). Diese erheblichen Zuwächse ergaben sich vor allem bei Beförderungen von Halb- und Fertigwaren, Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen und chemischen Erzeugnissen.

Auch beim Versand mit der Eisenbahn konnte eine höhere Beförderungsmenge erreicht werden. Diese lag mit 2,5 Mio. t um 0,4 Mio. t höher als im Vorjahr. Der Zuwachs ergab sich durch mehr Beförderungen von Erdöl und Mineralölerzeugnissen, Fahrzeugen, Maschinen, Halb- und Fertigwaren sowie chemischen Erzeugnissen.

Der Güterversand über See nach Polen konnte ebenfalls ein Mengenwachstum um 15,4 % gegenüber dem Vorjahr auf nunmehr 1,5 Mio. t erreichen. Gestiegen sind insbesondere Beförderungen von Halb- und Fertigwaren, Containern und von landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Dies bestätigt die wachsende Bedeutung des Seegüterverkehrs im Ostseeraum für die künftigen EU-Mitgliedsstaaten.

Die mit dem Binnenschiff nach Polen versandte Gütermenge sank im Jahr 2002 dagegen um 20 % auf nunmehr 0,4 Mio. t durch verminderte Zement- und Getreidebeförderungen.

➤ **Güterverkehr zwischen Deutschland und Tschechien**

Die zwischen Deutschland und Tschechien beförderte Gütermenge nahm im Jahr 2002 zum zweiten Mal in Folge gegenüber dem Vorjahr ab. Sie sank um 4,7 % (- 1,2 Mio. t) auf 24,4 Mio. t. Dabei nahm die

nach Tschechien mit allen Verkehrsträgern beförderte Gütermenge im Jahr 2002 um 3,2 % gegenüber dem Vorjahr zu, während im gleichen Zeitraum die Gütereinfuhr **aus** Tschechien um 9,3 % abnahm.

Es ist jedoch zu beachten, dass durch die Veränderungen in der Güterstruktur beim wertmäßigen Austausch mit Tschechien ein erheblicher Zuwachs - vor allem in den Bereichen Kraftfahrzeuge bzw. Kfz-Teile und elektronische Erzeugnisse - zu verzeichnen ist. So hat der Wert der aus Tschechien importierten Waren um 12 % und der Wert der nach Tschechien exportierten Waren um 7 % zugenommen.

Beim **Güterversand** von Deutschland nach Tschechien dominierte wie in den vorangegangenen Jahren der Straßengüterverkehr. Die auf der Straße beförderte Gütermenge lag im Jahr 2002 bei 6,7 Mio. t und stieg gegenüber dem Vorjahr um 4,7 % an (+ 0,3 Mio. t). Dies lag vor allem in vermehrten Beförderungen von chemischen Erzeugnissen, Textilien und sonstigen Halb- und Fertigwaren begründet.

Beim Eisenbahngüterverkehr und beim Binnenschiffsgüterverkehr nach Tschechien konnten dagegen keine Aufkommenszuwächse erreicht werden. Der Versand per Bahn nach Tschechien lag wie im vorigen Jahr bei 2,7 Mio. t, der Versand per Binnenschiff bei 0,4 Mio. t.

Die Dominanz des Straßengüterverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern nahm beim **Güterempfang** aus Tschechien im Jahr 2002 weiter zu, obwohl auch die auf der Straße beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr sank. Sie lag um 2,2 % niedriger als im Vorjahr (- 0,2 Mio. t) und betrug nunmehr insgesamt 8,7 Mio. t. Dieser Rückgang wurde - wie im Jahr 2001 - fast ausschließlich durch weiter sinkende Importe von Baustoffen verursacht. Gleichzeitig nahm jedoch die Beförderungsmenge bei anderen Güterarten, wie z. B. bei Halb- und Fertigerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen oder bei Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen gegenüber dem Vorjahr zu. Der Empfang per Eisenbahn aus Tschechien ging im Jahr 2002 um 19,4 % (1,3 Mio. t) zurück und lag damit „nur noch“ bei 5,4 Mio. t. Dieser erhebliche Rückgang der Beförderungsmenge wurde zu einem sehr großem Anteil durch stark reduzierte Braunkohleimporte verursacht, da Mitte des Jahres 2002 Kraftwerke mit langjährigen Lieferverträgen in Bayern stillgelegt wurden. Die Empfangsmenge in der Binnenschifffahrt blieb mit rund 0,5 Mio. t auf Vorjahresniveau.

➤ **Güterverkehr zwischen Deutschland und Russland**

Im Jahr 2002 stieg die zwischen Deutschland und Russland beförderte Gütermenge (inklusive Beförderungen mittels Rohrleitungen) um 2,9 Mio. t (+ 9,6 %) auf insgesamt 33,1 Mio. t.

Dabei stieg der Güterempfang aus Russland um 2,6 Mio. t auf 29,0 Mio. t und der Güterversand von Deutschland nach Russland um 0,3 Mio. t auf 4,1 Mio. t.

Hauptursache für die erhebliche Erhöhung des Güterempfangs aus Russland war eine Verlagerung von 1,8 Mio. t Erdölimporte aus Russland über See nach Deutschland zum neuen russischen Ölhafen Primorsk. Diese Erdölimporte gelangten in den vorhergehenden Jahren im Transit über den lettischen Hafen Ventspils nach Deutschland. Russland versucht bereits seit einigen Jahren, die Transitfunktion der baltischen Staaten für den russischen Außenhandel zu verringern bzw. mehr Einfluss auf die baltischen Hä-

fen auszuüben. Im Jahr 2002 wurden damit insgesamt 6,9 Mio. t über See aus Russland nach Deutschland befördert. Daneben steigerte sich im Jahr 2002 - wie bereits in den Vorjahren - der Import von russischem Erdöl über Pipelines. Die importierte Gütermenge stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Mio. t auf 21,4 Mio. t.

Die mit den anderen Verkehrsträgern aus Russland importierte Gütermenge blieb auf Vorjahresniveau. So wurden mittels Straßengüterverkehr 0,6 Mio. t und mit der Eisenbahn 0,05 Mio. t aus Russland nach Deutschland befördert.

Auch beim **Güterversand** von Deutschland nach Russland setzte sich die positive Entwicklung des Vorjahres fort. Die Steigerung der beförderten Gütermenge um 0,3 Mio. t war fast ausschließlich auf erhöhte Exporte über See zurückzuführen. Insbesondere Beförderungen von Nahrungs- und Futtermitteln, Halb- und Fertigwaren sowie Containern nahmen gegenüber dem Vorjahr zu.

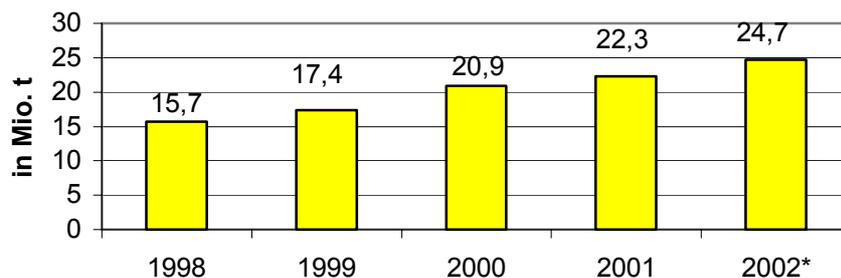
Der Güterversand auf der Straße nach Russland blieb mit 1,5 Mio. t auf Vorjahresniveau, während der Güterversand mit der Bahn gegenüber dem Vorjahr durch geringere Beförderungen von Metallen, aber auch hochwertigen Erzeugnissen, um ca. 0,1 Mio. t auf 0,2 Mio. t abnahm.

7.3.1 Transitverkehr mit Lastkraftfahrzeugen von und nach ausgewählten MOE-Staaten durch Deutschland

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Erweiterung des Verkehrsmarktes der Europäischen Union ist auch die Entwicklung des Transitverkehrs mit Lastkraftfahrzeugen von und nach den MOE-Staaten durch Deutschland - z. B. zu / von den ARA-Häfen - von Bedeutung, da dieser auch den Straßengüterverkehr in Deutschland beeinflusst.

Im Jahr 2002 wurden im Rahmen von 1,8 Mio. beladenen Lkw-Fahrten 24,7 Mio. t Güter im Transitverkehr durch Deutschland befördert (Hochrechnung auf Basis der Monate Januar bis Juni 2002). Der Mengenzuwachs gegenüber dem Vorjahr betrug 10,8 %. Bezogen auf den Wechselverkehr auf der Straße mit den MOE-Staaten in Höhe von 44,8 Mio. t erreichte damit der Transitverkehr einen vergleichbaren Anteil in Höhe von 55 %. Besonders hoch war der Transitverkehr durch Deutschland im Verhältnis zum Wechselverkehr nach / von Deutschland bei den Staaten Bulgarien, Estland, Lettland und Russland.

Schaubild 18: Im Transitverkehr nach / von ausgewählten MOE-Staaten durch Deutschland beförderte Gütermenge in den Jahren 1998 bis 2002



* Straßengüterverkehr: Hochrechnung auf Basis der Monate Januar - Juni 2002



Von den Transitverkehren entfielen im Jahr 2002 auf Beförderungen

- von und nach Polen 9,7 Mio. t (718.000 Beförderungen)
- von und nach Tschechien 6,4 Mio. t (530.000 Beförderungen)
- von und nach Russland 1,9 Mio. t (114.000 Beförderungen)
- von und nach der Slowakei 1,5 Mio. t (111.000 Beförderungen)
- von und nach Ungarn 1,5 Mio. t (95.000 Beförderungen)

Am Transitverkehr durch Deutschland mit Lastkraftfahrzeugen von / nach den MOE-Staaten waren deutsche Beförderer im Jahr 2002 mit 1,7 % beteiligt.

7.4 Künftige Entwicklung des Güteraustausches mit den MOE-Staaten

Beim Güteraustausch zwischen Deutschland und den MOE- Staaten setzten sich im vergangenen Jahr die Veränderungen bei der Güterstruktur weiter fort. So hat der Anteil der Halb- und Fertigwaren am gesamten Warenaustausch von 26,7 % im Jahr 2001 auf 28,1 % im Jahr 2002 zugenommen.

Dagegen gingen Beförderungen von Massengut - mit Ausnahme von Erdölimporten aus Russland - zurück. Insbesondere die Einfuhr von Baustoffen und Kohle aus Polen und Tschechien sank deutlich gegenüber dem Vorjahr.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich diese Tendenz im Zuge der bevorstehenden Erweiterung und Öffnung des europäischen Verkehrsmarktes in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird. **Aus diesem Grund wird bei der Entwicklung des Güterverkehrs mit den MOE-Staaten besonderes Augenmerk auf den anteiligen Zuwachs von Beförderungen höherwertiger Güter bei den verschiedenen Verkehrsträgern zu richten sein.** Damit werden im Wettbewerb der Verkehrsträger und Transportunternehmen neben der Kostenminimierung die qualitativen Anforderungen weiter an Bedeutung gewinnen.

Eine weiter steigende wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Unternehmen mit Standort in Deutschland und in den MOE-Staaten war im Jahr 2002 insbesondere im Bereich der Automobilindustrie festzustellen. Hier zeigte sich vor allem ein Mengenzuwachs bei Beförderungen auf der Straße, insbesondere zwischen Deutschland und Polen, Tschechien, Ungarn, der Slowakei und Litauen.

Die zwischen Deutschland und den MOE-Staaten mit der Eisenbahn beförderten höherwertigen Erzeugnisse (inklusive Fahrzeuge, Fahrzeugteile und Containerverkehre) nahmen im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr erheblich zu. Vor allem im Eisenbahngüterverkehr zwischen Polen, Ungarn, der Slowakei und Deutschland war hier eine positive Entwicklung zu beobachten. In diesem Marktsegment dürfte ein weiterer Zuwachs vor allem von der Erfüllung der qualitativen Anforderungen abhängig sein. Durch weiter verstärkte Zusammenarbeit der Eisenbahnen Deutschlands und der MOE-Staaten könnte hier künftig ein deutlich steigendes Aufkommen erreicht werden.

Die Containerbeförderungen im Ostseeraum mit den MOE-Staaten nahmen im Jahr 2002 weiter zu, wenn auch nicht so ausgeprägt wie in den Vorjahren. Ein erheblicher Zuwachs zeigte sich bei Containerbeförderungen zwischen deutschen Seehäfen und Häfen in Polen, Russland sowie Lettland. In diesem Bereich ist für die nächsten Jahre mit weiter steigendem Beförderungsaufkommen zu rechnen.

Keine positive Entwicklung war im Jahr 2002 bei Beförderungen von höherwertigen Erzeugnissen und Containern mit dem Binnenschiff festzustellen. Ausnahme waren hier vermehrte Beförderungen von und nach Bulgarien.

8 Umzugsverkehr und Handelsmöbeltransporte

Die Branche des Umzugsverkehrs und der Handelsmöbeltransporte ist überwiegend von klein- und mittelständischen Unternehmen geprägt. Im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes wurde dieses Marktsegment hinsichtlich der aktuellen wirtschaftlichen Situation und der voraussichtlichen Entwicklung untersucht. Die Untersuchung lieferte folgende Ergebnisse:

8.1 Marktentwicklung

Die wirtschaftliche Situation der Unternehmen, die Umzugsverkehr bzw. Handelsmöbeltransporte betreiben, hat sich in den letzten Jahren zum Teil erheblich verschlechtert. Während Transportmengen und Umsatzzahlen in den Jahren 2000 und 2001 leicht rückläufig waren, kam es im Jahr 2002 zu einem erheblichen Rückgang der Transportmengen und damit zu starken Umsatzverlusten.

Die Ursachen für diese negative Entwicklung sind - neben der allgemein schwachen Konjunkturentwicklung - einerseits auf einen Wandel des Umzugverhaltens der Marktteilnehmer und andererseits auf Marktveränderungen innerhalb der Umzugsbranche zurückzuführen.

Es ist zu beobachten, dass Umzüge vermehrt in Eigenregie durchgeführt werden. Der Trend zum Eigenumzug ist - was nicht unterschätzt werden sollte - auch vor dem Hintergrund des schon seit langem vollzogenen Wandels in der Gesellschaft zum Do-it-yourself zu sehen, der insbesondere in angrenzenden Bereichen zum Umzug wie der Selbstrenovierung der Wohnung sowie dem allgemeinen Heimwerkerboom schon lange seinen Niederschlag gefunden hat. In diesem Umfeld sind im privaten Bereich auch Eigenumzüge längst „in“. In jüngster Zeit sehen sich viele Privathaushalte jedoch aufgrund tendenziell sinkender Nettoeinkommen geradezu im Handlungsdruck, ihren Umzug selbst zu organisieren und diesen - zumeist mit Hilfe von Freunden und Bekannten - so kostengünstig wie möglich durchzuführen. Diese Entwicklung wird durch die jederzeitige Verfügbarkeit von Mietfahrzeugen, die speziell für Umzüge angeboten werden, sowie durch das große Angebot an Verpackungsmaterialien und anderem Umzugsequipment verstärkt.

Zudem führt eine steigende Eigentumsquote bei Immobilien in Deutschland, das Festhalten an Wohnungen mit „günstigen“ Mieten, die wachsende Bereitschaft, längere Wege von und zur Arbeitsstelle in Kauf zu

nehmen sowie die steigende Zahl von Singlehaushalten dazu, dass weniger - und zunehmend in kleineren Einheiten (Teilumzüge) - umgezogen wird, was ebenfalls zu einem erheblichen Rückgang der Umzugsmengen beigetragen hat.

Auch Unternehmen, die früher auf die Dienstleistung von Umzugsunternehmen zurückgegriffen haben, versuchen nun, Umzüge innerbetrieblich selbst zu organisieren, um dadurch Kosten zu sparen.

Während in den 90er Jahren die Branche stark von den Behördenumzügen von Bonn nach Berlin profitierte, sind diese Umzüge nun weitestgehend abgeschlossen. Zudem hat auch der Abzug ausländischer Streitkräfte aus Deutschland zu einem Rückgang des Umzugsgeschäfts geführt.

Darüber hinaus drängen neue Transportunternehmen (Newcomer) in den Markt, die mit Billigangeboten den Wettbewerbsdruck auf die klassischen Möbel- und Umzugsspeditionen erhöhen. Diese bieten die Umzugsdienstleistungen zu sehr günstigen Preisen an. Hierdurch kommt es zu Preiskämpfen, bei denen die Hemmschwelle zu unfairer Wettbewerb sinkt und gewachsene Strukturen auf der Strecke bleiben. In diesem Zusammenhang wurde in Marktgesprächen des öfteren auf das Problem der „Schattenwirtschaft“ hingewiesen.

8.2 Kostensituation

Auf der Kostenseite stellen die Personalkosten eindeutig den größten Posten dar. Dies führt im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen regelmäßig zu einem Stellenabbau und birgt zudem die Gefahr einer „Schattenwirtschaft“. Insbesondere die durch die Anhebung der Sozialversicherungsbeiträge gestiegenen Lohnnebenkosten wirken sich negativ auf die personalintensiven Umzugsverkehre und Handelsmöbeltransporte aus. Problematisch ist in diesem Zusammenhang auch das Lohngefälle zwischen West- nach Ostdeutschland. Viele Unternehmen nutzen dieses Gefälle aus und setzen - trotz überwiegend regionaler Tätigkeit in Westdeutschland - verstärkt Arbeitskräfte aus den neuen Bundesländern ein.

Große Unternehmen versuchen schon jetzt, zwecks Kostenminimierung von der bevorstehenden EU-Osterweiterung zu profitieren. Dazu wurden in einigen Beitrittsstaaten Zweigniederlassungen eröffnet oder Kooperationen mit ansässigen Unternehmern gebildet, um an den Kostenvorteilen in diesen Ländern entsprechend partizipieren zu können.

Die schlechte Kostensituation vieler Unternehmen verschärft sich dadurch weiter, dass der Fuhrpark, der in der Quantität im Prinzip noch wie in den umsatzstarken Jahren ausgelegt ist, jetzt aufgrund von Überkapazitäten selten ausgelastet ist. Unternehmen, deren Fahrzeuge mit Eigenmitteln beschafft wurden und bereits abgeschrieben sind, können diese bei fehlenden Aufträgen zumindest vorübergehend stilllegen. Bei Unternehmen mit Leasingfahrzeugen oder mit Fahrzeugen, die fremdfinanziert wurden, sind solche Maßnahmen nur bedingt geeignet, Kostendruck von den Unternehmen zu nehmen.

8.3 Ertragslage

Die Ertragslage bei den meisten Möbel- und Umzugsspeditionen ist äußerst angespannt.

Durch den starken Preisdruck nehmen viele klein- und mittelständische Unternehmen Aufträge zu Dumpingpreisen an, ohne die eigene Kostensituation in die Kalkulation mit einzubeziehen. Dieser ruinöse Preiswettbewerb führt in nicht wenigen Fällen zu erheblichen Verlusten und in der letzten Konsequenz zur Insolvenz. Große Unternehmen mit entsprechenden Kostenkalkulationsinstrumenten setzen ihren Fuhrpark nur bei wirtschaftlich sinnvollen Aufträgen ein, wohingegen weniger wirtschaftliche Beförderungen an Subunternehmer vergeben werden.

Nur bei komplizierteren Umzügen, bei denen größere technische Hilfsmittel wie Aufzüge, Roller, Gurte und sonstige Hebewerkzeuge eingesetzt werden müssen, sind die Auftraggeber bereit, entsprechende Entgelte zu zahlen. Die Akquirierung solcher Aufträge gestaltet sich aufgrund des Konkurrenzdrucks jedoch als schwierig.

8.4 Lage im Bereich Handelsmöbel / Versandhausmöbel

Bei der Möbelindustrie hat die Kaufzurückhaltung der Verbraucher im Jahr 2002 zu einem erheblichen Umsatzrückgang im Inland geführt. Der Nachholbedarf in der Anschaffung von Möbeln im Zuge der Wiedervereinigung ist gedeckt. Hinzu kommen die ungewissen wirtschaftlichen Aussichten, die eher dazu beitragen, dass die Kunden zu einfachen und günstigeren Produkten tendieren oder auf den Kauf neuer Möbel verzichten.

Die konjunkturelle Situation des Möbelhandels hat zu gravierenden Mengenrückgängen bei gleichzeitig verlängerten Touren geführt. Obwohl gerade das sensible Gut Möbel ein fachgerechtes Handling verlangt, bauen einige Hersteller - aufgrund des anhaltenden Preisdrucks - ihren Werkverkehrsbereich mit betriebseigenen qualifizierten Mitarbeitern ab und greifen verstärkt auf die Dienste von gewerblichen Transportunternehmen bzw. Gebietsspeditionen zurück. Der Kostendruck wird somit auf diese gewerblichen Unternehmen übertragen, die ihrerseits wiederum für die Aufträge zum Teil Subunternehmer einsetzen. Diese Subunternehmer, die mit dem wachsenden Versandhausgeschäft der Jahre zuvor zusätzliche Aufgaben wie das Aufstellen von Waschmaschinen, das Entsorgen von Verpackungsmaterial und die Rückführung von Retouren im Auftrag der Gebietsspediteure übernommen haben, müssen sich den schwierigen Marktbedingungen anpassen. Zusätzliche Vorgaben der Auftraggeber in Bezug auf Laufzeiten und Zeitfenster für Beförderungen, in Verbindung mit Eilaufträgen und Montagearbeiten, führen dazu, dass eine wirtschaftliche Fahrzeugdisposition kaum mehr möglich ist. Dieser Druck führt zu einem Anstieg der Transportschäden und zu einem Anstieg von Verwaltungsarbeiten.



8.5 Weitere Entwicklung

Nach den Erkenntnissen aus den Markgesprächen wird sich der Umzugsmarkt in der Zukunft weiterhin rückläufig entwickeln. Die Nachfrage nach qualifizierten Umzugs- und Möbeltransportdienstleistungen wird weiter sinken, bei gleichzeitigem Anstieg des Anteils an Eigenumzügen.

Um sich an diese Marktveränderungen anzupassen, werden die Umzugs- und Möbeltransportunternehmen ihre Kapazitäten reduzieren oder mit dem verstärktem Einsatz von Subunternehmern versuchen, ihr eigenes Kostenrisiko zu minimieren.

Aufgrund der rückläufigen Transportmengen und der dadurch verschärften Konkurrenzsituation werden die Preise für Umzugsleistungen - von Ausnahmen abgesehen - weiter sinken. Die Konsequenz dieser Preisspielerale nach unten ist, dass viele Unternehmen aus dem Markt ausscheiden werden. Unternehmen aller Größen rechnen fest mit dieser „Marktbereinigung“ und einer Anpassung sowohl der Anzahl der Unternehmen, als auch in Bezug auf die Laderaumkapazität. Hinsichtlich des Anpassungsprozesses gibt es jedoch unterschiedliche zeitliche Einschätzungen. Insbesondere größere Unternehmen planen hier mit einem längeren Zeithorizont und gehen von einer Marktbereinigung in bis zu fünf Jahren aus, während kleinere Unternehmen damit schon in ein bis zwei Jahren rechnen.



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: November 2003