

## Mitteuropa Straße löst Schiene ab

Geschafft. Seit dem 1. Januar diesen Jahres zählt die Europäische Union nun dank des Beitritts von Bulgarien und Rumänien 27 Mitgliedstaaten. Eine echte Wirtschaftsmacht, in der dem Straßenverkehr eine maßgebliche Rolle zukommt. Der Güterausgleich zwischen Westeuropa und Mitteleuropa wird sich in den kommenden Jahren sicherlich weiter intensivieren. In diesem Zusammenhang ist es sehr wichtig, dass die Integration der Länder des einstigen „Ostblocks“ gelingt. Die IRU betont übrigens die Wichtigkeit eines gesamteuropäischen Transportmarkts, vor allem wenn man bedenkt, dass 75% der Güter innerhalb der Europäischen Union per Straße transportiert werden.

### KONTEXT

Die Europäische Union zählt nun also 27 Mitgliedstaaten. Zur Erinnerung seien sie hier nochmals alle aufgezählt: Frankreich, Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Italien, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland, Republik Irland, Dänemark, Griechenland, Portugal, Spanien, Österreich, Schweden, Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechische Republik, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Malta, Zypern, Bulgarien und Rumänien. Das ist ein Markt von 420 Millionen Verbrauchern, die 20% des Welthandels erzeugen. Somit weist dieser Wirtschaftsraum ein enormes Potential auf. Die Wirtschaftskraft der EU wird in dem Maße steigen, in dem es gelingt, alle Mitgliedstaaten auf ein vergleichbares Niveau zu heben. Denn so schön die Zahl 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union auch klingen mag, so haben diese doch eine ganz unterschiedliche wirtschaftliche und gesellschaftliche Vergangenheit. Die EU setzt sich aus zwei Großgruppen von Ländern zusammen: Die „in der Marktwirtschaft aufgewachsenen“ westeuropäischen Länder und die Länder Mitteleuropas, die sich eben erst vom kommunistischen Regime befreit haben. Ergebnis: Unterschiede beim Lebensstandard, beim Lohnniveau, bei der sozialen Absicherung usw. Und auch wenn bestimmte Länder des Ostens diesen Rückstand rasch aufholen, so bildet diese wirtschaftliche Verzerrung doch die Ursache für eine Konkurrenz zwischen Ost und West, die nicht immer einfach zu handhaben ist. Dies gilt insbesondere bei den Transportunternehmen. Im Gegenzug stellt dieses sich der Marktwirtschaft öffnende Mitteleuropa auch ein besonders interessantes Investitionsgebiet für die westeuropäischen Unternehmen dar.

### STAND DER DINGE

Anlässlich einer 2005 abgehaltenen Konferenz über die EU-Erweiterung erklärte die IRU, dass die Kosten – insbesondere die Lohnkosten – der Transportunternehmen in den 10 im Jahr 2004 der EU beigetretenen Staaten um 30% unter denen der westeuropäischen Transportunternehmen liegen. Ein heftiger Unterschied, selbst wenn man die offiziellen Zahlen durch eine ganze Reihe von Parametern relativieren muss, durch welche die tatsächliche Vergütung der Fahrer im Osten aufgestockt wird: Prämien, Tageszuschläge bei internationalen Transporten, steuerfreie Spesenerstattungen usw.

Dieser Unterschied sollte sich jedoch im Laufe der Zeit verwischen, manchen Expertenmeinungen zufolge bis 2010 oder 2012. Die Europäische Union entfaltet übrigens bereits eine rege Tätigkeit in dieser Richtung, durch Regelungen über Arbeits- und Ruhezeiten, über Nutzungsentgelte für die Infrastruktur, über den Zugang zum Beruf sowie zum Markt (z. B. Kobotage), um nur einige Beispiele aus dem Transportbereich zu nennen.



## Die Straße geht zu Lasten der Schiene

Jahrzehntlang gaben die Länder Mitteleuropas dem Schienentransport den Vorrang. In den 1970er-Jahren liefen 80% des Güterverkehrs dort über die Eisenbahn. Doch nach dem Fall des Kommunismus gab es hier einen Einbruch: Im Jahr 2000 liefen nur noch 39% des dortigen Güterverkehrs über die Schiene. Eine günstige Entwicklung für den Straßentransport. Dieser entwickelt sich seit einigen Jahren sehr stark, während er zwischen 1970 und 2000 praktisch stagniert hatte. Unter den Ländern Mitteleuropas gibt es einige, die sich beim Straßentransport besonders rege zeigen. Es handelt sich um Polen, auf das 40% des Gesamtgüterverkehrs der 10 neuen Mitglieder von 2004 entfallen, um die Tschechische und die Slowakische Republik (20%), um Ungarn, aber auch um die beiden Neulinge Bulgarien und Rumänien. Das sind Länder mit gutem Know-how und renommierten internationalen Fuhrparks. Diese Länder sind gut aufgestellt in einer Europäischen Union, in der für die nächsten 20 Jahre mit einem Wachstum des Güterverkehrs in einer Größenordnung von 70% gerechnet wird.

Dieser neue Markt wird von den westeuropäischen Transportunternehmern zwar in mancherlei Hinsicht als Bedrohung wahrgenommen – vor allem aufgrund der Lohnkosten –, doch er bietet ihnen auch neue Chancen. So ist derzeit eine (kleine) Welle von „Flaggenwechseln“ zu beobachten, d. h. von Standortverlagerungen nach Osten, durch westeuropäische Transport- und Logistikunternehmen. Eine Bewegung die vor einigen Jahren durch einige große Akteure der Branche angestoßen wurde, die als erste diesen mutigen Schritt wagten, und die sich nun auf kleiner Betriebe ausgeweitet hat. Diese haben beschlossen, sich im Osten niederzulassen, um von den niedrigen Lohnkosten zu profitieren. Ein Unternehmen, das sich im Osten niederlässt, kann auf diese Weise allein in der Bilanzrubrik Löhne erhebliche Einsparungen erzielen. Das kann bis zu EUR 30.000 pro Jahr und Fahrer ausmachen. Diese Einsparung ist nicht das einzige Motiv, um nach Osten zu gehen. Manche Transportunternehmen möchten ganz einfach die Produktionsbetriebe, mit denen sie in langer Zusammenarbeit solide Bande geknüpft haben, bei deren Standortverlagerung nach Osten begleiten. Wieder andere finden: „Man muss Präsenz zeigen.“, schon heute, um sich die zukünftigen Entwicklungschancen nicht entgehen zu lassen. Insbesondere in der Logistikbranche. So eröffnen denn immer mehr Logistikzentren in diesen Landstrichen, parallel zur Niederlassung von großen gesamteuropäischen Logistikunternehmen. Logistikunternehmen, die erhebliche Trümpfe ins Spiel bringen können, insbesondere ihr hohes Qualitäts- und Serviceniveau.

## Eher Tochtergesellschaft als Partnerschaft

In diesem Zusammenhang kamen die Länder Mittel- und Osteuropas zwischen 1994 und 2004 in den Genuss ausländischer Investitionen in Höhe von EUR 130 Milliarden. Eine weitere wichtige Zahl: Mehr als EUR 40 Milliarden wurden zwischen 2004 und 2006 ausgegeben, um die Erweiterung Europas zu fördern. Wobei einige Länder mehr profitiert haben als andere. Polen und Rumänien beispielsweise stießen 2005 in die Top-15-Gruppe (innerhalb des Europas der 27) der Länder vor, die 70% der Investitionen anziehen.

Was die Formen einer Präsenz im Osten anbelangt, so können diese unterschiedlich sein: Tochtergesellschaft, Übernahme oder Partnerschaft. Die erste Lösung wird von jenen Unternehmen bevorzugt, die umfassende Kontrolle über die Geschäftstätigkeit vor Ort behalten möchten. Es gibt auch einen praktischen Grund im Zusammenhang mit dem Kauf von Fahrzeugen. Die Praxis hat gezeigt, dass es besser ist, sich hierzu an eine Niederlassung im Ursprungsland zu wenden. Die Übernahme eines bestehenden Unternehmens ist ein Weg, der weniger gern gegangen wird, weil eine solche Transaktion angesichts der Rahmenbedingungen noch immer heikler ist als in westeuropäischen Ländern. Die gleichen Überlegungen gelten auch für die Partnerschaft mit einheimischen



Unternehmen. Im Laufe der Zeit dürften diese Befürchtungen – ob sie derzeit nun berechtigt sein mögen oder nicht – ebenfalls verschwinden. Und die Art der angebotenen Leistungen dürfte sich differenzieren. Derzeit betreiben die Transportunternehmen, die sich im Osten niederlassen, im Wesentlichen Ost-West-Transporte, doch nach einiger Zeit – wenn sie im internationalen Transport gute Erfahrungen gemacht haben –, könnten sie sich sehr wohl auch auf das nationale Transportgeschäft werfen.

Noch ein Wort über Kabotage, der in den kommenden Jahren auch eine erhebliche Rolle zuwachsen wird. Derzeit ist Kabotage (Gütertransport zwischen zwei Punkten innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Transportunternehmen) den Transportunternehmen aus den neuen Mitgliedstaaten der Europäischen Union untersagt, um eine zu starke Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden. Je nach Land werden sie jedoch ab 2008 bis 2012 die Erlaubnis dazu erhalten. (Innerhalb der alten EU der 15 ist Kabotage seit 1998 gestattet.) Damit eröffnen sich neue Perspektiven für die Transportunternehmen dieser Länder.

Wenn man sich eingehender mit den Transportströmen befasst, so zeigt eine Untersuchung des niederländischen Büros NEA auf, dass im Jahr 2005 in Europa 7,5 Milliarden Tonnen Güter transportiert wurden (Rohöl nicht eingerechnet). Diese Untersuchung gelangt zur Einschätzung, dass das Transportvolumen bis 2015 um 31% steigen wird. Der Anteil des Straßentransports wird dabei vorrangig bleiben und sogar noch zunehmen.

## PERSPEKTIVEN

Wir haben nun gesehen: In Mitteleuropa erleben wir derzeit ein fast schon explosionsartiges Wachstum des Straßentransports. Ein Wachstum, das sich durch die wirtschaftliche Dynamik einer Region erklärt, die sich Schritt für Schritt in das Funktionsgefüge der Marktwirtschaft einpasst. Mit diesem Wirtschaftswachstum geht ein Rückgang der über Jahrzehnte bevorzugten Transportart einher: der Schiene. Das Ziel der Europäischen Union in diesem Kontext ist die rasche Harmonisierung der Sozialstandards und der sonstigen Regelungen in den Mitgliedstaaten. Europa verfolgt bei der gemeinschaftlichen Politik im Bereich Straßentransport im Wesentlichen drei große Leitlinien: Liberalisierung des Marktzugangs, Harmonisierung der Sozialregelungen und Definition eines gemeinsamen Rahmens für die Nutzungsentgelte für Straßennetze. Bis dahin muss man objektiv feststellen, dass eine verschärfte Konkurrenzsituation zwischen dem noch nicht so lange zurückliegenden Europa der 15 und den neuen Mitgliedstaaten besteht. Gewiss handelt es sich um Konkurrenz – doch zugleich auch um gute Chancen für Transport- und Logistikunternehmen, die die neuen Möglichkeiten zu nutzen wissen.

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Das Europa der 27 umfasst 450 Millionen Einwohner und macht 20% des Welthandels aus.
- Im Jahr 2002 zählten die Länder des Ostens (Polen, Ungarn, Tschechische Republik, Bulgarien, Rumänien, Slowakei, Litauen, Lettland, Slowenien) über 205.000 Transportunternehmen, davon 78.000 in Polen und fast 55.000 in der Tschechischen Republik.
- Was man dort verdient: Ein polnischer LKW-Fahrer verdient circa EUR 1.600 brutto pro Monat (ohne 13. Monatsgehalt und ohne Urlaubsgeld), gegenüber einem Lohn von circa EUR 3.000 in Westeuropa. Ein slowakischer Fahrer verdient EUR 1.400 pro Monat, während in Rumänien das Monatsgehalt eines internationalen Kraftfahrers bei EUR 500 liegt (jedoch zuzüglich Zuschlägen für



jeden im internationalen Einsatz verbrachten Arbeitstag, die sich auf das 4- bis 6-fache des Grundlohns belaufen können).

- Die Kommission erwartet bis 2030 eine Zunahme des Güterverkehrs in Europa um 69%.

#### **WENN SIE MEHR ZUM THEMA ERFAHREN MÖCHTEN:**

- IRU ([www.iru.org](http://www.iru.org))
- Le Transport routier dans une Europe à 27, herausgegeben durch Truck & Business für Iveco Benelux
- Les Cahiers de l'Observatoire ([www.cnr.fr](http://www.cnr.fr))
- NEA ([www.nea.nl](http://www.nea.nl))



The road services expert

