



Bundesamt
für Güterverkehr



... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf den Modal Split

Inhalt

0	Zusammenfassung / Summary	2
1	Ausgangslage	5
2	Einflussfaktoren auf den Modal Split	6
2.1	Geographische Lage und Infrastruktur	6
2.2	Rechtliche und politische Einflussfaktoren	7
2.3	Wirtschaftliche Einflussfaktoren und Güterstruktureffekt	8
3	Außenhandel und Wirtschaft	9
3.1	Wirtschaftliche Entwicklung in den neuen EU-Mitgliedstaaten.....	9
3.2	Außenhandel mit Deutschland.....	11
4	Datenlage	11
5	Beschreibung der Aufkommensentwicklung Deutschland – Beitrittsstaaten nach Verkehrsträgern	13
5.1	Modal Split des Gesamtverkehrs.....	13
5.2	Binnenschifffahrt	15
5.3	Eisenbahn	16
5.4	Seeschifffahrt	18
5.5	Straßengüterverkehr	19
6	Entwicklung des Modal Split nach Staaten	22
6.1	Baltische Staaten	22
6.1.1	Estland.....	25
6.1.2	Lettland.....	28
6.1.3	Litauen.....	32
6.2	Polen.....	37
6.3	Tschechien.....	43
6.4	Slowakei.....	49
6.5	Ungarn	54
6.6	Slowenien.....	57
7	Bulgarien und Rumänien	61
7.1	Bulgarien.....	61
7.2	Rumänien.....	64

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung hat das Bundesamt für Güterverkehr zusammengefasst, wie sich der Modal Split im Güterverkehr zwischen Deutschland und den jungen EU-Mitgliedstaaten seit der EU-Osterweiterung entwickelt hat. Die Untersuchung konzentrierte sich dabei auf die drei Landverkehrsträger LKW, Eisenbahn und Binnenschiff sowie auf den Seeverkehr. Insgesamt hat sich dabei die Erwartung bestätigt, dass die Erweiterung der Gemeinschaft zu einer wachsenden Arbeitsteilung sowie einer zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtung zwischen den Mitgliedstaaten und damit zu einem wachsenden Beförderungsaufkommen führen würde. Dies gilt insbesondere für Deutschland, das für alle Beitrittsstaaten zu einem der wichtigsten Handelspartner geworden ist.

Wachsende Arbeitsteilung und zunehmende wirtschaftliche Verflechtung

Von 2003 bis 2008 stieg das zwischen Deutschland und den betrachteten Beitrittsstaaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Ungarn, Slowakei und Slowenien mit den vier Verkehrsträgern beförderte Güteraufkommen um 24 % auf insgesamt knapp 114,4 Mio. t. Dabei zeigten sich auf den verschiedenen Verkehrsrelationen und bei den betrachteten Verkehrsträgern teilweise deutlich voneinander abweichende Entwicklungen. Ausschlaggebend für diese unterschiedlichen Verläufe waren allgemeine wirtschaftliche Entwicklungen, unterschiedliche verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen, rechtliche Regelungen sowie geographische Einflussfaktoren.

Starker Anstieg des Güteraufkommens

Im Rahmen der aufgezeigten Randbedingungen konnte der Straßengüterverkehr am meisten von der EU-Osterweiterung profitieren. Im Güterverkehr mit den oben genannten acht jungen Mitgliedstaaten erhöhte sich sein Aufkommensanteil von 48,2 % im Jahr 2003 auf 58,7 % im Jahr 2008. Die drei anderen Verkehrsträger büßten dagegen Anteile ein: die Eisenbahn von 26,0 % (2003) auf 20,7 % (2008), die Binnenschifffahrt von 4,8 % (2003) auf 3,6 % (2008) und die Seeschifffahrt von 21,1 % (2003) auf 16,9 % (2008). Auch bei den Verkehren zwischen Deutschland und den 2007 der EU beigetretenen Staaten Rumänien und Bulgarien überwiegt der Anteil des LKW. Im Güterverkehr mit Rumänien lag sein Aufkommensanteil 2008 bei 92,6 % und im Güterverkehr mit Bulgarien bei 43,1 %.

Besonders die Straße profitiert von der Osterweiterung

Die Anteilsgewinne des Straßengüterverkehrs beruhen vor allem auf dem vorhandenen Straßennetz ohne Systembrüche an den Grenzen, den sich verändernden Strukturen des Ladungsaufkommens hin zu Halb- und Fertigprodukten sowie der großen Flexibilität bei der Anpassung an sich ändernde Strukturen. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahn werden nach wie vor durch den relativ schlechten Ausbauzustand des West-Ost-Schienennetzes, die Systembrüche an den Grenzen sowie die noch nicht vollständig umgesetzten Liberalisierungsschritte auf dem Eisenbahnmarkt eingeschränkt. Daneben führen die sich ändernden Güterstrukturen zu Rückgängen oder einem wenig dynamischen Wachstum bei den Massengutverkehren, bei denen die Eisenbahn

Systembrüche hemmen die Entwicklung

Systemvorteile gegenüber dem LKW besitzt. Bei der See- und Binnenschifffahrt wirkt sich neben der geographischen Lage der einzelnen Staaten und der eingeschränkten Netzbildungsfähigkeit ebenfalls der aufgezeigte Güterstruktureffekt negativ auf die Entwicklung der Aufkommensanteile aus.

Bei der Betrachtung der einzelnen Beitrittsstaaten schwankte 2008 der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland zwischen 92,6 % (RO) und 10,8 % (LV). Die Stärken der Eisenbahn lagen auf den Relationen nach Tschechien, der Slowakei, Polen, Bulgarien und Ungarn mit Anteilen von jeweils mehr als 20 %. Die Binnenschifffahrt konnte dagegen entlang der Donau die größten Aufkommensanteile erzielen und erreichte im Verkehr mit Bulgarien ihren Spitzenwert von 30,1 %. Im Güterverkehr mit den baltischen Staaten und mit Polen über die Ostsee kommt der Seeschifffahrt ihre größte Bedeutung zu, so dass ihre Aufkommensanteile im Verkehr mit Estland und Lettland im Betrachtungszeitraum (2003 – 2008) über 80 % erreichten.

Große Unterschiede
im Modal Split der
Staaten

Im Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und den Beitrittsstaaten dominieren die Kraftfahrzeuge aus dem jeweiligen Beitrittsstaat. Der Anteil der deutschen Kraftfahrzeuge lag im gesamten Betrachtungszeitraum durchschnittlich bei etwa 10 %, und Fahrzeuge aus jeweils anderen Staaten erreichten Anteile zwischen weniger als einem und mehr als 16 %. Den größten Aufkommensanteil erreichten die deutschen Kraftfahrzeuge im Verkehr mit Tschechien (2008: 16,8 %).

Deutsche
Kraftfahrzeuge
mit geringen
Anteilen am
bilateralen
Verkehr

0 Summary

Within the scope of the underlying study, the Federal Office of Goods Transport has provided an overview of how the modal split in freight transport has developed between Germany and the new EU member states since the eastward expansion of the EU. The study focused on the following modes of transport: transport by road, rail, inland waterways and sea. The initial assumption that the expansion of the European Union would lead to an increasing division of labour as well as greater economic interdependence between Member States, which would ultimately result in a growing volume of traffic, was confirmed. This is especially true in the case of Germany, which has become one of the most important trading partners for all accession states.

Increasing division of labour and economic interdependence

Compared to the year 2003 the volume of freight transported via the four modes of transport between Germany and the accession states under examination - Estonia, Latvia, Lithuania, Poland, Czech Republic, Hungary, Slovakia and Slovenia - rose by 24% to nearly 114.4 million tons in 2008. Subject to the numerous traffic relations as well as the different modes of transport, considerable variations of development could be observed. General economic trends, different framework conditions, legal regulations and geographic realities were the determining factors for these different developments.

Sharp increase in freight traffic

Within the scope of the identified peripheral conditions, road freight transport benefited most from the EU enlargement to the East. Its share of the volume of freight transported between Germany and the above-mentioned eight new member states rose from 48.2% in 2003 to 58.7% in 2008. By contrast, the three other modes of transport saw their shares shrink: transport by rail fell from 26.0% in 2003 to 20.7% in 2008, inland waterway transport fell from 4.8% in 2003 to 3.6% in 2008, and maritime transport fell from 21.1% in 2003 to 16.9% in 2008. Even between Germany and Romania (92.6%) and Bulgaria (43.1%), respectively, who both joined the EU in 2007, the predominant share of freight traffic in 2008 was by road.

Road transport, in particular, is benefitting from the expansion to the East

The increased share of the market held by road haulage can mainly be attributed to the existing road network that is free of restrictions at the borders, growing demand for finished and semi-finished products, and greater flexibility in adapting to these changing structures. The development options for rail transport are limited by the relatively poor integration of the East-West railway networks, system interruptions at the borders and the still incomplete liberalisation of the railway market. In addition, changing freight structures are leading to a decline or less dynamic growth in bulk goods traffic, an area in which the railway system, by its very nature, has an advantage over road transport. The geographic location of the individual states, the limited possibility of forming networks, and the aforementioned freight structure effect have all had a detrimental effect on the share of freight transported by sea and inland waterways.

Interruptions in the transport system inhibit growth

In the analysis of the individual accession states, the share of road haulage in the modal split of freight traffic with Germany fluctuated between 92.6% (RO) and 10.8% (LV). Rail traffic is strongest with the Czech Republic, Slovakia, Poland, Bulgaria and Hungary, with shares of more than 20%, respectively. The highest share of inland waterway traffic was along the Danube. Between Germany and Bulgaria it reached a peak value of 30.1%. Maritime traffic is most strongly represented in the Baltic Sea with the Baltic states and Poland. During the period under review (2003-2008) its share in the modal split of freight traffic was over 80% between Germany and Estonia and Latvia, respectively

Major differences in the modal split between different member states

With regard to the road freight traffic between Germany and the EU accession states, road haulage vehicles from the respective accession state dominate. Throughout the entire period under review, the share of German haulage vehicles was approximately 10% on average, while vehicles from third countries reached shares in the range from less than one per cent to more than 16%. The largest share was reached by German haulage vehicles transporting goods to the Czech Republic (2007: 16.8%).

German road haulage vehicles have a low share in the bilateral traffic.

1 Ausgangslage

Das Bundesamt hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Entwicklung des Modal Split im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas untersucht. Ziel der vorliegenden Untersuchung war es aufzuzeigen, wie sich die Anteile der verschiedenen Landverkehrsträger Binnenschiff, Eisenbahn und Lkw sowie des Seeschiffs seit der EU-Osterweiterung am 1. Mai 2004 im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den mittel- und osteuropäischen Staaten – insgesamt und untergliedert nach Mitgliedstaaten – entwickelt haben.

Untersuchungsgegenstand

Auf eine umfassende Betrachtung der Aufkommensentwicklung der Rohrfernleitungen sowie der Luftfracht wurde bei der vorliegenden Untersuchung verzichtet, da ihr Gesamtaufkommen im bilateralen Güterverkehr zwischen Deutschland und den Beitrittsstaaten von untergeordneter Bedeutung ist.

Geringe Anteile von Luftfracht und Rohrfernleitungen

Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen die Mitgliedstaaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien. Ergänzend zu den Beitrittsstaaten von 2004 wurden zudem die aktuellen Entwicklungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit den am 01. Januar 2007 der EU beigetretenen Staaten Bulgarien und Rumänien untersucht. Aufgrund einer derzeit noch unzureichenden Datenlage musste bei den letztgenannten Staaten auf eine Darstellung der Modal Split-Entwicklung über den gesamten Betrachtungszeitraum (2003 – 2008) verzichtet werden.

Länderauswahl

Der Aufbau des vorliegenden Berichtes ist so gewählt, dass eingangs die aus Sicht des Bundesamtes wesentlichen Einflussfaktoren für die Modal Split-Entwicklung allgemein und – soweit hier vorliegend – in den betreffenden Mitgliedstaaten herausgestellt werden. Nachfolgend wird die zugrunde liegende Datenbasis näher erläutert. Nach einer vergleichenden Betrachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den Mitgliedstaaten erfolgt dann eine Beschreibung der sich beim grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Deutschland und den einzelnen Mitgliedstaaten zeigenden Entwicklung des Modal Split.

Aufbau der
Untersuchung

2 Einflussfaktoren auf den Modal Split

2.1 Geographische Lage und Infrastruktur

Bei den in die Untersuchung einbezogenen Staaten lassen sich aufgrund ihrer geographischen Lage bereits im Vorfeld einige Aussagen über die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsträger im bilateralen Güterverkehr mit Deutschland treffen. So weist beispielsweise bei denjenigen Staaten, bei denen der grenzüberschreitende Verkehr mit Deutschland sowohl auf direktem Wege über den Seeweg als auch über den Landweg erfolgen kann (Estland, Lettland, Litauen, Polen) der Seeverkehr einen entsprechend hohen Anteil am Modal Split auf. Weiter spielt eine Rolle, ob sich die betrachteten Staaten eine gemeinsame Grenze mit Deutschland teilen und somit eine räumliche Nähe gegeben ist, so wie im Fall der östlichen Nachbarländer Polen und Tschechien, oder ob der Verkehr auf dem Landweg lediglich im Transit über einen oder mehrere andere Staaten möglich ist, so wie dies auf die baltischen Staaten, Slowenien, die Slowakei und Ungarn zutrifft.

Lage zu
Deutschland

Grundsätzlich gilt das Vorhandensein einer leistungsfähigen Infrastruktur für alle Verkehrsträger als Grundvoraussetzung, um Erfolg versprechend in einen Wettbewerb treten zu können. Aufgrund der Länge und Dichte von in den jungen Mitgliedstaaten zur Verfügung stehender Verkehrsinfrastruktur (vgl. Tabelle 1) wird deutlich, dass der Straßenverkehr vor der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt über das mit Abstand größte und dichteste Verkehrsnetz verfügt. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze wird bei der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn zudem stark von weiteren Einflussfaktoren wie schwankenden Wasserständen oder dem Elektrifizierungsgrad (EU-27 im Jahr 2005 49%) bestimmt. Bei sämtlichen Verkehrsträgern spielt der Zustand der vorhandenen Infrastruktur (Verkehrswege und Umschlagseinrichtungen) eine bedeutende Rolle.

Länge, Dichte
und Leistungs-
fähigkeit der
Infrastruktur
maßgebend

Tabelle 1: Länge der Verkehrsnetze in Deutschland und den Beitrittsstaaten

Staaten	Streckennetze (km)		
	Wasserwege	Eisenbahn	Straßen
Deutschland – DE	6.950	38.206	231.480
Estland – EE	320	959	57.016
Lettland – LV	12	2.270	69.829
Litauen – LT	425	1.771	79.497
Polen – PL	3.638	19.507	253.781
Tschechien – CZ	664	9.614	128.437
Slowakei – SK	172	3.658	43.745
Ungarn – HU	1.440	7.950	189.442
Slowenien – SI	0	1.228	38.485
Bulgarien – BG	470	4.154	19.288
Rumänien – RO	1.779	10.948	79.903

Quelle: Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)

Die Ausrichtung der in den Ländern vorhandenen Infrastrukturen, entweder wie bei zahlreichen Binnenschiffahrtswegen vorgegeben durch die Topographie oder aufgrund historisch begründeter Handelsbeziehungen wie im Fall der Eisenbahninfrastruktur der baltischen Staaten, hat ebenfalls Auswirkungen auf die Verkehrsträgerwahl. Die Entwicklung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs wird dabei durch die mangelnde Interoperabilität der einzelnen nationalen Eisenbahninfrastrukturen gehemmt. So stellen die in den baltischen Staaten vorhandenen Breitspursysteme der Eisenbahnen beim Verkehr mit Mitteleuropa aufgrund hierdurch notwendiger Umlade- oder Umspurvorgänge aus wirtschaftlicher Sicht bis heute oftmals keine Alternative zum Straßenverkehr oder der Seeschifffahrt dar. Entsprechend gering und somit gegensätzlich zum nationalen Modal Split in diesen Staaten ist daher das Aufkommen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit den westeuropäischen Ländern.

Ausrichtung der Infrastruktur abhängig von Topographie und Historie

2.2 Rechtliche und politische Einflussfaktoren

Grundsätzlich besteht für einzelne Staaten oder die Europäische Union die Möglichkeit, mit der Realisierung neuer Infrastrukturprojekte (z.B. Brückenbauwerke) oder der Förderung bestimmter Räume (z.B. Europäische Transportkorridore) gezielt Einfluss auf die Verkehrsträgerwahl zu nehmen. So ist zwischen Deutschland und Polen in Folge der Inbetriebnahme der neuen zweispurigen Eisenbahngrenzbrücke über die Oder beispielsweise mit einem Attraktivitätsgewinn zugunsten der Schiene zu rechnen, da hierdurch einerseits ein Kapazitätsgewinn und andererseits auf zahlreichen Verbindungen eine nennenswerte Fahrtzeitverkürzung sowie eine Verbesserung der Pünktlichkeit zu erwarten ist. Neben Entscheidungen über den Bau neuer Infrastrukturen verfügt die Politik über weitere Möglichkeiten, um direkt oder indirekt Einfluss auf den Modal Split zu nehmen. Als Beispiel für eine indirekte Einflussnahme sei an dieser Stelle

Möglichkeiten der politischen Einflussnahme

auf Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger verwiesen, beispielsweise im Rahmen des Förderprogramms Marco Polo II oder auf Liberalisierungsschritte auf den Verkehrsmärkten.

Die Änderung von politischen Rahmenbedingungen kann ebenfalls Einfluss auf die Verkehrsträgerwahl haben. Ein gutes Beispiel hierfür war die EU-Osterweiterung zum 1. Mai 2004. Mit der Öffnung der Grenzen ist es zeitgleich zu einer Beschleunigung der Grenzabfertigung gekommen. Insbesondere im Straßengüterverkehr wurde Laderaum, der zuvor regelmäßig über mehrere Tage durch Wartezeiten an den Grenzen gebunden war, durch diesen Schritt kurzfristig auf dem Markt verfügbar. Daneben beschleunigte sich die Transportdurchführung deutlich. Zu spüren waren die wegfallenden Grenzkontrollen auch bei der Auslastung der Rollenden Landstraßen, beispielsweise zwischen Dresden und Lovosice (Tschechien), die bis zu diesem Zeitpunkt von zahlreichen Unternehmen zur Umgehung der zeitintensiven Grenzkontrollen genutzt wurden. Mit dem Beitritt der Staaten zur Europäischen Union kam es zudem zu einem Wegfall der „200 Liter-Regelung“, durch welche die über die Ostgrenzen in die EU einfahrenden Unternehmen bzw. Fahrzeuge zuvor daran gehindert wurden, sich mit größeren Mengen preisgünstigen Treibstoffs Wettbewerbsvorteile im grenzüberschreitenden Verkehr zu sichern. Aufgrund der insgesamt neu entstandenen Zeit- und Kostenvorteile hat sich die Wettbewerbsposition des Straßengüterverkehrs im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern schlagartig verbessert¹.

Wechselnde
politische
Rahmen-
bedingungen

2.3 Wirtschaftliche Einflussfaktoren und Güterstruktureffekt

Die Verkehrsträgerwahl wird zu einem erheblichen Teil von der Höhe der Transportpreise mit beeinflusst. Die Wahl eines Verkehrsträgers hängt jedoch auch in einem starken Maße von anderen Einflussgrößen ab, etwa der Beförderungsdauer, der Zuverlässigkeit, der Netzbildungsfähigkeit, der Massenleistungsfähigkeit oder der Transportsicherheit. Anders als der Straßengüterverkehr kann die Eisenbahn ihre grundsätzlichen Systemstärken im Güterverkehr mit den Beitrittsstaaten wegen Schwächen der Eisenbahninfrastruktur (Ausbauzustand, grenzüberschreitende Kompatibilität) nur eingeschränkt zur Geltung bringen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Anteile am Modal Split. Während für eine Transportverlagerung von Massengütern in der Regel erst längerfristige und meist aufwändige Vorbereitungen getroffen werden müssen, kann beispielsweise beim Transport von Stückgut, Wechselbehältern oder Containern oft relativ kurzfristig, teilweise sogar innerhalb einer Lieferkette ein Wechsel auf einen anderen Verkehrsträger erfolgen.

Unterschiede
in den
Systemstärken

¹ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe, Köln 2004.

Im Rahmen der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung verändern sich mit der Güterstruktur auch die Anforderungen an die Transporte. So steht bei dem seit vielen Jahren zu beobachtenden Güterstruktureffekt einer steigenden Nachfrage nach höherwertigen Gütern mit tendenziell abnehmender Sendungsgröße und einem immer kurzfristigeren Bedarf ein rückläufiges Aufkommen von Massengütern gegenüber. Dieser Effekt begünstigt aufgrund der vorhandenen Wertigkeiten tendenziell den Straßengüterverkehr gegenüber Binnenschiff und Eisenbahn.

Güterstruktur-
effekt

Auch neu eingeführte Technologien nehmen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit und somit auf die Verkehrsträgerwahl, wenn hierdurch neue bzw. alternative Transportwege ermöglicht werden. Ein Beispiel hierfür ist die Einführung von Kühlcontainern im kombinierten Verkehr, wodurch es den Unternehmen möglich wird, für den Hauptlauf über weite Distanzen alternativ zum LKW die Eisenbahn, das Binnen- oder das Seeschiff im unbegleiteten kombinierten Verkehr zu nutzen.

Technischer
Fortschritt

In den Marktgesprächen des Bundesamtes zeigte sich zudem, dass auch die Größe der verladenden Unternehmen und die hieraus resultierenden Transportmengen Einfluss auf den Modal Split haben können. Ab einem gewissen Aufkommen können sich Bündelungseffekte ergeben, die aufgrund der notwendigen Mindestauslastung beispielsweise einen Umstieg von der Straße auf die Schiene erleichtern können.

Bündelungs-
effekte

3 Außenhandel und Wirtschaft

3.1 Wirtschaftliche Entwicklung in den neuen EU-Mitgliedstaaten

Von den betrachteten Staaten verfügte Polen mit einem Bruttoinlandsprodukt von 362,4 Mrd. Euro im Jahr 2008 über die mit Abstand größte Wirtschaftskraft, gefolgt von Tschechien mit 147,8 Mrd. € und Ungarn mit 105,5 Mrd. €. Nach Angaben von Eurostat wird für die Slowakei im Jahr 2008 ein BIP von 64,9 Mrd. € (2007: 54,9 Mrd. €) erwartet. Es übertrifft damit jenes von Slowenien (2008: 37,1 Mrd. €) sowie das der einzelnen baltischen Staaten (2008: 16,1 – 32,2 Mrd. €). In den neuen Mitgliedstaaten Bulgarien und Rumänien lag das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2008 bei 34,1 bzw. 137,0 Mrd. €.

Große
Unterschiede
in der
Wirtschaftskraft

Das Wirtschaftswachstum entwickelte sich in den 2004 beigetretenen acht Mitgliedstaaten (ohne Malta und Zypern) einschließlich bis zum Jahr 2007 sehr positiv. Mit Ausnahme Ungarns verzeichneten alle in die Untersuchung einbezogenen Staaten im Zeitraum zwischen 2003 und 2006 einen tendenziellen Anstieg des realen Bruttoinlandsproduktes mit jährlichen Wachstumsraten zwischen 2,8 und 12,2 Prozent. Seit dem EU-Beitritt erreichten Lettland, Estland und die Slowakei dabei zeitweise zweistellige Wachstumsraten. Im Vergleich zum Beitrittsjahr (2004) ist das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt 2008 in den acht Staaten insgesamt um mindestens 22,2 % (Slowenien) gewachsen, das größte Wachstum verzeichnete in diesem Zeitraum

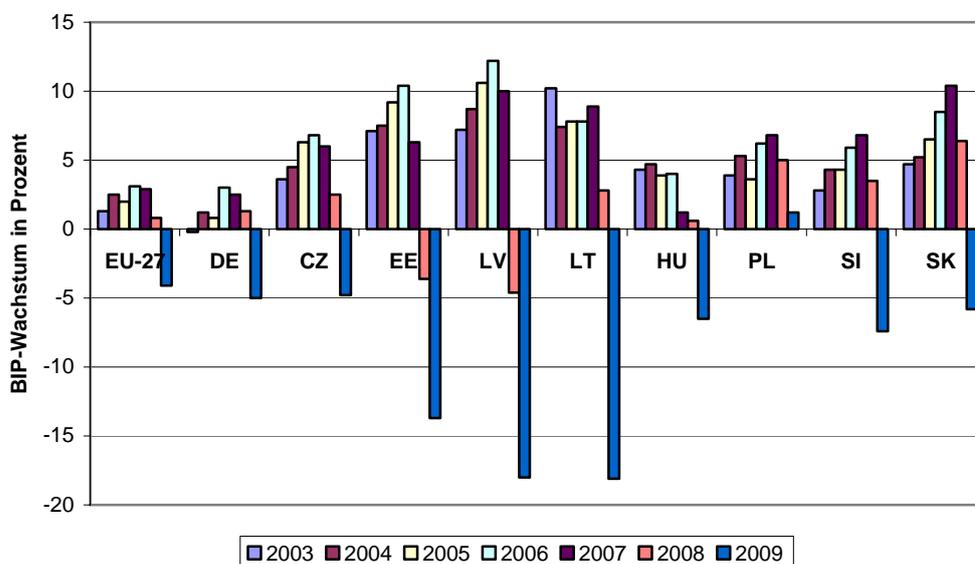
Positives
Wirtschafts-
wachstum bis
2007

die Slowakei mit 35,8 %¹. Obwohl 2007 die Zuwächse in Litauen, Lettland und Tschechien bereits leicht hinter denen der Vorjahre zurückblieben, lagen sie dennoch bei allen Staaten mit Ausnahme von Ungarn bei mindestens 6,0 % und somit deutlich über dem EU-Durchschnittswert von 2,9 %. In Ungarn verringerte sich die jährliche Wachstumsrate zwischen den Jahren 2003 (4,3 %) und 2008 (0,6%) und lag in den vergangenen beiden Jahren unterhalb des durchschnittlichen EU-Wertes.

Im Jahr 2008 kam es in allen betrachteten Ländern aufgrund der weltweit spürbaren Finanz- und Wirtschaftskrise zumindest vorläufig zu einer Trendumkehr. Die baltischen Staaten Lettland und Estland bekommen diese Auswirkungen verstärkt zu spüren. Während Eurostat für Estland und Lettland bereits im Jahr 2008 negative Wachstumswerte von -3,6 bzw. -4,6 % ausweist, erreichten die übrigen Staaten im Vorjahresvergleich moderate positive Wachstumsraten zwischen 0,6 und 6,4 Prozent. Die Prognosewerte für das Jahr 2009 sind aufgrund der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise bei allen Staaten mit Ausnahme von Polen (1,2 %) im Negativbereich angesiedelt, für die baltischen Staaten werden demnach sogar Negativwerte im zweistelligen Prozentbereich erwartet (vgl. Abb.1).

Trendumkehr durch Wirtschafts- und Finanzkrise

Abbildung 1: Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts der Beitrittsstaaten in Prozent¹⁾



¹⁾ Bei den Werten für 2009 handelt es sich um Hochrechnungen.

Quelle: Eurostat

Zu den Impulsgebern der Entwicklung bis zum Jahr 2007 zählten in den neuen Mitgliedstaaten in erster Linie der sich ausweitende Außenhandel, die große Konsumneigung der Bevölkerung und die zahlreichen Investitionen ausländischer Unternehmen insbesondere in die Modernisierung und Erweiterung von Produktionsstätten.

Impulse durch Außenhandel, Investitionen und Konsumneigung

¹ Vgl. Statistisches Bundesamt: Wirtschaft und Statistik, Heft 4, Wiesbaden 2009.

Aufgrund der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise waren bei den gehandelten Gütern zwischen Deutschland und den in die Untersuchung einbezogenen Staaten bereits im Jahr 2008 teilweise deutliche Auswirkungen in Bezug auf den Warenwert (Rohstoffpreise etc.) und das Aufkommen zu beobachten. Im Jahr 2009 werden die Folgen der Krise aller Erwartung nach noch wesentlich stärker zu Tage treten. So wird derzeit beispielsweise für Litauen davon ausgegangen, dass von der aktuellen Krise ein besonderer Druck auf den Handel mit Investitionsgütern ausgehen wird. Auch der Konsumgüterbereich werde vor allem bei Artikeln des langfristigen Bedarfs unter der Krise leiden¹. Da es sich nach derzeitigen Erkenntnissen voraussichtlich um eine vorübergehende Störung der Märkte handelt und sich eventuelle Anteilsverschiebungen beim Modal Split ohnehin erst zeitversetzt in den Statistiken widerspiegeln, wird in den weiteren Ausführungen nur am Rande auf die wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten Monate eingegangen.

Erste
Auswirkungen
spürbar

3.2 Außenhandel mit Deutschland

In den betrachteten Staaten wurde die insgesamt positive Wirtschaftsentwicklung in einem erheblichen Umfang durch den steigenden Außenhandel getragen, weshalb sich an dieser Stelle ein Vergleich der Außenhandelsaktivitäten der Länder anbietet. Laut Statistischem Bundesamt² konnten die im Rahmen der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 beigetretenen neuen Mitgliedstaaten den Wert ihrer Exporte nach Deutschland seit 2003 um 52,4 % auf 87,9 Mrd. € im Jahr 2008 steigern³. Die Gesamtausfuhren aus Deutschland mit Zielen in den Beitrittsstaaten lagen laut Statistischem Bundesamt bei 105,2 Mrd. €. In beiden Richtungen konnten die drei Staaten mit dem größten BIP, Polen, Tschechien und Ungarn, mit zusammen 82,3 % (Importe) bzw. 81,3 % (Export) den bedeutendsten Anteil hieran auf sich verbuchen. Der Schwerpunkt beim Außenhandel lag auf dem Handel von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen mit einem Gesamtwert von 34,1 Mrd. € im Jahr 2008 (Import: 16,5 Mrd. €, Export 17,6 Mrd. €). Die in beiden Richtungen vergleichbar hohen Warenwerte lassen dabei auf einen sehr hohen Grad der internationalen Arbeitsteilung in dieser Branche schließen.

Außenhandels-
bilanzen

4 Datenlage

Bei der vorliegenden Untersuchung ist zu beachten, dass die Verkehrsstatistiken der einzelnen Verkehrsträger auf Grund zum Teil voneinander abweichender Erhebungsmethoden (z.B. Nationalitäts-/Territorialitätsprinzip, Voll-/Stichproben-erhebung) nur bedingt miteinander vergleichbar sind.

Unterschiedliche
Erhebungs-
methoden

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

² Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 169, Wiesbaden 2009.

³ Die gemachten Angaben des Statistischen Bundesamtes beziehen sich auf alle 10 Beitrittsstaaten.

Bei der nachfolgenden Interpretation der Umschlags- bzw. Aufkommenszahlen im Seeverkehr mit den baltischen Staaten und Polen ist zu berücksichtigen, dass diese das Transit- bzw. Transshipment-Aufkommen beinhalten. So muss beispielsweise ein in deutschen Seehäfen umgeschlagenes Gut aus Estland nicht notwendigerweise in Estland seinen Ausgangsort bzw. in Deutschland seinen Bestimmungsort haben. Größere Mengenschwankungen beim Seeverkehrsaufkommen können so ihre Ursache sowohl im jeweils angegebenen Umschlagsland oder aber in einem die Seehäfen für den Transitverkehr nutzenden Land haben.

Problematik der Seeverkehrsstatistik

Ferner ist zu beachten, dass beispielsweise für die Schifffahrt und den Straßengüterverkehr über den gesamten Zeitraum hinweg die Eigengewichte der eingesetzten Ladungsträger nicht mit eingerechnet wurden, im Eisenbahngüterverkehr jedoch ab 2005 die Ladungsgewichte einschließlich Ladungsträger erfasst werden. Die Auswirkungen der veränderten Erhebungsweise beim Eisenbahnverkehr führen nach Einschätzung des Bundesamtes für die vorliegende Untersuchung jedoch nicht zu wesentlichen Verzerrungen der Ergebnisse.

Berücksichtigung der Eigengewichte

Vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung sowie der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes sind die bis einschließlich 2003 an den deutschen Grenzen für statistische Zwecke durchgeführten Erhebungen (Zählkartenstatistik) beim Straßengüterverkehr entfallen. Seit 2004 werden im Rahmen von Stichprobeverfahren erhobene fahrzeug-, güter- und fahrtenbezogene Daten von den jeweiligen Mitgliedstaaten an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat) gemeldet. Der Großteil der in die Untersuchung einbezogenen EU-Mitgliedstaaten hat bereits für das Jahr 2003 vergleichbare Daten an Eurostat gemeldet. Lediglich für Polen musste für die vorliegende Untersuchung ein Jahreswert für 2003 geschätzt werden. Für den Zeitraum von 2004 bis 2005 wurden ausschließlich Daten verwendet, welche den Meldungen der EU-25 an Eurostat entsprachen. Für den Folgezeitraum (2006 - 2008) wurden die ausgewiesenen Meldedaten der EU-27 Staaten zu Grunde gelegt. Für Rumänien und Bulgarien liegen vergleichbare Daten erst ab dem Jahr 2006 vor.

Vergleichbarkeit der Statistiken

Bedingt durch unterschiedliche Erfassungsweisen kommt es beim Vergleich der Güterverkehrsstatistik mit den Außenhandelsdaten zu teils größeren Abweichungen. Beispielsweise ist es laut Seeschifffahrtsstatistik auf der Relation von Estland nach Deutschland zwischen den Jahren 2006 (2.512.000 t) und 2007 (1.502.000 t) zu einem regelrechten Einbruch der Transportmengen gekommen, obwohl die Außenhandelsstatistik des Statistischen Bundesamtes für den gleichen Zeitraum eine Steigerung der deutschen Importmengen aus Estland ausweist. Ausschlaggebend hierfür ist insbesondere der Umschlag von Gütern in Deutschland oder einem der Beitrittsstaaten im Rahmen von Transportketten mit Quelle oder Ziel in einem dritten Staat. Teilweise als extrem zu bezeichnende Werteschwankungen im Außenhandel zwischen Deutschland

Daten der Außenhandels- und Güterverkehrsstatistik nicht vergleichbar

und den Beitrittsstaaten können zudem mit der Abhängigkeit der Außenhandelsbilanz von der Höhe der Rohstoff- und Erdgaspreise erklärt werden. In der vorliegenden Untersuchung wurden daher neben den monetären Außenhandelswerten (Eurostat)¹ auch die gehandelten Gewichte (Destatis)² herangezogen und mit dem Aufkommen der Verkehrsstatistik verglichen.

Für den Sonderbericht wurde im Wesentlichen für die Verkehrsträger Eisenbahn, Binnen- und Seeschifffahrt auf Datenmaterial vom Statistischen Bundesamt; Fachserie 8; Reihen 2, 4 und 5 in den Jahren 2003 – 2008 zurückgegriffen. Die angegebenen Werte des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs beziehen sich weitestgehend auf die über Eurostat veröffentlichten Werte der EU-25 bzw. EU-27 Meldeländer.

Statistische Grundlagen

Aufgrund von teilweise stark voneinander abweichenden Güterklassifikationen konnten die überwiegend entsprechend der NSTR Klassifikation vorliegenden Verkehrsstatistiken nur bedingt mit den Statistiken des Außenhandels verglichen werden. Bei der nachstehenden Betrachtung des Außenhandels nach Ländern beschränkt sich die Darstellung daher weitestgehend auf die Wertigkeit und das Aufkommen der gehandelten Güter je Relation.

Güterklassen

Nur in Ausnahmefällen wird hier näher auf die Entwicklungen einzelner Güterabteilungen entsprechend dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken³ eingegangen. Eine nähere Beschreibung der Güter nach Güterabteilungen bzw. Gütergruppen findet – soweit dies im Rahmen der Untersuchung erforderlich erscheint – im Rahmen der Betrachtung der Verkehrsträgeranteile statt.

5 Beschreibung der Aufkommensentwicklung Deutschland - Beitrittsstaaten nach Verkehrsträgern

5.1 Modal Split des Gesamtverkehrs

Der folgenden Abbildung 2 ist zu entnehmen, wie sich der Modal Split (bezogen auf das Aufkommen in Tonnen) im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den untersuchten Staaten Mittel- und Osteuropas, die der EU im Jahr 2004 beigetreten sind, im Zeitraum von 2003 bis 2008 entwickelt hat. Es wird deutlich, dass der Straßengüterverkehr seine Aufkommensanteile zwischen 2003 und 2008 deutlich ausbauen konnte, während Binnenschiff, Seeschiff und Eisenbahn Anteilsverluste zu verzeichnen hatten. Die Anteilsverluste der beiden letztgenannten Verkehrsträger erreichten dabei vier bzw. fünf Prozentpunkte, die des Binnenschiffs einen Prozentpunkt. Begründen lässt sich die kontinuierliche Anteilszunahme des Straßengüterverkehrs in erster Linie mit einer

Straßengüterverkehr baut Anteile aus

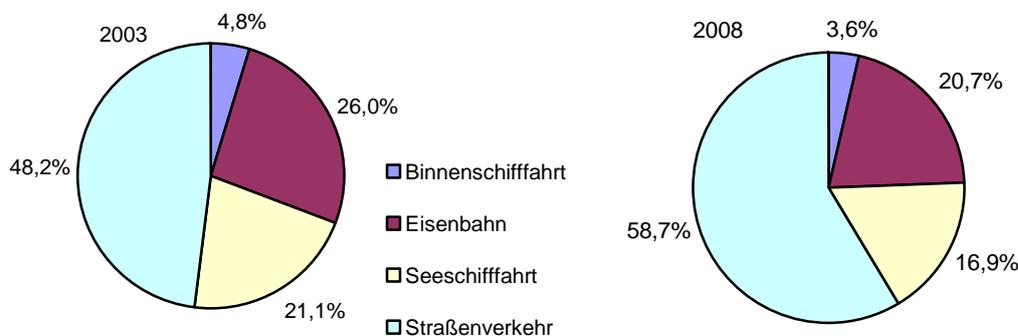
¹ Vgl. Eurostat: External and Intra-European Union Trade – No.4/2009.

² Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 7, Reihe 7, Wiesbaden 2003 – 2008.

³ Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 7, Reihe 7, Wiesbaden 2003 – 2008.

unterschiedlichen Transportnachfrage innerhalb der jeweiligen Güterabteilungen. Der Güterstruktureffekt wird hierbei deutlich.

Abbildung 2: Modal Split im Güterverkehr Deutschland – Beitrittsstaaten¹⁾ 2003/2008 in %



¹⁾ ohne Rumänien und Bulgarien, Malta und Zypern.

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

Bei einer Betrachtung der absoluten Aufkommensmengen (vgl. Tabelle 2) wird deutlich, dass auch die anderen Verkehrsträger zumindest zwischenzeitlich ein Wachstum bei der transportierten Gütermenge verzeichnen konnten. Dieses führte aufgrund der starken Zunahme des Straßengüterverkehrs im entsprechenden Zeitraum jedoch nicht zu einer Steigerung des jeweiligen Modal Split-Anteils.

Aufkommenszuwächse auch bei den übrigen Verkehrsträgern

Tabelle 2: Modal Split der Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen 2003-2008¹⁾

Verkehrsträger	2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	%	Mio. t										
Binnenschifffahrt	4,8	4,4	4,9	4,6	5,3	4,8	3,9	4,1	3,6	4,0	3,6	4,1
Eisenbahn	26,0	23,9	24,5	22,7	22,9	21,0	22,9	23,9	22,2	24,7	20,7	23,7
Seeschifffahrt	21,1	19,4	20,2	18,7	19,7	18,1	17,7	18,4	17,1	19,0	16,9	19,3
Straßenverkehr	48,2	44,3	50,5	46,8	52,1	47,8	55,5	57,8	57,1	63,5	58,7	67,2
Gesamt	100	92,1	100	92,7	100	91,7	100	104,2	100	111,2	100	114,4

¹⁾ ohne Rumänien und Bulgarien, Malta und Zypern.

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

Betrachtet man die Modal Split-Anteile im Jahr 2008 nach Staaten, so wird deutlich, dass sich das Aufkommen der grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Deutschland und den in die Untersuchung einbezogenen Staaten sehr unterschiedlich auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt. Hierfür erscheint in erster Linie der Einfluss der bereits unter 2.1 beschriebenen Faktoren (geographische Lage und Infrastruktur) maßgebend. Zudem ist zu erkennen, dass mit Ausnahme von den baltischen Staaten, bei denen der Anteil des Straßengüterverkehrs aufgrund einer dominierenden Seeschifffahrt (67,3 % – 89,2 %) verhältnismäßig gering ausfällt (10,8 % – 29,0 %), der Modal Split mit Prozentwerten zwischen 43,1 % und 92,6 % vom Straßengüterverkehr bestimmt wird.

Im Baltikum überwiegt der Seeverkehr

Gemessen an den Modal Split-Anteilen lagen die Stärken der Eisenbahn auf den Relationen nach Tschechien, der Slowakei, Polen, Bulgarien und Ungarn. Im Jahr 2008 erreichte der Eisenbahnverkehr in diesen Staaten Anteile von jeweils mehr als 20 %. Die Binnenschifffahrt konnte in den Donauanrainerstaaten die größten Aufkommensanteile erzielen. Im Verkehr mit Bulgarien erreichte die Binnenschifffahrt einen Spitzenwert von 30,1 %.

Tabelle 3: Modal Split im Güterverkehr 2008 (nach Aufkommen) in Prozent

Verkehrsträger	EE	LV	LT	PL	CZ	SK	HU	SI	BG	RO
Binnenschiff	0,0	0,0	1,2	3,8	2,1	5,4	12,8	0,0	30,1	2,3
Eisenbahn	0,0	0,0	2,5	22,8	25,5	24,3	28,8	15,3	26,8	5,1
Seeschiff	84,2	89,2	67,3	12,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Straßenverkehr	15,8	10,8	29,0	61,3	72,4	70,3	58,4	84,7	43,1	92,6

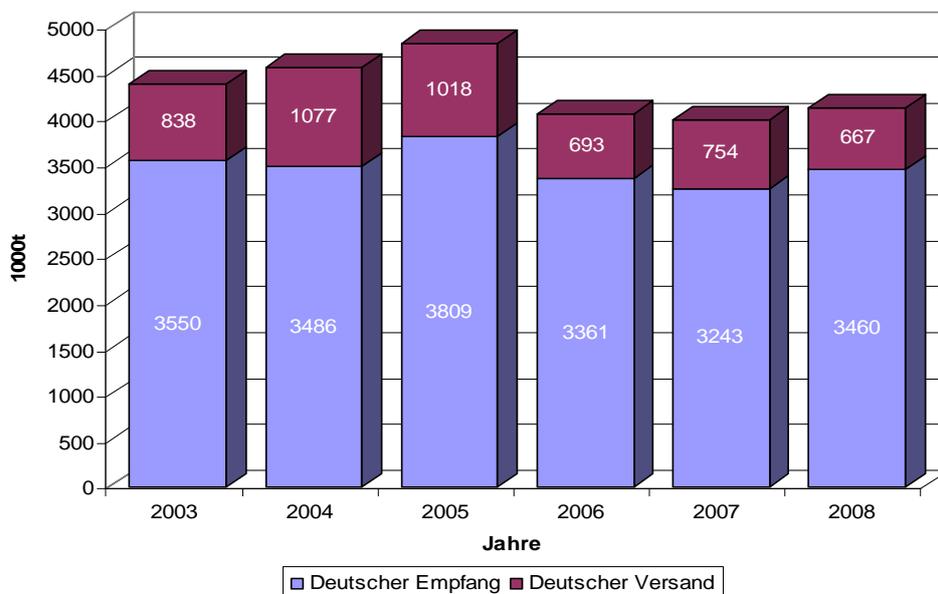
Quelle: Eurostat und Berechnungen des Bundesamtes.

5.2 Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt erreichte mit ca. 4,8 Mio. t im Jahr 2005 das höchste Aufkommen innerhalb des Betrachtungszeitraums von 2003 bis 2008, bevor es im Jahr 2006 zu einem deutlichen Rückgang der Aufkommensmengen kam. In den beiden Folgejahren konnte sich das Gesamtaufkommen jedoch weitgehend stabilisieren.

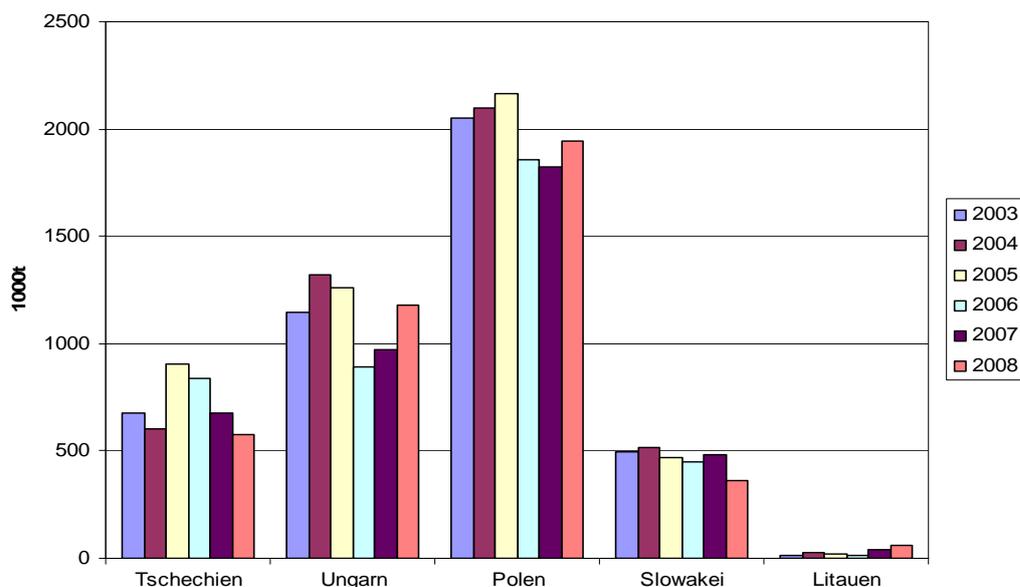
Aufkommen der
Binnenschifffahrt
relativ stabil

Abbildung 3: Aufkommensentwicklung der Binnenschifffahrt nach Relationen 2003-2008



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Abbildung 4: Aufkommensentwicklung der Binnenschifffahrt nach Staaten 2003-2008



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Der Empfang aus den osteuropäischen Staaten lag auf einem wesentlich höheren Niveau als der deutsche Versand (vgl. Abbildung 3). Verhältnismäßig starke Aufkommensrückgänge machten sich im Jahr 2006 sowohl beim Empfang als auch beim Versand im Wechselverkehr mit Ungarn und Polen bemerkbar, während Tschechien und die Slowakei nur leichte Verluste bei den Aufkommensmengen zu verzeichnen hatten (vgl. Abbildung 4). Im Jahr 2008 zeigte sich bei den erstgenannten Ländern wieder ein Aufkommenswachstum, im Verkehr mit Tschechien und der Slowakei war das Aufkommen hingegen rückläufig.

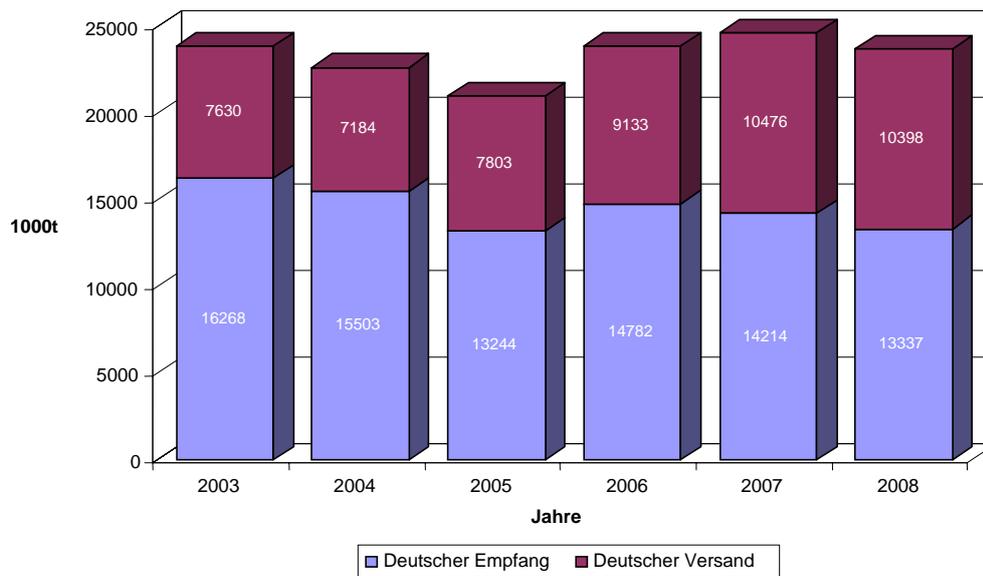
Empfangene Menge deutlich höher als der Versand

5.3 Eisenbahn

Das Aufkommen des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Deutschland und den jungen Mitgliedstaaten erreichte im Jahr 2005 mit insgesamt rund 21 Mio. t im Wechselverkehr seinen vorläufig niedrigsten Stand innerhalb des Betrachtungszeitraums, nachdem es zwei Jahre zuvor (2003) noch bei fast 24 Mio. t gelegen hat. Im weiteren Verlauf verzeichnete das Gesamtaufkommen in den Jahren 2006 und 2007 jedoch wieder deutliche Aufkommenszuwächse, was aus Sicht des Bundesamtes auf die konjunkturelle Entwicklung und die zunehmende Einbindung der jungen EU-Mitgliedstaaten in den internationalen Handel zurückzuführen ist. Mit einem Gesamtaufkommen von 24,7 Mio. t im Jahr 2007 erreichte der Schienengüterverkehr erstmals wieder das Niveau des Jahres 2001 (24,6 Mio. t) Insbesondere im vierten Quartal 2008 zeigten sich dann die ersten Auswirkungen der Wirtschaftskrise, so dass das Jahresaufkommen der Eisenbahn 2008 bereits wieder leicht rückläufig war.

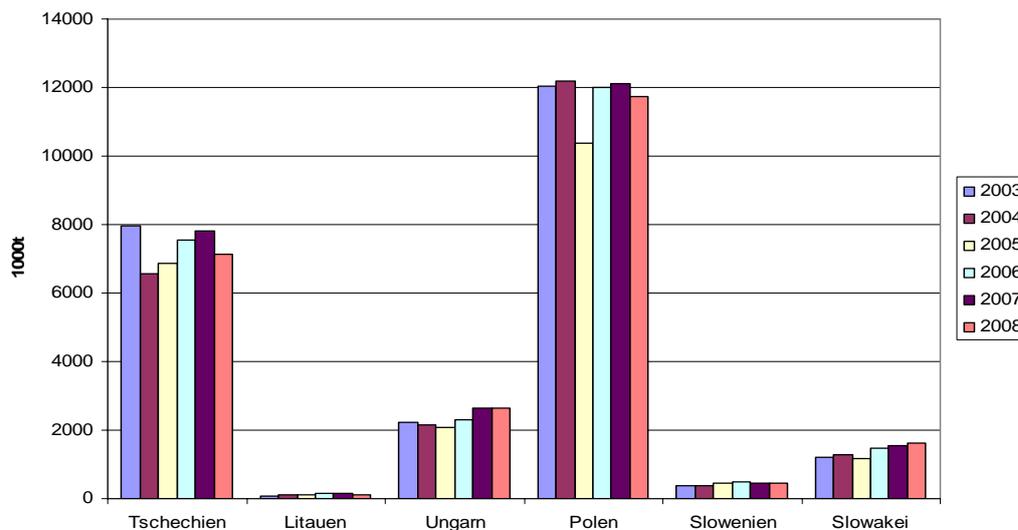
Zuwächse beim Eisenbahnverkehr bis zum Beginn der Wirtschaftskrise

Abbildung 5: Aufkommensentwicklung der Eisenbahn nach Relationen 2003-2008



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Abbildung 6: Aufkommensentwicklung der Eisenbahn nach Staaten 2003-2008



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Betrachtet man das Gesamtaufkommen bezogen auf Deutschland unterteilt nach Versand und Empfang, so ist zu beobachten, dass sich innerhalb des Betrachtungszeitraums die auf beiden Relationen transportierten Mengen immer stärker einander angenähert haben. Von Aufkommenszuwächsen konnte dabei jedoch in erster Linie der Versand nach Osteuropa profitieren, die Empfangsmenge ging hingegen kontinuierlich zurück. Tendenzen bezüglich einer steigenden Paarigkeit der Verkehre bei der Tonnage zeigen sich insbesondere bei den aufkommensstärksten Ländern Polen, Tschechien und Ungarn.

Transportmengen der Relationen nähern sich einander an

5.4 Seeschifffahrt

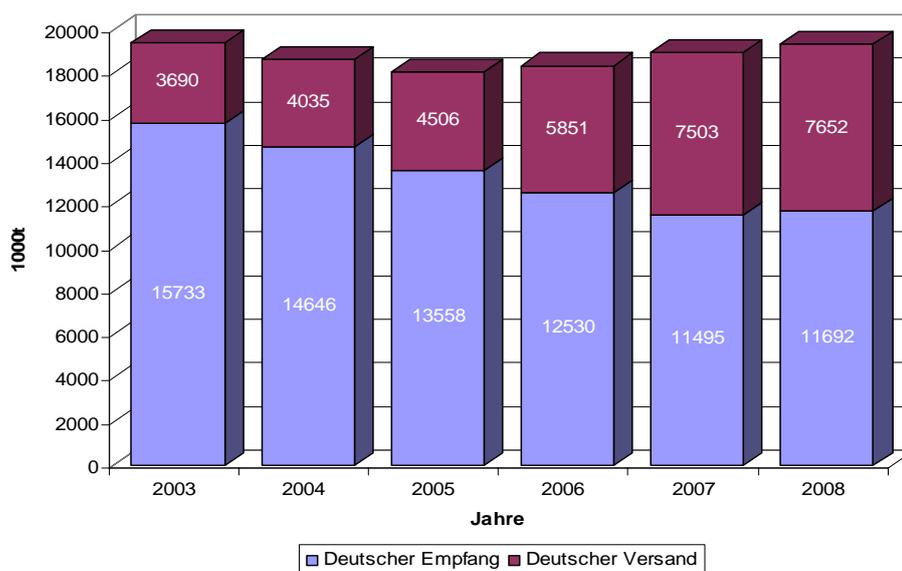
Die Entwicklung des Gesamtaufkommens in der Seeschifffahrt entsprach größtenteils der Entwicklung im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den in die Betrachtung einbezogenen Ostseeanrainerstaaten. Neben den baltischen Staaten und Polen verzeichnete von den betrachteten Staaten lediglich Slowenien ein im Rahmen der vorliegenden Untersuchung aufgrund geringer Mengen jedoch unbedeutendes Aufkommen im Seeverkehr mit Deutschland über das Mittelmeer.

Aufkommen im Seeverkehr fast ausschließlich im Ostseeverkehr

Betrachtet man die Entwicklung des Gesamtaufkommens seit 2003, so zeigt sich vom Kurvenverlauf her eine ähnliche Entwicklung wie bei der Eisenbahn. Von einem hohen Niveau im Jahr 2003 mit fast 19,5 Mio. t ausgehend verringerte sich das Aufkommen bis 2005 auf einen Tiefstand von etwas mehr als 18 Mio. t. Ab 2005 befand sich das in der Seeschifffahrt transportierte Aufkommen in einer Wachstumsphase und erreichte im Jahr 2008 rund 19,3 Mio. t.

Aufkommen erreicht annähernd Spitzenwert von 2003

Abbildung 7: Aufkommensentwicklung der Seeschifffahrt nach Relationen 2003-2008



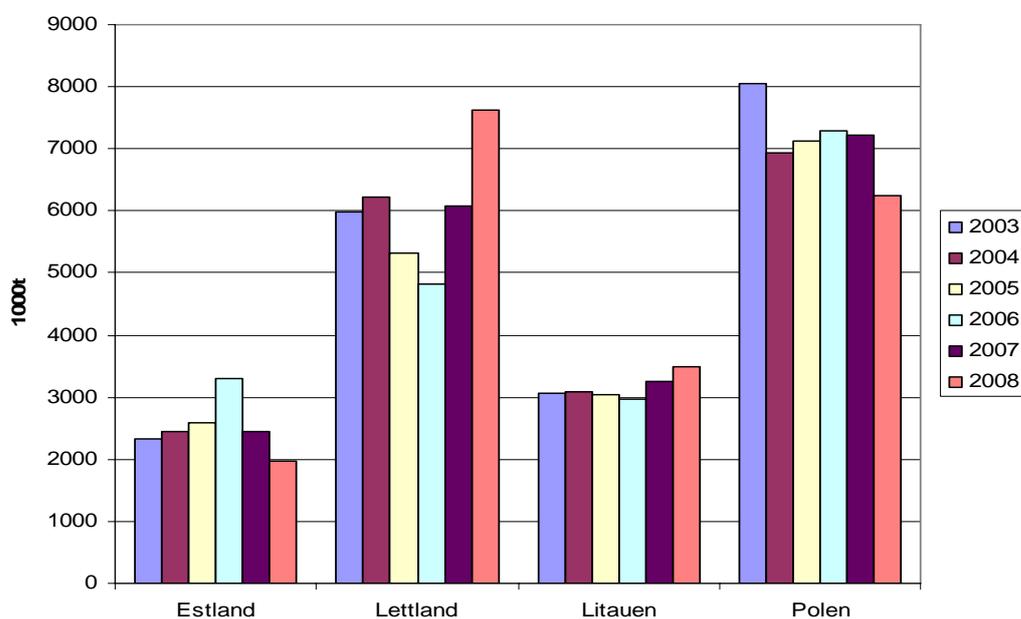
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Bei allen betrachteten Staaten war dabei eine Tendenz zu erkennen, nach der sich die Aufkommensmengen im Empfang und Versand aus Deutschland einander angenähert haben. Im Wechselverkehr mit den Ländern Litauen und Polen überstiegen im Jahr 2007 die Versandmengen in Richtung Osteuropa erstmals leicht das Aufkommen im Empfang. Betrachtet man die Aufkommensmengen nach Güterabteilungen, dann zeigten sich ebenfalls interessante Entwicklungen. In der Güterabteilung „Feste mineralische Brennstoffe“ verzeichnete das Ostseegebiet eine etwa gleich bleibende Aufkommensmenge in Richtung Deutschland über den gesamten Betrachtungszeitraum

Starke Anteilsverschiebungen bei Massengütern

hinweg. Jedoch waren hier starke Anteilsverschiebungen zwischen Polen, Lettland, Estland und der Russischen Föderation zu beobachten, welche sich auch deutlich in den Gesamtmengen der Relationen zeigten. So konnte das Aufkommen mit Lettland deutliche Zuwächse im Jahr 2008 verbuchen, während das Aufkommen mit Estland und Polen rückläufig war. Bei der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ war bei sämtlichen baltischen Staaten und Polen eine rückläufige Tendenz zu beobachten, während die über Russland versandte Menge durch extreme Mengensteigerungen gekennzeichnet war. In beide Richtungen stark ansteigend war das Aufkommen der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“.

Abbildung 8: Aufkommensentwicklung der Seeschifffahrt nach Staaten 2003-2008



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

5.5 Straßengüterverkehr

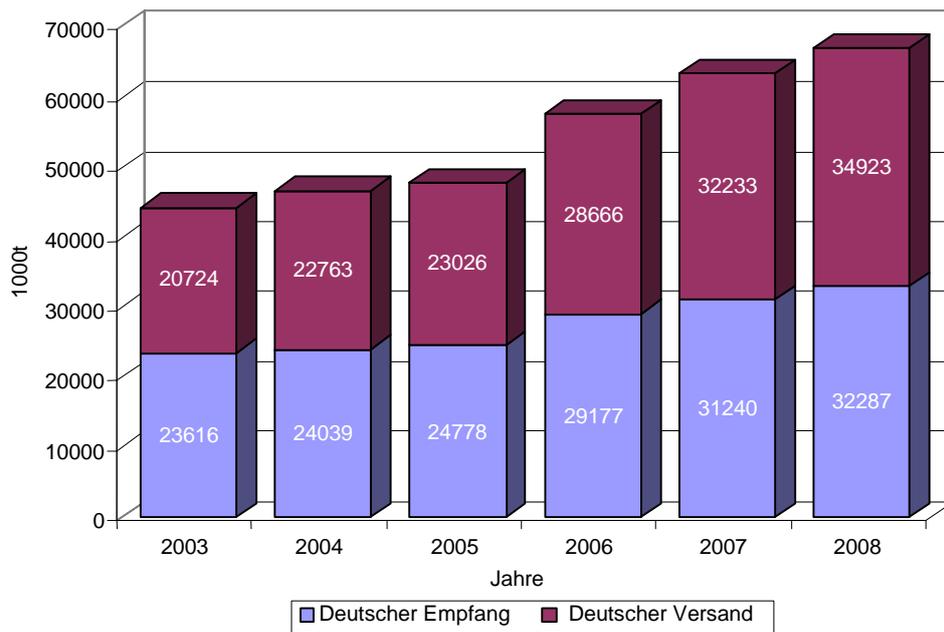
Beim Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und den jungen Mitgliedstaaten, die der EU im Jahr 2004 beigetreten sind, war ein kontinuierliches Wachstum des Gesamtaufkommens über den Betrachtungszeitraum hinweg zu beobachten. Besonders auffällig war dabei das stark anwachsende Aufkommen in den Jahren 2006 und 2007.

Kontinuierliche Aufkommenszuwächse beim Straßenverkehr

Betrachtet man das Aufkommen im Straßengüterverkehr nach Relationen, so wird deutlich, dass die Tonnage der von Deutschland in Richtung Osteuropa versendeten Güter in den Jahren 2003, 2004 und 2005 regelmäßig unterhalb der Tonnage der empfangenen Güter lag. Im Jahr 2006 näherten sich die Werte bereits stark aneinander an, bevor das versendete Aufkommen in den Jahren 2007 und 2008 über der empfangenen Tonnage lag.

Versand- übersteigt im Jahr 2007 erstmals die Empfangsmenge

Abbildung 9: Aufkommensentwicklung im Straßengüterverkehr nach Relationen 2003-2008

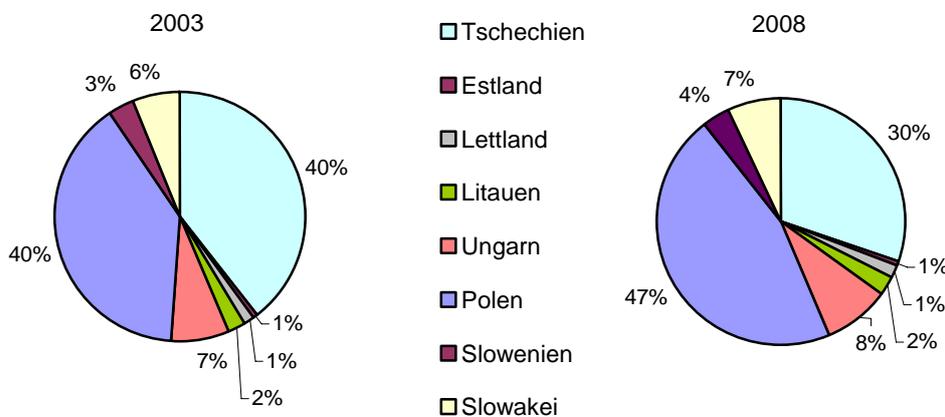


Quelle: Eigene Darstellung nach Daten von Eurostat.

Wie die nachfolgende Abbildung verdeutlicht, machten die Wechselverkehre mit Polen und Tschechien den mit Abstand größten Anteil am Gesamtaufkommen aus. Die Anteilsverluste Tschechiens im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2003 haben ihren Grund in dem vergleichsweise gemäßigten Anstieg des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Deutschland und Tschechien in diesem Zeitraum, während bei allen anderen Staaten der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr mit Deutschland in einem stärkeren Maße zunahm.

Anteil Tschechiens rückläufig, Polen gewinnt hinzu

Abbildung 10: Länderanteile am grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr 2003/2008



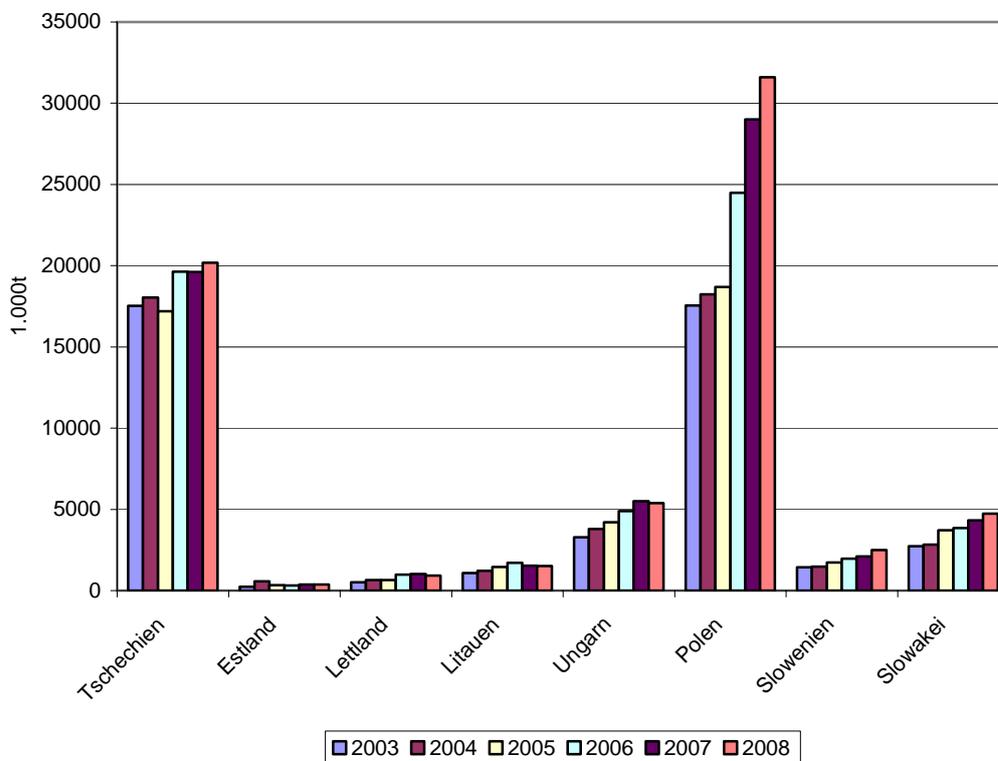
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten von Eurostat.

Im Jahr 2005 stellte Deutschland bei grenzüberschreitenden Straßentransporten für Tschechien, Polen und Ungarn das jeweils wichtigste Bestimmungs- und Herkunftsland dar. Das starke Wachstum beim ohnehin bereits sehr hohen Aufkommen im Wechselverkehr mit Polen (vgl. Abbildung 11) beeinflusste dabei insbesondere ab dem Jahr 2006 wesentlich die Gesamtentwicklung.

Deutschland
wichtigstes
Bestimmungs-
/Herkunftsland

Hinsichtlich der Aufkommensanteile der Zulassungsstaaten im Straßengüterverkehr zwischen den Beitrittsstaaten und Deutschland lag der Anteil der deutschen Fahrzeuge im Betrachtungszeitraum bei insgesamt etwa 10 %.¹

Abbildung 11: Aufkommensentwicklung im Straßengüterverkehr nach Staaten 2003-2008



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten von Eurostat.

¹ Quelle: Eurostat und Berechnungen des Bundesamtes.

6 Entwicklung des Modal Split nach Staaten

Nachstehend erfolgt eine Beschreibung der einzelnen in die Untersuchung einbezogenen Staaten. Dabei wird jeweils näher auf die für die Untersuchung wesentlichen Rahmenbedingungen in den verschiedenen Staaten eingegangen. Zudem wurden die Außenhandelsbeziehungen zu Deutschland sowohl nach Warenmenge, Warenwert und Art der transportierten Ware kurz dargelegt, bevor abschließend beschrieben wird, wie sich die zwischen Deutschland und den betrachteten Ländern transportierten Gütermengen im jeweiligen Betrachtungszeitraum auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt haben. Aufgrund sehr ähnlicher Voraussetzungen wird einer Einzelbetrachtung der baltischen Staaten eine zusammenfassende Darstellung zur Verkehrsinfrastruktur vorangestellt.

Einzelbetrachtung

6.1 Baltische Staaten

Aufgrund ihrer geographischen Lage, speziell der Seehäfen, sind die baltischen Staaten bedeutende Transitländer für Verkehre in bzw. aus Richtung Russland. Der eisfreie Zugang über die Ostsee spielte seit jeher eine besondere Rolle, so dass bereits zu Zeiten der Sowjetunion große Teile der heutigen Infrastruktur auf den Verkehr mit dem benachbarten Russland ausgerichtet wurden.

Bedeutender
Transitverkehr

Die Binnenschifffahrt spielt beim Modal Split in allen drei Staaten sowohl national als auch grenzüberschreitend eine eher unbedeutende Rolle. Wie auch beim Eisenbahnverkehr kommt dem Transport per Binnenschiff in der vorliegenden Untersuchung lediglich in Litauen eine erwähnenswerte Bedeutung zu. Über die Memel (Nemunas) wird Kaunas, die im Inland gelegene zweitgrößte Stadt des Landes, mit dem Kurischen Haff verbunden. Von hier bestehen über den Seehafen Klaipeda und das russische Kaliningrad Zugangsmöglichkeiten zum westeuropäischen Binnen- und Seeschiffahrtsnetz. Zudem bestehen in Kaunas Umlademöglichkeiten zum nationalen und internationalen Straßen- und Schienenverkehr.

Binnenschiff
grenzüberschreitend
nahezu
bedeutungslos

Als Teil der ehemaligen Sowjetunion verfügen die baltischen Staaten im Bereich der Schieneninfrastruktur über ein Breitspursystem, welches den grenzüberschreitenden Schienenverkehr mit Deutschland und auch mit dem benachbarten Polen durch notwendige Umspur- bzw. Umladevorgänge sehr aufwändig macht. Transporte nach Russland - beispielsweise im Seehafenhinterlandverkehr - sind hierdurch hingegen wesentlich unkomplizierter und machen einen Großteil der im Schienengüterverkehr der baltischen Staaten transportierten Mengen aus. Dabei übernehmen die baltischen Staaten zunehmend eine Hub-Funktion für Russland- und Fernostverkehre.

Spurweiten
erschweren den
Warenaustausch

Während der Schienengüterverkehr mit Prozentwerten zwischen 57 und 59 % im Jahr 2007 bzw. zwischen 49 und 72 % im Jahr 2004¹ einen hohen Anteil am nationalen Modal Split (tkm) erreichte, spielte der grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehr mit Deutschland in den baltischen Staaten nur eine untergeordnete Rolle. Lediglich Litauen wies ein nennenswertes Aufkommen im bilateralen Schienenverkehr mit Deutschland auf. Begünstigt wurde der grenzüberschreitende Verkehr mit Deutschland im Transit über Polen durch eine etwa 20 km lange litauische Schienenstrecke in Normalspurweite, über welche die entsprechenden Fahrzeuge zum Umspuren bzw. zur Umladung von der Grenze mit Polen bis zum litauischen Bahnhof Sestokai gelangen. Derzeit verlaufen über Sestokai sämtliche Transporte aus dem Baltikum, welche auf direktem Weg über die Schiene nach Polen bzw. weiter in Richtung Westeuropa versendet oder von dort empfangen werden. Während Litauen so über eine Möglichkeit für eine direkte Verladung auf Normalspurfahrzeuge verfügt, müssen Sendungen aus Estland und Lettland in Richtung Deutschland im litauischen Bahnhof Sestokai umgespurt bzw. umgeladen werden. Alternativ hierzu bestehen aus dem Baltikum Fährverbindungen mit Breitspurgleisen, welche den Transport bis zum deutschen Seehafen Sassnitz ermöglichen. Eine Verlängerung der Normalspurstrecke im Rahmen des EU Projektes Rail Baltica (TEN Projekt Nr.27) bis Kaunas und weiter bis nach Lettland, Estland und Finnland ist vorgesehen und würde die Aufkommensentwicklung im bilateralen Schienenverkehr mit Deutschland sicherlich begünstigen. Durch die Verbindung zwischen Polen und Litauen wurde es im Jahr 1991 möglich, das Gebiet Weißrusslands zu umfahren. Neben den aus den ehemaligen Staatsbetrieben hervorgegangenen Unternehmen haben heute zunehmend private Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zum Eisenbahnnetz der baltischen Staaten.

Im Jahr 2009 wiesen die baltischen Staaten einen sehr unterschiedlichen Marktanteil privater EVU am Schienengüterverkehr auf². Europaweit lag Estland dabei hinter dem Vereinigten Königreich auf dem zweiten Rang. Über 40 % des Eisenbahngüterverkehrs wurde demnach im Jahr 2008 von privaten EVU durchgeführt, in Lettland waren es lediglich rund 10 % und in Litauen strebte der Anteil gegen Null.

Unterschiede
beim Marktanteil
privater EVU

Die aufgrund ihres Güterumschlags bedeutendsten Seehäfen der drei Staaten waren die Seehäfen Tallin (EE), Ventspils (LV), Klaipeda (LT) und Riga (LV). Neben einem kürzeren Seeweg und der kürzeren Eisperioden kommen den baltischen Häfen beim Wettbewerb mit den russischen Häfen die derzeit noch verhältnismäßig begrenzten

Hafenwirtschaft als
Wachstumsbranche
profitiert von der
Transitbedeutung

¹ Die Angaben zum nationalen Modal Split (tkm) für die baltischen Staaten und sämtliche in die Betrachtung einbezogenen Staaten beziehen sich auf Eurostat: "Inland freight and passenger transport in the EU-27 up to 2007"; In: Statistics in Focus – Transport – 11/2009.

² Die Angaben zum Marktanteil privater EVU am Schienengüterverkehr in Estland und in sämtlichen in die Betrachtung einbezogenen Staaten beziehen sich auf die Ergebnisse einer entsprechenden Abfrage der DG TREN bei den einzelnen EU-Mitgliedstaaten. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der 22. Sitzung der Arbeitsgruppe „Rail Market Monitoring Scheme“ am 19. Juni in Brüssel von der DG TREN präsentiert.

Kapazitäten und Umschlagseinrichtungen auf russischer Seite zu Gute. Die Hafenwirtschaft entwickelte sich in den vergangenen Jahren immer mehr zu einer Wachstumsbranche innerhalb der baltischen Staaten. Im Seeverkehr mit Deutschland spielten bei allen baltischen Staaten RoRo-Verkehre eine vergleichsweise große Rolle. Bei den Fährverbindungen zwischen deutschen und baltischen Häfen ist es nach der EU-Osterweiterung zwischenzeitlich zu spürbaren Aufkommensrückgängen gekommen. Von dieser Entwicklung besonders betroffen zeigten sich die Relationen zwischen Deutschland und Litauen bzw. Lettland. Neben einer beschleunigten Grenzabfertigung zeichneten in erster Linie Kostenvorteile für diese Entwicklung verantwortlich, so beispielsweise die günstigeren Dieselpreise in Mittel- und Osteuropa in Verbindung mit der Aufhebung der 200-Liter-Freimengenbegrenzung. Mit dem Wegfall der Grenzkontrollen und der hiermit verbundenen Wartezeiten an der litauisch-polnischen und an der deutsch-polnischen Grenze entfiel zudem der Zeitvorteil von RoRo-Verkehren im Vergleich zum reinen Straßengüterverkehr¹. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes steht die Entscheidung darüber, ob die Unternehmen eine Nutzung der Fährverbindungen oder des Landweges bevorzugen, in einem engen Zusammenhang mit zahlreichen weiteren Faktoren wie der Einführung der neuen europaweit geltenden Sozialvorschriften oder der deutschen Autobahnmaut.

Der Zustand der Straßeninfrastruktur in Estland und Lettland wird als unzureichend beschrieben². Auch der Umfang liegt im europäischen Vergleich größtenteils weit hinter dem Standard der westeuropäischen Länder zurück. So verfügt das lettische Straßennetz beispielsweise über keine mit den deutschen Autobahnen vergleichbaren Schnellstraßen und ist sehr stark auf die Hauptstadt Tallin ausgerichtet. Insgesamt wird für die baltischen Staaten seitens der EU ein hoher Investitionsbedarf für den Bereich der Straßeninfrastruktur gesehen. Insbesondere der Anteil an Fernstraßen wird bereits und soll in den kommenden Jahren mit entsprechenden Programmen weiter gefördert werden. Ähnlich wie im Schienenverkehr wird seitens der EU der Ausbau einer so genannten Via Baltica Road als Teil der Transeuropäischen Netze (TEN) gefördert, durch welche die baltischen Länder eine verbesserte Anbindung an Finnland im Norden und an den Großraum Warschau im Südwesten sowie darüber hinaus in Richtung Westen erhalten sollen. Als relativ gut ausgebaut gilt bereits heute das litauische Straßennetz³.

Straßen-
infrastruktur mit
Investitionsbedarf

¹ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe, Köln 2004.

² Vgl. Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Ost-West-Güterverkehre 2030. Berlin 2008.

³ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

6.1.1 Estland

Estland ist das geographisch am weitesten von Deutschland entfernt liegende Land im Baltikum und weist mit rund 1,3 Mio. Einwohnern (Bevölkerungsdichte 31 Einwohner/qkm)¹ die geringste Gesamtbevölkerung der betrachteten Staaten auf. Der bedeutendste Seehafen des Landes in der Hauptstadt Tallinn war im Jahr 2007 gleichzeitig der umschlagsstärkste baltische Seehafen.

Tallin umschlagsstärkster Hafen im Baltikum

Außenhandel und Wirtschaft

Das reale Bruttoinlandsprodukt² Estlands verzeichnete 2007 ein Wachstum von 6,3 % (2008: -3,6 %) im Vergleich zum Vorjahr. Wie bereits in den Jahren zuvor lag die Wachstumsrate Estlands damit deutlich über jener des Euroraums. Neben einer starken Inlandsnachfrage bildete in den vergangenen Jahren der Außenhandel eine Hauptstütze des realen BIP-Wachstums. In der Rangfolge der wichtigsten Handelspartner Estlands (bezogen auf den Warenwert) lag Deutschland im Jahr 2007 ausfuhrseitig auf Rang 6. Bei den Hauptlieferländern belegte Deutschland den 2. Rang hinter dem Nachbarland Finnland. Weitere bedeutende Handelspartner Estlands sind vor allem Schweden, Russland sowie die anderen baltischen Staaten. Der Außenhandel mit Deutschland erreichte im Jahr 2003 ein Volumen von rund 1,2 Mrd. €, 2008 waren es bereits mehr als 1,8 Mrd. € (D-EE: 1,5 Mrd. €, EE-D: 0,3 Mrd. €)³. Der Anstieg wurde ausschließlich durch eine Zunahme der deutschen Exporte bewirkt und kam in erster Linie durch starke Zuwächse in den bedeutenden Bereichen chemische Erzeugnisse, Kraftfahrzeuge bzw. Kraftfahrzeugteile sowie Elektrotechnik zustande. Die wertmäßige Entwicklung der deutschen Importe war hingegen rückläufig.

Zunahme der deutschen Exporte

Ein ähnliches Bild zeigte sich bei der Betrachtung der für den Außenhandel ausgewiesenen Tonnage⁴. Hier war in erster Linie ein Rückgang bei den Einfuhren von forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle und Torf sowie Mineralölerzeugnissen festzustellen. Die starke Zunahme der deutschen Exportmengen beruhte vor allem auf Steigerungen in den Bereichen der chemischen Erzeugnisse und der mineralischen Baustoffe.

¹ Die Angaben zur Gesamtbevölkerung (1. Januar 2009) und Bevölkerungsdichte (bis einschließlich 2006) für Estland und sämtliche in die Betrachtung einbezogenen Staaten beziehen sich auf Angaben von Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>), Stand 22. Mai 2009.

² Die Angaben zum Bruttoinlandsprodukt (Wachstumsraten des realen BIP) für Estland und sämtliche in die Betrachtung einbezogenen Staaten beziehen sich auf die Angaben von Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>). Stand 17.11.09.

³ Die Angaben zum Außenhandel (Handelsvolumen zwischen Deutschland und den betrachteten Staaten in Mrd. Euro) beziehen sich für Estland und sämtliche in die Betrachtung einbezogenen Staaten auf die Eurostat-Veröffentlichung: No.4/2009 (External and Intra-European Union Trade).

⁴ Die Angaben zur Außenhandelsmenge (Außenhandel nach Ländern und Güterabteilungen der Produktionsstatistiken - Spezialhandel) beziehen sich bei Estland und sämtlichen in die Betrachtung einbezogenen Staaten auf die Angaben vom Statistischen Bundesamt, Fachserie 7, Reihe 7, Wiesbaden 2003 – 2008.

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Wie aus der vorangestellten Betrachtung der baltischen Länder bereits hervorgeht, spielten weder die Binnenschifffahrt noch die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Estland und Deutschland eine nennenswerte Rolle. Der Güterverkehr zwischen beiden Ländern, mit einem Gesamtvolumen von 2,3 Mio. t im Jahr 2008, wurde im Wesentlichen von der Seeschifffahrt geprägt. Mit einem Modal Split-Anteil von 84,2 % überwog die über See transportierte Gütermenge den Straßenanteil (15,8 %) deutlich.

Seeschiff mit höchstem Modal Split Anteil

Tabelle 4: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland – Estland im Zeitraum 2003 - 2008

Estland	Aufkommen (1.000 Tonnen)							Δ%	Modal Split (Prozent)					
	Estland – Deutschland								Estland – Deutschland					
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Eisenbahn	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Seeschifffahrt	1880	2001	1978	2512	1502	953	-49	92,5	85,0	90,9	93,2	88,9	82,7	
Straßenverkehr	153	353	199	183	187	199	30	7,5	15,0	9,1	6,8	11,1	17,3	
Gesamt	2033	2354	2177	2695	1689	1152	-43	100	100	100	100	100	100	
Deutschland – Estland							Deutschland – Estland							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Eisenbahn	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Seeschifffahrt	442	437	605	777	952	1025	132	83,1	67,5	82,4	85,3	84,0	85,7	
Straßenverkehr	90	210	129	134	181	171	90	16,9	32,5	17,6	14,7	16,0	14,3	
Gesamt	532	647	734	911	1133	1196	125	100	100	100	100	100	100	
Gesamt							Gesamt							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Eisenbahn	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Seeschifffahrt	2322	2438	2583	3289	2454	1978	-15	90,5	81,2	88,7	91,2	87,0	84,2	
Straßenverkehr	243	563	328	317	368	370	52	9,5	18,8	11,3	8,8	13,0	15,8	
Gesamt	2565	3001	2911	3606	2822	2348	-8,5	100	100	100	100	100	100	

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

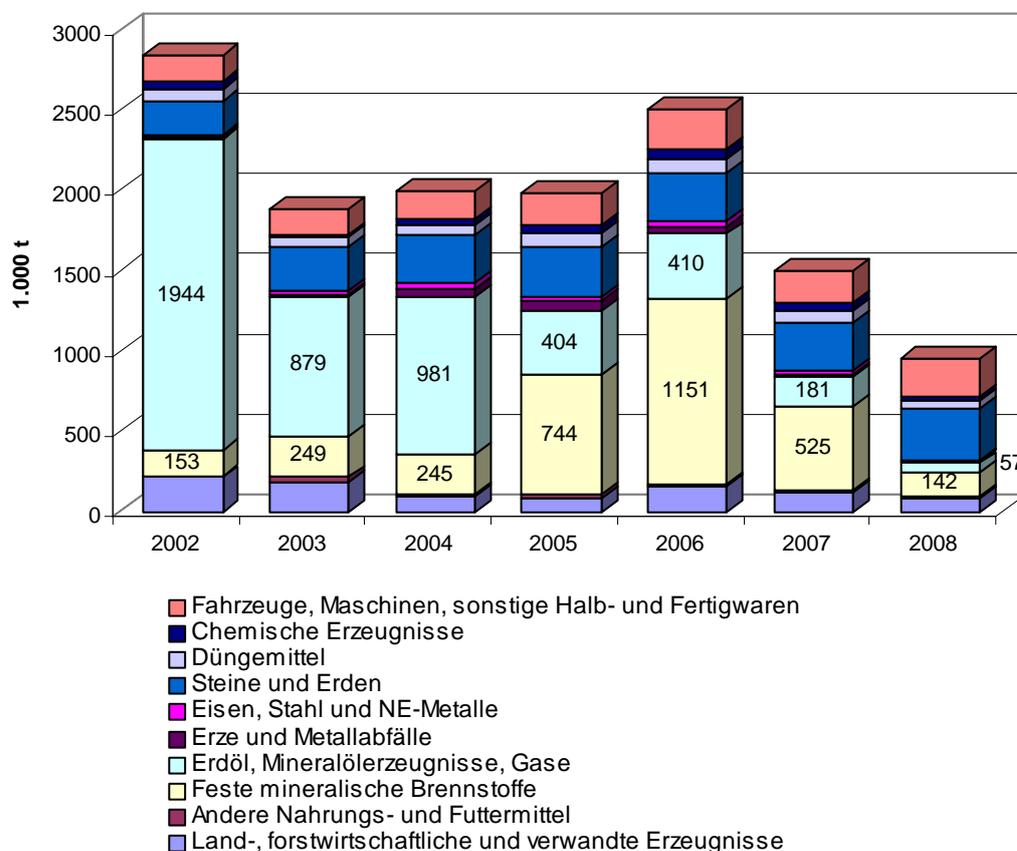
Seeschifffahrt

Im Seegüterverkehr zwischen Deutschland und Estland überwogen die Empfangsmengen deutscher Häfen die Versandmengen im Betrachtungszeitraum zum Teil um ein Vielfaches. Im Laufe der vergangenen Jahre war bei den bilateralen Transportströmen jedoch eine allmähliche Anpassung der Beförderungsmengen zu verzeichnen. Während 2003 noch ein Verhältnis von etwa 4:1 der Empfangs- zur Versandmenge zu beobachten war, überstiegen die Versandmengen im Jahr 2008 erstmals die Empfangsmenge. Dies lag zum einen an den bereits beschriebenen Mengensteigerungen im Export und zum anderen an den insgesamt rückläufigen deutschen Importmengen. Die Aufkommensrückgänge waren dabei vor allem dem Bereich der Massengüter zuzuordnen, bei denen die Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ seit 2003 und „Feste mineralische Brennstoffe“ ab 2007 deutlich an Aufkommen verloren haben. Das Aufkommen der letztgenannten

Exportvolumen übersteigt 2008 erstmals die Importmenge

Güterabteilung war zwischen den Jahren 2002 und 2006 deutlich angewachsen (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Aufkommen im Seeverkehr EE-D nach Güterabteilungen 2002¹⁾ – 2008 in %



¹⁾ Zur Verdeutlichung der Entwicklungstendenzen wurde der Betrachtungszeitraum um das Jahr 2002 erweitert.

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Straßengüterverkehr

Beim Straßengüterverkehr konnten ebenfalls starke Schwankungen der Aufkommensmengen während des Betrachtungszeitraums festgestellt werden. So folgte einer Verdoppelung des Aufkommens im Jahresvergleich von 2003 zu 2004 ein Einbruch im Folgejahr. Hiervon waren die Verkehre in beiden Richtungen betroffen. Im weiteren Verlauf entwickelten sich die Verkehre jedoch wieder positiv, wobei der Versand stärkere Aufkommenszuwächse für sich verzeichnen konnte. Bei einer Betrachtung der in Richtung Estland auf der Straße transportierten Gütermenge nach Gütergruppen¹ wird deutlich, dass sich die Aufkommenssteigerungen ab dem Jahr 2005 vorrangig auf Güter der Abteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Andere

Aufkommenssteigerungen bei hochwertigen Gütern

¹ Bei den Angaben zum Straßengüterverkehr mit Estland sowie für alle folgenden Staaten gilt, dass die Aufschlüsselung nach Gütergruppen sich lediglich auf die im jeweiligen Land und die in Deutschland gemeldeten Mengen bezieht, während die Angaben zu Güterabteilungen auf EU25 Werten basieren. Vgl. Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>).

Nahrungs- und Futtermittel“ verteilen. Die vorübergehend starke Aufkommenserhöhung im Jahr 2004 war hingegen größtenteils auf eine Zunahme der Gütergruppe „Leder, Textilien, Bekleidung, sonst. Halb-/Fertigwaren“ zurückzuführen, die lediglich in diesem Jahr einen Extremwert erzielen konnte. Diese Entwicklung scheint im engen Zusammenhang mit dem Beitritt zur EU und dem hierdurch vorübergehend erhöhten Bedarf an diesen Gütern zu stehen.

Der Anteil am Modal Split hat sich seit dem Jahr 2003 zu Gunsten des Straßengüterverkehrs entwickelt (vgl. Tabelle 4). In erster Linie aufgrund größerer Mengenverluste bei der Seeschifffahrt im Massengutbereich konnte der Straßengüterverkehr auf der Relation EE – D seinen Anteil am Modal Split trotz eines verhältnismäßig geringen Aufkommenswachstums mehr als verdoppeln. Auf der Gegenrelation verlor der Straßengüterverkehr geringe Anteile, und das obwohl die transportierte Menge auf dieser Relation verdoppelt werden konnte.

Anteilsverlust der Straße bei den Exporten trotz steigender Volumina

Im Betrachtungszeitraum wurde nahezu das gesamte Aufkommen des Straßengüterverkehrs mit estnischen Kraftfahrzeugen befördert. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes konzentrieren sich deutsche Transportunternehmen im Straßengüterverkehr mit Estland wie bei den anderen baltischen Staaten auf Vor- und Nachlaufbeförderungen zum Fährverkehr über die Ostsee.

Dominanz estnischer Kraftfahrzeuge

6.1.2 Lettland

Lettland wird durch die anderen baltischen Staaten im Norden durch Estland und im Süden durch Litauen begrenzt. Weitere Nachbarstaaten sind im Osten Russland und im Südosten Weißrussland. Das Land ist mit rund 2,3 Mio. Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von 36,7 Einwohnern/qkm etwas dichter besiedelt als Estland. Sowohl die Infrastruktur als auch die Bevölkerung konzentrieren sich dabei größtenteils auf die Hauptstadtregion Riga, wo über die Hälfte des BIP erwirtschaftet wird. Das Straßen- und Schienennetz des Landes läuft mit wenigen Querverbindungen radial auf die Hauptstadtregion zu, in welcher sich auch der zweitgrößte Hafen befindet. Der umschlagsstärkste Hafen Ventspils liegt an der Westküste des Landes. Einen Schwerpunkt bei den hier umgeschlagenen Gütern bilden flüssige Massengüter - in erster Linie Erdöl und Erdölprodukte - die größtenteils aus Russland stammen und im Transit über das Land exportiert werden. Aufgrund nachlassender Exportmengen im Flüssigutbereich bestehen derzeit Bemühungen, den Hafen multifunktionaler auszurichten und ähnlich wie in Riga vermehrt Ro-Ro-Verkehre abzuwickeln. Im Vergleich zu den genannten Häfen ist Liepaya als drittgrößter von insgesamt 10 lettischen Seehäfen eher unbedeutend. Den zentralen Umschlagspunkt für Containerverkehre bildet Riga.

Riga bildet wirtschaftliches Zentrum

Außenhandel und Wirtschaft

Aufgrund seiner geographischen Lage und der historisch gewachsenen Transitbedeutung kam dem Transportsektor des Landes in den vergangenen Jahren eine immer stärkere wirtschaftliche Bedeutung zu. Aufgrund fehlender Rohstoffressourcen und eines überschaubaren Absatzmarktes nimmt sich der Anteil des verarbeitenden Gewerbes am BIP Lettlands eher bescheiden aus. Weit über die Hälfte der Wirtschaftsleistung wurde 2007 im Dienstleistungssektor erbracht. Mit Wachstumsraten des realen BIP im zweistelligen Prozentbereich (2006: 12,2 %, 2007: 10,0 %) erreichte die lettische Wirtschaft die höchsten Wachstumsraten der EU, bevor sich die Situation im Jahr 2008 schlagartig wandelte und das Land sich seither in einer Rezession befindet. Eine treibende Kraft des Außenhandels war in den vergangenen Jahren der private Konsum. In der Rangfolge der wichtigsten Handelspartner Lettlands lag Deutschland im Jahr 2007 bezogen auf den Warenwert beim Gesamthandelsvolumen mit 2,2 Mrd. € (D-LV: 1,7; LV-D: 0,5) an zweiter Stelle hinter Litauen und fiel 2008 nach einem wertmäßigen Rückgang der deutschen Exporte (D-LT: 1,4; LT-D 0,5) auf den dritten Rang hinter Russland zurück. Im vergangenen Jahr wurde Deutschland als Hauptlieferland von Litauen abgelöst. Als Gründe hierfür können einerseits der nachlassende Bedarf an Investitionsgütern und andererseits der Anstieg der Rohstoffpreise herangezogen werden. Die Aufkommensentwicklung des Außenhandels zeigte eine vergleichbare Entwicklung. Nach einer Verdoppelung der deutschen Exporte in den Jahren 2003-2007 kam es im vergangenen Jahr erstmals zu einer rückläufigen Entwicklung. Auch bei den Importen aus Lettland zeigten sich 2008 größere Mengenverluste, nachdem es zwischen den Jahren 2003 und 2007 lediglich zu Mengenverschiebungen unter den Güterabteilungen gekommen war.

Transportsektor profitiert von Transitfunktion

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Wie in Estland spielten Binnenschifffahrt und Eisenbahn keine bedeutende Rolle bei den bilateralen Verkehrsbeziehungen Lettlands mit Deutschland. Der Modal Split wird insbesondere auf der Relation LV – D vom Seeschiff dominiert. Im Jahr 2003 entfielen mit 5,2 Mio. t etwa 80 % des Gesamtverkehrsaufkommens (6,5 Mio. t) auf den Seeverkehr in Richtung Deutschland. Im Jahr 2008 waren es noch rund 75 %.

Eisenbahn und Binnenschiff spielen untergeordnete Rolle

Das Aufkommen der Verkehre in Richtung Lettland stieg sowohl beim Seeschiff als auch straßenseitig bis 2007 kontinuierlich an. Die größten Mengenzuwächse verbuchten seit 2003 dabei „Andere Nahrungs-/Futtermittel“, „Zement, Kalk, verarbeitete Baustoffe“, „Fahrzeuge, Maschinen, Motoren, etc.“ sowie „Leder, Textilien, Bekleidung, sonst. Halb-/Fertigwaren“. Aufgrund eines verhältnismäßig höheren Mengenwachstums konnte die Straße Anteile hinzugewinnen. Lagen die Anteile 2003 bezogen auf Seeschiff und LKW noch bei 77:23, verschob sich das Verhältnis zugunsten des LKW im Jahr 2007 auf 70:30, bevor vermutlich konjunkturell bedingte Aufkommensrückgänge im Folgejahr zu einer Reduzierung des Straßenanteils führten. Mit 25,9 % lag der Anteil der Straße im

Mengenzuwächse im See- und Landverkehr

Jahr 2008 noch drei Prozentpunkte über dem Wert von 2003. Beim Verkehr in Richtung Deutschland konnte die Straße ebenfalls Anteile hinzugewinnen, aufgrund der sehr hohen Tonnage beim Seeschiff stieg der Anteil der Straße dabei vergleichsweise leicht von 5,3 % (2003) auf 7,3 % (2008). Größere Aufkommensschwankungen ließen den Straßenanteil in dieser Richtung zwischenzeitlich auf 12 Prozent ansteigen.

Tabelle 5: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland – Lettland im Zeitraum 2003 - 2008

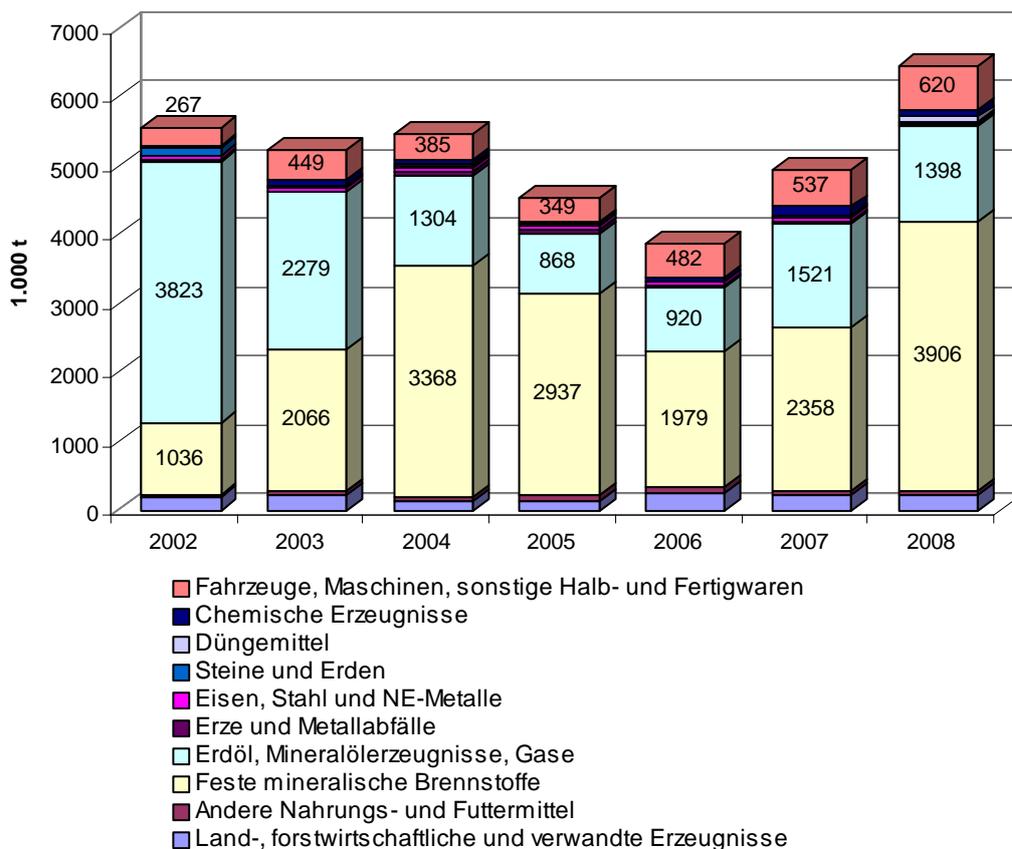
Lettland	Aufkommen (1.000 Tonnen)							Modal Split (Prozent)						
	Lettland – Deutschland							Δ%	Lettland – Deutschland					
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Binnenschifffahrt	5	6	11	1	4	0	-100	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,0	
Eisenbahn	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Seeschifffahrt	5244	5479	4546	3864	4950	6445	23	94,7	93,3	93,1	87,4	90,2	92,7	
Straßenverkehr	291	388	327	558	534	509	75	5,3	6,6	6,7	12,6	9,7	7,3	
Gesamt	5540	5873	4884	4423	5488	6954	25	100	100	100	100	100	100	
Deutschland – Lettland							Δ%	Deutschland – Lettland						
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008		08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Binnenschifffahrt	0	0	0	0	2	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	
Eisenbahn	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Seeschifffahrt	741	752	779	967	1131	1185	60	76,9	73,9	71,0	69,0	69,5	74,1	
Straßenverkehr	223	266	318	434	494	414	86	23,1	26,1	29,0	31,0	30,4	25,9	
Gesamt	964	1018	1097	1401	1627	1599	66	100	100	100	100	100	100	
Gesamt							Δ%	Gesamt						
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008		08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Binnenschifffahrt	5	6	11	1	6	0	-100	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,0	
Eisenbahn	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Seeschifffahrt	5985	6231	5325	4831	6081	7630	27	92,0	90,4	89,0	82,9	85,5	89,2	
Straßenverkehr	514	654	645	992	1028	923	80	7,9	9,5	10,8	17,0	14,5	10,8	
Gesamt	6504	6891	5981	5824	7115	8553	31	100	100	100	100	100	100	

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

Seeschifffahrt

Das Aufkommen der Seeschifffahrt in Richtung Deutschland war bis einschließlich 2006 insgesamt leicht rückläufig. Auffällig bei Betrachtung der Jahresaufkommen waren die zwischenzeitlich auftretenden Mengenverluste der Seeschifffahrt auf dieser Relation von insgesamt rund 30 % in den Jahren 2005 und 2006 sowie der hierauf erfolgte Anstieg um über 20 % auf fast 5 Mio. t im Jahr 2007 und auf 6,4 Mio. t im Jahr 2008. Verantwortlich für diese Entwicklungen zeichneten in erster Linie die Aufkommensschwankungen der Massengüter (feste mineralische Brennstoffe, Erdöl, Mineralölerzeugnisse, vgl. Abb. 13).

Große Mengenschwankungen bei Massengütern

Abbildung 13: Aufkommen im Seeverkehr LV-D nach Güterabteilungen 2002¹⁾ – 2008 in %

¹⁾ Zur Verdeutlichung der Entwicklungstendenzen wurde der Betrachtungszeitraum um das Jahr 2002 erweitert.

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Vergleicht man die Entwicklungen von Erdöl und Mineralölerzeugnissen mit denen der gleichen Gruppe in Estland, so wird deutlich, dass die Transporte zwischen beiden Staaten und Deutschland ab dem Jahr 2004 eine konträre Entwicklung aufweisen. Die teilweise extremen Anteilsverschiebungen könnten dabei mit dem seit der Unabhängigkeit der baltischen Staaten schwierigen politischen Verhältnis zu Russland zusammenhängen. In den vergangenen Jahren war zu beobachten, dass das Aufkommen russischer Transitströme sich sehr unterschiedlich auf die Ostseehäfen verteilte¹. Seit 2007 ist ein erneuter Anstieg der Güterabteilung "Feste mineralische Brennstoffe" zu verzeichnen, welcher offensichtlich zu Lasten des Aufkommens von Estland, Polen und der Russischen Föderation ging. Für Aufkommenssteigerungen in beide Richtungen sorgte in der Seeschifffahrt im Zeitraum von 2003 bis 2008 das Wachstum der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren".

Auffällige Anteilsverschiebungen bei Ostseeanrainerstaaten

¹ Vgl. „Drei Länder im Kommen“. In: Verkehr Nr. 6, Februar 2009.

Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr kam es bei den Verkehren nach Deutschland im Jahr 2005 zu einem stärkeren Rückgang der Gütermenge, gefolgt von einem erneuten Anstieg im Folgejahr. Hierfür sorgten in erster Linie die Gütergruppen „Holz und Kork“ sowie „Leder, Textilien, Bekleidung, sonst. Halb-/Fertigwaren“ mit teilweise sehr großen Aufkommensschwankungen. So verzeichneten beide Gruppen im Beitrittsjahr ein starkes Wachstum. Ebenfalls auffällig zeigte sich die Entwicklung der Güterabteilung „Andere Nahrungs- und Futtermittel“, bei der sich das Aufkommen in Richtung Deutschland 2007 im Vergleich zu 2006 auf nahezu 84.000 t verdoppelt hat. Diese Aufkommenssteigerung fällt in denselben Zeitraum wie die Aufkommensrückgänge selbiger Güterabteilung bei der Seeschifffahrt. Insgesamt konnte die Straße bei den Transporten nach Deutschland tendenziell weiter zulegen.

Enormes Wachstum im Beitrittsjahr

Im Betrachtungszeitraum wurde das Aufkommen des Straßengüterverkehrs weit überwiegend mit lettischen Kraftfahrzeugen befördert. Der Anteil der Kraftfahrzeuge aus dritten Staaten schwankte deutlich und erreichte Werte zwischen 10 und 20 %. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes konzentrieren sich deutsche Transportunternehmen im Straßengüterverkehr mit Lettland wie bei den anderen baltischen Staaten auf Vor- und Nachlaufbeförderungen zum Fährverkehr über die Ostsee.

Konzentration deutscher TU auf Vor- und Nachläufe zum Fährverkehr

6.1.3 Litauen

Mit einer Einwohnerzahl von 3,4 Mio. und einer Bevölkerungsdichte von 54,2 Einwohner/qkm verfügt Litauen über die höchste Bevölkerungszahl im Baltikum und zugleich über das am dichtesten besiedelte Gebiet. Der größte Teil der Bevölkerung konzentriert sich ebenso wie die Verkehrsinfrastruktur auf den Südosten des Landes, wo sich neben der Hauptstadt Vilnius auch die zweitgrößte Stadt Kaunas befindet. Aufgrund seiner geographischen Lage zwischen dem Baltikum und Polen, zwischen Weißrussland und dem für dieses Land kürzesten Zugang zur Ostsee und weiter zu den skandinavischen Ländern sowie zwischen Russland und der russischen Exklave Kaliningrad kommt Litauen eine hohe Bedeutung als Transitland zu. Der im Westen des Landes gelegene größte Hafen Litauens (Klaipeda) übernimmt im Transitaufkommen eine zentrale Rolle als intermodaler Umschlagplatz. Von hier bestehen Anbindungen im Seehafenhinterlandverkehr zu den östlich bzw. südöstlich gelegenen Staaten. Neben zahlreichen Fähr- bzw. RoRo-Verbindungen Richtung Westeuropa prägen heute insbesondere Containerverkehre das Aufkommen im Hafen. Flüssige Massengüter, auf die 2004 mengenmäßig noch der mit Abstand größte Anteil des Umschlags entfiel, wurden im Jahr 2005 zu Gunsten des Hafens Butinge auf gut die Hälfte reduziert.

Hohe Bedeutung Litauens als Transitland

Außenhandel und Wirtschaft

Nach einem knapp zweistelligen Wachstum des realen BIP 2003 verzeichnete Litauen bis 2007 hohe jährliche Wachstumsraten von mindestens 7 %, bevor sich das Wachstum im Jahr 2008 deutlich auf 2,8 % reduzierte. Bezogen auf den Warenwert rangierte Deutschland 2007 und 2008 bei den Außenhandelspartnern Litauens ebenso wie bei den Hauptlieferländern auf der 2. Position hinter Russland. Beim Empfang litauischer Waren lag neben Russland auch Lettland vor Deutschland. Im Jahr 2007 importierte Litauen Waren im Wert von rund 2,6 Mrd. € aus Deutschland. Dem stand ein Exportwert von rund der Hälfte gegenüber. 2008 waren die Warenwerte wieder leicht rückläufig. Sowohl insgesamt als auch bei nahezu allen bedeutenderen Güterabteilungen konnten zwischen 2003 und 2007 in beiden Richtungen Aufkommenszuwächse beim Außenhandelsvolumen erzielt werden (D–LT: 07/03: +54 %; LT–D 07/03: +51 %). 2008 zeigte sich je nach Güterabteilung ein sehr differenziertes Bild. Bis einschließlich 2007 profitierte der Außenhandel Litauens von einer großen Konsumfreude der eigenen Bevölkerung, einer starken Bauwirtschaft sowie der großen Bedeutung des Transitsektors. Im Vergleich zu den anderen baltischen Staaten verfügt Litauen über einen nennenswerten Anteil des verarbeitenden Gewerbes am Bruttoinlandsprodukt.

Starkes
Wachstum
bis 2007

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Bei einer Betrachtung der zwischen Deutschland und Litauen transportierten Gütermengen fällt auf, dass – anders als bei der Außenhandelsmenge – das Gesamttransportvolumen auf der Relation LT – D während des Betrachtungszeitraums um 0,4 Mio. t gesunken ist. Verantwortlich für den Rückgang der Gesamtmenge zeichnet das Aufkommen der Seeschifffahrt, welches im Jahr 2007 auf dieser Relation um 0,6 Mio. t gegenüber 2003 zurückging. Neben verhältnismäßig unbedeutenden absoluten Mengensteigerungen bei Binnenschiff und Eisenbahn konnte besonders der Straßengüterverkehr das Aufkommen um 0,2 Mio. t steigern und so den Modal Split zu seinen Gunsten beeinflussen (2003: 18 %; 2008: 28 %). Auf der Relation D – LT konnte das Seeschiff seinen Anteil zu Lasten des Straßenverkehrs von 59 % auf 66 % ausbauen, und das obwohl auch auf der Straße und bei der Eisenbahn verhältnismäßig große Mengensteigerungen zu verzeichnen waren. Vergleicht man den Modal Split des Gesamtverkehrs in den Jahren 2003 und 2008, so wird deutlich, dass sowohl Binnenschiff als auch Eisenbahn einen minimalen Anteilsgewinn für sich verbuchen konnten, während der Straßenverkehr 3,6 Prozentpunkte hinzugewann.

Binnenschiff und
Eisenbahn mit
geringen Anteilen

Tabelle 6: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland - Litauen im Zeitraum 2003 - 2008

Litauen	Aufkommen (1.000 Tonnen)							Modal Split (Prozent)						
	Litauen – Deutschland							Δ%	Litauen – Deutschland					
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	15	24	18	6	36	56	273	0,6	0,9	0,9	0,3	1,6	2,5	
Eisenbahn	27	43	44	51	39	31	15	1,0	1,7	2,3	2,2	1,8	1,4	
Seeschifffahrt	2119	1999	1862	1567	1493	1551	-30	80,5	77,1	96,8	67,8	67,1	68,5	
Straßenverkehr	472	525	598	688	656	626	33	17,9	20,3	31,1	29,8	29,5	27,6	
Gesamt	2633	2592	1924	2312	2224	2264	-14	100	100	131	100	100	100	
Deutschland – Litauen							Deutschland – Litauen							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	0	0	0	5	1	5	-	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	
Eisenbahn	61	74	64	82	103	99	62	3,8	4,0	3,0	3,3	3,8	3,4	
Seeschifffahrt	944	1085	1172	1394	1756	1944	106	58,6	58,8	56,1	55,6	64,3	66,3	
Straßenverkehr	605	685	853	1025	873	882	46	37,6	37,2	40,8	40,9	31,9	30,1	
Gesamt	1610	1844	2089	2505	2733	2930	82	100	100	100	100	100	100	
Gesamt							Gesamt							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	16	24	18	11	37	61	281	0,4	0,6	0,4	0,2	0,8	1,2	
Eisenbahn	88	117	108	133	142	130	63	2,1	2,6	2,7	2,8	2,9	2,5	
Seeschifffahrt	3063	3084	3034	2961	3249	3495	14	72,2	69,5	75,6	61,5	65,5	67,3	
Straßenverkehr	1077	1210	1451	1713	1529	1508	40	25,4	27,3	36,2	35,6	30,9	29,0	
Gesamt	4243	4435	4013	4817	4957	5194	22	100	100	115	100	100	100	

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

Binnenschifffahrt

Bei der Binnenschifffahrt konnten die Verkehrsbeziehungen aufgrund der sehr geringen Aufkommensmengen in Richtung Litauen als einseitig bezeichnet werden. Das hauptsächlich nach Deutschland zu verzeichnende Aufkommen beschränkte sich nahezu ausschließlich auf die Güterabteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 55.000 t (2008), in Gegenrichtung waren es 4.600 t.

Einseitige Verkehrsbeziehungen

Eisenbahn

Bei der Eisenbahn überwogen im Jahr 2008 mit 99.000 t die in Richtung Litauen transportierten Mengen diejenigen der Gegenrichtung (31.000 t). Mehr als die Hälfte der in Richtung Litauen versendeten Güter entfiel dabei auf die Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“. Die andere Hälfte verteilte sich im Jahr 2008 hauptsächlich auf „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ (19.000 t), „Steine, Erden, Baustoffe“ (13.000 t) und „Chemische Erzeugnisse“ (10.000 t). In Richtung Deutschland verteilten sich die Gütermengen 2008 vor allem auf die Abteilungen „Erdöl, Mineralölprodukte, Gase“ (7.000 t) mit einem stark schwankenden Aufkommen im Betrachtungszeitraum und „Chemische Erzeugnisse“ (23.000 t) mit Mengenverlusten gegenüber 2007 (30.000 t).

Aufkommen nach Litauen überwiegt

Seeschifffahrt

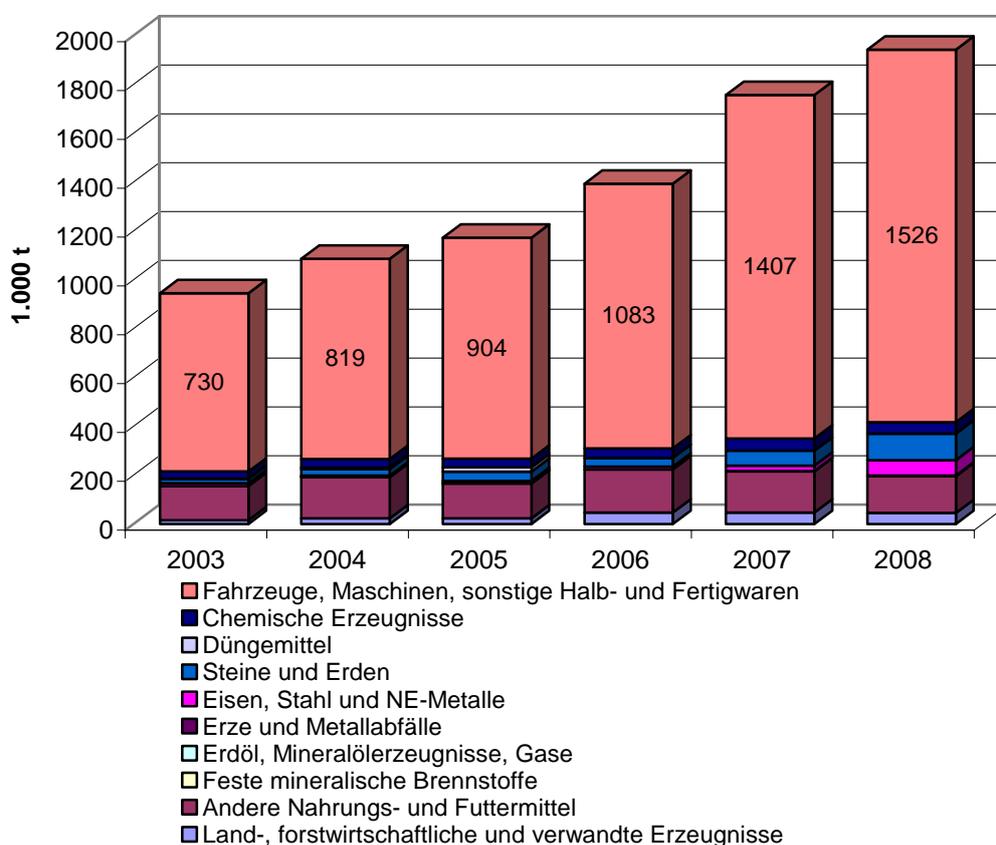
Beim Verkehr zwischen Litauen und Deutschland kam es im Seeverkehr zu einer gegensätzlichen Entwicklung der Empfang- und Versandströme. Während die Versandmenge nach Deutschland zwischen den Jahren 2003 und 2007 kontinuierlich zurückging, stieg die Empfangsmenge bei den Importen kontinuierlich an, so dass diese 2007 erstmals die Versandmenge übertreffen konnte. Insgesamt hat sich das Gesamtaufkommen bei der Seeschifffahrt zwischen 2003 und 2005 auf einem annähernd gleichen Niveau bewegt, bevor 2006 größere Aufkommenssteigerungen erreicht werden konnten. Wie Abbildung 14 verdeutlicht, wurde der Versand nach Litauen beim Seeschiff in erster Linie von der Entwicklung der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" beeinflusst.

Gegensätzliche Entwicklung des Aufkommens

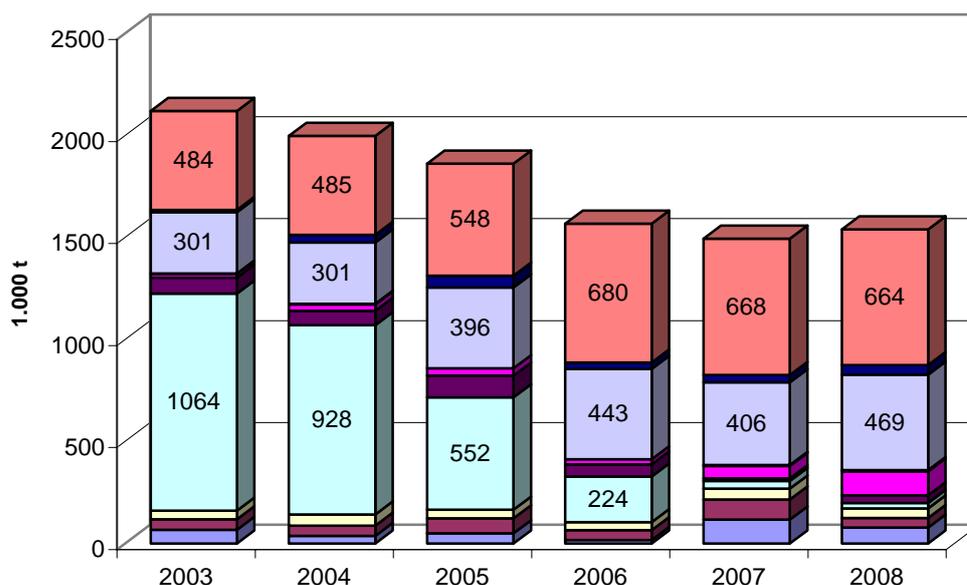
Mit Ausnahme von 2007 und 2008, wo es bei den Verkehren nach Deutschland zu leichten Mengenverlusten kam, konnte die Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" während des Betrachtungszeitraums auf beiden Relationen eine regelmäßige Aufkommenssteigerung vorweisen. Bei den Verkehren nach Deutschland war bei der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ eine gegensätzliche Entwicklung festzustellen. Hier ging die Aufkommensmenge von rund 1 Mio. t (2003) auf unter 0,1 Mio. t (2008) zurück (vgl. Abbildung 15).

Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb-/Fertigwaren mit regelmäßigen Steigerungen

Abbildung 14: Aufkommen im Seeverkehr D-LT nach Güterabteilungen 2003 – 2008 in %



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

Abbildung 15: Aufkommen im Seeverkehr LT-D nach Güterabteilungen 2003 – 2008¹⁾ in %

¹⁾Legende vgl. Abbildung 14.

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

Straßengüterverkehr

Im Vergleich zu den anderen baltischen Staaten verteilte sich das Aufkommen im Straßengüterverkehr (LT-D) auf eine wesentlich größere Zahl von Gütergruppen mit einem nennenswerten Anteil. Dominiert wurde das Aufkommen insbesondere von „Holz und Kork“, und „Besondere Transportgüter“. Die Aufkommensverluste im Jahr 2007 zogen sich nahezu durch alle Gütergruppen mit einem nennenswerten Aufkommen. In Gegenrichtung (D-LT) stellte sich die Entwicklung vergleichbar dar. Hier wurde das Aufkommen wie schon im Seeverkehr im Wesentlichen von der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ geprägt mit regelmäßig über 40 % des Gesamtvolumens.

Verteilung auf mehrere Gütergruppen

Die sowohl beim See- als auch beim Straßenverkehr zu beobachtende Dominanz der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ kann u.a. dadurch erklärt werden, dass Litauen beim Gebrauchtfahrzeughandel zwischen west- und osteuropäischen Ländern als eine zentrale Drehscheibe gilt¹.

Drehscheibe für Gebrauchtfahrzeuge

Im Betrachtungszeitraum wurde das Aufkommen des Straßengüterverkehrs weitestgehend mit litauischen Kraftfahrzeugen befördert. Der Anteil der Kraftfahrzeuge aus dritten Staaten schwankte deutlich und erreichte Werte zwischen 3 und 13 %. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes konzentrieren sich deutsche Transport-

Litauische TU profitieren am stärksten

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

unternehmen im Straßengüterverkehr mit Litauen wie bei den anderen baltischen Staaten auf Vor- und Nachlaufbeförderungen zum Fährverkehr über die Ostsee.

6.2 Polen

Von den untersuchten Staaten besitzt Polen mit 38,1 Mio. Einwohnern die mit Abstand größte Gesamtbevölkerung bei einer Bevölkerungsdichte von 122 Einwohnern/qkm. Aufgrund der geographischen Lage spielt Polen eine zentrale Rolle beim Transit westeuropäischer Landverkehre (inkl. Seehafenhinterlandverkehre) in die baltischen Staaten, Russland, Weißrussland und die Ukraine.

Bevölkerungsreichster Staat mit hoher Transitbedeutung

Verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das polnische Wasserstraßennetz umfasste im Jahr 2005 eine Länge von annähernd 3.638 km. Als schiffbar galten zu Beginn des Betrachtungszeitraums rund 2.553 km.¹ Die polnische Binnenschifffahrt insgesamt besaß in den vergangenen Jahren insbesondere für den Transport von Massengütern (Kohle, Sand und Kies, aber auch land- und forstwirtschaftliche Güter) sowie in abgeschwächter Form auch für Containertransporte eine größere Bedeutung. Für die Binnenschifffahrt in Polen wird auch weiterhin ein großes Potential gesehen². Die Oder (Odra) stellt sowohl national als auch grenzüberschreitend (Seehafenhinterlandverkehr über den Seehafen Stettin) die wichtigste Wasserstraße für den Gütertransport dar, gefolgt von der Weichsel (Wisla). Direkte Verbindungen zum deutschen und somit auch zum westeuropäischen Wasserstraßensystem bestehen über den Oder-Spree-Kanal und den Oder-Havel-Kanal. Über die genannten Kanäle besteht eine grenzüberschreitende Verbindung des Großraums Berlin mit dem Ostseehafen Stettin.

Binnenschiff mit großer Bedeutung für Massengüter

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes hat die polnische Regierung in den vergangenen Jahren konsequent den Ansatz „From Road to Sea“ verfolgt, indem sie finanzielle Mittel für den Ausbau der Umschlagsanlagen in den Ostseehäfen zur Verfügung gestellt hat. In zurückliegenden Marktgesprächen des Bundesamtes wurde davon berichtet, dass es auf polnischer Seite Anstrengungen zur Intensivierung des Massengüterverkehrs zwischen dem Seehafen Stettin und den deutschen Industriestandorten entlang der Oder bzw. dem Ballungsraum Berlin geben würde.³

Stärkere Anbindung Berlins an den Seehafen Stettin

Die wechselhaften Schifffahrtsbedingungen auf den polnischen Wasserstraßen führen zumindest beim derzeitigen Ausbaustand immer wieder zu Unregelmäßigkeiten bei den Transportabläufen. Zudem verlaufen die meisten natürlichen Wasserstraßen vornehmlich von Süden nach Norden, bevor sie dort in die Ostsee münden. Beim nationalen Modal

Nahezu ausschließlich Verkehre mit Deutschland

¹ Vgl. Planco Consulting GmbH: Entwicklung des Güterverkehrs per Binnenschiff, S.75, 2002.

² Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

³ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr: Zwei Jahre EU-Osterweiterung – Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe, Köln 2006.

Split (tkm) erreichte die Binnenschifffahrt zwischen 2003 und 2007 lediglich einen Anteil von unter einem Prozent.¹ Zu einem nicht unwesentlichen Teil standen und stehen die Kohlebeförderungen ins Ausland in einem sehr engen Zusammenhang mit der Energiepolitik der Handelspartner und dem Bau von Kohlekraftwerken. Hier spielt insbesondere die deutsche Energiepolitik eine entscheidende Rolle, zumal heute rund 99 % des grenzüberschreitenden Binnenschifffahrtsaufkommens aus Verkehren mit Deutschland bestehen, der Rest verteilt sich auf Belgien, Frankreich und die Niederlande. Aufkommensförderlich kann sich für die massengutaffinen Verkehrsträger in den kommenden Jahren der Beschluss zum deutschen Ausstieg aus der Steinkohleförderung auswirken.

Die polnische Eisenbahninfrastruktur besteht weitestgehend aus dem Normalspursystem. Aufgrund der unterschiedlichen Systeme in den östlich angrenzenden Ländern der ehemaligen Sowjetunion kommt Polen eine zentrale Bedeutung beim Umspurern internationaler Verkehre zu. Durch die Aufgabe vieler Nebenstrecken² verliert das polnische Schienennetz momentan zusehends an Attraktivität für Verkehre abseits der bedeutenden Strecken und somit auch für ein mögliches Kundeninteresse. Insbesondere mit Blick auf international bedeutende Korridore bzw. Verkehrsnetze wird seitens der EU für das polnische Eisenbahnnetz in weiten Teilen noch Investitionsbedarf gesehen³. Währenddessen zeigt die seit 2003 vorangetriebene Liberalisierung des Eisenbahnmarktes eine immer stärkere Wirkung. Der Anteil privater EVU am Schienengüterverkehrsmarkt lag 2008 bereits bei über 20 % und somit etwa auf dem deutschen Niveau. Die größte Bedeutung kommt der Eisenbahn in Polen beim Transport von Schüttgütern sowie Industriegütern der Massenproduktion zu. Mit der Fertigstellung der neuen Oderbrücke wurde zwischen Polen und Deutschland ein langjähriger Infrastrukturengpass bei den West-Ost-Verkehren beseitigt.

Großer
Investitionsbedarf
beim Schienennetz

Im Vergleich zu den baltischen Staaten können die Umschlagskapazitäten der 12 polnischen Ostseehäfen insgesamt als verhältnismäßig gering angesehen werden. Der wesentliche Teil des Güterumschlags erfolgt über die Häfen Danzig, Gdingen und Stettin. Investitionsbedarf wird auf polnischer Seite in erster Linie bei den Hinterlandanbindungen der Häfen gesehen, um im Wettbewerb zu den deutschen Seehäfen bestehen zu können. Konkreter Ausbaubedarf besteht beispielsweise aufgrund zunehmender Schiffsgrößen und der sich hierdurch verändernden Anforderungen (Wassertiefe), aber auch bei der Erweiterung von Umschlaganlagen⁴.

Wettbewerb zu
deutschen Häfen
im Seehafen-
hinterland

¹ Vgl. Eurostat: Güterverkehr nach Verkehrszweig.

² Vgl. Verkehrsrundschau vom 01.04.2009: "Polen: Ein Drittel des Schienennetzes vor dem Aus".

³ Vgl. Europäische Kommission, http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/index_de.cfm.

⁴ Vgl. Europäische Kommission, http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/index_de.cfm.

Polen verfügt insgesamt über ein recht dichtes Straßennetz, was den hohen nationalen Modal Split Anteil (tkm) der Straße begünstigt. Der Anteil der Straße an den nationalen Verkehren hat sich im Zeitraum von 2003 bis 2007 größtenteils zu Lasten der Eisenbahn von 63 auf 74,3 % erhöht (Eisenbahn: 2003 36,4 %; 2007 25,5 %). Ein zusammenhängendes Schnellstraßennetz befindet sich derzeit im Aufbau. Zahlreiche Straßen befanden sich 2006 in einem „kritischen Zustand und bedürfen einer sofortigen Reparatur“¹.

Dichtes
Straßennetz
begünstigt
Straßenverkehr

Außenhandel und Wirtschaft

Generell war seit dem politischen und wirtschaftlichen Systemwandel eine Verlagerung der Außenhandelsaktivitäten Polens hin zu den westlich gelegenen EU-Ländern festzustellen, auf welche im Jahr 2008 77,5 % der polnischen Exporte und 61,4 % der Importe entfielen. Im Jahr 2007 erzielte die polnische Wirtschaft ein Rekordwachstum, bei dem sich das reale BIP im Vergleich zum Vorjahr um 6,8 % erhöhte. Dies entsprach der höchsten Wachstumsrate im Betrachtungszeitraum 2003 - 2008, innerhalb dessen das BIP regelmäßig um mindestens 3,6 % angewachsen ist. Auch bei deutschen Direktinvestitionen erfreute sich das Nachbarland in den vergangenen Jahren großer Beliebtheit. Für die vorliegende Untersuchung besonders bedeutend waren dabei Investitionen in die Automobilindustrie, den Maschinenbau, den Groß- und Einzelhandel sowie in die chemische bzw. pharmazeutische Industrie. Ausländische Investitionen erwiesen sich in den vergangenen Jahren als wichtigster Konjunkturtreiber neben dem privaten Konsum. Die Bruttowertschöpfung des Landes erfolgte 2008 zu etwa 56 % im dynamischen Dienstleistungssektor. Der Anteil der Industrie war mit 21 % rückläufig. Neben der Herstellung von KFZ² und Maschinen waren für den Export die Haushaltsgeräte- sowie die Möbelindustrie von besonderer Bedeutung.

Neuorientierung des
Außenhandels auf
westliche EU-Länder

Deutschland ist der mit Abstand wichtigste Außenhandelspartner Polens und als wichtigster Handelspartner im ost- und mitteleuropäischen Raum gewann auch Polen für Deutschland eine immer zentralere Bedeutung. So stieg der bilaterale Handelsverkehr 2008 trotz einsetzender Wirtschaftskrise noch um 10 % gegenüber dem Vorjahr und erreichte ein Gesamtvolumen von 66,4 Mrd. € (PL-D: 26,2 Mrd. €, D-PL: 40,1 Mrd. €). Im Jahr 2003 waren es insgesamt 32,2 Mrd. € (PL-D: 15,8 Mrd. €, D-PL 16,4 Mrd. €). Bei den gehandelten Gütermengen hat sich das Aufkommen von Deutschland nach Polen tendenziell ähnlich entwickelt wie die Warenwerte. In umgekehrter Richtung ist das Aufkommen seit 2003 leicht zurückgegangen. In diesem Zeitraum verzeichneten die monetären Werte hingegen einen verhältnismäßig starken Anstieg. Beim Export von Polen nach Deutschland lässt sich der weiter oben bereits beschriebene Güterstruktureffekt deutlich erkennen. Während der Anteil zahlreicher Massengüter

Deutschland
wichtigster
Handelspartner

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

² Polen exportiert insgesamt über 97 % seiner Kfz-Produktion. Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

innerhalb des Betrachtungszeitraums stark nachgelassen hat, verzeichnete in erster Linie die Güterabteilung „Sonstige Waren“ enorme Steigerungen. Beim deutschen Export nach Polen waren in sämtlichen mengenmäßig bedeutenden Güterabteilungen hohe Steigerungen zu beobachten.

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Die im Gesamtverkehr zu beobachtenden Aufkommensentwicklungen waren vergleichbar mit den beschriebenen Entwicklungen der Außenhandelsmengen. Der Modal Split des Gesamtverkehrs hat sich dabei wesentlich zugunsten des Straßengüterverkehrs entwickelt, welcher seinen Anteil am Gesamtaufkommen zwischen 2003 und 2008 von 44 % (17,6 Mio. t) auf 61 % (31,6 Mio. t) steigern konnte. Der Anteil der anderen Verkehrsträger veränderte sich innerhalb des Betrachtungszeitraums im Gesamtverkehr entsprechend negativ. Betrachtet man die Anteilsentwicklungen der einzelnen Verkehrsträger nach Relationen, so zeigen sich hingegen sehr unterschiedliche Entwicklungen.

Straßengüterverkehr
beim Gesamtverkehr
führend

Tabelle 7: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland – Polen im Zeitraum 2003 - 2008

Polen	Aufkommen (1.000 Tonnen)							Δ%	Modal Split (Prozent)					
	Polen – Deutschland								Polen- Deutschland					
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	1797	1784	1798	1635	1527	1696	-6	6,6	6,9	7,6	6,2	5,9	6,5	
Eisenbahn	9795	9676	7397	8238	7592	7254	-26	36,2	37,4	31,4	31,4	29,1	27,8	
Seeschifffahrt	6490	5167	5172	4587	3550	2743	-58	24,0	20,0	22,0	17,5	13,7	10,5	
Straßenverkehr ¹⁾	8990	9220	9160	11761	13396	14444	61	33,2	35,7	38,9	44,9	51,4	55,2	
Gesamt	27072	25847	23527	26221	26065	26137	-3	100	100	100	100	100	100	
Deutschland – Polen							Δ%	Deutschland –Polen						
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008		08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Binnenschifffahrt	251	311	364	224	293	251	0	2,0	2,3	2,5	1,2	1,2	1,0	
Eisenbahn	2244	2507	2974	3747	4518	4493	100	17,8	18,4	20,1	19,3	18,8	17,7	
Seeschifffahrt	1563	1761	1950	2713	3664	3498	124	12,4	13,0	13,2	14,0	15,2	13,8	
Straßenverkehr ¹⁾	8538	9020	9527	12716	15617	17159	101	67,8	66,3	64,3	65,6	64,8	67,5	
Gesamt	12596	13599	14815	19400	24092	25401	102	100	100	100	100	100	100	
Gesamt							Δ%	Gesamt						
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008		08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Binnenschifffahrt	2048	2095	2162	1859	1820	1947	-5	5,2	5,3	5,6	4,1	3,6	3,8	
Eisenbahn	12038	12183	10371	11985	12110	11747	-3	30,4	30,9	27,1	26,3	24,1	22,8	
Seeschifffahrt	8053	6928	7122	7300	7214	6241	-23	20,3	17,6	18,6	16,0	14,4	12,1	
Straßenverkehr ¹⁾	17528	18240	18687	24477	29013	31603	80	44,2	46,2	48,7	53,7	57,8	61,3	
Gesamt	39667	39446	38341	45621	50157	51538	30	100	100	100	100	100	100	

¹⁾ Straßengüterverkehr 2003: Hochrechnung des Bundesamtes.

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

Binnenschifffahrt

Bei der Binnenschifffahrt überstieg das Aufkommen von Polen nach Deutschland das der Gegenrichtung deutlich um die drei- bis sechsfache Menge. Trotz zwischenzeitlich leichter Mengensteigerungen in Richtung Polen kam aufgrund des verhältnismäßig geringen Aufkommens der Anteil der Binnenschifffahrt auf dieser Relation nicht über 2,5 % hinaus. In der Gegenrichtung ging der Anteil auf 5,9 % (2007) zurück, bevor er 2008 wieder annähernd auf das Ausgangsniveau von 2003 angestiegen ist. Bei der Aufkommensentwicklung der einzelnen Güterabteilungen konnten auf beiden Relationen unregelmäßige Aufkommensschwankungen festgestellt werden. Den größten Mengenanteil bei den Verkehren nach Polen stellte die Güterabteilung "Eisen, Stahl, NE-Metalle" mit durchschnittlich rund 50 %. In der Gegenrichtung dominierten Kohlentransporte ebenfalls mit durchschnittlich über 50 % des Aufkommens. Tendenziell kam es in Richtung Deutschland zu größeren Mengenverlusten bei Steinen und Erden (einschließlich Baustoffen).

Nahezu einseitige Aufkommensströme

Eisenbahn

Das insgesamt auf der Schiene beförderte Aufkommen verharrte im Zeitraum von 2003 bis 2008 auf etwa dem gleichen Niveau (2003: 12,0 Mio. t; 2008: 11,8 Mio. t). Auf beiden Relationen zeigten sich sehr gegensätzliche Entwicklungen. Während die Bahn auf der Relation nach Deutschland stärkere Aufkommensverluste zu verbuchen hatte, konnte das im Verhältnis geringere Aufkommen bei den Verkehren nach Polen verdoppelt werden. Somit kam es tendenziell zu einer Annäherung der Aufkommensmengen. Das Aufkommen in Richtung Deutschland lag jedoch auch 2008 noch fast doppelt so hoch wie das der Gegenrichtung. Für den Modal Split bedeuteten diese Mengenverschiebungen einen Verlust von 8 Prozentpunkten beim Verkehr nach Deutschland und einen stagnierenden Anteil beim Verkehr nach Polen. Letzterer resultierte aus sehr starken Aufkommenszuwachsen bei der Seeschifffahrt und dem Straßengüterverkehr. Beim Empfang aus Polen erreichten im Schienengüterverkehr die Kohlentransporte regelmäßig Anteilswerte von fast 50 %. Einen ebenfalls großen aber rückläufigen Anteil verzeichneten Steine, Erden und Baustoffe. Eine sprunghafte Zunahme des Aufkommens war 2007 bei der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" zu verzeichnen. Diese sorgte in der Gegenrichtung zwischen 2003 (0,7 Mio. t) und 2007 (1,6 Mio. t) für regelmäßige Aufkommenszuwächse.

Gegensätzliche Entwicklungen nach Relationen

Seeschifffahrt

Die Entwicklungen in der Seeschifffahrt stellten sich ähnlich dar wie bei der Eisenbahn. Das im Vergleich sehr hohe Aufkommen nach Deutschland verringerte sich deutlich um mehr als die Hälfte, womit auch eine Reduzierung des Modal Split Anteils von 24 auf 11 Prozent einherging. Das Verkehrsaufkommen nach Polen konnte im gleichen Zeitraum hingegen mehr als verdoppelt werden, so dass die Versandmenge im Jahr 2007 erstmals die Empfangsmenge übertraf. Der Modal Split Anteil konnte hierdurch von 12 auf 14

Starke Anteilsverluste beim Verkehr nach Deutschland

Prozent gesteigert werden. In Richtung Deutschland ließ die Dominanz der Massengüter, speziell von Kohle, Erdöl und Mineralölerzeugnissen kontinuierlich zu Gunsten der zumindest bis 2006 regelmäßig ansteigenden Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" nach. Letztere vereinte in Gegenrichtung seit dem Jahr 2006 über die Hälfte des Aufkommens auf sich, im Jahr 2008 lag der Anteil bei fast zwei Drittel des Aufkommens.

Bei einem Vergleich der Aufkommensentwicklung der Verkehrsträger Binnenschiff, Seeschiff und Eisenbahn, welche aufgrund ihrer Beschaffenheit für den Transport von Massengütern in einer Konkurrenzsituation zueinander stehen, waren bei genauerer Betrachtung der Güterabteilungen keine auffälligen Veränderungen der Anteile zu beobachten.

Keine Anteilsverschiebungen beim Transport von Massengut zu beobachten

Straßengüterverkehr

Beim Straßengüterverkehr konnten in beide Richtungen starke Aufkommenszuwächse beobachtet werden. Mengenmäßig waren die Steigerungen beim Verkehr nach Polen dabei bedeutender als in der Gegenrichtung. Trotz einer hohen Mengensteigerung konnte die Straße ihren Anteil am Modal Split beim Verkehr nach Polen nicht erhöhen. Aufgrund einer gegensätzlichen Aufkommensentwicklung der Verkehrsträger Eisenbahn und Seeschiff stieg der Anteil des LKW am Modal Split bei den Verkehren nach Deutschland hingegen von 33 auf 55 Prozent. Den größten Teil des Aufkommens verbuchte in beide Richtungen die Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" mit jeweils über 6 Mio. t. In Gegenrichtung standen „Chemische Erzeugnisse“ an erster Stelle der transportierten Güter.

Steigendes Aufkommen sorgt für Anteilsgewinne

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen lag der Aufkommensanteil der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge im Jahr 2008 bei 9,7 %. Der Anteil polnischer Kraftfahrzeuge lag 2008 bei 89,0 %. Kraftfahrzeuge aus anderen Staaten spielen auf dieser Relation praktisch keine Rolle. Neben der unterschiedlichen Kostensituation, die polnische Transportunternehmen gegenüber deutschen begünstigt, hat die Verlagerung zahlreicher Kraftfahrzeuge durch deutsche Unternehmen nach Polen zu dieser Anteilsverteilung beigetragen.

Anteil deutscher Fahrzeuge zuletzt unter 10 Prozent

6.3 Tschechien

Die Einwohnerzahl Tschechiens lag 2008 bei rund 10,4 Mio. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Fläche war Tschechien mit 132,9 Einwohnern/qkm das am dichtesten besiedelte Untersuchungsland. Der nationale Modal Split (tkm) wies im Betrachtungszeitraum nur geringe Veränderungen auf und belief sich 2007 bei der Straße auf 74,7 %, der Schiene auf 25,3 % und der Binnenschifffahrt auf 0,1%.

Binnenschiff
national eher
unbedeutend

Verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Bedeutung Tschechiens als Transitmarkt für Güter aus Deutschland in Richtung Osten hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Gut ausgebaute Fernstraßen und die in Deutschland vergleichsweise höhere Autobahnmaut lassen den Transit über Tschechien besonders bei Verkehren in Richtung Südosteuropa einschließlich Österreich attraktiv erscheinen. Dies gilt zumindest dann, wenn die Quelle bzw. das Ziel der Verkehre – wie es beispielsweise im Seehafenhinterlandverkehr der Fall ist – im Norden Europas liegt. Für den Süden Deutschlands gilt Tschechien gerade bei den Verkehren mit Nordosteuropa und mit Russland als beliebtes Transitland. Auch beim Verkehr zwischen Deutschland und der Slowakei bzw. weiter in Richtung Ukraine kommt Tschechien eine zentrale Rolle zu. Tschechien wurde seit dem politischen und wirtschaftlichen Systemwandel verstärkt in die länderübergreifenden Produktionssysteme weltweit agierender Automobilhersteller eingebunden. Als Distributionsstandort für Mittel- und Osteuropa ist Tschechien aufgrund seiner zentralen Lage und der guten wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für internationale Unternehmen verschiedenster Branchen interessant.

Einbeziehung in
länderübergreifende
Produktionssysteme

Das Wasserstraßensystem von Tschechien umfasste im Jahr 2005 eine Gesamtlänge von 664 km¹, von denen zuletzt nur rund die Hälfte schiffbar war. In Tschechien konzentrierten sich – abgesehen von der Elbe (Labe) – bedeutendere Mengen des Güteraufkommens lediglich noch auf die Moldau zwischen Prag und Melnik². Der grenzüberschreitenden Verbindung über die Elbe nach Deutschland kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Bei der grenzüberschreitenden Elbschifffahrt war in den vergangenen 10 Jahren ein Rückgang der Güterbeförderung zu beobachten, welcher einerseits durch eine Restrukturierung der Industrielandschaft an der Oberelbe (Privatisierung) zu erklären war, andererseits aber auch im Zusammenhang mit einer unbeständigen Wasserführung stand. Größeres Potential für die Güterschifffahrt auf der Elbe wird aufgrund der wechselhaften Schifffahrtsbedingungen in erster Linie im Zusammenhang mit einem Ausbau der Wasserstraße gesehen.³

Rückgang der
Güterbeförderung
auf der Elbe

¹ Vgl. Eurostat, (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>) Statistical Books: Panorama of Transport, 2009.

² Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

³ Vgl. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Marktbeobachtung – Europäische Binnenschifffahrt, 1/2008.

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur verfügt Tschechien über ein Normalspurnetz. Trotz einer im EU-Vergleich überdurchschnittlichen Netzdichte wird für die Schienenwege seitens der EU ebenfalls ein Ausbau- und Modernisierungsbedarf gesehen. Dabei stehen grenzüberschreitende Projekte im Rahmen der Transeuropäischen Netze im Vordergrund. Über den Liberalisierungsgrad des tschechischen Eisenbahnmarktes liegen dem Bundesamt keine näheren Informationen vor.

Ungewissheit über Liberalisierungsgrad

Das im Vergleich zu anderen Staaten Mittel- und Osteuropas bereits sehr dichte Fernstraßennetz des Landes ist in weiten Teilen auf die zentral gelegene Hauptstadt Prag ausgerichtet. Sowohl bei der Qualität der Fernstraßen als auch bei deren Netzdichte wird mit Blick auf den Standard westeuropäischer Staaten und den Ausbau der europäischen Transportkorridore seitens der EU noch weiterer Ausbaubedarf gesehen¹. Weniger die Dichte als viel mehr die Qualität der Straßen der übrigen Kategorien gilt ebenfalls als verbesserungswürdig. Durch Neubaumaßnahmen haben sich seit Ende der 90er Jahre die Qualität und die Gesamtlänge der Straßeninfrastruktur jedoch stark erhöht². Seit 2007 wird in Tschechien in erster Linie für die Nutzung der Autobahnen und einen Teil der Schnellstraßen eine nutzungsabhängige Straßenmaut erhoben, deren Einnahmen zum Teil ebenfalls für den Bau bzw. die Modernisierung neuer Infrastrukturprojekte bereitgestellt werden.

Verbesserte Qualität und Dichte der Straßeninfrastruktur

Außenhandel und Wirtschaft

Nach mehreren hohen Wachstumsraten in den Vorjahren, erzielte Tschechien mit 6,8 % im Jahr 2006 das seit 1993 stärkste Wachstum beim realen Bruttoinlandsprodukt. Im Jahr 2007 nahm das reale BIP mit 6,1 % ähnlich stark zu, 2008 lag das Wachstum lediglich noch bei 2,5 %. Eine Hauptstütze der tschechischen Wirtschaft stellte seit dem EU-Beitritt der Außenhandel dar. So stiegen die tschechischen Exporte im Jahr 2007 um 15 % gegenüber dem Vorjahr auf 88,9 Mrd. € an. Der Wert der tschechischen Importe betrug im gleichen Jahr 85,8 Mrd. €, was einem Wachstum von 13,1 % im Vergleich zu 2006 entsprach. Rund 78 % des Außenhandelsvolumens wurde dabei mit Staaten der EU abgewickelt. Die bereits erwähnte strukturelle Attraktivität des Standortes, gepaart mit einer langen Industrietradition Tschechiens, hat seit der wirtschaftlichen Öffnung des Landes für eine starke Zunahme ausländischer Investitionen gesorgt³. Laut Auswärtigem Amt zeichneten Tochtergesellschaften ausländischer Unternehmen zuletzt für über 50 Prozent der tschechischen Industrieproduktion, über ein Drittel der Industriebeschäftigung und ca. 70 Prozent der tschechischen Exporte verantwortlich. Ein Großteil der ausländischen Investitionen floss dabei in den Automobilsektor, der im Jahr 2007 annähernd 17 % des Gesamtexports ausmachte. Vor dem Hintergrund der Finanz- und

Große Bedeutung des Automobilsektors für den Außenhandel

¹ Vgl. Europäische Kommission, http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/index_de.cfm.

² Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

³ Vgl. Auswärtiges Amt, www.auswaertiges-amt.de, Stand 12.06.2009.

Wirtschaftskrise sind hier große Einbußen für das laufende Jahr zu befürchten. Als weitere Bereiche, welche für die positive wirtschaftliche Entwicklung des Landes in den vergangenen Jahren mit verantwortlich zeichneten, können der private Konsum sowie die von der EU durch zahlreiche Projekte geförderte Bauwirtschaft angesehen werden. Für Tschechien war Deutschland in den vergangenen Jahren wichtigster Außenhandelspartner mit einem Gesamtvolumen von fast 60 Mrd. € im Jahr 2008 (CZ-D: 30,4 Mrd. € D-CZ: 29,1 Mrd. €). Neben Kraftfahrzeugen und -teilen bestimmte in beide Richtungen der Handel mit Maschinen, Elektrotechnik, Elektronik und Metallwaren den Außenhandelswert. Die Gesamtwarenmenge ist zwischen 2003 und 2007 in Richtung Tschechien stark gestiegen, bevor sie 2008 wieder leicht rückläufig war. In Richtung Deutschland konnte das Aufkommen bis einschließlich 2008 regelmäßig gesteigert werden.

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Im Gesamtverkehr war bei der Entwicklung der transportierten Gütermengen eine etwas von den Außenhandelsmengen abweichende Tendenz zu beobachten. Während das Aufkommen auf der Relation CZ - D bis 2007 nahezu stagnierte und 2008 leicht rückläufig war, kam es in umgekehrter Richtung zu einem tendenziellen Anstieg. Beim Modal Split des Gesamtverkehrs ergaben sich zwischen 2003 und 2008 Veränderungen zu Gunsten der Straße, welche ihren Anteil von 67,0 auf 72,4 Prozent steigern konnte. Beim Binnenschiff sank der Anteil auf 2,1 %, bei der Eisenbahn reduzierte er sich um 5 Prozentpunkte auf 25,5 % im Jahr 2008. Bei einer Betrachtung nach Relationen wird deutlich, dass sich die Anteilsverluste aus sehr unterschiedlichen Entwicklungen heraus ergeben haben.

Straße mit
Anteils-
gewinnen

Beim Verkehr nach Deutschland verloren Binnenschiff und Eisenbahn mengenmäßig an Aufkommen, während die Straße leicht hinzugewinnen konnte. Hierdurch konnte die Straße den Modal Split-Anteil um nahezu 6 Prozentpunkte auf 72,3 % erhöhen, während die Eisenbahn und die Binnenschiffahrt Anteilsverluste zu verzeichnen hatten. In Richtung Tschechien hatten sowohl die Eisenbahn als auch die Straße Aufkommenszuwächse vorzuweisen. Aufgrund des höheren Wachstums der Straße verlor die Eisenbahn hier dennoch Marktanteile.

Eisenbahn in
Richtung
Tschechien mit
Aufkommens-
verlusten

Tabelle 8: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland - Tschechien im Zeitraum 2003 - 2008

Tschechien	Aufkommen (1.000 Tonnen)							Δ%	Modal Split (Prozent)					
	Tschechien - Deutschland								Tschechien - Deutschland					
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	402	248	558	502	341	320	-20	2,7	1,8	3,8	3,2	2,2	2,2	
Eisenbahn	4663	3895	4048	4252	4100	3707	-21	30,7	28,4	27,9	27,4	26,9	25,5	
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Straßenverkehr	10109	9591	9928	10773	10788	10515	4	66,6	69,8	68,3	69,4	70,8	72,3	
Gesamt	15174	13734	14534	15527	15229	14542	-4	100	100	100	100	100	100	
Deutschland - Tschechien							Deutschland - Tschechien							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	273	357	349	335	335	255	-7	2,5	3,1	3,3	2,7	2,6	1,9	
Eisenbahn	3310	2672	2818	3302	3721	3408	3	30,1	23,3	27,0	26,4	28,9	25,5	
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Straßenverkehr	7430	8443	7277	8862	8816	9677	30	67,5	73,6	69,7	70,9	68,5	72,5	
Gesamt	11013	11472	10444	12499	12872	13340	21	100	100	100	100	100	100	
Gesamt							Gesamt							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	675	604	907	837	677	575	-15	2,6	2,4	3,6	3,0	2,4	2,1	
Eisenbahn	7973	6567	6867	7554	7821	7115	-11	30,5	26,1	27,5	27,0	27,8	25,5	
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Straßenverkehr	17539	18034	17205	19635	19604	20192	15	67,0	71,6	68,9	70,1	69,8	72,4	
Gesamt	26187	25206	24978	28026	28102	27882	6	100	100	100	100	100	100	

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

Binnenschifffahrt

Die Aufkommensmengen der Binnenschifffahrt schwankten während des Betrachtungszeitraums ausgehend von einem verhältnismäßig niedrigen Niveau. Dabei konnte in Richtung Tschechien im Betrachtungszeitraum zwar zwischenzeitlich ein Aufkommensplus verzeichnet werden, seit einem starken Anstieg der Mengen im Jahr 2004 reduzierte sich das Aufkommen jedoch tendenziell. In der Gegenrichtung nahm das Transportaufkommen nach einer Steigerung im Jahr 2005 ebenfalls tendenziell ab. Der starke Rückgang der grenzüberschreitenden Gesamtgütermenge im Jahr 2007 ist in erster Linie mit einer Abnahme der beförderten Getreidemenge zu erklären. Insgesamt entfielen die mengenmäßig größten Anteile in beide Richtungen auf Getreide, Ölsaaten sowie Düngemittel.

Aufkommen der Binnenschifffahrt gekennzeichnet von starken Schwankungen

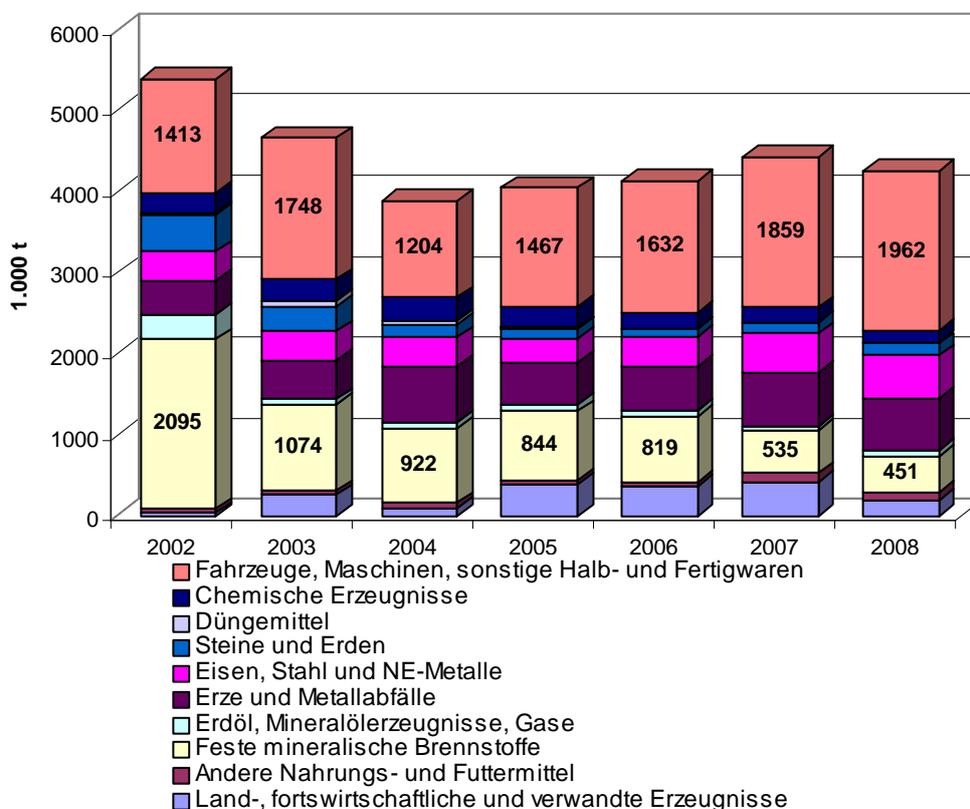
Eisenbahn

Bei der Eisenbahn verzeichnete die Statistik im Jahr 2004 für beide Richtungen einen Einbruch der Tonnage. In Richtung Tschechien belief sich der Aufkommensverlust auf fast 20 %, in entgegengesetzter Richtung waren es rund 16 %. Besonders betroffen zeigten sich hiervon die Güterabteilungen "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" sowie auf etwas niedrigerem Niveau „Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“. In den Folgejahren stieg das Aufkommen bis 2007 wieder kontinuierlich an, erreichte den Gesamtwert von 2003 jedoch nicht wieder. Im Jahr 2008 kam es erneut zu einem Rückgang der Gesamtgütermenge. Die Aufkommensmengen im

Eisenbahn im Beitrittsjahr mit Aufkommensverlusten

grenzüberschreitenden Empfang und Versand näherten sich innerhalb des Betrachtungszeitraums immer stärker einander an und lagen 2008 bei einem Verhältnis von 52:48 (2004 - 58:42). Aufgeteilt nach Güterabteilungen ergab sich bei den Schienenverkehren folgendes Bild (vgl. Abbildung 16): Kohlentransporte, die 2002 noch den größten Anteil am Aufkommen in Richtung Deutschland vorweisen konnten, verloren innerhalb des Betrachtungszeitraums kontinuierlich an Bedeutung. Der Einbruch im Jahr 2004 wurde größtenteils durch ein rückläufiges Aufkommen der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" verursacht, welche in der Folge auf dieser Relation wieder kontinuierliche Aufkommenszuwächse bis 2008 verbuchen konnte. Alle anderen Güterabteilungen waren im Betrachtungszeitraum stetigen Schwankungen unterworfen. Bei den Verkehren nach Tschechien (vgl. Abbildung 17) kam es in der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" zu einer vergleichbaren Entwicklung wie auf der Gegenrelation. Regelmäßig steigende Aufkommen bis 2007 verzeichneten bei den Verkehren nach Tschechien auch die Güterabteilungen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ sowie „Eisen, Stahl, NE-Metalle“, bevor diese im Jahr 2008 - vermutlich aufgrund der beginnenden Wirtschaftskrise - wieder leicht an Boden verloren.

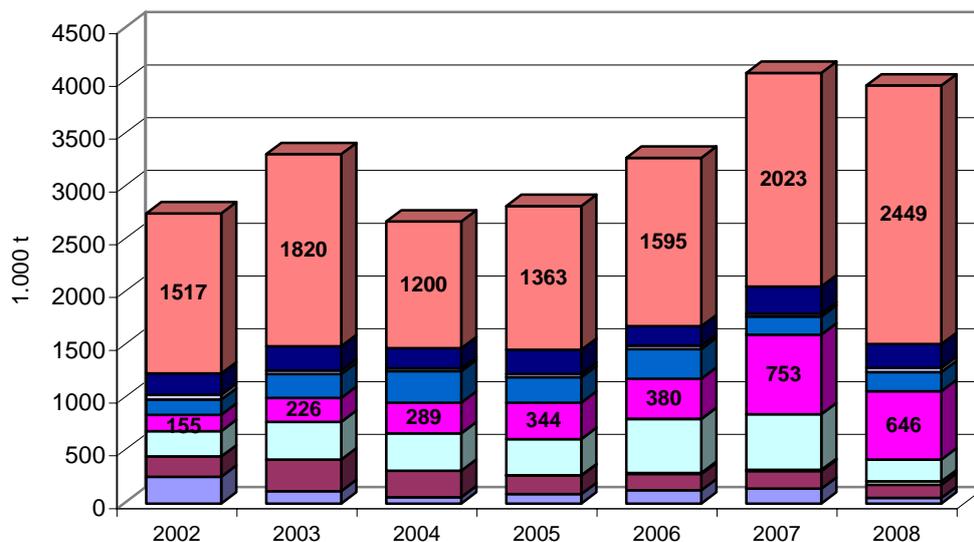
Abbildung 16: Aufkommen im Schienengüterverkehr auf der Relation CZ-D nach Güterabteilungen 2002¹⁾ – 2008 in %



¹⁾ Zur Verdeutlichung der Entwicklungstendenzen wurde der Betrachtungszeitraum um das Jahr 2002 erweitert.

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Abbildung 17: Aufkommen im Schienengüterverkehr auf der Relation D-CZ nach Güterabteilungen 2002¹⁾ – 2008²⁾ in %



¹⁾ Zur Verdeutlichung der Entwicklungstendenzen wurde der Betrachtungszeitraum um das Jahr 2002 erweitert.

²⁾ Legende vgl. Abbildung 16.

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamtes.

Straßengüterverkehr

Im Zeitraum von 2003 bis 2008 kam es beim Straßengüterverkehr nach Tschechien zu einer Steigerung des Aufkommens um gut 30 %, in der Gegenrichtung waren es rund 4 %. Auf beiden Relationen wurde die Aufkommensentwicklung von größeren Schwankungen begleitet, die 2004 (CZ-D) sowie 2005 (D-CZ) besonders negativ ausfielen. Verteilt auf die Güterabteilungen entwickelten sich die Aufkommensmengen dabei teilweise sehr unterschiedlich. Bei den Verkehren nach Tschechien zeigte die Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ im Jahr 2006 ein sehr hohes Wachstum im Vergleich zum Vor- und Folgejahr. Ein Rückgang bei der Aufkommensmenge im Jahr 2005 war über nahezu alle Güterabteilungen zu verzeichnen. Im Jahr darauf stellten sich Aufkommensverluste entgegen dem Trend lediglich bei der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ ein. Der Rückgang bei den Verkehren nach Deutschland wurde größtenteils verursacht durch einen starken Rückgang bei der Güterabteilung „Steine und Erden“. Trotz schwankender Mengen in den unterschiedlichen Güterabteilungen kam es in der Folge zu einem kontinuierlichen Wachstum der Gesamtgütermenge auf dieser Relation bis zum Jahr 2007. Für das Jahr 2008 liegen derzeit noch keine Werte für die einzelnen Güterabteilungen vor.

Unterschiede
nach Güter-
abteilungen

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr folgte der Aufkommensanteil der deutschen Kraftfahrzeuge im gesamten Betrachtungszeitraum einem positiven Trend und stieg von 9,7 % im Jahr 2003 auf 16,8 % im Jahr 2008. Dementsprechend fiel der Anteil der tschechischen Kraftfahrzeuge im selben Zeitraum von knapp 90 % auf 78,1 %. Der Anteil der Kraftfahrzeuge aus anderen Staaten erhöhte sich von knapp einem auf 5,1 %.

Deutsche
Kraftfahrzeuge mit
Anteilsgewinnen

Der wachsende Anteil der deutschen Kraftfahrzeuge ist nach den Ergebnissen der Marktgespräche unter anderem auf die sich annähernden Wettbewerbsbedingungen, die Systemverkehre insbesondere im Automobilssektor sowie auf die relativ kurzen Entfernungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den beiden Ländern zurückzuführen.

6.4 Slowakei

In der Slowakei lebten 2008 rund 5,4 Mio. Einwohner. Das Land erreicht eine Bevölkerungsdichte von 110 Einwohnern/qkm. Die Slowakei verfügt weder über einen direkten Zugang zur See noch über eine gemeinsame Grenze mit Deutschland. Grenzüberschreitende Verkehre mit Deutschland verlaufen somit immer im Transit über die an die Slowakei angrenzenden Nachbarländer Polen, Tschechien oder Österreich. Der nationale Modal Split (tkm) verteilte sich 2003 zu 37,5 % auf die Eisenbahn, 62,1 % auf die Straße und lediglich zu 0,3 % auf das Binnenschiff. Bis 2007 haben sich hier die Anteile stark zu Gunsten der Straße (71,8 %) verändert. Diese Entwicklung verlief zu Lasten der Schiene (25,5 %). Die Binnenschiffahrt konnte 2007 den in den Vorjahren regelmäßig erreichten Anteil von 0,3 % auf 2,7 % erhöhen.

Anteilsgewinne
der Straße am
nationalen
Modal Split

Verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Bedeutung der Slowakei als Transitland für den Verkehr von/nach Deutschland in/aus Richtung Osten ist aufgrund der infrastrukturellen Ausstattung und der Topographie des Landes verhältnismäßig gering.

Von Österreich kommend verläuft mit der Donau eine international bedeutende Wasserstraße (Europäischer Transportkorridor VII) durch Bratislava und weiter parallel zur ungarischen Grenze, bevor sie über Ungarn weiter in Richtung Schwarzes Meer fließt. Neben der Donau ist auch die untere Vah schiffbar, die hier beförderten Mengen sind jedoch vergleichsweise unbedeutend. Insgesamt verfügte die Slowakei im Jahr 2005 über Binnenwasserstraßen mit einer Länge von 172 km. Der mit Abstand bedeutendste Binnenhafen befindet sich in Bratislava. Die slowakische Regierung verfolgt im Bereich der Binnenschiffahrt eine gezielte Förderpolitik für den Ausbau der Binnenschiffahrtswege und entsprechender Umschlagsmöglichkeiten. Heute spielt die Binnenschiffahrt insbesondere international eine bedeutendere Rolle im Vergleich zum Beitrittsjahr, in erster Linie im bilateralen Verkehr mit Österreich.

Staatliche
Förderung der
Binnenschiffahrt

Von den in die Betrachtung einbezogenen Staaten verfügte die Slowakei im Jahr 2006 hinter Tschechien (122 km/1.000 qkm) und Ungarn (85 km/1.000 qkm) mit 3.658 km über die drittgrößte Netzdichte (75 km/1.000 qkm) beim Schienennetz. Dieses ist auf zwei Zentren (Bratislava und Kosice) ausgerichtet und besteht größtenteils aus dem Normalspursystem. Insgesamt besteht ein hoher Investitionsbedarf für die

Hoher
Investitionsbedarf
beim Schienennetz

Modernisierung der Schienenstrecken¹. Der Schwerpunkt der Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur liegt auf den international bedeutenden europäischen Transportkorridoren. Nach Informationen der DG TREN, die auf Angaben der einzelnen EU-Mitgliedstaaten beruhen, erzielte die Slowakei auf dem slowakischen Schienenverkehrsmarkt im Jahr 2008 einen sehr geringen Marktanteil von unter 5 %.

Neben der Europastraße 50, die als Teil des europäischen Transportkorridors IV von der tschechischen Grenze quer durch das Land bis zur Ukraine verläuft, wird die Slowakei lediglich im Südwesten des Landes von einigen für den West-Ost-Verkehr und somit für den Verkehr von/nach Deutschland bedeutenden Fernverkehrswegen tangiert. Im Westen des Landes befindet sich zudem ein auf die Hauptstadt Bratislava ausgerichtetes Straßennetz mit internationaler Anbindung über die europäischen Transportkorridore IV, V und VI zu den Nachbarländern Tschechien, Österreich und Ungarn. Ein zweiter Schwerpunkt der Straßeninfrastruktur liegt auf der Stadt Kosice im Osten des Landes. Die heute im Vergleich zu den westlichen EU-Staaten eher geringe Schnellstraßendichte² soll künftig durch Neubaumaßnahmen weiter erhöht werden, für die EU-Mittel bereitgestellt werden. Zieht man sämtliche Straßenkategorien in die Betrachtung mit ein, so verfügt die Slowakei bereits heute über ein verhältnismäßig dichtes Straßennetz.

Anbindung an europäische Nachbarländer über Transportkorridore

Außenhandel und Wirtschaft

Die Slowakei ist eine der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften in Europa. Die Wachstumsraten des realen BIP sind in den zurückliegenden Jahren bis einschließlich 2007 (10,4 %)³ regelmäßig angestiegen, bevor im Jahr 2008 erstmals ein geringeres Wachstum erreicht wurde. Mit geschätzten 6,4 % liegt dieser Wert vor dem Hintergrund der beginnenden Wirtschafts- und Finanzkrise im europäischen Vergleich weiterhin sehr hoch. Der stetige konjunkturelle Aufschwung war vor allem auf die erheblichen ausländischen Investitionen in die Automobil- sowie deren Zulieferindustrie zurückzuführen. So sind mehrere Fahrzeughersteller mit eigenen Produktionsstandorten in der Slowakei vertreten. Außerdem war er dem Ausbau des Maschinenbaus und der elektrotechnischen Industrie geschuldet. Nach starken Anteilsrückgängen in der zuvor noch dominierenden Schwerindustrie in den 90er Jahren lag der Anteil dieses Sektors am BIP im Jahr 2007 bei rund einem Drittel und damit im europäischen Vergleich sehr hoch. Charakteristisch für den industriellen Sektor des Landes ist ein verhältnismäßig hoher Ressourceneinsatz. Darüber hinaus sorgten die Bauindustrie (auch durch zahlreiche geförderte Infrastrukturmaßnahmen) und der private Konsum in den letzten Jahren für Wachstumsimpulse. Kontinuierliche Anteilsgewinne am BIP verzeichnete

Hohe Attraktivität für Auslandsinvestitionen

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

² Vgl. Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>), Panorama of Transport 2009.

³ Geschätzter Wert, vgl. Eurostat, (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>).

daneben der Dienstleistungsbereich. Aufgrund der sehr überschaubaren Größe des heimischen Marktes ist der Außenhandel, dessen Volumen sich in den vergangenen Jahren mehr als verdoppelt hat, ebenfalls eine bedeutende Stütze der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung. Für die Slowakei war Deutschland in den vergangenen Jahren der mit Abstand wichtigste Außenhandelspartner vor Tschechien und Russland. Das Gesamthandelsvolumen zwischen beiden Ländern belief sich 2008 auf 19,6 Mrd. € (SK-D: 9,7 Mrd. €; D-SK: 10,0 Mrd. €). Neben der Industrietradition wirkten sich steuerliche Vorteile, günstige Produktionskosten, Fördermittel und eine hohe Einsatzbereitschaft der Beschäftigten förderlich auf die Auslandsinvestitionen aus, bei denen deutsche Unternehmen im Betrachtungszeitraum regelmäßig zu den größten Investoren zählten. Die nach dem Warenwert bedeutendsten Im- und Exportgüter von/nach Deutschland waren Kraftfahrzeuge und -teile, gefolgt von Maschinen und sonstigen Waren. Die Hersteller von Fahrzeugen und Zulieferungen stehen für ein Viertel des BIP und ein Drittel der Exporte¹. Beim monetären Außenhandel zeigten sich innerhalb des Betrachtungszeitraums wesentlich stärkere Zunahmen beim Export in die Slowakei als in der Gegenrichtung, so dass es hier zu einer Angleichung der Werte kam. Betrachtet man die mengenmäßige Entwicklung des Außenhandels, so wird deutlich, dass hier Steigerungen auf beiden Relationen zu verzeichnen waren, bei denen sich die Mengen tendenziell einander angenähert haben. Der slowakische Außenhandel konzentriert sich auf relativ wenige Unternehmen, so dass den Transport betreffende Vorgaben bei der Transportorganisation innerhalb von Konzernen Einfluss auf den Modal Split nehmen können.

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Die Aufkommensentwicklung beim grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und der Slowakei stellte sich von der Entwicklung her ähnlich dar wie die der Außenhandelsmengen. Die Anteile am Modal Split haben sich im Zeitraum von 2003 bis 2008 je nach Relation dabei sehr unterschiedlich entwickelt. Beim Gesamtverkehr zeigten sich seit 2003 deutliche Anteilsgewinne des Straßengüterverkehrs (2003: 62 %; 2008: 70 %), während Binnenschiff und Eisenbahn Anteilsverluste von rund 6 bzw. 3 Prozentpunkten zu beklagen hatten. Bei den Verkehren nach Deutschland erreichten sowohl die Eisenbahn als auch der Straßengüterverkehr größere Aufkommenszunahmen von über 40 bzw. 70 %. Die mit dem Binnenschiff transportierte Menge stagnierte hingegen bis 2007 und war 2008 auf dieser Relation stark rückläufig.

Straße und Schiene profitieren vom Wirtschaftswachstum

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

Tabelle 9: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland - Slowakei im Zeitraum 2003 - 2008

Slowakei	Aufkommen (1.000 Tonnen)							Δ%	Modal Split (Prozent)					
	Slowakei - Deutschland								Slowakei - Deutschland					
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	456	487	450	428	451	303	-36	17,9	16,5	14,5	12,6	12,5	8,3	
Eisenbahn	742	908	799	1102	1095	1051	42	29,1	30,8	25,7	32,4	30,5	28,7	
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Straßenverkehr	1354	1557	1856	1868	2049	2312	71	53,1	52,8	59,8	55,0	57,0	63,1	
Gesamt	2552	2952	3105	3399	3595	3666	44	100	100	100	100	100	100	
Deutschland - Slowakei							Deutschland - Slowakei							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	40	28	17	21	34	62	55	2,1	1,7	0,8	0,9	1,2	2,0	
Eisenbahn	454	383	366	351	464	586	29	24,3	22,9	17,9	14,9	16,7	19,1	
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Straßenverkehr	1372	1265	1667	1983	2276	2419	76	73,5	75,5	81,3	84,2	82,0	78,9	
Gesamt	1866	1677	2051	2354	2774	3067	64	100	100	100	100	100	100	
Gesamt							Gesamt							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	496	515	467	449	485	365	-26	11,2	11,1	9,1	7,8	7,6	5,4	
Eisenbahn	1195	1291	1165	1453	1559	1637	37	27,1	27,9	22,6	25,3	24,5	24,3	
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Straßenverkehr	2726	2822	3523	3851	4325	4731	74	61,7	61,0	68,3	66,9	67,9	70,3	
Gesamt	4417	4628	5156	5753	6369	6733	52	100	100	100	100	100	100	

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

Aufgrund des höheren Mengenwachstums gegenüber der Eisenbahn konnte die Straße am Modal Split in Richtung Deutschland knapp 10 Prozentpunkte hinzugewinnen. Während bei der Eisenbahn geringfügig Anteilsverluste zu beklagen waren, verlor das Binnenschiff hier deutliche Anteile. In der Gegenrichtung konnte in erster Linie die Straße nennenswerte Mengensteigerungen vorweisen, welche entsprechend zu einem Anteilsgewinn führten. Die Eisenbahn konnte seit 2006 zwar wieder kontinuierliche Mengensteigerungen vorweisen, im Vergleich zu 2003 verlor sie jedoch mehr als 5 Prozentpunkte beim Modal Split.

Binnenschifffahrt

Das bis 2007 insgesamt sehr beständige Aufkommen in der Binnenschifffahrt konzentrierte sich größtenteils auf die Relation nach Deutschland. Das seit 2003 leicht zurückgehende Aufkommen chemischer Düngemittel machte dabei nahezu die Hälfte der transportierten Menge aus. Bei den anderen nennenswerten Güterabteilungen waren hingegen eher unregelmäßige Schwankungen festzustellen. In umgekehrter Richtung war die transportierte Menge mit Aufkommenswerten zwischen 17.000 t und 62.000 t pro Jahr nahezu unbedeutend. Den Aufkommensschwerpunkt in Richtung Slowakei bildeten Futtermittel und im Jahr 2007 erstmals auch Zement und Kalk.

Chemische
Düngemittel
rückläufig

Eisenbahn

Bei der Aufkommensmenge überwogen die Verkehre von der Slowakei nach Deutschland die der Gegenrichtung deutlich. Das Aufkommen nach Deutschland konnte zwischen 2003 und 2008 um rund 42 % gesteigert werden, in der Gegenrichtung reduzierte sich die Menge, bevor es ab dem Jahr 2007 wieder zu einem stärkeren Wachstum kam. Beim Schienengüterverkehr wurden beide Relationen von der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" dominiert. Die nächst größere Güterabteilung stellte in Richtung Deutschland "Eisen, Stahl und NE-Metalle" dar, welche ihr Aufkommen im Jahr 2006 nahezu verdoppeln konnte. In der Gegenrichtung folgten „Chemische Erzeugnisse“ an zweiter Position. Auffällig war auf dieser Relation das rückläufige Aufkommen der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“.

Starke Aufkommenszuwächse beim Verkehr nach Deutschland

Straßengüterverkehr

Im Straßengüterverkehr konnten auf beiden Relationen stetige Aufkommenszuwächse beobachtet werden, dabei stieg das Aufkommen beim Versand in die Slowakei stärker an als beim Empfang. Die mit Abstand größte Güterabteilung bildete in beide Richtungen mit schwankenden Anteilen zwischen 56 und 70 Prozent der Gesamtgütermenge die Abteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren", insgesamt ebenfalls mit einem kontinuierlichen Wachstum. Innerhalb dieser Abteilung entfielen die größten Werte auf „Leder, Textilien, Bekleidung, sonst. Halb-/Fertigwaren“, gefolgt von „Fahrzeuge, Maschinen, Motoren etc.“. Ebenfalls aufkommensstark zeigten sich in beide Richtungen Metallprodukte.

Stetige Aufkommenszuwächse auf beiden Relationen

Der Aufkommensanteil deutscher Kraftfahrzeuge zeigte sich in den vergangenen Jahren stark schwankend und verringerte sich innerhalb des Betrachtungszeitraums deutlich von 11,4 % im Jahr 2003 auf 4,7 % im Jahr 2008. Der Anteil der Kraftfahrzeuge aus anderen Staaten erhöhte sich im Betrachtungszeitraum hingegen von gut 10 auf knapp 17 %, wobei Kraftfahrzeuge aus dem benachbarten Tschechien im Jahr 2008 allein einen Anteil von über 12 % am Gesamtaufkommen erreichten.

Rückläufiger Anteil deutscher Kraftfahrzeuge

6.5 Ungarn

Die Einwohnerzahl Ungarns belief sich im Jahr 2008 auf 10 Mio., die Bevölkerungsdichte lag bei 108,3 Einwohnern/qkm. Der nationale Modal Split (tkm) beim Güterverkehr verteilte sich 2007 in Ungarn mit 4,6 % auf das Binnenschiff, 21,0 % auf die Eisenbahn und 74,4 % auf die Straße (2003: Binnenschiff 5,5 %, Eisenbahn 28,9 %; Straße 65,6 %).

Verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Durch Ungarn verlaufen mehrere bedeutende europäische Transportkorridore, unter anderem mit Anbindung an das Mittelmeer. Im Rahmen der Transportkorridore kommt dem Knotenpunkt Budapest innerhalb des Transitlandes eine besondere Bedeutung zu. Beim grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland spielt aufgrund der geographischen Lage Ungarns in erster Linie der Transitverkehr über Österreich sowie über die Slowakei und weiter über Tschechien bzw. zum Teil auch über Polen eine Rolle. Über Ungarn verlaufen zudem zahlreiche grenzüberschreitende Verkehre von/nach Deutschland mit Quelle bzw. Ziel auf dem Balkan, in Rumänien, Bulgarien, der Ukraine und der Türkei.

Große Bedeutung für Verkehre nach Südosteuropa und in den Balkan

Die Länge des Wasserstraßennetzes wurde 2005 mit 1.440 km angegeben. Nutzbar für den Transport mit dem Binnenschiff sind jedoch hauptsächlich der ungarische Donauabschnitt mit einer Länge von 417 km und in Abschnitten auch der zweitgrößte ungarische Fluss, die Theiß (Tisza), welche jedoch in erster Linie für den Binnenverkehr von Bedeutung ist. Bei den Umschlagsanlagen in den Häfen, an den Schnittstellen zu den Verkehrsträgern Straße und Eisenbahn und in Bezug auf die Qualität der Schifffahrtswege wird derzeit noch größerer Investitionsbedarf gesehen, welcher sowohl bei der Binnenschifffahrt als auch bei den anderen Verkehrsträgern durch die Bereitstellung unterschiedlicher EU-Fördermittel bestätigt wird.¹

Donau wichtigste Wasserstraße

Der größte Teil der Schieneninfrastruktur besteht aus dem Normalspursystem, im Osten des Landes existiert an der Grenze zur Ukraine ein Übergang zum Breitspursystem. Ähnlich wie das Straßennetz läuft auch die Schieneninfrastruktur sternförmig auf die Hauptstadt zu. Im Schienengüterverkehr kommt es auf dem ungarischen Schienennetz zunehmend zu mehr Wettbewerb. Seit der Privatisierung der Güterverkehrstochter der ehemaligen ungarischen Staatsbahn (MAV Cargo) und deren Übernahme durch die österreichische ÖBB wird der Schienengüterverkehr in Ungarn vollständig von dritten EVU durchgeführt. Die Dichte des ungarischen Schienennetzes ist im europäischen Vergleich sehr hoch, mit nur 36 % der Strecken blieb die Elektrifizierung im Jahr 2005 jedoch hinter dem europäischen Durchschnittswert zurück. Ohne den Anteil der MAV Cargo bzw. ÖBB mitzurechnen erreichten private EVU in Ungarn im Jahr 2008 einen Marktanteil von annähernd 15 %.

Mehr Wettbewerb durch Privatisierung

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

Bedingt durch einen starken Ausbau der Straßeninfrastruktur und hier speziell der Autobahnen wird der Straßenverkehr weiterhin stark gefördert. Der Zustand des Straßennetzes kann heute allgemein als gut bezeichnet werden¹. Nur bei vereinzelt Landstraßen, insbesondere im weniger dicht besiedelten Nordosten des Landes, weist der Zustand der Straßen noch einen größeren Investitionsbedarf auf.

Förderung der
Straßen-
infrastruktur

Außenhandel und Wirtschaft

In den Jahren 2003 und 2006 erreichte Ungarn Wachstumsraten des realen BIP zwischen 3,5 und 4,9 Prozent, bevor sich das Wachstum 2007 erstmals deutlich abschwächte (+1,0 %) und 2008 bei nur noch 0,6 % lag. Mit Blick auf eine baldige Euroeinführung verfolgte die ungarische Regierung zuletzt eine Politik der Haushaltskonsolidierung. Nach hohen zweistelligen Wachstumsraten bis einschließlich 2007 verminderte sich das Wachstum der ungarischen Im- und Exporte aufgrund der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise zuletzt spürbar. Das bilaterale Handelsvolumen zwischen Deutschland und Ungarn betrug im Jahr 2008 38,0 Mrd. € (HU-D: 19,4 Mrd. €; D-HU: 18,6 Mrd. €). Somit entfiel mehr als ein Viertel der ungarischen Exporte auf Deutschland. Bei den Direktinvestitionen in Ungarn stand Deutschland an erster Stelle. Laut Auswärtigem Amt kamen im Jahr 2006 mit ca. 14,8 Mrd. € rund 27 % der ausländischen Gesamtinvestitionen aus Deutschland. Ähnlich wie das monetäre Handelsvolumen wiesen auch die zwischen beiden Ländern gehandelten Warenmengen innerhalb der Jahre 2003 bis 2007 starke Zuwächse auf. Dabei waren im Export nach Ungarn Steigerungen über nahezu alle Güterabteilungen zu verzeichnen. Beim Import nach Deutschland stellte sich das Bild ein wenig differenzierter dar. Größere Mengensteigerungen waren hier hauptsächlich bei den ohnehin bedeutenden Erzeugnissen der Landwirtschaft und bei der Güterabteilung „Sonstige Waren“ zu verzeichnen.

Starke Zuwächse
beim
Handelsvolumen
bis 2007

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Das bilaterale Transportaufkommen hat sich im Betrachtungszeitraum auf beiden Relationen stark erhöht. Von den Zuwächsen haben jedoch im Wesentlichen die Verkehrsträger Straße und Eisenbahn profitieren können. Die Binnenschifffahrt konnte das Aufkommen auf der Relation nach Deutschland zuletzt steigern. Sie verlor aber mehr als zwei Drittel des Aufkommens in der Gegenrichtung. Obwohl die Eisenbahn in beide Richtungen Mengenzuwächse für sich verbuchen konnte, reichten diese aufgrund stärkerer Mengensteigerungen beim Straßengüterverkehr nicht aus, um den Anteil am Modal Split je Relation und bei der Gesamtbetrachtung zu halten. Die Modal Split-Anteile reduzierten sich bei der Eisenbahn (2003: 33,4 %; 2008: 28,8 %) und der Binnenschifffahrt (2003: 17,3 %; 2008: 12,8 %), während der Straßengüterverkehr starke Anteilsgewinne (2003: 49,3 %; 2008: 58,4 %) verbuchen konnte.

Eisenbahn auf
beiden Relationen
mit Aufkommens-
zuwächsen

¹ Vgl. Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Ost-West-Güterverkehre 2030. Berlin 2008.

Tabelle 10: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland - Ungarn im Zeitraum 2003 - 2008

Ungarn	Aufkommen (1.000 Tonnen)							Δ%	Modal Split (Prozent)						
	Ungarn – Deutschland								Ungarn – Deutschland						
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Binnenschifffahrt	875	937	975	781	884	1085	24	25,9	26,4	26,3	18,5	18,5	22,8		
Eisenbahn	979	914	892	1068	1303	1217	24	29,0	25,8	24,1	25,3	27,3	25,6		
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Straßenverkehr	1525	1693	1842	2375	2587	2456	61	45,1	47,8	49,7	56,2	54,2	51,6		
Gesamt	3379	3544	3710	4224	4774	4758	41	100	100	100	100	100	100		
Deutschland – Ungarn							Deutschland – Ungarn								
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Binnenschifffahrt	274	381	288	109	87	94	-64	8,3	10,3	7,5	2,8	2,0	2,1		
Eisenbahn	1248	1227	1191	1233	1328	1436	15	38,0	33,0	31,0	31,9	30,6	32,2		
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Straßenverkehr	1763	2107	2369	2520	2920	2925	66	53,7	56,7	61,6	65,3	67,4	65,7		
Gesamt	3285	3715	3848	3862	4335	4455	36	100	100	100	100	100	100		
Gesamt							Gesamt								
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Binnenschifffahrt	1149	1318	1263	890	972	1179	3	17,3	18,2	16,7	11,0	10,7	12,8		
Eisenbahn	2227	2141	2083	2301	2631	2653	19	33,4	29,5	27,6	28,5	28,9	28,8		
Seeschifffahrt	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Straßenverkehr	3288	3800	4211	4895	5507	5381	64	49,3	52,4	55,7	60,5	60,5	58,4		
Gesamt	6665	7258	7557	8085	9110	9213	38	100	100	100	100	100	100		

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

Binnenschifffahrt

Seit dem Jahr 2005 hat die Binnenschifffahrt beim Verkehr nach Ungarn kontinuierlich an Aufkommen verloren, während das Aufkommen in der Gegenrichtung – abgesehen von leichten Schwankungen innerhalb des Betrachtungszeitraums – bis 2007 auf einem relativ konstanten Niveau verblieben ist und 2008 sogar wieder ein deutliches Wachstum zeigte. Das zeitliche Zusammenfallen einer stärkeren negativen Schwankung beim Verkehr nach Deutschland mit dem konstanten Rückgang der Aufkommensmengen in der Gegenrichtung führte 2006 zu einem deutlichen Rückgang des Gesamtaufkommens der Binnenschifffahrt. Zurückzuführen war dieser Mengenrückgang größtenteils auf Verluste der Güterabteilung „Andere Nahrungs- und Futtermittel“, der in beiden Richtungen im Vorjahr noch mengenmäßig stärksten Güterabteilung. Weitere bedeutende Güterabteilungen bei der Binnenschifffahrt auf der Relation nach Deutschland stellten mit Erdöl, Mineralölerzeugnissen, Eisen, Stahl und NE-Metallen sowie land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen vornehmlich Massengüter dar.

Spürbare Rückgänge bei Nahrungs- und Futtermitteln

Eisenbahn

Bis zum Jahr 2007 standen deutlichen Mengensteigerungen auf der Relation nach Deutschland nur verhältnismäßig geringe Mengensteigerungen in der Gegenrichtung gegenüber, so dass sich die Aufkommen beider Richtungen im Jahr 2007 auf einem annähernd gleichen Niveau befanden. 2008 wandelte sich dieser Trend aufgrund eines

Anteilsverluste trotz wieder steigendem Aufkommen

deutlichen Aufkommensrückgangs in Richtung Deutschland jedoch wieder. Für den Modal Split in Richtung Deutschland ergab sich trotz eines im Zeitraum von 2003 bis 2008 gestiegenen Aufkommens eine Reduzierung des Modal Split Anteils von 29,0 (2003) auf 25,6 % (2008). In der Gegenrichtung stellte sich die Situation trotz eines seit dem Jahr 2005 wieder steigenden Aufkommens ähnlich dar. Hier kam es zu einem Anteilsverlust beim Modal Split von 38,0 % im Jahr 2003 auf 32,2 % im Jahr 2008. Nach einem zwischenzeitlich sehr niedrigen Gesamtaufkommen im Jahr 2005 konnte dieses in der Folge zwar wieder gesteigert werden, durch die gleichzeitige Aufkommensentwicklung der anderen Verkehrsträger verzeichnete die Eisenbahn im Jahr 2008 (28,8 %) beim Gesamtverkehr gegenüber dem Jahr 2003 (33,4 %) jedoch einen rückläufigen Modal Split Anteil. Insgesamt wurden beide Richtungen von der Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" dominiert.

Straßengüterverkehr

Der Straßengüterverkehr konnte auf beiden Relationen deutliche Mengensteigerungen aufweisen und so seinen Anteil am Modal Split auf insgesamt 58,4 %, in Richtung Ungarn sogar auf 65,7 % erhöhen. Die mit Abstand bedeutendste Güterabteilung war auf beiden Relationen "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren", welche zugleich auch die größten kontinuierlichen Mengensteigerungen auf sich verbuchen konnte. Ein hohes wenn auch meist schwankendes Aufkommen in beide Richtungen konnten außerdem die Güterabteilungen "Eisen, Stahl und NE-Metalle", „Chemische Erzeugnisse“ sowie "Andere Nahrungs- und Futtermittel" vorweisen.

Größte Mengensteigerungen bei Fahrzeugen, Maschinen, Sonstige Halb- und Fertigwaren zu verzeichnen

Die Anteile der deutschen Kraftfahrzeuge im bilateralen Straßengüterverkehr mit Ungarn folgten im gesamten Betrachtungszeitraum einem negativen Trend und erreichten bezogen auf die Beförderungsmenge nach 16,2 % im Jahr 2003 im Jahr 2008 noch 8,2 %. Der Anteil der ungarischen Kraftfahrzeuge schwankte zunächst, folgte zwischen 2004 und 2007 einem positiven Trend und reduzierte sich zuletzt wieder leicht auf 72,0 % im Jahr 2008. Im Straßengüterverkehr zwischen Ungarn und Deutschland erreichen Kraftfahrzeuge aus dritten Staaten relativ hohe Aufkommensanteile. Im Jahr 2004 lag dieser Anteil bei mehr als einem Drittel und bis 2008 verringerte er sich auf unter 20 Prozent.

Negativer Trend bei Anteilen deutscher Kraftfahrzeuge

6.6 Slowenien

Mit lediglich 2,0 Mio. Einwohnern ist Slowenien bezogen auf die Einwohnerzahl das nach Estland kleinste Untersuchungsland. Slowenien hatte im Jahr 2006 eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte von 99,6 Einwohnern/qkm aufzuweisen. Weder Binnen- noch Seeschifffahrt spielten aufgrund der geographischen Lage beim nationalen Modal Split Sloweniens eine Rolle. Obwohl das Land über einen direkten Zugang zum Mittelmeer verfügt, bietet sich weder ein Transport längs der sehr kurzen Küstenlinie an, noch finden sich im Land geeignete Binnenwasserstraßen. Somit verteilte sich der nationale Modal

Zugang zum Mittelmeer

Split (tkm) im Jahr 2003 auf die Verkehrsträger Eisenbahn (31,8 %) und Straße (68,2 %). Das schnell wachsende Autobahnnetz und die insgesamt gute Straßeninfrastruktur begünstigten den kontinuierlichen Anstieg des Anteils des Straßengüterverkehrs auf 79 % bis 2007.

Verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der Schwerpunkt des gesamten Verkehrsnetzes liegt im Raum der Hauptstadt Ljubljana, wo zudem zwei europäische Transportkorridore aufeinander treffen. Von hier bestehen Verbindungen in sämtliche Landesteile. In Richtung Südwesten besteht Anbindung zum Seehafen Koper und nach Triest (Italien). Im Nordosten wird mit Maribor die zweitgrößte Stadt des Landes erreicht. Neben einer Fernstraße nach Ungarn besteht von Maribor ebenso wie im Nordwesten des Landes Anschluss ins benachbarte Österreich. In Richtung Osten kann die Hauptstadt Zagreb des benachbarten Kroatiens erreicht werden. Dank der zentralen Lage des Landes, des im europäischen Vergleich sehr guten Straßennetzes¹ und des Seehafens Koper hat sich Slowenien in den vergangenen Jahren immer stärker zu einem Logistik-Hub in der Region entwickelt. Innerhalb der nächsten Jahre sind zudem Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen der in weiten Teilen veralteten Schieneninfrastruktur geplant. Im Mittelpunkt dieser von der EU unterstützten Maßnahmen soll eine verbesserte Hafenanbindung ans Hinterland sowie ein Ausbau der aus dem Normalspursystem bestehenden Schienenstrecken im Rahmen der europäischen Transportnetze stehen. Der Seehafen Koper spielt für Slowenien sowie zahlreiche weitere ost- und mitteleuropäische Staaten eine bedeutende Rolle für den internationalen Handel. Im Vergleich zum Transport über die Seehäfen der Nordrange verkürzt sich die Transportzeit bei Handelsschiffen, die von/nach Asien über den Suezkanal verkehren, um mehrere Tage. Der Seehafen Koper konnte seine Umschlagszahlen innerhalb von 10 Jahren mehr als verdoppeln. Beim Transport von Fahrzeugen und Containern liegen die Steigerungsraten noch wesentlich höher². Der Landweg von/nach Koper im Transit über Österreich gewinnt nach Erkenntnissen des Bundesamtes auch im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland zunehmend an Bedeutung.

Seehafen Koper
wird zum
Logistik-Hub

Außenhandel und Wirtschaft

Innerhalb des Betrachtungszeitraums verzeichnete Slowenien bis zum Jahr 2008 jährlich steigende Wachstumsraten des realen BIP zwischen 2,8 und 6,8 Prozent. Wichtige Stützen des Wirtschaftswachstums waren in den zurückliegenden Jahren dabei zum einen die dynamische Exportwirtschaft und zum anderen die sehr hohen Auslandsinvestitionen. Der Außenhandel Sloweniens mit Deutschland erreichte 2008 ein Volumen von 8,6 Mrd. € (SI-D: 4,3 Mrd. €, D-SI: 4,3 Mrd. €), was rund einem Viertel des gesamten Außenhandelsvolumens entsprach. Damit war Deutschland vor Italien und

Durchgehend
positives
Wachstum

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

² Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

Österreich der mit Abstand wichtigste Außenhandelspartner. Die ausländischen Direktinvestitionen beliefen sich im Jahr 2007 für Slowenien auf fast 10 Mrd. € Mit einem Anteil von rund 9 % lag Deutschland an vierter Stelle hinter Österreich, der Schweiz und Frankreich¹. Auch der private Konsum und eine regelrecht boomende Baubranche stützten die Außenhandelsaktivitäten der vergangenen Jahre. Die Menge der in beiden Richtungen gehandelten Waren ist innerhalb des Betrachtungszeitraums stetig angestiegen. Den mengenmäßig größten Anteil verzeichneten in den Jahren 2003 und 2007 dabei Güter der Abteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“.

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Das gesamte Güterverkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland zeigte eine den Außenhandelsmengen vergleichbare Entwicklung. Es verteilte sich im Jahr 2003 mit 20,9 % auf den Eisenbahn- und mit 79,1 % auf den Straßenverkehr. Bis zum Jahr 2008 verringerte sich der Anteil der Schiene auf 15,3 %. Betrachtet man die Verteilung des Aufkommens je Verkehrsträger so wird deutlich, dass verhältnismäßig geringe absolute Aufkommenssteigerungen auf der Schiene in Verbindung mit größeren Aufkommenszuwächsen auf der Straße zu diesem Ergebnis geführt haben.

Schifffahrt spielt keine Rolle

Tabelle 11: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland – Slowenien im Zeitraum 2003 - 2008

Slowenien	Aufkommen (1.000 Tonnen)							Modal Split (Prozent)						
	Slowenien – Deutschland							Δ%	Slowenien - Deutschland					
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Binnenschifffahrt	0	0	0	7	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
Eisenbahn	64	67	63	71	85	77	20	8,1	8,5	6,8	6,8	7,5	5,9	
Seeschifffahrt	0	0	0	2	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	
Straßenverkehr	722	712	868	971	1043	1226	70	91,9	91,5	93,2	92,4	92,5	94,1	
Gesamt	786	779	931	1051	1128	1303	66	100	100	100	100	100	100	
Deutschland – Slowenien							Deutschland - Slowenien							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	0	0	0	0	1	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	
Eisenbahn	313	321	390	418	342	376	20	30,8	29,2	30,6	29,3	24,5	22,8	
Seeschifffahrt	0	13	0	17	0	0	0	0,0	1,2	0,0	1,2	0,0	0,0	
Straßenverkehr	703	767	886	992	1056	1276	81	69,2	69,6	69,4	69,5	75,5	77,2	
Gesamt	1016	1101	1276	1427	1398	1652	63	100	100	100	100	100	100	
Gesamt							Gesamt							
Verkehrsträger	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/03	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Binnenschifffahrt	0	0	0	7	1	0	0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	
Eisenbahn	377	388	454	489	427	453	20	20,9	20,6	20,6	19,7	16,9	15,3	
Seeschifffahrt	0	13	0	19	0	0	0	0,0	0,7	0,0	0,8	0,0	0,0	
Straßenverkehr	1425	1479	1754	1963	2099	2502	76	79,1	78,7	79,5	79,2	83,1	84,7	
Gesamt	1802	1880	2208	2478	2526	2955	64	100	100	100	100	100	100	

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

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

Eisenbahn

Das Aufkommen im Schienenverkehr mit Deutschland war im Betrachtungszeitraum von einer hohen Unpaarigkeit geprägt. Die transportierten Mengen überwogen im Verkehr nach Slowenien dabei die in Gegenrichtung transportierten Güter um ein Vielfaches. Bei den Verkehren nach Deutschland schwankte der Modal Split-Anteil im Betrachtungszeitraum zwischen 5,9 und 8,5 %. In der Gegenrichtung reichte die vergleichsweise geringe absolute Mengenzunahme nicht zur Beibehaltung des Anteils von 30,8 % aus, sondern führte bis 2008 zu einer starken Abnahme auf 22,8 %. Für das Mengenwachstum beim Eisenbahnverkehr in Richtung Slowenien zeichnete in erster Linie die Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ verantwortlich, während die chemischen Erzeugnisse stetige Aufkommensverluste zu verzeichnen hatten. Beim Transport nach Deutschland wurde das Aufkommen größtenteils von der erstgenannten Güterabteilung geprägt.

Anteilsverluste
trotz
Aufkommens-
wachstum

Straßengüterverkehr

Bei Betrachtung der Aufkommensentwicklung nach Relationen zeigten sich beim Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Slowenien sehr ähnliche Entwicklungen. Sowohl das jeweilige Ausgangsniveau (2003) als auch die Werte im Jahr 2008 lagen in etwa gleich auf. Während der bereits sehr hohe Anteil am Modal Split bei den Verkehren nach Deutschland nur verhältnismäßig leicht gesteigert werden konnte, führten die Aufkommenssteigerungen in der Gegenrichtung zu einer Anteilsausweitung auf 77,2 % gegenüber 69,2 % im Jahr 2003. Die beförderten Güter teilten sich in beide Richtungen hauptsächlich auf drei Güterabteilungen auf, von denen wie beim Eisenbahnverkehr die kontinuierlich ansteigende Abteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mengenmäßig dominierte. Auf beiden Relationen fielen zudem die tendenziell zunehmenden Mengen der Abteilung „Chemische Erzeugnisse“ auf.

Zunahme
Chemischer
Erzeugnisse
auffällig

Bei einem Vergleich von Schiene und Straße ist zu beobachten, dass es beim in Richtung Slowenien transportierten Aufkommen zu einer zumindest ansatzweise gegensätzlichen Entwicklung bei der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse“ gekommen ist. Während das Aufkommen auf der Schiene kontinuierlich zurückging, stieg das straßenseitige Aufkommen tendenziell an.

Mögliche
Verkehrs-
verlagerung

Der Aufkommensanteil der deutschen Kraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Slowenien lag im Jahr 2007 bei lediglich 7,5 % und ist im Folgejahr weiter auf einen Anteil von 6,8 % zurück gegangen. Der Anteil der slowenischen Kraftfahrzeuge lag zuletzt knapp unter 90 %. Kraftfahrzeuge aus anderen Staaten spielen auf dieser Relation keine größere Rolle.

Slowenische
Fahrzeuge
dominieren

7 Bulgarien und Rumänien

Für die beiden im Jahr 2007 der Europäischen Gemeinschaft beigetretenen Staaten Bulgarien und Rumänien existieren vergleichbare statistische Daten für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland nur für die Jahre 2006 bis 2008. Im Folgenden wird daher abweichend zu den zuvor behandelten Staaten die Entwicklung beim Modal Split lediglich seit 2006 dargestellt. Bei der Betrachtung von Außenhandel und Wirtschaft finden hingegen die Entwicklungen seit 2003 Berücksichtigung.

Begrenzte
Daten-
verfügbarkeit

7.1 Bulgarien

Die Gesamtbevölkerung Bulgariens umfasste 2008 rund 7,6 Mio. Einwohner, was einer Bevölkerungsdichte von etwa 70 Einwohnern/qkm entspricht. Der nationale Modal Split (tkm) verteilte sich im Jahr 2007 auf die Verkehrsträger wie folgt: Binnenschifffahrt 4,8 %, Eisenbahn 25,1 % und Straßengüterverkehr 70,0 % (2003: Binnenschiff 4,0 %, Eisenbahn 34,3 %, Straße 61,7 %). In den vergangenen Jahren waren im nationalen Verkehr deutliche Anteilsverschiebungen zum Straßengüterverkehr zu beobachten. Der grenzüberschreitende Verkehr mit Deutschland ist auf dem Landweg lediglich im Transit über mehrere andere Staaten möglich. Zudem bieten sich Möglichkeiten für den Verkehr mit Deutschland sowohl für die Binnenschifffahrt über die Donau als auch für die Seeschifffahrt über den Zugang zum Schwarzen Meer. Insgesamt verlaufen fünf europäische Transportkorridore durch Bulgarien. Beim Zustand der vorhandenen Infrastruktur sowie bei der Anbindung an die Nachbarstaaten wird seitens der EU noch ein großer Ausbau- und Modernisierungsbedarf gesehen. Dabei soll künftig besonders viel Wert auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger gelegt werden.¹

Zuletzt deutliche
Anteils-
verschiebungen
zur Straße

Verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der bulgarische Donauabschnitt stellt mit rund 470 km gleichzeitig den einzigen Binnenschifffahrtsweg des Landes dar und verfügt über drei nennenswerte Hafenkomplexe in Rouse, Vidin und Lom. Der Binnenschifffahrt kommt in erster Linie Bedeutung im Verkehr mit den anderen Donauanrainerstaaten zu.

Binnenschifffahrt
lediglich auf der
Donau

Das bulgarische Schienennetz besteht größtenteils aus dem Normalspursystem und verläuft – einerseits aufgrund der Topographie des Landes, andererseits historisch bedingt – hauptsächlich in West-Ost-Richtung. Die im Knotenpunkt Sofia zusammentreffende Schieneninfrastruktur gewinnt für den internationalen Schienengüterverkehr und auch für den Eisenbahnverkehr mit Deutschland immer mehr an Bedeutung. Ausgehend von Deutschland verlaufen über die Achse Österreich – Bulgarien die Verkehre in Richtung der Türkei und weiter in Richtung Naher Osten. Trotz einem vergleichsweise hohen Elektrifizierungsgrad unterliegen die Schienenverkehre

Besondere
Bedeutung des
West-Ost-
Verkehrs

¹ Vgl. Europäische Kommission, http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/index_de.cfm.

erschwerenden Bedingungen aufgrund einer Vielzahl von Langsamfahrtstrecken¹. Der Anteil dritter EVU am Schienengüterverkehrsmarkt lag mit über 10 % im europäischen Vergleich sehr hoch.

Traditionell hat die Seeschifffahrt beim Verkehr mit Westeuropa einen großen Anteil. Aufgrund des langen Transportweges über das Mittelmeer spielt der Seeweg beim grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland jedoch nur eine unbedeutende Rolle. Die beiden wichtigsten Seehäfen Bulgariens sind Burgas und Varna.

Seeschifffahrt für
Warenverkehr mit
Deutschland ohne
Bedeutung

Das bulgarische Straßennetz ist aufgrund seines Zustandes (fehlende Befestigung etc.) in weiten Teilen nicht für den Schwerverkehr geeignet². Die unter 2.1 angegebene Netzlänge von 19.288 km berücksichtigt jedoch bereits die für den Gütertransport erforderliche Straßenqualität. Der Anteil der Autobahnen bzw. Schnellstraßen ist derzeit noch gering.

Straßennetz
vielerorts für
Schwerverkehr
ungeeignet

Außenhandel und Wirtschaft

Die Wachstumsraten des bulgarischen BIP sind bis zum Jahr 2004 regelmäßig angestiegen und lagen seither bei mindestens 6,0 %. Für 2009 wird derzeit ein deutlich negatives Wachstum (-5,9 %) erwartet. Das hohe BIP-Wachstum wurde von einer starken Inlandsnachfrage getragen sowie von hohen ausländischen Investitionen mit beeinflusst. Bei den Auslandsinvestitionen lag Deutschland 2008 an dritter Position. Bulgarien weist eine stark negative Außenhandelsbilanz auf, welche sich auch in den Handelsbeziehungen mit Deutschland widerspiegelt. Mit einem monetären Gesamthandelsvolumen von 4,4 Mrd. € (D-BG 3,0 Mrd. €, BG-D 1,4 Mrd. €) war Deutschland im Jahr 2008 erneut wichtigster Außenhandelspartner Bulgariens vor Russland und Italien. Die Höhe der gehandelten Gütergewichte lag bei den Importen nach Deutschland im Betrachtungszeitraum hingegen durchschnittlich nur leicht unterhalb der Exporte nach Bulgarien. Während beim deutschen Export im Jahr 2008 gewichtsmäßig chemische Erzeugnisse vor Erzeugnissen aus dem Ernährungsgewerbe und Kraftfahrzeuge den Handel bestimmten, dominierten in der Gegenrichtung bis zum Einsetzen der aktuellen Wirtschaftskrise Eisen- und Stahlerzeugnisse bzw. NE-Metalle und -erzeugnisse. Im jüngsten Rückgang spiegelte sich die hohe Bedeutung Bulgariens als Hersteller von Fahrzeugteilen innerhalb der zunehmend arbeitsteiligen Wirtschaft wider. Starke Zuwächse verzeichnete im Jahr 2006 in beide Richtungen die Gütergruppe „Sonstige Waren“, ohne dass hierdurch das Gesamtaufkommen eine vergleichbare Steigerung erreichte.

Stark negative
Außenhandes-
bilanz

¹ Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

² Vgl. Germany Trade and Invest, www.gtai.de.

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Das Gesamttransportaufkommen zwischen Bulgarien und Deutschland verteilte sich je nach Richtung sehr unterschiedlich auf die Verkehrsträger. Während im Jahr 2008 beim Verkehr nach Deutschland der Straßengüterverkehr etwas mehr als die Hälfte des Aufkommens für sich verbuchen konnte und die Binnenschifffahrt mit 31,2 Prozent des Aufkommens weit vor der Eisenbahn (16,5 %) lag, konnte die Eisenbahn mit 40,4 % in der Gegenrichtung einen größeren Anteil wie der rückläufige Straßengüterverkehr (30,9 %) aufweisen. Die Binnenschifffahrt erreichte in Richtung Bulgarien mit 28,7 % einen annähernd hohen Anteil wie der LKW. Im Jahr 2008 konnte der Straßengüterverkehr – vermutlich aufgrund der einsetzenden Wirtschaftskrise – das noch im Vorjahr in beiden Richtungen zu beobachtende starke Wachstum nicht weiter fortsetzen. Das straßenseitige Aufkommen lag mit 409 Mio. t sogar unter dem Wert von 2006 (464 Mio. t). Der weit überwiegende Teil der Straßen- und Schienentransporte entfiel in beide Richtungen auf die Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren". Bei der Binnenschifffahrt überwog in Richtung Deutschland der Anteil der Güterabteilung "Eisen, Stahl und NE-Metalle" und hierin speziell die Gütergruppe „Stahl-, Weißblech u.ä.“, weitere Anteile entfielen hier ebenfalls auf die Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" (insbesondere Fahrzeuge). In der Gegenrichtung dominierten die Güter der letztgenannten Abteilung. Das Aufkommen der Seeschifffahrt bestand ausschließlich aus der Güterabteilung "Erze, Metallabfälle".

Hohe Anteile der Binnenschifffahrt am Gesamt-aufkommen

Tabelle 12: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland – Bulgarien im Zeitraum 2006 - 2008

Bulgarien	Aufkommen (1.000 Tonnen)			Modal Split (Prozent)	
Bulgarien – Deutschland					
Verkehrsträger	2006	2007	2008	2006	2008
Binnenschifffahrt	201	235	169	32,5	31,2
Eisenbahn	87	87	89	14,1	16,5
Seeschifffahrt	15	30	0	2,4	0,0
Straßenverkehr	314	417	283	51,0	52,3
Gesamt	616	769	541	100	100
Deutschland – Bulgarien					
Verkehrsträger	2006	2007	2008	2006	2008
Binnenschifffahrt	92	121	117	23,6	28,7
Eisenbahn	147	166	165	37,7	40,4
Seeschifffahrt	0	0	0	0,0	0,0
Straßenverkehr	150	264	126	38,6	30,9
Gesamt	388	551	408	100	100
Gesamt					
Verkehrsträger	2006	2007	2008	2006	2008
Binnenschifffahrt	292	356	286	29,1	30,1
Eisenbahn	233	253	254	23,2	26,8
Seeschifffahrt	15	30	0	1,5	0,0
Straßenverkehr	464	681	409	46,2	43,1
Gesamt	1004	1320	949	100	100

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

Das Aufkommen im Straßengüterverkehr zwischen Bulgarien und Deutschland wird größtenteils (88 %) mit bulgarischen Kraftfahrzeugen abgewickelt. Kraftfahrzeuge aus Deutschland spielten im Jahr 2008 auf dieser Relation mit 6,1 % nur eine geringe und dritte Staaten keine spürbare Rolle.

Aufkommen wird größtenteils von bulgarischen Fahrzeugen transportiert

7.2 Rumänien

Rumänien verfügt über rund 21,5 Mio. Einwohner. Die Bevölkerungsdichte liegt bei etwa 93 Einwohner/qkm. Der nationale Modal Split (tkm) verteilte sich im Jahr 2007 mit 9,8 % auf die Binnenschifffahrt, 18,9 % auf die Eisenbahn und 71,3 % auf den Straßengüterverkehr (2003: Binnenschiff 7,1 %, Eisenbahn 30,4 %, Straße 62,4 %). Um über den Landweg nach Deutschland zu gelangen, müssen mindestens zwei weitere EU-Staaten im Transit durchfahren werden. Als Anrainerstaat von Donau und Schwarzem Meer verfügt Rumänien ebenfalls über Binnen- und Seeschiffahrtsverbindungen nach Deutschland.

Direkter Zugang zu allen Verkehrsträgern

Verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Binnenschifffahrt ist auf dem gesamten rumänischen Donauabschnitt in einer Länge von etwa 1.080 km möglich. Insgesamt verfügt Rumänien über ein Wasserstraßennetz mit einer Länge von 1.779 km, an denen rund 30 Binnenhäfen liegen. In Höhe von Cernadova ist die Donau über den Donau-Schwarzmeer-Kanal mit dem bedeutendsten Seehafen Rumäniens (Constanza) verbunden, welcher gleichzeitig auch eine große Bedeutung für die Binnenschifffahrt hat.

Donaukanal verbindet Constanza mit Hinterland

Rumänien verfügt im europäischen Vergleich über ein verhältnismäßig großes Schienennetz von rund 11.000 km Länge, welches überwiegend der Normalspurweite entspricht. Im Vergleich zum südlichen Nachbarland Bulgarien ist der Elektrifizierungsgrad des Schienennetzes jedoch relativ gering. Dritte EVU hatten 2008 in Rumänien bereits einen Marktanteil von gut 40 % am Schienengüterverkehrsmarkt, dies entspricht dem nach Großbritannien und Estland europaweit dritthöchsten Anteil. Aufgrund einer mangelnden Instandhaltung des Schienennetzes waren jüngst verstärkt Auswirkungen auf die Transportqualität festzustellen, so dass für das Schienennetz ein erhöhter Modernisierungsbedarf besteht.¹ Ebenfalls wird ein Ausbaubedarf für intermodale Umschlagsanlagen vorwiegend für den Hinterlandverkehr des Seehafens Constanza gesehen. Der Seehafen Constanza gilt heute bereits als gut an das Schienennetz angebunden. So werden über 40 % der Containerverkehre aus dem Seehafen ins Hinterland bereits heute über die Schiene abgewickelt².

Hoher Marktanteil dritter EVU

¹ Vgl. Europäische Kommission, http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/index_de.cfm.

² Vgl. Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Ost-West-Güterverkehre 2030. Berlin 2008.

Der Seehafen Constanza übernimmt als größter Seehafen in der Schwarzmeerregion eine Art Hub-Funktion für Verkehre zwischen der EU und den Kaukasusstaaten, Zentralasien sowie dem Nahen Osten. Zudem liegt Constanza an zwei europäischen Transportkorridoren.

Schwarzmeerhafen Constanza mit überregionaler Bedeutung

Das Straßennetz Rumäniens kann insgesamt als sehr dicht bezeichnet werden. Rund 80.000 km des Straßennetzes sind für eine Nutzung durch den Schwerverkehr ausgelegt. Der Zustand der Straßeninfrastruktur wird jedoch als ungenügend und die Kapazitäten zahlreicher Straßen als nicht ausreichend bezeichnet¹. Ein Schwerpunkt des derzeit noch im Ausbau befindlichen Schnellstraßen- bzw. Autobahnnetzes liegt auf der Hauptstadt Bukarest im Südosten des Landes, von wo Verkehrswege zum Hafen Constanza und in sämtliche Landesteile führen.

Hohe Netzdichte in schlechtem Zustand

Außenhandel und Wirtschaft

Zwischen den Jahren 2003 und 2008 erreichte das rumänische BIP Wachstumsraten von 4,2 bis 8,5 %. Die Prognose für das Jahr 2009 liegt mit –8,0 % deutlich im Negativbereich. Als wichtigster Handelspartner Rumäniens lag Deutschland mit einem Außenhandelsvolumen von 14,7 Mrd. € im Jahr 2008 (D-RO: 9,2 Mrd. €, RO-D: 5,5 Mrd. €) vor Italien und Ungarn. Im Jahr 2003 lag das Handelsvolumen beider Staaten noch bei 5,6 Mrd. € (D-RO: 3,1 Mrd. €, RO-D: 2,5 Mrd. €). In den vergangenen Jahren gehörte in erster Linie die Automobil- und -zulieferindustrie zu den Wachstumsmärkten Rumäniens, welche seit Ende 2008 von der weltweiten Wirtschaftskrise betroffen sind. Aber auch die Bauwirtschaft, der private Konsum und Auslandsinvestitionen von über 9 Mrd. € im Jahr 2008 sorgten für das starke Wirtschaftswachstum. Insgesamt befindet sich Rumäniens Industrie auf dem Weg zu technisch immer anspruchsvolleren Produkten². Das gilt auch für den hinsichtlich der Zahl der Beschäftigten derzeit noch bedeutendsten Sektor, die Textil- und Bekleidungsindustrie. Während sowohl die gehandelten Werte als auch die gehandelten Mengen im Jahr 2003 bei den Ein- und Ausfuhren auf einem annähernd gleich hohen Niveau lagen, steigerte sich das Aufkommen der Exporte nach Rumänien bis zum Jahr 2008 auf nahezu die doppelten Werte (Euro und Tonnen). Die bedeutendsten Güter in Richtung Rumänien waren dabei mit einem kontinuierlich steigenden Volumen chemische Erzeugnisse, Erzeugnisse des Ernährungsgewerbes und Kraftfahrzeuge. In der Gegenrichtung bestimmten zuletzt Eisen- und Stahlerzeugnisse sowie NE-Metalle und –erzeugnisse das Bild.

Automobil-industrie als Wachstumsmarkt

¹ Vgl. Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): Ost-West-Güterverkehre 2030. Berlin 2008.

² Vgl. Auswärtiges Amt, www.auswaertiges-amt.de.

Modal Split im Güterverkehr mit Deutschland

Beim Gesamtverkehr zeigte sich im Jahresvergleich von 2006 zu 2008 ein nahezu stagnierendes Aufkommen. Während in Richtung Rumänien Aufkommenssteigerungen in erster Linie beim Straßengüterverkehr und bei der Eisenbahn zu beobachten waren, sorgte in der Gegenrichtung ein rückläufiges Aufkommen beim Straßengüterverkehr, der Seeschifffahrt sowie bei der Binnenschifffahrt dafür, dass sich die Aufkommensmengen nahezu angleichen konnten. Der auf beiden Relationen dominierende Straßengüterverkehr konnte seinen Anteil am Modal Split insgesamt von 90,8 auf 92,6 Prozent erhöhen. Der Anteil der Eisenbahn am Modal Split des Gesamtverkehrs erhöhte sich seit 2006 leicht um 1,7 Prozentpunkte. Die Aufkommen und somit auch die Anteile der Seeschifffahrt am Modal Split im Jahr 2008 gingen auf beiden Relationen vollständig zurück. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split des Gesamtverkehrs war ebenfalls rückläufig. Bei den Verkehren nach Deutschland kam es aufgrund eines starken Aufkommensrückgangs zu Anteilsverlusten von rund drei Prozentpunkten auf 3,9 Prozent. In der Gegenrichtung konnte die Binnenschifffahrt durch Mengensteigerungen ihren geringen Anteil am Modal Split leicht auf 0,7 Prozent steigern.

Anteil der Straße dominiert

Das sehr einseitig in Richtung Deutschland gerichtete Aufkommen der Binnenschifffahrt wurde von den Güterabteilungen "Eisen, Stahl und NE-Metalle" sowie „Steine und Erden“ bestimmt. Bei der Eisenbahn bestimmte hingegen in Richtung Rumänien mit rund der Hälfte des Aufkommens die Güterabteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren" das Bild, gefolgt von "Eisen, Stahl und NE-Metalle". In der Gegenrichtung sorgten chemische Grundstoffe größtenteils für das Aufkommen und die stetigen Aufkommenszuwächse. Das sehr einseitige Aufkommen beim Seeverkehr wurde 2006 gemeinsam von den Güterabteilungen "Andere Nahrungs- und Futtermittel" sowie „Steine und Erden und Baustoffe“ gestellt. Im Jahr 2007 sorgte dann fast ausschließlich die letztgenannte Güterabteilung für die angegebenen Aufkommensmengen. Den mit Abstand größten Anteil an den Straßentransporten in Richtung Rumänien hatten Güter der Abteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren". Zweitgrößte Güterabteilung waren „Chemische Erzeugnisse“ mit weniger als 10 % des Aufkommens. Auch in der Gegenrichtung dominierten Güter aus der Abteilung "Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren".

Große Unterschiede bei der Entwicklung nach Güterabteilungen

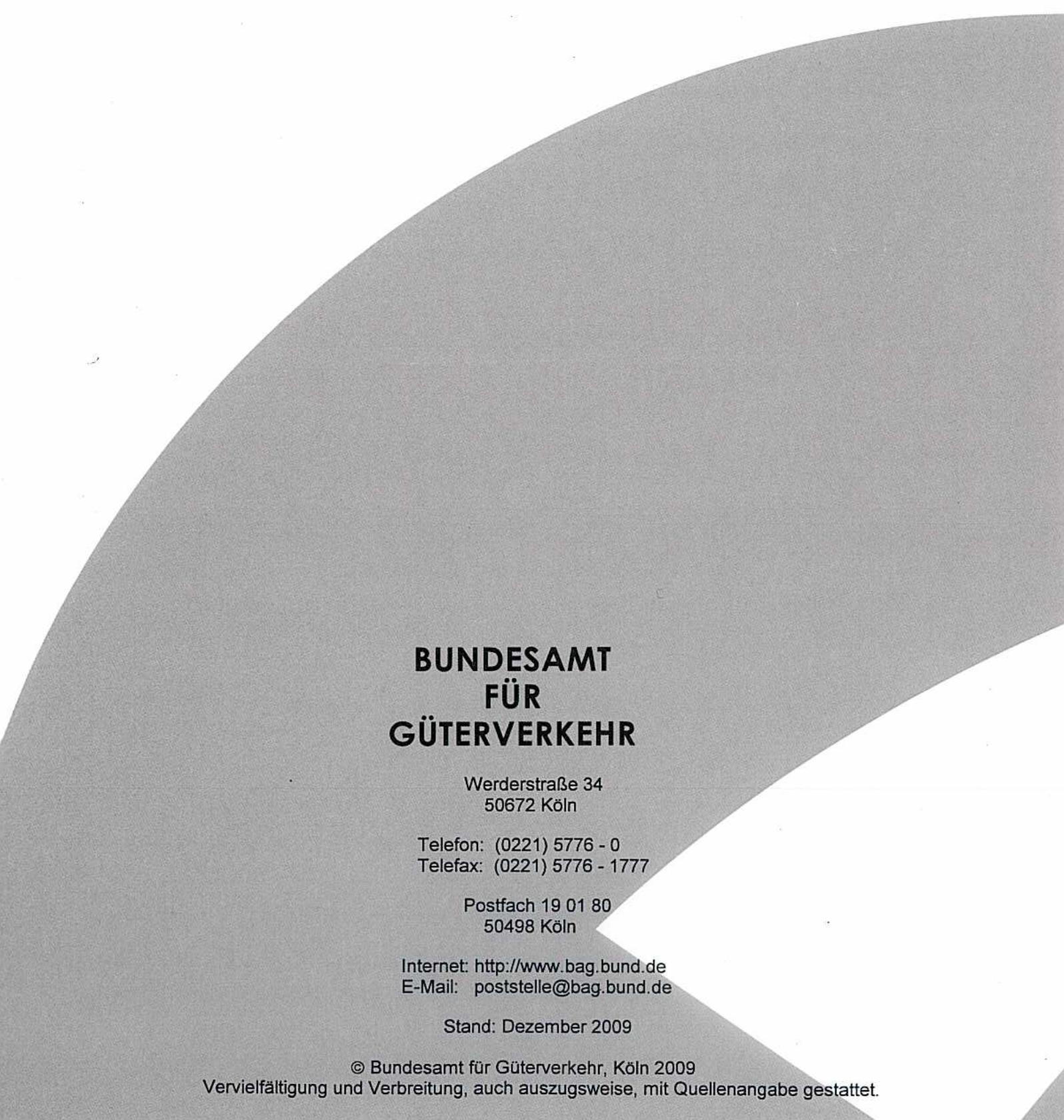
Tabelle 13: Aufkommen und Modal Split im Verkehr Deutschland – Rumänien im Zeitraum 2006 - 2008

Rumänien	Aufkommen (1.000 Tonnen)			Modal Split (Prozent)	
Rumänien – Deutschland					
Verkehrsträger	2006	2007	2008	2006	2008
Binnenschifffahrt	208	120	107	6,8	3,9
Eisenbahn	27	91	75	0,9	2,8
Seeschifffahrt	98	68	0	3,2	0,0
Straßenverkehr	2733	2879	2543	89,2	93,3
Gesamt	3066	3158	2725	100	100
Deutschland – Rumänien					
Verkehrsträger	2006	2007	2008	2006	2008
Binnenschifffahrt	15	14	21	0,6	0,7
Eisenbahn	164	257	210	6,4	7,4
Seeschifffahrt	4	5	0	0,2	0,0
Straßenverkehr	2376	2768	2610	92,9	91,9
Gesamt	2559	3044	2841	100	100
Gesamt					
Verkehrsträger	2006	2007	2008	2006	2008
Binnenschifffahrt	223	135	128	4,0	2,3
Eisenbahn	191	348	285	3,4	5,1
Seeschifffahrt	102	73	0	1,8	0,0
Straßenverkehr	5109	5647	5153	90,8	92,6
Gesamt	5625	6203	5566	100	100

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

Das Aufkommen beim Straßengüterverkehr zwischen Rumänien und Deutschland wurde im Jahr 2008 zu rund 92 Prozent von rumänischen Kraftfahrzeugen transportiert. Der Aufkommensanteil deutscher Kraftfahrzeuge lag im Jahr 2008 bei lediglich 2,3 %. Von den übrigen Nationalitäten erreichten Kraftfahrzeuge aus dem benachbarten Ungarn mit 3,6 % den größten Aufkommensanteil.

Dominanz
rumänischer
Kraftfahrzeuge



**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: Dezember 2009