



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Zwei Jahre EU-Osterweiterung - Auswirkungen
auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe



Inhalt	Seite
Zusammenfassung	1
1 Ausgangslage	3
2 Wirtschaftliche Entwicklung in den neuen EU-Staaten und Entwicklung des Außenhandels mit Deutschland	3
3 Entwicklung des Modal Split	4
4 Straßengüterverkehr	4
4.1 Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen	4
4.1.1 Verkehrsentwicklung an den Grenzen zu Polen und der Tschechischen Republik	4
4.1.2 Internationale Ausweichverkehre	6
4.2 Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation	8
4.2.1 Aktuelle Marktentwicklung	8
4.2.2 Entwicklung der Marktstrukturen	11
4.2.3 Arbeitnehmerfreizügigkeit	12
4.3 Kabotageverkehre	14
4.3.1 Illegale Kabotage	14
4.3.2 Liberalisierung der Kabotagebeförderungen	14
4.3.3 Unterschiede zu vorangegangenen Liberalisierungsschritten	16
5 Eisenbahngüterverkehr	17
5.1 Aufkommensentwicklung	17
5.2 Rahmenbedingungen und allgemeine Entwicklung	19
6 Binnenschifffahrt	21
6.1 Entwicklung des Beförderungsaufkommens mit den neuen EU-Mitgliedstaaten	21
6.2 Entwicklung der Flaggenanteile auf deutschen Binnenwasserstraßen	24
7 Seeschifffahrt	26
7.1 Entwicklung des Güterumschlags mit Polen, Estland, Lettland, Litauen	26
7.2 Entwicklung der Containerverkehre	27
7.3 Entwicklung der Fährverbindungen im Ostseeraum	28



Zusammenfassung

Nach dem sprunghaft gestiegenen Verkehrsaufkommen zwischen den neuen und alten EU-Mitgliedstaaten infolge der EU-Osterweiterung am 1. Mai 2004 setzt sich die dynamische Entwicklung weiter fort. Nachdem in den ersten Monaten nach der EU-Osterweiterung die Anzahl der Lkw-Ein- und -Ausfahrten an der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze bereits um 30 bzw. 40 Prozent gegenüber dem Vorzeitraum gestiegen war, nahm das Verkehrsaufkommen an den Grenzen zu Polen und Tschechien im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr nochmals um jeweils rund 20 Prozent zu. Dabei hielt die Konzentration der Verkehre auf die leistungsstarken und verkehrsgünstig gelegenen großen Grenzübergänge an.

Infolge der EU-Osterweiterung hat sich das Laderaumangebot auf dem internationalen Transportmarkt deutlich erhöht. Die Folge ist ein erhöhter Wettbewerbs- und Preisdruck. Nachdem die Beförderungsentgelte im Verkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten nach der Marktöffnung um bis zu 20 Prozent gefallen waren, haben sie sich im Laufe des vergangenen Jahres auf niedrigem Niveau stabilisiert. Bedingt wird der Preisdruck vor allem durch die nach wie vor deutlich niedrigeren Kosten der Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa im Vergleich zu ihren westeuropäischen Wettbewerbern. Trotz leichter Annäherung bei den Personal- und insbesondere bei den Kraftstoffkosten dürften sich die Kostenunterschiede zu Polen und Tschechien gegenwärtig bei bis zu 25 Prozent bewegen. Aufgrund der kostenbedingten Wettbewerbsvorteile werden internationale Ladungsverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten regelmäßig von mittel- und osteuropäischen Transportunternehmen durchgeführt. Deutsche Unternehmen sind hieran kaum beteiligt. Allerdings fahren die ausländischen Transportunternehmen in hohem Maße im Auftrag von deutschen Transport- und Speditionsunternehmen, die sich aus dem Selbsteintritt zurückgezogen oder bereits in Mittel- und Osteuropa Niederlassungen gegründet haben.

Deutsche Frachtführer werden vielfach nur noch in jenen Bereichen eingesetzt, in denen von Seiten der Verloader der Einsatz spezieller Fahrzeuge gefordert wird oder besondere Qualitätsansprüche gestellt werden. Bei finanzstarken Verkehrsunternehmen ist daher das Bemühen erkennbar, sich dem allgemeinen Wettbewerbs- und Preisdruck durch Spezialisierung oder Mehrwertdienstleistungen zu entziehen. In zunehmendem Maße steigen allerdings Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten ebenfalls in die entsprechenden Marktsegmente ein.

Um im Wettbewerb mit osteuropäischen Anbietern konkurrieren zu können, verstärken seit dem vergangenen Jahr vor allem mittelständisch geprägte Transport- und Speditionsunternehmen ihr Engagement auf den mittel- und osteuropäischen Verkehrsmärkten, indem sie dort Niederlassungen gründen oder Kooperationen eingehen. In diesem Rahmen werden Teile der Fahrzeugflotte verlagert. Es ist davon auszugehen, dass diese Fahrzeuge mit Freigabe der Kabotage u. a. im deutschen Binnenverkehr eingesetzt werden. Demgegenüber sprechen sich kleinere Unternehmen meist gegen ein Engagement im Osten aus. Allgemein ist festzustellen, dass die Trennung zwischen Unternehmen aus den alten EU-Staaten einerseits und denen aus den neuen EU-Staaten andererseits vor dem Hintergrund der vielfältigen



transnationalen Beteiligungen und Kooperationen zunehmend problematisch wird. Die Zunahme dieser Verflechtungen lässt so in den kommenden Jahren eine Abnahme der Markttransparenz erwarten.

Je nachdem, ob Unternehmen erwarten, von der vollständigen Liberalisierung des Verkehrsmarktes zu profitieren oder nicht, sprechen sie sich für oder gegen eine frühzeitige Freigabe der Kabotage aus. Deutsche Transportunternehmen, die bereits im Wettbewerb zu Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa stehen bzw. sich von diesen in ihrer Existenz bedroht fühlen, lehnen eine frühzeitige Liberalisierung im Allgemeinen ebenso ab wie eine sukzessive Marköffnung. Speditionen sowie Transportunternehmen, die ihren Fuhrpark bereits in mittel- und osteuropäische Staaten verlagert haben oder Subunternehmen einsetzen, profitieren ebenso wie die Verlader von günstigem Laderaumangebot. Entsprechend stehen diese Unternehmen einer baldigen Öffnung des Marktes positiv gegenüber. Generell ist bei Freigabe der Kabotage mit einem verstärkten Druck auf die Preise im Binnenverkehr zu rechnen. Anzeichen für nennenswerte illegale Kabotage in Deutschland durch Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten ergeben sich gegenwärtig weder aus der Marktbeobachtung noch aus den Erkenntnissen des Straßenkontrolldienstes des Bundesamtes.

Im Gegensatz zur Straße war das Beförderungsaufkommen im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten in den ersten drei Quartalen 2005 auf allen bedeutenden Relationen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum rückläufig. Die Aufkommensrückgänge im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten betrafen insbesondere „andere Halb- und Fertigerzeugnisse“. In diesem Marktsegment steht die Eisenbahn regelmäßig in engem Wettbewerb zum Lkw, dessen Wettbewerbsposition sich im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern infolge der EU-Osterweiterung nochmals verbessert hat. Zunehmender Wettbewerb im Bereich der Containerverkehre erwächst der Schiene ferner durch das Seeschiff. Als Entwicklungshemmnisse für den Schienengüterverkehr auf der Ost-West-Achse stellen sich zudem die mangelnde Interoperabilität der nationalen Schienennetze, der erhebliche Ausbau- und Instandhaltungsbedarf beim Schienennetz, sowie die hohe Unpaarigkeit der Warenflüsse dar.

Binnenschiffsverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten finden nur in geringem Umfang statt. Eine allgemeine Belebung der Aufkommensentwicklung infolge der EU-Osterweiterung ist bislang nicht feststellbar. Ausgehend von einem geringen Niveau haben allerdings die Kabotageaktivitäten mittel- und osteuropäischer, insbesondere polnischer Binnenschiffsunternehmen zwischen Rhein und Oder signifikant zugenommen. Aufgrund ihrer geringen Wettbewerbsfähigkeit sowie des regelmäßig nicht vorhandenen Rheinschiffahrtspatents der Schiffsführer erreichen die mittel- und osteuropäischen Flotten im Rheingebiet bislang nur geringe Marktanteile. Deutlich erkennbar ist allerdings das Bemühen der Unternehmen aus Polen und Tschechien, ihre Flotten dem westlichen Standard anzunähern, indem sie gebrauchte deutsche Schiffe aufkaufen.



1 Ausgangslage

Das Bundesamt hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seinen Bericht über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe vom Dezember 2004 aktualisiert. Die neue Untersuchung soll zeigen, welche Entwicklungen sich im Verlauf des Jahres 2005 stabilisiert bzw. ausgeweitet haben und welche neuen Tendenzen sich gut zwei Jahre nach der EU-Osterweiterung ergeben.

Die Untersuchung erfolgte im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung im Güterverkehr. Hierzu führten Mitarbeiter des Bundesamtes Marktgespräche mit Experten aus rund 210 Unternehmen des Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehrs, die größtenteils schwerpunktmäßig im Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten tätig sind. Darüber hinaus wurden Gespräche mit Verantwortlichen an verschiedenen Grenzstellen sowie mit Experten verschiedener verkehrswirtschaftlicher Institutionen geführt. In den Bericht wurden darüber hinaus die im Rahmen der allgemeinen Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnisse zur EU-Osterweiterung sowie Sekundärquellen, insbesondere amtliche und nichtamtliche Statistiken, einbezogen.

2 Wirtschaftliche Entwicklung in den neuen EU-Staaten und Entwicklung des Außenhandels mit Deutschland

Die Wirtschaft in den neuen EU-Mitgliedstaaten konnte im Jahr 2005 deutlich vom EU-Beitritt profitieren. Besonders hoch war das Wirtschaftswachstum in den baltischen Staaten, die einen Anstieg des realen Bruttoinlandsproduktes zwischen 7 Prozent und 9 Prozent gegenüber dem Jahr 2004 verzeichneten. Aber auch in den übrigen neuen EU-Mitgliedsstaaten lag das Wirtschaftswachstum zwischen 3 Prozent und 5 Prozent (Polen +3,2 Prozent, Tschechien +4,8 Prozent). In fast allen neuen Mitgliedsstaaten wurde die positive Wirtschaftsentwicklung durch den erheblich gestiegenen Außenhandel getragen. Besonders die Handelsbeziehungen der neuen Mitgliedsstaaten untereinander haben sich im Jahr 2005 erheblich intensiviert, aber auch der Handel mit den alten EU-Mitgliedstaaten ist weiter gewachsen. Auffällig ist daneben der starke Anstieg der Importe der neuen EU-Mitgliedstaaten aus Asien.

Unternehmen mit ausländischer Kapitalbeteiligung - allen voran mit Kapitalbeteiligung deutscher Unternehmen - hatten einen erheblichen Anteil am Außenhandelswachstum der neuen EU-Mitgliedsstaaten. Dies gilt in Tschechien, Slowenien, der Slowakei und Ungarn insbesondere für den Bereich der Automobilindustrie, da dort im Jahr 2005 die Kapazitäten der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie ausgebaut wurden.

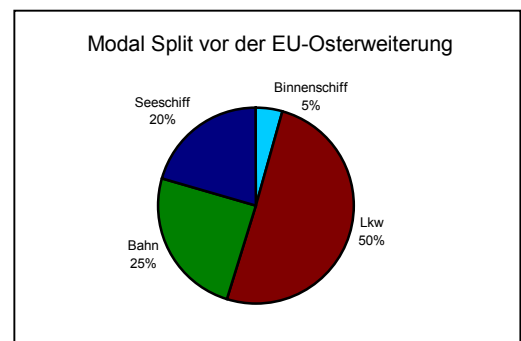
Die Bedeutung der neuen EU-Mitgliedstaaten für den deutschen Außenhandel ist weiterhin hoch. Gegenüber dem Jahr 2004 stiegen sowohl die Menge als auch der Wert der in die neuen EU-Mitgliedstaaten exportierten Waren um jeweils rund 10 Prozent. Dies liegt vor allem an vermehrten Exporten chemischer Erzeugnisse, von Kraftfahrzeugen bzw. Teilen davon, Eisen- und Stahlprodukten, Lebensmitteln und Mineralölprodukten.

Der Wert der aus den neuen EU-Mitgliedstaaten nach Deutschland importierten Waren stieg dagegen im Jahr 2005 um lediglich 2 Prozent. Die nach Deutschland eingeführte Warenmenge erhöhte sich um 1 Prozent. Ein ausgeprägter Anstieg der importierten Warenmenge wurde vor allem durch die - wie in den Vorjahren - zurückgehende Einfuhr von Massengütern aus Polen verhindert. Dagegen stieg die Einfuhr von Kraftfahrzeugen bzw. Teilen davon und von Maschinen weiter an. Die Daten zum Import aus den neuen EU-Mitgliedstaaten sind nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wegen geänderter Erhebungsverfahren jedoch nur eingeschränkt zu verwenden.

3 Entwicklung des Modal Split

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Profitieren konnte davon vor allem der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr. Der steigende Anteil hochwertiger Waren mit erheblichen Anforderungen an Pünktlichkeit und sorgfältige Behandlung der zu befördernden Güter, aber auch relativ niedrige Beförderungsentgelte begünstigten dabei Beförderungen im Straßengüterverkehr. In den Jahren 2004 und 2005 hat sich diese Entwicklung fortgesetzt. Der Empfang von Massengut aus den neuen EU-Mitgliedstaaten nahm wie in den Vorjahren ab.

Auf Grund dieser Entwicklung stieg der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und den neuen



Quelle: Destatis, Kraftfahrt-Bundesamt

EU-Mitgliedstaaten weiter an, während die mit Bahn und Seeschiff beförderten Gütermenge zurückging. Auch das Binnenschiff konnte in den letzten zwei Jahren kaum von der EU-Osterweiterung profitieren. Hierdurch hat sich der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten, der vor der Erweiterung bei 50 Prozent lag, seit der EU-Osterweiterung deutlich erhöht.

4 Straßengüterverkehr

4.1. Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen

4.1.1. Verkehrsentwicklung an den Grenzen zu Polen und der Tschechischen Republik

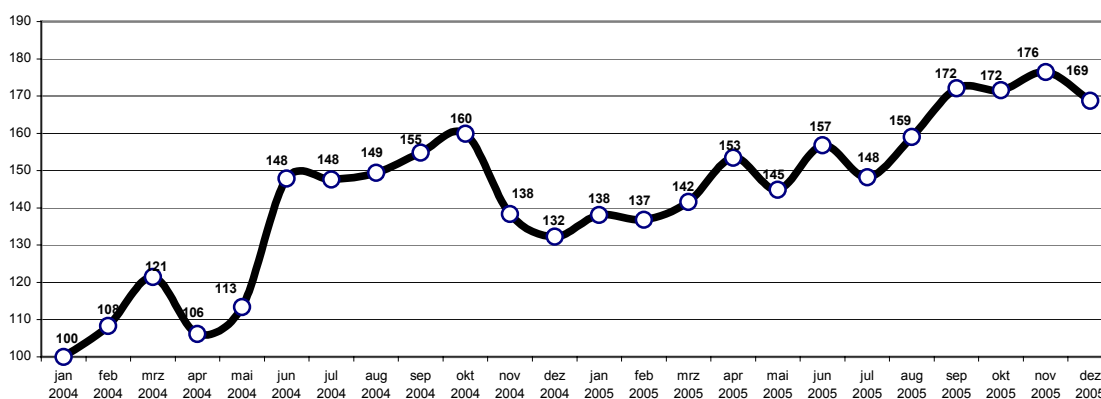
Das Güteraufkommen an der deutsch-polnischen bzw. deutsch-tschechischen Grenze hat sich im Jahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr weiter erhöht. Im Allgemeinen meldeten die leistungsstarken und verkehrsgünstig gelegenen großen Grenzübergänge deutliche Aufkommenssteigerungen, während Grenzübergänge an Nebenstrecken, die mittlerweile keinen Zeitvorteil mehr bieten, im Vergleich zu 2004 weitere Aufkommensrückgänge bzw. nur moderate Wachstumsraten verzeichneten¹.

¹ Die Wachstumsdaten über die ein- und ausfahrenden Lastkraftfahrzeuge an den Grenzabschnitten zu Polen und Tschechien wurden anhand von Angaben einzelner Grenzstellen sowie durch eigene Berechnungen ermittelt. Es ist bei diesen Zahlen zu berücksichtigen, dass sie auch Transitverkehre durch Deutschland, Tschechien und Polen enthalten.

- **Verkehrsentwicklung an der deutsch-polnischen Grenze:**

In den ersten Monaten nach der EU-Osterweiterung stieg die Anzahl der Lkw-Einfahrten und -Ausfahrten an der deutsch-polnischen Grenze gegenüber den Monaten vor der EU-Osterweiterung um etwa 30 Prozent an. Diese Steigerungsraten wurden im Jahr 2005 nicht mehr erreicht. Mit rund 4,2 Mio. Lkw-Einfahrten- und Ausfahrten lag das Verkehrsaufkommen etwa 20 Prozent über dem des Jahres 2004. Hierbei erreichte an der Grenzabschnitt zwischen Brandenburg und Polen die höchsten Zuwachsraten mit einem Anstieg von 26 Prozent. Im Jahresverlauf 2005 war in den Herbstmonaten ein erheblich höheres Fahrzeugaufkommen festzustellen als in den restlichen Monaten des Jahres.

Schaubild 1: Ein- und Ausfahrten an der deutsch-polnischen Grenze im Zeitraum Januar 2004 bis Dezember 2005 (Januar 2004 = 100)



Quelle: Angaben der einzelnen Grenzstellen an der deutsch-polnischen Grenze (ohne Pomellen); Berechnungen des BAG

Die Konzentration auf die großen Grenzübergänge zeigt sich an der deutsch-polnischen Grenze in der Anzahl der Ein- und Ausfahrten von Lkw an den beiden größten deutsch-polnischen Grenzübergängen: am Grenzübergang Frankfurt/Oder - Slubice erhöhte sich im Jahr 2005 die Anzahl der Ein- und Ausfahrten um 30 Prozent und am Grenzübergang Forst Autobahn um 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

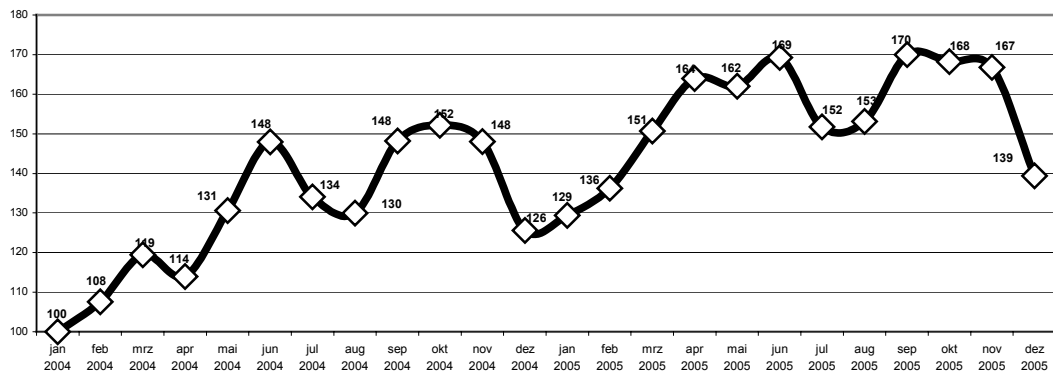
- **Verkehrsentwicklung an der deutsch-tschechischen Grenze:**

Die Anzahl der Lkw-Einfahrten und -Ausfahrten an der deutsch-tschechischen Grenze lag in den ersten Monaten nach der EU-Osterweiterung etwa 40 Prozent über der in den Monaten vor der EU-Osterweiterung. Diese Steigerungsraten waren im Jahr 2005 nicht mehr so ausgeprägt. Mit rund 4,6 Mio. Lkw-Einfahrten und -Ausfahrten lag das Verkehrsaufkommen fast 20 Prozent über dem des Jahres 2004. Im Jahresverlauf 2005 waren Verkehrsspitzen im Zeitraum April bis Juni 2005 und September bis November 2005 festzustellen.

An der Grenze zwischen Bayern und Tschechien wurden 2005 Wachstumsraten von rund 15 Prozent verzeichnet. Auch hier zeigte sich am bedeutendsten Grenzübergang Waidhaus Autobahn mit einem Anstieg von fast 40 Prozent die größte Zuwachsrate. Daneben war ein Anstieg der Ein- und Ausfahrten an den Grenzübergängen Schirnding und Waidhaus Landstraße zu beobachten. Die Bundespolizei am Grenzübergang Waidhaus Autobahn berichtet über eine erheblichen Zunahme der Ein- und Ausfahrten von Lkw aus Polen, Rumänien, Bulgarien und Ungarn.



Schaubild 2: Ein- und Ausfahrten an der deutsch-tschechischen Grenze im Zeitraum Januar 2004 bis Dezember 2005 (Januar 2004 = 100)



Quelle: Angaben der einzelnen Grenzstellen an der deutsch-tschechischen Grenze, Berechnungen des BAG

An der Grenze zwischen Sachsen und Tschechien lagen die Steigerungsraten gegenüber dem Vorjahr bei rund 20 Prozent. Hier war am Grenzübergang Altenberg/Zinnwald mit einem Anstieg von rund 35 Prozent die deutlichste Steigerung der Ein- und Ausfahrten festzustellen. Ausschlaggebend hierfür ist die noch nicht erfolgte Fertigstellung der BAB 17 nach Tschechien, so dass der Großteil der Lkw-Verkehre zwischen Tschechien und Sachsen die Bundesstraße 170 und den Grenzübergang Altenberg/Zinnwald nutzt. Die Bundespolizei am Grenzübergang Altenberg/Zinnwald gab an, dass es sich bei den durchfahrenden Lkw vornehmlich um Fernverkehr handele und nur ein sehr geringer Teil des Grenzverkehrs in der Region bzw. in Sachsen ende oder beginne. Während im Jahr 2004 die Anzahl der Ein- und Ausfahrten über den Grenzübergang Altenberg/Zinnwald noch ungefähr gleich hoch waren, erhöhte sich im Jahr 2005 die Anzahl der Ausfahrten aus Deutschland in Richtung Tschechien deutlich stärker als die Anzahl der Einfahrten. Als Konsequenz ist seit Mitte März 2006 die Bundesstraße 170 für Lkw über 12 Tonnen zwischen Possendorf und Altenberg in Richtung Tschechien gesperrt. Der Schwerlastverkehr in Richtung Tschechien soll nun über die Grenzübergänge Neugersdorf und Schönberg laufen.

Deutsche Unternehmen aus der Region Sachsen, die wirtschaftliche Beziehungen zu tschechischen Unternehmen pflegen, dürfen mit Regionalgenehmigungen den Grenzübergang Reitzenhain nutzen, der für den übrigen Schwerverkehr gesperrt ist.

4.1.2. Internationale Ausweichverkehre

Bereits im Jahr 2004 kam es bei Verkehren von Lkw aus Nicht-EU-Mitgliedstaaten zwischen Mitteleuropa und Südosteuropa in erheblichem Umfang zur Umfahrung Österreichs durch die Slowakei und Tschechien, wodurch die Anzahl der Ein- und Ausfahrten über die deutsch-tschechische Grenze - insbesondere am Grenzübergang Waidhaus Autobahn - erheblich anstieg. Ermöglicht wurde dies durch die Erleichterungen bei der Abfertigung an den neuen EU-Binnengrenzen und durch



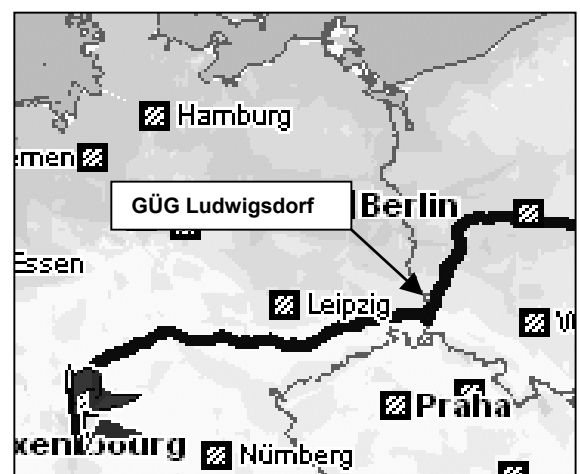
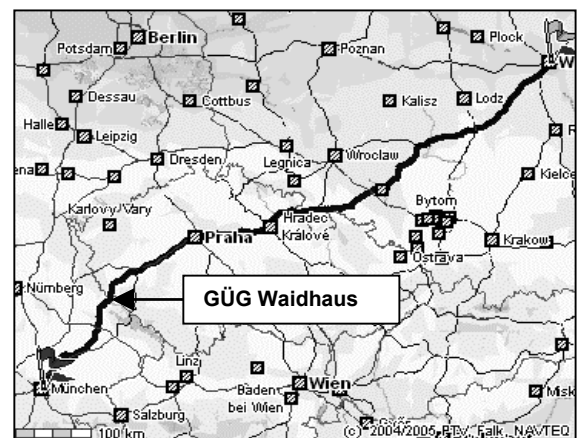
den Wegfall der bilateralen Genehmigungen für Tschechien und die Slowakei. Durch die Umfahrung Österreichs konnte die zum 1. Januar 2004 eingeführte Maut in Österreich eingespart werden (pro Lastzug 95 EUR für eine Fahrt zwischen Nickelsdorf an der österreichisch-ungarischen Grenze und Suben an der deutsch-österreichischen Grenze). Nach Auskunft von Grenzpolizeistellen und Binnenzollämtern konnte im Jahr 2005 ein weiterer Anstieg dieser Verkehre festgestellt werden.

Seit der Mauteinführung in Deutschland Anfang 2005 haben darüber hinaus Grenzpolizeistellen einen Anstieg der Transitverkehre durch Tschechien festgestellt, die der Minimierung der in Deutschland zurückgelegten Autobahnstrecke und der damit verbundenen Einsparung der Maut dienen. So fahren seither viele Unternehmer aus Österreich - vor allem aus den Regionen Wien, Linz und Graz - im Verkehr mit den deutschen Seehäfen durch Tschechien und über den Grenzübergang Zinnwald. Die Unternehmen begründeten dies mit der Anweisung ihrer Auftraggeber, die rund 80 € günstigere, jedoch erheblich zeitaufwändigere Relation zu wählen. Auch bei Verkehren zwischen Österreich/Bayern und Ostdeutschland fahren Unternehmen trotz größeren Zeitaufwandes verstärkt durch Tschechien.

An den bayerisch-tschechischen Grenzübergängen führen vermehrte Beförderungen zwischen Polen und dem Süden und Osten Bayerns im Transit durch Tschechien, vor allem zu vermehrten Ein- und Ausfahrten polnischer Transportunternehmen. Die Unternehmen benötigen deutlich mehr Fahrzeit, wenn sie durch Tschechien fahren, haben aber ca. 50 € geringere Mautkosten.

Bereits im Jahr 2004 kam es nach Angaben des tschechischen Verkehrsministeriums zu einer Zunahme des Lkw-Transitverkehrs durch Tschechien um etwa 20 Prozent. Seit der Mauteinführung in Deutschland Anfang 2005 haben sich die Transitverkehre durch Tschechien nochmals deutlich erhöht. Die tschechische Regierung trägt dieser Entwicklung durch die für Anfang 2007 geplante Mauteinführung Rechnung.

In Polen ist seit der Mauteinführung in Deutschland ein Anstieg der parallel zur deutschen Grenze erfolgenden Lkw-Verkehre festzustellen. Insbesondere baltische Lkw fahren in Polen Richtung Süden und überfahren die deutsch-polnische Grenze erst am Grenzübergang Ludwigsdorf.



4.2. Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation

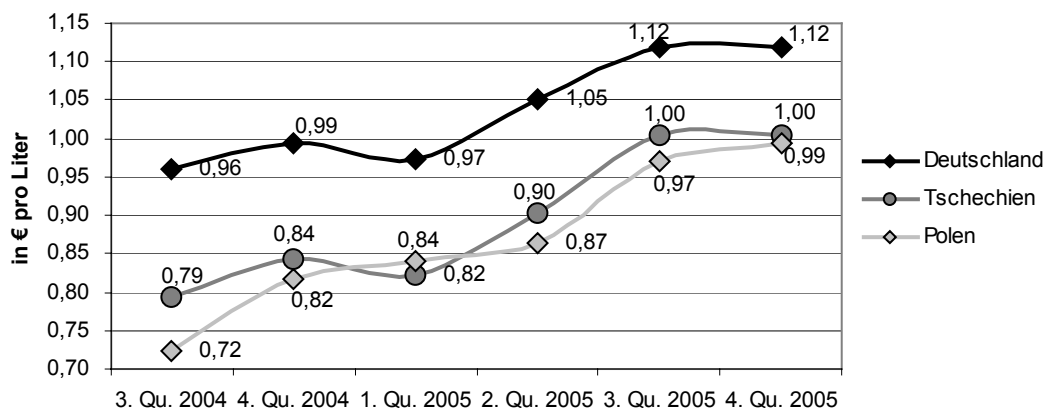
4.2.1. Aktuelle Marktentwicklung

Mit der EU-Osterweiterung zum 1. Mai 2004 wurde der grenzüberschreitende Verkehrsmarkt der Gemeinschaft für Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten bei Vorliegen der subjektiven Zugangsvoraussetzungen vollständig geöffnet. Das zusätzliche Laderaumangebot hat in der Folge zu einem erhöhten Wettbewerbs- und Preisdruck auf dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt geführt, der weiterhin anhält. Dieser beschränkt sich nicht auf Verkehre zwischen neuen und alten Mitgliedstaaten. Vielmehr wird ein Teil des zusätzlichen Laderaums für grenzüberschreitende Verkehre auf dem Gebiet der alten EU-Mitgliedstaaten eingesetzt. Der verschärfte Wettbewerb führte im ersten Jahr nach der EU-Erweiterung zu einer deutlichen Absenkung der Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten. Auf einzelnen Teilmärkten zeigten sich Preisrückgänge von bis zu 20 Prozent.

Bedingt wird der Preisdruck vor allem durch die nach wie vor deutlich niedrigeren Kosten der Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa im Vergleich zu ihren westeuropäischen Wettbewerbern. Zwar war im Jahr 2005 eine leichte Annäherung bei den Personalkosten festzustellen, da in vielen deutschen Transportunternehmen die Lohnkosten zuletzt konstant gehalten oder sogar reduziert werden konnten und es auf der anderen Seite in den meisten neuen EU-Mitgliedstaaten zu mehr oder weniger starken Anstiegen bei den Personalkosten kam. Dennoch weisen Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten bei dieser Kostenart nach wie vor deutliche Vorteile auf. Letzteres gilt ferner für Versicherungsaufwendungen. Die Kostenunterschiede zwischen deutschen und polnischen bzw. tschechischen Transportunternehmen dürften gegenwärtig bei bis zu 25 Prozent liegen.

Vor dem Hintergrund eines allgemeinen Anstiegs der Energiekosten im vergangenen Jahr haben sich die Einkaufspreise für Dieseldieselkraftstoff in den meisten neuen EU-Mitgliedstaaten jenen in Deutschland etwas angenähert. So verminderte sich z. B. der Abstand der Verbraucherpreise für Dieseldieselkraftstoff zwischen Deutschland und Polen von 24 Cent/Liter in den ersten Monaten nach der EU-Osterweiterung auf rund 13 Cent/Liter in den letzten Monaten des Jahres 2005. Im Vergleich mit Tschechien betrug die Differenz im 2. Halbjahr 2005 lediglich noch 12 Cent/Liter.

Schaubild 3: Durchschnittliche Verbraucherpreise für Dieseldieselkraftstoff pro Quartal seit der EU-Osterweiterung in Deutschland, Tschechien und Polen



Quelle: Oil-Bulletin der EU-Kommission, Juni 2004 bis Dezember 2005



Das zusätzliche Laderaumangebot der mittel- und osteuropäischen Transportunternehmen und der hiermit verbundene Wettbewerbs- und Preisdruck zeigen sich insbesondere im Bereich der klassischen Ladungsverkehre. Trotz steigender Nachfrage nach Laderaum gaben die Beförderungsentgelte in der ersten Jahreshälfte 2005 im Vergleich zum Vorjahr weiter nach. Seit Mitte des Jahres hat die belebende Außenhandelsentwicklung allerdings dazu geführt, dass die Preise nicht weiter nachgaben und sich teilweise erholten. Dennoch konnten die gestiegenen Kraftstoffkosten von den deutschen Transportunternehmen regelmäßig nicht in vollem Umfang an ihre Auftraggeber weiterbelastet werden.

Im Hinblick auf die reine Transportdurchführung sind die Transportunternehmen aus Sicht der Auftraggeber im Allgemeinen beliebig austauschbar, sofern sie aufgrund der vorliegenden Erfahrungen die geforderte Mindestqualität der Leistungserbringung (Pünktlichkeit, Transportschäden) gewährleisten. Die Auftragsvergabe erfolgt regelmäßig über den Preis. Bereits vor der EU-Osterweiterung war die Wettbewerbsintensität im Bereich der Ladungsverkehre vergleichsweise hoch. Mit dem zusätzlichen Laderaumangebot aus Mittel- und Osteuropa ist diese weiter angestiegen. Aufgrund der günstigeren Kostenstrukturen besitzen mittel- und osteuropäische Transportunternehmen im Vergleich zu ihren westeuropäischen Wettbewerbern deutliche Vorteile bei der Akquise von Aufträgen im Bereich der Ladungsverkehre. Mittlerweile werden internationale Ladungsverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten kaum noch von deutschen Transportunternehmen durchgeführt. Deutlich wurde im Jahr 2005 ferner der zunehmende Einsatz mittel- und osteuropäischer Transportunternehmen auf Relationen innerhalb Westeuropas. Betroffen waren u. a. Relationen zwischen Deutschland und Frankreich, Spanien bzw. Italien.

In Gesprächen mit dem Bundesamt wurde mehrfach berichtet, dass Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten, die zuvor für deutsche Speditionsunternehmen tätig waren, nach Bekanntwerden des Verladers unmittelbar zu diesem Kontakt aufgenommen und Beförderungsentgelte offeriert haben, die für deutsche Unternehmen ein wirtschaftlich positives Ergebnis unmöglich machen.

Deutsche Frachtführer werden vielfach nur noch in jenen Bereichen eingesetzt, in denen von Seiten der Verlager der Einsatz spezieller Fahrzeuge gefordert wird oder besondere Qualitätsansprüche gestellt werden. In den entsprechenden Segmenten werden gegenwärtig noch vergleichsweise höhere Beförderungsentgelte gezahlt. Beispielsweise ist der Transport hochwertiger Güter in durchgehenden Logistikketten meist noch in der Hand deutscher Transportunternehmen. Gleiches gilt im Allgemeinen für Beförderungen in Tank- und Silofahrzeugen. Nach Kenntnis des Bundesamtes haben einige Auftraggeber ihre Ladungspakete aufgrund von Qualitätsmängeln bei mittel- und osteuropäischen Unternehmen an deutschen Transportunternehmen zurückgegeben.

Seit dem vergangenen Jahr zeigt sich, dass finanzstarke Verkehrsunternehmen ihre Aktivitäten verstärkt in den ertragreicheren Teilladungs- und Stückgutbereich verlagern. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes konnten deutsche Unternehmen auf diese Weise ihre Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr mit Mittel- und Osteuropa stabilisieren. Bereits seit längerem zeigt sich ferner, dass Unternehmen versuchen, sich durch Spezialisierung bzw. das Angebot von Mehrwertdienstleistungen dem allgemeinen Wettbewerbs-



und Preisdruck zu entziehen. In zunehmendem Maße steigen allerdings auch Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten in die entsprechenden Marktsegmente ein.

Die hohe Wettbewerbsintensität auf dem internationalen Transportmarkt veranlasst ferner eine beträchtliche Anzahl von Unternehmen, sich zunehmend aus der grenzüberschreitenden Transportdurchführung zurückzuziehen und sich stattdessen entweder auf speditionelle Leistungen zu konzentrieren oder die Aktivitäten auf den nationalen Markt zu begrenzen.

Mit Ausnahme der größeren Speditions- und Transportunternehmen, die bereits auf den Inlandsmärkten der neuen EU-Mitgliedstaaten Fuß fassen konnten, gestaltet sich die Akquise in den mittel- und osteuropäischen Ländern für westeuropäische Unternehmen nach wie vor sehr schwierig. Die entsprechenden Märkte sind bislang noch weitestgehend unter den heimischen Unternehmen aufgeteilt. Westeuropäische Transportunternehmen engagieren sich im Binnenverkehr der neuen EU-Mitgliedstaaten in den meisten Fällen dann, wenn ihre Auftraggeber zuvor ihren Standort bzw. ihre Produktion in die entsprechenden Staaten verlagert haben und den Transportunternehmen damit ein bestimmtes Aufkommen für eine Niederlassung vor Ort garantieren können.

Die Schwierigkeit zahlreicher westeuropäischer Unternehmen, in den neuen EU-Mitgliedstaaten Aufträge zu generieren, wirkt sich insbesondere auf internationale Beförderungen aus. Für sie ist es daher schwierig, paarige Verkehre auf der Ost-West-Achse aufzubauen. Durch die Unpaarigkeit der Verkehrsströme kommen die unterschiedlichen Kostenstrukturen west- und osteuropäischer Unternehmen noch stärker zum tragen. Die Unpaarigkeit begünstigt damit indirekt den zunehmenden Einsatz osteuropäischer Transportunternehmen, deren Marktanteil im Osteuropaverkehr mittlerweile bei über 90 Prozent liegt. Im Verkehr mit Polen scheinen polnische Transportunternehmen im Gegensatz zu ihren deutschen Wettbewerbern häufiger Ladungen in beide Richtungen akquirieren können und so über eine auch aus diesem Grund günstigere Kalkulationsbasis zu verfügen.

Im Osteuropaverkehr treten mittel- und osteuropäische Unternehmen schon heute als eigenständige Wettbewerber am Markt auf. Voraussetzung für die Transportdurchführung innerhalb Westeuropas sind jedoch eine eigene Marktpräsenz im speditionellen Bereich oder Kontakte zu europaweit tätigen Speditionen. Nennenswerte Auftragserteilungen an Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten sind deshalb bisher vorrangig dort zu erkennen, wo Speditionen aus den alten EU-Mitgliedstaaten deren Einsatz steuern.

Allerdings wird die Kontaktaufnahme zwischen Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten und Verladern aus den alten EU-Mitgliedstaaten durch den Einsatz von europaweiten Frachtenbörsen erheblich erleichtert. So haben sich die meisten internationalen Frachtenbörsen bereits sprachlich auf Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten eingerichtet. Nicht zuletzt aufgrund der unpaarigen Verkehrsströme auf der Ost-West-Achse werden diese Plattformen in zunehmendem Umfang genutzt.

Die internetgestützten Frachtenbörsen tragen ferner zu einer Erhöhung der Preistransparenz bei. Unternehmen aus neuen und alten EU-Mitgliedstaaten stehen sich auf den virtuellen Marktplätzen als



direkte Wettbewerber gegenüber. Auf diese Weise dürfte sich der Preisdruck bei den entsprechenden Aufträgen weiter erhöhen. Vor diesem Hintergrund überrascht es wenig, dass insbesondere große Speditionen und Verlagerer diese Plattformen nutzen, um die Vielzahl von Anbietern von Beförderungsleistungen gegeneinander auszuspielen und so ihre Auftragspakete zu möglichst geringen Kosten zu vergeben.²

4.2.2. Entwicklung der Marktstrukturen

Bereits in den neunziger Jahren haben leistungsfähige Speditionen aus Westeuropa in den mittel- und osteuropäischen Staaten Niederlassungen gegründet. Heute profitieren diese Speditionen von ihrer Marktnähe und den gewachsenen Marktkenntnissen, die es ihnen u. a. erlauben, in den jeweiligen Märkten Beförderungskapazitäten zu günstigen Konditionen einzukaufen. In zunehmendem Maße werden von diesen Speditionen daher Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa mit der Frachtführung beauftragt - häufig zulasten deutscher Transportunternehmen. Im grenzüberschreitenden Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten führen die großen Transportunternehmen bzw. Speditionen Beförderungen im Selbsteintritt praktisch nicht mehr durch. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes geht von den vorgenannten Speditionen ein erheblicher Preisdruck im internationalen Güterverkehr aus. In zunehmendem Maße betrachten daher auch Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten den Preisverfall auf dem Transportmarkt mit Sorge.

Unmittelbar nach der EU-Osterweiterung sind zahlreiche deutsche Verkehrsunternehmen auf die mittel- und osteuropäischen Verkehrsmärkte gedrängt - entweder zusammen mit Auftraggebern, die Produktionsstätten in den entsprechenden Ländern aufgebaut haben oder um sich die dortigen Standortvorteile zu Nutze zu machen. Mittlerweile hat sich der „Boom“ abgeschwächt. So wurden im Jahresverlauf 2005 von deutschen Unternehmen insgesamt weniger Niederlassungen in den neuen EU-Mitgliedstaaten gegründet als noch im Jahr zuvor. Gleiches gilt für die Anzahl der Kooperationen mit mittel- und osteuropäischen Verkehrsunternehmen.

Allerdings verstärken seit dem vergangenen Jahres vor allem mittelständisch geprägte Transport- und Speditionsunternehmen (ab etwa 30 Fahrzeugen) ihr Engagement auf den mittel- und osteuropäischen Verkehrsmärkten. Um im Wettbewerb mit Anbietern aus Mittel- und Osteuropa bestehen zu können, gehen sie Kooperationen mit Verkehrsunternehmen in den Zielmärkten ein oder gründen dort eigene Niederlassungen. Letzteres ist regelmäßig mit der Verlegung von Fahrzeugen in die entsprechenden Staaten verbunden. Im Allgemeinen werden diese anschließend für internationale Güterbeförderungen eingesetzt, vorrangig auf Relationen innerhalb Westeuropas.

Kleinere Unternehmen sind auf den mittel- und osteuropäischen Verkehrsmärkten bislang kaum aktiv. Als Hemmnisse stellen sich u. a. fehlende Auftraggeber und Sprachbarrieren dar. Aufgrund gescheiterter Engagements in den neuen Bundesländern unmittelbar nach der deutschen Wiedervereinigung schrecken nicht wenige Unternehmen vor Investitionen in den neuen EU-Mitgliedstaaten zurück.

² Siehe auch Bundesamt für Güterverkehr: Internetgestützte Frachtvermittlung, Köln 2006.



Abschließend ist hervorzuheben, dass die Trennung zwischen deutschen bzw. westeuropäischen Unternehmen einerseits sowie mittel- und osteuropäischen Unternehmen andererseits vor dem Hintergrund der vielfältigen transnationalen Beteiligungen und Kooperationen zunehmend problematisch wird. Der Standort eines Unternehmens bzw. das Nationalitätskennzeichen eines Fahrzeuges sagt nicht zwingend etwas darüber aus, welcher Nationalität der Eigentümer des Unternehmens bzw. des Fuhrparks angehört. So kann ein polnischer Lkw auf die polnische Tochtergesellschaft eines deutschen Transportunternehmens zugelassen sein. Angesichts einer zu erwartenden Zunahme der Verflechtungen zwischen west- und osteuropäischen Verkehrsunternehmen, dürfte die Markttransparenz in den kommenden Jahren weiter abnehmen.

4.2.3. Arbeitnehmerfreizügigkeit

Nach dem Beitrittsvertrag vom 16. April 2003 können die bisherigen Mitgliedsstaaten gegenüber den Beitrittsstaaten mit Ausnahme Zyperns und Maltas während einer insgesamt siebenjährigen Frist (2 plus 3 plus 2-Modell) Einschränkungen der Arbeitnehmerfreizügigkeit vornehmen.

Im Rahmen der Untersuchung über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung wurde von Seiten der Verkehrsunternehmen vielfach auf die unterschiedliche Handhabung der Arbeitnehmerfreizügigkeit der alten EU-Staaten im internationalen Straßengüterverkehr hingewiesen. Hierbei geht es vor allem um die unterschiedliche Verfahrensweise beim Einsatz von Fahrpersonal aus den neuen EU-Staaten und aus Drittstaaten durch Unternehmen aus den alten EU-Staaten. Die unterschiedlichen Regelungen in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten führen bei den deutschen Unternehmen teilweise zu Unverständnis und Unmut. Der liberaleren Handhabung in einigen EU-Staaten stehe eine restriktivere Verfahrensweise in Deutschland gegenüber, die zu verzerrten Wettbewerbsbedingungen führe.

Beispielsweise war es niederländischen Unternehmen bis 2005 aufgrund einer Ausnahmeregelung möglich, Fahrer aus den EU-Beitrittsstaaten im internationalen Verkehr einzusetzen. Seit Herbst vergangenen Jahres erfolgt jedoch nach Auskunft niederländischer Stellen eine restriktivere Vorgehensweise von Seiten der Behörden. Während auch in den Niederlanden das Gewerbe den Einsatz ausländischer Fahrer befürwortet, fordern die Gewerkschaften ein Beschäftigungsverbot von Kraftfahrern aus den neuen EU-Staaten. Die künftige Entwicklung ist bislang noch nicht eindeutig erkennbar.

Um die Bedeutung des ausländischen Fahrereinsatzes zu ermitteln, hat das Bundesamt im Rahmen von Kontrollen den Einsatz von Kraftfahrern aus den Beitrittsstaaten und Drittstaaten im Dienst von Transportunternehmen aus den alten EU-Staaten erfasst. Auch wenn die Ergebnisse nicht repräsentativ sind, so zeigen sie jedoch durchaus bemerkenswerte Tendenzen.

Allgemein kann die Aussage getroffen werden, dass der Einsatz von Fahrern aus Beitritts- und Drittstaaten durch Transportunternehmen aus den alten EU-Staaten zwischen der ersten und der zweiten Erhebung spürbar zugenommen hat.

Die nachstehende Tabelle zeigt, in welcher Häufigkeit Transportunternehmen aus den 15 alten EU-Staaten Fahrer aus Beitritts- und Drittstaaten einsetzen.



Tabelle 1: Fahrer aus Beitritts- und Drittstaaten im Dienst von Transportunternehmen aus den 15 „alten“ EU-Staaten

Staat	insgesamt kontrollierte Kfz	Kfz mit Fahrern aus Beitrittsstaaten	Anteil in %	Kfz mit Fahrern aus Drittstaaten	Anteil in %	Gesamt Anteil in %
in den Monaten Mai und Juni 2005						
Belgien	2.666	5	0,2	7	0,3	0,5
Deutschland	52.273	25	0,0	71	0,1	0,2
Dänemark	2.202	17	0,8	5	0,2	1,0
Finnland	329	11	3,3	0	0,0	3,3
Frankreich	1.700	1	0,1	0	0,0	0,1
Griechenland	471	0	0,0	2	0,4	0,4
Großbritannien	311	0	0,0	0	0,0	0,0
Irland	55	3	5,5	0	0,0	5,5
Italien	2.896	35	1,2	94	3,2	4,5
Luxemburg	893	2	0,2	0	0,0	0,2
Niederlande	7.918	43	0,5	13	0,2	0,7
Österreich	4.238	77	1,8	71	1,7	3,5
Portugal	396	4	1,0	10	2,5	3,5
Schweden	695	6	0,9	5	0,7	1,6
Spanien	1.564	13	0,8	39	2,5	3,3
Summen	78.607	242	0,3	317	0,4	0,7
in den Monaten Dezember 2005 und Januar 2006						
Belgien	1.700	87	5,1	50	2,9	8,1
Deutschland	34.850	103	0,3	121	0,3	0,6
Dänemark	1.300	49	3,8	15	1,2	4,9
Finnland	150	23	15,3	1	0,7	16,0
Frankreich	1.100	21	1,9	14	1,3	3,2
Griechenland	400	2	0,5	1	0,3	0,8
Großbritannien	170	15	8,8	6	3,5	12,4
Irland	15	0	0,0	0	0,0	0,0
Italien	2.350	130	5,5	218	9,3	14,8
Luxemburg	550	46	8,4	20	3,6	12,0
Niederlande	5.450	215	3,9	71	1,3	5,2
Österreich	2.850	255	8,9	174	6,1	15,1
Portugal	300	31	10,3	93	31,0	41,3
Schweden	410	53	12,9	19	4,6	17,6
Spanien	1.100	109	9,9	275	25,0	34,9
Summen	52.695	1.139	2,2	1.078	2,0	4,2

Quelle: BAG

Wie aus der Tabelle - bezogen auf die Anteile - zu entnehmen, setzten nach dem Ergebnis der ersten Untersuchung vor allem Unternehmen aus den EU-Mitgliedstaaten Finnland, Österreich und Italien Fahrer aus den neuen EU-Mitgliedstaaten ein. In der zweiten Untersuchung erreichen wiederum Finnland sowie Schweden und Portugal zweistellige Werte. Demgegenüber wurden Fahrer aus den Drittstaaten sowohl nach der ersten als auch nach der zweiten Untersuchung vor allem von Unternehmen aus Italien, Portugal und Spanien eingesetzt. Die Betrachtung hinsichtlich der absoluten Anzahl der in EU-Fahrzeugen eingesetzten Fahrer aus Beitritts- und Drittstaaten zeigt, dass insbesondere Fahrzeuge aus Österreich, den Niederlanden und Italien mit Fahrern aus diesen Staaten verkehren.

Bei der Frage nach dem Einsatz von Fahrpersonal aus den Beitrittsstaaten weisen befragte Unternehmen mit Niederlassungen in diesen Staaten auf einen zunehmenden Mangel an qualifizierten Kraftfahrern hin. Viele Kraftfahrer aus den Beitrittsstaaten erreichten aufgrund unzureichender deutscher Sprachkenntnisse, Ausbildungsdefiziten oder mangelnder persönlicher Einstellung nicht die Effizienz durchschnittlicher deutscher oder niederländischer Kraftfahrer. Hierdurch würden sich die Personalkostenunterschiede teilweise relativieren. Einzelne große Speditions- und Transportunternehmen wirken dieser Entwicklung entgegen, indem sie bei ihren Niederlassungen in Beitrittsstaaten eigene Ausbildungsmaßnahmen zur Qualifizierung des Fahrpersonals durchführen.

4.3. Kabotageverkehre

Im Beitrittsvertrag zur EU ist mit den neuen Mitgliedsstaaten mit Ausnahme von Slowenien, Malta und Zypern eine Übergangsphase von bis zu fünf Jahren vereinbart worden, in der Kabotage im Bereich des Straßengüterverkehrs grundsätzlich nicht zulässig ist. Durch bilaterale Vereinbarungen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten können Ausnahmeregelungen geschaffen oder die Übergangsphase verkürzt werden.

4.3.1. Illegale Kabotage

Nach den im Rahmen der Untersuchungen gewonnenen Erkenntnissen und den Ergebnissen der Straßenkontrollen des Bundesamtes zeigt sich in Deutschland keine nennenswerte illegale Kabotage durch Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten. Lediglich in Einzelfällen werden Fahrer aus Mittel- und Osteuropa von ihren Auftraggebern angewiesen, zur Auslastung ihrer Fahrzeuge eine Teil- oder Ladungspartie im deutschen Binnenverkehr zu befördern, zumal auch für eine Leerfahrt Maut zu entrichten ist. Deutsche Unternehmen äußern häufig den Verdacht, dass osteuropäische Unternehmen Beförderungen unter Verwendung von CMR-Frachtbriefen als grenzüberschreitende Verkehre deklarieren, obwohl es sich tatsächlich um illegale Binnenverkehre handelt. Solche Informationen beruhen jedoch meist auf Vermutungen, so dass konkrete Fälle kaum genannt werden konnten.

Infolge der erhöhten Aktivitäten insbesondere tschechischer und polnischer Unternehmen auf dem Gebiet der westeuropäischen EU-Mitgliedstaaten, erwartet ein Teil der deutschen Unternehmen zukünftig eine spürbare Zunahme der illegalen Kabotagebeförderungen in Deutschland. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass derartige Erwartungen bereits unmittelbar nach der EU-Osterweiterung geäußert wurden, sich diese - wie vorstehend dargelegt - bislang allerdings nicht bewahrheitet haben.

Über illegale Kabotageverkehre in den neuen EU-Mitgliedstaaten durch deutsche Unternehmen liegen nur vereinzelte Informationen vor. Im Allgemeinen sind innerstaatliche Beförderungen in den neuen EU-Mitgliedstaaten für deutsche Unternehmen wegen der niedrigen Beförderungsentgelte und des hohen inländischen Wettbewerbs aufgrund des hohen Kapazitätsangebots durch die Vielzahl der dort ansässigen Kleinstunternehmen unattraktiv.

4.3.2. Liberalisierung der Kabotagebeförderungen

Die weit überwiegende Anzahl der in die aktuelle Untersuchung einbezogenen Unternehmen hat erhebliche Bedenken hinsichtlich der Zulassung der Kabotage von Güterverkehrsunternehmen aus den EU-Beitrittsländern in Deutschland. Insgesamt erwarten die Unternehmen weitere Nachteile für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe aufgrund der weiterhin bestehenden ungleichen Wettbewerbsbedingungen. Demgegenüber sind die Begehrlichkeiten der neuen EU-Mitgliedstaaten hinsichtlich einer möglichst schnellen Liberalisierung der Kabotagebeförderungen und damit das Interesse an innerdeutschen Beförderungen nachvollziehbar.



Allerdings zeigt die aktuelle Untersuchung eine deutliche Differenzierung bei den Ausführungen der deutschen Gesprächspartner hinsichtlich des weiteren zeitlichen Vorgehens bei der Liberalisierung der Kabotage. Dabei stehen die Antworten in unmittelbarem Zusammenhang mit der Struktur, dem Standort sowie mit dem Tätigkeitsschwerpunkt des befragten Unternehmens.

So befürchten viele kleine und mittlere deutsche Transportunternehmen und Speditionen, deren Schwerpunkt vorrangig im Selbsteintritt liegt und die nicht unmittelbar mit Niederlassungen in einem EU-Beitrittsland ansässig sind, erhebliche negative Marktveränderungen mit deutlichen wirtschaftlichen Einbußen für ihr Unternehmen.

Diese Unternehmen sehen bei einer völlig liberalisierten Kabotage die Gefahr, dass sich immer mehr ausländische Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten um Binnenbeförderungen innerhalb Deutschlands bemühen und so den Preisdruck auf dem deutschen Transportmarkt verstärken werden. Dies würde vor allem wiederum kleinere Transportunternehmen in den ohnehin schon preissensiblen Bereichen treffen. Für das Eintreffen dieser Befürchtungen spricht der bereits hohe Anteil der ausländischen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland, da sich Kabotageverkehre zunächst überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Transporte entwickeln dürften.

Die genannten Unternehmen fordern daher, dass eine unbegrenzte Marktöffnung zum spätest möglichen Zeitpunkt erfolgen soll, d. h. unter Ausschöpfung der fünfjährigen Übergangsregelung. Diese Unternehmen stehen einer stufenweisen Marktöffnung - z. B. mittels bilateraler Kabotagekontingente - ebenfalls ablehnend gegenüber, da dies den Anreiz zur Durchführung zusätzlicher illegaler Kabotagebeförderungen erhöhe. Selbst bei voller Ausnutzung der Übergangsphase von fünf Jahren fürchten viele Gesprächspartner einen verstärkten Verdrängungswettbewerb, da sich die Kostennachteile - insbesondere bei den Löhnen - bis dahin noch nicht ausgeglichen haben werden.

Demgegenüber befürworten viele der anderen in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen ein möglichst schnelles Aufheben des derzeitigen Kabotageverbots. Bei diesen Unternehmen handelt es sich insbesondere um reine, meist europaweit tätige Speditionsunternehmen, jedoch auch in zunehmenden Maße um große und mittlere Transportunternehmen, deren Beförderungen überwiegend durch Einsatz von Sub-Unternehmern durchgeführt werden. Ein Großteil der genannten Unternehmen disponiert eine große Anzahl osteuropäischer Fahrzeuge. Auch Transportunternehmen, die mit eigenen Niederlassungen in den neuen EU-Mitgliedstaaten sowie mit dort angemeldeten eigenen Fahrzeugen vertreten sind, befürworten eine möglichst baldige Freigabe der Kabotage. Daneben streben Teile der verladenden Wirtschaft eine möglichst baldige weitere Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes an. Aufgrund der am Markt vorhandenen hohen Laderaumkapazität erwarten diese Unternehmen ein weiter sinkendes Frachtniveau.

4.3.3. Unterschiede zu vorangegangenen Liberalisierungsschritten

Die beschriebenen Befürchtungen unterscheiden sich nicht wesentlich von jenen, die bereits geäußert wurden, als die Kabotage in den alten EU-Mitgliedstaaten liberalisiert wurde. Seinerzeit wurde erwartet, dass Transportunternehmen aus Südeuropa aufgrund ihrer damaligen Kostenvorteile in die angestammten Geschäftsfelder deutscher Unternehmen einbrechen könnten. Diese Befürchtungen haben sich letztlich jedoch nicht bewahrheitet. Eine Liberalisierung der Kabotage für Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa dürfte jedoch weitaus größere Auswirkungen auf den deutschen Binnenmarkt zeigen. Während Länder wie Portugal oder Griechenland an der Peripherie der Europäischen Union und in großer geographischer Entfernung zu Deutschland liegen, befinden sich Länder wie Polen oder Tschechien in unmittelbarer Nachbarschaft zu Deutschland.

Ferner haben bereits zahlreiche deutsche und andere große westeuropäische Speditions- und Transportunternehmen Niederlassungen in Mittel- und Osteuropa gegründet und ihren Fuhrpark vorrangig aus Kostengründen in diese Staaten verlagert. Es ist zu erwarten, dass sich nach Liberalisierung der Kabotage durch diese Unternehmen der Wettbewerbsdruck auf dem deutschen Binnenmarkt erheblich erhöhen wird. Die Unternehmen verfügen über ein gut ausgebautes Niederlassungsnetz mit einer großen Anzahl von Fahrzeugen, die teilweise in den Niederlassungen der Beitrittsstaaten verlagert wurden und zum Großteil im westeuropäischen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eingesetzt werden. Hinzu kommen die seit dem vergangenen Jahr verstärkt in die neuen EU-Mitgliedstaaten angemeldeten Fahrzeuge der mittelständischen deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen.

Es wird erwartet, dass die genannten Unternehmen unter Ausnutzung der Kostenvorteile der Beitrittsstaaten mit dort zugelassenen Fahrzeugen auf den deutschen Binnenverkehrsmarkt drängen und über den Preis erhebliches Güteraufkommen an sich ziehen. Deutsche Unternehmen, die einerseits über inländische Transportaufträge verfügen und andererseits die Möglichkeit haben, in Beitrittsstaaten zugelassene Fahrzeuge im Binnenverkehr einzusetzen, dürften Wettbewerbsvorteile gegenüber inländischen Transportunternehmen erlangen, die diese Voraussetzungen nicht besitzen.

Die Befürchtungen hinsichtlich der Liberalisierung der Kabotage richten sich damit sowohl gegen Unternehmen aus den Beitrittsstaaten, gegen deutsche Transportunternehmen mit Niederlassungen in den Beitrittsstaaten als auch gegen die europaweit tätigen großen Akteure der Branche, die durch ihre Netzwerke die Vorteile der Liberalisierung optimal nutzen können und die ihren Sitz regelmäßig in Deutschland oder einem anderen alten EU-Mitgliedstaat haben.



5. Eisenbahngüterverkehr

5.1. Aufkommensentwicklung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im Zeitraum von Januar bis September 2005 insgesamt rund 226,0 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 4,0 Mio. t bzw. 1,8 Prozent weniger als in den ersten drei Quartalen des Jahres 2004. Auf den grenzüberschreitenden Verkehr (ohne Durchgangsverkehr) entfielen dabei etwa 68,5 Mio. t Güter (grenzüberschreitender Empfang: 35,5 Mio. t; grenzüberschreitende Versand: 33,0 Mio. t). Hiervon erreichte der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa einen Anteil von 21 Prozent. Mit gut 14,4 Mio. t lag das Beförderungsaufkommen im Zeitraum von Januar bis September 2005 knapp 2,6 Mio. t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Tabelle 2: Grenzüberschreitende Güterbeförderung in regionaler Gliederung in 1.000 t

	Deutschland Insgesamt	davon:						
		PL	CZ	H	SK	SLO	LT	
2001	Empfang	47.177	9.104	6.656	1.081	759	86	99
	Versand	41.264	2.088	2.726	1.169	446	246	130
	Insgesamt	88.441	11.192	9.382	2.250	1.204	332	228
2002	Empfang	44.832	8.902	5.397	1.097	513	79	38
	Versand	40.538	2.458	2.749	1.152	376	279	48
	Insgesamt	85.370	11.359	8.145	2.249	889	358	85
2003	Empfang	47.444	9.795	4.663	979	742	64	27
	Versand	41.254	2.244	3.310	1.248	454	313	61
	Insgesamt	88.698	12.038	7.973	2.227	1.195	377	88
2004	Empfang	51.296	9.676	3.895	914	908	67	43
	Versand	46.063	2.507	2.672	1.227	383	321	74
	Insgesamt	97.359	12.183	6.567	2.141	1.291	388	117
I.-III. Q. 04	Empfang	38.147	7.341	2.900	673	677	49	29
	Versand	34.348	1.767	2.096	882	303	247	44
	Insgesamt	72.495	9.108	4.996	1.554	980	296	73
I.-III. Q. 05	Empfang	35.513	5.334	2.688	620	562	45	35
	Versand	33.026	2.110	1.714	776	256	264	46
	Insgesamt	68.539	7.443	4.402	1.396	817	308	81

Anmerkung: PL - Polen, CZ - Tschechische Republik, H - Ungarn, SK - Slowakische Republik, SLO - Slowenien, LT - Litauen
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 2 Eisenbahnverkehr.

Mit Ausnahme von Slowenien und Litauen, mit denen allerdings nur ein sehr geringer Anteil des deutschen Außenhandels über die Schiene abgewickelt wird, verzeichneten die grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre in den ersten neun Monaten des abgelaufenen Kalenderjahres mit allen anderen neuen EU-Mitgliedstaaten ein rückläufiges Beförderungsaufkommen im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum in 2004.³ Im Einzelnen stellte sich die Entwicklung wie folgt dar.⁴

³ Aufgrund ihrer geographischen Lage wurden Malta und Zypern bei der Betrachtung nicht berücksichtigt.

⁴ Aufgrund der geringen Bedeutung der baltischen Staaten für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr soll an dieser Stelle auf eine Einzelfallbetrachtung verzichtet werden.



Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen belief sich das Beförderungsvolumen in den ersten drei Quartalen 2005 auf rund 7,4 Mio. t Güter. Dies waren knapp 1,7 Mio. t bzw. 18 Prozent weniger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Von allen Verkehren mit den neuen EU-Mitgliedstaaten verzeichnete diese Relation im vergangenen Jahr damit absolut die höchsten Aufkommensrückgänge auf der Schiene. Dennoch wird auf dieser Relation nach wie vor das mit Abstand höchste Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten erzielt. Bedingt wurde die negative Entwicklung u. a. durch deutlich geringere Kohleimporte aus Polen sowie rückläufige Beförderungsmengen von Halb- und Fertigerzeugnissen. Im Zeitraum von 2001 bis 2004 hatte sich das Aufkommen zwischen Deutschland und Polen aufgrund höherer Beförderungsmengen von Halb- und Fertigerzeugnissen, Eisen, Stahl und NE-Metallen sowie Erzen und Metallabfällen noch um knapp 1,0 Mio. t gesteigert.

Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik betrug das Beförderungsaufkommen im Zeitraum von Januar bis September 2005 rund 4,4 Mio. t Güter. Es lag damit rund 0,6 Mio. t bzw. knapp 12 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Anders als im Falle Polens war jedoch auf den Relationen zwischen Deutschland und Tschechien bereits im Zeitraum von 2001 bis 2004 ein deutlicher Aufkommensrückgang auf der Schiene feststellbar, der seine Ursache im Wesentlichen in rückläufigen Kohleimporten aus der Tschechischen Republik hatte. Nachdem das Aufkommen an Halb- und Fertigerzeugnissen in den Jahren zuvor noch gesteigert werden konnte, gingen zwischen Deutschland und Tschechien ab dem Jahr 2004 dann auch die Beförderungsmengen dieser Güterabteilung deutlich zurück. In 2004 lag das Aufkommen an Halb- und Fertigerzeugnissen um mehr als 30 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 sanken die Beförderungsmengen dieser Güterabteilung dann nochmals um mehr als 20 Prozent unter den Wert der ersten neun Monate des Jahres 2004.

Der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Ungarn war im Zeitraum von 2001 bis 2004 zunächst von stagnierenden, anschließend leicht rückläufigen Beförderungsmengen geprägt. Die rückläufige Entwicklung setzte sich in den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 fort. So wurden nach knapp 1,6 Mio. t Gütern im Zeitraum von Januar bis September 2004 in den ersten drei Quartalen 2005 lediglich noch 1,4 Mio. t Güter auf der Schiene befördert. Konnten im Zeitraum von 2001 bis 2004 rückläufige Beförderungsmengen von chemischen Erzeugnissen, Eisen, Stahl und NE-Metallen sowie zuletzt auch Erdöl, Mineralölzeugnissen und Gasen größtenteils durch Aufkommenszuwächse bei „anderen Halb- und Fertigerzeugnissen“ kompensiert werden, so verzeichnete diese Güterabteilung in den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ebenfalls einen Rückgang von rund 12 Prozent.

Der Wechselverkehr zwischen Deutschland und der Slowakischen Republik entwickelte sich in den vergangenen Jahren uneinheitlich. Zuletzt war das Beförderungsaufkommen auf der Schiene wieder rückläufig. So lag es in den ersten drei Quartalen 2005 mit 0,8 Mio. t knapp 17 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraumes. Rückläufig waren auch hier u. a. die Beförderungen von Halb- und Fertigerzeugnissen.



Die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Slowenien können als einzige seit 2001 kontinuierlich Aufkommenszuwächse verzeichnen, wenn auch auf niedrigem Niveau. So belief sich das Beförderungsvolumen in den ersten neun Monaten des abgelaufenen Jahres lediglich auf rund 0,3 Mio. t. Dem allgemeinen Trend folgend waren zuletzt jedoch auch zwischen Deutschland und Slowenien die Aufkommensmengen von Halb- und Fertigerzeugnissen rückläufig.

5.2. Rahmenbedingungen und allgemeine Entwicklung

Im Rahmen der länderspezifischen Betrachtung wurde deutlich, dass von den Aufkommensrückgängen im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa insbesondere auch die Güterabteilung „andere Halb- und Fertigerzeugnisse“ betroffen wurde. Bei Beförderungen der in dieser Güterabteilung zusammengefassten höherwertigen Wirtschaftsgüter steht die Eisenbahn regelmäßig in engem Wettbewerb zum Lkw. Bekanntlich hat sich dessen Wettbewerbsposition im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern infolge der EU-Osterweiterung nochmals verbessert. Infolge der Verkürzung bzw. des Wegfalls zeitintensiver Grenzaufenthalte und Zollkontrollen hat sich die Abwicklung grenzüberschreitender Verkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten auf der Straße deutlich beschleunigt. Mit dem Markteintritt zahlreicher Güterkraftverkehrsunternehmen aus Mittel- und Osteuropa sind ferner die Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gesunken. Dies gilt insbesondere für Relationen zwischen Deutschland und mittel- und osteuropäischen Staaten, aber auch für grenzüberschreitende Beförderungen auf dem Territorium der alten EU-Staaten.

Im Gegensatz zur Straße konnte die Schiene von der Marktöffnung bislang kaum profitieren. Die bestehenden Hemmnisse im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten sind durch die EU-Osterweiterung nicht obsolet geworden. Nach wie vor nachhaltig eingeschränkt wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene u. a. durch die mangelnde Interoperabilität der verschiedenen nationalen Eisenbahnnetze, die ihren Ausdruck in zeit- und damit kostenträchtigen Lokwechseln an den Grenzen finden. Ferner besteht in den meisten mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten erheblicher Ausbau- und Instandhaltungsbedarf beim Schienennetz.⁵ Der schlechte Zustand der Infrastruktur führt nicht selten zu Betriebsbehinderungen aufgrund von Langsamfahrstellen und Instandhaltungsmaßnahmen, was sich in Zeitverlusten und Unpünktlichkeit widerspiegelt. Pünktlichkeit ist für die Akzeptanz und damit letztlich die Inanspruchnahme der Beförderungsangebote im Eisenbahngüterverkehr jedoch ein entscheidendes Kriterium. Dies gilt insbesondere für den kombinierten Verkehr. Angesichts eng verzahnter Produktionsprozesse sind die Unternehmen heute auf eine zuverlässige Belieferung mit Waren angewiesen. In Gesprächen mit dem Bundesamt wird seitens der Verlagerer daher immer wieder darauf hingewiesen, dass die mangelnde Pünktlichkeit der Schiene ein wesentlicher Grund dafür sei, Verkehre nicht vom Lkw zu verlagern.

⁵ Das bedeutet jedoch nicht, dass ausschließlich in den neuen EU-Mitgliedstaaten Sanierungsbedarf besteht. Die marode Eisenbahnbrücke über die Oder auf der Strecke Berlin – Warschau, eine klassische Langsamfahrstrecke, ist hier nur ein Beispiel für die Misere im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr mit den neuen mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten.



Nachteilig für den Aufbau wirtschaftlicher Verkehre mit Mittel- und Osteuropa dürfte sich ferner die hohe Unpaarigkeit der Warenflüsse zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten auswirken. Sowohl im Verkehr mit Polen als auch mit Tschechien und der Slowakei liegen die eingehenden Gütermengen deutlich über den ausgehenden. Im Verkehr Deutschlands mit Ungarn und Slowenien werden hingegen mehr Güter aus- als eingeführt. Speziell im kombinierten Verkehr stellt die hohe Unpaarigkeit der Verkehre ein Problem dar. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes überwiegen bei Beförderungen im kombinierten Verkehr von Polen nach dem Seehafen Hamburg die Leercontainer.

Neben dem Lkw erwächst der Eisenbahn im Verkehr mit Polen Konkurrenz durch das Seeschiff. Wie Abschnitt 7 zu entnehmen ist, hat das Containeraufkommen, das zwischen Deutschland und Polen im Rahmen von Short-Sea-Verkehren abgewickelt wird, in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes wird der Ansatz „From Road to Sea“ seitens der polnischen Regierung sehr konsequent verfolgt. Aus diesem Grund wird derzeit u.a. der Hafen Danzig für den Umschlag von 3 Mio. TEU ausgebaut. Auch der Verkehrswegebau konzentriert sich in Polen vorrangig auf die Nord-Süd-Korridore von Straße und Schiene in Richtung der Häfen.

Dennoch profitiert die Schiene im West-Ost-Verkehr gegenwärtig noch vom zunehmenden interkontinentalen Handel der aufstrebenden Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, der zu einem beträchtlichen Teil über die Universalhäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven abgewickelt wird. Ein bedeutender Anteil der Container im Zu- und Ablauf der Seehäfen wird hierbei auf der Schiene befördert. Trotz der schienenseitig insgesamt negativen Aufkommensentwicklung zwischen Deutschland und den meisten neuen EU-Mitgliedstaaten konnten einige der im Hinterland der großen deutschen Seehäfen tätigen Kombioperatoren im vergangenen Jahr positive Entwicklungen im Verkehr mit Mittel- und Osteuropa vermelden.

Trotz zuletzt rückläufiger Beförderungsmengen stellen die „anderen Halb- und Fertigerzeugnisse“ auf den Relationen zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten mittlerweile die volumenmäßig bedeutendste Güterabteilung dar. Einzige Ausnahme bilden z. Zt. noch die Wechselverkehre mit Polen. Hier erzielen die in den Güterabteilungen „feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Steine und Erden“ zusammengefassten Massengüter nach wie vor höhere Anteile. Im Vergleich zu klassischen Massengütern sind mit der Beförderung hochwertiger Wirtschaftsgüter regelmäßig höhere Anforderungen seitens der Verloader verbunden. Vor dem Hintergrund des wachsenden Außenhandels und der zunehmenden Einbindung mittel- und osteuropäischer Unternehmen in die arbeitsteiligen Produktionsprozesse westeuropäischer Unternehmen werden verschiedene Staatsbahnen sowie größere Privatbahnen zunehmend in Mittel- und Osteuropa aktiv. Zwar werden diese Verkehrsmärkte bereits seit langem in Zusammenarbeit mit den jeweiligen „Home Carriern“ bedient. Das Joint Venture zwischen Railion und der russischen Bahn RZD oder die Gründung der internationalen Allianz „European Bulls“, der u. a. das deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail4Chem und das tschechische Unternehmen Viamont a.s. angehören⁶, zeugen jedoch von einer Intensivierung der Zusammenarbeit auf der Ost-West-Achse. Zunehmend rücken potentielle Übernahmekandidaten in den mittel- und osteuropäischen Staaten ins Visier westeuropäischer Staatsbahnen. Über Tochtergesellschaften sind daneben Kombi-Operatoren aus

⁶ Weitere Mitglieder der Allianz „European Bulls“ sind Comsa Rail Transport (Spanien), LTE Logistik- und Transport GmbH (Österreich) sowie Ferrovie Nord Cargo Srl. (Italien).



Deutschland und anderen westeuropäischen Staaten bereits in verschiedenen mittel- und osteuropäischen Staaten aktiv.

Zwar eröffnet die zunehmende Einbindung der mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften in den Welthandel und die hiermit verbundene Zunahme der Warenflüsse Wachstumspotentiale für die Schiene. Die bisherigen Ausführungen haben allerdings deutlich gemacht, dass diese Potentiale gegenwärtig nur bedingt ausgeschöpft werden können. Die eingangs skizzierte Entwicklung, wonach das Beförderungsaufkommen von Halb- und Fertigerzeugnissen im Verkehr zwischen alten und neuen EU-Mitgliedstaaten auf der Schiene entgegen dem mehrjährigen Trend gegenwärtig rückläufig ist, macht deutlich, dass die Eisenbahnen gegenüber der Straße zuletzt an Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt haben. Inwieweit es der Eisenbahn zukünftig gelingen wird, die Wettbewerbslücke zum Lkw zu schließen und damit an den prognostizierten Aufkommenszuwächsen auf der Ost-West-Achse teilhaben zu können, dürfte sowohl von der Effizienz der Unternehmen abhängen als auch von der Schaffung der nötigen Rahmenbedingungen. Hier wird es insbesondere darauf ankommen, eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur vorzuhalten, die die zuverlässige Erbringung komplexer grenzüberschreitender Logistikdienstleistungen erlaubt. Es bleibt abzuwarten, inwieweit die für die Sanierung bzw. den Ausbau der Schienennetze erforderlichen Investitionsmittel auf absehbare Zeit in ausreichendem Maße aufgebracht werden können. Die weitere schienenseitige Erschließung der mittel- und osteuropäischen Staaten dürfte nach gegenwärtigem Sachstand damit eher schrittweise erfolgen.

6. Binnenschifffahrt

6.1. Entwicklung des Beförderungsaufkommens mit den neuen EU-Mitgliedstaaten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Zeitraum von Januar bis September 2005 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 182,5 Mio. t Güter befördert. Dies waren knapp 6,5 Mio. t bzw. 3,7 Prozent mehr als in den ersten drei Quartalen des Jahres 2004. Auf den grenzüberschreitenden Verkehr (ohne Durchgangsverkehr) entfielen dabei rund 120,1 Mio. t Güter (grenzüberschreitender Empfang: 79,0 Mio. t; grenzüberschreitender Versand: 41,1 Mio. t). Gemessen am gesamten grenzüberschreitenden Beförderungsaufkommen auf deutschen Wasserstraßen fallen die Wechselverkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten vergleichsweise bescheiden aus. Zwischen Deutschland und Polen, dem für die Binnenschifffahrt mengenmäßig bedeutendsten neuen EU-Mitgliedstaat, wurden in den ersten drei Quartalen des abgelaufenen Jahres rund 1,4 Mio. t Güter mit dem Binnenschiff befördert. Das Beförderungsaufkommen auf den Relationen zwischen Deutschland und Ungarn, Tschechien bzw. der Slowakei lag z. T. deutlich darunter:⁷

⁷ Im Durchgangsverkehr mit Ausgangs- bzw. Endpunkt in den neuen EU-Mitgliedstaaten lag das Beförderungsaufkommen in den vergangenen Jahren regelmäßig noch unter dem im grenzüberschreitenden Verkehr. Aufgrund der sehr geringen Bedeutung werden diese Verkehre daher nicht näher betrachtet.



Tabelle 3: Grenzüberschreitende Güterbeförderung in regionaler Gliederung in 1.000 t

	Deutschland insgesamt	davon:			
		Polen	Tschechische Republik	Slowakische Republik	Ungarn
2001					
Empfang	105.377	2.173	454	564	714
Versand	49.011	539	451	109	306
Insgesamt	154.388	2.712	905	672	1.020
2002					
Empfang	101.840	1.477	525	486	1.047
Versand	49.082	434	432	38	297
Insgesamt	150.922	1.911	956	524	1.344
2003					
Empfang	98.991	1.797	402	456	875
Versand	46.120	251	273	40	274
Insgesamt	145.111	2.049	674	496	1.149
2004					
Empfang	105.109	1.784	248	487	937
Versand	51.367	311	357	28	381
Insgesamt	156.476	2.095	604	515	1.318
I.-III. Q. 04					
Empfang	78.597	1.242	171	371	719
Versand	38.602	164	283	22	282
Insgesamt	117.199	1.405	453	393	1.001
I.-III. Q. 05					
Empfang	78.951	1.177	470	339	766
Versand	41.131	240	263	13	219
Insgesamt	120.082	1.417	733	352	985

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Insgesamt stellt sich die Entwicklung des Güteraufkommens auf den einzelnen in der Tabelle dargestellten Relationen seit 2001 uneinheitlich dar. Im Zeitraum von 2001 bis 2004 stehen Rückgänge beim Wechselverkehr mit Polen, Tschechien und der Slowakei Aufkommenszuwächse bei Beförderungen zwischen deutschen und ungarischen Häfen gegenüber. Bei einem Vergleich der ersten drei Quartale der Jahre 2004 und 2005 zeigen sich Aufkommensrückgänge im Wechselverkehr mit der Slowakischen Republik, stagnierende Beförderungsmengen im deutsch-polnischen sowie deutsch-ungarischen Wechselverkehr sowie Zuwächse auf den Relationen zwischen Deutschland und Tschechien. Auf Grundlage der vorliegenden Zahlen lässt sich für die Wechselverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten eine allgemeine Belebung der Aufkommensentwicklung infolge der EU-Osterweiterung gegenwärtig noch nicht feststellen. Angesichts unveränderter Rahmenbedingungen und infrastrukturbedingter Entwicklungshemmnisse, die bereits im 1. Sonderbericht des Bundesamtes zu den Auswirkungen der EU-Osterweiterung thematisiert wurden, war dieses letztlich auch nicht zu erwarten.

Die obige Tabelle verdeutlicht ferner, dass die Verkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten eine hohe Unpaarigkeit aufweisen. Die aus den einzelnen Staaten Mittel- und Osteuropas bezogenen Gütermengen liegen regelmäßig deutlich über den Versandmengen. Wie im Schienengüterverkehr erschwert die hohe Unpaarigkeit den Aufbau wirtschaftlicher Verkehre. Geprägt wird das Aufkommen nach wie vor durch binnenschiffsaffine Massengüter. Beförderungen von Halb- und Fertigerzeugnisse spielen bislang keine bzw. nur eine sehr untergeordnete Rolle. Im Einzelnen stellen sich die Wechselverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten wie folgt dar:⁸

⁸ In Estland, Lettland, Litauen und Slowenien spielt die kommerzielle Binnenschifffahrt lediglich eine untergeordnete Rolle. Aufgrund der geringen Bedeutung dieser Länder für die deutsche bzw. europäische Binnenschifffahrt soll auf sie an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Die baltischen Staaten werden jedoch im Abschnitt zur Seeschifffahrt (vgl. Abschnitt 7) Gegenstand ausführlicher Betrachtung sein.



Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen ging das Beförderungsaufkommen im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr aufgrund rückläufiger Kohleeinfuhren deutlich zurück; seitdem ist insgesamt eine leichte Aufwärtstendenz beim Beförderungsaufkommen feststellbar. In den ersten drei Quartalen 2005 erreichte dieses rund 1,4 Mio. t. Geprägt wird das Güteraufkommen nach wie vor durch Massengüter. Über fünfzig Prozent der aus Polen empfangenen Gütermenge bestand in den ersten drei Quartalen 2005 aus festen mineralischen Brennstoffen. Ferner wurden mit dem Binnenschiff nennenswerte Mengen an Erzen und Metallabfällen, Düngemitteln sowie Steinen und Erden von polnischen zu deutschen Häfen befördert. In Richtung Polen wurden zuletzt vor allem Eisen, Stahl und NE-Metalle, Nahrungs- und Futtermittel sowie Steine und Erden versandt. Insgesamt rückläufig ist seit 2001 das Beförderungsaufkommen der „anderen Halb- und Fertigerzeugnisse“. Mit einem Anteil am gesamten Beförderungsvolumen von zuletzt unter 2 Prozent kommt dieser Güterabteilung bislang allerdings nur eine relativ geringe Bedeutung zu. Von polnischer Seite werden zur Zeit Anstrengungen unternommen, den Massengutverkehr vom Seehafen Stettin in den Raum Berlin und zu den deutschen Industriestandorten an der Oder zu intensivieren. Dabei wird darauf hingewiesen, dass Stettin der Berlin mit Abstand nächstgelegene Seehafen ist.

Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Ungarn betrug das Beförderungsvolumen im Zeitraum von Januar bis September 2005 knapp 1,0 Mio. t Güter. Damit lag es geringfügig unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Mehr als drei Viertel der Güter wurden von ungarischen zu deutschen Häfen befördert. Der grenzüberschreitende Empfang wird bereits seit längerem von den Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“, „landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „andere Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ geprägt. In Richtung Ungarn werden vor allem „andere Nahrungs- und Futtermittel“ verschifft.

Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik fand in den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine Belebung der Verkehrsnachfrage statt, nachdem die Aufkommensentwicklung von 2002 bis 2004 noch rückläufig war. Mit 0,7 Mio. t wurden knapp 0,3 Mio. t mehr Güter über das Wasser befördert als in den ersten drei Quartalen 2004. Ein- und ausfahrseitig dominieren die Güterabteilungen „andere Nahrungs- und Futtermittel“, „Düngemittel“ und „landwirtschaftliche Erzeugnisse“.

Auf Grundlage der Zahlen für die ersten drei Quartale zeichnet sich im Wechselverkehr zwischen Deutschland und der Slowakischen Republik für das Jahr 2005 ein Aufkommensrückgang im Vergleich zum Vorjahr ab. Damit dürfte sich der bereits seit 2001 abzeichnende Abwärtstrend, der lediglich im Jahr 2004 durchbrochen wurde, weiter fortsetzen. Binnenschiffsbeförderungen von deutschen zu slowakischen Häfen finden kaum statt. Beim grenzüberschreitenden Empfang kam „Düngemitteln“, „Eisen, Stahl und NE-Metallen“ sowie „anderen Nahrungs- und Futtermitteln“ in den ersten drei Quartalen 2005 die größte Bedeutung zu.



6.2. Entwicklung der Flaggenanteile auf deutschen Binnenwasserstraßen

Bei einer gesamtheitlichen Betrachtung fallen die Marktanteile mittel- und osteuropäischer Flaggen auf dem deutschen Binnenwasserstraßennetz gegenwärtig noch vergleichsweise gering aus. So erzielten polnische und tschechische Schiffe in den ersten neun Monaten des abgelaufenen Jahres auf deutschen Wasserstraßen eine Transportleistung von jeweils rund 0,5 Mrd. tkm, ungarische Schiffe erreichten etwa 0,2 Mrd. tkm. Ihr kumulierter Anteil an der gesamten Beförderungsleistung auf deutschen Wasserstraßen, die im Zeitraum von Januar bis September 2005 rund 50,9 Mrd. tkm betrug, lag damit bei rund 2,4 Prozent.⁹ Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum konnten alle genannten Flaggen ihre Beförderungsleistung steigern. Während polnische Binnenschiffe vor allem im deutschen Binnenverkehr zulegen konnten, zeigten sich Leistungszuwächse bei der tschechischen Flotte insbesondere bei Beförderungen von tschechischen zu deutschen Häfen. Die ungarische Flotte, die die deutschen Wasserstraßen insbesondere bei Beförderungen von bzw. zu den ARA-Häfen frequentiert, verzeichnete nennenswerte Zuwächse beim Durchgangsverkehr.

Tabelle 4: Verkehrsleistung nach Flaggen und Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. tkm

Flagge		Verkehr innerhalb Deutschlands	grenzüberschreitender Verkehr		Durchgangsverkehr	Gesamtverkehr
			Empfang	Versand		
Alle Flaggen	2001	11.770,9	24.521,4	12.755,4	15.770,6	64.818,2
	2002	11.669,7	23.680,2	12.704,0	16.112,3	64.166,1
	2003	10.832,7	22.025,7	11.687,0	13.609,0	58.154,3
	2004	11.296,5	23.624,9	13.413,2	15.332,7	63.667,3
	I.-III. Q. 2004	8.258,3	17.529,4	10.030,6	11.586,8	47.405,3
	I.-III. Q. 2005	9.190,6	18.310,7	10.996,0	12.371,1	50.868,2
davon:						
Polen	2001	20,0	305,2	116,9	52,0	494,0
	2002	13,9	261,0	136,9	49,7	461,5
	2003	19,0	267,6	67,6	35,2	389,4
	2004	80,7	320,1	101,6	13,2	515,6
	I.-III. Q. 2004	51,7	214,5	63,3	13,2	342,6
	I.-III. Q. 2005	162,5	232,4	81,9	25,2	501,7
Tschechische Republik	2001	28,4	219,4	235,6	81,0	564,5
	2002	28,1	254,7	217,7	56,7	557,2
	2003	17,9	215,9	156,3	35,8	425,9
	2004	36,3	142,5	226,1	25,9	430,9
	I.-III. Q. 2004	21,5	86,6	169,3	25,9	303,5
	I.-III. Q. 2005	46,0	266,1	177,9	18,3	508,3
Ungarn	2001	1,7	68,5	51,2	113,1	234,4
	2002	0,7	56,3	20,2	90,5	167,7
	2003	1,0	34,5	19,9	64,7	120,1
	2004	4,1	42,9	25,4	90,1	162,6
	I.-III. Q. 2004	1,3	26,8	16,7	55,0	99,9
	I.-III. Q. 2005	17,2	50,7	11,9	120,1	200,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4 Binnenschifffahrt.

⁹ Flaggen aus den übrigen EU-Mitgliedstaaten aus Mittel- und Osteuropa haben bislang praktisch keine Bedeutung.



Aufgrund der geringen Wettbewerbsfähigkeit mittel- und osteuropäischer Flotten im Rheingebiet (veraltete Schiffe, geringe Schiffsgrößen) sowie des regelmäßig nicht vorhandenen Rheinschiffahrtspatents der Schiffsführer, beschränken polnische und tschechische Binnenschiffsunternehmen ihre Aktivitäten bislang weitestgehend auf das Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder sowie das Elbegebiet. Markteintritte konzentrieren sich vorrangig auf den Markt der Trockengüterschiffahrt. Deutlich erkennbar ist allerdings das Bemühen der mittel- und osteuropäischen Binnenschiffsunternehmen, ihre Flotten dem westlichen Standard anzunähern. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes veräußern u. a. die zwischen Rhein und Oder tätigen deutschen Unternehmen gebrauchte Schiffe mangels inländischer Nachfrage regelmäßig an polnische oder tschechische Unternehmen. Sie tragen damit dazu bei, dass die mittel- und osteuropäischen Wettbewerber ihre veralteten Flotten modernisieren und damit letztlich wettbewerbsfähiger machen können. Sollte die Änderung des § 6 b EStG Investitionen in neue Binnenschiffe stimulieren, ist nicht auszuschließen, dass sich die skizzierte Entwicklung beschleunigt.

Der vermeintlich geringe Anteil der östlichen Flaggen an der Beförderungsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die mittel- und osteuropäischen Binnenschiffsunternehmen zwischen Rhein und Oder bereits heute nennenswerte Marktanteile erreichen. Nach eigenen Angaben erreicht allein die polnische Binnenreederei Odratrans im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder einen Marktanteil von 10 Prozent.¹⁰

Bereits im 1. Sonderbericht des Bundesamtes über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung wurde auf die hohen Marktanteile verwiesen, die polnische und tschechische Binnenschiffe insbesondere bei grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Deutschland und Polen bzw. Deutschland und Tschechien erzielen. Die Dominanz der östlichen Flotten auf den zuvor genannten Relationen bestätigen auch die nunmehr bis September 2005 fortgeschriebenen Zahlen. So erreicht die deutsche Flagge an der Grenze zur Tschechischen Republik bezogen auf das Beförderungsvolumen lediglich einen Anteil von rund 6 Prozent; 93 Prozent entfallen auf Binnenschiffe unter tschechischer Flagge. Ähnlich dominant sind polnische Binnenschiffsunternehmen bei grenzüberschreitenden Beförderungen zwischen Deutschland und Polen.¹¹

Seit der EU-Osterweiterung ist eine deutliche Zunahme der Kabotageaktivitäten mittel- und osteuropäischer, insbesondere polnischer Binnenschiffsunternehmen auf deutschen Binnenwasserstraßen erkennbar. Nachdem die polnische Flotte ihre Beförderungsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen bereits im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr mehr als vervierfachte, hat sie in den ersten drei Quartalen 2005 bereits ihr Jahresergebnis von 2004 mehr als verdoppelt und damit einen Marktanteil von 1,8 Prozent am gesamten innerstaatlichen Verkehr in Deutschland erreicht.

Die zunehmende Kabotage polnischer Binnenschiffsunternehmen ist möglicherweise eine Reaktion auf die rückläufigen Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen. Wie beschrieben, waren die Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen in den letzten Jahren rückläufig. Die freigewordenen Beförderungskapazitäten

¹⁰ Siehe BRE Bank Securities: Initial Public Offering Odratrans, o.O. 2005.

¹¹ Deutlich positiver fallen aus deutscher Sicht die Flaggenanteile an der Grenze zu Österreich (Passau) aus. So bewegte sich der Anteil der deutschen Flagge hier im Zeitraum von 2001 bis 2004 zwischen 46 und 48 Prozent. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 konnten diese Werte allerdings nicht ganz erreicht werden.



suchen nunmehr neue Einsatzbereiche. Vor diesem Hintergrund deutet sich an, dass polnische Binnenschiffer versuchen, neue Märkte im westlichen Ausland zu erschließen.

Die zunehmende Wettbewerbsintensität im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder sowie im Elbegebiet hat nach Erkenntnissen des Bundesamtes zu erhöhtem Preisdruck im Bereich der Trockengüterschifffahrt geführt. In zunehmendem Maße werden deutsche Partikuliere durch kostengünstigere polnische Unternehmen aus dem Segment der Baustoffbeförderungen verdrängt. Deshalb regt sich bei einigen deutschen Partikulieren Unmut gegenüber mittel- und osteuropäischen Binnenschiffsunternehmen, die sie für diese Entwicklung mit verantwortlich machen. Verschiedentlich wird daher eine Einschränkung der Kabotage auf dem Wasserstraßengebiet zwischen Rhein und Oder gefordert. Zur Senkung der eigenen Kosten und damit zur Verbesserung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit beabsichtigt eine große deutsche Reederei nunmehr, Schiffskapazitäten an den Sitz einer Tochtergesellschaft in Polen zu verlagern. Mit diesen Schiffen sollen dann Kabotagebeförderungen in Deutschland durchgeführt werden.¹²

7. Seeschifffahrt

7.1. Entwicklung des Güterumschlags mit Polen, Estland, Lettland, Litauen

Ein bedeutender Anteil der Güterströme zwischen Deutschland und den baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen erfolgt auf dem Seeweg. Im Rahmen von Short-Sea-Verkehren findet ferner ein nennenswerter Gütertausch mit Polen statt. Der Seegüterumschlag deutscher Häfen seit 2001 ist für die einzelnen Fahrtgebiete der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 5: Güterumschlag deutscher Häfen nach Fahrtgebieten seit 2001

Fahrtgebiet	2001	2002	2003	2004	I.-III.Q.05	Veränderungen in %				
						2002	2003	2004	I.-III.Q.05	
						ggü. 2001	ggü. 2002	ggü. 2003	ggü. I.-III.Q.04	
	in 1.000 t									
Insgesamt										
Polen	6.267	6.458	8.052	6.929	5.141	3,1	24,7	-14,0	-6,7	
Litauen	2.795	2.285	3.063	3.084	2.124	-18,3	34,1	0,7	-14,4	
Lettland	7.603	6.169	5.984	6.231	4.042	-18,9	-3,0	4,1	-7,8	
Estland	2.835	3.227	2.322	2.438	1.872	13,9	-28,1	5,0	12,0	
Empfang										
Polen	4.955	4.990	6.490	5.167	3.697	0,7	30,1	-20,4	-11,7	
Litauen	1.868	1.460	2.119	1.999	1.275	-21,9	45,2	-5,7	-24,2	
Lettland	7.116	5.567	5.244	5.479	3.466	-21,8	-5,8	4,5	-9,1	
Estland	2.447	2.847	1.880	2.001	1.463	16,4	-34,0	6,4	8,2	
Versand										
Polen	1.312	1.469	1.563	1.761	1.443	11,9	6,4	12,7	9,3	
Litauen	927	825	944	1.085	849	-11,0	14,4	14,9	6,2	
Lettland	487	602	741	752	576	23,5	23,1	1,5	0,3	
Estland	388	380	442	437	409	-2,1	16,2	-1,1	27,9	

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 5 Seeschifffahrt.

¹² Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen sind dem gleichnamigen Bericht des Bundesamtes zu entnehmen.



Mit Ausnahme der Relation Deutschland – Estland ist in den ersten drei Quartalen 2005 auf allen betrachteten Relationen das Beförderungsaufkommen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt zurück gegangen. Bedingt wurden die Aufkommensrückgänge mit Polen, Litauen und Lettland ausschließlich durch geringere Empfangsmengen aus diesen Staaten. Die Versandmengen im Seeverkehr konnten hingegen auf allen Relationen gesteigert werden.

Kennzeichnend für die Umschlaggüter mit Ziel Polen bzw. dem Baltikum ist der hohe, im Zeitablauf zunehmende Anteil von Stückgütern, insbesondere Halb- und Fertigwaren. Die ohnehin geringen Umschlagsmengen an Massengütern gehen tendenziell weiter zurück. Demgegenüber wird der im Vergleich zum Versand mengenmäßig wesentlich bedeutendere Empfang auf allen Relationen überwiegend durch die in den Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ oder „feste mineralische Brennstoffe“ zusammengefassten Massengüter geprägt.

7.2. Entwicklung der Containerverkehre

Der allgemeinen Entwicklung im internationalen Seeverkehr folgend hat der Einsatz des Containers auch bei Beförderungen zwischen Deutschland und den Ostsee-Anrainerstaaten Polen, Estland, Lettland und Litauen in den vergangenen Jahren zugenommen. Der Containerisierungsgrad im Stückgutbereich lag im Verkehr mit Polen im Jahr 2004 bereits bei über 90 Prozent. Auf der anderen Seite werden immer weniger Stückgüter ohne Ladungsträger umgeschlagen.

Im Verkehr mit den baltischen Staaten und Polen zeigt sich in den deutschen Seehäfen bereits seit einigen Jahren ein hohes Wachstum des Containerumschlags. Mit einigen Ausnahmen bewegen sich diese Steigerungsraten seit 2001 im zweistelligen Prozentbereich.

Tabelle 6: Containerumschlag in deutschen Häfen nach Fahrtgebieten seit 2001

Fahrtgebiet	2001	2002	2003	2004	I.-III.Q.05	Veränderungen in %			
						2002	2003	2004	I.-III.Q.05
						ggü. 2001	ggü. 2002	ggü. 2003	ggü. I.-III.Q.04
	in 1.000 TEU								
Polen	162	191	230	310	283	17,8	20,6	34,4	24,9
Litauen	42	55	73	107	103	33,1	31,9	46,7	35,7
Lettland	50	65	85	96	77	30,0	31,0	12,8	3,7
Estland	41	42	52	61	k.A.	3,4	21,9	19,0	k.A.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 5 Seeschifffahrt.

Bei den transportierten Containern handelt es sich zum größten Teil um Seecontainer, die in den deutschen Häfen zwischen großen Containerschiffen und den Ostsee-Feederschiffen umgeschlagen werden. Insbesondere die Seebeförderungen zwischen Deutschland und Polen konkurrieren dabei prinzipiell mit entsprechenden schienenseitigen Beförderungsangeboten der Kombi-Operateure. Aufgrund der an früherer Stelle beschriebenen Förderung des Seeverkehrs durch die polnische Regierung ist zukünftig mit einer weiteren Intensivierung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Seeschiff zu rechnen. Es ist nicht



auszuschließen, dass sich die skizzierte Entwicklung negativ auf den Anteil der Schiene am Modal Split auswirken wird.

Der wachsende Containerumschlag mit Polen und den baltischen Staaten ist Ausdruck der zunehmenden Einbindung der mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften in den Welthandel. Von dieser Entwicklung profitieren bislang insbesondere die großen Nordseehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven, über die nahezu der gesamte Containerumschlag abgewickelt wird. So verteilten sich die 310.000 TEU, die im Jahr 2004 im Verkehr mit Polen umgeschlagen wurden zu 54 Prozent auf den Hafen Hamburg und zu 46 Prozent auf Bremen/Bremerhaven.

7.3. Entwicklung der Fährverbindungen im Ostseeraum

Infolge der EU-Osterweiterung verzeichneten Fährverbindungen zwischen deutschen Fährhäfen und dem Baltikum erhebliche Aufkommensrückgänge im Bereich der Ro-Ro-Verkehre. Das Statistische Bundesamt weist in den ersten Monaten nach der EU-Osterweiterung einen Rückgang von 35 Prozent bei der Anzahl der zwischen deutschen und baltischen Häfen als Ladungsträger genutzten Fahrzeuge aus. Stattdessen wurden die entsprechenden Beförderungen zu einem größeren Anteil über den Landweg abgewickelt. Bedingt wurde die nunmehr vergleichsweise günstigere Beförderung auf der Straße vor allem durch die zügigere Grenzabfertigung, die günstigeren Dieselpreise in Mittel- und Osteuropa sowie die Aufhebung der 200-Liter-Grenze bei der Einfuhr von Dieselmotorkraftstoff im Lkw-Tank innerhalb der EU. Durch den Wegfall der langen Wartezeiten an der deutsch-polnischen Grenze wiesen die Ro-Ro-Verkehre im Vergleich zum Straßenverkehr keinen Zeitvorteil mehr auf.

Das Ausmaß der Rückgänge verdeutlichen die mittlerweile bis November 2005 vorliegenden Daten:

Tabelle 7: Umschlag von Fahrzeugen in deutschen Häfen nach Fahrtgebieten seit 2001

Fahrtgebiet		2001	2002	2003	2004	Jan-Nov 04	Jan-Nov 05
		in 1.000					
Polen	Empfang	1	1	1	0	k.A.	k.A.
	Versand	1	1	1	0	k.A.	k.A.
Litauen	Empfang	41	44	50	49	91	80
	Versand	52	50	55	49		
Lettland	Empfang	8	11	22	19	32	28
	Versand	9	13	16	16		
Estland	Empfang	3	2	2	2	3	6
	Versand	5	3	3	1		

Anmerkung: Für die Zeiträume Jan-Nov 04 und Jan-Nov 05 liegen lediglich die kumulierten Werte vor. Eine getrennte Ausweisung nach Empfangs- und Versandmengen ist demnach nicht möglich.

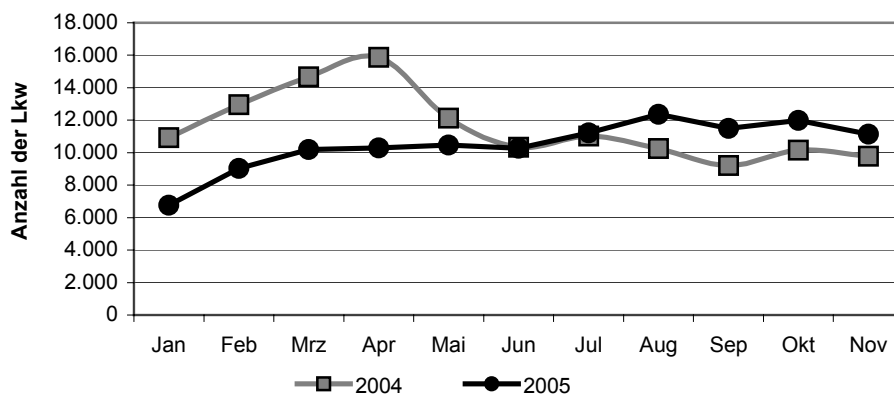
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 5 Seeschifffahrt.

Deutlich erkennbar ist, dass die Umschlagszahlen der als Ladungsträger genutzten Fahrzeuge im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr auf allen Relationen insgesamt rückläufig waren. Bemerkenswert sind insbesondere die Rückgänge auf den Relationen mit Litauen und Lettland, die in den Jahren zuvor noch ein Umschlagswachstum verzeichneten. Bei Seeverkehren zwischen Deutschland und Estland gingen die Umschlagszahlen der Fahrzeuge hingegen bereits seit längerem zurück. Diese Abwärtsentwicklung wurde

im vergangenen Jahr durchbrochen. So hat sich die Anzahl der als Ladungsträger genutzten Fahrzeuge auf dieser Relation in den ersten elf Monaten des vergangenen Jahres im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nahezu verdoppelt. Beim Gütertausch zwischen Deutschland und Polen spielen Ro-Ro-Verkehre über See nur eine sehr geringe Rolle.

Insgesamt zeigt sich im Verlauf des zweiten Halbjahres 2005 ein Wachstum auf den Fährlinien zwischen Deutschland und dem Baltikum. Allerdings wurde das Aufkommen vor der EU-Osterweiterung bislang nicht wieder erreicht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Verladungen in die neuen EU-Mitgliedstaaten kurz vor der EU-Osterweiterung einen boomartigen Verlauf nahmen, der auch auf die anstehende Erweiterung zurückzuführen sein dürfte.

Schaubild 4: Anzahl der als Ladungsträger auf Fähren beförderten Lkw auf den Fährlinien zwischen deutschen und baltischen Häfen im Zeitraum Januar bis November 2004/2005



Quelle: Destatis, Sonderauswertung für das BAG, März 2006

Die jüngsten Aufkommenssteigerungen sind teilweise auf die veränderte Rechtslage und auf die verstärkte Fährnutzung von Fahrzeugen aus Drittstaaten zurückzuführen. Das Bundesfinanzministerium hat mit Wirkung vom 27. August 2005 die 200-Liter-Freimengenbegrenzung auch für Drittstaaten aufgehoben. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde in den deutschen Fährhäfen mit relativ hoher Kontrolldichte geprüft, ob über Fährlinien aus Osteuropa einführende Lkw nur die erlaubten 200 Liter nach Deutschland einführen. Dagegen war die Kontrollintensität wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Landweg relativ gering. Die neue Regelung verschafft den Unternehmen aus den osteuropäischen Staaten, die nicht der EU angehören, Kostenvorteile, indem sie mit dem in den Fahrzeugtanks befindlichen günstig eingekauften Dieselmotorkraftstoff (der Preis für Dieselmotorkraftstoff in Russland lag im Januar 2006 um etwa 60 Prozent unter dem Preis in Polen) Reichweiten erzielen, die ihnen die Durchführung von Transporten innerhalb Europas nahezu ohne weitere Betankung erlauben. Damit ist es osteuropäischen Unternehmen möglich, mit vollen Tanks auf Fähren nach deutschen Ostseehäfen zu gelangen und dort ohne Mengengrenzung nach Deutschland einzufahren.

Trotz dieser Maßnahmen haben sich die Erwartungen der Häfen hinsichtlich des Aufkommenswachstums nicht erfüllt. Ein Grund hierfür kann sein, dass der Wegfall der 200-Liter-Freimengenbegrenzung für Drittstaaten-Lkw auch den durchgehenden Landtransport für diese Unternehmen verbilligt hat.

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: April 2006