



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

EU-Osterweiterung

**Verlängerung der Übergangszeit für das
Kabotageverbot im Verhältnis zu Polen und Ungarn**



Verlängerung der Übergangszeit für das Kabotageverbot im Verhältnis zu Polen und Ungarn

In den neuen EU-Mitgliedsländern Polen und Ungarn hat sich die in den letzten Jahren gezeigte wirtschaftliche Wachstumsdynamik weiter fortgesetzt. Die Steigerungsraten liegen deutlich über dem Durchschnitt der EU. Parallel hierzu hat auch der Straßengüterverkehr von und nach den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2006 gegenüber 2005 mit zweistelligen Wachstumsraten zugenommen.

An dem deutlichen Mengenwachstum im grenzüberschreitenden Verkehr vor und nach der EU-Erweiterung konnten deutsche Fahrzeuge nur in geringem Umfang partizipieren. Die Marktanteile der deutschen Fahrzeuge gingen im Jahr 2006 weiter zurück und bewegen sich im Verhältnis zu beiden Partnerstaaten im einstelligen Prozentbereich.

Die gute Auftrags- und Beschäftigungslage führte im Verlauf des vergangenen Jahres zeitweise zu Kapazitätsproblemen im Verkehr zwischen Polen / Ungarn und Deutschland. Dies hatte Auswirkungen auf die Preisentwicklung und hat den Wettbewerbsdruck etwas entspannt.

Die Kostenunterschiede zwischen Deutschland und den beiden Partnerstaaten haben sich im vergangenen Jahr verschoben. Erhebliche Kostenvorteile der polnischen und ungarischen Unternehmen bestehen nach wie vor insbesondere im Personalbereich.

Aufgrund der fortbestehenden Kostenunterschiede im Verkehr mit Polen und Ungarn ist die weit überwiegende Anzahl der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen für eine Verlängerung des Kabotageverbots um weitere zwei Jahre. Demgegenüber sprechen sich „reine“ Speditionsunternehmen oder Transportunternehmen, die Teile ihres Fuhrparks nach Polen oder Ungarn verlagert haben, für eine sofortige Marktöffnung aus.

Nach den aktuellen Informationen und Erkenntnissen über die weiteren Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe im Verkehr mit Polen empfiehlt das Bundesamt aufgrund fortbestehender Wettbewerbsverzerrungen, die mit dem Beitrittsvertrag beschlossene Übergangszeit für das Kabotageverbot um weitere zwei Jahre zu verlängern. Demgegenüber erscheint eine vorzeitige Beendigung der Übergangszeit für die Kabotage im Verhältnis zu Ungarn - isoliert betrachtet - ohne nennenswerte Marktstörungen möglich.

Ausgangslage

Das Bundesamt hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seinen Bericht „Zwei Jahre EU-Osterweiterung - Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe“ von April 2006 in Bezug auf die Mitgliedstaaten Polen und Ungarn aktualisiert.

Die neue Untersuchung soll zeigen, welche Entwicklungen sich im weiteren Verlauf stabilisiert, ausgeweitet oder neu ergeben haben. Ziel ist es, aufzuzeigen, ob die im Beitrittsvertrag mit Polen und Ungarn vereinbarte Übergangszeit für die Einführung der Kabotage um weitere zwei Jahre verlängert werden soll.

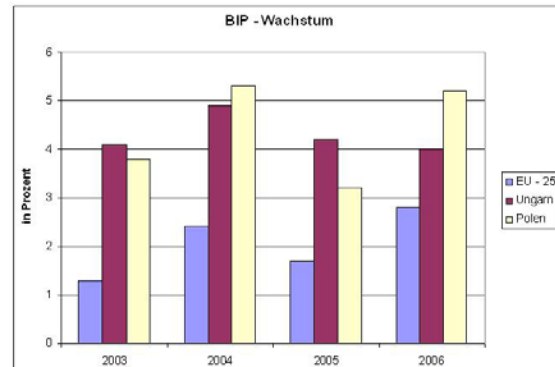
Die Untersuchung erfolgte im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung im Güterverkehr. Hierzu führten Mitarbeiter des Bundesamtes Marktgespräche mit Experten aus Unternehmen des Straßengüterverkehrs, die größtenteils schwerpunktmäßig im Verkehr mit den EU-Mitgliedstaaten Polen und Ungarn tätig sind. Darüber hinaus wurden Gespräche mit Verantwortlichen an verschiedenen Grenzstellen 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.

Wirtschaftliche Entwicklung in Polen und Ungarn sowie Entwicklung des Außenhandels mit Deutschland

In den neuen EU-Mitgliedsländern Polen und Ungarn setzte sich die in den letzten Jahren gezeigte Wachstumsdynamik im Jahr 2006 weiter fort. Die Steigerungsraten liegen deutlich über dem Durchschnitt der EU insgesamt.

Das reale Bruttoinlandsprodukt in Polen und in Ungarn verzeichnete 2006 einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 5,8 % (vorläufiges Ergebnis) bzw. 4,0 %.

Schaubild 1: Wachstum des Bruttoinlandsproduktes in Ungarn, Polen und der EU – 25 in den Jahren 2003 - 2006



Quelle: Statistisches Bundesamt

In den beiden neuen Mitgliedsländern wurde die positive Wirtschaftsentwicklung weiterhin durch den erheblich gestiegenen Außenhandel getragen. Im deutsch-polnischen Verhältnis haben sowohl die deutschen Importe aus Polen als auch die deutschen Exporte nach Polen bezogen auf das Aufkommen im vergangenen Jahr nach vorläufigen Angaben um rund 28 bzw. 30 % zugelegt. Hierbei ist allerdings die moderate Entwicklung im Jahr 2005 zu berücksichtigen. Für 2007 wird zwar eine Verlangsamung des Wachstums des Exportvolumens erwartet, doch sollte der bilaterale Außenhandel weiter zweistellig wachsen.

Auch Ungarn verzeichnete im Jahr 2006 ein deutliches Aufkommenswachstum des Außenhandels mit Deutschland. Während die deutschen Exporte nach Ungarn um 13 % anstiegen, verzeichnen die deutschen Importe aus Ungarn einen Zuwachs von 2 %. Der relativ geringe Zuwachs auf der Einfuhrseite ist vor allem auf den Rückgang der Importe von landwirtschaftlichen Erzeugnissen aus Ungarn zurückzuführen.



Verkehrswirtschaftliche Gesamtentwicklung

Der nach dem EU-Beitritt Polens und Ungarns schnell wachsende bilaterale Außenhandel hat den Güterverkehr zwischen Deutschland und den beiden Staaten stimuliert. Dabei hat die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zu einer deutlichen Ausweitung des angebotenen Laderaums und zu sinkenden Beförderungspreisen geführt. Aufgrund der Wettbewerbsvorteile konnten in den Jahren 2004 und 2005 die Transportunternehmen aus Polen und Ungarn deutlich stärker an dem Aufkommenswachstum partizipieren als die deutschen Unternehmen. Auf der anderen Seite haben Speditionen und Transportunternehmen aus Deutschland und anderen alten EU-Mitgliedstaaten nach der EU-Erweiterung die Chancen der liberalen Regelungen des Gemeinschaftsrechtes genutzt, um in Polen und Ungarn Niederlassungen zu gründen, Transportunternehmen zu kaufen oder Kooperationen mit Transportunternehmen aus den beiden Staaten einzugehen. Vielfach stand der Schritt, sich in Polen oder Ungarn niederzulassen, in Verbindung mit Produktionsverlagerungen wichtiger Auftraggeber in diese Staaten.¹ Die Standortverlagerungen im Speditions- und Transportgewerbe sind so Folge der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung in einer Vielzahl von Wirtschaftsbranchen.

Im Jahr 2006 hat der bilaterale Straßengüterverkehr mit Polen und Ungarn parallel zur Entwicklung des bilateralen Außenhandels auf hohem Niveau weiter zugenommen. So hat der

LKW-Verkehr über die deutsch-polnische Grenze gegenüber 2005 um etwa 20 % zugenommen². Demgegenüber wuchs der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Ungarn um etwa 10 %. Für das laufende Jahr erwarten die Gesprächspartner aufgrund der weiterhin stabilen Auftragslage eine Fortsetzung der positiven Entwicklung.

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen teilte sich vor der EU-Erweiterung das Aufkommen nach der bis 2003 aufbereiteten sogenannten Zählkartenstatistik nahezu ausschließlich auf polnische und deutsche Kraftfahrzeuge auf, wobei der polnische Aufkommensanteil etwa 85 Prozent erreichte. Nach dem Beitritt Polens zur EU erhöhte sich der polnische Anteil spürbar auf deutlich über 90 Prozent, da die polnischen Unternehmen beträchtliche Kostenvorteile besaßen und viele deutsche Speditions- und Transportunternehmen Fahrzeugkapazitäten nach Polen verlagerten. Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Ungarn lagen die Verkehrsanteile vor Ungarns EU-Beitritt jeweils zu rund einem Drittel bei Unternehmen aus Ungarn, aus Deutschland und aus dritten Staaten. Auch hier verringerte sich der Verkehrsanteil der deutschen Unternehmen nach der EU-Erweiterung deutlich, wobei vor allen Dingen die Unternehmen aus Ungarn, aus der Slowakei, aus Tschechien und aus Österreich ihre Marktanteile ausbauten.

Nach Wegfall der Zählkartenstatistik liegen für 2005 statistische Daten zum Verkehr mit europäischen Lastkraftfahrzeugen auf der Grundlage von Daten aus dem Eurostat-Datenpool vor. Der Marktanteil der deutschen Fahrzeuge im

¹ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht „Zwei Jahre EU-Osterweiterung - Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe“, April 2006

Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht „Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe“, Dezember 2005

² Anzahl der LKW-Einfahrten und -Ausfahrten an der deutsch-polnischen Grenze (einschließlich Drittlandsverkehr)



Wechselverkehr mit Polen erreichte nach diesen Daten im Jahr 2005 bezogen auf die Beförderungsleistung 6 % und bezogen auf die Anzahl der Fahrten 11 %. Im Wechselverkehr mit Ungarn lag der Anteil deutscher Fahrzeuge bei 9 % bzw. bei 15 %. Auch wenn die beiden Statistiken nicht vollständig miteinander vergleichbar sind, so zeigen die Ergebnisse jedoch die tendenzielle Entwicklung an.

Tabelle 1: Deutsch-polnischer Wechselverkehr im Jahr 2005: erbrachte Beförderungsleistung und Anzahl der Fahrten (Last- u. Leerfahrten) und Nationalität der Lkw

	Beförderungsleistung		Fahrten	
	in Mio. tkm	in %	in 1.000	in %
Wechselverkehr mit polnischen Lkw	12.636	93%	1.420,7	87%
Wechselverkehr mit deutschen Lkw	875	6%	182,0	11%
Wechselverkehr mit Lkw aus Drittstaaten	180	1%	23,0	2%
Wechselverkehr mit allen Lkw	13.691	100%	1.625,7	100%

Quelle: EUROSTAT, KBA

Tabelle 2: Deutsch-ungarischer Wechselverkehr im Jahr 2005: erbrachte Beförderungsleistung und Anzahl der Fahrten (Last- u. Leerfahrten) und Nationalität der Lkw

	Beförderungsleistung		Fahrten	
	in Mio. tkm	in %	in 1.000	in %
Wechselverkehr mit ungarischen Lkw	3.129	65%	179,6	61%
Wechselverkehr mit deutschen Lkw	454	9%	44,0	15%
Wechselverkehr mit Lkw aus Drittstaaten	1.224	26%	72,2	24%
Wechselverkehr mit allen Lkw	4.807	100%	295,8	100%

Quelle: KBA, EUROSTAT

Das Kapazitätspotential polnischer Transportunternehmen, die im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätig sind, ist erheblich größer als das der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen ungarischen Unternehmen. Im Jahr 2005 wurde von polnischen Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr (mit allen Staaten) eine Beförderungsleistung von 50,9 Mrd. tkm, von ungarischen Unternehmen eine Beförderungsleistung von 13,7 Mrd. tkm erbracht³.

Im Jahr 2005 erbrachten polnische Transportunternehmen eine Beförderungsleistung von

- 3,5 Mrd. tkm im Wechselverkehr zwischen Frankreich und Polen
- 3,15 Mrd. tkm im Wechselverkehr zwischen Italien und Polen

³ Quelle: Polnisches Statistikamt, Transportactivity Results 2005; Ungarisches Statistikamt, Tabelle 2.2.56 International Transport of goods by road

- 2,5 Mrd. tkm im Wechselverkehr zwischen den Niederlanden und Polen
- 2,1 Mrd. tkm im Wechselverkehr zwischen Großbritannien und Polen und
- 1,97 Mrd. tkm im Wechselverkehr zwischen Belgien und Polen
- 1,9 Mrd. tkm im Wechselverkehr zwischen Spanien und Polen⁴.

Aktuelle Entwicklung der Wettbewerbssituation

Entwicklung der Marktstrukturen

Vor und nach dem EU-Beitritt Polens hat eine Vielzahl deutscher Speditions- und Transportunternehmen dort Niederlassungen gegründet, Unternehmen gekauft oder Kooperationen mit polnischen Unternehmen vereinbart und einen Teil des eigenen Fahrzeugparks dorthin verlagert. Im Verlauf des vergangenen Jahres hat sich diese Entwicklung verlangsamt. Mittlerweile haben die im Straßengüterverkehr mit Polen tätigen deutschen Unternehmen mit ihren neuen Niederlassungen auf dem polnischen Markt Fuß gefasst.

Neben den deutschen Speditions- und Transportunternehmen haben sich ebenfalls Unternehmen aus den Niederlanden und anderen alten EU-Mitgliedstaaten in Polen engagiert. Nach den Ausführungen vieler befragter deutscher Unternehmen sei so der Markt in Polen verteilt, so dass neue oder zusätzliche Investitionen in Polen riskant seien.

Durch die Ansiedlung von Betrieben oder Betriebsteilen sowie durch Ausflagen der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge nach Polen haben sich in den ersten Jahren nach der EU-Erweiterung viele

⁴ Polnisches Statistikamt, Transportactivity Results 2005



deutsche und westeuropäische Speditions- und Transportunternehmen entscheidende Kosten- und damit Wettbewerbsvorteile verschafft. Diese Unternehmen stehen bereit, um bei Freigabe der Kabotage ihre ausgeflaggten Fahrzeuge bzw. Subunternehmen innerhalb Deutschlands einzusetzen. Während der Untersuchung zeigte sich allerdings auch, dass sich eine nennenswerte Zahl von Unternehmen bereits wieder aus Polen zurückgezogen hat. Als Hauptgrund wurde von den Unternehmen der hohe Wettbewerbsdruck und die damit verbundenen zu geringen Ertragsaussichten genannt. Demgegenüber haben sich in Ungarn nach dem EU-Beitritt bislang nur relativ wenige deutsche Speditions- und Transportunternehmen angesiedelt. Unternehmensgründungen erfolgten hier meist aufgrund von Standortverlagerungen der Auftraggeber aus dem Bereich der Automobilindustrie. Auslagerungen des Fuhrparks von Deutschland nach Ungarn wurden ebenfalls nur in geringem Umfang festgestellt.

Aktuelle Marktentwicklung

Aufgrund der guten Auftrags- und Beschäftigungslage und des anhaltend positiven wirtschaftlichen Umfeldes kam es im Verlauf des zweiten Halbjahres des vergangenen Jahres – nach jahrelangem Überhang von Transportkapazitäten - erstmals auf dem osteuropäischen Güterkraftverkehrsmarkt zu Kapazitätsproblemen im Verkehr zwischen MOE-Staaten und Deutschland. Damit hat sich der durch die EU-Erweiterung verstärkte Wettbewerbs- und Preisdruck durch kostengünstig agierende Wettbewerber aus den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten etwas entspannt.

Nachdem die Beförderungsentgelte im Verkehr zwischen Deutschland und den beiden neuen

EU-Mitgliedstaaten nach der Marktöffnung erhebliche Rückgänge verzeichneten, sind sie 2006 aufgrund der vorgenannten Entwicklung erstmals wieder gestiegen. So kam es im vergangenen Jahr zu teilweise zweistelligen Preissteigerungen. Die Preisanhebung konnten vor allem im Herbst des vergangenen Jahres durchgesetzt werden. Auch in diesem Jahr rechnen die Transportunternehmen mit weiteren Preisanhebungen.

Die Kostenunterschiede zwischen Deutschland und Polen sowie Deutschland und Ungarn haben sich im vergangenen Jahr weiter verringert. So haben sich vor dem Hintergrund eines allgemeinen Anstiegs der Energiekosten im vergangenen Jahren die Kraftstoffkosten angenähert. Ebenfalls angeglichen haben sich die Fahrzeugbeschaffungskosten. Erhebliche Kostenvorteile der polnischen und ungarischen Unternehmen bestehen nach wie vor insbesondere im Personalbereich. So bewegen sich die Kraftfahrerkosten in Polen und Ungarn – trotz leichter Annäherungen - um durchschnittlich etwa 30 % und mehr unter dem deutschen Kostenniveau. Die Bestimmung des Durchschnittswertes wird erschwert durch unterschiedlich hohe Fahrerlöhne, Spesensätze und teilweise gewährter Leistungsprämien. Nach den vorliegenden Erkenntnissen des Bundesamtes betragen die Unterschiede der Gesamtkosten gegenüber Polen und Ungarn gegenwärtig etwa 20 % bzw. 10 %. Damit können polnische und ungarische Speditions- und Transportunternehmen hauptsächlich aufgrund der Lohnkostenvorteile günstigere Transportangebote abgeben und sich so im Wettbewerb behaupten.

Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamtes besteht trotz Entspan-



nung der Wettbewerbssituation nach wie vor von ein harter Wettbewerb. Dabei konkurrieren vor allem polnische Transportunternehmen nicht nur auf Verkehrsverbindungen zwischen neuen und alten Mitgliedstaaten mit deutschen Unternehmen, sondern verstärkt auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den alten EU-Mitgliedstaaten (z. B. D – F, D – E und D - I). So ist nach den Ausführungen von Gesprächspartnern ein Teil der Fahrzeuge aus den Beitrittsstaaten fast ausschließlich in Westeuropa unterwegs. Es zeigt sich, dass nach der EU-Erweiterung Unternehmen, die sich zuvor ausschließlich auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Polen und Deutschland spezialisiert hatten, nunmehr ihren Tätigkeitsschwerpunkt auf grenzüberschreitende Transporten zwischen Deutschland und anderen Ländern Westeuropas verlagert haben. Begründet werden diese Veränderungen mit den besseren Ertragsaussichten. Dies führt auf diesen Märkten des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zu einem Druck insbesondere im wettbewerbsintensiven Bereich des Ladungsverkehrs sowie zunehmend auch im Teilladungsverkehr. Durch Kundenkontakte zu europaweit tätigen Verladern können polnische Transportunternehmen neue Verkehre akquirieren. Die Übernahme der grenzüberschreitenden Verkehre zwischen den alten EU-Mitgliedstaaten führt somit zu einer Verbesserung ihrer Ertragslage. Allerdings zeigt sich, dass die Sprachunterschiede den Aufbau von Geschäftsbeziehungen erschweren.

Nach Aussage der Unternehmen ist in Richtung Polen das Aufkommen der deutschen Transportunternehmen seit der EU-Erweiterung bei Komplettladungen aufgrund der Preisentwicklung kontinuierlich zurückge-

gangen. Demgegenüber verzeichnen die deutschen Unternehmen im Teilladungs- und Sammelgutbereich seit dem vergangenen Jahr einen Aufkommensanstieg. Wenn deutsche Transportunternehmen eingesetzt werden, handelt es sich meist um Transporte hochwertiger Güter oder um den Einsatz von Spezialfahrzeugen. Diese Fahrten sind häufig als Rundläufe gestaltet. Transportunternehmen, die für den Automobilbereich tätig sind oder über eine eigene Niederlassung in ihrem Unternehmensverbund in den beiden neuen Mitgliedsstaaten verfügen, berichten ebenfalls über deutliche Zuwächse bei den Marktanteilen. Grund dafür sei die allgemeine Laderaumknappheit im vergangenen Jahr sowohl in Deutschland als auch in Polen und Ungarn. In diesem Zusammenhang berichten die Verkehrsunternehmen von Änderungen im Bestellverhalten ihrer Auftraggeber. Deutlich erkennbar sei ein Trend zu kleineren Bestellgrößen und kürzeren Bestellintervallen.

Verkehre von und nach Ungarn werden hauptsächlich von ungarischen Frachtführern durchgeführt. Daneben sind in großem Umfang slowakische, tschechische und österreichische Unternehmen im Ungarnverkehr tätig. Bei den ungarischen Transportunternehmen handelt es sich sowohl um eigenständige mittelständische Betriebe als auch um Tochterfirmen oder Niederlassungen deutscher und westeuropäischer Großspeditionen und Transportunternehmen. Ein Wettbewerb zwischen deutschen und ungarischen Transportunternehmen im Bereich des bilateralen Verkehrs Deutschland-Ungarn findet aufgrund des geringen Marktanteils in Deutschland ansässiger Unternehmen kaum statt.

Bei der Betrachtung des deutschen und polnischen Verkehrsmarktes hinsichtlich des Fahrpersonals zeigt sich, dass die Fahrpersonalsituation in Polen ähnlich wie in Deutschland von einem Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal geprägt ist. Ein Grund hierfür ist, dass ein Großteil des polnischen Fahrpersonals von westeuropäischen Groß- und Konzernspeditionen auf internationalen Linien eingesetzt wird. Darüber hinaus versuchen viele große Transportunternehmen und Speditionen, die nach Polen ausgeflagt haben, Fahrer mit verhältnismäßig hohen Löhnen anzuwerben. Diese Kraftfahrer werden im internationalen Langstreckenverkehr eingesetzt und kommen daher nur relativ selten - oft im mehrwöchigen Abstand - nach Hause. Diese Situation belastet zahlreiche der Kraftfahrer stark, so dass sich der Vorteil der höheren Fahrerlöhne schnell relativiert.

Dieseldieselfkraftstoffkosten

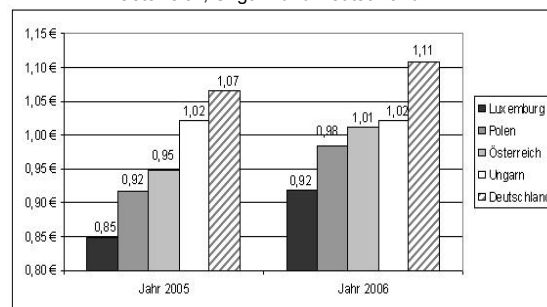
Die Kraftstoffkosten sind im Jahr 2006 sowohl in Deutschland als auch in den meisten mittel- und osteuropäischen Staaten im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der Unterschied zwischen den Preisen für Dieseldieselfkraftstoff in Deutschland und Polen sank im Jahr 2006 leicht: im Jahr 2005 lag er bei durchschnittlich 15 Cent/Liter, im Jahr 2006 bei durchschnittlich 13 Cent/Liter. Polnische Unternehmen versuchen nach Auskunft von Gesprächspartnern verstärkt, durch Nutzung von Betriebstankstellen den Kostenvorteil gegenüber deutschen Unternehmen zu erhalten bzw. zu vergrößern. Hierbei besteht weiterhin die Möglichkeit, durch hohe Mengenabnahmen Dieseldieselfkraftstoff zu einem niedrigen Preis einzukaufen. Ein Vorteil durch Kauf von Billigtreibstoff aus Russland oder Weißrussland wird meist nicht genutzt, da es hier immer wieder zu Verunreinigungen

kommen soll, die zu Schäden an den neuen Motoren führen.

Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Ungarn tankten in den letzten Jahren viele der Transportunternehmen auf Grund der niedrigen Kraftstoffkosten in Österreich. Während die Kraftstoffkosten in Ungarn im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr bei 1,02 € stabil blieben, erhöhten sie sich in Österreich von 0,95 €/Liter auf 1,01 €/Liter.

Im grenzüberschreitenden Verkehr in Westeuropa eingesetzte Fahrzeuge tanken nach Möglichkeit weiterhin in Luxemburg, obwohl sich auch hier im Jahr 2006 die Preise für Dieseldieselfkraftstoff deutlich erhöht haben.

Schaubild 2: Durchschnittliche Verbraucherpreise für Dieseldieselfkraftstoff seit der EU-Osterweiterung in Luxemburg, Polen, Österreich, Ungarn und Deutschland



Quelle: Oil-Bulletin der EU-Kommission, Januar 2005 bis Dezember 2006

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.

Deutschland hat von der Übergangsfrist Gebrauch gemacht, so dass deutsche Transportunternehmen polnische und ungarische Kraftfahrer lediglich im Ausnahmefall mit besonderer Genehmigung einsetzen dürfen. Auf-



grund der bestehenden Kostennachteile im Wettbewerb fordern viele der Gesprächspartner, diese Regelungen zu lockern. Sie erhoffen sich so, den Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal in Deutschland zu mindern.

Im Zusammenhang mit der Freigabe der Kabotage für polnische und ungarische Transportunternehmen in Deutschland halten diese Gesprächspartner die Lockerung der Übergangsbestimmungen für die Arbeitnehmerfreizügigkeit für zwingend geboten, um im Binnenverkehr in Deutschland im Wettbewerb bestehen zu können.

Mögliche Kabotagefreigabe für Polen und Ungarn

Zu der eigentlichen Fragestellung, ob das im Beitrittsvertrag enthaltene Kabotageverbot für Polen und Ungarn um weitere zwei Jahre verlängert werden soll, kam es von Seiten der Verkehrsunternehmen zu von einander abweichenden Aussagen.

Illegale Kabotage

Nach den vorliegenden Erkenntnissen und den Ergebnissen der Straßenkontrollen des Bundesamtes zeigt sich nach wie vor keine nennenswerte illegale Kabotage in Deutschland durch Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten Polen und Ungarn. Lediglich in Einzelfällen werden Fahrer aus Mittel- und Osteuropa von ihren deutschen Auftraggebern angewiesen, zur Auslastung ihrer Fahrzeuge eine Teil- oder Ladungspartie im deutschen Binnenverkehr zu befördern, zumal auch für eine Leerfahrt Maut zu entrichten ist.

Über illegale Kabotageverkehre in Polen und Ungarn durch deutsche Unternehmen liegen nur vereinzelte Informationen vor. Deutschen

Unternehmen dürfte es kaum möglich sein, mit Kabotagebeförderungen auf den inländischen Märkten in Polen und Ungarn Fuß zu fassen, da sich die Frachtraten für inländische Beförderungen deutlich unter denen für internationale Beförderungen bewegen.

Liberalisierung der Kabotagebeförderungen

Die weit überwiegende Anzahl der in die aktuelle Untersuchung einbezogenen Transportunternehmen ist gegen eine Zulassung der Kabotage von Güterverkehrsunternehmen aus Polen und Ungarn in Deutschland. Aufgrund der weiterhin bestehenden ungleichen Wettbewerbsbedingungen im Verkehr mit Polen und Ungarn sprechen sich vor allem die Gesprächspartner aus dem Bereich der Transportunternehmen für eine Verlängerung des Kabotageverbots um weitere zwei Jahre aus. Die Unternehmen erwarten ansonsten erhebliche Nachteile für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe.

Sollten nun die Kabotagebeförderungen bereits im Frühjahr 2007 frei gegeben werden, erwartet eine Vielzahl von Unternehmen einen Preisrückgang auf dem deutschen Binnenverkehrsmarkt. Aufgrund der jetzigen Kostenstruktur wäre dies für das deutsche Transportgewerbe nicht zu verkraften. Die Befürchtungen richten sich 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.



Demgegenüber sind innerstaatliche Beförderungen in den neuen EU-Mitgliedstaaten Polen und Ungarn für deutsche Unternehmen wegen der niedrigen Beförderungsentgelte wenig attraktiv. Die niedrigen Beförderungsentgelte sind Folge des starken Wettbewerbs auf den Inlandsmärkten. Diese Wettbewerbssituation ist geprägt durch das hohe Kapazitätsangebot, das durch die große Anzahl der Klein- und Kleinstunternehmen dem Markt zur Verfügung steht. Verschiedene Gesprächspartner, die auf dem polnischen oder ungarischen Markt tätig sind, halten dort eine Marktberingung, wie sie in den letzten Jahren in Deutschland stattgefunden hat, für notwendig, bevor die Beförderungsentgelte im Binnenverkehr ein auskömmliches Niveau erreichen. So setzen die deutschen Speditions- und Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Sammel- und Teilladungsverkehr auf Beförderungsabläufe, bei denen der grenzüberschreitende Hauptlauf im Punkt- Punktverkehr durchgeführt wird und das Heranholen und Verteilen der Stückgüter in Polen und Ungarn kostengünstig durch ortsansässige Unternehmen erfolgt.

Die aktuelle Untersuchung zeigt allerdings auch, dass sich „reine“ Speditionsunternehmen und Transportunternehmen, die Teile ihres Fuhrparks nach Polen oder Ungarn verlagert haben, für eine sofortige Marktöffnung aussprechen, da sie sich hiervon niedrigere Beförderungskosten im Binnenverkehr versprechen. Diese Gesprächspartner nehmen gegenüber der Freigabe der Kabotage eine positive Haltung ein: Wettbewerbseinschränkungen können ihrer Ansicht nach das deutsche Transportgewerbe nicht schützen, sie verzögerten nur den notwendigen Strukturwandel. Nach ihrer Ansicht bietet das Kabotageverbot keinen Schutz für das deutsche Transportgewerbe

und kann mittelfristig die Neuaufteilung der Märkte nicht verhindern.

Die Untersuchung zeigt jedoch auch, dass der Konkurrenzdruck durch ungarische Unternehmen von Seiten einiger deutscher Unternehmen als relativ gering eingeschätzt wird. Einerseits bestehen verhältnismäßig geringe Kostenunterschiede, und die von ungarischen Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr geforderten bzw. angebotenen Preise hätten nahezu deutsches Niveau erreicht. Auf der anderen Seite handelt es sich bei Ungarn im Gegensatz zu Polen nicht um einen direkten Nachbarstaat, und die Kapazität der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen ungarischen Transportunternehmen ist deutlich geringer. Es wird deshalb für unwahrscheinlich gehalten, dass ungarische Unternehmen aufgrund der Mentalitätsunterschiede und der Sprachbarriere in größerem Maße in den innerdeutschen Transportmarkt eindringen können. Gesprächspartner verweisen in diesem Zusammenhang auf die Kabotagefreiheit für slowenische Transportunternehmen, die seit dem EU-Beitritt im Mai 2004 besteht und bisher keine erkennbaren Marktstörungen auf dem deutschen Markt verursacht habe.

Demgegenüber erscheint im Hinblick auf die polnischen Unternehmen aufgrund der großen bereits heute im Deutschlandverkehr eingesetzten Fahrzeugkapazitäten, der engen Verflechtungen zwischen deutschen Speditions- und Transportunternehmen und polnischen Transportunternehmen sowie fortbestehender Wettbewerbsverzerrungen ein weiterer Schutz des deutschen Binnenverkehrsmarktes geboten. Nach den aktuellen Informationen und Erkenntnissen über die weiteren Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Gü-



terkraftverkehrsgewerbe empfiehlt das Bundesamt deshalb, die mit dem Beitrittsvertrag beschlossene Übergangszeit für das Kabotageverbot im Verhältnis zu Polen um weitere zwei Jahre zu verlängern.

Im Verhältnis zu Ungarn stellt sich die Situation weniger dramatisch dar, da das Kapazitätspotential des ungarischen Gewerbes deutlich kleiner als das des polnischen ist, Ungarn und Deutschland keine direkten Nachbarstaaten sind und die Kostennachteile des deutschen gegenüber dem ungarischen Gewerbe geringer ausfallen als gegenüber dem polnischen. Eine Beendigung der Übergangszeit für die Kabotage im Verhältnis zu Ungarn erscheint daher - isoliert betrachtet - ohne nennenswerte Marktstörungen möglich.

Abschließend ist anzumerken, dass sich bisher die im Beitrittsvertrag vereinbarten Übergangsregelungen und -fristen bis zur vollständigen Freigabe der Kabotage bewährt haben. Es zeigt sich, dass sich die Märkte in den ersten drei Jahren erheblich angenähert haben. Sowohl die polnischen, die ungarischen als auch die deutschen Unternehmen haben sich den veränderten Marktbedingungen rasch angepasst. Bis zum Ablauf einer verlängerten Übergangszeit von weiteren zwei Jahren wird sich das Kostenniveau weiter angenähert haben, so dass ein behutsamerer Übergang in einen liberalisierten Verkehrsmarkt möglich sein wird.

**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 2007

© Bundesamt für Güterverkehr, Köln 2007
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet