





## Inhalt

|  | . Seite |
|--|---------|
| 1 Ausgangslage.....  | 1       |
| 2 Aufhebung der Kontingente für Kabotagebeförderungen.....   | 3       |
| 3 Wegfall der Kontingentierung für den Binnengüterfernverkehr sowie Auf-<br>hebung der Abgrenzung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr..... | 5       |
| 4 Leistungsanteile des gewerblichen Verkehrs und des Werkverkehrs.....   | 7       |
| 5 Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation der Unternehmen.....  | 8       |
| 6 Auswirkungen des Güterverkehrs mit den MOE-Staaten auf den<br>liberalisierten Verkehrsmarkt.....   | 8       |
| 7 Zusammenfassung.....   | 9       |



## **Die Auswirkungen der weiteren Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes im Jahr 1998 auf die Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs**

### **1 Ausgangslage**

Die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb der Europäischen Union ist von einer weiter zunehmenden Arbeitsteilung und Kooperation sowie Konzentration innerhalb der einzelnen Branchen gekennzeichnet. Der Austausch von Waren und Dienstleistungen zwischen den nunmehr fünfzehn Mitgliedstaaten der EU - mit etwa 374 Mio. Menschen - nimmt daher ständig zu. Dieser zusammenwachsende Markt erhält damit für die Zukunft ein gewaltiges Chancenpotential.

Die Europäische Union erreichte im Jahr 1998 nach den vorliegenden Daten ein Wirtschaftsvolumen - gemessen am realen Bruttoinlandsprodukt (BIP) - von ca. 6.100 Mrd. ECU. Daran ist Deutschland bei einem Gesamtumfang von ca. 1.500 Mrd. ECU mit einem Anteil von 24 % beteiligt.

Die gesamtwirtschaftliche Lage zum Zeitpunkt der weiteren Liberalisierung zeigte eine anhaltende Aufwärtsentwicklung. Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) erhöhte sich in der Europäischen Union im Jahr 1998 um 2,9 % gegenüber dem Vorjahr, darunter in Deutschland um 2,8 %, in Frankreich um 3,2 % und in Italien um 1,4 %. Nach den bisherigen Erkenntnissen setzt sich dieser Trend mit leicht verringerten Wachstumsraten fort.

Im Straßengüterverkehr werden in der Europäischen Union im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr jährlich ca. 9,6 Mrd. to. Güter befördert. Einen deutlichen Mengenanteil von ca. 33 % erreicht dabei Deutschland mit einer jährlichen Beförderungsmenge von 3,2 Mrd. to.

Kennzeichnend für die wachsende Arbeitsteilung innerhalb der Europäischen Union ist das überdurchschnittliche Wachstum der Verkehrsleistung über weite Entfernungen. Das führt dazu, daß die Verkehrsleistung im Vergleich zur Gütermenge stärker anwächst bzw. bei der Beförderungsmenge im Vergleich zum Vorjahr kaum Veränderungen zu verzeichnen sind. Diese Tendenz dürfte auch in den nächsten Jahren anhalten.

Für die Beförderungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs wurden in Deutschland 40.520 Unternehmen tätig (BAG - Unternehmensstatistik, Stand: 11/97). In diesen Unternehmen sind 383.000 Mitarbeiter, davon 263.000 Kraftfahrer beschäftigt.

Eingesetzt werden von diesen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs ca. 253.000 Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen) und 185.300 Kraftfahrzeughänger (gewöhnliche Anhänger und Sattelanhänger).



Im zurückliegenden Zeitraum hat die Anzahl der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs abgenommen, jedoch ist bei der eingesetzten Ladekapazität ein ständiger Zuwachs zu verzeichnen.

Die Lage auf dem Güterverkehrsmarkt ist von einem weiter zunehmenden Konkurrenz- und Preisdruck gekennzeichnet. Das ist einerseits auf das größere Kapazitätsangebot des Straßengüterverkehrs sowie andererseits auf den allgemein verschärften Wettbewerb beim Absatz der Erzeugnisse innerhalb der Wirtschaft zurückzuführen.

Durch die Veränderungen der verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen wurden ab Mitte 1998 die Kontingentierung im Güterfernverkehr und im Kabotageverkehr aufgehoben sowie die Unterscheidung zwischen Güterfern-, Güternah- und Umzugsverkehr aufgegeben. Die bisherige Trennung von Werkverkehr und gewerblichem Güterkraftverkehr wurde beibehalten.

Im Vorfeld der Liberalisierung des Verkehrsmarktes wurde vor allem durch folgende Veränderungen mit einem Zuwachs bei der Beförderungskapazität gerechnet:

- **Aufhebung der Kontingente für Kabotagebeförderungen**

Durch die Freigabe der bisher kontingentierten Kabotage innerhalb der EU wurde eine erhebliche Zunahme von Kabotagebeförderungen durch ausländische Fahrzeuge in Deutschland befürchtet.

- **Wegfall der Kontingentierung für den Binnengüterfernverkehr**

Durch den Wegfall der Kontingentierung des Binnengüterfernverkehrs wurde eine Ausweitung des Kapazitätsangebots im Fernbereich erwartet.

- **Aufhebung der Abgrenzung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr**

Durch die Aufhebung der Abgrenzung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr wurde von einem Anwachsen des Kapazitätsangebotes im Fernbereich durch bisher im gewerblichen Nahverkehr tätige Unternehmen ausgegangen.

- **Übernahme von Transporten für Dritte durch den Werkverkehr**

Die Gründung von Transportunternehmen durch Unternehmen mit Werkverkehr ließ ebenfalls eine Kapazitätsausweitung erwarten.

Die vorgenannten Kriterien wirken in unterschiedlichem Umfang auf den Wettbewerb der Transportunternehmen und damit auf die Preisgestaltung für Beförderungsleistungen.

Hinsichtlich der Wertung der auf dem Verkehrsmarkt durchgeführten Liberalisierungsmaßnahmen sind auch die Auswirkungen des Güteraustausches mit den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOE) zu berücksichtigen.



Das bezieht sich insbesondere auf die differenzierte wirtschaftliche Entwicklung in einzelnen MOE-Staaten und die damit verbundene zum Teil ungenügende Kapazitätsauslastung von leistungsfähigen Lastkraftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Aufgrund der Bedeutung der Veränderungen bei den verkehrsrechtlichen Marktzugangsbestimmungen hat das Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung mögliche Auswirkungen bei Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs untersucht.

Dazu wurden zu Beginn des Jahres 1999 Expertengespräche mit etwa 100 Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs geführt. Um ein möglichst repräsentatives Ergebnis zu erreichen, wurden die Unternehmen nach unterschiedlichen Größen und Tätigkeitsfeldern sowie nach regionalen Gesichtspunkten ausgewählt.

So wurden in die Untersuchung Verkehrsunternehmen vorrangig aus dem Fernbereich (Beförderungsweiten von 151 km und mehr) sowie aus dem Regionalbereich (Beförderungsweiten von 51 bis 150 km) einbezogen. Um die Aussagefähigkeit zu erhöhen, wurden überwiegend Expertengespräche mit Unternehmen mit einem Mindestjahresumsatz von über 5 Mio. DM geführt.

Diese Unternehmen verfügten durchschnittlich über 26 Lastkraftfahrzeuge mit hoher Ladekapazität je Fahrzeug, die den typischen Transportbedingungen für Beförderungen im Fernbereich entsprechen.

Das Ziel der Untersuchung bestand darin, einerseits festzustellen, wie sich die Unternehmen bisher auf den deregulierten Markt eingestellt haben und ob weiterer Handlungsbedarf im Ergebnis der verkehrsrechtlichen Änderungen zur Liberalisierung des Güterverkehrs besteht.

## **2 Aufhebung der Kontingente für Kabotagebeförderungen**

Bereits vor Auflösung der Kontingentierung für Kabotagebeförderungen stellte das verfügbare EU-Genehmigungskontingent keine Marktbegrenzung mehr für Kabotagebeförderungen dar. Das Kontingent wurde in den letzten Jahren bewußt großzügig erhöht, um den Übergang zur weiteren Liberalisierung des Verkehrsmarktes zu erleichtern. So betrug das Kontingent der EU-Mitgliedstaaten (einschl. Kontingent für EWR-Staaten) für 2-Monatsgenehmigungen für das letzte Gesamtjahr 1997 insgesamt ca. 85.100 Genehmigungen. Davon entfielen auf deutsche Unternehmen ca. 10.300 Genehmigungen (12 % vom Gesamtumfang), wovon lediglich ca. 2.500 (24 %) Genehmigungen abgefordert wurden.

Am Gesamtaufkommen des gewerblichen Güterfernverkehrs in Deutschland sind die Kabotagebeförderungen ausländischer Unternehmen nur mit einem geringen Anteil von unter **einem**



Prozent beteiligt. Dennoch gehören die Kabotagebeförderungen in der EU als auch bei den Beförderungen in

Deutschland zu den Bereichen mit überdurchschnittlichem Wachstum. Dieses Wachstum orientiert sich vor allem an der dynamischen Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs. So erreichte der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen 1998 gegenüber dem Vorjahr bei der Beförderungsleistung einen Zuwachs von über 6 %.

Am gesamten grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr Deutschlands sind ausländische Unternehmen mit einem hohen Mengenanteil von 75 % beteiligt. Ein wesentlicher Zusammenhang zwischen dem grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und dem Kabotageverkehr ausländischer Unternehmen in Deutschland läßt sich daraus ableiten, daß in Deutschland rd. 70 % aller Kabotagebeförderungen der Europäischen Union durchgeführt werden.

Die Expertengespräche des Bundesamtes mit Transportunternehmen haben bestätigt, daß Kabotageverkehre ausländischer Unternehmen überwiegend im unmittelbaren Anschluß an grenzüberschreitende Transporte durchgeführt werden. Der Markt für Kabotageverkehre ausländischer Unternehmen in Deutschland konzentriert sich bisher aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtungen vor allem auf die benachbarten Bundesländer der anderen EU-Mitgliedstaaten, wie Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Erst allmählich ist eine Ausdehnung des Kabotageverkehrs auch auf die weiter entfernten Bundesländer zu erwarten.

- Nach Aussagen von 19 % der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen entsteht aufgrund des zusätzlichen Laderaumangebots auf bestimmten Teilmärkten (z. B. bei kurzfristig angebotenen Transporten aus den deutschen Wirtschaftszentren) ein zunehmender Preisdruck durch ausländische Unternehmen. Hochgerechnet auf die Anzahl der gesamten Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs, deren Tätigkeitsschwerpunkt im Bereich des bisherige Straßengüterfernverkehrs (11.600 Unternehmen) lag, wäre somit von rd. 2.200 Unternehmen auszugehen, die einem zusätzlichen Preiswettbewerb ausgesetzt sind.
- In den Expertengesprächen brachten 12 % der Unternehmen zum Ausdruck, bereits Marktanteile an ausländische Unternehmen verloren zu haben. Bezogen auf die o.g. Untersuchung beim gewerblichen Straßengüterverkehr dürften damit bei ca. 1.400 Unternehmen Marktveränderungen in dieser Hinsicht stattgefunden haben.

Die Aussagen der Unternehmen bestätigten erneut, daß Deutschland für die ausländischen Unternehmen ein interessantes Kabotageland darstellt und deutsche Unternehmen demgegenüber in den übrigen EU-Mitgliedstaaten nur in geringem Maße Kabotagebeförderungen durchführen. Es wurde erneut deutlich,



daß der Vorteil ausländischer Unternehmen bei Kabotagebeförderungen in Deutschland in der geringeren Kostenbelastung hinsichtlich Steuern und Abgaben besteht.

Andererseits haben deutsche Transportunternehmen durch die vergleichsweise höhere Kostenbelastung geringere Chancen, in den Mitgliedstaaten der EU tätig zu werden. Hinzu kommt, daß in einigen EU-Mitgliedstaaten bei den Auftraggebern noch stark die Auffassung vorherrscht, daß im Binnenverkehr vorrangig einheimische Transportunternehmen einzusetzen sind.

Bei der Betrachtung zur weiteren Entwicklung der Kabotageverkehre in Europa ist davon auszugehen, daß sich der Einsatz ausländischer Transportunternehmen in anderen EU-Mitgliedstaaten schrittweise über einen längeren Zeitraum entwickeln wird. Es zeigt sich immer stärker, daß die Wachstumsimpulse der Wirtschaft im Europäischen Binnenmarkt prägend für die Entwicklung des Verkehrsmarktes sind.

Die Möglichkeiten der unbegrenzten Kabotage haben auch bei den deutschen Verkehrsunternehmen zu erneuten Aktivitäten geführt, um dem wachsenden Wettbewerb der Verkehrsunternehmen untereinander sowie dem Druck großer Verlader auf die Beförderungsentgelte zu begegnen. Hierbei zeigen sich jedoch auch wettbewerbsverzerrende Erscheinungsformen:

So gründen deutsche Verkehrsunternehmen beispielsweise in einem EU-Mitgliedstaat rechtlich selbständige Tochterunternehmen und führen mit ihren Lastkraftfahrzeugen, die jeweils auf die Tochterunternehmen zugelassen sind, verkehrsrechtlich zulässige Kabotagebeförderungen auf dem Gebiet der Bundesrepublik durch und beschäftigen dabei auch Fahrer aus MOE-Staaten.

Durch die Beschäftigung von Fahrern aus MOE-Staaten auch im verkehrsrechtlich zulässigen Kabotageverkehr erlangen einige deutsche Verkehrsunternehmen über ihre ausländischen Tochterunternehmen wettbewerbsverzerrende Kostenvorteile gegenüber ihren Mitbewerbern.

### **3 Wegfall der Kontingentierung für den Binnengüterfernverkehr sowie Aufhebung der Abgrenzung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr**

Der Wegfall der Kontingentierung für den Binnengüterfernverkehr sowie die Aufhebung der Abgrenzung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr gestattet den Güterkraftverkehrsunternehmen einen rationelleren Einsatz der vorhandenen Laderaumkapazität entsprechend der jeweils vorherrschenden Marktsituation.

Nach der Unternehmensstatistik des BAG (November 1997) beträgt die Laderaumkapazität der Lastkraftfahrzeuge und -anhänger im gewerblichen Straßengüterverkehr

- im bisherigen Güternahverkehr: 1.627.400 Tonnen



- im bisherigen Güterfernverkehr: 2.256.820 Tonnen.

Die Aufhebung der Kontingentierung im bisherigen Güterfernverkehr führte zu einer Ausweitung des Kapazitätsangebots im Fernbereich. Dies ist darauf zurückzuführen, daß ein Teil der bisher im ge-

werblichen Nahverkehr tätigen Unternehmen Laderaum nunmehr auch im Regional- und Fernbereich anbietet. Verstärkt wird diese Entwicklung durch den Rückgang des Güteraufkommens im bisherigen Nahverkehr. Es zeigt sich, daß die insgesamt vorhandene Laderaumkapazität tendentiell stärker im Fernbereich angeboten wird und sich damit der Wettbewerb in diesem Marktsegment verschärft.

Die Gespräche mit Verantwortlichen der Verkehrswirtschaft über den Wegfall der Kontingentierung zeigen dazu folgende Ergebnisse:

- Infolge der Kontingentsfreigabe gaben rd. 17 % der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen an, daß sich die Anzahl der Güterkraftverkehrsunternehmen in ihrer Region bzw. in ihrem Tätigkeitsbereich deutlich erhöht hat.
- Der Wettbewerbs- und Konkurrenzdruck hat vor allem im Straßengüterfernverkehr weiter zugenommen. Rd. 30 % der Unternehmen berichten von einer Zunahme der Konkurrenzsituation im Bereich des Güterfernverkehrs. Vergleichsweise dazu gehen rd. 12 % der Unternehmen des Güternahverkehrs von einer Verschärfung der Wettbewerbssituation aus.
- Rd. 14 % der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen berichteten darüber, daß sie Beförderungsaufträge z. T. auch bei bestehenden langjährigen Geschäftsbeziehungen an andere Mitwettbewerber verloren haben.
- Die Aufhebung der bisherigen Unterscheidung nach den Verkehrsarten Güternah- und Güterfernverkehr schätzen 44 % der Unternehmen im Hinblick auf die flexiblere Disposition der Lastkraftfahrzeuge positiv ein. Danach trägt der verbesserte Fahrzeugeinsatz zur Senkung des Leerfahrtenanteils und damit zur Kostenersparnis bei. Der Wegfall der Abgrenzung zwischen Güterfern- und Güternahverkehr dürfte danach die Tendenz des allmählichen Rückgangs des Leerkilometeranteils, die in den letzten Jahren sichtbar wurde, unterstützen.

Aus den Expertengesprächen wurde erkennbar, daß die Transportunternehmen diesen Herausforderungen mit neuen Strategien am Markt begegnen:

Größere Transportunternehmen bieten komplexe logistische Leistungen an. Die Schnittstellen zu den Auftraggebern rücken näher an die produzierenden Bereiche heran, um die Chancen am Markt zu erhöhen und einer möglichen Austauschbarkeit entgegenzuwirken.





Die Speditionsunternehmen haben für die Warenverteilung bestimmter Branchen mit hohem Investitionsaufwand moderne Verteilzentren, häufig an verkehrsgeographisch günstigen Standorten, errichtet. Gegenüber anderen Mitwettbewerbern wird damit eine hohe Produktivität und ein beachtlicher Wettbewerbsvorteil erreicht.

Kleine und mittlere Unternehmen versuchen sich am Markt zu behaupten, indem sie ihre eigenen Wettbewerbsvorteile, wie etwa Kenntnis der regionalen Marktsituation und genauer Zuschnitt der Leistungen auf die Vorgaben des Auftraggebers, nutzen. Darüber hinaus bilden sich verstärkt Kooperationen von Unternehmen etwa gleicher Größe, um mit großen Anbietern hinsichtlich des Leistungsangebotes - besonders auf dem Gebiet der Logistik - Schritt halten zu können.

#### **4 Leistungsanteile des gewerblichen Verkehrs und des Werkverkehrs**

Im Rahmen der weiteren Liberalisierung wird die bisherige Trennung von Werkverkehr und gewerblichem Verkehr im Güterkraftverkehrsrecht beibehalten. Jedoch ist es den Unternehmen mit Werkverkehr bei Erfüllung der subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen (persönliche Zuverlässigkeit, fachliche Eignung, finanzielle Leistungsfähigkeit) nach Wegfall der Kontingentierung auch möglich, durch Gründung eines Transportunternehmens gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen.

Am Aufkommen des gesamten Straßengüterverkehrs ist hinsichtlich der Beförderungsmenge der Werkverkehr mit einem Anteil von rd. 50 % und hinsichtlich der Beförderungsleistung mit einem Anteil von rd. 30 % beteiligt. Daraus wird erkennbar, daß der Werkverkehr in größerem Umfang seine Güterverkehrsleistungen im Nah- und Regionalbereich erbringt.

Im Ergebnis der Untersuchung und der dazu geführten Expertengespräche wurden folgende Tendenzen hinsichtlich möglicher Veränderungen der Leistungsanteile zwischen gewerblichem Güterverkehr und Werkverkehr erkennbar:

- Seit Mitte 1998 bieten Unternehmen mit Werkverkehr Leistungen für Dritte auf dem Verkehrsmarkt an. Bei der Untersuchung gingen 7 % der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen davon aus, daß Unternehmen mit Werkverkehr gewerblichen Verkehr durchführen.

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß bereits in einer Untersuchung des BAG vor Liberalisierungsbeginn 18 % der befragten Werkverkehrsunternehmen Interesse für die Durchführung gewerblichen Straßengüterverkehrs bekundeten.



- Unternehmen, die ihre Güter bisher mit eigenen Lastkraftfahrzeugen beförderten (Werkverkehr), wurde durch die Liberalisierung - insbesondere durch die Aufhebung obligatorischer Tarife und der Kontigentierung des Güterfernverkehrs - die Möglichkeit eröffnet, Beförderungen für andere durchzuführen. Nach der dazu erforderlichen Verlagerung ihres Transportbereichs in ein neu gegründetes Transportunternehmen bemühen sie sich auch um Übernahme von Transportleistungen fremder Auftraggeber. Allerdings berichteten bisher lediglich 2% der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs über Auftragsverluste an derartige neu gegründete sogenannte Hausspediteure.

Demgegenüber ist festzustellen, daß 5 % der einbezogenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs seit Mitte 1998 Beförderungen von Unternehmen mit Werkverkehr übernommen haben. Hierbei handelt es sich fast ausschließlich um Güterbeförderungen im Fernbereich.

- Hinsichtlich der Aufkommensentwicklung des gewerblichen Verkehrs und Werkverkehrs dürfte davon auszugehen sein, daß der stärkere Zuwachs im gewerblichen Verkehr, insbesondere im Fernbereich erfolgen wird. So erwarten rd. 13 % der Unternehmen des gewerblichen Verkehrs Transportverlagerungen vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr.

Nach den Beobachtungen des Bundesamtes zeigen sich bereits seit etwa drei Jahren Veränderungen im Bereich des Werkverkehrs, die u.a. auf die Liberalisierung der Tarifaufhebung Anfang 1994 zurückzuführen sind. So werden Beförderungen im Fernbereich verstärkt dem gewerblichen Güterverkehr übertragen, dagegen wird Werkverkehr vor allem im Nah- und Regionalbereich durchgeführt.

## **5 Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation der Unternehmen**

Seit Mitte letzten Jahres hat sich bei einer Vielzahl der Unternehmen der Konkurrenz- und Preisdruck auf dem Güterverkehrsmarkt weiter verstärkt. Nach den vorliegenden Ergebnissen schätzen 80 % der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen ihre wirtschaftliche Situation seit Mitte des vergangenen Jahres annähernd unverändert ein. Jedoch 20 % der Unternehmen berichteten von einer verschlechterten Geschäftslage.

Im Vergleich zur Entwicklung der wirtschaftlichen Gesamtsituation der Unternehmen nimmt die Entwicklung des Preisniveaus einen insgesamt angespannteren Verlauf. Dies ist daran erkennbar, daß nach dem Ergebnis der Untersuchung ca. 30 % der Unternehmen Preisrückgänge für erbrachte Beförderungsleistungen hinnehmen mußten. Der Konkurrenz- und Preisdruck zeigt sich besonders dort, wo konzentriert Transportkapazitäten durch mehrere Transportunternehmen angeboten werden. Dazu zählen besonders Beförderungen auf ausgewählten Beförderungsstrecken - zwischen großen wirtschaftlichen Ballungsgebieten - sowie auf den Teilmärkten der Baustoff- und Stückguttransporte.



## **6 Auswirkungen des Güterverkehrs mit den MOE-Staaten auf den liberalisierten Verkehrs- markt**

Der Güteraustausch zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Ländern Mittel- und Osteuropas erreicht jährlich ein Wachstum zwischen 3% und 4%.

Mit Beginn der Rußlandkrise, besonders durch verhängte Einfuhrverbote für bestimmte Produkte nach Rußland ab August 1998, hat sich die bereits differenzierte Entwicklung des Warenaustausches der Europäischen Union mit den einzelnen MOE-Staaten weiter ausgeprägt. Nach vorliegenden Angaben ist die Wareneinfuhr nach Rußland insgesamt im Jahr 1998 bei einem Volumen von 55 Mrd. US-Dollar um 19,8% gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Bezogen auf den Außenhandel Deutschlands mit der russischen Föderation beträgt der Rückgang 12,8 % im Jahr 1998 gegenüber dem Vorjahr.

Der Güterversand aus Deutschland nach Rußland ist von 1,8 Mio. to. im Jahr 1997 auf 1,3 Mio. to. im Jahr 1998 um 26 % zurückgegangen, wobei der Rückgang im zweiten Halbjahr 1998 allein ca. 54 % erreichte.

Zu den MOE-Staaten mit beachtlichem Außenhandelsumfang und entsprechenden jährlichen Zuwachsraten zählen Polen, Tschechien, Ungarn, die Slowakei und Slowenien. Nach Erkenntnissen des BAG werden dabei die Kapazitäten des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs beim Güteraustausch mit diesen Staaten überwiegend rationell eingesetzt.

Einen dazu vergleichsweise geringen Außenhandelsumfang mit der Europäischen Union erreichen Bulgarien, die Ukraine und Weißrußland. In diesen Ländern wurde mit Unterstützung westeuropäischer Unternehmen - u.a. auch deutscher Unternehmen - Kapazitäten für den grenzüberschreitenden Güterverkehr aufgebaut, die jetzt aufgrund der ungenügenden Auslastung im bilateralen Güterverkehr mit diesen Staaten auf den westeuropäischen Verkehrsmarkt drängen.

Diese Situation trägt somit zum Laderaumüberhang in der Europäischen Union bei und hat bereits Züge einer Marktstörung erreicht.

Diese internationalen Gemeinschaftsunternehmen aus den MOE-Staaten verfügen aufgrund der Marktkenntnisse und des Lohn- und Sozialkostengefälles über Wettbewerbsvorteile gegenüber den übrigen europäischen Unternehmen. Hierdurch kam es bereits zu Marktanteilsverlusten westeuropäischer (u. a. auch deutscher) Unternehmen.

## **7 Zusammenfassung**



- Die Erkenntnisse aus der durchgeführten Untersuchung und die Expertengespräche mit Vertretern der Verkehrswirtschaft bestätigen, daß die verwirklichten Liberalisierungsmaßnahmen auf dem Güterverkehrsmarkt den wachsenden Anforderungen beim Austausch von Waren und Dienstleistungen innerhalb der Europäischen Union entsprechen. Das gilt insbesondere für solche Voraussetzungen, die sich aus der wachsenden Arbeitsteilung der Wirtschaft innerhalb der Europäischen Union und aus der zunehmenden Konzentration bei den logistischen Dienstleistern ergeben.
- Das überwiegende Wachstum von Verkehrsleistungen im Binnenfernverkehr und grenzüberschreitenden Güterverkehr führte in der zurückliegenden Zeit dazu, daß sich besonders in diesem

Marktsegment neue Kapazitäten entwickelten bzw. eine Tendenz zur Verlagerung von Verkehrsleistungen vom Nahverkehr zum Fernverkehr zu verzeichnen war.

- Die Kobotageverkehre ausländischer Unternehmen in Deutschland nehmen noch einen geringen Anteil von unter einem Prozent am Güteraufkommen ein. Dennoch ist im Vergleich zu anderen Verkehrsarten auch künftig mit einem überdurchschnittlichen Wachstum zu rechnen.

Die Liberalisierungsmaßnahmen auf dem Verkehrsmarkt sind in engem Zusammenhang mit dem Gütertausch der Europäischen Union mit den Ländern Mittel- und Osteuropa zu sehen. In einigen osteuropäischen Ländern sind infolge krisenhafter wirtschaftlicher Entwicklungen Kapazitäten des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs ungenügend ausgelastet. Diese Transportkapazitäten drängen auf den westeuropäischen Markt.