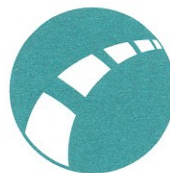




**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



**... aktiv für
den Güterverkehr**

Marktbeobachtung Güterverkehr

**Sonderbericht über die Auswirkungen der EU-Osterweiterung
auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe**

**Inhalt**

Seite

Zusammenfassung.....	1
1 Ausgangslage.....	3
2 Entwicklung des Außenhandels zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten.....	4
3 Entwicklung des Modal Split.....	5
4 Straßengüterverkehr.....	6
4.1 Verkehrsentwicklung.....	6
4.2 Unmittelbare Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe.....	9
4.2.1 Wegfall der Zollkontrollen an der Grenze.....	9
4.2.2 Abgabenfreie Einfuhr von Dieselmotortreibstoff.....	9
4.3 Auswirkungen auf den Wettbewerb.....	10
4.4 Kabotageverkehre.....	13
4.5 Strukturelle Veränderungen.....	14
4.6 Verkehrsverlagerungen durch die EU-Osterweiterung.....	15
4.6.1 Fährverbindungen im Ostseebereich.....	15
4.6.2 Veränderungen von Verkehren durch veränderte Routenwahl.....	15
4.6.3 Transportverlagerungen vom kombinierten Verkehr auf den durchgehenden Straßengüterverkehr.....	15
5 Eisenbahngüterverkehr.....	16
5.1 Verkehrsentwicklung.....	16
5.2 Rahmenbedingungen und allgemeine Entwicklung.....	19
6 Binnenschiffsgüterverkehr.....	21
6.1 Verkehrsentwicklung.....	21
6.2 Entwicklungshemmnisse.....	23
6.3 Wettbewerbssituation.....	24



Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe

Zusammenfassung

Nachdem bereits in den vergangenen Jahren ein wachsender Warenaustausch zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten und hiermit einhergehend eine Steigerung des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen war, hat der Gütertausch aufgrund der Erleichterungen für Industrie und Handel sowie für die Transportdurchführung in den ersten Monaten nach der EU-Erweiterung überdurchschnittlich zugenommen.

Acht Monate nach der EU-Erweiterung zeigt sich jedoch, dass - wie bereits in der Vergangenheit - insgesamt lediglich die Straße vom wachsenden Warenaustausch und den hiermit verbundenen Mengen- und Leistungszuwächsen profitieren konnte. So stieg die Anzahl der Lkw-Einfahrten und -Ausfahrten an der deutsch-tschechischen Grenze in den ersten Monaten nach der EU-Erweiterung um etwa 40 % und an der deutsch-polnischen Grenze um etwa 30 % an.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Lkw kurzfristig am meisten von den veränderten Rahmenbedingungen infolge des EU-Beitritts der mittel- und osteuropäischen Staaten profitieren konnte. Seine Wettbewerbsposition im Vergleich zur Eisenbahn und zum Binnenschiff hat sich durch den Wegfall zeitintensiver Grenzaufenthalte und der nunmehr bestehenden Möglichkeit, im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten Dieselmotorkraftstoff abgabefrei einzuführen, nochmals verbessert. Demgegenüber sind die bestehenden Hindernisse im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten durch die EU-Osterweiterung ebenso wenig obsolet geworden wie die Probleme der Binnenschifffahrt.

Im Bereich des **Straßengüterverkehrs** hat in den Monaten nach der Erweiterung der Europäischen Union die Intensität des Verkehrs und des Wettbewerbs bereits deutlich zugenommen. Die Vor- und Nachteile sind zwischenzeitlich bereits klarer erkennbar geworden.

- Der Wettbewerb auf dem europäischen Güterverkehrsmarkt hat sich vor allem aufgrund der Kostenunterschiede zwischen den alten und neuen EU-Staaten verschärft; hierbei zeigen sich Unterschiede auf den verschiedenen Teilmärkten mit Preisabsenkungen der Beförderungsentgelte von zum Teil etwa 20 %.
- Während sich die Rentabilitätschancen und damit die Vorteile für Speditions- und Logistikunternehmen erhöht haben, sind die Risiken bzw. die Nachteile für die im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen reinen Transportunternehmen gestiegen. Die Speditionen profitieren vom günstigen Lade-raumeinkauf und sehen sich für die Wachstumsmärkte gut aufgestellt. Sie setzen zunehmend Transportunternehmen aus den EU-Beitrittsstaaten für die Abwicklung ihrer Transporte ein. Die Ausweitung der Angebotskapazitäten durch Unternehmen aus diesen Staaten führt in Verbindung mit der zunehmenden Wettbewerbsintensität zu einem weiteren Anteilsverlust deutscher Fahrzeuge im Verkehr mit diesen Ländern. Diese Entwicklung strahlt bereits auch auf Verkehre zwischen den alten EU-Staaten aus.



- Nach den im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen zeigt sich gegenwärtig keine nennenswerte illegale Kabotage in Deutschland durch Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten.
- Direkte Auswirkungen hatte die EU-Osterweiterung auf den Ostsee-Fährverkehr und den begleiteten Kombinierten Verkehr. Hier ist es zu Verlagerungen auf den durchgehenden Straßengüterverkehr gekommen. Daneben sind Routenveränderungen im internationalen Straßengüterverkehr festzustellen, die ihren Grund neben den Auswirkungen der EU-Erweiterung in der Einführung neuer Straßenbenutzungsgebühren haben.

Im Bereich des **Eisenbahngüterverkehrs** sehen sich die Eisenbahnunternehmen bei der internationalen Ausweitung ihrer Geschäfte in der Regel zahlreichen Markteintrittsbarrieren gegenüber, die die Entwicklung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs hemmen. Zu nennen sind insbesondere der Netzzugang und die mangelnde Interoperabilität der einzelnen nationalen Eisenbahninfrastrukturen. Die Entwicklung und damit die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs wird nicht zuletzt auch durch die oftmals schlechte Infrastruktur in den neuen EU-Mitgliedstaaten erheblich beeinträchtigt. Deren Sanierung ist sowohl kosten- als auch zeitintensiv.

Im **Binnenschiffsgüterverkehr** bleibt zusammenfassend festzuhalten, dass mittel- und osteuropäische Binnenschiffahrtsunternehmen schon seit längerem auf deutschen Wasserstraßen aktiv sind. Bezogen auf die Gesamtleistung nimmt sich der Anteil der mittel- und osteuropäischen Flaggen jedoch sehr bescheiden aus. Nach Einschätzung der Marktbeobachtung dürfte sich an diesem Zustand zunächst wenig ändern, da mittel- und osteuropäische Wettbewerber aufgrund ihrer Flottenstruktur und dem technischen Standard ihrer Schiffe auf deutschen Wasserstraßen nur bedingt wettbewerbsfähig sind.

Nach den **insgesamt** gewonnenen Erkenntnissen aus der Untersuchung ist auch in den nächsten Jahren ein zunehmender Anstieg der Straßenbeförderungen zu erwarten, so dass die Straße als vorherrschender Verkehrsträger ihre Stellung weiter ausbauen wird. Hierfür spricht der Güterstruktureffekt, von dem der Lkw aufgrund seiner arteigenen Vorteile (ständige räumliche und zeitliche Verfügbarkeit, allgemeine Flexibilität) besonders profitiert.

Zwar räumen die Marktteilnehmer dem Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten aufgrund des steigenden Warenaustausches mittel- bis langfristig große Potentiale ein. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Schwierigkeiten ist nach Einschätzung des Bundesamtes kurzfristig jedoch nicht mit einer nachhaltigen Aufkommenssteigerung bzw. einer Verbesserung des Modal Split zugunsten der Eisenbahnen im Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten zu rechnen.

Inwieweit die erwartete positive Entwicklung für die Binnenschiffahrt eintreffen wird, wird nicht zuletzt davon abhängen, inwieweit es gelingt, das Binnenschiff als gleichwertige Alternative zu Lkw und Bahn zu positionieren. Von großer Bedeutung wird die Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur sein, die einen effizienten Einsatz der Schiffe ermöglicht und damit einen entscheidenden Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt leisten kann.



1 Ausgangslage

Eine der größten aktuellen Herausforderungen für die deutschen Verkehrsunternehmen stellt die Erweiterung der Europäischen Union (EU) dar. Mit dem Beitritt zum 1. Mai 2004 von Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, der Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und des griechischen Teils Zyperns erlebt die EU die größte Erweiterung ihrer Geschichte.

Durch die Erweiterung der Fläche der EU um 23 % und den Anstieg der Bevölkerung um rund 20 % (auf 455 Mio.) entsteht ein bedeutendes zusätzliches Markt- und Absatzpotenzial.

An der Gesamtbevölkerung der EU haben die neuen EU-Mitgliedstaaten einen Anteil von 16 %, wobei der Anteil an der Gesamtfläche der EU etwa 19 % beträgt. Demgegenüber fällt das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der neuen EU-Mitgliedstaaten mit 5 % des gesamten BIP der 25 EU-Mitgliedstaaten vergleichsweise gering aus.

Bei der Integration der neuen EU-Mitgliedstaaten hat der Güterverkehr für den erweiterten EU-Wirtschaftsraum eine herausragende Bedeutung. Mit der Osterweiterung der EU sind daher im Bereich der deutschen Verkehrswirtschaft eine Vielzahl von Erwartungen über wirtschaftliche Chancen und Risiken verknüpft.

Etwa acht Monate nach der EU-Erweiterung stellt sich die Frage nach den ersten Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf dem deutschen Verkehrsmarkt.

Aufgrund der besonderen Bedeutung hat das Bundesamt im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung im Güterverkehr die bisherigen Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Verkehrsgewerbe seit Mai 2004 untersucht. Hierzu führten Mitarbeiter des Bundesamtes Marktgespräche mit Experten aus rund 180 Unternehmen des Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehrs, die größtenteils schwerpunktmäßig im Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten tätig sind. Darüber hinaus wurden Gespräche mit Verantwortlichen an verschiedenen Grenzstellen sowie mit Experten aus verschiedenen verkehrswirtschaftlichen Institutionen geführt.

In den Bericht wurden weiterhin die im Rahmen der allgemeinen Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnisse zur EU-Osterweiterung sowie Sekundärquellen, insbesondere amtliche und nichtamtliche Statistiken, einbezogen.

Ziel der Untersuchung war es, erste verlässliche Informationen und Erkenntnisse über die Auswirkungen der EU-Erweiterung auf das deutsche Güterverkehrsgewerbe zu erhalten. Der vorliegende Bericht beinhaltet die Ergebnisse und beschreibt die einzelnen Aspekte der Auswirkungen der Erweiterung. Er umfasst darüber hinaus eine Abschätzung der voraussichtlichen weiteren Entwicklung.

Vorab ist bei der Betrachtung der Auswirkungen zu berücksichtigen, dass bereits eine Vielzahl von Entwicklungen im Vorfeld der Erweiterung begonnen hat und sich lediglich ein Teil der Veränderungen gleich nach

der EU-Ostweiterung zeigte. Ein Großteil der Marktveränderungen dürfte voraussichtlich erst auf mittlere und längere Sicht deutlich werden.

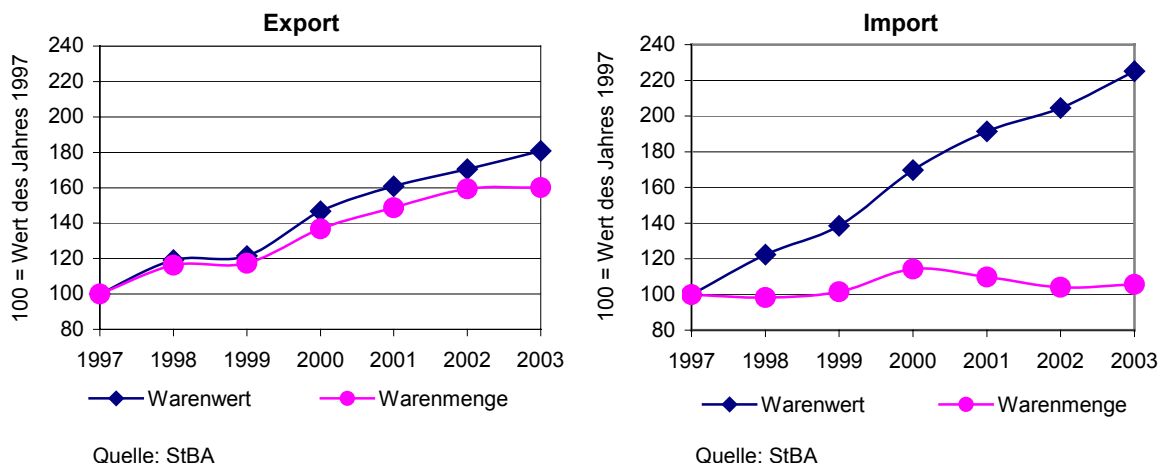
2 Entwicklung des Außenhandels zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten

Der Außenhandel mit den neuen EU-Mitgliedstaaten ist in den letzten Jahren für Deutschland immer wichtiger geworden. Im Zeitraum 1997 bis 2003 wuchs der Außenhandel zwischen Deutschland und diesen Staaten von 56,8 Mrd. € um 100 % auf 113,9 Mrd. €. Dies bedeutet einen überproportionalen Anstieg im Vergleich zum Außenhandel mit den bisherigen EU-Mitgliedstaaten. Zu erklären ist dies nach einer Untersuchung der Deutschen Bundesbank durch die führende Rolle Deutschlands bei den Direktinvestitionen in diesen Staaten und die gute Übereinstimmung des deutschen Exportes mit der Nachfrage aus der Region. Hinzu kommt die günstige geographische Lage Deutschlands.

Im Jahr 2003 bezog Deutschland bereits über 10 % seiner Importe aus den neuen EU-Mitgliedstaaten. Auch für die deutsche Exportwirtschaft erlangen die Absatzmärkte eine zunehmende Bedeutung. Inzwischen gehen dorthin fast 9 % der deutschen Exporte, so dass die neuen EU-Mitgliedstaaten in dieser Beziehung eine dem US-amerikanischen Markt vergleichbare Größenordnung einnehmen. Dabei entfallen vier Fünftel dieses deutschen Außenhandelssegmentes auf die drei größten Volkswirtschaften der neuen Beitrittsstaaten: Polen, Tschechische Republik und Ungarn.

Aus dem nachfolgenden Schaubild wird ersichtlich, dass beim Import aus den neuen EU-Mitgliedstaaten der Warenwert zwischen 1997 und 2003 um 125 % stieg, während die Warenmenge nur um 6 Prozent wuchs. Dabei vollzog sich insgesamt ein Wandel von der Einfuhr von Massengütern, wie z. B. Baustoffe und Kohle, zum Import höherwertiger Güter. Besonders der Import von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten stieg durch den Bau von Produktionsstätten internationaler Automobilkonzerne und ihrer Zulieferunternehmen in diesen Staaten in den letzten Jahren erheblich an.

Schaubild 1: Entwicklung des Außenhandels zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten
Menge und Wert der gehandelten Waren (Index 100 = Jahr 1997)





Für das Jahr 2004 zeichnet sich ein weiterer Wertzuwachs im Außenhandel zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten ab. Im Zeitraum Januar bis September 2004 stieg der Wert des Außenhandels im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 6 %. Insbesondere der Außenhandel mit der Slowakei erfährt zur Zeit durch neue Produktionsstätten von Automobilkonzernen einen deutlichen Aufschwung.

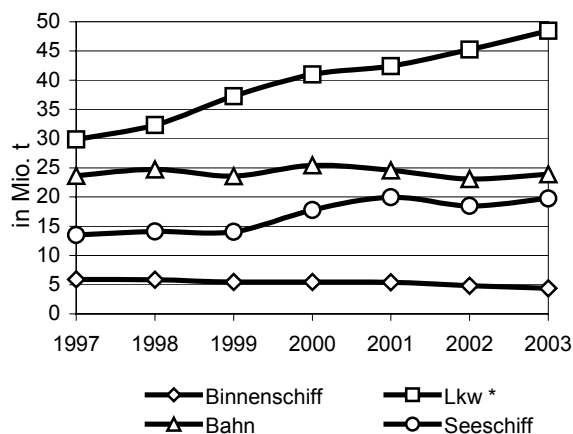
Auch in den nächsten Jahren wird es zu einem Wachstum des deutschen Außenhandels mit den neuen EU-Mitgliedstaaten kommen, das über dem Außenhandelswachstum mit den bisherigen EU-Mitgliedstaaten liegen wird. Durch den wirtschaftlichen Aufholprozess der neuen EU-Mitgliedstaaten wird der Außenhandel dieser Staaten weiter steigen. Darüber hinaus senkt die EU-Osterweiterung die Kosten im Außenhandel zwischen alten und neuen EU-Mitgliedstaaten, zum Beispiel durch Verminderung des Zollabfertigungsaufwandes und den Wegfall der Wartezeiten an der Grenze. Außerdem fördert die Übernahme von Rechtsnormen der Europäischen Union den Außenhandel mit diesen Staaten.

3 Entwicklung des Modal Split

Der Güterverkehr zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Profitieren konnte davon vor allem der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr. Der steigende Anteil hochwertiger Waren mit erheblichen Anforderungen an Pünktlichkeit und sorgfältige Behandlung der zu befördernden Güter, aber auch relativ niedrige Beförderungsentgelte begünstigten dabei Beförderungen im Straßengüterverkehr. Daneben war eine positive Entwicklung beim Güterverkehr über See zu erkennen, allerdings sind seit dem Jahr 2001 hier keine deutlichen Mengensteigerungen mehr festzustellen. Bislang kaum profitieren konnten sowohl die Bahn als auch das Binnenschiff. Hier blieb das Beförderungsaufkommen seit dem Jahr 1997 weitgehend auf gleichem Niveau, bzw. nahm im Zeitablauf sogar leicht ab.

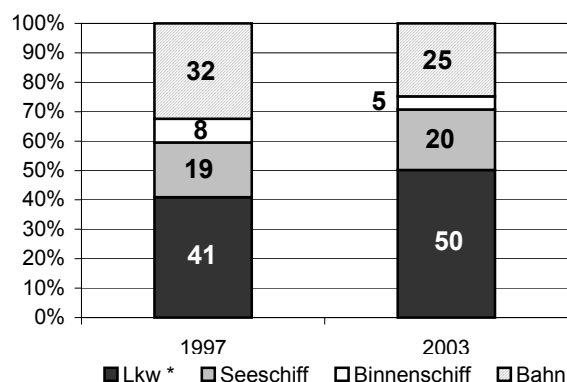
Der beständige Anstieg des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten bei nahezu gleichbleibendem Beförderungsaufkommen bei Bahn und Binnenschiff hatte deutliche Veränderungen beim Modal Split zur Folge. Der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split stieg von 41 % im Jahr 1997 auf 50 % im Jahr 2003, während der Anteil des Güterverkehrs mit Bahn und Binnenschiff zusammen genommen von 40 % auf 30 % fiel.

Schaubild 2:
Güterverkehr mit allen Verkehrsträgern zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten in den Jahren 1997 bis 2003



Quellen: StBA, KBA; *Lkw: Jahr 2003 Berechnung des BAG

Schaubild 3:
Modal Split zwischen Deutschland und den neuen EU-Staaten nach der beförderten Gütermenge in den Jahren 1997 und 2003





Nach den Erkenntnissen aus der Untersuchung zeigt sich durch die EU-Erweiterung im Jahr 2004 ein verstärkter Anstieg der Straßenbeförderungen. Auch in den nächsten Jahren dürfte der Straßengüterverkehr als vorherrschender Verkehrsträger seine Stellung weiter ausbauen und damit einen steigenden Anteil am Modal Split erreichen.

Nach Eurostat, dem statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften, ist bei der Betrachtung des Modal Split zu berücksichtigen, dass der Seeverkehr in den Beitrittsländern mit Zugang zum Meer allgemein einen großen Anteil am Gesamtvolumen des internationalen Warenverkehrs erreicht und dass die Beitrittsländer ohne Zugang zum Meer (Tschechische Republik, Ungarn und Slowakische Republik) ihren internationalen Warenverkehr überwiegend über die Strasse abwickeln.

4 Straßengüterverkehr

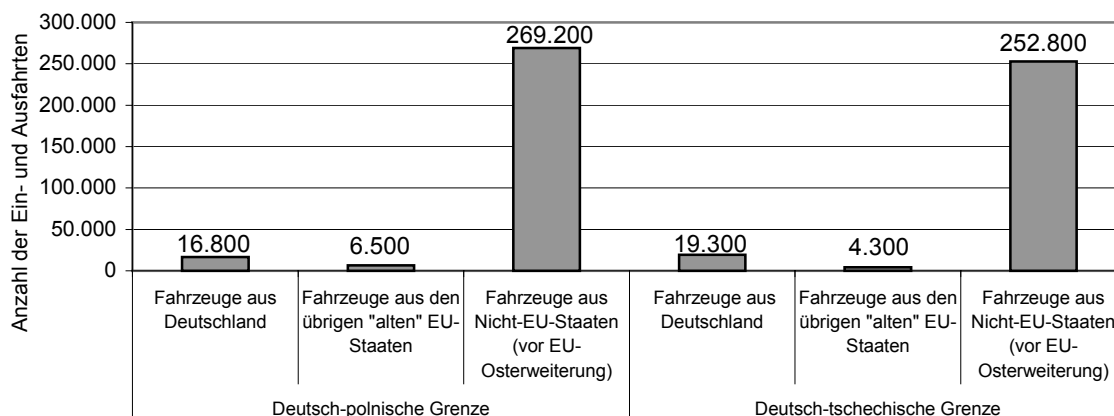
4.1 Verkehrsentwicklung

Seit der EU-Osterweiterung am 1. Mai 2004 ist das Güteraufkommen an der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze sprunghaft gestiegen. Der Anstieg der Lkw-Einfahrten und -Ausfahrten an der deutsch-tschechischen Grenze beträgt gegenüber den Monaten vor der EU-Osterweiterung etwa 40 %, an der deutsch-polnischen Grenze etwa 30 %. Hierbei verzeichnen vor allem die großen Grenzübergänge an den Autobahnen und wichtigsten Bundesstraßen ein erhebliches Wachstum.

Die Wachstumsdaten über die ein- und ausfahrenden Lastkraftfahrzeuge an den Grenzabschnitten zu Polen und Tschechien wurden anhand von Angaben einzelner Grenzstellen sowie durch eigene Berechnungen ermittelt.

Die vorliegenden statistischen Daten anhand der Zählkartenstatistik ermöglichen für die Monate vor der EU-Osterweiterung noch eine differenzierte Betrachtung: Danach überquerten in den Monaten Januar bis April 2004 im Durchschnitt monatlich ca. 276.000 Lkw die deutsch-tschechische Grenze und durchschnittlich ca. 292.000 Lkw monatlich die deutsch-polnische Grenze (Ein- und Ausfahrten). Dabei kamen ca. 92 % der Lkw aus den neuen EU-Mitgliedstaaten oder aus anderen Staaten außerhalb der EU, lediglich 6 bis 7 % der Lkw waren in Deutschland zugelassen. Es ist bei diesen Zahlen zu berücksichtigen, dass sie auch Transitverkehre durch Deutschland, Tschechien und Polen enthalten.

Schaubild 4: Durchschnittliche Anzahl der Ein- und Ausfahrten pro Monat in den Monaten Januar bis April 2004 nach Nationalität der Lkw (inklusive Transitfahrten)



Quelle: KBA

Seit der EU-Osterweiterung und der damit verbundenen beschleunigten Grenzabfertigung ist eine deutlich stärkere Konzentration der Verkehre auf die leistungsstarken und verkehrsgünstig gelegenen großen Grenzübergänge festzustellen.

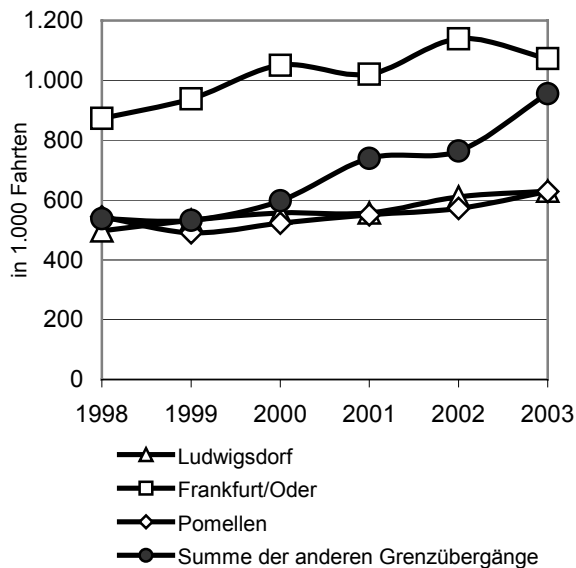
So stieg die Anzahl der Ein- und Ausfahrten von Lkw am größten deutsch-polnischen Grenzübergang Frankfurt/Oder - Slubice nach dem 1. Mai 2004 (Mai - November 2004) gegenüber den ersten vier Monaten des Jahres im Monatsdurchschnitt um rund 120 % an.

An der deutsch-tschechischen Grenze erhöhte sich am größten Grenzübergang Waidhaus-Autobahn die Zahl der Ein- und Ausfahrten von Lkw im vorgenannten Betrachtungszeitraum um rund 110 % gegenüber dem Zeitraum vor der EU-Osterweiterung. Daneben stieg auch am Grenzübergang Altenberg/Zinnwald – auf Grund seiner Lage in einem Paneuropäischen Verkehrskorridor und durch die Einstellung der Rollenden Landstraße Dresden-Lovosice - der Lkw-Verkehr um rund 80 Prozent gegenüber den Monaten vor der EU-Osterweiterungen an.

Grenzübergänge an weniger wichtigen Strecken, die nach dem Wegfall der Wartezeiten keinen Zeit- oder Streckenvorteil mehr bieten, verzeichnen dagegen einen teilweise deutlichen Rückgang im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs.

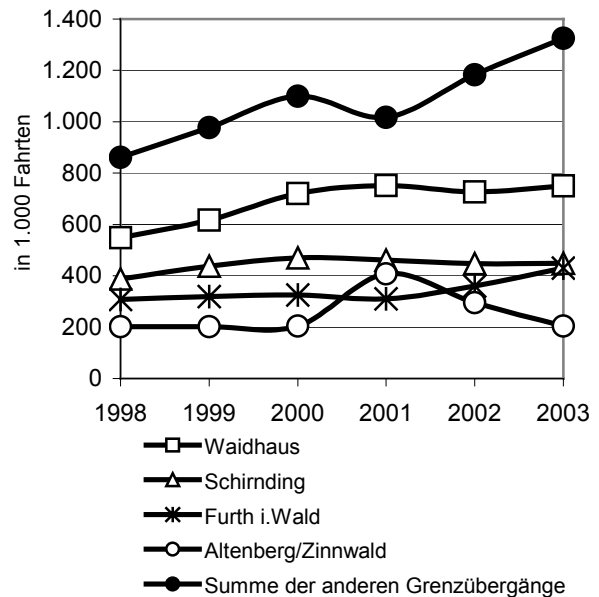
Vor der EU-Osterweiterung wurden sowohl an der deutsch-polnischen als auch an der deutsch-tschechischen Grenze verstärkt kleinere Grenzübergängen von den Transportunternehmen genutzt, um den langen Wartezeiten an den großen Grenzübergängen zu entgehen. Diese Tendenz verstärkte sich durch die sich stetig erhöhende Gesamtanzahl der Ein- und Ausfahrten über die deutsch-polnische und deutsch-tschechische Grenze insbesondere in den letzten drei Jahren, wie aus den nachstehenden Grafiken erkennbar wird.

Schaubild 5:
Entwicklung der Ein- und Ausfahrten schwerer Lkw über die deutsch-polnische Grenze nach Grenzübergängen



Quelle: KBA

Schaubild 6:
Entwicklung der Ein- und Ausfahrten schwerer Lkw über die deutsch-tschechische Grenze nach Grenzübergängen



Quelle: KBA

Die seit Mai 2004 zu verzeichnenden hohen Wachstumsraten im Straßengüterverkehr an den deutschen Ostgrenzen sind neben der Zunahme der Außenhandelstätigkeit zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten auf mehrere weitere Ursachen zurückzuführen:

➤ **Veränderte Routenwahl**

So entscheiden sich viele Transportunternehmen bei Fahrten in den / aus dem südosteuropäischen Raum für einen Transportweg durch Tschechien und die Slowakei, um der seit Anfang des Jahres 2004 erhobenen österreichischen Lkw-Maut auszuweichen und nutzen die deutsch - tschechischen Grenzübergänge (s. Abschnitt 4.6.2).

➤ **Verkehrsverlagerungen von anderen Verkehrsträgern auf den Straßengüterverkehr**

Seit der EU-Osterweiterung zeigen sich Transportverlagerungen vom begleiteten Kombinierten Güterverkehr (Rollende Landstraße / RoLa) auf den durchgehenden Straßengüterverkehr (s. Abschnitt 4.6.3).

Darüber hinaus stieg der Straßengüterverkehr über die deutschen Ostgrenzen, da Ro-Ro-Verkehre über Fährverbindungen zwischen deutschen Häfen und dem Baltikum seit der EU-Erweiterung teilweise zum durchgehenden Straßenverkehr abgewandert sind (s. Abschnitt 4.6.1).

➤ **Daneben dürfte sich an den deutschen Ostgrenzen auch widerspiegeln, dass sowohl der Außenhandel zwischen den neuen EU-Mitgliedstaaten und den bisherigen EU-Mitgliedstaaten westlich von Deutschland als auch der Handel zwischen den neuen EU-Mitgliedstaaten und den asiatischen Staaten über die großen europäischen Nordseehäfen gegenüber dem Jahr 2003 erheblich zugenommen hat.**



Die Veränderungen bei der Auswahl der benutzten Grenzübergänge sowie die allgemeinen Verkehrsverlagerungen seit der EU-Erweiterung erschweren ein klares statistisches Bild hinsichtlich des tatsächlichen Verkehrswachstums allein im Hinblick auf die Erweiterung. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut in Deutschland ihre Routenwahl im Jahr 2005 z. T. erneut ändern werden. Aufgrund der vorgenannten Erfahrungen dürften sich deshalb zukünftig Veränderungen in Bezug auf die Auswahl der Verkehrsverbindungen zeigen.

4.2 Unmittelbare Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe

4.2.1 Wegfall der Zollkontrollen an der Grenze

Der Wegfall der Zollkontrollen machte sich an der deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenze direkt nach der EU-Osterweiterung positiv bemerkbar. Seit diesem Zeitpunkt wird nur noch eine Pass- bzw. Sichtkontrolle an der Grenze durchgeführt. Längere Aufenthalte sind - mit Ausnahme von Stoßzeiten an einzelnen Grenzübergängen – sowohl an der deutsch-tschechischen als auch an der deutsch-polnischen Grenze nicht mehr zu beobachten.

Vor dem EU-Beitritt betrugen die Wartezeiten beispielsweise am Grenzübergang Frankfurt / Oder - Slubice bei der Einreise nach Polen bzw. der Ausreise aus Polen oft 20 Stunden.

Die mit dem Wegfall der Staus verbundene Zeitersparnis hat zu Kosteneinsparungen für die Unternehmen geführt und zeigt sich vor allem in der Erhöhung der Anzahl der Rundläufe. Mit der Begründung, dass sich mit dem Wegfall der Grenzformalitäten die Transportzeiten deutlich verkürzt haben, forderten verschiedene Verlader Preisnachlässe.

4.2.2 Abgabenfreie Einfuhr von Dieselmotorkraftstoff

Weitere unmittelbare Kosteneinsparungen durch die EU-Osterweiterung ergaben sich für die Transportunternehmen durch die Erleichterung der abgabenfreien Einfuhr von Dieselmotorkraftstoff aus den neuen Mitgliedstaaten. Die bis April 2004 geltende 200 Liter-Begrenzung ist mit dem Beitritt entfallen, so dass vorrangig Unternehmen aus Tschechien oder Polen mit dem in den Fahrzeugtanks befindlichen billig eingekauften Dieselmotorkraftstoff Reichweiten erzielen, die ihnen die Durchführung von Transporten zwischen Deutschland und anderen bisherigen EU-Mitgliedstaaten ohne Betankung an den deutschen Tankstellen erlauben. Da diese Regelung insbesondere den Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten zu Gute kommt, hat dies die Wettbewerbssituation der deutschen Unternehmen gegenüber den neuen EU-Unternehmen weiter verschlechtert. Der Unterschied zwischen polnischen bzw. tschechischen und deutschen Dieselmotorkraftstoffpreisen beträgt etwa 0,15 €/Liter (Quelle: IRU).

Aufgrund der deutlichen Preisunterschiede tanken jedoch auch immer mehr deutsche Transportunternehmen in Polen und Tschechien, so dass deutsche Tankstellenbetreiber in Grenzregionen bereits über erhebliche Umsatzrückgänge klagen. Sowohl deutsche Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Straßenver-



kehr nach/von den mittelosteuropäischen Staaten tätig sind, als auch Unternehmen, die ausschließlich Binnenbeförderungen durchführen und im Grenzgebiet Deutschlands zu Tschechien oder Polen angesiedelt sind, nutzen verstärkt die Möglichkeiten der kostengünstigen Auslandsbetankung.

Mit den 200 Litern Dieselmotorkraftstoff, die in der Vergangenheit abgabenfrei im Fahrzeugtank nach Deutschland eingeführt werden durften, konnte ein Lkw ab der deutsch-polnischen bzw. deutsch-tschechischen Grenze (bei einem Verbrauch von 35 Litern / 100 km) maximal 570 Kilometer in Deutschland zurücklegen, ohne zu tanken.

Bei einer angenommenen Tankgröße von 900 Litern und einem Verbrauch von 35 Litern auf 100 Kilometern verfügt ein Lkw, der an der polnischen oder tschechischen Grenze vor seiner Einfahrt nach Deutschland vollgetankt worden ist, nun über einen ca. 2.600 km großen Aktionsradius, ohne nachzutanken zu müssen. Die Differenz pro Tankfüllung gegenüber dem Tanken in Deutschland betrug dabei im Dezember 2004 rund 135 € bei einer Betankung in Polen oder in Tschechien. Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten verschafft diese Situation nicht nur Kostenvorteile bei Beförderungen zwischen Deutschland und Mitteleuropa, sondern aufgrund der großen Reichweiten auch bei Beförderungen zwischen Deutschland und den westlichen Nachbarstaaten.

4.3 Auswirkungen auf den Wettbewerb

Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung des Bundesamtes hat die EU-Osterweiterung aufgrund der Kostenvorteile osteuropäischer Unternehmen zu einem verstärkten Wettbewerbs- und Preisdruck bei Beförderungen zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten geführt. Der verschärfte Wettbewerb führte in den vergangenen Monaten zu einer deutlichen Absenkung der Beförderungsentgelte auf diesem Markt. Von Seiten der Transportunternehmen wird über Preisabschläge von etwa 20 % berichtet. Dabei zeigt sich der Druck insbesondere im wettbewerbsintensiven Bereich des Ladungsverkehrs sowie zunehmend auch im Teilladungsverkehr, bei denen die Unternehmen aus den Beitrittsstaaten dominieren. Dagegen ist der Transport hochwertiger Güter in durchgehenden Logistikketten meist noch in der Hand deutscher Spediteure bzw. Transportunternehmen. Dies trifft ebenfalls für die Durchführung von Tank- und Silotransporten zu. Es wird berichtet, dass einzelne Auftraggeber Probesendungen mit ausländischen Unternehmern durchgeführt haben, aber nach Transportdurchführung aufgrund qualitativer Mängel wieder zu den deutschen Transportunternehmen zurückgekehrt sind.

Wie die Preisentwicklung zeigt, hat die gestiegene Nachfrage nach Transportleistungen nicht zu anziehenden Beförderungsentgelten geführt. Im Gegenteil - der Preisdruck hat sich verschärft, und die deutschen Unternehmen müssen die realisierten Kosteneinsparungen an die Auftraggeber weitergeben, um gegen die starke ausländische Konkurrenz im Geschäft zu bleiben. Insbesondere im Verkehr mit Polen zeichnet sich ab, dass polnische Unternehmen regelmäßig Ladungen in beide Richtungen akquirieren können und so über eine andere Kalkulationsbasis verfügen als die deutschen Unternehmen. Für deutsche Unternehmen ist es ausgesprochen schwierig, Rückladungen aus Mitteleuropa zu erhalten und dies vor allem zu einem ak-



zeptablen Preis. Hierbei sind auch die oftmals fehlenden Fremdsprachenkenntnisse bei deutschen Unternehmen zu berücksichtigen. Aufgrund des über 90 %-igen Aufkommensanteils der ausländischen Unternehmen auf diesen Märkten und der Zunahme unpaariger Verkehrsströme dürften diese Schwierigkeiten weiter zunehmen.

Im Rahmen der Untersuchung berichteten einige Speditions- und Transportunternehmen, die sich von der EU-Erweiterung wirtschaftliche Vorteile erhofft hatten, von einem heftigen Preiskampf im grenzüberschreitenden Verkehr mit Polen. In Einzelfällen wurde berichtet, dass polnische Transportunternehmen, die zuvor für deutsche Speditionsunternehmen tätig waren, nach bekannt werden des Verladers unmittelbar Kontakt zum diesem aufnehmen und Beförderungsentgelte offerieren, die für deutsche Unternehmen ein wirtschaftlich positives Ergebnis unmöglich machen.

Nach Aussagen einiger Verkehrsexperten hat sich die Anzahl der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten polnischen Fahrzeugkapazitäten erheblich erhöht. Der überwiegende Teil der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen berichtet daher über deutliche Laderaumüberkapazitäten auf dem Verkehrsmarkt. Nach Aussagen einiger Verkehrsunternehmen werden die Spediteure, Industrie- und Handelsunternehmen von Transportangeboten aus nahezu allen neuen EU-Mitgliedstaaten überhäuft. Einige Unternehmen berichten über ganze Fahrzeugflotten, die an den Ostgrenzen auf Aufträge warten.

Neben dem Konkurrenzdruck von Unternehmen aus den Beitrittsländern klagen die in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen über den Preisdruck, der von deutschen und westeuropäischen Unternehmen ausgeht, die bereits auf dem Verkehrsmarkt der Beitrittsländer tätig sind. Sie sehen die Ursache für ihre angespannte Erlössituation sowohl in der Konkurrenz durch die Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten, als auch im Druck auf die Preise durch die großen deutschen bzw. westeuropäischen Speditionen.

Seit der EU-Erweiterung zeigt sich auch ein zunehmender Preisdruck auf dem Verkehrsmarkt bei Beförderungen zwischen den bisherigen EU-Mitgliedstaaten. Bekanntlich dürfen seit der EU-Erweiterung Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten mit der Gemeinschaftslizenz uneingeschränkt Beförderungen zwischen den bisherigen EU-Mitgliedstaaten durchführen. So können die Unternehmen uneingeschränkt ihre Kostenvorteile auch auf dem Verkehrsmarkt Westeuropas ausspielen. Auf Grund der - gemessen an den Entgelten im Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten - relativ hohen Beförderungsentgelte auf diesen Relationen handelt es sich bei den Verkehren zwischen den bisherigen EU-Mitgliedstaaten um ein attraktives Betätigungsfeld für die Unternehmer aus den neuen EU-Mitgliedstaaten. Da das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe auf diesen Märkten über einen vergleichsweise hohen Verkehrsanteil verfügt, hätten Preiseinbrüche hier besonders spürbare Folgen. So berichtet insbesondere in den letzten Monaten eine zunehmende Anzahl von deutschen Unternehmen über Transportverluste im Westeuropaverkehr an Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten. Anggeführt werden vor allem Transportverluste an polnische und tschechischen Unternehmen im Verkehr mit Frankreich und Spanien sowie an slowenische Unternehmen im Italienverkehr. Diese Unternehmen haben ihre Fahrzeuge zum Teil mit doppelter Fahrerbesatzung ausgestattet und sind daher nahezu rund um die Uhr einsatzbereit. Der Auslandseinsatz der Fahrzeuge dieser Un-



ternehmen beträgt nach Auskunft einiger Verlager zwischen einem bis drei Monaten. In diesem Zeitraum werden Ladungen verschiedener Auftraggeber grenzüberschreitend zwischen alten EU-Staaten transportiert. Im Wettbewerb mit den mittelosteuropäischen Mitbewerbern, deren Personalkosten selbst bei doppelter Besatzung unter den hiesigen Kosten für eine einfache Besatzung liegen sollen, kann nach Aussage einiger in die Untersuchung einbezogener Unternehmen kaum ein deutsches Unternehmen bestehen. Aufgrund der durch die ständige Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge bedingten schnelleren Transportabwicklung und der somit erzielten höheren Umsätze sind diese Unternehmen nahezu konkurrenzlos.

Voraussetzung hierfür sind jedoch eine eigene Marktpräsenz im speditionellen Bereich oder aber Kontakte zu europaweit agierende Speditionen, um Zugang zu den Aufträgen zu erhalten. Nennenswerte Auftragerteilungen an Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten sind deshalb bisher nur dort zu erkennen, wo Speditionen aus den bisherigen EU-Mitgliedstaaten den Einsatz dieser Unternehmen steuern. So ist im Rahmen von Marktgesprächen bereits bekannt geworden, dass deutsche Spediteure Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten regelmäßig für Verkehre zwischen Deutschland und der Iberischen Halbinsel einsetzen. Diese Entwicklungen haben selbstverständlich Einfluss auf die Preisgestaltung auf den betroffenen Teilmärkten.

Der Kontakt zwischen Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten und Anbietern von Frachten im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr innerhalb der alten EU-Staaten wird durch den Einsatz von europaweiten Frachtenbörsen erleichtert, die sich auch sprachlich auf Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten eingestellt haben.

Aus der im Rahmen der Marktbeobachtung durchgeführten Untersuchung gehen erneut die Wettbewerbsvorteile der Transportunternehmen aus den EU-Beitrittsländern gegenüber den deutschen Unternehmen hervor. Diese liegen vor allem in den niedrigeren Kosten und in den steuerlichen Vorteilen.

So weichen die Kosten eines Lastkraftfahrzeuges bei deutschen Transportunternehmen und bei Unternehmen aus den Beitrittsländern unter den Einsatzbedingungen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs erheblich voneinander ab. Nach Angaben der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen betragen die Kostenvorteile der Unternehmen aus Polen und Tschechien bis zu 30 %.

Die erheblichen Unterschiede zwischen Deutschland und den Beitrittsländern ergeben sich vor allem durch die unterschiedliche Höhe der Fahrerlöhne und durch die Unterschiede bei den gesetzlichen Sozialaufwendungen. So erreicht der Lohnkostenanteil in Deutschland etwa 30 % an den Gesamtkosten, wohingegen diese Kosten beispielsweise in Polen einen Anteil von leicht über 10 % an den Gesamtkosten erreichen dürften. Darüber hinaus ist der hohe Stellenwert der Kraftstoffkosten zu berücksichtigen, die die Ertragslage der Unternehmen entscheidend beeinflussen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die Wettbewerbsvorteile der ausländischen Unternehmen vor allem bei den Personalkosten, Kraftstoffkosten und Steuern zeigen. Demgegenüber wurde von Seiten der Unternehmen angeführt, dass die Finanzierungskosten z. B. in Polen nahezu gleichhoch wie in Deutsch-



land seien. Dabei ist zu berücksichtigen, dass osteuropäische Unternehmen die Lastkraftfahrzeuge überwiegend leasen oder anmieten. Daher entsprechen sie meist einem modernen Stand der Fahrzeugtechnik. Die gute Fahrzeugqualität entspricht dem Wunsch der Auftraggeber nach der Einhaltung eines hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards.

Aufgrund der dargestellten Entwicklung zeigt sich, dass immer mehr deutsche, im grenzüberschreitenden Verkehr tätige Transport- und Speditionsunternehmen, die heute noch im Selbsteintritt fahren, ihren Fuhrpark abbauen und die Aufträge an Subunternehmer aus den neuen EU-Mitgliedstaaten vergeben. Sie begründen die Auslagerungen u. a. mit Kostenreduzierungen, um im Wettbewerb mit anderen Anbietern konkurrieren zu können.

Auch bei ständig zunehmender Kostenangleichung in den neuen EU-Mitgliedstaaten dürften die ungleichen Wettbewerbsbedingungen bei den Transportunternehmen - vor allem durch unterschiedliche Lohn- und Lohnnebenkosten - noch über einen längeren Zeitraum erhalten bleiben.

4.4 Kabotageverkehre

Nach den im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen und den Ergebnissen der Straßenkontrollen des Bundesamtes zeigt sich gegenwärtig keine nennenswerte illegale Kabotage in Deutschland durch Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten.

Bekanntlich sind Unternehmen, die ihren Sitz in einem der neuen EU-Mitgliedstaaten haben, zunächst für unterschiedliche Zeiträume (maximal fünf Jahre) vom gewerblichen Güterverkehr in anderen Mitgliedstaaten (Kabotage) ausgeschlossen. Ausgenommen hiervon sind Unternehmen aus Slowenien, Malta oder Zypern. Für diese Unternehmen gilt die Gemeinschaftslizenz bereits mit dem Beitritt auch für die Kabotage.

Ein Teil der betroffenen Unternehmen erwartet allerdings bereits in Kürze eine spürbare Zunahme der illegalen Kabotagebeförderungen durch tschechische und polnische Unternehmen, insbesondere als Rückladungsverkehre auf den Hauptstrecken in Richtung auf die beiden Staaten.

In den Gesprächen äußerten die Unternehmen erhebliche Bedenken hinsichtlich der Zulassung der Kabotage von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den EU-Beitrittsländern in Deutschland. Die Unternehmen stehen selbst einer stufenweisen Marköffnung - z. B. mittels bilateraler Kabotagekontingente - skeptisch gegenüber, da dies den Anreiz zur Durchführung zusätzlicher illegaler Kabotagebeförderungen erhöhe.

Bei einer völlig liberalisierten Kabotage befürchten viele deutschen Unternehmen, dass sich immer mehr ausländische Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten um Binnenbeförderungen innerhalb Deutschlands bemühen werden und somit auch auf dem deutschen Transportmarkt ein verstärkter Preiswettbewerb mit Regional- und Fernverkehren durch ausländische Unternehmen entstehen wird. Dies würde vor allem wiederum kleinere Transportunternehmen in den ohnehin schon preissensiblen Bereichen treffen. Für das



Eintreffen dieser Befürchtungen spricht der hohe Anteil der ausländischen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr, da sich Kabotageverkehre zunächst überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Transporte entwickeln dürften.

4.5 Strukturelle Veränderungen

In den mittel-osteuropäischen Staaten haben sich nach der politischen und wirtschaftlichen Öffnung bereits in den neunziger Jahren leistungsfähige Speditionen aus den bisherigen EU-Mitgliedstaaten niedergelassen. Diese meist großen deutschen und westeuropäischen Unternehmen mit europaweiten Netzwerken haben so eine ausreichende Marktnähe, um sich das Wachstumspotenzial in den östlichen EU-Mitgliedstaaten zu erschließen. Dabei können sie auf ortskundiges Personal und bereits in den neuen EU-Mitgliedstaaten stationierte Lastkraftfahrzeuge zurückgreifen. Aufgrund ihrer bereits gewachsenen Marktkenntnisse ist es den Speditionen möglich, Transportleistungen zu günstigsten Konditionen einzukaufen und damit andererseits den Industrie- und Handelsunternehmen entsprechend niedrige Entgelte für Transport- und Logistikleistungen zu offerieren. Diese Entwicklungen zeigen sich vor allem bei deutschen, niederländischen und österreichischen Verkehrsunternehmen. Es zeigt sich seit einiger Zeit, dass auch mittlere Unternehmen versuchen, auf den neuen Märkten Fuß zu fassen oder aber ihre Marktchancen zu prüfen, indem sie sich mit einigen Fahrzeugen dort niederlassen. Um die Gefahr möglicher Verluste zu begrenzen, werden zunächst nur wenige Fahrzeugstandorte verlagert. Nach Registrierung ihrer Fahrzeuge in den neuen EU-Mitgliedstaaten betätigen sich die Unternehmen als Frachtführer im grenzüberschreitenden Verkehr mit West- und Osteuropa.

Seit der EU-Erweiterung ist es für die Unternehmen interessanter als vorher, in den EU-Beitrittsländern Niederlassungen zu gründen oder aber durch Übernahme (Kauf) / Beteiligung an mittel-osteuropäischen Unternehmen ihre eigene Kostensituation zu verbessern und sich damit dort bestehende Kostenvorteile zu Nutzen zu machen. Daneben folgen Verkehrsunternehmen ihren Auftraggebern, die ihren Produktionsstandort in die neuen EU-Mitgliedstaaten verlagert haben. Hierbei gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass es vielen kleinen Unternehmen kaum möglich ist, die sich bietenden Chancen auf den ausländischen Märkten entsprechend zu nutzen.

Da in den mittelost-europäischen Staaten vor der politischen und wirtschaftlichen Öffnung Anfang der neunziger Jahre Speditionen im klassischen Sinne kaum vorhanden waren, haben leistungsfähige Speditionen aus den bisherigen EU-Mitgliedstaaten diese Strukturen dort aufgebaut. Die in den Beitrittsländern entstandenen unabhängigen Speditionen haben mit wenigen Ausnahmen kaum die Kraft, sich einen eigenen Marktzugang in den bisherigen EU-Mitgliedstaaten zu verschaffen, so dass von dieser Seite auch auf absehbare Zeit hin keine nennenswerte Auftragsvergabe für Verkehre zwischen den bisherigen EU-Mitgliedstaaten zu erwarten ist.



4.6 Verkehrsverlagerungen durch die EU-Osterweiterung

4.6.1 Fährverbindungen im Ostseebereich

Fährverbindungen zwischen deutschen Fährhäfen und dem Baltikum verzeichnen seit der EU-Osterweiterung erhebliche Aufkommensrückgänge im Ro-Ro-Verkehr, da diese Transporte zu einem größeren Teil nunmehr über den Landweg abgewickelt werden. Die kostengünstigere Straßenbeförderung wird vor allem durch die reibungslose Grenzabfertigung sowie durch den günstigen Dieselpreis ermöglicht. Durch den Wegfall der langen Wartezeiten an der deutsch-polnischen Grenze ist neben der Kostenreduzierung auch der Zeitvorteil der Ro-Ro-Verbindungen bei den Beförderungen nicht mehr vorhanden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der Dieselpreis in Russland, der Ukraine und in Belarus etwa 60 % unter dem Preis in Polen liegt.

Das Statistische Bundesamt weist von April 2004 auf Juni 2004 einen Rückgang um 35 Prozent bei der Anzahl der zwischen deutschen und baltischen Häfen als Ladungsträger auf Fähren beförderten Lkw aus. Dabei sind vor allem Ro-Ro-Beförderungen von Lkw aus Russland, Weißrussland und der Ukraine betroffen.

Daten der einzelnen Häfen deuten auf einen weiteren Rückgang in den Folgemonaten hin. So ging zum Beispiel im 3. Quartal 2004 auf der Fährroute Sassnitz-Klaipeda (Litauen) die Anzahl der Lkw gegenüber dem 1. Quartal 2004 um 50 % zurück. Auch der Hafen Lübeck/Travemünde meldet für das 3. Quartal 40 % weniger Lkw-Beförderungen von und nach Lettland als im 1. Quartal 2004.

4.6.2 Veränderungen von Verkehren durch veränderte Routenwahl

Darüber hinaus ist es im Jahr 2004 zu spürbaren Verlagerungen von Routen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gekommen, die zum Teil auf die geänderten Regelungen durch die EU-Erweiterung zurückzuführen sind. Dies gilt insbesondere für Verkehre zwischen Mitteleuropa und Südosteuropa, bei denen nun Österreich in erheblichem Umfang durch die Slowakei und Tschechien umfahren wird. Gründe hierfür sind zum einen die Erleichterungen bei der Abfertigung an den neuen EU-Binnengrenzen. Daneben spielt für einige EU-Unternehmen der Wegfall der bilateralen Genehmigungen für Tschechien und der Slowakei eine Rolle. Zum anderen hat die Einführung der Maut in Österreich zum 1. Januar 2004 (pro Lastzug 95 EUR für eine Fahrt zwischen Nickelsdorf an der österreichisch-ungarischen Grenze und Suben an der deutsch-österreichischen Grenze) die Verkehrsverlagerungen bedingt. Nach Angaben des tschechischen Verkehrsministeriums haben diese Entwicklungen zu einer Zunahme des Lkw-Transitverkehrs durch Tschechien um etwa 20 % geführt.

4.6.3 Transportverlagerungen vom Kombinierten Verkehr auf den durchgehenden Straßengüterverkehr

Weiterhin zeigen sich seit der EU-Osterweiterung Transportverlagerungen vom begleiteten Kombinierten Güterverkehr (Rollende Landstraße / RoLa) zum durchgehenden Straßengüterverkehr.



Gründe hierfür sind der Wegfall der Genehmigungsengpässe für die Unternehmen aus den Beitrittsstaaten, die Zeitgewinne bei der Durchführung durchgehender Straßentransporte durch die Erleichterung der Grenzabfertigung sowie Kosteneinsparungen durch die abgabenrechtlichen Erleichterungen bei der Einfuhr preisgünstigen Dieselmotorkraftstoffs. So sank nach dem Beitritt Tschechiens zur Europäischen Union auf Grund der damit verbundenen beschleunigten Grenzabfertigung für Lkw sowie des Wegfalls der kontingentierten Genehmigungen für Unternehmen aus den Beitrittsstaaten die Auslastung der Züge auf der Rollenden Landstraße Dresden - Lovosice von 75 % auf 9 %. Sie musste - trotz den seit Ende Mai 2004 erheblich gesenkten Fahrpreisen - am 19. Juni 2004 eingestellt werden

Darüber hinaus ist das Aufkommen auf der Rola-Verbindung: Manching – Brenner deutlich gesunken. Das Aufkommen auf dieser Relation war bereits mit Wegfall der Ökopunktekontingentierung für den Transitverkehr durch Österreich erheblich zurückgegangen. Mit dem EU-Beitritt Polens und Tschechiens und dem damit verbundenen Wegfall der für Deutschland und Österreich notwendigen kontingentierten bilateralen Genehmigungen für die Beitrittsländer reduzierte sich die Nachfrage für die Verkehrsverbindung Manching-Brenner weiter drastisch. Die Rollende Landstraße Manching-Brennersee war im Jahr 2004 bis zu 50 Prozent weniger ausgelastet als in den entsprechenden Vorjahresmonaten, so dass sie nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden konnte und zum Jahresende 2004 eingestellt wird. In den ersten zehn Monaten 2004 führen – zum Teil als Folge der Transportverlagerung von den Rollenden Landstraßen auf die Straße - laut dem Autobahnbetreiber Asfinag 1,31 Mio. schwere Lkw über den Brenner – 20 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Diese Entwicklung konnte auch die zum 1. Januar 2004 eingeführte relativ hohe Lkw-Maut in Österreich nicht verhindern, da sie wegen der bereits vorher erhobenen Sondermaut auf der Brennerstrecke bei Transitverkehren zwischen Deutschland und Italien kaum Wirkung zeigt.

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr zwischen deutschen Terminals und Terminals in den neuen EU-Mitgliedstaaten (Binnenverkehr und Seehafenhinterlandverkehr) ist bislang nur auf wenigen Relationen in Folge der EU-Osterweiterung zurückgegangen. Durch die im Zuge der EU-Osterweiterung gesunkenen Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und Preiserhöhungen der beteiligten Bahnen sehen jedoch einige Kombigesellschaften der weiteren Entwicklung eher skeptisch entgegen.

5 Eisenbahngüterverkehr

5.1 Verkehrsentwicklung

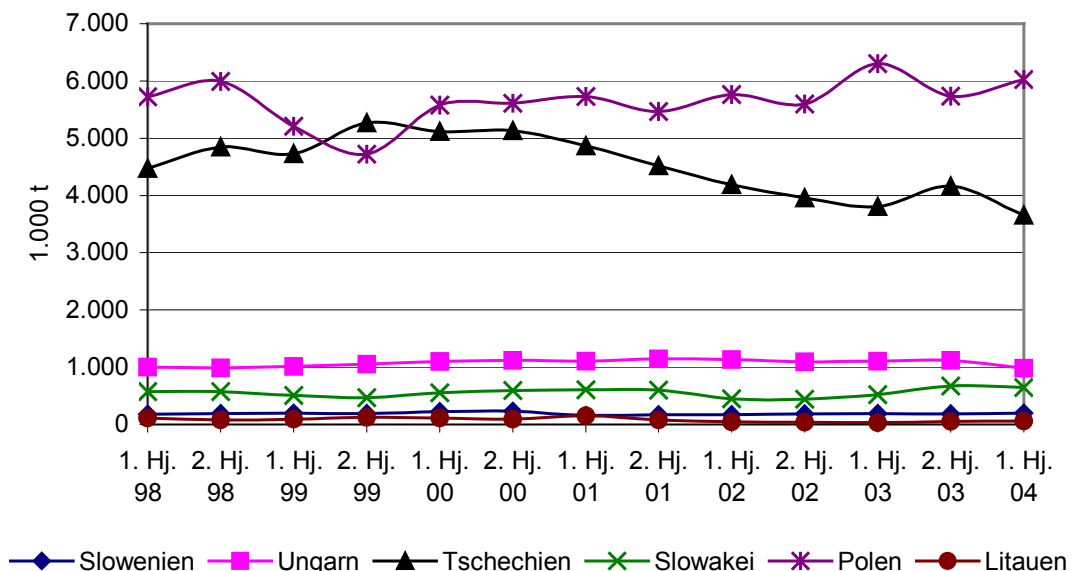
Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes haben die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland im 1. Halbjahr 2004 im internationalen Verkehr rund 54,4 Mio. t Güter befördert. Die Transportleistung lag im gleichen Zeitraum bei rund 23 Mrd. tkm. Damit erhöhte sich der Anteil des internationalen Eisenbahnverkehrs auf dem deutschen Streckennetz bezüglich des Aufkommens im 1. Halbjahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr von 32,7 % auf 35,4 %. Im Hinblick auf die tonnenkilometrische Leistung erreichte der internationale Anteil im 1. Halbjahr 2004 sogar einen Wert von 54,1 % (1. Halbjahr 2003: 52,6 %). Die Zahlen verdeutlichen, dass auch die Güterströme auf der Schiene im Rahmen der europäischen Integration nicht

mehr an den nationalen Grenzen halt machen und der Internationalisierung im Eisenbahnverkehr eine immer stärkere Bedeutung zukommt.

In den Zahlen spiegelt sich nicht zuletzt die seit Jahren wachsende Arbeitsteilung zwischen Industrie und Handel der heutigen EU-Mitgliedstaaten wider. Um dem Anforderungsprofil einer arbeitsteiligen Wirtschaft in Europa gerecht zu werden, versuchen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zunehmend, ihr Tätigkeitsfeld auf neue Länder auszuweiten. Deutlich erkennbar sind insbesondere die Bemühungen einiger europäischer Staatsbahnen, sich auf dem EU-Binnenmarkt entsprechend zu positionieren. So beabsichtigt aktuell die Güterbahnsparte der polnischen Staatsbahn PKP, über den Kauf der Bahnsparte der RAG AG (der früheren Ruhrkohle AG) auf dem deutschen Markt aktiv zu werden. Größere nichtbundeseigene Eisenbahnen verfolgen ebenfalls Internationalisierungsstrategien und weiten ihre Aktivitäten auf den grenzüberschreitenden Verkehr aus; ihre Marktanteile sind jedoch noch sehr gering. Zwar entwickeln sich die Güterverkehre im freien Netzzugang im wesentlichen mit den nördlichen und südlichen Nachbarstaaten Deutschlands. Internationale Verbindungen nach Mittel- und Osteuropa werden jedoch ebenso bedient wie Relationen nach Belgien, den Niederlanden und Frankreich.

Trotz zunehmender Aktivitäten der Eisenbahnen zur Erschließung der osteuropäischen Güterverkehrsmärkte und der insgesamt steigenden Beförderungsaufkommen zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten stagnieren die auf der Schiene beförderten Gütermengen seit mehreren Jahren. Die folgende Abbildung verdeutlicht die Aufkommensentwicklung seit 1998:

Schaubild 7: Verkehrsverflechtungen im Wagenladungsverkehr mit ausgewählten neuen EU-Mitgliedstaaten



Quelle: StBA

Es wird deutlich, dass lediglich im Wechselverkehr mit Polen und Tschechien ein nennenswertes Beförderungsaufkommen erreichen wird. Mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Deutschland und Tschechien, bei dem im Betrachtungszeitraum insgesamt sogar ein Rückgang beim Beförderungsaufkommen zu verzeichnen ist, haben sich auf den Relationen zwischen Deutschland und den übrigen Staaten,



abgesehen von kleineren Schwankungen, seit 1998 keine nennenswerten Änderungen ergeben. Die hohen Aufkommensrückgänge im Wechselverkehr mit Tschechien sind auf entsprechende Rückgänge in den Güterabteilungen „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Steine und Erden“ beim grenzüberschreitenden Empfang zurück zu führen. Mit Ländern wie Litauen und Slowenien sind grenzüberschreitende Verkehre nur in rudimentären Ansätzen vorhanden. Insgesamt lag der Anteil der Wechselverkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten am gesamten Beförderungsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr (ohne Durchgangsverkehr) im 1. Halbjahr 2004 bei etwa 24 %.

Die folgenden Tabellen zeigen die Bedeutung der einzelnen neuen EU-Mitgliedstaaten für den Eisenbahnverkehr in Deutschland im Zeitraum von 1999 bis 2003, differenziert nach Hauptverkehrsverbindungen:

Tabelle 1: Eisenbahnempfang in Deutschland nach Versandländern und Gütermengen in den Jahren 1999 - 2003

Land/Länder-Gruppe	1999		2000		2001		2002		2003	
	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %
Slowenien	103	0%	89	0%	86	0%	79	0%	64	0%
Ungarn	1.041	2%	1.088	2%	1.081	2%	1.097	2%	979	2%
Tschechien	7.407	17%	7.494	16%	6.656	14%	5.397	12%	4.663	10%
Slowakei	619	1%	753	2%	759	2%	513	1%	742	2%
Polen	7.793	18%	8.708	18%	9.104	19%	8.902	20%	9.795	21%
Litauen	106	0%	123	0%	99	0%	38	0%	27	0%
Lettland	3	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
Estland	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
Zwischensumme	17.072	39%	18.255	38%	17.785	38%	16.025	36%	16.268	34%
Sonstige Staaten	26.500	61%	29.484	62%	29.392	62%	28.807	64%	31.175	66%
Insgesamt	43.572	100%	47.739	100%	47.177	100%	44.832	100%	47.444	100%

Quelle: StBA

Tabelle 2: Eisenbahnversand aus Deutschland nach neuen EU-Mitgliedstaaten und Gütermengen in den Jahren 1999 - 2003

Land/Länder-Gruppe	1999		2000		2001		2002		2003	
	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %	Gütermenge in 1.000 t	Anteil in %
Slowenien	289	1%	365	1%	246	1%	279	1%	313	1%
Ungarn	1.027	3%	1.129	3%	1.169	3%	1.152	3%	1.248	3%
Tschechien	2.588	7%	2.752	7%	2.726	7%	2.749	7%	3.310	8%
Slowakei	357	1%	394	1%	446	1%	376	1%	454	1%
Polen	2.132	6%	2.482	6%	2.088	5%	2.458	6%	2.244	5%
Litauen	116	0%	84	0%	130	0%	48	0%	61	0%
Lettland	2	0%	0	0%	0	0%	-	0%	-	0%
Estland	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%
Zwischensumme	6.510	17%	7.205	17%	6.803	16%	7.061	17%	7.630	18%
Sonstige Staaten	31.843	83%	35.111	83%	34.461	84%	33.477	83%	33.624	82%
Insgesamt	38.354	100%	42.316	100%	41.264	100%	40.538	100%	41.254	100%

Quelle: StBA



Von den rund 47,4 Mio. t Gütern, die Deutschland im Jahr 2003 per Eisenbahn insgesamt aus dem Ausland empfangen hat, stammte rund ein Drittel aus den neuen EU-Mitgliedstaaten. Der grenzüberschreitende Versand von Gütern erreichte im Jahr 2003 ein Volumen von rund 41,3 Mio. t. Hiervon hatten rund 7,6 Mio. t bzw. 18 % ihr Ziel in den neuen EU-Mitgliedstaaten. Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum damit deutlich mehr Güter aus den neuen EU-Mitgliedstaaten mit der Eisenbahn nach Deutschland eingeführt, als Waren in diese Staaten transportiert wurden. Die leichten Rückgänge beim grenzüberschreitenden Empfang im Betrachtungszeitraum wurden durch entsprechende Zuwächse beim Versand in die mittel- und osteuropäischen Staaten ausgeglichen.

Bei einer Strukturbetrachtung der Güter, die ihr Ziel in den neuen EU-Mitgliedstaaten Polen, Tschechien und Ungarn haben, bzw. die aus diesen Ländern empfangen werden, zeigt sich, dass auf die „Anderen Halb- und Fertigerzeugnisse“ mittlerweile auf allen Relationen – mit einer Ausnahme – der höchste Anteil aller Güterabteilungen am gesamten Beförderungsvolumen entfällt. Allein beim grenzüberschreitenden Empfang aus Polen dominieren nach wie vor die Güterabteilungen „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Steine und Erden“, d.h. die typischen Massengüter. Ihr kombinierter Anteil auf dieser Relation lag im Jahr 2003 bei rund 70 %.

5.2 Rahmenbedingungen und allgemeine Entwicklung

Bei der internationalen Ausweitung ihrer Geschäfte sehen sich die Eisenbahnunternehmen in der Regel zahlreichen Markteintrittsbarrieren gegenüber, die die Entwicklung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs hemmen. Zu nennen sind insbesondere der Netzzugang und die mangelnde Interoperabilität der einzelnen nationalen Eisenbahninfrastrukturen. Im Allgemeinen unterscheiden sich letztere u.a. im Hinblick auf Strom-, Zugsicherungs- und Signalsysteme. Darüber hinaus gibt es in Europa Unterschiede hinsichtlich der Spurweiten, der maximal zulässigen Achslasten von Güterwagen und Lokomotiven sowie in Bezug auf die Anforderungen an das Zugpersonal. Sprachbarrieren stellen mitunter ebenfalls ein nicht zu unterschätzendes Problem bei grenzüberschreitenden Verkehren dar.

Aufgrund der beschriebenen Hemmnisse erfolgen im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre an den Grenzen häufig Lok- und/oder Personalwechsel. Hiermit sind im Allgemeinen erhebliche Zeitverluste und damit entsprechende Kosten verbunden. Die Wettbewerbsposition der Eisenbahnen im Vergleich zum Lkw wurde so bereits vor der EU-Osterweiterung nachhaltig geschwächt. Infolge der Aufnahme der mittel- und osteuropäischen Staaten in die EU und dem hiermit verbundenen Wegfall der Zollkontrollen an den entsprechenden Grenzen, hat sich die Transportdauer auf der Straße tendenziell verkürzt und der Lkw nochmals an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Eisenbahn gewonnen. Die Tatsache, dass sich auf dem grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt zum Teil bereits deutliche Rückgänge bei den Beförderungsentgelten beobachten lassen, verschlechtert die Wettbewerbsposition der Eisenbahnen zusätzlich. Nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung haben bereits erste Eisenbahnverkehrsunternehmen Beförderungsaufträge an polnische Speditionen verloren.



Zur Belebung des Eisenbahngüterverkehrs ist von der Europäischen Kommission eine europäische Eisenbahngesetzgebung initiiert worden, in deren Mittelpunkt die Beseitigung wesentlicher Hemmnisse für grenzüberschreitende Verkehrsdienste steht, um so die Voraussetzungen für einen integrierten europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. In der Förderung des Wettbewerbs auf den nationalen und internationalen Schienengüterverkehrsmärkten wird dabei eine wesentliche Voraussetzung gesehen, um die Effizienz der Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit im Güterverkehr zu verbessern und ihren Anteil am Modal Split zu erhöhen. Ab 01. Januar 2006 sollen daher alle Unternehmen der EU das Recht auf Zugang zum gesamten europäischen Schienennetz für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste haben. Bereits ein Jahr später wird dieses Zugangsrecht auf alle Dienste des Schienengüterverkehrs ausgeweitet. D.h. ab 01. Januar 2007 soll die Kabotage auf der Schiene freigegeben, freier Wettbewerb der Eisenbahnen auch auf fremden Schienennetzen möglich sein.

Bislang schreitet die Liberalisierung der Schienenverkehrsmärkte in Europa allerdings nur langsam voran. Sie beschränkt sich im Wesentlichen auf die schrittweise Umsetzung der EG-Richtlinien in nationales Recht. Die von IBM Business Consulting Services in Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Dr. Kirchner, Humboldt-Universität Berlin, erstellte Studie „Liberalisierungsindex Bahn 2004“, die den Stand der Markttöffnung der europäischen Schienenverkehrsmärkte untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass die Liberalisierung der nationalen Eisenbahnmärkte in Europa auch im Jahr 2004 noch sehr unterschiedlich weit vorangeschritten sei. Trotz mehrerer EG-Richtlinien zur schrittweisen Einführung des Wettbewerbs, seien die Eisenbahnmärkte in einigen Staaten weiterhin praktisch nicht zugänglich. Zwar scheine sich das Niveau der gesetzlichen Markteintrittsbarrieren infolge der Umsetzung dieser Richtlinien langsam anzugleichen, doch weise die Höhe der praktischen Markteintrittshürden (zum Beispiel teure und komplexe Zulassungsprozesse) weiterhin signifikante Unterschiede auf. Während die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Deutschland im europäischen Vergleich bereits sehr weit fortgeschritten sei und hier bereits nennenswerte Aktivitäten neuer EVU zu verzeichnen seien, würde sich die Situation in anderen EU-Mitgliedstaaten etwas anders darstellen. So seien u.a. Polen, Tschechien, Lettland, die Slowakei, Ungarn und Slowenien hinsichtlich der Markttöffnung vergleichsweise weniger vorangekommen. Erst vereinzelt seien neue EVU auf den Schienennetzen dieser Länder aktiv bzw. hätten Lizenzen erhalten. Tschechien, die Slowakei, Lettland und Polen wiesen unter den neuen EU-Mitgliedstaaten dabei die meisten aktiven neuen EVU vor. In Estland und Litauen sei der Liberalisierungsprozess in seiner Gesamtbetrachtung so gut wie nicht eingeleitet. Obwohl die meisten Beitrittsländer der Studie zufolge noch Nachholbedarf hinsichtlich der Markttöffnung aufweisen, haben sie im Schienenverkehr zum Teil bereits wettbewerbsfreundlichere Bedingungen geschaffen als einige alte EU-Mitgliedstaaten.

Zur Überwindung der bestehenden Markteintrittsbarrieren gehen die EVU gegenwärtig vor allem Kooperationen mit Partnern im jeweiligen Zielmarkt ein. Diese Strategie ermöglicht in der Regel einen relativ schnellen Markteintritt, da der Kooperationspartner im Allgemeinen am Markt etabliert ist. Auch mit Kooperationspartnern in den neuen EU-Mitgliedstaaten, zum Beispiel in Polen, Ungarn und der Slowakei, organisieren deutsche EVU mittlerweile grenzüberschreitende Güterverkehre. Die Traktion in den einzelnen vom Transport berührten Ländern wird dabei im Allgemeinen immer von demjenigen Kooperationspartner durchgeführt, der in dem jeweiligen Land beheimatet ist. In der Regel erfolgt dies mit eigener Lok und eigenem Personal. Gleichwohl gibt es auch Fälle, in denen grenzüberschreitende Verkehre ohne Lokwechsel durchgeführt wer-



den. Letzteres setzt jedoch den Einsatz sogenannter Mehrsystemloks voraus, die über Zugsicherungssysteme und Zulassungen für die vom Transport betroffenen Länder verfügen. Die Investitionen für entsprechende Ausrüstungen sind vergleichsweise hoch; aus wirtschaftlichen Gründen ist der entsprechende Aufwand von vielen kleineren und mittleren Privatbahnen daher nicht zu leisten.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass sich die Wettbewerbsposition des Lkws im Vergleich zur Eisenbahn infolge der Verkürzung bzw. des Wegfalls zeitintensiver Grenzaufenthalte und Zollkontrollen im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten nochmals verbessert hat. Andererseits sind die bestehenden Hindernisse im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten durch die EU-Osterweiterung nicht obsolet geworden. Die Entwicklung und damit die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs wird nicht zuletzt auch durch die oftmals schlechte Infrastruktur in den neuen EU-Mitgliedstaaten erheblich beeinträchtigt. Deren Sanierung ist sowohl kosten- als auch zeitintensiv. Abschließend gilt es zu berücksichtigen, dass Transformationsprozesse der osteuropäischen Staatsbahnen zur Anpassung an die neue Markt- und Wettbewerbssituation ebenfalls noch ausstehen.

Zwar räumen die Marktteilnehmer dem Eisenbahngüterverkehr zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten aufgrund des steigenden Warenaustausches große Potentiale ein. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Schwierigkeiten ist nach Einschätzung des Bundesamtes kurzfristig jedoch nicht mit einer nachhaltigen Aufkommenssteigerung bzw. einer Verbesserung des Modal Split zugunsten der Eisenbahnen im Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten zu rechnen.

6 Binnenschiffsgüterverkehr

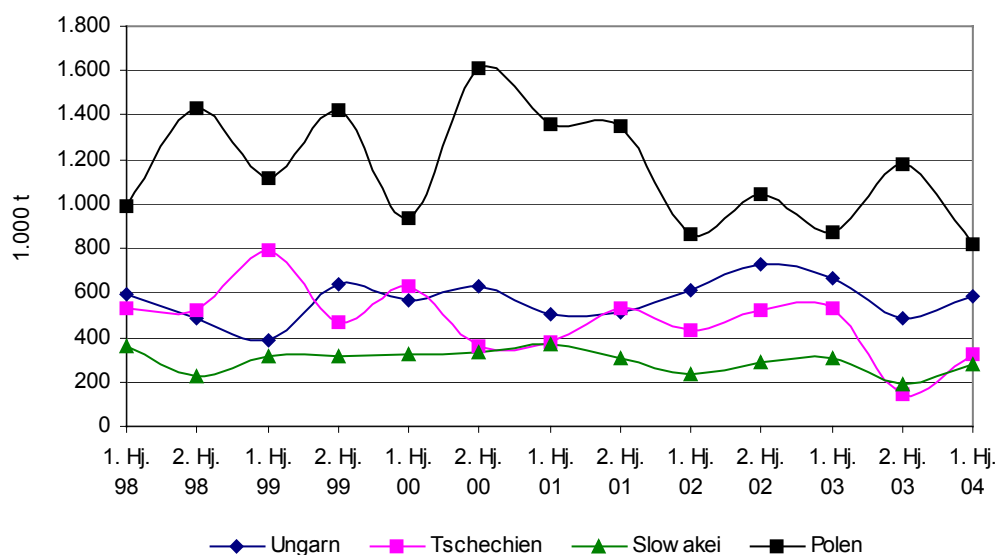
6.1 Verkehrsentwicklung

Infolge der EU-Osterweiterung zum 01. Mai 2004 wird in den kommenden Jahren allgemein ein wachsender Warenaustausch zwischen neuen und alten EU-Mitgliedstaaten prognostiziert und hiermit einhergehend eine Steigerung des Verkehrsaufkommens. Aufgrund seiner zentralen geographischen Lage innerhalb Europas dürfte Deutschland in besonderem Maße von den zusätzlichen Verkehrsströmen betroffen sein. Vor dem Hintergrund beschränkter Kapazitäten von Straße und Schiene stellt die Bewältigung dieser Verkehre auch die Binnenschifffahrt in den kommenden Jahren und Jahrzehnten vor neue Herausforderungen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist festzustellen, dass der zunehmende Außenhandel Deutschlands mit den neuen EU-Mitgliedstaaten Polen, Ungarn, Tschechien und der Slowakei bislang nicht zu einer Belebung der Nachfrage nach Beförderungsleistungen in der Binnenschifffahrt geführt hat. Im Gegenteil: Die Binnenschifffahrt musste in den vergangenen Jahren sogar einen Bedeutungsverlust hinnehmen. Sowohl beim Versand in die neuen EU-Mitgliedstaaten als auch beim mengenmäßig bedeutenderen grenzüberschreitenden Empfang verzeichnete sie insgesamt Aufkommensrückgänge. Nach wie vor dominieren auf diesen Relationen die binnenschiffsaffinen Massengüter. Da der Bedarf an Massenguttransporten in den letzten Jahren jedoch tendenziell zurück gegangen ist, hatte dieses entsprechende Auswirkungen für die Binnenschifffahrt. So ist

bspw. der Rückgang der Beförderungsmengen im Wechselverkehr mit Polen, dem für die Binnenschifffahrt mengenmäßig bedeutendsten mittelosteuropäischen Land, zu großen Teilen auf Aufkommensrückgänge in den Güterabteilungen „Erze und Metallabfälle“ sowie „Steine und Erden“ zurückzuführen. Die folgende Graphik bildet die Entwicklung der Beförderungsmengen zwischen Deutschland und Polen, Ungarn, Tschechien sowie der Slowakei seit 1998 ab, jenem Jahr, in dem mit diesen Staaten die EU-Beitrittsverhandlungen aufgenommen wurden. In Litauen, einem Land mit kleinem und isoliertem Wasserstraßensystem, spielt die kommerzielle Binnenschifffahrt, ebenso wie in den übrigen baltischen Staaten und Slowenien, lediglich eine untergeordnete Rolle. Aufgrund der geringen Bedeutung dieser Länder für die deutsche bzw. europäische Binnenschifffahrt werden sie nicht explizit in die folgenden Betrachtungen einbezogen.

Schaubild 8: Grenzüberschreitende Güterbeförderungen zwischen Deutschland und ausgewählten neuen EU-Mitgliedstaaten



Quelle: StBA

Zwar haben die Wechselverkehre durch die Donauschleuse Jochenstein zwischen Deutschland und den neuen EU-Mitgliedstaaten Ungarn und Slowakei nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd im Zeitraum von Mai bis Oktober 2004 im Vergleich zum Vorjahr zugenommen; die beförderte Gütermenge im Wechselverkehr mit der Slowakei stieg um rund 17 Prozent auf 278.561 t, mit Ungarn sogar um rund 25 Prozent auf 670.397 t.¹ Der Anstieg der Beförderungsmengen im Vergleich zum Vorjahr dürfte jedoch weniger auf die EU-Osterweiterung zurück zu führen sein, als vielmehr auf das Niedrigwasser im 2. Halbjahr 2003, in dessen Folge die Auslastungsgrade der Schiffe mitunter deutlich eingeschränkt wurden. Bei einer Betrachtung der ersten zehn Monate des Jahres 2004 ist festzustellen, dass der Wechselverkehr durch die Schleuse Jochenstein mit der Slowakei im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt sogar leicht abgenommen hat. Dieses deutet eher auf eine Fortsetzung der oben skizzierten rückläufigen Entwicklung hin.

¹ Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass sich vergleichsweise geringe Zuwächse oder Abnahmen bei den beförderten Gütermengen aufgrund des niedrigen Basiswertes in vergleichsweise hohen prozentualen Zuwächsen bzw. Abnahmen widerspiegeln.



Gemessen am gesamten grenzüberschreitenden Beförderungsaufkommen auf deutschen Binnenwasserstraßen ist der Anteil der Verkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten vergleichsweise gering. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den ersten acht Monaten des Jahres 2004 rund 104 Mio. t Güter im grenzüberschreitenden Verkehr (ohne Durchgangsverkehr) befördert. Hiervon entfielen lediglich 2,8 Mio. t bzw. knapp 3 Prozent auf Beförderungen, die ihren Ursprung oder ihr Ziel in Polen, Tschechien, Ungarn oder der Slowakei hatten.

6.2 Entwicklungshemmnisse

Trotz der aktuellen Entwicklungen sind sich die befragten Marktteilnehmer weitestgehend einig, dass die deutsche Binnenschifffahrt vom Wachstum des Verkehrsaufkommens mittel- bis langfristig profitieren werde. Insbesondere im wachsenden Containerverkehr wird ein großes Potential für die Binnenschifffahrt gesehen. Die Kapazitätsreserven hierfür sind grundsätzlich vorhanden. Die europäische Wasserstraßeninfrastruktur weist trotz zahlreicher leistungsfähiger Wasserstraßen jedoch auch lokale bzw. großräumige Engpässe auf, die die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt nachhaltig beeinträchtigen. Im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung verdienen dabei insbesondere Engpässe entlang der Donau und der Elbe Beachtung.

Infolge der Aufnahme der Donau-Anrainerstaaten Ungarn und Slowakei in die EU sowie im Hinblick auf die zukünftig zu erwartenden Beitritte Rumäniens und Bulgariens zur Gemeinschaft, wird für den Donaukorridor allgemein ein Wachstum vorausgesagt. Impulse für Hinterlandverkehre können dabei auch vom Schwarzer Meerhafen Constanza ausgehen. Schon heute bietet die deutsche Binnenschifffahrt im Donaukorridor Schiffsliniendienste an, die bei entsprechender Nachfrage bis zum Schwarzen Meer reichen. Diese Entwicklungen können jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich auch die Donauschifffahrt in der Vergangenheit nur unterdurchschnittlich entwickelt hat und die Donau für Transporte von Logistikaniern gegenwärtig noch relativ wenig genutzt wird. Als wesentlicher Grund hierfür werden die zu geringen und im Jahresverlauf stark schwankenden Fahrwasserverhältnisse in den nicht staugeregelten Abschnitten auf der Donau, z.B. zwischen Straubing und Vilshofen, genannt. Die Abhängigkeit von schwankenden Wasserständen führt einerseits dazu, dass die Zuverlässigkeit des Binnenschiffs im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern eingeschränkt wird. Andererseits beeinflussen die Wasserstände die möglichen Abladetiefen und damit die Auslastungsgrade der eingesetzten Schiffe. Für den Fall, dass Schiffe lediglich einen Teil ihrer Kapazitäten auslasten können, führt dies zu einem merklichen Effizienz- und damit Wettbewerbsverlust.²

Die für das Donaugebiet beschriebenen Probleme hinsichtlich der Abladetiefen und den hiermit verbundenen Auswirkungen auf die Effizienz der eingesetzten Schiffe gelten in ähnlicher Weise auch für das Elbegebiet. Dieses konnte Anfang der neunziger Jahre von der wirtschaftlichen Öffnung nach Osten profitieren, liegt hinsichtlich der Umschlagszahlen seit Mitte der neunziger Jahre jedoch auf einem relativ konstanten Niveau. Inwieweit das Elbegebiet im Allgemeinen und der Hamburger Hafen im Speziellen von der zukünftigen

² Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass lokale Engpässe nicht nur zu einer Einschränkung der Effizienz auf einem bestimmten Abschnitt führen, sondern die gesamte Transportroute beeinflussen. Die Ladekapazität und damit die Effizienz des gesamten Transportes wird somit immer durch den größten Engpass auf der geplanten Route bestimmt.

wirtschaftlichen Entwicklung Tschechiens profitieren können, wird nicht zuletzt davon abhängen, inwieweit es gelingen wird, die Elbe als gleichwertige Alternative ins Hinterland zu etablieren. Insbesondere der Hamburger Hafen steht angesichts der hohen Wachstumsraten im Containerverkehr vor großen Herausforderungen im Hinterland. Gegenwärtig unterliegt der Wasserstand der Elbe starken jahreszeitlichen Schwankungen; wegen Niedrigwassers ist die Elbe oft für lange Zeit nicht befahrbar. Die „Jahrhundertflut“ im Jahr 2002 und das extreme Niedrigwasser im vergangenen Jahr sind lediglich zwei Beispiele, die belegen, wie sehr das Elbegebiet von Umwelteinflüssen abhängig ist.

Solange die Binnenschifffahrt nicht in der Lage ist, ihren Auftraggebern langfristige Planungssicherheit zuzusichern, ist mehr als fraglich, inwieweit sie ihre Wettbewerbsposition im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern stärken und von der EU-Osterweiterung entsprechend profitieren kann. Wie wichtig das Kriterium „Zuverlässigkeit“ für die Verkehrsmittelwahl und damit auch für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt ist, lässt sich beispielhaft anhand des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg belegen. Nachdem dieses im letzten Jahr fertiggestellt wurde und damit nunmehr eine Querung der Elbe bei Magdeburg vom Mittelland- in den Elbe-Havel-Kanal unabhängig von wechselnden Wasserständen der Elbe möglich ist, hat sich nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in der Region Ost erhöht. So berichten befragte Unternehmen von Neuverkehren, die aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Elbquerung akquiriert werden konnten. Darüber hinaus konnte auf bestehenden Relationen das Beförderungsaufkommen gesteigert werden.

6.3 Wettbewerbssituation

Obwohl die positiven Aspekte der EU-Erweiterung bei den Marktteilnehmern überwiegen, gibt es Befürchtungen, das Frachtniveau könne angesichts einer Verschärfung des Wettbewerbs sinken. Zwar können die mittel- und osteuropäischen Binnenschifffahrtsunternehmen ihre Transportleistungen auf dem westeuropäischen Markt zum Teil deutlich unter den heute marktüblichen Preisen anbieten. Generell gilt es jedoch zu bedenken, dass die nautischen Bedingungen auf den verschiedenen europäischen Wasserstraßen differieren und damit auch die technischen Spezifikationen der in den jeweiligen Gebieten eingesetzten Schiffe. Damit wird die Interoperabilität der verschiedenen Flotten eingeschränkt. Mit anderen Worten, die Möglichkeiten, eine Flotte bzw. ein einzelnes Schiff in einem anderen als dem ursprünglich angestammten Wasserstraßengebiet wirtschaftlich zu betreiben, ist mitunter sehr eingeschränkt. Auf der Oder beispielsweise verhindern vergleichsweise geringe Fahrwassertiefen den Einsatz großer Motorgüterschiffe, wie sie normalerweise auf dem Rhein verkehren. Andererseits können zwar die vergleichsweise kleinen polnischen Schiffe auf dem Rhein eingesetzt werden; ihre im Vergleich zu den großen Rheinschiffen begrenzte Ladekapazität lässt sie dort jedoch nicht wettbewerbsfähig erscheinen. Während Gütermotorschiffe auf dem Rhein dominieren, sind es auf der mittleren und unteren Donau die Schubverbände.

Da nur ein geringer Teil der östlichen Flotten die technischen Standards für einen Einsatz im Rheinstromgebiet erfüllt oder aufgrund geringer Schiffsgrößen nur eingeschränkt wettbewerbsfähig ist, können diese Schiffe bislang nur in begrenztem Umfang auf westlichen Wasserstraßen eingesetzt werden. Insbesondere der in den neuen EU-Mitgliedstaaten, vor allem den Donauanliegerstaaten, vorhandene Bestand an Tankschiffs-

raum ist nach Erkenntnissen der Marktbeobachtung veraltet, bzw. in sehr schlechtem technischen Zustand. Die Schiffe der mittel- und osteuropäischen Flotte sind damit derzeit im Allgemeinen nicht geeignet bzw. zugelassen, Mineralölprodukte oder allgemein Gefahrgut zu befördern. Aufgrund der beschriebenen technischen Rückständigkeit und der nur bedingten Einsatz- und Wettbewerbsfähigkeit der mittel- und osteuropäischen Flotte auf deutschen Wasserstraßen dürften sich die Aktivitäten mittel- und osteuropäischer Binnenschiffahrtsunternehmen zunächst weiterhin auf ihre angestammten Wasserstraßengebiete konzentrieren, Markteintritte eher auf den Markt der Trockengüterschifffahrt beschränken.

Bei einer Betrachtung der Anteile der mittel- und osteuropäischen Flotten am Gesamtgüteraufkommen in der Binnenschifffahrt in Deutschland wird die gegenwärtig geringe Bedeutung der unter mittel- und osteuropäischer Flagge fahrenden Schiffe deutlich. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den ersten acht Monaten dieses Jahres rund 156,3 Mio. t Güter auf deutschen Wasserstraßen befördert. Die unter polnischer Flagge fahrenden Schiffe transportierten hiervon lediglich rund 1,4 Mio. t bzw. 0,9 Prozent. Der Anteil der tschechischen Flotte am Gesamtgüteraufkommen lag bei 0,4 %, der ungarischen Flotte lediglich bei 0,2 %. Die folgende Tabelle stellt die unter den vorgenannten Flaggen transportierten Gütermengen dem Gesamtgüteraufkommen auf deutschen Wasserstraßen differenziert nach Hauptverkehrsverbindungen gegenüber:

Tabelle 3: Güterverkehr auf deutschen Wasserstraßen von Januar bis August 2004 nach Hauptverkehrsverbindungen und ausgewählten Flaggen in 1.000 t

Flagge	Binnenverkehr	grenzüberschreitender Empfang	grenzüberschreitender Versand	Durchgangsverkehr	Gesamtverkehr
Polen	167	1.003	154	29	1.353
Tschechien	62	195	298	34	589
Ungarn	3	114	94	40	251
Insgesamt	35.931	69.829	34.174	16.329	156.262

Quelle: StBA

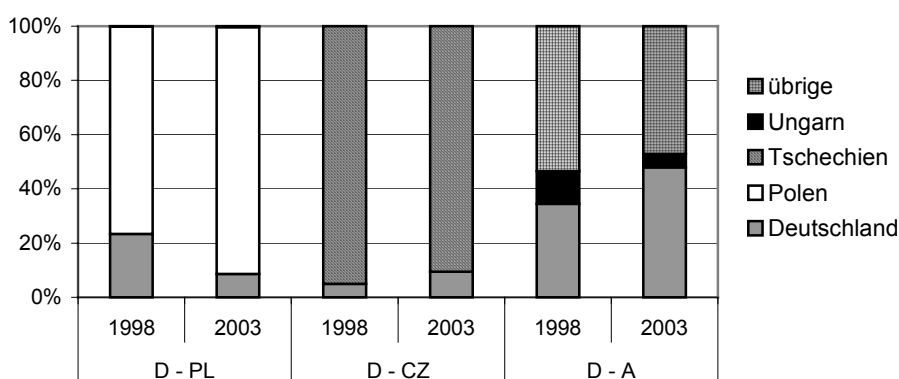
Im Raum Berlin/Brandenburg finden in begrenztem Umfang Kabotagebeförderungen durch polnische Binnenschiffahrtsunternehmen statt. Im Elbegebiet lassen sich Kabotagebeförderungen durch tschechische Unternehmen beobachten.

Ähnlich bescheiden wirkt der Anteil der mittel- und osteuropäischen Flaggen bei einer Betrachtung der Transportleistung. Diese betrug nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Zeitraum Januar bis August 2004 rund 42,0 Mrd. tkm. Hiervon entfiel auf die polnische Flotte lediglich ein Anteil von 0,7 Prozent. Die entsprechenden Anteile für die tschechische bzw. ungarische Flotte lagen bei 0,7 bzw. 0,2 Prozent.

Gleichwohl zeigt sich, dass dort, wo die mittel- und osteuropäischen Wettbewerber ihre Flotten effizient einsetzen können, insbesondere bei den grenzüberschreitenden Verkehren zwischen Deutschland und Polen bzw. Deutschland und Tschechien, sie aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Lohnkosten schon heute hohe Marktanteile erzielen. So lag der Anteil der deutschen Flagge sowohl an den deutsch-polnischen

Grenzübergängen als auch an der deutsch-tschechischen Grenze im Jahr 2003 jeweils unter 10 % (vgl. Schaubild 10). Obwohl das in Rede stehende Beförderungsvolumen gegenwärtig noch von vergleichsweise geringer Bedeutung ist, so muss die skizzierte Situation aus Sicht der deutschen Binnenschifffahrt bedenklich erscheinen. Sollte es zukünftig gelingen, die Beförderungsmengen auf den entsprechenden Wasserstraßen, insbesondere der Elbe, zu steigern, erscheint es mehr als fraglich, ob die deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen die verlorenen Marktanteile von ihren mittel- und osteuropäischen Wettbewerbern zurück gewinnen können, um hieran entsprechend zu partizipieren.

Schaubild 9: Anteile ausgewählter Flaggen am Güterverkehr an ausgewählten Grenzen



Quelle: StBA

Insgesamt verfügen die westeuropäischen Binnenschiffahrtsunternehmen aus den alten EU-Staaten im Vergleich zu ihren mittel- und osteuropäischen Wettbewerbern jedoch noch über Wettbewerbsvorteile in Form modernerer Ausrüstung, besserer Marktkennntnisse und effizienterer Betriebsabläufe. Insbesondere in Polen, der Slowakei und Ungarn dominieren nach wie vor die, teils privatisierten, ehemaligen Staatsunternehmen. Im Rahmen von Restrukturierungs- und Privatisierungsmaßnahmen sind in den vergangenen Jahren gleichwohl auch neue Unternehmen entstanden. Aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Produktivität stellen diese Unternehmen, trotz niedriger Lohnkosten, gegenwärtig noch keine unmittelbare Bedrohung für ihre westlichen Wettbewerber dar. Mittelfristig ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Wettbewerbsbedingungen zwischen West und Ost weiter angleichen werden.

Bereits seit Jahren ist die Entwicklung des fahrenden Personals in der Binnenschifffahrt durch einen Rückgang an inländischen Arbeitskräften geprägt. Personelle Engpässe haben zu Migrationströmen, vor allem aus den neuen EU-Mitgliedstaaten nach Deutschland, aber auch in die anderen westeuropäischen Länder geführt, wobei das bestehende Lohngefälle ein wichtiger Faktor für diese Entwicklung war. Die deutsche Binnenschifffahrt wurde damit in die Lage versetzt, die Betriebskosten zu senken und dem Wettbewerb mit günstigeren Konditionen zu begegnen. Mit der zu erwartenden Angleichung der Lohnniveaus der neuen und alten EU-Mitgliedstaaten dürfte zukünftig einer der Hauptgründe für die Migrationströme von Ost nach West entfallen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass mittel- und osteuropäische Binnenschiffahrtsunternehmen schon seit längerem auf deutschen Wasserstraßen aktiv sind. Bezogen auf die Gesamtleistung nimmt sich



der Anteil der mittel- und osteuropäischen Flaggen jedoch sehr bescheiden aus. Nach Einschätzung der Marktbeobachtung dürfte sich an diesem Zustand zunächst wenig ändern, da mittel- und osteuropäische Wettbewerber aufgrund ihrer Flottenstruktur und dem technischen Standard ihrer Schiffe auf deutschen Wasserstraßen nur bedingt wettbewerbsfähig sind. Wenngleich sich die befragten Marktteilnehmer weitestgehend einig sind, dass die deutsche Binnenschifffahrt vom Wachstum des Verkehrsaufkommens mit den neuen EU-Mitgliedstaaten mittel- bis langfristig profitieren werde, zeigt die bisherige Entwicklung eher in die entgegengesetzte Richtung. Die Entwicklung der letzten Jahre ist durch insgesamt abnehmende Beförderungsmengen und Anteilsverluste beim Modal Split gekennzeichnet. So hat sich der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split im Zeitraum von 1997 bis 2003 von 8 % auf 5 % reduziert. Inwieweit die erwartete positive Entwicklung eintreffen wird, hängt nicht zuletzt davon ab, inwieweit es gelingen wird, das Binnenschiff als gleichwertige Alternative zu Lkw und Bahn zu positionieren. Von großer Bedeutung wird in diesem Zusammenhang die Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur sein, die einen effizienten Einsatz der Schiffe ermöglicht und damit einen entscheidenden Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt leisten kann.

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Stand: Dezember 2004