



Bundesamt
für Güterverkehr

... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

EU-Osterweiterung

Beendigung des Kabotageverbots für die neuen Mitgliedstaaten

Inhalt

0	Zusammenfassung.....	2
1	Einleitung.....	3
2	Volkswirtschaftliche Entwicklungen.....	3
2.1	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts der neuen EU-Mitgliedstaaten (EU-10).....	3
2.2	Entwicklung des Außenhandels der neuen EU-Mitgliedstaaten (EU-10).....	5
2.3	Entwicklung des deutschen Außenhandels mit den Staaten der EU-10.....	8
3	Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas.....	9
4	Entwicklung des Wettbewerbs im internationalen Straßengüterverkehr.....	11
4.1	Entwicklungen seit dem 1. Mai 2004.....	11
4.2	Mögliche Folgen der Aufhebung des Kabotageverbots zum 1. Mai 2009.....	18
5	Kabotageverkehre in Deutschland.....	22
6	Wirtschaftliches Umfeld in Deutschland.....	24
6.1	Aktuelle Entwicklungen auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt.....	24
6.2	Aktuelle Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt für Berufskraftfahrer.....	25
	Anhang A.....	28
	Anhang B.....	29
	Anhang C.....	30

0 Zusammenfassung

Seit dem Beitritt zur Europäischen Union am 1. Mai 2004 ist der Außenhandel der zehn neuen Mitgliedstaaten (EU-10) sowohl einfuhr- als auch ausfuhrseitig zum Teil deutlich gestiegen. Als einer der wichtigsten Handelspartner konnte Deutschland seinen Außenhandel mit den mittel- und osteuropäischen Staaten in den vergangenen Jahren ebenfalls signifikant ausweiten. In der Folge hat sich der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten deutlich erhöht. Aufgrund weiterhin bestehender Kostenvorteile, insbesondere im Personalbereich, werden internationale Ladungsverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten allerdings weit überwiegend von Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa durchgeführt. Generell verzeichneten letztere aufgrund der kostenbedingten Wettbewerbsvorteile in den vergangenen Jahren steigende Marktanteile im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den Staaten der EU-25.

Außenhandels-
wachstum

Die aktuellen Wirtschaftsindikatoren deuten darauf hin, dass die Freigabe der Kabotage in eine Phase konjunktureller Schwäche fallen wird. Bereits im Verlaufe des 2. Halbjahres 2008 sind die Auftragseingänge auf dem Güterkraftverkehrsmarkt deutlich zurückgegangen. Da sich infolge des konjunkturbedingten Nachfragerückgangs am Markt bereits ein zunehmender Überhang an Laderaumkapazitäten zeigt, zeichnet sich eine erneute Verschärfung des Preis- und Leistungswettbewerbs ab. Mit Freigabe der Kabotage zum 1. Mai 2009 dürfte sich die Wettbewerbsintensität auf dem deutschen Binnenmarkt weiter erhöhen. Es ist davon auszugehen, dass sich Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten in zunehmendem Maße um Binnenbeförderungen in Deutschland bemühen werden und hierdurch im nationalen Regional- und Fernverkehr ein verstärkter Preiswettbewerb ausgelöst werden wird. Dabei dürften sich Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten zunächst vorrangig auf solche Relationen konzentrieren, die im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen der Komplettierung von Rundläufen und der Optimierung des Fahrzeugeinsatzes dienen. Es zeichnet sich ab, dass bestimmte Inlandsmärkte besonders anfällig für Markteintritte von Kaboteuren aus den neuen EU-Mitgliedstaaten sein dürften. Hierzu zählen einerseits Verkehre im Hinterland der norddeutschen Containerhäfen sowie teilweise der Ostsee-Fährhäfen, andererseits Regionalverkehre in den grenznahen Gebieten zu Tschechien und Polen.

Folgen der Kabo-
tagefreigabe

Eine schwere Störung des Gesamtmarktes infolge der Freigabe der Kabotage in Deutschland wird von der Mehrheit der Gesprächspartner des Bundesamtes mittlerweile jedoch nicht mehr erwartet. Insbesondere Transportunternehmen mit terminkritischen und qualitativ anspruchsvollen Aufträgen, d.h. Unternehmen, die in Marktsegmenten tätig sind, in denen sich deutsche Unternehmen bereits in der Vergangenheit erfolgreich gegen ausländische Wettbewerber behaupten konnten, sehen sich kaum von der Freigabe der Kabotage bedroht.

Keine schwere
Störung des
Gesamtmarktes

1 Einleitung

Zum 1. Mai 2009 wird das Kabotageverbot für Unternehmen aus Polen, Ungarn, Estland, Lettland, Litauen, der Slowakei und Tschechien in Deutschland aufgehoben. Aufbauend auf den bisherigen Berichten des Bundesamtes im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung gibt der vorliegende Bericht einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt. Dabei werden die zu erwartenden Auswirkungen der Freigabe der Kabotage auf den deutschen Verkehrsmarkt und das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe besonders herausgestellt.

Untersuchungs-
gegenstand

Hierzu werden in Abschnitt 2 für die neuen EU-Mitgliedstaaten (EU-10) zunächst die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts und des Außenhandels skizziert. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Bedeutung der neuen EU-Mitgliedstaaten für den deutschen Außenhandel eingegangen. Hieran schließt sich in Abschnitt 3 eine Betrachtung der Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Deutschland und den mittel- und osteuropäischen Staaten an. Abschnitt 4 widmet sich der Entwicklung des Wettbewerbs im internationalen Straßengüterverkehr. Zum einen wird hier die Entwicklung seit dem 1. Mai 2004 dargestellt, wobei u.a. auf die Entwicklung der Kosten in Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten eingegangen wird. Zum anderen werden mögliche Folgen der Freigabe der Kabotage zum 1. Mai 2009 für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe diskutiert. Marktsegmente, die besonders anfällig für Markteintritte von Kabotageuren aus den neuen EU-Mitgliedstaaten sein dürften, werden herausgestellt. Nach einem Überblick über den derzeitigen Umfang der Kabotage in Deutschland (Abschnitt 5) wird in Abschnitt 6 das aktuelle wirtschaftliche Umfeld in Deutschland skizziert. Hier wird einerseits auf die wirtschaftliche Lage der Güterkraftverkehrsunternehmen vor dem Hintergrund der konjunkturellen Abkühlung in Deutschland eingegangen, andererseits auf die aktuelle Arbeitsmarktsituation für Berufskraftfahrer. Der Bericht schließt mit einem Überblick über rechtliche Rahmenbedingungen ab dem 1. Mai 2009 sowie Kontrollen von Kabotageverkehren (Abschnitt 7).

Vorgehensweise

2 Volkswirtschaftliche Entwicklungen

2.1 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts der neuen EU-Mitgliedstaaten (EU-10)

Die Wirtschaften der neuen EU-Mitgliedstaaten befinden sich in den letzten Jahren auf einem Wachstumspfad (siehe Tabelle 1). Dabei lag das Wirtschaftswachstum der mittel- und osteuropäischen Staaten im Zeitraum von 2004 bis 2007 zum Teil deutlich über dem EU-Durchschnitt. Aufgrund der konjunkturellen Entwicklung gehen die Prognosen für das Jahr 2008 für fast alle neuen EU-Mitgliedstaaten von einem schwächeren Wirtschaftswachstum als im Jahr 2007 aus. Für Estland und Lettland wird für das Jahr 2008 sogar ein Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Vergleich zum Vorjahr prognostiziert. Von den zehn neuen EU-Mitgliedstaaten (EU-10) erreicht Polen die größte Wirtschaftskraft. Nach Angaben von Eurostat betrug das polnische Bruttoinlandsprodukt im Jahr

Allgemeine
Entwicklung

2007 zu Marktpreisen 308,6 Mrd. Euro. Es folgten Tschechien (127,1 Mrd. Euro), Ungarn (101,1 Mrd. Euro) und die Slowakei (54,9 Mrd. Euro).

Tabelle 1: Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts und Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen (Stand: 19.12.2008)

	Wachstumsrate des realen BIP						BIP zu Marktpreisen
	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	2007
	Veränderung in %						Mrd. Euro
EU-27	1,3	2,5	2,0	3,1	2,9	1,4	12.342,3
EU-25	1,3	2,4	2,0	3,1	2,9	1,3	12.189,5
EU-15	1,2	2,3	1,8	2,9	2,7	1,1	11.478,5
Tschechien	3,6	4,5	6,3	6,8	6,0	4,4	127,1
Zypern	1,9	4,2	3,9	4,1	4,4	3,7	15,7
Estland	7,1	7,5	9,2	10,4	6,3	-1,3	15,3
Lettland	7,2	8,7	10,6	11,9	10,2	-0,8	19,9
Litauen	10,2	7,4	7,8	7,8	8,9	3,8	28,4
Ungarn	4,2	4,8	4,0	4,1	1,1	1,7	101,1
Malta	-0,3	1,2	3,5	3,2	3,9	2,4	5,4
Polen	3,9	5,3	3,6	6,2	6,6	5,4	308,6
Slowenien	2,8	4,3	4,3	5,9	6,8	4,4	34,5
Slowakei	4,7	5,2	6,5	8,5	10,4	7,0	54,9

* Prognose.

Quelle: Eurostat.

Die Wirtschaft Polens erzielte im Jahr 2007 ein Rekordwachstum. Das reale Bruttoinlandsprodukt Polens erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 Prozent. Die Bruttowertschöpfung erfolgt mittlerweile zu etwa 56 Prozent im Dienstleistungssektor und nur noch zu 21 in der Industrie.¹ Tschechien, dessen Wirtschaft relativ stark auf die Industrie und hier insbesondere die Automobilindustrie ausgerichtet ist, verzeichnete im Jahr 2006 mit einem BIP-Wachstum von 6,8 Prozent ebenfalls das höchste Wachstum seit Jahren. Getragen vor allem von der Auslandsnachfrage erreichte die Slowakei im Jahr 2007 ein Rekordwachstum von 10,4 Prozent und damit zugleich das höchste Wachstum aller neuen EU-Mitgliedstaaten in diesem Jahr. Allein ein Viertel des BIP-Volumens machte im Jahr 2007 die Automobilproduktion aus. Mit 1,1 Prozent erzielte die ungarische Wirtschaft im Jahr 2007 ein unterdurchschnittliches BIP-Wachstum. Als ein wesentlicher Grund hierfür gilt die nachlassende Wirtschaftstätigkeit der öffentlichen Hand. Hauptwachstumsmotor bleibt die Industrie. Sloweniens Wirtschaftswachstum im Jahr 2007 betrug 6,8 Prozent und wurde u.a. von einem Anstieg der Exporte und boomenden Investitionen getragen.

Polen,
Tschechien,
Slowakei,
Ungarn
Slowenien

Neben der Slowakei verzeichneten die baltischen Staaten im Zeitraum von 2004 bis 2007 die höchsten prozentualen Zuwachsraten des Bruttoinlandsprodukts. Diese bewegten sich im Betrachtungszeitraum für Estland zwischen 6,3 und 10,4 Prozent pro Jahr, für Lettland zwischen 8,7 und 11,9 Prozent pro Jahr und für Litauen zwischen 7,4 und 8,9

Baltische
Staaten,
Malta,
Zypern

¹ Siehe hierzu und im Folgenden auch <http://www.auswaertiges-amt.de/diplo/de/Laenderinformationen/LaenderReiseinformationenA-Z.jsp>.

Prozent pro Jahr. Nach teilweise zweistelligen Zuwachsraten des Bruttoinlandsprodukts hat in Estland seit 2007 eine Phase wirtschaftlicher Anpassungsprozesse eingesetzt, deren Folgen im Jahr 2008 und in den darauffolgenden Jahren spürbar sein werden. Im Jahr 2007 betrug das Wirtschaftswachstum noch 6,3 Prozent. Das Wirtschaftswachstum in Lettland, das bislang stark von der Binnennachfrage getragen wurde, betrug im Jahr 2007 noch 10,2 Prozent. Die im Jahr 2007 stark gestiegenen Löhne und hohe Preiserhöhungen haben zu einer Inflationsrate von 10,1 Prozent geführt. Der von der Regierung Ende 2007 eingeführte Wirtschaftsstabilisierungsplan zeigte zwar Wirkung, konnte eine Wirtschaftskrise jedoch nicht mehr verhindern. Für das Jahr 2008 prognostiziert Eurostat einen Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,8 Prozent. Mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 8,9 Prozent lag Litauen im Jahr 2007 mit an der Spitze der neuen EU-Mitgliedstaaten. Gleichwohl besteht weiterhin Aufholbedarf; das Pro-Kopf-Einkommen liegt lediglich knapp über 50 Prozent des Durchschnitts der EU-Mitgliedstaaten. Malta verzeichnete im Jahr 2007 ein Wirtschaftswachstum von 3,9 Prozent. Den größten Anteil am Wachstum hatte der Bereich öffentliche und private Dienstleister. Das Wirtschaftswachstum Zyperns, das stark von der weltwirtschaftlichen Entwicklung geprägt ist, lag im Jahr 2007 bei 4,4 Prozent. Die stärksten Wachstumsimpulse für die Wirtschaft Zyperns gehen vom Dienstleistungssektor (ca. 78 Prozent des BIP) aus.

2.2 Entwicklung des Außenhandels der neuen EU-Mitgliedstaaten (EU-10)

Seit ihrem Beitritt zur Europäischen Union ist der Außenhandel aller zehn neuen EU-Mitgliedstaaten sowohl einfuhr- als auch ausfuhrseitig zum Teil deutlich gestiegen (siehe Tabellen 2 und 3).¹ Die polnischen Exporte erhöhten sich von 60,3 Mrd. Euro im Jahr 2004 auf 102,3 Mrd. Euro im Jahr 2007, die Importe stiegen im selben Zeitraum um 48,8 Mrd. Euro auf 120,9 Mrd. Euro. Der Großteil des Außenhandels konzentriert sich dabei auf die EU-Mitgliedstaaten, wobei Deutschland mit Abstand größter Handelspartner Polens ist. Im Jahr 2007 entfielen 78,9 Prozent der Exporte und 73,3 Prozent der Importe Polens auf die EU-Mitgliedstaaten. Den hohen Anteil des Intra-EU-Handels am gesamten Außenhandel hat Polen mit den anderen neuen EU-Mitgliedstaaten gemeinsam. Die wichtigsten Ausfuhrgüter Polens nach Deutschland im Jahr 2007 waren Maschinen, Kraftfahrzeuge und -teile, Möbel, Elektrotechnik und Nahrungsmittel. Die wichtigsten Einfuhrgüter Polens aus Deutschland waren im Jahr 2007 Maschinen, chemische Erzeugnisse sowie Kraftfahrzeuge und -teile.

Polen

¹ Nachfolgend soll lediglich auf die wertmäßige Entwicklung des Außenhandels abgestellt werden. Auf eine Ausweisung der mengenmäßigen Entwicklung des Außenhandels wird an dieser Stelle verzichtet.

Tabelle 2: Entwicklung des Außenhandels der EU-10 nach deklarierendem Land, Einfuhren in Mrd. Euro

	Gesamteinfuhren in Mrd. Euro					Anteil der Einfuhren aus der EU-27 an den Gesamteinfuhren in %				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
Tschechien	45,7	56,3	61,5	74,2	86,2	71,4	80,3	81,4	80,5	80,1
Estland	5,7	6,7	8,2	10,7	11,4	65,0	73,7	76,3	74,4	78,6
Zypern	3,6	4,4	5,1	5,5	6,3	60,3	69,3	69,2	68,6	68,9
Lettland	4,6	5,7	7,0	9,2	11,2	75,5	75,7	75,3	76,5	77,4
Litauen	8,5	10,0	12,5	15,4	17,8	56,1	63,5	59,5	62,8	68,3
Ungarn	42,3	48,7	53,5	62,3	69,7	64,5	68,5	69,9	70,2	69,5
Malta	2,9	2,9	3,0	3,2	3,2	68,2	73,2	75,6	67,8	73,1
Polen	60,4	72,1	81,7	101,1	120,9	69,6	75,3	75,3	73,0	73,3
Slowenien	12,2	14,3	16,4	19,2	23,0	76,5	82,1	79,4	77,7	73,7
Slowakei	19,9	24,0	27,9	35,7	43,9	74,5	78,8	77,8	75,3	74,2

Quelle: Eurostat.

Tabelle 3: Entwicklung des Außenhandels der EU-10 nach deklarierendem Land, Ausfuhren in Mrd. Euro

	Gesamtausfuhren in Mrd. Euro					Anteil der Ausfuhren in die EU-27 an den Gesamtausfuhren in %				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
Tschechien	43,1	55,5	62,8	75,6	89,4	87,3	87,1	85,5	85,7	85,3
Estland	4,0	4,8	6,2	7,7	8,0	82,4	80,4	78,1	65,6	70,2
Zypern	0,4	0,8	1,2	1,1	1,0	61,3	67,3	73,2	70,2	71,8
Lettland	2,6	3,2	4,2	4,9	6,1	79,4	77,4	76,5	72,5	72,5
Litauen	6,2	7,5	9,5	11,3	12,5	62,8	67,2	65,7	63,6	64,8
Ungarn	38,1	44,7	50,6	59,9	69,6	84,2	83,1	80,9	79,2	79,0
Malta	2,0	2,0	1,9	2,1	2,1	48,8	49,4	52,1	50,4	49,6
Polen	47,5	60,3	71,9	88,2	102,3	81,9	80,3	78,6	79,0	78,9
Slowenien	11,3	13,2	15,5	18,5	22,0	68,2	67,5	68,2	68,4	69,3
Slowakei	19,3	22,3	25,6	33,3	42,5	85,9	86,7	87,2	86,9	86,7

Quelle: Eurostat.

Der tschechische Außenhandel hat seit dem EU-Beitritt ebenfalls deutlich zugelegt. Die tschechischen Exporte stiegen im Zeitraum von 2004 bis 2007 um insgesamt rund 61 Prozent auf 89,4 Mrd. Euro, die Importe erhöhten sich um rund 53 Prozent auf 86,2 Mrd. Euro. Mit Abstand wichtigster Handelspartner Tschechiens im Jahr 2007 war Deutschland. Wichtigste Ausfuhrüter Tschechiens nach Deutschland waren Kraftfahrzeuge und -teile, Maschinen, Elektrotechnik und Elektronik. Wichtigste Einfuhrüter Tschechiens aus Deutschland waren im Jahr 2007 Maschinen, Kraftfahrzeuge und -teile sowie chemische Erzeugnisse. Größter Handelspartner ist Deutschland auch für die Slowakei, deren Einfuhren und Ausfuhren sich im Zeitraum von 2004 bis 2007 um insgesamt 83 bzw. 90 Prozent auf 43,9 Mrd. Euro bzw. 42,5 Mrd. Euro erhöht haben. Wichtigste Handelsgüter zwischen Deutschland und der Slowakei waren im Jahr 2007 sowohl ein- als auch ausfuhrseitig Kraftfahrzeuge und -teile, Maschinen und Elektrotechnik.

Tschechien,
Slowakei

Die ungarischen Einfuhren stiegen von 48,7 Mrd. Euro im Jahr 2004 auf 69,7 Mrd. Euro im Jahr 2007. Die Ausfuhren Ungarns stiegen im selben Zeitraum von 44,7 Mrd. Euro auf 69,6 Mrd. Euro. Wie in den vorangegangenen Fällen war Deutschland im Jahr 2007 be-

Ungarn,
Slowenien

zogen auf das Außenhandelsvolumen bedeutendster Handelspartner Ungarns. Wichtigste Einfuhrgüter Ungarns aus Deutschland waren im Jahr 2007 Maschinen, Kraftfahrzeuge und -teile, chemische Erzeugnisse und Elektrotechnik. Wichtigste Ausfuhrüter Ungarns nach Deutschland waren Maschinen, Kraftfahrzeuge und -teile, Elektronik und Elektrotechnik. Ein wachsendes Außenhandelsvolumen verzeichnete im Zeitraum von 2004 bis 2007 auch Slowenien. Dessen Importe stiegen in dieser Zeit um rund 61 Prozent auf 23,0 Mrd. Euro, die Exporte erhöhten sich um rund 67 Prozent auf 22,0 Mrd. Euro. Wichtigster Handelspartner Sloweniens im Jahr 2007 war Deutschland gefolgt von Italien. Wichtigste Einfuhrgüter Sloweniens aus Deutschland waren im Jahr 2007 Kraftfahrzeuge und -teile, chemische Erzeugnisse und Maschinen. Slowenien exportierte insbesondere Kraftfahrzeuge und -teile, Maschinen und Elektrotechnik nach Deutschland.

Das Außenhandelsvolumen Estlands erreichte im Jahr 2007 rund 19,4 Mrd. Euro mit einem Importanteil von rund 11,4 Mrd. Euro und einem Exportanteil von rund 8,0 Mrd. Euro. Im Vergleich zum Jahr 2004 bedeutete dies einen Außenhandelszuwachs von knapp 70 Prozent. Deutschland ist nach Finnland, Schweden und Russland einer der wichtigsten Handelspartner Estlands. Wichtigste Ausfuhrüter Estlands nach Deutschland im Jahr 2007 waren Nahrungsmittel und Rohstoffe (u.a. Holz); wichtigste Einfuhrgüter aus Deutschland waren Kraftfahrzeuge und -teile, chemische Erzeugnisse, Maschinen und Elektrotechnik. Der Außenhandel Lettlands erreichte im Jahr 2007 ein Volumen von knapp 17,3 Mrd. Euro, wobei die Importe die Exporte deutlich überstiegen. Im Vergleich zum Jahr 2004 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 93 Prozent. Größter Lieferant des Landes war im Jahr 2007 Deutschland. Wichtigste Einfuhrgüter Lettlands aus Deutschland waren in jenem Jahr Kraftfahrzeuge und -teile sowie Maschinen. Wichtigste Ausfuhrüter Lettlands nach Deutschland waren im Jahr 2007 Rohstoffe (u.a. Holz), Nahrungsmittel, Textilien und Bekleidung. Das Außenhandelsvolumen Litauens belief sich im Jahr 2007 auf rund 30,3 Mrd. Euro und lag damit rund 74 Prozent über dem Wert des Jahres 2004. Unter den litauischen Exportpartnern belegt Deutschland nach Russland und Lettland Rang 3, bei den litauischen Importen hält Deutschland nach Russland Rang 2. Wichtigste Ausfuhrüter Litauens nach Deutschland waren im Jahr 2007 chemische Erzeugnisse, Nahrungsmittel, Textilien und Bekleidung sowie Rohstoffe. Wichtigste Einfuhrgüter Litauens aus Deutschland waren im Jahr 2007 Kraftfahrzeuge und -teile, chemische Erzeugnisse und Maschinen.

Baltische
Staaten

Die Einfuhren Maltas erhöhten sich im Zeitraum von 2004 bis 2007 um knapp 9 Prozent auf 3,2 Mrd. Euro, die Ausfuhren stiegen um rund 5 Prozent auf 2,1 Mrd. Euro. Deutschland ist eines der Hauptabnehmerländer maltesischer Produkte. Zu den wichtigsten Ausfuhrütern Maltas nach Deutschland zählte im Jahr 2007 Elektronik. Der zyprische Außenhandel stieg von rund 5,2 Mrd. Euro im Jahr 2004 auf rund 7,3 Mrd. Euro im Jahr 2007. Mit 6,3 Mrd. Euro überwogen die zyprischen Einfuhren die Ausfuhren deutlich. Deutschland ist nach Griechenland und dem Vereinigten Königreich einer der wichtigsten

Malta,
Zypern

Außenhandelspartner. Wichtigste Einfuhrgüter Zyperns aus Deutschland waren im Jahr 2007 Kraftfahrzeuge und -teile.

2.3 Entwicklung des deutschen Außenhandels mit den Staaten der EU-10

Deutschland konnte seinen Außenhandel mit den zehn neuen EU-Mitgliedstaaten (EU-10) in den vergangenen Jahren signifikant ausweiten. Dabei verzeichneten insbesondere die deutschen Exporte in die neuen EU-Mitgliedstaaten ein überproportionales Wachstum. Die Tabellen 4 und 5 stellen die Entwicklung des deutschen Außenhandels mit den Ländern der EU-10 im Zeitraum von 2003 bis 2007 dar. Einfuhrseitig erhöhte sich der Außenhandel mit den zehn neuen EU-Mitgliedstaaten von 57,6 Mrd. Euro im Jahr 2003 auf rund 83,0 Mrd. Euro im Jahr 2007. Dies entspricht einer prozentualen Steigerung von insgesamt 44 Prozent. Die Entwicklung der Einfuhren aus den Staaten der EU-10 folgt im Betrachtungszeitraum damit der Gesamtentwicklung der deutschen Einfuhren. Mit 769,9 Mrd. Euro im Jahr 2007 lagen die gesamten deutschen Einfuhren ebenfalls um rund 44 Prozent über dem Referenzjahr. Der Anteil der EU-10 an den gesamten deutschen Einfuhren betrug im Jahr 2007 rund 10,8 Prozent. Ein überproportionales Wachstum erzielten im Betrachtungszeitraum u.a. die Einfuhren aus Tschechien, Polen und Litauen. Mit 25,9 Mrd. Euro erreichten die Einfuhren aus Tschechien im Jahr 2007 den höchsten Wert aller neuen EU-Mitgliedstaaten, gefolgt von Polen mit 24,1 Mrd. Euro. In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2007 erreichten Tschechien und Polen damit die Ränge 11 und 13.

Einfuhren

Tabelle 4: Entwicklung des deutschen Außenhandels mit Ländern der EU-10 im Zeitraum von 2003 bis 2007, Einfuhren in Mrd. Euro

Ursprungsland	Jahr					Prozentuale Veränderung		Rang*
	2003	2004	2005	2006	2007	07/06	07/03	2007
Tschechien	17,5	16,5	17,7	21,9	25,9	18%	48%	11
Estland	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	4%	-23%	80
Zypern	0,2	0,2	0,2	0,3	0,6	63%	258%	70
Lettland	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	1%	12%	74
Litauen	0,7	0,7	0,7	0,8	1,2	49%	67%	51
Ungarn	12,3	13,4	14,2	15,7	17,3	10%	41%	17
Malta	0,3	0,2	0,2	0,3	0,5	62%	96%	71
Polen	15,9	16,0	16,8	21,2	24,1	13%	51%	13
Slowenien	2,5	2,4	2,5	3,1	3,6	15%	45%	35
Slowakei	7,3	7,4	6,9	7,4	9,0	22%	22%	22
EU-10	57,6	57,6	60,0	71,6	83,0	16%	44%	-
Dt. Einfuhren insgesamt	535,5	575,4	628,1	734,0	769,9	5%	44%	-

* Stelle in der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2007.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die deutschen Ausfuhren in die Länder der EU-10 entwickelten sich im Zeitraum von 2003 bis 2007 dynamischer als der deutsche Außenhandel insgesamt. Während die deutschen Ausfuhren im Betrachtungszeitraum insgesamt um 45 Prozent auf 965,2 Mrd. Euro anstiegen, erhöhten sich die Ausfuhren in die zehn neuen EU-Mitgliedstaaten um

Ausfuhren

75 Prozent auf 99,2 Mrd. Euro. Der Anteil der EU-10 an den gesamten deutschen Ausfuhren betrug damit im Jahr 2007 rund 10,3 Prozent. Ein überproportionales Wachstum war im Betrachtungszeitraum insbesondere bei den Ausfuhren nach Polen zu verzeichnen, die sich von 16,4 Mrd. Euro im Jahr 2003 auf 36,2 Mrd. Euro im Jahr 2007 mehr als verdoppelten. In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2007 erreichte Polen ausfahrseitig damit Rang 10. Von den EU-10 folgt Tschechien auf Rang 13 mit rund 26,1 Mrd. Euro im Jahr 2007.

Tabelle 5: Entwicklung des deutschen Außenhandels mit Ländern der EU-10 im Zeitraum von 2003 bis 2007, Ausfuhren in Mrd. Euro

Bestimmungsland	Jahr					Prozentuale Veränderung		Rang*
	2003	2004	2005	2006	2007	07/06	07/03	2007
Tschechien	16,8	17,8	19,2	22,5	26,1	16%	55%	13
Estland	0,7	0,8	1,0	1,3	1,5	17%	117%	54
Zypern	0,4	0,5	1,0	0,7	0,9	17%	94%	67
Lettland	0,9	0,8	0,9	1,4	1,7	29%	96%	50
Litauen	1,6	1,5	1,5	2,1	2,5	20%	55%	45
Ungarn	11,9	12,8	13,6	16,0	17,3	8%	46%	15
Malta	0,3	0,4	0,3	0,3	0,4	8%	29%	85
Polen	16,4	18,8	22,3	29,0	36,2	25%	121%	10
Slowenien	2,4	2,7	3,0	3,5	4,1	18%	69%	41
Slowakei	5,2	5,5	6,0	7,6	8,5	11%	64%	21
EU-10	56,6	61,6	68,9	84,5	99,2	17%	75%	-
Dt. Ausfuhren insgesamt	664,5	731,5	786,3	893,0	965,2	8%	45%	-

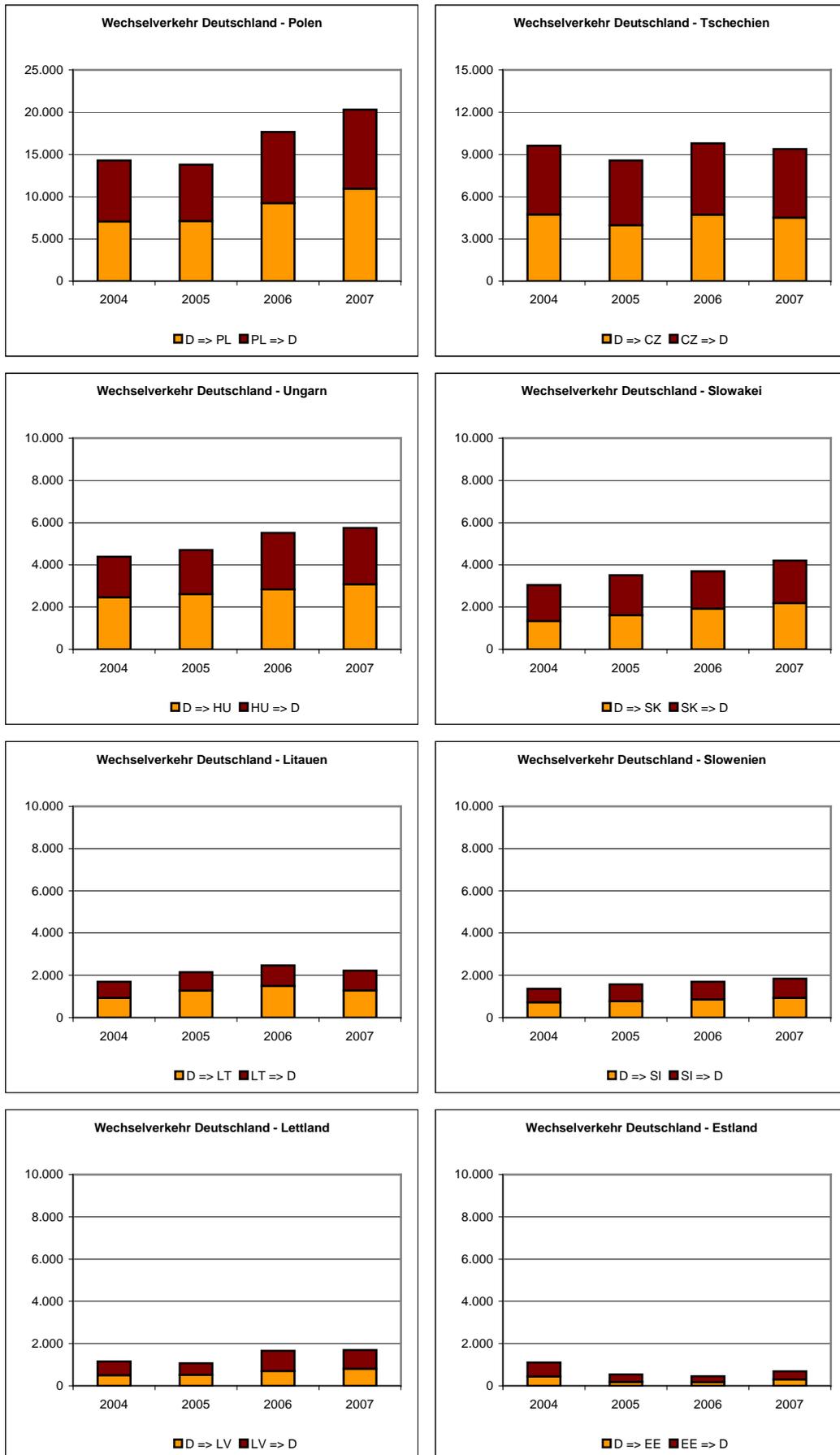
* Stelle in der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2007.
Quelle: Statistisches Bundesamt.

3 Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und den EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas

Vor dem Hintergrund des wachsenden Außenhandels erhöhte sich die im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und den EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas erbrachte Beförderungsleistung im Zeitraum von 2004 bis 2007 um insgesamt knapp 26 Prozent auf 46,1 Mrd. tkm. Die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Polen, Tschechien, Ungarn, Slowenien, der Slowakei sowie den baltischen Staaten nahmen in diesem Zeitraum allerdings einen uneinheitlichen Verlauf (siehe Abbildung 1). Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Polen, Ungarn, Slowenien, der Slowakei und Lettland ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen. Dabei verzeichneten die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Polen mit einem Plus von rund 42 Prozent die höchsten absoluten Verkehrsleistungszuwächse; nach rund 14,3 Mrd. tkm im Jahr 2004 erreichte die Verkehrsleistung im Jahr 2007 bereits 20,3 Mrd. tkm. Demgegenüber weist die Statistik für die Wechselverkehre zwischen Deutschland und Tschechien zuletzt einen leichten Rückgang auf. Ebenfalls rückläufig waren zuletzt die im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Litauen erbrachten Verkehrsleistungen.

Verkehrsleistung steigt

Abbildung 1: Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten Mittel- und Osteuropas im Zeitraum von 2004 bis 2007 in Mio. tkm

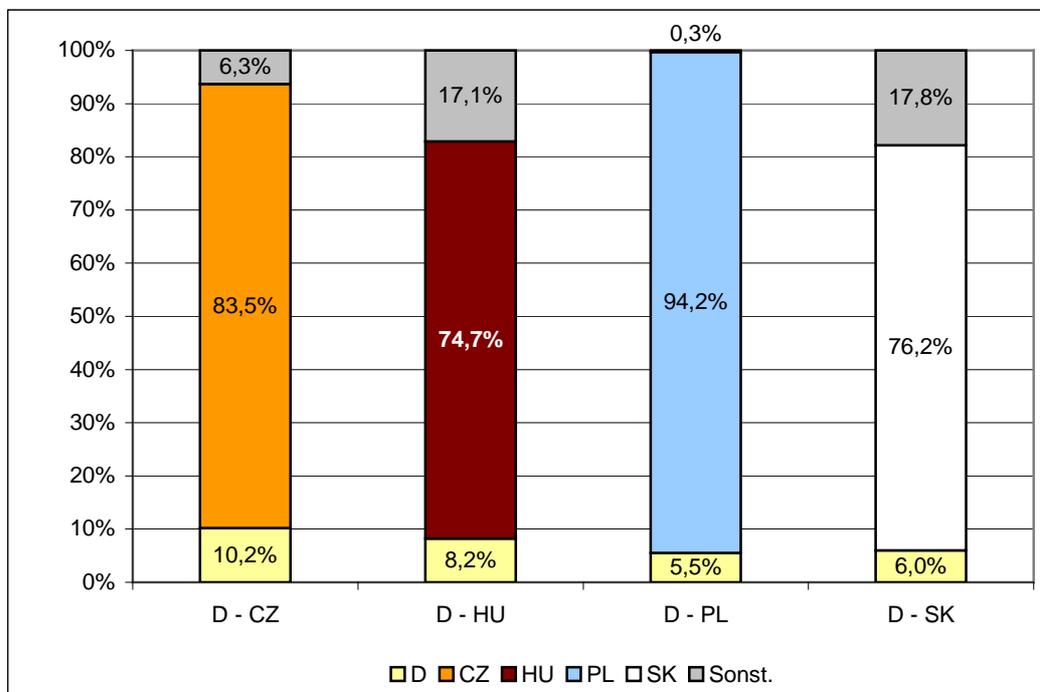


Quelle: Eurostat.

Im Rahmen der Wechselverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa verzeichnen deutsche Lastkraftfahrzeuge lediglich geringe Marktanteile (siehe Abbildung 2). Im Wechselverkehr mit Tschechien erreichten deutsche Lastkraftfahrzeuge auf Grundlage der geleisteten Tonnenkilometer im Jahr 2007 einen Marktanteil von 10,2 Prozent, im Wechselverkehr mit Ungarn kamen sie auf 8,2 Prozent. Im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen sowie der Slowakei betragen die Marktanteile deutscher Lastkraftwagen im Jahr 2007 etwa 5,5 bzw. 6,0 Prozent erreicht. Im Verkehr mit den baltischen Staaten und Slowenien lagen die Marktanteile deutscher Lastkraftwagen im Jahr 2007 zum Teil noch niedriger. Auf allen betrachteten Relationen wird der Großteil der Beförderungsleistungen von Fahrzeugen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten erbracht.

Marktanteile deutscher Fahrzeuge gering

Abbildung 2: Marktanteile im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten im Jahr 2007 auf Basis der geleisteten Tonnenkilometer



Quelle: Eurostat.

4 Entwicklung des Wettbewerbs im internationalen Straßengüterverkehr

4.1 Entwicklungen seit dem 1. Mai 2004

Mit der EU-Osterweiterung zum 1. Mai 2004 wurde der grenzüberschreitende Verkehrsmarkt der Gemeinschaft für Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten bei Vorliegen der subjektiven Zugangsvoraussetzungen vollständig geöffnet. In der Folge hat sich das Laderaumangebot und damit der Wettbewerbs- und Preisdruck auf dem europäischen Güterverkehrsmarkt deutlich erhöht. Dies gilt sowohl für Verkehre zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten als auch für grenzüberschreitende Verkehre auf dem Gebiet der alten EU-Mitgliedstaaten. In den ersten Monaten nach der Marktöffnung fielen die Beförderungsentgelte im Verkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-

Hohe Wettbewerbsintensität bei internationalen Ladungsverkehren

Mitgliedstaaten um bis zu 20 Prozent. Besonders ausgeprägt ist der Wettbewerb im Bereich der 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, Transportschäden) gewährleisten. Zwar haben sich im europäischen Vergleich die Kostenunterschiede in den letzten Jahren verringert. Allerdings weisen die mittel- und osteuropäischen Transportunternehmen im Vergleich zu ihren westeuropäischen Wettbewerbern in der Regel noch immer teilweise deutliche Kostenvorteile auf. Aufgrund dessen werden internationale Ladungsverkehre zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten weit überwiegend von Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa durchgeführt (siehe oben).

Die kostenbedingten Wettbewerbsvorteile der Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa spiegeln sich nicht allein in den geringen Marktanteilen deutscher Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr mit diesen Staaten wider, sondern generell in steigenden Marktanteilen insbesondere polnischer aber auch anderer mittel- und osteuropäischer Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den Staaten der EU-25. Im Zeitraum von 2004 bis 2007 konnten polnische Fahrzeuge auf diesen Relationen ihre Verkehrsleistung annähernd verdoppeln. Mit 74,5 Mrd. tkm erreichten sie im Jahr 2007 erstmals den höchsten Marktanteil aller Nationalitäten in dem betrachteten Marktsegment.¹ Bis dato hatten Lastkraftfahrzeuge aus Deutschland diesen Spitzenrang inne. Im Gegensatz zu einigen anderen westeuropäischen Nationalitäten verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im Betrachtungszeitraum jedoch ebenfalls eine positive Verkehrsleistungsentwicklung im internationalen Straßengüterverkehr. Ein überproportionales Verkehrsleistungswachstum im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen den Staaten der EU-25 verzeichneten im Zeitraum von 2004 bis 2007 auch Ungarn (plus 132,2 Prozent), Slowenien (plus 68,4 Prozent), die Slowakei (plus 65,0 Prozent), Lettland (plus 89,5 Prozent) und Litauen (plus 76,1 Prozent). Demgegenüber wiesen u.a. Lastkraftfahrzeuge aus den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Österreich in den letzten Jahren eine rückläufige Entwicklung der Beförderungsleistung auf den in Rede stehenden Relationen auf. Diese müssen allerdings nicht gleichbedeutend mit Auftragsverlusten für Speditions- und Transportunternehmen aus diesen Staaten sein, sondern können auch Folge von Ausflaggungen oder Unternehmensgründungen westeuropäischer Unternehmen in den neuen EU-Mitgliedstaaten sein. Die hohe Präsenz der mittel- und osteuropäischen Fahrzeuge auf dem westeuropäischen Verkehrsmarkt indiziert auch die Mautstatistik des Bundesamtes. Unter den zehn ausländischen Nationen, die im Jahr 2008 die höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen erbracht haben, befanden sich sieben EU-

Marktanteile von Fahrzeugen aus MOE wachsen

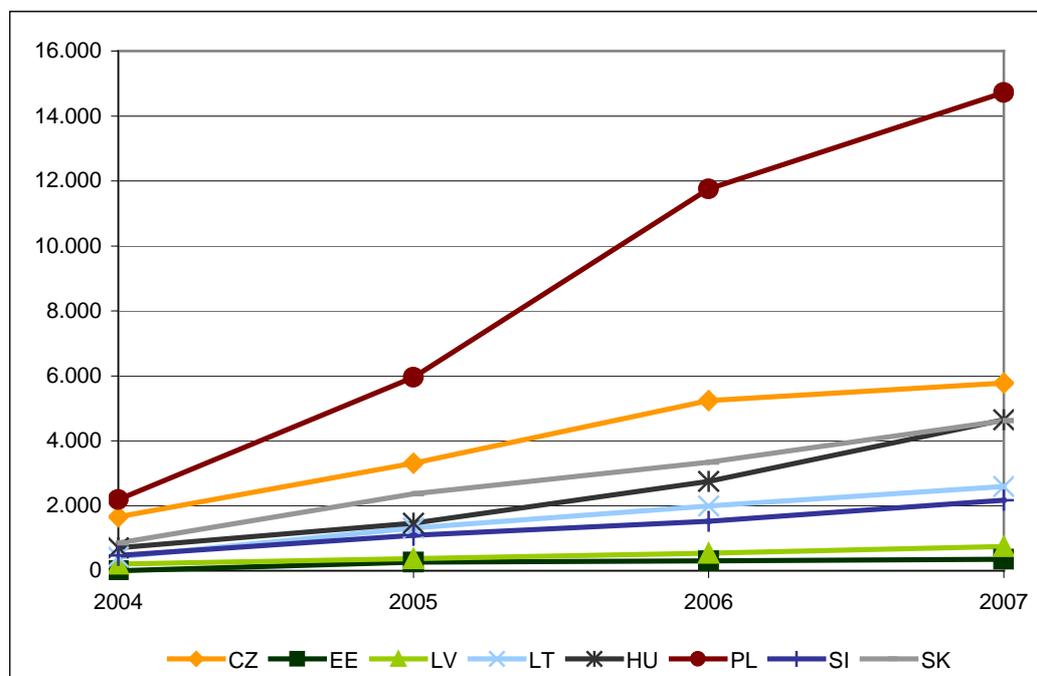
¹ Siehe hierzu und im Folgenden auch Anhang A.

Mitgliedstaaten aus Mittel- und Osteuropa.¹ Auf polnische Fahrzeuge entfielen allein knapp 9 Prozent der insgesamt von Inländern und Gebietsfremden erbrachten mautpflichtigen Fahrleistungen.

Vor allem in Polen niedergelassene Transportunternehmen konkurrieren mit deutschen Unternehmen nicht nur bei Verkehren zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten, sondern auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den alten EU-Mitgliedstaaten (EU-15). Nach Aussagen von Marktteilnehmern wird ein Teil der Fahrzeuge aus den neuen EU-Mitgliedstaaten mittlerweile nahezu ausschließlich in Westeuropa eingesetzt. Dies hat den Wettbewerbsdruck auf die auf diesen Märkten tätigen deutschen Unternehmen weiter erhöht. Schon heute nehmen Speditions- und Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten teilweise direkten Kontakt zu Verladern in Deutschland auf und akquirieren neue Beförderungsaufträge. Abbildung 3 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistungen dar, die im Zeitraum von 2004 bis 2007 von Lastkraftfahrzeugen aus Polen, Tschechien, Estland, Lettland, Litauen, Ungarn, Slowenien und der Slowakei im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Staaten der EU-15 erbracht wurden. Erkennbar ist auch hier der deutliche Verkehrsleistungsanstieg von polnischen Lastkraftfahrzeugen. Sie allein konnten im Betrachtungszeitraum ihre Verkehrsleistung von 2,2 Mrd. tkm auf 14,7 Mrd. tkm fast versiebenfachen. Fahrzeuge aus den übrigen Staaten verzeichneten ebenfalls mehr oder weniger deutliche Leistungszuwächse.

Einsatz von Fahrzeugen aus MOE in EU-15 steigt

Abbildung 3: Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr in der EU-15 mit Lastkraftfahrzeugen aus Tschechien, Estland, Lettland, Litauen, Ungarn, Polen, Slowenien und der Slowakei im Zeitraum von 2004 bis 2007 nach Meldeländern in Mio. tkm



Quelle: Eurostat.

¹ Im Einzelnen handelt es sich hierbei um Fahrzeuge aus Polen, Tschechien, Ungarn, der Slowakei, Litauen, Rumänien und Slowenien. Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Mautstatistik – Monatstabellen Dezember 2008, Köln 2008.

Deutsche Frachtführer werden vielfach nur noch in jenen Bereichen eingesetzt, in denen von Seiten der Verlager der Einsatz spezieller Fahrzeuge gefordert wird (z.B. Tank- und Silotransporte) oder besondere Qualitätsansprüche gestellt werden. Bei finanzstarken Verkehrsunternehmen ist daher schon seit längerem das Bemühen erkennbar, sich dem allgemeinen Wettbewerbs- und Preisdruck durch Spezialisierung oder Differenzierung (Angebot von Mehrwertdienstleistungen) zu entziehen. Die hohe Wettbewerbsintensität auf dem internationalen Transportmarkt veranlasst ferner einen Teil der Unternehmen, sich zunehmend aus der grenzüberschreitenden Transportdurchführung zurückzuziehen und ihre Aktivitäten auf den nationalen Markt zu begrenzen oder sich stattdessen auf das Angebot expeditioneller Dienstleistungen zu konzentrieren.

Einsatz deutscher
Frachtführer

Die Kostenvorteile mittel- und osteuropäischer Transportunternehmen gegenüber ihren deutschen Wettbewerbern resultieren vor allem aus den vergleichsweise geringeren Personalkosten. Nach Angaben von Unternehmen liegen die Löhne für Fahrer aus den neuen EU-Mitgliedstaaten, die im Fernverkehr bzw. grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, teils noch immer zwischen 25 und 45 Prozent unter dem deutschen Kostenniveau. Gleichwohl haben sich die Löhne in Mittel- und Osteuropa in den vergangenen Jahren dem deutschen Niveau angenähert. Tabelle 6 stellt die nominale Entwicklung der Löhne und Gehälter im Bereich Verkehr und Nachrichtenentwicklung für Deutschland und die der EU im Jahr 2004 beigetretenen mittel- und osteuropäischen Staaten als Index dar. Deutlich erkennbar ist, dass die Löhne und Gehälter in den neuen EU-Mitgliedstaaten bereits im Vorfeld des EU-Beitritts deutlich stärker gestiegen sind als in Deutschland. Diese Entwicklung hat sich bis heute fortgesetzt. Die Lohn- und Gehaltsentwicklung in Deutschland bleibt im Betrachtungszeitraum deutlich hinter dem Durchschnitt der EU-25 zurück. Die moderate Lohnentwicklung in Deutschland in den vergangenen Jahren hatte damit wesentlichen Anteil an der Verringerung der Kostenunterschiede im Verhältnis zu den neuen EU-Mitgliedstaaten und leistete insoweit einen Beitrag zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen.

Personalkosten

Tabelle 6: Entwicklung der Arbeitskosten – Löhne und Gehälter – im Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung in ausgewählten Staaten (Index, 2000=100)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
EU-25	100,0	103,9	107,2	110,3	114,4	118,0	120,9	124,9
Deutschland	100,0	101,9	104,2	107,5	107,4	108,7	110,0	111,9
Tschechien	100,0	114,0	121,2	127,2	131,9	138,4	145,7	155,3
Estland	100,0	106,2	116,5	122,5	132,0	145,9	166,2	205,2
Lettland	100,0	104,5	115,4	122,6	129,7	148,6	171,1	213,9
Litauen	100,0	107,9	105,6	114,4	112,4	124,2	138,5	165,0
Ungarn	100,0	115,5	131,0	141,0	157,9	170,2	185,5	197,0
Polen	100,0	156,8	165,8	165,6	171,7	169,7	171,3	181,0
Slowenien	100,0	112,2	116,5	123,2	134,6	140,6	148,2	155,0
Slowakei	100,0	108,9	125,0	136,3	152,2	159,8	175,5	190,5

Quelle: Eurostat.

In den mittel- und osteuropäischen Staaten wurde die Lohnentwicklung teilweise durch die Migration von Fachkräften in die alten EU-Staaten beeinflusst. So wird in Marktgesprächen des Bundesamtes von Unternehmensvertretern häufig berichtet, dass zum Beispiel zahlreiche polnische Kraftfahrer Beschäftigungsverhältnisse in alten EU-Staaten aufgenommen hätten, wodurch das Fahrpersonalangebot in Polen knapp und damit teurer geworden sei. In Bezug auf die Arbeitnehmerfreizügigkeit auf dem gemeinsamen Binnenmarkt besteht eine gestaffelte bis zu siebenjährige Übergangsfrist (Modell 2+3+2), die es den alten EU-Mitgliedstaaten erlaubt, ihre nationalen Regelungen vorerst beizubehalten, d.h. Einschränkungen der Arbeitnehmerfreizügigkeit vorzunehmen. Diese Regelung gilt gegenüber den neuen EU-Mitgliedstaaten mit Ausnahme Maltas und Zyperns. Nach Ablauf der ersten Phase am 30.04.2006 hat u.a. Deutschland (mit eng begrenzten sektorspezifischen Ausnahmen) seine Übergangsregelungen verlängert.¹

Arbeitnehmerfreizügigkeit

Grundsätzlich ist ein Vergleich der Fahrerlöhne nicht unproblematisch. So wird die Bestimmung von Durchschnittswerten durch regionale Unterschiede ebenso erschwert wie durch unterschiedlich hohe Spensätze oder etwaige Leistungsprämien und die unterschiedlichen Qualifikationen der Fahrer. Regionale Schwankungen treten dabei nicht allein in den neuen EU-Mitgliedstaaten auf, auch in Deutschland gibt es regionale Einkommensunterschiede. Beispielsweise lagen im Verkehrsgewerbe die tariflichen Zeitlohnsätze je Stunde für Fernfahrer in Schleswig-Holstein zuletzt bei 8,65 Euro (für Arbeitnehmer der höchsten tarifmäßigen Altersstufe) (Lohngruppe 2.1), für Berufskraftfahrer in Bayern bei 10,88 Euro (Lohngruppe 5) und in Sachsen-Anhalt bei 6,73 Euro (Lohngruppe B II a).² In den ostdeutschen Grenzregionen zu Polen dürften die Lohnsätze vor diesem Hintergrund daher näher an denen des östlichen Nachbarstaates liegen als an jenen in Bayern. Entsprechend der Situation in Deutschland bestehen in den mittel- und osteuropäischen Staaten ebenfalls regionale Einkommensunterschiede. So liegen beispielsweise die Fahrerlöhne im Raum Warschau nach Kenntnis des Bundesamtes höher als in der Peripherie. Höhere Löhne werden auch in wirtschaftlichen Ballungszentren und Industrie-Regionen, zum Beispiel an Standorten der Automobilindustrie in Tschechien oder der Slowakei bezahlt. Neben den Lohnunterschieden bestehen ferner national unterschiedliche Regelungen bezüglich der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall sowie hinsichtlich der Urlaubstage.

Regionale Einkommensunterschiede

Die Kraftstoffpreise in den neuen EU-Mitgliedstaaten nähern sich zunehmend dem deutschen Niveau an (siehe Tabelle 7). Betrug beispielsweise die Preisdifferenz bei Dieselmotorkraftstoff (einschließlich Steuern) zwischen Deutschland und Polen im 2. Halbjahr 2004 im Durchschnitt noch 242,54 Euro pro 1.000 Liter, so erreichte sie im 1. Halbjahr 2008 lediglich noch 114,37 Euro pro 1.000 Liter. Die Preisdifferenz zwischen Deutschland und

Kraftstoffpreise

¹ Siehe http://www.auswaertiges-amt.de/diplo/de/Europa/Erweiterung/Uebergangsfristen_navCtx=70982.html.

² Siehe Statistisches Bundesamt: Verdienste und Arbeitskosten, Tariflöhne, Fachserie 16, Reihe 4.1, 1. Halbjahr 2008, Wiesbaden 2008.

Tschechien reduzierte sich im selben Zeitraum von 158,04 auf 24,45 Euro pro 1.000 Liter. Im Vergleich zur Slowakei mussten in Deutschland im 1. Halbjahr 2008 durchschnittlich noch 20,62 Euro pro 1.000 Liter Dieselöl mehr gezahlt werden. Im 2. Halbjahr 2004 waren es noch 103,64 Euro pro 1.000 Liter gewesen. Die Preisdifferenzen zwischen Deutschland und Ungarn sind bereits seit längerem vergleichsweise gering.

Table 7: Durchschnittliche Preise für Dieselöl in ausgewählten Staaten in Euro pro 1.000 Liter (in Klammern: ohne Steuern)

	2. Hj. 2004	1. Hj. 2005	2. Hj. 2005	1. Hj. 2006	2. Hj. 2006	1. Hj. 2007	2. Hj. 2007	1. Hj. 2008
Tschechien	781,46 (341,26)	815,30 (356,78)	975,98 (490,46)	969,67 (468,42)	1.056,38 (537,96)	979,56 (465,77)	1.012,34 (499,84)	1.212,05 (636,57)
Estland	639,63 (296,61)	696,64 (344,95)	831,49 (459,23)	859,80 (483,24)	883,77 (503,56)	810,66 (441,57)	855,78 (479,78)	1.111,42 (611,78)
Lettland	635,23 (313,98)	702,28 (382,61)	836,09 (472,95)	854,89 (488,85)	912,36 (537,56)	864,52 (477,45)	889,65 (498,52)	1.039,82 (626,25)
Litauen	678,00 (328,69)	715,07 (360,10)	865,07 (404,64)	878,35 (498,48)	922,97 (536,18)	813,15 (443,22)	879,98 (499,86)	1.039,32 (606,50)
Ungarn	890,76 (360,43)	937,02 (392,56)	1.068,62 (497,83)	1.019,61 (498,65)	1.048,98 (557,00)	970,17 (461,83)	1.066,76 (532,52)	1.164,72 (626,86)
Polen	696,96 (324,25)	830,27 (389,27)	933,98 (475,77)	965,16 (480,09)	1.003,45 (524,75)	917,39 (444,90)	984,55 (490,95)	1.122,13 (589,24)
Slowenien	730,30 (306,17)	815,78 (338,78)	929,09 (470,32)	914,46 (459,41)	976,44 (511,27)	924,00 (446,70)	989,00 (500,87)	1.055,00 (577,17)
Slowakei	835,86 (338,99)	874,45 (358,92)	990,33 (459,33)	1.039,42 (486,71)	1.085,99 (534,77)	1.033,78 (451,47)	1.122,64 (508,30)	1.215,88 (589,51)
Deutschland	939,50 (339,51)	969,50 (365,40)	1.109,30 (485,90)	1.093,50 (472,27)	1.148,00 (519,30)	1.046,50 (409,01)	1.170,75 (513,42)	1.236,50 (568,68)

Anmerkung: Der Indikator stellt die Tankstellendurchschnittspreise für Dieseldieselkraftstoff dar, die den Verbrauchern berechnet werden. Die Preise werden der Generaldirektion Energie und Verkehr der Kommission von den Mitgliedstaaten als die am Häufigsten angewandten am 15. Tag des Monats gemeldet.

Quelle: Eurostat.

Etwas größere Preisdifferenzen bestehen noch zwischen Deutschland und den baltischen Staaten sowie Slowenien. So betrug die Preisdifferenz zugunsten von Estland, Lettland und Litauen im 1. Halbjahr 2008 noch 125,08, 196,68 bzw. 197,18 Euro pro 1.000 Liter. In Slowenien konnte Dieselöl im 1. Halbjahr 2008 durchschnittlich 181,5 Euro pro 1.000 Liter günstiger bezogen werden als in Deutschland. Gleichwohl fand in den vergangenen Jahren auch zwischen Deutschland und den letztgenannten Staaten eine Angleichung des Preisniveaus statt. Aufgrund der bestehenden Preisunterschiede nehmen Unternehmen nach Kenntnis des Bundesamtes im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre regelmäßig die Möglichkeit der kostengünstigeren Auslandsbetankung wahr. Bei der Betrachtung der Preisentwicklung in den einzelnen Staaten ist zu berücksichtigen, dass die günstigeren Kraftstoffpreise in den neuen EU-Mitgliedstaaten im Vergleich zu Deutschland im 1. Halbjahr 2008 Ergebnis niedrigerer Steuern auf Mineralöl sind. Nach Angaben von Eurostat lag der durchschnittliche Preis für Dieseldieselkraftstoff ohne

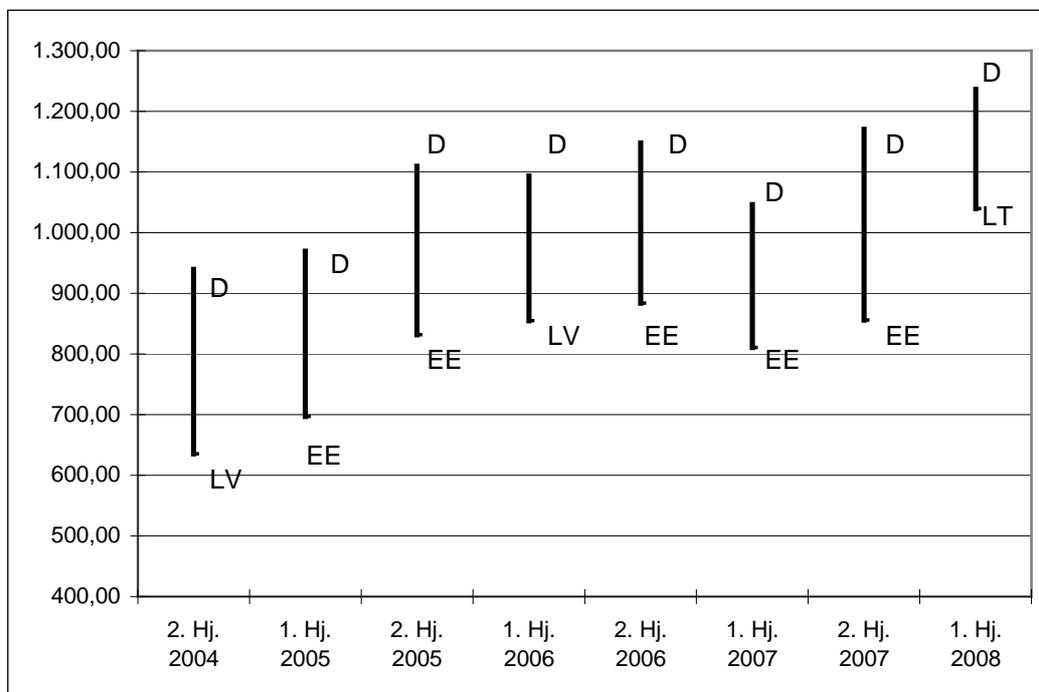
Steuern auf
Mineralöl

Steuern in Deutschland im 1. Halbjahr 2008 niedriger als in allen betrachteten Staaten Mittel- und Osteuropas.

Abbildung 4 stellt noch einmal die Entwicklung der Preisdifferenz bei Dieselkraftstoff (inklusive aller Steuern) für die betrachteten Staaten im Zeitablauf dar, wobei jeweils der höchste und der niedrigste Wert für die jeweiligen Halbjahre abgetragen wurde. Während Deutschland im Betrachtungszeitraum die höchsten Dieselpreise verzeichnete, lagen die baltischen Staaten Lettland bzw. Estland am unteren Ende der Preisskala. Ebenfalls deutlich wird der allgemeine Preisanstieg bei Dieselkraftstoff in allen betrachteten Staaten im Zeitablauf.

Allgemeiner
Preisanstieg bei
Dieselkraftstoff

Abbildung 4: Entwicklung der Preisdifferenz für Dieselöl (inklusive aller Steuern) zwischen ausgewählten Staaten – Differenz zwischen dem höchsten und niedrigsten Wert in den Ländern Tschechien, Estland, Lettland, Litauen, Ungarn, Polen, Slowenien, Slowakei und Deutschland, Preise in Euro pro 1.000 Liter



Erläuterung: D – Deutschland, LV – Lettland, EE – Estland, LT – Litauen.
Quelle: Eurostat. Eigene Darstellung.

Bei der Betrachtung des Wettbewerbs der Transportunternehmen ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass bislang bei weitem nicht alle EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas dem Euro-Raum angehören, die Wechselkursentwicklung mithin Einfluss auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen hat. Grundsätzlich nachteilig auf die Wettbewerbsposition tschechischer und polnischer Unternehmen im Verhältnis zu deutschen Transportunternehmen hat sich in den vergangenen Jahren die Aufwertung des polnischen Zloty und der tschechischen Krone gegenüber dem Euro ausgewirkt. Im Zeitraum von Mai 2004 bis Juli 2008 hat der Euro sukzessive an Wert gegenüber der polnischen Zloty verloren. Lag der Wechselkurs am 30.04.2004 bei 4,8108 PLN/EUR, stand er am 25.07.2008 bei 3,2080 PLN/EUR. Seit dem Sommer 2008 hat sich der Trend aller-

Wechselkurs-
entwicklung

dings wieder umgekehrt, d.h. der Euro hat gegenüber dem polnischen Zloty wieder an Wert gewonnen. Am 05.01.2009 lag der Wechselkurs bei 4,1360 PLN/EUR. Einen ähnlichen Verlauf nahm auch die Wechselkursentwicklung der tschechischen Krone gegenüber dem Euro. Am 29.04.2004 betrug der Wechselkurs 32,705 CZK/EUR, am 18.07.2008 lag er bei 23,063 CZK/EUR. Zu Beginn des Jahres lag der Wechselkurs wieder bei 26,760 CZK/EUR (Stand: 05.01.2009). Ob sich dieser Trend zukünftig fortsetzen wird, bleibt abzuwarten. Die Wechselkursentwicklung ist für die meisten mittel- und osteuropäischen Transportunternehmen u.a. insoweit von Belang, als die Frachten im internationalen Straßengüterverkehr innerhalb bzw. mit Westeuropa in der Regel in Euro abgerechnet werden, die Betriebskosten von den Unternehmen jedoch in der jeweiligen Landeswährung zu begleichen sind.

Die skizzierten Entwicklungen und die bis ins Jahr 2008 hineinreichende positive Konjunkturentwicklung haben in den letzten Jahren dazu beigetragen, dass der Wettbewerbsdruck auf dem europäischen Güterkraftverkehrsmarkt etwas gemindert wurde. Die gute Auftrags- und Beschäftigungslage der Transportunternehmen führte auf einigen internationalen Relationen zeitweise zu Kapazitätsengpässen, was sich positiv auf das Niveau der Beförderungsentgelte und stabilisierend auf die Marktanteile deutscher Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr auswirkte. Angesichts der konjunkturellen Abkühlung und zunehmender Überkapazitäten zeichnet sich gegenwärtig erneut eine deutliche Zunahme der Wettbewerbsintensität ab. Auch mittel- und osteuropäische Transportunternehmen dürften aufgrund der konjunkturellen Entwicklung einen zusätzlichen Druck verspüren, über den Preis in bestehende Auftragsstrukturen einzudringen, um die eigenen Fahrzeugflotten besser auszulasten. Die zunehmende Wettbewerbsintensität beschränkt sich dabei nicht auf den Straßengüterverkehr, sondern betrifft ebenso den intermodalen Wettbewerb etwa zwischen Fähre und Lkw.

Konjunkturelle
Abkühlung

4.2 Mögliche Folgen der Aufhebung des Kabotageverbots zum 1. Mai 2009

Der Wettbewerb im internationalen Straßengüterverkehr wird nicht ausschließlich von Unternehmen forciert, die in den neuen EU-Mitgliedstaaten beheimatet sind, sondern u.a. auch von deutschen und anderen westeuropäischen Transport- und Speditionsunternehmen, die über Tochtergesellschaften bzw. Niederlassungen in den EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas präsent sind und teilweise ihren Fuhrpark aus Kostengründen dorthin verlegt haben. Aufgrund ihrer Marktnähe verfügen diese Unternehmen über die notwendigen Kenntnisse, um in den jeweiligen Märkten Beförderungskapazitäten zu günstigen Konditionen einkaufen zu können. Die aktuell zu beobachtenden konjunkturbedingten Nachfragerückgänge und die hieraus resultierenden wachsenden Überkapazitäten dürften es den in Mittel- und Osteuropa tätigen großen Speditions- und Transportunternehmen dabei zusätzlich erleichtern, Beförderungskapazitäten in die-

Akteure

sen Ländern zu vergleichsweise günstigen Konditionen einzukaufen.¹ Deutsche Transport- und Speditionsunternehmen, die ihren Fuhrpark bereits in mittel- und osteuropäische Staaten verlagert haben oder dort ansässige Subunternehmen einsetzen, haben sich ebenso wie Verlager, die ebenfalls von günstigem Laderaumangebot profitieren, bereits in früheren Jahren für eine vorzeitige Freigabe der Kabotage, mithin die vollständige Öffnung des Güterkraftverkehrsmarktes ausgesprochen. Sie setzen bereits heute in hohem Maße Subunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten bzw. Fahrzeuge ihrer mittel- und osteuropäischen Firmenniederlassungen für die Durchführung von grenzüberschreitenden Verkehren innerhalb der EU ein. Es ist daher zu erwarten, dass diese Fahrzeuge nach Freigabe der Kabotage auch für Beförderungen im deutschen Binnenverkehr eingesetzt werden.

Generell dürfte sich die Wettbewerbsintensität auf dem deutschen Binnenmarkt mit Freigabe der Kabotage im kommenden Jahr weiter erhöhen. Es ist davon auszugehen, dass sich Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten in zunehmendem Maße um Binnenbeförderungen in Deutschland bemühen werden und hierdurch im nationalen Regional- und Fernverkehr ein verstärkter Preiswettbewerb ausgelöst werden wird. Dabei kann nicht ausgeschlossen werden, dass allein die Möglichkeit, ab dem 1. Mai 2009 zusätzlich Fahrzeuge aus den mittel- und osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten für Binnenverkehre in Deutschland einsetzen zu können, als Druckmittel großer Verlager genutzt wird. Bei Ausschreibungen und Preisgesprächen dürften große Logistikunternehmen und Verlager die zusätzlichen Laderaumkapazitäten aus Mittel- und Osteuropa anführen, um höhere Entgeltforderungen deutscher Transportunternehmen zu entkräften. Nicht zuletzt aufgrund der gegenwärtigen konjunkturellen Entwicklung dürfte so seitens der verladenden Wirtschaft ein erhöhter Druck auf die Transportpreise entstehen. Derartige Entwicklungen werden vor allem kleinere Transportunternehmen treffen, deren wirtschaftliche Situation schon heute im Allgemeinen äußerst angespannt ist. Insbesondere jene Unternehmen bekommen den zunehmenden Wettbewerbs- und Preisdruck zu spüren, die wenig differenzierte Leistungen anbieten und eine geringe Kundenbindung aufweisen. Diese Unternehmen dürften daher auch bei Freigabe der Kabotage die ersten sein, die bei Binnenverkehren dem Wettbewerb durch kostengünstigere Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa ausgesetzt sein werden.

Wettbewerbsintensität steigt

Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten werden sich dabei voraussichtlich zunächst auf solche Relationen konzentrieren, die im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen der Komplettierung von Rundläufen und der Optimierung des Fahrzeugeinsatzes dienen. D.h. Kabotageverkehre dürften sich zunächst überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Transporte entwickeln. Leerfahrten zwischen

Betroffene Verkehre

¹ Ähnlich wie der deutsche Güterkraftverkehrsmarkt sind auch die mittel- und osteuropäischen Märkte überwiegend durch klein- und mittelständische Transportunternehmen geprägt, die gegenüber großen Auftraggebern in der Regel lediglich über eine geringe Verhandlungsmacht verfügen.

den Ladestellen internationaler Beförderungen nach und aus Deutschland könnten so durch Zwischenbeförderungen ersetzt werden. Aufgrund der bestehenden kostenbedingten Wettbewerbsvorteile könnten Transportunternehmen aus Mittel- und Osteuropa derartige Beförderungen voraussichtlich zu Preisen anbieten, die für deutsche Wettbewerber regelmäßig nicht kostendeckend wären.

Eine schwere Störung des Gesamtmarktes infolge der Freigabe der Kabotage in Deutschland wird von der Mehrheit der Gesprächspartner des Bundesamtes mittlerweile jedoch nicht mehr erwartet. Hierfür spricht auch die bislang relativ niedrige Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland (siehe Abschnitt 5 „Kabotageverkehre in Deutschland“). Eine generelle Marktdurchdringung durch das feste Installieren von Fahrzeugflotten mittel- und osteuropäischer Unternehmen in Deutschland wird von den Gesprächspartnern des Bundesamtes nicht befürchtet. Insbesondere Transportunternehmen mit terminkritischen und qualitativ anspruchsvollen Aufträgen, d.h. Unternehmen, die in Marktsegmenten tätig sind, in denen sich deutsche Unternehmen bereits in der Vergangenheit erfolgreich gegen ausländische Wettbewerber behaupten konnten, sehen sich kaum von der Freigabe der Kabotage bedroht. Es zeichnet sich jedoch ab, dass – neben den zuvor genannten Verkehren – bestimmte Inlandsmärkte anfällig für Markteintritte von Kaboteuren aus den neuen EU-Mitgliedstaaten sein dürften. Hierzu zählen einerseits Verkehre im Hinterland der norddeutschen Containerhäfen sowie teilweise der Ostsee-Fährhäfen, andererseits Regionalverkehre in den grenznahen Gebieten zu Tschechien und Polen.

Keine schwere
Störung des
Gesamtmarktes

Bereits heute werden Trailer und Container aus dem Baltikum zwischen den deutschen Ostsee-Fährhäfen und Destinationen in Ländern Westeuropas weit überwiegend von Unternehmen aus den baltischen Staaten befördert. Die für die Beförderung in Westeuropa eingesetzten baltischen Fahrzeuge sind dabei in den deutschen Fährhäfen stationiert. Vor diesem Hintergrund ist nicht unwahrscheinlich, dass baltische Transportunternehmen mit Freigabe der Kabotage unter Einsatz zusätzlicher Zugmaschinen vermehrt innerdeutsche Vor- und Nachlaufbeförderungen im Rahmen von RoRo-Verkehren durchführen und versuchen werden, aufgrund ihrer Kostenvorteile in Wettbewerb zu den derzeit in diesem Marktsegment tätigen deutschen Unternehmen zu treten. Die Bereitschaft der verladenden Wirtschaft, entsprechende Transporte an baltische Wettbewerber zu vergeben, ist nach Aussage von Vertretern deutscher Transportunternehmen gegeben. Betroffen von einer derartigen Entwicklung dürften nach gegenwärtigem Stand weniger die ostdeutschen Fährhäfen als vielmehr insbesondere der Hafen Lübeck-Travemünde sein. Dies hängt mit dem vergleichsweise geringen Anteil unbegleiteter Verkehre statt, die über die Häfen Rostock und Sassnitz-Mukran abgewickelt werden. So treffen im Hafen Rostock etwa 80 bis 90 Prozent der über den Seeweg kommenden baltischen Güter mittels komplettem Sattel-/Lastzug ein und werden direkt zum Bestimmungsort innerhalb Deutsch-

Vor- und
Nachläufe
von RoRo-
Verkehren

lands, nach Skandinavien oder in den Benelux-Raum befördert.¹ Im Hafen Sassnitz-Mukran treffen rund 90 Prozent der im Fährverkehr ankommenden Trailer im begleiteten Verkehr (Zugmaschine/Trailer) ein. In Lübeck hingegen ist der Umschlag unbegleiteter Fahrzeuge deutlich höher. Im Jahr 2007 standen hier 416.376 begleiteten Einheiten (Anteil: 47,4 Prozent) 461.346 unbegleitete Einheiten (Anteil: 52,6 Prozent) gegenüber.²

Marktanteilsverluste deutscher Unternehmen an Kaboteure aus den neuen EU-Mitgliedstaaten drohen auch bei Containerverkehren im Hinterland der norddeutschen Seehäfen, wobei Hamburg, der am weitesten östlich gelegene große Containerhafen der Nord-Range, aufgrund seiner hohen Bedeutung für den interkontinentalen Handel der mittel- und osteuropäischen Staaten hiervon stärker betroffen sein könnte als Bremerhaven. So könnten beispielsweise tschechische oder polnische Transportunternehmen, die stark im grenzüberschreitenden Containertrucking engagiert sind, in den Häfen anfallende Wartezeiten zwischen der Ablieferung und Aufnahme eines Containers nutzen, um Containerumfuhren im Nah- und Regionalbereich durchzuführen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Metropolregion Hamburg in noch stärkerem Maße als Bremerhaven selber Quelle und Ziel vieler Containerverkehre ist. Nicht wenige der in Containern eingeführten Waren werden bereits in den Logistikzentren in den Häfen bzw. in deren näherer Umgebung entladen und für die weitere Verteilung vorbereitet. Ein attraktives Betätigungsfeld stellen auch die mittlerweile in beträchtlichem Umfang stattfindenden landseitigen Umfuhren von Leercontainern oder Containerumfuhren zwischen den deutschen Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven dar. Aufgrund steigender Lagergelder in den Hafenterminals lagern die Reedereien ihre leeren Container vermehrt in vergleichsweise kostengünstigeren Depots außerhalb der Häfen, wodurch zusätzliche Beförderungen entstehen.³ Derartige Verkehre bieten sich ebenfalls für Kaboteure an, um etwaige Wartezeit zu verkürzen bzw. Rundlaufverkehre zu optimieren.

Containerumfuhren im Seehafen-Hinterlandverkehr

Als ein weiterer Teilmarkt, auf dem ab Mai 2009 Störungen durch Kaboteure aus den neuen EU-Mitgliedstaaten nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich der Regionalverkehr im grenznahen Raum zu Tschechien und Polen identifizieren. Speziell im Baugewerbe und im landwirtschaftlichen Bereich tätige deutsche Transportunternehmen fürchten, dass tschechische bzw. polnische Wettbewerber bei Ausschreibungen zunehmend Berücksichtigung finden und aufgrund bestehender Kostenvorteile Aufträge an sich ziehen könnten. Nach Kenntnis des Bundesamtes kam es örtlich bereits zu entsprechenden Anfragen deutscher Auftraggeber an ausländische Transportunternehmen, welche sich gegenwärtig im grenzüberschreitenden Verkehr in der Region betätigen.

Verkehre in Grenzregionen

¹ Im Jahr 2007 erreichte die Zahl der im Fähr- und RoRo-Verkehr beförderten Lkw, den begleiteten Einheiten, im Hafen Rostock 440.535. Die Zahl der unbegleiteten Einheiten, Trailer und Wechselbrücken lag bei 109.469. Siehe Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH: Mehr Fracht und mehr Passagiere im Rostocker Hafen, Pressemeldung 01/08 vom 18.01.2008, Rostock 2008.

² Siehe <http://www.lhg-online.de>.

³ Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht zur Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs, Köln 2007.

Generell dürften Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten von der Freigabe der Kabotage stärker profitieren als deutsche Unternehmen. Letztere erzielten nach aktuellen Angaben von Eurostat im Jahr 2007 zwar die höchste Kabotageleistung von allen EU-Mitgliedstaaten, was für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Gewerbes innerhalb Westeuropas spricht. Nach Einschätzung des Bundesamtes werden es deutsche Unternehmen jedoch schwer haben, in den neuen EU-Mitgliedstaaten Aufträge für Binnenbeförderungen zu akquirieren. Hierfür sprechen einerseits der geringe Marktanteil deutscher Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr mit diesen Staaten, andererseits die schon heute bestehenden Schwierigkeiten deutscher Unternehmen, Rückladungen aus diesen Ländern nach Deutschland zu bekommen. Insgesamt zeichnen sich die Inlandsmärkte der neuen EU-Mitgliedstaaten heute noch durch ein vergleichsweise niedriges Entgeltniveau und eine hohe Wettbewerbsintensität zwischen den einheimischen Transportunternehmen aus. Letztere ist Ausfluss der hohen Zersplitterung der Märkte, die durch eine Vielzahl klein- und mittelständischer Unternehmen geprägt werden. Die im Binnenverkehr in den mittel- und osteuropäischen Staaten zu erzielenden Entgelte sind für westeuropäische Unternehmen im Allgemeinen nicht auskömmlich. Aufgrund von Schwierigkeiten, in den mittel- und osteuropäischen Staaten Fuß zu fassen, haben einige deutsche Unternehmen ihr Engagement in diesen Ländern mittlerweile wieder eingestellt bzw. reduziert.

Kabotage durch deutsche TU in MOE

Bereits im Rahmen früherer Erhebungen des Bundesamtes wurde deutlich, dass der zu erwartende Wettbewerbsdruck durch Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten mit Freigabe der Kabotage in Abhängigkeit vom betrachteten Land von den Marktteilnehmern unterschiedlich eingeschätzt wird. So wird etwa der Wettbewerbsdruck durch ungarische Unternehmen als geringer eingeschätzt als jener durch polnische Unternehmen. Da die von ungarischen Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr geforderten bzw. angebotenen Preise heute bereits annähernd dem deutschen Niveau entsprächen, die Laderaumkapazitäten der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen vergleichsweise gering seien und Ungarn zudem kein direkter Nachbarstaat Deutschlands sei, erwarten deutsche Unternehmen nicht, dass ungarische Transportunternehmen in größerem Maße in den innerdeutschen Transportmarkt eindringen werden. Demgegenüber dürften die polnischen Unternehmen aufgrund der großen bereits heute im Deutschlandverkehr eingesetzten Fahrzeugkapazitäten, der engen Verflechtungen zwischen deutschen Speditions- und Transportunternehmen und polnischen Transportunternehmen vor dem Hintergrund weiterhin bestehender Kostenvorteile zukünftig den Wettbewerbsdruck auf dem innerdeutschen Transportmarkt erhöhen.

Wettbewerbsdruck durch polnische TU

5 Kabotageverkehre in Deutschland

Im Gegensatz zu Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn und den baltischen Staaten besitzen in Slowenien, Malta und Zypern niedergelassene Unternehmen bereits seit dem 1. Mai 2004 die Möglichkeit, Binnenbeförderungen innerhalb Deutschlands durchzuführen.

Kabotage durch slowenische und zypriotische TU in D

ren. Nach Kenntnis des Bundesamtes spielen Unternehmen aus diesen Staaten auf dem deutschen Binnenmarkt bislang jedoch keine bedeutendere Rolle. Die Gesprächspartner des Bundesamtes gaben übereinstimmend an, bislang keine besonders auffälligen Wettbewerber aus Slowenien wahrgenommen bzw. selbst in größerem Ausmaße für Beförderungen beauftragt zu haben. Ursächlich hierfür sei das hohe Preisniveau slowenischer Unternehmen, welches sich kaum von jenem deutscher Transportunternehmen unterscheide. Auch der Versuch eines norddeutschen Transportunternehmens, durch Gründung einer Niederlassung in Zypern und Ausflagen mehrerer Kraftfahrzeuge nach Zypern kostengünstig Binnentransporte in Deutschland anbieten zu können, hat sich offenbar nicht gerechnet und wurde nicht fortgeführt.

Tabelle 8: Kabotage und Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird

					Kabotage-Durchdringungsrate*	
	2004	2005	2006	2007	2004	2005
	<i>in Mio. tkm</i>				<i>Anteil in %</i>	
Belgien	573,8	587,7	701,0	642,0	2,87	2,96
Tschechien	26,8	33,6	67,6	87,3	0,03	0,22
Dänemark	184,0	213,8	203,3	268,5	1,72	1,90
Deutschland	3.794,5	3.658,8	3.237,0	3.265,9	1,61	1,52
Estland	0,0	1,0	2,0	0,6	0,00	0,05
Irland	122,5	147,6	176,5	196,1	0,92	1,04
Griechenland	59,5	73,0	136,0	149,0	0,19	0,37
Spanien	929,2	1.161,8	1.031,8	1.103,7	0,60	0,69
Frankreich	4.585,7	4.648,2	4.264,1	4.549,4	2,50	2,55
Italien	1.000,6	878,9	1.037,2	1.055,4	0,63	0,51
Lettland	19,6	1,3	2,2	1,1	0,82	0,05
Litauen	5,1	6,1	3,9	2,1	0,23	0,28
Luxemburg	11,1	27,2	18,0	7,4	1,99	5,22
Ungarn	28,8	27,8	34,2	6,9	0,26	0,24
Niederlande	257,0	278,2	391,0	382,0	0,75	0,87
Österreich	244,7	245,5	284,0	379,7	1,94	1,92
Polen	42,0	35,5	22,4	17,2	0,07	0,06
Portugal	68,6	56,1	23,2	42,7	0,39	0,32
Slowenien	1,7	9,2	0,1	2,1	0,07	0,39
Slowakei	7,0	39,2	21,7	46,7	0,13	0,69
Finnland	13,9	22,5	25,8	47,6	0,05	0,08
Schweden	355,9	516,9	519,9	799,7	1,08	1,47
Großbritannien	1.855,2	1.875,1	1.728,6	1.537,1	1,19	1,20

* Daten für die Jahre 2006 und 2007 liegen zur Zeit noch nicht vor.
Quelle: Eurostat.

Allgemein haben die Kabotageverkehre in Deutschland in den vergangenen Jahren tendenziell ab- statt zugenommen. Wurde durch gebietsfremde Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem der Staaten der EU-25 im Jahr 2004 im deutschen Binnenverkehr noch eine Verkehrsleistung von rund 3,8 Mrd. tkm erbracht, so waren es im Jahr 2007 lediglich noch 3,3 Mrd. tkm (siehe Tabelle 8). Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) zeigt, lag für Deutschland im Jahr 2005 bei 1,52 Prozent und damit

Kabotage-Durchdringungsrate

niedriger als beispielsweise in Frankreich. Angesichts eines Anstiegs der von deutschen Fahrzeugen im deutschen Binnenverkehr erbrachten Verkehrsleistungen sollte die Kabotage-Durchdringungsrate in den Folgejahren noch darunter gelegen haben. Größte Kabotageure unter den EU-Mitgliedstaaten waren im Jahr 2007 mit einer Verkehrsleistung von 2,5 Mrd. tkm deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen, gefolgt von luxemburgischen, niederländischen und belgischen Unternehmen.¹

6 Wirtschaftliches Umfeld in Deutschland

6.1 Aktuelle Entwicklungen auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt

Die aktuellen Wirtschaftsindikatoren deuten darauf hin, dass die Freigabe der Kabotage in eine Phase konjunktureller Schwäche fallen wird. Bereits im Verlaufe des 2. Halbjahres 2008 sind die Auftragseingänge auf dem Güterkraftverkehrsmarkt deutlich zurückgegangen. Da sich infolge des konjunkturbedingten Nachfragerückgangs am Markt bereits ein zunehmender Überhang an Laderaumkapazitäten zeigt, zeichnet sich eine erneute Verschärfung des Preis- und Leistungswettbewerbs ab. Ein Teil der deutschen Unternehmen reagiert hierauf bereits mit einem Abbau der Fuhrparkkapazitäten und der Freisetzung von Personal.

Konjunkturelle Schwächephase

Trotz der noch guten Auftrags- und Beschäftigungslage trat bei dem überwiegenden Teil der deutschen Transportunternehmen bereits im 1. Halbjahr 2008 eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation im Vergleich zum Vorjahr ein. Ursächlich hierfür waren vor allem die steigenden Mineralölpreise. Zwar konnten fast alle Transportunternehmen zum Jahreswechsel 2007/2008 Entgelterhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen. Diese waren jedoch häufig nicht ausreichend, um die hohen Kraftstoffkostensteigerungen im Laufe des ersten Halbjahres 2008 vollständig abdecken zu können. Die Bereitschaft der verladenden Wirtschaft, wiederholt in Preisverhandlungen zur Kompensation der gestiegenen Kraftstoffpreise einzutreten, bestand nach Kenntnis des Bundesamtes nur bedingt. Insoweit ist der jüngste Rückgang der Kraftstoffpreise aus Sicht des Gewerbes positiv zu bewerten. Die aus der skizzierten Entwicklung resultierende Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation bei zahlreichen Transportunternehmen spiegelte sich in einer Zunahme der Insolvenzverfahren sowie der Zahl der Betriebsaufgaben im Straßengüterverkehrsgewerbe wider. Dabei mussten im Jahr 2008 neben kleinen Transportunternehmen auch verschiedene große und alt eingesessene Firmen aus dem Transportgewerbe Insolvenz anmelden.

Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation dt. TU

Zwar wird ein zunehmender Anteil der mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bundesautobahnen von umweltfreundlicheren Fahrzeugen erbracht. Gleichwohl befürchten deutsche Transportunternehmen infolge der Erhöhung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2009 erhebliche zusätzliche Kostenbelastungen und damit eine weitere Ver-

Kostenbelastung durch Lkw-Maut

¹ Siehe hierzu auch Anhang B.

schlechterung ihrer wirtschaftlichen Situation. So dürfte die konjunkturelle Entwicklung es einem Teil der Transportunternehmen wesentlich erschweren, die mautbedingten Kostensteigerungen an ihre Auftraggeber weiterzuberechnen. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der Auftraggeber lediglich bereit sein wird, die Mautbelastung für Euro 5-Fahrzeuge zu tragen – unabhängig davon, wie sich der Fuhrpark des Auftragnehmers tatsächlich zusammensetzt. Betroffen sein dürfte insbesondere die Vielzahl von Unternehmen, die gegenwärtig noch Euro 3-Fahrzeuge einsetzen. Sie werden aufgrund der Mautspreizung kostenseitig vergleichsweise stärker belastet als Unternehmen, die umweltfreundlichere Fahrzeuge einsetzen. Insbesondere kleinere Unternehmen verfügen in der Regel nicht über die erforderlichen Finanzmittel, um ihren Fuhrpark kurzfristig auf die neuesten, umweltfreundlichsten Fahrzeuge umzustellen. Verschärft wird die Situation dadurch, dass die beschlossene Mautspreizung einen starken Rückgang der Gebrauchtpreise für Euro 3-Fahrzeuge bedingt hat, infolge dessen sich die Eigenkapitaldecke der betroffenen Unternehmen verringert hat.

6.2 Aktuelle Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt für Berufskraftfahrer

Die konjunkturelle Entwicklung der vergangenen Jahre und die hiermit einhergehende Auftrags- und Beschäftigungslage im deutschen Transport- und Speditionsgewerbe findet ihren Niederschlag in der Entwicklung des Arbeitsmarktes für Berufskraftfahrer. Angesichts der spürbaren Belebung der Verkehrsnachfrage weiteten zahlreiche Güterkraftverkehrsunternehmen in den Jahren 2006 und 2007 ihr Kapazitätsangebot aus. In der Folge nahmen auch die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse in der Gruppe der Kraftfahrzeugführer (Berufsordnung 714) von rund 743.000 im Jahr 2005 auf rund 777.000 im Jahr 2007 zu. Die Anzahl der Arbeitslosen mit diesem Zielberuf nahm im selben Zeitraum von knapp 141.000 auf rund 110.000 ab.¹

Arbeits-
marktzahlen

Angesichts verstärkter Ausbildungsbemühungen einer zunehmenden Anzahl von Transport- und Speditionsunternehmen, insbesondere aus dem Mittelstand, hat die Anzahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge zuletzt ebenfalls spürbar zugenommen. Wurden im Jahr 2006 noch 969 neue Verträge zu einer Ausbildung als Berufskraftfahrer geschlossen, so waren es 2007 bereits 1.838. Dabei ist es offensichtlich auch gelungen, durch entsprechende Werbeveranstaltungen und Verbandsinitiativen das Interesse junger Menschen für das Berufsbild zu erhöhen. Teilweise erfolgen die Ausbildungsanstrengungen der Unternehmen gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit, Bildungseinrichtungen oder Fahrschulen. Im Jahr 2007 schlossen 1.195 Auszubildende ihre Ausbildung zum Berufskraftfahrer erfolgreich ab. Trotz der vermehrten Ausbildungsaktivitäten des Gewerbes insgesamt, bildet eine Vielzahl der am Markt tätigen Güterkraftverkehrsunternehmen aufgrund ihrer geringen Größe und ihrer wirtschaftlichen Situation weiterhin keine Fahrer aus und bleibt damit abhängig vom externen Arbeitsmarktangebot.

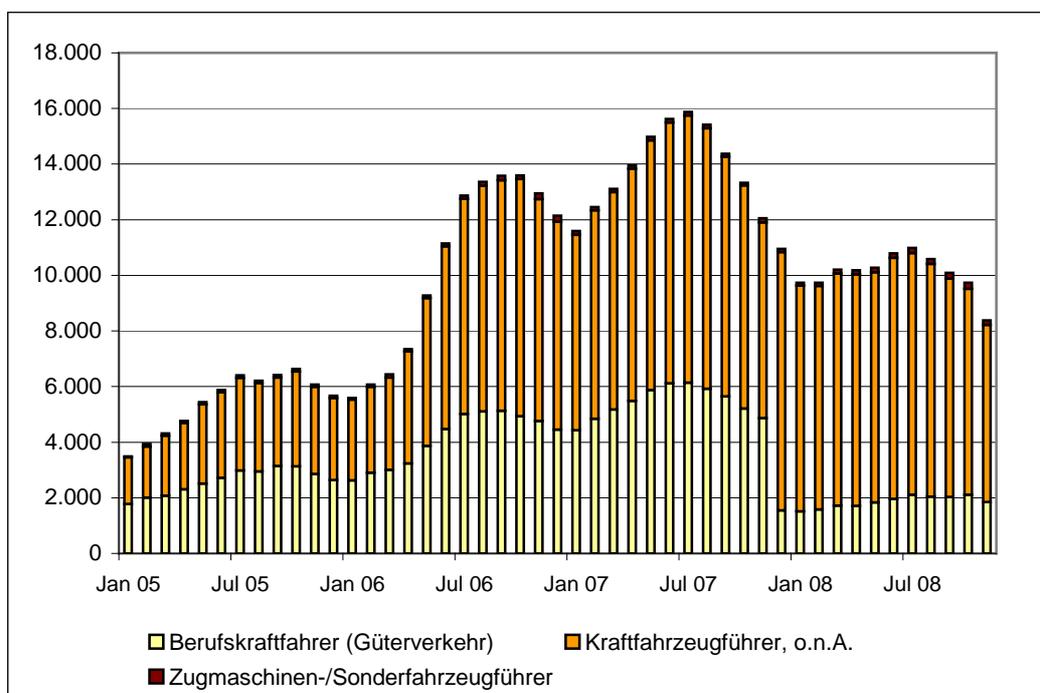
Ausbildungs-
zahlen steigen

¹ Siehe hierzu auch Anhang C.

Infolge der konjunkturellen Abschwächung im Laufe des vergangenen Jahres ist die Nachfrage der Güterkraftverkehrsunternehmen nach Fahrpersonal insgesamt zurückgegangen. Ein Indikator hierfür ist die Entwicklung der offenen Stellen für Berufskraftfahrer (Güterverkehr) (7144), Kraftfahrzeugführer, o.n.A. (7140) und Zugmaschinen-/Sonderfahrzeugführer (7145), die der Bundesagentur für Arbeit von den Unternehmen gemeldet werden. Erhöhte sich deren Anzahl von rund 3.500 im Januar 2005 auf knapp 16.000 im Juli 2007, so lag sie im November 2008 lediglich noch bei etwa 8.400 (siehe Abbildung 5). Durch Freisetzung von Fahrpersonal infolge von Fuhrparkreduzierungen und die wachsenden Ausbildungsaktivitäten des Gewerbes hat sich auf der anderen Seite das Fahrpersonalangebot am Markt wieder erhöht. Insgesamt hat sich damit die Arbeitsmarktsituation aus Sicht der Arbeitgeber entspannt. In allen Bundesländern überwiegt gegenwärtig die Anzahl der Arbeitslosen jene der offenen Stellen deutlich.

Nachfrage nach
Fahrpersonal
sinkt

Abbildung 5: Entwicklung der offenen Stellen für Berufskraftfahrer (Güterverkehr) (7144), Kraftfahrzeugführer, o.n.A. (7140) und Zugmaschinen-/Sonderfahrzeugführer (7145) von Januar 2005 bis November 2008



Anmerkung: Im Dezember 2007 erfolgte eine Umstellung der Berufskennziffern. Dies dürfte insbesondere den Rückgang der offenen Stellen für Berufskraftfahrer (Güterverkehr) bei gleichzeitiger deutlicher Zunahme der offenen Stellen für Kraftfahrzeugführer, o.n.A. ab Dezember 2007 erklären. Vergleiche mit Monaten vor diesem Datum sind daher nur bedingt möglich.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Trotz der hohen Anzahl arbeitsloser Kraftfahrer wies ein Teil der Unternehmen weiterhin auf einen Mangel an qualifizierten Fahrern hin. Gemeint waren dabei häufig nicht die fachlichen Qualifikationen, sondern die persönlichen Eigenschaften der Fahrer („soft skills“) wie Leistungsbereitschaft oder Sozialkompetenz.¹ Allerdings zeichnet sich angesichts der skizzierten Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt auch hier gegenwärtig eine

Fahrpersonal-
angebot steigt

¹ Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht über die aktuelle Fahrpersonalsituation im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe, Köln 2007.

Erhöhung des Angebots ab. Damit bleibt zugleich abzuwarten, ob das Gewerbe die zuletzt erkennbare Verstärkung der Ausbildung weiter fortsetzen oder – wie in der Vergangenheit – wieder verstärkt auf das externe Arbeitsmarktangebot zurückgreifen wird.

Unabhängig von den aktuellen Entwicklungen auf dem deutschen Arbeitsmarkt für Berufskraftfahrer halten viele Gesprächspartner des Bundesamtes die Lockerung der Übergangsregelungen für die Arbeitnehmerfreizügigkeit weiterhin für zwingend geboten, um angesichts der weiterhin bestehenden Kostennachteile gegenüber mittel- und osteuropäischen Transportunternehmen die internationale Wettbewerbsfähigkeit ihrer Unternehmen zu verbessern. Wiederholt wurde von Gesprächspartnern auf Wettbewerbsverzerrungen hingewiesen, die dadurch entstünden, dass Wettbewerber mit Sitz in anderen westeuropäischen Staaten die Möglichkeit hätten, osteuropäische Fahrer auf ihren Fahrzeugen einzusetzen. Im Falle einer Lockerung der Übergangsregelungen für die Arbeitnehmerfreizügigkeit für mittel- und osteuropäische Arbeitnehmer ist insoweit mit einer vermehrten Beschäftigung von Fahrern aus diesen Staaten zu rechnen. Allerdings berichten Gesprächspartner, deren Unternehmen mit Niederlassungen in den neuen EU-Mitgliedstaaten vertreten sind, häufig auch darüber, dass in verschiedenen dieser Staaten, beispielsweise in Polen oder dem Baltikum, mittlerweile ein Mangel an qualifiziertem Personal herrsche. Dieser wird u.a. darauf zurückgeführt, dass im Rahmen der Arbeitnehmerfreizügigkeit eine Migration von Fahrern aus diesen Ländern in andere westeuropäische Staaten erfolgt sei.

Arbeitnehmer-
freizügigkeit

Anhang A

Tabelle A: Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr zwischen Staaten der EU-25 im Zeitraum von 2004 bis 2007 nach Meldeländern

	2004	2005	2006	2007	Veränderung	
					07/06	07/04
	<i>in Mrd. tkm</i>				<i>in %</i>	
Belgien	26,2	22,6	21,6	20,6	-4,5	-21,3
Tschechien	27,9	25,8	31,5	29,9	-5,3	7,1
Dänemark	11,0	10,6	8,2	7,7	-6,2	-30,5
Deutschland	64,5	65,1	70,5	73,4	4,1	13,8
Estland	2,7	2,7	2,6	3,0	18,4	13,8
Irland	3,4	3,4	3,2	4,2	30,9	22,4
Griechenland	4,8	4,0	7,4	5,7	-23,0	19,0
Spanien	63,5	64,3	65,0	66,4	2,0	4,4
Frankreich	31,2	26,4	27,2	26,3	-3,5	-15,8
Italien*	35,8	36,9	36,9	36,9	-	-
Zypern	0,0	0,0	0,0	0,0	-10,0	20,0
Lettland	3,3	3,4	5,0	6,2	24,5	89,5
Litauen	6,7	9,0	10,9	11,8	7,8	76,1
Luxemburg	6,6	6,0	5,9	6,5	10,5	-0,6
Ungarn	8,5	12,1	16,1	19,8	22,9	132,2
Niederlande	50,9	47,5	48,2	43,3	-10,2	-14,9
Österreich	25,3	22,8	22,8	20,6	-9,7	-18,5
Polen	37,5	42,7	59,4	74,5	25,4	98,6
Portugal	22,2	24,1	26,3	26,6	1,1	19,7
Slowenien	5,3	6,9	8,1	8,9	10,5	68,4
Slowakei	12,0	15,2	15,7	19,8	26,0	65,0
Finnland	3,5	2,7	2,9	2,6	-10,5	-26,2
Schweden	2,7	2,4	2,5	2,3	-4,7	-13,7
Großbritannien	12,7	12,4	13,1	10,2	-22,1	-19,3
Insgesamt	468,2	468,9	511,2	527,3	3,1	12,6

* Für die Jahre 2006 und 2007 liegen keine Angaben zu den von italienischen Fahrzeugen erbrachten Verkehrsleistungen vor. Aus diesem Grund wurde der Wert aus dem Jahr 2005 auf die Jahre 2006 und 2007 übertragen. Dies ist bei der Interpretation der insgesamt erbrachten Verkehrsleistung in den Jahren 2006 und 2007 entsprechend zu berücksichtigen.

Quelle: Eurostat.

Anhang B

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

	2004	2005	2006	2007	Rang (2007)
Deutschland	1.944,4	2.256,7	2.273,2	2.546,4	1
Luxemburg	2.261,9	2.140,8	2.133,0	2.247,8	2
Niederlande	2.870,7	2.733,4	2.171,6	1.999,2	3
Belgien	1.816,2	1.596,9	1.552,2	1.529,4	4
Polen	505,9	653,4	1.272,7	1.097,7	5
Portugal	708,1	747,4	714,2	927,4	6
Spanien	1.031,0	1.058,7	853,6	825,3	7
Österreich	389,9	572,5	716,7	686,3	8
Frankreich	624,3	420,7	523,3	569,3	9
Irland	505,3	461,7	434,1	417,9	10
Dänemark	254,1	129,4	238,6	292,7	11
Großbritannien	203,0	207,2	242,0	284,6	12
Slowenien	132,3	149,3	264,1	250,2	13
Tschechien	5,4	32,9	85,6	247,9	14
Slowakei	89,0	87,1	125,3	216,0	15
Estland	56,6	138,2	102,1	162,7	16
Schweden	170,5	186,0	164,3	152,4	17
Finnland	70,0	54,3	88,4	146,6	18
Ungarn	92,2	100,3	80,0	125,8	19
Litauen	27,8	50,1	65,8	68,7	20
Griechenland	16,7	4,7	88,5	65,1	21
Lettland	9,6	35,5	29,8	38,8	22
Italien	846,8	1.098,4	k.A.	k.A.	o.R.

k.A. = keine Angaben.

o.R. = ohne Rang.

Quelle: Eurostat.

Anhang C

Tabelle C: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse und der Arbeitslosen in der Gruppe der Kraftfahrzeugführer (714) von 1999 bis 2007

	1999	2001	2003	2005	2007
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	795.079	794.759	764.923	743.011	777.058
Bestandsentwicklung Index (1999=100)	100	100	96	93	98
Beschäftigtengruppen (in %)					
Frauen	3,4	3,8	3,9	3,7	3,8
Ausländer	5,6	5,9	5,9	5,9	6,4
Unter 25 Jahre	3,4	3,7	3,0	2,5	2,5
25 bis unter 35 Jahre	25,1	21,9	18,9	16,7	15,3
35 bis unter 50 Jahre	47,6	49,0	50,5	51,2	50,2
50 Jahre und älter	23,9	25,4	27,5	29,6	32,1
Teilzeit unter 18 Stunden	0,7	1,4	1,6	1,2	1,2
Teilzeit 18 Stunden und mehr	2,0	2,3	2,5	2,9	3,5
Ohne abgeschlossene Berufsausbildung	17,8	16,8	15,6	14,5	12,8
Mit abgeschlossener Berufsausbildung	62,1	60,3	58,7	57,4	55,1
darunter: mit Abitur	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Mit Fachhochschulabschluss	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Mit Universitätsabschluss	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Berufliche Ausbildung unbekannt	19,9	22,8	25,5	28,0	31,8

Arbeitslose mit diesem Zielberuf (Anzahl)	102.243	98.257	127.414	140.761	110.467*
Bestandsentwicklung Index (1999=100)	100	96	125	138	-
Arbeitslosengruppen (in %)					
Frauen	4,7	5,1	5,3	5,9	-
Ausländer	13,2	13,8	15,4	15,7	-
Unter 25 Jahre	4,6	5,4	4,7	3,5	-
25 bis unter 35 Jahre	22,8	22,6	23,0	21,0	-
35 bis unter 50 Jahre	40,5	43,0	47,8	49,2	-
50 Jahre und älter	32,0	29,0	24,5	26,3	-
Ohne abgeschlossene Berufsausbildung	46,8	45,7	45,1	45,7	-
Mit abgeschlossener Berufsausbildung	52,9	54,0	54,0	53,5	-
darunter: mit Lehre	51,1	52,2	52,2	51,6	-
mit Berufsfachschulabschluss	1,0	0,9	1,0	1,0	-
mit Fachschulabschluss	0,8	0,8	0,9	0,9	-
Mit Fachhochschulabschluss	0,1	0,1	0,2	0,2	-
Mit Universitätsabschluss	0,2	0,2	0,7	0,6	-
1 Jahr und länger arbeitslos	32,4	29,4	31,7	38,9	-

* Für das Jahr 2007 liegen zu den Arbeitslosen nur unvollständige Informationen vor.

Quelle: Beschäftigten- und Arbeitslosenstatistik der BA, „Berufe im Spiegel der Statistik“, IAB – FB 7.

**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: Februar 2009