



Bundesamt  
für Güterverkehr



... aktiv für  
den Güterverkehr

## Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswirkungen der Kabotagefreigabe für Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten zum 1. Mai 2009 auf den deutschen Verkehrsmarkt

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung / Summary</b>	<b>1</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2 Volkswirtschaftliche Entwicklungen</b>	<b>5</b>
2.1 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts der jungen EU-Mitgliedsstaaten (EU10)	5
2.2 Entwicklung des Außenhandels mit den jungen EU-Mitgliedstaaten (EU-10)	7
<b>3 Verkehrswirtschaftliche Gesamtentwicklung</b>	<b>8</b>
3.1 Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und den jungen EU-Mitgliedstaaten	8
3.2 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen der Lastkraftfahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten	9
3.3 Bedeutung von Kabotageverkehren in Europa	10
3.4 Kabotagefahrten deutscher Lkw nach Aufhebung des Kabotageverbots	11
<b>4 Auswirkungen der Kabotagefreigabe zum 1. Mai 2009 auf den deutschen Verkehrsmarkt bzw. auf Teilmärkte</b>	<b>12</b>
4.1 Entwicklung der Marktstrukturen	12
4.2 Kosten-, Preis- und Wettbewerbsentwicklung	13
4.3 Transport- und Verkehrsgestaltung	14
4.4 Entwicklung des Marktverhaltens	15
4.5 Auswirkungen der Kabotagefreigabe auf Teilmärkte	16
4.5.1 Trailertrucking im Seehafen-Hinterlandverkehr	16
4.5.2 Containerbeförderungen im norddeutschen Seehafen-Hinterlandverkehr	16
4.5.3 Nah- und Regionalverkehre im grenznahen Raum zu Polen und Tschechien	17
4.5.4 Autotransporte	17
4.6 Ausschreibungen	17
4.7 Charterabteilungen	18
4.8 Frachtenbörsen	18
4.9 Güterschaden-Haftpflichtversicherung	18
4.10 Zeitweiligkeit der Kabotage	19
4.11 Überwachung der Kabotage	19

## Auswirkungen der Kabotagefreigabe für Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten zum 1. Mai 2009 auf den deutschen Verkehrsmarkt

### Zusammenfassung / Summary

Rund ein Jahr nach Auslaufen des Kabotageverbots für Transportunternehmen aus sieben der jungen EU-Mitgliedstaaten zeigt sich auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt keine sprunghafte Zunahme von Kabotagebeförderungen durch Unternehmen aus diesen Staaten. Damit bestätigen sich die Erkenntnisse aus den Untersuchungen des Bundesamtes der letzten Jahre, wonach eine Störung des gesamten nationalen Güterkraftverkehrsmarktes durch die Kabotage nicht festzustellen ist.

Keine sprunghafte Zunahme von Kabotagebeförderungen

Auch die im Zusammenhang mit der Kabotagefreigabe zunächst erwarteten Störungen in Marktsegmenten wie Containertransporten im Hinterlandverkehr der deutschen Nord- und Ostseehäfen oder dem Regionalverkehr nahe der deutsch-tschechischen und deutsch-polnischen Grenze sind bisher nicht in dem von verschiedenen Marktteilnehmern erwarteten Umfang eingetreten.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Wirtschaftskrise und der damit einhergehende Rückgang der Verkehrsnachfrage die Auswirkungen der Kabotagefreigabe überlagert bzw. verzerrt haben. Die an der Untersuchung beteiligten Unternehmen befürchten allerdings, dass sich die Effekte der Kabotagefreigabe im deutschen Binnenverkehrsmarkt verstärkt zeigen werden, sobald die Konjunktur spürbar anzieht und im Markt bessere Preise erzielt werden können.

Auswirkungen der Kabotagefreigabe durch Wirtschaftskrise überlagert

Die Untersuchung zeigt aktuelle Marktveränderungen, die zumindest teilweise auf die Kabotagefreigabe zurückzuführen sind. Zum einen ist eine zunehmende Transparenz des Verkehrsmarktes zu beobachten, andererseits beschleunigen sich strukturelle Entwicklungen. Der Einsatz von in Deutschland und den jungen EU-Mitgliedstaaten angemeldeten Fahrzeugen wird zunehmend verzahnt. Zahlreiche befragte Speditionen und Transportunternehmen, die in den jungen EU-Mitgliedstaaten mit Niederlassungen vertreten sind und ihre Fahrzeuge teilweise dort angemeldet haben, unterscheiden in der Disposition ihre Fahrzeuge immer weniger nach dem Land der Zulassung. Im Vordergrund der Fahrzeugdisposition steht die Optimierung der Beförderungsgestaltung und des Transportablaufs. Hinzu kommt, dass eine Unterscheidung nach deutschen und ausländischen Unternehmen immer weniger aussagekräftig wird, da das Agieren eines Unternehmens am Markt nichts über die kapitalmäßige Verflechtung aussagt.

Entwicklungstendenzen

Nach den Marktgesprächen führt ein - allerdings noch geringer - Teil der Transportunternehmen mit in den jungen EU-Mitgliedstaaten angemeldeten Fahrzeugen regelmäßig innerdeut-

Kabotageverkehre befinden sich im Aufbau

sche Beförderungen durch. Diese Kabotageverkehre befinden sich zur Zeit noch im Aufbau und nehmen tendenziell zu.

„Reine“ Speditionsunternehmen profitieren neben dem Handel und der Industrie gegenwärtig vom intensiven Preiswettbewerb im gewerblichen Straßengüterverkehr. Die Spediteure nutzen die Freigabe der Kabotage und setzen Frachtführer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten insbesondere über Frachtenbörsen oder Charterabteilungen - neben grenzüberschreitenden Transporten - zunehmend auch bei Binnentransporten ein. Dadurch nimmt die Bedeutung und Nutzung von Frachtenbörsen zu. Die Börsen verbessern für Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten die Transparenz der Transportmärkte, insbesondere der Spotmärkte. Dadurch stellen Frachtenbörsen für diese Unternehmen einen wichtigen Zugang zu den Verkehrsmärkten der „alten“ EU-Mitgliedstaaten dar.

Nutznieser der  
Kabotagefrei-  
gabe

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen der Kabotage (Zeitweiligkeitsregelung, Güterschaden-Haftpflichtversicherung, Mitführungspflichten) werden von den Gesprächspartnern einerseits als „Schutzmaßnahme“ für das deutsche Gewerbe begrüßt. Auf der anderen Seite weisen die Unternehmen darauf hin, dass derartige Regelungen in gewissem Umfang auch eine Barriere für den Zugang deutscher Transportunternehmer zu Kabotagemärkten im Ausland darstellen. Bezüglich der gesetzlich geforderten Güterschaden - Haftpflichtversicherung bei Kabotagebeförderungen besteht bei in- und ausländischen Spediteuren, Frachtführern und Verladeunternehmen offenbar noch eine hohe Unsicherheit.

Zeitweiligkeits-  
regelung

Die regelmäßigen Marktbeobachtungsberichte des BAG werden künftig den Kabotagemarkt mit einbeziehen.

## Summary

Approximately one year after the cabotage ban has been lifted for transport companies from seven of the new EU member states, the German road haulage market has yet to show a rapid increase in cabotage transport operations for the companies from these states. This confirms the Federal Office's investigation findings of recent years which predicted no disruptions in the entire national road haulage market.

No rapid  
increase in  
cabotage  
transport  
operations

The initially expected disruptions related to the liberalised cabotage in market segments such as container transports in the hinterland traffic of German North Sea and Baltic Sea harbours or the regional transport near the German-Czech and German-Polish borders did not occur in the expected severity yet.

It must be taken into account here that the economic crisis and the associated transport demand overlay or distort the effects of liberalised cabotage. But the investigated companies fear that the effects of liberalised cabotage will increasingly become apparent in Germany's

Effects of  
liberalised  
cabotage  
overlaid by  
economic crisis

domestic transport market as soon as the economy picks up noticeably and better prices can be reached in the market.

The investigation shows current market changes that can at least in part be attributed to liberalised cabotage. An increasing transparency of the transport market can be observed on the one hand while structural developments accelerate on the other hand. The use of vehicles registered in Germany and the new EU member states will mesh increasingly. Numerous queried hauliers and transport companies with subsidiaries in the new EU member states, whose vehicles are in part registered there, differentiate vehicles less and less according to country of registration in their deployment. The optimisation of the organisation and process of transports is at the fore of vehicle deployment. It should be added that a differentiation according to German and foreign companies will in the future be possible only with great difficulty since the actions of a company in the market are not a statement about the financial links.

Development trends

Moreover, a – as yet minor – part of the transport companies regularly transports goods in Germany with vehicles registered in the new EU member states. These cabotage transport operations are currently still under development.

Cabotage transport under development

Next to trade and industry, "pure" transport companies currently profit from the intensive price competition in commercial road freight transport. Shipping companies make use of the liberalised cabotage and increasingly deploy Eastern European hauliers for inland transportation – along with cross-border transports – particularly via freight exchanges or charter departments. This increases the importance and the use of freight exchanges. Exchanges improve the transparency of transport markets, particularly spot markets, for the companies from the new EU member states. Freight exchanges thus provide an important access to transport markets of "old" EU member states.

Beneficiaries of liberalised cabotage

On the one hand, the parties involved welcome the legal framework of the cabotage (temporariness regulation, goods damage liability insurance, carrying requirements) as a "protective measure" for German trade. On the other hand, the companies point out that these regulations to a certain extent also present a barrier for the access of German transport companies to foreign cabotage markets. There is apparently still high uncertainty among domestic and foreign shipping companies, hauliers and loading companies regarding the legally required goods damage liability insurance for cabotage transports.

Temporariness regulation

## 1 Ausgangslage

Am 30. April 2009 endete das Kabotageverbot für die sieben der zum 1. Mai 2004 der Gemeinschaft beigetretenen Mitgliedstaaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Tschechien und Ungarn. Die ebenfalls zum 1. Mai 2004 beigetretenen Länder Malta, Slowenien und Zypern waren von Beginn an von den Kabotagebeschränkungen ausgenommen. Damit können Güterkraftverkehrsunternehmen aus allen EU-Staaten - ausgenommen Bulgarien und Rumänien - seit dem 1. Mai 2009 gewerblichen Binnengüterverkehr in anderen EU-Mitgliedstaaten, also auch in Deutschland, durchführen.

Untersuchungsgegenstand

Nach § 17a der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV) darf Kabotage von hierzu berechtigten Unternehmen seit dem 1. Mai 2008 in folgendem Umfang durchgeführt werden: Im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung nach Deutschland sind nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung der Güter bis zu maximal 3 Kabotagefahrten innerhalb von 7 Tagen mit demselben Fahrzeug gestattet. Sowohl für die grenzüberschreitende Beförderung als auch für die sich anschließenden Kabotagebeförderungen ist die Mitführung von Nachweisen erforderlich, die bestimmte vorgegebene Angaben enthalten müssen.

Ab 14. Mai 2010 trat die neue Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Rahmen des sogenannten Road Package in Kraft. Hiermit gibt es erstmals gemeinschaftsweit einheitliche Kabotagebestimmungen. An der rechtlichen Situation in Deutschland ändert sich durch die neue Verordnung nichts wesentliches, da diese zum Großteil bereits in § 17 a der VO (GüKGrKabotageV) enthalten sind. Hinzuweisen ist jedoch auf Art. 8 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, die abweichend von der nationalen Bestimmung des § 17a Abs. 2 GüKGrKabotageV Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung erst nach vollständiger Entladung des Fahrzeuges zulässt.

Das BAG hat einen Sonderbericht zu den möglichen Auswirkungen der Kabotagefreigabe im Verkehrsmarkt vorgelegt. Mit dem nun vorliegenden Bericht soll, darauf aufbauend, analysiert werden, welche Folgen sich im deutschen Verkehrsmarkt seit 1. Mai 2009 tatsächlich zeigen.

Ziel der Untersuchung

Hierzu führten Mitarbeiter des Bundesamtes Marktgespräche mit etwa 170 Experten aus Unternehmen des Straßengüterverkehrs und aus Speditionsunternehmen, die schwerpunktmäßig im Verkehr mit den jungen EU-Mitgliedstaaten tätig sind. Darüber hinaus wurden Transportunternehmen und Spediteure in die Untersuchung eingebunden, die nach der Untersuchung vom Januar 2009 in Teilmärkten tätig waren, in denen zunehmender Wettbewerb durch Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten befürchtet wurde. Ferner wurden Erkenntnisse aus der allgemeinen Marktbeobachtung zur EU-Osterweiterung sowie Sekundärquellen, insbesondere amtliche und nichtamtliche Statistiken, einbezogen.

Durchführung der Untersuchung

## 2 Volkswirtschaftliche Entwicklungen

### 2.1 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts der jungen EU-Mitgliedsstaaten (EU10)

In den Jahren vor Beginn der Wirtschaftskrise verzeichneten die Volkswirtschaften der jungen EU-Mitgliedstaaten ein kontinuierlich positives Wirtschaftswachstum (siehe Tabelle 1). Dabei lagen die Zuwachsraten in diesen Staaten z. T. erheblich über dem EU-Durchschnitt. Der massive Einbruch der Weltwirtschaft ab Mitte des Jahres 2008 traf jedoch diese Länder besonders hart und führte in Estland und Lettland bereits im Jahr 2008 zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts im Vergleich zum Vorjahr. Im Jahr 2009 hatten nahezu alle jungen EU-Mitgliedstaaten hohe Rückgänge der Wirtschaftsleistung zu verzeichnen. Besonders auffällig sind die Rückgänge von mehr als 10 % bei den drei baltischen Staaten.

Allgemeine  
Entwicklung

Tabelle 1: Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts und Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen (Stand: 17.05.2010)

	Wachstumsrate des realen BIP						BIP zu Markt preisen
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2008
	<i>Veränderung in %</i>						<i>Mrd. Euro</i>
<b>EU-27</b>	2,5	2,0	3,2	2,9	0,7	-4,2	12.501,7
<b>EU-25</b>	2,5	2,0	3,1	2,8	0,7	-4,1	12.327,8
<b>EU-15</b>	2,3	1,8	3,0	2,6	0,5	-4,2	11.515,7
<b>Tschechien</b>	4,5	6,3	6,8	6,1	2,5	-4,2*	147,9
<b>Zypern</b>	4,2	3,9	4,1	5,1	3,6	-1,7	17,2
<b>Estland</b>	7,2	9,4	10,0	7,2	-3,6	-14,1	16,1
<b>Lettland</b>	8,7	10,6	12,2	10,0	-4,6	-18,0	23,2
<b>Litauen</b>	7,4	7,8	7,8	9,8	2,8	-14,8	32,2
<b>Ungarn</b>	4,9	3,5	4,0	1,0	0,6	-6,3	105,5
<b>Malta</b>	0,7	3,9	3,6	3,8	2,1	-1,9	5,7
<b>Polen</b>	5,3	3,6	6,2	6,8	5,0	1,7	362,4
<b>Slowenien</b>	4,3	4,5	5,8	6,8	3,5	-7,8	37,1
<b>Slowakei</b>	5,0	6,7	8,5	10,6	6,2	-4,7	64,8

\*Prognose

Quelle: Eurostat.

Eine Ausnahme von dieser Entwicklung stellt Polen dar. Das Land mit der im Vergleich zu den übrigen jungen EU-Mitgliedstaaten größten Wirtschaftskraft erreichte nach Angaben von Eurostat im Jahr 2009 ein positives Wirtschaftswachstum von 1,2 %. Damit ist Polen das einzige Land in der EU, das das Jahr 2009 noch mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts abgeschlossen hat.

Polen, Tschechien, Ungarn, Slowakei, Slowenien

Die Wirtschaftsstruktur **Polens** nähert sich zunehmend der der alten EU-Mitgliedstaaten an.<sup>1</sup> Bereits rund 56 Prozent der Bruttowertschöpfung werden im Dienstleistungssektor und nur noch etwa 21 Prozent in der Industrie erzielt. **Tschechien** erreicht im Vergleich der jungen EU-Mitgliedsstaaten die zweitgrößte Wirtschaftskraft. Im Jahr 2008 erreichte die tschechische Volkswirtschaft ein Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen von 147,9 Mrd. Euro. Die stark exportorientierte tschechische Wirtschaft ist besonders durch die Automobilindustrie geprägt und erreicht beim BIP pro Kopf etwa 82 Prozent des EU-Durchschnitts. Mit einem Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen von 105,5 Mrd. Euro im Jahr 2008 stellt **Ungarn** die drittgrößte

Volkswirtschaft in dieser Ländergruppe dar. Die industriegeprägte ungarische Wirtschaft befand sich bereits vor der weltweiten Rezession auf einem deutlich abgeschwächten Wachstumspfad und verfolgt mit dem Ziel der Euro-Einführung weiterhin einen Haushaltskonsolidierungskurs, der insbesondere auf Steuer- und Abgabenerhöhungen sowie einem Abbau öffentlicher Subventionen beruht. Demgegenüber werden rund 60 Prozent des **slowakischen** Bruttoinlandsproduktes im Dienstleistungssektor erzielt, etwa ein Drittel wird in der Industrie erwirtschaftet. Der Schwerpunkt liegt dabei in der Automobilproduktion und der dazugehörigen Zulieferindustrie. Auch **Slowenien** konnte mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten bis zu Beginn der Wirtschaftskrise von einer zunehmenden Exportquote sowie hohen Investitionen profitieren.

Die **drei baltischen Staaten** konnten neben der Slowakei bis zum Jahr 2007 mit teilweise zweistelligen Wachstumsraten die höchsten Zuwächse des Bruttoinlandsprodukts verzeichnen. Mit den prozentualen Rückgängen des Bruttoinlandsprodukts im Jahr 2009 von 14,1 Prozent für Estland sowie 18,0 Prozent bzw. 14,8 Prozent für Lettland und Litauen sahen sie sich jedoch um so stärker von dem weltweiten Abschwung der Wirtschaftsleistung betroffen. Das Wirtschaftswachstum Estlands gründete in erster Linie auf dem Boom der Immobilien-, Bau- und Dienstleistungsbranche. Seit dem Jahr 2007 hat eine Phase der wirtschaftlichen Anpassung begonnen, deren Folgen durch die globale Wirtschafts- und Finanzkrise verstärkt wurden. In Folge der tiefen Rezession der lettischen Wirtschaft erhielt sie im Dezember 2008 von einer internationalen Gebergemeinschaft ein Kreditpaket von insgesamt 7,5 Mrd. Euro. Die lettische Regierung stimmte dafür einem Spar- und Reformkurs der Haushaltskonsolidierung zu. Getragen von umfangreichen Lohnkürzungen und Entlassungen im öffentlichen Dienst reduzierte sich die im Jahr 2008 bis auf einen Spitzenwert von 15,4 Prozent rasant angestiegene Inflation im Jahr 2009 auf 3,3 Prozent. Mittlerweile zeigt die lettische Wirtschaft Anzeichen einer Stabilisierung. Auch **Litauen** steckt in einer beispiellos tiefen Wirtschaftskrise. Nach einer Inflationsrate von 10,1 Prozent im Jahr 2008 hat sich auch hier die Inflation wieder verlangsamt und lag im Jahr 2009 im niedrigen einstelligen Bereich.

Baltische  
Staaten

Den größten Anteil an der sehr im- und exportabhängigen **maltesischen** Volkswirtschaft hat mit 17 Prozent im Jahr 2008 der Immobiliensektor, gefolgt vom produzierenden Gewerbe (15,6 Prozent) und dem Groß- und Einzelhandel (11,5 Prozent). Nach im EU-Vergleich überdurchschnittlichen Wachstumsraten in den Jahren 2007 und 2008 verzeichneten sowohl Malta als auch Zypern im Jahr 2009 einen unterdurchschnittlichen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts von 1,9 Prozent bzw. 1,7 Prozent. Den größten Anteil an der Gesamtwirtschaft **Zyperns** hat mit 78 Prozent der Dienstleistungssektor. Neben Finanz- und Unternehmensdienstleistungen bildet hierbei der Tourismus die wichtigste Einnahmequelle.

Malta, Zypern

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

## 2.2 Entwicklung des Außenhandels mit den jungen EU-Mitgliedstaaten (EU-10)

In den vergangenen Jahren konnte Deutschland seinen Außenhandel mit den zehn genannten jungen EU-Mitgliedstaaten bedeutend ausbauen, so dass sich die Außenwirtschaft Deutschlands mit den EU-10-Staaten dynamischer als die gesamten deutschen Ein- und Ausfuhren entwickelte (siehe Tabellen 2 und 3).<sup>2</sup> So stiegen im Vergleich der Jahre 2004 zu 2009 die Einfuhren aus diesen Ländern nach Deutschland um rund 17 Mrd. Euro bzw. 30 Prozent an. Der Anteil der Importe aus den jungen EU-Mitgliedstaaten an den Gesamteinfuhren Deutschlands lag damit im Jahr 2009 bei etwa 11,1 Prozent. Bedeutendster Handelspartner für Deutschland war dabei mit 24,9 Mrd. Euro im Jahr 2009 Tschechien, unmittelbar gefolgt von Polen mit einem Warenwert der Importe in Höhe von 22,8 Mrd. Euro. Ein überproportionales Wachstum erzielten in den vergangenen Jahren neben den Einfuhren aus Polen und Tschechien u.a. auch die Importe aus Slowenien und Litauen.

Einfuhren

**Tabelle 2:** Entwicklung des deutschen Außenhandels mit Ländern der EU-10 im Zeitraum von 2004 bis 2009, Einfuhren in Mrd. Euro

Ursprungsland	Jahr						Prozentuale Veränderung		Rang* 2009
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08	09/04	
Polen	16,0	16,8	21,2	24,1	25,9	22,8	-12%	43%	12
Tschechien	16,5	17,7	21,8	25,9	27,5	24,9	-10%	51%	10
Ungarn	13,4	14,2	15,7	17,3	16,8	14,1	-16%	5%	16
Slowakei	7,4	6,9	7,4	9,0	8,5	7,4	-13%	0%	22
Slowenien	2,4	2,5	3,1	3,6	3,7	3,1	-17%	29%	34
Estland	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	5%	-14%	75
Lettland	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	-14%	1%	72
Litauen	0,7	0,7	0,8	1,3	1,2	1,2	-6%	57%	54
Malta	0,2	0,2	0,3	0,5	0,6	0,3	-59%	19%	82
Zypern	0,2	0,2	0,3	0,6	0,2	0,2	-12%	14%	87
<b>EU-10</b>	<b>57,6</b>	<b>60,0</b>	<b>71,6</b>	<b>83,0</b>	<b>85,4</b>	<b>74,6</b>	<b>-13%</b>	<b>30%</b>	<b>-</b>
<b>Dt. Einfuhren insgesamt</b>	<b>575,4</b>	<b>628,1</b>	<b>734,0</b>	<b>769,9</b>	<b>805,8</b>	<b>674,0</b>	<b>-16%</b>	<b>17%</b>	<b>-</b>

\*Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2009.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Exporte in die EU-10-Staaten (siehe Tab. 3) wiesen im Betrachtungszeitraum eine Steigerung um rund 18,7 Mrd. Euro bzw. 30 Prozent auf. Die Ausfuhren in diese Staaten erreichten im Jahr 2009 einen Anteil an den Gesamtexporten Deutschlands von 9,9 Prozent. Mit einer Steigerung um 68 Prozent auf 31,6 Mrd. Euro im Vergleich der Jahre 2004 zu 2009 erzielten vor allem die Exporte nach Polen eine enorme Zuwachsrate. In der Rangfolge der deutschen Handelspartner lag Polen damit ausfuhrseitig im Jahr 2009 auf Platz 10. Von den jungen EU-Mitgliedstaaten folgen auf Platz 12 mit einem Warenwert von 22,6 Mrd. Euro Tschechien und auf Platz 16 Ungarn mit rund 11,9 Mrd. Euro. Umgekehrt ist Deutschland für die jungen EU-Mitgliedstaaten einer der größten Handelspartner – für Polen, Tschechien und die Slowakei sogar der mit Abstand wichtigste.

Ausfuhren

<sup>1</sup> Es wird lediglich auf eine wertmäßige Entwicklung des Außenhandels abgestellt. Auf eine Ausweisung der mengenmäßigen Entwicklung des Außenhandels wird an dieser Stelle verzichtet.

Tabelle 3: Entwicklung des deutschen Außenhandels mit Ländern der EU-10 im Zeitraum von 2004 bis 2009, Ausfuhren in Mrd. Euro

Ursprungsland	Jahr						Prozentuale Veränderung		Rang* 2009
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08	09/04	
Polen	18,8	22,3	29,0	36,2	40,8	31,6	-22%	68%	10
Tschechien	17,8	19,2	22,5	26,1	27,6	22,6	-18%	27%	12
Ungarn	12,8	13,6	16,0	17,3	17,4	11,9	-31%	-7%	16
Slowakei	5,5	6,0	7,6	8,5	8,7	6,7	-23%	22%	23
Slowenien	2,7	3,0	3,5	4,1	4,3	3,1	-27%	17%	42
Estland	0,8	1,0	1,3	1,5	1,5	1,0	-36%	25%	62
Lettland	0,8	0,9	1,4	1,7	1,4	0,9	-38%	3%	65
Litauen	1,5	1,5	2,1	2,5	2,4	1,5	-39%	-2%	51
Malta	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	-10%	-17%	82
Zypern	0,5	1,0	0,7	0,9	0,8	0,6	-17%	28%	71
EU-10	61,6	68,9	84,5	99,2	105,2	80,3	-24%	30%	-
Dt. Ausfuhren insgesamt	731,5	786,3	893,0	965,2	984,1	808,2	-18%	10%	-

\*Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2009.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

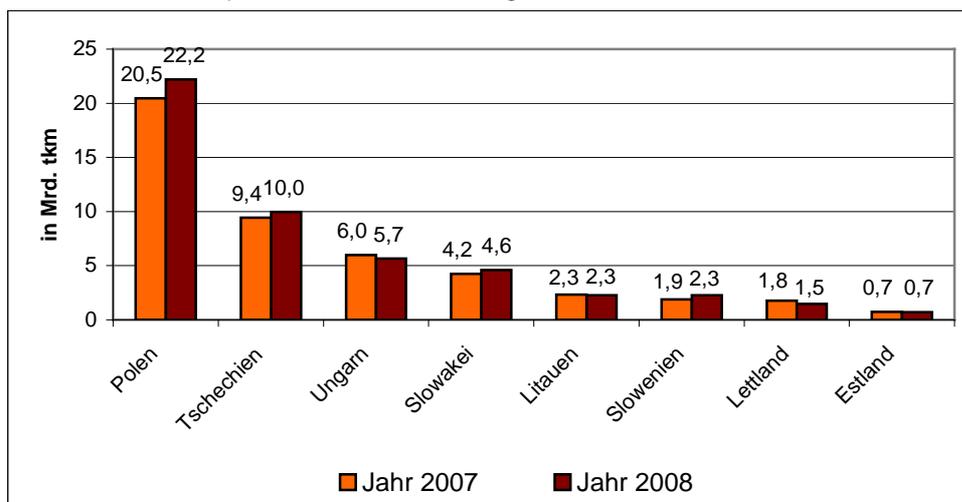
### 3 Verkehrswirtschaftliche Gesamtentwicklung

#### 3.1 Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und den jungen EU-Mitgliedstaaten

Nach den jüngsten vorliegenden Leistungsdaten von EUROSTAT zum Wechselverkehr sind die Beförderungsleistungen zwischen Deutschland und den jungen Staaten im Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2007 insgesamt um 5 % gestiegen. Diese Entwicklung war in Relation zu den einzelnen Staaten sehr unterschiedlich. Der Wechselverkehr zwischen **Deutschland und Polen**, bei dem im Jahr 2008 mit 22,2 Mrd. tkm mit Abstand die höchste Beförderungsleistung erbracht wurde, stieg um 8 % gegenüber dem Vorjahr. Dabei stieg die Beförderungsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge mit 3 % nur unterdurchschnittlich. Polnischer Fahrzeuge hatten 2008 im bilateralen Verkehr einen Marktanteil von 93 %, der Rest von 2 % entfiel auf Lkw aus anderen europäischen Staaten.

Polen

Schaubild 1: Beförderungsleistung im Wechselverkehr zwischen Deutschland und dem jeweiligen Staat mit europäischen Lastkraftfahrzeugen



Quelle: Eurostat

Die im Wechselverkehr zwischen **Deutschland und Tschechien** erbrachte Beförderungsleistung mit europäischen Lastkraftfahrzeugen lag im Jahr 2008 bei 10,0 Mrd. tkm, 6 % über der des Vorjahres. Hier stieg die Leistung deutscher Lastkraftwagen mit 2 % gegenüber dem Jahr

Tschechien

2007 ebenfalls unterdurchschnittlich. Vom Wachstum profitieren konnten vor allem Lkw aus der Slowakei. Der Anteil deutscher Fahrzeuge an der Beförderungsleistung lag im Jahr 2008 bei 10 %, der tschechischer Fahrzeuge bei 83 % und der von Lkw aus anderen europäischen Staaten bei 7 %.

Der Straßengüterverkehr mit europäischen Lastkraftfahrzeugen zwischen **Deutschland und Ungarn** erreichte im Jahr 2008 eine Beförderungsleistung von 5,7 Mrd. tkm und lag damit 5 % unter der des Vorjahres. Insbesondere die Leistung deutscher Lastkraftfahrzeuge sank mit 19 % überdurchschnittlich stark. Der Anteil deutscher Lastkraftfahrzeuge an der Beförderungsleistung im Wechselverkehr zwischen den beiden Staaten lag im Jahr 2008 noch bei 7 %, der ungarischer Lkw bei 73 % und der Lkw anderer Zulassungsstaaten bei 20 %. Zu letzteren zählen insbesondere slowakische und tschechische Lkw.

Ungarn

Die im Wechselverkehr zwischen **Deutschland und den baltischen Staaten** erbrachte Beförderungsleistung ging im Jahr 2008 um 9 % auf 4,5 Mrd. tkm zurück. Insbesondere der Wechselverkehr zwischen Deutschland und Lettland war von einem Leistungsrückgang um 19 % betroffen. Deutsche Lastkraftfahrzeuge werden im Wechselverkehr zwischen Deutschland und den baltischen Staaten fast nicht eingesetzt.

Baltische  
Staaten

Die Beförderungsleistung im Straßengüterverkehr zwischen **Deutschland und Slowenien** lag im Jahr 2008 mit 2,3 Mrd. tkm 19 % über der des Vorjahres. Die Leistung deutscher Lastkraftfahrzeuge stieg mit 13 % etwas weniger als das Wachstum dieses Marktes an.

Slowenien

Tabelle 4: Anteil der verschiedenen Nationalitäten an der Beförderungsleistung im Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und dem jeweiligen Staat in %

Staat des Fahrtritts bzw. Fahrziels	Beförderungsleistung im Wechselverkehr mit Deutschland Anteil an der Beförderungsleistung					
	2007			2008		
	Lkw aus D	Lkw aus jew. Staat	Lkw aus anderen EU-Staaten	Lkw aus D	Lkw aus jew. Staat	Lkw aus anderen EU-Staaten
Polen	5 %	93 %	2 %	5 %	93 %	2 %
Tschechien	10 %	83 %	7 %	10 %	83 %	7 %
Ungarn	8 %	72 %	20 %	7 %	73 %	20 %
Slowakei	6 %	75 %	19 %	3 %	80 %	17 %
Litauen	1 %	88 %	11 %	1 %	87 %	12 %
Slowenien	6 %	92 %	2 %	5 %	90 %	5 %
Lettland	0 %	83 %	17 %	1 %	80 %	19 %
Estland	0 %	92 %	8 %	1 %	85 %	14 %

Quelle: Eurostat

Tabelle 4 zeigt, dass der bereits 2007 sehr niedrige Anteil der deutschen Lkw im Jahr 2008 tendenziell weiter zurückgegangen ist.

### 3.2 Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen der Lastkraftfahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten

Die Bedeutung der Transportunternehmen aus den jungen EU-Mitgliedsstaaten im Verkehr mit Deutschland zeigt sich auch in den mautpflichtigen Fahrleistungen auf deutschen Bun-

Mautpflichtige  
Fahrleistungen  
in Deutschland

des Autobahnen (siehe Tabelle 5). So erbrachten polnische Fahrzeuge mit 2,1 Mrd. km im Jahr 2009 – nach deutschen Fahrzeugen – die höchste mautpflichtige Fahrleistung in Deutschland. Einen hohen Stellenwert erlangten darüber hinaus Fahrzeuge aus Tschechien und Ungarn, die mit 0,9 Mrd. km bzw. 0,4 Mrd. km im Jahr 2009 die ausländischen Nationen mit dem dritt- bzw. fünfthöchsten mautpflichtigen Fahrleistungsaufkommen in Deutschland waren. Zwar ist im Zuge der Wirtschaftskrise das Fahrleistungsaufkommen in Deutschland auch von Fahrzeugen aus den mittel- und osteuropäischen Staaten signifikant zurückgegangen, nach wie vor werden jedoch rund 18,4 Prozent der Gesamtfahrleistungen durch Fahrzeuge aus diesen Ländern erbracht.

Dabei werden zunehmend umweltfreundlichere Lkw eingesetzt. Mit rund 43 Prozent lag der Anteil der S5-Fahrzeuge im März 2010 bereits genauso hoch wie der der S3-Fahrzeuge. Dabei ist im langfristigen Trend ein kontinuierlicher Rückgang der emissionsreicheren Fahrzeuge zu Gunsten des Einsatzes schadstoffärmerer Klassen zu erkennen.

Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge

Zum Vergleich: Bei den Fahrleistungen durch deutsche Lkw lag der Anteil der S5-Fahrzeuge im März 2010 bei rund 61 Prozent; 25 Prozent der Fahrleistungen werden noch mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 erbracht. Die in den vergangenen Jahren getätigten Investitionen der mittel- und osteuropäischen Transportunternehmen in neuere Fahrzeuge führten dazu, dass die technische Qualität der Fuhrparks der jungen Mitgliedstaaten dem deutschen Niveau deutscher Fahrzeuge nahezu entspricht. Signifikante Unterschiede im technischen Zustand der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten LKW sind nicht mehr festzustellen.

Tabelle 5: Mautpflichtige Fahrleistungen der EU-10 im Zeitraum der Jahre 2008 bis 2009 sowie der Monate Januar bis März der Jahre 2009 und 2010 in 1000 km

Nationalität	2008	2009	01-03/2009	01-03/2010	Veränderung in %	
					2009 ggü. 2008	01-03/2009 ggü. 01-03/2010
Polen	2.359.289	2.116.315	507.470	583.914	-10,3	15,1
Tschechien	1.038.904	929.289	227.868	249.690	-10,6	9,6
Ungarn	461.477	419.059	100.506	118.504	-9,2	17,9
Slowakei	407.003	356.679	89.328	96.283	-12,4	7,8
Slowenien	268.875	244.267	61.314	66.153	-9,2	7,9
Estland	60.982	57.430	13.651	15.245	-5,8	11,7
Lettland	115.760	86.973	21.478	22.192	-24,9	3,3
Litauen	326.222	267.695	63.283	67.939	-17,9	7,4
Malta	775	870	207	247	12,2	19,5
Zypern	10.088	11.330	2.408	3.040	12,3	26,2

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

### 3.3 Bedeutung von Kabotageverkehren in Europa

Nach den bis 2008 vorliegenden Angaben von Eurostat haben 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 2005 im deutschen Binnenverkehr noch eine Verkehrsleistung von rund 3,66 Mrd. tkm er-

Kabotage-durchdringungsrate nimmt ab

bracht, so waren es im Jahr 2008 lediglich noch 3,54 Mrd. tkm (siehe Tabelle 6). Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) zeigt, lag für Deutschland im Jahr 2008 bei 1,32 Prozent und damit niedriger als beispielsweise in Frankreich, Österreich oder Dänemark. Auffällig ist, dass nach den vorliegenden Zahlen bezüglich der Kabotage keine einheitliche Entwicklungstendenz in den Staaten der EU 25 festgestellt werden kann. Während beispielsweise für D relativ stabile Werte (mit leicht negativer Entwicklung) ausgewiesen werden, ist für Frankreich und Schweden jeweils ein deutlicher Anstieg zu beobachten, die Kabotagewerte für Luxemburg verringern sich Jahr für Jahr.

**Tabelle 6:** Kabotage und Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird

					Kabotage-Durchdringungsrate*	
	2005	2006	2007	2008	2007	2008
	<i>in Mio. Tkm</i>				<i>Anteil in %</i>	
Belgien	587,7	704,8	661,7	878,2	3,26	4,60
Tschechien	33,6	67,6	87,3	72,2	0,55	0,46
Dänemark	213,8	203,3	268,5	374,7	2,22	3,38
<b>Deutschland</b>	<b>3.658,8</b>	<b>3479,0</b>	<b>3.600,9</b>	<b>3.541,0</b>	<b>1,36</b>	<b>1,32</b>
Estland	1,0	2,2	0,6	2,3	0,03	0,13
Irland	147,6	176,7	196,1	0,2	1,34	0,00
Griechenland	73,0	144,5	149,0	158,5	0,68	0,65
Spanien	1.161,8	1402,6	1.407,5	956,6	0,73	0,54
Frankreich*	4.648,2	4521,4	4.792,0	5.380,0	2,44	2,87
Italien*	878,9	1037,2	1.055,4	1.037,7	0,69	0,68
Lettland	1,3	2,2	1,1	8,7	0,04	0,34
Litauen	6,1	3,9	2,1	5,4	0,08	0,21
Luxemburg	27,2	18,0	7,4	6,6	1,34	0,83
Ungarn	27,8	36,7	6,9	20,2	0,05	0,15
Niederlande	278,2	388,1	382,0	431,7	1,23	1,33
Österreich	245,5	284,0	382,0	408,4	2,53	2,72
Polen	35,5	22,4	17,2	42,9	0,03	0,06
Portugal	56,1	23,4	42,7	5,3	0,23	0,03
Slowenien	9,2	0,1	2,1	3,3	0,08	0,12
Slowakei	39,2	21,8	49,2	32,8	0,87	0,52
Finnland	22,5	25,8	47,6	34,4	0,18	0,12
Schweden	516,9	546,6	799,7	931,6	2,15	2,40
Großbritannien	1.875,1	1760,0	1.539,3	1.686,6	0,95	1,04

Quelle: Eurostat, eigene Berechnungen.

### 3.4 Kabotagefahrten deutscher Lkw nach Aufhebung des Kabotageverbots

Deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen waren nach Angaben von Eurostat im Jahr 2008 mit einer Verkehrsleistung von rund 2,8 Mrd. tkm die bedeutendsten Kaboteure in anderen EU-Staaten, gefolgt von luxemburgischen, niederländischen und belgischen Unternehmen.

Nach aktuellen Angaben des KBA erbrachten deutsche Lastkraftwagen nach Aufhebung des Kabotageverbotes im Zeitraum Mai bis Dezember 2009 im Rahmen von Kabotageverkehren in den anderen EU-Mitgliedstaaten eine Beförderungsleistung von 1.350 Mio. tkm, davon 20,7 Mio. tkm (= rund 1,5 %) in den jungen EU-Staaten. Die Zahl der beladenen Kabotagefahrten in den zehn jungen EU-Staaten lag im Betrachtungszeitraum bei rund 19.800, davon wurden 9.700 Fahrten in Tschechien, 5.000 Fahrten in Polen und 2.800 Fahrten in der Slowakei durchgeführt. Dies entspricht ca. 51 arbeitstäglichen Kabotagefahrten in Tschechien<sup>3</sup>,

Anzahl arbeits-tägliche Kabo-tagefahrten ge-  
ring

<sup>3</sup> Bei 24 Arbeitstagen je Monat.

ca. 26 in Polen und ca. 15 in der Slowakei. Deutsche Lastkraftwagen legten im Rahmen der Kabotagebeförderungen in den zehn Staaten eine Entfernung von 1,76 Mio. km Kilometern zurück. Die durchschnittliche Entfernung je Kabotagefahrt betrug 89 Kilometer.

Trotz der relativ niedrigen Anzahl von Kabotagefahrten zeigt sich, dass deutsche Unternehmen selbst in schwierigen Zeiten und bei starkem nationalen Wettbewerb die Chancen in den neuen Märkten nutzen.

**Tabelle 7:** Kabotageverkehr deutscher Lastkraftwagen in den jungen EU-Mitgliedstaaten im Zeitraum Mai bis Dezember 2009

Mitgliedstaat	Anzahl der Fahrten 1.000	Zurückgelegte Entfernung 1.000 km	Beförderungs- leistung in Mio. tkm
Estland	-	-	-
Lettland	-	-	-
Litauen	-	-	-
Malta	-	-	-
Polen	5,0	565,6	6,7
Slowakei	2,8	50,0	0,7
Slowenien	-	-	-
Tschechien	9,7	850,3	9,1
Ungarn	2,3	291,6	4,2
Zypern	-	-	-
EU-10	19,8	1.757,5	20,7
EU-27	733,0	104.272,20	1.349,80
Anteil EU-10 in %	2,7%	1,7%	1,5%

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

#### 4 Auswirkungen der Kabotagefreigabe zum 1. Mai 2009 auf den deutschen Verkehrsmarkt bzw. auf Teilmärkte

##### 4.1 Entwicklung der Marktstrukturen

Vor und nach der EU-Erweiterung haben sich deutsche Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen auf den Verkehrsmärkten der jungen EU-Mitgliedstaaten angesiedelt. Häufig sind sie dabei mit ihren Fahrzeugen einer Standortverlagerung ihrer Auftraggeber aus Industrie oder Handel gefolgt. Einige deutsche Transportunternehmen haben Unternehmen in diesen Staaten übernommen, sich an Unternehmen beteiligt oder sind Kooperationen eingegangen. Es zeigt sich, dass zwischenzeitlich nahezu alle großen deutschen Transport- und Speditionsunternehmen in Mittel- und Osteuropa tätig sind. Umgekehrt konnten sich mittel- und osteuropäischen Frachtführern durch ihre vorteilhaften Unternehmens- und Kostenstrukturen in den westlich gelegenen europäischen Märkten etablieren. Dies gilt auch für die Folgeunternehmen ehemaliger Staatsbetriebe, die häufig bereits über eine entsprechende Unternehmensgröße verfügten.

Standortverlagerungen

Für deutsche Unternehmen, die einen „ausgeflaggten“ Fuhrpark in einem der jungen EU-Staaten vorhalten, liegt nach den Ergebnissen der Marktgespräche der Hauptgrund hierfür nicht im Einsatz der Fahrzeuge bei Kabotagebeförderungen in Deutschland, sondern bei Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Grund hierfür seien die Kostenstrukturen bei

Ausgeflaggte Fahrzeuge führen Kabotagebeförderungen durch

in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die im grenzüberschreitenden Verkehr in vielen Relationen kaum noch eine konkurrenzfähige Preis- und Leistungsgestaltung zuließen.

Allerdings versuchen die in diesem Bereich engagierten Unternehmen seit einigen Monaten verstärkt, die neuen Kabotagemöglichkeiten zu nutzen, um Beförderungsabläufe zu optimieren und Leerfahrten zu vermeiden. Einige Gesprächspartner gaben an, mit den in Mittel- und Osteuropa zugelassenen Fahrzeugen gelegentlich Kabotagefahrten durchzuführen, vor allem dann, wenn sich dies zwischen Entladestelle und nächster Beladestelle anbiete. Ansonsten seien die Fahrzeuge für Transporte auf der langen Strecke eingeplant. Bei den bisherigen Versuchen der Verkehrsunternehmen, die Kabotagebeförderungen in den täglichen Betriebsablauf zu integrieren, zeigt sich, dass der Mehraufwand für Disposition und Steuerung über die ausländischen Tochterfirmen häufig nicht in Relation zu den bei Kabotagefahrten erzielbaren Erlösen steht.

Verringerung  
von Leerfahrten

Daneben kann - zumindest bei kleineren Unternehmen - eine gewisse Ernüchterung bezüglich der Ausflagung von Fahrzeugen festgestellt werden. Ungeachtet der noch vorhandenen Unterschiede bei den Fahrerlöhnen bestehen bei den befragten Unternehmen aufgrund der schlechten Auftragslage und des Kapazitätsüberhangs im Markt zur Zeit kaum noch Tendenzen, Teile des Fuhrparks auszulagern bzw. bestehende Fahrzeugparks in den entsprechenden Ländern zu verstärken. Ein weiterer Grund dürfte der Mehraufwand im Management und Kontrollschwierigkeiten der ausländischen Niederlassungen sein. Zudem seien die Märkte in Mittel- und Osteuropa inzwischen aufgeteilt. Im Vordergrund des Interesses steht deshalb derzeit die Verbesserung der Auslastung der jeweiligen Kapazitäten.

Nach Aussagen einiger Gesprächspartner sind auch in den östlichen Nachbarländern viele Transportunternehmen durch die Wirtschaftskrise in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten und hätten Fuhrparkkapazitäten abgebaut. Durch die gestiegene Wettbewerbsintensität in Deutschland seien die hier zu erzielenden Preise weniger attraktiv als noch vor Ausbruch der Wirtschaftskrise.

Mittel- und  
osteuropäische  
Unternehmen von  
Wirtschafts-  
krise erfasst

#### 4.2 Kosten-, Preis- und Wettbewerbsentwicklung

In den letzten Jahren sind die Fahrerlöhne in einigen jungen EU-Mitgliedstaaten teilweise mit zweistelligen Prozentsätzen angestiegen. Da dies jedoch von einem niedrigen Niveau ausging, haben die ausländischen Unternehmen in der Regel auch heute noch kostenbedingte Wettbewerbsvorteile gegenüber ihren deutschen Mitbewerbern. Damit bleibt der Hauptkostenvorteil in Form geringerer Lohnkosten bei den Unternehmen in den mittel- und osteuropäischen Staaten - wenn auch in abgeschwächter Form - bestehen. In anderen Kostengruppen sind Vorteile - wenn überhaupt - nur in geringerem Umfang vorhanden. Hinzu kommt, dass auch dort, wo spürbare Lohnkostenvorteile noch vorhanden sind, diese nach Angaben der

Kosten-  
entwick-  
lung

Gesprächspartner oft durch die geringere Produktivität des Fahrpersonals ausgeglichen werden.

Einige der großen europaweit tätigen Verkehrsunternehmen, die sowohl in den alten EU-Mitgliedstaaten als auch in den jungen EU-Mitgliedstaaten Lkw-Standorte unterhalten, kalkulieren ihre Beförderungskosten nach eigenen Angaben bereits auf der Basis einer Mischkalkulation, bei der der Durchschnitt aus den Kostensätzen ihrer west- und osteuropäischen Niederlassungen gebildet werde. Mit dem auf dieser Kalkulationsgrundlage basierenden Frachtpreis könnten sie auskömmliche Erträge erwirtschaften, während allein auf dem westeuropäischen Markt tätige Unternehmen mit ihren deutlich höheren Kosten beim aktuellen Frachtpreisniveau teilweise nicht einmal die Selbstkosten abdecken könnten.

Bei Fragen zum „Wettbewerb durch mittel- und osteuropäische Transportunternehmen“ kamen die Gesprächspartner in den Marktgesprächen in der Regel direkt auf die hohe Wettbewerbsintensität im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu sprechen. Das Thema „Folgen der Kabotagefreigabe“ wurde in diesem Zusammenhang dagegen nur vereinzelt von den Gesprächspartnern selbst angesprochen, meist erst auf Rückfrage. Auffallend häufig wurde in den Gesprächen ausgeführt, dass man selber keine Probleme durch die Kabotagefreigabe habe, jedoch von Unternehmen gehört habe, die mit diesem Problem zu kämpfen hätten.

Wettbewerbsentwicklung

### 4.3 Transport- und Verkehrsgestaltung

Das am stärksten von Kabotagetransporten betroffene Marktsegment ist nach Aussage der Gesprächspartner das der einfachen Standardladungen, bei denen die Auftraggeber geringe Ansprüche an Handling und Sprachkenntnisse haben. Hier können mittel- und osteuropäische Transportunternehmen ihre Kostenvorteile beim Fahrpersonal am besten nutzen. So berichten Vertreter großer Konzernspeditionen, die nur Subunternehmen beschäftigen, dass sie bei einfachen Standardladungen verstärkt mittel- und osteuropäische Transportunternehmen einsetzen.

Kabotagetransporte meist einfache Standardladungen

Die bislang von Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten durchgeführten Kabotagebeförderungen in Deutschland konzentrieren sich meist auf solche Verkehrsverbindungen, die im Rahmen von grenzüberschreitenden Beförderungen zur Komplettierung von Rundläufen, verbesserter Kapazitätsauslastung, Minimierung bzw. Vermeidung von Leerfahrten und damit zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes beitragen. Die befragten Unternehmen berichteten, dass die mittel- und osteuropäischen Frachtführer bei Verkehren in Richtung „Heimat“ gezielt nach Ladungen für diese Relationen suchen – unabhängig davon, ob es sich um grenzüberschreitende oder Kabotagebeförderungen handelt.

Verkehre in Richtung „Heimat“

Eine systematische Übernahme von regionalen Verkehren in Deutschland durch Transportunternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten oder auch einen „ausgeflaggten“ Fuhrpark

Reine Kabotageverkehre im Aufbau

eines deutschen Unternehmens konnte bisher nur in geringem Umfang beobachtet werden. Derartige Verkehre befänden sich zur Zeit noch in der Versuchs- bzw. Aufbauphase.

#### 4.4 Entwicklung des Marktverhaltens

Eine zunehmende Anzahl von Gesprächspartnern berichtete in den vergangenen Monaten über Anfragen von polnischen und tschechischen Unternehmern nach innerdeutschen Beförderungen. Die Bemühungen der Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten, auf dem deutschen Verkehrsmarkt Binnenbeförderungen bei Industrie- und Handelsunternehmen zu akquirieren, werden sich nach Aussage der Gesprächspartner erst in den nächsten Jahren unter der Voraussetzung eines wirtschaftlichen Aufschwungs zeigen. Dabei werden sich die Marktstrukturen weiterentwickeln und zunehmend verzahnen.

Zunehmende Aktivitäten von polnischen und tschechischen Unternehmen

Zahlreiche Transportunternehmen unterscheiden innerhalb des europäischen Binnenmarktes immer weniger nach Beförderungen mit in Deutschland oder in den jungen EU-Mitgliedstaaten angemeldeten Fahrzeugen. Im Vordergrund der Überlegung steht die Optimierung der Beförderungsgestaltung und des Transportablaufs. Sollte eine Kabotagebeförderung aufgrund eines Anschlussauftrages oder aufgrund des aktuellen Fahrzeugstandortes erforderlich werden, so erfolge die Beförderung mit dem jeweils in der Region verfügbaren Fahrzeug.

Einsatz eines deutschen oder ausländischen Fahrzeuges zunehmend nebensächlich

Aus Sicht der größeren deutschen Transportunternehmen, ist davon auszugehen, dass sie selbst und andere ähnlich am Markt positionierte Unternehmen die neuen Möglichkeiten der Kabotage über ihre Tochterunternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten nutzen werden, um ihre Erlöse zu optimieren. Dies wird nach Einschätzung der Gesprächspartner zu einem weiteren Druck auf die Preise im nationalen Transportmarkt führen. Leidtragende werden die nur lokal bzw. regional agierenden kleinen und mittelständischen Transportunternehmen sein, die ihren örtlichen Kostenstrukturen nicht ausweichen können.

Marktmöglichkeiten werden genutzt

Die „reinen“ Speditionsunternehmen nutzen hingegen die Freigabe der Kabotage und beauftragen mittel- und osteuropäische Frachtführer insbesondere über Frachtenbörsen oder Charterabteilungen mit grenzüberschreitenden Transporten – zunehmend aber auch mit Binnentransporten.

Allerdings zeigt sich auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt etwa ein Jahr nach Aufhebung des Kabotageverbots insgesamt bisher keine sprunghafte Zunahme von Kabotagebeförderungen durch Kaboteure aus den jungen EU-Mitgliedstaaten gibt. Schwere Störungen des nationalen Güterkraftverkehrsmarktes sind bisher nicht feststellbar. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Kabotagefreigabe durch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise überlagert wird.

Keine deutliche Zunahme von Kabotage

Viele Unternehmen erwarteten im Vorfeld der Kabotagefreigabe, dass mittel- und osteuropäische Unternehmen aufgrund ihrer Kostenvorteile schnell bedeutende Marktanteile übernehmen würden. Dies ist bisher kaum eingetreten. Nicht realisiert wurden bisher auch die Ankündigungen großer Verladern und Speditionen, bei Preisverhandlungen vermehrt den Hinweis auf die Möglichkeit des Einsatzes mittel- und osteuropäischer Frachtführer als Druckmittel einzusetzen.

Drohungen von Verladern und Spediteuren bisher kaum bestätigt

## 4.5 Auswirkungen der Kabotagefreigabe auf Teilmärkte

### 4.5.1 Trailertrucking im Seehafen-Hinterlandverkehr

Im Rahmen der Untersuchung des BAG Anfang 2009 wurden von den im Trailertrucking tätigen norddeutschen Gesprächspartnern vor allem die Trailerbeförderungen im Zu- und Ablauf der deutschen Ostseehäfen als besonders gefährdete Verkehre im Hinblick auf die Freigabe der Kabotage genannt.

Im Einzugsgebiet des Fährhafens Lübeck-Travemünde (Firmensitz bis zu 50 km entfernt) wären etwa 30 deutsche Unternehmen betroffen, die im Trailertrucking tätig sind und direkt mit den mittel- und osteuropäischen Unternehmen konkurrieren. Die Gesprächspartner aus diesen Unternehmen befördern für deutsche und skandinavische Auftraggeber Trailer im Zu- und Ablauf.

Spürbare Anteilsverluste an Kaboteuren aus den jungen EU-Mitgliedstaaten haben sich aufgrund des generellen Mengen- und Auftragsrückgangs bislang nicht gezeigt. Allerdings wird von befragten Unternehmen zunehmend die Befürchtung geäußert, dass durch den möglichen Einsatz der Kaboteure bei wieder steigender Nachfrage der aktuelle Preisdruck erhalten bleibt.

Bisher keine Störungen im Trailertrucking

Festzustellen ist bereits, dass die Anzahl der in den Fährhäfen wartenden Solo-Sattelzugmaschinen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten, welche die im unbegleiteten Fährverkehr zwischen Deutschland und den übrigen Ostseeanrainern per Seeschiff transportierten Trailer an den Fährterminals übernehmen, im Hinterland entladen und nach erfolgter Beladung zurück zum Fährterminal bringen (Trailerrundlauf), in den vergangenen Jahren ständig gestiegen ist. Der Anteil von Solo-Sattelzugmaschinen aus Polen und den baltischen Staaten ist im Betrachtungszeitraum am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde weiter gestiegen.

### 4.5.2 Containerbeförderungen im norddeutschen Seehafen-Hinterlandverkehr

Im Containersegment im Hinterlandverkehr der norddeutschen Seehäfen wird der Anteil der Kabotagebeförderungen durch Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten unterschiedlich wahrgenommen. So sehen manche Unternehmen bei den Beförderungen von

Unternehmen aus den neuen EU-Staaten werden unterschiedlich wahrgenommen

Containern auf kurzen Strecken im Umfeld der Seehäfen kaum Konkurrenz durch Kaboteure. Demgegenüber nehmen andere Unternehmen die Zunahme der Konkurrenz - insbesondere von polnischen und tschechischen Lkw - sehr deutlich wahr. Polnische und tschechische Kraftfahrzeuge sind in den Seehäfen traditionell stark vertreten.

#### 4.5.3 Nah- und Regionalverkehre im grenznahen Raum zu Polen und Tschechien

In den grenznahen Bereichen zeigen sich vereinzelt polnische und tschechische Transportunternehmen, die für deutsche Auftraggeber auf Straßenbaustellen Erdbeförderungen durchführen. Hierbei stellt die Zeitweiligkeit der Kabotage ein hohes Hindernis dar.

Bisher keine Marktstörung im Teilmarkt

Trotz des in den letzten Monaten subjektiv geäußerten Eindrucks einer Zunahme der Kabotageverkehre durch Unternehmen aus den angrenzenden Nachbarländern Tschechien und Polen sowie der Slowakei, Ungarn und Litauern kam es in den grenznahen Räumen zu Polen und Tschechien bisher zu keinen Marktstörungen infolge der Kabotagefreigabe. Dies ist nach Auskunft der Unternehmen vor allem unter dem Eindruck der aktuell immer noch herrschenden Wirtschaftskrise zu sehen, die mögliche Auswirkungen der Kabotagefreigabe überdeckte.

#### 4.5.4 Autotransporte

Im Rahmen der Untersuchung zeigte sich, dass sich die Wettbewerbssituation für deutsche Transportunternehmen im Bereich der Autotransporte seit der Freigabe der Kabotage deutlich verschlechtert hat. Der durch ausländische Transportunternehmen und hier allen voran litauischen und polnischen Transportunternehmen angebotene Preis für Fahrzeugtransporte im Rahmen von Kabotagebeförderungen ist durch deutsche Marktteilnehmer nicht zu realisieren. Diese Entwicklung ist nach Aussage der Gesprächspartner vor allem auf das Verhalten der Auftraggeber, d. h. der Pkw-Produzenten zurückzuführen, die mittlerweile zu europaweiten Ausschreibungen übergegangen seien.

Zunehmender Wettbewerb im Marktsegment der Autotransporte

#### 4.6 Ausschreibungen

Speditions- und Transportunternehmen mit längerfristigen Kontrakten berichteten von einer Zunahme von Neuausschreibungen von Binnen- und grenzüberschreitenden Beförderungsleistungen durch Verlagerer mit dem Ziel einer Verringerung der Transportkosten. Aus den bereits genannten Gründen sind die von ausländischen Transportunternehmen angebotenen Preise für Transportleistungen von deutschen Marktteilnehmern vielfach nicht zu unterbieten.

Zunehmende Neuausschreibungen von Beförderungsleistungen

Bei den Ausschreibungen gehe es meistens um Beförderungspakete nationaler und internationaler Verkehre, um die sich die großen in- und ausländischen Logistikdienstleister einen erbitterten Preiskampf lieferten. Der damit verbundene Druck auf die Preise stehe zum Teil im Widerspruch zu den gestiegenen Transportanforderungen der Auftraggeber. Außer Frage

steht nach Einschätzung einiger Gesprächspartner, dass die großen Konzerne die Kostenvorteile mittel- und osteuropäischer Frachtführer fest im Blick haben und beabsichtigen, diese Einsparpotentiale auch im Binnenverkehr auszuschöpfen.

#### 4.7 Charterabteilungen

Statt einen eigenen Fuhrpark in Mittel- und Osteuropa aufzubauen, haben in der Vergangenheit viele deutsche Transport- und Speditionsunternehmen eine eigene Charterabteilung eingerichtet. Von dieser werden feste Beziehungen zu meist kleineren mittel- und osteuropäischen Frachtführern aufgebaut, um über die niedrigeren Kosten im Wettbewerb bestehen und den größeren Unternehmen der verladenden Wirtschaft umfassende, kostengünstige Dienstleistungspakete anbieten zu können. Von diesen werde immer öfter das komplette Dienstleistungsspektrum aus einer Hand eingefordert. Dabei gebe es durchaus eine Differenzierung in der Preisgestaltung. So würden bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen mit deutschsprachigem Personal höhere Kilometersätze in der Kalkulation angesetzt als bei mittel- und osteuropäischen Subunternehmern. Der Einsatz erfolge dann entsprechend dem Bedarf der Auftraggeber. In diesem Zusammenhang wurde von mehreren Gesprächspartnern betont, dass die Unternehmen der verladenden Wirtschaft es in der Hand hätten, welche Qualität der Transportdienstleistung sich am Markt durchsetze. In Zeiten zunehmenden Wettbewerbs sei die Versuchung groß, bei den Transportkosten durch den Einsatz mittel- und osteuropäischer Frachtführer Einsparungen auch bei Binnentransporten zu realisieren.

Eigene Charterabteilung zwecks Auftragsvergabe

#### 4.8 Frachtenbörsen

Waren es in der Vergangenheit vor allem Spediteure, die mittel- und osteuropäische Frachtführer über ihre Charterabteilung an ihr Unternehmen banden und die Vermittlung des Laderaumes übernahmen, so sind es aus Sicht der Gesprächspartner mehr und mehr die Frachtenbörsen, die für Kontakte zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer eine Plattform bieten. So suchen mittel- und osteuropäische Unternehmen, insbesondere aus Polen und Tschechien, zunehmend innerdeutsche Beförderungsaufträge über elektronische Frachtenbörsen. Die Präsenz der Frachtenbörsen zeigt sich vor allem im Ladungsverkehr. Die Frachtenbörsen schaffen für die Transportunternehmen eine hohe Transparenz des Transportmarktes und stellen damit einen wichtigen Zugangsweg zum mitteleuropäischen Verkehrsmarkt dar. Eine direkte Kontaktaufnahme zu Auftraggebern in Westeuropa durch mittel- und osteuropäische Transportunternehmen ist nach Aussage der Gesprächspartner eher die Ausnahme.

Zunehmender Einsatz elektronischer Frachtenbörsen

#### 4.9 Güterschaden-Haftpflichtversicherung

Nach § 7a GüKG ist für Beförderungen innerhalb Deutschlands grundsätzlich eine Güterschaden-Haftpflichtversicherung abzuschließen. Dies gilt auch für die Kabotage. Ein entsprechender Nachweis muss während einer Kabotagebeförderung mitgeführt werden. Nach den im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Informationen besteht bei in- und ausländischen Spediteuren, Frachtführern und Verladeunternehmen aus den jungen, aber auch aus den al-

Unsicherheit hinsichtlich des Versicherungsschutzes

ten EU-Mitgliedstaaten eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich des vorgeschriebenen Versicherungsschutzes bei Kabotagebeförderungen.

Diese Unsicherheit bezüglich der Versicherungspflicht führt zur Zeit bei vielen Transport- und Speditionsunternehmen, die auf den liberalisierten Verkehrsmärkten der alten und jungen EU-Mitgliedstaaten tätig sind, dazu, dass sie Kabotagebeförderungen ganz ablehnten. Die zusätzlichen Kosten stünden in keinem angemessenen Verhältnis zu den erzielbaren Beförderungsentgelten. Auf der anderen Seite lehnen Auftraggeber Kabotagebeförderungen durch mittel- und osteuropäische Frachtführer ab, wenn diese keinen ausreichenden Versicherungsschutz nachweisen könnten.

Das Bundesamt erfasst die Anzahl der von Versicherern gemeldeten Abschlüsse einer Güterschaden-Haftpflichtversicherung. Danach wurden dem Bundesamt mit Stand April 2010 3.007 Abschlüsse einer Güterschaden-Haftpflichtversicherung durch Transportunternehmen aus den jungen EU Mitgliedstaaten gemeldet. Darunter befanden sich 2.720 (= 90 %) polnische und 235 (= 8 %) tschechische Unternehmen.

#### 4.10 Zeitweiligkeit der Kabotage

Im Hinblick auf die Öffnung des deutschen Kabotagemarktes wird von den Gesprächspartner die ab Mai 2010 geltende EU-Regelung zur Zeitweiligkeit begrüßt, da hierdurch eine Vereinheitlichung der bisher geltenden, voneinander abweichenden Regelungen der EU-Staaten erreicht wird. Sie sehen hierin eine gewisse Schutzmaßnahme für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe, da die Definition der Zeitweiligkeit innerdeutsche Transporte weiterhin überwiegend auf deutsche Unternehmen beschränke. Dessen ungeachtet wird auch die neue Definition der Zeitweiligkeit von den meisten Gesprächspartnern als zu kompliziert und in der Praxis nur schwer überwachbar bezeichnet.

Zeitweiligkeits-  
regelung

#### 4.11 Überwachung der Kabotage

Die Einhaltung der Kabotageregelung wurde durch den Straßenkontrolldienst im Rahmen von Schwerpunktkontrollen des Bundesamtes in den Monaten Mai bis einschließlich September 2009 besonders überwacht. Dabei bestätigt sich, dass sich die Kontrollen relativ schwierig gestalten und zeitaufwändig sind.

Nach Einführung der EU-Regelung wurden in dem oben genannten Zeitraum insgesamt 31.461 Fahrzeuge im Rahmen von Sonder- und Schwerpunktkontrollen sowie im Rahmen von Standardkontrollen auch bezüglich der Einhaltung der Kabotageregelungen kontrolliert. Bei 365 Fahrzeugen wurden dabei Kabotageverstöße festgestellt. Die Beanstandungsquote lag damit bei rund 1 %. Neben diesen Feststellungen, wurden im Betrachtungszeitraum rund 400 Kontrollmitteilungen gefertigt, welche die Grundlage für nachfolgende Betriebskontrollen sind.

Straßenkon-  
trollen

Die Beanstandungen verteilen sich auf Fahrzeuge aus den jungen EU-Mitgliedstaaten mit 124 (= rund 34 %) Verstößen, auf Fahrzeuge aus den alten EU-Mitgliedstaaten mit 163 Verstößen und auf Fahrzeuge, die gegen das Kabotageverbot verstoßen haben (Fahrzeuge aus Drittstaaten, Bulgarien und Rumänien) mit 78 Verstößen. Neben Verstößen gegen das Kabotageverbot wurden vor allem Kabotagebeförderung ohne Gemeinschaftslizenz, Verstöße gegen die „3 in 7“ Regelung sowie das Nichtmitführen von Nachweisen beanstandet.

Die Kontrollmitteilungen und andere Hinweise ergaben in rund 240 Fällen Grundlagen für die Aufnahme von Betriebskontrollen. Im Rahmen der bereits abgeschlossenen Betriebskontrollen wurden in sieben Fällen Verstöße gegen die Kabotagevorschriften festgestellt.

Betriebs-  
kontrolldienst

Nach den Bußgeldverfahren des Bundesamtes im Zusammenhang mit unzulässiger Kabotage in Deutschland zeigt sich folgende Entwicklung: Bis etwa Mitte November 2009 wurden 220 Bußgeldverfahren durchgeführt. Davon wurden 148 (= 67 %) mit Bußgeldbescheid abgeschlossen und 72 (= 33 %) eingestellt. Es wurden Bußgelder in sechsstelliger Höhe verhängt. Das durchschnittliche Bußgeld pro Verfahren liegt über 1.500 Euro.

Bußgeld-  
verfahren

Die Überwachung der Kabotage ist auch weiterhin Bestandteil der regelmäßigen Kontrolltätigkeit des BAG.

**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](mailto:poststelle@bag.bund.de)

Stand: April 2010