



Bundesamt
für Güterverkehr

... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

EU-Osterweiterung

Verlängerung der Übergangszeit für das Kabotageverbot im

Verhältnis zu Estland, Lettland, Litauen, Slowakei und Tschechien

Inhalt	Seite
Zusammenfassung.....	1
Summary.....	2
1 Ausgangslage.....	3
2 Wirtschaftliche Entwicklung in den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten und Entwicklung des Außenhandels mit Deutschland.....	4
3 Verkehrswirtschaftliche Gesamtentwicklung.....	6
4 Aktuelle Entwicklung der Wettbewerbssituation.....	8
4.1 Entwicklung der Marktstrukturen.....	8
4.2 Aktuelle Marktentwicklung.....	10
4.2.1 Entwicklung der Beförderungsentgelte.....	10
4.2.2 Entwicklung der Kosten.....	11
4.2.3 Änderung des Marktverhaltens.....	12
4.3 Dieseldieselkraftstoffkosten.....	13
5 Kabotagefreigabe für die Transportunternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Slowakei und Tschechien.....	14
5.1 Illegale Kabotage.....	14
5.2 Liberalisierung der Kabotagebeförderungen.....	15
5.2.1 Sicht deutscher Transportunternehmen ohne Niederlassung in den Beitrittsstaaten.....	15
5.2.2 Marktsegmente mit möglichen Störungen infolge einer Kabotagefreigabe.....	16
5.2.3 Sicht deutscher Speditionen und Transportunternehmen mit Niederlassungen in den Beitrittsstaaten.....	17
5.3 Erwartungen im Hinblick auf Marktstörungen.....	18
5.4 Zeitweiligkeit der Kabotage.....	18

Verlängerung der Übergangszeit für das Kabotageverbot im Verhältnis zu Estland, Lettland, Litauen, Slowakei und Tschechien

Zusammenfassung

In den neuen EU-Mitgliedstaaten Estland, Lettland, Litauen, Slowakei und Tschechien hat sich der in den letzten Jahren gezeigte wirtschaftliche Aufschwung weiter fortgesetzt. Die Steigerungsraten des Bruttoinlandsproduktes liegen über dem Durchschnitt der Europäischen Union. Parallel hierzu hat auch der Straßengüterverkehr von und nach den neuen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2007 weiter zugenommen.

Wirtschaftsentwicklung

An dem deutlichen Mengenwachstum im grenzüberschreitenden Verkehr vor und nach der EU-Erweiterung konnten deutsche Fahrzeuge aufgrund der niedrigeren Marktanteile nur in geringem Umfang partizipieren. Die Anteile der deutschen Fahrzeuge waren in den vergangenen Jahren geringfügigen Schwankungen unterworfen und haben sich im Verhältnis zu den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten auf niedrigem Niveau stabilisiert.

Marktanteile

Die gute Auftrags- und Beschäftigungslage im Verkehr zwischen den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten und Deutschland führte im vergangenen Jahr zu einer Erhöhung der Beförderungsentgelte und zu einer Entspannung des Wettbewerbsdrucks.

Die Kostenunterschiede zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten haben sich im vergangenen Jahr verringert. Erhebliche Kostenvorteile der Unternehmen aus allen fünf neuen EU-Mitgliedstaaten bestehen nach wie vor insbesondere im Personalbereich.

Kostenunterschiede

Aufgrund der fortbestehenden Kostenunterschiede im Verkehr mit Tschechien, der Slowakei und den baltischen Staaten ist die weit überwiegende Anzahl der in die Untersuchung einbezogenen Transportunternehmen für eine Verlängerung des Kabotageverbots um ein weiteres Jahr. Demgegenüber sprechen sich Speditionsunternehmen und Transportunternehmen, die Teile ihres Fuhrparks in die neuen EU-Mitgliedstaaten verlagert haben, für eine sofortige Marktöffnung aus.

Verlängerung des Kabotageverbots

Spürbare Störungen durch Kaboteure aus den fünf genannten Staaten zeichnen sich in bestimmten Marktsegmenten wie dem Truckingverkehr von und nach den deutschen Ostseehäfen, bei Containerbeförderungen im Umfeld der Häfen Hamburg und Bremerhaven oder dem Regionalverkehr nah der deutsch-tschechischen Grenze ab. Die Mehrheit der Gesprächspartner erwartet jedoch im Falle einer Kabotagefreigabe in Deutsch-

Erwartete Marktentwicklungen

land zum 1. Mai 2008 keine schweren Störungen des nationalen Güterkraftverkehrsmarktes insgesamt.

Mit einer Freigabe der Kabotage verbundene Entwicklungschancen für deutsche Transportunternehmen auf den Binnenmärkten Tschechiens, der Slowakei oder der baltischen Staaten werden nicht gesehen.

Im Zusammenhang mit der Frage nach der Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus den fünf Staaten weist die Mehrzahl der befragten Transportunternehmen auf die Notwendigkeit einer allgemeinen, überwachbaren Regelung für die Zeitweiligkeit der Kabotage hin.

Summary

In the new EU members states of Estonia, Latvia, Lithuania, Slovakia and the Czech Republic the economic upturn seen over the past few years has continued to progress. The rates of increase in the gross domestic product lie above the average for the European Union. At the same time road freight transport from and to the new EU member states continued to rise in 2007.

Economic
development

Due to their small market shares, German vehicles were only able to participate to a small extent in the considerable growth in quantities experienced by cross-border traffic before and after the EU expansion. The shares of German vehicles were subject to slight fluctuations in the past few years and have stabilised at a low level relative to the five new EU member states.

Market shares

Last year the positive order and job situation with respect to transport between the five new EU member states and Germany resulted in an increase in transportation charges and a reduction in competitive pressure.

The differences in costs between Germany and the new EU member states became smaller last year. Nevertheless, the companies located in all five new EU member states continue to enjoy considerable cost advantages, particularly in the field of personnel.

Differences in
costs

Due to the continuing cost differences with respect to transport to and from the Czech Republic, Slovakia and the Baltic states, the vast majority of transport companies included in the survey are in favour of extending the cabotage ban by a further year. In contrast, forwarding and transport companies who have transferred parts of their vehicle

Extension of
the cabotage
ban

fleet to the new EU member states are in favour of an immediate opening-up of the market.

Noticeable disruption from “caboteurs” from the five states named above are becoming apparent in certain market segments, such as trucking from and to the German Baltic ports, container transport in the surroundings of the ports of Hamburg and Bremerhaven or regional transport close to the German-Czech border. The majority of the people interviewed, however, are not expecting any severe disruptions overall to the national road haulage market if the cabotage ban is lifted in Germany as of May 1, 2008.

Expected
market
developments

They do not see any opportunities for development with the lifting of the cabotage ban for German transport companies on the domestic markets of the Czech Republic, Slovakia or the Baltic states.

In conjunction with the question of the lifting of the cabotage ban for transport companies from the five states, the majority of the transport companies questioned referred to the necessity of a general verifiable regulation with respect to the transitional period for the cabotage.

1 Ausgangslage

Das Bundesamt hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seinen Bericht „Zwei Jahre EU-Osterweiterung - Auswirkungen auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe“ von April 2006 in Bezug auf die neuen EU-Mitgliedstaaten Estland, Lettland, Litauen, Slowakei und Tschechien aktualisiert. Ziel ist es, aufzuzeigen, ob die im Beitrittsvertrag mit den vorgenannten fünf neuen EU-Mitgliedstaaten vereinbarte Übergangszeit für die Einführung der Kabotage zum 30. April 2008 enden oder wegen zu erwartender schwerwiegender Marktstörungen ein weiteres Jahr fort dauern soll.

Ziel der Unter-
suchung

Hierzu führten Mitarbeiter des Bundesamtes Marktgespräche mit Experten aus Unternehmen des Straßengüterverkehrs, die größtenteils schwerpunktmäßig im Verkehr mit den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten tätig sind. Darüber hinaus wurden Gespräche mit Verantwortlichen an verschiedenen Grenzstellen geführt. In den Bericht wurden ebenfalls die im Rahmen der allgemeinen Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnisse zur EU-Osterweiterung sowie Sekundärquellen, insbesondere amtliche und nichtamtliche Statistiken, einbezogen.

Durchfüh-
rung der
Untersu-
chung

2 Wirtschaftliche Entwicklung in den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten und Entwicklung des Außenhandels mit Deutschland

Von den fünf betrachteten Staaten hat Tschechien mit einem Bruttoinlandsprodukt von 99 Mrd. € im Jahr 2006 mit Abstand die größte Wirtschaftskraft. Die Wirtschaftskraft der Slowakei liegt mit 44,6 Mrd. € deutlich über der der einzelnen baltischen Staaten.

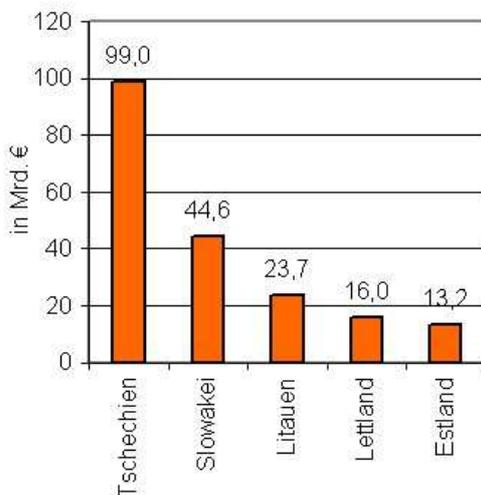
Wirtschaftswachstum in den betrachteten Staaten

Das Wirtschaftswachstum in den fünf Staaten erreichte in den letzten vier Jahren mit 5 bis 12 % deutlich höhere Werte als die EU insgesamt mit 1,8 bis 2,9 %.

Seit dem EU-Beitritt erreichten Lettland und Estland zeitweise zweistellige Wachstumsraten. Zu den Impulsgebern dieser Entwicklung zählen der sich ausweitende Außenhandel, die ausgesprochen große Konsumneigung der Bevölkerung und die vielen Investitionen der Unternehmen in die Modernisierung und Erweiterung ihrer Produktionsstätten. Im Jahr 2007 verlief das Wirtschaftswachstum in Lettland und Estland etwas moderater – u. a. wegen der restriktiveren Haushaltspolitik der Regierungen, mit der einer Überhitzung der Wirtschaft, zu hohen Lohnsteigerungen und einer zu hohen Inflation vorgebeugt werden soll.

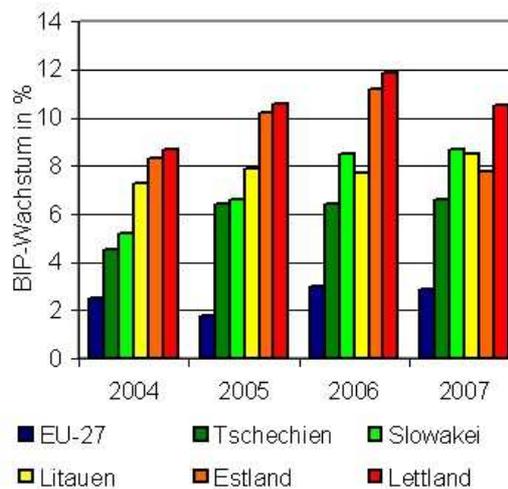
Baltische Staaten

Grafik 1: Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2006



Quelle: EUROSTAT-Datenbank

Grafik 2: Wachstum des realen BIP in %



Quelle: EUROSTAT-Datenbank

Die Slowakei ist ebenfalls eine der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften in Europa. Der konjunkturelle Aufschwung ist vor allem auf die erheblichen ausländischen Investitionen der Automobilindustrie sowie auf den Ausbau des Maschinenbaus und der elektrotechnischen Industrie zurückzuführen. Darüber hinaus erzeugen die florierende Bauindustrie und die hohe Konsumneigung der privaten Haushalte Wachstumsimpulse für die slowakische Wirtschaft.

Slowakei

Das Wirtschaftswachstum der Tschechischen Republik lag in den letzten vier Jahren deutlich unter dem der übrigen vier betrachteten Staaten. Es ist jedoch zu beachten, dass das tschechische Bruttoinlandsprodukt pro Kopf mittlerweile mit 79 % des EU-Durchschnitts bereits höher liegt als das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf Portugals. In den baltischen Staaten liegt das BIP pro Kopf noch zwischen 54 und 69 % des EU-Durchschnitts. Hinter dem stabilen Wirtschaftswachstum Tschechiens steht eine insgesamt gesunde Wachstumsstruktur mit privaten Konsumausgaben und insbesondere ausländischen Investitionen als Hauptantriebskräften. Stärkster Wachstumssektor war im Jahr 2007 erneut die verarbeitende Industrie, gefolgt vom Baugewerbe und dem Handel.

Tschechien

In den fünf Staaten wurde die positive Wirtschaftsentwicklung in erheblichem Umfang durch den steigenden Außenhandel getragen. Das höchste Außenhandelswachstum mit Deutschland im Jahr 2007 bei der gehandelten Warenmenge konnte Litauen mit 34 % gegenüber dem Vorjahr erreichen. Der Außenhandel Lettlands erreichte mit Deutschland ein Mengenwachstum von 21 % gegenüber dem Jahr 2006. Der Import aus den beiden Staaten wurde durch erheblich angestiegene Lieferungen von Holz, Kohle und Torf geprägt. Vermehrte Exporte in die beiden Staaten fanden vor allem im Bereich bearbeitete Steinen und Erden statt. Die deutsch-estnische Außenhandelsmenge stieg dagegen im Jahr 2007 mit 9 % vergleichsweise weniger stark an, da hier die Lieferungen von Holz, Kohle, Torf sowie Eisen- und Stahlerzeugnissen gegenüber dem Vorjahr zurückgingen.

Außenhandels-
entwicklung

Beim deutsch-slowakischen Außenhandel erhöhte sich die Warenmenge im Jahr 2007 um 10 % gegenüber dem Vorjahr. Hier wurde das Außenhandelswachstum durch zurückgegangene Lieferungen von Eisen- und Stahlerzeugnissen aus der Slowakei etwas gedämpft, während der Handel mit Kraftfahrzeugen bzw. Teilen davon weiter anstieg.

Die mit Tschechien gehandelte Warenmenge stieg mit 9 % gegenüber dem Vorjahr ebenfalls deutlich an, wobei der Export nach Tschechien mit einem Wachstum von 13 % ausgeprägter war als der Import aus Tschechien mit 6 %. Der Anstieg des Imports Deutschlands aus Tschechien wurde durch zurückgegangene Lieferungen von Kohle und Kokereierzeugnissen gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt. Hohes Exportwachstum war bei bearbeiteten Steinen und Erden, Eisen- und Stahlerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen und Lebensmitteln zu verzeichnen.

Tabelle 1: Außenhandel zwischen Deutschland und den fünf Staaten in den Jahren 2006 und 2007 (in 1.000 Tonnen)

Jahr	Tschechien		Slowakei		Litauen		Lettland		Estland	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
2006	13.099	10.455	3.047	1.965	1.155	613	697	458	718	459
2007	13.843	11.784	3.179	2.348	1.618	754	849	546	774	512
Veränderung 2006/2007	6%	13%	4%	19%	40%	23%	22%	19%	8%	12%

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 7, Reihe 7 Außenhandel nach Ländern und Güterabteilungen der Produktionsstatistiken.

3 Verkehrswirtschaftliche Gesamtentwicklung

Der nach dem EU-Beitritt der fünf neuen Mitgliedstaaten schnell wachsende bilaterale Außenhandel hat den Güterverkehr zwischen Deutschland und den fünf Staaten stimuliert. Dabei hat die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zu einer Ausweitung des angebotenen Laderaums und zunächst zu sinkenden Beförderungspreisen geführt. Aufgrund der Wettbewerbsvorteile konnten in den ersten Jahren der EU-Mitgliedschaft die Transportunternehmen aus den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten stärker an dem Aufkommenswachstum partizipieren als die deutschen Unternehmen, die auf diesen Verkehrsmärkten ohnehin nur über geringe Marktanteile verfügen. Auf der anderen Seite haben vor allem große Speditionen und Transportunternehmen aus Deutschland und anderen alten EU-Mitgliedstaaten nach der EU-Erweiterung die Chancen der liberalen Regelungen des Gemeinschaftsrechtes genutzt, um in Tschechien und der Slowakei Niederlassungen zu gründen. Vielfach stand der Schritt, sich in Tschechien oder der Slowakei niederzulassen, in Verbindung mit Produktionsverlagerungen wichtiger Auftraggeber in diese Staaten.

Außenhandel stimuliert Güterverkehr

Nach dem teilweise deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommen zwischen den neuen und alten EU-Mitgliedstaaten infolge der EU-Osterweiterung am 1. Mai 2004 setzte sich die Aufwärtsentwicklung in den Folgejahren in abgeschwächter Form weiter fort. Nach den vorliegenden statistischen Daten für das Jahr 2006 hat der bilaterale Straßengüterverkehr mit den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten insgesamt parallel zur Entwicklung des bilateralen Außenhandels weiter zugenommen. Allerdings zeigt sich im Verkehr mit den einzelnen neuen EU-Mitgliedstaaten eine unterschiedliche Entwicklung. Nach den vorliegenden Daten zum Verkehr mit europäischen Lastkraftfahrzeugen auf der Grundlage von Daten aus dem Eurostat-Datenpool sind die Beförderungsleistungen im Jahr 2006 gegenüber 2005 mit Tschechien, Lettland und Litauen deutlich gestiegen, während die Leistungen im Verkehr mit der Slowakei und Estland zurückgingen.

Entwicklung des bilateralen Straßengüterverkehrs seit 2004

Tabelle 2: Beförderungsleistung mit Lastkraftfahrzeugen aus Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, Slowakei und Tschechien im Jahr 2005 und 2006 (ohne Dreiländerverkehr)

Beladeland / Entladeland	Beförderungsleistung im Wechselverkehr mit Deutschland in Mio. tkm			Anteil deutscher Fahrzeuge im Wechsel- verkehr mit Deutschland in %	
	2005	2006	2006 ggü. 2005 in %	2005	2006
Estland	533	458	-14,1) Zusammen) Zusammen
Lettland	870	1.430	64,4) unter) unter
Litauen	1.922	2.184	13,6) 1 %) 1 %
Slowakische Republik	3.089	3.081	-0,3	4,9	6,3
Tschechische Republik	8.234	9.450	14,8	9,7	8,8
Zusammen	14.648	16.603	13,3		

Quelle: Eurostat, Kraftfahrt-Bundesamt, Statistik zum internationalen Güterkraftverkehr.

Im Verkehr mit Tschechien und der Slowakei profitieren speziell die Güterbereiche Baustoffe, Stahl, Elektro- und Automobilzulieferteile, Halb- und Fertigprodukte von der wachsenden Wirtschaftstätigkeit aufgrund der fortlaufenden Produktionsverlagerungen und -erweiterungen. Im Bereich des vorhandenen Laderaums gibt es nach Angaben der Gesprächspartner keine erkennbaren Engpässe. Es besteht eher ein Überhang von Transportkapazitäten. Begründet wird dies mit starken Fuhrparkerweiterungen in Tschechien und der Slowakei.

Die ohnehin geringen Marktanteile deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Slowakei, Tschechien, Lettland, Litauen und Estland haben sich in den Jahren seit dem EU-Beitritt nicht wesentlich verändert. Die dominierende Marktposition der Fahrzeuge aus den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten hat sich damit gefestigt.

Marktanteile
deutscher
Fahrzeuge

Wie aus Tabelle 2 ersichtlich, wird der Verkehrsmarkt eindeutig von den Unternehmen aus den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten geprägt. Deutsche Transportunternehmen versuchen, in Marktnischen Fuß zu fassen. Konkurrenzfähig sind sie beispielsweise bei paariger Verkehrsgestaltung. Am grenzüberschreitenden Wechselverkehr zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik erreichten deutsche Fahrzeuge im Jahr 2006 lediglich einen Anteil von 8,8 % nach 9,7 % im Jahr zuvor. Im Verkehr mit der Slowakischen Republik betrug der deutsche Anteil 2006 6,3 %. Der Verkehr mit Estland, Lettland und Litauen erfolgt fast vollständig mit Kraftfahrzeugen aus diesen Ländern. Der Marktanteil deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit den baltischen Staaten liegt unter einem Prozent. Ein wesentlicher Grund hierfür ist der hohe Anteil des Fährverkehrs mit unbegleiteten Sattelanhängern. Deutsche Transportunternehmen ziehen die Sattelanhänger dabei ausschließlich auf dem westlichen Streckenteil, während baltische Transportunternehmen die Vor- und Nachläufe zu/von den dortigen Fährhäfen übernehmen.

Die Bedeutung der Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten im Verkehr mit Deutschland zeigt sich auch in den Fahrleistungen auf deutschen Autobahnen. Die statistischen Ergebnisse über die zurückgelegten mautpflichtigen Strecken weisen im Jahr 2007 für Tschechien 993 Mio. km, die Slowakei 379 Mio. km, Litauen 305 Mio. km,

Ergebnisse
der Mautsta-
tistik

Lettland 116 Mio. km und für Estland 61 Mio. km auf deutschen Bundesautobahnen aus. Die tschechischen LKW belegen damit den dritten Rang aller gebietsfremden LKW.

Die Paarigkeit der Verkehrsströme ist generell abhängig von den Handelsströmen. So ist im Bereich der Transporte für die Automobilindustrie aufgrund der überwiegenden Rundlaufverkehre eine hohe Paarigkeit gegeben. Wie aus der folgenden Tabelle zu entnehmen ist, erreichen deutsche Lastkraftfahrzeuge vor allem im Verkehr mit der Slowakei und Tschechien eine relativ hohe Paarigkeit. Im Allgemeinen ist es nach Auskunft der befragten Unternehmen jedoch schwierig, die Fahrzeuge aus den genannten Ländern heraus zu befrachten. Begründet wird dies u. a. mit der Mentalität, die nationale Frachtführer bei der Auftragsvergabe bevorzugen. Auch Sprachprobleme der deutschen Beteiligten spielen hier eine Rolle.

Paarigkeit
der Ver-
kehrsströme

Tabelle 3: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge – Grenzüberschreitender Verkehr nach Staaten

Empfang

Staat	Beförderungsleistung in Mio. tkm			Veränderung in %	
	2005	2006	2007*	2006 ggü. 2005	2007 ggü. 2006
Estland	-**	1,1	-	-	-
Lettland	0,1	-	9,7	-	-
Litauen	-	6,1	-	-	-
Slowakei	75,0	75,1	49,1	0,1	-34,6
Tschechische Republik	413,4	463,9	454,0	12,2	-2,1
Zusammen	488,5	546,2	512,8	11,8	-6,1

* Jahreswert 2007 hochgerechnet

** nichts vorhanden

Versand

Staat	Beförderungsleistung in Mio. tkm			Veränderung in %	
	2005	2006	2007*	2006 ggü. 2005	2007 ggü. 2006
Estland	-	-	-	-	-
Lettland	4,6	-	-	-	-
Litauen	20,0	25,6	46,7	28,0	82,4
Slowakei	75,9	118,3	73,7	55,9	-37,7
Tschechische Republik	382,2	368,7	464,4	-3,5	26
Zusammen	482,7	512,6	584,8	6,2	14,1

* Jahreswert 2007 hochgerechnet

Quelle: Statistische Mitteilungen des Bundesamtes für Güterverkehr und des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

4 Aktuelle Entwicklung der Wettbewerbssituation

4.1 Entwicklung der Marktstrukturen

Die zu Beginn der EU-Osterweiterung von Teilen des Güterkraftverkehrsgewerbes geäußerte Euphorie im Hinblick auf eine Ausfluggung von Betriebsteilen und Fahrzeugflotten in die neuen EU-Mitgliedstaaten hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verringert.

Relativ wenige kleine und mittelständische deutsche Unternehmen haben im bisherigen Verlauf der EU-Mitgliedschaft in der Slowakei oder der Tschechischen Republik Betriebe oder Betriebsteile (Niederlassungen) angesiedelt. Auch haben nur wenige dieser Transportunternehmen ausländische Unternehmen durch Kauf übernommen, sich an einem dortigen Unternehmen beteiligt oder sind Kooperationen mit Transportunternehmen aus diesen Ländern eingegangen. Fuhrpark- oder Standortverlagerungen wurden bei den Unternehmen festgestellt, bei denen schon langjährige Geschäftsbeziehungen bzw. Niederlassungen in den genannten Ländern vor der EU-Osterweiterung bestanden haben. Bei Transportunternehmen aus dem grenznahen Raum zu Tschechien, die sich hauptsächlich im grenzüberschreitenden Verkehr betätigen, erfolgten häufiger Fahrzeugausfluggungen oder Gründungen von Kooperationen mit tschechischen oder slowakischen Unternehmen aus der Transportbranche als bei anderen deutschen Transportunternehmen.

Niederlassung
deutscher Un-
ternehmen in
den Beitrittsaa-
ten

Seitens der größeren Speditionen und Transportunternehmen wurden die Weichen für eine Chancennutzung in Folge der EU-Erweiterung zwar frühzeitig gestellt. Es bleibt aber weiterhin unerlässlich, die operative Hauptniederlassung in Deutschland zu behalten. Ausgelagert wurden bzw. werden in der Regel die Fuhrparks. Es zeigt sich, dass zwischenzeitlich nahezu alle großen Transport- und Speditionsunternehmen in Tschechien und zunehmend auch in der Slowakei ansässig sind.

Durch die Ansiedlung von Betrieben oder Betriebsteilen sowie durch Ausfluggen der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge nach den neuen EU-Mitgliedstaaten haben sich in den ersten Jahren nach der EU-Erweiterung deutsche und westeuropäische Speditions- und Transportunternehmen entscheidende Kosten- und damit Wettbewerbsvorteile verschafft. Generell setzen Unternehmen, die eine Niederlassung in Tschechien oder der Slowakei besitzen, für grenzüberschreitende Transporte in diese und aus diesen Ländern Fahrzeuge und Personal ein, welches in den dortigen Niederlassungen beschäftigt und stationiert ist. Man habe damit nicht zuletzt auf den sich verschärfenden Fahrpersonal-mangel in Deutschland reagiert. Darüber hinaus stehen diese Unternehmen bereit, um bei Freigabe der Kabotage ihre ausgefluggten Fahrzeuge bzw. Subunternehmen innerhalb Deutschlands einzusetzen. Während der Untersuchung zeigte sich allerdings auch, dass sich einige Unternehmen bereits wieder aus Tschechien und der Slowakei zurückgezogen haben. Als Hauptgründe hierfür wurden von den Unternehmen die Änderungen der wirtschaftlichen Bedingungen und die damit verbundenen geringeren Ertragsaussichten genannt. Hinzu kommen die Mentalitätsunterschiede, mit denen die Unternehmen oft nicht zurecht kommen. Bei anderen Unternehmen wurden zusätzliche Kapazitätsverlagerungen aufgrund von Produktionsstandortverlagerungen durch Auftraggeber notwendig, um die Geschäftsbeziehungen aufrecht zu erhalten oder sie weiter ausbauen zu können.

Erfahrungen
deutscher
Unternehmen

Demgegenüber haben sich in den baltischen Staaten kaum deutsche Speditions- und Transportunternehmen angesiedelt. Unternehmensgründungen erfolgten hier meist aufgrund von Standortverlagerungen der Auftraggeber. Auslagerungen des Fuhrparks von Deutschland nach Estland, Lettland und Litauen wurden ebenfalls nur in geringem Umfang festgestellt. Für kleine und mittlere Unternehmen ist es nach Ansicht einiger Gesprächspartner ein hohes wirtschaftliches Risiko, in den drei baltischen Staaten eine Niederlassung zu gründen. Selbst große Unternehmen haben nach den Ausführungen von Gesprächspartnern in diesen Ländern viel Geld „verbrannt“ und teilweise ihre Niederlassungen wieder geschlossen.

4.2 Aktuelle Marktentwicklung

4.2.1 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Aufgrund der insgesamt guten Auftrags- und Beschäftigungslage und des positiven wirtschaftlichen Umfeldes hat sich der Wettbewerbs- und Preisdruck durch kostengünstig agierende Wettbewerber aus Tschechien und der Slowakei in den letzten anderthalb Jahren entspannt. Nachdem die Beförderungsentgelte im Verkehr zwischen Deutschland und diesen beiden Staaten nach der Marktöffnung zunächst Rückgänge verzeichneten, sind sie zuletzt wieder gestiegen und haben sich den Preisen im grenzüberschreitenden Verkehr mit westlichen Nachbarstaaten angenähert.

Wettbewerbs- und Preisdruck hat sich entspannt

Die Entgelte im Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien liegen nach den Erkenntnissen aus den Marktgesprächen im Ladungsverkehr zur Zeit durchschnittlich bei einem Euro pro Kilometer. Demgegenüber betragen die durchschnittlichen Entgelte im Ladungsverkehr zwischen Deutschland und der Slowakei etwa 0,80 Euro pro Kilometer. Ein hohes Risiko stellt für deutsche Transportunternehmen das meist fehlende Rückladungsaufkommen nach Deutschland dar. Ein Transport für deutsche Unternehmen in diese Länder rechnet sich nur bei einem garantierten Rundlauf. Ein wirtschaftlicher Ertrag könne nur bei Frachteinnahmen für den Hin- und den Rücktransport erreicht werden.

Nach Aussage einiger Gesprächspartner sind Beförderungen ins Baltikum mit deutschen LKW aufgrund des starken Preisverfalls infolge der Ausweitung des angebotenen Laderaums in den zurückliegenden Jahren wirtschaftlich kaum vertretbar. Daher haben sich viele deutsche Unternehmen mit ihren Fahrzeugen aus diesem Markt zurückgezogen. Das niedrige Niveau der Beförderungsentgelte soll selbst estnische Unternehmen veranlassen, sich zunehmend dem Verkehr mit Russland zuzuwenden, da auf diesen Verbindungen höhere Erträge erwirtschaftet werden als auf den Verkehrsverbindungen mit Mittel- und Westeuropa.

4.2.2 Entwicklung der Kosten

Die Kostenunterschiede zwischen Deutschland und Tschechien sowie Deutschland und der Slowakei haben sich im vergangenen Jahr weiter verringert. Die jährlichen allgemeinen Kostensteigerungen in der Slowakei und in Tschechien betragen nach Angaben einiger Gesprächspartner seit der EU-Osterweiterung durchschnittlich etwa 8 % pro Jahr. So haben sich vor dem Hintergrund eines allgemeinen Anstiegs der Energiekosten im vergangenen Jahr die Kraftstoffkosten angenähert. Ebenfalls angeglichen haben sich die Fahrzeugbeschaffungskosten. Sie sind nach den Ergebnissen der Marktgespräche in Deutschland, Tschechien und der Slowakei in etwa gleich hoch. Die Kosten für Versicherungen sollen über dem deutschen Niveau liegen.

Kostenvergleich
zu Tschechien
und der Slowa-
kei

Erhebliche Kostenvorteile der tschechischen und slowakischen Unternehmen bestehen nach wie vor insbesondere im Personalbereich. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass in der Slowakei und in Tschechien wie in Deutschland ein Fahrermangel bestehe. So wurde von Seiten der Unternehmen berichtet, dass slowakische Transportunternehmen ihren Arbeitskräftebedarf durch ukrainische oder polnische Fahrer deckten und tschechische Transportunternehmen rumänische und moldauische Kraftfahrer beschäftigten.

Die Kraftfahrerkosten bewegen sich in Tschechien und der Slowakei - trotz Annäherungen - um etwa 30 bis 45 % unter dem deutschen Kostenniveau. Die Unterschiede der Fahrpersonalkosten zwischen den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten im Vergleich zu den Kraftfahrerkosten in Ostdeutschland sind zum Teil deutlich geringer. Die Bestimmung des Durchschnittswertes wird erschwert durch regional unterschiedlich hohe Fahrerlöhne, Spesensätze und teilweise gewährte Leistungsprämien. Dabei bewegen sich die Spesensätze immer mehr auf dem Niveau eines deutschen Kraftfahrers. Zu den günstigeren Lohnkosten führt bei den tschechischen und slowakischen Mitarbeitern auch die fehlende Lohnfortzahlung im Krankheitsfall sowie der geringere Urlaubsanspruch von nur 20 Tagen im Jahr. Als Vorteil für das deutsche Transportgewerbe wird die höhere Effizienz des deutschen Fahrpersonals gesehen. Um auf eine ähnliche Effektivität in einem Transportunternehmen wie in Deutschland zu kommen, sei in der Slowakei aber auch in Tschechien deutlich mehr Fahrpersonal nötig. Die Ausfallquote durch kurzfristige Erkrankungen oder durch plötzliches Abwandern zur Konkurrenz wegen besserer Bezahlung sei dort deutlich höher.

Fahrpersonal-
kosten

Nach den vorliegenden Erkenntnissen des Bundesamtes betragen die Unterschiede der Gesamtkosten deutscher Transportunternehmen gegenüber tschechischen und slowakischen Wettbewerbern gegenwärtig etwa 15 bis 25 %. Damit können tschechische und slowakische Speditions- und Transportunternehmen hauptsächlich aufgrund der Lohn-

Gesamt-
kosten

kostenvorteile günstigere Transportangebote abgeben und sich so im Wettbewerb behaupten.

Die größten Kostenunterschiede zwischen Deutschland und Estland, Lettland sowie Litauen bestehen ebenfalls im Bereich der Personalkosten. Der Lohn der baltischen Fahrer liegt ebenfalls deutlich unter dem Lohn eines deutschen Fahrers. Belastbare Angaben, etwa die genaue Höhe der Kostenunterschiede, liegen derzeit nicht vor. Die Kosten der baltischen Unternehmen für die Fahrzeugbeschaffung sollen sich annähernd auf westeuropäischem Niveau bewegen.

Kosten-
vergleiche
zu den bal-
tischen
Staaten

Aufgrund der nahezu gleich hohen Kostenbelastungen werden die Beförderungen mit dem Baltikum nach einem anfänglichen Rückgang zunehmend auf RO-RO-Verkehre über die Ostsee verlagert. Neben der Kostenanpassung aufgrund gestiegener Kraftstoffkosten wird von Seiten der Unternehmen die präzisere zeitliche Disposition und die höhere Sicherheit beim Transport von hochwertigen Gütern genannt. Darüber hinaus wurden auch die verbesserten Kontrollmöglichkeiten der Einhaltung der Sozialvorschriften infolge der Einführung des digitalen EU-Kontrollgerätes als Grund für die Transportverlagerungen angeführt.

4.2.3 Änderung des Marktverhaltens

Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamtes hat sich die Wettbewerbssituation im Verkehr mit den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten in den letzten Jahren seit ihrem EU-Beitritt verändert. Insgesamt konnte festgestellt werden, dass sich deutsche Transportunternehmen ohne Niederlassung in den Beitrittsstaaten aus bestimmten Teilmärkten vollständig zurückgezogen haben und sich auf qualitativ hochwertige Transporte (Teilladungstransporte, Nischengeschäfte) konzentrieren oder die Transporte über den Einsatz von kostengünstigeren Subunternehmen aus den Beitrittsstaaten abwickeln.

Seit dem Beitritt der neuen EU-Mitgliedstaaten im Jahre 2004 werden insbesondere aus dem Baltikum über die deutschen Ostseehäfen ankommende Trailer und Container zwischen den deutschen Fährhäfen und Ländern Westeuropas (P, E, F) fast ausschließlich durch Unternehmen aus den baltischen Staaten durchgeführt. Hier ist es zu einer deutlichen Verschiebung der Transportmengen zu Gunsten der baltischen Staaten und zu Lasten der alten EU-Mitgliedsstaaten gekommen. Aufgrund der derzeit allgemein guten Auftragslage sind die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Verschiebung für deutsche Unternehmen bisher noch nicht gravierend.

Grenzüberschreiten-
de Verkehre

Darüber hinaus hat sich im Rahmen der Untersuchung gezeigt, dass Speditions- / Transportunternehmen aus den fünf EU-Mitgliedstaaten unmittelbar Kontakt zu Verladern in Deutschland aufnehmen.

Ein Wettbewerb auf den jeweiligen Binnenmärkten der neuen EU-Mitgliedstaaten zwischen einheimischen Unternehmen und Tochterunternehmen von Unternehmen aus den alten EU-Mitgliedstaaten findet kaum statt. Die befragten Unternehmen begründen dies mit der zurückhaltenden Auftragsvergabe tschechischer und slowakischer Auftraggeber an Niederlassungen deutscher Transportunternehmen. Aus Gründen der Mentalität werden Transportaufträge bevorzugt an nationale Frachtführer vergeben. Bei den gelegentlichen Binnenbeförderungen durch Tochterunternehmen deutscher Unternehmen handelt es sich um Ausrollverkehre von Stückgut, welches über die eigene Lagerlogistik aus durchgeführten internationalen Transporten umgeschlagen und ausgerollt wird. Des Weiteren werden von einzelnen der Tochterunternehmen Lieferverkehre im Bereich der Automobillogistik vom Zulieferbetrieb zur Produktion durchgeführt.

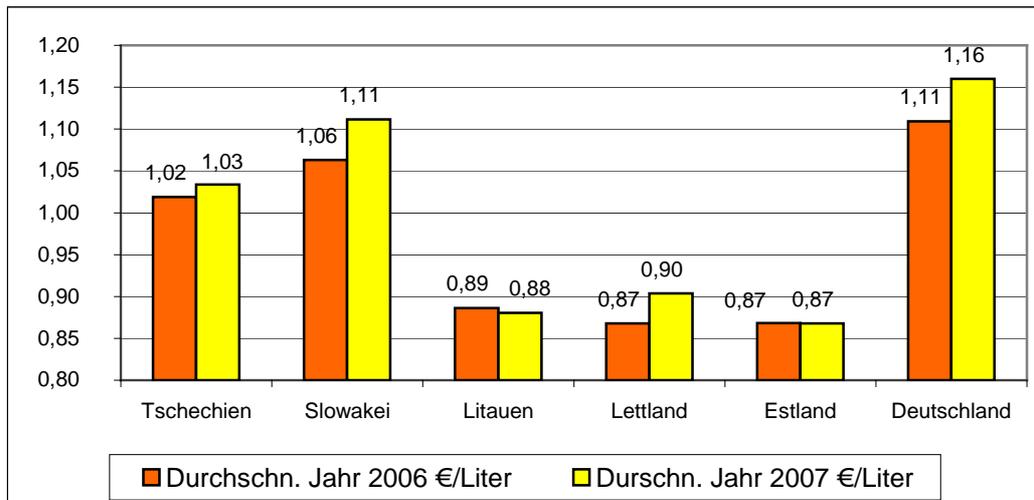
Wettbewerb auf den jeweiligen Binnenmärkten

Insgesamt wird der Binnenverkehrsmarkt sowohl in Tschechien und der Slowakei als auch in den drei baltischen Staaten aufgrund des niedrigen Entgelt-niveaus für westeuropäische Unternehmen mit westeuropäischer Unternehmensstruktur als unrentabel und deshalb uninteressant eingestuft.

4.3 Dieselkraftstoffkosten

Das Tankverhalten deutscher und ausländischer Transportunternehmen hat sich aufgrund der gestiegenen Kraftstoffkosten verändert. Kosteneinsparungen durch Betankung der Fahrzeuge in Tschechien oder der Slowakei sind derzeit kaum gegeben. Die Dieselpreise haben sich den deutschen Kraftstoffkosten angenähert oder diese zeitweise sogar übertroffen. In Grenznähe liegen die Dieselpreise in Tschechien lediglich um wenige Cent unterhalb des deutschen Niveaus, so dass sich selbst für in Grenznähe ansässige Transportunternehmen aus Deutschland eine reine Tankfahrt nicht mehr lohnt. Im Landesinneren betragen die Kostenunterschiede dagegen rund 10 Cent pro Liter, so dass einige Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr auch weiterhin in Tschechien tanken. Osteuropäische Transportunternehmen meiden grundsätzlich Betankungen in Deutschland. Sie können mit ihren Fahrzeugen weite Distanzen ohne Tankstop zurücklegen, da ihre Fahrzeuge meist über große Tanks mit bis zu 1.400 Litern Volumen verfügen.

Dieselpreise haben sich angenähert

Grafik 3: Durchschnittliche Verbraucherpreise für Dieseldieselfkraftstoff

Quelle: Oil-Bulletin der EU-Kommission

5 Kabotagefreigabe für die Transportunternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Slowakei und Tschechien

Zu der Fragestellung, ob das im Beitrittsvertrag vereinbarte Kabotageverbot für die fünf genannten neuen EU-Mitgliedstaaten um ein weiteres Jahr verlängert werden soll, kam es von Seiten der Verkehrsunternehmen zu unterschiedlichen Aussagen.

5.1 Illegale Kabotage

Nach den im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen des Bundesamtes zeigt sich in Deutschland keine nennenswerte illegale Kabotage durch Unternehmen aus den fünf genannten neuen EU-Mitgliedstaaten. Viele Unternehmen gehen davon aus, dass aus Angst vor den hohen Geldbußen nur einzelne Transportunternehmen illegale Kabotagebeförderungen durchführen. Deutsche Unternehmen äußern häufig den Verdacht, dass osteuropäische Unternehmen Beförderungen unter Verwendung von CMR-Frachtbriefen als grenzüberschreitende Verkehre deklarieren, obwohl es sich tatsächlich um illegale Binnenverkehre handelt. Solche Informationen beruhen jedoch regelmäßig auf Vermutungen. Aufgrund der allgemein guten Beschäftigungslage - vor allem in den Seehäfen - ruft die Bedrohung durch illegale Kabotage derzeit bei den deutschen Unternehmen keine „besondere Aufregung“ hervor.

Keine nennenswerte illegale Kabotage

Über nennenswerte illegale Kabotageverkehre in den neuen EU-Mitgliedstaaten durch deutsche Transportunternehmen liegen keine Informationen vor.

5.2 Liberalisierung der Kabotagebeförderungen

5.2.1 Sicht deutscher Transportunternehmen ohne Niederlassung in den Beitrittsstaaten

Die weit überwiegende Anzahl der in die aktuelle Untersuchung einbezogenen Transportunternehmen ist gegen eine Zulassung der Kabotage von Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Slowakei, Tschechien sowie aus Estland, Lettland und Litauen ab dem 1. Mai 2008. Aufgrund der weiterhin bestehenden ungleichen Wettbewerbsbedingungen im Verkehr mit diesen Ländern sprechen sich vor allem die Gesprächspartner aus dem Bereich der Transportunternehmen für eine Verlängerung des Kabotageverbots um ein weiteres Jahr aus. Insbesondere Unternehmen, die sich hauptsächlich auf dem innerdeutschen Transportmarkt im Bereich Binnenfernverkehr sowie im Regionalverkehr bewegen, lehnen eine vorzeitige Aufhebung des Kabotageverbots generell ab. Sollten die Kabotagebeförderungen bereits zum 1. Mai 2008 frei gegeben werden, erwarten viele Transportunternehmen Nachteile für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe, da der Anteil osteuropäischer Frachtführer im nationalen Verkehr steigen und sich der Preisdruck auf dem deutschen Binnenverkehrsmarkt erhöhen werde. Sie sind der Auffassung, dass vor einer Freigabe der Kabotage die Wettbewerbsbedingungen für deutsche Unternehmen verbessert werden müssten und darüber hinaus dem deutschen Gewerbe ein weiteres Jahr der Kostenannäherung gegeben werden sollte. Hierbei wird auf die aus Gewerbesicht zur Zeit unabhängig von der Kabotagefreigabe bestehenden Belastungen durch die Änderungen des Arbeitszeitgesetzes, die genauere Erfassung der Tätigkeiten des Fahrpersonals mittels des digitalen EU-Kontrollgerätes und die sprunghafte Steigerung der Treibstoffkosten hingewiesen.

Mehrheit gegen
Freigabe der
Kabotage

Die Befürchtungen der Gesprächspartner richten sich - wie sich bereits in früheren Untersuchungen des Bundesamtes zur EU-Osterweiterung zeigte - gegen Unternehmen aus den Beitrittsstaaten, gegen deutsche Transportunternehmen mit Niederlassungen in den Beitrittsstaaten sowie gegen die europaweit tätigen großen Akteure der Branche, die durch ihre Netzwerke die Vorteile der Liberalisierung optimal nutzen können und die ihren Hauptsitz regelmäßig in Deutschland oder einem anderen alten EU-Mitgliedstaat haben.

Die befragten Transportunternehmen erwarten, dass bei einer Freigabe der Kabotage Transportunternehmen aus den fünf Staaten Binnenbeförderungen durchführen werden, wenn sie so Leerfahrten zwischen den Ladestellen internationaler Beförderungen nach und aus Deutschland durch Zwischenbeförderungen ersetzen könne. Bei solchen Zwischenbeförderungen könnten sie sehr günstige Preise anbieten, die für einen deutschen Wettbewerber kostendeckend nicht möglich wären. Speziell deutsche Transportunternehmen, die im Rundlaufverkehr Süddeutschland – Sachsen – Tschechien/Slowakei der Automobilindustrie eingebunden sind, befürchten hier erhebliche Umsatzeinbußen.

5.2.2 Marktsegmente mit möglichen Störungen infolge einer Kabotagefreigabe

Nach den Ergebnissen der Untersuchung sind Marktstörungen durch eine Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus Tschechien, der Slowakei und den drei baltischen Staaten in folgenden Marktsegmenten nicht auszuschließen:

Es zeichnet sich ab, dass Transportunternehmen aus Estland, Lettland und Litauen im Falle einer Kabotagefreiheit zusätzliche Zugmaschinen in den deutschen Ostseefährhäfen (Kiel, Lübeck, Rostock, Saßnitz) stationieren werden. Mit diesen Zugmaschinen würden dann – wie bereits im Verkehr mit westeuropäischen Staaten – innerdeutsche Vor- und Nachlaufbeförderungen im Rahmen des RO-RO-Verkehrs durch baltische Transportunternehmen durchgeführt. Die derzeit in diesem Marktsegment tätigen deutschen Transportunternehmen befürchten, so über den Preis völlig aus dem Markt gedrängt zu werden.

Vor-/Nachläufe zu RO-RO-Verkehren

Vergleichbare Befürchtungen bestehen bei deutschen Transportunternehmen, die Container Vor- und Nachläufe im norddeutschen Raum nach und von den großen Containerterminals in Hamburg und Bremerhaven durchführen. Insbesondere tschechische Transportunternehmen sind stark im grenzüberschreitenden Containertrucking von und nach Hamburg und Bremerhaven engagiert. Zwischen einer Beförderung eines Containers nach den Seehäfen und der Beförderung eines Containers zurück in den Heimatstaat besteht regelmäßig Zeit, in der Containerumfuhren im Nah- und Regionalbereich der Häfen durchgeführt werden könnten. Die deutschen Wettbewerber befürchten, dass die tschechischen Transportunternehmer bei einer Freigabe der Kabotage ihren Zugang zu den Terminals und den Organisatoren der Containerbeförderungen nutzen werden, um in dieses Marktsegment einzubrechen und über den Preis dort tätige deutsche Transportunternehmen verdrängen.

Containerumfuhren in Norddeutschland

Darüber hinaus befürchten einige bayerische und sächsische Gesprächspartner, die im Bereich der regionalen Transporte in den grenznahen Gebieten zu Tschechien tätig sind, existenzielle Schwierigkeiten durch den Einsatz kostengünstiger Transportunternehmen aus Tschechien. Speziell im Bereich des stetig unter Wettbewerbsdruck stehenden Baugewerbes befürchten die Unternehmen, dass bei Ausschreibungen Transportunternehmen aus Tschechien mit aufgenommen werden und Aufträge aufgrund der günstigeren Kostenstruktur an sich ziehen. Die Befürchtung bestätigt sich durch Anfragen deutscher Auftraggeber an Transportunternehmen, die im grenznahen Raum grenzüberschreitende Verkehre zwischen Bayern und Tschechien durchführen. Transportiert werden vor allem Kies, Sand und Schotter in die Grenzregion nach Tschechien. Gefragt wurde nach Transportleistungen mit tschechischem Equipment nach Freigabe der Kabotage für die gleichen Güter in der bayerischen Region.

Beförderungen im Grenzraum zu Tschechien

Im Zusammenhang mit der Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus den fünf Staaten in Deutschland halten einige Gesprächspartner die Lockerung der Übergangsbestimmungen für die Arbeitnehmerfreizügigkeit für zwingend geboten, um im Binnenverkehr in Deutschland im Wettbewerb bestehen zu können.

Arbeitnehmer-
freizügigkeit

Demgegenüber sind innerstaatliche Beförderungen in den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten für deutsche Unternehmen wegen der niedrigen Beförderungsentgelte wenig attraktiv. Die niedrigen Beförderungsentgelte sind Folge des starken Wettbewerbs auf den Inlandsmärkten. Diese Wettbewerbssituation ist geprägt durch das hohe Kapazitätsangebot, das durch die große Anzahl der Klein- und Kleinstunternehmen dem Markt zur Verfügung steht. Daneben werden, wie im grenzüberschreitenden Verkehr, Schwierigkeiten gesehen, Zugang zu den Auftraggebern zu gewinnen.

Innerstaatliche
Beförderungen
in den betrach-
teten Staaten

5.2.3 Sicht deutscher Speditionen und Transportunternehmen mit Niederlassungen in den Beitrittsstaaten

Die aktuelle Untersuchung zeigt allerdings auch, dass sich reine Speditionsunternehmen und Transportunternehmen, die Teile ihres Fuhrparks in die neuen EU-Mitgliedstaaten verlagert haben, für eine sofortige Marktöffnung aussprechen, da sie sich hiervon niedrigere Beförderungskosten im Binnenverkehr versprechen. Dies gilt im übrigen auch für die auf diesen Märkten tätigen Produktions- und Handelsunternehmen. Die Gesprächspartner haben keine Bedenken hinsichtlich der vollständigen Zulassung der Kabotage von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den fünf EU-Beitrittsländern in Deutschland. Wettbewerbseinschränkungen können ihrer Ansicht nach das deutsche Transportgewerbe nicht schützen, sie verzögerten nur den notwendigen Strukturwandel. Andererseits biete die Freigabe die Möglichkeit der Anschlusskabotage und würde damit den eigenen Fuhrpark noch besser auslasten und Leerkilometer verringern. Nach ihrer Ansicht bietet das Kabotageverbot keinen Schutz für das deutsche Transportgewerbe und könne mittelfristig Anteilsverschiebungen auf den Märkten nicht verhindern. Im übrigen hätten die von den tschechischen Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr geforderten bzw. angebotenen Preise nahezu deutsches Niveau erreicht. Es wird darüber hinaus allgemein von einigen deutschen Unternehmen für unwahrscheinlich gehalten, dass die Transportunternehmen aus den fünf Staaten aufgrund der Mentalitätsunterschiede und der Sprachbarrieren in größerem Maße in den innerdeutschen Transportmarkt eindringen können.

Speditions-
unternehmen
für sofortige
Marktöffnung

5.3 Erwartungen im Hinblick auf Marktstörungen

Nach dem Beitrittsvertrag ist die Verlängerung des Kabotageverbots mit den fünf neuen EU-Mitgliedstaaten um ein weiteres Jahr nur möglich im Falle von schweren Störungen des nationalen Güterkraftverkehrsmarktes oder der Gefahr derartiger Störungen.

In den oben aufgezeigten Marktsegmenten ist die finanzielle Stabilität oder das Überleben zahlreicher deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen stark gefährdet. Dies gilt insbesondere für Betroffene, die in strukturschwachen Gebieten an der Ostseeküste (Rostock, Rügen) sowie in Sachsen und Ostbayern angesiedelt sind. Es erscheint hierbei jedoch fraglich, ob eine Verlängerung des Kabotageverbots um ein Jahr die Grundlage für eine nachhaltige Verbesserung der Wettbewerbsposition dieser Transportunternehmen gegenüber den Wettbewerbern aus den fünf betrachteten neuen EU-Mitgliedstaaten bieten kann. Nach Auffassung der überwiegenden Anzahl der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen würde eine Kabotagefreigabe in Deutschland keine schweren Störungen des gesamten nationalen Güterkraftverkehrsmarktes auslösen.

Unternehmen erwarten keine schweren Störungen des Gesamtmarktes

5.4 Zeitweiligkeit der Kabotage

Im Zusammenhang mit der Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten ist zu berücksichtigen, dass in der EU allgemein über die „Zeitweiligkeit“ der Kabotage (vgl. Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 Artikel 1 Absatz 1) diskutiert wird und die EU-Kommission aufgefordert ist, hierfür allgemeine Regelungen vorzugeben. Im Hinblick darauf, dass der deutsche Kabotagemarkt spätestens 2009 für Unternehmer aus den fünf neuen EU-Mitgliedsstaaten geöffnet werden muss, werden die von der EU-Kommission vorgegebenen allgemeinen Regelungen begrüßt. Etwa zwei Drittel aller Gesprächspartner sind für EU-einheitliche Vorschriften hinsichtlich der „Zeitweiligkeit“ für Kabotagebeförderungen. Die Eingrenzung sollte in zeitlicher und fahrtbezogener Hinsicht erfolgen und anhand eines verpflichtend mitzuführenden Fahrtenbuches soweit wie möglich kontrolliert werden.

Zeitweiligkeit der Kabotage

Etwa ein Drittel der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen ist gegen die diskutierte Zeitweiligkeitsregelung für die Kabotagebeförderungen. Diese vor allem in den Grenzregionen ansässigen Unternehmen begründen ihre Auffassung mit der unzureichenden Kontrollmöglichkeit der Kabotagebegrenzung. Hingewiesen wird auf die entfallenen Grenzkontrollen und die Einführung des digitalen Kontrollgerätes, welches nur noch die Länderkennzeichen und keine Orte mehr registriert. Da eine ausreichende Kontrolle nicht möglich sei, komme diese Regelung faktisch einer völligen Freigabe gleich.

Um evtl. Nachteile einer kurzfristigen Öffnung der Kabotage sowohl für deutsche Unternehmen als auch für Unternehmen aus den EU-Beitrittsländern zu begrenzen, wird dar-

Kabotagegenehmigungen

über hinaus von einzelnen Transportunternehmen die Ausgabe von Kabotagegenehmigungen im Rahmen von bilateralen Vereinbarungen in Erwägung gezogen. Die Mehrheit der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen lehnte die Ausgabe von Kabotagegenehmigungen im Rahmen von bilateralen Vereinbarungen jedoch ab. Begründet wird die Ablehnung vor allem mit dem zusätzlichen Verwaltungsaufwand sowie mit den unzureichenden Kontrollmöglichkeiten.

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: April 2008