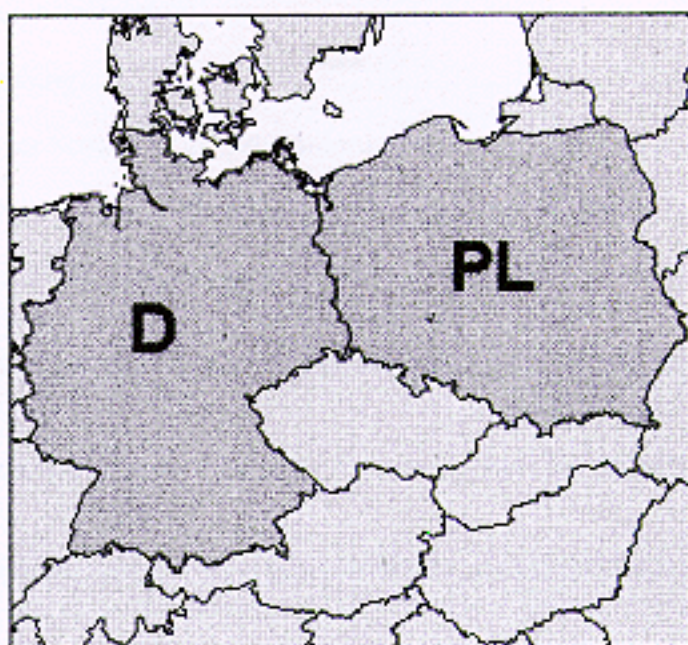




BUNDESAMT
FÜR GÜTERVERKEHR



Marktbeobachtung Güterverkehr



Sonderbericht zum deutsch-polnischen Güterverkehr

Februar 2001

Hausanschrift: Werderstraße 34
50672 Köln

Postanschrift: Postfach 19 01 80
50498 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 210
Telefax: (0221) 5776 - 205

E-Mail: BAGpress@compuserve.com
Internet: <http://www.bag.bund.de>

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung.....	2
2. Ausgangslage.....	4
3. Die wirtschaftliche Entwicklung Polens.....	5
4. Deutsch-polnischer Außenhandel.....	5
5. Entwicklung des Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen.....	9
5.1. Aufkommensentwicklung.....	9
5.2. Entgeltentwicklung.....	11
5.3. Entwicklung der Kosten für Güterbeförderungen.....	13
5.4. Wettbewerbssituation im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr.....	13
5.5. Abfertigung der Lastkraftfahrzeuge an der deutsch-polnischen Grenze.....	15
6. Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen.....	18
7. Entwicklung des Güterverkehrs über See zwischen Deutschland und Polen.....	21
8. Entwicklung des Binnenschiffsgüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen.....	23
9. Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen mit allen Verkehrsträgern.....	24
10. Schlussfolgerungen.....	28

1. Zusammenfassung

Der Sonderbericht zum deutsch-polnischen Güterverkehr befasst sich - ausgehend von der Außenhandelsentwicklung zwischen Deutschland und Polen - vor allem mit dem Beförderungsaufkommen der einzelnen Verkehrsträger, den Veränderungen bei der Struktur der beförderten Güter und der Wettbewerbssituation der deutschen und polnischen Unternehmen des Straßengüterverkehrs.

Das überdurchschnittliche Wachstum des Außenhandels von 18 Mrd. DM im Jahr 1993 auf über 42 Mrd. DM im Jahr 1999 und die damit verbundene Zunahme des Güteraustausches zwischen den beiden Staaten sowie die Vorbereitungen zur Aufnahme Polens in die Europäische Union waren Veranlassung für eine gesonderte Berichterstattung.

Das Beförderungsaufkommen zwischen den beiden Staaten stieg im Zeitraum von 1993 bis 1999 von 26,8 Mio. t auf 30,2 Mio. t. Davon entfielen ca. zwei Drittel auf die Gütereinfuhr nach Deutschland. Der Wert der ausgetauschten Waren zwischen den beiden Staaten nahm in diesem Zeitraum im Vergleich zum mengenmäßigen Zuwachs des Güteraustausches somit stärker zu. Durch die erheblichen Veränderungen bei der Struktur der zu befördernden Güter kam es zu unterschiedlichen Aufkommensentwicklungen bei den einzelnen Verkehrsträgern.

Der Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen hat bei einer Beförderungsmenge von über 13 Mio. t im Jahr 1999 um 23 % im Vergleich zum Jahr 1993 zugenommen. Vor allem die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Unternehmen aus Deutschland und Polen - besonders aus der Textil-, Möbel- und Fahrzeugindustrie sowie der Eisen- und Stahlindustrie - führte zu einer erheblichen Zunahme der Beförderungen von Halb- und Fertigwaren durch den Straßengüterverkehr.

Im Ergebnis der Expertengespräche des Bundesamtes mit rund 80 im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr engagierten Speditions- und Transportunternehmen ist mit einem weiteren Aufkommenszuwachs im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen zu rechnen.

Nach der überwiegenden Auffassung dieser Unternehmen ergeben sich beim Einsatz polnischer Lastkraftfahrzeuge mit polnischem Fahrpersonal bisher Kostenvorteile von ca. 15 - 20 % gegenüber dem Einsatz von deutschen Fahrzeugen und deutschem Fahrpersonal. Vor allem darin dürfte der hohe Anteil polnischer Fahrzeuge von über 85 % am gesamten Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen begründet sein.

Ein Absinken der Entgelte konnte überwiegend durch das gestiegene Beförderungsaufkommen vermieden werden. Einzelne Unternehmen berichteten jedoch über geringere Frachtentgelte und Auftragsverluste in beiden Verkehrsrichtungen an polnische Mitbewerber. Nach vorliegenden

Erkenntnissen ist durch derzeit erhöhte Kostenbelastungen bei den polnischen Transportunternehmen mit einer Anhebung der Entgelte für Beförderungen durch diese Unternehmen zu rechnen, wobei jedoch nicht das Entgeltniveau der deutschen Beförderer erreicht werden dürfte.

Bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt kam es durch den deutlichen Mengenrückgang bei der Einfuhr von Massenbaustoffen nach Deutschland seit Mitte der 90er Jahre zu einem verringerten Güteraufkommen. Ein bestimmter Ausgleich für diesen Aufkommensrückgang konnte durch die Einfuhr von Steinkohle in Höhe von jährlich ca. 6 - 7 Mio. t erreicht werden.

Die wachsenden Lieferungen von flüssigen und festen Brennstoffen über polnische Seehäfen nach Deutschland führten im Seeverkehr ab dem Jahr 1997 zu Mengensteigerungen.

Im Kombinierten Ladungsverkehr Straße-Schiene wurden bis 1998 ca. 90.000 - 100.000 TEU (twenty foot equivalent unit = ein 20-Fuß-Container) jährlich befördert. Danach ist, vor allem durch die verschärfte Wettbewerbssituation mit dem Straßengüterverkehr, ein Rückgang beim Kombinierten Ladungsverkehr zu verzeichnen. Beim Kombinierten Ladungsverkehr von und zu den deutschen Seehäfen mit Polen ist dagegen ein ständiger Aufkommenszuwachs, bedingt durch eine andere Kundenstruktur, festzustellen. Nach Einschätzung der Kombioperatoren stellt sich der Kombinierte Ladungsverkehr zwischen Deutschland und Polen bei verbesserten Rahmenbedingungen als ein künftig aussichtsreicher Markt dar.

Die in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen des Straßengüterverkehrs bestätigten die wachsenden qualitativen Anforderungen der Auftraggeber im deutsch-polnischen Güterverkehr, besonders hinsichtlich der Termintreue bei engen Zeitfenstern.

Mit Blick auf den geplanten Beitritt Polens zur Europäischen Union rechnet ein erheblicher Anteil der Unternehmen durch das zu erwartende erhöhte Laderaumangebot mit sinkenden Beförderungsentgelten bei steigender Marktpräsenz polnischer Unternehmen. Verbesserte Chancen erwartet ein Teil der deutschen Transportunternehmen durch die Erweiterung des Marktes vor allem im regionalen Bereich nach Wegfall der Wartezeiten an den jetzigen Grenzzollstellen.

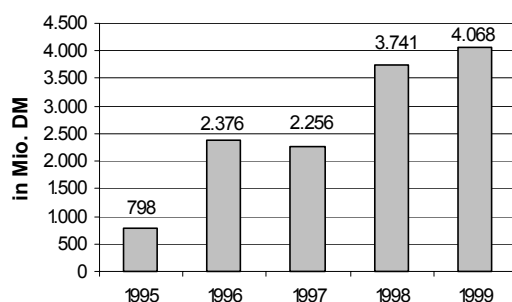
Eine wesentliche Voraussetzung zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen - sowohl für deutsche als auch polnische Transportunternehmen - dürfte im Ergebnis der Marktgespräche darin bestehen, dass Maßnahmen zur allmählichen Angleichung des Wettbewerbsniveaus nicht durch die Konkurrenz von Transportunternehmen aus anderen osteuropäischen Staaten verzerrt werden.

2. Ausgangslage

Die wirtschaftliche Verflechtung Polens mit der Europäischen Union hat in den letzten Jahren stetig zugenommen - zwei Drittel des polnischen Außenhandels werden mit der EU abgewickelt - und wird sich durch den geplanten Beitritt Polens zur Europäischen Union noch stark erhöhen. Für die deutsche Wirtschaft ist die Entwicklung im Nachbarland Polen von hoher Bedeutung. Polen zählt mit seinen rund 39 Mio. Einwohnern inzwischen zu den bedeutendsten Märkten innerhalb der mittel- und osteuropäischen Staaten.

Deutsche Unternehmen partizipieren an den Chancen des Wachstumsmarktes Polen und nutzen dabei die günstigen finanziellen Rahmenbedingungen für ausländische Unternehmen in Polen. So lag Polen - gemessen am gesamten Investitionsvolumen deutscher Unternehmen in den Staaten Mittel- und Osteuropas - an vorderster Stelle.

Schaubild 1: Entwicklung der deutschen Direktinvestitionen in Polen (in Mio. DM)



Quelle: Bundesstelle für Außenhandelsinformation, Köln

Damit haben deutsche Unternehmen im Zeitraum von 1995 bis 1999 in Höhe von 13,2 Mrd. DM in Polen investiert. Deutschland liegt somit an der Spitze der Investorenländer in Polen, noch vor den USA und Frankreich.

In der verarbeitenden Industrie Polens investieren deutsche Unternehmen vorwiegend in den Bereichen Fahrzeugbau, Nahrungs- und Genussmittelindustrie, Handel, elektrotechnische Erzeugnisse und Tabakwaren. Daran wird sichtbar, dass deutsche Unternehmen ihre Produktkomponenten zunehmend auf verschiedenen Märkten einkaufen und über nationale Grenzen hinaus produzieren.

Dies spiegelt sich in den wachsenden Außenhandelsbeziehungen und einer sich ständig verändernden Güterstruktur des deutsch-polnischen Außenhandels wider und hat erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung des deutsch-polnischen Güterverkehrs.

Der Sonderbericht zum deutsch-polnischen Güterverkehr befasst sich daher mit der mengenmäßigen Entwicklung des Güteraustausches und den Veränderungen in der Zusammensetzung der Güterstruktur. Darüber hinaus werden im Rahmen von Expertengesprächen gewonnene Erkenntnisse zur wirtschaftlichen Situation der im deutsch-

polnischen Straßengüterverkehr tätigen Speditions- und Transportunternehmen dargestellt. Im Ergebnis werden Tendenzen für die künftige Entwicklung des deutsch-polnischen Güterverkehrs aufgezeigt.

3. Die wirtschaftliche Entwicklung Polens

Die positive Entwicklung der polnischen Wirtschaft in den letzten Jahren zeigt sich am Wachstum des realen Bruttoinlandsproduktes, welches seit dem Jahr 1995 - mit Ausnahme des Jahres 1999 (4,1 %) - stets bei ca. 5 % bzw. höher lag. Die etwas abgeschwächte Entwicklung im Jahr 1999 war vorwiegend auf die schwache konjunkturelle Entwicklung bei den wichtigsten Außenhandelspartnern Polens in der Europäischen Union zurückzuführen. Auch im Jahr 2000 setzte sich die positive Entwicklung beim Wirtschaftswachstum in Polen fort.

Wachstumsimpulse zeigen sich im verarbeitenden Gewerbe Polens vor allem in den Bereichen der Kraftfahrzeug- und Möbelindustrie sowie in der Druck- und Kunststoffindustrie.

Etwas gedämpft werden diese Ergebnisse von der für das Gesamtjahr 2000 voraussichtlich hohen Inflationsrate von mindestens 10 % (1999: 7,3 %). Gründe für die zunehmenden Inflationstendenzen sind vor allem die gestiegenen Preise für Erdöl und Stützungsmaßnahmen der polnischen Regierung im landwirtschaftlichen Bereich.

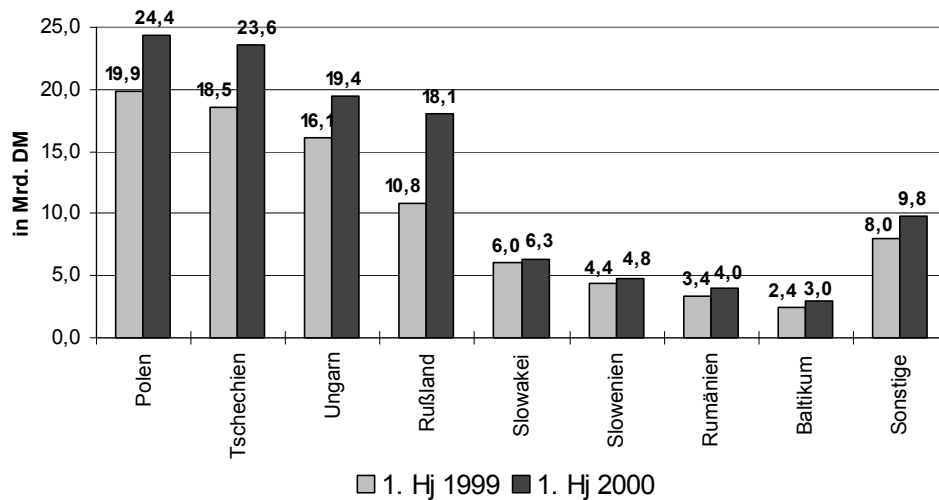
Die Arbeitslosenquote lag in Polen im Jahr 2000 bei über 13,5 % (1999: 12,7 %). Eine wichtige Ursache für die steigende Arbeitslosigkeit sind Strukturreformen, vor allem in den Bereichen Bergbau und Landwirtschaft und Konzentrationstendenzen in der Privatwirtschaft. Nach den vorliegenden Erkenntnissen wird sich die Arbeitslosenquote auch im Jahr 2001 durch weitere Strukturveränderungen eher noch erhöhen.

4. Deutsch-polnischer Außenhandel

◆ Außenhandel Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten

Beim Außenhandel Deutschlands mit den mittel- und osteuropäischen Staaten ist Polen der größte Handelspartner. Diese Entwicklung hat sich auch im Jahr 2000 weiter fortgesetzt. So entfiel vom gesamten Außenhandel Deutschlands mit den Staaten Mittel- und Osteuropas im 1. Halbjahr 2000 in Höhe von 113,4 Mrd. DM ein Anteil von ca. 27 % auf den Außenhandel mit Polen.

Schaubild 2: Umfang des deutschen Außenhandels mit den mittel- und osteuropäischen Staaten
Vergleich 1. Halbjahr 1999 / 1. Halbjahr 2000 in Mrd. DM



Quelle: Statistisches Bundesamt

Aus polnischer Sicht ist Deutschland mit Abstand der wichtigste Handelspartner. So werden bereits über 35 % des gesamten polnischen Exportes nach Deutschland ausgeführt. Von den gesamten polnischen Importen beträgt der Anteil der Importe aus Deutschland derzeit ca. 24 %.

◆ Entwicklung des deutsch-polnischen Außenhandels 1993 - 1999

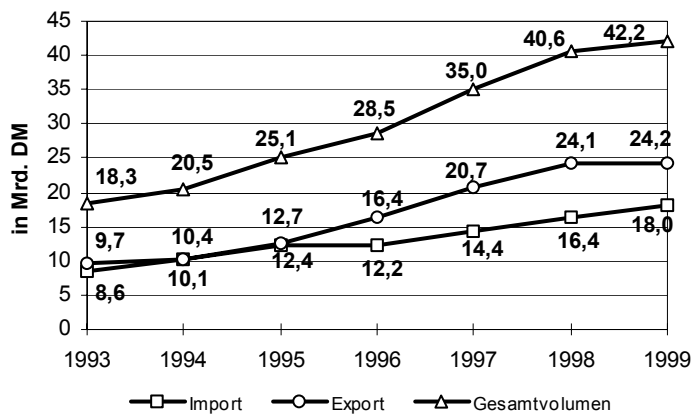
Die hohe Dynamik in den Außenhandelsbeziehungen zwischen Deutschland und Polen wird besonders am überdurchschnittlichen Wachstum des Außenhandelsumsatzes deutlich. So hat sich der Außenhandelsumsatz seit dem Jahr 1993 von 18,3 Mrd. DM auf 42,2 Mrd. DM im Jahr 1999 mehr als verdoppelt.

Der Wert des deutschen **Exportes** stieg seit Mitte der 90er Jahre regelmäßig mit hohen Zuwachsraten und erreichte im Jahr 1999 eine Größenordnung von 24,2 Mrd. DM.

Vor allem die Nachfrage nach hochwertigen Investitionsgütern aus Deutschland ist in Polen durch die Zunahme der Produktion von Halb- und Fertigwaren gestiegen. Im Jahr 1999 wurden für 4,1 Mrd. DM Maschinen nach Polen exportiert. Auch der Export von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen stieg kontinuierlich an (1999: 2,1 Mrd. DM). Dies kennzeichnet die wachsende grenzüberschreitende Kooperation und arbeitsteilige Produktion in der Automobilindustrie.

Daneben ist auch der Export von chemischen Erzeugnissen (1999: 3,0 Mrd. DM) und Textilien (1999: 1,9 Mrd. DM) von Bedeutung. Ursächlich für den hohen Exportanteil von Textilien dürfte das erhebliche Lohngefälle in der arbeitsintensiven Textilbranche zwischen den beiden Ländern sein.

Schaubild 3: Entwicklung des Außenhandels zwischen Deutschland und Polen in den Jahren 1993 - 1999



Quelle: Statistisches Bundesamt

Auch der Wert der aus Polen **importierten** Waren stieg seit Anfang der 90er Jahre kontinuierlich in beachtlichem Umfang. Im Jahr 1999 betrug der Wert der von Polen nach Deutschland importierten Waren 18,0 Mrd. DM.

Besonders beim Import aus Polen wird der erhebliche strukturelle Wandel des deutsch-polnischen Außenhandels seit Anfang der 90er Jahre deutlich. Der Anteil von Gütern mit höherer Verarbeitungsstufe - vor allem Halb- und Fertigwaren - hat sich deutlich zu Lasten von Gütern mit geringer Verarbeitungsstufe (Rohstoffe, Baustoffe) - erhöht. Die größte Bedeutung beim Import aus Polen hatte in den letzten Jahren die Einfuhr von Textilien, Fahrzeugen/Fahrzeugteilen und Möbeln/Möbelteilen.

Die Möbelproduktion in Polen ist seit Anfang der 90er Jahre um fast das Vierfache angestiegen. Über die Hälfte der für den polnischen Außenhandel erzeugten Möbel wurde dabei von deutschen Möbelhändlern abgenommen (1999: ca. 2,2 Mrd. DM).

Der Wert der nach Deutschland importierten Textilien betrug im Jahr 1999 2,0 Mrd. DM, der Wert der importierten Kraftwagen und Kraftwagenteile betrug 1,7 Mrd. DM bei einem überdurchschnittlichen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr.

Der Import von Steinkohle aus Polen im Umfang von 5,8 Mio. t ist zwar für die Verkehrsträger Eisenbahn, Binnenschiff und Seeschiff bedeutend, jedoch lag der Wert der importierten Steinkohle im Jahr 1999 bei "nur" 0,3 Mrd. DM.

Die erhöhte wirtschaftliche Verflechtung Polens mit Deutschland bei der Produktion hochwertiger Produkte wird auch durch den hohen Anteil von Unternehmen aus den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bayern und Baden-Württemberg am deutsch-polnischen Außenhandel deutlich. So erreichten Unternehmen aus diesen Bundesländern im Jahr 1999 einen Anteil von 58 % am deutsch-polnischen Außenhandel. In

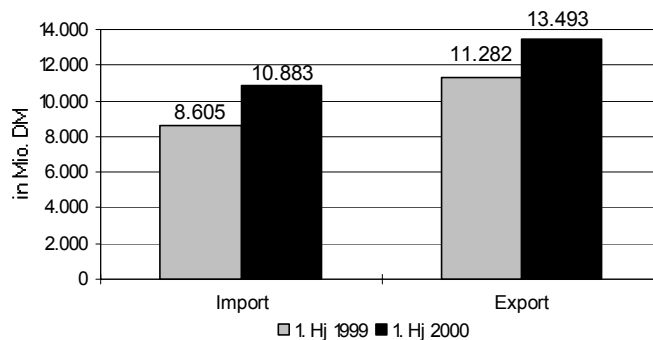
diesen Bundesländern sind zu einem hohen Anteil Produktionsstandorte hochwertiger Waren angesiedelt.

◆ Deutsch-polnischer Außenhandel im 1. Halbjahr 2000

Im 1. Halbjahr 2000 konnte im deutsch-polnischen Außenhandel erneut ein starkes Wachstum realisiert werden. Der Wert der **ausgetauschten** Waren erreichte 24,4 Mrd. DM und stieg damit überdurchschnittlich um 22,5 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 1999.

Davon entfällt ein Wert von 13,5 Mrd. DM auf den **Export** von Waren nach Polen bei einem Zuwachs gegenüber dem 1. Halbjahr des Vorjahres in Höhe von 20 %. Vor allem der Wert der exportierten Fahrzeuge/Fahrzeugteile (+ 68 %; 681 Mio. DM) und chemischen Erzeugnisse (+ 21 %) nahm in beachtlichem Umfang zu.

Schaubild 4: Außenhandel zwischen Deutschland und Polen
Vergleich 1. Halbjahr 1999 / 1. Halbjahr 2000 in Mio. DM



Quelle: Statistisches Bundesamt

Auch der Wert der aus Polen **importierten** Waren stieg im 1. Halbjahr 2000 gegenüber dem entsprechenden Halbjahr des Vorjahres stark an (+ 26 %).

Wie beim Export nach Polen erhöhte sich auch hier vor allem der Wert der aus Polen importierten Fahrzeuge und Fahrzeugteile; so stieg dieser gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 um 135 % (+ 921 Mio. DM) an.

Aber auch der Wert der importierten Eisen- und Stahlerzeugnisse stieg durch die verstärkte Zusammenarbeit der deutschen und polnischen Stahlindustrie um 48 % an.

5. Entwicklung des Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen

Im Zeitraum Oktober bis November 2000 führten Mitarbeiter des Bundesamtes Marktgespräche mit rund 80 ausgewählten, im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr engagierten deutschen Speditions- und Transportunternehmen. In diesen Expertengesprächen wurden vor allem aktuelle Entwicklungstendenzen und wichtige Problembereiche des deutsch-polnischen Straßengüterverkehrs erörtert. Zur besseren Darstellung der verkehrswirtschaftlichen Lage wurden auch solche Speditionsunternehmen in die Expertengespräche einbezogen, die

Transportunternehmen aus Polen und anderen osteuropäischen Staaten im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr einsetzen.

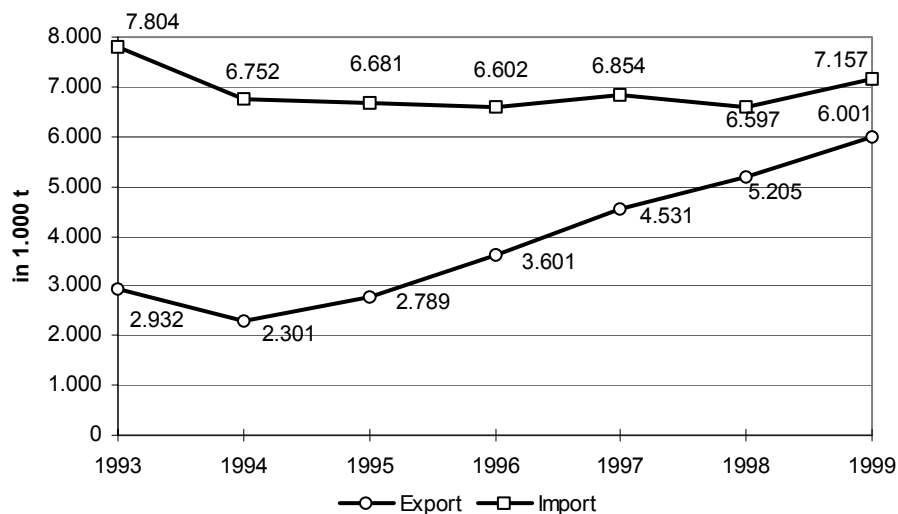
5.1. Aufkommensentwicklung

◆ Aufkommensentwicklung in den Jahren 1993 - 1999

Der Straßengüterverkehr konnte in den letzten Jahren als einziger Verkehrsträger kontinuierlich vom erhöhten Warenaustausch zwischen Deutschland und Polen profitieren. Im Zeitraum von 1993 bis 1999 stieg die zwischen Deutschland und Polen beförderte Gütermenge von 10,7 Mio. t auf 13,2 Mio. t. Dies entspricht einem Mengenzuwachs in diesem Zeitraum von 23 %.

Zu dieser erheblichen Steigerung hat vor allem der Güterexport auf der Straße nach Polen erheblich beigetragen, während die aus Polen importierte Warenmenge auf bereits hohem Niveau relativ konstant blieb. Diese Angleichung der Beförderungsmengen im Ex- und Import zwischen Deutschland und Polen hat auch zur erhöhten Paarigkeit der Verkehrsströme auf der Straße und damit zur besseren Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge beigetragen.

Schaubild 5: Entwicklung des Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen in den Jahren 1993 - 1999 (in 1.000 t)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Die oben erwähnte **Einfuhr** aus Polen von jährlich ca. 6,7 Mio. t wurde im Jahr 1999 mit einem Aufkommen in Höhe von 7,2 Mio. t erstmalig seit dem Jahr 1994 deutlich überschritten. Dieses Wachstum wurde im Jahr 1999 vorwiegend durch erhöhte Importe von Textilien, Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen und Zement und anderen verarbeiteten Baustoffen erreicht.

Der für das Jahr 1999 gegenüber dem Vorjahr ausgewiesene Zuwachs an Importen von Zement und anderen verarbeiteten Baustoffen wurde jedoch größtenteils durch verringerte Beförderungen von Steinen und Erden wieder ausgeglichen. Diese

Beförderungen von Baustoffen wurden zumeist über relativ kurze Strecken - vorwiegend nach den Bundesländern Brandenburg und Berlin - durchgeführt.

Tabelle 1: Aufkommen im Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen nach Güterarten
Vergleich 1999 / 1998 (in 1.000 t)

	Export			Import		
	1998	1999	Diff. absolut	1998	1999	Diff. absolut
Leder, Textilien, Bekleidung	1.139	1.248	109	1.603	1.863	260
Zement, verarb. Baustoffe	515	619	104	880	990	110
Eisen, Stahl und NE-Metalle	404	505	101	904	882	-22
Chemische Erzeugnisse	765	979	214	312	308	-4
Fahrzeuge und Fahrzeugteile	628	713	85	355	438	83
Land. Nahrungs-/Futtermittel	591	601	10	307	324	17
Steine und Erden	170	232	62	643	576	-67
Holz und Kork	55	62	7	684	715	31
Metallwaren	120	149	29	326	357	31
Glas, Glaswaren, Keramik	111	147	36	181	176	-5
Kartoffeln, frische Früchte	181	141	-40	119	127	8
Spinnstoffe, Textilabfälle	101	114	13	71	87	16
andere Güter	425	491	66	212	314	102
Summe	5.205	6.001	796	6.597	7.157	560

Quelle: Krafftahrt-Bundesamt

Die im Straßengüterverkehr nach Polen **exportierte** Gütermenge betrug 6,0 Mio. t im Jahr 1999 bei einem Aufkommenszuwachs von 15 % gegenüber dem Vorjahr.

Im Jahr 1999 haben vor allem Beförderungen im Bereich der chemischen Erzeugnisse deutlich zugenommen. Die gegenüber dem Vorjahr um 28 % erhöhte Exportmenge ist vorwiegend auf den erhöhten privaten Verbrauch auf dem polnischen Markt und auf die verstärkte Zusammenarbeit der deutschen und polnischen Chemieindustrie zurückzuführen.

Darüber hinaus waren im Jahr 1999 auch hohe Zuwächse bei Beförderungen von höherwertigen Baustoffen nach Polen festzustellen. Dies steht im Gegensatz zur bisher üblichen Beförderungsrichtung, da Baustoffe zuvor in beachtlichem Umfang aus Polen nach Deutschland importiert wurden. Diese aktuelle Entwicklung hat ihre Ursache in der positiven Entwicklung der polnischen Baukonjunktur. Die gestiegene Nachfrage nach höherwertigen Baustoffen führte dazu, dass selbst der Import von solchen Baustoffen aus Deutschland wirtschaftlich sinnvoll ist.

Im Straßengüterverkehr wurde im Jahr 1999 auch ein gegenüber dem Vorjahr beachtlicher Zuwachs bei der Beförderung von Textilien, Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen sowie Eisen- und Stahlerzeugnissen erreicht.

◆ **Aktuelle Erkenntnisse zur Aufkommensentwicklung**

Infolge des gewachsenen Exports nach Polen bestätigte die überwiegende Anzahl der in die Expertengespräche einbezogenen Unternehmen, dass das Güteraufkommen im Jahr 2000 im Vergleich zum zurückliegenden Zeitraum weiter angewachsen ist. Ein Teil dieser Unternehmen verzeichnete sogar Aufkommenssteigerungen von über 10 %.

Dabei hat vor allem der Beförderungsbedarf in den Bereichen Maschinenbau, Fahrzeugbau (Zubehör und Fahrzeugteile) und in der Textilindustrie zugenommen.

Beim Import von Erzeugnissen aus Polen fällt der Aufkommenszuwachs, im Vergleich zum Export, etwas geringer aus. Jedoch erreicht auch hier ein Teil der Transportunternehmen Aufkommenszuwächse von über 10 % im Vergleich zum Vorjahr. Dieser Aufkommenszuwachs resultiert in erster Linie aus einer Zunahme der Beförderungen von Textilerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen, Erzeugnissen der Möbelindustrie sowie der Automobilindustrie.

Für das Jahr 2001 rechnen die Transportunternehmen mit einem weiteren Aufkommenszuwachs im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr. Dabei dürfte das Güteraufkommen von Deutschland nach Polen stärker ansteigen als in umgekehrter Richtung.

5.2. Entgeltentwicklung

◆ Aktuelle Entwicklung der Beförderungsentgelte

Aus den geführten Expertengesprächen ergab sich, dass im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr durch das gestiegene Beförderungsaufkommen die Entgelte bei einem großen Teil der Unternehmen auf dem bisherigen Niveau gehalten werden konnten.

In diesem Zusammenhang ist aber auch zu bemerken, dass ein kleiner Teil der Unternehmen, bedingt durch den Preisdruck ihrer Auftraggeber die Beförderungsentgelte bei Beförderungen nach Polen senkten musste. In der entgegengesetzten Verkehrsrichtung, bei Beförderungen aus Polen, mussten Unternehmen nur in Einzelfällen geringere Beförderungsentgelte hinnehmen.

In den Gesprächen wurde auch erkennbar, dass in Fällen von Auftragsverlusten durch nicht akzeptable Preisvorstellungen der Auftraggeber häufig die Beförderungen an polnische Mitbewerber verloren gingen.

Für das Jahr 2001 ist nach dem Ergebnis der Untersuchung mit einer Anhebung der Entgelte bei Beförderungen durch polnische Unternehmen zu rechnen. Danach sind die polnischen Transportunternehmen gezwungen, durch erheblich erhöhte Kostenbelastungen in den

Bereichen

Kraftstoffkosten, Arbeitslöhne, Versicherungen, Finanzierungszinsen und Straßenbenutzungsgebühren ihre Entgelte anzuheben. Jedoch dürften die Beförderungsentgelte polnischer Unternehmen auch künftig unter denen der deutschen Beförderer liegen.

Gleichzeitig ist es für deutsche Transportunternehmen - bei auch in Deutschland erhöhten Kostenbelastungen - im Wettbewerb mit ausländischen Beförderern schwierig, ihre Frachtentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Polen zu erhöhen. Nur in bestimmten Marktsegmenten, in denen Spezialfahrzeuge benötigt werden und noch nicht genügend polnische Anbieter mit der geforderten Fahrzeugausstattung auf dem Markt sind, konnten deutsche Transportunternehmen teilweise Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen.

Einzelne Unternehmen befürchten dagegen sinkende Beförderungsentgelte bezogen auf das Vorjahr. Diese Einschätzung wird auch im Zusammenhang mit einer verstärkten Präsenz von Transportunternehmen aus anderen osteuropäischen Staaten auf dem deutsch-polnischen Verkehrsmarkt geäußert.

◆ **Voraussichtliche Entgeltentwicklung nach einem Beitritt Polens zur Europäischen Union**

Mit Blick auf den Beitritt Polens zur Europäischen Union wurde im Rahmen der Gespräche versucht, aus heutiger Sicht mögliche Tendenzen der Entgeltentwicklung nach einer Erweiterung des europäischen Güterverkehrsmarktes aufzuzeigen.

Bei vollständiger Liberalisierung des Marktes und dem damit zu erwartenden erhöhten Laderaumangebot im Straßengüterverkehr zwischen den beiden Staaten rechnet etwa die Hälfte der Unternehmen, die sich zu dieser Problematik äußerten, mit sinkenden Beförderungsentgelten. Vor allem polnische Transportunternehmen werden danach verstärkt in den deutsch-polnischen Verkehrsmarkt drängen. Durch den Wegfall der langen Wartezeiten an den heutigen Grenzzollstellen und der damit verbundenen Zollformalitäten könnten sich nach Auffassung der Unternehmen auch für die deutschen Transportunternehmen günstigere Wettbewerbsbedingungen ergeben. Dabei sei zu erwarten, dass sich insbesondere kleinere Transportunternehmen im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr engagieren.

Durch die allmähliche Angleichung der Lohnkosten und weitere Kostenerhöhungen durch verbindliche Einführung von EU-Standards in Polen rechnet der andere Teil der Unternehmen dagegen mit steigenden Beförderungsentgelten im Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen. Die Entgelte für Beförderungen polnischer Transportunternehmen werden sich danach aber nicht in dem Maße erhöhen, dass sich die Wettbewerbschancen für deutsche Transportunternehmen deutlich verbessern würden.

Eine wesentliche Voraussetzung für ein insgesamt ansteigendes Niveau der Beförderungsentgelte - sowohl für deutsche, als auch für polnische Unternehmen - dürfte darin bestehen, dass eine Verzerrung der neu entstehenden Wettbewerbsbedingungen durch erhebliche Konkurrenz von Transportunternehmen aus anderen osteuropäischen Staaten vermieden wird.

5.3. Entwicklung der Kosten für Güterbeförderungen

Im Ergebnis der Untersuchung äußerte die überwiegende Anzahl der Unternehmen, dass die Kosten für den Einsatz polnischer Lastkraftfahrzeuge mit polnischem Fahrpersonal im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den beiden Ländern um ca. 15 bis 25 % unter den vergleichbaren Kosten beim Einsatz deutscher Lastkraftfahrzeuge mit deutschem Fahrpersonal liegen.

Dabei ergeben sich vor allem Kostenvorteile für polnische Transportunternehmen bei den Lohnkosten für Fahrer und Disponenten, bei den Lohnnebenkosten, Fahrerspesen sowie Kraftstoffkosten. Nach Einschätzung der deutschen Unternehmen liegen die Aufwendungen im Personalbereich bei den polnischen Unternehmen um mindestens 20 % unter den vergleichbaren Aufwendungen deutscher Unternehmen.

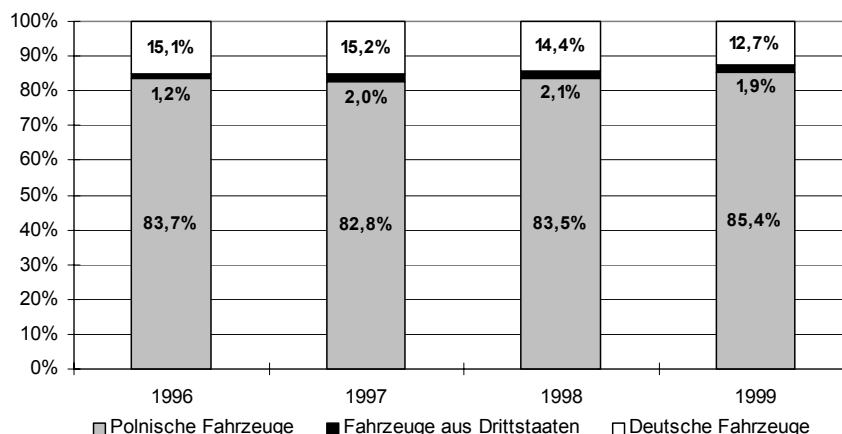
Nach den vorliegenden Erkenntnissen haben jedoch polnische Transportunternehmen bei bestimmten Kostenarten auch höhere wirtschaftliche Belastungen zu tragen. Dazu gehören vor allem Finanzierungszinsen für die Fahrzeugbeschaffung, aber auch die Kaufpreise für Neufahrzeuge sowie hochwertige Ersatzteile und das Leasing von Lastkraftfahrzeugen.

5.4. Wettbewerbssituation im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr

◆ Anteilsentwicklung nach den Herkunftsländern der Fahrzeuge

Der Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen wurde im Zeitraum der letzten fünf Jahre vorwiegend von polnischen Transportunternehmen, mit leicht steigender Tendenz, realisiert. Im Gegensatz zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs Deutschlands mit anderen mittel- und osteuropäischen Staaten, ist der Anteil von Fahrzeugen aus Drittstaaten im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr gering. Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen hinsichtlich des Herkunftslandes der eingesetzten Fahrzeuge wird aus der folgenden Übersicht erkennbar.

Schaubild 6 : Entwicklung des Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen (ohne Durchfahrten) nach Nationalitäten der Fahrzeuge in den Jahren 1996 - 1999



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Dabei geht ein Großteil der Unternehmen von einem weiteren Anteilzuwachs der polnischen Transportunternehmen am Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen aus. Neben den bereits genannten Wettbewerbsvorteilen der polnischen Unternehmen wird als Grund für diese Entwicklung auch die steigende Qualität der Transportleistung polnischer Unternehmen - vor allem bedingt durch den wachsenden Einsatz spezialisierter Lkw - angeführt.

◆ Anforderungen der Auftraggeber im deutsch-polnischen Straßengüterverkehr

Durch die wachsende industrielle Kooperation zwischen den beiden Ländern nehmen die qualitativen Anforderungen der Auftraggeber vor allem hinsichtlich der Termintreue bei engen Zeitfenstern und einer möglichst niedrigen Schadensquote zu.

In zunehmendem Maße werden von den Auftraggebern logistische Gesamtkonzepte erwartet, dabei kommen bislang überwiegend international tätige Logistikdienstleister zum Einsatz. Als Wettbewerbsvorteile erweisen sich in diesem Zusammenhang insbesondere Erfahrungen im Güterverkehr mit Osteuropa, dazu zählen vor allem erforderliche spezielle Zollkenntnisse und der Einsatz von sprachkundigem Fahrpersonal, das der jeweiligen Landessprache mächtig ist.

Ein Teil der in die Marktgespräche einbezogenen Unternehmen ist in Polen mit einer eigenen Niederlassung vertreten, jedoch ist nur ein geringer Teil direkt mit einem polnischen Unternehmen wirtschaftlich verbunden, z.B. in Form einer Kooperation oder Beteiligung.

Hauptgründe für die Eröffnung einer Niederlassung waren für die Unternehmen vor allem die größere Nähe zu polnischen Auftraggebern, die besseren Akquisitionsmöglichkeiten in Polen und die damit verbundene bessere Auslastung der Fahrzeuge. Außerdem wird

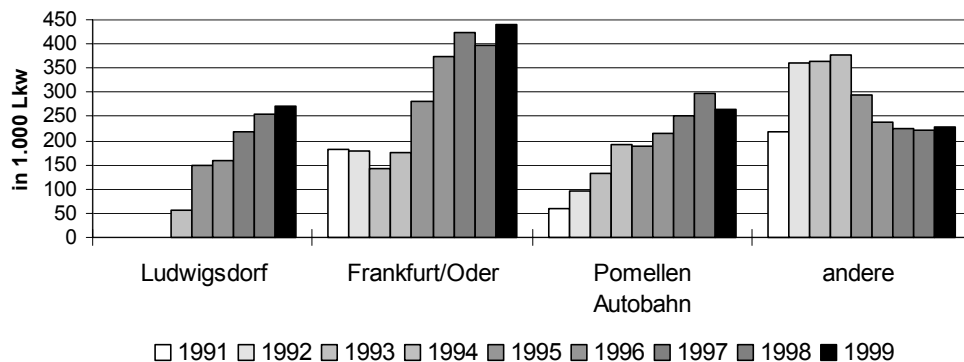
die Gründung einer eigenen Niederlassung - vor dem Hintergrund des erwarteten Beitritts Polens zur Europäischen Union - als Investition in einen Wachstumsmarkt gesehen.

5.5. Abfertigung der Lastkraftfahrzeuge an der deutsch-polnischen Grenze

Die Grenzzollstellen für den Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen nehmen bis zu einem Beitritt Polens zur Europäischen Union eine wichtige Funktion für den Warenverkehr zwischen den Staaten der Europäischen Union und den mittel- und osteuropäischen Staaten wahr. Vor allem auf den Transeuropäischen Korridoren Berlin-Warschau-Minsk-Moskau (Korridor II) und Dresden-Breslau-Kattowitz-Kiew (Korridor III) entwickelt sich ein wachsender internationaler Güterverkehr, der über den unmittelbaren Güteraustausch zwischen Deutschland und Polen hinausgeht. In den folgenden statistischen Angaben sind daher auch die Fahrzeugdurchfahrten durch Deutschland und Polen enthalten.

Die Anzahl der **Einfahrten** nach Deutschland an den Grenzzollstellen zu Polen mit Fahrzeugen aus allen Staaten hat sich von ca. 459.000 Einfahrten im Jahr 1991 auf ca. 1.203.000 Einfahrten im Jahr 1999 erhöht. In diesem Zeitraum ist die Anzahl der Einfahrten um 162 % gestiegen, wobei der Hauptanteil dieser Steigerung in den Jahren bis einschließlich 1996 lag.

Schaubild 7: Entwicklung der Einfahrten nach Deutschland an den Grenzzollstellen zu Polen in den Jahren 1991 - 1999 (in 1.000 Lkw)



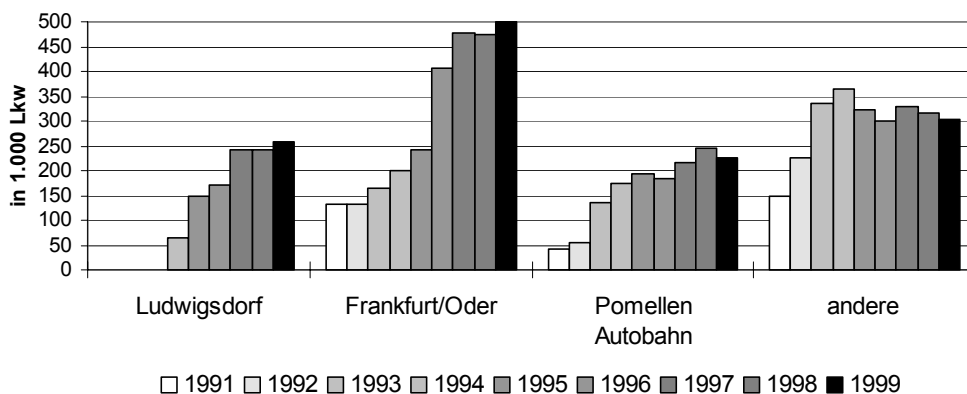
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Für das Jahr 2000 deuten die statistischen Angaben des 1. Halbjahres auf einen voraussichtlichen Zuwachs der Einfahrten gegenüber dem Vorjahr um ca. 4 % hin. Nach einer Verlangsamung des Anstiegs in den letzten Jahren ist damit im Jahr 2000 wieder mit einem größeren Zuwachs bei der Anzahl der Einfahrten zu rechnen.

Die Anzahl der **Ausfahrten** aus Deutschland an den Grenzzollstellen zu Polen mit Fahrzeugen aus allen Staaten hat sich von ca. 323.000 Ausfahrten im Jahr 1991 auf ca. 1.288.000 im Jahr 1999 erhöht. Damit ist die Anzahl der Ausfahrten in diesem Zeitraum um

fast 300 % gestiegen, wobei auch hier der Hauptanteil der Steigerung in den Jahren bis einschließlich 1996 lag.

Schaubild 8: Entwicklung der Ausfahrten aus Deutschland an den Grenzzollstellen nach Polen in den Jahren 1991 - 1999 (in 1.000 Lkw)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Für das Jahr 2000 ist nach den vorliegenden statistischen Angaben für das 1. Halbjahr mit einem Anstieg der Ausfahrten gegenüber dem Vorjahr um 2 % zu rechnen. Damit steigt die Anzahl der Ausfahrten aus Deutschland nach Polen nach einer Stagnation in den Jahren 1997 bis 1999 erstmalig wieder an. Dies ist nach Erkenntnissen des Bundesamtes auf den wieder anwachsenden Gütertausch mit den GUS-Staaten zurückzuführen.

Obwohl in den letzten Jahren in beachtlichem Umfang technische und organisatorische Maßnahmen zur effektiveren Abfertigung der Lastkraftfahrzeuge an den Grenzzollstellen verwirklicht wurden, berichten viele Unternehmen auch weiterhin über zu lange Wartezeiten an der deutsch-polnischen Grenze. Die Unternehmen sehen durch die zum Teil unkalkulierbaren Wartezeiten bei der Grenzabfertigung die Qualität ihrer Beförderungen beeinträchtigt. Dies steht den wachsenden Anforderungen der Auftraggeber hinsichtlich einer unbedingt zeitgerechten Anlieferung der Waren entgegen.

Aus dieser Erkenntnis heraus wurde seit Februar 2000 ein wesentlicher Teil der zollseitigen Abfertigung der Fahrzeuge nach Zollstellen ins Binnenland verlagert, um Staus an den deutsch-polnischen Grenzzollstellen zu verringern. Dies ist bisher nur teilweise gelungen. Von den Unternehmen wurden dafür die überwiegend bereits bekannten Gründe wie komplizierte Abfertigungsorganisation und zeitweilige Personalengpässe auf der polnischen Seite, aber auch der stetig steigende Warenverkehr genannt.

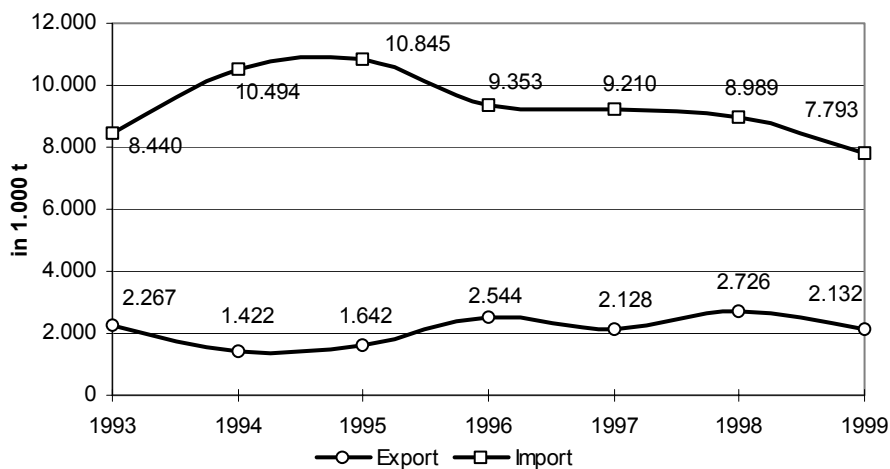
Auffällig im Ergebnis der Gespräche mit den Unternehmen ist auch, dass ein nicht unerheblicher Teil der Unternehmen Probleme mit polnischen Behörden, vorwiegend mit den polnischen Zollbehörden und der polnischen Polizei, hatte.

6. Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen

◆ Aufkommensentwicklung im gesamten Eisenbahngüterverkehr in den Jahren 1993 - 1999

Neben dem Straßengüterverkehr nimmt beim Gütertausch zwischen Deutschland und Polen auch der Eisenbahngüterverkehr eine beachtliche Rolle ein. Dies gilt insbesondere für die Beförderung von Massengütern. Immerhin wurde bis zum Jahr 1997 der größte Teil des Gütertausches mit der Eisenbahn zwischen Deutschland und Polen realisiert. Dabei werden ca. drei Viertel der beförderten Gütermenge im Import nach Deutschland und ca. ein Viertel im Export nach Polen befördert.

Schaubild 9: Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen in den Jahren 1993 - 1999 (in 1.000 t)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Die statistischen Angaben zum Eisenbahngüterverkehr zwischen Deutschland und Polen beinhalten sowohl den Wagenladungsverkehr als auch den Kombinierten Verkehr.

Beim **Import** mit der Eisenbahn sind seit dem Jahr 1996 sinkende Beförderungsmengen zu verzeichnen. Dies hat seine Ursache im starken Rückgang von Baustoffbeförderungen nach Ostdeutschland. Durch den weitgehenden Abschluss der Nachholinvestitionen im Rahmen der Wiedervereinigung ging der Baustoffbedarf erheblich zurück. Ein noch stärkerer Rückgang der Beförderungsmengen beim Import nach Deutschland mit der Eisenbahn wurde dabei durch erhöhte Steinkohlelieferungen nach Deutschland kompensiert.

Dieser Beförderungsrückgang setzte sich auch im Jahr 1999 fort. Die nach Deutschland mit der Eisenbahn importierte Gütermenge ging um 1,2 Mio. t gegenüber dem Vorjahr zurück und erreichte damit noch 7,8 Mio. t.

Hauptsächlich beförderte Güter waren dabei Steinkohle mit 3,4 Mio. t, Baustoffe mit 2,5 Mio. t sowie Erze, Eisen und Stahl in Höhe von 0,7 Mio. t.

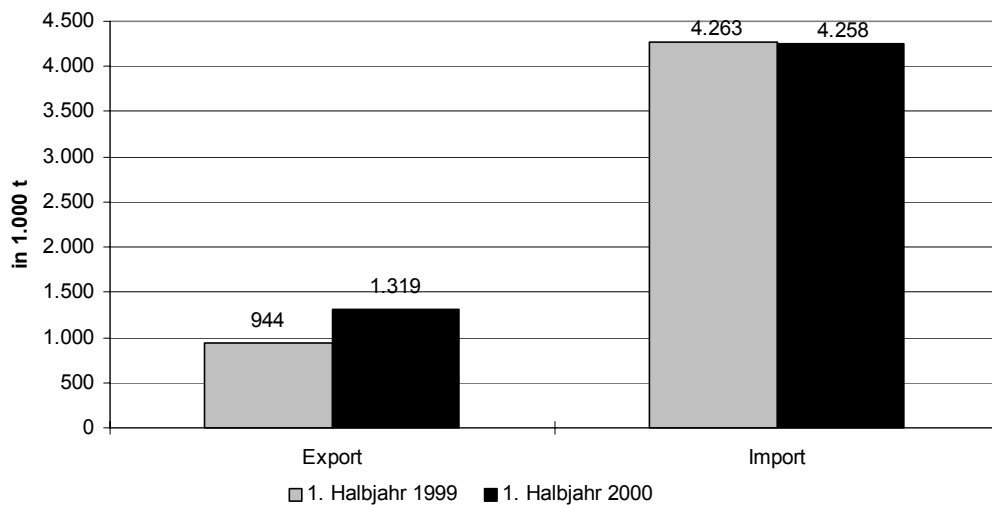
Im **Export** nach Polen wird im bilateralen Eisenbahngüterverkehr nur ca. ein Viertel des Aufkommens befördert, womit deutlich wird, dass eine paarige Auslastung im Eisenbahngüterverkehr mit Polen nicht gegeben ist. Die beförderte Warenmenge blieb seit Anfang der 90er Jahre - mit einer gewissen Schwankungsbreite - weitgehend auf gleichem Niveau.

Bei einem Gesamtversand von 2,1 Mio. t im Jahr 1999 wurden vor allem Mineralölerzeugnisse in Höhe von 0,7 Mio. t, Halb- und Fertigwaren in Höhe von 0,5 Mio. t und chemische Erzeugnisse in Höhe von 0,4 Mio. t befördert.

◆ **Aufkommen im gesamten Eisenbahngüterverkehr im 1. Halbjahr 2000**

Nach dem Rückgang des Beförderungsaufkommens im Eisenbahngüterverkehr zwischen den beiden Staaten in den letzten Jahren stieg im 1. Halbjahr 2000 die beförderte Gütermenge um 7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 5,6 Mio. t an. Das Wachstum ergab sich dabei ausschließlich aus dem gestiegenen Export auf der Schiene, während die importierte Beförderungsmenge fast unverändert blieb.

Schaubild 10: Eisenbahngüterverkehr zwischen Deutschland und Polen
Vergleich 1. Halbjahr 1999 / 1. Halbjahr 2000



Quelle: Statistisches Bundesamt

Der Zunahme der Beförderungen auf der Schiene **nach Polen** in Höhe von 374.000 t gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 ergeben sich in erster Linie aus einem Mengenzuwachs bei Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, chemischen Erzeugnissen und Halb- und Fertigwaren.

Aus der Sicht des 1. Halbjahres 2000 setzen sich die Mengenrückgänge der Vorjahre bei der importierten Warenmenge nicht weiter fort. Diese blieb mit 4,3 Mio. t fast auf dem Niveau des Vorjahreszeitraumes, jedoch fanden gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 starke strukturelle Veränderungen statt.

Einerseits gingen die Baustoffbeförderungen um 181.000 t gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 weiter zurück, andererseits haben durch die verstärkte Zusammenarbeit der polnischen und deutschen Stahlindustrie die Beförderungen von Stahl, Eisen und NE-Metallen um 185.000 t zugenommen. Die Steinkohleimporte auf der Schiene blieben gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 fast auf gleichem Niveau.

◆ **Aufkommensentwicklung im Kombinierten Ladungsverkehr**

Der Kombinierte Verkehr zwischen Deutschland und Polen wird fast ausschließlich mit Containern und Wechselbehältern in der Kombination Straße - Schiene abgewickelt. Es überwiegen dabei die Beförderungen mit regelmäßig verkehrenden Ganzzügen bzw. Zuggruppen.

Bis einschließlich 1998 wurden jährlich rund 90.000 - 100.000 TEU zwischen den beiden Ländern - mit bis dahin steigender Tendenz - befördert. In diesem Beförderungsaufkommen sind, neben den unmittelbaren Wechselverkehren zwischen Deutschland und Polen, auch Hinterlandverkehre von und zu den deutschen Seehäfen in größerem Umfang enthalten.

Im deutsch-polnischen Kombinierten Ladungsverkehr sind vor allem die Kombioperateure Polzug, Intercontainer-Interfrigo (ICF) und Kombiverkehr KG engagiert.

Seit Mitte des Jahres 1999 ist jedoch ein Absinken des Aufkommens beim Kombinierten Ladungsverkehr zu beobachten. Diese rückläufige Entwicklung setzte sich auch **1. Halbjahr 2000** fort.

Die Gründe für den Rückgang des Kombinierten Verkehrs zwischen Deutschland und Polen liegen vor allem in den schwierigen Wettbewerbsbedingungen im Vergleich zum Straßengüterverkehr. Bislang war es den Kombioperateuren vor allem aufgrund des niedrigen Entgeltniveaus im Straßengüterverkehr überwiegend nicht möglich, konkurrenzfähige Angebote zu unterbreiten.

Ein weiterer Preisnachlass war den Kombioperateuren aufgrund der gegebenen eigenen Kostensituation bislang nicht möglich. Eine bedeutende Kostenbelastung ergibt sich nach Auffassung der Kombioperateure vor allem aus der Höhe der Trassenpreise.

Im Vergleich zu anderen Relationen im Kombinierten Verkehr handelt es sich im Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Polen um vergleichsweise kurze Strecken. Dadurch gestalten sich wirtschaftliche Angebote für die Kombioperateure schwieriger.

Neben diesen Nachteilen beeinflussen, nach den Erfahrungen der Kombioperateure, auch die langen Grenzaufenthalte die Entwicklung des Kombinierten Ladungsverkehrs negativ. Der

eigentliche Wettbewerbsvorteil des Kombinierten Verkehrs gegenüber dem Lkw wird durch die langen Grenzaufenthalte auch beim Kombinierten Verkehr bislang wieder zunichte gemacht. Im Vergleich zur oben genannten Entwicklung hat der Kombinierte Verkehr von und zu den deutschen Seehäfen auch 1999 und im 1. Halbjahr 2000 einen erheblichen Aufkommenszuwachs zu verzeichnen. Dies ist vor allem durch ein höheres Entgeltniveau, bedingt durch eine andere Kundenstruktur beim Seehafenhinterlandverkehr, möglich.

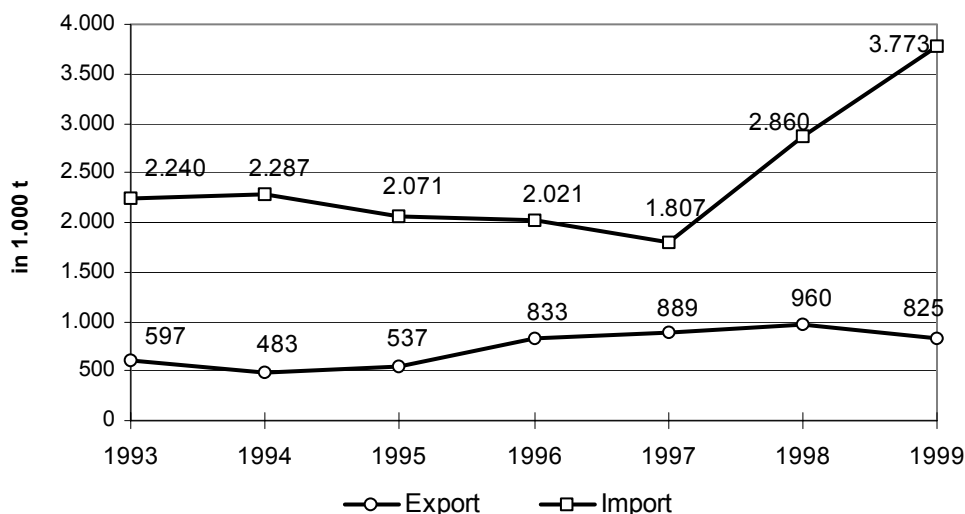
Für die Zukunft sehen die Kombioperatore, trotz der in letzter Zeit eher negativen Entwicklung, bei geeigneten Rahmenbedingungen für den Kombinierten Ladungsverkehr zwischen den beiden Staaten einen durchaus aussichtsreichen Markt. Besonders das Potenzial für den Kombinierten Ladungsverkehr von und nach den Seehäfen wird optimistisch eingeschätzt.

Wie bisher werden die Kombioperatore auch künftig - wegen der günstigen wirtschaftlichen Voraussetzungen und der leichteren Terminierung - Ganzzüge bevorzugen. So ist ab Mitte 2001 ein neuer regelmäßig verkehrender Ganzzug zwischen der Region Mannheim/Ludwigshafen und der Region Gliwice in Polen vorgesehen. Daneben wird auch ein verstärktes Engagement in der Automobil- und Möbelindustrie bei in Polen ansässigen Unternehmen für den Kombinierten Ladungsverkehr als aussichtsreich angesehen.

7. Entwicklung des Güterverkehrs über See zwischen Deutschland und Polen

Im Vergleich zum hohen Beförderungsaufkommen des Straßen- und Eisenbahngüterverkehrs zwischen den beiden Staaten ist der Güterverkehr über See deutlich geringer. Bis zum Jahr 1997 wurden jährlich zwischen 2,7 und 2,9 Mio. t im Güterverkehr über die See befördert. Seit dem Jahr 1998 hat sich jedoch die mit Seeschiffen beförderte Gütermenge kontinuierlich erhöht. Dabei entfallen über zwei Drittel des Güteraustausches über See auf den Import aus Polen.

Schaubild 11: Entwicklung des Güterverkehrs über See zwischen Deutschland und Polen in den Jahren 1993 - 1999 (in 1.000 t)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Aus der graphischen Darstellung geht hervor, dass der Zuwachs der Beförderungsmengen über See ab dem Jahr 1998 sich ausschließlich aus der Steigerung der **Importe** aus Polen ergibt. Die jährliche Steigerung von ca. 1 Mio. t ist vor allem auf wachsende Lieferungen von flüssigen und festen Brennstoffen (Steinkohle, Erdöl), einschließlich Transitbeförderungen aus den GUS-Staaten, zurückzuführen. Neben den insgesamt steigenden Brennstofflieferungen aus Polen über See sind bei der Entwicklung des Beförderungszuwachses auch zeitweilige Verkehrsverlagerungen zwischen Binnenschiffsgüterverkehr, Eisenbahngüterverkehr und Güterverkehr über See zu berücksichtigen. Nach Einschätzung des Bundesamtes hängen diese Verlagerungen hauptsächlich mit Veränderungen beim Mengenaufkommen der verschiedenen Verarbeitungsstandorte zusammen.

Güter aus polnischen Seehäfen werden dabei vor allem über die Seehäfen Bremen, Nordenham, Rostock und Hamburg importiert.

Der vergleichsweise geringe **Export mit Seeschiffen nach Polen** erreichte in den zurückliegenden Jahren ein Aufkommen von knapp 1 Mio. t. Neben Futtermitteln und containerisierten

Halb- und Fertigwaren wurde dabei ein breites Spektrum an Waren befördert. Die Exporte über See wurden vor allem über die Häfen Hamburg und Bremerhaven umgeschlagen.

Im **1. Halbjahr 2000** ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein weiterer Mengenzuwachs bei der **Gütereinfuhr** über See aus Polen festzustellen. Gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 wurden ca. 13 % mehr importiert. Während das Wachstum der Brennstofflieferungen über See abflacht, ist hier auch eine Steigerung beim Import von Sammelgut/Stückgütern um ca. 140.000 t zu beobachten.

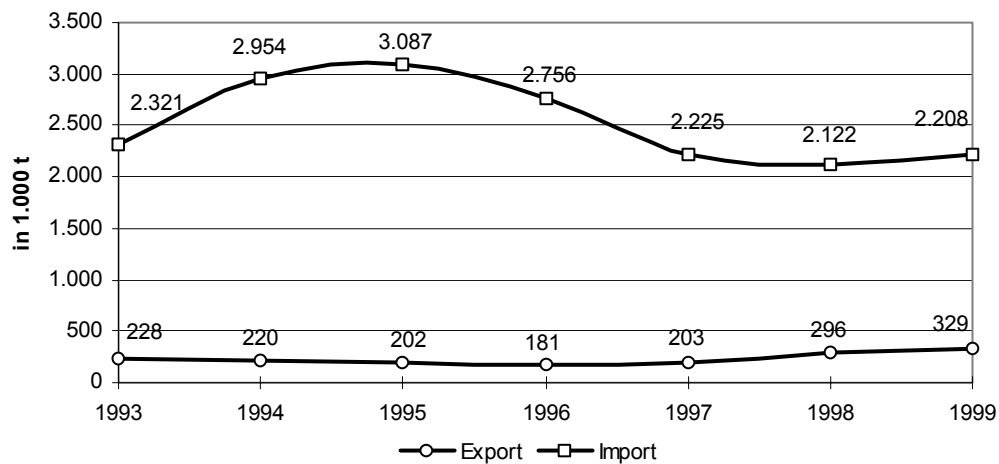
Auch beim **Export über See** ist im 1. Halbjahr 2000 - vor allem durch steigende Exporte von Sammelgut/Stückgütern (+ 88.000 t) und chemischen Erzeugnissen - eine Steigerung um 28 % gegenüber dem 1. Halbjahr 1999 eingetreten.

8. Entwicklung des Binnenschiffsgüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen

◆ Aufkommensentwicklung in den Jahren 1993 - 1999

Gemessen am gesamten Güteraufkommen zwischen den beiden Staaten wird mit dem Binnenschiff mit Abstand der geringste Mengenanteil befördert. In den Jahren 1993 bis 1999 wurden jährlich zwischen 2,4 und 3,1 Mio. t auf den deutsch-polnischen Binnenwasserstraßen transportiert, wobei seit dem Jahr 1996 ein Rückgang der Beförderungsmenge zu beobachten ist. Damit konnte die Binnenschiffahrt bislang nicht am wachsenden Gütertausch zwischen Deutschland und Polen partizipieren.

Schaubild 12: Entwicklung des Binnenschiffsgüterverkehrs zwischen Deutschland und Polen in den Jahren 1993 - 1999 (in 1.000 t)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Wie aus dem obigen Schaubild ersichtlich, wird der Güteraustausch mit dem Binnenschiff weitgehend von der **Importmenge** aus Polen bestimmt. Im Jahr 1999 wurden insgesamt 2,2 Mio. t aus Polen importiert. Davon entfiel ein beachtlicher Mengenanteil von 1,1 Mio. t auf die Beförderungen von Steinkohle, gefolgt von den Baustoffbeförderungen.

Die aus Polen eingeführte Gütermenge sank jedoch insgesamt seit dem Jahr 1996 aufgrund des drastisch sinkenden Baustoffbedarfs in Ostdeutschland - besonders im Raum Berlin - stetig. Dieser Rückgang konnte durch die gestiegenen Steinkohleimporte abgeschwächt werden.

Im **Export** mit Binnenschiffen nach Polen wurden von 1993 bis 1997 jährlich rund 200.000 t befördert. Seit dem Jahr 1998 ist ein leichter Anstieg des mit dem Binnenschiff beförderten Aufkommens zu beobachten. So wurden im Jahr 1999 durch steigende Exporte von Getreide, Futtermitteln und Eisen- und Stahlerzeugnissen 329.000 t befördert, 11 % mehr als im Vorjahr.

Der deutsch-polnische Binnenschiffsgüterverkehr wurde im betrachteten Zeitraum fast ausschließlich durch polnische Binnenschiffe abgewickelt, da polnische Binnenschiffverkehrsunternehmen günstigere Frachtraten aufgrund geringerer Kosten - vor allem Personalkosten - anbieten können.

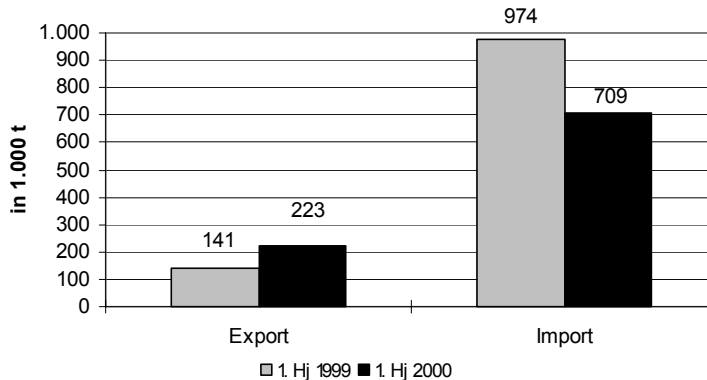
◆ Aufkommen im deutsch-polnischen Binnenschiffsverkehr im 1. Halbjahr 2000

Nach den vorliegenden statistischen Angaben ist auch im 1. Halbjahr 2000 kein Mengenzuwachs und damit keine Trendwende im Binnenschiffsverkehr zwischen Deutschland und Polen eingetreten.

Die **importierte** Warenmenge lag im 1. Halbjahr 2000 um 27 % unter dem Aufkommen des Vorjahreszeitraumes, vor allem verursacht durch geringere Steinkohlebeförderungen. Diese dürften

sich jedoch auch durch Verkehrsverlagerungen zum Seeverkehr oder Eisenbahnverkehr ergeben haben. Daneben nahmen auch die Importe von Baustoffen weiter ab. Zugenommen haben dagegen Beförderungen von Eisen- und Stahlabfällen.

Schaubild 13: Binnenschiffsgüterverkehr zwischen Deutschland und Polen
Vergleich 1. Halbjahr 1999 / 1. Halbjahr 2000



Quelle: Statistisches Bundesamt

Beim **Export** mit dem Binnenschiff hat sich im 1. Halbjahr 2000 die positive Aufkommensentwicklung fortgesetzt. Dabei ist jedoch das geringe Ausgangsniveau zu berücksichtigen. Die erhöhte Beförderungsmenge von Zement und Kalk nach Polen, infolge der hohen Nachfrage des polnischen Bausektors nach höherwertigen Baustoffen, trug wesentlich zu dieser Entwicklung bei.

9. Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen mit allen Verkehrsträgern

Im Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen wurde durch die im Bericht aufgeführten Verkehrsträger im Jahr 1999 eine Gütermenge von insgesamt 30,2 Mio. t befördert. Dabei betrug die Steigerung gegenüber dem Vorjahr 1,5 %.

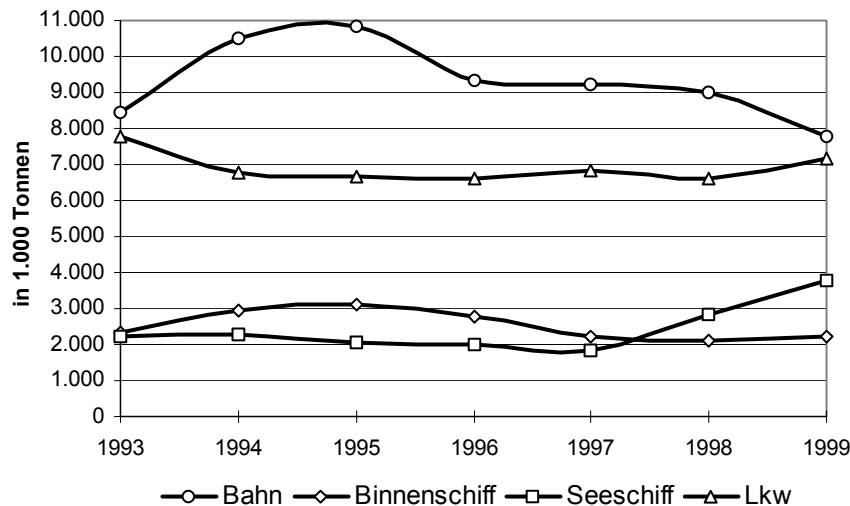
◆ Aufkommensentwicklung nach Import und Export

Vom gesamten Gütertausch zwischen den beiden Staaten entfallen ca. zwei Drittel auf die Einfuhr von Polen nach Deutschland. Demnach entfällt ca. ein Drittel der Beförderungsmenge auf die Güterausfuhr von Deutschland nach Polen. Jedoch ist dabei zu beobachten, dass sich durch die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung der beiden Staaten die Export- und Importmengen immer mehr annähern.

Beim **Import aus Polen** wurde im Jahr 1999 eine Gütermenge von 20,9 Mio. t befördert. Dabei ist gegenüber dem Vorjahr ein Mengenzuwachs von 1,7 % zu verzeichnen.

Seit Mitte der 90er Jahre ist ein kontinuierlicher Mengenrückgang bei Beförderungen mit der Eisenbahn zu beobachten, der jedoch durch den Aufkommenszuwachs beim Straßengüterverkehr und der Seeschifffahrt kompensiert werden konnte.

Schaubild 14: Entwicklung des Importes von Polen nach Deutschland mit allen Verkehrsträgern in den Jahren 1993 - 1999

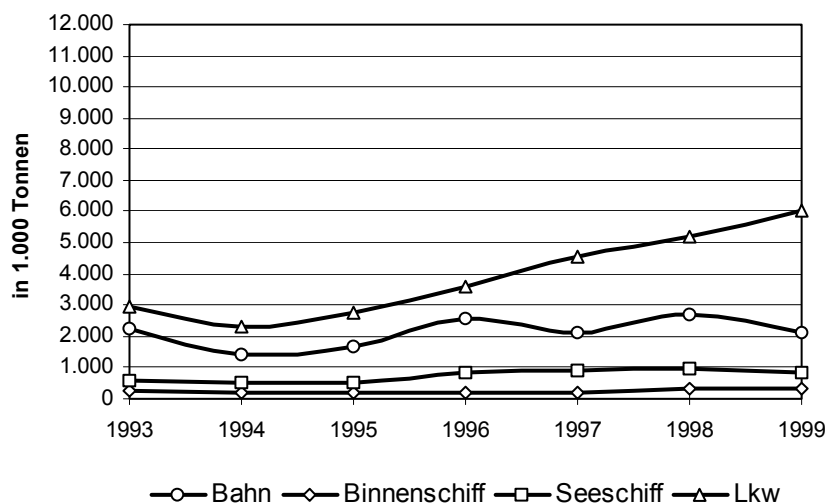


Quelle: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt

Auf den Export von Deutschland nach Polen entfielen 9,3 Mio. t im Jahr 1999. Gegenüber dem Vorjahr ist ein Wachstum von 1,1 % zu verzeichnen.

Bedingt durch den hohen Anteil von Halb- und Fertigwaren beim **Export nach Polen** stieg die beförderte Gütermenge auf der Straße seit dem Jahr 1993 kontinuierlich an, wogegen die anderen Verkehrsträger nur einen unbedeutenden Anteil am Mengenwachstum des Exports verzeichnen konnten.

Schaubild 15: Entwicklung des Exportes von Deutschland nach Polen mit allen Verkehrsträgern in den Jahren 1993 - 1999



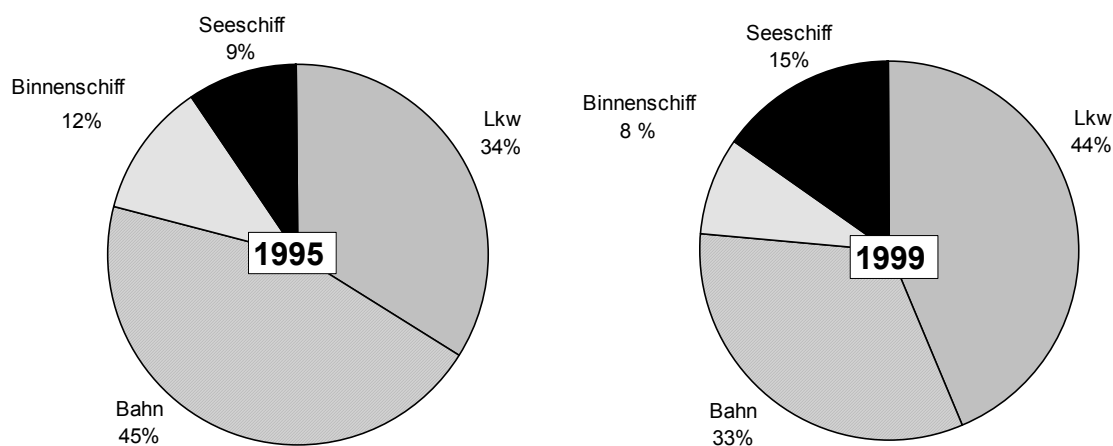
Quelle: Statistisches Bundesamt; Kraftfahrt-Bundesamt

◆ Entwicklung des Modal Split

Bei der Betrachtung der Beförderungsmengen der einzelnen Verkehrsträger wird deutlich, dass sich im Zeitraum der zurückliegenden Jahre erhebliche Veränderungen in der Zusammensetzung der Güterstruktur vollzogen haben.

Während bis zur Mitte der 90er Jahre das Güteraufkommen im Wechselverkehr stark vom Import aus Polen bei Baustoffen und anderen Massengütern geprägt war, stieg in den letzten Jahren das Beförderungsaufkommen von Halb- und Fertigwaren kontinuierlich an. Das führte zu einer beachtlichen Veränderung des Modal Split im deutsch-polnischen Güterverkehr seit Mitte der 90er Jahre bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt.

Schaubild 16: Modal Split im deutsch-polnischen Güterverkehr im Jahr 1995 und 1999

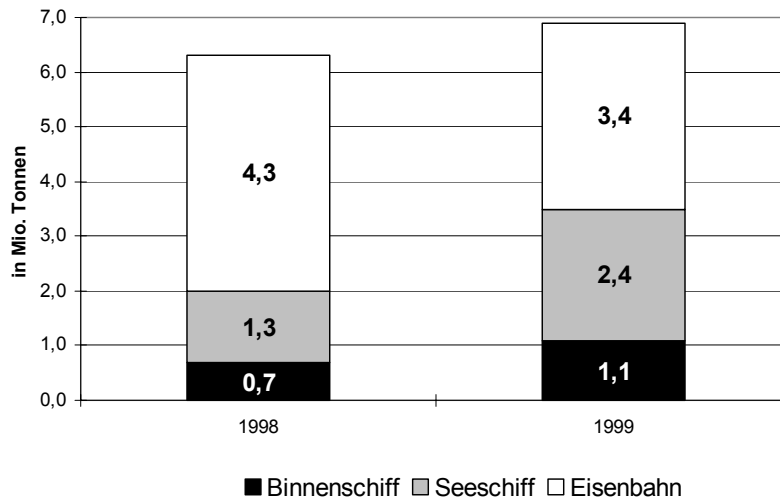


Quelle: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt

Der Anteil der Bahn in Höhe von 33 % am beförderten Aufkommen ist jedoch durch den hohen Massengutanteil - trotz Rückgang gegenüber den Vorjahren - im Vergleich zum Eisenbahngüterverkehr Deutschlands mit anderen europäischen Staaten immer noch bedeutsam.

Einen deutlichen Einfluss auf den Modal Split hat das erhebliche Importaufkommen von **Steinkohle** in Höhe von ca. 6 - 7 Mio. t jährlich. Bei einem Güterempfang aus Polen von rund 20 Mio. t im Jahr entfällt damit ca. ein Drittel auf diese Güterart. Dieses Güteraufkommen war bisher wesentliche Voraussetzung für den hohen Anteil der Verkehrsträger Eisenbahn, Seeschiff und Binnenschiff am gesamten Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen.

Schaubild 17: Entwicklung der Steinkohleimporte aus Polen nach Verkehrsträgern in den Jahren 1998 und 1999 (in Mio. t)



Quelle: Statistisches Bundesamt

10. Schlussfolgerungen

Durch die zu erwartende weiter wachsende Zusammenarbeit der Industrie- und Handelsunternehmen aus Deutschland und Polen, besonders mit Blick auf die bevorstehende Aufnahme Polens in die Europäische Union, ist in den folgenden Jahren mit einer überdurchschnittlichen Zunahme des Güterverkehrs zwischen beiden Staaten zu rechnen.

Bedingt durch die enger werdende wirtschaftliche Zusammenarbeit bei gleichzeitiger Entwicklung des polnischen Binnenmarktes wird der Austausch von Halb- und Fertigwaren stark anwachsen. Die Nachfrage nach logistischen Gesamtkonzepten mit hoher Beförderungsqualität - zeitgerechte Beförderung bei kleineren Sendungsgrößen - wird damit zunehmen.

Aufgrund der verstärkten Nachfrage zur Beförderung höherwertiger Güter verbunden mit den meist engen zeitlichen Anforderungen der Auftraggeber wurde dieser Wachstumsmarkt beim Gütertausch zwischen den beiden Staaten bisher vor allem durch den Straßengüterverkehr bedient.

Um einem Rückgang der Beförderungen bei den Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt und beim Güterverkehr über See bei diesen Marktveränderungen entgegenzuwirken, wird es erforderlich sein, durch veränderte Angebote neue Marktsegmente zu erschließen.

Unter diesen Bedingungen könnten sich für den Kombinierten Ladungsverkehr bessere Wettbewerbschancen nur bei Realisierung bestimmter Voraussetzungen ergeben. Dazu zählen vor allem marktgerechte Preise im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr, die pünktliche und zuverlässige Beförderung durch die deutschen und polnischen Eisenbahnen und die verbesserte Zusammenarbeit der Beteiligten an den Grenzabfertigungsstellen zur Verkürzung der noch zu

langen Aufenthaltszeiten. Nach den vorliegenden Erfahrungen eignet sich z.B. das bedeutende Güteraufkommen der Fahrzeug- und Möbelindustrie für den weiteren Ausbau des Kombinierten Ladungsverkehres.

Zugunsten des Einsatzes der Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff und im Gegensatz zur tendenziellen Zunahme des Transportes von Halb- und Fertigwaren wirkt bislang das hohe Aufkommen der Steinkohleimporte von Polen nach Deutschland in Höhe von jährlich rund 6 - 7 Mio. t. Jedoch würden mögliche Veränderungen beim Einkaufsverhalten der deutschen Energieerzeuger im internationalen Wettbewerb die Mengenanteile der Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt und auch des Güterverkehrs über See zwischen Polen und Deutschland erheblich vermindern.

Die weitere Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zwischen den beiden Staaten wird in den nächsten Jahren zu wachsenden Belastungen an den Grenzzollstellen führen.

Unter Beachtung der zeitlich absehbaren Nutzung der Grenzzollanlagen bis zum EU-Beitritt Polens dürfte, neben der unmittelbar notwendigen Investitionstätigkeit in bauliche Anlagen, der Schwerpunkt zur Senkung der Aufenthaltszeiten der Fahrzeuge beim Grenzübergang vor allem in der Verbesserung der technischen und organisatorischen Abwicklung liegen.

Beim grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen ist in den nächsten Jahren (vor einem EU-Beitritt Polens) mit einer Verteuerung der Beförderungen der polnischen Transportunternehmen durch erhöhte Kostenbelastungen zu rechnen. Jedoch werden diese Beförderungsentgelte vermutlich auch künftig unter denen der deutschen Beförderer liegen. Den deutschen Transportunternehmen dürfte es - trotz erhöhter Kostenbelastungen - aufgrund des Wettbewerbs mit ausländischen Unternehmen schwer fallen ihrerseits die Beförderungsentgelte zu erhöhen.

Aufgrund dieser Entwicklung werden sich in den nächsten Jahren nur geringfügige Veränderungen der Marktanteile deutscher und polnischer Transportunternehmen ergeben.

Nach einem Beitritt Polens zur Europäischen Union und der damit verbundenen Liberalisierung des deutsch-polnischen Straßengüterverkehrs ist mit einer Zunahme des Laderaumangebotes zu rechnen. Dadurch wird der Wettbewerb zwischen den Unternehmen des Straßengüterverkehrs weiter zunehmen. In der Folge ist deshalb ein Absinken der Beförderungsentgelte zu erwarten.

Jedoch werden sich durch den Wegfall der Grenze zwischen Deutschland und Polen - insbesondere durch den Wegfall der langen Aufenthaltszeiten an den jetzigen Grenzzollstellen - neue Märkte und Chancen für deutsche Unternehmen ergeben.

Längerfristig ist durch die verbindliche Einführung der EU-Standards in Polen und die allmähliche Angleichung der Lohnkosten an das westeuropäische Lohnniveau mit steigenden Beförderungsentgelten bei polnischen Transportunternehmen zu rechnen. Diese Entwicklung wird jedoch voraussichtlich nur dann eintreten, wenn es gelingt, größere Marktstörungen durch Transportunternehmen aus anderen osteuropäischen Staaten zu vermeiden.