



BUNDESAMT  
FÜR GÜTERVERKEHR



## **Marktbeobachtung**

### **Sonderbericht: Werkverkehr**

*August 1998*

**Hausanschrift:**

**Werderstr.34  
50672 Köln**

**Telefon: 02 21/57 76-2 10  
Telefax: 02 21/57 76-2 05**

**Postanschrift:**

**Postfach 190 180  
50498 Köln**

**E-Mail: [BAGpress@compuserve.com](mailto:BAGpress@compuserve.com)  
Internet: <http://www.bag.bund.de>**



## Inhalt

	Seite
<b>Ausgangslage.....</b>	<b>1</b>
<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>2</b>
<b>1 Strukturen der Unternehmen mit Werkfernverkehr.....</b>	<b>4</b>
1.1 Unternehmen.....	4
1.2 Beschäftigte.....	5
1.3 Fahrzeuge.....	6
<b>2 Verkehrsentwicklung in den Jahren 1996 und 1997.....</b>	<b>7</b>
2.1 Werkfernverkehr.....	7
2.2 Werknahverkehr.....	10
<b>3 Aktuelle Markterkenntnisse.....</b>	<b>12</b>
3.1 Voraussichtliche Entwicklung im Jahr 1998.....	12
3.1.1 Güteraufkommen.....	12
3.1.2 Laderaumkapazität.....	13
3.1.3 Fahrpersonal.....	13
3.2 Transportabläufe.....	14
3.2.1 Transportstruktur im Werkverkehr.....	14
3.2.2 Bedeutung der Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr.....	14
3.2.3 Einsatz des gewerblichen Verkehrs.....	15
3.3 Aufgaben der Kraftfahrer.....	15
3.4 Transportverlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr bzw. zu anderen Verkehrsträgern.....	16
3.4.1 Transportverlagerungen seit der Tariffaufhebung am 1.1.1994.....	16
3.4.2 Gründe für die Beibehaltung des Werkverkehrs.....	17
3.4.3 Künftige Verlagerungen von Werkverkehr.....	18
3.5 Weitere Erkenntnisse.....	18
3.5.1 Auswirkungen der Liberalisierung.....	18
3.5.2 Konzernverkehr.....	19



## Untersuchung des Werkverkehrs

### Zusammenfassung

Die Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes hat sich auch auf die Unternehmen mit Werkverkehr ausgewirkt. Mit etwa zweijährigem time-lag - seit der Tarifaufhebung Anfang 1994 - zeigten sich Veränderungen im Bereich des Werkverkehrs.

Die statistischen Ergebnisse der vergangenen Jahre sowie die in den Gesprächen bei den Unternehmen mit Werkverkehr gewonnenen Erkenntnisse zeigen Tendenzen und Auswirkungen, die sowohl durch die Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes als auch durch die zunehmende Konkurrenz in der verladenden Wirtschaft hervorgerufen wurden.

Die Werkverkehr treibenden Unternehmen haben sich in den vergangenen Jahren aufgrund des deutlichen Rückgangs der Beförderungsentgelte, der allgemeinen Qualitätsverbesserung und der Ausweitung logistischer Angebote durch den gewerblichen Verkehr intensiv mit den Vor- und Nachteilen einer Verlagerung von Werkverkehr zum gewerblichen Güterkraftverkehr bzw. zu anderen Verkehrsträgern auseinandergesetzt.

Hinzu kam, daß sich durch die Europäisierung der Märkte auch bei den Unternehmen mit Werkverkehr der Wettbewerb in ihrem eigentlichen Geschäftsbereich weiter verschärft hat. Die Unternehmen sind deshalb gezwungen, alle Einsparungs- und Rationalisierungsmaßnahmen einschließlich der Kosten für Verkehrsleistungen zu prüfen und ggf. auszuschöpfen.

Die Ergebnisse im einzelnen:

Die **Anzahl der Unternehmen** mit Werkfernverkehr ist in den vergangenen Jahren zurückgegangen. Im Jahre 1996 betrieben 30.244 Unternehmen Werkfernverkehr. Damit hat sich die Anzahl der Unternehmen gegenüber 1994 um 6,4 % verringert. Ebenfalls zurückgegangen ist die Anzahl der Beschäftigten um 12,4 %.

Die **Mengen- und Leistungsanteile** des Werkverkehrs an den insgesamt von deutschen Lastkraftfahrzeugen erbrachten Beförderungen haben sich in den Jahren 1995 bis 1997 nicht wesentlich verändert. Die Anteile des Werkverkehrs am gesamten Aufkommen (Werkverkehr und gewerblicher Verkehr) betragen 1997 bei den Mengen rd. 48 % (= 1,43 Mrd. t) und bei den Leistungen rd. 30 % (= 73,31 Mrd. tkm).

Eine Differenzierung der Daten nach Güternah- und Güterfernverkehr zeigt jedoch einen unterschiedlichen Entwicklungsverlauf: Während im Jahr 1997 rd. 39 % des gesamten Aufkommens im Werkfernverkehr befördert wurden, waren es 1995 noch 45 %. Demgegenüber erhöhte sich der Aufkommensanteil im Werknahverkehr 1997 auf rd. 51 %, nach rd. 49 % im Jahre 1995.

Diese Entwicklung - mit abnehmenden Anteilen im Fernverkehr und zunehmenden Anteilen im Nahverkehr - setzte sich in den ersten Monaten dieses Jahres im Werkverkehr fort. Es zeigt sich, daß die eigenen Fahrzeuge verstärkt im Nahbereich eingesetzt werden und daß die Beförderungen im Fernbereich verstärkt dem gewerblichen Verkehr übergeben werden.

Im weiteren Jahresverlauf 1998 erwarten über 90 % der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen mit Werkverkehr ein gleich hohes oder ein steigendes Güteraufkommen. Wesentliche Veränderung der Laderaumkapazität sowie des Fahrpersonalbestandes sind nicht vorgesehen.



Die Untersuchung hinsichtlich der Nutzung der Transportkapazität im Fernverkehr ergab, daß der Anteil der Lastkilometer an den Gesamtkilometern ( Last- und Leerkilometer ) im Binnenwerkfernverkehr mit 70,4 % niedriger ist als im gewerblichen Binnenfernverkehr. Demgegenüber lag die gewichtsmäßige Ausnutzung des Ladevermögens der Fahrzeuge im Binnenwerkfernverkehr mit 67,3 % über der des gewerblichen Binnenfernverkehrs.

Die aktuellen Ergebnisse sind:

- Die Unternehmen mit Werkverkehr befördern ein Drittel ihres Versandaufkommens nahezu ausschließlich im Werkverkehr.
- Seit Wegfall der Tarifbindung haben 20 % der Unternehmen mit Werkverkehr Beförderungen zum gewerblichen Verkehr verlagert.
- Aufgrund der anhaltenden Marktveränderungen beabsichtigen 15 % der Unternehmen künftig weitere Verlagerungen zum gewerblichen Verkehr. Dagegen sind 85 % der Unternehmen derzeit an solchen Verlagerungen nicht interessiert.
- Im Hinblick auf die weitere Liberalisierung des Güterkraftverkehrsmarktes ab 1. Juli 1998 haben 18 % der Unternehmen, die bisher ausschließlich Werkverkehr durchführten, Interesse an einer Teilnahme am gewerblichen Verkehr. 53 % der Unternehmen, die bisher sowohl Werkverkehr als auch gewerblichen Verkehr ( sogen. Mischbetriebe ) durchführten, erwägen einen Ausbau des gewerblichen Verkehrs.
- 42 % der Unternehmen mit Werkverkehr, die einem Konzern oder einer Firmengruppe angehören, erwarten von einer Legalisierung des Konzernverkehrs positive Auswirkungen.



## Ausgangslage

Von der Liberalisierung der Preisbildung Anfang 1994 im binnenländischen Güterverkehr von Bahn, Binnenschifffahrt und Güterkraftverkehr wurden vielfach deutliche Transportverlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr erwartet. Erst in den beiden letzten Jahren zeigten sich im Werkfernverkehr Rückgänge der Beförderungsleistungen, während der gewerbliche Fernverkehr Zuwächse verzeichnete.

Im Zuge der weiteren Liberalisierung des Güterkraftverkehrsmarktes wurde ab Mitte 1998 - bei Freigabe der Kabotage innerhalb der EU - die Kontingentierung der Güterfernverkehrsgenehmigungen aufgehoben und gleichzeitig die bisherige Unterscheidung der Verkehrsarten Güterfern-, Güternah- und Umzugsverkehr aufgegeben.

Die bisherige Trennung von Werkverkehr und gewerblichem Güterkraftverkehr wird hingegen beibehalten. Allerdings ist es den Unternehmen mit Werkverkehr unter Voraussetzung der Erfüllung der subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen (persönliche Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung) möglich, gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen. Eine Zulassung des sogenannten Konzernverkehrs erfolgt vorerst jedoch nicht.

Nunmehr stellt sich die Frage, wie die Unternehmen mit Werkverkehr auf die weiteren Veränderungen des Verkehrsmarktes voraussichtlich reagieren werden.

Das Bundesamt hat daher im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung im Güterverkehr im ersten Halbjahr 1998 den Werkverkehr schwerpunktmäßig untersucht. Hierzu wurden neben der Auswertung statistischer Daten Gespräche mit Experten „vor Ort“ geführt, die auf diesem Markt tätig sind.

Ziel der Untersuchung war, die gegenwärtige Situation sowie die voraussichtliche Entwicklung in diesem Bereich darzustellen und den Verantwortlichen in der Verkehrswirtschaft sowie den am Werkverkehr Interessierten eine aktuelle Informationsgrundlage zu schaffen.

Im Bericht werden die aktuellen Markterkenntnisse, die aus den Gesprächen bei Unternehmen gewonnen wurden, dargestellt. Den Ergebnissen wird zunächst ein Überblick über den Bestand und über die Struktur der im Werkverkehr tätigen Unternehmen anhand der Unternehmensstatistik sowie eine Darstellung der Entwicklung im Werkverkehr anhand der Verkehrsleistungsstatistik vorangestellt.

Die Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr in der Abgrenzung des Güterkraftverkehrsgesetzes in der bis zum 30. Juni 1998 gültigen Fassung wird im Bericht - mit Ausnahme bei der Darstellung der Gesprächsergebnisse - beibehalten, da es sich auch künftig um zwei größtenteils unterschiedliche Teilmärkte handeln wird.



## 1 Strukturen der Unternehmen mit Werkfernverkehr

( Für den Bereich des Güternahverkehrs liegen keine entsprechende Daten vor )

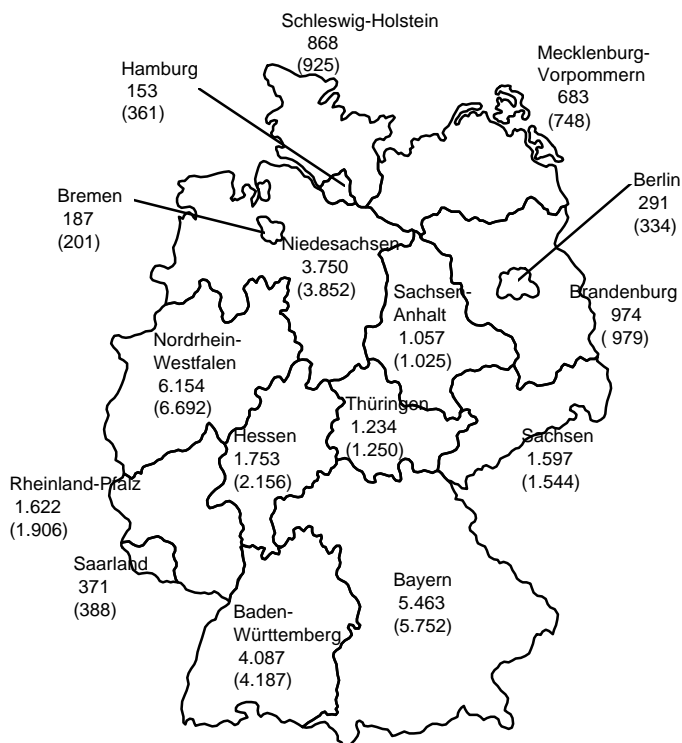
### 1.1 Unternehmen

Nach der vom Bundesamt durchgeführten Unternehmensstatistik betrieben 1996 insgesamt 30.244 Unternehmen Werkfernverkehr (Stand: November 1996). Damit verringerte sich die Anzahl der Unternehmen erneut gegenüber dem entsprechenden Vorjahresbestand.

Im Jahre 1994 betrieben 32.299 Unternehmen Werkfernverkehr. Die Anzahl verringerte sich 1995 um 4,1 % auf 30.972 Unternehmen und sank 1996 um 2,4 % auf 30.244 Unternehmen. Bezugszeitpunkt ist jeweils der Monat November des jeweiligen Jahres. Im Vergleich hierzu veränderte sich die Anzahl der Unternehmen im gewerblichen Verkehr im entsprechenden Vergleich des jeweiligen Vorjahres um - 2,7 % im Jahr 1995 bzw. + 0,4 % im Jahr 1996.

Das nachfolgende Schaubild zeigt die Anzahl der Unternehmen des Werkfernverkehrs in den einzelnen Ländern Deutschlands im Vergleich der Jahre 1996 und 1994.

**Schaubild 1:** Anzahl der Unternehmen, die Werkfernverkehr betrieben  
mit Sitz in den einzelnen Ländern,  
- Stand: 11/96; Daten in Klammern: Stand: 11/94 -



Quelle: BAG (13058)

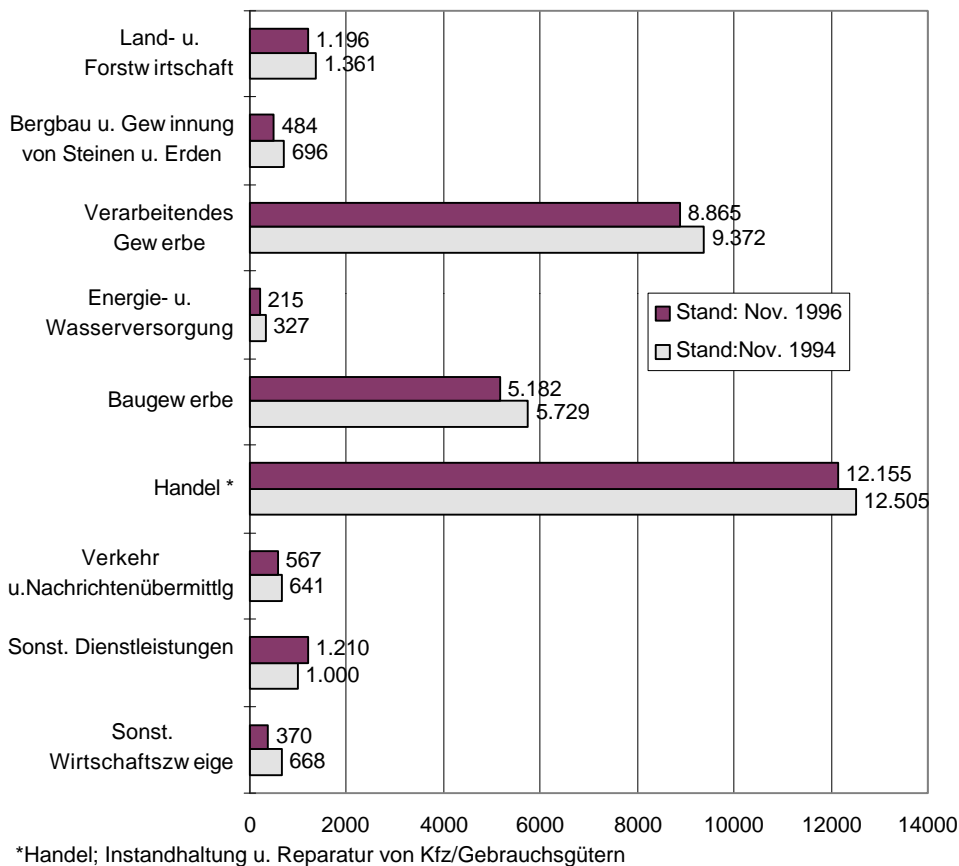
Allein in den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt erhöhte sich die Anzahl der Unternehmen, während die Anzahl in allen übrigen Ländern zurückging; deutliche Rückgänge zeigten sich in Hamburg, Hessen und Rheinland-Pfalz.



In den Ländern Nordrhein-Westfalen, Bayern, Baden-Württemberg und Niedersachsen war - nach wie vor - mit Abstand die höchste Anzahl der Unternehmen ansässig. Der Anteil der Unternehmen, die in Ostdeutschland ansässig waren, betrug 1996 rd. 19 % ( im Vgl.: gewerbl. Verkehr = 21 % ).

Die Unternehmen des Werkfernverkehrs sind vorrangig in drei **Wirtschaftszweigen** tätig. Der Schwerpunkt lag im Bereich des Handels. Mit Abstand folgte das verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe. Deutlich erkennbar sind die Veränderungen der allgemeinen Wirtschaftsstruktur zugunsten des Dienstleistungssektors.

Schaubild 2: Anzahl der Unternehmen mit Werkfernverkehr nach Wirtschaftszweigen



Quelle: BAG (23058)

In **allen Wirtschaftsbereichen - mit Ausnahme im Bereich der sonstigen Dienstleistungen** - haben die Unternehmen des Werkfernverkehrs im Vergleich der beiden Betrachtungsjahre abgenommen. Die höchsten Rückgänge zeigten sich mit - 9,5 % ( = - 547 UN ) im Bereich des Baugewerbes, während im Bereich der Dienstleistungen die Anzahl der Unternehmen um 21 % ( = + 210 UN ) zunahm.

## 1.2 Beschäftigte

Im Rahmen der Strukturstatistik wurde zur Bestimmung der **Betriebsgröße** u. a. die Anzahl der ausschließlich oder überwiegend im Straßengüterverkehr Beschäftigten sowie die Anzahl der von den Unternehmen eingesetzten Lastkraftfahrzeuge herangezogen.



Die Anzahl der Beschäftigten betrug bei den Werkfernverkehrsunternehmen 1996 238.265 (Daten in Klammern 1994: 271.859). Dies entspricht einem Rückgang von 12,4 %. Das Ergebnis der Erhebung zeigt, daß

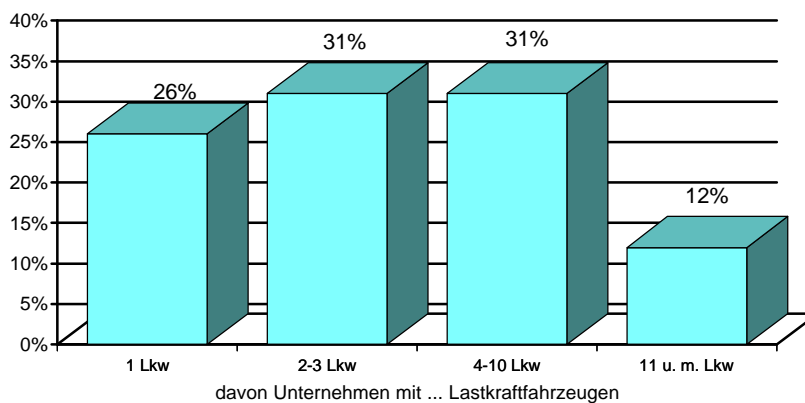
- rd. 41 % (36%) der Unternehmen 1- 2 Beschäftigte,
- rd. 24 % (25%) der Unternehmen 3 - 5 Beschäftigte,
- rd. 15 % (16 %) der Unternehmen 6 - 9 Beschäftigte und
- rd. 20 % (23 %) der Unternehmen über 9 Beschäftigte

einsetzen. Hier zeigte sich eine zunehmende Dominanz der kleinen Unternehmen.

### 1.3 Fahrzeuge

Das folgende Schaubild zeigt die Aufgliederung der Unternehmen mit Werkfernverkehr nach der Anzahl der Lastkraftfahrzeuge.

Schaubild 3: Unternehmen mit Werkfernverkehr nach Anzahl der Lastkraftfahrzeuge  
- Stand: November 1996 -



Quelle: BAG (33058)

Die Betriebsgrößenstruktur nach Fahrzeugen hat sich kaum verändert. Sowohl 1996 als auch 1994 verfügten rd. 88 % der Unternehmen über 1 bis 10 Lastkraftfahrzeuge.

Eingesetzt werden von den Unternehmen mit Werkfernverkehr 176.518 ( 1994: 179.706 ) **Lastkraftfahrzeuge** ( Lastkraftwagen u. Sattelzugmaschinen ) und 90.019 ( 1994: 88.846 ) **Kraftfahrzeuganhänger** (gewöhnliche Anhänger u. Sattelanhänger).

Die Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes führte zu nachstehender Veränderung der durchschnittlichen und der gesamten Ladekapazität:

- Lastkraftwagen 7,3 t / ges. 1.079.489 t ( 1994: 6,9 t / ges. 1.042.269 t ),
- gewöhnlichen Anhänger 11,4 t / ges. 626.071 t ( 1994: 11,2 t / ges. 633.599 t ),
- Sattelanhänger 22,6 t / ges. 789.964 t ( Nov. 1994: 22,1 t / ges. 709.059 t ).

Die Ladekapazität ( absolut und durchschnittlich ) aller Fahrzeugarten hat im Betrachtungszeitraum zugenommen. Hierbei zeigt sich der allgemeine Trend zu größeren Fahrzeugen.





## 2 Verkehrsentwicklung in den Jahren 1996 und 1997

Während in den zurückliegenden Jahren sowohl der Werkverkehr als auch der gewerbliche Verkehr anfänglich beide Zuwachsraten erreichten, kam es in den Jahren 1996 und 1997 zu einem unterschiedlichen Entwicklungsverlauf.

### 2.1 Werkfernverkehr

Obwohl sich die Auftrags- und Beschäftigungslage im Straßengüterfernverkehr gegen Ende des Jahres 1996 sowie im weiteren Verlauf - mit Ausnahme des Bausektors - verbesserte, kam es im Werkfernverkehr zu einer rückläufigen Mengenentwicklung.

Tabelle 1: Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Werkfernverkehr

Werkfernverkehr	Beförderte Gütermenge					Beförderungsleistung				
	1995	1996	1997	1996/95	1997/96	1995	1996	1997	1996/95	1997/96
	in 1.000 t			Veränderung in %		Mio. tkm		Veränderung in %		
- Binnenverkehr	274.007,4	259.886,8	248.897,2	-5,2%	-4,2%	41.000,1	40.386,3	40.839,1	-1,5%	1,1%
- grenzüberschr. Verkehr	9.277,5	8.437,7	9.115,1	-9,1%	8,0%	3.234,0	2.878,6	3.206,3	-11,0%	11,4%
<b>Zusammen</b>	<b>283.284,9</b>	<b>268.324,5</b>	<b>258.012,3</b>	<b>-5,3%</b>	<b>-3,8%</b>	<b>44.234,1</b>	<b>43.264,9</b>	<b>44.045,4</b>	<b>-2,2%</b>	<b>1,8%</b>

Quelle: BAG (42058)

In den Betrachtungsjahren zeigten sich erstmals deutliche Unterschiede in der Entwicklung des gewerblichen Verkehrs gegenüber dem Werkverkehr: Während das Mengenaufkommen im Werkverkehr insgesamt in beiden Jahren 1996 und 1997 gegenüber dem jeweiligen Vorjahr abnahm, verzeichnete der gewerbliche Verkehr Zuwächse von 4,6 % (auf insges. 362,7 Mio. t) bzw. 11,0 % (auf insges. 402,7 Mio. t).

Das Güteraufkommen im Werkverkehr lag 1996 mit rd. 268 Mio. t um 5,3 % unterhalb des Ergebnisses des Vorjahres, 1997 verringerte sich die Gütermenge erneut um 3,8 % auf 258 Mio. t. Demgegenüber nahm die Beförderungsleistung nach dem Rückgang im Jahr 1996 im Jahre 1997 wieder leicht zu.

Die vorgenannten Daten verdeutlichen jedoch die - nach wie vor - große Bedeutung des Werkfernverkehrs. Bei alleiniger Betrachtung des Binnenfernverkehrs ergibt sich, daß die Anteile des Werkfernverkehrs am gesamten Binnenfernverkehr (gewerblicher Verkehr u. Werkverkehr) 1997 bei den Mengen über 40 % und bei den Leistungen über 30 % betragen (vgl. Aufteilung nach Entfernungsstufen). Die Bedeutung des grenzüberschreitenden Werkverkehrs ist demgegenüber nach wie vor gering.

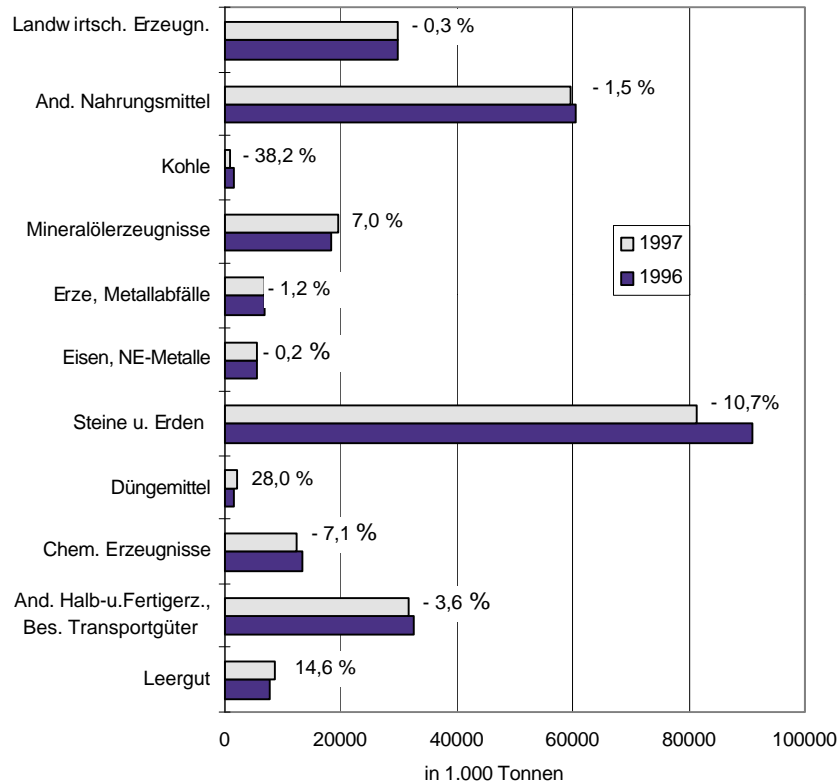
#### • Aufteilung der Gütermenge nach Güterabteilungen

Die Betrachtung des Binnenwerkfernverkehrs zeigt, daß nach dem Mengenaufkommen zwei der zehn Güterabteilungen dominieren. Werkverkehrsaffine Güterabteilungen sind: „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ und „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“ mit einem Anteil an der insgesamt im Binnenwerkfernverkehr beförderten Gütermenge - Basisjahr 1997 - von rd. 23 % bzw. rd. 31 %.

Das nachstehende Schaubild zeigt das Güteraufkommen im Werkfernverkehr nach Güterarten. Darüber hinaus verdeutlicht es die unterschiedliche Mengenentwicklung im entsprechenden Vorjahresvergleich.



Schaubild 4: Mengenaufkommen und Veränderungen (in % zum Vorjahr) im Werkfernverkehr nach Güterarten



Quelle: BAG (42058)

Ausschlaggebend für die rückläufige Entwicklung im Werkverkehr waren - wie bereits im Jahr zuvor - die Mengenrückgänge im aufkommensstarken Güterbereich „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“ um 9,7 Mio. t (-10,7 %) auf 81,2 Mio. t. Während der Werkverkehr in diesem Güterbereich deutliche Verluste hinnehmen mußte, konnte der gewerbliche Verkehr 5,5 Mio. t (+ 8,1 %) hinzugewinnen.

Der Mengenrückgang bei den Baustoffen bewirkte, daß das verbleibende Aufkommen im gesamten Güterbereich „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“ zunehmend dem gewerblichen Verkehr übergeben wurde.

#### • Aufteilung der Gütermenge nach Entfernungsstufen

Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung der Gütermengen im Werkfernverkehr nach Entfernungsstufen in den Jahren 1996 und 1997.

Tabelle 2: Werkfernverkehr nach Entfernungsstufen\*

Entfernungsstufen in km	Gütermenge 1996		Gütermenge 1997	
	1.000 t	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %
bis 150 km	164.204,1	61,0%	151.935,0	58,8%
151 bis 300 km	69.789,2	25,9%	70.332,5	27,2%
301 bis 500 km	23.639,5	8,8%	24.618,9	9,5%
501 und mehr	11.547,1	4,3%	11.547,0	4,5%
<b>Insgesamt</b>	<b>269.179,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>258.433,4</b>	<b>100,0%</b>

\* einschl. Kabotage

Quelle: BAG (62058)



Hieraus ergibt sich, daß rd. 86 % der in den Jahren 1996 und 1997 im Werkfernverkehr beförderten Mengen auf Entfernungen bis 300 km befördert wurden. Die Versandweite ist im Werkfernverkehr deutlich geringer als im gewerblichen Güterfernverkehr. Die mittleren Versandweiten betragen 1997 im Binnenwerkfernverkehr 172 km und im gewerblichen Binnengüterfernverkehr 284 km.

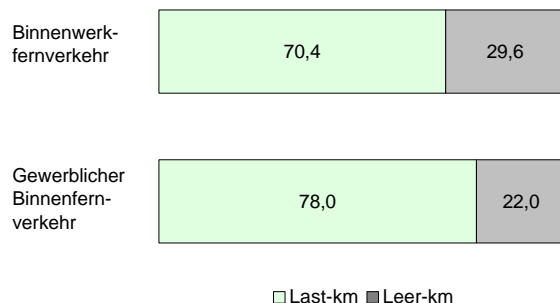
- Nutzung der Transportkapazität

- Ausnutzung der angebotenen Fahrleistung

Im Jahr 1997 wurden im Binnenwerkfernverkehr 4,89 Mrd. Gesamtkilometer (Last- und Leerkilometer) zurückgelegt. Damit ist der Werkfernverkehr mit rd. 34 % an den Gesamtkilometern im Binnenfernverkehr beteiligt.

Von den Gesamtkilometern im Werkfernverkehr entfallen 70,4 % auf Lastkilometer. Im Vergleich hierzu beträgt der Lastkilometeranteil des gewerblichen Binnenfernverkehrs 78,0 %. Der Lastkilometeranteil an den gefahrenen Gesamtkilometern hat sich in den vergangenen drei Jahren sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr nicht wesentlich verändert.

Schaubild 5: Last- und Leerkilometeranteile im gewerblichen Binnenfernverkehr und im Binnenwerkfernverkehr im Jahre 1997 - in % -



Quelle: BAG (63078)

Unter Beachtung der speziellen Aufgabenstellung des Werkfernverkehrs - Beförderungen von Gütern für eigene Zwecke durchzuführen und der damit einhergehenden Einengung der möglichen Verfügbarkeit der Fahrzeugkapazitäten - ist die geringere Auslastung der Fahrleistung im Vergleich zum gewerblichen Verkehr zu erklären.

- Gewichtsmäßige Ausnutzung des Ladevermögens der Fahrzeuge

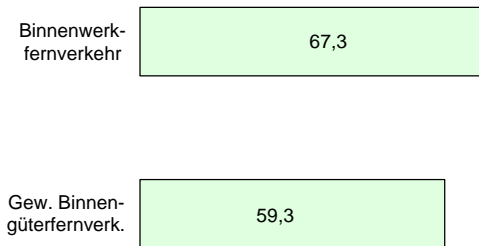
Die gewichtsmäßige Ausnutzung des Ladevermögens der Fahrzeuge im Binnenwerkfernverkehr betrug im Jahre 1997 67,3 %. Der gewerbliche Binnenfernverkehr erreichte eine gewichtsmäßige Auslastung von 59,3 %.

Das bedeutet, daß für die beförderte Gütermenge von ca. 248,9 Mio. t. im Jahr 1997 im Werkverkehr ein Ladevermögen von 369,9 Mio. t durch die Unternehmen bereitgestellt wurde. Im



Vergleich hierzu wurde für die beförderte Gütermenge im gewerblichen Verkehr von ca. 345,3 Mio. t ein Ladevermögen von 582,8 Mio. t bereitgestellt.

Schaubild 6: Gewichtsmäßige Ausnutzung des Ladevermögens der Fahrzeuge im gewerblichen Verkehr und im Jahre 1997 - in % -



Quelle: BAG (283087)

Bezogen auf die Güterbeförderung für eigene Zwecke wurde der Fuhrpark der einzelnen Werkverkehrsunternehmen speziell auf die zu befördernden Güter technologisch angepaßt. Eine entsprechende Fahrzeugausrichtung an die zu befördernden Güter ist im Bereich des gewerblichen Verkehrs aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen nicht möglich.

Somit ist beim Werkfernverkehr die gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge höher. Ferner ist der Anteil der Baustoffbeförderungen mit hoher Gewichtsauslastung - über 30 % vom Gesamtaufkommen - wesentlich größer im Vergleich zum gewerblichen Güterfernverkehr.

Die wichtigste Ursache der niedrigeren Auslastung des gewerblichen Straßengüterfernverkehrs dürfte darin bestehen, daß die Beförderung der Halb- und Fertigerzeugnisse einen Anteil von über 30 % am gesamten Güteraufkommen erreicht. Diese Güter haben ein wesentlich geringeres spezifisches Gewicht bei hoher räumlicher Auslastung der Fahrzeuge im Vergleich zu den anderen Güterarten. Hinzu kommt, daß beispielsweise die Verladung von Sammelgütern aufgrund des Volumens eine hohe gewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge nicht zuläßt.

## 2.2 Werknahverkehr

Im Güternahverkehr kam es zu einer differenzierten Entwicklung:

Im Jahre 1996 war die Entwicklung sowohl im gewerblichen Nahverkehr als auch im Werknahverkehr von einem deutlichen Mengenrückgang gekennzeichnet. Die rückläufigen Baustofftransporte sowie die extremen winterlichen Belastungen zu Jahresbeginn führten zu einem Mengenrückgang von 5,2 % im gewerblichen Verkehr und von 7,4 % im Werkverkehr.

Im Jahre 1997 zeigten sich ebenfalls - wie im Güterfernverkehr - Unterschiede in der Entwicklung des gewerblichen Verkehrs gegenüber dem Werkverkehr, allerdings mit gegensätzlichem Entwicklungsverlauf: Während das Aufkommen des Werkverkehrs um 2,7 % auf 1,18 Mrd. t anstieg, verringerte sich die Gütermenge im gewerblichen Verkehr um 7,6 % auf 1,14 Mrd. t.

Tabelle 3: Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Werknahverkehr



Werknahverkehr	Beförderte Gütermenge					Beförderungsleistung				
	1995	1996	1997	1996/95	1997/96	1995	1996	1997	1996/95	1997/96
	in 1.000 t			Veränderung in %		Mio. tkm			Veränderung in %	
- Binnenverkehr	1.230.788,9	1.140.948,6	1.172.823,7	-7,3%	2,8%	29.316,0	28.075,3	28.995,4	-4,2%	3,3%
- grenzüberschr. Verkehr	5.901,3	3.955,5	3.502,5	-33,0%	-11,5%	423,7	324,6	273,0	-23,4%	-15,9%
<b>Zusammen</b>	<b>1.236.690,2</b>	<b>1.144.904,1</b>	<b>1.176.326,2</b>	<b>-7,4%</b>	<b>2,7%</b>	<b>29.739,7</b>	<b>28.399,9</b>	<b>29.268,4</b>	<b>-4,5%</b>	<b>3,1%</b>

Quelle: BAG (42059)

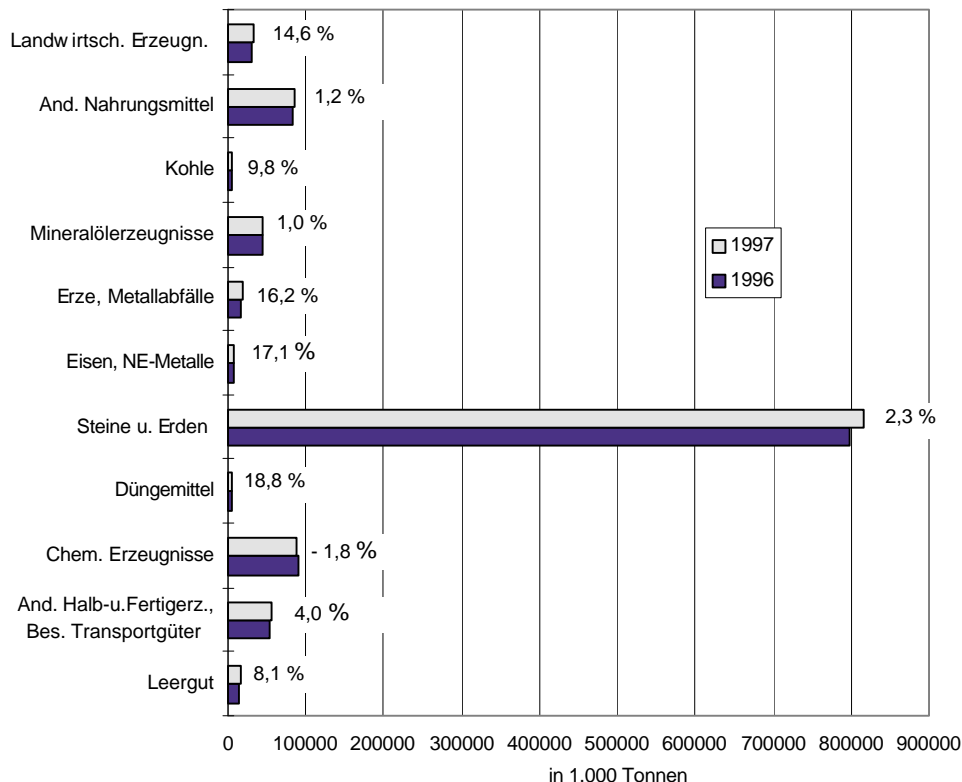
Die Entwicklung innerhalb der Verkehrszweige im Jahre 1997 zeigt, daß - im Gegensatz zur Entwicklung im Fernverkehr - bei rückläufiger Auftragslage, die Fremdvergabe der Beförderungen verringert wird und vorrangig eigene Fahrzeuge eingesetzt werden. Bei Unternehmen mit Werkverkehr zeichnet sich ab, die eigenen Fahrzeuge aus verschiedenen Gründen ( z. B. aufgrund der Sozialvorschriften sowie aufgrund des Einsatzes eines zweiten Fahrers) bevorzugt auf kurzen Beförderungsstrecken einzusetzen.

### • Aufteilung der Gütermenge nach Güterabteilungen

Im Straßengüternahverkehr entfallen etwa zwei Drittel der gesamten Gütermenge auf den Güterbereich „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“. Der Anteil dieses Güterbereichs betrug im gewerblichen Verkehr (Basis: 1997) rd. 65 % und im Werkverkehr rd. 69 %.

Das nachfolgende Schaubild verdeutlicht die herausragende Stellung der Beförderungen von „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“. Es folgen mit erheblichem Abstand „Chemische Erzeugnisse“, „Andere Halb- und Fertigerzeugnisse“ sowie „Andere Nahrungsmittel“.

Schaubild 7: Mengenaufkommen und Veränderungen (in % zum Vorjahr) im Werknahverkehr nach Güterarten



Quelle: BAG (52058)



Der Mengenzuwachs im Werknahverkehr ist in erster Linie auf die Zunahme im Bereich „Steine und Erden, einschl. Baustoffe“ zurückzuführen. Obwohl die Anteile an dieser Güterart sowohl beim gewerblichen Güternahverkehr als auch beim Werknahverkehr hoch sind, kam es allein im Werkverkehr zu Mengensteigerungen.

### • Aufteilung der Gütermenge nach Entfernungsstufen

Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung der Gütermengen im Werknahverkehr nach Entfernungsstufen in den Jahren 1996 und 1997.

Tabelle 4: Werknahverkehr nach Entfernungsstufen\*

Entfernungsstufen in km	Gütermenge 1996		Gütermenge 1997	
	1.000 t	Anteil in %	1.000 t	Anteil in %
bis 50 km	997.332,8	87,1%	1.022.658,9	86,9%
51 bis 100 km	104.142,0	9,1%	111.086,1	9,4%
101 bis 150 km	25.945,6	2,3%	25.449,7	2,2%
151 bis 200 km	9.355,9	0,8%	9.185,8	0,8%
201 und mehr	8.682,5	0,8%	8.272,3	0,7%
<b>Insgesamt</b>	<b>1.145.458,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.176.652,8</b>	<b>100,0%</b>

\* einschl. Kabotage

Quelle: BAG (72058)

Bemerkenswert ist, daß allein 87 % der gesamten Gütermenge im Werknahverkehr in die niedrigste Entfernungsstufe bis 50 km fiel. Im gewerblichen Verkehr lag der Anteil bei 80 %.

Hier zeigen sich u. a. die Auswirkungen von Rationalisierungsmaßnahmen des Werkverkehrs, die Fahrzeuge vorrangig im Nahbereich einzusetzen. Auf diese Weise wird ein verkleinerter Fuhrpark weiterhin aufrechterhalten und der teilweise befürchteten Abhängigkeit vom gewerblichen Verkehr entgegengewirkt.

## 3 Aktuelle Markterkenntnisse

Das Bundesamt hat im ersten Halbjahr 1998 mit rd. 180 Unternehmen mit Werkverkehr unterschiedlicher Branchen deren Situation im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum sowie ihre Einschätzung der voraussichtlichen Entwicklung für das 2. Halbjahr 1998 erörtert. Bei der Auswahl der Unternehmen wurde eine repräsentative Auswahl (regionale Verteilung, unterschiedliche Größenordnung) getroffen.

### 3.1 Voraussichtliche Entwicklung im Jahr 1998

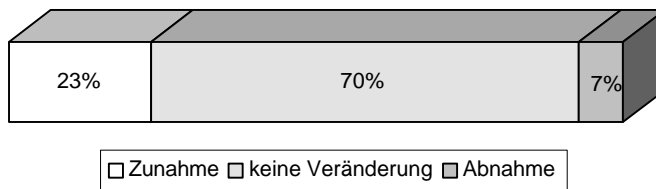
#### 3.1.1 Güteraufkommen

Die Unternehmen mit Werkverkehr erwarteten im 1. Halbjahr 1998 ein erhöhtes Güteraufkommen im Vergleich zum 1. Halbjahr 1997. Hierbei kam es insbesondere zu Jahresbeginn zu deutlichen Aufkommenssteigerungen. Die Mehrzahl der Unternehmen begründete das steigende Güteraufkommen mit einem Produktionszuwachs und/oder dem Gewinn von Neukunden.



Im weiteren Jahresverlauf erwarten über 90 Prozent der befragten Unternehmen eine konstante Auftragslage und mithin ein gleich hohes oder steigendes Güteraufkommen.

Schaubild 8: Güteraufkommen  
Erwartungen im Werkverkehr für das 3. Quartal 1998



Quelle: BAG (132078)

### 3.1.2 Laderaumkapazität

Die Laderaumkapazität der Unternehmen hat sich im 1. Halbjahr 1998 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zum überwiegenden Teil nicht verändert.

- Während im 1. Quartal 1998 13 Prozent der befragten Unternehmen angaben, ihren Fuhrpark im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum abgebaut zu haben, waren es im 2. Quartal 1998 19 Prozent. Die Mehrzahl dieser Unternehmen nannten eine Verlagerung von Transporten vom eigenen Fuhrpark auf den gewerblichen Güterkraftverkehr als Grund.
- Demgegenüber haben in den ersten zwei Quartalen 1998 jeweils ca. 10 Prozent der befragten Unternehmen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ihre Laderaumkapazität aufgrund der verbesserten Auftragslage erhöht.

Für das 3. Quartal 1998 beabsichtigen 90 Prozent der Unternehmen ihre Laderaumkapazität nicht zu verändern.

### 3.1.3 Fahrpersonal

Die Mehrzahl der befragten Unternehmen hat, dem Zusammenhang zwischen Laderaumkapazität und Fahrpersonal entsprechend, im 1. Halbjahr 1998 einen unveränderten Personalbestand im Vergleich zum entsprechenden Vorjahrszeitraum.



- Bei ca. 15 Prozent der Unternehmen hat sich jedoch der Fahrpersonalbestand im Vergleich zum entsprechendem Vorjahreszeitraum verringert. Als Grund wird (entsprechend den Daten zur Lade-raumkapazität) die Verlagerung von Transporten mit eigenem Fuhrpark auf den gewerblichen Güterkraftverkehr und die Reduzierung des eigenen Fuhrparks angegeben.
- Rund 10 Prozent der Unternehmen geben im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen größeren Personalbestand an. Grund hierfür ist die verbesserte Auftragslage und/oder die Neugewinnung von Kunden.

Für das 3. Quartal 1998 beabsichtigen rund 90 Prozent der befragten Unternehmen keine Veränderungen im Fahrpersonalbestand vorzunehmen.

### 3.2 Transportabläufe

#### 3.2.1 Transportstruktur im Werkverkehr

Die nachstehende Tabelle zeigt die unterschiedlichen Transportabläufe sowie deren Anteile im Werkverkehr.

Während im Bereich des Handels der ausgehende Verkehr dominierte, erfolgten die Beförderungen im Baugewerbe vor allem im eingehenden Verkehr. Ein hoher paariger Verkehrsablauf zeigte sich im Bereich des Ernährungsgewerbes. Hierzu haben vor allem die Getränkebeförderungen mit anschließender Leergutrückführung beigetragen.

Tabelle 6: Transportstruktur im Werkverkehr

Wirtschafts- zweige	beförderte Gütermenge insgesamt	Werkverkehr			
		ausgehender Verkehr	eingehender Verkehr	paariger Verkehr	Sammel- und sonst. Verkehre
	in %	in %	in %	in %	in %
Handel	100	67,4	12,6	12,2	7,8
Baugewerbe	100	31,3	63,5	2,1	3,1
Ernährungsgew.	100	43,6	14,9	41,2	0,3
Sonstige	100	37,6	19,6	35,8	7,0
<b>Zusammen</b>	<b>100</b>	<b>48,3</b>	<b>31</b>	<b>16,2</b>	<b>4,5</b>

Quelle: BAG (92078)

Darüber hinaus wurde in den Gesprächen auch erörtert, ob die Unternehmen mit ihren Fahrzeugen Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr ( sog. Mischbetriebe ) durchgeführt haben. Der Anteil dieser Unternehmen lag in der Untersuchung bei 20 %. Bezogen auf das Güteraufkommen dieser Unternehmen lag die im gewerblichen Verkehr beförderte Gütermenge bei rd. 5 %.

#### 3.2.2 Bedeutung der Beförderungen im grenzüberschreitenden Werkverkehr

Die Werkverkehrsbeförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr haben eine relativ geringe Bedeutung. Von den in die Erhebung einbezogenen Unternehmen gaben zwar 24 % der Unternehmen an, grenzüberschreitende Beförderungen durchzuführen. Bezogen auf die von den Unternehmen





insgesamt beförderte Gütermenge lag die Quote des grenzüberschreitenden Verkehrs aber unter einem Prozent.

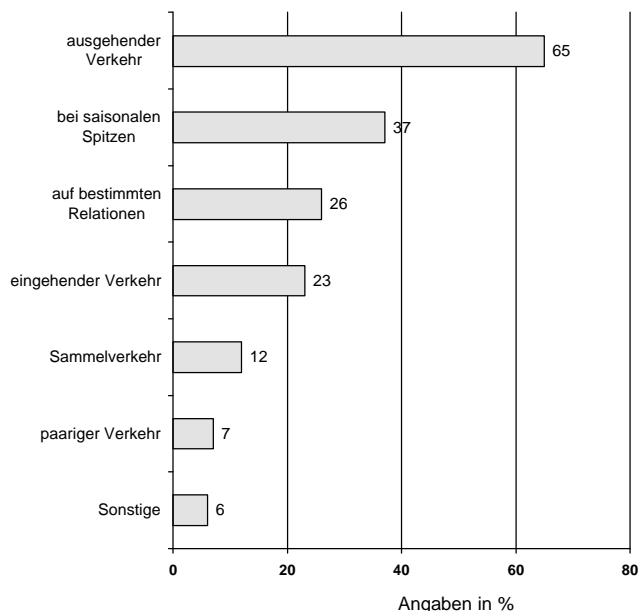
Die Beförderungen wurden zu 86 % innerhalb der EU-Mitgliedstaaten abgewickelt.

### 3.2.3 Einsatz des gewerblichen Verkehrs

Ein Drittel der Unternehmen gab an, ihr Versandaufkommen nahezu ausschließlich im Werkverkehr zu befördern.

Demgegenüber übergeben zwei Drittel der Unternehmen mit Werkverkehr auch Beförderungen an den gewerblichen Verkehr. Dies erfolgt vor allem im ausgehenden Verkehr und bei saisonalen Spitzen. Hierbei zeigte sich, daß die Unternehmen die Transportvergabe der wirtschaftlichen Lage (vorrangig saisonal) des Unternehmens bzw. der allgemeinen Konjunkturlage anpassen und damit flexibel auf die jeweilige Marktsituation reagieren.

Schaubild 9: Einsatz des gewerblichen Verkehrs durch Werkverkehrsunternehmen  
(mit Doppelnennungen)



Quelle: BAG (112078)

Von den Werkverkehrsunternehmen wird - nach wie vor - ein selektives Outsourcing betrieben. Die Auslagerung kompletter Versandaktivitäten ist daher selten.

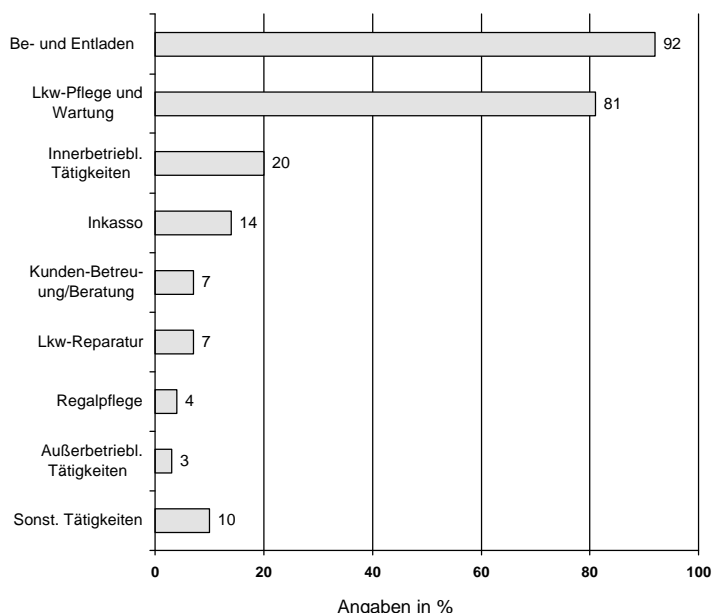


### 3.3 Aufgaben der Kraftfahrer im Werkverkehr

Wie aus dem Ergebnis der Untersuchung hervorgeht, legen die Unternehmen mit Werkverkehr großen Wert auf die fachliche Qualifikation des Fahrpersonals, da neben einer qualifizierten Fahrtätigkeit (sichere und ökonomische Fahrweise) insbesondere auf das Auftreten der Fahrer beim Kunden geachtet wird. Darüber hinaus wird nach entsprechender Einweisung auf Warenkenntnisse und Warenbehandlung geachtet.

Zum Aufgabengebiet des Kraftfahrers im Werkverkehr gehören neben der Fahrzeugführung vor allem das Be- und Entladen des Fahrzeuges, die Lkw-Pflege und Wartung sowie allgemeine innerbetriebliche Tätigkeiten.

**Schaubild 10:** Aufgabengebiete der Kraftfahrer im Werkverkehr neben der Fahrtätigkeit (mit Doppelnennungen)



Quelle: BAG (43068)

Art und Umfang der Tätigkeit des Kraftfahrers im Bereich des Werkverkehrs unterscheiden sich somit von denen des Fahrpersonals im gewerblichen Straßengüterverkehr. Z. B. dürften die Anteile des Be- und Entladens sowie die innerbetrieblichen- und Inkasso-Tätigkeiten im gewerblichen Verkehr geringer sein.

Bei der Fahrtätigkeit liegt der wesentliche Unterschied zum gewerblichen Verkehr nach Aussage der Unternehmen in der deutlich geringeren mittleren Versandweite der Werkverkehrstransporte. Aufgrund der geringen Beförderungsweiten handelt es sich bei den Werkverkehrstransporten - im Gegensatz zum gewerblichen Verkehr - meist um Tagesfahrten. Darüber hinaus wurden die besseren Verdienstmöglichkeiten, geregelteren Tagesarbeitszeiten sowie die umfassenden Sozialleistungen von den Unternehmen mit Werkverkehr angeführt.

### 3.4 Transportverlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Güterkraftverkehr bzw. zu anderen Verkehrsträgern

#### 3.4.1 Transportverlagerungen seit der Tarifaufhebung am 1.1.1994



Die Aufhebung der Tarife im binnenländischen Güterverkehr führte zu einem Rückgang der Beförderungsentgelte. Aufgrund dieser Entwicklung haben sich die Unternehmen mit Werkverkehr in den vergangenen Jahren intensiv mit den Vor- und Nachteilen einer Verlagerung vom Werkverkehr zum gewerblichen Güterkraftverkehr bzw. zu anderen Verkehrsträgern auseinandergesetzt. Hierbei zeigte sich, daß

- rd. 20 % der Unternehmen seit Wegfall der Tarifbindung Beförderungen zum gewerblichen Verkehr verlagert und
- rd. 80 % der Unternehmen seit Aufhebung der Tarife keine Transportverlagerungen vorgenommen haben.

Die Aufkommensverlagerungen erfolgten fast ausnahmslos zum gewerblichen Straßengüterverkehr. Maßgebend hierfür waren vor allem Kostengründe (73 %). Ebenfalls unter dem Gesichtspunkt des Kosten- / Leistungsverhältnisse haben 15 % der Unternehmen die Aufkommenszuwächse dem gewerblichen Verkehr übertragen und 6 % Verlagerungen durchgeführt, die eine Optimierung der Transportabläufe und des Fahrzeugeinsatzes ermöglichten. 6 % der Unternehmen führten sonstige Maßnahmen an.

Die Unternehmen gaben an, daß bei der vollständigen Übernahme der Werkverkehrsbeförderungen durch den gewerblichen Straßengüterverkehr die häufig geforderte Personal- und Fahrzeugübernahme ein großes Problem darstellt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß das Tarifniveau bei Werkverkehrsunternehmen vielfach höher ist als bei gewerblichen Verkehrsunternehmen und somit eine Übernahme des Personals erschwert wird.

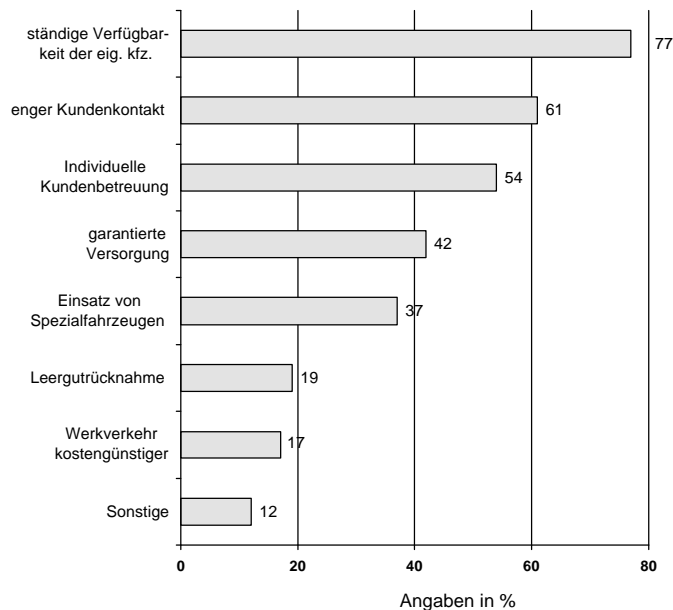
Seit Wegfall der Tarifbindung wurden aufgrund von Aufkommensverlagerungen in geringem Umfang Fahrpersonal und Fahrzeuge von Werkverkehrsunternehmen vom gewerblichen Verkehr übernommen. Die Quote liegt in beiden Fällen unter einem Prozent.

Darüber hinaus zeigte sich, daß die werkverkehrstreibenden Unternehmen einer vollständigen Aufgabe des eigenen Fuhrparks zwiespältig gegenüberstehen. Bei einigen Unternehmen bestimmt die Befürchtung vor zu hoher Abhängigkeit vom gewerblichen Verkehr ihre Entscheidung zugunsten des eigenen Fuhrparks. Es bestehen darüber hinaus vor allem Bedenken, ob die Servicequalität den Erwartungen der Kunden entspricht. Ferner ist zu berücksichtigen, daß durch vollständiges Outsourcing viele Verantwortliche der Versandabteilungen einen Kompetenzverlust - bis hin zum Arbeitsplatzverlust - befürchten. Daher wird der eigene Fuhrpark meist optimiert oder eine Verlagerung in Teilabschnitten sozialverträglich vollzogen.

### 3.4.2 Gründe für die Beibehaltung des Werkverkehrs

Die Kundenorientierung ist nach Aussagen der Unternehmen lebensnotwendig. Somit nimmt der Service am Kunden einen hohen Stellenwert ein. Die Unternehmen sehen im Einsatz des eigenen Personals sowie der eigenen Fahrzeuge einen großen Imagevorteil. Dies wird aus dem nachstehenden Schaubild erkennbar:

Schaubild 11: Gründe der Unternehmen, um weiterhin Werkverkehr zu betreiben (mit Doppelnennungen)



Quelle: BAG (122078)

Nach den Aussagen der Unternehmen werden die Ansprüche der Kunden in Bezug auf Service und pünktliche Anlieferung immer höher, so daß in vielen Fällen der Einsatz des gewerblichen Güterkraftverkehrs schwierig sei. Der gewerbliche Verkehr könne auf kurzfristige Kundenwünsche nicht oder nur unzureichend reagieren. Viele Werkverkehrsunternehmen halten deshalb weiterhin Fahrzeuge für besonders eilige Beförderungen vor. Die Höhe der Kosten ist hierbei eher sekundär.

Darüber hinaus wird ein Festhalten am Werkverkehr häufig damit begründet, daß der gewerbliche Verkehr die individuellen Anforderungen an die Qualität des Transports nicht erfüllen können.

### 3.4.3 Künftige Verlagerungen von Werkverkehr

Vor dem Hintergrund der weiteren Veränderungen des Verkehrsmarktes wurde bei den Unternehmen auch über Verlagerungsaktivitäten gesprochen.

- Hierbei zeigte sich, daß rd. 15 % der Unternehmen künftig Verlagerungen zum gewerblichen Verkehr beabsichtigen.

Als Gründe für die Verlagerung wurden genannt:

- Gewerblicher Verkehr ist kostengünstiger ( = rd. 78 % )
  - Qualität des gewerblichen Verkehrs hat sich verbessert ( = rd. 7 % )
  - Verlagerung auf ein neues eigenes Transportunternehmen ( = rd. 7 % )
  - Fuhrparkoptimierung ( = 4 % )
  - sonstige Gründe ( = 4 % ).
- Demgegenüber haben rd. 85 % der Werkverkehrsunternehmen auch künftig keine Ambitionen, Verlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr durchzuführen.

Mit diesen Unternehmen wurde die Frage erörtert, unter welchen Voraussetzungen sie eine Verlagerung vornehmen würden: Knapp ein Drittel der Unternehmen würde ihren Werkverkehr zum Teil oder gänzlich aufgeben, bei

- günstigen Preisangeboten des gewerblichen Verkehrs ( 50 % )
- Übernahme der Fahrzeuge durch den gewerblichen Verkehr ( 23 % )



- Übernahme des Personals durch den gewerblichen Verkehr ( 20 % )
- sonstigen Gründen ( 7 % ).

Über zwei Drittel dieser Unternehmen hatten hingegen auch bei einer Angebotsausweitung des gewerblichen Verkehrs kein Interesse, ihren Werkverkehr teilweise aufzugeben.

Zu berücksichtigen ist, daß es sich bei diesen Unternehmen vielfach um Hersteller spezieller und sensibler Güter handelt, die sich aufgrund ihrer Beschaffenheit von den üblichen Handelsgütern unterscheiden.

### 3.5 Weitere Erkenntnisse

#### 3.5.1 Auswirkungen der weiteren Liberalisierung

Mit den Unternehmen wurden auch die möglichen Auswirkungen der Liberalisierung Mitte dieses Jahres erörtert, wobei vor allem die beabsichtigten Maßnahmen im Vordergrund standen.

Um eine differenzierte Aussage und verlässliche Ergebnisse über die Auswirkungen zu erhalten, wurden die Unternehmensangaben unterteilt, und zwar in Unternehmen, die bisher ausschließlich Werkverkehr durchführten und in Unternehmen, die bisher sowohl Werkverkehr als auch gewerblichen Verkehr durchführt haben.

- Unternehmen, die bisher ausschließlich Werkverkehr durchführten:
  - 18 % der Unternehmen zeigten Interesse an einer Teilnahme am gewerblichen Verkehr
  - 82 % der Unternehmen haben kein Interesse an einer Angebotsausweitung.
- Unternehmen, die bereits bisher sowohl Werkverkehr als auch gewerblichen Verkehr (sogen. Mischbetriebe) durchführten:
  - 53 % der Unternehmen erwägen den gewerblichen Verkehr weiter auszubauen
  - 47 % der Unternehmen beabsichtigen keine weitere Ausweitung des gewerblichen Verkehrs.

Die Antworten zu der Frage hinsichtlich der Maßnahmen aufgrund der Liberalisierung konzentrieren sich fast ausschließlich auf die Teilnahme am gewerblichen Verkehr. Zusätzliche Verlagerungsaktivitäten vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr werden von der weiteren Liberalisierung nicht erwartet.

Die Untersuchung ergab, daß die Meinungen der Unternehmen bezüglich der Aufnahme des gewerblichen Verkehrs noch nicht gefestigt sind:

Für den überwiegenden Teil der Unternehmen steht fest, daß sie sich nicht um Beförderungen für Dritte bemühen werden. Sie möchten nicht auf die ständige Verfügbarkeit des Fuhrparks verzichten. Evtl. Rückladungen für Dritte bedeuten für diese Gruppe unvermeidbare Verlängerungen des Fahrzeugumlaufs.

Der andere Teil der Unternehmen sieht in der Übernahme von Transporten für Dritte eine große Chance, den eigenen Fuhrpark besser auszulasten und damit kostengünstiger zu erhalten, da hierbei die Vorteile des eigenen Fuhrparks mit den Vorteilen einer Verbesserung der Fahrzeugauslastung verbunden werden.

Die Unternehmen, die sich für eine mögliche Ausweitung ihres Dienstleistungsangebots ausgesprochen haben, erwarten folgende positiven Auswirkungen (mit Doppelnennungen):

- Verringerung des Leerfahrtenanteils ( 77 % )
- Verbesserung der Auslastung der Nutzlastkapazität ( 32 % )
- Ausweitung der Geschäftstätigkeit ( 14 % )
- Sonstige Auswirkungen ( 5 % ).



### 3.5.2 Konzernverkehr

Im Zuge der Neuregelung des Güterkraftverkehrsgesetzes wurde der Konzernverkehr weiterhin nicht zugelassen. Das Verbot für die Beförderung innerhalb eines Konzerns zwischen Konzernmutter und Konzerntochter findet bei Unternehmen, die einem Konzern oder einer Firmengruppe angehören, wenig Verständnis, da Werkverkehrsunternehmen zwischenzeitlich ohne großen Aufwand auch als gewerbliche Unternehmen tätig werden können und unter dieser Voraussetzung auch Güter der zum Konzern gehörenden Firmen befördern dürfen.

Über ein Fünftel der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen gehörten zu einem Konzern.

Durch eine Legalisierung des Konzernverkehrs erwarten

- 42 % positive Auswirkungen und
- 58 % keine Auswirkungen.

Zu den positiven Auswirkungen durch die Legalisierung des Konzernverkehrs zählen nach Ansicht dieser Unternehmen (vgl. Nummer 3.4.1) vor allem eine

- Verringerung des Leerfahrtenanteils ( 75 % )
- Verbesserung der Nutzlastkapazität ( 38 % )
- Ausweitung der Geschäftstätigkeit ( 19 % ).