



>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Internationale Marktanteile und
Kapitalverflechtungen deutscher
Güterkraftverkehrsunternehmen

Inhalt

| | | |
|-------|---|----|
| 0 | Zusammenfassung..... | 2 |
| 1 | Einleitung..... | 5 |
| 2 | Entwicklung der Nachfrage im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr..... | 6 |
| 2.1 | Entwicklung des deutschen Außenhandels (nach Menge)..... | 6 |
| 2.2 | Grenzüberschreitender Verkehr und Kabotage mit deutschen Fahrzeugen | 8 |
| 2.3 | Grenzüberschreitender Verkehr und Kabotageverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen..... | 11 |
| 3 | Marktanteile deutscher Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr..... | 15 |
| 3.1 | Gesamtentwicklung zwischen Deutschland und den alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15)..... | 15 |
| 3.2 | Gesamtentwicklung zwischen Deutschland und den jungen EU- Mitgliedstaaten..... | 17 |
| 3.3 | Einzelstaatliche Betrachtung..... | 18 |
| 3.3.1 | Marktanteilsentwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr mit einzelnen Staaten..... | 18 |
| 3.3.2 | Relativer Marktanteil deutscher Fahrzeuge..... | 24 |
| 4 | Wirtschaftliches Engagement deutscher Unternehmen im Ausland..... | 27 |
| 4.1 | Allgemeine Entwicklung der deutschen Direktinvestitionen im Ausland..... | 27 |
| 4.2 | Direktinvestitionen deutscher Transport- und Speditionsunternehmen im Ausland..... | 29 |
| 4.3 | Merkmale der deutschen Auslandsinvestoren..... | 34 |
| 4.4 | Motive der deutschen Direktinvestoren im Ausland..... | 38 |
| | Tabellarischer Anhang..... | 40 |

0 Zusammenfassung

Die Zunahme des internationalen Warenaustauschs bedingte in den zurückliegenden Jahren eine steigende Nachfrage nach grenzüberschreitenden Transportdienstleistungen. Deutsche Lastkraftfahrzeuge konnten bis zum Ausbruch der Wirtschaftskrise vor allem im Verkehr mit den EU-15, denen aus deutscher Sicht bezogen auf das bilaterale Handels- und Güterkraftverkehrsaufkommen weiterhin mit Abstand die höchste Bedeutung zukommt, hohe Mengen- und Leistungssteigerungen realisieren. Aufgrund überproportionaler Verkehrsleistungszuwächse erhöhten sie im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den EU-15 (ohne GR, FI, IR) ihre Marktanteile im Zeitraum von 2000 bis 2007 insgesamt von 35,2 auf 42,1 Prozent. Sukzessive zugenommen haben im Vorfeld der Wirtschaftskrise auch die Dreiländerverkehre und die Kabotage mit deutschen Fahrzeugen. Im Zeitraum von 2006 bis 2008 entwickelten sich deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen zu den größten Kaboteuren unter allen EU-Mitgliedstaaten. Im Zuge der wirtschaftlichen Rezession, von der die stark vom Außenhandel abhängige deutsche Wirtschaft besonders hart getroffen wurde, ging dann jedoch ein erheblicher Teil der zuvor erzielten Verkehrsleistungs- und Marktanteilszuwächse wieder verloren. Mit einem kumulierten Anteil von rund 80 Prozent am Gesamtbeförderungsaufkommen werden die grenzüberschreitenden Verkehre und die Kabotageverkehre mit deutschen Fahrzeugen durch die vier Güterabteilungen „Halb- und Fertigwaren“, „Steine und Erden“, „Chemische Erzeugnisse“ sowie „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ dominiert.

Verkehrsleistungs- und Marktanteilszuwächse dt. Lkw mit EU-15 vor Wirtschaftskrise

Auf den vergleichsweise dynamischer wachsenden Relationen mit den jungen EU-Mitgliedstaaten konnten deutsche Fahrzeuge ihre Verkehrsleistungen in den letzten Jahren aufgrund kostenbedingter Wettbewerbsnachteile kaum erhöhen. Die wachsende Verkehrsnachfrage wurde hier vor allem durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Mittel- und Osteuropa befriedigt. Deutsche Frachtführer werden vielfach nur noch in jenen Bereichen eingesetzt, in denen von Seiten der Verlager der Einsatz spezieller Fahrzeuge gefordert wird oder besondere Qualitätsansprüche gestellt werden. Bei leicht sinkender Tendenz schwankten die Marktanteile deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den EU-10 im Zeitraum von 2004 bis 2009 insgesamt zwischen 5,3 und 6,5 Prozent. Noch geringere Marktanteile erreichen deutsche Fahrzeuge bislang im Verkehr mit den jüngsten EU-Mitgliedern Bulgarien und Rumänien.

Geringe Marktanteile dt. Lkw im Verkehr mit jungen EU-Mitgliedstaaten

Die fortschreitende Internationalisierung des Verkehrsmarktes und die mit der EU-Osterweiterung verbundene Marktöffnung für vergleichsweise kostengünstigere Anbieter aus Mittel- und Osteuropa hat die deutschen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen einem zunehmenden internationalen Wettbewerb ausgesetzt und auf dem gemeinschaftlichen Verkehrsmarkt in den vergangenen Jahren zu wesentlichen Marktanteilsverschiebungen geführt. Deutsche Fahrzeuge erzielten seit Beginn des Jahrtausends insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Benelux-Staaten, Dänemark, dem Vereinigten Königreich sowie Italien absolute Marktanteils-

Absolute Marktanteile

gewinne. Rückläufig war die deutsche Marktanteilsentwicklung zuletzt im Verkehr mit Frankreich, Schweden und Österreich. Die bereits im Jahr 2004 geringen Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit Polen, der Slowakei und Ungarn nahmen in den Folgejahren ebenfalls weiter ab. Positiv entwickelten sich zuletzt die Anteile im Verkehr mit Tschechien sowie Rumänien. Mit Marktanteilen von über 50 Prozent waren deutsche Fahrzeuge im Jahr 2009 auf den Relationen mit der Schweiz, Dänemark, Luxemburg, Schweden und Frankreich dominierend.

Bei zusätzlicher Heranziehung des relativen Marktanteils als Kriterium für die deutsche Wettbewerbsposition zeigt sich, dass deutsche Fahrzeuge in den vergangenen Jahren auf 8 der 10 aufkommensstärksten Relationen zwischen Deutschland und den alten EU-Mitgliedstaaten (AT, BE, DK, FR, IT, NL, UK, SE) ihre Wettbewerbsposition gegenüber dem stärksten Wettbewerber ausbauen konnten. Ein Grund dürfte die im europäischen Vergleich moderate Lohn- und Gehaltsentwicklung in Deutschland sein. Lediglich im grenzüberschreitenden Verkehr mit Spanien und Portugal gingen mit den absoluten auch relative Marktanteilsverluste einher. Dies kann grundsätzlich als positives Zeichen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes gewertet werden. Aufgrund der schnell wachsenden Marktanteile mittel- und osteuropäischer Fahrzeuge und der konjunkturbedingten Rückschläge bleibt die weitere Entwicklung allerdings abzuwarten.

Relative
Marktanteile

Auf nahezu allen aufkommensstärkeren Relationen zwischen Deutschland und den anderen EU-Staaten (> 2,5 Mrd. tkm in 2009) haben die Dreiländerverkehre, d.h. Verkehre durch Fahrzeuge, die weder aus Deutschland noch aus dem jeweiligen Partnerstaat kommen, in den vergangenen Jahren anteilmäßig mehr oder weniger deutlich zugenommen. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Belgien, Frankreich sowie Schweden entfiel auf Fahrzeuge aus Drittstaaten im Jahr 2009 bereits etwa ein Drittel, im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich annähernd die Hälfte der Gesamtleistungen. Ausgeübt wird der Wettbewerbsdruck vor allem durch Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa, insbesondere Polen, die in zunehmendem Maße den europäischen Verkehrsmarkt durchdringen. Besonders stark ausgeprägt ist der Wettbewerb im Bereich der allgemeinen Ladungsverkehre. Im Hinblick auf die reine Transportdurchführung sind die Transportunternehmen aus Sicht der Auftraggeber zumeist nahezu beliebig austauschbar, sofern sie aufgrund der vorliegenden Erfahrungen die geforderte Mindestqualität der Leistungserbringung gewährleisten. Bei einem Teil der deutschen Verkehrsunternehmen ist daher bereits seit längerem das Bemühen erkennbar, sich dem internationalen Wettbewerbs- und Preisdruck durch spezialisierte oder differenzierte Dienstleistungsangebote oder einen Rückzug auf den nationalen bzw. regionalen Markt zu entziehen.

Dreiländerverkehre

Im Zuge der Globalisierung haben die Kapitalverflechtungen der deutschen Wirtschaft mit dem Ausland deutlich zugenommen. Nach Angaben der Deutschen Bundesbank ist das

Direktinvestitionen
dt. Unternehmen
im Ausland

Direktinvestitionsvermögen deutscher Unternehmen aus dem Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen“ sowie „Hilfs- und Nebentätigkeiten für Verkehr, Verkehrsvermittlung“ im Ausland im Zeitraum von 2005 bis 2008 sukzessive gestiegen und belief sich im Jahr 2008 auf 2,3 bzw. 2,2 Mrd. Euro. Der größte Teil der Direktinvestitionsbestände wird in den EU-Mitgliedstaaten gehalten. Den Schwerpunkt bilden hier die EU-15 (insbesondere UK, ES, SE, AT, NL, FR). Die deutschen Direktinvestitionsbestände in den aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas konzentrieren sich zu einem wesentlichen Teil auf Polen. Mit deutlichem Abstand folgen die tschechische Republik und Rumänien. Erkennbar zugenommen hat in der jüngeren Vergangenheit das wirtschaftliche Engagement deutscher Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen auf den aufstrebenden asiatischen Märkten. Sie bilden nach Europa mittlerweile die zweitwichtigste Zielregion für deutsche Direktinvestitionen.

Auslandsniederlassungen in anderen EU-Mitgliedstaaten werden vor allem von größeren Unternehmen unterhalten. Dabei steigt der Anteil der Unternehmen mit Niederlassung(en) im Ausland mit wachsender Unternehmensgröße. Der Großteil des klein- und mittelständisch geprägten deutschen Gewerbes besitzt keine Niederlassungen außerhalb des Heimatstaates. Bezogen auf die Gesamtzahl der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen dürfte sich der Anteil der Unternehmen mit Auslandsniederlassung(en) in der Europäischen Union im unteren einstelligen Prozentbereich bewegen. Der Großteil der Unternehmen mit Auslandsniederlassungen beschränkt sein Auslandsengagement zudem auf einzelne Staaten. Größere flächendeckende Netzwerke werden lediglich von einigen wenigen europaweit bzw. global agierenden Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen angeboten. Neben Unternehmen, deren Tätigkeitsschwerpunkt im internationalen allgemeinen Ladungs- bzw. Stückgutverkehr liegt, bietet ein größerer Teil der Unternehmen, der Auslandsniederlassungen in der EU-27 unterhält, Transport- und Logistikdienstleistungen für spezielle Branchensegmente an. Als wesentliche Triebkräfte der Internationalisierung lassen sich die Bildung internationaler Netzwerke, die Nähe zu bedeutenden Auftraggebern sowie die Senkung der Lohnkosten identifizieren.

Charakteristika
und Triebkräfte
deutscher Aus-
landsinvestoren

1 Einleitung

Die fortschreitende Internationalisierung der Absatz- und Beschaffungsmärkte und die hiermit verbundene Intensivierung des Güteraustausches zwischen den Volkswirtschaften hat in den zurückliegenden Jahren zu einer steigenden Nachfrage nach grenzüberschreitenden Transportdienstleistungen geführt und die Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen gleichzeitig einem zunehmenden internationalen Wettbewerb ausgesetzt. Dieser hat nicht zuletzt durch die beiden jüngsten Erweiterungen der Europäischen Union, infolge derer Wettbewerber aus den neuen Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas unbegrenzten Zugang zum grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt der Staatengemeinschaft bekamen, an Intensität gewonnen. Ziel des vorliegenden Berichts ist es zum einen darzustellen, inwieweit deutsche Fahrzeuge an den Nachfragezuwächsen im internationalen Straßengüterverkehr partizipieren konnten und wie sich deren Marktanteile in einem wettbewerbsintensiven Umfeld in den vergangenen Jahren entwickelt haben. Zum anderen wird der Fragestellung nachgegangen, inwieweit deutsche Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen auf die Globalisierung mit einer eigenen Internationalisierung reagiert haben, insbesondere wirtschaftliche Engagements im Ausland eingegangen sind.

Ausgangslage

Der erste Teil des Berichts (Kapitel 2 und 3) widmet sich der Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs. Ausgehend von der deutschen Außenhandelsentwicklung wird zunächst die allgemeine Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Kabotageverkehrs mit deutschen Fahrzeugen in den letzten zehn Jahren aufgezeigt. Anschließend soll anhand der Struktur der von deutschen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr und im Kabotageverkehr beförderten Güter näher auf die wesentlichen Einsatzbereiche deutscher Fahrzeuge im internationalen Straßengüterverkehr sowie etwaige strukturelle Änderungen geschlossen werden. Den Abschluss bildet eine differenzierte Analyse der Entwicklung der absoluten und relativen Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit den einzelnen EU-Mitgliedstaaten. Der zweite Teil des Berichts (Kapitel 4) beleuchtet das wirtschaftliche Engagement deutscher Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen im Ausland. Im Mittelpunkt stehen hier einheimische Unternehmen, die Dienstleistungen in anderen Ländern über ausländische Dienstleistungsstandorte erbringen, mithin die deutschen Direktinvestitionen im Ausland.

Gang der
Untersuchung

Grundlage für die Beschreibung der grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Deutschland und den übrigen EU-Mitgliedstaaten sowie die Berechnung der Marktanteile bilden die statistischen Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat). Aufgrund der unterschiedlichen Verfügbarkeit geeigneter Datensätze beginnen die Zeitreihenanalysen im vorliegenden Bericht für die alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15) ab dem Jahr 2000, für Staaten, die der EU im Jahr 2004 beigetreten sind (EU-10), ab dem Jahr 2004 und für Bulgarien und Rumänien ab dem Jahr 2006. Einschränkend ist darauf hinzuweisen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine statistischen Angaben zum

Datenquellen
- Eurostat

Verkehr mit italienischen Fahrzeugen in den Jahren 2008 und 2009 vorliegen. Unvollständige Datensätze liegen ferner für Griechenland (2000, 2001, 2002, 2009), Finnland (2000, 2001) und Irland (2000) vor. Hierdurch kann es in Teilen zu Unschärfen bezüglich der ausgewiesenen Zahlenwerte kommen, die im Hinblick auf die grundsätzlichen Aussagen allerdings nicht maßgeblich sein dürften.

Grundlage für die Aussagen zu den deutschen Direktinvestitionen im Ausland bilden im Wesentlichen die einschlägigen Statistiken der Deutschen Bundesbank. Zu nennen ist insbesondere die Statistik der Bestandserhebung über Direktinvestitionen. Diese basiert u.a. auf Meldungen inländischer Unternehmen und Privatpersonen über das „Vermögen Gebietsansässiger in fremden Wirtschaftsgebieten“ (deutsche Direktinvestitionen im Ausland), die der Deutschen Bundesbank einmal jährlich zu erstatten sind. Meldeinhalt und Meldeverfahren gehen aus den Vorschriften der Außenwirtschaftsverordnung hervor. Meldepflichtig sind inländische Unternehmen und Privatpersonen, soweit ihnen am Meldestichtag 10 Prozent oder mehr der Kapitalanteile oder Stimmrechte an einem Unternehmen im Ausland direkt (unmittelbar) oder direkt und indirekt (mittelbar) zu mehr als 50 Prozent gehören und das ausländische Unternehmen eine Bilanzsumme von (umgerechnet) mehr als 3 Mio. Euro ausweist. Meldepflichtig sind auch inländische Unternehmen, die Zweigniederlassungen oder auf Dauer angelegte Betriebsstätten mit einem Betriebsvermögen von mehr als 3 Mio. Euro im Ausland unterhalten.¹

- Deutsche
Bundesbank

2 Entwicklung der Nachfrage im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr

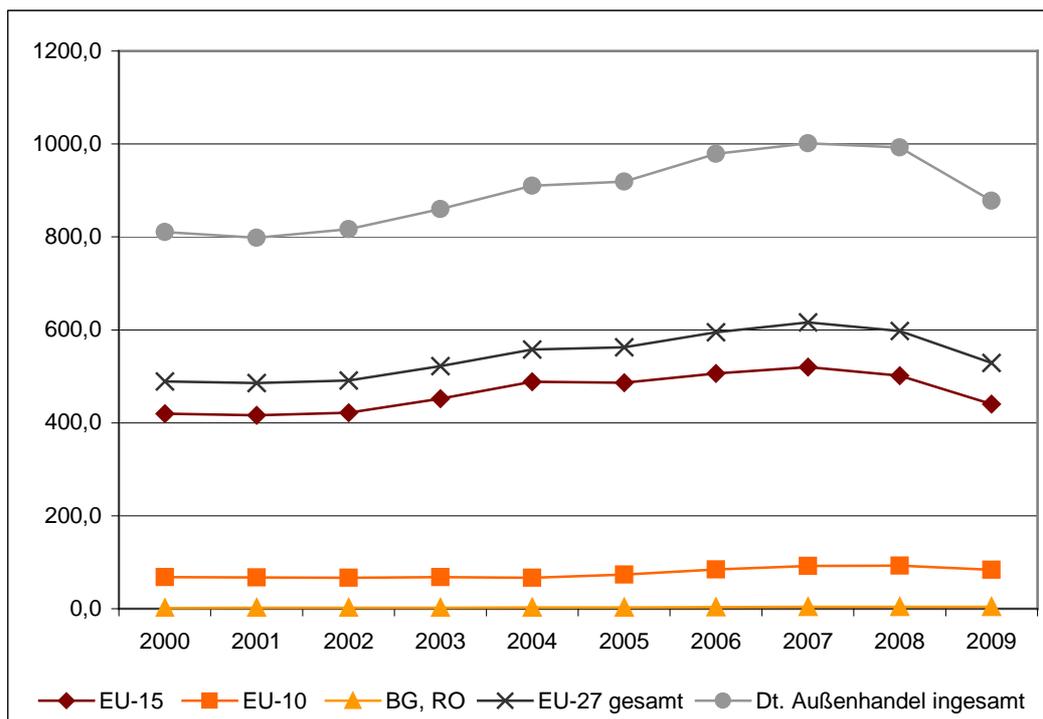
2.1 Entwicklung des deutschen Außenhandels (nach Menge)

Bevor der deutsche Außenhandel spätestens Ende 2008 die Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise zu spüren bekam, verzeichnete er eine positive Entwicklung. Das gewichtsmäßige Volumen der insgesamt aus Deutschland ausgeführten bzw. nach Deutschland eingeführten Waren stieg von rund 798,3 Mio. t im Jahr 2001 auf rund 1.001,7 Mio. t im Jahr 2007. Dies entspricht einem Zuwachs von gut 25 Prozent. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2008 ging das gewichtsmäßige Volumen der gehandelten Waren im Jahr 2009 deutlich zurück und fiel mit rund 878,1 Mio. t unter das Niveau des Jahres 2004 (siehe Abbildung 1).²

Gesamt-
entwicklung

¹ Siehe Deutsche Bundesbank: Bestandserhebung über Direktinvestitionen – Statistische Sonderveröffentlichung 10, Frankfurt am Main 2010.

² Der Warenwert der deutschen Ausfuhren erhöhte sich im Zeitraum von 2000 bis 2008 um knapp 65 Prozent auf 984,1 Mrd. Euro; die Einfuhren stiegen um knapp 50 Prozent auf 805,8 Mrd. Euro. Im Jahr 2009 nahmen die Aus- und Einfuhren im Vergleich zum Jahr 2008 um 17,9 bzw. 16,4 Prozent ab.

Abbildung 1: Entwicklung des deutschen Außenhandels im Zeitraum von 2000 bis 2009 in Mio. t

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Auf die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU-27) entfällt der größte Teil der deutschen Ein- und Ausfuhren. Ihr Anteil am gesamten gewichtsmäßigen Außenhandel Deutschlands blieb während des Zeitraums von 2000 bis 2009 mit Werten zwischen 60,1 und 61,5 Prozent relativ konstant.¹ Der größte Anteil der gehandelten Gütermengen entfällt mit Abstand auf die alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15). Mit 440,3 Mio. t erzielten letztere im Jahr 2009 einen Anteil von rund 50 Prozent am gesamten deutschen Außenhandel bzw. von rund 83 Prozent am innergemeinschaftlichen Handel Deutschlands. Aufgrund des vergleichsweise dynamischeren Wachstums ist der Anteil der jungen EU-Mitgliedstaaten (EU-10) am deutschen Außenhandel seit deren EU-Beitritt jedoch gestiegen. Erreichten die EU-10 im Jahr 2004 mit einem Volumen von 66,9 Mio. t noch einen Anteil von rund 12 Prozent am innergemeinschaftlichen Außenhandel Deutschlands, so lag er im Jahr 2009 mit rund 84,1 Mio. t bereits bei knapp 16 Prozent; die jüngsten Mitglieder der europäischen Staatengemeinschaft, Rumänien und Bulgarien, erreichten im Jahr 2009 mit einem Handelsvolumen von 4,4 Mio. t einen kumulierten Anteil von rund einem Prozent. Während die mit den alten EU-Mitgliedstaaten gehandelten Warenmengen bereits im Jahr 2008 insgesamt rückläufig waren, war dies bei den jungen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erst im vergangenen Jahr der Fall. Das Mengenwachstum im deutsch-rumänischen Außenhandel hielt sogar im Jahr 2009 weiter an.

EU-Handel

¹ Siehe hierzu und im Folgenden auch Anhang 1.

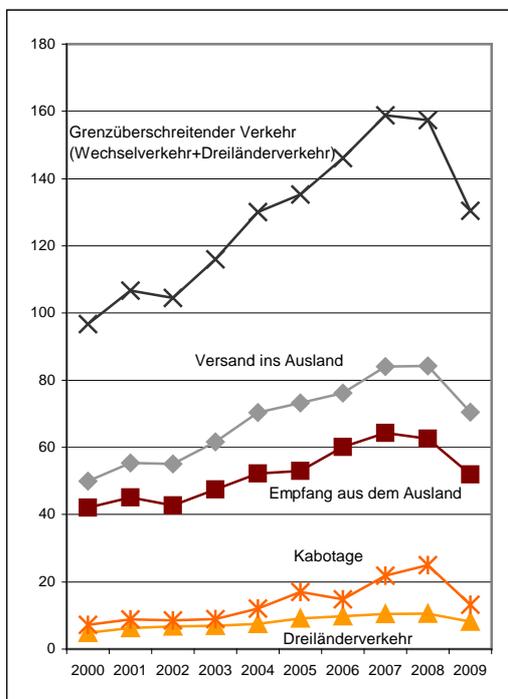
2.2 Grenzüberschreitender Verkehr und Kabotage mit deutschen Fahrzeugen

Die dynamische Entwicklung des deutschen Außenhandels bis zum Ausbruch der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise spiegelte sich einer deutlichen Zunahme der grenzüberschreitenden Beförderungen mit deutschen Fahrzeugen wider. Insgesamt erhöhte sich deren Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Verkehr (Wechselverkehr und Dreiländerverkehr) im Zeitraum von 2000 bis 2007 um rund 62,1 Mio. t bzw. rund 64 Prozent auf 158,8 Mio. t. Die Verkehrsleistung stieg im selben Zeitraum um rund 26,7 Mrd. tkm bzw. knapp 51 Prozent auf 79,5 Mrd. tkm (siehe Abbildungen 2 a) und b)).¹ In den Jahren 2008 und insbesondere 2009 waren sowohl die Mengen- als auch die Leistungsentwicklung konjunkturbedingt rückläufig. Mit rund 130,5 Mio. t fiel die Beförderungsmenge im Jahr 2009 in etwa auf das Niveau des Jahres 2004; die Verkehrsleistung blieb mit rund 60,2 Mrd. tkm sogar hinter dem Niveau des Jahres 2003 zurück. Knapp 93 Prozent der im grenzüberschreitenden Verkehr erbrachten Verkehrsleistungen entfielen im Jahr 2009 auf Beförderungen zwischen EU-Mitgliedstaaten, knapp 6 Prozent auf Verkehre zwischen EU- und Drittstaaten und gut ein Prozent auf Verkehre zwischen Drittstaaten. Diese Anteilswerte blieben seit Mitte der 2000er Jahre relativ konstant; die Schwankungsbreite bewegte sich innerhalb eines Prozentpunktes.

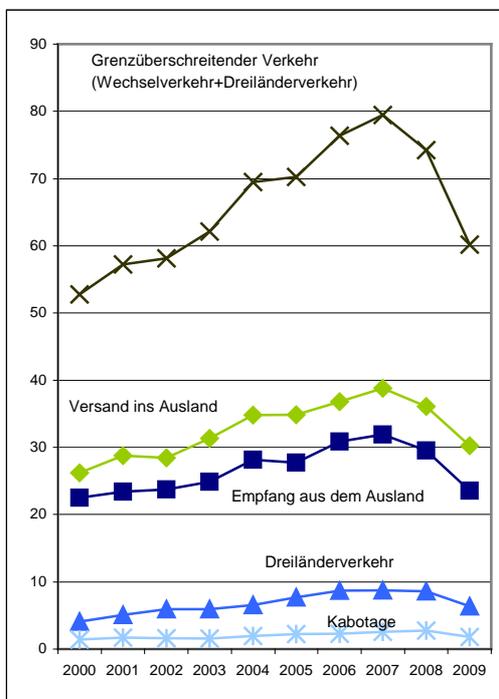
Gesamtentwicklung

Abbildung 2: Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Kabotageverkehrs mit deutschen Fahrzeugen im Zeitraum von 2000 bis 2009

a) in Mio. t



b) in Mrd. tkm



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

¹ Siehe hierzu auch Anhang 2.

Beim Versand ins Ausland konnten deutsche Fahrzeuge ihre Beförderungsmengen bis zum Jahr 2008 auf 84,2 Mio. t steigern. Im Vergleich zum Jahr 2000 bedeutete dies einen Volumenzuwachs von rund 34,4 Mio. t bzw. knapp 69 Prozent. Die Verkehrsleistung beim grenzüberschreitenden Versand verzeichnete bereits im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 einen Rückgang von rund 7 Prozent. Dennoch bedeuteten 36,1 Mrd. tkm im Jahr 2008 ein Leistungswachstum gegenüber dem Jahr 2000 von knapp 38 Prozent. Nach Zuwächsen in den Jahren zuvor sind die Mengen und Leistungen beim grenzüberschreitenden Empfang seit dem Jahr 2008 rückläufig. Mit 62,6 Mio. t bzw. 29,5 Mrd. tkm wurden im Jahr 2008 die entsprechenden Mengen- und Leistungswerte aus dem Jahr 2000 gleichwohl noch um rund 49 bzw. 31 Prozent übertroffen. Eine überproportional steigende Verkehrsnachfrage verzeichneten deutsche Fahrzeuge seit Beginn des Jahrtausends im Rahmen sogenannter Dreiländerverkehre. Sowohl die von deutschen Fahrzeugen im Dreiländerverkehr beförderten Gütermengen als auch die erbrachten Verkehrsleistungen haben sich im Zeitraum von 2000 bis 2008 mehr als verdoppelt. Im Jahr 2008 wurden im Dreiländerverkehr Güter mit einem Volumen von knapp 10,6 Mio. t befördert und eine Verkehrsleistung von rund 8,6 Mrd. tkm erbracht. Im Jahr 2009 wiesen dann alle genannten Hauptverkehrsbeziehungen vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Rezession hohe Mengen- und Leistungsrückgänge im Vergleich zum Jahr 2008 auf.

Wechselverkehr,
Dreiländerverkehr

Tabelle 1: Grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Fahrzeugen im 1. Halbjahr 2010 nach Regionen

| Staaten | Fahrten ¹⁾ in 1.000 | Anteil in % | Gütermenge in 1.000 t | Anteil in % | Verkehrs- in Mio. tkm | Anteil in % |
|---------------------------|-----------------------------------|----------------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| EU-15 | 4.242,5 | 84,3 | 51.956,9 | 86,3 | 23.419,4 | 88,1 |
| EU-10 | 261,3 | 5,2 | 2.779,7 | 4,6 | 1.178,2 | 4,4 |
| EU-2 (BG, RO) | 1,8 | 0,0 | 15,4 | 0,0 | 23,4 | 0,1 |
| Nicht-EU-Staaten | 530,3 | 10,5 | 5.436,3 | 9,0 | 1.966,7 | 7,4 |
| <i>darunter: Schweiz</i> | 508,1 | 10,1 | 5.152,2 | 8,6 | 1.631,4 | 6,1 |
| Summe²⁾ | 5.035,6 | 100,0 | 60.188,3 | 100,0 | 26.588,1 | 100,0 |
| <i>nachrichtlich:</i> | | | | | | |
| <i>Dreiländerverkehr</i> | 356,9 | - | 3.782,4 | - | 2.991,2 | - |

¹⁾ Beladene und unbeladene Fahrten.

²⁾ Rundungsbedingt kann die Gesamtsumme von der Summe der Einzelpositionen abweichen.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Wie Tabelle 1 zu entnehmen ist, sind deutsche Fahrzeuge vor allem im Verkehr mit den alten EU-Mitgliedstaaten aktiv. Im 1. Halbjahr 2010 wurden deutlich über 80 Prozent der Fahrten, der beförderten Gütermenge sowie der Verkehrsleistung im Wechselverkehr mit den Staaten der EU-15 erbracht. Entsprechend gering fiel der Anteil der Wechselverkehre mit den jungen EU-Mitgliedstaaten sowie den Nicht-EU-Staaten aus. Grenzüberschreitende Verkehre inländischer Lkw zwischen Deutschland und Nicht-EU-Staaten konzentrierten sich in der ersten Jahreshälfte 2010 in hohem Maße auf die Schweiz. Der hohe

Anteil der alten EU-Staaten an den Wechselverkehren mit inländischen Lkw deckt sich mit deren großer Bedeutung für den deutschen Außenhandel (siehe oben).

Im Zuge der wachsenden grenzüberschreitenden Verkehre hat die Kabotage mit deutschen Fahrzeugen ebenfalls zugenommen. Bis zum Jahr 2008 stieg die in anderen Ländern innerstaatlich beförderte Gütermenge auf knapp 25,0 Mio. t an, die Verkehrsleistung auf knapp 2,8 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2000 konnten die Mengen damit mehr als verdreifacht, die Leistungen annähernd verdoppelt werden. Angesichts des Außenhandelsrückgangs und der Abnahme der grenzüberschreitenden Verkehre haben sich die Kabotageaktivitäten deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2009 deutlich verringert. Die Beförderungsmenge reduzierte sich im Vergleich zum Jahr 2008 um rund 47 Prozent auf knapp 13,2 Mio. t, die Verkehrsleistung sank um rund 36 Prozent auf knapp 1,8 Mrd. tkm.

Kabotage

Vor dem Hintergrund der deutlichen Zunahme der Kabotageaktivitäten entwickelten sich deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen in den Jahren 2006, 2007 und 2008 zu den größten Kaboteuren unter allen EU-Mitgliedstaaten, gefolgt von niederländischen, luxemburgischen und belgischen Unternehmen. Angesichts des deutlichen Rückgangs der Verkehrsleistung büßten deutsche Unternehmen im Jahr 2009 diesen Spitzenrang allerdings ein und fielen hinter Polen, Luxemburg und die Niederlande auf Rang 4 zurück. Polnische Verkehrsunternehmen konnten vor dem Hintergrund der Kabotagefreigabe zum 1. Mai 2009 ihre Kabotageleistung von 953,8 Mio. tkm im Jahr 2008 auf 2.600,9 Mio. tkm im Jahr 2009 erhöhen und sich so mit Abstand an die Spitze der größten Kaboteure in der EU setzen.¹

DE zeitweilig
größter Kaboteur
in der EU

Tabelle 2: Kabotage mit deutschen Fahrzeugen nach Ländern in den Jahren 2008 und 2009

| Jahr | BE | CZ | DK | GR | ES | FR | IT | NL | AT | PL | SE | UK | Sonst. | Insg. |
|-------------------|------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|--------|---------|
| in Mio. tkm | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 86,5 | 12,4 | 274,6 | 67,7 | 149,0 | 819,8 | 385,3 | 153,2 | 226,9 | 9,3 | 294,5 | 203,1 | 98,4 | 2.780,6 |
| 2009 | 47,1 | 11,8 | 210,6 | 10,3 | 76,7 | 554,7 | 249,8 | 97,2 | 123,6 | 7,9 | 197,1 | 126,9 | 70,9 | 1.784,6 |
| Anteil in Prozent | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 3,1 | 0,4 | 9,9 | 2,4 | 5,4 | 29,5 | 13,9 | 5,5 | 8,2 | 0,3 | 10,6 | 7,3 | 3,5 | 100,0 |
| 2009 | 2,6 | 0,7 | 11,8 | 0,6 | 4,3 | 31,1 | 14,0 | 5,4 | 6,9 | 0,4 | 11,0 | 7,1 | 4,0 | 100,0 |

Kabotage nach
Ländern

AT – Österreich, BE – Belgien, CZ – Tschechien, DK – Dänemark, ES – Spanien, FR – Frankreich, GR – Griechenland, IT – Italien, NL – Niederlande, PL – Polen, SE – Schweden, UK – Vereinigtes Königreich.
Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2010). Eigene Berechnungen.

Wie Tabelle 2 zu entnehmen ist, betreiben deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen vor allem in Frankreich Kabotage. Etwa 30 Prozent der im Rahmen von Kabotageverkehren erbrachten Verkehrsleistungen entfielen in den Jahren 2008 und 2009 auf Frankreich.

¹ Am 30. April 2009 endete für Transportunternehmen aus Polen, der Slowakei, Tschechien, Ungarn und den baltischen Staaten in vielen Staaten, u.a. Deutschland, die seit dem EU-Beitritt geltende Übergangsfrist für die Freigabe der Kabotage. Zur Entwicklung der Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus den einzelnen EU-Mitgliedstaaten siehe auch Anhang 3.

Hohe Kabotageleistungen erbringen deutsche Fahrzeuge zudem in Italien, Dänemark Schweden und dem Vereinigten Königreich. Das vergleichsweise starke Engagement in den nördlichen EU-Mitgliedstaaten ist unter anderem auf zahlreiche Tochtergesellschaften dänischer Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland zurückzuführen. Nach Informationen des Bundesamtes setzen die vorrangig in Schleswig-Holstein beheimateten Unternehmen Teile ihrer Flotte für Binnenverkehre in Dänemark ein. Wie in Abschnitt 3 deutlich werden wird, erbringen deutsche Fahrzeuge damit vor allem in jenen Staaten hohe Kabotageleistungen, mit denen sie im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre hohe absolute und relative Marktanteile erreichen. Kabotageverkehre in den jungen EU-Mitgliedstaaten werden von deutschen Fahrzeugen – falls überhaupt – bislang nur in einem äußerst geringen Umfang durchgeführt. Bei grenzüberschreitenden Verkehren mit diesen Staaten erreichen deutsche Transportunternehmen lediglich geringe Marktanteile.

2.3 Grenzüberschreitender Verkehr und Kabotageverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen

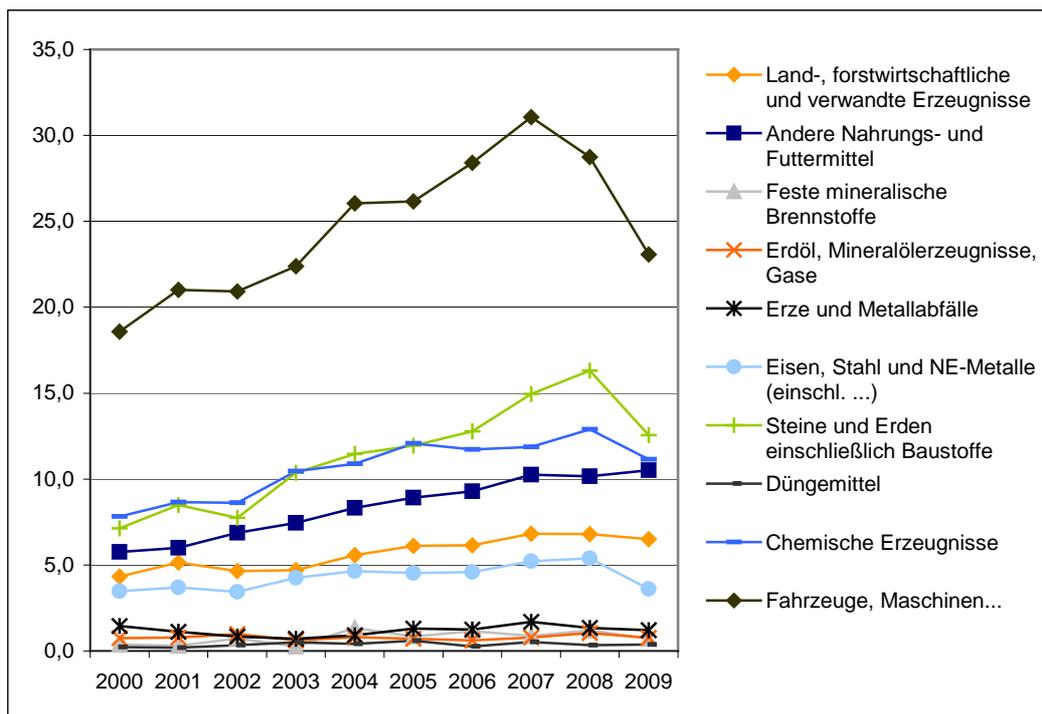
Die nachstehenden Tabellen und Abbildungen fassen die Entwicklung des grenzüberschreitenden Versands und Empfangs mit deutschen Fahrzeugen seit dem Jahr 2000 differenziert nach Güterabteilungen zusammen. Demnach konnten deutsche Fahrzeuge mit wenigen Ausnahme in sämtlichen Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2009 insgesamt Aufkommenszuwächse verzeichnen. Lediglich beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang von Erzen und Metallabfällen sowie beim grenzüberschreitenden Empfang von festen mineralischen Brennstoffen sowie Steinen und Erden wiesen die Aufkommenswerte im Jahr 2009 kein höheres Niveau als im Jahr 2000 auf.

Aufkommenszuwächse in nahezu allen Güterabteilungen

Im grenzüberschreitenden Versand mit deutschen Lastkraftfahrzeugen erhöhte sich die Beförderungsmenge im Zeitraum von 2000 bis 2008 um rund 34,4 Mio. t bzw. knapp 69 Prozent auf 84,2 Mio. t. Im Jahr 2009 ging sie rezessionsbedingt auf 70,4 Mio. t zurück (siehe Tabelle 3 und Abbildung 3). Das Mengenwachstum im Zeitraum von 2000 bis 2008 wurde insbesondere durch Zuwächse in den Güterabteilungen „Steine und Erden“ (+ 129 %), „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ (+ 76 %), „Chemische Erzeugnisse“ (+ 65 %) sowie „Halb- und Fertigwaren“ (+ 55 %) getragen. Hierbei handelte es sich zugleich um die vier aufkommensstärksten Güterabteilungen während des gesamten Betrachtungszeitraums. Im Jahr 2009 entfielen auf sie rund 81 Prozent der insgesamt per deutschen Lastkraftfahrzeugen ins Ausland versandten Güter (2000: knapp 79 Prozent). Die mit Abstand volumenträchtigste Güterabteilung bildeten dabei im gesamten Vergleichszeitraum die Halb- und Fertigwaren, deren Volumen sich im Jahr 2009 auf rund 23,1 Mio. t belief. Ihr Anteil am gesamten grenzüberschreitenden Versand mit deutschen Fahrzeugen betrug zuletzt knapp 33 Prozent.

Versand ins Ausland

Abbildung 3: Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2009 – Versand ins Ausland in Mio. t



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 3: Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2009 – Versand ins Ausland (in Mio. t, Anteile in %)

| Jahr | Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse | Andere Nahrungs- und Futtermittel | Feste mineralische Brennstoffe | Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase | Erze und Metallabfälle | Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. ...) | Steine und Erden einschließlich Baustoffe | Düngemittel | Chemische Erzeugnisse | Fahrzeuge, Maschinen... | Insgesamt |
|--------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------|--|---|-------------|-----------------------|-------------------------|-----------|
| in Mio. t | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 4,3 | 5,8 | 0,4 | 0,7 | 1,4 | 3,5 | 7,1 | 0,2 | 7,8 | 18,6 | 49,9 |
| 2001 | 5,1 | 6,0 | 0,3 | 0,8 | 1,1 | 3,7 | 8,5 | 0,2 | 8,7 | 21,0 | 55,4 |
| 2002 | 4,6 | 6,9 | 0,7 | 1,0 | 0,8 | 3,4 | 7,7 | 0,3 | 8,6 | 20,9 | 55,1 |
| 2003 | 4,7 | 7,4 | 0,3 | 0,6 | 0,7 | 4,2 | 10,4 | 0,5 | 10,5 | 22,4 | 61,7 |
| 2004 | 5,6 | 8,3 | 1,3 | 0,8 | 0,9 | 4,6 | 11,5 | 0,4 | 10,9 | 26,0 | 70,4 |
| 2005 | 6,1 | 8,9 | 0,8 | 0,7 | 1,3 | 4,5 | 11,9 | 0,6 | 12,1 | 26,2 | 73,2 |
| 2006 | 6,1 | 9,3 | 1,1 | 0,6 | 1,2 | 4,6 | 12,8 | 0,3 | 11,7 | 28,4 | 76,2 |
| 2007 | 6,8 | 10,3 | 0,9 | 0,8 | 1,7 | 5,2 | 15,0 | 0,5 | 11,9 | 31,1 | 84,0 |
| 2008 | 6,8 | 10,2 | 1,2 | 1,0 | 1,3 | 5,4 | 16,3 | 0,3 | 12,9 | 28,7 | 84,2 |
| 2009 | 6,5 | 10,5 | 0,7 | 0,8 | 1,2 | 3,6 | 12,6 | 0,4 | 11,1 | 23,1 | 70,4 |
| Anteile in % | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 8,7 | 11,5 | 0,8 | 1,5 | 2,9 | 7,0 | 14,3 | 0,4 | 15,7 | 37,3 | 100,0 |
| 2001 | 9,3 | 10,8 | 0,5 | 1,4 | 2,0 | 6,7 | 15,3 | 0,3 | 15,6 | 37,9 | 100,0 |
| 2002 | 8,4 | 12,5 | 1,3 | 1,8 | 1,5 | 6,2 | 14,1 | 0,6 | 15,6 | 38,0 | 100,0 |
| 2003 | 7,6 | 12,1 | 0,4 | 1,0 | 1,1 | 6,9 | 16,8 | 0,8 | 17,0 | 36,3 | 100,0 |
| 2004 | 7,9 | 11,8 | 1,9 | 1,1 | 1,3 | 6,6 | 16,3 | 0,6 | 15,5 | 37,0 | 100,0 |
| 2005 | 8,4 | 12,2 | 1,2 | 1,0 | 1,8 | 6,2 | 16,3 | 0,8 | 16,5 | 35,7 | 100,0 |
| 2006 | 8,1 | 12,2 | 1,5 | 0,8 | 1,6 | 6,0 | 16,8 | 0,3 | 15,4 | 37,3 | 100,0 |
| 2007 | 8,1 | 12,2 | 1,0 | 0,9 | 2,0 | 6,2 | 17,8 | 0,6 | 14,1 | 37,0 | 100,0 |
| 2008 | 8,1 | 12,1 | 1,4 | 1,2 | 1,6 | 6,4 | 19,4 | 0,4 | 15,3 | 34,1 | 100,0 |
| 2009 | 9,2 | 14,9 | 1,0 | 1,1 | 1,7 | 5,1 | 17,8 | 0,5 | 15,8 | 32,7 | 100,0 |

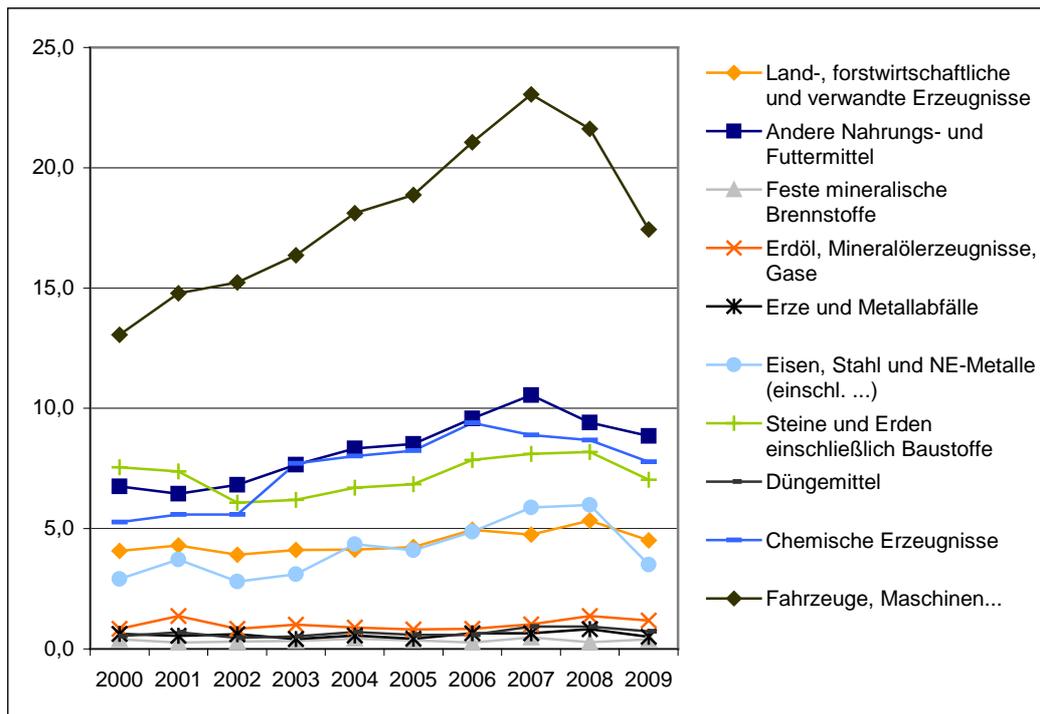
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die Struktur der von deutschen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Versand beförderten Güter weist im Betrachtungszeitraum im Wesentlichen drei Auffälligkeiten auf. Zum einen hat der Anteil der Nahrungs- und Futtermittel an den Versendungen ins Ausland zuletzt deutlich zugenommen; er erhöhte sich im Jahr 2009 auf 14,9 Prozent und lag damit deutlich über dem entsprechenden Wert aus dem Jahr 2000 (11,5 %). Im Gegensatz zu den anderen Güterabteilungen wurde der grenzüberschreitende Versand von Nahrungs- und Futtermitteln von der Konjunktorentwicklung nicht negativ beeinträchtigt. Während alle übrigen Güterabteilungen im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr mehr oder weniger deutliche Aufkommensrückgänge verzeichneten, konnten die vergleichsweise „krisenfesten“ Nahrungs- und Futtermittel im Vergleichszeitraum sogar leicht zulegen. Signifikant zugenommen hat der Anteil von Steinen und Erden; er erhöhte sich von 14,3 Prozent im Jahr 2000 auf 17,8 Prozent im Jahr 2009. Die Halb- und Fertigwaren erreichten im Jahr 2002 mit 38,0 Prozent im gesamten Betrachtungszeitraum ihren höchsten Anteilswert und weisen insbesondere seit dem Jahr 2007 eine rückläufige Anteilsentwicklung auf.

Im grenzüberschreitenden Empfang mit deutschen Lastkraftfahrzeugen erhöhten sich die Beförderungsmengen im Zeitraum von 2000 bis 2008 um rund 49 Prozent auf 62,6 Mio. t, bevor sie im Jahr 2009 auf 51,9 Mio. t zurückgingen (siehe Tabelle 4 und Abbildung 4). Hohe Volumenzuwächse verzeichneten im Zeitraum von 2000 bis 2008 dabei insbesondere Halb- und Fertigwaren (+ 66 %), chemische Erzeugnisse (+ 65 %), Eisen, Stahl und NE-Metalle (+ 106 %) sowie Nahrungs- und Futtermittel (+ 39 %). Wie beim grenzüberschreitenden Empfang bildeten Halb- und Fertigwaren im gesamten Betrachtungszeitraum die aufkommensstärkste Güterabteilung. Ihr Anteil am grenzüberschreitenden Empfang mit deutschen Lastkraftfahrzeugen lag zuletzt bei knapp 34 Prozent und damit rund 2,5 Prozentpunkte über dem entsprechenden Anteilswert aus dem Jahr 2000. Allerdings ist bezogen auf die Anteilsentwicklung seit dem Jahr 2003 keine Wachstumsdynamik mehr in dieser Güterabteilung erkennbar. Neben Halb- und Fertigwaren befördern deutsche Fahrzeuge vor allem Nahrungs- und Futtermittel, chemische Erzeugnisse sowie Steine und Erden aus dem Ausland nach Deutschland. Wie beim grenzüberschreitenden Versand entfielen auf diese vier Güterabteilungen im Jahr 2009 annähernd vier Fünftel aller im grenzüberschreitenden Empfang beförderten Waren (2000: knapp 78 Prozent). Im Gegensatz zum grenzüberschreitenden Empfang ist der Anteil der Steinen und Erden an den Gesamtempfangsmengen im Zeitraum von 2000 bis 2009 von 18,0 auf 13,5 Prozent zurückgegangen. Diesen Verlusten stehen Anteilsgewinne von chemischen Erzeugnissen, Halb- und Fertigwaren sowie Nahrungs- und Futtermitteln gegenüber.

Empfang
aus dem Ausland

Abbildung 4: Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2008 – Empfang aus dem Ausland (in Mio. t, Anteile in %)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 4: Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2009 – Empfang aus dem Ausland (in Mio. t, Anteile in %)

| Jahr | Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse | Andere Nahrungs- und Futtermittel | Feste mineralische Brennstoffe | Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase | Erze und Metallabfälle | Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. ...) | Steine und Erden einschließlich Baustoffe | Düngemittel | Chemische Erzeugnisse | Fahrzeuge, Maschinen... | Insgesamt |
|--------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------|--|---|-------------|-----------------------|-------------------------|-----------|
| in Mio. t | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 4,1 | 6,8 | 0,4 | 0,8 | 0,6 | 2,9 | 7,6 | 0,5 | 5,3 | 13,1 | 42,0 |
| 2001 | 4,3 | 6,5 | 0,3 | 1,4 | 0,5 | 3,7 | 7,4 | 0,7 | 5,6 | 14,8 | 45,1 |
| 2002 | 3,9 | 6,8 | 0,3 | 0,8 | 0,6 | 2,8 | 6,1 | 0,5 | 5,6 | 15,2 | 42,7 |
| 2003 | 4,1 | 7,7 | 0,3 | 1,0 | 0,4 | 3,1 | 6,2 | 0,5 | 7,7 | 16,4 | 47,4 |
| 2004 | 4,1 | 8,3 | 0,4 | 0,9 | 0,6 | 4,4 | 6,7 | 0,7 | 8,0 | 18,1 | 52,2 |
| 2005 | 4,2 | 8,5 | 0,4 | 0,8 | 0,4 | 4,1 | 6,8 | 0,6 | 8,2 | 18,9 | 53,0 |
| 2006 | 5,0 | 9,6 | 0,3 | 0,8 | 0,7 | 4,9 | 7,9 | 0,6 | 9,4 | 21,1 | 60,1 |
| 2007 | 4,7 | 10,5 | 0,5 | 1,0 | 0,6 | 5,9 | 8,1 | 0,9 | 8,9 | 23,0 | 64,3 |
| 2008 | 5,3 | 9,4 | 0,3 | 1,4 | 0,8 | 6,0 | 8,2 | 0,9 | 8,7 | 21,6 | 62,6 |
| 2009 | 4,5 | 8,8 | 0,4 | 1,2 | 0,5 | 3,5 | 7,0 | 0,7 | 7,8 | 17,4 | 51,9 |
| Anteile in % | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 9,7 | 16,1 | 1,0 | 2,0 | 1,5 | 6,9 | 18,0 | 1,3 | 12,5 | 31,1 | 100,0 |
| 2001 | 9,5 | 14,3 | 0,6 | 3,0 | 1,2 | 8,3 | 16,4 | 1,5 | 12,4 | 32,8 | 100,0 |
| 2002 | 9,2 | 16,0 | 0,7 | 2,0 | 1,4 | 6,6 | 14,2 | 1,1 | 13,1 | 35,7 | 100,0 |
| 2003 | 8,7 | 16,1 | 0,7 | 2,1 | 0,9 | 6,6 | 13,1 | 1,1 | 16,3 | 34,5 | 100,0 |
| 2004 | 7,9 | 16,0 | 0,8 | 1,7 | 1,1 | 8,3 | 12,8 | 1,4 | 15,3 | 34,7 | 100,0 |
| 2005 | 8,0 | 16,1 | 0,7 | 1,5 | 0,8 | 7,7 | 12,9 | 1,1 | 15,6 | 35,6 | 100,0 |
| 2006 | 8,3 | 16,0 | 0,4 | 1,4 | 1,1 | 8,1 | 13,1 | 1,0 | 15,6 | 35,1 | 100,0 |
| 2007 | 7,4 | 16,4 | 0,7 | 1,6 | 1,0 | 9,2 | 12,6 | 1,4 | 13,8 | 35,8 | 100,0 |
| 2008 | 8,5 | 15,0 | 0,4 | 2,2 | 1,3 | 9,6 | 13,1 | 1,5 | 13,9 | 34,5 | 100,0 |
| 2009 | 8,7 | 17,0 | 0,8 | 2,3 | 1,0 | 6,8 | 13,5 | 1,4 | 15,0 | 33,6 | 100,0 |

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Das Beförderungsaufkommen im Dreiländerverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen, das in der Spitze im Jahr 2008 ein Volumen von gut 10,6 Mio. t erreichte, wird im Wesentlichen von drei Güterabteilungen geprägt. Hierzu zählen Halb- und Fertigwaren mit einem Anteil im Jahr 2009 von knapp 37 Prozent, Nahrungs- und Futtermittel (21 %) sowie chemische Erzeugnisse (18 %). Während die Nahrungs- und Futtermittel im Zeitraum von 2000 bis 2009 anteilmäßig deutlich an Bedeutung gewonnen haben (2000: 13 %), war der Anteil der Halb- und Fertigwaren im Rahmen der Dreiländerverkehre tendenziell rückläufig (2000: 44%). Letzteres gilt auch für die Kabotage deutscher Lastkraftfahrzeuge. Lag der Anteil der Halb- und Fertigwaren hier zu Beginn des Jahrtausends noch bei über 36 Prozent, so betrug er im Jahr 2009 lediglich noch knapp 27 Prozent. Damit bildeten sie zuletzt lediglich noch die zweitstärkste Güterabteilung hinter „Steinen und Erden“, denen im Rahmen der Kabotage in den letzten drei Jahren volumen- und anteilmäßig die höchste Bedeutung zukam. Mit 4,2 Mio. t erreichten sie im Jahr 2009 einen Anteil von rund 32 Prozent an den deutschen Binnenbeförderungen im Ausland. Im Jahr 2008 lag ihr Anteil sogar bei knapp 46 Prozent. Wie beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang prägen im Rahmen der Kabotage Halb- und Fertigwaren, Steine und Erden, chemische Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Futtermittel die Güterstruktur. Ihr kumulierter Anteil betrug im Jahr 2009 knapp 86 Prozent.¹

Dreiländerverkehr,
Kabotage

Die in Teilbereichen rückläufige bzw. stagnierende Anteilsentwicklung der Halb- und Fertigwaren ist insoweit bemerkenswert, als sie der seit Beginn des Jahrtausends zu beobachtenden Gesamtmarktentwicklung entgegenläuft. So hat sich der Anteil der Halb- und Fertigwaren (einschl. Leergut) am gesamten Beförderungsaufkommen deutscher Lastkraftwagen (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr) im Zeitraum von 2000 bis 2007 sukzessive von 15,0 auf 20,5 Prozent erhöht, bevor er konjunkturbedingt auf 19,4 Prozent im Jahr 2009 zurückging. Für eine abschließende Bewertung, ob diese Entwicklungen vor allem der jüngeren konjunkturellen Entwicklung geschuldet oder auch Folge der im Folgenden Abschnitt beschriebenen Marktanteilsverschiebungen auf dem gemeinschaftlichen Verkehrsmarkt sind, erscheint es zum gegenwärtigen Zeitpunkt allerdings noch zu früh.

Abhebung von
Gesamtmarkt-
entwicklung

3 Marktanteile deutscher Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr

3.1 Gesamtentwicklung zwischen Deutschland und den alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15)

Abbildung 5 stellt die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Deutschland und den Staaten der EU-15 (ohne Italien, Griechenland, Finnland und Irland) für den Zeitraum von 2000 bis 2009 insgesamt sowie den Anteil deutscher Fahrzeuge an der Gesamtleistung dar.² Demnach korreliert der Verlauf der Verkehrsleistung

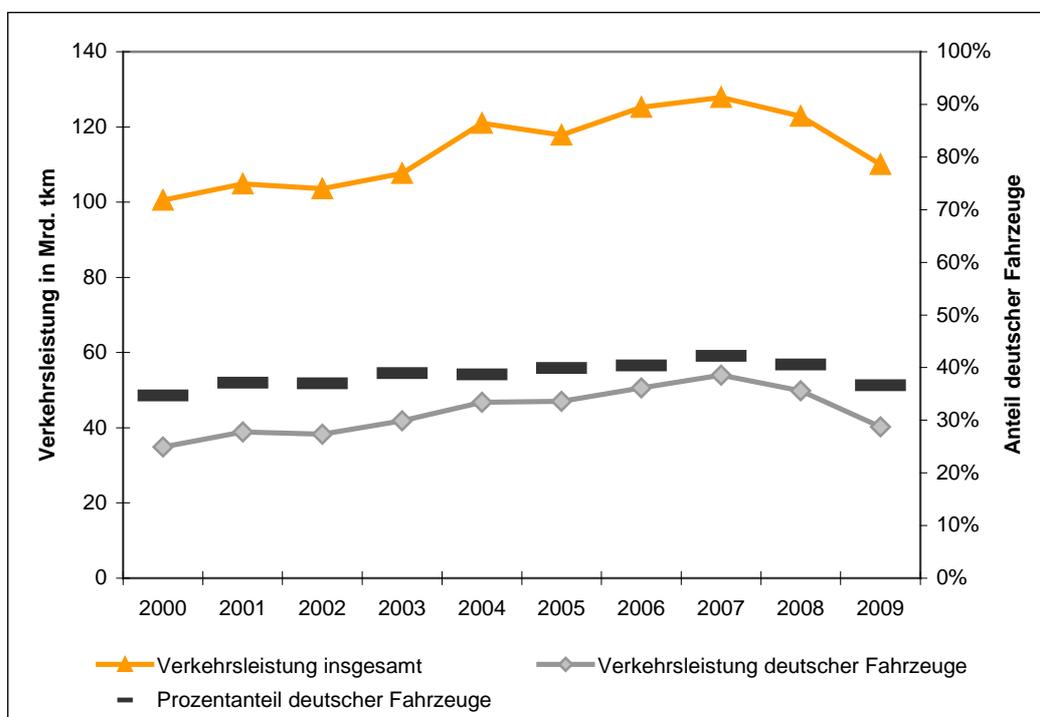
EU-15 ohne IT,
GR, FI und IE

¹ Tabellarische Übersichten und Abbildungen zur Entwicklung der Dreiländerverkehre und der Kabotage nach Güterabteilungen enthalten die Anhänge 4 und 5.

² Aufgrund fehlender Werte für einzelne Jahre des Betrachtungszeitraums bleiben Italien, Griechenland, Finnland und Irland in Abbildung 5 unberücksichtigt.

im Betrachtungszeitraum mit der oben beschriebenen Entwicklung des deutschen Außenhandels. Insgesamt erhöhte sie sich von etwa 101 Mrd. tkm im Jahr 2000 um rund 27 Prozent auf knapp 128 Mrd. tkm im Jahr 2007, bevor sie auf rund 110 Mrd. tkm im Jahr 2009 zurückfiel. Deutsche Fahrzeuge konnten von der gestiegenen Verkehrsnachfrage überproportional profitieren und steigerten ihre Verkehrsleistung auf den in Rede stehenden Relationen im Zeitraum von 2000 bis 2007 um knapp 55 Prozent auf rund 54 Mrd. tkm. Als eine Folge der Wirtschaftskrise reduzierte sich die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge dann wieder auf rund 40 Mrd. tkm im Jahr 2009. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-15 (ohne Italien, Griechenland, Finnland und Irland) konnten deutsche Fahrzeuge ihren Marktanteil damit im Zeitraum von 2000 bis 2007 sukzessive von 34,7 auf 42,2 Prozent steigern, bei zusätzlicher Berücksichtigung der Werte für Italien von 35,2 auf 42,1 Prozent. Der positive Trend wurde auch durch die EU-Osterweiterung im Jahr 2004, infolge derer sich der Wettbewerb im internationalen Straßengüterverkehr durch Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa wesentlich verschärft hat, nicht gebrochen. In hohem Maße negativ beeinflusst wurde die Leistungs- und Marktanteilsentwicklung jedoch von der Wirtschaftskrise, von der die stark vom Außenhandel abhängige deutsche Wirtschaft besonders hart getroffen wurde. Seit deren Ausbruch sind die Marktanteile der deutschen Fahrzeuge insgesamt deutlich gefallen und lagen im Jahr 2009 lediglich noch bei 36,6 Prozent.

Abbildung 5: Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs (Wechselverkehr und Dreiländerverkehr) zwischen Deutschland und den Staaten der EU-15* im Zeitraum von 2000 bis 2009



* Aufgrund fehlender Werte für einzelne Jahre ohne Italien, Griechenland, Finnland und Irland.

Quellen: Eurostat (Stand: 05.07.2010), Department for Transport (UK). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien liegen statistische Angaben zum gegenwärtigen Zeitpunkt lediglich bis zum Jahr 2007 vor. Danach lag die Verkehrsleistung im Jahr 2007 mit rund 21 Mrd. tkm nur geringfügig über dem Wert des Jahres 2000 (20 Mrd. tkm). Seit Mitte des Jahrzehnts war sogar eine tendenziell rückläufige Verkehrsleistungsentwicklung zu beobachten. Der Marktanteil deutscher Fahrzeuge im Italienverkehr erhöhte sich im Zeitraum von 2000 bis 2007 von 37,4 auf 41,6 Prozent. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Finnland bzw. Irland blieben die vergleichsweise niedrigen Verkehrsleistungswerte in den letzten Jahren relativ konstant (Finnland (2009): 0,2 Mrd. tkm; Irland (2009): 0,3 Mrd. tkm), wobei die Marktanteilsentwicklung deutscher Fahrzeuge eine relativ hohe Volatilität aufwies. Letzteres gilt im Wesentlichen auch für die Entwicklung der Verkehrsleistung und der deutschen Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr mit Griechenland.¹

IT, GR, FI, IE

3.2 Gesamtentwicklung zwischen Deutschland und den jungen EU-Mitgliedstaaten

Während deutsche Transportunternehmen im Vorfeld der Wirtschaftskrise ihre Marktanteile im Verkehr zwischen Deutschland und den alten EU-Staaten insgesamt verbessern konnten, stellt sich die Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Deutschland und den jungen Mitgliedstaaten der Europäischen Union differenziert dar. Abbildung 6 stellt diese für die Staaten der EU-10 sowie Bulgarien und Rumänien für den Zeitraum von 2004 bzw. 2006 bis 2009 dar. Insgesamt erhöhte sich die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-10 im Zeitraum von 2004 bis 2009 um knapp 9 Mrd. tkm bzw. 23 Prozent auf knapp 46 Mrd. tkm. Trotz des überproportionalen Wachstums in den vergangenen Jahren bleibt die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-10 damit nach wie vor deutlich hinter jener im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den alten EU-Mitgliedstaaten zurück.

EU-10

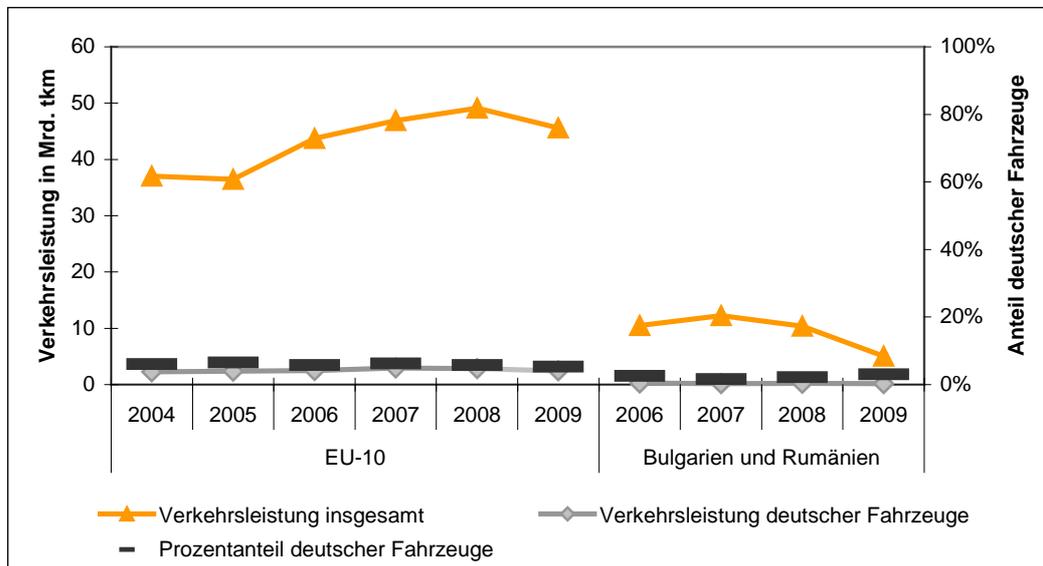
Im Gegensatz zu den alten EU-Staaten hat der Anstieg der Verkehrsnachfrage auf den Relationen zwischen Deutschland und den Staaten der EU-10 nicht zu einem signifikanten Anstieg der Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge geführt. Die wachsende Nachfrage wurde hier größtenteils durch Wettbewerber aus anderen EU-Staaten – in der Regel aus Mittel- und Osteuropa – befriedigt. Ursächlich hierfür sind primär die kostenbedingten Wettbewerbsvorteile der mittel- und osteuropäischen Transportunternehmen.² Allerdings konnten deutsche Fahrzeuge ihre Beförderungsleistung weitestgehend behaupten. Nach einem Anstieg von rund 2,2 Mrd. tkm im Jahr 2004 auf 2,9 Mrd. tkm im Jahr 2007 ging die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge bis ins Jahr 2009 wieder auf 2,4 Mrd. tkm zurück. Bei leicht sinkender Tendenz schwankten die Marktanteile deutscher Fahrzeuge im

¹ Die vorhandenen länderbezogenen statistischen Einzelangaben können für alle EU-Mitgliedstaaten den Anhängen 6 und 7 entnommen werden.

² Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr: EU-Osterweiterung – Beendigung des Kabotageverbots für die neuen Mitgliedstaaten, Köln 2009.

grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-10 im Betrachtungszeitraum damit insgesamt zwischen 5,3 und 6,5 Prozent.

Abbildung 6: Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs (Wechselverkehr und Dreiländerverkehr) zwischen Deutschland und den Staaten der EU-10* sowie Bulgariens und Rumäniens im Zeitraum von 2004 bzw. 2006 bis 2009



* Ohne Malta und Zypern.

Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2010). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Noch geringere Marktanteile als im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Staaten der EU-10 erreichen deutsche Fahrzeuge bislang im Verkehr mit den jüngsten Mitgliedern der Europäischen Union Bulgariens und Rumäniens. Bei zuletzt leicht steigender Tendenz lagen sie im Zeitraum von 2006 bis 2009 zwischen 1,6 und 3,0 Prozent. Mit knapp 0,2 Mrd. tkm im Jahr 2009 ist die Verkehrsleistung deutscher Fahrzeuge im Wechselverkehr mit Bulgariens und Rumäniens bislang vergleichsweise gering. Die Verkehrsleistungsentwicklung insgesamt wurde zugleich wesentlich stärker von der Wirtschaftskrise beeinflusst als mit den Staaten der EU-10. So hat sich die Verkehrsnachfrage im Zeitraum von 2007 bis 2009 mehr als halbiert und lag im vergangenen Jahr bei rund 5,1 Mrd. tkm. Hiervon entfielen rund 70 Prozent auf Rumäniensverkehre.

BG, RO

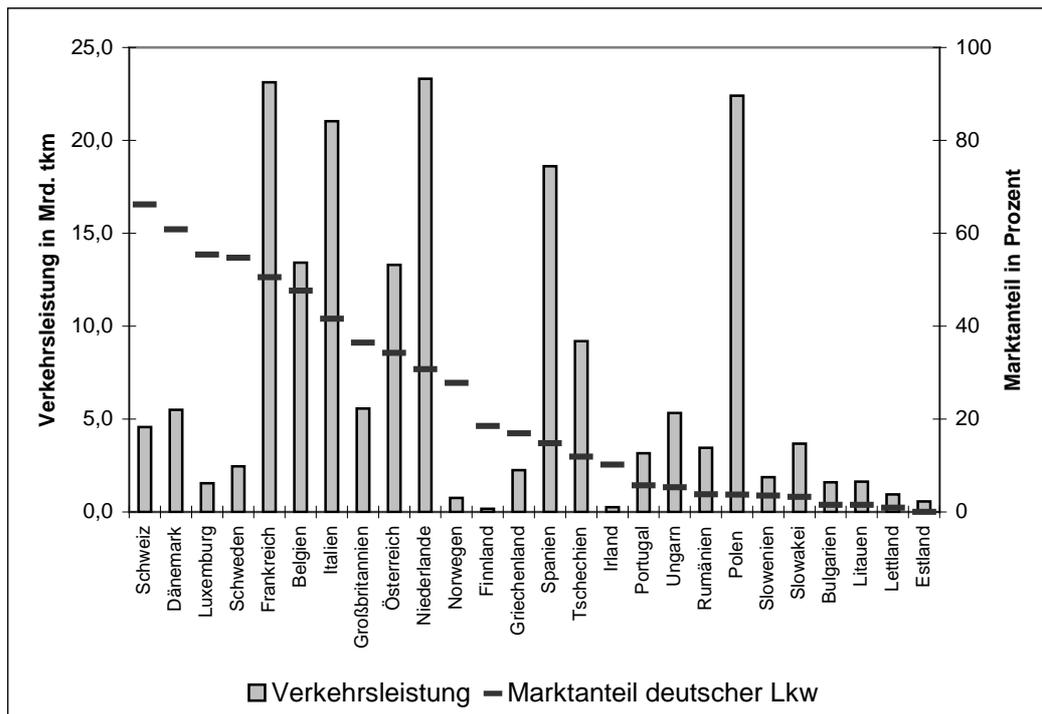
3.3 Einzelstaatliche Betrachtung

3.3.1 Marktanteilsentwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr mit einzelnen Staaten

Nach der ländergruppenspezifischen Darstellung wird im Folgenden auf die einzelstaatliche Betrachtungsebene abgestellt. Abbildung 7 weist für das Jahr 2009 die im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten erbrachte Verkehrsleistung (Wechselverkehr und Dreiländerverkehr) sowie den jeweiligen Anteil deutscher Fahrzeuge aus. Erkennbar werden sowohl die hohe Streuung der Marktanteile deutscher Fahrzeuge als auch die Aufkommensstärke der einzelnen Relationen.

Marktanteile und Aufkommensstärke einzelner Relationen

Abbildung 7: Grenzüberschreitender Verkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten sowie Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Jahr 2009*



* Angaben zu Italien beziehen sich auf das Jahr 2007, Angaben zu Griechenland auf das Jahr 2008.
 Quellen: Eurostat (Stand: 05.07.2010), Department for Transport (UK). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Mit Marktanteilen von über 60 Prozent waren deutsche Fahrzeuge auf den insgesamt eher aufkommensschwächeren Relationen mit der Schweiz und Dänemark im Jahr 2009 dominierend. Der Güteraustausch mit Luxemburg, Schweden sowie dem sehr aufkommensstarken Frankreich wurde ebenfalls zu mehr als der Hälfte von deutschen Fahrzeugen bestritten. Im Belgienverkehr erreichten deutsche Fahrzeuge einen Anteil von 47,6 Prozent. Nachdem Frankreich in den Jahren zuvor den Spitzenplatz inne hatte, wurde mit rund 23,3 Mrd. tkm im Jahr 2009 die höchste Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden erbracht. Der Anteil deutscher Fahrzeuge hieran betrug rund 7,2 Mrd. tkm bzw. 30,7 Prozent. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien, für den vollständige Daten aktuell lediglich bis zum Jahr 2007 vorliegen, konnten deutsche Fahrzeuge einen Marktanteil von 41,6 Prozent auf sich verbuchen. Vergleichsweise geringe Marktanteile verzeichnen deutsche Fahrzeuge im Verkehr mit der iberischen Halbinsel. Am Verkehr mit Spanien waren sie im Jahr 2009 lediglich zu knapp 15 Prozent, am Verkehr mit Portugal zu knapp 6 Prozent beteiligt. Im grenzüberschreitenden Verkehr mit den einzelnen mittel- und osteuropäischen Staaten bleiben die Marktanteile deutscher Fahrzeuge sehr deutlich hinter denen der Wettbewerber zurück. Mit Ausnahme Tschechiens (11,9 Prozent) und Ungarns (5,3 Prozent) lagen sie im Jahr 2009 bei allen aufgeführten Staaten unter fünf Prozent. Im Falle Polens, dem bezogen auf das Verkehrsaufkommen überragenden Staat der jungen EU-Mitgliedstaaten, betrug der Marktanteil rund 3,7 Prozent.

Verkehrsaufkommen
 2009: Niederlande
 vor Frankreich und
 Polen

Abbildung 8 stellt für jene Relationen, auf denen im Jahr 2009 insgesamt eine Verkehrsleistung von mindestens 2,5 Mrd. tkm erbracht wurde, die Veränderung der Marktanteile im Zeitablauf dar.¹ Dabei werden die Marktanteile nach deutschen Fahrzeugen, Fahrzeugen aus dem jeweiligen Partnerland sowie Fahrzeugen aus Drittstaaten unterschieden. Detaillierte Aufstellungen zu allen EU-Staaten über die Entwicklung der Verkehrsleistung sowie der Marktanteile in den letzten Jahren enthalten die Anhänge 6 (EU-15) und 7 (EU-10 plus BG und RO).

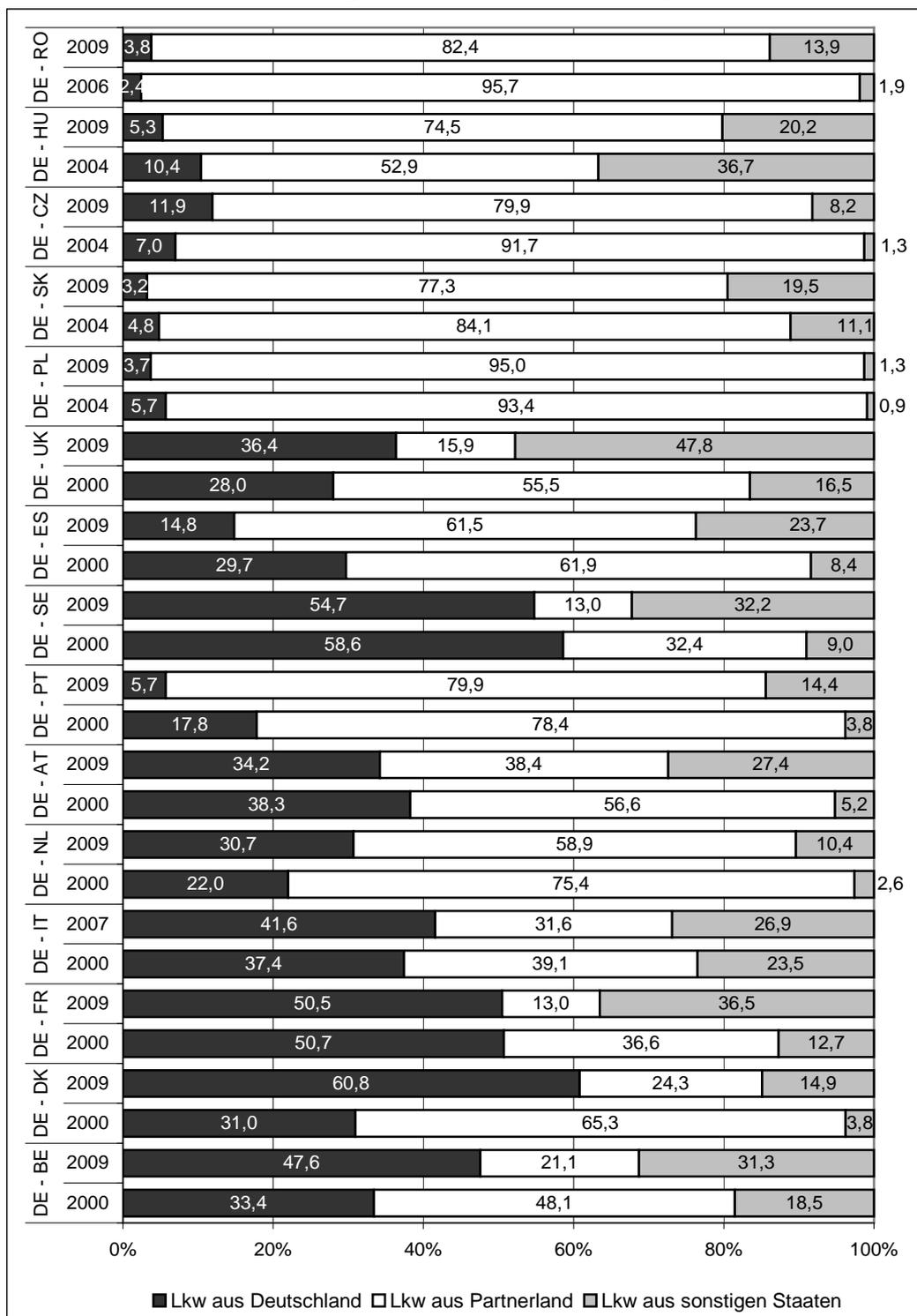
Marktanteils-
entwicklung

Seit Beginn des Jahrtausends konnten deutsche Fahrzeuge ihren Marktanteil im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Benelux-Staaten signifikant steigern. Im Verkehr mit Belgien erhöhte er sich im Zeitraum von 2000 bis 2009 von 33,4 auf 47,6 Prozent, im Verkehr mit den Niederlanden von 22,0 auf 30,7 Prozent und im Verkehr mit Luxemburg (in der Abbildung nicht enthalten) von 52,0 auf 55,4 Prozent. Annähernd verdoppelt – von 31,0 Prozent im Jahr 2000 auf 60,8 Prozent im Jahr 2009 – haben deutsche Fahrzeuge ihren Marktanteil im Verkehr mit Dänemark. Dies dürfe vor allem auf die beschriebenen Gründungen von Niederlassungen in Deutschland seitens dänischer Unternehmen zurückzuführen sein. Marktanteilsgewinne wurden ferner im grenzüberschreitenden Verkehr mit dem Vereinigten Königreich erreicht sowie mit Italien im Vergleichszeitraum von 2000 bis 2007. Für den Vergleichszeitraum von 2000 bis 2006 galt dies auch noch für die Verkehre mit Frankreich und Schweden, für die im Vergleich der Jahre 2000 und 2009 in obiger Abbildung ein konstanter bzw. rückläufiger deutscher Marktanteil ausgewiesen wird. So erhöhte sich der deutsche Marktanteil im Zeitraum von 2000 bis 2006 im Falle Frankreichs von 50,7 auf 61,1 Prozent und im Falle Schwedens von 58,6 auf 68,4 Prozent, bevor er bis zum Jahr 2009 auf Werte von 50,5 bzw. 54,7 Prozent zurückfiel. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Österreich erzielten deutsche Fahrzeuge im Jahr 2009 mit 34,2 Prozent ihren geringsten Marktanteil seit Beginn des Jahrtausends. In den Jahren zuvor pendelte er zwischen 37,4 und 42,6 Prozent. Im gesamten Betrachtungszeitraum tendenziell rückläufige Marktanteile verzeichneten deutsche Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit der iberischen Halbinsel. Im Verkehr mit Spanien hat sich ihr Marktanteil von 29,7 Prozent im Jahr 2000 sukzessive auf 14,8 Prozent im Jahr 2009 halbiert. 5,7 Prozent Marktanteil im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Portugal im Jahr 2009 entsprachen lediglich noch etwa einem Drittel des Wertes aus dem Jahr 2000. Die bereits im Jahr 2004 geringen Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit Polen, der Slowakei und Ungarn gingen in den Folgejahren ebenfalls weiter zurück. Positiv entwickelten sich zuletzt die Anteile im Verkehr mit Tschechien sowie Rumänien.

Marktanteile
deutscher Lkw

¹ Mangels verfügbarer Vergleichsdaten für frühere Jahre bleibt die Schweiz in Abbildung 8 unberücksichtigt.

Abbildung 8: Entwicklung der Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten auf Basis der geleisteten Tonnenkilometer



AT – Österreich, BE – Belgien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, DK – Dänemark, ES – Spanien, FR – Frankreich, HU – Ungarn, IT – Italien, NL – Niederlande, PL – Polen, PT – Portugal, RO – Rumänien, SE – Schweden, SK – Slowakei, UK – Vereinigtes Königreich.
 Quellen: Eurostat (Stand: 05.07.2010), Department for Transport (UK). Eigene Berechnungen, eigene Darstellung.

Auf nahezu allen Relationen haben die Dreiländerverkehre, d.h. Verkehre durch Fahrzeuge, die weder aus Deutschland noch aus dem jeweiligen Partnerstaat kommen (in Abbildung 8 hellgrau dargestellt), im Vergleichszeitraum anteilmäßig mehr oder weniger deutlich zugenommen. Einzige Ausnahme bildet die Relation Deutschland – Ungarn. Im

Dreiländerverkehre

grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Belgien, Frankreich und Schweden entfiel auf Fahrzeuge aus Drittstaaten nach den letzten verfügbaren Daten etwa ein Drittel der erbrachten Verkehrsleistungen; im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich erbrachten sie im Jahr 2009 bereits annähernd die Hälfte der Gesamtleistungen. Hingegen haben auf nahezu allen Relationen zwischen Deutschland und alten EU-Mitgliedstaaten die Marktanteile der Fahrzeuge aus den jeweiligen Partnerstaaten signifikant abgenommen. Eine Ausnahme hiervon stellen lediglich die Verkehre mit Spanien und Portugal dar. Im Verkehr mit Belgien, Dänemark, Frankreich, Schweden und dem Vereinigten Königreich haben sich die Marktanteile der Fahrzeuge aus den jeweiligen Ländern im Vergleichszeitraum mehr als halbiert. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich lagen britische Fahrzeuge im Jahr 2009 anteilmäßig bereits hinter deutschen und polnischen Fahrzeugen auf Rang 3. Während sich deutsche Fahrzeuge im internationalen Wettbewerb zumindest in Westeuropa gut behaupten und ihre Marktanteile teilweise weiter ausbauen konnten, gingen die Marktanteilsgewinne der Drittstaatenfahrzeuge damit insbesondere zu Lasten der Fahrzeuge aus den Partnerstaaten.

Tabelle 5: Wichtigste Heimatstaaten der Fahrzeuge im Dreiländerverkehr im Jahr 2009*

| Relation | Heimatstaaten der „sonstigen“ Fahrzeuge (Marktanteil in %) |
|--------------------------------------|---|
| Deutschland – Belgien | Niederlande (12,4 %), Polen (8,8 %), Luxemburg (3,0 %), Tschechien (1,9 %), Slowakei (1,2 %) |
| Deutschland – Dänemark | Polen (8,3 %), Luxemburg (1,6 %) |
| Deutschland – Frankreich | Polen (15,2 %), Tschechien (3,4 %), Niederlande (2,8 %), Luxemburg (2,5 %), Slowakei (2,1 %), Litauen (2,1 %), Ungarn (2,1 %) |
| Deutschland – Italien | Österreich (10,1 %), Polen (4,3 %), Tschechien (3,1 %), Ungarn (2,9 %), Slowakei (2,1 %) |
| Deutschland – Niederlande | Polen (5,6 %), Belgien (1,1 %), Tschechien (1,0 %) |
| Deutschland – Österreich | Tschechien (7,6 %), Ungarn (6,4 %), Polen (4,0 %), Slowakei (4,2 %), Slowenien (3,0 %) |
| Deutschland – Portugal | Keine Angaben. |
| Deutschland – Schweden | Polen (9,6 %), Österreich (5,5 %), Niederlande (4,4 %) |
| Deutschland – Spanien | Polen (8,3 %), Tschechien (3,1 %), Portugal (3,4 %), Litauen (2,3 %), Slowakei (2,1 %) |
| Deutschland – Vereinigtes Königreich | Polen (25,1 %), Ungarn (4,5 %), Niederlande (3,8 %), Litauen (3,8 %), Tschechien (2,2 %) |

* Angaben zu Italien beziehen sich auf das Jahr 2007.

Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2010), eigene Berechnungen.

Heimatstaaten der
Fahrzeuge im
Dreiländerverkehr

Geschürt wird der Wettbewerb im grenzüberschreitenden Versand und Empfang vor allem durch Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa. Sie durchdringen in zunehmendem Maße den europäischen Verkehrsmarkt. Wie Tabelle 5 zu entnehmen ist, erzielen insbesondere polnische Fahrzeuge im Verkehr zwischen Deutschland und Staaten der EU-15 hohe Marktanteile. Sie zählten im Jahr 2009 auf allen ausgewiesenen Relationen mit zu den größten Wettbewerbern. Die höchsten Marktanteile erreichten sie mit 25,1 und 15,2

Prozent auf den Relationen zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich bzw. Deutschland und Frankreich.

Besonders stark ausgeprägt ist der Wettbewerb im internationalen Straßengüterverkehr im Bereich der allgemeinen Ladungsverkehre. Im Hinblick auf die reine Transportdurchführung sind hier die Transportunternehmen aus Sicht der Auftraggeber nahezu beliebig austauschbar, sofern sie aufgrund der vorliegenden Erfahrungen die geforderte Mindestqualität der Leistungserbringung (Pünktlichkeit, Schadensquote etc.) gewährleisten. Der Wettbewerb ist daher in der Hauptsache preisgetrieben. Die mit der EU-Osterweiterung verbundene Marktöffnung für vergleichsweise kostengünstigere Anbieter aus Mittel- und Osteuropa hat diesen zusätzlich verschärft. Zwar haben sich angesichts des überproportionalen Anstiegs der Löhne und Gehälter in allen jungen EU-Mitgliedstaaten im europäischen Vergleich die Kostenunterschiede in den letzten Jahren verringert. Allerdings besitzen die mittel- und osteuropäischen Transportunternehmen im Vergleich zu ihren westeuropäischen Wettbewerbern in der Regel noch immer – teilweise deutliche – Kostenvorteile. Dies erklärt nicht nur deren zunehmende Marktanteile in Westeuropa, sondern auch, warum internationale Ladungsverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten heute weit überwiegend von Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa durchgeführt werden. Deutsche Frachtführer werden hier vielfach nur noch in jenen Bereichen eingesetzt, in denen von Seiten der Verlager der Einsatz spezieller Fahrzeuge gefordert wird oder besondere Qualitätsansprüche gestellt werden. Nach Kenntnis des Bundesamtes ist bei einem Teil der deutschen Verkehrsunternehmen bereits seit längerem das Bemühen erkennbar, sich dem allgemeinen Wettbewerbs- und Preisdruck durch spezialisierte oder differenzierte Dienstleistungsangebote zu entziehen. Die hohe Wettbewerbsintensität auf dem internationalen Transportmarkt hat in der Vergangenheit ferner einen Teil der Unternehmen veranlasst, sich zunehmend aus der grenzüberschreitenden Transportdurchführung zurückzuziehen und die Aktivitäten auf den nationalen, teilweise sogar den regionalen Markt zu begrenzen oder sich stattdessen auf das Angebot expeditioneller Dienstleistungen zu konzentrieren.

Wettbewerbs-
intensive Ladungs-
verkehre

Tabelle 6 stellt die nominale Entwicklung der Löhne und Gehälter im Bereich Verkehr und Nachrichtenentwicklung für Deutschland und die übrigen EU-Staaten als Index dar. Deutlich erkennbar ist, dass Deutschland im Zeitraum von 2000 bis 2008 von allen EU-Mitgliedstaaten die geringsten Lohn- und Gehaltssteigerungen aufwies. Die Lohn- und Gehaltsentwicklung in Deutschland blieb im Betrachtungszeitraum dabei nicht nur hinter dem Durchschnitt der EU-27 sondern auch des Euroraumes zurück. Sie hatte damit wesentlichen Anteil an der Verringerung der Kostenunterschiede im Verhältnis zu den neuen EU-Mitgliedstaaten und leistete insgesamt einen Beitrag zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit deutscher Transportunternehmen.

Entwicklung der
Löhne und Gehälter
in der EU

Tabelle 6: Entwicklung der Arbeitskosten – Löhne und Gehälter – im Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (Index, 2000=100)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| EU-27 | 100,0 | 104,4 | 108,1 | 111,9 | 115,8 | 119,5 | 122,6 | 126,7 | 131,6 |
| Euroraum (16 Länder) | 100,0 | 103,3 | 106,5 | 109,8 | 111,7 | 114,7 | 117,2 | 120,1 | 124,1 |
| Belgien | 100,0 | 103,6 | 106,4 | 109,8 | 113,8 | 116,9 | 120,1 | 124,8 | k.A. |
| Bulgarien | 100,0 | 115,7 | 123,1 | 132,1 | 138,9 | 151,0 | 161,8 | 190,7 | 219,5 |
| Tschechische Republik | 100,0 | 110,9 | 118,1 | 123,8 | 128,3 | 134,5 | 142,0 | 151,1 | 165,4 |
| Dänemark | 100,0 | 105,2 | 108,6 | 111,8 | 116,1 | 120,6 | 123,4 | 125,7 | 129,3 |
| Deutschland | 100,0 | 101,8 | 104,2 | 107,4 | 107,4 | 108,7 | 110,0 | 111,9 | 114,7 |
| Estland | 100,0 | 106,5 | 116,8 | 122,7 | 132,2 | 146,8 | 167,3 | 205,8 | 226,7 |
| Irland | 100,0 | 108,6 | 109,3 | 114,9 | 120,8 | 125,7 | 135,9 | 143,5 | 145,5 |
| Griechenland | 100,0 | 105,3 | 111,1 | 116,6 | 123,3 | 127,3 | 121,0 | 129,4 | 143,0 |
| Spanien | 100,0 | 104,0 | 105,1 | 110,7 | 112,9 | 117,1 | 119,7 | 122,7 | 130,7 |
| Frankreich | 100,0 | 104,4 | 108,6 | 110,4 | 113,5 | 116,8 | 120,4 | 124,7 | 127,8 |
| Italien | 100,0 | 101,3 | 103,6 | 108,5 | 110,0 | 113,6 | 116,4 | 117,7 | 121,5 |
| Zypern | 100,0 | 105,5 | 110,7 | 118,3 | 126,5 | 132,9 | 137,8 | 156,4 | 166,7 |
| Lettland | 100,0 | 104,9 | 115,4 | 122,6 | 129,7 | 148,7 | 172,0 | 215,5 | 274,6 |
| Litauen | 100,0 | 107,9 | 105,6 | 114,4 | 112,4 | 124,2 | 138,5 | 165,0 | 198,7 |
| Luxemburg | 100,0 | 104,6 | 107,8 | 111,2 | 113,5 | 116,8 | 119,3 | 119,9 | 122,5 |
| Ungarn | 100,0 | 115,5 | 131,0 | 141,0 | 157,9 | 170,2 | 185,5 | 197,0 | 209,0 |
| Malta | 100,0 | 104,7 | 108,2 | 106,9 | 113,3 | 116,0 | 116,2 | 118,2 | 118,2 |
| Niederlande | 100,0 | 105,4 | 109,6 | 111,1 | 112,9 | 114,9 | 118,5 | 122,4 | 125,1 |
| Österreich | 100,0 | 102,7 | 107,8 | 110,4 | 107,4 | 114,0 | 113,0 | 114,3 | 118,2 |
| Polen | 100,0 | 156,8 | 165,8 | 165,6 | 171,7 | 169,7 | 171,3 | 181,0 | 191,6 |
| Portugal | 100,0 | 106,7 | 111,0 | 114,0 | 120,2 | 120,9 | 120,4 | 120,1 | 126,5 |
| Rumänien | 100,0 | 140,5 | 194,2 | 242,3 | 279,3 | 290,7 | 338,0 | 407,3 | 500,9 |
| Slowenien | 100,0 | 112,2 | 116,5 | 123,2 | 134,6 | 140,6 | 148,2 | 155,0 | 174,2 |
| Slowakei | 100,0 | 108,9 | 125,0 | 136,3 | 152,2 | 159,8 | 175,5 | 185,9 | 191,5 |
| Finnland | 100,0 | 105,0 | 110,1 | 113,8 | 117,3 | 121,7 | 125,5 | 127,4 | 134,1 |
| Schweden | 100,0 | 103,0 | 107,3 | 112,1 | 114,8 | 118,3 | 122,6 | 126,2 | 128,7 |
| Vereinigtes Königreich | 100,0 | 105,2 | 108,9 | 113,0 | 125,0 | 131,4 | 135,4 | 142,0 | 147,0 |

k.A. – keine Angaben.

Quelle: Eurostat (Stand: 15.06.2010).

Die skizzierten Marktanteilsverluste der Fahrzeuge aus vielen Partnerstaaten müssen allerdings nicht gleichbedeutend mit Auftragsverlusten für Speditions- und Transportunternehmen aus den jeweiligen Staaten sein, sondern können auch Folge von Ausflaggun-gen sowie Unternehmensgründungen westeuropäischer Unternehmen in den jungen EU-Mitgliedstaaten sein. Inwieweit deutsche Unternehmen diesen Weg zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit einschlagen, ist Gegenstand ausführlicherer Betrachtungen in Kapitel 4.

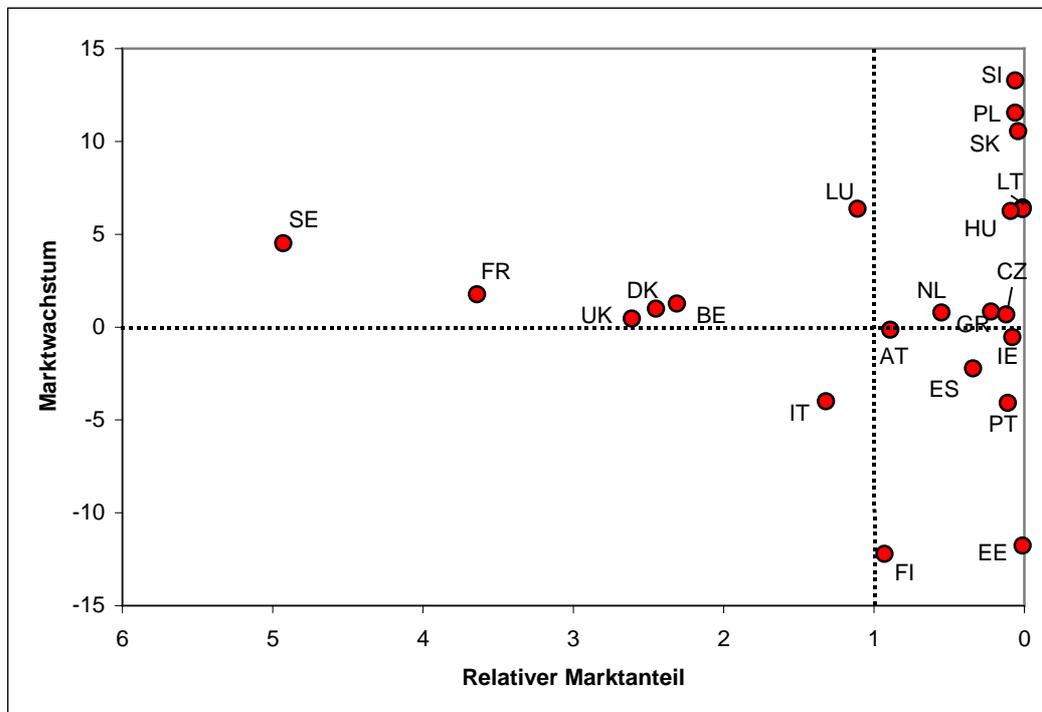
3.3.2 Relativer Marktanteil deutscher Fahrzeuge

Zum Abschluss des Kapitels soll zunächst noch die Wettbewerbsposition deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit ausgewählten EU-Staaten anhand ihres relativen Marktanteils – gemessen als Verhältnis zwischen dem Marktanteil deutscher Fahrzeuge und dem des stärksten Wettbewerbers – sowie des Marktwachstums näher bestimmt werden. Ein relativer Marktanteil von 1 bedeutet, dass der Marktanteil deutscher Fahrzeuge genauso hoch wie der des stärksten Wettbewerbers ist. Ein relativer Marktanteil von > 1 bzw. < 1

Stärkster Wettbewerb regelmäßig durch Partnerland

bedeutet, dass der Marktanteil deutscher Fahrzeuge entsprechend größer bzw. kleiner als der des stärksten Wettbewerbers ist. Abbildung 9 stellt die beiden Dimensionen „relativer Marktanteil“ und „Marktwachstum“ in Form einer Matrix dar.

Abbildung 9: Marktwachstum-Marktanteils-Matrix für das Jahr 2008



AT – Österreich, BE – Belgien, CZ – Tschechien, DK – Dänemark, EE – Estland, ES – Spanien, FI – Finnland, FR – Frankreich, GR – Griechenland, HU – Ungarn, IE – Irland, IT – Italien, LT – Litauen, LU – Luxemburg, NL – Niederlande, PL – Polen, PT – Portugal, SE – Schweden, SI – Slowenien, SK – Slowakei, UK – Vereinigtes Königreich.

Anmerkungen: Für Italien wurde der relative Marktanteil aus dem Jahr 2007 sowie das durchschnittliche jährliche Verkehrsleistungswachstum im Zeitraum von 2004 bis 2007 zugrunde gelegt.

Der Koordinatenpunkt für Lettland (LV) ist nahezu identisch mit dem von Litauen (LT) und wird daher nicht gesondert ausgewiesen.

Quelle: Eigene Darstellung.

Den Eintragungen für die einzelnen Staaten liegen jeweils die relativen Marktanteile aus dem Jahr 2008 sowie das durchschnittliche jährliche Verkehrsleistungswachstum im Zeitraum von 2004 bis 2008 auf der betreffenden Relation zugrunde.¹ Auf allen betrachteten Relationen erwuchs deutschen Fahrzeugen im Jahr 2008 der stärkste Wettbewerb aus dem jeweiligen Partnerland. Beispiel: Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Belgien erbrachten deutsche Fahrzeuge im Jahr 2008 eine Verkehrsleistung von rund 7,5 Mrd. tkm; stärkster Wettbewerber waren mit einer Verkehrsleistung von 3,3 Mrd. tkm Fahrzeuge aus Belgien. Der relative Marktanteil Deutschland belief sich

¹ Der relativ kurze Zeitraum für die Berechnung des durchschnittlichen jährlichen Verkehrsleistungswachstums (2004 – 2008) ist darauf zurückzuführen, dass für die Staaten der EU-10 erst seit dem Jahr 2004 vollständige Datensätze vorliegen. Auf eine Einbeziehung des „Krisenjahrs“ 2009 wurde an dieser Stelle verzichtet, da dessen Berücksichtigung in den meisten Fällen zu einer insgesamt negativen Ausweisung der Verkehrsentwicklung in den vergangenen Jahren geführt hätte. Da die einschlägigen Verkehrsprognosen für die nächsten Jahre erneut von einem Wachstum des internationalen Güterverkehrs ausgehen, hätte dies möglicherweise zu einer zu starken Verzerrung der Ergebnisse geführt.

demnach auf rund 2,3. Insgesamt verzeichnete der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Belgien im Zeitraum von 2004 bis 2008 ein positives Verkehrsleistungswachstum von durchschnittlich 1,2 Prozent p.a. Entsprechend findet sich Belgien (BE) im oberen linken Quadranten der Abbildung.

Neben Belgien erreichten deutsche Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit Luxemburg, dem Vereinigten Königreich, Dänemark, Frankreich und Schweden einen relativen Marktanteil von größer 1. In den beiden letztgenannten Fällen fiel dieser mit 3,64 bzw. 4,93 im Jahr 2008 am höchsten aus. Allen Staaten im oberen linken Quadranten ist gemein, dass sich der relative Marktanteil deutscher Fahrzeuge seit Beginn des Jahrtausends sukzessive erhöht hat. Im Falle Dänemarks, Frankreichs und Luxemburgs hielt dieser Trend auch im Jahr 2009 weiter an. Ebenfalls einen relativen Marktanteil von größer 1 erreichten deutsche Fahrzeuge nach aktuell verfügbaren Daten aus dem Jahr 2007 im Italienverkehr; im Gegensatz zu den vorgenannten Staaten wies hier die Verkehrsleistungsentwicklung zuletzt jedoch eine negative Tendenz auf. Wenngleich deutsche Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden sowie Österreich zuletzt noch geringere Verkehrsleistungen erbracht haben als ihre niederländischen bzw. österreichischen Wettbewerber, so konnten sie ihren Rückstand in den vergangenen Jahren gleichwohl verkürzen. Betrug ihr relativer Marktanteil im Falle der Niederlande im Jahr 2000 noch 0,29, so lag er im Jahr 2008 bereits bei 0,55. Im Falle Österreichs erhöhte sich der relative Marktanteil im Zeitraum von 2000 bis 2008 von 0,68 auf 0,89. Wie bereits die vorherige Darstellung der absoluten Marktanteile nahe legte, ist die Wettbewerbsposition deutscher Fahrzeuge auf den dynamisch wachsenden Märkten in Richtung Mittel- und Osteuropa vergleichsweise schwach. Einzig im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Tschechien konnten deutsche Fahrzeuge ihren relativen Marktanteil in den letzten Jahren leicht steigern (2008: 0,12; 2009: 0,15). Am deutlichsten abgeschwächt hat sich die Wettbewerbsposition deutscher Fahrzeuge seit der EU-Osterweiterung im Verhältnis zu Ungarn. Erreichten sie im Jahr 2004 noch einen relativen Marktanteil von 0,20, so sank er bis zum Jahr 2009 auf 0,07. Detaillierte Aufstellungen zur Entwicklung der relativen Marktanteile deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit den einzelnen EU-Mitgliedstaaten in den vergangenen Jahren können den Anhängen 6 und 7 entnommen werden.

DE führend im Wechselverkehr mit SE, FR, UK, DK, BE, IT und LU

Bei einem Vergleich der Entwicklung der relativen und absoluten Marktanteile wird folgendes deutlich: Zwar sind die Marktanteile deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Österreich, Schweden sowie Frankreich bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung im Vergleich der Jahre 2000 und 2009 absolut gesunken. Allerdings konnten sie auf den drei genannten Relationen ihren relativen Marktanteil erhöhen. Zusammen mit Belgien, Dänemark, Italien, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich haben deutsche Fahrzeuge insgesamt damit in den vergangenen Jahren auf 8 der 10 aufkommensstärksten Relationen zwischen Deutschland und den Staaten der EU-15 ihre Wettbewerbsposition gegenüber dem stärksten Wettbewer-

Absolute vs. relative Marktanteile

ber ausgebaut. In Bezug auf die alten EU-Staaten ging lediglich in den Fällen Spaniens und Portugals mit den absoluten Marktanteilsverlusten (siehe Abschnitt 3.3) auch eine Schwächung der deutschen Wettbewerbsposition – ausgedrückt durch einen rückläufigen relativen Marktanteil – einher. Dies kann grundsätzlich als ein positives Zeichen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes gewertet werden, zumal der Anstieg des relativen Marktanteils in den genannten Fällen nicht allein der vergleichsweise schwächeren Entwicklung der Wettbewerber aus den Partnerstaaten geschuldet, sondern zumeist auch Folge eigener Verkehrsleistungszuwächse war. Aufgrund der schnell wachsenden Marktanteile mittel- und osteuropäischer Fahrzeuge, insbesondere aus Polen, bleibt gleichwohl abzuwarten, ob und ggf. wie lange diese Tendenz anhalten wird.

4 Wirtschaftliches Engagement deutscher Unternehmen im Ausland

4.1 Allgemeine Entwicklung der deutschen Direktinvestitionen im Ausland

Im Zuge der Globalisierung haben die Kapitalverflechtungen der deutschen Wirtschaft mit dem Ausland deutlich zugenommen. Nach Angaben der Deutschen Bundesbank beliefen sich die deutschen Direktinvestitionen im Ausland seit dem Jahr 2000 auf rund 620,0 Mrd. Euro. Allein im 1. Halbjahr 2010 wurden rund 61,0 Mrd. Euro investiert. Auf der anderen Seite summierten sich die ausländischen Direktinvestitionen in Deutschland im selben Zeitraum auf insgesamt rund 517,6 Mrd. Euro. Bei den grenzüberschreitenden Direktinvestitionsströmen handelte es sich im Wesentlichen um Beteiligungskapital, das zum Auf- und Ausbau von Tochterunternehmen oder für Fusionen und Übernahmen verwendet wurde. Ferner spielten zeitweilig reinvestierte Gewinne sowie die Bereitstellung von Kreditmitteln, die als Substitut von Eigenkapital ebenfalls zu den Direktinvestitionen rechnen, eine bedeutende Rolle.¹

Zunehmende Kapitalverflechtungen der deutschen Wirtschaft

Noch deutlicher als die Direktinvestitionstransaktionen, die in der deutschen Zahlungsbilanz ausgewiesen werden, zeigt die Bestandsstatistik der Deutschen Bundesbank zu den Direktinvestitionen, wie sich die Kapitalverflechtungen deutscher Unternehmen mit dem Ausland in den zurückliegenden Jahren entwickelt haben. Sie erfasst neben unmittelbaren auch mittelbare, oft über Holdinggesellschaften laufende Beteiligungen. Entsprechende Angaben liegen gegenwärtig bis einschließlich 2008 vor.

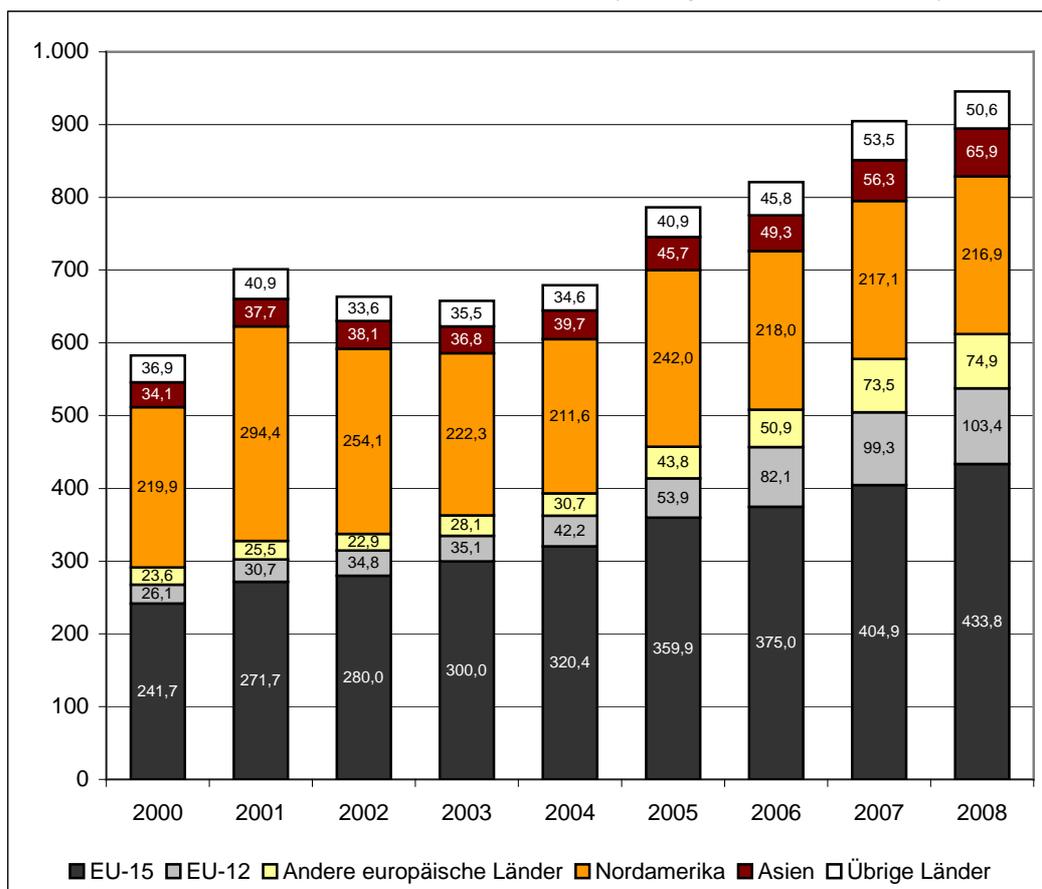
Statistik der Bestandserhebung über Direktinvestitionen

¹ Siehe Deutsche Bundesbank: Zahlungsbilanzstatistik August 2010 – Statistisches Beiheft zum Monatsbericht 3, Frankfurt am Main 2010. Zu den Direktinvestitionen zählen grundsätzlich auf Dauer angelegte grenzüberschreitende Kapitalbeteiligungen in Kombination mit der Möglichkeit der Einflussnahme. Als Direktinvestitionen sind grenzüberschreitende Beteiligungen am Kapital und an den Rücklagen von Unternehmen, Zweigniederlassungen und Betriebsstätten anzusehen, sofern dem Kapitalgeber unmittelbar mindestens 10 Prozent oder mittelbar und unmittelbar zusammen mehr als 50 Prozent der Anteile oder Stimmrechte zuzurechnen sind. Siehe hierzu auch Deutsche Bundesbank: Direktinvestitionen lt. Zahlungsbilanzstatistik, Frankfurt am Main 2010.

Im Zeitraum von 2000 bis 2008 sind die Bestände deutscher Direktinvestitionen im Ausland nach Angaben der Deutschen Bundesbank um rund 363,1 auf 945,4 Mrd. Euro angewachsen (siehe Abbildung 10).¹ Der Großteil der Direktinvestitionsbestände im Ausland konzentriert sich auf Europa und Nordamerika. Allein auf die alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15) entfielen im Jahr 2008 mit 433,8 Mrd. Euro rund 46 Prozent der gesamten Bestände. Bevorzugte Standorte für Investitionen aus Deutschland waren hier bis dato das Vereinigte Königreich (2008: 97,0 Mrd. €), Luxemburg (55,6 Mrd. €), die Niederlande (55,1 Mrd. €), Belgien (46,8 Mrd. €) und Frankreich (46,7 Mrd. €).

Zunahme der
Direktinvestitions-
bestände

Abbildung 10: Entwicklung der Direktinvestitionsbestände deutscher Unternehmen im Ausland im Zeitraum von 2000 bis 2008 in Mrd. Euro (Stand jeweils am Jahresende)



Anmerkung: Konsolidierte Summe unmittelbarer und (über abhängige Holdinggesellschaften im Ausland bestehender) mittelbarer Direktinvestitionen.

Quelle: Deutsche Bundesbank. Eigene Darstellung.

Mit rund 103,4 Mrd. Euro belief sich der Anteil der jungen EU-Mitgliedstaaten (EU-12) an den deutschen Direktinvestitionen im Ausland im Jahr 2008 auf knapp 11 Prozent. Sie verzeichneten insbesondere seit dem EU-Beitritt vergleichsweise hohe Zuwachsraten. Im Vergleich zum Jahr 2003 erhöhte sich der Direktinvestitionsbestand deutscher Unternehmen in den jungen EU-Mitgliedstaaten bis zum Ende des Jahres 2008 um rund 68,3

¹ Die Angaben beziehen sich auf die konsolidierte Summe aus unmittelbaren und mittelbaren, über abhängige Holdinggesellschaften gehaltene Direktinvestitionen. Dabei wird bei Letzteren die ursprüngliche Investition in die Beteiligungsgesellschaft – zur Vermeidung von Doppelzählungen – herausgerechnet.

Mrd. Euro. Mit Direktinvestitionsbeständen von 22,0 bzw. 19,8 Mrd. Euro bildeten die Tschechische Republik und Polen im Jahr 2008 die regionalen Schwerpunkte des Beteiligungsbesitzes deutscher Unternehmen in Mittel- und Osteuropa. Insbesondere Investitionen in der Schweiz und der Russischen Föderation bedingten seit dem Jahr 2005 zudem einen deutlichen Anstieg der deutschen Direktinvestitionsbestände in den übrigen europäischen Ländern. Ihr Anteil an den gesamten deutschen Beständen im Ausland belief sich im Jahr 2008 mit 74,9 Mrd. Euro auf rund 8 Prozent. Auf Nordamerika entfielen im Jahr 2008 rund 216,9 Mrd. Euro bzw. knapp 23 Prozent der deutschen Direktinvestitionsbestände im Ausland. Mit 207,7 Mrd. Euro wurde das Gros in den Vereinigten Staaten gehalten. Gestiegen ist in den vergangenen Jahren ferner das deutsche Direktinvestitionsvermögen in Asien sowie den übrigen Ländern. Verantwortlich hierfür zeichneten insbesondere wachsende Investitionsbestände in China bzw. Australien.

Bei einer Betrachtung der ausländischen Investitionsobjekte wird deutlich, dass der Schwerpunkt der deutschen Direktinvestitionsaktivitäten dem Betrag nach im Bereich der Dienstleistungen liegt. Allein auf das Kredit- und Versicherungsgewerbe entfielen im Jahr 2008 rund 36 Prozent der deutschen Direktinvestitionen im Ausland. Auf den Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung entfielen im Jahr 2008 mit rund 42,2 Mrd. Euro über 4 Prozent der deutschen Direktinvestitionen im Ausland. Mit knapp 30,6 Mrd. Euro floss der überwiegende Teil dieser Direktinvestitionen in den Bereich Nachrichtenübermittlung. Auf den Verkehrsbereich entfielen knapp 11,7 Mrd. Euro bzw. ein Anteil von etwas mehr als einem Prozent an den gesamten deutschen Direktinvestitionen im Ausland. Letztere verteilten sich auf 1.663 ausländische Unternehmen mit insgesamt 352.000 Beschäftigten sowie einem Jahresumsatz im Jahr 2008 in Höhe von 82,9 Mrd. Euro und einer Bilanzsumme von 48,0 Mrd. Euro. Neben Dienstleistungen spielte das verarbeitende Gewerbe, dessen Anteil im Jahr 2008 bei knapp 28 Prozent lag, eine bedeutende Rolle. Deutsche Direktinvestitionen flossen hier insbesondere in den Bereich der chemischen Industrie sowie den Automobilsektor. Von letzteren konnten in jüngerer Vergangenheit insbesondere die Slowakei, Tschechien und Ungarn profitieren. Auf diese Länder allein entfiel im Jahr 2008 kumuliert annähernd ein Viertel der gesamten deutschen Direktinvestitionen in den Automobilsektor in Höhe von 57,4 Mrd. Euro.

Schwerpunkte der deutschen Direktinvestitionsaktivitäten

4.2 Direktinvestitionen deutscher Transport- und Speditionsunternehmen im Ausland

Um einen besseren Einblick in das wirtschaftliche Engagement deutscher Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen im Ausland zu erhalten, wurden seitens der Deutschen Bundesbank auf Anfrage des Bundesamtes für Güterverkehr die Datensätze des Wirtschaftszweigs „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ um die Segmente „Schifffahrt“, „Luftfahrt“ und „Nachrichtenübermittlung“ bereinigt. Die folgenden Aussagen beziehen sich damit auf die Bereiche „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ und „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“.

Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes

Tabelle 7 stellt die Entwicklung der grenzüberschreitenden Direktinvestitionsströme differenziert nach den vorgenannten Wirtschaftszweigen für die vergangenen vier Jahre dar. Nachdem deutsche Unternehmen aus der Kategorie „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ in den Jahren 2007 und 2008 insgesamt noch rund 241 Mio. Euro im Ausland investiert hatten, zogen sie im Jahr 2009 Mittel in Höhe von rund 159 Mio. Euro ab. Diese dürften vor dem Hintergrund der Wirtschafts- und Finanzkrise vor allem zur Stärkung der hiesigen Stammhäuser beigetragen haben. In noch stärkerem Maße investierten Unternehmen der Kategorie „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“ in den vergangenen drei Jahren im Ausland. Auf immerhin rund 2,3 Mrd. Euro summierten sich die Kapitalausfuhren im Zeitraum von 2007 bis 2009.

Direktinvestitionsströme

Tabelle 7: Deutsche Direktinvestitionen im Ausland – Transaktionswerte nach ausgewählten Wirtschaftszweigen laut Zahlungsbilanzstatistik in Mio. Euro (Zunahme/Kapitalausfuhr: -)

| Position | Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen | | | | Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung | | | |
|---|---|------|------|------|--|------|--------|------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Deutsche Direktinvestitionen im Ausland | 4 | -177 | -64 | 159 | 7 | -929 | -1.246 | -163 |
| davon: | | | | | | | | |
| Beteiligungskapital | -19 | -40 | -31 | -34 | 48 | -844 | -344 | -43 |
| Reinvestierte Gewinne | * | * | * | * | * | * | * | * |
| Kredite | 22 | -143 | -33 | 193 | -42 | -85 | -926 | -119 |

Anmerkung: Ein negativer Wert („-“) ist gleichbedeutend mit einer Zunahme der deutschen Direktinvestitionen im Ausland bzw. einem Kapitalexport. Entsprechend ist ein positiver Wert gleichbedeutend mit einer Abnahme der deutschen Direktinvestitionen im Ausland bzw. einem Kapitalimport.

*Eine Aufgliederung der Position „Reinvestierte Gewinne“ nach einzelnen Wirtschaftszweigen ist nicht möglich. Eine Differenzierung nach Wirtschaftszweigen führt damit zu unvollständigen Ergebnissen.

Quelle: Deutsche Bundesbank.

Das Direktinvestitionsvermögen der deutschen Unternehmen aus den Bereichen „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ sowie „Hilfs- und Nebentätigkeiten für Verkehr, Verkehrsvermittlung“ im Ausland ist im Zeitraum von 2005 bis 2008 sukzessive angestiegen. Im Jahr 2008 belief es sich auf 2,3 bzw. 2,2 Mrd. Euro.¹ Wie Abbildung 11 zu entnehmen ist, wird der größte Teil der Direktinvestitionsbestände in den EU-Mitgliedstaaten gehalten. Rund 60 Prozent der Direktinvestitionsbestände der deutschen Unternehmen aus dem Bereich „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ und über 90 Prozent der Bestände der Unternehmen aus dem Bereich „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“ entfielen im Jahr 2008 auf die europäische Staatengemeinschaft. Nachdem die Direktinvestitionsbestände der deutschen Unternehmen aus dem Bereich „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ dort im Zeitraum von 2005 bis 2007 von knapp 1,2 auf 1,4 Mrd. Euro angewachsen waren, nahmen sie im Jahr 2008 um knapp 4 Prozent ab. Auffallend ist der hohe Zuwachs des Direktinvestitionsvermögens der deutschen Unternehmen aus dem Bereich „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den

Direktinvestitionsbestände

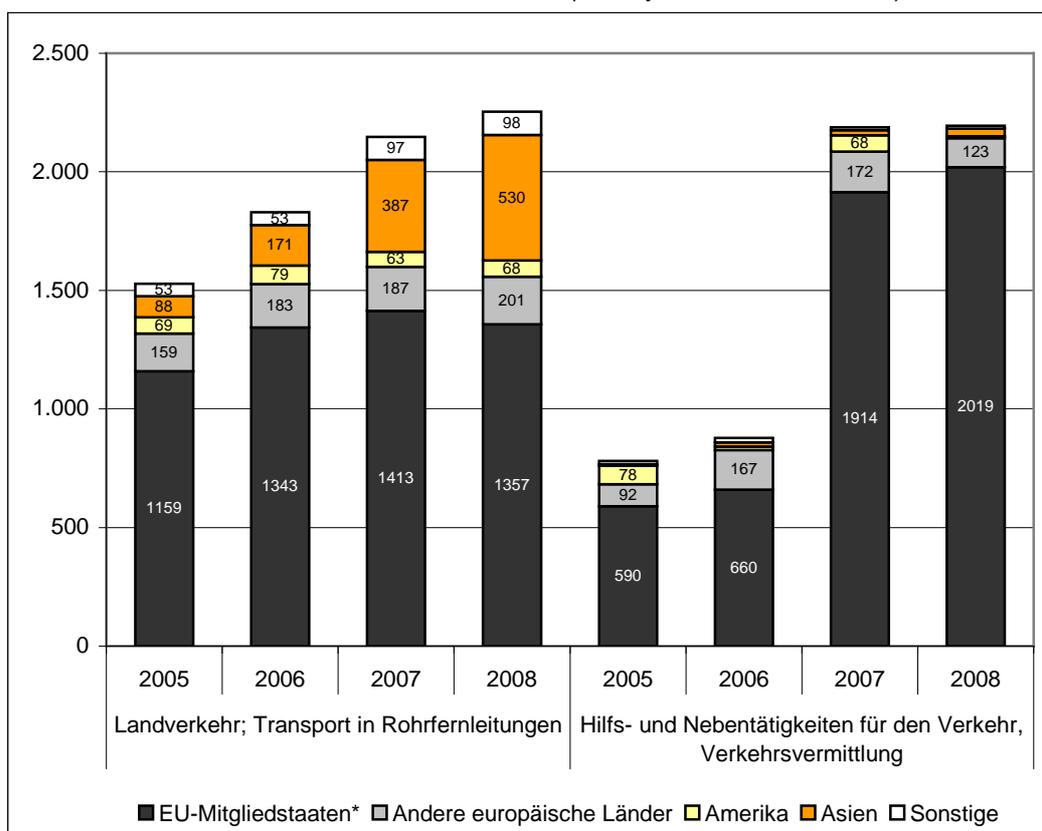
¹ Abweichungen zwischen den Veränderungen der Bestandsangaben und den Stromgrößen aus der Zahlungsbilanz ergeben sich durch unterschiedliche zeitliche Abgrenzungen (Bilanzjahr/Kalenderjahr) sowie bewertungsbedingte Einflüsse (darunter wechsellkursbedingte Veränderungen).

Verkehr, Verkehrsvermittlung“ im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr. Dieser ist in der Hauptsache auf einen Anstieg der unmittelbaren und mittelbaren Direktinvestitionen im Vereinigten Königreich zurückzuführen.

Erkennbar ist ferner das stark zunehmende wirtschaftliche Engagement deutscher Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen auf den aufstrebenden asiatischen Märkten, die nach Europa mittlerweile die zweitwichtigste Zielregion für deutsche Direktinvestitionen bilden. Innerhalb von vier Jahren haben sich dort die deutschen Direktinvestitionsbestände annähernd versechsfacht auf rund 562 Mio. Euro. Die deutschen Direktinvestitionsbestände in Nord-, Mittel- und Südamerika fallen demgegenüber vergleichsweise gering aus. Praktisch keine Rolle als Investitionsziele spielen bislang die Länder auf dem afrikanischen Kontinent. Insgesamt dominieren die Industrieländer; auf sie entfielen im Jahr 2008 rund 84 Prozent der unmittelbaren und mittelbaren Direktinvestitionen deutscher Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen im Ausland.

Wachsendes Engagement in Asien

Abbildung 11: Entwicklung der Direktinvestitionsbestände deutscher Unternehmen aus den Bereichen „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ und „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“ im Ausland nach Zielmärkten im Zeitraum von 2005 bis 2008 in Mio. Euro (Stand jeweils am Jahresende)



* 2005 und 2006: EU-25; 2007 und 2008: EU-27.
Quelle: Deutsche Bundesbank. Eigene Darstellung.

Tabelle 8 differenziert das deutsche Direktinvestitionsvermögen in Europa nach ausgewählten Anlageländern. Vergleichsweise hohe Bestände halten deutsche Unternehmen aus dem Bereich „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ demnach in Schweden,

Direktinvestitionsbestände nach Anlageländern

Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Polen, Italien, Dänemark und Frankreich. Mit Ausnahme von Dänemark und Frankreich haben sich die Direktinvestitionsbestände der deutschen Investoren im Zeitraum von 2005 bis 2008 in allen vorstehend genannten Anlageländern tendenziell erhöht. Der Großteil der von hiesigen Investoren aus dem Bereich „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“ gehaltenen Direktinvestitionsbestände im Ausland entfällt auf das Vereinigte Königreich. Mit knapp 1,5 Mrd. Euro entfielen im Jahr 2008 rund 69 Prozent des deutschen Direktinvestitionsvermögens in Europa auf das Vereinigte Königreich.¹ Die deutschen Direktinvestitionsbestände in den aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas konzentrieren sich zu einem wesentlichen Teil auf Polen. Mit deutlichem Abstand folgen die Tschechische Republik und Rumänien. Wie in Italien und Österreich sind die Direktinvestitionsbestände deutscher Unternehmen aus den Bereichen „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ und „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“ in Polen im Zeitraum von 2005 bis 2008 kontinuierlich angestiegen.

Tabelle 8: 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 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Europa | 1.318 | 1.525 | 1.600 | 1.558 | 682 | 828 | 2.086 | 2.142 |
| darunter: | | | | | | | | |
| Belgien | 92 | 95 | 93 | 37 | 91 | 97 | x | x |
| Dänemark | 48 | 97 | 86 | 88 | x | x | x | x |
| Frankreich | 123 | 136 | 93 | 78 | 36 | 51 | 42 | 37 |
| Italien | 58 | 66 | 74 | 95 | 6 | 13 | 27 | 28 |
| Niederlande | 77 | 42 | 89 | 105 | 135 | 88 | 69 | 67 |
| Österreich | 93 | 118 | 140 | 162 | 8 | 28 | 34 | 37 |
| Polen | 86 | 88 | 103 | 104 | 28 | 40 | 61 | 62 |
| Rumänien | x | x | 23 | 23 | x | - | - | - |
| Schweden | x | 422 | 436 | x | - | - | x | x |
| Schweiz | 87 | 105 | 106 | 134 | 35 | 121 | 79 | 42 |
| Slowakei | 2 | 6 | 4 | 4 | - | - | x | x |
| Spanien | 47 | 53 | 41 | 46 | 205 | 194 | 223 | 195 |
| Tschechien | 40 | 29 | 27 | 32 | x | 21 | 35 | 28 |
| Ungarn | x | x | 4 | 5 | 9 | 12 | x | x |
| Vereinigtes Königreich | 38 | 61 | 63 | 59 | 44 | 70 | 1.324 | 1.482 |

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

Quelle: Deutsche Bundesbank.

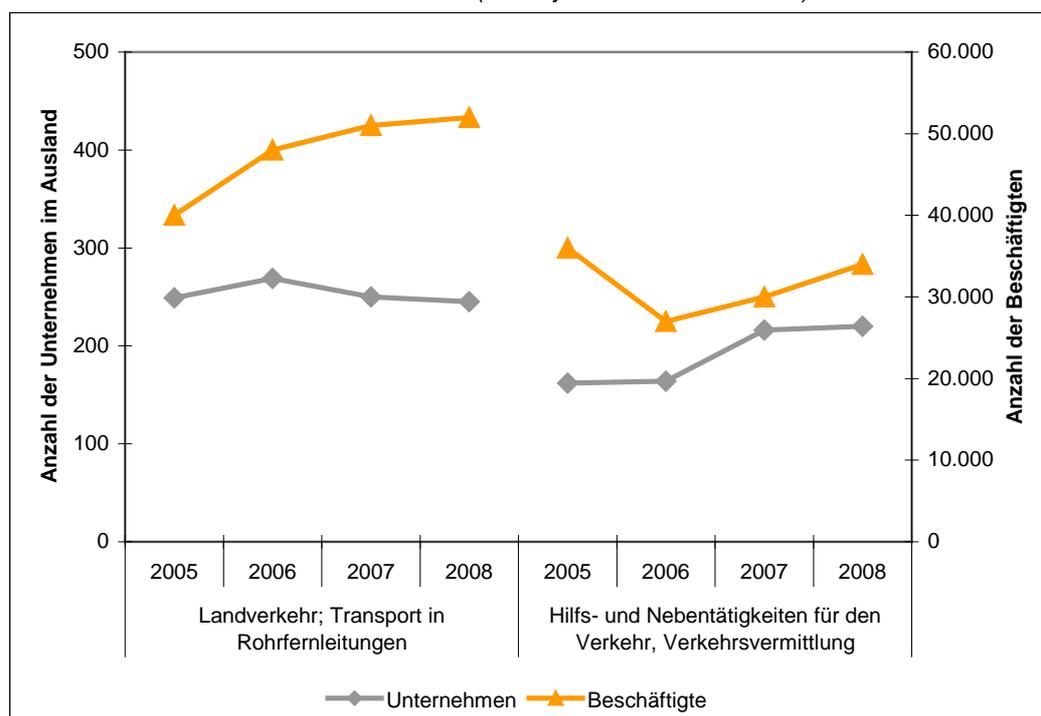
Mit zunehmendem wirtschaftlichen Engagement der deutschen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen im Ausland hat auch die Zahl der Beschäftigten in den Direktinvestitionsunternehmen zuletzt zugenommen. Die Zahl der Beschäftigten in den meldepflichtigen Auslandstöchtern der deutschen Unternehmen aus dem Bereich „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ stieg im Zeitraum von 2005 bis 2008 von rund

Beschäftigung
im Ausland

¹ Eine ausführlichere länderbezogene Ausweisung des deutschen Direktinvestitionsvermögens nach Anlageländern und Wirtschaftszweigen der deutschen Investoren enthält Anhang 8.

40.000 auf 52.000 (siehe Abbildung 12). Die Anzahl der meldepflichtigen Auslandstöchter blieb dabei relativ konstant und lag im Jahr 2008 bei 245. Nach einem Rückgang zu Beginn des Betrachtungszeitraums nahm die Zahl der Beschäftigten in den ausländischen Niederlassungen hiesiger Eigner aus dem Bereich „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“ zuletzt ebenfalls wieder zu und erreichte im Jahr 2008 rund 34.000. Begleitet wurde der Beschäftigtenzuwachs hier von einer Zunahme der meldepflichtigen Auslandstöchter auf zuletzt 220.¹

Abbildung 12: Deutsche Direktinvestitionen im Ausland – Entwicklung wichtiger Kenngrößen der Unternehmen im Ausland nach Wirtschaftszweigen der deutschen Investoren im Zeitraum von 2005 bis 2008 (Stand jeweils am Jahresende)



Quelle: Deutsche Bundesbank. Eigene Darstellung.

Entsprechend der regionalen Verteilung der Direktinvestitionsbestände ist der Großteil der meldepflichtigen Auslandstöchter der deutschen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen in Europa beheimatet. Im Jahr 2008 lagen von den 220 Auslandsunternehmen hiesiger Investoren aus dem Bereich „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“ 176 in Europa, davon 59 in den Niederlanden, 28 im Vereinigten Königreich und 22 in Spanien. Demgegenüber weisen die Standorte der Auslandsunternehmen deutscher Investoren aus dem Bereich „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ innerhalb Europas eine vergleichsweise größere regionale Streuung auf. Neben den vorstehend genannten Staaten kommt hier Frankreich, Italien, Polen, Österreich, der Schweiz und Schweden zahlenmäßig eine größere Bedeutung zu. Insgesamt lagen im Jahr 2008 von den 245 Auslandsunternehmen 201 in Europa.

Regionale
Verteilung der
Unternehmen im
Ausland

¹ Länder- bzw. ländergruppenbezogene Übersichten über die Zahl der Unternehmen und Beschäftigten in den meldepflichtigen Auslandstöchtern der deutschen Unternehmen aus den Bereichen „Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen“ und „Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung“ enthalten die Anhänge 9 und 10.

4.3 Merkmale der deutschen Auslandsinvestoren

Um nähere Angaben zu den Eigenschaften und zum Investitionsverhalten deutscher Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen, die sich wirtschaftlich im EU-Ausland engagieren, zu bekommen, wurden seitens des Bundesamtes rund 950 deutsche Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs näher untersucht. Grundlage bildeten Informationen, die das Bundesamt im Rahmen von Marktgesprächen und Recherchen auf den Internetseiten der Unternehmen gewonnen hat. Mit einem Stichprobenanteil von deutlich über 90 Prozent bildeten Unternehmen mit eigenem Fuhrpark den Schwerpunkt der Untersuchung. Nachfolgend werden wesentliche Ergebnisse zusammengefasst.

Untersuchung von
rund 950 Güterkraft-
verkehrsunternehmen

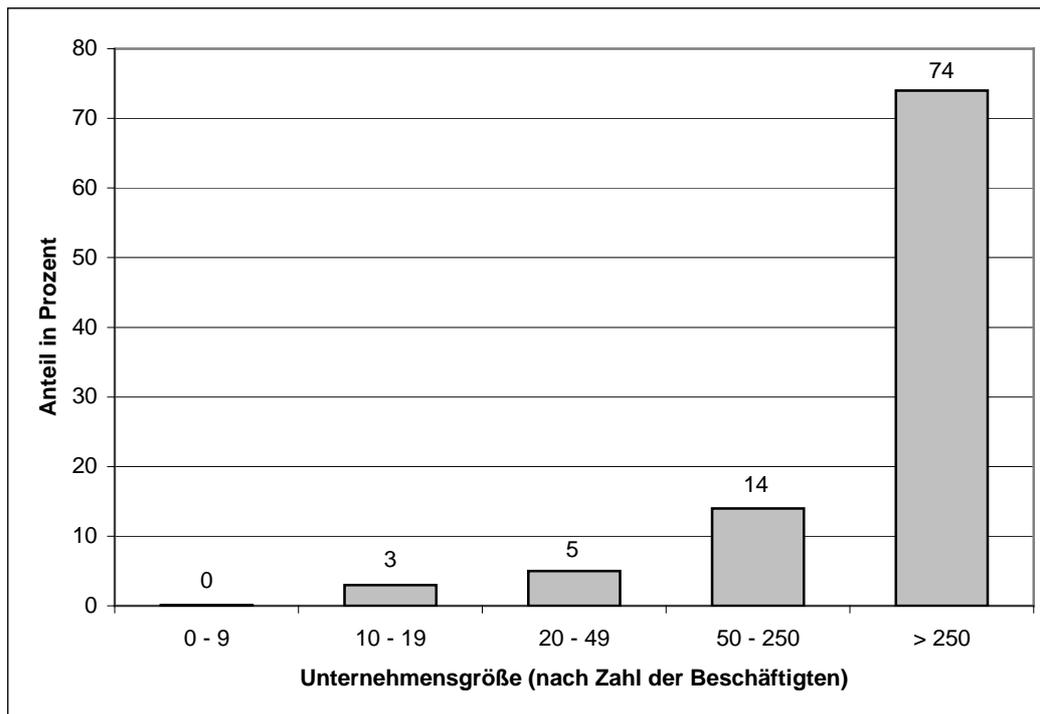
- *Der Anteil der Unternehmen mit Niederlassung(en) im Ausland steigt mit wachsender Unternehmensgröße. Der Großteil des klein- und mittelständisch geprägten Gewerbes besitzt keine Niederlassungen außerhalb des Heimatstaates.*

Ergebnisse

Innerhalb der Stichprobe lag der Anteil der Unternehmen mit Auslandsniederlassung(en) in den unteren Betriebsgrößenklassen im einstelligen Prozentbereich. Während rund 5 Prozent der Unternehmen mit 20 bis 49 Beschäftigten mindestens über eine Auslandsniederlassung in der EU-27 verfügten, waren es bei den Unternehmen mit 10 bis 19 Beschäftigten lediglich rund 3 Prozent. Bei den Unternehmen mit bis zu 9 Beschäftigten, die das Gros auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt bilden, tendierte der Prozentanteil gegen Null. Demgegenüber besaßen von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen mit 50 bis 250 Beschäftigten bereits rund 14 Prozent und bei den Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten knapp drei Viertel mindestens eine ausländische Niederlassung in der EU-27 (siehe Abbildung 13).¹

¹ Insgesamt besaßen knapp 15 Prozent der Unternehmen der Stichprobe eine oder mehrere Auslandsniederlassungen in den EU-Mitgliedstaaten. Diesbezüglich ist anzumerken, dass größere Unternehmenseinheiten, die tendenziell eher über Auslandsniederlassungen verfügen als kleinere, in der Stichprobe überproportional stark vertreten waren, während kleinere Unternehmenseinheiten, die das Gros des klein- und mittelständisch geprägten deutschen Güterkraftverkehrsmarktes bilden, unterproportional repräsentiert waren, mithin der Anteil der Unternehmen mit Auslandsniederlassungen bezogen auf die Gesamtzahl der Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland deutlich geringer ist (siehe unten). Die Verteilung der rund 950 ausgewerteten Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs nach Zahl der Beschäftigten stellte sich wie folgt dar: 0 bis 9 Beschäftigte: 7,4 Prozent; 10 bis 19 Beschäftigte: 16,3 Prozent; 20 bis 49 Beschäftigte: 29,3 Prozent; 50 bis 250 Beschäftigte: 36,9 Prozent; über 250 Beschäftigte: 10,1 Prozent.

Abbildung 13: Anteil der Unternehmen mit Niederlassung(en) in der EU-27 nach Unternehmensgrößenklasse (Anteile in Prozent)



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Es sind somit vor allem größere Unternehmen, die Niederlassungen in anderen EU-Mitgliedstaaten unterhalten. Deren Anteil am deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe ist allerdings verhältnismäßig klein. Mit über 52.000 Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs (Stand: November 2008) weist der deutsche Güterkraftverkehrsmarkt eine hohe Zersplitterung auf. Charakteristisch ist der hohe Anteil klein- und mittelständisch geprägter Unternehmen, von denen der Großteil ein nahezu identisches Leistungsangebot aufweist. Nach Angaben der Unternehmensstatistik des Bundesamtes haben knapp drei Viertel der Unternehmen weniger als 10 Beschäftigte. 15 Prozent der Unternehmen weisen 10 bis 19 Beschäftigte, 9 Prozent 20 bis 49 Beschäftigte auf. Lediglich 3 Prozent der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen verfügen über 50 und mehr Beschäftigte.¹ Werden die in Abbildung 13 dargestellten Anteilswerte auf die entsprechenden Angaben der Unternehmensstatistik angewandt, so liegt der Anteil der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen mit Niederlassungen o.ä. im Ausland insgesamt im unteren einstelligen Prozentbereich.

Anteil der Unternehmen mit Niederlassung(en) im Ausland im einstelligen Prozentbereich

Der bezogen auf die Unternehmensgesamtzahl geringe Anteil an Unternehmen, der im Ausland Kapitalbeteiligungen hält, deckt sich mit den Ergebnissen einer aktuellen Studie zum Grad der Internationalisierung europäischer klein- und mittelständischer Unternehmen (bis 249 Beschäftigte), die vom niederländischen Forschungsinstitut EIM im Auftrag

Studie der KOM

¹ Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs, Band USTAT 15, Köln 2010.

der Europäischen Kommission erstellt wurde.¹ Demnach haben lediglich 3 Prozent der klein- und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich „Transport und Nachrichtenübermittlung“ im Zeitraum von 2006 bis 2008 Direktinvestitionen im Ausland getätigt. Der Anteil der Unternehmen, der konkrete Pläne hatte, im Zeitraum von 2009 bis 2011 mit Auslandsinvestitionen zu beginnen, lag bei 6 Prozent.²

- *Der Großteil der Unternehmen mit Auslandsniederlassungen in der EU-27 beschränkt das Engagement auf einzelne Staaten.*

Von den Unternehmen der Stichprobe mit Niederlassung(en) in der EU-27 konzentrierten rund 44 Prozent ihr Engagement auf einen EU-Mitgliedstaat, weitere 19 Prozent besaßen Niederlassungen in zwei Ländern der Staatengemeinschaft. D.h. etwas weniger als zwei Drittel aller Unternehmen mit Auslandsniederlassungen waren maximal in zwei Ländern mit eigenen Standorten vertreten. Größere flächendeckende Netzwerke werden lediglich von einigen wenigen europaweit bzw. global agierenden Transport-, Speditions- und Logistikdienstleistern vorgehalten. Lediglich 8 Prozent der Stichprobenunternehmen mit Niederlassung(en) im Ausland waren in mehr als 10 der 26 übrigen EU-Mitgliedstaaten vertreten.³

Abbildung 14 zeigt die „Top 10“ der Länder, in denen die untersuchten Unternehmen Niederlassungen unterhalten. Deutlich erkennbar ist die hohe Bedeutung von Polen und Tschechien, den beiden wichtigsten Handelspartnern Deutschlands unter den jungen EU-Mitgliedstaaten, sowie Italien, Frankreich und den Niederlanden, den bedeutendsten Handelspartnern unter den alten EU-Staaten, als Standort für Niederlassungen deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen.

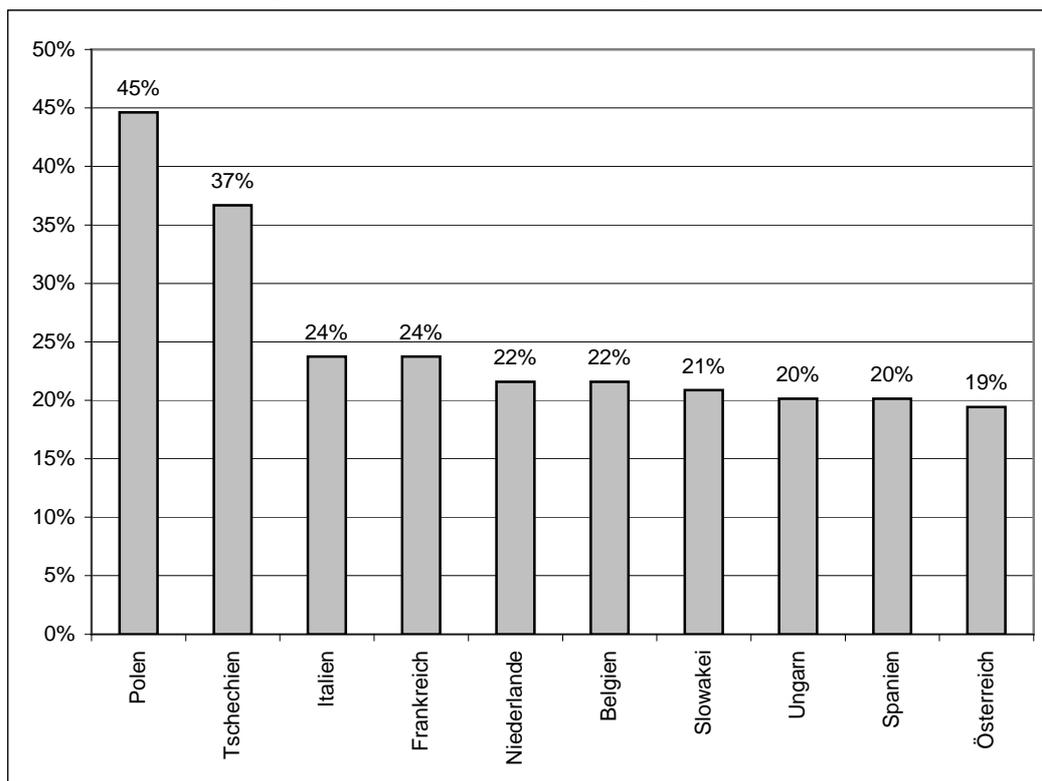
„Top 10“
Auslandsniederlassungen

¹ Siehe Europäische Kommission (Hrsg.): Internationalisation of European SMEs, Brüssel 2010. (http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/market-access/internationalisation/index_en.htm)

² Siehe http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/support_measures/internationalisation/internationalisation_sme_survey_sector_en.xls.

³ Ähnlich geringe Prozentanteile wurden im Rahmen der aktuellen DSLV-Strukturanalyse ermittelt. Demnach verfügen vier Prozent aller Speditions- und Logistikunternehmen mit Niederlassungen über flächendeckende, nationale und/oder internationale Netze (über 20 Niederlassungen); der Anteil der Unternehmen mit 11 bis 20 Niederlassungen liegt bei 9 Prozent. Abweichend von der Stichprobenauswertung des Bundesamtes beziehen sich die Aussagen des DSLV auf Unternehmen mit Niederlassungen im In- und Ausland. Siehe DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.: Zahlen, Daten, Fakten aus Spedition und Logistik 2010, S. 21 f, Bonn 2010.

Abbildung 14: „Top 10“ der EU-Staaten, in denen deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen Niederlassungen unterhalten (Anteile in Prozent)



Mehrfachnennungen möglich.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Insgesamt wiesen die Unternehmen der Stichprobe bezogen auf einzelne Staaten kumuliert eine höhere Zahl an Niederlassungen o.ä. auf als die Bestandsstatistik zu den Direktinvestitionen der Deutschen Bundesbank. Entsprechend weicht die Verteilung in Abbildung 14 von der in Kapitel 4.2 skizzierten und in den Anhängen 8 und 9 dargestellten regionalen Verteilung der Auslandsunternehmen ab. Dies dürfte vor allem auf die Meldegrenzen zur Bundesbankstatistik (siehe oben) zurückzuführen sein. Nach Einschätzung des Bundesamtes dürften die Auslandsniederlassungen und Repräsentanzen eines hohen Anteils der kleineren und mittleren Unternehmen nicht über ein Betriebsvermögen von mehr als 3 Mio. Euro verfügen und damit nicht unter die Meldepflicht fallen. Dies trifft selbst auf Unternehmen zu, die Teile ihres Fuhrparks ins Ausland verlegt haben.

Einschränkende
Anmerkungen

- *Ein größerer Anteil der Unternehmen, der Auslandsniederlassungen in der EU-27 unterhält, bietet Transport- und Logistikdienstleistungen für spezielle Branchensegmente an.*

Neben Unternehmen, deren Tätigkeitsschwerpunkt im internationalen allgemeinen Ladungs- bzw. Stückgutverkehr liegt, ragen aus der Stichprobe einige weitere Teilmärkte heraus. So steht etwa jedes achte Stichprobenunternehmen mit Niederlassung(en) im EU-Ausland in Beziehungen zur Automobilindustrie. Deren Standorte sind eng mit den Produktionsstätten in Polen, Tschechien, der Slowakei, Italien, Frankreich, Großbritan-

nien, Spanien und Ungarn verknüpft. Einen ähnlich hohen Anteil erreichen Unternehmen, die Transport- und Logistikdienstleistungen für die chemische Industrie erbringen. Es handelt sich damit um genau jene Branchen aus dem Bereich der verarbeitenden Industrie, die die deutschen Direktinvestitionen im Ausland betragsmäßig anführen (siehe oben) und deren Produkte zu den wichtigsten Handelsgütern Deutschlands zählen. Ein nennenswerter Stichprobenanteil entfiel ferner auf Güterkraftverkehrsunternehmen, die sich auf Beförderungen von Lebensmitteln, temperaturgeführten Waren, Textilien und Baustoffen konzentrieren oder Spezialverkehre, zum Beispiel Schwerguttransporte, durchführen. Auffallend ist die Korrelation der vorstehenden Branchenschwerpunkte mit den volumenträchtigen Güterabteilungen im grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen (siehe Abschnitt 2.3).

4.4 Motive der deutschen Direktinvestoren im Ausland

Zwar sind die Zielsetzungen, die mit einem wirtschaftlichen Engagement im Ausland verbunden werden, unternehmensindividuell verschieden. Allerdings lassen sich einige wesentliche Triebkräfte der Internationalisierung identifizieren:

- Bildung internationaler Netzwerke. Wesentlicher Treiber der Internationalisierung bzw. der geographischen Ausdehnung des Leistungsangebots sind die zunehmende Arbeitsteilung und der hiermit einhergehende wachsende Güteraustausch zwischen den Volkswirtschaften. Nach Kenntnis des Bundesamtes gehen insbesondere große Verlagerer bereits seit geraumer Zeit vermehrt dazu über, ihre Transport- und Logistikaufträge auf eine geringe Anzahl von Dienstleistern zu konzentrieren. Diese übernehmen dann regelmäßig die komplette Beförderungsabwicklung, ggf. verkehrsträgerübergreifend. Voraussetzung hierfür ist die Präsenz auf den relevanten Märkten. Die Bildung grenzüberschreitender Netzwerke stellt insoweit eine Reaktion auf die Globalisierung und den Wunsch der Kunden nach Logistikangeboten „aus einer Hand“ dar. Dieses Bedürfnis decken insbesondere die großen, international tätigen Speditions- und Logistikunternehmen ab. Augenscheinlich ist die hohe Präsenz deutscher Unternehmen insbesondere in jenen Ländern, mit denen die deutsche Wirtschaft bedeutende Außenhandelsbeziehungen pflegt. Außerhalb Europas gewinnen vor allem auf die aufstrebenden Märkte Asiens an Bedeutung. Der Anstieg der Direktinvestitionen korreliert hier mit der wachsenden Bedeutung der asiatischen Märkte für die deutsche Außenwirtschaft. So belegte beispielsweise China in der Rangliste der wichtigsten deutschen Handelspartner im Jahr 2009 importseitig bereits Rang 2. In Bezug auf die deutschen Exporte lag es an achter Stelle.
- Nähe zu bedeutenden Auftraggebern. Eng mit dem vorherigen Aspekt verbunden sind Direktinvestitionen von Transport- und Logistikunternehmen aufgrund von Produktionsverlagerungen bzw. Neugründungen von Standorten bedeutender Auftrag-

Netzwerkbildung

Nähe zu bedeutenden Auftraggebern

geber im Ausland. Zu nennen ist beispielsweise der Aufbau ausländischer Produktionsstätten durch deutsche Automobilkonzerne oder die chemischen Industrie, in deren Gefolge sich deutsche Transport- und Logistikdienstleister vor Ort niedergelassen haben. Insbesondere in den ersten Jahren eines neuen Auslandsengagements greifen deutsche Industriekonzerne zur Gewährleistung und Sicherstellung ihrer logistischen Abläufe nicht selten auf ihre bewährten Transport- und Logistikpartner zurück. Diese konnten sich bereits zuvor in der Heimat auf die zum Teil sehr anspruchsvollen Bedürfnisse ihrer Auftraggeber einstellen und auf einem wettbewerbsintensiven Markt erfolgreich behaupten. Die Qualität der Inlandsnachfrage dürfte insoweit nicht ohne Auswirkungen auf die Fähigkeit eines Unternehmens bleiben, sich im internationalen Wettbewerb zu behaupten. Aus Sicht der Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen senkt die internationale Expansion gemeinsam mit bedeutenden Auftraggebern ferner die Markteintrittsbarrieren, die beispielsweise in der Kundenakquise vor Ort und dem Erreichen einer kritischen Masse bestehen können.

- Senkung der Lohnkosten. Als Reaktion auf die hohe Wettbewerbsintensität auf dem deutschen und europäischen Güterkraftverkehrsmarkt, die durch die EU-Osterweiterung verstärkt wurde, hat ein Teil der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen – ebenso wie andere westeuropäische Wettbewerber – Niederlassungen im Ausland, insbesondere in den jungen EU-Mitgliedstaaten gegründet, um von den örtlichen Standortbedingungen zu profitieren, mithin Wettbewerbsvorteile aufgrund der geringeren Lohnkosten zu erzielen. Aufgrund des niedrigeren Lohnniveaus in Mittel- und Osteuropa war mit der Gründung der Auslandsniederlassung nicht selten eine (Teil-)Verlagerung des Fuhrparks verbunden. Das originäre Einsatzgebiet dieser Fahrzeuge blieb von dieser Maßnahme in der Regel unberührt. Die Internationalisierungsprozesse eines Teils der Unternehmen bleiben insoweit nicht ohne Einfluss auf den inländischen Wettbewerb. Handlungsbedarf sahen insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Unternehmen aus dem wettbewerbsintensiven Segment der Ladungsverkehre. Aufgrund des wenig differenzierten Leistungsangebots vieler Dienstleister ist der Preisdruck in diesem Marktsegment und somit der Kostendruck auf Seiten der Unternehmen besonders hoch.

Senkung der
Lohnkosten

Tabellarischer Anhang

Anhang 1

Tabelle A 1: Deutscher Außenhandel im Zeitraum von 2000 bis 2009 nach Ländern in Mio. t

| Land | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Belgien | 46,8 | 46,9 | 46,3 | 48,0 | 52,5 | 51,3 | 57,7 | 59,3 | 58,0 | 49,1 |
| Dänemark | 14,2 | 13,7 | 15,7 | 17,5 | 18,7 | 19,2 | 18,9 | 19,2 | 18,2 | 17,1 |
| Finnland | 7,4 | 7,6 | 7,9 | 8,5 | 9,2 | 8,8 | 9,7 | 10,6 | 9,8 | 7,3 |
| Frankreich | 64,8 | 59,4 | 58,9 | 62,2 | 67,6 | 65,6 | 68,9 | 70,9 | 70,4 | 59,0 |
| Griechenland | 2,3 | 2,7 | 2,6 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 3,0 | 3,4 | 3,2 | 2,7 |
| Irland | 2,2 | 2,4 | 2,3 | 2,8 | 3,0 | 3,1 | 3,5 | 4,0 | 3,3 | 2,3 |
| Italien | 33,7 | 33,8 | 33,3 | 37,9 | 40,2 | 39,9 | 42,8 | 44,0 | 43,2 | 39,2 |
| Luxemburg | 6,2 | 6,6 | 7,2 | 7,4 | 8,5 | 8,5 | 9,8 | 10,4 | 10,0 | 8,0 |
| Niederlande | 134,3 | 134,1 | 138,7 | 140,9 | 149,3 | 145,0 | 150,3 | 153,6 | 153,3 | 140,4 |
| Österreich | 30,3 | 30,2 | 30,5 | 33,6 | 38,5 | 39,8 | 45,3 | 45,3 | 44,3 | 41,1 |
| Portugal | 3,0 | 2,8 | 2,9 | 3,5 | 3,6 | 3,6 | 3,8 | 3,4 | 3,2 | 3,0 |
| Schweden | 19,8 | 18,0 | 18,5 | 19,3 | 20,2 | 22,5 | 22,9 | 23,7 | 21,0 | 17,3 |
| Spanien | 15,1 | 14,8 | 15,8 | 17,8 | 19,9 | 20,4 | 21,6 | 21,6 | 19,2 | 16,7 |
| Vereinigtes Königreich | 39,3 | 43,3 | 41,3 | 49,7 | 54,1 | 55,6 | 48,1 | 50,5 | 44,1 | 37,1 |
| EU-15 gesamt | 419,6 | 416,3 | 422,0 | 452,2 | 488,3 | 486,3 | 506,3 | 519,9 | 501,1 | 440,3 |
| Estland | 1,0 | 1,1 | 1,2 | 1,4 | 1,2 | 1,1 | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,1 |
| Lettland | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,3 | 1,4 | 1,2 | 1,2 |
| Litauen | 1,2 | 1,5 | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,9 | 2,4 | 2,5 | 2,3 |
| Malta | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | 0,1 |
| Polen | 31,5 | 30,8 | 31,1 | 32,6 | 30,7 | 34,0 | 40,4 | 43,4 | 45,1 | 38,6 |
| Slowakei | 3,5 | 3,7 | 3,5 | 3,8 | 4,1 | 4,1 | 5,2 | 5,7 | 5,6 | 4,9 |
| Slowenien | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,6 | 1,8 | 2,1 | 2,2 | 2,3 | 2,1 |
| Tschechische Republik | 22,1 | 22,0 | 20,9 | 20,1 | 19,9 | 21,8 | 24,0 | 26,3 | 25,5 | 25,6 |
| Ungarn | 5,1 | 5,3 | 5,7 | 5,6 | 6,4 | 7,3 | 8,0 | 8,5 | 8,4 | 7,9 |
| Zypern | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,2 |
| EU-10 gesamt | 67,7 | 67,6 | 66,8 | 68,0 | 66,9 | 73,3 | 84,7 | 91,8 | 92,4 | 84,1 |
| Bulgarien | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,0 |
| Rumänien | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,6 | 1,9 | 2,0 | 2,6 | 3,0 | 3,2 | 3,4 |
| BG, RO gesamt | 1,7 | 1,9 | 2,0 | 2,2 | 2,7 | 2,8 | 3,7 | 4,1 | 4,3 | 4,4 |
| EU-27 gesamt | 488,9 | 485,7 | 490,9 | 522,4 | 557,8 | 562,5 | 594,7 | 615,9 | 597,8 | 528,8 |

nachrichtlich:

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|
| Dt. Außenhandel insgesamt | 810,2 | 798,3 | 816,6 | 860,3 | 909,9 | 918,8 | 979,1 | 1.001,7 | 992,5 | 878,1 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|

Anteil der jeweiligen Ländergruppe am gesamten deutschen Außenhandel in Prozent:

| | | | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| EU-15 | 51,8% | 52,1% | 51,7% | 52,6% | 53,7% | 52,9% | 51,7% | 51,9% | 50,5% | 50,1% |
| EU-10 | 8,4% | 8,5% | 8,2% | 7,9% | 7,3% | 8,0% | 8,6% | 9,2% | 9,3% | 9,6% |
| BG, RO | 0,2% | 0,2% | 0,2% | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,4% | 0,4% | 0,4% | 0,5% |
| EU-27 | 60,3% | 60,8% | 60,1% | 60,7% | 61,3% | 61,2% | 60,7% | 61,5% | 60,2% | 60,2% |

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Anhang 2

Tabelle A 2-1: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Hauptverkehrsverbindungen in Mio. t

| Jahr | Versand ins Ausland | Empfang aus dem Ausland | Wechselverkehr zusammen (Spalte 2+3) | Dreiländerverkehr | Grenzüberschreitender Verkehr zusammen (Spalte 4+5) | Kabotage | Insgesamt |
|------|---------------------|-------------------------|--------------------------------------|-------------------|---|----------|-----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 2000 | 49,88 | 42,00 | 91,87 | 4,81 | 96,68 | 7,27 | 103,95 |
| 2001 | 55,37 | 45,10 | 100,46 | 6,26 | 106,72 | 8,88 | 115,60 |
| 2002 | 55,10 | 42,66 | 97,76 | 6,76 | 104,52 | 8,57 | 113,09 |
| 2003 | 61,66 | 47,42 | 109,08 | 6,97 | 116,05 | 8,98 | 125,03 |
| 2004 | 70,37 | 52,22 | 122,59 | 7,52 | 130,11 | 12,05 | 142,16 |
| 2005 | 73,19 | 53,00 | 126,19 | 9,16 | 135,35 | 17,00 | 152,34 |
| 2006 | 76,18 | 60,06 | 136,24 | 9,81 | 146,05 | 14,81 | 160,86 |
| 2007 | 84,03 | 64,29 | 148,32 | 10,45 | 158,76 | 21,90 | 180,67 |
| 2008 | 84,22 | 62,60 | 146,82 | 10,58 | 157,40 | 24,98 | 182,38 |
| 2009 | 70,44 | 51,91 | 122,36 | 8,14 | 130,50 | 13,17 | 143,67 |

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Tabelle A 2-2: Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Hauptverkehrsverbindungen in Mrd. tkm

| Jahr | Versand ins Ausland | Empfang aus dem Ausland | Wechselverkehr zusammen (Spalte 2+3) | Dreiländerverkehr | Grenzüberschreitender Verkehr zusammen (Spalte 4+5) | Kabotage | Insgesamt |
|------|---------------------|-------------------------|--------------------------------------|-------------------|---|----------|-----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 2000 | 26,20 | 22,49 | 48,68 | 4,09 | 52,77 | 1,41 | 54,18 |
| 2001 | 28,75 | 23,40 | 52,15 | 5,11 | 57,26 | 1,69 | 58,95 |
| 2002 | 28,44 | 23,73 | 52,17 | 5,96 | 58,14 | 1,60 | 59,74 |
| 2003 | 31,33 | 24,88 | 56,22 | 5,94 | 62,16 | 1,57 | 63,72 |
| 2004 | 34,80 | 28,14 | 62,94 | 6,57 | 69,50 | 1,94 | 71,45 |
| 2005 | 34,85 | 27,72 | 62,56 | 7,69 | 70,25 | 2,26 | 72,50 |
| 2006 | 36,80 | 30,87 | 67,67 | 8,69 | 76,36 | 2,27 | 78,64 |
| 2007 | 38,82 | 31,90 | 70,72 | 8,74 | 79,46 | 2,55 | 82,01 |
| 2008 | 36,09 | 29,53 | 65,61 | 8,62 | 74,23 | 2,78 | 77,01 |
| 2009 | 30,26 | 23,54 | 53,80 | 6,39 | 60,19 | 1,78 | 61,98 |

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Anhang 3

Tabelle A 3: Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern in Mio. tkm

| Meldeland | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Rang 2009 |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Polen | 505,9 | 653,4 | 1.272,7 | 1.097,7 | 953,8 | 2.600,9 | 1 |
| Luxemburg | 2.261,9 | 2.140,8 | 2.133,0 | 2.247,8 | 2.359,6 | 2.340,8 | 2 |
| Niederlande | 2.870,7 | 2.733,4 | 2.171,6 | 1.999,2 | 2.562,9 | 1.952,6 | 3 |
| Deutschland | 1.944,4 | 2.256,7 | 2.273,2 | 2.546,4 | 2.780,6 | 1.784,6 | 4 |
| Spanien | 1.031,0 | 1.058,7 | 853,6 | 825,3 | 1.084,6 | 1.534,5 | 5 |
| Belgien | 1.816,2 | 1.596,9 | 1.552,2 | 1.529,4 | 1.545,5 | 1.457,7 | 6 |
| Bulgarien | k.A. | k.A. | 204,0 | 89,5 | 136,9 | 654,8 | 7 |
| Österreich | 389,9 | 572,5 | 716,7 | 686,3 | 642,0 | 643,5 | 8 |
| Portugal | 708,1 | 747,4 | 714,2 | 927,4 | 886,2 | 494,2 | 9 |
| Tschechien | 5,4 | 32,9 | 85,6 | 247,9 | 293,5 | 364,4 | 10 |
| Slowenien | 132,3 | 149,3 | 264,1 | 250,2 | 388,6 | 360,3 | 11 |
| Slowakei | 89,0 | 87,1 | 125,3 | 216,0 | 264,4 | 350,5 | 12 |
| Irland | 505,3 | 461,7 | 434,1 | 417,9 | 572,7 | 347,8 | 13 |
| Frankreich | 624,3 | 420,7 | 523,3 | 569,3 | 429,0 | 332,8 | 14 |
| Ungarn | 92,2 | 100,3 | 80,0 | 125,8 | 167,5 | 284,7 | 15 |
| Dänemark | 254,1 | 129,4 | 238,6 | 292,7 | 254,0 | 257,1 | 16 |
| Estland | 56,6 | 138,2 | 102,1 | 162,7 | 216,4 | 207,4 | 17 |
| Lettland | 9,6 | 35,5 | 29,8 | 38,8 | 50,4 | 158,4 | 18 |
| Schweden | 170,5 | 186,0 | 164,3 | 152,4 | 222,3 | 155,8 | 19 |
| Rumänien | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | 97,4 | 92,6 | 20 |
| Litauen | 27,8 | 50,1 | 65,8 | 68,7 | 75,0 | 70,1 | 21 |
| Finnland | 70,0 | 54,3 | 88,4 | 146,6 | 43,9 | 49,5 | 22 |
| Italien | 846,8 | 1.098,4 | 1.021,6 | 938,8 | k.A. | k.A. | o.R. |
| Vereinigtes Königreich | 203,0 | 207,2 | 242,0 | 284,6 | k.A. | k.A. | o.R. |
| Griechenland | 16,7 | 4,7 | 88,5 | 65,1 | 17,9 | k.A. | o.R. |

k.A. – keine Angaben.

o.R. – ohne Rang.

Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2010).

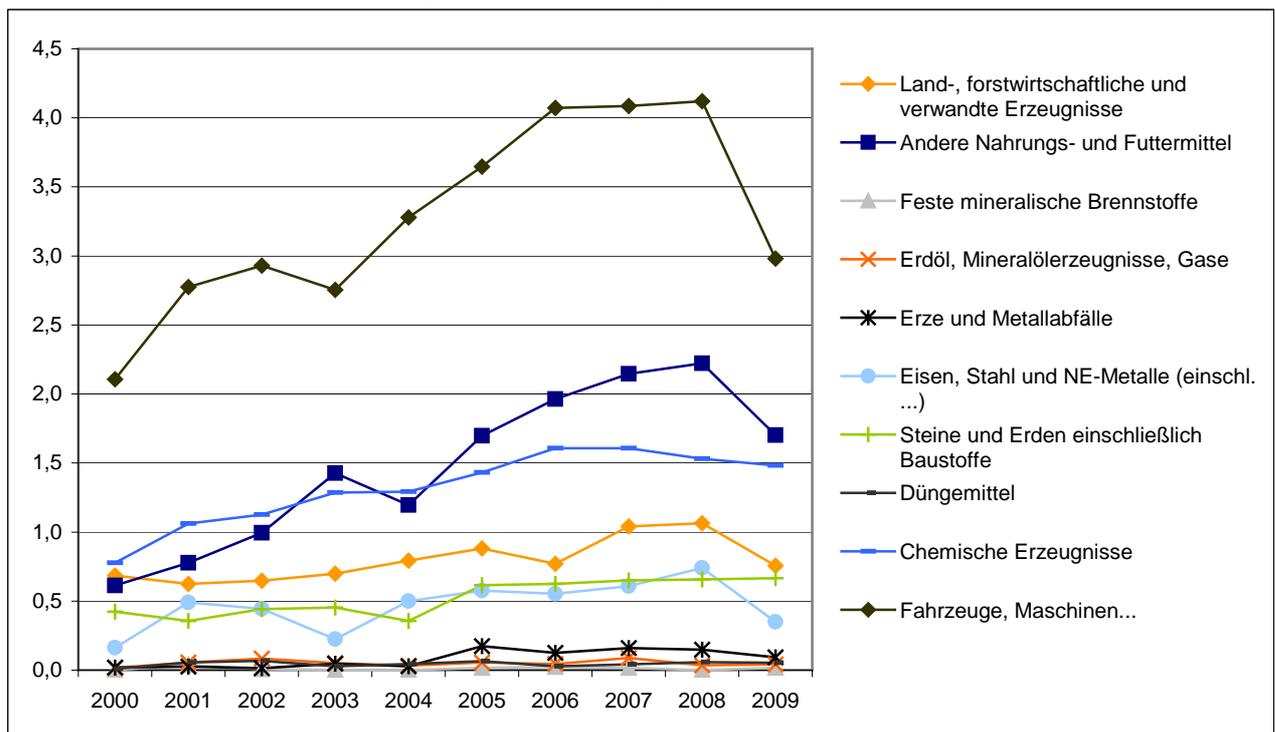
Anhang 4

Tabelle A 4: Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2009 – Dreiländerverkehre (in Mio. t, Anteile in %)

| Jahr | Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse | Andere Nahrungs- und Futtermittel | Feste mineralische Brennstoffe | Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase | Erze und Metallabfälle | Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. ...) | Steine und Erden einschließlich Baustoffe | Düngemittel | Chemische Erzeugnisse | Fahrzeuge, Maschinen... | Insgesamt |
|--------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------|--|---|-------------|-----------------------|-------------------------|-----------|
| in Mio. t | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0,7 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,4 | 0,0 | 0,8 | 2,1 | 4,8 |
| 2001 | 0,6 | 0,8 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,5 | 0,4 | 0,1 | 1,1 | 2,8 | 6,3 |
| 2002 | 0,6 | 1,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 1,1 | 2,9 | 6,8 |
| 2003 | 0,7 | 1,4 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,2 | 0,5 | 0,0 | 1,3 | 2,8 | 7,0 |
| 2004 | 0,8 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,4 | 0,0 | 1,3 | 3,3 | 7,5 |
| 2005 | 0,9 | 1,7 | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,6 | 0,6 | 0,1 | 1,4 | 3,6 | 9,2 |
| 2006 | 0,8 | 2,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 1,6 | 4,1 | 9,8 |
| 2007 | 1,0 | 2,1 | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,6 | 0,7 | 0,0 | 1,6 | 4,1 | 10,4 |
| 2008 | 1,1 | 2,2 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,7 | 0,7 | 0,1 | 1,5 | 4,1 | 10,6 |
| 2009 | 0,8 | 1,7 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 0,7 | 0,1 | 1,5 | 3,0 | 8,1 |
| Anteile in % | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 14,2 | 12,7 | 0,0 | 0,3 | 0,4 | 3,4 | 8,8 | 0,2 | 16,2 | 43,8 | 100,0 |
| 2001 | 10,0 | 12,4 | 0,6 | 0,9 | 0,4 | 7,8 | 5,7 | 0,9 | 17,0 | 44,4 | 100,0 |
| 2002 | 9,6 | 14,7 | 0,1 | 1,2 | 0,2 | 6,6 | 6,5 | 1,0 | 16,7 | 43,4 | 100,0 |
| 2003 | 10,0 | 20,5 | 0,0 | 0,7 | 0,7 | 3,2 | 6,5 | 0,4 | 18,4 | 39,5 | 100,0 |
| 2004 | 10,5 | 15,9 | 0,0 | 0,4 | 0,4 | 6,6 | 4,7 | 0,6 | 17,2 | 43,6 | 100,0 |
| 2005 | 9,6 | 18,5 | 0,2 | 0,6 | 1,9 | 6,3 | 6,7 | 0,7 | 15,6 | 39,8 | 100,0 |
| 2006 | 7,9 | 20,0 | 0,2 | 0,4 | 1,3 | 5,6 | 6,4 | 0,3 | 16,4 | 41,5 | 100,0 |
| 2007 | 10,0 | 20,5 | 0,2 | 0,8 | 1,5 | 5,8 | 6,2 | 0,4 | 15,4 | 39,1 | 100,0 |
| 2008 | 10,1 | 21,0 | 0,0 | 0,3 | 1,4 | 7,0 | 6,2 | 0,5 | 14,5 | 39,0 | 100,0 |
| 2009 | 9,3 | 20,9 | 0,2 | 0,5 | 1,1 | 4,3 | 8,2 | 0,6 | 18,2 | 36,6 | 100,0 |

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Abbildung A 4: Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2009 – Dreiländerverkehre (in Mio. t, Anteile in %)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

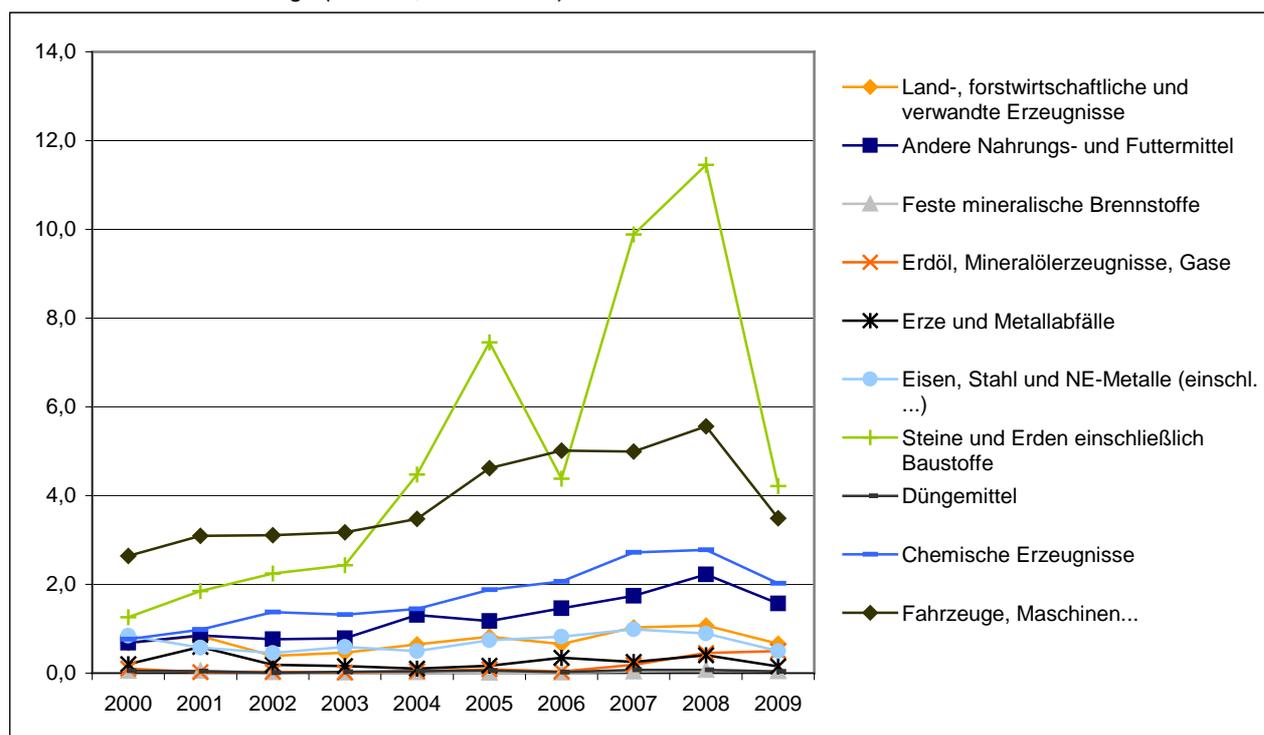
Anhang 5

Tabelle A 5: Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2009
– Kabotage (in Mio. t, Anteile in %)

| Jahr | Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse | Andere Nahrungs- und Futtermittel | Feste mineralische Brennstoffe | Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase | Erze und Metallabfälle | Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. ...) | Steine und Erden einschließlich Baustoffe | Düngemittel | Chemische Erzeugnisse | Fahrzeuge, Maschinen... | Insgesamt |
|--------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------|--|---|-------------|-----------------------|-------------------------|-----------|
| in Mio. t | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0,7 | 0,7 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,8 | 1,3 | 0,1 | 0,8 | 2,6 | 7,3 |
| 2001 | 0,8 | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 0,6 | 1,9 | 0,0 | 1,0 | 3,1 | 8,9 |
| 2002 | 0,4 | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,5 | 2,2 | 0,0 | 1,4 | 3,1 | 8,6 |
| 2003 | 0,5 | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,6 | 2,4 | 0,0 | 1,3 | 3,2 | 9,0 |
| 2004 | 0,6 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,5 | 4,5 | 0,0 | 1,4 | 3,5 | 12,1 |
| 2005 | 0,8 | 1,2 | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,7 | 7,5 | 0,1 | 1,9 | 4,6 | 17,0 |
| 2006 | 0,7 | 1,5 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,8 | 4,4 | 0,0 | 2,1 | 5,0 | 14,8 |
| 2007 | 1,0 | 1,7 | 0,0 | 0,2 | 0,3 | 1,0 | 9,9 | 0,1 | 2,7 | 5,0 | 21,9 |
| 2008 | 1,1 | 2,2 | 0,1 | 0,5 | 0,4 | 0,9 | 11,5 | 0,1 | 2,8 | 5,6 | 25,0 |
| 2009 | 0,7 | 1,6 | 0,0 | 0,5 | 0,1 | 0,5 | 4,2 | 0,0 | 2,0 | 3,5 | 13,2 |
| Anteile in % | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 9,3 | 9,4 | 0,7 | 1,4 | 2,7 | 11,6 | 17,3 | 0,7 | 10,5 | 36,3 | 100,0 |
| 2001 | 9,4 | 9,5 | 0,5 | 0,2 | 6,6 | 6,5 | 20,8 | 0,5 | 11,1 | 34,9 | 100,0 |
| 2002 | 4,6 | 8,9 | 0,2 | 0,4 | 2,1 | 5,3 | 26,2 | 0,1 | 16,0 | 36,3 | 100,0 |
| 2003 | 5,2 | 8,7 | 0,2 | 0,2 | 1,8 | 6,6 | 27,1 | 0,3 | 14,6 | 35,3 | 100,0 |
| 2004 | 5,4 | 10,9 | 0,2 | 0,3 | 0,8 | 4,1 | 37,2 | 0,4 | 12,0 | 28,8 | 100,0 |
| 2005 | 4,8 | 6,9 | 0,1 | 0,5 | 1,0 | 4,3 | 43,9 | 0,3 | 11,0 | 27,2 | 100,0 |
| 2006 | 4,4 | 9,8 | 0,1 | 0,2 | 2,3 | 5,5 | 29,6 | 0,1 | 13,9 | 33,9 | 100,0 |
| 2007 | 4,7 | 7,9 | 0,2 | 0,9 | 1,2 | 4,5 | 45,1 | 0,3 | 12,4 | 22,8 | 100,0 |
| 2008 | 4,3 | 8,9 | 0,3 | 1,8 | 1,6 | 3,6 | 45,9 | 0,3 | 11,1 | 22,3 | 100,0 |
| 2009 | 5,0 | 11,9 | 0,3 | 3,7 | 1,1 | 3,7 | 32,0 | 0,3 | 15,3 | 26,5 | 100,0 |

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Abbildung A 5: Güterkraftverkehr deutscher Fahrzeuge nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2000 bis 2009
– Kabotage (in Mio. t, Anteile in %)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Anhang 6

Tabelle A 6: Verkehrsleistung und Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-15 im Zeitraum von 2000 bis 2009

| Nationalität | Einheit | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|----------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Deutschland - Belgien | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 4,5 | 5,5 | 5,4 | 5,3 | 6,1 | 6,7 | 7,1 | 7,5 | 7,5 | 6,4 |
| Belgien | Mrd. tkm | 6,5 | 6,5 | 6,1 | 5,4 | 5,1 | 4,3 | 4,1 | 3,9 | 3,3 | 2,8 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 2,5 | 2,5 | 2,6 | 2,7 | 3,1 | 3,1 | 3,6 | 4,0 | 4,3 | 4,2 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 13,5 | 14,5 | 14,1 | 13,4 | 14,3 | 14,0 | 14,7 | 15,3 | 15,0 | 13,4 |
| Deutschland | Anteil in % | 33,4 | 38,1 | 38,5 | 39,6 | 42,4 | 47,6 | 48,0 | 48,9 | 50,0 | 47,6 |
| Belgien | Anteil in % | 48,1 | 44,8 | 43,3 | 40,2 | 35,8 | 30,4 | 27,9 | 25,2 | 21,7 | 21,1 |
| Sonstige | Anteil in % | 18,5 | 17,1 | 18,2 | 20,2 | 21,8 | 21,9 | 24,1 | 25,9 | 28,3 | 31,3 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,69 | 0,85 | 0,89 | 0,98 | 1,19 | 1,56 | 1,72 | 1,94 | 2,31 | 2,26 |
| Deutschland - Dänemark | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 1,8 | 1,8 | 2,0 | 2,1 | 2,7 | 2,9 | 3,7 | 4,0 | 4,3 | 3,3 |
| Dänemark | Mrd. tkm | 3,8 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 3,2 | 2,8 | 2,5 | 2,2 | 1,8 | 1,3 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,2 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,8 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 5,8 | 5,2 | 5,4 | 5,5 | 6,4 | 6,3 | 6,7 | 6,7 | 6,6 | 5,5 |
| Deutschland | Anteil in % | 31,0 | 34,5 | 36,0 | 38,6 | 41,9 | 46,9 | 54,4 | 59,8 | 65,1 | 60,8 |
| Dänemark | Anteil in % | 65,3 | 57,4 | 54,6 | 53,2 | 50,6 | 44,7 | 36,6 | 32,3 | 26,5 | 24,3 |
| Sonstige | Anteil in % | 3,8 | 8,1 | 9,4 | 8,3 | 7,5 | 8,4 | 9,0 | 7,9 | 8,4 | 14,9 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,47 | 0,60 | 0,66 | 0,73 | 0,83 | 1,05 | 1,48 | 1,85 | 2,45 | 2,50 |
| Deutschland - Finnland | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Finnland | Mrd. tkm | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Sonstige | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Deutschland | Anteil in % | k.A. | k.A. | 20,7 | 20,4 | 23,2 | 17,3 | 11,7 | 3,8 | 30,0 | 18,5 |
| Finnland | Anteil in % | k.A. | k.A. | 70,0 | 75,6 | 70,0 | 65,0 | 81,0 | 82,5 | 57,7 | 72,9 |
| Sonstige | Anteil in % | k.A. | k.A. | 9,3 | 4,0 | 6,8 | 17,7 | 7,3 | 13,7 | 12,2 | 8,5 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | k.A. | k.A. | 0,30 | 0,27 | 0,33 | 0,27 | 0,14 | 0,05 | 0,52 | 0,25 |
| Deutschland - Frankreich | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 11,1 | 12,0 | 11,7 | 13,1 | 14,5 | 14,9 | 15,6 | 16,2 | 14,3 | 11,7 |
| Frankreich | Mrd. tkm | 8,0 | 7,5 | 6,3 | 5,9 | 5,7 | 4,6 | 4,4 | 4,5 | 3,9 | 3,0 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 2,8 | 3,0 | 3,4 | 3,3 | 4,4 | 5,2 | 5,6 | 6,9 | 8,1 | 8,4 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 21,8 | 22,5 | 21,3 | 22,2 | 24,6 | 24,7 | 25,6 | 27,6 | 26,3 | 23,1 |
| Deutschland | Anteil in % | 50,7 | 53,4 | 54,7 | 58,8 | 58,7 | 60,5 | 61,1 | 58,9 | 54,4 | 50,5 |
| Frankreich | Anteil in % | 36,6 | 33,4 | 29,3 | 26,4 | 23,3 | 18,6 | 17,2 | 16,2 | 15,0 | 13,0 |
| Sonstige | Anteil in % | 12,7 | 13,2 | 15,9 | 14,8 | 18,0 | 21,0 | 21,7 | 24,9 | 30,7 | 36,5 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 1,39 | 1,60 | 1,87 | 2,22 | 2,53 | 3,26 | 3,55 | 3,63 | 3,64 | 3,89 |
| Deutschland - Griechenland | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,2 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,6 | 0,4 | 0,6 |
| Griechenland | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | k.A. | 1,4 | 1,6 | 1,4 | 3,2 | 2,1 | 1,8 | k.A. |
| Sonstige | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | k.A. | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | k.A. |
| Insgesamt | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | k.A. | 1,7 | 2,2 | 1,9 | 3,7 | 2,9 | 2,3 | k.A. |
| Deutschland | Anteil in % | k.A. | k.A. | k.A. | 18,3 | 22,1 | 21,9 | 11,7 | 19,5 | 16,9 | k.A. |
| Griechenland | Anteil in % | k.A. | k.A. | k.A. | 78,1 | 73,5 | 73,4 | 86,1 | 72,6 | 78,4 | k.A. |
| Sonstige | Anteil in % | k.A. | k.A. | k.A. | 3,5 | 4,4 | 4,7 | 2,1 | 7,9 | 4,7 | k.A. |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | k.A. | k.A. | k.A. | 0,23 | 0,30 | 0,30 | 0,14 | 0,27 | 0,22 | k.A. |

Tabelle A 6 (Forts.): Verkehrsleistung und Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-15 im Zeitraum von 2000 bis 2009

| Nationalität | Einheit | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Deutschland - Irland | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | k.A. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Irland | Mrd. tkm | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 0,2 |
| Sonstige | Mrd. tkm | k.A. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | k.A. | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,3 |
| Deutschland | Anteil in % | k.A. | 0,0 | 4,0 | 7,4 | 19,3 | 21,9 | 15,7 | 3,6 | 6,3 | 10,2 |
| Irland | Anteil in % | k.A. | 93,4 | 89,1 | 89,0 | 71,4 | 65,9 | 52,0 | 77,0 | 83,7 | 65,1 |
| Sonstige | Anteil in % | k.A. | 6,6 | 6,9 | 3,6 | 9,3 | 12,3 | 32,3 | 19,4 | 10,0 | 24,8 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | k.A. | 0,00 | 0,04 | 0,08 | 0,27 | 0,33 | 0,30 | 0,05 | 0,08 | 0,16 |
| Deutschland - Italien | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 7,6 | 7,9 | 7,8 | 7,6 | 9,1 | 8,5 | 9,5 | 8,7 | 7,9 | 6,8 |
| Italien | Mrd. tkm | 7,9 | 8,3 | 8,6 | 7,3 | 9,4 | 9,5 | 6,4 | 6,6 | k.A. | k.A. |
| Sonstige | Mrd. tkm | 4,8 | 5,0 | 5,6 | 5,4 | 5,3 | 5,0 | 5,7 | 5,7 | k.A. | k.A. |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 20,3 | 21,1 | 21,9 | 20,2 | 23,8 | 23,0 | 21,6 | 21,0 | k.A. | k.A. |
| Deutschland | Anteil in % | 37,4 | 37,3 | 35,4 | 37,3 | 38,3 | 37,0 | 43,8 | 41,6 | k.A. | k.A. |
| Italien | Anteil in % | 39,1 | 39,2 | 39,1 | 36,2 | 39,3 | 41,1 | 29,7 | 31,6 | k.A. | k.A. |
| Sonstige | Anteil in % | 23,5 | 23,5 | 25,4 | 26,5 | 22,4 | 21,9 | 26,6 | 26,9 | k.A. | k.A. |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,96 | 0,95 | 0,91 | 1,03 | 0,97 | 0,90 | 1,48 | 1,32 | k.A. | k.A. |
| Deutschland - Luxemburg | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,6 | 0,5 | 0,7 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 1,0 | 0,9 | 0,9 |
| Luxemburg | Mrd. tkm | 0,5 | 0,6 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,6 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 1,1 | 1,1 | 1,5 | 1,4 | 1,5 | 1,4 | 1,6 | 1,8 | 1,8 | 1,5 |
| Deutschland | Anteil in % | 52,0 | 41,4 | 43,8 | 45,2 | 47,2 | 49,4 | 50,6 | 55,9 | 51,5 | 55,4 |
| Luxemburg | Anteil in % | 42,3 | 52,6 | 50,1 | 51,2 | 47,2 | 44,4 | 42,5 | 39,7 | 41,8 | 38,8 |
| Sonstige | Anteil in % | 5,7 | 5,9 | 6,2 | 3,5 | 5,7 | 6,2 | 6,9 | 4,4 | 6,7 | 5,8 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 1,23 | 0,79 | 0,87 | 0,88 | 1,00 | 1,11 | 1,19 | 1,41 | 1,23 | 1,43 |
| Deutschland - Niederlande | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 4,7 | 5,0 | 5,3 | 5,4 | 6,3 | 6,6 | 7,4 | 8,1 | 8,3 | 7,2 |
| Niederlande | Mrd. tkm | 16,0 | 16,0 | 15,5 | 16,3 | 17,5 | 16,0 | 15,8 | 14,7 | 15,0 | 13,7 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,8 | 1,1 | 1,4 | 1,9 | 2,0 | 2,4 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 21,3 | 21,7 | 21,6 | 22,3 | 24,6 | 23,7 | 24,7 | 24,7 | 25,3 | 23,3 |
| Deutschland | Anteil in % | 22,0 | 22,9 | 24,8 | 24,2 | 25,5 | 27,8 | 30,0 | 32,8 | 32,7 | 30,7 |
| Niederlande | Anteil in % | 75,4 | 73,9 | 72,1 | 73,1 | 71,3 | 67,7 | 64,1 | 59,6 | 59,3 | 58,9 |
| Sonstige | Anteil in % | 2,6 | 3,2 | 3,1 | 2,8 | 3,2 | 4,5 | 5,9 | 7,6 | 8,0 | 10,4 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,29 | 0,31 | 0,34 | 0,33 | 0,36 | 0,41 | 0,47 | 0,55 | 0,55 | 0,52 |
| Deutschland - Österreich | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 4,7 | 5,4 | 4,8 | 5,8 | 6,6 | 5,8 | 5,8 | 6,7 | 5,7 | 4,5 |
| Österreich | Mrd. tkm | 6,9 | 7,5 | 7,5 | 7,7 | 8,0 | 7,3 | 7,6 | 7,1 | 6,4 | 5,1 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,6 | 0,7 | 0,6 | 0,8 | 0,9 | 1,2 | 1,9 | 2,5 | 3,2 | 3,6 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 12,2 | 13,6 | 13,0 | 14,3 | 15,4 | 14,2 | 15,3 | 16,3 | 15,3 | 13,3 |
| Deutschland | Anteil in % | 38,3 | 39,9 | 37,4 | 40,8 | 42,6 | 40,4 | 37,8 | 41,3 | 37,4 | 34,2 |
| Österreich | Anteil in % | 56,5 | 55,1 | 58,0 | 53,4 | 51,7 | 50,9 | 49,9 | 43,2 | 41,9 | 38,4 |
| Sonstige | Anteil in % | 5,2 | 5,0 | 4,6 | 5,8 | 5,7 | 8,6 | 12,3 | 15,5 | 20,7 | 27,4 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,68 | 0,72 | 0,64 | 0,76 | 0,82 | 0,79 | 0,76 | 0,96 | 0,89 | 0,89 |

Tabelle A 6 (Forts.): Verkehrsleistung und Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-15 im Zeitraum von 2000 bis 2009

| Nationalität | Einheit | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|--------------------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Deutschland - Portugal | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,5 | 0,5 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,4 | 0,3 | 0,2 |
| Portugal | Mrd. tkm | 2,3 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 3,4 | 3,0 | 4,0 | 3,3 | 2,6 | 2,5 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,5 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 3,0 | 2,7 | 2,1 | 2,1 | 3,7 | 3,5 | 4,4 | 4,0 | 3,1 | 3,2 |
| Deutschland | Anteil in % | 17,8 | 16,9 | 9,9 | 12,9 | 5,0 | 7,2 | 4,7 | 10,4 | 9,0 | 5,7 |
| Portugal | Anteil in % | 78,4 | 79,2 | 80,6 | 84,2 | 90,9 | 87,0 | 91,8 | 81,9 | 81,8 | 79,9 |
| Sonstige | Anteil in % | 3,8 | 3,8 | 9,5 | 2,9 | 4,1 | 5,7 | 3,6 | 7,7 | 9,2 | 14,4 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,23 | 0,21 | 0,12 | 0,15 | 0,06 | 0,08 | 0,05 | 0,13 | 0,11 | 0,07 |
| Deutschland - Schweden | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 1,6 | 1,8 | 1,5 | 1,8 | 1,8 | 2,1 | 1,3 |
| Schweden | Mrd. tkm | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,7 | 0,6 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,3 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,7 | 0,8 | 0,8 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 2,2 | 2,4 | 2,3 | 2,6 | 2,8 | 2,4 | 2,7 | 3,0 | 3,3 | 2,5 |
| Deutschland | Anteil in % | 58,6 | 61,7 | 63,6 | 62,8 | 65,2 | 64,8 | 68,4 | 59,2 | 64,2 | 54,7 |
| Schweden | Anteil in % | 32,4 | 29,2 | 27,5 | 28,2 | 23,1 | 17,9 | 14,1 | 16,1 | 13,0 | 13,0 |
| Sonstige | Anteil in % | 9,0 | 9,1 | 8,9 | 9,0 | 11,7 | 17,3 | 17,5 | 24,7 | 22,8 | 32,2 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 1,81 | 2,11 | 2,31 | 2,22 | 2,83 | 3,61 | 4,86 | 3,68 | 4,93 | 4,21 |
| Deutschland - Spanien | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 4,4 | 4,8 | 4,7 | 5,2 | 5,2 | 5,0 | 5,4 | 5,3 | 3,8 | 2,8 |
| Spanien | Mrd. tkm | 9,2 | 10,1 | 11,1 | 12,1 | 14,4 | 13,7 | 14,4 | 12,9 | 11,3 | 11,4 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 1,3 | 1,2 | 1,6 | 1,3 | 2,5 | 3,4 | 4,2 | 4,1 | 5,0 | 4,4 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 14,9 | 16,0 | 17,4 | 18,6 | 22,1 | 22,0 | 24,0 | 22,2 | 20,2 | 18,6 |
| Deutschland | Anteil in % | 29,7 | 29,7 | 27,2 | 27,8 | 23,4 | 22,5 | 22,6 | 23,9 | 19,0 | 14,8 |
| Spanien | Anteil in % | 61,9 | 63,0 | 63,9 | 65,4 | 65,1 | 62,2 | 60,0 | 57,8 | 56,2 | 61,5 |
| Sonstige | Anteil in % | 8,4 | 7,4 | 8,9 | 6,8 | 11,4 | 15,3 | 17,3 | 18,2 | 24,8 | 23,7 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,48 | 0,47 | 0,43 | 0,43 | 0,36 | 0,36 | 0,38 | 0,41 | 0,34 | 0,24 |
| Deutschland - Vereinigtes Königreich | | | | | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 1,3 | 1,9 | 2,0 | 2,5 | 2,9 | 2,7 | 2,8 | 2,9 | 2,5 | 2,0 |
| UK | Mrd. tkm | 2,7 | 2,3 | 2,1 | 2,1 | 1,4 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 0,9 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 1,4 | 1,8 | 1,7 | 2,3 | 2,4 | 2,7 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 4,8 | 4,9 | 4,7 | 5,2 | 5,7 | 5,6 | 5,6 | 6,2 | 5,8 | 5,6 |
| Deutschland | Anteil in % | 28,0 | 39,1 | 41,1 | 47,5 | 50,9 | 47,9 | 49,8 | 46,5 | 43,0 | 36,4 |
| UK | Anteil in % | 55,5 | 46,9 | 43,3 | 39,2 | 25,2 | 20,3 | 20,3 | 17,0 | 16,5 | 15,9 |
| Sonstige | Anteil in % | 16,5 | 14,0 | 15,6 | 13,3 | 23,9 | 31,8 | 29,9 | 36,5 | 40,6 | 47,8 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,50 | 0,83 | 0,95 | 1,21 | 2,02 | 2,36 | 2,46 | 2,73 | 2,61 | 1,45 |
| EU-15 gesamt | Mrd. tkm | * | * | * | 130,1 | 147,7 | 143,4 | 151,1 | 152,5 | * | * |

Anmerkung: In Bezug auf die Berechnung des relativen Marktanteils ist darauf hinzuweisen, dass mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs deutschen Fahrzeugen auf allen betrachteten Relationen der stärkste Wettbewerb aus dem jeweiligen Partnerland erwuchs. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich erwuchs deutschen Fahrzeugen im Jahr 2009 der stärkste Wettbewerb durch Fahrzeuge aus Polen.

k.A. – keine Angaben.

* Aufgrund fehlender Daten für einzelne Meldeländer wird auf eine Ausweisung der Gesamtsumme verzichtet.

Quellen: Eurostat (Stand: 05.07.2010), Department for Transport (UK). Eigene Berechnungen.

Anhang 7

Tabelle A 7: Verkehrsleistung und Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-10* sowie Bulgarien und Rumänien im Zeitraum von 2004 bzw. 2006 bis 2009

| Nationalität | Einheit | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Deutschland - Estland | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Estland | Mrd. tkm | 1,1 | 0,5 | 0,5 | 0,7 | 0,6 | 0,5 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 1,2 | 0,7 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,6 |
| Deutschland | Anteil in % | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,8 | 0,0 |
| Estland | Anteil in % | 92,8 | 79,9 | 75,5 | 91,9 | 85,0 | 90,3 |
| Sonstige | Anteil in % | 7,2 | 20,1 | 24,3 | 8,1 | 14,2 | 9,7 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,00 |
| Deutschland - Lettland | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Lettland | Mrd. tkm | 1,0 | 0,9 | 1,4 | 1,5 | 1,2 | 0,7 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 1,2 | 1,1 | 1,7 | 1,8 | 1,5 | 0,9 |
| Deutschland | Anteil in % | 0,4 | 0,4 | 0,0 | 0,4 | 0,9 | 0,9 |
| Lettland | Anteil in % | 88,8 | 76,4 | 82,2 | 83,2 | 80,0 | 76,7 |
| Sonstige | Anteil in % | 10,8 | 23,2 | 17,8 | 16,4 | 19,1 | 22,4 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,00 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,01 |
| Deutschland - Litauen | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Litauen | Mrd. tkm | 1,6 | 1,9 | 2,2 | 2,1 | 2,0 | 1,4 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,1 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,2 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 1,8 | 2,2 | 2,6 | 2,3 | 2,3 | 1,6 |
| Deutschland | Anteil in % | 2,2 | 0,9 | 1,2 | 1,5 | 0,9 | 1,5 |
| Litauen | Anteil in % | 92,4 | 87,0 | 84,4 | 87,6 | 87,0 | 87,3 |
| Sonstige | Anteil in % | 5,4 | 12,1 | 14,4 | 10,9 | 12,0 | 11,2 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,02 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,01 | 0,02 |
| Deutschland - Polen | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 1,1 | 1,2 | 0,8 |
| Polen | Mrd. tkm | 13,4 | 12,8 | 16,6 | 19,1 | 20,7 | 21,3 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,4 | 0,3 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 14,3 | 13,9 | 17,8 | 20,5 | 22,2 | 22,4 |
| Deutschland | Anteil in % | 5,7 | 6,3 | 4,9 | 5,4 | 5,2 | 3,7 |
| Polen | Anteil in % | 93,4 | 92,4 | 93,2 | 93,5 | 93,2 | 95,0 |
| Sonstige | Anteil in % | 0,9 | 1,3 | 1,8 | 1,1 | 1,6 | 1,3 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,06 | 0,07 | 0,05 | 0,06 | 0,06 | 0,04 |
| Deutschland - Slowenien | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Slowenien | Mrd. tkm | 1,2 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 2,0 | 1,7 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 1,4 | 1,6 | 1,8 | 1,9 | 2,3 | 1,9 |
| Deutschland | Anteil in % | 7,1 | 4,1 | 5,1 | 5,6 | 5,3 | 3,5 |
| Slowenien | Anteil in % | 89,5 | 93,0 | 91,6 | 92,1 | 89,8 | 92,9 |
| Sonstige | Anteil in % | 3,4 | 3,0 | 3,3 | 2,4 | 5,0 | 3,6 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,08 | 0,04 | 0,06 | 0,06 | 0,06 | 0,04 |

Tabelle A 7 (Forts.): Verkehrsleistung und Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den Staaten der EU-10* sowie Bulgarien und Rumänien im Zeitraum von 2004 bzw. 2006 bis 2009

| Nationalität | Einheit | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Deutschland - Slowakische Republik | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,1 |
| Slowakei | Mrd. tkm | 2,6 | 2,9 | 2,9 | 3,2 | 3,7 | 2,8 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,7 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 3,1 | 3,6 | 3,8 | 4,2 | 4,6 | 3,7 |
| Deutschland | Anteil in % | 4,8 | 4,2 | 5,0 | 6,0 | 3,4 | 3,2 |
| Slowakei | Anteil in % | 84,1 | 81,5 | 75,1 | 75,4 | 79,9 | 77,3 |
| Sonstige | Anteil in % | 11,1 | 14,3 | 19,8 | 18,6 | 16,6 | 19,5 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,06 | 0,05 | 0,07 | 0,08 | 0,04 | 0,04 |
| Deutschland - Tschechische Republik | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 1,0 | 1,0 | 1,1 |
| Tschechien | Mrd. tkm | 8,9 | 7,4 | 8,6 | 7,8 | 8,3 | 7,3 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 0,1 | 0,4 | 0,4 | 0,7 | 0,7 | 0,7 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 9,7 | 8,6 | 9,8 | 9,4 | 10,0 | 9,2 |
| Deutschland | Anteil in % | 7,0 | 9,2 | 8,5 | 10,1 | 9,7 | 11,9 |
| Tschechien | Anteil in % | 91,7 | 86,4 | 87,8 | 82,9 | 83,2 | 79,9 |
| Sonstige | Anteil in % | 1,3 | 4,3 | 3,8 | 7,0 | 7,1 | 8,2 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,08 | 0,11 | 0,10 | 0,12 | 0,12 | 0,15 |
| Deutschland - Ungarn | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,3 |
| Ungarn | Mrd. tkm | 2,4 | 3,1 | 4,0 | 4,3 | 4,1 | 4,0 |
| Sonstige | Mrd. tkm | 1,6 | 1,2 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,1 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | 4,4 | 4,8 | 5,6 | 6,0 | 5,7 | 5,3 |
| Deutschland | Anteil in % | 10,4 | 9,4 | 8,6 | 7,9 | 6,7 | 5,3 |
| Ungarn | Anteil in % | 52,9 | 65,1 | 70,9 | 71,9 | 72,8 | 74,5 |
| Sonstige | Anteil in % | 36,7 | 25,4 | 20,5 | 20,2 | 20,5 | 20,2 |
| Insgesamt | Anteil in % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | 0,20 | 0,15 | 0,12 | 0,11 | 0,09 | 0,07 |
| EU-10 gesamt | Mrd. tkm | 37,0 | 36,5 | 43,7 | 46,9 | 49,1 | 45,6 |
| Deutschland - Bulgarien | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Bulgarien | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,8 | 1,3 | 0,8 | 1,6 |
| Sonstige | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,9 | 1,4 | 0,9 | 1,6 |
| Deutschland | Anteil in % | k.A. | k.A. | 3,6 | 3,1 | 5,8 | 1,5 |
| Bulgarien | Anteil in % | k.A. | k.A. | 89,6 | 92,1 | 88,8 | 96,7 |
| Sonstige | Anteil in % | k.A. | k.A. | 6,8 | 4,8 | 5,4 | 1,8 |
| Insgesamt | Anteil in % | k.A. | k.A. | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | k.A. | k.A. | 0,04 | 0,03 | 0,07 | 0,02 |
| Deutschland - Rumänien | | | | | | | |
| Deutschland | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,1 |
| Rumänien | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 9,2 | 10,3 | 8,8 | 2,8 |
| Sonstige | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 0,2 | 0,4 | 0,5 | 0,5 |
| Insgesamt | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 9,6 | 10,8 | 9,5 | 3,5 |
| Deutschland | Anteil in % | k.A. | k.A. | 2,4 | 1,4 | 1,8 | 3,8 |
| Rumänien | Anteil in % | k.A. | k.A. | 95,7 | 94,9 | 93,0 | 82,4 |
| Sonstige | Anteil in % | k.A. | k.A. | 1,9 | 3,8 | 5,2 | 13,9 |
| Insgesamt | Anteil in % | k.A. | k.A. | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| rel. Marktanteil | | k.A. | k.A. | 0,03 | 0,01 | 0,02 | 0,05 |
| BG, RO gesamt | Mrd. tkm | k.A. | k.A. | 10,5 | 12,3 | 10,4 | 5,1 |

* Ohne Malta und Zypern.

k.A. – keine Angaben.

Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2010). Eigene Berechnungen.

Anhang 8

Tabelle A 8: Deutsche Direktinvestitionen im Ausland – Unmittelbare und mittelbare Direktinvestitionen nach Anlageländern und Wirtschaftszweigen der deutschen Investoren¹⁾, in Mio. Euro

| Ländergruppe / Land | Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen | | | | Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Verkehrsvermittlung | | | |
|---------------------------|---|-------|-------|-------|--|------|-------|-------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Alle Länder | 1.529 | 1.829 | 2.147 | 2.254 | 781 | 878 | 2.187 | 2.194 |
| Europa | 1.318 | 1.525 | 1.600 | 1.558 | 682 | 828 | 2.086 | 2.142 |
| darunter: | | | | | | | | |
| Belgien | 92 | 95 | 93 | 37 | 91 | 97 | x | x |
| Dänemark | 48 | 97 | 86 | 88 | x | x | x | x |
| Frankreich | 123 | 136 | 93 | 78 | 36 | 51 | 42 | 37 |
| Irland | x | x | x | x | - | - | - | x |
| Italien | 58 | 66 | 74 | 95 | 6 | 13 | 27 | 28 |
| Luxemburg | 16 | x | x | x | - | x | - | - |
| Niederlande | 77 | 42 | 89 | 105 | 135 | 88 | 69 | 67 |
| Norwegen | x | x | x | x | - | - | - | - |
| Österreich | 93 | 118 | 140 | 162 | 8 | 28 | 34 | 37 |
| Polen | 86 | 88 | 103 | 104 | 28 | 40 | 61 | 62 |
| Portugal | x | x | x | x | x | - | x | x |
| Rumänien | x | x | 23 | 23 | x | - | - | - |
| Russische Föderation | x | x | 8 | x | x | x | x | 21 |
| Schweden | x | 422 | 436 | x | - | - | x | x |
| Schweiz | 87 | 105 | 106 | 134 | 35 | 121 | 79 | 42 |
| Slowakei | 2 | 6 | 4 | 4 | - | - | x | x |
| Spanien | 47 | 53 | 41 | 46 | 205 | 194 | 223 | 195 |
| Tschechien | 40 | 29 | 27 | 32 | x | 21 | 35 | 28 |
| Türkei | 10 | 6 | 5 | x | x | x | 76 | x |
| Ungarn | x | x | 4 | 5 | 9 | 12 | x | x |
| Vereinigtes Königreich | 38 | 61 | 63 | 59 | 44 | 70 | 1.324 | 1.482 |
| Afrika | 15 | 11 | x | x | x | x | x | x |
| darunter: | | | | | | | | |
| Südafrika | 15 | 11 | x | x | x | x | 5 | 6 |
| Amerika | 69 | 79 | 63 | 68 | 78 | 14 | 68 | 8 |
| darunter: | | | | | | | | |
| Argentinien | - | x | x | x | - | - | x | x |
| Brasilien | x | x | x | x | - | - | - | - |
| Kanada | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Mexiko | x | x | x | x | x | - | x | - |
| Vereinigte Staaten | x | x | x | - | 69 | 11 | 12 | -47** |
| Asien | 88 | 171 | 387 | 530 | 7 | 18 | 22 | 32 |
| darunter: | | | | | | | | |
| China* | x | x | x | x | - | x | x | x |
| Hongkong | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Indien | x | x | x | x | - | - | x | x |
| Japan | x | x | x | x | - | - | x | x |
| Korea, Republik | x | x | x | x | - | - | x | x |
| Malaysia | x | x | - | - | - | - | - | x |
| Singapur | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Ozeanien u. Polarregionen | 38 | 42 | x | x | x | x | x | x |
| darunter: | | | | | | | | |
| Australien | 38 | 39 | 78 | 73 | x | x | x | x |
| nachrichtlich: | | | | | | | | |
| Industrieländer | 1.414 | 1.625 | 1.697 | 1.663 | 750 | 839 | 2.079 | 2.076 |

¹⁾ Ohne abhängige Holdinggesellschaften.

* Ohne Hongkong.

** Bei negativen Zahlen übersteigen die ausgewiesenen Verluste das eingesetzte Kapital.

x = Aus Gründen der Geheimhaltung von Einzelwerten nicht bekannt gegeben.

Quelle: Deutsche Bundesbank.

Anhang 9

Tabelle A 9: Deutsche Direktinvestitionen im Ausland – Wichtige Kenngrößen der Unternehmen im Ausland nach Anlageländern und Wirtschaftszweigen der dt. Investoren¹⁾; Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen

| Ländergruppe / Land | Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen | | | | | | | |
|---------------------------|---|------|------|------|-------------------------|------|------|------|
| | Anzahl der Unternehmen | | | | Beschäftigte (in 1.000) | | | |
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Alle Länder | 249 | 269 | 250 | 245 | 40 | 48 | 51 | 52 |
| Europa | 216 | 225 | 209 | 201 | 31 | 35 | 37 | 38 |
| darunter: | | | | | | | | |
| Belgien | 10 | 10 | 7 | 7 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Dänemark | 8 | 10 | 7 | 8 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Frankreich | 16 | 16 | 13 | 13 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| Irland | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Italien | 11 | 14 | 15 | 13 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Luxemburg | 3 | x | x | x | 0 | x | x | x |
| Niederlande | 13 | 12 | 19 | 20 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| Norwegen | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Österreich | 7 | 8 | 11 | 10 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Polen | 11 | 10 | 11 | 12 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| Portugal | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Rumänien | x | x | 3 | 3 | x | x | 1 | 1 |
| Russische Föderation | x | x | 4 | x | x | x | 1 | x |
| Schweden | x | 63 | 49 | x | x | 4 | 4 | x |
| Schweiz | 19 | 8 | 10 | 10 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Slowakei | 3 | 3 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Spanien | 11 | 12 | 11 | 10 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| Tschechien | 7 | 5 | 5 | 7 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Türkei | 3 | 3 | 3 | x | 0 | 1 | 1 | x |
| Ungarn | x | x | 3 | 4 | x | x | 0 | 1 |
| Vereinigtes Königreich | 5 | 9 | 9 | 9 | 1 | 2 | 3 | 3 |
| Afrika | 4 | 5 | x | x | 2 | 2 | x | x |
| darunter: | | | | | | | | |
| Südafrika | 4 | 4 | x | x | 2 | 2 | x | x |
| Amerika | 11 | 14 | 12 | 11 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| darunter: | | | | | | | | |
| Argentinien | - | x | x | x | - | x | x | x |
| Brasilien | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Kanada | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Mexiko | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Vereinigte Staaten | x | x | x | - | x | x | x | - |
| Asien | 14 | 21 | 21 | 24 | 4 | 6 | 8 | 9 |
| darunter: | | | | | | | | |
| China* | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Hongkong | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Indien | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Japan | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Korea, Republik | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Malaysia | x | x | - | - | x | x | - | - |
| Singapur | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Ozeanien u. Polarregionen | 4 | 5 | x | x | 1 | 1 | x | x |
| darunter: | | | | | | | | |
| Australien | 4 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| nachrichtlich: | | | | | | | | |
| Industrieländer | 221 | 229 | 205 | 198 | 33 | 37 | 38 | 40 |

¹⁾ Ohne abhängige Holdinggesellschaften.

* Ohne Hongkong.

x = Aus Gründen der Geheimhaltung von Einzelwerten nicht bekannt gegeben.

Quelle: Deutsche Bundesbank.

Anhang 10

Tabelle A 10: Deutsche Direktinvestitionen im Ausland – Wichtige Kenngrößen der Unternehmen im Ausland nach Anlageländern und Wirtschaftszweigen der dt. Investoren¹⁾; Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung

| Ländergruppe / Land | Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Verkehrsvermittlung | | | | | | | |
|---------------------------|--|------|------|------|-------------------------|------|------|------|
| | Anzahl der Unternehmen | | | | Beschäftigte (in 1.000) | | | |
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Alle Länder | 162 | 164 | 216 | 220 | 36 | 27 | 30 | 34 |
| Europa | 139 | 145 | 184 | 176 | 27 | 25 | 26 | 22 |
| darunter: | | | | | | | | |
| Belgien | 16 | 8 | x | x | 2 | 1 | x | x |
| Dänemark | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Frankreich | 6 | 6 | 8 | 9 | 2 | 2 | 0 | 1 |
| Irland | - | - | - | x | - | - | - | x |
| Italien | 3 | 6 | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Luxemburg | - | x | - | - | - | x | - | - |
| Niederlande | 52 | 57 | 56 | 59 | 13 | 14 | 11 | 11 |
| Norwegen | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Österreich | 5 | 6 | 15 | 7 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Polen | 3 | 5 | 7 | 8 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Portugal | x | - | x | x | x | - | x | x |
| Rumänien | x | - | - | - | x | - | - | - |
| Russische Föderation | x | x | x | 3 | x | x | x | 0 |
| Schweden | - | - | x | x | - | - | x | x |
| Schweiz | 5 | 5 | 12 | 6 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| Slowakei | - | x | x | x | - | x | x | x |
| Spanien | 20 | 21 | 26 | 22 | 3 | 4 | 3 | 3 |
| Tschechien | x | 6 | 6 | 7 | x | 1 | 1 | 1 |
| Türkei | x | x | 5 | x | x | x | 1 | x |
| Ungarn | 3 | 3 | x | x | 0 | 0 | x | x |
| Vereinigtes Königreich | 13 | 9 | 19 | 28 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Afrika | x | x | x | x | x | x | x | x |
| darunter | | | | | | | | |
| Südafrika | x | x | 3 | 5 | x | x | 2 | 2 |
| Amerika | 12 | 6 | 11 | 21 | 7 | 0 | 1 | 8 |
| darunter: | | | | | | | | |
| Argentinien | - | - | x | x | - | - | x | x |
| Brasilien | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Kanada | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Mexiko | x | - | x | - | x | - | x | - |
| Vereinigte Staaten | 7 | 4 | 4 | 13 | 4 | 0 | 0 | 7 |
| Asien | 5 | 6 | 9 | 10 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| darunter: | | | | | | | | |
| China* | - | x | x | x | - | x | x | x |
| Hongkong | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Indien | - | - | x | x | - | - | x | x |
| Japan | - | - | x | x | - | - | x | x |
| Korea, Republik | - | - | x | x | - | - | x | x |
| Malaysia | - | - | - | x | - | - | - | x |
| Singapur | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Ozeanien u. Polarregionen | x | x | x | x | x | x | x | x |
| darunter: | | | | | | | | |
| Australien | x | x | x | x | x | x | x | x |
| nachrichtlich: | | | | | | | | |
| Industrieländer | 147 | 148 | 187 | 189 | 32 | 25 | 24 | 27 |

¹⁾ Ohne abhängige Holdinggesellschaften.

* Ohne Hongkong.

x = Aus Gründen der Geheimhaltung von Einzelwerten nicht bekannt gegeben.

Quelle: Deutsche Bundesbank.



**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: September 2010