



>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

EU-Osterweiterung

Mögliche Auswirkungen der Kabotagefreigabe für
Bulgarien und Rumänien zum 1. Januar 2012 auf
den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	2
	Summary.....	4
2	Ausgangslage.....	6
3	Volkswirtschaftliche Entwicklungen.....	6
3.1	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts.....	6
3.2	Entwicklung des Außenhandels.....	8
3.2.1	Bulgarien.....	8
3.2.2	Rumänien.....	9
4	Verkehrswirtschaftliche Entwicklungen.....	11
4.1	Verkehrsleistungen bulgarischer und rumänischer Lkw im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den EU-Staaten.....	11
4.2	Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Rumänien bzw. Bulgarien.....	11
4.3	Mautfahrleistungen bulgarischer und rumänischer Lkw in Deutschland.....	14
4.4	Kabotage durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Bulgarien und Rumänien.....	15
5	Entwicklung der internationalen Wettbewerbsbedingungen.....	17
5.1	Kosten.....	17
5.2	Beförderungsentgelte.....	19
6	Wirtschaftliches Engagement europäischer Transport- und Logistikunternehmen in Bulgarien und Rumänien.....	20
7	Mögliche Auswirkungen der Kabotagefreigabe.....	21
	Anhang.....	

1 Zusammenfassung

Für Bulgarien und Rumänien, die der Europäischen Union (EU) am 1. Januar 2007 beigetreten sind, endet mit Ablauf des 31. Dezember 2011 die Übergangszeit bis zur Freigabe der Kabotage. Damit dürfen Güterkraftverkehrsunternehmen aus allen EU-Staaten ab dem 1. Januar 2012 gewerbliche Binnengüterverkehre in anderen EU-Mitgliedstaaten, mithin auch in Deutschland, nach Maßgabe der gesetzlichen Rahmenbedingungen durchführen.

Kabotagefreigabe
zum 01.01.2012

Seit dem Beitritt zur EU ist der Außenhandel der beiden jungen Mitgliedstaaten gestiegen, wobei die Werte während der Wirtschaftskrise 2009 deutlich zurückgingen. Als wichtigster Handelspartner Rumäniens und Bulgariens konnte Deutschland seinen Außenhandel mit den beiden Staaten in den zurückliegenden Jahren ausweiten. Während die Beförderungsleistungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien mittlerweile wieder an das Vorkrisenniveau anknüpfen konnten, ist dies im deutsch-rumänischen Wechselverkehr bislang noch nicht wieder der Fall. Die Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Wechselverkehr Deutschlands mit Bulgarien und Rumänien lagen im Jahr 2010 jeweils unter einem Prozent. Die zunehmende Präsenz bulgarischer und rumänischer Fahrzeuge zeigt sich anhand der gestiegenen Mautfahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen. Bulgarische Fahrzeuge erhöhten ihre mautpflichtigen Fahrleistungen im Zeitraum von 2007 bis 2010 um rd. 75 %, während rumänische Fahrzeuge ihre Fahrleistungen im selben Zeitraum um rd. 57 % steigerten.

Außenhandels-
wachstum

Die geringen Marktanteile deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen im Verkehr mit Bulgarien und Rumänien sind in der Hauptsache auf kostenbedingte Wettbewerbsnachteile zurückzuführen. Nach Informationen des Bundesamtes belaufen sich die Kostenvorteile rumänischer und bulgarischer Transportunternehmen gegenüber ihren deutschen Wettbewerbern auf etwa 30 % der Gesamtkosten. Die Kostenvorteile resultieren dabei vor allem aus den vergleichsweise geringeren Personalkosten. Zwar nehmen die Lohnkostenunterschiede tendenziell ab. Nach Angaben von Unternehmen liegen die Personalkosten in Bulgarien und Rumänien jedoch nach wie vor rund 50 % unter dem deutschen Niveau.

Kostennachteile deut-
scher Güterkraftver-
kehrsunternehmen

Nach den Ergebnissen der Untersuchung erwartet die weit überwiegende Mehrheit der befragten Unternehmen von der bevorstehenden Freigabe der Kabotage für Rumänien und Bulgarien keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt und das herrschende Preisniveau. Gesprächspartner des Bundesamtes verweisen in diesem Zusammenhang auf die bislang vergleichsweise geringen Auswirkungen der Kabotagefreigabe für Unternehmen aus Polen, Ungarn, Estland, Lettland, Litauen, der Slowakei und Tschechien zum 1. Mai 2009 auf den deutschen Verkehrsmarkt. Wie rumänische und bulgarische Unternehmen verfügen auch Güterkraftverkehrsunternehmen aus diesen Staaten in der Regel über kostenbedingte Wettbewerbsvorteile gegenüber deutschen Transportunternehmen. Zwar haben Kabotageverkehre in

Auswirkungen der
Kabotagefreigabe

Deutschland in den vergangenen Jahren ebenso wie die Kabotage-Durchdringungsrate ausgehend von einem niedrigen Niveau zugenommen. Die Ergebnisse der Marktbeobachtung des Bundesamtes deuten bislang jedoch nicht auf eine signifikante Verschärfung des Wettbewerbs auf dem innerdeutschen Transportmarkt infolge dieser Entwicklung hin.

Eine wesentliche Eintrittsbarriere für den deutschen Kabotagemarkt stellt nach Einschätzung des Bundesamtes für ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen die Haftpflichtversicherung nach § 7 a GüKG dar. Transportunternehmen aus Rumänien und Bulgarien verfügen derzeit häufig nicht über eine ausreichende Versicherungsdeckung für Güterschäden. Gegen eine deutliche Zunahme der Kabotagebeförderungen bulgarischer und rumänischer Unternehmen in Deutschland spricht zudem die Einschränkung der Kabotagefreiheit durch die sogenannte Zeitweiligkeit der Kabotage. Diese Regelung erschwert einerseits eine flexible Nutzung der Kabotagemöglichkeiten, andererseits stellt sie eine Schutzfunktion für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe dar. Darüber hinaus lassen sich weitere Gründe identifizieren, die für die voraussichtlich geringen Auswirkungen auf den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt sprechen:

- Sprachprobleme und Mentalitätsunterschiede,
- Qualitätsdefizite bulgarischer und rumänischer Transportunternehmen beispielsweise in Bezug auf Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
- Wettbewerbsdruck durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Polen, Tschechien und dem Baltikum, infolge dessen es Transportunternehmen aus Bulgarien und Rumänien schwer fallen dürfte, in den deutschen Markt einzutreten.

Da namhafte in Bulgarien bzw. Rumänien niedergelassene Unternehmen bereits heute sehr stark im internationalen Transportgeschäft von und nach Westeuropa tätig sind, ist in den kommenden Jahren dennoch grundsätzlich mit einer Zunahme der Kabotagebeförderungen rumänischer und bulgarischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland zu rechnen. Kabotageaktivitäten sind ferner von europaweit tätigen großen Akteuren der Branche zu erwarten, die ihren Unternehmenssitz in Deutschland oder anderen westeuropäischen Staaten haben und über Fahrzeuge in bulgarischen oder rumänischen Niederlassungen verfügen. Letztere dürften unter anderem für bestehende Transportaufträge auf dem deutschen Binnenmarkt eingesetzt werden. Kabotageverkehre dürften sich dabei zunächst überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Beförderungen entwickeln.

Internationale
Transport- und Logistikunternehmen

Summary

For Bulgaria and Romania, both of which entered the European Union (EU) on 1st January 2007, the temporary cabotage restriction period will expire at the end of 31st December 2011. So as of 1st January 2012, road freight transport companies from all EU countries will be permitted to operate domestic commercial freight transport in other EU countries, including Germany, pursuant to the statutory framework conditions.

Cabotage
derestriction on
01.01.2012

Since their entry into the EU, the foreign trade of both recent member states has grown, though the figures fell back significantly during the economic crisis of 2009. As the main trading partner of both Romania and Bulgaria, Germany has been able to expand its foreign trade with both countries in recent years. Whilst the volume of cross-border road freight traffic between Germany and Bulgaria has attained pre-crisis levels, this is not yet true of freight traffic between Germany and Romania. The respective market shares of German vehicles in freight traffic between Germany and Bulgaria and between Germany and Romania were less than one percent in 2010. The increasing presence of Bulgarian and Romanian vehicles is illustrated by their increased toll-paying mileages on German motorways. From 2007 to 2010, Bulgarian vehicles increased their toll-paying mileages by approx. 75%, whilst Romanian vehicles increased their toll-paying mileages in the same period by approx. 57%.

Growth of foreign
trade

The small market shares of German road freight transport companies in freight traffic between Germany and Bulgaria and between Germany and Romania are largely attributable to cost-related competitive disadvantages. According to Federal Office information, Romanian and Bulgarian transport companies have a cost advantage over their German competitors amounting to approximately 30% of total costs. This cost advantage is derived primarily from comparatively low personnel costs. It is true that wage cost differences are following a downward trend. Nevertheless, according to company information, personnel costs in Bulgaria and Romania still amount to approximately 50% of the German level.

Cost disadvantages for
German road freight
transport companies

According to the study results, the overwhelming majority of companies surveyed do not expect the forthcoming cabotage derestriction for Romania and Bulgaria to have any significantly negative effects on the German road freight transport market and the prevailing price level. In this context, the Federal Office's discussion partners pointed out that the cabotage derestriction for companies from Poland, Hungary, Estonia, Latvia, Lithuania, Slovakia and the Czech Republic on 1st May 2009 has had a comparatively limited effect so far on the German transport market. As with Romanian and Bulgarian companies, road freight transport companies from these countries generally have cost-related competitive advantages over German transport companies. Admittedly, cabotage traffic and the cabotage penetration rate in Germany have increased from a low level in recent years. The results of the Federal Office's market study do not, however, indicate

Effects of
cabotage
derestriction

that this development has caused any significant increase in competition in the domestic German transport market so far.

In the opinion of the Federal Office, indemnity insurance pursuant to § 7 a GüKG [German Road Freight Transport Act] represents a significant barrier between foreign road freight transport companies and the German cabotage market. At the present time, transport companies from Romania and Bulgaria frequently do not have sufficient insurance cover for goods damage. Moreover, the restriction of cabotage freedom imposed by the “temporariness” regulation is another reason not to expect the cabotage traffic of Bulgarian and Romanian companies to increase significantly in Germany. Firstly, this regulation makes flexible use of cabotage opportunities more difficult, and secondly, it serves to protect the German road freight transport industry. Furthermore, there are other identifiable reasons to expect that the effect on the German road freight transport market will probably be limited:

- Language problems and different mentalities.
- Quality deficiencies of Bulgarian and Romanian transport companies, such as poor reliability and punctuality.
- The pressure of competition from road freight transport companies from Poland, the Czech Republic and the Baltic States, which is likely to make it difficult for transport companies from Bulgaria and Romania to enter the German market.

Nevertheless, notable companies based in Bulgaria and Romania are already major participants in the international transport market to and from Western Europe, so one should basically expect an increased volume of cabotage traffic in Germany operated by Romanian and Bulgarian companies in the coming years. One should also expect there to be cabotage traffic operated by major pan-European market players based in Germany or other Western European countries which have vehicles at their disposal in Bulgarian or Romanian branches. It is expected that the latter will be used for existing transport jobs in the German domestic market, among other things. Thus at first, cabotage traffic is expected to increase primarily immediately after cross-border traffic.

International
transport and
logistics companies

2 Ausgangslage

Für Bulgarien und Rumänien, die der Europäischen Union (EU) am 1. Januar 2007 beigetreten sind, endet mit Ablauf des 31. Dezember 2011 die Übergangszeit bis zur Freigabe der Kabotage. Damit dürfen Güterkraftverkehrsunternehmen aus allen EU-Staaten ab dem 1. Januar 2012 gewerbliche Binnengüterverkehre in anderen EU-Mitgliedstaaten, mithin auch in Deutschland, nach Maßgabe der gesetzlichen Rahmenbedingungen durchführen. In den EU-Beitrittsverträgen mit Bulgarien und Rumänien wurde seinerzeit die sogenannte „3 plus 2 - Regelung“ vereinbart. Diese sah vor, Kabotagebeförderungen zunächst für drei Jahre zu untersagen mit der Option, die Übergangszeit danach um weitere zwei Jahre zu verlängern. Die deutsche Bundesregierung machte von dieser Option Gebrauch und dehnte damit das Kabotageverbot für Unternehmen aus den beiden Staaten auf die maximal möglichen fünf Jahre aus.

„3 plus 2 - Regelung“

Aufbauend auf früheren Berichten des Bundesamtes im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung gibt die vorliegende Analyse einen Überblick über die möglichen Auswirkungen der bevorstehenden Freigabe der Kabotage für Güterkraftverkehrsunternehmen aus Bulgarien und Rumänien auf den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt und das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe. Grundlage für den Bericht bildeten rund 100 Marktgespräche des Bundesamtes mit Experten aus Unternehmen des Straßengüterverkehrs, die zum Teil schwerpunktmäßig im Verkehr mit den in Rede stehenden EU-Mitgliedstaaten tätig sind. In den Bericht wurden ferner die im Rahmen der allgemeinen Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnisse sowie Sekundärquellen, insbesondere amtliche und nichtamtliche Statistiken, einbezogen.

Vorgehensweise

3 Volkswirtschaftliche Entwicklungen

3.1 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts

In der bis dato letzten EU-Erweiterungsrunde wurden zum 1. Januar 2007 Bulgarien und Rumänien in die europäische Staatengemeinschaft aufgenommen. Durch den Anschluss Rumäniens mit rund 21,5 Mio. Einwohnern und einer Fläche von 238.390 km² sowie Bulgariens mit rund 7,6 Mio. Einwohnern auf 110.994 km² erfolgte der Brückenschlag zwischen dem bisher räumlich isolierten EU-Mitgliedstaat Griechenland und den übrigen EU-Mitgliedstaaten. Zugleich dehnte sich das Territorium der Europäischen Union bis ans Schwarze Meer aus. Die wirtschaftlichen Schwerpunkte Rumäniens liegen im Nordwesten des Landes, im Raum Bukarest und in Teilen an der Schwarzmeerküste. In Bulgarien konzentrieren sich die wirtschaftlichen Schwerpunkte im westlichen Teil des Landes.

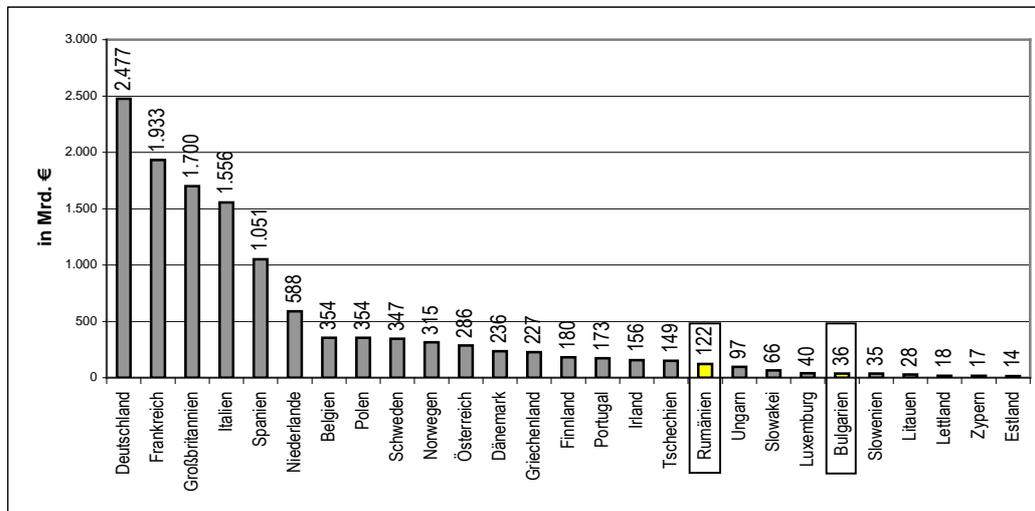
Einwohner, Fläche

Abbildung 1 zeigt die absolute Größe des BIP zu Marktpreisen in den beiden Staaten im Vergleich zu anderen europäischen Staaten. Danach erreichte das nominale BIP im Jahr 2010 in Bulgarien rund 36 Mrd. Euro und in Rumänien rund 122 Mrd. Euro. Die Wirtschaftskraft Rumäniens liegt damit etwas über derjenigen Ungarns. Das Bruttoinlands-

Nominales BIP

produkt Bulgariens ist im Vergleich deutlich niedriger und der Höhe nach mit dem Sloweniens vergleichbar.

Abbildung 1: Nominales Bruttoinlandsprodukt ausgewählter Staaten im Jahr 2010 in Mrd. Euro

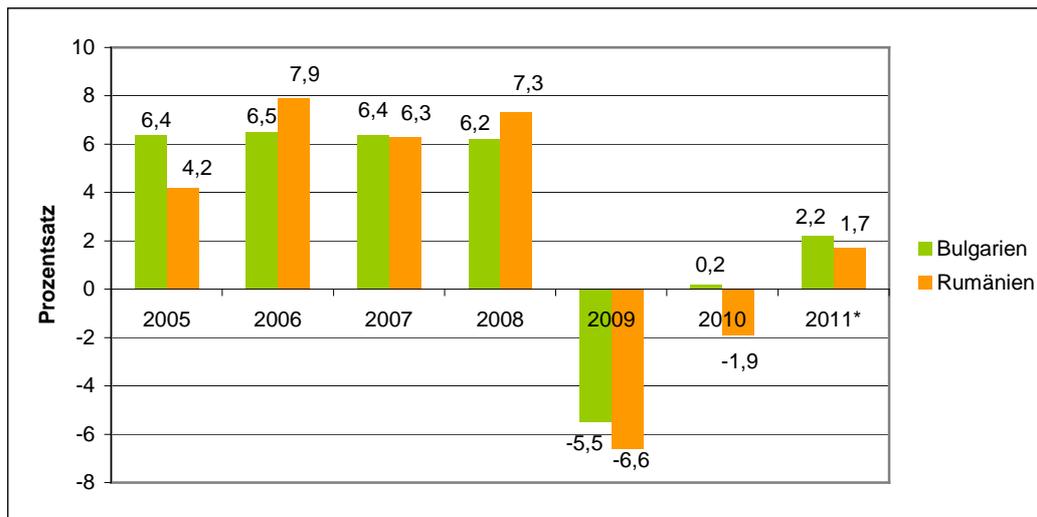


Quelle: Eurostat, eigene Darstellung.

Bulgarien und Rumänien verzeichneten in den Jahren vor ihrem EU-Beitritt und in den beiden ersten Jahren der EU-Mitgliedschaft ein deutliches Wirtschaftswachstum. Im Jahr 2008 stieg das reale Bruttoinlandsprodukt in Bulgarien um 6,2 %, in Rumänien um 7,3 % gegenüber dem Vorjahr. Die Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009 traf beide Staaten in erheblichem Maße: Die Wirtschaftskraft Bulgariens sank um 5,5 % gegenüber dem Jahr 2008, die Rumäniens um 6,6 %. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt erholte sich Bulgarien vergleichsweise schneller von der Krise als Rumänien. Während Bulgariens Wirtschaft im Jahr 2010 immerhin um 0,2 % zulegen, verzeichnete Rumänien ein Minus von 1,9 %. Rumänien war in der Krise auf Grund eines hohen Haushaltsdefizits von 8,6 % auf Notkredite des Internationalen Währungsfonds (IWF) angewiesen. Bulgariens Wirtschaft konnte in der Krise vom festen Wechselkurs der bulgarischen Währung zum Euro profitieren. Im Gegensatz zu Rumänien musste Bulgarien keine Kredite des Internationalen Währungsfonds in Anspruch nehmen. Für das Jahr 2011 prognostiziert die Europäische Union für Bulgarien und Rumänien eine Erholung der Wirtschaft und den Anstieg des realen Bruttoinlandsprodukts um 2,2 % bzw. 1,7 %.

Reales BIP

Abbildung 2: Prozentuale Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts in Bulgarien und Rumänien im Zeitraum von 2005 bis 2011



* Prognose

Quelle: Eurostat, eigene Darstellung.

Von den Gesprächspartnern des Bundesamtes wird die wirtschaftliche Situation in Rumänien gegenüber Bulgarien trotz des geringeren Wirtschaftswachstums im Ländervergleich besser eingestuft. Begründet wird dies mit dem hohen Anteil in- und ausländischer Investitionen in die industrielle Produktionswirtschaft in den Bereichen Maschinenbau, Automobilindustrie und Elektroindustrie, der insgesamt stärkeren Wirtschaftsstruktur sowie dem vergleichsweise besseren Bildungsstand der Arbeitskräfte. Ferner wird letzteren von den meisten Gesprächspartnern eine vergleichsweise höhere Arbeitsmotivation zugesprochen. Die Arbeitsproduktivität ist in beiden Ländern wesentlich geringer als in Deutschland. Nach einer Erhebung des Reifenproduzenten Continental am eigenen Standort in Rumänien sollen für das Erreichen der Arbeitsproduktivität eines deutschen Produktionsmitarbeiters in Rumänien mindestens drei Mitarbeiter notwendig sein. Die Arbeitsproduktivität bulgarischer Arbeitskräfte wurde von den Gesprächspartnern des Bundesamtes als vergleichsweise geringer erachtet.

Einschätzungen
von Marktteilnehmern

3.2 Entwicklung des Außenhandels

3.2.1 Bulgarien

Der Handel mit Deutschland machte im Jahr 2010 rund 7,6 % des gesamten bulgarischen Außenhandels aus. Deutschland war damit der wichtigste Handelspartner Bulgariens vor der Russischen Föderation als Hauptenergielieferant Bulgariens (7,0 %), Italien (5,7 %) und Rumänien (5,4 %). Insgesamt fanden rund 60 % des bulgarischen Außenhandels im Jahr 2010 mit Ländern der Europäischen Union statt. Nach Bulgarien exportieren deutsche Unternehmen vor allem Kraftfahrzeuge, Maschinen, ferner Kunststoff- und Papierwaren. Deutschland importiert aus Bulgarien insbesondere Ölsamen sowie Eisen- und Stahlerzeugnisse. Auf Grund der größeren Bedeutung

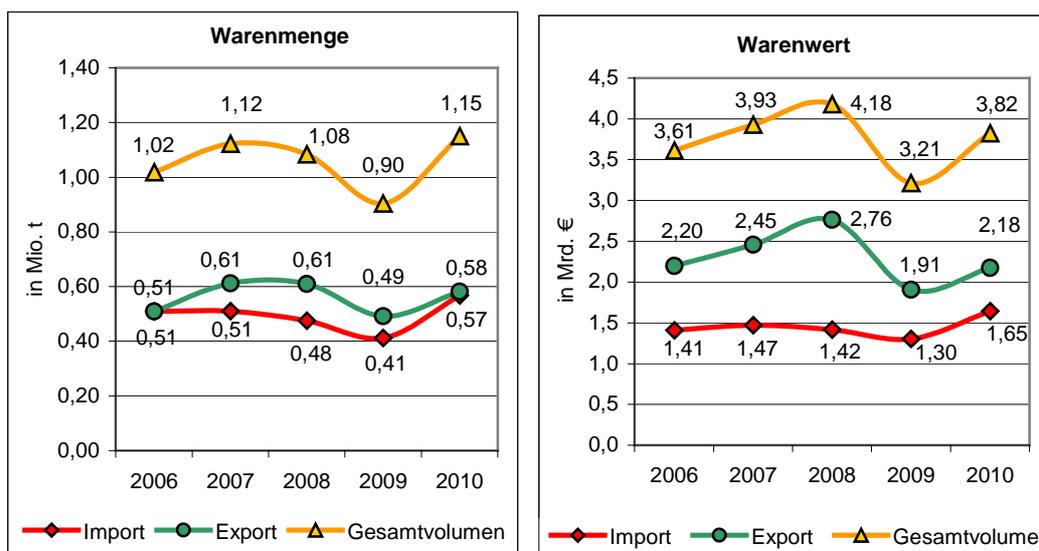
Deutschland Handelspartner Nr. 1

höherwertiger Waren beim deutschen Export nach Bulgarien liegt dessen Wert deutlich höher als der Warenwert der deutschen Importe aus Bulgarien (siehe auch Abbildung 3).

In Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise 2009 sank der Wert der deutschen Ausfuhren nach Bulgarien infolge geringerer Exporte von Kraftfahrzeugen und Maschinen auf 1,91 Mrd. €. Im Jahr 2010 lag der Wert der deutschen Exporte nach Bulgarien mit 2,18 Mrd. € noch deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Die Importe aus Bulgarien entwickelten sich vergleichsweise positiver, wobei sich die Struktur der gehandelten Waren infolge vermehrter Einfuhren von elektronischen Erzeugnissen, Maschinen und Bekleidung leicht veränderte. Im Zeitraum von Januar bis September 2011 zeigte sich keine grundlegende Veränderung dieser Tendenz: Die deutschen Ausfuhren nach Bulgarien stiegen vergleichsweise leicht gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (Menge: + 3,9 %; Wert: + 8,1 %) an, während die deutschen Einfuhren aus Bulgarien weiter deutlich zulegten (Menge: + 20,0 %; Wert: + 29,8 %).

Importe steigen stärker als Exporte

Abbildung 3: Entwicklung des mengen- und wertmäßigen Außenhandels zwischen Deutschland und Bulgarien im Zeitraum von 2006 bis 2010



Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

3.2.2 Rumänien

Deutschland ist nach wie vor der wichtigste Handelspartner Rumäniens. Auf den Handel mit Deutschland entfielen im Jahr 2010 rund 17,3 % des gesamten rumänischen Außenhandels. Deutschland lag damit vor Italien (12,6 %), Frankreich (7,0 %) und Ungarn (6,9 %). Insgesamt wickelte Rumänien im Jahr 2010 rund 86 % seines Außenhandels mit Ländern der Europäischen Union ab. Nach Rumänien exportieren deutsche Unternehmen vor allem Kraftfahrzeuge und Maschinen, ferner Kunststoff-, Papier- und Holzwaren. Deutschland importiert aus Rumänien traditionell insbesondere Eisen- bzw. Stahlerzeugnisse. Wie beim Handel mit Bulgarien lag der Wert der

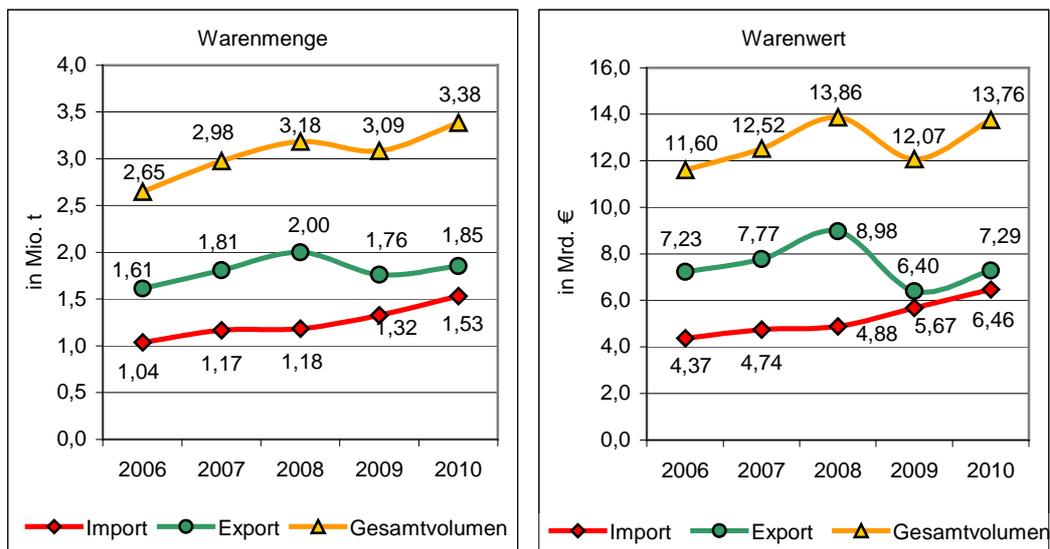
Deutschland Handelspartner Nr. 1

deutschen Exporte nach Rumänien im Vorfeld der Wirtschaftskrise deutlich über dem Warenwert der deutschen Importe aus Rumänien.

Die deutschen Exporte nach Rumänien wurden im Jahr 2009 erheblich durch die Wirtschaftskrise beeinträchtigt. Der Wert der deutschen Ausfuhren nach Rumänien sank insbesondere infolge erheblich geringerer Exporte von Kraftfahrzeugen und Maschinen auf rund 6,4 Mrd. €. Im Jahr 2010 erholten sich die deutschen Exporte nach Rumänien wieder auf 7,29 Mrd. €. Sie lagen damit jedoch immer noch deutlich unter dem Niveau des Jahres 2008. Die deutschen Importe aus Rumänien entwickelten sich hingegen im gesamten Zeitraum von 2006 bis 2010 positiv. Durch weitere Ansiedelungen von Automobilwerken und deren Zulieferindustrien in Rumänien verändert sich seit dem Jahr 2009 die Struktur der rumänischen Exporte nach Deutschland. Geringere deutsche Einfuhren von Eisen- und Stahlwaren werden durch vermehrte Einfuhren von Kraftfahrzeugen und elektronischen Erzeugnissen überkompensiert. Dementsprechend stieg der Wert der deutschen Importwaren aus Rumänien vergleichsweise stärker als die entsprechende Warenmenge. Im Zeitraum von Januar bis September 2011 entwickelten sich die deutschen Ausfuhren nach Rumänien positiv: Der Wert der deutschen Exporte wuchs um 20,9 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (Warenmenge: + 8,7 %). Die deutschen Einfuhren aus Bulgarien legten ebenfalls weiter zu (Warenwert: + 29,7 %; Warenmenge: + 27,1 %).

Erholung des Außenhandels nach Wirtschaftskrise

Abbildung 4: Entwicklung des mengen- und wertmäßigen Außenhandels zwischen Deutschland und Rumänien im Zeitraum von 2006 bis 2010



Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Darstellung.

4 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

4.1 Verkehrsleistungen bulgarischer und rumänischer Lkw im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den EU-Staaten

Die Leistungswerte bulgarischer Lkw im internationalen Straßengüterverkehr sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Sie erhöhten sich von 5,7 Mrd. tkm im Jahr 2008 um 73,7 % auf 9,8 Mrd. tkm im Jahr 2010. Damit erbrachten bulgarische Fahrzeuge im Jahr 2010 im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den Staaten der Europäischen Union rund 2,0 % der gesamten grenzüberschreitenden Verkehrsleistung aller in der Europäischen Union zugelassenen Lkw. Der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien erreichte mit 16,2 % einen relativ hohen Anteil (= 1,6 Mrd. tkm). Vergleichsweise hohe Verkehrsleistungen erbrachten bulgarische Lkw ferner im Wechselverkehr zwischen Bulgarien und Griechenland (1,2 Mrd. tkm), Bulgarien und Italien (1,2 Mrd. tkm) sowie Bulgarien und Frankreich (0,4 Mrd. tkm). Höhere Verkehrsleistungen im Rahmen von Dreiländerverkehren erzielten bulgarische Lkw im Jahr 2010 unter anderem auf der Relation Deutschland – Türkei (0,4 Mrd. tkm) sowie der Relation Deutschland – Italien (0,2 Mrd. tkm).

Bulgarische Lkw

Die Entwicklung der Verkehrsleistung rumänischer Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den EU-Mitgliedstaaten wurde in der jüngeren Vergangenheit stark negativ durch die Wirtschaftskrise beeinflusst. Lag deren Beförderungsleistung im Jahr 2008 noch bei 32,7 Mrd. tkm, so folgte im Jahr 2009 ein deutlicher Rückgang auf 12,9 Mrd. tkm. Ursächlich für diesen Einbruch war der deutliche Rückgang der Wechselverkehre zwischen Rumänien und den Ländern Deutschland, Frankreich und Italien. Im Jahr 2010 erbrachten rumänische Lkw mit 13,2 Mrd. tkm eine um 2,3 % höhere Verkehrsleistung als im Vorjahr. Damit erbrachten rumänische Lkw im Jahr 2010 im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den Staaten der Europäischen Union rund 2,7 % der gesamten grenzüberschreitenden Beförderungsleistung aller in der Europäischen Union zugelassenen Lkw. Auf Verkehre zwischen Deutschland und Rumänien entfiel im Jahr 2010 mit 24,2 % (= 3,2 Mrd. tkm) ein hoher Anteil der gesamten Verkehrsleistungen rumänischer Lkw im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr innerhalb Europas. Lkw mit rumänischen Kennzeichen waren darüber hinaus insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Rumänien und Frankreich (2010: 2,0 Mrd. tkm), Großbritannien (2010: 0,8 Mrd. tkm), den Niederlanden (2010: 0,7 Mrd. tkm) und Belgien (2010: 0,6 Mrd. tkm) aktiv.

Rumänische Lkw

4.2 Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Rumänien bzw. Bulgarien

Der Außenhandel zwischen Deutschland und Bulgarien bzw. Rumänien wird zu einem hohen Anteil über die Straße abgewickelt. Nach Informationen des Bundesamtes lag der Anteil der Straße am Modal Split im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Rumä-

Modal Split

nien im Jahr 2010 bei rund 98 Prozent. Der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien wird ebenfalls vom Lkw dominiert. Eisenbahn und Binnenschiff erreichten hier im Jahr 2010 einen kumulierten Anteil von etwa 17 Prozent. Auf der Schiene wurden dabei insbesondere Altpapier, Haushaltsgeräte („weiße Ware“), Stahlerzeugnisse, chemische Erzeugnisse und Mineralölerzeugnisse befördert. Auf der Donau wurden insbesondere Ölsaaten, Baustoffe, Stahlerzeugnisse, Fahrzeuge und Container transportiert.

Tabelle 1 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung europäischer Lkw im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Rumänien für den Zeitraum von 2006 bis 2010 dar. Demnach ging der deutsch-rumänische Wechselverkehr vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise von 9,5 Mrd. tkm im Jahr 2008 um 63,7 % auf 3,45 Mrd. tkm im Jahr 2009 zurück. Im Jahr 2010 war nur eine verhältnismäßig geringe Erholung festzustellen. Mit rund 3,7 Mrd. tkm lag die im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Rumänien mit europäischen Lkw erbrachte Verkehrsleistung im Jahr 2010 gleichwohl mehr als doppelt so hoch wie die im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien erbrachte Verkehrsleistung. Für das Jahr 2011 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine statistischen Angaben von Eurostat vor. Der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Rumänien ist relativ paarig. Auf den Relationen von Rumänien nach Deutschland wurde im Jahr 2010 eine Verkehrsleistung von rund 1,86 Mrd. tkm erbracht, in der Gegenrichtung waren es rund 1,85 Mrd. tkm. Dies deckt sich mit Aussagen von Unternehmensvertretern, wonach etwa im Bereich der Automobilindustrie aufgrund der überwiegenden Rundlaufverkehre eine hohe Paarigkeit der Transporte gegeben sei. Unternehmen, die landwirtschaftliche Produkte von Rumänien nach Deutschland befördern, berichteten ebenfalls über paarige Verkehrsströme.

Wechselverkehr
Deutschland - Ru-
mänien

Deutsche Lkw verzeichnen im Rahmen der Wechselverkehre zwischen Deutschland und Rumänien seit Jahren äußerst geringe Marktanteile. Zuletzt lag dieser im Jahr 2010 bei rund 0,6 %. Mit Ausnahme des vergangenen Jahres war der Anteil deutscher Lkw in den letzten fünf Jahren beim grenzüberschreitenden Versand nach Rumänien dabei tendenziell etwas höher als beim grenzüberschreitenden Empfang. Dominiert wird der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Rumänien von rumänischen Lkw, deren Marktanteil in den vergangenen Jahren zwar aufgrund der Zunahme von Dreiländerverkehren, unter anderem durch Fahrzeuge aus Ungarn, tendenziell gesunken ist, der jedoch nach wie vor deutlich über 80 % liegt.

Geringe dt. Markt-
anteile im Rumänien-
verkehr

Tabelle 1: Entwicklung der Verkehrsleistung europäischer Lkw im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Rumänien

		Beförderungsleistung in Mio. tkm					Prozentualer Anteil am Wechselverkehr				
		2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
Import	Deutsche Lkw	26	69	62	28	13	0,5%	1,2%	1,3%	1,8%	0,7%
	Rumänische Lkw	5.115	5.437	4.569	1.441	1.632	98,7%	96,6%	96,0%	92,8%	87,7%
	Bulgarische Lkw						0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Ungarische Lkw			62	41	15	0,0%	0,0%	1,3%	2,6%	0,8%
	Lkw aus anderen EU-Staaten	42	121	68	43	201	0,8%	2,2%	1,4%	2,8%	10,8%
	Gesamt	5.183	5.627	4.761	1.553	1.861	100%	100%	100%	100%	100%
Export	Deutsche Lkw	204	78	113	102	10	4,7%	1,5%	2,4%	5,4%	0,5%
	Rumänische Lkw	4.041	4.833	4.266	1.404	1.572	92,2%	92,9%	90,0%	73,9%	84,9%
	Bulgarische Lkw						0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Ungarische Lkw	90	168	277	167	146	2,1%	3,2%	5,8%	8,8%	7,9%
	Lkw aus anderen EU-Staaten	46	121	83	227	124	1,0%	2,3%	1,8%	11,9%	6,7%
	Gesamt	4.381	5.200	4.739	1.900	1.852	100%	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Deutsche Lkw	230	147	175	130	23	2,4%	1,4%	1,8%	3,8%	0,6%
	Rumänische Lkw	9.156	10.270	8.835	2.845	3.204	95,7%	94,9%	93,0%	82,4%	86,3%
	Bulgarische Lkw	-	-	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Ungarische Lkw	90	168	339	208	161	0,9%	1,6%	3,6%	6,0%	4,3%
	Lkw aus anderen EU-Staaten	88	242	151	270	325	0,9%	2,2%	1,6%	7,8%	8,8%
	Gesamt	9.564	10.827	9.500	3.453	3.713	100%	100%	100%	100%	100%

Quellen: Eurostat, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Berechnungen.

Tabelle 2 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung europäischer Lkw im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien für den Zeitraum von 2006 bis 2010 dar. Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2008 war in den Folgejahren wieder eine Zunahme zu verzeichnen. Dabei lag die Verkehrsleistung im Jahr 2010 nach Angaben von Eurostat nur geringfügig über jener des Vorjahres¹. Der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien weist eine sehr hohe Unpaarigkeit auf. Dies ist mit ein Grund, warum die Bedienung dieser Relation mit eigenen Fahrzeugen für deutsche Transportunternehmen wenig attraktiv ist. Beispielsweise entfiel im Jahr 2010 mit rund 0,3 Mrd. tkm auf den grenzüberschreitenden Versand von Deutschland nach Bulgarien nur ein Fünftel der gesamten Transportleistung des bilateralen Wechselverkehrs (grenzüberschreitender Empfang: 1,3 Mrd. tkm). Ähnlich wie im Fall Rumänien erreichen deutsche Lkw im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien lediglich geringe Marktanteile. Zuletzt belief er sich auf 0,6 %. Der Anteil deutscher Lkw am Wechselverkehr zwischen den beiden Staaten war in den letzten fünf Jahren beim Versand nach Bulgarien höher als beim Empfang aus Bulgarien. Mit einem Marktanteil von zuletzt deutlich über 90 % wird der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien von bulgarischen Lkw dominiert. Entsprechend gering ist der Anteil der Dreiländerverkehre auf der Relation Deutschland – Bulgarien.

Wechselverkehr
Deutschland - Bulgarien

¹ Auch unter Berücksichtigung des Einsatzes von Eisenbahn und Binnenschiff im bilateralen Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien ist die unterschiedliche Entwicklung der Außenhandelsdaten des Statistischen Bundesamtes und der Daten des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT zum Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien mit Lkw aus allen EU-Staaten in den Jahren 2009 und 2010 auffällig. Während die im Rahmen des deutsch-bulgarischen Außenhandels ausgetauschte Warenmenge im Jahr 2009 deutlich sank und sich im Jahr 2010 wieder erholte, stieg der Wechselverkehr mit Lkw aus allen EU-Staaten zwischen Deutschland und Bulgarien im Jahr 2009 um 79,4 % gegenüber dem Jahr 2008 auf rund 1,6 Mrd. tkm. Im Jahr 2010 blieb der Wechselverkehr zwischen den beiden Staaten mit 1,62 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Dieser Widerspruch kann von Seiten des Bundesamtes nicht aufgelöst werden.

Tabelle 2: Entwicklung der Verkehrsleistung europäischer Lkw im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien

		Beförderungsleistung in Mio. tkm					Prozentualer Anteil am Wechselverkehr				
		2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
Import	Deutsche Lkw	20	7	6		2	3,1%	0,7%	0,9%	0,0%	0,1%
	Bulgarische Lkw	603	853	599	1.264	1.294	92,2%	95,8%	94,8%	99,7%	99,0%
	Lkw aus anderen EU-Staaten	31	31	27	4	11	4,7%	3,4%	4,3%	0,3%	0,8%
	Gesamt	654	890	632	1.268	1.307	100%	100%	100%	100%	100%
Export	Deutsche Lkw	14	38	46	24	8	4,7%	7,0%	17,7%	7,2%	2,5%
	Bulgarische Lkw	244	472	193	286	291	83,8%	86,0%	74,2%	85,9%	92,1%
	Lkw aus anderen EU-Staaten	33	39	21	23	17	11,5%	7,0%	8,0%	6,9%	5,4%
	Gesamt	291	549	260	333	316	100%	100%	100%	100%	100%
Gesamt	Deutsche Lkw	34	45	52	24	10	3,6%	3,1%	5,8%	1,5%	0,6%
	Bulgarische Lkw	847	1.325	792	1.550	1.585	89,6%	92,1%	88,8%	96,8%	97,7%
	Lkw aus anderen EU-Staaten	64	69	48	27	28	6,8%	4,8%	5,4%	1,7%	1,7%
	Gesamt	945	1.439	892	1.601	1.623	100%	100%	100%	100%	100%

Quellen: Eurostat, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Berechnungen.

Aufgrund kostenbedingter Wettbewerbsnachteile, auf die im Folgenden noch näher eingegangen wird, werden deutsche Frachtführer im deutsch-rumänischen bzw. deutsch-bulgarischen Wechselverkehr nach Informationen des Bundesamtes zumeist nur noch für die Durchführung von Spezialtransporten eingesetzt, wie zum Beispiel in der Textillogistik oder bei Großraum- und Schwerguttransporten. Angst vor Korruption und organisierter Kriminalität sowie Verständigungsschwierigkeiten wirken aus Sicht deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen als zusätzliche Markteintrittsbarrieren. Unternehmen, die über Niederlassungen in Bulgarien und Rumänien verfügen, betonten, kaum über Kontakte zu Auftraggebern in diesen Ländern zu verfügen. Bei den Auftraggebern handele es sich ausschließlich um deutsche oder westeuropäische Unternehmen, die Produktionsstandorte in Bulgarien und Rumänien betrieben.

Auftraggeber für deutsche Frachtführer

Nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes habe sich die Wettbewerbssituation von bulgarischen und rumänischen Güterkraftverkehrsunternehmen in Bezug auf Fahrzeugbeschaffenheit und -ausrüstung in den vergangenen Jahren zunehmend verbessert. Inzwischen sei ein guter Standard beim Fuhrpark erreicht, so dass kaum noch Unterschiede zu deutschen bzw. westeuropäischen Fahrzeugen bestünden. Im grenzüberschreitenden Verkehr seien in der Regel mindestens Euro-III-Fahrzeuge im Einsatz. Darüber hinaus legten die Unternehmen zunehmend Wert auf die Qualität des Personals. Der Standard bei der Ladungssicherung habe sich ebenfalls verbessert. Der zunehmende Einsatz vergleichsweise umweltfreundlicherer Fahrzeuge durch bulgarische und rumänische Güterkraftverkehrsunternehmen lässt sich der Mautstatistik entnehmen. Danach wurden im Jahr 2010 rund 97,2 Prozent der mautpflichtigen Fahrleistungen bulgarischer Fahrzeuge in Deutschland von Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 (Euro-III) und besser erbracht, im Fall Rumäniens betrug dieser Anteil 99,3 Prozent.

Qualitätssteigerungen bei Wettbewerbern aus BG und RO

4.3 Mautfahrleistungen bulgarischer und rumänischer Lkw in Deutschland

Die mautpflichtigen Fahrleistungen bulgarischer und rumänischer Lkw in Deutschland sind in den vergangenen Jahren sukzessive gestiegen. Bulgarische Fahrzeuge erhöhten ihre mautpflichtigen Fahrleistungen von rund 90,4 Mio. km im Jahr 2007 auf 158,6 Mio.

Mautfahrleistungen

km im Jahr 2010, rumänische Fahrzeuge steigerten ihre Fahrleistungen im selben Zeitraum von 218,1 Mio. km auf 341,8 Mio. km (siehe hierzu und im Folgenden auch Tabelle 3). Im Jahr 2011 setzten sich die Aufwärtstrends fort. Mit rund 160,4 Mio. km übertrafen bulgarische Fahrzeuge im Zeitraum von Januar bis Oktober 2011 den Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums um rund 22,6 Prozent. Die mautpflichtigen Fahrleistungen der rumänischen Fahrzeuge lagen in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres mit 354,0 Mio. km rund 26,2 Prozent über dem Vergleichswert des Vorjahres. Sowohl bulgarische als auch rumänische Fahrzeuge steigerten im Betrachtungszeitraum ihre Anteile an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland kontinuierlich. Während sich der Anteil bulgarischer Fahrzeuge an den Gesamtfahrleistungen von 0,3 Prozent im Jahr 2007 auf zuletzt 0,7 Prozent erhöhte, nahm der Anteil rumänischer Fahrzeuge von 0,8 Prozent im Jahr 2007 auf 1,6 Prozent im Zeitraum von Januar bis Oktober 2011 zu.

Tabelle 3: Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen bulgarischer und rumänischer Fahrzeuge in Deutschland seit 2007

Jahr	Bulgarien			Rumänien		
	Fahrleistung in Mio. km	Änderung in %	Anteil in %	Fahrleistung in Mio. km	Änderung in %	Anteil in %
2007	90,4	-	0,3	218,1	-	0,8
2008	121,6	34,6	0,4	270,6	24,1	1
2009	127,8	5	0,5	270,0	-0,2	1,1
2010	158,6	24,1	0,6	341,8	26,6	1,3
Jan.-Okt. 2010	130,9	-	0,6	280,6	-	1,3
Jan.-Okt. 2011	160,4	22,6	0,7	354,0	26,2	1,6

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

4.4 Kabotage durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Bulgarien und Rumänien

Im beigefügten Anhang wird die Entwicklung der Kabotage durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus den EU-Mitgliedstaaten für den Zeitraum von 2004 bis 2010 dargestellt (ohne Malta und Zypern). Nach Angaben von Eurostat (Stand: 24.11.2011) hat die Kabotage mit bulgarischen Fahrzeugen im Zeitraum von 2007 bis 2010 kontinuierlich von rund 89,5 auf 866,5 Mio. tkm zugenommen. Damit belegten sie im Jahr 2010 unter allen EU-Mitgliedstaaten bereits Rang 7 der größten Kaboteure. Aus den jungen EU-Mitgliedstaaten erbrachten im Jahr 2010 mit rund 4.387,7 Mio. tkm lediglich polnische Güterkraftverkehrsunternehmen eine höhere Kabotageleistung. Rumänische Güterkraftverkehrsunternehmen, zu deren Kabotageleistungen lediglich Werte für den Zeitraum von 2008 bis 2010 vorliegen, verzeichneten in den letzten Jahren hingegen sinkende Kabotageleistungen. Letztere nahmen von rund 97,4 Mio. tkm im Jahr 2008 auf 66,4 Mio. tkm im Jahr 2010 ab.

Kabotage auf dem europäischen Binnenmarkt

Bei der Interpretation der Kabotageangaben ist zu berücksichtigen, dass lediglich ein Teil der EU-Mitgliedstaaten seinen Kabotagemarkt vor Ablauf der fünfjährigen Übergangsfrist

Kabotage nach Staaten

für Güterkraftverkehrsunternehmen aus Bulgarien und Rumänien geöffnet hat. Nach Angaben der KOM durften letztere im Jahr 2010 Kabotagebeförderungen in Zypern, Estland, Irland, Lettland, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Portugal, der Slowakei, Slowenien, Schweden sowie Rumänien bzw. Bulgarien durchführen.¹ Im Jahr 2011 war dies zudem auch in Dänemark möglich.² Statistische Angaben zum Umfang der Kabotageleistungen durch bulgarische und rumänische Güterkraftverkehrsunternehmen in den genannten Staaten werden seitens Eurostat nicht ausgewiesen. Die Auswirkungen der Freigabe der Kabotage für Güterkraftverkehrsunternehmen aus Bulgarien und Rumänien auf diese Staaten sind insoweit nicht offenkundig. Andererseits weist Eurostat für das Jahr 2010 in größerem Umfang Kabotageleistungen bulgarischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Italien (223,8 Mio. tkm), Deutschland (170,6 Mio. tkm) und Griechenland (50,5 Mio. tkm) sowie rumänischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland (18,9 Mio. tkm), Italien (16,6 Mio. tkm), Frankreich (9,3 Mio. tkm) und Belgien (6,3 Mio. tkm) aus, mithin Staaten, die ihre nationalen Güterkraftverkehrsmärkte bis dato nicht für Unternehmen aus Bulgarien und Rumänien geöffnet haben. Sofern es sich nicht um statistische Fehlausweisungen handelt, ist davon auszugehen, dass Güterkraftverkehrsunternehmen aus Bulgarien und Rumänien bereits in jüngerer Vergangenheit illegal Kabotagebeförderungen in Deutschland durchgeführt haben.

Insgesamt haben Kabotageverkehre in Deutschland seit dem Jahr 2007 sukzessive zugenommen. Wurde durch gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union im Jahr 2006 im deutschen Binnenverkehr noch eine Verkehrsleistung von knapp 3,5 Mrd. tkm erbracht, so waren es im Jahr 2010 bereits rund 6,5 Mrd. tkm. Damit wurde in Deutschland im Jahr 2010 EU-weit die höchste Kabotageleistung erbracht. Auf den weiteren Plätzen folgen Frankreich mit rund 6,3 Mrd. tkm, Italien mit rund 1,5 Mrd. tkm, Großbritannien und Belgien mit jeweils rund 1,2 Mrd. tkm. Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, erhöhte sich in Deutschland von 1,36 Prozent im Jahr 2007 auf 2,58 Prozent im Jahr 2010. Trotz dieses Anstieges lag die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland im Jahr 2010 niedriger als in Belgien, Dänemark, Frankreich, Luxemburg oder Schweden. Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2010 Transportunternehmen aus Polen (2,3 Mrd. tkm), gefolgt von denen aus den Niederlanden (1,1 Mrd. tkm), Luxemburg (0,5 Mrd. tkm), und Österreich (0,4 Mrd. tkm). Die jungen EU-Mitgliedstaaten sind bislang in vergleichsweise geringem Umfang von Kabotageverkehren betroffen. Mit Ausnahme Tschechiens lagen ihre Kabotage-Durchdringungsraten im Jahr 2010 allesamt deutlich unter einem Prozent. Im Falle Bulgariens betrug sie 0,03 Prozent, im Falle Rumäniens 0,25 Prozent.

Kabotage auf dem deutschen Verkehrsmarkt

¹ Siehe Europäische Kommission: Road cabotage with member states subject to transitional periods – Situation as from 1 January 2010, o.O. 2010.

² Siehe Europäische Kommission: Road cabotage with member states subject to transitional periods – Situation as from 1 January 2011, o.O. 2011.

5 Entwicklung der internationalen Wettbewerbsbedingungen

5.1 Kosten

Die geringen Marktanteile deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen im Verkehr mit Bulgarien und Rumänien sind in der Hauptsache auf kostenbedingte Wettbewerbsnachteile zurückzuführen. Nach Informationen des Bundesamtes belaufen sich die Kostenvorteile rumänischer und bulgarischer Transportunternehmen gegenüber ihren deutschen Wettbewerbern auf etwa 30 % der Gesamtkosten. Die Kostenvorteile resultieren dabei vor allem aus den vergleichsweise geringeren Personalkosten. Zwar nehmen die Lohnkostenunterschiede tendenziell ab. Nach Angaben von Unternehmen liegen die Personalkosten in Bulgarien und Rumänien jedoch nach wie vor rund 50 % unter dem deutschen Niveau. Tabelle 4 stellt die nominale Entwicklung der Löhne und Gehälter im Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung für Deutschland, Rumänien, Bulgarien und weitere EU-Staaten als Index dar. Deutlich erkennbar ist, dass die Löhne und Gehälter in Bulgarien und Rumänien bereits im Vorfeld des EU-Beitritts deutlich stärker gestiegen sind als in Deutschland und im EU-Durchschnitt. Die Lohn- und Gehaltsentwicklung in Deutschland blieb im Betrachtungszeitraum hinter dem Durchschnitt der EU-27 zurück, so dass es insgesamt zu einer leichten Annäherung des Lohnniveaus zwischen Deutschland und Bulgarien bzw. Rumänien kam. Aufgrund der weiterhin bestehenden hohen Lohnkostenunterschiede kann von einer Angleichung gleichwohl noch nicht gesprochen werden.

Gesamtkosten,
Personalkosten

Tabelle 4: Entwicklung der Arbeitskosten – Löhne und Gehälter – im Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung in ausgewählten Staaten (Index, 2008 = 100)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EU-27	87,0	89,9	92,7	96,3	100,0	102,3	103,5
Deutschland	94,4	95,1	96,0	97,2	100,0	102,4	102,3
Rumänien	55,7	58,1	67,5	81,4	100,0	107,2	112,7
Bulgarien	58,8	64,4	69,3	83,3	98,2	111,2	121,3
Tschechien	79,1	81,9	86,2	93,0	99,9	104,7	106,0
Estland	57,5	64,0	73,0	90,6	100,0	96,6	98,0
Lettland	46,7	53,1	61,6	78,8	100,2	103,2	102,9
Litauen	54,1	60,8	68,8	79,7	100,0	94,3	90,1
Ungarn	71,5	78,1	85,8	92,3	98,1	104,3	105,6
Polen	76,5	79,6	80,7	87,2	98,0	100,7	102,6
Slowenien	76,7	80,3	84,5	88,6	100,2	101,2	100,5
Slowakei	79,4	83,7	91,9	96,2	100,1	103,0	104,2

Anmerkung: Bei der Indexierung ist zu berücksichtigen, dass sich in den ausgewählten Staaten unterschiedliche Größen hinter dem Wert 100 verbergen.

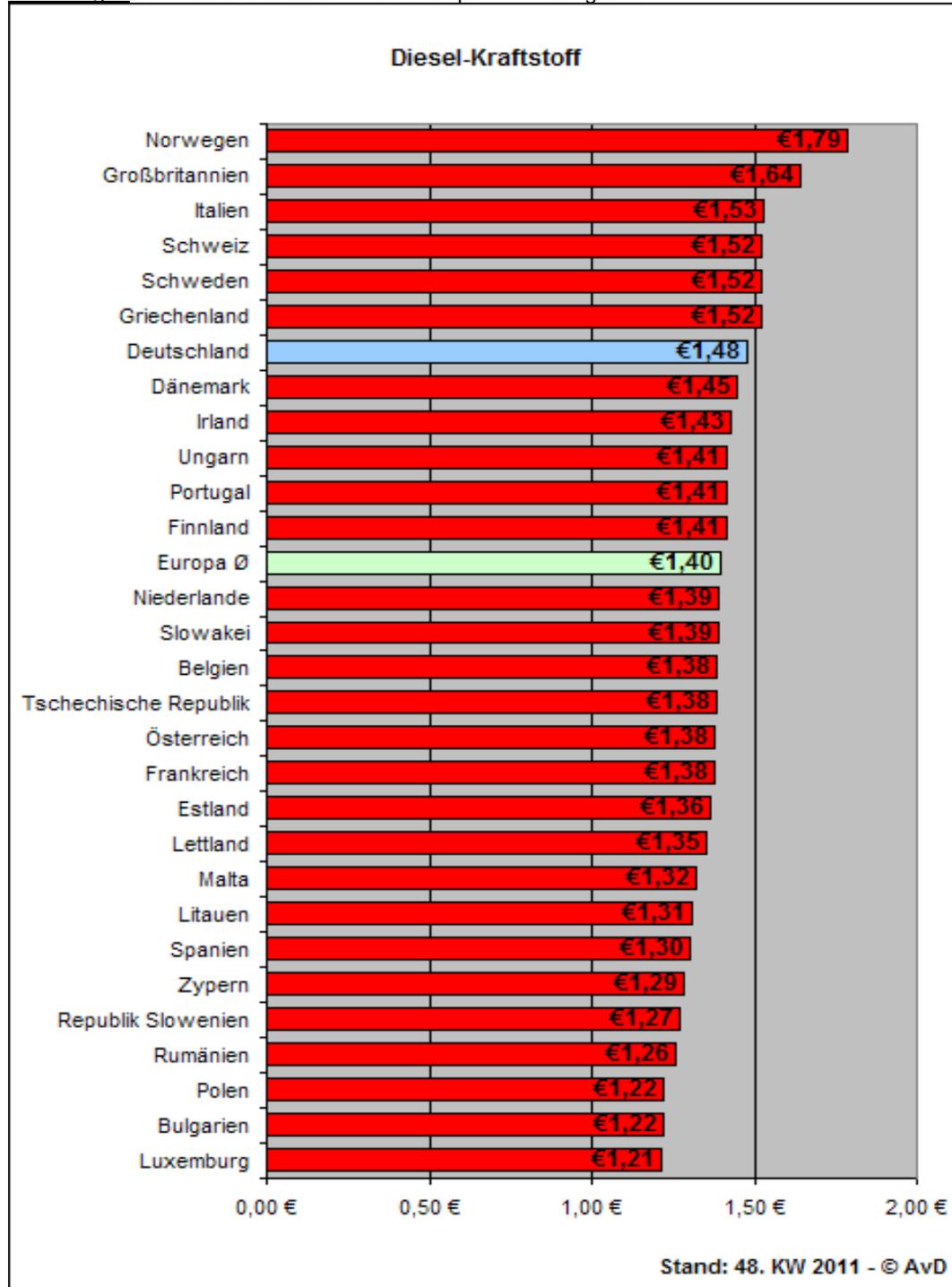
Quelle: Eurostat.

Die Fahrerlöhne bestehen häufig aus einem niedrigen Grundentgelt, einem Satz für die gefahrenen Kilometer, den Spesen und weiteren Nebenleistungen. Nach Aussagen von Unternehmen mit Niederlassungen in Rumänien und Bulgarien liegt der durchschnittliche monatliche Grundlohn für einen Kraftfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr gegenwärtig bei etwa 500 bis 800 Euro zuzüglich Spesen, die sich in etwa auf dem Niveau eines deutschen Kraftfahrers befinden (etwa 500 Euro pro Monat). Die betrieblichen Gesamtkosten für einen rumänischen bzw. bulgarischen Kraftfahrer werden von den befragten

Fahrerlöhne

Unternehmen je nach Einsatz und Berufserfahrung mit 1.400 bis 1.600 Euro beziffert. Demgegenüber lägen die Gesamtkosten für deutsche Kraftfahrer bei 3.500 bis 4.000 Euro.¹

Abbildung 5: Preise für Dieselkraftstoff im europäischen Vergleich



Quelle: Automobilclub von Deutschland (AvD).

¹ Grundsätzlich ist ein Vergleich von Fahrerlöhnen nicht unproblematisch, da die Bestimmung von Durchschnittswerten durch regionale Unterschiede ebenso erschwert wird wie durch unterschiedlich hohe Spesensätze oder etwaige Leistungsprämien und die unterschiedlichen Qualifikationen der Fahrer. Regionale Schwankungen treten dabei nicht allein in den jungen EU-Mitgliedstaaten auf, auch in Deutschland gibt es regionale Einkommensunterschiede.

Vor dem Hintergrund des allgemeinen Anstiegs der Energiekosten haben sich die Kraftstoffkosten in den vergangenen Jahren EU-weit angenähert. Allerdings liegt das Niveau der Kraftstoffkosten in Rumänien und Bulgarien nach wie vor unter jenem in Deutschland. Wie der vorstehenden Abbildung zu entnehmen ist, betrug der durchschnittliche Dieselpreis ab Tankstelle in der 48. Kalenderwoche 2011 in Rumänien 1,26 Euro/Liter und in Bulgarien 1,22 Euro/Liter Dieselmotorkraftstoff. In Deutschland betrug der durchschnittliche Dieselpreis ab Tankstelle im selben Zeitraum 1,48 Euro/Liter. Aufgrund der Kostenunterschiede tanken bulgarische und rumänische Transportunternehmen vor allem im Heimatland und in den vergleichsweise günstigeren mitteleuropäischen Ländern. Die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten bulgarischen und rumänischen Fahrzeuge verfügen nach Aussage von Marktteilnehmern in der Regel über Tanks mit bis zu 600 Litern Volumen. Bei Beförderungen nach Westeuropa sind die Unternehmen entsprechend gezwungen, im Ausland zu tanken. Zu den bevorzugten Ländern zählen in diesem Zusammenhang in Abhängigkeit von den bedienten Relationen Luxemburg oder Österreich.

Nach Informationen des Bundesamtes gestaltet sich die Fahrzeugfinanzierung in Bulgarien und Rumänien seit der Wirtschaftskrise schwieriger, da die Zinssätze für Kredite und die Leasingraten gestiegen sind. Sie liegen zum Teil über den in Deutschland üblichen Raten. Bei den Fahrzeugpreisen sowie den Unterhaltskosten bestehen nach Aussagen von Marktteilnehmern hingegen kaum Unterschiede zum deutschen Niveau. Während Ersatzteile für die Fahrzeuge teilweise teurer seien, lägen die Wartungs- und Reparaturkosten aufgrund der deutlich geringeren Stundensätze niedriger als in Deutschland.

Sonstige Kosten

5.2 Beförderungsentgelte

Nach Informationen des Bundesamtes bewegen sich die Frachtraten für Beförderungen im Ladungsverkehr von Süddeutschland in den Raum Bukarest derzeit überwiegend im Bereich zwischen 1.600 und 1.700 Euro. Das Entgeltniveau für Ladungsfahrten nach Bulgarien ist ähnlich hoch. In Richtung Deutschland liegt die Entgeltspanne bei etwa 1.000 bis 1.400 Euro. Die Entgelte im grenzüberschreitenden Versand ex Deutschland liegen damit höher als beim grenzüberschreitenden Empfang. Aufgrund der Kostenvorteile liegen die Angebotspreise im grenzüberschreitenden Verkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen aus Bulgarien und Rumänien nach Aussagen von Marktteilnehmern derzeit etwa 20 % unter denen deutscher Wettbewerber.

Bulgaren und Rumänen 20 % billiger

Während der Wert des bulgarischen Lew gegenüber dem Euro fix ist, unterliegt der rumänisch Leu Wechselkursschwankungen. Da die Frachtentgelte im grenzüberschreitenden Verkehr mit Westeuropa in der Regel in Euro abgerechnet werden, die Betriebskosten jedoch in der Landeswährung zu begleichen sind, hat dies Einfluss auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit rumänischer Güterkraftverkehrsunternehmen. Nachdem sich in den ersten Monaten des Jahres 2011 die Aufwertung des rumänischen Leu gegenüber

Wechselkursentwicklung

dem Euro tendenziell nachteilig auf die Wettbewerbsposition rumänischer Unternehmen ausgewirkt hatte, kehrte sich dieser Trend in den Folgemonaten wieder um.

6 Wirtschaftliches Engagement europäischer Transport- und Logistikunternehmen in Bulgarien und Rumänien

Die Wirtschaftskrise im Jahr 2009 führte sowohl in Bulgarien als auch in Rumänien zu einer Konsolidierung der Transportmärkte. Aufgrund finanzieller Probleme mussten finanzschwache Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Markt ausscheiden, Großunternehmen in erheblichem Maße Laderaumkapazitäten stilllegen. Nach Angaben der amtlichen Statistik waren im rumänischen Güterkraftverkehrsgewerbe im Jahr 2010 insgesamt 29.606 Unternehmen aktiv. Gegenüber dem Jahr 2009, in dem sich die Anzahl der Unternehmen im Güterkraftverkehrsgewerbe auf 34.969 belief, bedeutete dies einen Rückgang von 5.363 Unternehmen (- 15,3 %). Nach Angaben befragter Unternehmen sind die Transportmärkte Bulgariens und Rumäniens überwiegend von kleinen und mittelständischen Unternehmen mit bis zu 50 Fahrzeugen geprägt. Daneben sind einige große, international agierende Speditions- und Transportorganisationen mit zum Teil mehr als 1.000 Fahrzeugen auf den beiden Transportmärkten tätig. Diese Unternehmen, die teilweise bereits vor dem EU-Beitritt Bulgariens und Rumäniens mit eigenen Netzwerken in diesen Staaten vertreten waren, wickeln zum Teil auch Inlandtransporte innerhalb der eigenen Netzwerke ab.

Machtstrukturen
BG, RO

Die nachfolgende Tabelle differenziert das deutsche Direktinvestitionsvermögen in Europa für die Bereiche „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ und „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Verkehrsvermittlung“ nach ausgewählten Anlageländern. Die deutschen Direktinvestitionsbestände in den Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas konzentrieren sich vornehmlich auf Polen. Es folgen mit deutlichem Abstand Tschechien und Rumänien. Zu den Direktinvestitionen deutscher Unternehmen in Bulgarien liegen keine Informationen vor. Die Gründung von Niederlassungen in Rumänien bzw. Bulgarien dürfte in der Hauptsache dem Ausbau von Netzwerken sowie der Realisierung von Kostenvorteilen dienen.

Direktinvestitionen
deutscher Transportunternehmen

Tabelle 5: Unmittelbare und mittelbare Direktinvestitionen nach Anlageländern in Europa und Wirtschaftszweigen der deutschen Investoren in Mio. Euro (ohne abhängige Holdinggesellschaften)

Ländergruppe/ Land	Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen					Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung				
	2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
Europa	1.318	1.525	1.600	1.700	1.745	682	828	2.086	2.329	1.144
darunter:										
Belgien	92	95	93	40	45	91	97	x	x	x
Dänemark	48	97	86	49	61	x	x	x	x	x
Frankreich	123	136	93	79	122	36	51	42	155	129
Italien	58	66	74	94	88	6	13	27	25	22
Niederlande	77	42	89	123	111	135	88	69	20	22
Österreich	93	118	140	175	189	8	28	34	51	47
Polen	86	88	103	110	109	28	40	61	63	97
Rumänien	x	x	23	21	21	x	-	-	-	-
Schweden	x	422	436	x	x	-	-	x	x	x
Schweiz	87	105	106	151	142	35	121	79	43	63
Slowakei	2	6	4	5	4	-	-	x	x	x
Spanien	47	53	41	149	189	205	194	223	200	204
Tschechien	40	29	27	40	39	x	21	35	20	25
Ungarn	x	x	4	8	9	9	12	x	x	x
Vereinigtes Königreich	38	61	63	63	64	44	70	1.324	1.566	310

X = Aus Gründen der Geheimhaltung von Einzelangaben nicht bekannt gegeben.

Quelle: Deutsche Bundesbank.

Die Angaben zu den Direktinvestitionen stehen im Einklang mit Erkenntnissen des Bundesamtes, wonach seit dem Beitritt Bulgariens und Rumäniens zur EU dort nur wenige deutsche Unternehmen Betriebe oder Betriebsteile angesiedelt, Unternehmen übernommen oder sich an Unternehmen beteiligt haben bzw. Kooperationen mit Unternehmen aus diesen Ländern eingegangen sind. Als Gründe werden von Marktteilnehmern unter anderem die schlechte straßeninfrastrukturelle Ausstattung in den beiden Staaten sowie die geographische Entfernung genannt. Im Vergleich zu Ländern wie Polen oder der Tschechischen Republik komme es daher nur zu einer langsamen Ansiedlung von deutschen mittelständischen Logistikunternehmen. Vereinzelt arbeiten einige der befragten Unternehmen mit kleineren und mittelgroßen Transportunternehmen mit eigenem Fuhrpark in diesen Ländern zusammen. Hemmnisse für ein Engagement bestünden des Weiteren in Mentalitätsunterschieden, Sprachbarrieren und bürokratischen Hürden. Insbesondere im Zusammenhang mit Rumänien verweisen Gesprächspartner des Bundesamtes immer wieder auf das Problem Korruption.

Hemmnisse

7 Mögliche Auswirkungen der Kabotagefreigabe

Wie in Abschnitt 4.4 beschrieben, haben die Kabotageverkehre in Deutschland seit dem Jahr 2007 sukzessive auf zuletzt rund 6,5 Mrd. tkm zugenommen. Die Kabotage-Durchdringungsrate erhöhte sich im Zeitablauf auf knapp 2,6 %. Trotz dieser Anstiege deuten die Ergebnisse der Marktgespräche des Bundesamtes bislang nicht auf eine signifikante Verschärfung des Wettbewerbs auf dem innerdeutschen Transportmarkt infolge dieser Entwicklung hin. Eine wesentliche Beeinträchtigung des nationalen Güterkraftverkehrsmarktes durch die Kabotage ist bislang nicht festzustellen. Nachdem die deutschen Speditions- und Transportunternehmen die Kabotagefreigabe für Unternehmen aus Polen, Ungarn, Estland, Lettland, Litauen, der Slowakei und Tschechien zum 1. Mai 2009 bislang relativ gut überstanden haben, sehen sie der Freigabe der Kabotage für Unter-

Erwartete Auswirkungen auf dt. Binnenmarkt gering

nehmen aus Bulgarien und Rumänien nach Einschätzung des Bundesamtes vergleichsweise entspannt entgegen. Zwar ist von einem Anstieg der Kabotageverkehre durch bulgarische und rumänische Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland auszugehen. Wesentliche negative Auswirkungen auf den innerdeutschen Wettbewerb und das Preisniveau sind hierdurch auf absehbare Zeit allerdings nicht zu erwarten. Gesprächspartner des Bundesamtes verweisen in diesem Zusammenhang auf die bislang geringen Auswirkungen der Kabotagefreigabe in Deutschland für polnische und tschechische Unternehmen, die über vergleichsweise größere Fuhrparkkapazitäten verfügen sowie eine größere räumliche Nähe zu Deutschland und ebenfalls kostenbedingte Wettbewerbsvorteile gegenüber deutschen Transportunternehmen aufweisen.

Da namhafte in Bulgarien bzw. Rumänien niedergelassene Unternehmen bereits heute sehr stark im internationalen Transportgeschäft von und nach Westeuropa tätig sind, ist in den kommenden Jahren grundsätzlich mit einer Zunahme der Kabotagebeförderungen rumänischer und bulgarischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland zu rechnen. Diese Unternehmen verfügen über einen internationalen Kundenstamm von Industrie- und Handelsunternehmen und sind zum Teil strategische Partnerschaften mit anderen deutschen Speditionsunternehmen eingegangen. Sie können durch ihre Netzwerke die Vorteile der Liberalisierung optimal nutzen, mithin die in den verschiedenen Ländern bestehenden unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen für sich nutzen. Kabotageaktivitäten sind ferner von europaweit tätigen großen Akteuren der Branche zu erwarten, die ihren Unternehmenssitz in Deutschland oder anderen westeuropäischen Staaten haben und über Fahrzeuge in bulgarische oder rumänische Niederlassungen verfügen. Letztere dürften unter anderem für bestehende Transportaufträge auf dem deutschen Binnenmarkt eingesetzt werden.

Internationale
Transport- und Lo-
gistikunternehmen

Nach Einschätzung des Bundesamtes dürften sich bulgarische und rumänische Güterkraftverkehrsunternehmen nach Freigabe der Kabotage innerhalb Deutschlands zunächst vorrangig auf solche Relationen konzentrieren, die im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen der Komplettierung von Rundläufen und der Optimierung des Fahrzeugeinsatzes dienen. Kabotageverkehre dürften sich insoweit zunächst überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Beförderungen entwickeln. Leerfahrten zwischen den Ladestellen internationaler Transporte nach und aus Deutschland könnten so durch Zwischenbeförderungen ersetzt werden. Insoweit sehen die Marktteilnehmer die Möglichkeit der Anschlusskabotage grundsätzlich positiv. Aufgrund der bestehenden kostenbedingten Wettbewerbsvorteile könnten bulgarische und rumänische Güterkraftverkehrsunternehmen derartige Beförderungen voraussichtlich zu Frachtraten anbieten, die für deutsche Wettbewerber regelmäßig nicht kostendeckend wären. Erleichtert wird die Auftragsakquise für bulgarische und rumänische Unternehmen durch die zunehmende Verbreitung und Bedeutung von Frachtenbörsen vor allem im Standardladungsbereich. Mit Ausnahme einiger weniger großer Marktteilnehmer erfolgt eine direkte Kontaktaufnahme mit deutschen Verladern seitens bulgarischer und rumänischer Gü-

Anschlusskabotage

terkraftverkehrsunternehmen nach Informationen des Bundesamtes bislang nicht. Unter Zugrundelegung der Abschnittsbefahrungen rumänischer und bulgarischer Mautfahrzeuge (siehe Anhang 1) dürfte das Ausmaß der Kabotageleistungen von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den in Rede stehenden Staaten innerhalb Deutschlands regional unterschiedlich stark ausgeprägt sein.

Für die insgesamt voraussichtlich nur mäßigen Auswirkungen der Kabotagefreigabe für Rumänien und Bulgarien auf den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt lassen sich vor allem nachstehende Gründe angeben:

Eine Eintrittsbarriere für den deutschen Kabotagemarkt stellt für ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen die Haftpflichtversicherung nach § 7 a GüKG dar. Nach Informationen des Bundesamtes verfügen Transportunternehmen aus Rumänien und Bulgarien derzeit häufig nicht über eine ausreichende Versicherungsdeckung für Güterschäden. Frachtführern aus Rumänien und Bulgarien, die im internationalen Verkehr tätig sind, besitzen häufig nur eine Güterschaden-Haftpflichtversicherung nach CMR mit 8,33 Sonderziehungsrechten. Bei Transporten auf dem innerdeutschen Verkehrsmarkt ist jedoch eine Schadensabsicherung nach den Allgemeinen Deutschen Spediteursbedingungen (ADSp) von 40 Sonderziehungsrechten gefordert. Beim Einsatz rumänischer oder bulgarischer Frachtführer für innerdeutsche Beförderungen müsste in diesen Fällen seitens des Auftraggebers eine Zusatzversicherung für Fremdunternehmerdeckung bei der eigenen Haftpflichtversicherung für jeden eingesetzten Frachtführer abgeschlossen werden. Die Kosten für den Abschluss einer solchen Versicherung sind abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp sowie vom Warenwert. Nach Angaben eines führenden Versicherers bewegen sie sich bei etwa 500 Euro pro Jahr und Fahrzeug. Aufgrund einer befürchteten missbräuchlichen Nutzung in mehreren Fahrzeugen werden von dem in Rede stehenden Versicherungsunternehmen nach eigenen Angaben für Einzelfahrten keine Versicherungsbestätigungen ausgestellt. Der innerdeutsche Einsatz von Fahrzeugen aus Rumänien und Bulgarien, die nicht über einen ausreichenden Versicherungsschutz verfügen, im Tageschartergeschäft für Einzelladungen dürfte insoweit nach Freigabe der Kabotage problematisch bleiben. Der Abschluss von Zusatzversicherungen für Fremdunternehmerdeckung dürfte daher vor allem in solchen Fällen zum Tragen kommen, in denen rumänische bzw. bulgarische Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum bzw. wiederkehrend im innerdeutschen Verkehr disponiert werden sollen.

Güterschaden-
Haftpflichtversicherung

Eingeschränkt werden die Möglichkeiten der Kabotage durch die sogenannte Zeitweiligkeit der Kabotage. Nach § 17a der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKG/KabotageV) darf Kabotage von hierzu berechtigten Unternehmen in folgendem Umfang durchgeführt werden: Im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung nach Deutschland sind nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung der Güter bis zu 3 Kabotagefahrten innerhalb von 7 Tagen mit demselben Fahrzeug gestattet. Sowohl für die grenzüberschreitende Beförderung als

Zeitweiligkeit der
Kabotage

auch für die sich anschließenden Kabotagebeförderungen ist das Mitführen von Nachweisen erforderlich, die bestimmte Angaben enthalten müssen. Im Hinblick auf die Öffnung des deutschen Kabotagemarktes werden die gesetzlichen Rahmenbedingungen von Teilen des Güterkraftverkehrsgewerbes aufgrund der vorhandenen Schutzfunktionen zwar begrüßt. Allerdings wird von Seiten des Gewerbes weiterhin auf die schwierigen Überwachungsmöglichkeiten verwiesen. Andere Teile des Gewerbes kritisieren die gesetzlichen Einschränkungen der Kabotagemöglichkeiten, da diese die Fahrzeugdisposition erschweren und grundsätzlich die Möglichkeiten, Leerfahrten durch Kabotagebeförderungen zu vermeiden, einschränken.

Ferner wurde von Marktteilnehmern auf folgende Aspekte verwiesen, aufgrund derer ein signifikanter Einfluss der Kabotagefreigabe auf den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt nicht befürchtet werde:

Weitere Gründe

- räumliche Entfernung der Verkehrsmärkte und in Teilen unpaarige Verkehrsströme,
- Sprachprobleme und Mentalitätsunterschiede,
- Qualitätsdefizite bulgarischer und rumänischer Transportunternehmen beispielsweise in Bezug auf Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
- Wettbewerbsdruck durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Polen, Tschechien und dem Baltikum, infolge dessen es Transportunternehmen aus Bulgarien und Rumänien schwer fallen dürfte, in den deutschen Markt einzutreten.

Von der Öffnung des bulgarischen und rumänischen Binnenverkehrsmarktes dürften deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen kaum profitieren. Von Gesprächspartnern des Bundesamtes wird übereinstimmend berichtet, dass diese Märkte aufgrund des vergleichsweise niedrigen Preisniveaus und hoher Markteintrittsbarrieren kaum interessant seien. So würden Beförderungsaufträge praktisch nur an einheimische Unternehmen vergeben. Nationale Bindungen und Mentalitätsunterschiede spielten in diesem Zusammenhang eine sehr große Rolle. Hinzu komme, dass die Infrastruktur mit mitteleuropäischen Verhältnissen auf absehbare Zeit nicht vergleichbar sei.

Kabotage durch deutsche TU in BG, RO

Anhang

Kabotage auf dem europäischen Binnenmarkt

Tabelle A: Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern im Zeitraum von 2004 bis 2010

Meldeland	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	d 05/04	d 06/05	d 07/06	d 08/07	d 09/08	d 10/09
	in Mio. tkm							Veränderung in %					
Polen	505,9	653,4	1.272,7	1.097,7	953,8	2.600,9	4.387,7	29,2	94,8	-13,8	-13,1	172,7	68,7
Niederlande	2.870,7	2.733,4	2.171,6	1.999,2	2.562,9	2.266,4	2.421,3	-4,8	-20,6	-7,9	28,2	-11,6	6,8
Luxemburg	2.261,9	2.140,8	2.133,0	2.247,8	2.359,6	2.340,8	2.071,7	-5,4	-0,4	5,4	5,0	-0,8	-11,5
Deutschland	1.944,4	2.256,7	2.273,2	2.546,4	2.780,6	1.784,6	1.975,3	16,1	0,7	12,0	9,2	-35,8	10,7
Spanien	1.031,0	1.058,7	853,6	825,3	1.084,6	1.534,5	1.685,1	2,7	-19,4	-3,3	31,4	41,5	9,8
Belgien	1.816,2	1.596,9	1.552,2	1.529,4	1.545,5	1.457,7	1.363,4	-12,1	-2,8	-1,5	1,1	-5,7	-6,5
Bulgarien	k.A.	k.A.	204,0	89,5	136,9	654,8	866,5	-	-	-56,1	53,0	378,1	32,3
Portugal	708,1	747,4	714,2	927,4	886,2	494,2	652,7	5,5	-4,4	29,8	-4,4	-44,2	32,1
Österreich	389,9	572,5	716,7	686,3	642,0	643,5	609,1	46,8	25,2	-4,2	-6,5	0,2	-5,3
Tschechien	k.A.	32,9	85,6	247,9	293,5	364,4	545,5	-	159,7	189,8	18,4	24,2	49,7
Italien	846,8	1.098,4	1.021,6	938,8	1.048,6	674,8	538,5	29,7	-7,0	-8,1	11,7	-35,7	-20,2
Slowakei	89,0	87,1	125,3	216,0	264,4	350,5	527,6	-2,1	43,8	72,5	22,4	32,6	50,5
Ungarn	92,2	100,3	80,0	125,8	167,5	284,7	420,6	8,9	-20,3	57,3	33,2	70,0	47,7
Slowenien	132,3	149,3	264,1	250,2	388,6	360,3	407,4	12,8	77,0	-5,3	55,3	-7,3	13,1
Irland	505,3	461,7	434,1	417,9	572,7	309,7	347,5	-8,6	-6,0	-3,7	37,0	-45,9	12,2
Frankreich	624,3	420,7	523,3	569,3	429,0	332,8	346,6	-32,6	24,4	8,8	-24,6	-22,4	4,1
Dänemark	254,1	129,4	238,6	292,7	254,0	257,1	309,8	-49,1	84,4	22,7	-13,2	1,2	20,5
Estland	56,6	138,2	102,1	162,7	216,4	207,4	267,6	144,2	-26,1	59,3	33,0	-4,2	29,1
Lettland	9,6	35,5	29,8	38,8	50,4	158,4	217,4	268,4	-16,2	30,2	30,0	214,3	37,3
Schweden	170,5	186,0	164,3	152,4	222,3	155,8	179,5	9,1	-11,6	-7,2	45,9	-30,0	15,2
Finnland	70,0	54,3	88,6	146,6	43,9	49,5	138,4	-22,4	63,2	65,6	-70,0	12,7	179,8
Litauen	27,8	50,1	65,8	68,7	75,0	70,1	74,2	80,3	31,3	4,3	9,2	-6,5	5,8
Rumänien	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	97,4	92,6	66,4	-	-	-	-	-4,9	-28,3
Großbritannien	190,9	195,2	230,9	280,6	243,5	143,1	k.A.	2,3	18,3	21,5	-13,2	-41,2	-
Griechenland	16,7	k.A.	88,5	65,1	17,9	k.A.	k.A.	-	-	-26,5	-72,5	-	-

k.A. - keine Angaben.

Quelle: Eurostat (Stand: 24.11.2011), eigene Berechnungen.



**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 2011