



Bundesamt
für Güterverkehr



... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Ost-West Eisenbahngüterverkehr

0	Zusammenfassung / Summary	2
1	Ausgangslage.....	6
2	Transportaufkommen	9
	2.1. Betrachtung der Gesamtverkehrsströme	9
	2.2 Einzelbetrachtung nach Staaten	12
	2.2.1 Polen	13
	2.2.2 Tschechien	14
	2.2.3 Slowakei	15
	2.2.4 Ungarn.....	17
	2.3. Kriterien der Streckenwahl.....	17
3	Marktteilnehmer.....	19
	3.1 Formen der grenzüberschreitenden Transportorganisation	19
	3.2 Marktteilnehmer national.....	21
	3.3 Marktteilnehmer international.....	22
4	Hemmfaktoren im Ost-West-Schienenverkehr.....	23
	4.1 Allgemeine Marktsituation aus Sicht der Marktteilnehmer.....	23
	4.2 Unterschiedliche Systemanforderungen	24
	4.3 Infrastruktur	25
	4.4 Russisches Breitspursystem	26
	4.5 Trassenpreise / Trassenverfügbarkeit	27
	4.6 Grenzübergangstellen.....	28
	4.7 Mentalitätsunterschiede	30
	4.8 Personalsituation / Sprachbarrieren.....	30
	4.9 Sonstige Hemmfaktoren	31
	4.10 Intermodaler Wettbewerb.....	32
5	Reaktionen auf bestehende Hemmnisse	33
6	Anhang	36

0 Zusammenfassung

Das Bundesamt für Güterverkehr hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Entwicklung der Güterverkehre im Ost-West-Schieneverkehr untersucht. Ziel der vorliegenden Untersuchung war es aufzuzeigen, wie sich die Verkehrsmengen auf der Ost-West-Achse zwischen Deutschland und seinen westlichen Nachbarstaaten auf der einen und den MOE-Staaten bzw. den GUS-Staaten auf der anderen Seite seit der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 entwickelt haben. Weiterhin sollten Erkenntnisse über die Marktteilnehmer gewonnen und diese zu ihren Erfahrungen im Bezug auf Hemmnisse im grenzüberschreitenden Ost-West-Verkehr befragt werden. Die Ergebnisse aus der Befragung werden im Anschluss an einen statistischen Teil der Untersuchung zusammenfassend dargestellt.

Marktanalyse
Ost-West-
Schieneverkehre

Bei der vorliegenden Untersuchung wurde der Schwerpunkt auf die an Ost-West-Verkehren beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen gelegt. Diese Schwerpunktsetzung erfolgte, um aus erster Hand Informationen über mögliche Hemmnisse beim betrieblichen Ablauf der Schieneverkehre zu erlangen. Weiterhin wurden Bahnspeditionen und Operateure besucht, um einen Überblick über mögliche Probleme bei der Transportorganisation bzw. -planung zu erhalten. Darüber hinaus sollten weitergehende Informationen zur Streckenwahl, zum Transportaufkommen sowie zu möglichen Gründen für die Wahl des Transportdienstleisters ermittelt werden. Zudem wurden Gespräche mit Verladern, Vermietunternehmen, einem Planungsbüro sowie mit verschiedenen Infrastrukturbetreibern geführt.

Besuchte
Marktteilnehmer

Das Aufkommen der Ost-West-Schieneverkehre verteilte sich im Betrachtungszeitraum sehr unterschiedlich auf die beteiligten Staaten. Lässt man die Wechselverkehre zwischen Deutschland und seinen westlichen Nachbarstaaten außer Acht, so entfiel der mit Abstand größte Anteil an den Verkehrsströmen auf Wechselverkehre zwischen Deutschland und den benachbarten Staaten Polen bzw. Tschechien. Der Anteil der über Deutschland führenden Transitverkehre im Ost-West-Verkehr mit Quelle bzw. Ziel in Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Luxemburg lag gemessen am Gesamtaufkommen im Jahr 2008 bei 13 bzw. 11 Prozent und im Jahr 2009 bei 11 bzw. 13 Prozent. Die Transitverkehre mit Quelle bzw. Ziel in den Niederlanden waren dabei geprägt durch einen hohen Anteil an Seehafenverkehren. Im Wechselverkehr mit Deutschland schwankte der Anteil der Seehafenverkehre am Gesamtaufkommen hingegen deutlich je nach Empfangs- bzw. Versandregion.

Anteil von
Transitverkehren
vergleichsweise
gering

Im Jahr 2008 verteilte sich das Aufkommen im Ost-West-Verkehr je Richtung auf täglich durchschnittlich rund 85 Güterzüge. Im Zuge der Wirtschaftskrise und eines starken Aufkommensrückgangs bei Gütern der Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie reduzierte sich die Zahl der Güterzüge im Jahr 2009 um 21 Prozent auf lediglich 67 Züge je Tag und Richtung. Das Transportaufkommen reduzierte sich im selben Zeitraum in beiden

Starke
Aufkommens-
rückgänge im
Jahr 2009

Richtungen jeweils um mehr als 30 Prozent. Hierfür zeichneten insbesondere starke Aufkommensverluste bei den Wechselverkehren zwischen Deutschland und Polen verantwortlich.

Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes werden grenzüberschreitende Verkehre auf der Ost-West-Relation heute größtenteils in Kooperation zwischen zwei bzw. mehreren Eisenbahnunternehmen durchgeführt. Die Wahl der Kooperationspartner erfolgt dabei in der Regel nach den Aspekten der Wirtschaftlichkeit. Die Marktteilnehmer lassen sich entsprechend ihrer Unternehmensausrichtung in zwei Gruppen untergliedern. Während sich Unternehmen der einen Gruppe lediglich für den Transport in einem Staat verantwortlich zeichnen, zählen zur anderen Gruppe Unternehmen, denen es über Unternehmensbeteiligungen, -übernahmen etc. möglich ist, in mindestens zwei Staaten Transportleistungen anzubieten.

Kooperations-
verkehre
überwiegen

Nennenswerte Hemmfaktoren beim Ost-West-Verkehr sind aus Sicht der Marktteilnehmer überwiegend auf bestehende Unterschiede zwischen den nationalen Märkten zurückzuführen. Hierzu zählen neben gegebenen Systemunterschieden (Sicherheitssysteme etc.) auch die trotz europäischer Harmonisierungsbestrebungen weiterhin bestehenden Unterschiede bei nationalen Marktzugangsbestimmungen. Seitens der Marktteilnehmer wurden darüber hinaus auch Mentalitäts- und Sprachunterschiede sowie ein zunehmender intermodaler Wettbewerb angeführt. Zum Tragen kommen die genannten Unterschiede in erster Linie an den Systemschnittstellen bzw. Grenzübergangsstellen.

Hemmfaktoren
beim Ost-West-
Verkehr

Während die Marktteilnehmer entsprechend ihren Möglichkeiten bzw. gemeinsam mit der Bahnindustrie versuchen, die bestehenden Hemmnisse weitestgehend zu reduzieren, sehen sie bei bestimmten Hemmnissen in erster Linie die staatliche Seite in der Pflicht, um eine verbesserte Interoperabilität zu erzielen. Dabei sind die Marktteilnehmer insbesondere an einer Harmonisierung von Marktzugangs-, Zulassungs- und Zollverfahren sowie der Einführung einer internationalen Eisenbahnsprache, einer verbesserten internationalen Koordination bei der Gestaltung von rollendem Material und einer gegenseitigen Anerkennung von bestehenden nationalen Standards interessiert.

Forderungen der
Marktteilnehmer

0 Summary

The Federal Office for Goods Transport has conducted a study on behalf of the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development in Germany (BMVBS) on the development of east-west freight transport by rail. The aim of the study presented here was to show the development in terms of transport volumes on the east-west axis between Germany and its neighbouring countries to the west, on the one hand, and the Central and Eastern European (CEE) respectively the CIS countries, on the other, since the eastward expansion of the EU in the year 2004. Furthermore, it was to gather knowledge about market participants and to interview the latter about their experience in relation to impediments effecting cross-border east-west freight transport. The findings are set out in a summary following a statistical part of the study.

Market analysis
East-west railway
transportation

In this study, attention was focused on the railway undertakings engaged in east-west freight transport. This point of focus was chosen in order to obtain first-hand information about possible operational impediments effecting rail haulage between the countries of investigation. Moreover, visits were made to rail forwarding companies and operators in order to obtain an overview of possible problems in the organisation and planning of freight transport operations. In addition, further information was to be obtained in regard to the choice of route, the transport volumes, as well as possible reasons influencing the choice of the respective transport service provider. Furthermore, talks were held with shipping agents, leasing companies, a planning agency, as well as various infrastructure operators.

Visits to
market participants

The volume of east-west freight transport by rail was distributed very unevenly between the countries involved during the time period under review. Disregarding the traffic relations between Germany and its western neighbouring countries Belgium and the Netherlands, the highest proportion of transport movements was made up of two-way haulage operations between Germany and the neighbouring states of Poland and the Czech Republic. The proportion of transit traffic through Germany, destined for the CEE countries and departing from Belgium, the Netherlands, France and Luxembourg, in relation to the total volume in the year 2008 amounted to 13 percent and approximately 11 percent in 2009, respectively. In the opposite direction the transit traffic mount up to 11 percent in the year 2008 and 13 percent in 2009. The transit traffic departing from and/or destined for the Netherlands was characterised by a high proportion of seaport hinterland traffic. In contrast, in two-way transport operations with Germany, the proportion of seaport hinterland traffic operations in relation to the total volume fluctuated considerably depending on the region of dispatch and/or receipt.

Proportion of transit
transport operations
comparatively small

In the year 2008, the volume of east-west transport operations in each direction amounted to an average of roughly 85 goods trains a day. In the wake of the economic crisis and a strong decline in the volume of goods from the steel, chemical and

Strong decline in
transport
operations in the
year 2009

automotive industries, the number of goods trains in the year 2009 fell by 21 percent to only 67 trains a day in each direction. During the same period, the volume of transport in each direction fell by more than 30 percent. In particular, this was due to a strong decline in the volume of transport operations between Germany and Poland.

Today, according to the findings of the Federal Office for Goods Transport, cross-border east-west freight transport is largely conducted in cooperation between two or more railway undertakings. The choice of cooperation partner is usually influenced by economic aspects. The market participants can be subdivided according to their corporate aims and strategy into two groups. Whereas the companies belonging to one group are only engaged in transport operations in one country, the other group is made up of companies that, by means of holdings, mergers or take-overs of other companies, etc., are able to offer transport services in at least two countries.

Predominance of cooperative transport operations

From the point of view of the market participants, notable impediment factors effecting east-west goods transportation are predominantly attributable to existing differences in the characteristics of the national markets. These include, in addition to differences in the railway systems (Train Traffic Control and Safety Systems, etc.), also the differences in regulation for national market access, which continue to exist in spite of European harmonisation efforts. Furthermore, market participants pointed to differences in mentality and language problems as well as increasing inter-modal competition. Said differences primarily take effect at system interface and/or border crossing points.

Impediment factors effecting east-west-goods transportation

According to their possibilities and in cooperation with the railway industry, market participants are trying to dismantle existing impediments. In relation to certain obstacles, they regard it as the duty of the state to enable the achievement of improved interoperability. In this connection, the market participants are particularly interested in a harmonisation of market access, licensing, customs and goods forwarding procedures. The introduction of an international railway language, improved international coordination in relation to the design of rolling stock and cross acceptance of existing national standards are further important aspects.

Demands of the market participants

1 Ausgangslage

Spätestens mit dem Zeitpunkt der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 haben Ost-West-Verkehre von bzw. nach Deutschland sowie im Transit durch Deutschland für die Verkehrswirtschaft zunehmend an Bedeutung gewonnen. So stieg laut einer aktuellen Untersuchung des Bundesamtes das in den Jahren 2003 bis 2008 zwischen Deutschland und den Beitrittsstaaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Ungarn, Slowakei und Slowenien beförderte Güteraufkommen um 24 % auf insgesamt 114,4 Mio. t¹. Der Modal Split veränderte sich in diesem Zeitraum zu Gunsten des Straßengüterverkehrs, welcher seinen Aufkommensanteil von 48,2 % im Jahr 2003 auf 58,7 % im Jahr 2008 erhöhen konnte, während Eisenbahn (-5,3 %), Binnenschifffahrt (-1,2 %) sowie Seeschifffahrt (-4,2 %) im gleichen Zeitraum Anteilsverluste zu verzeichnen hatten.

Zunehmende Bedeutung von Ost-West-Verkehren

Bezieht man aktuelle Wirtschafts- und Verkehrsprognosen in die Betrachtung mit ein, so ist davon auszugehen, dass sich das beschriebene Aufkommenswachstum auf der Ost-West-Achse, insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr, längerfristig noch weiter verstärken wird. Die vor allem im vergangenen Jahr zu beobachtenden Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise in Form von Aufkommens- und Leistungsrückgängen werden aus Sicht des Bundesamtes an diesem langfristigen Trend nichts grundlegendes verändern, sie führen lediglich zu einer kurzen bis mittelfristigen Verzögerung der Entwicklung. Insbesondere den Transitverkehren durch Deutschland werden künftig hohe Wachstumsraten vorausgesagt. Bezogen auf die Verkehrsleistung geht die Verflechtungsprognose 2025 für Deutschland beispielsweise von einer 2,5fachen Steigerung des gesamten Transitverkehrs aus, wovon ein zunehmender Teil auf die Ost-West-Verkehre entfallen dürfte.

Wachstumsprognosen

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Prognoseszenarien für den Güterverkehr wurde seitens der EU der „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ erarbeitet. Wesentlicher Bestandteil dieser Verordnung ist die Festlegung von Regeln für die Einrichtung und Organisation grenzüberschreitender Güterverkehrskorridore. In diesem Zusammenhang wurden seitens der EU insgesamt 9 Güterverkehrskorridore benannt. Für die vorliegende Untersuchung sind in erster Linie diejenigen von der EU benannten Güterverkehrskorridore von Interesse, bei denen sich prinzipiell eine Nutzung im Rahmen von Ost-West-Verkehren anbietet. Hierunter fallen die von der EU als Haupttruten bezeichneten Korridore 7, 8 und 9:

Einrichtung von Güterverkehrskorridoren

¹ Bundesamt für Güterverkehr: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf den Modal Split, Köln 2009.

- (7) Dresden (DE) – Prag (CZ) – Wien (AT) / Bratislava (SK) – Budapest (HU)
ab Budapest verläuft der Korridor dann alternativ über
 - Bukarest (RO) nach Constanza (RO), bzw. über
 - Vidin (BG) – Sofia (BG) – Thessaloniki (GR) nach Athen (GR)
- (8) Bremerhaven (DE) / Rotterdam (NL) / Antwerpen (BE) – Aachen / Berlin (DE) –
Warschau (PL) – Terespol (Grenze PL – Weißrussland/Brest) – Kaunas (LT)
- (9) Dresden (DE) – Prag (CZ) – Horni Lideč (CZ) – Žilina (SK) – Košice (SK) –
Čierna nad Tisou – (Grenze Slowakei – Ukraine/Tschop)

Als Gemeinsamkeit der genannten Korridore lässt sich herausstellen, dass innerhalb der Transportkette ein Grenzübertritt zwischen Deutschland und Polen bzw. zwischen Deutschland und Tschechien erfolgen muss. Anhand der nachfolgenden Tabelle 1 lassen sich daher Aussagen über die Anzahl der insgesamt über Deutschland im Rahmen der genannten Korridore verlaufenden Ost-West-Verkehre treffen. Demnach lag die Zahl der jährlich auf der Ost-West-Relation verkehrenden Züge im Jahr 2009 bei 48.704. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Zahl zu jeweils gleichen Teilen auf beide Fahrtrichtungen verteilt. Im Jahr 2009 verkehrten somit täglich je Richtung durchschnittlich rund 67 Güterzüge. Auffällig ist der im Vergleich zum Vorjahr zu beobachtende deutliche Aufkommensrückgang von rund 21 Prozent. Dieser stellt sich vor dem Hintergrund der konjunkturellen Entwicklungen seit Ende 2008 jedoch noch vergleichsweise gemäßigt dar. Für das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr mit bzw. durch Deutschland werden für das Jahr 2009 vom Statistischen Bundesamt Rückgänge von jeweils -23,1 % bei Versand und Empfang und -23,8 % bei den Transitverkehren angeführt.

Grenzübertritt
nach Polen und
Tschechien

Tabelle 1: Grenzübergangszahlen im Ost-West-Schieneverkehr

Gesamtanzahl der Güterzüge/Jahr an den Grenzübergängen				
	2006	2007	2008	2009
Deutschland / Polen	29.790	32.197	32.951	22.584
darunter				
Frankfurt	10.311	11.094	9.897	8.704
Horka	9.749	9.027	8.288	3.618
Guben	6.070	7.009	7.718	6.070
Tantow	1.208	2.093	2.957	2.678
Sonstige	2.452	2.974	4.091	1.514
Deutschland / Tschechien	25.618	28.697	28.960	26.120
darunter				
Bad Schandau	20.645	24.060	24.945	22.827
Schirnding	3.059	2.687	2.468	2.172
Furth i.W.	1.914	1.950	1.547	1.120

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten der DB Netz AG, 2010

Bei der Mehrzahl der grenzüberschreitenden Verkehre wird für einen Grenzübertritt zwischen Deutschland und Tschechien laut Tabelle der Grenzübergang Bad Schandau genutzt. Hierzu dürfte in besonderem Maße die Topographie entlang der deutsch-tschechischen Grenze verantwortlich zeichnen. Der Grenzübertritt bei Bad Schandau ist Teil der Korridore 7 und 9. Beim Grenzübertritt zwischen Deutschland und Polen verteilen sich die Verkehrsströme größtenteils auf die Grenzübergänge Frankfurt/Oder, Horka und Guben. Sowohl Frankfurt/Oder als auch Horka werden heute als Grenzübertritt für internationale Korridorverkehre genutzt. Ein zunehmendes Aufkommen verzeichnet daneben der vom Großraum Berlin in Richtung des polnischen Seehafens Szczecin (Stettin) zur Verfügung stehende Grenzübergang Tantow. Die Wahl des Grenzübergangs steht laut Aussagen der Gesprächspartner dabei insbesondere im Zusammenhang mit der Versand- bzw. Empfangsregion, einer eventuell zusätzlich genutzten Einrichtung für den Umschlag- bzw. die Bündelung von Verkehren, der jeweils an den Grenzübergängen vorhandenen Infrastruktur (Elektrifizierung, Abstell- und Rangiermöglichkeiten), der eingesetzten Art der Fahrzeuge (Elektro-, Mehrsystem- bzw. Diesellok) sowie mit der Verfügbarkeit möglicher Kooperationspartner und deren Produktionskonzepten.

Konzentration
auf wenige
Grenzübergänge

Bei Verkehren zwischen West- und Süd-Ost-Europa bieten sich dem Nutzer aus Sicht der Marktteilnehmer derzeit optimalere Möglichkeiten im Verkehr über Österreich und Ungarn als die von der EU beschriebene Hauptroute (7) über Tschechien und die Slowakei bis nach Ungarn bzw. im Transit durch Ungarn weiter bis nach Rumänien, Bulgarien und Griechenland. Als Gründe hierfür führten die Gesprächspartner insbesondere bestehende Bündelungsmöglichkeiten sowie ein gutes Infrastrukturangebot mit vergleichsweise zuverlässigen Verbindungen und kurzen Grenzaufhalten an.

Bedeutung der
Korridore für die
Marktteilnehmer

2 Transportaufkommen

2.1. Betrachtung der Gesamtverkehrsströme

Bei der folgenden Betrachtung der Güterverkehrsströme wurden die in den amtlichen Veröffentlichungen von Eurostat und dem Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Daten verwendet. Dabei gilt zu beachten, dass die Statistiken zwar Auskunft über die Gesamtmenge der zwischen den betrachteten Staaten transportierten Güter geben, sie jedoch keine eindeutigen Aussagen über den jeweiligen Transportverlauf zwischen den ausgewiesenen Versand- und Empfangsregionen zulassen. Ein Eisenbahntransport zwischen den Niederlanden und Ungarn könnte somit beispielsweise im Transit über Deutschland und weiter über Polen und die Slowakei bzw. Tschechien und die Slowakei oder auch über Österreich erfolgt sein.

Transportverlauf
meist unbekannt

Aufgrund der im weiteren Verlauf der Untersuchung beschriebenen Systemunterschiede zwischen dem europäischen und dem russischen Schienenverkehrssystem und den hierbei notwendig werdenden doppelten Frachtpapieren existieren auf der Grundlage der Verwendung findenden Statistiken keine belastbaren Daten zum grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Luxemburg auf der einen Seite sowie den GUS-Staaten auf der anderen Seite. Das gesamte grenzüberschreitende Aufkommen wurde bei den vorliegenden Daten von Eurostat und Destatis den jeweils zur Umladung genutzten Transitstaaten Polen, Slowakei und Ungarn zugerechnet. Im Rahmen der betrachteten Korridore erscheint es aus Sicht der Marktteilnehmer ratsam, lediglich die Zahlen von Polen und der Slowakei für die genannten Korridore anzusetzen.

Statistische
Erfassung

Unter Berücksichtigung der Aussagen der Marktteilnehmer bezüglich ihrer Streckenwahl bei Ost-West-Verkehren bzw. bei Verkehren nach Süd-Ost-Europa wurde für die vorliegende Untersuchung die Annahme getroffen, dass das Transportaufkommen im Wechselverkehr zwischen den westeuropäischen Staaten und Bulgarien, Rumänien sowie Griechenland größtenteils im Transitverkehr durch Österreich verläuft und somit für den Ost-West-Verkehr zum heutigen Zeitpunkt keine nennenswerte Bedeutung hat. Auf eine Darstellung der Verkehrsmengen für diese Relationen wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet. Das Aufkommen zwischen den westeuropäischen Staaten und Ungarn wird im folgenden statistischen Teil der Untersuchung zwar mit dargestellt, allerdings wird hierbei lediglich ein Verlauf durch Deutschland angenommen und der weitere Transportweg offen gelassen.

Verkehre nach
Süd-Ost-Europa
über Österreich
und Ungarn

In Tabelle 2 ist das von Deutschland, Belgien, den Niederlanden, Frankreich sowie Luxemburg in Richtung Osten transportierte Aufkommen untergliedert nach dem Empfangsland dargestellt. Im Vergleich der Jahre 2008 und 2009 hat sich das Transportaufkommen im Rahmen der Wirtschaftskrise in Richtung Osteuropa um etwa

Aufkommen in
Richtung
Osteuropa

ein Drittel reduziert. Einen bedeutenden Anteil am Aufkommensrückgang hatte dabei die stark rückläufige Gütermenge zwischen Deutschland und Polen. Der größte Anteil der im Jahr 2009 über Deutschland hinaus transportierten Gütermenge von rund 7,6 Mio. t entfiel mit 3,5 Mio. t auf die durch Tschechien verlaufenden Korridore 7 und 9, weitere 3,1 Mio. t des Aufkommens entfielen auf den Korridor 8.

Tabelle 2: Transportaufkommen (1.000 t) in Richtung Osteuropa untergliedert nach Versand- und Empfangsregion in den Jahren 2008 und 2009

2008	Empfang						DE
Versand	PL	CZ	SK	HU	LT	Summe	
DE	4.493	3.408	586	1.436	99	10.022	X
BE	214	109	58	38	0	419	4.900
NL	250	333	171	73	0	827	17.400
FR	91	55	13	5	0	164	2.057
LU	21	21	4	5	2	53	324
Summe	5.069	3.926	832	1.557	101	11.485	24.681

Korridor 8 über PL						
PL	LT	Summe				
5.069	101	5.170				

Korridore 7,9 über CZ		
CZ	SK	Summe
3.926	832	4.758

Empfang / Transit HU	
HU	Summe
1.557	1.557

Transit DE	576	518	246	121	2	1.463
------------	-----	-----	-----	-----	---	-------

2009	Empfang						DE
Versand	PL	CZ	SK	HU	LT	Summe	
DE	2.746	2.723	289	939	69	6.766	X
BE	68	47	34	27	0	176	3.787
NL	146	299	99	27	0	571	13.908
FR	42	29	7	1	1	80	1.235
LU	13	7	4	2	0	26	220
Summe	3.015	3.105	433	996	70	7.619	19.016

Korridor 8 über PL		
PL	LT	Summe
3.015	70	3.085

Korridore 7,9 über CZ		
CZ	SK	Summe
3.105	433	3.538

Empfang / Transit HU	
HU	Summe
996	996

Transit DE	269	382	144	57	1	853
------------	-----	-----	-----	----	---	-----

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes und Eurostat.

In Tabelle 3 ist das Transportaufkommen aus den Staaten Polen, Litauen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn in Richtung Westeuropa dargestellt. Das Gesamtaufkommen lag in den zurückliegenden Jahren deutlich über dem Aufkommen der Gegenrichtung. Im Vergleich der Jahre 2008 und 2009 reduzierte sich das Güteraufkommen in Richtung Westeuropa um rund 32 % auf 10,1 Mio. t. Die konjunkturell bedingten Rückgänge lagen prozentual somit auf einem vergleichbaren Niveau wie bei der Gegenrichtung. Der größte Aufkommensanteil entfiel in beiden Jahren auf den Korridor 8.

Aufkommen in
Richtung
Westeuropa

Tabelle 3: Transportaufkommen (1.000t) in Richtung Westeuropa untergliedert nach Versand- und Empfangsregion in den Jahren 2008 und 2009

Korridor 8 über PL		
PL	LT	Summe
8.251	31	8.282

Korridore 7,9 über CZ		
CZ	SK	Summe
4.084	1.215	5.299

Versand / Transit HU		
	HU	Summe
	1.309	1.309

2008	Empfang					
Versand	DE	BE	NL	FR	LU	Summe
PL	7.254	129	125	465	278	8.251
CZ	3.707	65	238	67	7	4.084
SK	1.051	24	21	118	1	1.215
HU	1.217	36	43	13	0	1.309
LT	31	0	0	0	0	31
Summe	13.260	254	427	663	286	14.890
DE	X	2.450	3.872	3.204	1.309	10.835

Transit DE					
	254	427	663	286	1.630

Korridor 8 über PL		
PL	LT	Summe
4.965	23	4.988

Korridore 7,9 über CZ		
CZ	SK	Summe
3.219	687	3.906

Versand / Transit HU		
	HU	Summe
	1.174	1.174

2009	Empfang					
Versand	DE	BE	NL	FR	LU	Summe
PL	4.397	117	92	295	64	4.965
CZ	2.877	39	230	69	4	3.219
SK	586	10	14	77	0	687
HU	1.046	32	62	34	0	1.174
LT	23	0	0	0	0	23
Summe	8.929	198	398	475	68	10.068
DE	X	2.192	3.582	1.899	823	8.496

Transit DE					
	198	398	475	68	1.139

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes und Eurostat.

Das Aufkommen im Wechselverkehr zwischen den Staaten Polen, Slowakei sowie Ungarn und den GUS Staaten wurde laut den zum heutigen Stand vorliegenden Daten von Eurostat im Jahr 2007 von einer großen Unpaarigkeit bestimmt. Während das Aufkommen in Richtung der GUS-Staaten bei etwa 4 Mio. t lag, verzeichnete das Aufkommen der Gegenrichtung rund 34 Mio. t. Mit jeweils deutlich über 50 Prozent haben Verkehre von/nach Polen dabei den größten Anteil am Gesamtaufkommen.

Aufkommen im Wechselverkehr mit den GUS-Staaten

Tabelle 4: Transportaufkommen (1.000t) im Wechselverkehr zwischen Polen, Slowakei sowie Ungarn und den GUS Staaten im Jahr 2007

Richtung GUS						Richtung Europa						
Versand	Jahr	Empfang				Summe	Versand	Jahr	Empfang			Summe
		RU	BY	UA	GUS*				PL	SK	HU	
PL	2007	758	273	1.548	246	2.825	RU	2007	9.659	5.595	2.630	17.884
SK	2007	105	10	384	33	532	BY	2007	2.154	87	:	2.241
HU	2007	616	:	:	:	616	UA	2007	7.314	5.306	:	12.620
		1.479	283	1.932	279	3.973	GUS*	2007	969	112	:	1.081
									20.096	11.100	2.630	33.826

* Sonstige GUS-Staaten

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten von Eurostat, Stand 2/2010.

Genauere Aussagen zur Struktur der im Wechselverkehr mit den GUS-Staaten beförderten Güter lassen sich aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten nicht treffen. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes ist jedoch davon auszugehen, dass für das hohe Transportaufkommen in Richtung Westen im Wesentlichen Massengüter der Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ und „Feste mineralische Brennstoffe“ verantwortlich zeichnen.

Aussagen zur Güterstruktur

Perspektivisch ist davon auszugehen, dass die genannten Korridore zunehmend auch für Transporte in andere Staaten Mittel- und Osteuropas (Baltikum, Rumänien, Bulgarien) sowie in weiter entfernte GUS-Staaten und weiter bis nach China an Bedeutung gewinnen werden. So könnte beispielsweise eine unter der Bezeichnung RailBaltica geplante Schienenanbindung der baltischen Staaten in der Normalspurweite für eine zusätzliche Transportnachfrage sorgen. Derzeit ist das Aufkommen im Wechselverkehr mit den zuvor genannten Staaten jedoch entweder nicht vorhanden oder nur vergleichsweise gering ausgeprägt. Im Gegensatz zum Straßengüterverkehr, welcher seit der EU-Osterweiterung in einem besonders starken Maße vom zunehmenden Transportaufkommen bei den Ost-West-Verkehren profitieren konnte, lag das Aufkommen beim Schienenverkehr im Jahr 2008 in etwa auf dem Niveau von 2003. Interessant ist diese Entwicklung insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Eisenbahn beim nationalen Modal Split der osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten bis vor wenigen Jahren noch das dominierende Verkehrsmittel war.

Zunehmende Bedeutung der Ost-West-Verkehre

2.2 Einzelbetrachtung nach Staaten

In den nachfolgenden Statistiken ist das jeweils im Zeitraum von 2005 bis 2009 zwischen den betrachteten Staaten transportierte Aufkommen dargestellt. Für die Relation Deutschland - MOE wurden dabei sowohl das Aufkommen als auch die Anteile im Seehafenverkehr mit den deutschen Seehäfen dargestellt. Auch für das Aufkommen im Wechselverkehr zwischen den MOE-Staaten und Belgien bzw. den Niederlanden wurde zusätzlich der Anteil der Seehafenverkehre mit Quelle bzw. Ziel in den bedeutenden Seehäfen Antwerpen (B), Amsterdam und Rotterdam (NL) dargestellt. Das Aufkommen verteilte sich im Jahr 2008 je nach beteiligten Staaten sehr unterschiedlich auf die verschiedenen Gütergruppen. Um einen besseren Überblick über die Verkehrsströme geben zu können, wird nachfolgend daher näher auf die Verkehrsbeziehungen zwischen den westeuropäischen Staaten und Polen, Tschechien, Slowakei sowie Ungarn eingegangen. Bei der Mehrheit der Relationen zeigten sich im Jahresvergleich von 2007 zu 2008 leichte Aufkommensrückgänge, welche aus Sicht des Bundesamtes auf die im Jahr 2008 einsetzende Wirtschaftskrise und die hierdurch besonders betroffenen bahnaffinen Wirtschaftszweige Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie zurückzuführen sein dürften. Im Jahr 2009 kam es zu einem deutlichen Rückgang des Beförderungsaufkommens. Im Vergleich zu den anderen westlichen Staaten weist

Aufkommen und Anteile am Seehafenverkehr

Deutschland beim Wechselverkehr mit den betrachteten östlichen Staaten das mit Abstand größte Aufkommen auf.

2.2.1 Polen

Das Transportaufkommen von Deutschland in Richtung Polen verteilte sich im Jahr 2008 im Wesentlichen auf die Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ (32 %), „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ (20 %), „Steine und Erden“ (18 %) sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ (15 %). In der Gegenrichtung bestimmten mit nahezu 50 % „Feste mineralische Brennstoffe“ das Aufkommen. Weitere nennenswerte Anteile erreichten Güter der Abteilungen „Steine und Erden“ mit 16 % und „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ mit 14 %. Der Anteil der Seehafenverkehre am Gesamtverkehr lag beim Transportaufkommen zwischen Deutschland und Polen 2008 bei rund 19 %. Im Jahr 2009 hat sich dieser Anteil im Rahmen der Wirtschaftskrise in Richtung Polen auf 23 % erhöht, in der Gegenrichtung lag er bei lediglich 4 %.

Unterschiede in der Güterstruktur je nach Richtung der Verkehre

Tabelle 5: Transportaufkommen (1.000t) im Wechselverkehr mit Polen im Zeitraum 2005 - 2009

Polen				Seehafenverkehr			
Gesamtaufkommen				Dt. Seehäfen		Anteil in %	
Deutschland	DE-PL	PL-DE		DE-PL	PL-DE	DE-PL	PL-DE
2005	2.974	7.397		575	233	19,3	3,1
2006	3.748	8.238		816	298	21,8	3,6
2007	4.518	7.592		895	284	19,8	3,7
2008	4.493	7.254		836	410	18,6	5,7
2009	2.746	4.397		638	183	23,2	4,2
Belgien				Antwerpen			
	BE-PL	PL-BE				BE-PL	PL-BE
2005	105	122		43	30	41,0	24,6
2006	101	121		50	35	49,5	28,9
2007	230	121		155	60	67,4	49,6
2008	214	129		116	60	54,2	46,5
2009	68	117		13	87	19,1	74,4
Niederlande				Rotterdam			
	NL-PL	PL-NL		Amsterdam		NL-PL	PL-NL
2005	197	96		190	81	96,4	84,4
2006	207	35		179	26	86,5	74,3
2007	213	63		171	24	80,3	38,1
2008	250	125		223	102	89,2	81,6
2009	146	92		136	77	93,2	83,7
Gesamtaufkommen				Gesamtaufkommen			
Frankreich	FR-PL	PL-FR		Luxemburg		LU-PL	PL-LU
2005	92	485		2005	17	4	
2006	126	464		2006	18	1	
2007	105	406		2007	21	139	
2008	91	465		2008	21	278	
2009	42	295		2009	13	64	

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes und Eurostat.

Beim Transport von den Niederlanden bzw. Belgien nach Polen nimmt der Seehafenverkehr einen wesentlich bedeutenderen Anteil ein als bei den Verkehren

von/nach Deutschland, was sich im Jahr 2008 auch in der beförderten Güterstruktur deutlich bemerkbar machte. So erreichten „Besondere Transportgüter“ beim Wechselverkehr mit den Niederlanden Aufkommensanteile von rund 60 % (NL-PL) bzw. 48 % (PL-NL), beim Verkehr zwischen Belgien und Polen lagen sie bei 30 %. Daneben spielten beim Transport von Belgien nach Polen Güter der Güterabteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit über 30 % und „Fahrzeuge“ mit 18 % eine besondere Rolle. In der Gegenrichtung lag der Schwerpunkt der transportierten Güter auf der Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“. Weitere nennenswerte Anteile am Güteraufkommen von den Niederlanden nach Polen erreichten die Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“ mit etwa 14 % sowie in der Gegenrichtung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“. Das Aufkommen zwischen Frankreich und Polen wurde mit einem Anteil von 44 % durch den Transport von Fahrzeugen bestimmt, gefolgt von der Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“. In der Gegenrichtung stellte „Koks“ (61 %) den größten Teil des Aufkommens dar. Die Schienentransporte im Wechselverkehr zwischen Luxemburg und Polen bestanden in beiden Richtungen nahezu ausschließlich aus Gütern der Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“.

2.2.2 Tschechien

Ähnlich wie bei den Verkehren von/nach Polen erreichten bei den Wechselverkehren mit Tschechien die Niederlande den höchsten prozentualen Anteil des Seehafenverkehrs gemessen am Gesamtaufkommen. Während Deutschland einen im Vergleich zu den Wechselverkehren mit Polen sehr hohen Anteil an Seehafenverkehren von/nach Tschechien aufweist, liegt der Anteil beim Wechselverkehr mit Belgien wesentlich darunter. Das Transportaufkommen von Deutschland in Richtung Tschechien wurde im Jahr 2008 von der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ mit rund 62 % bestimmt. Außerdem wiesen „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ mit 16 % noch ein nennenswertes Aufkommen auf. In der Gegenrichtung entfiel der größte Anteil der Transporte mit 45 % ebenfalls auf die Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“. Hier erreichten die Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ (15 %), „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ (12 %) sowie „Feste mineralische Brennstoffe“ (11 %) weitere nennenswerte Anteile.

Niederlande
mit höchstem
Seehafenanteil

Bei den Verkehren von Belgien nach Tschechien stellte die Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ mit rund 50 % den größten Teil des Aufkommens. „Besondere Transportgüter“ machten rund ein Viertel des Aufkommens aus und auf „Fahrzeuge“ entfielen rund 16 %. Letztere Gütergruppe bestimmte das Aufkommen in der Gegenrichtung mit 45 %, gefolgt von „Besondere Transportgüter“ (20 %) und Gütern der Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“. Im Wechselverkehr mit den Niederlanden hatten „Besondere Transportgüter“ in Richtung Tschechien einen Anteil von 43 %, in der Gegenrichtung lag der Anteil bei 65 %. Das Aufkommen im Wechselverkehr mit Frankreich wurde von der Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ geprägt. In Richtung

Stahltransporte
überwiegen

Tschechien lag deren Anteil bei 82 %, in der Gegenrichtung bei rund 60 %, gefolgt von „Koks“ (24 %) und „Fahrzeuge“ (9 %). Das Aufkommen von/nach Luxemburg war ausschließlich geprägt von Stahltransporten.

Tabelle 6: Transportaufkommen (1.000t) im Wechselverkehr mit Tschechien im Zeitraum 2005 - 2009

Tschechien				Seehafenverkehr			
Gesamtaufkommen				Dt. Seehäfen		Anteil in %	
Deutschland	DE-CZ	CZ-DE		DE-CZ	CZ-DE	DE-CZ	CZ-DE
	2005	2.818	4.048	1.486	1.480	52,7	36,6
	2006	3.302	4.252	1.685	1.628	51,0	38,3
	2007	3.721	4.100	1.991	1.772	53,5	43,2
	2008	3.408	3.707	2.162	1.607	63,4	43,4
	2009	2.723	2.877	1.753	1.420	64,4	49,4
Belgien	BE-CZ	CZ-BE		Antwerpen	BE-CZ	CZ-BE	
	2005	49	298	4	89	8,2	29,9
	2006	77	87	5	40	6,5	46,0
	2007	133	68	19	15	14,3	22,1
	2008	109	65	15	6	13,8	9,2
	2009	47	39	7	7	14,9	17,9
Niederlande	NL-CZ	CZ-NL		Rotterdam	NL-CZ	CZ-NL	
	2005	199	459	180	446	90,5	97,2
	2006	80	67	52	66	65,0	98,5
	2007	91	65	61	21	67,0	32,3
	2008	333	238	294	213	88,3	89,5
	2009	299	230	285	211	95,3	91,7
Frankreich	FR-CZ	CZ-FR		Luxemburg	LU-CZ	CZ-LU	
	2005	14	36		2005	8	0
	2006	53	44		2006	13	4
	2007	97	68		2007	10	1
	2008	55	67		2008	21	7
	2009	29	69		2009	7	4

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes und Eurostat.

2.2.3 Slowakei

Ähnlich wie beim Verkehr zwischen Tschechien und Deutschland bestimmten in Richtung der Slowakei Güter der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ den Transport mit rund 50 % des Aufkommens. Weitere Anteile in Höhe von 25 % bzw. 16 % entfielen auf „Chemische Erzeugnisse“ und „Eisen, Stahl, NE-Metalle“. In der Gegenrichtung entfiel mit 49 % ein vergleichbar hoher Anteil auf die Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“. Mit 31 % fiel hier der Anteil der Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ jedoch wesentlich größer aus. Ähnlich wie in den zuvor behandelten Staaten war der Anteil der Seehafenverkehre gemessen am Gesamtaufkommen beim Verkehr von/nach den Niederlanden am stärksten ausgeprägt.

„Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ mit hohem Anteil

Beim Verkehr von Belgien in die Slowakei dominierte die Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ mit 72 % das Gesamtaufkommen. „Besondere Transportgüter“ erreichten als

zweitgrößte Gütergruppe 11 %. In der Gegenrichtung bestimmten „Fahrzeuge“ mit 68 % das Aufkommen, als zweitgrößte Güterabteilung erreichte „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ einen Aufkommensanteil von 30 %. Ein ganz anderes Bild zeigte sich bei den Wechselverkehren zwischen den Niederlanden und der Slowakei. In Richtung der Slowakei entfielen über 70 % des Aufkommens auf „Chemische Erzeugnisse“, den größten Teil mit 69 % des Gesamtaufkommens erzielte dabei der Transport von „Aluminiumoxyd“. Weiterhin erreichten „Futtermittel“ einen Anteil von 27 %. In der Gegenrichtung entfiel der Großteil des Aufkommens mit 78 % auf „Rohre, Gießereierzeugnisse“. Das Aufkommen im Wechselverkehr mit Frankreich verteilte sich in Richtung Slowakei insbesondere auf Stahl (49%) und „Chemische Grundstoffe“ (38 %). In der Gegenrichtung dominierten „Fahrzeuge“ mit 64 % die Aufkommensverteilung, daneben erreichte die Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ einen Anteil von rund 30 %. Die Aufkommensverteilung von Luxemburg in die Slowakei stellte sich vergleichbar dar wie bereits beim Verkehr mit Polen und Tschechien. Hier bestanden die Transporte ausschließlich aus Gütern der Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“. In der Gegenrichtung wurden hingegen nahezu ausschließlich Güter der Gütergruppe „Elektronische Erzeugnisse, Maschinen“ transportiert.

Fahrzeuge und
Aluminiumoxid

Tabelle 7: Transportaufkommen (1.000t) im Wechselverkehr mit der Slowakei im Zeitraum 2005 - 2009

Slowakei				Seehafenverkehr			
Gesamtaufkommen				Dt. Seehäfen		Anteil in %	
Deutschland	DE-SK	SK-DE		DE-SK	SK-DE	DE-SK	SK-DE
2005	367	799		146	128	39,8	16,0
2006	351	1.102		158	193	45,0	17,5
2007	464	1.095		199	199	42,9	18,2
2008	586	1.051		284	177	48,5	16,8
2009	289	586		120	75	41,7	12,8
Belgien				Antwerpen			
	BE-SK	SK-BE				BE-SK	SK-BE
2005	2	15		1	7	50,0	46,7
2006	9	21		1	4	11,1	19,0
2007	67	67		9	6	13,4	9,0
2008	58	24		3	0	5,2	0,0
2009	34	10		1	0	2,9	0,0
Niederlande				Rotterdam Amsterdam			
	NL-SK	SK-NL				NL-SK	SK-NL
2005	174	5		174	5	100,0	100,0
2006	200	26		200	25	100,0	96,2
2007	187	28		186	21	99,5	75,0
2008	171	21		171	19	100,0	90,5
2009	99	14		99	12	100,0	85,7
Gesamtaufkommen				Gesamtaufkommen			
Frankreich	FR-SK	SK-FR		Luxemburg	LU-SK	SK-LU	
2005	2	4		2005	1	0	
2006	11	24		2006	3	0	
2007	29	49		2007	4	0	
2008	13	118		2008	4	1	
2009	7	77		2009	4	0	

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes und Eurostat.

2.2.4 Ungarn

Bei den Wechselverkehren mit Ungarn fällt der Anteil der Seehafenverkehre bei allen Staaten vergleichsweise hoch aus. Im Jahr 2008 wurden von Deutschland in Richtung Ungarn größtenteils (79 %) Güter der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ transportiert. Weitere 11 % entfielen auf die Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“. In der Gegenrichtung stellte sich die Aufkommensverteilung hingegen wesentlich differenzierter dar. Neben der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ mit 20 % des Aufkommens erreichten „Chemische Erzeugnisse“ 18 %, „Natürliche und Chemische Düngemittel“ 16 %, „Steine und Erden“ 13 % und „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ 11 %.

Hoher Anteil
Seehafenverkehre

Tabelle 8: Transportaufkommen (1.000t) im Wechselverkehr mit Ungarn im Zeitraum 2005 - 2009

Ungarn				Seehafenverkehr			
Gesamtaufkommen			Dt. Seehäfen		Anteil in %		
Deutschland	DE-HU	HU-DE	DE-HU	HU-DE	DE-HU	HU-DE	
2005	1.191	892	449	225	37,7	25,2	
2006	1.233	1.068	452	259	36,7	24,3	
2007	1.328	1.303	490	265	36,9	20,3	
2008	1.436	1.217	395	216	27,5	17,7	
2009	939	1.046	213	132	22,7	12,6	
Belgien			Antwerpen		BE-HU		
	BE-HU	HU-BE			BE-HU	HU-BE	
2005	47	34	29	19	61,7	55,9	
2006	35	41	22	18	62,9	43,9	
2007	27	40	24	13	88,9	32,5	
2008	38	36	13	12	34,2	33,3	
2009	27	32	10	10	37,0	31,3	
Niederlande			Rotterdam Amsterdam		NL-HU		
	NL-HU	HU-NL			NL-HU	HU-NL	
2005	107	18	18	18	16,8	100,0	
2006	141	59	66	58	46,8	98,3	
2007	129	78	73	78	56,6	100,0	
2008	73	43	51	43	69,9	100,0	
2009	27	62	8	51	29,6	83,6	
Gesamtaufkommen			Gesamtaufkommen				
Frankreich	FR-HU	HU-FR	Luxemburg	LU-HU	HU-LU		
2005	1	8	2005	6	4		
2006	1	14	2006	4	0		
2007	18	53	2007	3	0		
2008	5	13	2008	5	0		
2009	1	34	2009	2	0		

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes und Eurostat.

Zwischen Belgien und Ungarn wurden im Jahr 2008 insbesondere „Chemische Grundstoffe“ (45 %) sowie Stahlerzeugnisse (30 %) transportiert. In der Gegenrichtung wurde das Aufkommen bestimmt durch „Fahrzeuge“ (67 %) sowie die Gütergruppe „Elektronische Erzeugnisse, Maschinen“ (32 %). Das Transportaufkommen von den Niederlanden in Richtung Ungarn wurde im Jahr 2008 insbesondere von Gütern aus der Güterabteilung „Eisen, Stahl, NE-Metalle“ sowie von der Gütergruppe „Chemische

Fahrzeugtransporte
nach Westeuropa

Grundstoffe“ geprägt. Weitere nennenswerte Gütergruppen waren „Zellstoff, Altpapier“ und „Besondere Transportgüter“. In der Gegenrichtung bestimmte der Transport der Gütergruppen „Fahrzeuge“ und „Elektronische Erzeugnisse, Maschinen“ das Bild. Im Jahr 2008 spielte beim Wechselverkehr mit Ungarn ebenfalls der Transport von „Getreide“ eine nennenswerte Rolle. An den Transporten von Frankreich nach Ungarn hatten die Gütergruppen „Rohre, Gießereierzeugnisse“ und „Sonstige Waren a.n.g.“ im Jahr 2008 einen Anteil von 53 bzw. 43 %. In der Gegenrichtung wurde das Aufkommen durch den Transport der Gütergruppe „Fahrzeuge“ (69 %) geprägt, gefolgt von „Chemische Grundstoffe“ (17 %) und „Getreide“ (11 %). Das Transportaufkommen im Wechselverkehr mit Luxemburg konzentrierte sich in Richtung Ungarn auf Stahlprodukte, in der Gegenrichtung war kein nennenswertes Aufkommen zu verzeichnen.

2.3. Kriterien der Streckenwahl

Bei der Organisation von Ost-West-Verkehren stehen den Marktteilnehmern je nach Eingebundenheit in die Transportkette unterschiedliche Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Streckenwahl zur Verfügung. Während Reedereien und weltweit agierende Logistikanbieter bereits mit der Auswahl des Seehafens wesentlichen Einfluss auf den weiteren Streckenverlauf nehmen können, verfügen die Anbieter von kontinentalen Verkehren lediglich über einen wesentlich eingeschränkteren Entscheidungsspielraum. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung hat es sich gezeigt, dass das wichtigste Kriterium für die Transportplanung und somit auch für die Wahl des Verkehrsträgers und der Transportstrecke jedoch für alle gleichermaßen die Wirtschaftlichkeit der Verkehre darstellt. Um das aus Sicht der Marktteilnehmer wirtschaftlich günstigste Angebot zu finden, gilt es demnach, zahlreiche Parameter in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Wirtschaftlichkeit
ausschlaggebend

Generell wird die Streckenwahl bei internationalen Eisenbahntransporten von der Lage des Ausgangs- bzw. Bestimmungsortes, der vorhandenen Infrastruktur, den jeweiligen Marktzugangsmöglichkeiten (Trassenverfügbarkeit, Markteintrittsbedingungen etc.), den angebotenen Transportpreisen (Trassen-, Energie-, Umschlagskosten etc.), der gewählten Transportart (Wagenladungsverkehre, Einzelwagenverkehre, kombinierte Verkehre oder Ganzzüge), der zu transportierenden Güterart (Schwergut, Gefahrgut, zeitkritische Güter etc.), des zur Verfügung stehenden Zeitfensters und zahlreichen weiteren Faktoren wie der Bündelungsfähigkeit bestimmter Transporte, dem Zugang zu Umschlags-, Rangier-, Lager- und Abstellrichtungen sowie dem Vorhandensein eigener Standorte mit beeinflusst.

Einflussfaktoren

Im speziellen Fall der Ost-West-Eisenbahnverkehre führten die Marktteilnehmer zusätzlich die begrenzten Möglichkeiten zum Umspurern (Normalspur/Breitspur), eine häufig fehlende Paarigkeit der Verkehre, unterschiedliche Zollbestimmungen, die politische Lage in einzelnen GUS Staaten, die Transportsicherheit (Diebstahl, Beschädigung etc.), eine gewisse Korruptionsanfälligkeit in einigen Staaten, das

Besonderheiten im
Ost-West-Verkehr

Vorhandensein von geeigneten Kooperationspartnern, die durchschnittliche Dauer von Grenzübertrittsprozessen, unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Transportabwicklung (Zuverlässigkeit, Mentalität etc.) sowie eine in weiten Teilen gegebene Abhängigkeit von staatlichen Bahnunternehmen an.

Wie die Vielzahl der genannten Einflussmöglichkeiten verdeutlicht, lassen sich bezüglich der Transportorganisation der befragten Marktteilnehmer im Ost-West-Verkehr nur schwer allgemeingültige Aussagen treffen. Stattdessen können aufgrund geringfügiger Veränderungen der Rahmenbedingungen kurzfristig komplett neue Transportwege als wirtschaftlich sinnvoll erscheinen, so dass sich der Streckenverlauf entsprechend schnell verändern kann.

Keine
allgemeingültigen
Aussagen

3 Marktteilnehmer

3.1 Formen der grenzüberschreitenden Transportorganisation

Anders als aufgrund zahlreicher Unternehmensmeldungen und wegen der von allen Seiten an die EU-Osterweiterung mit der Hoffnung auf neue bzw. zusätzliche Betätigungsfelder geknüpften Erwartungen zu vermuten war, kann der Kreis der heute aktiv im grenzüberschreitenden Verkehr mit den MOE-Staaten tätigen EVU als durchaus überschaubar bezeichnet werden. Dabei gilt es insbesondere zu unterscheiden nach Unternehmen, die für die Transportdurchführung auf nur einer oder auf beiden Seiten der staatlichen Grenze verantwortlich zeichnen. Während die Mehrzahl der Unternehmen heute lediglich auf einer Seite der Grenze aktiv ist, bietet sich für einige wenige Marktteilnehmer - meist durch Gründung bzw. Übernahme eines Unternehmens im Nachbarland - die Möglichkeit, grenzüberschreitende Dienstleistungen aus einer Hand anzubieten. Für eine Kooperation mit anderen Unternehmen sprechen dabei insbesondere zu erwartende Schwierigkeiten aufgrund bestehender Hemmnisse (hoher Verwaltungsaufwand, Unterschiede bei Mentalität und Sprache etc.), denen sich die Marktteilnehmer nach eigenem Empfinden bei einer Unternehmensgründung im benachbarten Ausland ausgesetzt sehen. Zudem fühlen sich die Marktteilnehmer beim Netzzugang in den jeweiligen Staaten auch heute noch vielfach diskriminiert. Zwar würden heute die Rahmenbedingungen für den Netzzugang in den Einzelstaaten durch europäische Richtlinien weitestgehend vorgegeben, jedoch verfügen die nationalen Eisenbahnbehörden auch weiterhin über einen gewissen Gestaltungsrahmen, um den Erhalt einer Zulassung bzw. einer notwendigen Sicherheitsbescheinigung zu beeinflussen. Den meisten kleinen Marktteilnehmern ist es darüber hinaus häufig nicht möglich, die finanziellen Mittel aufzubringen, um entsprechende Ressourcen für den Einsatz in mehreren Staaten vorzuhalten.

Anzahl der
Marktteilnehmer
überschaubar

Aus Sicht der Marktteilnehmer wird im Ost-West-Verkehr der größte Aufkommensanteil weiterhin im Kooperationsverkehr zwischen den (ehemaligen) Staatsbahnen bzw.

zwischen einem privaten Unternehmen und einem der (ehemaligen) Staatsunternehmen erbracht. Es bestehen jedoch auch zahlreiche Kooperationsverkehre privater Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Wahl des Kooperationspartners erfolgt laut Aussage der Marktteilnehmer aus sehr unterschiedlichen Motiven heraus. Die wenigsten Unternehmen legen sich dabei auf nur ein Partnerunternehmen fest. Sofern die Unternehmen bei der Wahl des Kooperationspartners nicht bereits bestimmten Vorgaben durch einen Auftraggeber oder durch bestehende Vereinbarungen unterliegen, achten sie beispielsweise darauf, dass ihnen durch die Partnerunternehmen kein Wettbewerb im eigenen Land entstehen kann oder dass die Wahl auf ein besonders zuverlässiges Unternehmen fällt. Weiterhin können die Verfügbarkeit von rollendem Material oder besondere Zugangsmöglichkeiten zu bestimmten Lade- bzw. Umschlagseinrichtungen ausschlaggebend sein. Je weniger die Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Prozesse der Transportplanung mit eingebunden sind, desto geringer sind die Möglichkeiten für ein EVU, auf die Wahl eines Kooperationspartners direkt Einfluss zu nehmen.

Auswahl von Kooperationspartnern

Ein Großteil der befragten deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen arbeitet im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kooperationspartnern aus den jeweils angrenzenden Staaten zusammen und übernimmt in Eigenleistung lediglich den nationalen Teilabschnitt der Transporte. Diesen Marktteilnehmern ist die Marktsituation in den Nachbarstaaten häufig bekannt, entweder weil sie selber bzw. über Kooperationspartner bereits Erfahrungen in dem jeweiligen Land sammeln konnten, oder weil sie sich zumindest theoretisch mit der Durchführung von Transporten im Nachbarstaat auseinander gesetzt haben. Nur ein sehr geringer Teil der deutschen Marktteilnehmer ist beim grenzüberschreitenden Verkehr in zwei oder mehreren Staaten aktiv, in der Regel bestehen zu diesem Zweck eigens gegründete Partnerunternehmen in den Nachbarstaaten.

Gründung von Partnerunternehmen

Spätestens an bzw. kurz hinter der EU-Außengrenze endet für die in Europa tätigen Eisenbahnunternehmen in der Regel die Möglichkeit, Schienenverkehre in Eigenleistung durchführen zu können. Ab dem Zeitpunkt der Umspurung bestehen für die Marktteilnehmer somit noch sehr geringe Möglichkeiten zur Einflussnahme auf bestimmte Transportparameter. Stattdessen müsse man sich hier in eine gewisse Abhängigkeit der jeweiligen Staatsunternehmen begeben. Ein Marktteilnehmer berichtete beispielsweise von einer sehr flexiblen Preispolitik, welcher man bei einer Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen der GUS-Staaten ausgeliefert sei.

Begrenzte Möglichkeiten zur Einflussnahme in GUS-Staaten

Neben ersten unbefriedigenden Erfahrungen im bzw. mit dem benachbarten Ausland hat insbesondere die wirtschaftliche Krisensituation zumindest für ein vorübergehend nachlassendes Engagement der Marktteilnehmer bei der Durchführung von Ost-West-

Verkehren gesorgt. Letzteres gilt insbesondere für Marktteilnehmer, deren eigentliches Schwerpunktgeschäft im Nord-Süd-Verkehr bzw. in der Durchführung von eher regionalen Schienenverkehrsleistungen zu finden ist. Diese Unternehmen haben erste Erfahrungen im Bereich der Ost-West-Verkehre sammeln können und schließen ein weiteres Engagement auf dieser Relation auch für die Zukunft nicht aus, machen dieses jedoch von einem entsprechenden Kundeninteresse abhängig. Für einige wenige Marktteilnehmer stellen bzw. stellten Ost-West-Verkehre bisher lediglich die Komplettierung eines europaweiten Netzwerkangebotes dar, welches je nach Bedarf innerhalb kurzer Zeit entsprechend ausgeweitet werden kann. Für die wenigsten Marktteilnehmer liegt der Fokus auf der Durchführung von Ost-West-Schienenverkehren.

3.2 Marktteilnehmer national

In Abbildung 1 sind die Marktanteile der nicht etablierten Eisenbahnunternehmen im Schienengüterverkehr der jeweiligen europäischen Staaten dargestellt. Diese verfügen in den betrachteten Staaten über einen sehr unterschiedlich hohen Marktanteil. Während der Marktanteil (Tonnenkilometer) im Jahr 2008 in Polen mit 24 % leicht über dem deutschen angesiedelt war, lag er in Ungarn erst bei rund 14 %. In der Slowakei betrug der Marktanteil entsprechend den Angaben des *Rail Market Monitoring Scheme* der EU-Kommission (RMMS) unter 3 %, von tschechischer Seite wurden keine Angaben gemacht.

Marktanteile beim nationalen Eisenbahnverkehr

Neben den ehemaligen Staatsbahnen befinden sich in den mittel- und osteuropäischen Staaten mittlerweile auch zahlreiche kleine und mittelständische Privatbahnen mit einem beachtlichen Leistungsangebot. Ein Großteil der Eisenbahnunternehmen in diesen Staaten ist dabei aus den ehemals staatlichen Kohle- und/oder Mineralölunternehmen entstanden und hat das Leistungsangebot mittlerweile auf weitere Bereiche wie etwa den kombinierten Verkehr ausgeweitet. Insbesondere von den deutschen Partnerunternehmen wurden einige dieser Unternehmen als sehr zuverlässige und von den ehemaligen Staatsbahnen unabhängige Eisenbahnverkehrsunternehmen beschrieben.

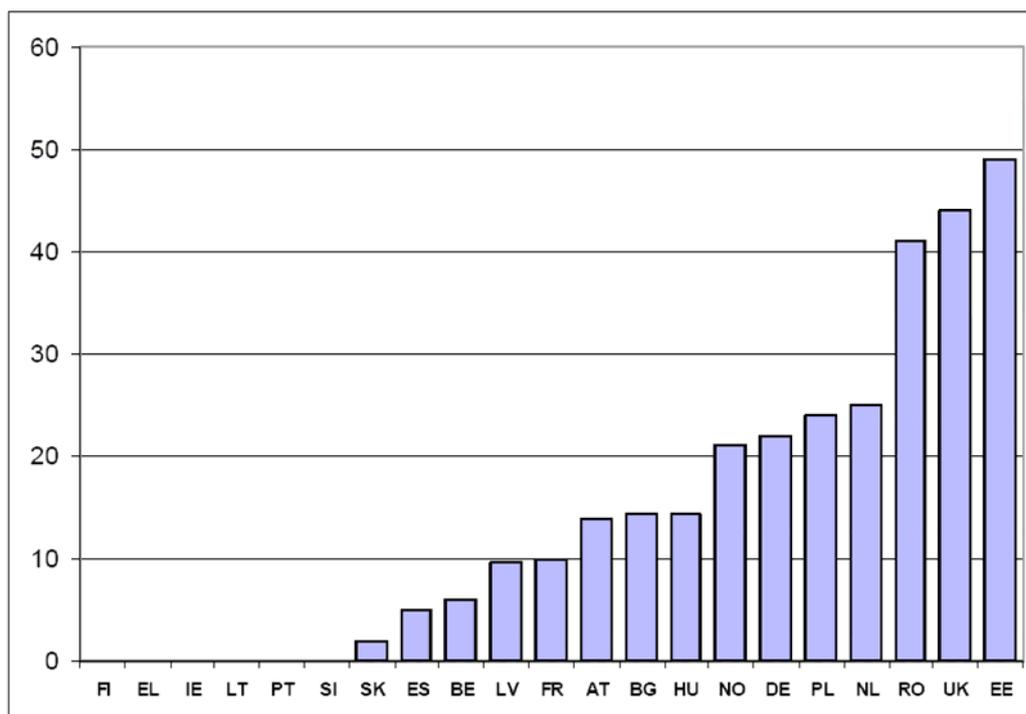
Wachsende Zahl privater Eisenbahnunternehmen

Entsprechend den Marktanteilen unterscheidet sich auch die Anzahl der Marktteilnehmer in den jeweiligen Staaten in einem starken Maße voneinander. So werden vom RMMS für Polen im Jahr 2008 67 Unternehmen mit einer Betriebsgenehmigung zum Schienengüterverkehr angeführt, in Tschechien waren es 33 Unternehmen, in Ungarn 22 und in der Slowakei gerade mal ein Unternehmen. Einen nennenswerten Anteil am Marktgeschehen der betrachteten Staaten hatten laut RMMS und NEA/SUDOP PRAHA² in der Regel jedoch nicht mehr als 10 Unternehmen. Eine Übersicht dieser Unternehmen befindet sich im Anhang der Untersuchung.

Große Unterschiede bei der Anzahl der Marktteilnehmer

² NEA und SUDOP PRAHA a.s.: Rail Freight Corridor NL – CZ, Zoetermeer 2008.

Abbildung 1: Prozentuale Gesamtmarktanteile der nicht etablierten Eisenbahnunternehmen im Güterverkehr Ende 2008



Quelle: RMMS Erhebung bei den Mitgliedstaaten im Mai/Juni 2009

Bezüglich der finanziellen Situation von Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht laut RMMS nach wie vor ein starkes Ungleichgewicht zwischen den Eisenbahnunternehmen der EU-15-Staaten und denen der jungen EU-Mitgliedstaaten. In den meisten Fällen befänden sich die Eisenbahnunternehmen in den EU-12 Staaten in einer prekären Finanzlage. Insbesondere im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise seien zahlreiche Unternehmen gezwungen gewesen, massiv auf Kurzarbeit umzustellen bzw. Personal zu entlassen. In wie weit dies auch für die Unternehmen in den betrachteten Staaten zutrifft, kann aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse nicht ausreichend beantwortet werden. Die Mehrheit der Marktteilnehmer berichtete jedoch von finanziellen Schwierigkeiten der polnischen Staatsbahn. Weiterhin führte ein Marktteilnehmer an, dass sich das von ihm vor wenigen Jahren in Polen gegründete Tochterunternehmen derzeit in Liquidation befinde. Darüber hinaus waren keine Hinweise auf eine finanzielle Schieflage von Unternehmen zu erkennen.

Angespannte
Finanzsituation

3.3 Marktteilnehmer international

Da die aktiven privaten Marktteilnehmer im grenzüberschreitenden Verkehr, zu nennen sind hier insbesondere CTL und ITL, in den zurückliegenden Jahren nach eigenen Aussagen starke Aufkommenszuwächse zu verzeichnen hatten und selbst in einem konjunkturell ungünstigen Umfeld im vergangenen Jahr noch leichte Mengensteigerungen verzeichnen konnten, ist davon auszugehen, dass sich auch der Gesamtanteil privater EVU am grenzüberschreitenden Verkehr mit den MOE-Staaten seit der EU-Osterweiterung stetig weiter erhöht hat und heute bereits über den jeweiligen

Private EVU mit
Vorteilen

nationalen Marktanteilen liegt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise weisen die privaten EVU nach eigenen Angaben aufgrund ihrer Flexibilität einen großen Vorteil gegenüber den Staatsunternehmen auf. Insbesondere den auf beiden Seiten der nationalen Grenzen agierenden Unternehmen war es in den vergangenen Jahren offensichtlich möglich, wirtschaftliche Vorteile aus ihrer Tätigkeit zu erzielen. Auch für die Kunden ergeben sich bei einer durchgehenden Traktion zahlreiche Vorteile. Neben einer Verbesserung der Produktivität liegt der Transport beispielsweise lediglich in der Verantwortung eines Eisenbahnunternehmens, wodurch ein erheblich geringerer Kommunikations- und Verwaltungsaufwand besteht. Die Übernahmeaktivitäten sowohl der Deutschen Bahn AG (Übernahme der polnischen Unternehmen PCC und PTK Holding) als auch der SNCF (Übernahme der deutschen Unternehmen Veolia Cargo und ITL) dürften die getroffenen Aussagen dahingehend bestätigen, dass es aus Sicht der Marktteilnehmer zunehmend wichtiger wird, sich über die Beteiligung an bzw. den Erwerb von ausländischen Unternehmen in den jeweiligen Zielmärkten einen Zugang zu den nationalen Märkten zu erschließen. So bestand der Vorteil für die Deutsche Bahn AG bei der Übernahme der PTK Holding laut eigenen Aussagen nicht nur darin, einen weiteren Zugang zum polnischen Markt zu erhalten. Bedeutend war zudem die Erfahrung der PTK Holding beim grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Polen und den Nachbarstaaten Weißrussland und der Ukraine. Andererseits verdeutlichen diese Übernahmen – ähnlich wie die Übernahme des privaten tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Viamont Cargo durch den tschechischen Wettbewerber OKD Doprava – dass derzeit eine europaweit zu beobachtende Konsolidierung des Schienengüterverkehrssektors stattfindet.

4 Hemmfaktoren im Ost-West-Schienenverkehr

4.1 Allgemeine Marktsituation aus Sicht der Marktteilnehmer

Vermutlich aufgrund der konjunkturell beeinflussten Auftragslage wurden von den besuchten Unternehmen keinerlei bedeutende Kapazitätsengpässe im Ost-West Verkehr beschrieben. Demnach würden generell Trassen und rollendes Material in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Lediglich in Einzelfällen berichteten die Marktteilnehmer von allgemeinen Einschränkungen beim Streckennetz während des erhöhten Transportaufkommens im ersten Halbjahr 2008. Hiervon seien insbesondere die Seehafenhinterlandstrecken betroffen gewesen.

Derzeit keine
Kapazitätsengpässe

Bezüglich möglicher Hemmnisse im Verkehr zwischen Deutschland und den in die Untersuchung mit einbezogenen westeuropäischen Staaten wurde seitens der Gesprächspartner lediglich auf allgemein bekannte Faktoren verwiesen. Generell sahen sich die Unternehmen hier jedoch keinen erwähnenswerten Hemmnissen ausgesetzt, so dass auf diese Relation im weiteren Verlauf nicht näher eingegangen wird. Die Betriebsabläufe würden in der Regel einwandfrei funktionieren, was auch mit der über

Routine im
Grenzverkehr
zwischen EU-15
Staaten

Jahre hinweg gesammelten Erfahrung aller Beteiligten bei der internationalen Zusammenarbeit zusammenhängen dürfte. Zudem hätten die Verkehre mit Belgien und den Niederlanden größtenteils Antwerpen bzw. Rotterdam zum Ziel bzw. als Ausgangspunkt. Probleme bestehen dabei aus Sicht der Marktteilnehmer immer wieder einmal in den Häfen oder auf deutscher Seite aufgrund der zögerlichen Anbindung an die Betuwelinie.

Beim Verkehr zwischen Deutschland und den MOE-Staaten bzw. weiter bis in die GUS-Staaten berichteten die Marktteilnehmer hingegen von zahlreichen Hemmfaktoren. Während sich die Gesprächspartner mit den Rahmenbedingungen in den Nachbarstaaten Polen und Tschechien gut bis sehr gut auskannten, konnten sie im Bezug auf Hemmnisse und Aufkommen in den weiter entfernt liegenden GUS-Staaten jedoch nur selten nähere Angaben machen. Nachfolgend werden die aus Sicht der Marktteilnehmer wichtigsten Hemmfaktoren für den Ost-West-Verkehr zusammengefasst.

Aussagen zu
Polen und
Tschechien
überwiegen

4.2 Unterschiedliche Systemanforderungen

Als den größten Hemmfaktor betrachten die Marktteilnehmer die fehlende Interoperabilität der bestehenden nationalen Systeme. Die Vielzahl unterschiedlicher Systemanforderungen in den jeweiligen Staaten erschwere eine reibungslose Abwicklung grenzüberschreitender Verkehre. In Europa bestehen derzeit beispielsweise 25 Zugsicherungssysteme (ATP) und auch alle in die Betrachtung einbezogenen Staaten verfügen über unterschiedliche ATP. Aus technischer Sicht sei es den Unternehmen dank zahlreicher Lösungsangebote der Bahnindustrie (Mehrsystemloks etc.) heute zwar durchaus möglich, die bestehenden Systemunterschiede bei den Sicherheits- und Stromsystemen zu überwinden, dies sei jedoch auch mit einem erhöhten Kostenaufwand verbunden. Während die technischen Unterschiede mit einem erhöhten finanziellen Aufwand vergleichsweise einfach zu lösen sind, bestehen die eigentlichen Schwierigkeiten für die Unternehmen in einer unterschiedlichen Auslegung und Handhabung der Systemanforderungen in den jeweiligen Staaten. Laut Marktteilnehmern würden, wie das folgende Beispiel von Mehrsystemloks verdeutlicht, beispielsweise regelmäßig große Schwierigkeiten im Rahmen von notwendigen Zulassungsverfahren bestehen.

Systemvielfalt
erschwert
Grenzverkehre

Vor dem Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen müsse erst eine nationale Zulassung vorliegen, was je nach Staat zwischen einigen Monaten und mehreren Jahren dauern könne. Erst danach werde seitens der jeweiligen Behörde eine Sicherheitsbescheinigung ausgestellt. Die Ausstattung der Fahrzeuge müsse sämtlichen nationalen Standards entsprechen, was in aller Regel zu einer Mehrfachausstattung zahlreicher Gegenstände führe. Zudem müssen sämtliche Bescheinigungen in die jeweiligen Landessprachen übersetzt vorliegen und mitgeführt werden. Auf diese Weise entstehe den Marktteilnehmern ein unverhältnismäßig hoher Kosten- und Arbeitsaufwand, welcher

Unterschiedliche
Zulassungs-
voraussetzungen

sowohl im inter- sowie im intramodalen Wettbewerb zu einer Benachteiligung führen würde.

4.3 Infrastruktur

Als weiteren Hemmfaktor im Ost-West-Verkehr betrachten die Marktteilnehmer die bei der Infrastruktur über Jahrzehnte von den Staaten betriebene Abschottungspolitik, welche in den unterschiedlichen Spurweiten ihren Höhepunkt gefunden hat. Insbesondere in Polen, aber auch in vielen anderen MOE-Staaten, habe man zudem meist aus Kostengründen - ähnlich wie dies im Rahmen von MORA C in der Vergangenheit auch in Deutschland praktiziert worden sei - zahlreiche Nebenstrecken und Gleisanschlüsse großzügig stillgelegt. Heute würde daher häufig der letzte Meter bis zum Kunden fehlen, so dass Verkehre aufgrund eines zusätzlich notwendig werdenden Umschlagvorgangs von vorneherein auf der Straße durchgeführt würden. Es gelte der Grundsatz, dass sich mit abnehmendem Umfang der Infrastruktur auch die Möglichkeit der Marktteilnehmer zur Einflussnahme auf die Qualität und die Kosten der Transporte reduziere, was aus deren Sicht wiederum Folgen für die inter- sowie intramodale Wettbewerbssituation habe. Neben den Stilllegungen wurde auch der Zustand der nutzbaren Infrastruktur stark kritisiert. Insbesondere in Polen sei die Infrastruktur in weiten Teilen in einem desolaten Zustand, was sich u.a. in Form von Langsamfahrstrecken und Gewichtsbegrenzungen äußern würde.

Staatliche
Abschottungs-
politik

Die Kritik der Marktteilnehmer bezog sich in erster Linie auf die Qualität der nationalen Schienennetze in ihrer Gesamtheit. Die Qualität der Ost-West-Korridore als Teil der nationalen Netze bezeichneten die Marktteilnehmer hingegen als zufriedenstellend. Es sei deutlich zu spüren, dass die Staaten verstärkt in den Ausbau der Hauptstreckennetze investieren, was aus Sicht der Gesprächspartner zu begrüßen ist. Um Neuverkehre akquirieren zu können, sei es laut den Marktteilnehmern jedoch unerlässlich, dass auch die nachrangige Infrastruktur entsprechend ausgebaut werde, zumal die Anzahl der bestehenden Logistikprojekte entlang der Transportkorridore derzeit noch sehr überschaubar sei. Der Gedanke an die Einrichtung von Güterverkehrszentren scheint in den MOE-Staaten erst in einem sehr begrenztem Umfang vorhanden zu sein, zudem werde eine Ansiedlung bzw. Initiierung solcher Projekte durch das Fehlen einer entsprechenden straßen- und schienenseitigen Erschließung erschwert.

Qualität der
Schienennetze

Ein weiterer Hemmfaktor die Infrastruktur betreffend bestehe aus Sicht der Marktteilnehmer in den sehr unterschiedlichen Längen- und Gewichtsbeschränkungen, nach denen man sich in den europäischen Staaten beispielsweise aufgrund der maximalen Länge der Abstellgleise richten müsse.

4.4 Russisches Breitspursystem

In Abhängigkeit ihrer Zielregionen sind die Marktteilnehmer bei der Organisation ihrer Transporte im Ost-West-Verkehr in einem unterschiedlichen Maße den infrastrukturellen Gegebenheiten unterworfen. So steht den Unternehmen entlang der östlichen EU-Außengrenze sowie an der Grenze zwischen Polen und Litauen nur eine begrenzte Anzahl von Umspurmöglichkeiten zwischen dem Normal- und dem Breitspursystem zur Verfügung. Die im internationalen Verkehr mit den GUS Staaten üblicherweise genutzten Grenzübergänge mit geeigneten Umspuranlagen befinden sich an der polnisch-weißrussischen Grenze (Terespol/Brest) sowie der slowakisch-ukrainischen Grenze (Čierna nad Tisou/Tschop) und der ungarisch-ukrainischen Grenze (Záhony/Tschop). Alternativ besteht zudem die Möglichkeit, im deutschen Seehafen Sassnitz/Mukran Transporte vom/auf das russische Breitspursystem umzuschlagen und per Eisenbahnfähre zwischen Deutschland und dem Baltikum bzw. Russland befördern zu lassen. Sowohl in Polen als auch in der Slowakei und in Ungarn bestehen zudem einzelne Möglichkeiten, um Güter bereits vor der EU-Außengrenze auf die Breitspur umzuschlagen.

Umspuranlagen

Aus Sicht der Marktteilnehmer stellt der Systemwechsel an der EU-Außengrenze gleich in mehrfacher Hinsicht eine nahezu unvermeidbare Barriere für den internationalen Schienenverkehr in Richtung der GUS-Staaten dar. Neben den unterschiedlichen Spurweiten machen die Marktteilnehmer insbesondere administrative, sprachliche und politische Gründe dafür verantwortlich, dass es erst vor wenigen Wochen einem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (ITL) erstmals gelungen ist, einen Verkehr in Eigenregie bis hinter die weißrussische Grenze durchzuführen. Insbesondere die Staatsbahnen Russlands (RZD) und Weißrusslands (BC) seien laut Aussage der Gesprächspartner bis heute nur in Ausnahmefällen bereit, mit privaten EVU anderer Staaten zu kooperieren. In der Regel würden Transporte in die GUS-Staaten über Kooperationsverkehre der jeweiligen (ehemaligen) Staatsbahnen abgewickelt, zwischen Deutschland und Russland demnach in einer Kooperation zwischen DB Schenker Rail, PKP Cargo bzw. CD Cargo und ZSSK Cargo, der weißrussischen (BC) bzw. der ukrainischen (ZU) sowie der russischen Staatsbahn (RZD). Je nach Versende-/Empfangsregion wird darüber hinaus eine Kooperation mit einer oder mehreren Staatsbahnen anderer GUS Staaten notwendig.

Begrenzte Möglichkeiten für private EVU in den GUS-Staaten

Das baltische Eisenbahnnetz besteht ebenfalls größtenteils aus dem russischen Breitspursystem, so dass sich für die drei baltischen Staaten eine Art Sonderstellung innerhalb der EU ergibt, auf welche eine künftige Korridorplanung entsprechend eingehen müsste. Momentan seien Verkehre in bzw. durch die baltischen Staaten laut den Marktteilnehmern aufgrund einer zusätzlich notwendigen Umladung an der Grenze nur in Ausnahmefällen lohnenswert. Hier bestehe ein zu starker Wettbewerbsdruck seitens der Seeverkehre über die Ostsee. Den Ausbau eines RailBaltica-Korridors

Baltikum mit Sonderstellung

bezeichneten die Unternehmen als ehrgeizig und stellten einen Nutzen für deutsche Eisenbahnunternehmen aufgrund der beschriebenen Wettbewerbssituation in Frage.

Neben den genannten Marktzugangsbarrieren stelle auch der Anschaffungspreis für das hierfür notwendige rollende Material eine Markteintrittsbarriere in Richtung der GUS Staaten dar. Schwierigkeiten sehen die Gesprächspartner zudem darin, dass an der Systemschnittstelle nicht nur andere Sprachen Anwendung finden, sondern dass auch die genutzten Schriftzeichen vollkommen unterschiedlich sind. Entsprechend ausgebildetes Personal könne man zwar an den Grenzübergangsstellen bereithalten, jedoch müssten auch sämtliche am Transport beteiligten Personen in den GUS Staaten oder in Europa die notwendigen Fähigkeiten besitzen, um die Frachtpapiere lesen zu können.

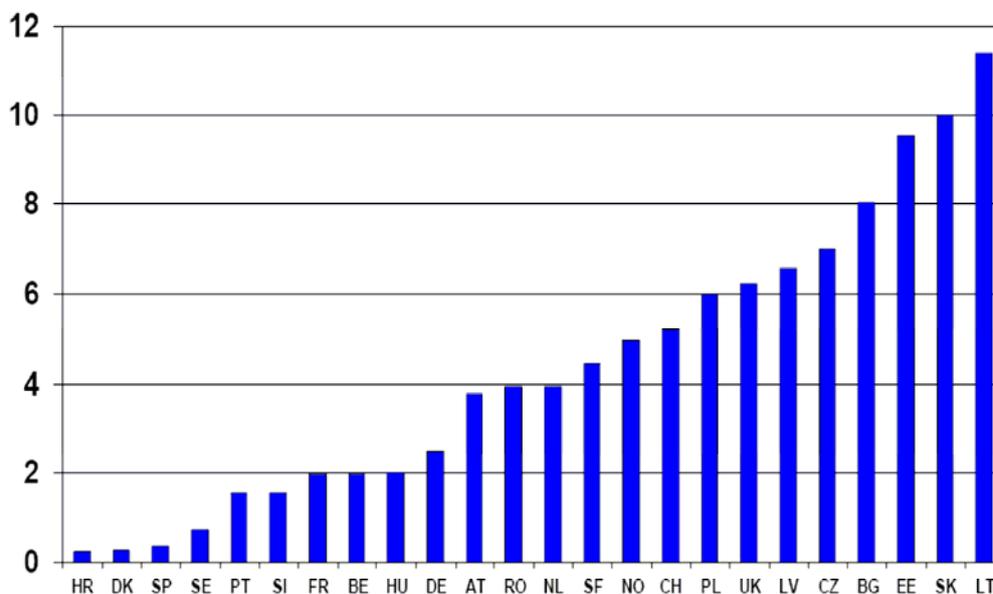
Weitere
Markteintritts-
barrieren

4.5 Trassenpreise / Trassenverfügbarkeit

Immer wieder wurde seitens der Marktteilnehmer auf die im europäischen Vergleich sehr hohen Trassenpreise in einigen MOE-Staaten hingewiesen. Ein europäischer Vergleich der Trassenpreise in Abhängigkeit vom Gesamtgewicht befindet sich in Abbildung 2. Insbesondere in Polen und der Slowakei sowie eingeschränkt auch in Tschechien – hier berichteten einige Marktteilnehmer von einer zunehmend serviceorientierten Preisgestaltung - seien die hohen Nutzerkosten ein Argument für die Kundschaft, bestehende Verkehre sowie potenzielle Neuverkehre auf die preiswertere Straße verlagern zu wollen. Diese Tendenzen würden durch die aktuelle Krisensituation noch weiter verstärkt. Anstatt Kostensteigerungen für den Schienenverkehr in Krisenzeiten möglichst zu vermeiden, sei seitens des polnischen Infrastrukturbetreibers eine erneute Anpassung der Trassenpreise erfolgt. Diese ermögliche es aus Sicht der Marktteilnehmer jedoch nur in Einzelfällen, gewisse Einsparungen zu erzielen, da nur wenige Eisenbahnverkehrsunternehmen über das fortan preislich begünstigte leichte Lok- und Waggonmaterial verfügen. Für überwiegend international tätige Unternehmen würde diese Anpassung jedoch einer Preiserhöhung gleich kommen, da im internationalen Verkehr üblicherweise rollendes Material mit einem wesentlich höheren Gewicht eingesetzt werde. Von einer äußerst flexiblen Trassenpreisgestaltung im Zusammenhang mit plötzlich wechselnden Streckenklassen berichteten die Gesprächspartner bei Verkehren in die GUS-Staaten. Ein weiteres Problem aus Sicht der Marktteilnehmer betraf die Kosten im Zusammenhang mit einer längerfristigen Trassenbestellung. In der Regel müsse man regelmäßige Trassen bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt bestellen, dies funktioniere jedoch nur mit einem entsprechend langen Vorlauf, was ebenfalls nur mit sehr großen und finanzstarken Kunden zu leisten, für kleine Unternehmen hingegen kaum zu bewerkstelligen sei.

Hohe
Trassenpreise

Abbildung 2: Nationale Trassenpreise (Euro/Zugkilometer) für Güterzüge (2000 Britische Tonnen)



Quelle: International Transport Forum, 2008.

4.6 Grenzübergangstellen

Anders als dies nach der EU-Osterweiterung mit dem Wegfall der Grenzkontrollen zu erwarten gewesen wäre, stellen die Grenzübergangstellen auch heute noch einen bedeutenden Hemmfaktor bei der Organisation von Verkehren auf der Ost-West-Relation dar. Hierzu tragen insbesondere die unterschiedlichen Systeme bei, die an den Grenzübergangsstellen aufeinandertreffen. Aufgrund der notwendigen Grenzübertrittsprozesse kann es an den Grenzstellen im Extremfall auch heute noch zu Grenzübergangszeiten von mehreren Stunden kommen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. So wird beispielsweise bei der überwiegenden Zahl der Grenzübertritte auch weiterhin ein Lokführerwechsel notwendig (vgl. Personal). Für den Fall, dass keine Mehrsystemfahrzeuge eingesetzt werden, fallen im Zusammenhang mit einem Lokwechsel zudem Rangiervorgänge sowie häufig auch die Durchführung einer Bremsprobe an. Darüber hinaus werden von den Zollbehörden stichprobenartige Kontrollen durchgeführt. Sofern keine anderslautenden Vereinbarungen zwischen den kooperierenden Unternehmen bestehen, werden außerdem wagentechnische Untersuchungen, die Prüfung und Übergabe von Frachtdokumenten sowie Zoll- und Gefahrgutformalitäten notwendig. Insbesondere Verkehre in Kooperation der (ehemaligen) Staatsunternehmen fallen jedoch meist unter das sogenannte Vertrauensprinzip, bei welchem die Eisenbahnunternehmen die bereits bei Fahrtbeginn am Versendebahnhof durchgeführten Kontrollen anerkennen. Bei bestimmten Transporten (Gefahrgut, Schwerlast etc.) können darüber hinaus zusätzliche Kontrollen notwendig werden.

Aufeinander-
treffen der
Systeme

Neben den Unzulänglichkeiten bei den Grenzaufhalten beklagten die Unternehmen eine häufig festzustellende Unpünktlichkeit der Kooperationspartner und hierdurch entstehende Verspätungen im weiteren Transportablauf. Insbesondere bei polnischen Unternehmen haben die deutschen Marktteilnehmer eine sehr lockere Einstellung zur Einhaltung von vereinbarten Übergabezeiten feststellen können. Vor allem bei zeitlich sehr eng terminierten Seehafenverkehren würden auf diese Weise Probleme im weiteren Verlauf der Transportkette entstehen. Mit einem zunehmenden Marktanteil privater EVU habe sich die Situation in Polen jedoch bereits verbessert.

Unpünktlichkeit der Kooperationspartner

Schon bei der Wahl der Grenzübergangsstellen gilt es für die Marktteilnehmer zahlreiche Faktoren zu beachten. So besteht im Ost-West-Verkehr beispielsweise lediglich an den Grenzübergangsstellen in Frankfurt/Oder nach Polen und in Bad Schandau nach Tschechien die Möglichkeit einer durchgehenden elektrischen Traktion. Als eine Besonderheit beim Verkehr über den Betriebswechselbahnhof Oderbrücke (Frankfurt/Oder) gilt es zudem zu beachten, dass hier keine Möglichkeit zu einer wechselseitigen Umschaltung der Stromsysteme besteht, so dass Zugfahrten mit Einsystemfahrzeugen im Bereich des jeweils anderen Stromsystems enden. Für das Zurückschieben in das eigene Stromsystem wird somit die Nutzung einer Rangierlok notwendig. Aus Sicht der Marktteilnehmer sei das Vorhalten einer eigenen Rangierlok bzw. die Beauftragung eines Dienstleistungsunternehmens am Grenzbahnhof jedoch lediglich eine Option für wenige große Eisenbahnunternehmen. Eine Nutzung der Grenzübergangsstelle Frankfurt/Oder erscheine für private kleine und mittlere Unternehmen mit Einsystemfahrzeugen hierdurch wenig lukrativ. Ähnliche Einschränkungen bestehen aufgrund sehr unterschiedlicher Grenzbetriebsvereinbarungen auch an sämtlichen anderen Grenzübergangsstellen, so dass die Wahl der Grenzübergangsstellen zudem beeinflusst wird durch die jeweils gegebene staatliche Zuständigkeit sowie die unterschiedlichen Regelungen auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. an den Betriebswechselbahnhöfen. Einzelne Marktteilnehmer berichteten von geplanten regionalen Grenzverkehren, welche aufgrund der geltenden Grenzüberschreitungsbestimmungen und dem damit verbundenen organisatorischen Aufwand für die Marktteilnehmer nicht auf der Schiene realisiert werden konnten. Hier sehen die Marktteilnehmer die staatliche Seite in der Pflicht, etwas für die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zu tun.

Unterschiede an den Grenzstellen

Nach Einschätzung der Marktteilnehmer werden derzeit rund 50-60 % der grenzüberschreitenden Züge im Ost-West-Verkehr als Gelegenheitsverkehr durchgeführt. Insbesondere bei privaten Unternehmen mache der Anteil der Gelegenheitsverkehre bis zu 100 % aus. Als Gelegenheitsverkehre wurden seitens der Marktteilnehmer dabei Verkehre mit einer Vorlaufzeit von einer bis zu wenigen Wochen bezeichnet. Die Gleisplanung von DB Netz würde sich jedoch in erster Linie auf die Regelverkehre konzentrieren, so dass es trotz starker Nachfrage zu einem Rückbau von

Hohe Anzahl Gelegenheitsverkehre

Kapazitäten an den Grenzstellen und in der näheren Umgebung gekommen sei. Hierdurch würden insbesondere Abstell- bzw. Pufferflächen fehlen, mit denen man flexibel auf das jeweilige Aufkommen reagieren könnte. Aufgrund der bestehenden Situation seien die Grenzstellen entsprechend schnell ausgelastet und es komme zu Verzögerungen im gesamten System ähnlich wie man dies beispielsweise von zahlreichen Eisenbahnknotenpunkten in Deutschland kenne. Häufig würden in einer solchen Situation die Züge von DB Netz bereits weit vor der Grenzübergangsstelle gestoppt, beispielsweise im Großraum Berlin, bevor ihnen nach unbestimmter Wartezeit eine Losfahrgenehmigung erteilt wird. In welcher Reihenfolge eine Erteilung der Losfahrgenehmigungen durch DB Netz erfolgt, sei nach Angaben der befragten Marktteilnehmer in der Regel nicht nachvollziehbar, was mit Blick auf die weitere Transportplanung der Unternehmen (Fahrzeiten der Lokführer, Lokeinsatz etc.) problematisch sei.

4.7 Mentalitätsunterschiede

Zwischen Deutschland und seinen östlichen Nachbarn bestehen aus Sicht der Marktteilnehmer zahlreiche Mentalitätsunterschiede, durch welche eine gute Zusammenarbeit oder eine Unternehmensgründung zumindest erschwert werden kann. Um solche Unterschiede besser verstehen zu können, müsse man sich intensiv mit den Gegebenheiten vor Ort auseinandersetzen und sich entsprechend hierauf einstellen können. Nur auf diese Weise lasse sich ein gewisses Vertrauensverhältnis aufbauen, welches für eine gute Zusammenarbeit erforderlich sei. Insbesondere geschichtlich geprägte Vorbehalte lassen sich aus Sicht der Marktteilnehmer jedoch nur sehr langsam entkräften wie zahlreiche Erfahrungen im Rahmen einer internationalen Zusammenarbeit verdeutlichen würden.

Geschichtliche
Vorbehalte

Für ausländische Unternehmen sei es meistens sehr schwer, in den jeweils anderen Staaten Fuß zu fassen. Viele polnische Marktteilnehmer würden beispielsweise auch den bereits beschriebenen Übernahmeaktivitäten der Deutschen Bahn AG im eigenen Land sehr skeptisch gegenüber stehen. Aus Sicht der deutschen Marktteilnehmer wurden Mentalitätsunterschiede beispielsweise im Zusammenhang mit Eigenschaften wie dem Pflichtbewusstsein bzw. der Zuverlässigkeit oder auch einer gewissen Korruptionsneigung beschrieben. Von polnischer Seite werde den deutschen Marktteilnehmern hingegen häufig eine gewisse Arroganz gegenüber östlichen Nachbarn vorgeworfen.

Skepsis
gegenüber
Nachbarn

4.8 Personalsituation / Sprachbarrieren

Besondere Schwierigkeiten ergeben sich beim Verkehr auf den Ost-West-Korridoren aufgrund der gegebenen Sprachenvielfalt. Aus Sicht der Marktteilnehmer sei es zwar generell sehr schwierig, qualifiziertes Personal zu finden, welches zusätzlich die Landessprache eines Nachbarstaates in Wort und Schrift beherrscht und sich gleichzeitig

noch mit den benachbarten Eisenbahnsystemen auskennt. Für den Ost-West-Verkehr gelte diese Aussage in besonderem Maße.

Um eine notwendige Genehmigung zur Durchführung von Schienengüterverkehren in den Nachbarstaaten zu erlangen, sei meist ein sehr hoher Schulungsaufwand erforderlich, welcher wiederum mit entsprechend hohen Kosten verbunden sei. Wie die Erfahrungen der Marktteilnehmer bei zahlreichen anderen internationalen Verkehren gezeigt hätten, stellen die nationalen Zulassungsbehörden bei der Überprüfung der notwendigen Fähigkeiten zudem sehr hohe Ansprüche an die Prüflinge. Vorausgesetzt die Marktteilnehmer schaffen es, entsprechend geschultes Personal für den Einsatz auf dem Ost-West-Korridor zu gewinnen, so werde dieses in einem starken Maße von den Wettbewerbern umworben.

Personalgewinnung

Geeignetes mehrsprachiges Personal für die Organisation und Planung der Transporte sei hingegen wesentlich einfacher zu finden. Ähnlich wie dies seitens des Bundesamtes bereits für den Straßengüterverkehr festgestellt werden konnte, ist es auch für die meisten Kunden der Eisenbahnunternehmen von einem besonderen Interesse, einen Ansprechpartner in der eigenen Landessprache zu haben. Die Mehrsprachigkeit sei bei international ausgerichteten Unternehmen daher oberstes Kriterium, insbesondere wenn diese im Rahmen von Korridorverkehren oder Netzwerken in mehreren Staaten aktiv sind. Zur internen Kommunikation helfe in einem solchen Fall lediglich die Vorgabe einer Unternehmenssprache, dies sei in der Regel Englisch. Um die beschriebenen sprachlichen Hemmnisse beseitigen zu können, besteht seitens der Marktteilnehmer die Forderung nach einer einheitlichen Eisenbahnersprache im europäischen Schienenverkehr.

Mehrsprachigkeit

4.9 Sonstige Hemmfaktoren

Die Marktöffnung habe in den osteuropäischen Staaten zwar erst deutlich später stattgefunden als in Deutschland, dafür vollziehe sich die heutige Entwicklung – wie man am Beispiel Polens beobachten könne – aus Sicht der Marktteilnehmer jedoch wesentlich rasanter. Dieser Zustand sei einerseits sehr zu begrüßen da es hierdurch insbesondere den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich werde, zusätzliche Marktanteile zu gewinnen. Andererseits schaffen es insbesondere staatliche Unternehmen in diesem Umfeld nur sehr bedingt, Anschluss an den aktuellen Stand der Technik zu halten. Dieser Umstand mache sich bei der staatlichen Infrastruktur bemerkbar und zeige sich darüber hinaus auch beim eingesetzten rollenden Material einiger Staatsbahnen. Im Gegensatz zum Zeitpunkt der Marktöffnung in einem zusammenwachsenden Deutschland könne man in Polen heute beispielsweise ein wesentlich zurückhaltenderes Investitionsverhalten beobachten, was sich im Modernisierungsgrad des polnischen Eisenbahnsystems entsprechend widerspiegeln. Insbesondere für private Eisenbahnverkehrsunternehmen werde hierdurch der Aktionsradius, beispielsweise

Zeitpunkt der Marktöffnung

aufgrund einer geringen Streckenbelastbarkeit (Tonnage) oder durch veraltete Verladetechniken, teilweise stark eingeschränkt. Anders als dies in Deutschland im Rahmen der Marktöffnung der Fall war, stehen den neuen Marktteilnehmern in Polen heute kaum gebrauchte Lokomotiven zur Verfügung, weswegen in vielen Bereichen des Streckennetzes eine Zusammenarbeit mit den staatlichen Unternehmen notwendig wird.

Nicht nur aufgrund der am Beispiel Polens zuvor beschriebenen Überalterung des Eisenbahnsystems, sondern auch in zahlreichen weiteren Bereichen sehen die Marktteilnehmer aufgrund eines fehlenden Wettbewerbs nach wie vor eine gewisse Abhängigkeit von den Staatsbahnen. Dies betrifft beispielsweise den Einsatz von bestimmten Spezialwaggons, den Zugang zu Wartungs- und Ladeeinrichtungen oder die weiter oben bereits beschriebenen Verhältnisse an den Grenzübergangsstellen. Einige Marktteilnehmer sahen sich auch durch eine in den osteuropäischen Staaten nur sehr bedingt vollzogene Trennung von Netz und Betrieb in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnis. Diese Situation führe unweigerlich zu einer Benachteiligung im Rahmen der Preispolitik sowie bei der Trassenvergabe. Eine andere Art von Abhängigkeit bestehe bei einigen Marktteilnehmern aufgrund von längerfristigen Rahmenverträgen, welche in zurückliegenden Jahren beispielsweise zwischen den Staatsbahnen und einer Muttergesellschaft der Unternehmen abgeschlossen wurden.

Abhängigkeit von
Staatsbahnen

Insbesondere im intermodalen Wettbewerb sei es für die Unternehmen ein großes Hemmnis bei der Organisation von Schienentransporten, dass es aufgrund der Struktur der Ost-West-Güterströme schwierig ist, ein geeignetes Gut für Rücktransporte nach Westeuropa zu finden, um entsprechende Rundläufe realisieren zu können.

Rücktransporte
fehlen

Vor dem Hintergrund einer wachsenden Bedeutung des kombinierten Verkehrs im Ost-West-Verkehr gaben mehrere Marktteilnehmer an, ihr Engagement in diesem Segment künftig weiter ausweiten zu wollen. Nach wie vor werden für Züge des kombinierten Verkehrs Sondergenehmigungen beim Transport in bzw. durch Polen notwendig. Insbesondere in Polen und Tschechien habe sich die Situation was den Zugang zu Terminals und anderen Umschlaganlagen betrifft etwas verbessert. Zumindest sehen die befragten Marktteilnehmer hierin keinen Hemmfaktor für ihre Unternehmen. Hierzu hätte insbesondere das Engagement verschiedener Marktteilnehmer beigetragen, welche sich als Reaktion auf häufig fehlende Zugangsmöglichkeiten eigene Kapazitäten geschaffen hätten und diese auch Kooperationspartnern bzw. Dritten zur Verfügung stellen würden.

Kombinierter
Verkehr

4.10 Intermodaler Wettbewerb

Wie eine aktuelle Untersuchung des Bundesamtes verdeutlicht, konnte der Straßengüterverkehr aufgrund von sich verändernden Strukturen des Ladungsaufkommens hin zu Halb- und Fertigprodukten, einer europaweit für den internationalen Warenaustausch zur Verfügung stehenden Straßeninfrastruktur sowie

Straße mit
Vorteilen

einer großen Flexibilität bei der Anpassung an sich verändernde Strukturen in den zurückliegenden Jahren am stärksten von der EU-Osterweiterung profitieren³. Mit dem Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten zur Europäischen Union haben sich insbesondere durch eine Ausweitung der Transportentfernungen jedoch auch die Voraussetzungen für den Eisenbahngüterverkehr wesentlich verbessert. Um beim intermodalen Wettbewerb auf der Ost-West-Relation gegenüber der Straße und dem Seeschiff konkurrenzfähig sein zu können, bedarf es aus Sicht der Marktteilnehmer insbesondere einer Beseitigung der zuvor beschriebenen Hemmnisse. Im Gegensatz zum Schienenverkehr gebe es für den Straßenverkehr beispielsweise weder eine Trassenbindung noch benötige der Fahrer eine bestimmte Streckenkenntnis oder müsse in sämtlichen Staaten seine Fahrtauglichkeit erneut unter Beweis stellen.

Einen entscheidenden Einfluss auf den intermodalen Wettbewerb im Rahmen der Ost-West-Verkehre könnten aus Sicht der Marktteilnehmer künftig die großen Reedereien nehmen. So könnte sich aus Sicht der Marktteilnehmer durch eine Ausweitung der Feederkehre über die Ostsee oder das Angebot direkter Überseekehre der Modal Split im Seehafenhinterlandverkehr stark verändern. Vor diesem Hintergrund wurde der Testbetrieb eines 8000 TEU fassenden Containerschiffs zwischen den Häfen der Nordrange und dem polnischen Gdansk durch die Maersk Reederei von den Marktteilnehmern mit einem großen Interesse verfolgt. Einige Unternehmen, darunter auch die Deutsche Bahn AG, haben ihre Aktivitäten in Polen bereits heute stärker auf den Seehafenhinterlandverkehr in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet, insbesondere zwischen dem Großraum Berlin und dem Seehafen Stettin. Beim Transport von/nach Polen besitze die Eisenbahn gegenüber dem Seeschiff derzeit noch den Vorteil, dass man bei Verkehren von den West- und Nordhäfen ohne Umschlag direkt bis in die wirtschaftlichen Zentren bzw. in die geographische Mitte Polens gelangen könne und hierdurch sowohl zeitlich als auch finanziell günstigere Verkehre abbilden könne.

Wettbewerb
zum Seeschiff

5 Reaktionen auf bestehende Hemmnisse

Die Marktteilnehmer sehen insbesondere große, finanzstarke Unternehmen der Branche mit Vorteilen im Ost-West-Verkehr, da diese über eigene Töchter bzw. Beteiligungen in der Lage sind, sich geeignete Lösungswege zu erschließen, ohne auf externe Kooperationspartner in den jeweiligen Ländern angewiesen zu sein. Hiermit reagieren diese Unternehmen auf ihre Weise auf die gegebenen Hemmnisse bzw. Missstände, wie beispielsweise dem aus ihrer Sicht schlechten Service verschiedener Staatsbahnen. Je nach Interessenslage sowie strategischer Ausrichtung des Unternehmens können große Unternehmen ihre Transportabläufe und -wege mehr oder weniger eigenständig planen bzw. verändern. Neben großen Speditions- und Logistikunternehmen gehören zu diesen Unternehmen auch Reedereien, Terminalbetreiber sowie private Eisenbahnverkehrs-

Unternehmen
reagieren
unterschiedlich

³ Bundesamt für Güterverkehr: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf den Modal Split, Köln 2009.

unternehmen mit finanzstarken Investoren. Sobald diesen Unternehmen bestimmte Verkehre wirtschaftlich erscheinen, suchen sie sich die entsprechenden Lösungswege. In diesem Zusammenhang legen die Unternehmen ihren Focus auf Beteiligungen an sowie Übernahmen bzw. Gründungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Operateuren, Umschlagseinrichtungen oder sonstigen logistischen Serviceeinrichtungen in den jeweiligen Zielmärkten bzw. auf dem Weg zu diesen Märkten. So hat sich beispielsweise die Hamburger Hafen- und Lagerhaus GmbH (HHLA) mit einer Beteiligung am Seehafenhinterlandoperator Polzug sowie durch die Gründung des Tochterunternehmens Metrans ein Hinterlandnetz mit eigenen leistungsstarken Terminals im Ost-West-Verkehr geschaffen. Unternehmen mit einem Schwerpunkt auf der Organisation bzw. der Durchführung von Verkehren in die GUS-Staaten haben an den strategischen Grenzübergangsstellen nach Weißrussland oder in die Ukraine eigene Niederlassungen gegründet.

Durch eine zunehmende Netzwerkbildung wird es den Unternehmen ermöglicht, kurz- bis mittelfristig ihre Transportströme an die gegebenen Rahmenbedingungen optimal anzupassen. Dabei steht der Gedanke im Vordergrund, den Kunden zunehmend auch logistische Mehrwertleistungen (z.B. Zoll- und Umschlagsleistungen an der EU-Außengrenze) aus einer Hand anbieten zu können. Im Rahmen der Untersuchung wurde deutlich, dass logistische Mehrwertleistungen insbesondere im Ost-West-Verkehr zunehmend auch durch Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten werden.

Mehrwertleistungen

Die (ehemaligen) Staatsunternehmen suchen heute nach entsprechenden Alternativen, um nicht mehr ausschließlich mit den benachbarten Staatsbahnen zusammenarbeiten zu müssen, so wie man dies jahrzehntelang gewohnt war. Durch die Möglichkeiten der fortschreitenden Liberalisierung sind die ehemaligen Staatsunternehmen dazu übergegangen, Unternehmen in den Nachbarländern zu gründen bzw. zu übernehmen. Somit sehen sich die großen Staatsunternehmen heute auf zahlreichen Relationen bereits in der Lage, durchgehende Verkehre komplett in Eigenregie abzubilden. Durch die Übernahme von Unternehmen in den jeweiligen Zielmärkten sehen sich die Staatsunternehmen zudem in die Lage versetzt, vor Ort entsprechende logistische Mehrwertleistungen anbieten zu können. Durch die Übernahme der PTK Holding wurde die Deutsche Bahn AG beispielsweise Miteigentümerin von logistischen Umschlagseinrichtungen in Polen. Neben Anteilen am Güterhafen Swinemünde hat die DB AG hierdurch auch Anteile am schlesischen Logistikzentrum Gleiwitz erworben.

Zunehmende
Netzwerkbildung

Insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr aber auch bei zahlreichen anderen Verkehren bietet sich im Ost-West-Verkehr aus Sicht der Marktteilnehmer häufig eine Nutzung von Hinterlandhubs bzw. geeigneten Abstell- und Übergabeflächen in der Nähe der nationalstaatlichen Grenzen an. Diese könnten gleichzeitig auch zur Bündelung von Verkehren oder als Gateway für kombinierte Verkehre bei Transporten in das

Grenznahe
Standorte

benachbarte Ausland dienen. Hierdurch werde es für die Eisenbahnunternehmen möglich, zahlreiche Prozesse wie Zollabfertigung, Lokführerwechsel etc., welche bisher noch überwiegend an den Grenzübergangsstellen durchgeführt werden, mit anderen Prozessen (Umladung etc.) zu verbinden und somit Kosten und Zeit zu sparen. Idealerweise sollte es für die Marktteilnehmer dabei im Rahmen von Cross Acceptance möglich sein, ohne Lok- und Lokführerwechsel auf ausländischen Streckenabschnitten bis zu den grenznahen Terminalstandorten zu verkehren. Gleich mehrere Standorte entlang der Korridore bzw. in der Nähe der Grenzübergänge versuchen bereits heute, von diesen Bestrebungen der Marktteilnehmer zu profitieren. Die im Rahmen der Untersuchung befragten Unternehmen berichteten von einer zunehmenden Nachfrage nach logistischen Zusatzleistungen (Rangier-, Umschlags-, Lager-, Zolldienstleistungen) an ihren Standorten. Durch multimodale Standorte in Grenznähe bietet sich für die Marktteilnehmer zudem eine größere Flexibilität durch verbesserte Kombinationsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsträger. So werden Ost-West-Verkehre in der Praxis beispielsweise in einer Kombination aus nationalen Eisenbahnverkehren und grenzüberschreitenden Straßenverkehren durchgeführt.

Auch die Bahnindustrie reagiert auf bestehende Hemmnisse durch das Angebot verschiedener Techniklösungen. Wie eingangs bereits erwähnt, stellt es für die Hersteller von Lokomotiven heute beispielsweise eine lösbare Aufgabe dar, entsprechende Länderpakete für den grenzüberschreitenden Verkehr anzubieten. Die Entwicklung solcher Techniken findet jedoch in erster Linie dort statt, wo aufgrund eines hohen Wettbewerbs auch entsprechende Absatzmärkte für die Bahnindustrie vorhanden sind. Zudem muss sich ein finanzieller Mehraufwand für solche Systeme auch entsprechend rechnen. Für den Ost-West-Verkehr bestehen zwar bereits verschiedene Mehrsystemlösungen, in wie weit sich die Anschaffung von Mehrsystemfahrzeugen zum heutigen Zeitpunkt für die Marktteilnehmer rechnet, wird jedoch sehr unterschiedlich bewertet. Häufig lohne sich eine Anschaffung von Mehrsystem- bzw. Korridorfahrzeugen vor allem für solche Marktteilnehmer, deren Leistungen sich überwiegend auf die Korridore beschränken und dabei gleich mehrere nationale Grenzen überschreiten.

Reaktionen der
Bahnindustrie

6 Anhang

Anhang 1: Transportaufkommen (1.000 t) in Richtung Osteuropa untergliedert nach Versand- und Empfangsregion im Zeitraum 2005 - 2009

Aufkommen Richtung Osteuropa							
Versandregion	Jahr	Empfangsregion					Summe
		PL	LT	CZ	SK	HU	
		Korridor 8		Korridore 7+9			
DE	2005	2.974	63	2.812	367	1.191	7.407
BE	2005	105	0	49	2	47	203
NL	2005	197	0	199	174	107	677
FR	2005	92	0	14	2	1	109
LU	2005	17	1	8	1	6	33
Summe	2005	3.385	64	3.082	546	1.352	8.429
Transit DE	2005	411	1	270	179	161	1.022
DE	2006	3.748	82	3.302	351	1.233	8.716
BE	2006	101	0	77	9	35	222
NL	2006	207	0	80	200	141	628
FR	2006	126	1	53	11	1	192
LU	2006	18	1	13	3	4	39
Summe	2006	4.200	84	3.525	574	1.414	9.797
Transit DE	2006	452	2	223	223	181	1.081
DE	2007	4.518	103	3.721	464	1.328	10.134
BE	2007	230	0	133	67	27	457
NL	2007	213	0	91	187	129	620
FR	2007	105	1	97	29	18	250
LU	2007	21	1	10	4	3	39
Summe	2007	5.087	105	4.052	751	1.505	11.500
Transit DE	2007	569	2	331	287	177	1.366
DE	2008	4.493	99	3.408	586	1.436	10.022
BE	2008	214	0	109	58	38	419
NL	2008	250	0	333	171	73	827
FR	2008	91	0	55	13	5	164
LU	2008	21	2	21	4	5	53
Summe	2008	5.069	101	3.926	832	1.557	11.485
Transit DE	2008	576	2	518	246	121	1.463
DE	2009	2.746	69	2.723	289	939	6.766
BE	2009	68	0	47	34	27	176
NL	2009	146	0	299	99	27	571
FR	2009	42	1	29	7	1	80
LU	2009	13	0	7	4	2	26
Summe	2009	3.015	70	3.105	433	996	7.619
Transit DE	2009	269	1	382	144	57	853

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes und Eurostat.

Anhang 2: Transportaufkommen (1.000 t) in Richtung Westeuropa untergliedert nach Versand- und Empfangsregion im Zeitraum 2005 - 2009

Aufkommen in Richtung Westeuropa								
Versandregion	Jahr	Summe	Transit	Empfangsregion				
		DE	DE	DE	BE	NL	FR	LU
PL	2005	8.086	707	7.379	122	96	485	4
LT	2005	44	0	44	0	0	0	0
Korridor 8	2005	8.130	707	7.423	122	96	485	4
CZ	2005	4.841	793	4.048	298	459	36	0
SK	2005	823	24	799	15	5	4	0
Korridore 7,9	2005	5.664	817	4.847	313	464	40	0
HU	2005	1.046	64	892	34	18	8	4
Summe		14.840	1.588	13.252	469	578	533	8
PL	2006	8.859	621	8.238	121	35	464	1
LT	2006	51	0	51	0	0	0	0
Korridor 8	2006	8.910	621	8.289	121	35	464	1
CZ	2006	4.454	202	4.252	87	67	44	4
SK	2006	1.173	71	1.102	21	26	24	0
Korridore 7,9	2006	5.627	273	5.354	108	93	68	4
HU	2006	1.216	148	1.068	41	59	14	0
Summe		15.719	1008	14.711	270	187	546	5
PL	2007	8.321	729	7.592	121	63	406	139
LT	2007	39	0	39	0	0	0	0
Korridor 8	2007	8.360	729	7.631	121	63	406	139
CZ	2007	4.302	202	4.100	68	65	68	1
SK	2007	1.239	144	1.095	67	28	49	0
Korridore 7,9	2007	5.541	346	5.195	135	93	117	1
HU	2007	1.474	171	1.303	40	78	53	0
Summe		15.375	1.246	14.129	296	234	576	140
PL	2008	8.251	997	7.254	129	125	465	278
LT	2008	31	0	31	0	0	0	0
Korridor 8	2008	8.282	997	7.285	129	125	465	278
CZ	2008	4.084	377	3.707	65	238	67	7
SK	2008	1.215	164	1.051	24	21	118	1
Korridore 7,9	2008	5.299	541	4.758	89	259	185	8
HU	2008	1.309	92	1.217	36	43	13	0
Summe		14.890	1.630	13.260	254	427	663	286
PL	2009	4.965	568	4.397	117	92	295	64
LT	2009	23	0	23	0	0	0	0
Korridor 8	2009	4.988	568	4.420	117	92	295	64
CZ	2009	3.219	342	2.877	39	230	69	4
SK	2009	687	101	586	10	14	77	0
Korridore 7,9	2009	3.906	442	3.463	49	244	146	4
HU	2009	1.174	128	1.046	32	62	34	0
Summe		10.068	1.139	8.929	198	398	475	68

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes und Eurostat.

Anhang 3: Transportaufkommen (1.000 t) im Wechselverkehr zwischen Polen, der Slowakei und Ungarn mit den GUS-Staaten untergliedert nach Versand- und Empfangsregion im Zeitraum 2005 - 2008

		Richtung GUS					Richtung Europa					
Versand	Jahr	Empfangsregion				Summe	Versand	Jahr	Empfangsregion			Summe
		RU	BY	UA	GUS*				PL	SK	HU	
PL	2005	503	416	745	188	1.852	RU	2005	6.257	4.903	2.325	13.485
SK	2005	135	3	423	44	605	BY	2005	2.621	131	:	2.752
HU	2005	378	:	:	:	378	UA	2005	6.530	6.027	:	12.557
		1.016	419	1.168	232	2.835	GUS*	2005	634	96	:	724
									16.036	11.157	2.325	28.794
PL	2006	698	452	1.593	280	3.023	RU	2006	9.380	4.409	2.578	16.367
SK	2006	114	2	387	51	554	BY	2006	2.657	177	:	2.834
HU	2006	684	:	:	:	684	UA	2006	6.972	6.251	:	13.223
		1.496	454	1.980	332	4.262	GUS*	2006	721	80	:	766
									19.692	10.920	2.578	33.190
PL	2007	758	273	1.548	246	2.825	RU	2007	9.659	5.595	2.630	17.884
SK	2007	105	10	384	33	532	BY	2007	2.154	87	:	2.241
HU	2007	616	:	:	:	616	UA	2007	7.314	5.306	:	12.620
		1.479	283	1.932	279	3.973	GUS*	2007	969	112	:	1.081
									20.096	11.100	2.630	33.826

* Sonstige GUS-Staaten

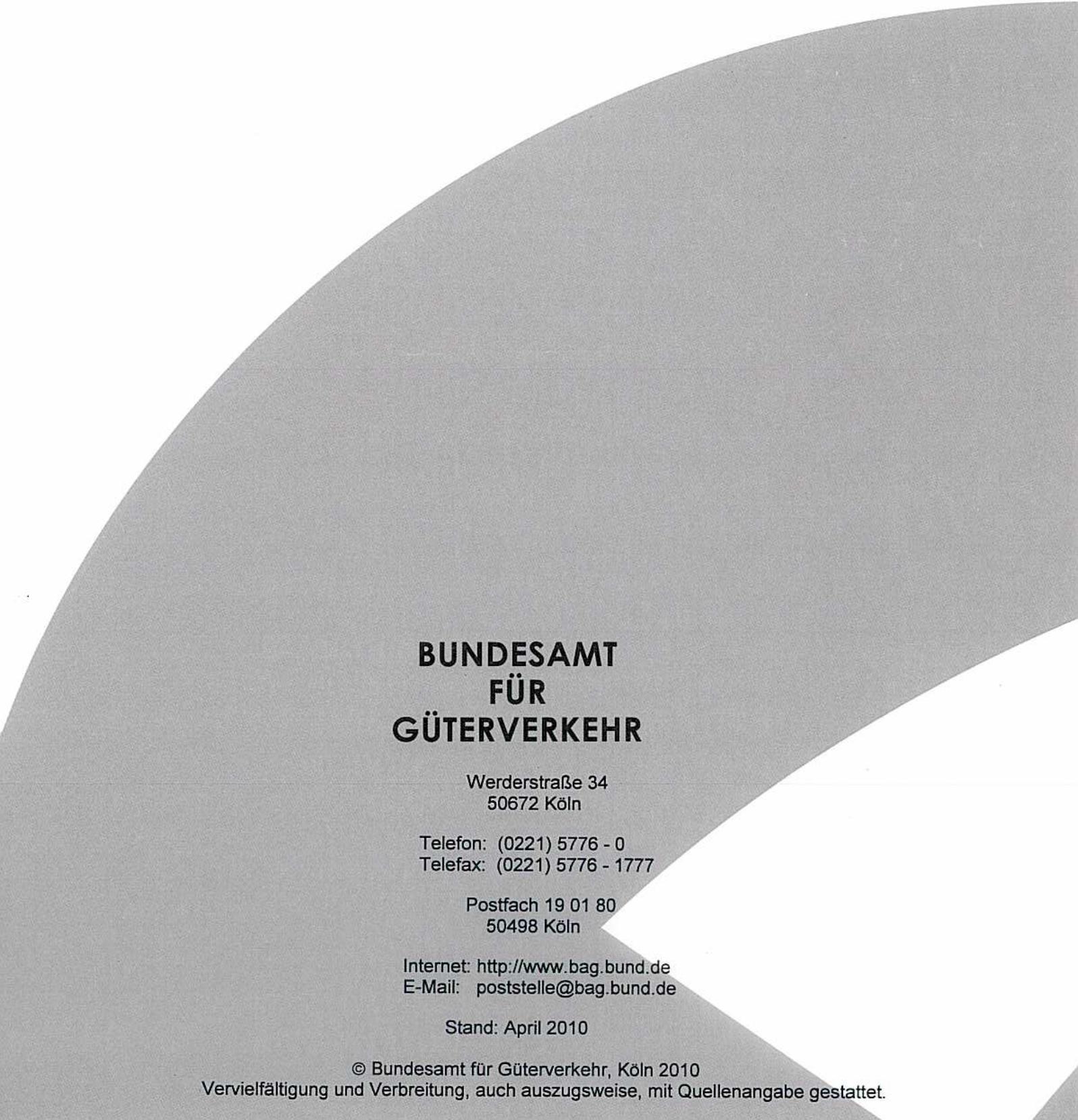
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten von Eurostat, Stand 2/2010.

Anhang 4: Marktanteile der nationalen Eisenbahnunternehmen im Jahr 2008

Staat	Eisenbahnverkehrsunternehmen	Marktanteil (%)	Marktanteil (%) Nicht etablierter Marktteilnehmer
PL ¹	PKP Cargo S.A.	70,52	23,97
	PKP LHS sp. z o.o.	5,51	
	Lotos Kolej sp. z o.o.	4,32	
	CTL Rail S.A.	4,30	
	PCC Rail S.A.	3,51	
	PTK Holding S.A.	2,51	
	PCC Rail Rybnik S.A.	1,27	
	PKN Orlen S.A.	1,25	
CZ ²	CD Cargo a.s.	k.A.	k.A.
	Ostravska dopravní společnost a.s. (ODOS)	k.A.	
	OKD, Doprava a.s.	k.A.	
	Siezkomoravska draha a.s.	k.A.	
	UNIPETROL DOPRAVA a.s.	k.A.	
	Viamont Cargo a.s.	k.A.	
	Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen	k.A.	
SK ¹	ZSSK Cargo, a.s.	96,07	2,03
	SZDS, a.s.	1,90	
	Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen	2,03	
HU ¹	MAV Cargo Zrt	85,6	14,40
	GySEV Zrt	5,3	
	CER Zrt	4,9	
	MMV Magyar Maganvasut Zrt	2,9	

Quellen: ¹RMMS Erhebung bei den Mitgliedstaaten im Mai/Juni 2009

²NEA, SUDOP PRAHA s.a.: Rail Freight Corridor NL-CZ, 2008



**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 2010