

- Länderportraits -

Anlage zur Studie:

Ost-West-Güterverkehre 2030

Analysen, Prognosen und verkehrspolitische Herausforderungen für Deutschland und ausgewählte europäische Länder

Verfasser: ProgTrans AG, Basel

prog*trans*

Stephan Kritzinger (Leitung)

Markus Drewitz

Theres Herz

Lutz Ickert

Ulrike Matthes

Stefan Rommerskirchen

Philipp Stumpf

Emely Weyand

Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.)

Frank Hansen (Projektleitung)

Inhalt

	Seite
0. Vorbemerkung	IV
1.1 Bulgarien 	1
1.2 Estland 	5
1.3 Lettland 	9
1.4 Litauen 	13
1.5 Polen 	17
1.6 Rumänien 	21
1.7 Russische Föderation 	26
1.8 Slowakische Republik 	31
1.9 Tschechische Republik 	35
1.10 Ukraine 	39
1.11 Ungarn 	44
1.12 Weißrussland 	49
Quellen	53

0. Vorbemerkung

Die vorliegende Publikation „Länderportraits“ ist ein Anhang zur ifmo Studie „Ost-West-Güterverkehre 2030 – Analysen, Prognosen und verkehrspolitische Herausforderungen“. Die „Länderportraits“ beinhalten zusätzliche Informationen zu den untersuchten osteuropäischen Ländern. Dabei werden in steckbriefartiger Form Hintergründe zu politischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen zusammengefasst.

1.1 Bulgarien

Raumstruktur



Siedlungsstruktur

Hauptstadt	Sofia
Fläche	110'900 km ²
Bevölkerung	7.4 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	67 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Sofia, Varna, Bourgas Stara Zagora, Plovdiv
Lage Wirtschaftszentren	verteilt, eher im Süd-Osten

Wirtschaft

BIP (Marktpreise 2005)	21.1 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	2'851 EUR je Einwohner
Währung	Lew

Politik

Bulgarien ist eine **parlamentarische Republik** und seit dem **1. Januar 2007** Mitglied der Europäischen Union.

Bulgarien gilt als politisch stabil. Die **Privatisierung** von strategisch wichtigen Bereichen, wie dem Transportsektor schreitet voran.

Deutsch-Bulgarische Wirtschaftsbeziehungen

Zwischen Deutschland und Bulgarien bestehen **enge** bilaterale Beziehungen mit reger Besuchsdiplo-matie. Die Grundlage der Zusammenarbeit ist der deutsch-bulgarische Vertrag von 1991.

Die Berichterstattung über und aus Deutschland, vor allem bei europapolitischen Fragestellungen nimmt in den Medien Bulgariens einen breiten Raum ein. Es besteht eine Vielzahl von Projekten zur **Unterstützung** Bulgariens, wie z.B. bei der Umstrukturierung der öffentlichen Verwaltung Bulgariens.

Verkehrspolitik

Die Entwicklung der Verkehrspolitik hängt maßgeblich mit der Umsetzung der **EU-Vorgaben** zusammen. Mit dem Beitritt Bulgariens in die EU wurden die bulgarischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen. Dies bildet die Grundlage für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors.

Der Schlussbericht über die Ermittlung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs (TINA¹) bildet die Grundlage für die Ausdehnung **transeuropäischer Netze** nach Bulgarien.

Im Jahr 2000 wurde die **Straßenverkehrsverwaltung** umstrukturiert; ein neues Straßenverkehrsgesetz ist in Kraft getreten, das Verwaltung, Bau und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur regelt. Im Jahr 2004 hat Bulgarien eine Vignette für die Nutzung der bulgarischen Straßeninfrastruktur eingeführt. Die Privatisierung wurde vollständig abgeschlossen.

Die Umstrukturierungsphase im **Schieneverkehr** wurde 2002 abgeschlossen. Der Sektor konnte

¹ TINA steht für „Transport Infrastructure Needs Assessment“, ein Verkehrsinfrastrukturanalyse zur kontinuierlichen Erweiterung des Transeuropäischen Netzes (TEN).

somit entflechtet werden und das staatliche Monopol des schienengebundenen Transports wurde durch die Trennung von Infrastruktur und Betrieb beendet.

Das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Handelsschifffahrt wurde 2002 verabschiedet und bildete die Grundlage für die Binnenschifffahrt und den Seeverkehr. Die Unabhängigkeit bulgarischer Seeverkehrsverwaltungen ist noch nicht gewährleistet, da immer noch 90 % der bulgarischen Schiffe dem Staat gehören, der so bei Kontrollen gleichzeitig Richter und Beteiligter ist. Durch den Plan zur Privatisierung und zu einer strengeren Trennung, dürften sich Qualität und Transparenz der Kontrollen verbessern. Zukünftig sollen die bulgarischen Häfen unter europäischen Gemeinschaftsmarktprinzipien entwickelt und privatisiert werden. Dies wurde im nationalen Programm zur Entwicklung der Häfen festgesetzt.

Die Verbesserung der dichten Transportinfrastruktur und die Optimierung der Intermodalität sind die **langfristigen** Ziele der Verkehrspolitik. Um die Infrastruktur zu verbessern wurde eine Verkehrsstrategie für den Zeitraum 2000 -2006 ausgearbeitet. Darin werden Prioritäten und notwendige Investitionen festgelegt. Es wurden bereits große Anstrengungen unternommen, um das bulgarische Transportnetzwerk an europäische Standards anzugleichen, jedoch ist trotzdem die Infrastruktur noch weiter zu verbessern und zu entwickeln.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz hat eine Länge von **37'300 km**, davon sind jedoch nur **0,9 %** Schnellstraßen. Alle Straßen von internationaler Bedeutung sind gepflastert. Die meisten Straßen sind allerdings älter als 15 Jahre, so dass ca. 33 % der Hauptstraßen sich in schlechtem Zustand befinden.

Die bereitgestellte Straßeninfrastruktur in Bulgarien ist **inhomogen**. In Ost-West-Richtung ist sie besser entwickelt als in Nord-Süd Richtung, so dass Regionen im Süden, sowie entlang der Donauküste und zwischen den paneuropäischen Korridoren unter dem schlechten Zustand der Straßen leiden. Das Netz in seiner Gesamtheit ist nicht zufrieden stellend. Ein großer Teil der Bevölkerung hat keinen guten Zugang zu den Hauptstraßen.

Ein weiteres Problem des Straßengüterverkehrs sind die fehlenden Verbindungen zu den Nachbarländern. Insgesamt existieren in Bulgarien 21 Übergänge, von denen nur 7 auf Hauptstraßen gelegen sind. So werden gegenwärtig die **Grenzübergänge** Kapitan Andreevo (zur Türkei) und Kalotina (zu Serbien) modernisiert und rekonstruiert.

Der **Straßengütertransport dominiert**. Die Gütertransportleistung auf der Straße hat sich von 59,8 % (2001) auf 70,8 % (2005) erhöht. Die Transitfracht durch Bulgarien ist stark abhängig von internationalen und regionalen Faktoren. Der größte Teil der Transitfracht geht nach oder kommt aus der Türkei, Griechenland, Deutschland und Rumänien.

Schiene

Das bulgarische Schienennetz ist rd. **4'300 km** lang, davon sind rd. **63 %** elektrifiziert. Das Netz besteht zu 95 % aus **Normalspurnetzen** und zu 5 % aus Schmalspurnetzen. Die Infrastruktur ist teilweise veraltet, wobei in den letzten Jahren vermehrt Anstrengungen zur Modernisierung unternommen wurden. Verglichen mit den Schienennetzen innerhalb der europäischen Union ist das bulgarische Schienennetz momentan jedoch noch unterentwickelt. Im Süd-Osten Bulgariens und in der Region Rila-Rodopi ist die Infrastruktur in einem besonders schlechten Zustand.

Die wichtigste Eisenbahngesellschaft Bulgariens ist **Bulgarski Duržavni Železnici (BDZ)**. Das Unternehmen ist eine Aktiengesellschaft im Staatsbesitz.

Die Lizenzen für den Eisenbahngüterverkehr wurden bisher nur an die BDZ und an das Unternehmen Bulmarket (russisches Kraftstoff-/ Logistikunternehmen) vergeben. Gegenwärtig beantragen jedoch auch weitere Unternehmen wie Gazprom Trading bei der bulgarischen Eisenbahnbehörde Lizenzen für Schienengüterverkehr.

Der Schienengüterverkehr hat nach dem Straßengüterverkehr den zweitgrößten Anteil am Güterverkehr Bulgariens. Der kontinuierliche Anstieg des Schienenfrachtvolumens seit 2003 ist insbesondere auf den gestiegenen Handel mit der EU zurückzuführen. In den nächsten 2 Jahren soll das derzeitige Frachtvolumen gehalten werden, und die Infrastruktur muss verbessert werden, um die Qualität sowie Flexibilität der Anbieter und die Transportkapazität des gesamten Netzes erhöhen zu können.

Im Jahr 2006 wurden einige Infrastrukturprojekte, wie die zunehmende Elektrifizierung wichtiger Eisenbahnstrecken und der Bau der Donaubrücke bei Vidin und Kalfat in Angriff genommen. Die Bahnverbindungen Bulgariens mit den Nachbarstaaten sind jedoch noch nicht ausreichend. Derzeit bestehen nur 8 Übergänge, wobei eine Verbindung Bulgariens mit Mazedonien immer noch nicht erbaut ist. Im Jahr 2007 wurde zwischen Rumänien und Bulgarien ein Abkommen angesichts der Arbeit an den Eisenbahngrenzübergängen unterzeichnet, so dass z.B. einer reguläre Eisenbahnlinie zwischen Rouse und Bukarest starten soll.

Pipeline

Das Pipeline-Netz in Bulgarien hat eine Gesamtlänge von **3'000 km**. Es besteht zu rd. **84 %** aus **Erdgas**leitungen, zu **11 %** aus **Erdöl**leitungen und zu **5 %** aus **raffinierte Produkte** Leitungen. Durch Bulgarien führt die sog. Vlore Öl-Pipeline, die Bulgarien mit Mazedonien und Albanien verbindet. Auch zahlreiche Gas-Pipelines, zum Import von russischem Gas verlaufen von Bulgarien aus weiter nach Mazedonien, Griechenland und in die Türkei.

Seeschifffahrt

Die wichtigsten Seehäfen Bulgariens liegen in **Bourgas** und **Varna**. Diese beiden Häfen wickeln ca. 60 % des nationalen Import- und Export-Handels ab. Sie haben eine strategisch günstige Lage an der Kreuzung zwischen Europa und Asien. Die Hafeninfrastuktur wird weitestgehend als mangelhaft beurteilt. Die **Kapazität** für die Abfertigung von konventioneller Fracht, von festen und flüssigen Massengütern, von Container- und Ro-Ro Gütern ist an beiden Seeverkehrsknoten vorhanden. Weiterhin sind die Häfen **intermodal** angebunden. Beide verfügen über eine relativ gut entwickelte Anbindung an das Straßen- und Schienennetz.

In den vergangenen Jahren ist **beim Güterumschlag** in den Häfen ein **Anstieg** feststellbar. Dieser ist begründet durch den allgemeinen Trend des Anstiegs des Containeraufkommens. Der Rückgang an Massengütern ist auf die marktorientierten Reformen und die neue internationale Handelspolitik Bulgariens, orientiert an der EU zurückzuführen.

Binnenschifffahrt

Das Binnenwasserstraßennetz in Bulgarien hat eine Länge von **470 km**. Der wichtigste und einzige inländische Binnenschifffahrtsweg ist die Donau. Die größten Binnenhäfen an der Donau sind:

- **Rouse:** Der Hafen ist ein wichtiges Handels-, Industrie-, und Transportzentrum an der strategisch wichtigen Kreuzung zwischen den paneuropäischen Korridoren VII und IX. Rouse hat einen Anteil von rund 60 % am Güterumschlag der bulgarischen Binnenschifffahrt.
- **Vidin und Lom:** Die beiden Häfen sind von Bedeutung für die Binnenschifffahrt Bulgariens. Sie haben einen Anteil von 30 % am Güterumschlag der Binnenschifffahrt.

Die Donau stellt zusammen mit Rhein und Main eine **Verbindung** zwischen **West- und Osteuropa**

dar. Durch diese direkte Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee werden viele europäische Länder und ihre Industriezentren verbunden. So sind die Binnenschiffahrtsverkehre mit den EU-Mitgliedstaaten in den vergangenen Jahren mit zunehmender Tendenz angestiegen. Neben der europäischen Bedeutung ist die Donau auch ein wichtiger Verkehrsweg für die angrenzenden Flussregionen.

Der bulgarische Abschnitt der Donau weist noch **viele Mängel** auf, wie die fehlende direkte Schienenanbindung der Binnenhäfen und vergleichsweise schlechte navigatorischen Bedingungen. Die Donau in Bulgarien entspricht nicht den internationalen Standards der Donau Kommission. Viele bulgarische Abschnitte der Donau erreichen eine zu geringe Mindesttiefe. Der ungenügende Tiefgang ist ein limitierender Faktor, der Auswirkungen auf die Transportkapazitäten der bulgarischen Flotte hat.

Transport und Logistik

Der nationale bulgarische Markt ist noch nicht weit entwickelt, dennoch haben sich zahlreiche große Logistikanbieter niedergelassen und bieten Frachtdienste an. Durch die Entwicklung des Marktes ist damit zu rechnen, dass Transport- und Speditionstätigkeiten durch Logistikdienstleistungen ergänzt werden. Als bevorzugte Standorte gelten Schlüsselregionen wie Sofia und Plodiv, Rouse und Stara Zagora. In Sofia bilden sich Logistik-Cluster in Druzhiba (in Nähe des Flughafens), Bozhurishte (TEN-Korridor 10), Krivina und Kazichene (Anschluss an die TEN-Korridore 4/8/10), Elin Pelin und Novi Han (TEN-Korridore 4/8/10) und Sofia International Airport.

Dynamische Entwicklungen sind beim Ausbau von neuen Büro- und Lagereinrichtungen zu beobachten. Die Mieten sind sehr hoch, da qualitativ hochwertige Einrichtungen noch rar sind. Seit dem EU-Beitritt hat sich das Angebot an hochwertigen **Logistikeinrichtungen** bereits erhöht.

Fazit

Stärken

- Aufgrund seiner geographischen Lage am Schwarzen Meer als EU-Gateway in die Türkei, nach Zentralasien und in den nahen Osten prädestiniert
- Makroökonomische Stabilität, relativ hohes Wirtschaftswachstum (2005 rd. 6 %)
- Verkehrliche Lagevorteile durch TEN-Korridore (IV, VIII und X)
- intermodales Verkehrssystem vorhanden
- Relativ hohes Wachstum der Gütertransportleistung: zwischen 2001 und 2005 um rd. 50 %

Schwächen

- Gut ausgebildete Arbeitskräfte knapp
- Arbeitslosigkeit 9,2 %, 60 % der Arbeitslosen haben keine Berufsqualifikation
- Kapazität des Transportsystems insgesamt noch nicht ausreichend
- Technische Defizite des intermodalen Verkehrssystems
- Teilweise ungünstige Navigationsbedingungen im bulgarischen Abschnitt der Donau
- Hafen-Infrastruktur kann die Anforderungen für den Umschlag und Transport moderner Fracht und Frachtaktivitäten noch nicht erfüllen
- Teilweise intransparente Privatisierungsprozesse von Verkehrsunternehmen
- „Archaische Praktiken“ der Zollbehörden
- Korruption bei öffentlichen Ausschreibungen

1.2 Estland

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Tallinn
Fläche	45'000 km ²
Bevölkerung	1.3 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	29.3 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Tallinn, Narva Tartu, Pärnu, Valga
Lage Wirtschaftszentren	in Grenzregionen
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	10.5 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	8'077 EUR je Einwohner
Währung	Estnische Krone

Politik
<p>Estland ist eine parlamentarisch demokratische Republik und seit dem 1. Mai 2004 Mitglied der Europäischen Union.</p> <p>Seit dem Jahr 1991 ist die Republik unabhängig. Die Russische Föderation hat jedoch nach wie vor eine große Bedeutung für Estland, vor allem bei den Transitverkehren. Die Grenzfrage zwischen den beiden Staaten bleibt nach wie vor ungeklärt, weil die Russische Föderation sich weigert, den estnischen Entwurf der Präambel des Grenzvertrages vom Jahr 2005 zu unterschreiben.</p> <p>Deutsch-Estnische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Die deutsch-estnischen Wirtschaftsbeziehungen haben sich positiv entwickelt. Auf verschiedenen Ebenen (private Initiativen, Vereine, Vertreter der Bundes-, Landes-, und Kommunalpolitik, Unternehmen) wird ein intensiver bilateraler Dialog zwischen Deutschland und Estland gepflegt.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Die Entwicklung der Verkehrspolitik hängt maßgeblich mit der Umsetzung der EU-Vorgaben zusammen. Mit dem Beitritt Estlands in die EU wurden die estnischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen. Dies bildet die Grundlage für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors. In Estland wurden außerdem die Zugangsbedingungen der Unternehmen zum Verkehrsmarkt nach dem EU Beitritt neu geregelt.</p> <p>Im Bereich der transeuropäischen Netze ist ein Entwicklungsplan zur Kofinanzierung von Straßenbauprojekten für die Jahre 2001 – 2005 ausgearbeitet worden. Auf dieser Grundlage startete im Jahr 2002 der Ausbau der sog. "Via Baltica" in Estland. Zurzeit wird an der Umsetzung des prioritären Infrastrukturprojekts "Rail Baltica" gearbeitet.</p> <p>Im Bereich des Straßenverkehrs wurden die Grundlagen für nationale und internationale Gütertransporte im Gesetz für den Straßenverkehr geregelt. Darauf aufbauend trat 2001 ein weiteres Gesetz über die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe in Kraft. Die hohe Unfallrate soll durch den sog. "Traffic Safety Action Plan" gesenkt werden, der ebenfalls im Jahr 2001 implementiert wurde.</p> <p>Die Regierung genehmigte im Bereich der estnischen Seeverkehrspolitik für 2001 – 2004 eine Förderung, um diesen zentralen Wirtschaftszweig weiter ausbauen und modernisieren zu können.</p>

Die **Privatisierung** der estnischen **Eisenbahnen** (Netz und Betrieb) konnte im Jahr 2001 abgeschlossen werden. Die Öffnung des Eisenbahnmarktes wurde konsequent weiterverfolgt, und mehreren Güter- und Personenverkehrsunternehmen erhielten Lizenzen für den Betrieb. Bereits in den 90er Jahren wurde von Estlands Privatisierungskommission große Teile des Schienengüterverkehrs und der Netzinfrastruktur an das Unternehmen "Eesti Raudtee" verkauft, ein Unternehmen, welches zu einem Drittel dem Staat und zu zwei Drittel dem privaten Unternehmen Baltic Rail Service (BRS) gehört. Die Privatisierung insbesondere des Netzes bewährte sich nicht (Sicherheitsprobleme, unterlassene Investitionen in das Schienennetz). Um den Zusammenbruch des Bahnverkehrs in Estland zu stoppen, kaufte die Regierung in Tallinn 2007 alle Anteile zu einem hohen Preis zurück. Die Gleis- und Signalanlagen sollen zukünftig auch im Staatsbesitz bleiben, für den Betrieb werden wieder private Akteure gesucht.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz hat eine Länge von **16'470 km**, davon sind nur etwa **0.8 %** Schnellstraßen. Das gesamte Straßennetz inklusive städtischer, privater, regionaler und nationaler Straßen hat eine Länge von 56'850 km.

Insgesamt kann der Zustand der Straßeninfrastruktur als **unzureichend** beschrieben werden. Die Modernisierung schreitet jedoch zunehmend voran. Die Finanzierung wird vor allem durch Unterstützung der EU gewährleistet, außerdem will Estland für den Ausbau der Infrastruktur vermehrt private Beteiligungen vergeben. Ziel ist es, den Straßenausbau vor dem Hintergrund der sozialen und regionalen Entwicklungsprognosen und vor allem im Hinblick auf die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs voran zu treiben.

Schiene

Das estnische Schienennetz ist rd. **960 km** lang, davon sind **14 %** elektrifiziert. Das gesamte Eisenbahnnetz besteht aus **Breitspurnetzen**. Die Modernisierung des Schienennetzes konnte nach dem Rückkauf der estnischen Schieneninfrastruktur initiiert werden. Insbesondere die Sicherheit des Netzes soll durch neue Anlagen wieder gewährleistet werden.

Die wichtigsten Eisenbahngesellschaften Estlands sind:

- **AS Edelaraudtee:** Der Anbieter für Passagierbeförderung und für lokale Frachttransporte mit Dieselszügen wurde im Jahr 2000 privatisiert.
- **AS Elektriraudtee:** Der Infrastrukturwartungsanbieter und Anbieter von Passagierbeförderung rund um Tallinn befindet sich vollständig in staatlichem Besitz und gehört teilweise zu AS Eesti Raudtee.
- **AS Eesti Raudtee:** Der Anbieter der Infrastruktur und von Frachttransporten ist derzeit zu 100 % in staatlichem Besitz. Das Güterverkehrsunternehmen ist jedoch vor allem wegen des russischen Transitverkehrs zu den Ostseehäfen Estlands interessant für private Akteure. Die Infrastruktur soll weiter in staatlicher Hand verbleiben.

Neben den genannten bedeutenden Eisenbahngesellschaften operieren noch 14 weitere Fracht- und ein weiteres Passagierunternehmen auf dem estnischen Netz.

Die estnischen Breitspurnetze spielen eine entscheidende strategische Rolle beim Frachttransport von den estnischen Häfen nach Russland und Lettland, so dass der Schienenverkehrssektor eine der wichtigsten Industrien des kleinen Landes ist.

Estland ist mit seinen baltischen Nachbarn ein attraktiver europäischer Hub vor allem für Massen-

güter von Fernost. Das hohe Transitvolumen zwischen Estland und Russland wurde 2003 noch maßgeblich durch Öl-Transporte bestimmt, wobei der Trend jedoch aufgrund des verstärkten Ausbaus russischer Kapazitäten rückläufig ist.

Pipeline

Durch Estland verlaufen Pipelines mit einer Gesamtlänge von rd. **860 km**. Dieses Netz besteht zu nahezu **100 %** aus **Erdgasleitungen**, durch die russisches Gas nach Estland importiert wird. Estland deckt jedoch nur ca. 1/3 seines Energiebedarfs durch Importe.

Seeschifffahrt

Wichtigster Seehafen Estlands ist der staatliche Hafen von **Tallinn**. Er besteht aus 4 Häfen Paldiski, Muuga, Saaremaa und dem alten Stadthafen, wobei **Muuga** der Frachtumschlagsknoten ist.

Der Hafen von Tallinn ist **ganzjährig eisfrei** und bietet gute Fährverbindungen nach Europa und Russland. Die Infrastruktur wurde ausgebaut und stärker diversifiziert, so dass neben dem Öl-Terminal auch **Umschlagskapazitäten für Container**, Getreide, Kohle, Stahl und andere Massen- bzw. Stückgütern vorhanden sind. Weiterhin ist der Hafen **intermodal** an das Schienennetz angebunden. Tallinn hat noch Kapazitätsreserven.

Die baltischen Seehäfen konnten in den letzten Jahren hohe Wachstumsraten erzielen. Die Kapazität russischer Seehäfen kann den russischen Bedarf nicht abdecken. Da die russischen Häfen jedoch sukzessive ausgebaut werden, machte sich 2006 besonders der Rückgang an Flüssiggütern im Hafen von Tallinn bemerkbar. Für diesen spielte in der Vergangenheit besonders der Transithandel mit russischem Öl eine bedeutende Rolle (Anteil von Öl-Umschlag am Gesamtumschlag betrug 2005 ca. 60 %). In Bezug auf das Umschlagsvolumen aller baltischen Häfen lag Tallinn im Jahr 2006 an erster Stelle.

Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist für Estland **weniger von Bedeutung**. Das Binnenwasserstraßennetz hat eine Länge von **500 km** und besteht im Wesentlichen aus den Flüssen Pärnu, Kasari und Narva.

Transport und Logistik

Insgesamt hat der Transport- und Logistiksektor stark an Bedeutung zugenommen und erwirtschaftete in den vergangenen Jahren regelmäßig über 10 % des Bruttoinlandsprodukts.

Zahlreiche westliche Anbieter sind im Land präsent, der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit liegt aber noch auf dem Transitverkehr von und nach Russland. Der Konsummarkt Estlands ist noch nicht weit entwickelt und deshalb werden logistische Abläufe für die allgemeine Industrie und den Kfz-Sektor im Wesentlichen aus anderen Ländern gesteuert (z.B. Polen). Seit dem Jahr 2004 ist die nationale Konsumnachfrage stark gestiegen. Dies hat dazu geführt, dass Importeure, Hersteller und Distributionsunternehmen ihre Aktivitäten ausbauen konnten. Diese Entwicklung zieht eine Tendenz zum Outsourcing logistischer Dienstleistungen nach sich. In Estland entstehen vermehrt Industrieparks, wie z.B. im Gebiet Muuga Hafen.

Die meisten estnischen Lagerkapazitäten sind jedoch noch aus Sowjet-Zeiten und haben keinen internationalen Standard. Allerdings kann seit 2005 durch den erweiterten Bestand an modernen Industrie- und Lagerflächen mit ca. 400'000 m² die Nachfrage fast gedeckt werden.

Das Hauptproblem des Transportsektors hängt mit der ungeklärten Grenzfrage zwischen Estland

und Russland zusammen (siehe Abschnitt Politik). Die wichtigen Transitgüterströme werden durch zu kleine Grenzübergänge und den sich ständig ändernden Formalitäten Russlands behindert.

Fazit

Stärken

- Eisfreier Tiefwasserhafen Tallinn
- Gutes Innovationsklima
- Wachsender Bestand an modernen Industrie- und Lagerflächen

Schwächen

- Unzureichende Infrastruktur besonders im Schienen- und Straßenverkehr
- Hemmnisse am Grenzübergang nach Russland
- Logistik spielt noch keine sehr große Rolle
- Logistkdienstleistungen werden weitgehend von polnischen Distributionszentren aus durchgeführt
- Lagerkapazitäten (z.T. noch aus Sowjet-Zeit) lassen internationalen Standard vermissen

1.3 Lettland

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Riga
Fläche	64'500 km ²
Bevölkerung	2.3 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	35.2 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Riga, Ventspils
Lage Wirtschaftszentren	Liepāja, Daugavpils
Lage Wirtschaftszentren in Grenzregionen	
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	12.7 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	5'522 EUR je Einwohner
Währung	Lats

Politik
<p>Lettland ist eine parlamentarisch demokratische Republik und seit dem 1. Mai 2004 Mitglied der Europäischen Union.</p> <p>Das Land erlangte seine Unabhängigkeit im Jahr 1991 und gilt als politisch stabil. Die Privatisierung des Transportsektors ist weitgehend abgeschlossen.</p> <p>Deutsch-Lettische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Deutschland ist nicht nur der größte Außenhandelspartner, sondern hat Lettland auch auf dem Weg in die EU und NATO unterstützt, dadurch haben die Beziehungen eine neue Qualität erhalten. Konkrete bilaterale Unterstützung erhält Lettland bei der Umgestaltung der Wirtschaft, Verwaltung und Justiz. Weiterhin bestehen bilaterale Abkommen im See-, Luft-, und Straßenverkehr.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Die Entwicklung der Verkehrspolitik hängt maßgeblich mit der Umsetzung der EU-Vorgaben zusammen. Mit dem Beitritt Lettlands in die EU wurden die lettischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen, dies bildet die Grundlage für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors.</p> <p>In Bezug auf die transeuropäischen Netze wurden Investitionen in die vorrangige Straßen- und Schieneninfrastruktur fortgeführt, sowohl in Nord-Süd (Via-Baltica) als auch in Ost-West Richtung. Momentan wird an der Umsetzung des prioritären Infrastrukturprojekts der sog. "Rail Baltica" gearbeitet.</p> <p>Auch im Bereich des Straßenverkehrs wurden die Rechtsvorschriften angeglichen, so dass 2001 die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes implementiert werden konnte. Damit wurden neue Sicherheitsstandards eingeführt und Spezialregelungen für Gefahrguttransporte integriert.</p> <p>Die Umstrukturierung der lettischen Eisenbahnen wurde fortgesetzt. Zwei private Gesellschaften erhielten die Betriebsgenehmigung im Frachtverkehr. Damit ist ein gewisser Wettbewerb gewährleistet. Im Jahr 2000 wurde eine Regulierungsbehörde für diesen Bereich eingeführt.</p> <p>Die lettische Schifffahrt wurde umstrukturiert und Richtlinien bzw. Rechtsvorschriften wurden an die EU-Vorgaben angeglichen.</p>

Auf der Grundlage des nationalen Entwicklungsprogramms Lettlands für 1996 bis 2010 wird die Transportinfrastruktur **langfristig** modernisiert und ausgebaut. Folgende Langzeitziele der Verkehrspolitik werden darin festgelegt:

- Entwicklung und Instandhaltung eines effektiven, nachhaltigen, integrierten, umweltfreundlichen, und multimodalen Transportsystems.
- Das Transportsystem soll den steigenden Bedarf der nationalen Wirtschaft, des internationalen Handels und der Bevölkerung decken.
- Gewährleistung von Sicherheit und Zuverlässigkeit

Der Bereich der Logistik und die Weiterentwicklung des Transitflusses sind Prioritäten der lettischen Wirtschaft und Politik. Diese Prioritäten sollen durch eine entsprechend geänderte und adaptive Gesetzgebung erreicht werden.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz hat eine Länge von rd. **8'100 km**. In Lettland gibt es **keine** Schnellstraßen, sondern nur staatliche Hauptstraßen (rd. 1620 km), die mit den deutschen Bundesstraßen vergleichbar sind. Das gesamte Straßennetz inklusive städtischer, privater, regionaler und nationaler Straßen hat eine Länge von rd. 70'000 km. Die Hauptstraßen sind sternförmig auf Riga ausgerichtet, wobei zwischen diesen Querverbindungen in der Fläche existieren.

Insgesamt jedoch kann der Zustand der Infrastruktur als unzureichend und unsicher bezeichnet werden. Lettland hat die **geringste Straßenverkehrsdichte Europas**, jedoch eine sehr hohe Anzahl an Verkehrstoten. Diese negativen Wirkungen sollen durch vermehrte Infrastrukturinvestitionen reduziert werden.

Schiene

Das Schienennetz Lettlands hat eine Länge von **2'303 km**, davon sind rd. **11 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Netzwerk (99 %) ist ein **Breitspurnetz**. Das weitmaschige Streckennetz ist sternförmig auf Riga ausgerichtet. Die wichtigste Aufgabe des Schienenverkehrs in Lettland ist es, die Ost-West und die Nord-Süd Frachttransitflüsse zu gewährleisten; der Schienenverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des nationalen Transportsystems.

Die wichtigste Eisenbahngesellschaft Lettlands ist **Latvijas Dzelzceļš (LDZ)**. Unter dem Dach von LDZ bestehen sieben Tochterunternehmen, die verschiedene Aufgaben wahrnehmen.

Im Jahr 2005 wurde LDZ restrukturiert. Die Infrastruktur blieb in Staatshand, während die anderen Unternehmensteile wie Frachttransport und Passagierbeförderung, Fuhrparkwartung etc. zum Teil privatisiert wurden. Seit Beginn des Jahres 2007 wird der Güterwagenbestand erweitert, um so die technische Ausstattung des Unternehmens zu stärken und dem Wettbewerb um Transitgüter (aus/nach Russland) standhalten zu können. Außerdem wird der Transitcontainertransport in Richtung Weißrussland und Estland ausgedehnt.

Die **Probleme** der LDZ resultieren hauptsächlich aus der wenig kundenfreundlichen Tarifpolitik der wichtigsten Seehäfen in Lettland und den negativen Auswirkungen des rasch vorangetriebenen Ausbaus von Umschlagskapazitäten im Großraum St. Petersburg. Diese zwei Fakten führen dazu, dass der lettische Schienengütertransit 2006 rückläufig war. Im Jahr 2006 wurden 11 % weniger Fracht auf dem nationalen Schienennetz transportiert als im Jahr 2005.

Wichtig für die Steigerung des Schienenverkehrsaufkommens sind der Ausbau und die Modernisie-

rung der Infrastruktur. Die Entwicklungen dieser basiert auf den staatlichen Richtlinien aus dem **Business Plan** für den Zeitraum 2003-2007 für das lettische Schienennetz. Darin sind die Erneuerung und Modernisierung der Schienenverkehrswege, die Ausgestaltung zur Erhöhung des Sicherheitslevel und der Auslastung des Schienennetzes festgelegt.

Neben der Eisenbahngesellschaft LDZ operieren noch weitere private Fracht- und Passagierunternehmen auf dem lettischen Netz.

Pipeline

Die Gesamtlänge des lettischen Pipeline-Netzes beträgt rd. **1'600 km**. Davon sind rd. **70 % Erdgasleitungen**, **5 % Erdölleitungen** und **25 % Leitungen für raffinierter Produkte**.

Lettland ist ein **bedeutendes Transitland** für fossile Energieträger und bietet die einzigartige Möglichkeit, Öl und Petroleum-Produkte als Transit per Fernleitung weiter zu transportieren. Der lettische Öl-Transitkorridor mit seinen Pipelines (Polotsk - Ventspils, Polotsk – Mazeikiai) ist einer der ökonomischsten, technisch modernsten und sichersten in Europa. Das Erdgas wird aus Russland importiert und durch ein nationales Gasdistributionsnetz weiter in der Fläche verteilt.

Seeschifffahrt

Lettland verfügt über insgesamt 10 Häfen. Die drei bedeutendsten sind die Häfen von **Ventspils**, **Riga** und **Liepaja**. Die Häfen von Ventspils und Riga sind freie Häfen, während Liepaja ein Teil der Sonderwirtschaftszone ist.

Die großen Vorteile der drei Häfen liegen in der ganzjährigen **Eisfreiheit** und der **intermodalen** Anbindung an Russland und die GUS Staaten. Die Fracht von und zu den lettischen Häfen wird hauptsächlich per Bahn transportiert. Weiterhin sind alle drei an ein Netz von Zubringerstraßen angebunden, so dass eine direkte Umladung auf die jeweiligen Schiffe möglich ist.

Kurzcharakteristika der lettischen Häfen:

- **Liepaja:** Drittgrößter Hafen in Lettland. Die Kapazitätsgrenze des Hafens liegt bei 7 Mio. t. Umgeschlagen werden v.a. Holz, Metalle, Düngemittel, RoRo-Fracht, Massen- und flüssige Güter. Der multifunktionelle Betrieb am Hafen wird durch diverse Logistikdienstleistungen, regelmäßige Fährverbindungen (nach Schweden (Karlshamn) und Rostock) und der Ansiedlung von produzierendem Gewerbe unterstützt.
- **Riga:** Der zweitgrößte Hafen Lettlands verfügt über eine Frachtkapazität von 20 Mio. t. Im Wesentlichen werden Container- und RoRo-Fracht, sowie Düngemittel, Holz und Öl-Produkte umgeschlagen. Das Containerhandling nimmt am Hafen eine zentrale Bedeutung ein, so werden hier 97 % der Container abgefertigt, die Lettland passieren. Auch an diesem lettischen Seeverkehrsknotenpunkt wird der multifunktionelle Betrieb gewährleistet. So gehen beispielsweise regelmäßige Güter- und Passagierfähren nach Stockholm (Schweden) und Lübeck.
- **Ventspils:** Der größte Hafen Lettlands und der baltischen Seeregion ist Ventspils, der eine Umschlagskapazität von 75 Mio. t hat. An dem Knoten werden v.a. Öl, Öl-Produkte, chemische Güter und konventionelle Fracht umgeschlagen. Der Hafen wird multifunktionell betrieben. Es siedelten sich diverse Produktions- und Logistikunternehmen im Industriepark an. Regelmäßige Fährverbindungen nach Nynashamn (Schweden) und Lübeck werden angeboten.

Auch wenn Ventspils noch größter Verladehafen für Erdöl & Erdölprodukte in der Ostsee ist, nimmt die Bedeutung der russischen Öl-Exporte im Schiffsgüterverkehr Lettlands und der baltischen Seeregion allmählich ab. Der russische Öltransit in Ventspils ist seit längerem rückläufig. 2006 hat dieser Seeverkehrsknoten den Hauptanteil seines Rohölumschlags verloren. Zum Ausgleich ist man am Hafen vermehrt um **Diversifikation** bemüht.

In jüngster Vergangenheit wurde bereits ein Multifunktionsterminal zur Abfertigung von RoRo-Schiffen errichtet. In Zukunft soll durch die Entwicklung neuer Dienstleistungen für RoRo und Containerfracht der Service und die Angebotspalette am Hafen erweitert werden. Weiterhin werden die **multimodalen Anbindungen** ausgebaut; so entsteht derzeit ein neuer Hafenhafenbahnhof in Ventspils.

Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist für Lettland **weniger von Bedeutung**. Das Wasserstraßennetz hat eine Länge von **300 km** und besteht im Wesentlichen aus den ständig schiffbaren Flüssen Daugava und Gauja.

Transport und Logistik

Auch in Lettland **gewinnt** der Transport- und Logistiksektor, vor allem im Transitverkehr ständig **an Bedeutung** und erwirtschaftet regelmäßig 10 % am Bruttoinlandsprodukt. Aufgrund dieser zentralen Bedeutung der Transitfracht für Lettland und weil sich viele Transportunternehmen darauf spezialisieren, wird Transit in Lettland als ein eigener wichtiger Sektor berücksichtigt.

Zahlreiche Logistikanbieter sind in Lettland präsent, aber ihr **Fokus** liegt noch auf der **Transport- und Speditionstätigkeit**, weil der Konsummarkt noch eher unterentwickelt ist. Es gibt bereits eine gesteigerte Nachfrage nach modernen Industrie- und Lagereinrichtungen, das Angebot jedoch hinkt hinterher und es gibt derzeit nur sehr wenige moderne Einrichtungen. Die komplexeren Logistikdienstleistungen beispielsweise für die Automobilindustrie des Landes werden weitgehend von polnischen Distributionszentren aus durchgeführt.

Fazit

Stärken

- Relativ gut ausgebautes Verkehrsnetz (3 internationale Häfen, Eisenbahn-, Straßennetz sowie Rohrleitungen).
- Die größten Investitionen in die Transportinfrastruktur wurden für die Verbesserung des Transitverkehrs getätigt.

Schwächen

- Konsummarkt noch unterentwickelt.
- Logistikdienstleistungen für die Automobilindustrie werden weitgehend von polnischen Distributionszentren aus durchgeführt.

1.4 Litauen

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Vilnius
Fläche	65'000 km ²
Bevölkerung	3.6 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	55 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Vilnius, Kaunas Klaipėda
Lage Wirtschaftszentren	verteilt
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	20.6 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	5'722 EUR je Einwohner
Währung	Litas

Politik
<p>Litauen ist eine parlamentarisch demokratische Republik und ist seit dem 1. Mai 2004 Mitglied der Europäischen Union.</p> <p>Das Land erlangte seine Unabhängigkeit im Jahr 1991 und gilt als politisch stabil. In der Vergangenheit wurden umfassende Privatisierungen, wie z.B. des Telekommunikationssektors und des Transportsektors abgeschlossen.</p> <p>Deutsch-Litauische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Deutschland ist nach Russland zweitwichtigster bilateraler Handelspartner und profitierte in der Vergangenheit vom starken Wirtschaftswachstum Litauens. Zwischen Deutschland und Litauen besteht eine stabile Partnerschaft, die zur Bewältigung der nach dem EU-Beitritt anstehenden Aufgaben wichtig ist.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Die Entwicklung der Verkehrspolitik hängt maßgeblich mit der Umsetzung der EU-Vorgaben zusammen. Mit dem Beitritt Litauens in die EU wurden die litauischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen. Dies bildet die Grundlage für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors.</p> <p>Der Schwerpunkt der Verkehrspolitik Litauens liegt auf der Modernisierung der Hauptinfrastrukturkorridore.</p> <p>Im Bereich des Straßenverkehrs wurden neue Richtlinien erlassen, die vor allem die Technologie und Sicherheit im Straßenverkehr verbessern sollten. Im Jahr 1995 wurde bereits die Privatisierung des Straßentransports abgeschlossen.</p> <p>Im Schieneverkehr wurde die rechtliche und wirtschaftliche Umstrukturierung und Liberalisierung des Eisenbahnsektors im Jahr 2004 abgeschlossen. Die Bestimmungen zur strukturellen Trennung zwischen den Anbietern der Infrastruktur und dem Betreiber wurden umgesetzt.</p> <p>Speziell für den Schienenverkehr wurde ein Programm zur Entwicklung und Modernisierung der litauischen Schieneninfrastruktur für den Zeitraum 2002-2007 verabschiedet.</p>

Im Jahr 2002 genehmigte die Regierung die „litauische Strategie zur Entwicklung des Seeverkehrs.“ Das umfangreiche Konzept wurde 2003 durch einen Aktionsplan ergänzt und bildet somit die Grundlage der Seeverkehrswirtschaft Litauens.

Für den Hafen Klaipeda wurde im speziellen ein Masterplan zur Entwicklung des Hafens bis 2015 entwickelt, in dem die Entwicklung eines Tiefseehafens vorgeschlagen wird.

Die **langfristigen Ziele** im Verkehrsbereich werden durch die sog. „Development Strategy of the Lithuanian Transport System“ bis 2025 festgelegt. Die Umsetzung folgender Prioritäten wird angestrebt:

- Stärkung der Interaktionen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Optimierung von intermodalen Technologien und Prozessen.
- Etablierung von modernen Logistikzentren sog. „Freight Villages“ und die Integration dieser in das Netzwerk von Transportzentren Europas und des Baltikums.

Straßen-, Schienen- und Seehafeninfrastruktur soll individuell entwickelt und modernisiert werden, so dass Intermodalität, Effektivität und Nachhaltigkeit des litauischen Transportsystems gewährleistet werden können.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz Litauens hat eine Länge von **21'300 km**, wovon **1.5 %** Schnellstraßen sind. Diese führen von Vilnius via Kaunas nach Klaipeda (Ostsee) und von Vilnius nach Panevežys.

Das Netz insgesamt ist relativ gut ausgebaut und aufgeteilt in Haupt- und Bundesstraßen sowie regionale Straßen. Sechs litauische Autobahnen (E28, E67, E77, E85, E262, E272) wurden in das sog „E-network roads of Europe“ integriert.

Schiene

Das Schienennetz Litauens hat eine Länge von **1'775 km**, davon sind rd. **7 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Schienennetz (99 %) besteht aus **Breitspurnetzen**. Der Schwerpunkt des weitmaschigen Schienennetzes des Landes liegt auf dem Südosten.

Die **Normalspurstrecke** Litauens hat nur eine Länge von 21.8 km, hat jedoch eine **zentrale Bedeutung** für die Verbindung mit Polen und damit mit Westeuropa. Seit 1991 wurde der Bahnhof Sestokai im Süden Litauens mit der polnischen Grenze verbunden, an diesem Bahnhof werden die Züge aus Polen ins Baltikum umgespurt. Seit dem Jahr 2005 wird das Projekt zur Ausweitung der Bahnstrecke in europäischer Normalspur von der polnischen Grenze bis nach Kaunas weiter verfolgt.

Wichtige Eisenbahngesellschaften Litauens:

- **Lietuvos Gelezinkeliai (LG):** Die größte Eisenbahngesellschaft Litauens hat eine zentrale Bedeutung für den Gütertransitverkehr und einen stark nachlassenden Einfluss bei der Personenbeförderung.
- **JSC Lithuanian Railways:** Das Schienennetz wird von JSC betrieben.

Das litauische Schienennetz spielt eine zentrale Rolle beim Frachttransport innerhalb der baltischen Länder, beim Frachttransport mit Polen und Westeuropa und auch beim Transitgüterverkehr zur russischen Exklave Kaliningrad. Der technische Standard der Schieneninfrastruktur ist immer noch unter dem der meisten europäischen.

Zur erfolgreichen Integration des litauischen Bahnnetzes in das europäische Bahnsystem wird momentan die Infrastruktur modernisiert.

Auch in Litauen bildet der Transitgütertransport in Ost-West Richtung von den Häfen Klaipeda und Kaliningrad (Russland) den Hauptanteil beim Schienentransport. Bestimmte Bahnlinien sind total abhängig von russischen Öl Lieferungen zu litauischen Raffinerien.

Pipeline

Das litauische Pipeline-Netz weist eine Gesamtlänge von rd. **2'050 km** auf. Es besteht zu rd. **83 %** aus **Erdgasleitungen**, zu **11 %** aus **Erdölleitungen** und zu **6 %** aus Leitungen für **raffinierte Produkte**.

Litauen ist nahezu vollständig **abhängig** von **russischen Energielieferungen**. Die Republik ist an das russische Gaspipelinennetz angeschlossen und bekommt zu dem noch russische Erdöllieferungen. Um diese Abhängigkeit zu verringern, will Litauen über eine „Strombrücke“ durch Polen Anschluss an das westeuropäische Stromnetz erhalten, weil die Strominfrastruktur Litauens veraltet ist.

Seeschifffahrt

Die Seeschifffahrt ist für Litauen von zentraler Bedeutung, besonders der ganzjährig eisfreie Hafen von **Klaipeda** ist dabei ausschlaggebend. Das Land- und Wassergebiet dieses Seeverkehrsknotens sind im Staatsbesitz und wird verwaltet vom staatlichen Unternehmen „Klaipeda State Seaport Authority.“ Was das Umschlagsvolumen anbelangt, lag der Hafen im Jahr 2006 im Vergleich mit den anderen baltischen Seehäfen auf Platz 4. Die Kapazität des Hafens beträgt 21 Mio. t.

Dieser große Transport-Hub Litauens im See-, Land-, und Schienenverkehr war 2006 erneut der wachstumsstärkste Hafen im Baltikum und nimmt die führende Position beim Containerverkehr im Baltikum ein. Der kürzeste Weg zu den industriellen Regionen im Osten (Russland, Weißrussland, Ukraine etc.) stärkt die Bedeutung des Hafens Klaipeda. Mit einer im Jahr 2005 modernisierten Infrastruktur, die aus Umschlagsplätzen für Container- und Massengütern, Anlagen zur Ölbearbeitung, Fähr- und RoRo Einrichtungen besteht, will der Hafen weiter wettbewerbsfähig bleiben.

Außerdem werden regelmäßige Fähr-, RoRo- und Frachtverbindungen nach Deutschland, Schweden, Dänemark, Holland, Belgien, Russland, Polen und Großbritannien angeboten. Die intermodalen Straßen- und Bahnanbindungen an das Hinterland sichern zuverlässige Transportverbindungen zwischen West und Ost.

Binnenschifffahrt

Für die Schifffahrt Lettlands ist die Binnenschifffahrt **nicht so bedeutend** wie der Seeverkehr. Das Wasserstraßennetz hat eine Länge von **425 km** und besteht im Wesentlichen aus den Flüssen Nemunas und Venta.

Der Fluss Nemunas hat jedoch eine besondere Bedeutung für Litauen. Der Hafen Kaunas liegt an diesem Fluss und ist so mit internationalen Routen (intermodale Straßen- und Schienenanbindung) verbunden und via Kaliningrad mit dem westeuropäischen Binnen- und Seeschifffahrtsnetz.

Verkehrssektor

Transport und Logistik

Der Transport- und Logistiksektor in Litauen **nimmt an Bedeutung zu**. Das Transportwesen ist als vorrangiger Sektor der Volkswirtschaft anerkannt. Circa 4,5 % der litauischen Arbeitskräfte sind im Transportwesen beschäftigt. Viele der internationalen Logistikanbieter sind in Litauen präsent,

offerieren jedoch in erster Linie **Speditions- und Transportleistungen**.

In der Vergangenheit gab es nur wenige freie Logistikeinrichtungen. Aufgrund zunehmender Konsumnachfrage stieg 2005 das Angebot an modernen und internationalen Standards entsprechenden Logistikeinrichtungen rapide an.

Die wichtigsten Entwicklungen auf dem Gebiet der Logistik gibt es in den großen Industrieregionen der Städte Vilnius, Kaunas, Klaipeda und an wichtigen Schnellstraßenverbindungen. Zukünftig wird auf dem Logistikmarkt ein weiteres Wachstum erwartet, wobei sich die meisten Aktivitäten auf den Raum Vilnius konzentrieren dürften. Polen ist für Litauen zu einer wichtigen Distributionsplattform geworden, weil viele Unternehmen ihre "Supply Chain" von und nach Litauen über Polen organisieren.

Fazit

Stärken

- Relativ gut ausgebautes Straßennetz
- Seit 2005 Zunahme moderner Logistikeinrichtungen (internationaler Standard)
- Viele Logistikanbieter aus dem Westen in Litauen präsent

Schwächen

- Veraltete Schieneninfrastruktur
- Noch schwacher Konsummarkt
- Logistikdienstleistungen im Litauen werden weitgehend von polnischen Distributionszentren aus durchgeführt
- Schwerpunkt ansässiger Logistikanbieter liegt noch weitgehend auf dem Transitverkehr von und nach Russland

1.5 Polen

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Warschau
Fläche	312'700 km ²
Bevölkerung	38.5 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	123 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Breslau, Warschau, Lodz Danzig, Katowice, Poznan
Lage Wirtschaftszentren	verteilt
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	240 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	6'234 EUR je Einwohner
Währung	Zloty

Politik
<p>Polen ist eine parlamentarische Republik und seit dem 1. Mai 2004 Mitglied der Europäischen Union.</p> <p>Die Privatisierung staatlicher Unternehmen ist derzeit weitgehend zum Stillstand gekommen, so dass als strategisch wichtig geltende Bereiche, wie der Energiesektor, die Grundstoffindustrie und der Transportsektor als staatliche Monopole vor dem Zugriff privater Investoren geschützt werden.</p> <p>Deutsch-Polnische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen sind dicht und vielfältig. Deutschland ist der Haupthandelspartner Polens. Außerdem existiert eine enge regionale und grenznahe Zusammenarbeit, die durch eine regelmäßig tagende Regierungskommission der deutschen Bundesländer und polnischer Woiwodschaften ausgestaltet wird.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Die Entwicklung der Verkehrspolitik hängt maßgeblich mit der Umsetzung der EU-Vorgaben zusammen. Mit dem Beitritt Polens in die EU wurden die polnischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen, dies bildet die Grundlage für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors.</p> <p>Im Bereich der vier großen Verkehrskorridore der transeuropäischen Netze wurden umfangreiche Investitionen getätigt. Seit 2002 wurde ein neuer nationaler Infrastrukturentwicklungsplan angenommen, der den Zielen des transeuropäischen Verkehrsnetzes entspricht und die Modernisierung bzw. den Neubau von Autobahnen, Schnellstraßen und anderen Hauptverkehrsstraßen zwischen 2002 und 2005 umfasst.</p> <p>Im Straßenverkehr erließ die polnische Regierung etliche Rechtsvorschriften wie beispielsweise das Kraftverkehrs- und Straßenverkehrsgesetz im Jahr 2002. Mit der Zulassung von Güterkraftverkehrsunternehmen ist das Straßenverkehrsinstitut betraut.</p>

Polen kann aufgrund einer bis Dezember 2010 geltenden Übergangsregelung Höchstgewichte für Lastkraftwagen beibehalten, die niedriger sind als im gemeinschaftlichen Besitzstand vorgesehen. Für die Benutzung der Straßeninfrastruktur sind Gebühren zu entrichten (Vignette).

Im Jahr 2000 wurde im Bereich **Schieneverkehr** das Gesetz zur Umstrukturierung und Privatisierung der Eisenbahngesellschaft PKP (Polskie Koleje Państwowe) verabschiedet. So sollen die polnischen Eisenbahnen wettbewerbsfähig gemacht werden und den Anforderungen des Marktes und des Gemeinschaftsrechts entsprechen. Auch im Bereich Schienenverkehr wurde Polen für den unbeschränkten Zugang zum transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetz eine Übergangsregelung bis Ende 2006 gewährt.

Im Bereich des **Seeverkehrs** erhöhte Polen insbesondere die Sicherheit und schaffte dafür mit einem entsprechenden Gesetz die Grundlage.

Die **langfristige** Entwicklung der polnischen Infrastruktur wurden in der sog. "Strategy for Transport Development 2007 – 2013" festgelegt. Die konkrete Ausgestaltung ist in den aufgeführten Programmen enthalten.

- Bis 2015 soll das polnische Straßennetz für 115-Tonner befahrbar sein, dies wird durch das Programm zur Anpassung des polnischen Straßennetzes an die EU-Normen geregelt.
- Der Masterplan des Schienentransports legt bis 2030 prioritäre Ausbaustrecken unter Beachtung des Umweltschutzes und der Operationalität fest.
- Gemäß der sog. "Strategy for Rail Transport till 2009" soll die ökonomische und operationelle Effizienz des Schienenverkehrs erhöht werden.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz Polens hat eine Länge von **16'700 km**, wovon **4 %** Schnellstraßen sind. Das Netz ist **gut ausgebaut**, es fehlen jedoch zahlreiche Autobahnverbindungen. Ein weiteres Problem in Polen ist der Durchgangsverkehr durch Städte und Ortschaften, es mangelt an Umgehungsstraßen.

Das Infrastrukturentwicklungsprogramm bis 2015 beinhaltet die **Ausbauprojekte** der jeweiligen **Autobahnen** und **Grenzübergänge**. Der Ausbau des Schnellstraßennetzes soll vorangetrieben werden, so dass zukünftig ein effizienter Transitverkehr durch Polen ermöglicht werden kann. Bis 2013 sollen zusätzlich 2'000 km Autobahnstrecken entstehen.

Schiene

Das Schienennetz Polens hat eine Länge von **23'072 km**, davon sind rd. **52 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Schienennetz (97 %) besteht aus **Normalspurnetzen**, nur 3 % sind Breitspurnetze. Die Dichte des Schienennetzes ist relativ hoch, der technische Standard des Eisenbahnsystems ist dagegen gering. In Polen trifft das westeuropäische Normalspurnetz auf das osteuropäische Breitspurnetz. Deshalb ist Polen zum Umspurdrehkreuz des Ost-West-Schieneverkehrs geworden.

Die wichtigste Eisenbahngesellschaft Polens ist:

- **Polskie Koleje Państwowe (PKP)**: Der Infrastrukturverwalter und -anbieter gehört zu den größten europäischen Bahngesellschaften und wurde 2001 in eine staatliche Aktiengesellschaft umgewandelt.
- Die **PKP Cargo**, **PKP Intercity** (Passagierverkehr) und **PKP Przewozy Regionalne** (regionaler Passagierverkehr) sind Töchter der PKP und operieren auf dem polnischen Netz. Die PKP

Cargo ist die Nummer eins hinsichtlich des polnischen Schienentransportvolumens trotz der voranschreitenden Liberalisierung.

Der polnische Eisenbahnsektor befindet sich immer noch in der Umstrukturierung. Im Jahr 2007 wird der Marktanteil der privaten Güterbahnbetreiber Polens auf ca. 15 % geschätzt. Seit Öffnung des Marktes Mitte 2003 haben ca. 80 neue Dienstleister Zulassungen für das polnische Schienennetz.

Ziel der polnischen Verkehrspolitik ist es, den Schienenverkehrsanteil zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Schieneninfrastruktur derzeit modernisiert. Das größte Projekt ist der Ausbau des paneuropäischen Korridors II Berlin – Warschau – Minsk – Moskau - Nishnij Novgorod (Straße und Schiene) von Deutschland zur litauischen, ukrainischen und weißrussischen Grenze via Warschau und von Gdynia zur tschechischen Grenze.

Pipeline

Das polnische Pipeline-Netz weist eine Gesamtlänge von rd. **15'700 km** auf. Es besteht zu rd. **86 %** aus **Erdgas**leitungen, zu **9 %** aus **Erdöl**leitungen und zu **5 %** aus Leitungen für **raffinierte Produkte**.

Die Republik ist ein wichtiges Land für den Transit fossiler Energieträger. Durch Polen führen die wichtige Öl-Pipeline Druschba und diverse Erdgas-Pipelines, diese versorgen Polen mit Öl und Gas. Derzeit bezieht Polen 90 % der Gasimporte aus dem Osten, diese **Abhängigkeit von Russland** soll jedoch in Zukunft durch Diversifikation des polnischen Energieportfolios entschärft werden.

Seeschifffahrt

Die wichtigsten Seehäfen befinden sich in **Danzig, Stettin, Swinemünde** und **Gdingen**. Die polnischen Häfen haben im Vergleich zu anderen osteuropäischen Häfen einen entscheidenden Nachteil, weil sie in Bezug auf die transozeanischen Strecken eine periphere Lage haben. Um diesen Nachteil auszugleichen, brauchen die Seehäfen einen besseren Zugang zum Meer und eine verbesserte Infrastruktur. Insbesondere die Hinterland- und Seeanbindung muss ausgebaut und instand gesetzt werden. Derzeit werden die Umschlagsplätze Danzig, Stettin und Gdingen modernisiert und erweitert. In Danzig hat beispielsweise Ende 2007 ein Tiefwasser-Containerterminal den Betrieb aufgenommen.

Um mehr weißrussische Export- und Importfracht anzuziehen will Polen volumenabhängige Tariffstaffeln für Hafendienste festlegen, um insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber lettischen und litauischen Häfen zu erhöhen.

Binnenschifffahrt

Für die Schifffahrt Polens ist die Binnenschifffahrt **bedeutend**. Das Wasserstraßennetz hat eine Länge von **4'000 km**. Die wichtigsten Flüsse Polens, auf denen vor allem Massengüter transportiert werden, sind Oder, Wisla und San. Wirtschaftlich gesehen ist jedoch die Oder der bedeutendste Binnenwasserweg, auf dem die größte Transportmenge der nationalen Binnenschifffahrt transportiert wird. Die Schifffahrtswege werden derzeit ausgebaut und modernisiert, um den internationalen Standards zu genügen.

Wichtig sind vor allem die Oder Verbindungen zu Westeuropa, die durch den Oder-Spree- und den Oder-Havel-Kanal entstehen, wie auch die Verbindungen zu Osteuropa durch das Oderhaff (auch Stettiner Haff) und das Frische Haff. Der Transport über die Wisla, den „Bydgoski Kanal“, die Elbag und das sog. Frische Haff gewinnt an Bedeutung.

Transport und Logistik

Der Logistikmarkt in Polen steht **in den Startlöchern** und hat großes Potenzial. Die Chancen für Einsteiger sind gut. Die polnische Wirtschaft ist verglichen mit den anderen MOE Staaten bereits weit entwickelt und deshalb ist auch die **Kontraktlogistik** in Polen weiter entwickelt als in anderen MOE Staaten. Im Vergleich mit den westlichen Staaten Europas steckt Polen jedoch immer noch im Anfangsstadium. Obwohl global operierende Logistikanbieter von Polen aus meist spezialisierte Aufträge für ausländische Unternehmen erfüllen, gibt es derzeit immer noch zu wenig Logistikanbieter auf dem Markt. Die nationalen Anbieter sind eher im traditionellen Transportgeschäft tätig.

Rund 60 % aller in Mitteleuropa in den vergangenen Jahren neu gebauten Kapazitäten befinden sich in Polen. Bis zum Jahr 2006 sind in diesem Land ca. 2 Mio. m² an neuen Lagerflächen entstanden, die modernen internationalen Standards entsprechen. Damit ist Polen unter den neuen EU-Ländern Logistikchampion. Die Logistikparks entstehen insbesondere rund um Breslau und in der Region um Warschau. Die Ausweitung auf weitere Regionen wie Poznan, Lodz, Kattowice, gefolgt von Wroclaw, Torun, Krakow ist derzeit im Gange.

Momentan ist die Nachfrage nach modernen Logistiklagern zum Teil schon gedeckt. Die Wirtschaft wächst jedoch rasch, so dass der Bedarf sicher auch weiterhin steigen wird. Im Bereich moderner Warenlogistik, wie z.B. bei Cross-Docking-Terminals für zügigen Warenumschlag und -verteilung hat Polen jedoch noch Entwicklungsbedarf.

Fazit

Stärken

- Polen spielt mit 48 % des gesamten Güterkraftverkehrs der EU-Beitrittsländer im innerstaatlichen Verkehr eine entscheidende Rolle.
- Den höchsten Anteil von Langstreckenfahrten im Güterverkehr weist Polen mit 10.154 Mio. t und 5519 Mio. tkm auf [2003]
- Polen liegt an den Hauptverkehrsachsen Westeuropa – Russland/China sowie Skandinavien - Südeuropa/mittlerer Osten
- Kontraktlogistik weiter entwickelt als in anderen MOE-Staaten

Schwächen

- Noch zu wenig Logistikanbieter

1.6 Rumänien

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Bukarest
Fläche	237'500 km ²
Bevölkerung	22.3 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	93.9 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Bukarest, Constantza Braşov, Brăila
Lage Wirtschaftszentren	grenznah Südost
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	74.2 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	3'327 EUR je Einwohner
Währung	Leu

Politik
<p>Rumänien ist eine Republik und seit dem 1. Januar 2007 Mitglied der Europäischen Union.</p> <p>In den vergangenen Jahren wurden in Rumänien einige erfolgreiche Privatisierungen z.B. im Energiebereich abgeschlossen.</p> <p>Deutsch-Rumänische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Die guten politischen Beziehungen zwischen Deutschland und Rumänien auf Grundlage des Freundschaftsvertrags von 1992, Besuchsaustausch und bilaterale Zusammenarbeit auf verschiedensten Gebieten zeugen von hohem beiderseitigem Interesse.</p> <p>Rumänien legt besonderen Wert auf die Intensivierung der bilateralen Beziehungen zu Deutschland, insbesondere im Wirtschaftsbereich. Die bilateralen Handelsbeziehungen entwickeln sich seit 1993 dynamisch, so dass Deutschland nach Italien zweitwichtigster Handelspartner ist.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Die Entwicklung der Verkehrspolitik hängt maßgeblich mit der Umsetzung der EU-Vorgaben zusammen. Mit dem Beitritt Rumäniens in die EU wurden die rumänischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen. Dies bildet die Grundlage für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors.</p> <p>Im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze hat Rumänien seine Infrastruktur weiter ausgebaut und in Stand gesetzt. Seit dem Jahr 2005 wird Rumänien von der EU aufgefordert, seine administrativen Kapazitäten für die Planung und Verwaltung von Großinvestitionen in die Verkehrsnetze auszubauen.</p> <p>Im Bereich des Landverkehrs wurden Rechtsvorschriften u.a. über Gefahrguttransporte erlassen. Im Jahr 2001 unterzeichnete Rumänien das Transitabkommen für den Straßengüterverkehr und im folgenden Jahr wurden Straßenbenutzungsgebühren eingeführt.</p> <p>Im Schieneverkehr stand vor allem die Umstrukturierung des Eisenbahnsektors im Vordergrund. Nach der Aufteilung der staatlichen Eisenbahngesellschaft in 5 Unternehmen im Jahr 1999 wurde inzwischen z.B. der Güterverkehr vollständig liberalisiert.</p>

In der **Binnenschifffahrt** fehlen noch die finanziellen Mittel, die zur Angleichung an das EU-Niveau notwendig sind. Oberstes Ziel im **Seeverkehr** ist es, die rumänische Flagge von der im Übereinkommen von Paris vereinbarten Schwarzen Liste zu entfernen, dafür sind jedoch noch stärkere Anstrengungen notwendig. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die rumänische Seeverkehrsbehörde einen Aktionsplan zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit aufgestellt und ein Programm zur umfassenden Inspizierung der unter rumänischer Flagge fahrenden Schiffe in Angriff genommen.

Für die **langfristige** Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wurden diverse Programme gestartet, die die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur regeln:

- Prioritäre Schienenausbauprojekte sind im sog. "Railway Systems Investment Programm 2002 -2010" festgelegt.
- Im Bereich des Straßenverkehrs hat das Transportministerium Rumäniens eine mittelfristige Strategie bis 2012 festgelegt, die prioritäre Straßenaus- und Straßenneubauprojekte identifiziert.
- Nach europäischen Leitlinien (Donau-Kommission) soll die Donau Infrastruktur modernisiert, rehabilitiert und entwickelt werden.

Zurzeit wird die Integration des nationalen Transportnetzwerks (Schiene, Wasser und Straße) in das europäische und internationale Infrastrukturnetz vorangetrieben. Durch die erforderliche fundamentale Änderung der Struktur des Transportsektors und den Wiederaufbau zerstörter Straßen und Schienen traten in der Vergangenheit jedoch große Probleme bei der Finanzierung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf. Deshalb wurden nach und nach innovative Ideen und Technologien zur besseren Finanzierung wie PPP, Mautkonzepte und neue Transportarten wie multimodaler und kombinierter Transport in Rumänien eingeführt.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz Rumäniens hat eine Länge von rd. **80'000 km**, wovon **0.3 %** Schnellstraßen sind. Nur ca. 21'000 km des Straßennetzes sind asphaltiert, somit sind viele Land- und Regionalstraßen in schlechtem Zustand. Der Zustand der Straßeninfrastruktur insgesamt ist derzeit noch **ungenügend**.

Aufgrund des steigenden Anteils des Straßenverkehrs seit dem Jahr 2000 und der unzureichenden Infrastruktursituation ist die **Verkehrssituation** derzeit als **kritisch** zu bewerten. Die Kapazität einer Vielzahl der Straßen reicht nicht aus, das wachsende Verkehrsvolumen zu bewältigen. Die Folge sind regelmäßige Staus. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel wurden nur wenige regionale Straßen und Landstraßen instand gesetzt.

Rumänien ist bemüht, die Straßeninfrastruktur weiter auszubauen. Seit dem Jahr 1990 hat die totale Länge des nationalen Straßennetzes um 9 % zugenommen. Von den Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 14'810 km sind bereits ca. 4'300 km im nationalen **Sanierungsprogramm** enthalten und werden bis 2012 modernisiert bzw. instand gesetzt. Auch die Ausbaupläne der Autobahnen schreiten voran; gegenwärtig gibt es 2 Autobahnen im Land, weitere Abschnitte befinden sich in der Planungsphase. Die gesamte Palette der Straßeninfrastrukturausbauprojekte ist vom Transportministerium in der mittelfristigen Strategie bis 2012 festgelegt. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen alle Autobahnen und Bundesstraßen Rumäniens 4-spurig ausgebaut werden und die Verkehrs- und Infrastrukturbedingungen verbessert werden.

Trotz der Investitionen in die Modernisierung und Entwicklung der wichtigen nationalen Straßen sind immer noch Defizite zu beobachten. So sind beispielsweise die Zugangsstraßen von den Bun-

desstraßen zu den Stadtstraßen ungenügend ausgebaut, viele Europastraßen wie auch Bundesstraßen verfügen über ungenügende Kapazität.

Schiene

Das Schienennetz Rumäniens hat eine Länge von **11'400 km**, davon sind rd. **34 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Netzwerk (96 %) besteht aus **Normalspurnetzen**, nur 4 % sind Schmalspurnetze. Das Eisenbahnnetz ist eines der größten Europas.

Die wichtigsten Eisenbahngesellschaften Rumäniens sind:

- **Căile Ferate Române (CFR):** Dieses Unternehmen ist der Infrastrukturanbieter und -verwalter in Rumänien.
- **CFR Marfă:** Anbieter von Schienengüterverkehr und der Betreiber der intermodalen Frachterminals Rumäniens.
- **CFR Călători:** Die Passagierbeförderung in Rumänien wird von diesem Unternehmen übernommen.

In Rumänien gibt es bereits viele private Eisenbahnverkehrsunternehmen mit guten Chancen auf dem Markt, weil viele Verlagerer mit den Leistungen der "Staatsbahn" (CFR) unzufrieden sind. So verfügen bisher ca. 30 private Eisenbahnunternehmen über eine Lizenz, auf dem rumänischen Netz zu operieren. Im Bereich des liberalisierten Güterverkehrs sind inzwischen 5 Betreiber zugelassen worden, das Unternehmen CFR Marfă ist jedoch der dominanteste Frachtanbieter.

Das **Hauptproblem** stellt die mangelnde Instandhaltung der Schieneninfrastruktur dar, die zu negativen Auswirkungen auf die Transportqualität und den Transportservice wie auch die Sicherheit führt. So unterliegen derzeit ca. 27 % des gesamten Netzwerks einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h und weitere 39 % einer Begrenzung von 80 km/h. Zur Lösung dieser Probleme wurden Arbeitsprogramme umgesetzt, die die Situation entschärfen sollen. Inwieweit diese jedoch umgesetzt werden, hängt stark vom **Vorhandensein finanzieller Ressourcen** ab. Insgesamt werden 70 % des Schienennetzwerks im Zuge der EU-Standards und Regulierungen modernisiert und verbessert, für den restlichen Anteil werden Konzessionen an interessierte Betreiber vergeben.

Der Schienenverkehr in Rumänien hatte vor der Umstrukturierung des Landes im Jahr 2000 keinen sehr hohen Stellenwert und hat ihn auch heute nicht. Zukünftig steht die **Intermodalität** im Vordergrund. So dominiert der Transport von Seecontainern per Bahn zwischen den Seehäfen und intermodalen Terminals bzw. privaten Unternehmenssitzen die intermodale Fracht in Rumänien. Es bestehen jedoch kaum Einrichtungen für den intermodalen Transport zwischen Lkw und Schiene und nur sehr limitierte Möglichkeiten zum intermodalen Transport von inländischer Fracht.

Pipeline

Das rumänische Pipeline-Netz weist eine Gesamtlänge von rd. **5'935 km** auf. Es besteht zu rd. **59 %** aus **Erdgasleitungen** und zu rd. **41 %** aus **Erdölleitungen**.

Rumänien ist Osteuropas größter Öl- und Gasproduzent. Durch die Lage Rumäniens zwischen den großen Energieproduzenten in Russland und der kaspischen Region und den Hauptkonsumenten in der Türkei und Europa ist Rumänien außerdem wichtig für den Transit von russischem Gas, u.a. nach Bulgarien, in die Ukraine und nach Moldawien.

Seeschifffahrt

Der für die Seeschifffahrt bedeutendste Hafen Rumäniens ist **Constantza**, der gleichzeitig als See- und Binnenhafen fungiert. Dieser Seeverkehrsknotenpunkt verbindet die Märkte in Zentral- und Osteuropa mit dem Transkaukasus, Zentral Asien und dem Fernen Osten. Er ist der größte Hafen am Schwarzen Meer.

Die gute Lage an den paneuropäischen Korridoren VII (Donau) und IV unterstützt die Hubfunktion des Hafens am Schwarzen Meer, insbesondere für den Containerverkehr. Die **Ausstattung** in Constantza **ist modern**. Seit dem Jahr 2000 wurden bestimmte Bereiche des Hafens weiter modernisiert und entwickelt, so entstanden moderne RoRo- und Fährterminals. Eine Umschlagskapazität von 100 Mio. t pro Jahr wurde geschaffen. Derzeit werden Projekte durchgeführt, die die Hinterlandanbindung des Hafens verbessern sollen und neue Frachtinfrastruktur schaffen sollen.

Die **intermodale Anbindung** des Hafens an Straße, Schiene, Pipeline und Binnenschifffahrtswege ist gut. Jedes Hafenterminal hat einen Bahnanschluss, insbesondere die Eisenbahn-Shuttle-Dienste bieten einen schnellen Transport der Container zu den nationalen Destinationen. So werden mehr als 40 % der Container, die Constantza verlassen, per Schiene transportiert, davon gehen über 80 % direkt zu privaten Anschlüssen. Durch Satellitenhäfen in **Mangalia** und **Midia** wird die Angebotspalette des Hafens abgerundet.

Binnenschifffahrt

Das Binnenschifffahrtsnetz besitzt eine Länge von **1'700 km**. Insgesamt hat Rumänien 32 Binnenschifffahrtshäfen mit einer Kapazität von insgesamt 52 Mio. t p.a. Die wichtigsten Häfen liegen in Braila, Constantza, Galati, Tulcea und Sulina. Die genannten Häfen haben gemeinsam eine Kapazität von 34 Mio. t pro Jahr. Insgesamt sind die rumänischen Binnenhäfen nicht gut ausgestattet für den intermodalen Transport.

Der wichtigste Hafen auch für die Binnenschifffahrt ist **Constantza**. Im Jahr 2005 hatten die Binnenschiffe einen Anteil von 23 % am gesamten Verkehrsmix des Hafens. Durch die Donau und den Rhein-Main-Donau-Kanal ist der Hafen mit den Haupthandelspolen Europas in der Nordsee (v.a. Rotterdam, deutsche Häfen) verbunden.

Der wichtigste Fluss Rumäniens ist die Donau. Generell ist auf dem gesamten inländischen Abschnitt der Donau die Navigation von Binnenschiffen gewährleistet. Das **Hauptproblem** ist die fehlende dauerhafte Einhaltung der Mindesttiefeanforderungen der Donau-Kommission. Die geforderte Tiefe von 2.5 m wird aufgrund der langen Niedrigwasserperioden und der großen Anzahl von Flussarmen der Donau in Rumänien deutlich unterschritten. Die rumänische Donau weist in vielen Abschnitten nur eine Tiefe von 1-1.5 m auf.

Transport und Logistik

Der Transport- und Logistiksektor in Rumänien ist bereits **gut ausgebaut**. Rumäniens Konsummarkt hat sich seit dem Beitritt zur EU entwickelt und die Industrie befindet sich inzwischen eindeutig auf dem Weg zu **technisch anspruchsvolleren Produkten**. Vor allem die **Kfz-Industrie** und die Kfz-Zulieferindustrie gelten inzwischen als Schwerpunkte für die Entwicklung der modernen Industrielandschaft. Auch global agierende Logistikanbieter engagieren sich verstärkt im Land. Durch diese Entwicklungen wird Rumänien zunehmend zu einem Produktionsstandort und Kontraktlogistikmarkt mit **steigender Bedeutung**.

Mit der Entwicklung des Konsummarkts wuchs die Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Logistikeinrichtungen, und das logistische Angebot verbreiterte sich, z.B. in Form von modernen **Industrieparks**. Bevorzugter Standort ist der Großraum Bukarest. Die gute Anbindung von Bukarest an das Straßennetz ist besonders wichtig. Der Straßenverkehr ist in Rumänien sehr gut in logistische Ketten eingebettet.

Insgesamt gilt Rumänien als neuer großer Markt mit viel Potenzial. Korruption und umständliche Bürokratie erschweren das Geschäft. Auch deshalb arbeiten viele ausländische Logistikdienstleister mit einheimischen Unternehmen zusammen.

Fazit

Stärken

- Zugang zum Schwarzen Meer (moderner Hafen Constantza)
- Verknüpfung des Hafens Constantza mit zwei paneuropäischen Verkehrskorridoren: Korridor VII (Donau-Binnenwasserstraße) und Korridor IV (Straße-Schiene)
- Potenzial als Bindeglied zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee, d.h. den Haupthandelspolen Constantza und Rotterdam
- Osteuropas größter Öl- und Gasproduzent
- Logistik-Sektor bereits relativ gut entwickelt

Schwächen

- Verkehrsinfrastruktur sanierungs- und ausbaubedürftig
- Hoher Finanzbedarf für dringend erforderliche Infrastrukturprojekte im Bereich Straßen- und Autobahnbau, Eisenbahnen und Hafenausbau

1.7 Russische Föderation

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Moskau
Fläche	17.1 Mio.km ²
Bevölkerung	143 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	8.4 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Moskau, St.Petersburg, Jekaterinburg, Samara
Lage Wirtschaftszentren	zentral im Westen
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	601 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	4'206 EUR je Einwohner
Währung	Rubel

Politik
<p>Die Russische Föderation ist eine Präsidentdemokratie mit föderativem Staatsaufbau und ist kein Mitglied der Europäischen Union. Durch die Souveränitätserklärung wurde Russland 1990 zu einem souveränen Land. Für die Russische Föderation sind Weißrussland und Litauen das Haupttransitland zu seiner Exklave, Kaliningrad.</p> <p>Die aktuellen Entwicklungen zeigen, dass der Staat die Kontrolle in strategisch wichtigen Bereichen, wie dem Energie-, Flugzeugbau-, Kraftfahrzeugsektor weiter ausbauen will. Insgesamt ist das Reformtempo langsam, da bei angestrebten Neuerungen ein langwieriger Abstimmungsprozess zwischen den beteiligten Ministerien folgt.</p> <p>Deutsch-Russische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Heute ist die Russische Föderation das wichtigste Bindeglied bei den euroasiatischen Handelsbeziehungen, was sich in der Außenhandelsentwicklung niederschlägt.</p> <p>Für Russland ist Deutschland v.a. wirtschaftlich einer der wichtigsten europäischen Partner. Deutschland hat ein erhebliches Interesse an der Einbindung der Russischen Föderation in europäische und weltwirtschaftliche Strukturen und unterstützt den Transformationsprozess Russlands.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Die „Transportstrategie bis 2020“ aus dem Jahre 2005 bildet die Grundlage für umfangreiche Privatinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren. Es wurde weiterhin festgelegt, dass der Staat jährlich vier Prozent des BIP in den Ausbau des Transportwesens investieren soll.</p> <p>Die russische Verkehrspolitik ist vor allem eine Schienerverkehrspolitik. Der Verkehrsträger Schiene wird als prioritär angesehen, seine Modernisierung erfordert einen hohen Finanzbedarf. Dieser Schwerpunkt stellt das Hauptmotiv für die Reformen und die voranschreitende Privatisierung im Bahnsektor dar. Seit dem 1.10.2003 setzten die russischen Bahnen ihre Tätigkeit als Aktiengesellschaft fort.</p> <p>Die Infrastruktur im Bereich des Straßenverkehrs soll weiter ausgebaut werden. Im Jahr 2007 wurde ein neues Gesetz über Mautstraßen verabschiedet. In diesem ist festgelegt, dass es Mautstraßen in Russland nur dann geben könne, wenn parallel dazu eine gebührenfreie Alternative besteht.</p>

Der Bereich der **Schifffahrt** (Binnen- und Seeschifffahrt) entwickelt sind inhomogen.

Die **Binnenschifffahrtsflotte** ist enorm veraltet und der Druck auf die russische Regierung wächst. Um dem zu entgegen zu wirken, sollen günstige Rahmenbedingungen für die Modernisierung geschaffen werden.

Die **Seeschifffahrt** in Russland boomt. Dies wird v.a. durch das Programm zur Modernisierung des russischen Transportsystems von 2002 bis 2010 gefördert, darin wird festgelegt, dass die russischen Exportlieferungen über die baltischen Häfen um die Hälfte reduziert werden sollen. Russland verlagert damit bedeutende Anteile der Ausfuhr Güterströme, besonders Öl-Lieferungen auf Häfen in Russland und andere Fernstehhäfen. Um die Gütermengen zukünftig an russischen Häfen abfertigen und umschlagen zu können, wird derzeit der Ausbau der Seehäfen stark vorangetrieben. Momentan sind jedoch die Häfen Russlands bereits vollständig ausgelastet. Es **fehlen multimodale Güterumschlagpunkte**.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das russische Straßennetz hat eine Länge von ca. **800'000 km**, davon sind **4 %** Schnellstraßen. Nur 84 % des gesamten Netzes sind asphaltiert. Das Straßennetz ist **nicht flächendeckend**. Auch die Hauptkorridore zwischen Moskau und den Grenzen zur Europäischen Union, sowie dem Schwarzen und Kaspischen Meer sind an ihren Kapazitätsgrenzen. Diese Situation soll verbessert werden, damit die schlechte Straßeninfrastruktur nicht zu einer Barriere für zukünftige ökonomische und soziale Entwicklungen der jeweiligen Regionen wird.

Notwendige Verbesserungen der Straßeninfrastruktur werden momentan in Westrussland, v.a. in den Regionen Moskau und St. Petersburg sowie an den Grenzübergängen zu Europa durchgeführt. Im Jahr 2007 werden prioritäre Straßenprojekte auf Konzessionsbasis vergeben. Damit wird im Westen Russlands die Straße zunehmend zum Konkurrent der Bahn.

Schiene

Das russische Bahnnetz ist das zweitgrößte der Welt. Bei einer Gesamtlänge von **87'157 km** sind **46 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Schienennetz (99 %) besteht aus **Breitspurnetzen**. Zusätzlich zum öffentlichen Schienennetz sind noch ca. 30'000 km Werksbahnnetz in Russland vorhanden. Besonders im Osten Russlands ist die Straße keine Alternative, so dass die Eisenbahn im östlichen bzw. asiatischen Russland eine Monopolstellung innehat.

Die wichtigste Eisenbahngesellschaft Russland ist:

- **Rossijskije Schelesnyje Dorogi (RZD):** Die Aktiengesellschaft der Russischen Eisenbahn befindet sich in staatlichem Besitz und ist sowohl Betreiber als auch Anbieter der Infrastruktur. Die RZD will in den kommenden Jahren mehrere Töchterfirmen an die Börse bringen und sich verstärkt an internationalen Ausschreibungen beteiligen. Somit sollen einige Sparten privatisiert werden.

Im Jahr 2006 gab es, wie in den Jahren zuvor auch, einen Zuwachs beim Gütertransport der RZD. Die Bedeutung der Eisenbahn hat in den letzten Jahren, hervorgerufen durch **vernachlässigte Investitionen** bei der Anschaffung von rollendem Material, sowie beim Ausbau der Infrastruktur, abgenommen. Der Waggonpark wird im Jahr 2007 - entsprechend den Anforderungen der Industrie beim Transport von Rohstoffen und Fertigprodukten - erneuert.

2006 wurde unter dem Namen **EurasiaRailLogistics** (Frachtangebot vor allem ausgerichtet auf Metalle, Chemikalien) durch die RZD und Railion Deutschland AG ein gemeinsames Schie-

nengüterverkehrsunternehmen geschaffen.

Der internationale Güterverkehr innerhalb Russlands verläuft über die Hauptmagistrale der RZD, der **Transsibirischen Eisenbahn**. Diese Eisenbahn fungiert als Massentransportmittel (Erdöl, Metalle, Steinkohle etc.) zwischen den Wirtschaftszentren in Ost- und Westrusland und ist intermodal an die bedeutenden Seehäfen Russlands angebunden. Dadurch wird eine schnelle und reibungslose Verbindung Europas mit Asien sichergestellt. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind in Russland nur bei der Nutzung von durchgehendem Transport mit Güterzügen, wie bei der Transsibirischen Eisenbahn gewährleistet. Deshalb sind die wichtigsten Güterbahnhöfe entlang der Trassen der Transsibirischen Eisenbahn zu finden, v.a. in Moskau und in Wladiwostok/ Nachodka. Im Jahr 2006 wurden die Tarife der Transsibirischen Eisenbahn angehoben, so dass die Seeschifffahrt insbesondere der baltischen Staaten zunehmend zur Konkurrenz wurde und der Containertransit auf der Bahn einbrach. Aus diesem Grund wurde zu Beginn des Jahres 2007 der Tarif wieder gesenkt.

Pipeline

Das russische Pipeline-Netz hat eine Gesamtlänge von ca. **242'348 km**. Es besteht zu rd. **64 %** aus **Erdgas**leitungen, zu **30 %** aus **Erdöl**leitungen und zu **6 %** aus Leitungen für **raffinierte Produkte**. Die russischen Pipelines sind entscheidend für die Belieferung Europas mit Erdöl und Erdgas. Das Zentrum der Öl- und Gasproduktion Russlands ist in Samara.

Der **Energiesektor** ist von sehr großer Bedeutung für die russische Wirtschaft. Der Anteil der Energieträger am Gesamtexportaufkommen betrug 2005 beispielsweise rd. 61 %. Die mehrheitlich privaten Energieunternehmen wie Gazprom und Lukoil werden zunehmend stark vom Staat gesteuert und kontrolliert.

Die wichtigste Erdölfernleitung ist die sog. **Druschba**. Mit einer Länge von 4'300 km führt sie über Weißrussland via Polen bis nach Deutschland in den Raum Halle/Saale.

Seeschifffahrt

Aufgrund der Verkehrspolitik Russlands und des Programms „**russische Exportgüter über russische Häfen**“ gehen die meisten Güter nicht mehr per Transit nach Weißrussland oder in die Ukraine, sondern werden direkt über russische Seehäfen verschifft. Die russischen Seeverkehrsknoten, insbesondere die Umschlagsplätze Novorossiysk am Schwarzen Meer, St- Petersburg und Rostow am Don sind derzeit überlastet.

Die wichtigsten Seehäfen bzw. -ausbauprojekte Russlands sind:

- **St. Petersburg:** Der Hafen St. Petersburg verzeichnet in den vergangenen Jahren insbesondere einen Anstieg an Containerfracht, Ölprodukten und Düngemitteln. Der Großhafen sucht derzeit nach Erweiterungsmöglichkeiten um im Wettbewerb um den Container- und Öltransit weiter bestehen zu können.
- **Ust-Luga:** Der Ausbau des Hafens bildet einen weiteren Investitionsschwerpunkt. Ust-Luga liegt 100 km westlich von St. Petersburg und der Bau eines intermodalen Schienenverkehrsanschlusses und eines Containerterminals mit einer Jahreskapazität von bis zu 3 Mio. TEU schreitet voran. Zusätzlich sollen regelmäßige Fährverbindungen zu deutschen Häfen starten.
- **Novorossiysk:** Um die Engpässe an den russischen Ostseeterminals zu entschärfen wird der Hafen am Schwarzen Meer zurzeit massiv ausgebaut. Grosse Bedeutung hat auch der Ausbau der Hinterlandanbindung zur Straße und Schiene, um den Hafen auch für Sendungen aus Kasachstan interessant zu machen

Durch die Erweiterung des Hafens soll auch eine Alternative für den Containerimport über die Häfen Rotterdam und Hamburg entstehen. Der Ausbau bietet weitere Vorteile, so ist der Weg

von China via Novorossiysk nach Zentralrussland um 8 Tage kürzer als der Weg über Rotterdam, Hamburg oder andere Ostseehäfen.

- Weitere wichtige Seeverkehrsknoten sind die Häfen in **Kaliningrad, Primorsk, Vanino, Wladiwostok/ Nachodka** und **Nowosibirsk**.

Zukünftig sollen v.a. die Öl-Exporte über die russischen Ostseehäfen deutlich ausgebaut werden, so dass die Abhängigkeit von Transitländern wie Weißrussland und der Ukraine durch Tarifbenachteiligungen (-diskriminierungen) des Schienengüterverkehrs zu Umschlagsplätzen der Nachbarländer gesenkt werden kann. Doch nicht alle Güterströme lassen sich einfach umlenken. Die Ströme, die bisher durch die Ukraine verliefen, können nur begrenzt zum Nordpolarmeer bzw. zu den russischen Häfen an der Ostsee umgelenkt werden.

Binnenschifffahrt

Das russische Wasserstraßennetz hat eine Länge von **102'000 km**. Die wichtigsten Wasserstraßen sind insbesondere Wolga, Ural, Amur, Ob, Irtysh, Lena und Don. Die wichtigsten Binnenhäfen sind St. Petersburg, Archangelsk und Astrachan.

Seit 1990 ist ein kontinuierlicher Bestandsabbau der Binnenschifffahrtsflotte zu beobachten. Heute ist die russische **Binnenschifffahrtsflotte veraltet**. Eine größere Bedeutung haben die sog. "mixed sea-river vessels" in der russischen Binnenschifffahrt, die vornehmlich Massengüter transportieren. Nur im Nord-West europäischen Teil Russlands mit guten direkten Binnenwasserwegen ist es möglich, auch hochwertige Güter zu transportieren.

Transport und Logistik

Der Transport- und Logistikmarkt in Russland **entwickelt sich langsam**. Werkverkehre, insbesondere Tür zu Tür Transporte, sind historisch gewachsen und auch Heute noch üblich. Viele russische Unternehmen verfügen über einen eigenen Werksbahnanschluss. Eine neue logistische Denkweise (Outsourcing, SCM etc.) ist heute insbesondere bei privaten und international agierenden Unternehmen beobachtbar. Dieser Trend ist jedoch steigend.

Der **Wettbewerb** auf dem Logistikmarkt ist derzeit jedoch noch beschränkt, weil nur wenige, auf bestimmte urbane Zentren konzentrierte Logistikunternehmen in diesem Markt tätig sind. Der Markteintritt ist aufgrund von langwierigen Arbeitserlaubniserteilungsprozeduren, großer Rechtsunsicherheit, vermehrter Bürokratie und umständlicher Zollformalitäten schwierig. Vielerorts wird die fehlende Standortpolitik der Regionen bzw. Kommunen bemängelt, die die Schaffung von weiteren Logistikkapazitäten hemmt.

In den urbanen **Zentren** um Moskau und St. Petersburg hat sich der Logistikmarkt rasch entwickelt und nördlich von Moskau, wo beachtliche Güterströme verlaufen, existiert bereits ein beachtlicher Wettbewerb. Deshalb ist eine Expansion in Richtung Osten v.a. nach Nowosibirsk und an Standorte entlang der Transsibirischen Magistrale beobachtbar. Diese Entwicklung wird von wachsenden Güterströmen nach und von Fernost und dem wachsenden regionalen Aufkommen in Ostrussland unterstützt.

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage existiert im Umland von Moskau und St. Petersburg ein Defizit an qualitativ hochwertigen Lagern. Dies verursacht extrem teure Mieten für Logistikkomplexe. Der bisher größte und modernste Logistikkomplex ist in Kasan (obere Wolga) geplant, so können die Städte Moskau, Jekaterinburg, Samara, Perm, Cheljabinsk, Nishni Novgorod und Ufa direkt bedient werden.

Insgesamt sind die **Logistikpotenziale** groß. Der Transport allein wird zukünftig nicht mehr von entscheidender Bedeutung sein. Die Bildung von Verteilernetzen ist eines der größten Logistikprobleme in Russland, bis heute gibt es noch kein funktionierendes, flächendeckendes Netz, was beispielsweise über Mittelstandskooperationen gebildet werden könnte. Der Wachstumsmarkt Russland verlangt also zukünftig nach intelligenten und ganzheitlichen Logistiklösungen. Grundvoraussetzung ist eine gute Vernetzung in Russland.

Fazit

Stärken

- Positive, dynamische Entwicklung der Deutsch-Russischen Wirtschaftsbeziehungen
- Gut ausgebaute Schieneninfrastruktur (Modal Split Anteil 83 %), Pipelines
- Wachstumsregionen: St. Petersburg, Moskau und Novgorod (wichtiger Verkehrsknoten)

Schwächen

- Verbesserungswürdige Verkehrsinfrastruktur
- Multimodale Güterumschlagszentren fehlen
- Geringe Zuverlässigkeit der Schiene abseits der großen Verbindungen
- Zu wenig Verteilernetze
- Bürokratische Hemmnisse, umständliches Zollprozedere, lange Abfertigungszeiten
- Hafenskapazitäten reichen nicht aus
- Veraltete Binnenschiffsflotte

1.8 Slowakische Republik

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Bratislava
Fläche	48'800 km ²
Bevölkerung	5.4 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	111 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Bratislava, Kosice, Trnava, Zilina
Lage Wirtschaftszentren	eher im Westen
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	37.4 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	6'926 EUR je Einwohner
Währung	Slowakische Krone

Politik
<p>Die Slowakische Republik ist eine parlamentarisch demokratische Republik und seit dem 1. Mai 2004 Mitglied der Europäischen Union. Die Republik wurde am 1.1. 1993 durch die Teilung der Tschechoslowakei gegründet.</p> <p>In Bereichen wie Energiewirtschaft, Wasser-/Abwasserwirtschaft wurde die Privatisierung bis zum Jahr 2004 konsequent verfolgt. Die jetzige Regierung hat jedoch in ihrem Regierungsprogramm einen Privatisierungsstopp für strategisch wichtige Staatsunternehmen beschlossen.</p> <p>Deutsch-Slowakische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Die Beziehungen zwischen der Slowakischen Republik und Deutschland sind historisch gewachsen und sehr freundschaftlich. Grundlage bildet der deutsch-tschechoslowakische Nachbarschaftsvertrag von 1992.</p> <p>Auf verschiedenen Ebenen bestehen bilaterale Abkommen, wie beispielsweise im Straßenverkehr. Die slowakische Regierung sieht Deutschland als engen Partner in der EU und der NATO. Bei Exporten war Deutschland im Jahr 2005 der wichtigste Handelspartner der Slowakischen Republik.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Die Entwicklung der Verkehrspolitik hängt maßgeblich mit der Umsetzung der EU-Vorgaben zusammen. Mit dem Beitritt der Slowakischen Republik in die EU wurden die slowakischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen, die die Grundlage für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors bilden.</p> <p>Im Bereich der transeuropäischen Netze wurde 2001 der Plan für die regionale Entwicklung bis 2006 genehmigt, der die Grundlage für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in verschiedenen Regionen des Landes darstellt.</p> <p>Im Straßenverkehr wurde im Jahr 2000 das Gesetz über die Straßenbenutzungsgebühren erneuert. Im Juni 2007 beginnen die Ausschreibungen für die Einführung des slowakischen Mautsystems. Die tatsächliche Einführung ist für Anfang 2009 geplant.</p>

Die slowakische Regierung hat im **Schieneverkehr** im Jahr 2000 einen Plan für die Umgestaltung und Umstrukturierung der staatlichen slowakischen Eisenbahngesellschaft (ZSR) genehmigt, der die Voraussetzungen für die Liberalisierung dieses Sektors schaffen soll.

Die langfristige Orientierung der Verkehrspolitik der Slowakischen Republik ist dem Dokument "Transport Policy of Slovak Republic until 2015" zu entnehmen, in dem Prioritäten und Anforderungen sowie Umfang des Verkehrsinfrastrukturausbaus festgelegt sind. Die konkrete Ausgestaltung wird in einem Aktionsplan bis zum Jahr 2008 geregelt. Damit sollen Bedingungen geschaffen werden, um die Ziele der Transport Politik zu erreichen. Die Kernpunkte des Aktionsplanes sind:

- Harmonisierung der Bedingungen auf dem Transportmarkt
- Wiederbelebung des Bahntransports
- Modernisierung und Entwicklung der Transportinfrastruktur

Der Transport soll durch Schaffung einer intermodalen Transportinfrastruktur ökologischer und effizienter werden. So soll insbesondere ein Teil der Straßentransporte auf Schiene oder Binnenschifffahrt verlagert werden.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz hat eine Länge von ca. **38'000 km** und ist sehr dicht. Allerdings sind nur **0.9 %** davon Schnellstraßen.

Der liberalisierte Straßentransportbereich ist der sich am schnellsten entwickelnde Transportsektor der Slowakei. Im Jahr 2005 wurden 70 % der gesamten Transportmarktleistungen per Straße erbracht. Der steigende Trend wird voraussichtlich weiter anhalten.

Das Verkehrsnetz ist **bizentrisch** auf Bratislava im Westen und auf Košice im Osten **ausgerichtet**. Das Autobahnnetz befindet sich im Ausbau und verläuft meist parallel zum Eisenbahnnetz. Insgesamt ist das Fernstraßennetz gut ausgebaut. Bis 2013 sollen v.a. die TEN-Achsen und die multimodalen Korridore fertig gestellt werden. Eine gute Anbindung an die Nachbarstaaten soll durch Schnellstraßen und Autobahnen sichergestellt werden.

Schiene

Das slowakische Schienennetz hat eine Gesamtlänge von **3'662 km**, davon sind rd. **43 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Netzwerk (96 %) besteht aus **Normalspurnetzen**, es existieren jedoch auch Schmal- als auch Breitspurnetze. Auch das Eisenbahnnetz ist bizentrisch auf Bratislava im Westen und auf Košice im Osten ausgerichtet.

Die wichtigsten staatlichen Eisenbahngesellschaften der Slowakischen Republik sind:

- **Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)** entstand in seiner heutigen Form im Jahr 2001, als der Schieneninfrastrukturanbieter vom Betreiber (ehemalige ŽSSK) getrennt wurde.
- **Železničná spoločnosť a.s. (ŽSSK)** ist im Bereich der Personenbeförderung tätig und entstand im Jahr 2005 durch die Teilung der ehemaligen ŽSSK.

- **Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ŽSSK Cargo)** ist vor allem im Bereich des Schienengüterverkehrs tätig und entstand im Jahr 2005 durch die Teilung der ehemaligen ŽSSK.

Im Jahr 2007 wurde die Liberalisierung im Schienenverkehr endgültig abgeschlossen. Damit der aktuelle Marktanteil der Bahn (2005: 21 %) im Güter- und Personenverkehr bis 2015 langfristig gesteigert werden kann sollen v.a. die Infrastruktur und der Einsatz moderner Technologien verbessert werden.

Derzeit sind die technischen Bedingungen und die Infrastruktur des Schienengüterverkehrs **nicht ausreichend**, um den veränderten Umweltauflagen zu genügen und die Transportaufkommen bewältigen zu können. Grundlage für den schlechten Zustand sind die vernachlässigte Wartung und Instandhaltung sowie ungenügende Modernisierungen der vergangenen Jahre. Die **Vorteile** des Schienentransports in der Slowakei basieren auf der Schiendichte, der vorhandenen Kapazität und der guten Anbindung an die Nachbarstaaten der Republik.

Bis 2013 soll insbesondere die Infrastruktur ausgebaut und verbessert werden, um den Rückgang der Wettbewerbsfähigkeit aufzuhalten und den Marktanteil der Bahn zu erhöhen. Problematisch und unklar ist nach wie vor die Finanzierung der enormen Modernisierungsmaßnahmen.

Pipeline

Das slowakische Pipeline-Netz hat eine Gesamtlänge von **7'185 km**. Es besteht zu rd. **94 %** aus **Erdgasleitungen** und zu **6 %** aus **Erdölleitungen**.

Die Slowakei ist stark **abhängig** von russischen Erdöl- und Erdgaslieferungen. So werden z.B. 97 % des Öl-Bedarfs durch russische Öl-Importe per Druschba- und Adria-Pipeline gedeckt. Das slowakische Gassystem ist mit dem europäischen Gastransportsystem verbunden.

Binnenschifffahrt

Die Slowakische Republik ist ein Binnenland und hat ein Wasserstraßennetz mit einer Länge von **170 km**. Die wichtigsten Wasserstraßen sind die Donau und die Váh, an denen die Häfen von Komarno und von Bratislava gelegen sind.

In der Zukunft sollen an den Häfen in der Slowakei **multimodale Logistikzentren** für Umschlag, Transport und Lagerabwicklung entstehen. Derzeit werden insbesondere die slowakischen Häfen an der Donau modernisiert, um die Auslastung der Binnenschifffahrt zu verbessern. Durch den Zugang zur Donau entsteht eine Verbindung zum Schwarzen Meer, zur Nordsee und zum europäischen Netzwerk der Binnenschifffahrt.

Transport und Verkehr

Der Logistikmarkt in der Slowakei **entwickelt sich mit hoher Geschwindigkeit** und die Nachfrage nach **Kontraktlogistik** nimmt zu. Derzeit beginnen Logistiknetzwerke das ganze Land zu überziehen. Die Entwicklung des Logistikmarktes hängt mit der guten Entwicklung der slowakischen Wirtschaft zusammen, sowie mit der vermehrten Ansiedlung von Kfz-Produktionsstätten innerhalb des Landes. Die Branche der Automobilzulieferer wächst kontinuierlich, und die Slowakei hat Ambitionen in den nächsten Jahren zu den Ländern mit den größten Automobilherstellern weltweit zu gehören. Das Land profitiert außerdem von seiner zentralen Lage in Mitteleuropa, so entstehen Logistikzentren in der Slowakei, die zur Belieferung der gesamten MOE-Region dienen.

Der Slowakische **Logistikimmobilienmarkt** befindet sich jedoch erst am Anfang, so dass die meisten Unternehmen noch immer in alten ungeeigneten Gebäuden residieren. Insgesamt gibt es wenig Klasse A Lager und nur eine geringe Anzahl bedarfsgerechter Bauten. Derzeit werden jedoch vermehrt Umschlags- und Logistikzentren gebaut. Durch Verbesserung der Straßeninfrastruktur, Lager und Abfertigungs- bzw. Umschlagstechnologien und durch die beschleunigte Umsetzung von modernen Konzepten (z. B. Just-in-Time) wird die Logistik in der Slowakei weiter wachsen. Derzeit werden jedoch die meisten Güter auf der Straße befördert und nur wenig intermodale Anbindungen der Logistikzentren existieren.

Fazit

Stärken

- Dichte der bestehenden Verkehrsinfrastruktur
- Verkehrsgünstige Lage des Landes
- Zugang zum paneuropäischen Verkehrskorridor VII (Binnenwasserstraße mit Verbindung vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee)

Schwächen

- Nachholbedarf beim technischen Standard (Bahntechnik, Informations- und Kommunikationstechnik)
- Liberalisierung des Schienengüterverkehrs noch nicht so weit fortgeschritten
- Zu wenig intermodale Anbindung der Logistikzentren

1.9 Tschechische Republik

Raumstruktur												
	Siedlungsstruktur											
	<table border="1"> <tr><td>Hauptstadt</td><td>Prag</td></tr> <tr><td>Fläche</td><td>78'900 km²</td></tr> <tr><td>Bevölkerung</td><td>10.2 Mio. Einwohner</td></tr> <tr><td>Einwohnerdichte</td><td>130 Einwohner je km²</td></tr> <tr><td>Wirtschaftszentren</td><td>Prag, České Budejovice, Brno, Liberec</td></tr> <tr><td>Lage Wirtschaftszentren</td><td>verteilt</td></tr> </table>	Hauptstadt	Prag	Fläche	78'900 km ²	Bevölkerung	10.2 Mio. Einwohner	Einwohnerdichte	130 Einwohner je km ²	Wirtschaftszentren	Prag, České Budejovice, Brno, Liberec	Lage Wirtschaftszentren
Hauptstadt	Prag											
Fläche	78'900 km ²											
Bevölkerung	10.2 Mio. Einwohner											
Einwohnerdichte	130 Einwohner je km ²											
Wirtschaftszentren	Prag, České Budejovice, Brno, Liberec											
Lage Wirtschaftszentren	verteilt											
	Wirtschaft											
	<table border="1"> <tr><td>BIP (Marktpreise 2005)</td><td>100 Mrd. EUR</td></tr> <tr><td>BIP pro Kopf</td><td>9'804 EUR je Einwohner</td></tr> <tr><td>Währung</td><td>Tschechische Krone</td></tr> </table>	BIP (Marktpreise 2005)	100 Mrd. EUR	BIP pro Kopf	9'804 EUR je Einwohner	Währung	Tschechische Krone					
BIP (Marktpreise 2005)	100 Mrd. EUR											
BIP pro Kopf	9'804 EUR je Einwohner											
Währung	Tschechische Krone											

Politik
<p>Die Tschechische Republik ist eine parlamentarisch demokratische Republik und seit dem 1. Mai 2004 Mitglied der Europäischen Union. Die Republik wurde am 1.1.1993 durch die Teilung der Tschechoslowakei gegründet.</p> <p>Die Privatisierung strategisch wichtiger Sektoren, wie z.B. des Energiesektors, wird weiter vorangetrieben.</p> <p>Deutsch-Tschechische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Die engen bilateralen Beziehungen haben in den letzten Jahren an Intensität gewonnen und basieren auf der Grundlage des deutsch-tschechoslowakischen Vertrages über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit von 1992, sowie auf der deutsch-tschechischen Erklärung über die gegenseitigen Beziehungen und deren künftige Entwicklung aus dem Jahr 1997. Besonders hervorzuheben ist, dass die Nachbarschaftsbeziehungen auf Basis der Verträge zukunftsgerichtet sind.</p> <p>Deutschland ist für die Tschechische Republik ein wichtiger Handelspartner und unterstützte die Republik beim Beitritt in die EU und die NATO.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Mit dem Beitritt der Tschechischen Republik in die EU wurden die tschechischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen. Damit wurden die Grundlagen für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors geschaffen.</p> <p>Mit der Integration der Straßenverkehrs-Infrastruktur in das transeuropäische Netz wurden einige Fortschritte erzielt, vor allem im Hinblick auf den beschleunigten Bau der Autobahnen D5 und D8.</p> <p>Im Schieneverkehr wurde durch die Änderung des Eisenbahngesetzes der Rechtsrahmen für ein neues Finanzierungssystem für die Eisenbahninfrastruktur geschaffen. Diese Rechtsvorschriften wurden jedoch erst nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Umstrukturierung der tschechischen Eisenbahnen 2002 umgesetzt.</p> <p>Hauptziel der Entwicklung der Schieneninfrastruktur ist die Modernisierung der Haupttrassen und die Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Interoperabilität.</p> <p>Im Bereich der Schifffahrt wurden im Jahr 2000 eine Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes</p>

sowie das neue Seeverkehrsgesetz verabschiedet.

Die **langfristigen** strategischen und konzeptionellen Ziele für den Transport und das Transportnetz werden im Dokument „The Czech Republic's Transportation Policy for 2005 – 2013“ geregelt. Dabei ist die Hauptsäule der Verkehrspolitik der Tschechischen Republik die nachhaltige Entwicklung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz hat eine Länge von ca. **55'000 km**, davon sind **1 %** Schnellstraßen. Die Tschechische Republik besitzt mit 0.7 km Straße pro 1 km² Fläche ein sehr **dichtes** Straßennetz. Der **Zustand** der Infrastruktur ist insgesamt bewertet **gut**.

Nach dem EU-Beitritt stieg der Güterverkehr durch die Tschechische Republik an, und die Straße konnte aufgrund des guten Zustands davon profitieren. Derzeit wird das Straßennetz weiter ausgebaut, um insbesondere alle Bezirke an Autobahnen oder Schnellstraßen anzuschließen. Ein weiteres Ziel ist die Verminderung der Durchgangsverkehre in den Ortschaften.

Die tschechischen Autobahnen sind von zentraler Bedeutung für den Straßengüter- und -personenverkehr. Sie bewältigen einen großen Teil der Verkehrsleistungen und verbinden die wichtigsten politischen Zentren und Wirtschaftsgebiete der Tschechischen Republik.

Schiene

Das tschechische Schienennetz hat eine Gesamtlänge von **9'600 km**, davon sind rd. **31 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Netz (99 %) ist ein **Normalspurnetz**. Es ist in der Fläche sehr ausgedehnt und das dichteste innerhalb der Europäischen Union. Der Zustand ist jedoch verbesserungswürdig. Bisher sind viele Strecken von und nach Deutschland eingleisig und/oder nicht elektrifiziert.

Die wichtigsten Eisenbahngesellschaften der Tschechischen Republik sind:

- **Správa Železnicí Dopravní Cesty (SZDC)** ist die Schienenwegsverwaltung der Tschechischen Republik.
- **České dráhy (ČD)** ist das größte Eisenbahnunternehmen der Republik. Es wurde im Jahr 2003 in eine staatliche Aktiengesellschaft überführt und bietet Güter- und auch Personenverkehre an.

Vor allem beim Transport von Massengütern ist der Verkehrsträger Schiene vorherrschend. Der Hauptanteil des Güteraufkommens wird durch die Tschechischen Eisenbahnen (ČD) transportiert. Nur ein Anteil von ca. 20 % wird von privaten Betreibern, wie OKD, Viamont und Unipetrol Transport transportiert. Der Anteil der privaten Güterverkehrsunternehmen ist jedoch steigend.

Nach dem EU-Beitritt stieg der Güterverkehr durch die Tschechische Republik an, wobei der Schienenverkehr im Gegensatz zum Straßenverkehr kaum davon profitieren konnte. Nach dem EU-Beitritt hat der Schienengüterverkehr sogar einen großen Vorteil gegenüber dem Straßentransport verloren. Vor dem Beitritt mussten Lkw an der Grenze zur Tschechischen Republik lange warten und somit entstand beim Schienentransport eine Zeitersparnis und damit ein Wettbewerbsvorteil gegenüber der Straße.

Pipeline

Das tschechische Pipeline-Netz hat eine Länge von **7'651 km**. Es besteht zu rd. **92 %** aus **Erdgas**-leitungen, zu **7 %** aus **Erdöl**leitungen und zu **1 %** aus Leitungen für **raffinierte Produkte**.

Die Tschechische Republik importiert Erdgas zu 80 % aus Russland über die Slowakische Republik und die Ukraine und zu 20 % aus Norwegen über Deutschland. Damit ist die Republik nicht vollständig von russischen Gasimporten abhängig. Diese **Diversifikation** könnte, bei vorhandenem ökonomischem Potenzial (Kosten, Nutzen), aufgrund der vorhandenen Anbindung an das europäische Pipeline-Netz via Deutschland noch weiter ausgebaut werden. Das russische Öl wird durch die Druschba-Pipeline in die Tschechische Republik importiert.

Binnenschifffahrt

Die Tschechische Republik ist ein Binnenland mit einem Wasserstraßennetz von **600 km** Länge. Die wichtigsten Flüsse sind Elbe, Beraun, Moldau sowie Abschnitte der Morava, Becva und Oder. Die **Elbe** ist jedoch die höchst frequentierteste Wasserstraße in der Tschechischen Republik und gleichzeitig der längste tschechische Fluss. Durch diesen Wasserweg bestehen direkte Verbindungen zu den größten europäischen Häfen wie Hamburg, Rotterdam und Antwerpen. Das derzeitige Hauptproblem ist der instabile Wasserstand zwischen der deutschen Grenze und Ústi nad Labem, deshalb wird aktuell über die Errichtung eines doppelten Damms zur verbesserten Schiffbarkeit auf diesem Teilabschnitt diskutiert.

Die **wichtigsten Häfen** sind Mělník, Kolin, Lovosice, Ústi nad Labem und Děčín. Eine besondere Bedeutung haben die Häfen Holosovice, Smichov und Radotin, die in der Umgebung der Hauptstadt Prag angesiedelt sind. Holosovice ist ein sog. „transshipment point“; d.h. eine leistungsstarke multimodale Anbindung vom Verkehrsträger Wasser zur Schiene und zur Straße ist vorhanden. Für den Hafen von Radotin wird aufgrund des Abschlusses des südlichen Teils der Prager Ringstraße ein zukünftiges Wachstum prognostiziert.

Auf tschechischen Gewässern werden vor allem **Massengüter** wie Rohstoffe, Zement, Kohle, Kalk und andere Baumaterialien im Inland transportiert. Im Ex- und Import werden insbesondere Lebensmittel, Tiere, Fette und Öle per Binnenschiff transportiert. Der Handel mit landwirtschaftlichen Produkten und Produkten der chemischen Industrie ist stark abhängig von der Schifffahrt.

Die Binnenschifffahrt bewältigt in etwa 2-5 % des Export- und Importvolumens der Tschechischen Republik. Durch den niedrigen Transportpreis und die große Transportkapazität hat sie jedoch eine **besondere Bedeutung** für den **Handel mit Deutschland** (5-10 % des Außenhandels) und auch für den Handel mit den Niederlanden (ca.10 % des Außenhandels) und mit Belgien (ca. 10 % des Außenhandels).

In den vergangenen Jahren stagnierten die **Transportvolumina** aufgrund des Ausfalls von Braunkohletransporten entlang der Elbe (von Lovosice zum Chvaletické Kraftwerk). Ein weiterer Grund für die **Stagnation** des inländischen Transports per Schiff sind die ökonomisch nicht so signifikanten Vorteile der Binnenschifffahrt bei den relativ kurzen inländischen Transportstrecken. Die Schifffahrt in der Tschechischen Republik konkurriert meist nicht mit der Schiene im Inlandtransport, sie ersetzt jedoch bei bestimmten Gütergruppen den Straßentransport.

Transport und Logistik

Die tschechische **Wirtschaft** ist im Vergleich zu den anderen MOE Staaten schon **weit entwickelt**. Nach dem EU-Beitritt entwickelte sich die Wirtschaft aufgrund hoher Direktinvestitionen aus dem Ausland besonders schnell. Heute ist die Tschechische Republik ein bedeutender Standort für **Kfz-Produktion** und anderer europaweit vertriebener Güter.

Aufgrund der genannten Entwicklungen beginnen die **Logistiknetzwerke** das ganze Land zu überziehen. Eine Vielzahl global agierender Logistikanbieter sowie mittelständische Unternehmen haben sich etabliert. Die wichtigsten **Distributionszentren** befinden sich im Großraum Prag. Durch den EU-Beitritt und die damit verbundene Strukturförderung hat sich das **Angebot an Logistikflächen** insgesamt erhöht. Allein rund um Prag stehen schätzungsweise rd. 600'000 m² an Logistikflächen zur Verfügung. Das Angebot wird als ausreichend erachtet.

Fazit

Stärken

- Geostrategisch gute Lage am Kreuzungspunkt mehrerer wichtiger Transportkorridore
- Lage an einer wichtigen Kreuzung für den Landtransport zwischen Deutschland, Polen und der Slowakei
- Die Tschechische Republik spielt mit 20 % des gesamten Güterkraftverkehrs der EU-Beitrittsländer im innerstaatlichen Verkehr eine entscheidende Rolle.

Schwächen

1.10 Ukraine

Raumstruktur



Siedlungsstruktur

Hauptstadt	Kiew
Fläche	604'000 km ²
Bevölkerung	46.7 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	77.4 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Kiew, Odessa
Lage Wirtschaftszentren	verteilt

Wirtschaft

BIP (Marktpreise 2005)	65.6 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	1'405 EUR je Einwohner
Währung	Hrywnja

Politik

Die Ukraine ist eine **parlamentarisch-präsidentiale Republik** und **kein Mitglied der Europäischen Union**.

Seit der Unabhängigkeit der Ukraine im Jahr **1991** ist die Machtverteilung zwischen Parlament, Ministerpräsident und Staatspräsident ausgeglichen. Das Land bemüht sich, die Korruption zu bekämpfen.

Mit der Europäischen Union besteht eine **enge Verbindung**. Die Ukraine arbeitet mit der **EU** zusammen, so wurden im Jahr 2005 alle 25 bilateralen Vereinbarungen mit unterschrieben.

Deutsch-Ukrainische Wirtschaftsbeziehungen

Bilaterale Beziehungen finden auf vielen Ebenen statt (z.B. Universitäts-, Schul-, Gemeinde-, und Vereinsaustausch). Deutschland unterstützt die Ukraine bei der Integration in europäische Strukturen und bei der demokratischen und marktwirtschaftlichen Transformation des Landes. Die Bundesrepublik ist für die Ukraine ein wichtiger Partner und Begleiter innerhalb der Europäischen Union.

Verkehrspolitik

Seit dem Jahr 2004 sind **Verkehrsreformen** in der Ukraine angelaufen. Langfristig sollen im "Programm für die Jahre 2002 – 2010" die Weichen gestellt werden. Es ist darauf ausgerichtet, die geographische Lage des Landes zu nutzen und es zu einem wichtigen Transitland zu machen. Folgende Grundsätze sollen zukünftig umgesetzt werden:

- Im Verkehrssektor sollen marktwirtschaftliche Prinzipien gelten, um die größere Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen bewältigen zu können.
- Als Grundlage für die weitere Entwicklung des Transportsektors wurden bereits internationale Übereinkommen unterzeichnet sowie Normen für den Betrieb einzelner Verkehrsträger festgelegt (z.B. 2004: Verabschiedung des Gesetzes über die Tätigkeit von Speditionsunternehmen).

- Die Verbesserung der Sicherheitsstandards im gesamten Verkehrsbereich, besonders jedoch im Seeverkehr hat Priorität.

Im Bereich der **transeuropäischen Netze** sollen Verbindungslücken und Engpässe der Infrastruktur im internationalen Verkehr identifiziert werden. Danach folgt der Ausbau der wichtigsten Netze des Landes.

Der **Straßengüterverkehr** soll durch höhere Betriebsstandards verbessert und weiter entwickelt werden.

Die Interoperabilität und multimodalen Dienste im **Schieneverkehr** sollen vor allem beim Ausbau der Bahnverbindungen zwischen der Ukraine und den ost- und mitteleuropäischen Ländern verbessert werden.

Im Bereich der **Schifffahrt** soll vor allem der staatseigene Hafensektor umstrukturiert werden.

Auch im **Energiesektor** will die Ukraine ihre Position als wichtigstes Transitland für russisches Öl und Gas ausbauen und auch die Verknüpfungen des Energietransportnetzes mit der EU verbessern. Der Gassektor wurde aus dem Staatsbesitz herausgetrennt und in einen Konzern umgewandelt.

Im Investitionsprogramm 2007 der Kiewer Regierung genießt der Verkehrssektor eine hohe Priorität. Das Transitpotenzial des Landes soll durch Inangriffnahme der Arbeiten am Bau der ukrainischen Abschnitte von drei internationalen Transportkorridoren (Berlin-Kiew, Ljubljana-Lwiw, Alexandropolis-Kiew) vergrößert werden.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz hat eine Länge von ca. **166'000 km**, davon sind nur **33 km** (Kiew – Odessa) Schnellstraßen. Die Straße ist hinter der Bahn der Hauptverkehrsträger Nummer 2. In den vergangenen Jahren wurde die Umstrukturierung des Straßentransportsystems weg vom staatlichen Monopol hin zur Privatisierung vollzogen.

Das Transportvolumen auf der Straße nahm in der jüngeren Vergangenheit insgesamt zu, während der **Transitverkehr** weiter stagniert. Somit ist die Ukraine ihrem Ziel eine Transitdrehscheibe zu werden auch in den vergangenen Jahren nicht näher gekommen. Die Hauptgründe für diesen Rückgang sind die russische Hafenpolitik („Russische Exportgüter über russische Häfen“), die Bürokratie und die schlechte Straßeninfrastruktur.

An den Grenzübergängen der Ukraine erwartet die Trucker eine **lange Wartezeit**. **Schwierige** sowie **bürokratische Zollprozeduren** erschweren den Transport durch die Ukraine zusätzlich. Auch der Anteil an Schnellstraßen bzw. gut ausgebauten Bundesstraßen ist noch gering. Um die **derzeit schlechte Situation** zu verbessern, wurden im Investitionsprogramm von 2007 eine Reihe an Maßnahmen eingeplant, u.a. eine Transitautobahn durch die Ukraine.

Schiene

Das ukrainische Schienennetz hat eine Gesamtlänge von **22'500 km**, davon sind rd. **41 %** elektrifiziert. Das gesamte Netz ist ein **Breitpurnetz**. Im Westen der Ukraine um Donbas und Prydniprowia ist die Netzdichte besonders hoch. Das Verkehrsnetz ist aus historischen Gründen vor allem in Nord-Süd Richtung ausgerichtet, es wird jedoch derzeit versucht die Ost-West Orientierung zu reorganisieren, um die Verbindung zu Polen, der Slowakischen Republik und Ungarn zu gewährleisten. Das Schienennetz soll außerdem an den paneuropäischen Verkehrskorridor III angebunden werden.

Die wichtigste Eisenbahngesellschaft der Ukraine ist **Ukrzaliznyzja (UZ)**. Die ukrainische Eisenbahngesellschaft entstand nach dem Zerfall der Sowjetunion. Die UZ operiert auf dem Schienennetz und ist gleichzeitig der Infrastrukturanbieter. Das Hauptproblem der UZ ist der veraltete Waggonpark.

Die Güterverkehrsleistung im Jahr 2005 sank um 4 %, damit bleibt die UZ nach wie vor jedoch das größte Güterverkehrsunternehmen in Europa (224 Milliarden tkm). Die regelmäßig verkehrenden Containerzüge zwischen der Ukraine und China, der Slowakischen Republik, Ungarn, Kasachstan und Litauen (Hafen Klaipeda) transportieren einen großen Teil der Gütermengen.

Die **Bedeutung** des Schienenverkehrs in der Ukraine ist zentral. Die Eisenbahn ist der Hauptverkehrsträger und verbindet die industriellen und städtischen Zentren mit den ukrainischen Häfen und den Nachbarländern. Das Hauptziel im Schienenverkehr ist es, den Warenfluss zwischen dem Baltischen und dem Schwarzen Meer weiter zu aktivieren. So soll der Containerzug Viking in der einen Richtung nach Georgien, Aserbaidschan, in die Kaukasusregion und in die Türkei ausgeweitet werden sowie, in der anderen Richtung, nach Skandinavien und Westeuropa.

Die Situation des **Schienentransitgüterverkehrs** ist besser als die Situation des Straßentransitverkehrs. Der Transit auf der Schiene hat sich im Vergleich zu 2004/2005 erholt. Aber der Trend von russischem Gütertransit durch die Ukraine, v.a. von russischen Massengütern zu ukrainischen Seehäfen, ist aufgrund der russischen Seehafenpolitik weiter abnehmend. Derzeit sind die russischen Seehäfen jedoch noch überlastet, so dass einige Warenströme weiter durch die Ukraine verlaufen.

Pipeline

Das ukrainische Pipeline-Netz hat eine Länge von **28'676 km**. Es besteht zu rd. **70 %** aus **Erdgas**-leitungen, zu **16 %** aus **Erdöl**leitungen und zu **14 %** aus Leitungen **für raffinierte Produkte**.

Die Ukraine ist das **wichtigste Transitland** für den Transport von überwiegend russischem Öl und Erdgas in den EU-Raum und besitzt ein gut entwickeltes, jedoch **veraltetes** Öl Pipeline System. Das leistungsstarke Gastransportsystem stammt zu einem Grossteil noch aus UdSSR Zeiten und muss dringend modernisiert werden. Insgesamt ist der Zustand des Energienetzes derzeit nicht zufrieden stellend.

Seeschifffahrt

Die Seeschifffahrt in der Ukraine ist durch den ganzjährigen eisfreien Zugang zum Schwarzen und dem Asowschen Meer gekennzeichnet. Damit ist die ganzjährige Verbindung zum Mittelmeer gewährleistet. Von den insgesamt 18 Seehäfen im staatlichen Besitz sind die wichtigsten in Odessa, Illichivsk, Yuzhny, Sevastopol und Yalta (Cargo).

Im Jahr 2005 entfielen vom Güterumschlag der ukrainischen Seehäfen nur rd. 36 % (50.6 Mio. t) auf Transitgüter. Der **Transitverkehr** trägt heute also wenig zum Güterverkehrsaufkommen bei. Vor Jahren lag der Anteil noch bei 50 %. Dieser fallende Trend soll durch verkehrspolitische Maßnahmen, festgelegt im "Program of Development of Sea Merchant Ports of Ukraine till 2010" verbessert werden. In diesem Plan werden u.a. die Verbesserung der Seehafenhinterlandanbindung, die effiziente und moderne Entwicklung der Hafeninfrastrukturen und die Anpassung an moderne Sicherheits- und Umweltauflagen festgelegt. Außerdem wird eine Kooperation zwischen den litauischen und ukrainischen Häfen angestrebt, um den Hafen Klaipeda zum ukrainischen Distributionszentrum in der EU zu machen.

Binnenschifffahrt

Das Wasserstraßennetz der Ukraine hat eine Länge von **2'250 km** und beschränkt sich im Wesentlichen auf die Flüsse Dnepr und Donau.

- An der **Donau** liegen die Häfen Reni, Izmail und Ust-Dunaisk. Seit dem Jahr 2004 besteht eine direkte Verbindung der Donau zum Schwarzen Meer durch den Bystre-Kanal. Dieser tiefe Abschnitt löste das Quasi-Monopol auf, das bis dato Rumänien für den Zugang zum Schwarzen Meer per Schiff hatte. Insgesamt werden pro Jahr auf dem ukrainischen Abschnitt der Donau ca. 1 Mio. t zum Schwarzen und Asowschen Meer, sowie weiter auf der Donau in Richtung Zentraleuropa transportiert.
- Der Fluss **Dnepr** bindet im Norden Weißrussland und im Süden das Schwarze Meer an. Die wichtigsten Häfen entlang des Flusses sind Kiew, Cherkassy, Dnepropetrovsk und Novaya. Der Flusses ist als "deep-water transport highway" der Kategorie "E" klassifiziert und somit innerhalb Europas einmalig. Nach der Zerspaltung der Sowjetunion hat sich das Transportvolumen auf dem Fluss stark reduziert (2004: 2.4 Mio. t), die vorhandene Infrastruktur ist überdimensioniert und nach wie vor für den Umschlag von ca. 100 Mio. t p.a. ausgelegt. Zusätzlich hemmen Abgaben für die Nutzung bestimmter Abschnitte des Flusses die positive Entwicklung des Binnenschifffahrtstransportvolumens. Der Dnepr hat nationale (Transport von Sand und Geröll) und internationale (Transport von Metall zu den Seehäfen) Bedeutung.

Zukünftig soll die rückläufige Entwicklung der Transportmengen durch die Ausarbeitung eines **Programms für die langfristige Entwicklung** des ukrainischen Transportnetzwerks der Binnenschifffahrt gestoppt werden. So soll bedarfsgerechte Infrastruktur durch Modernisierung und Neubau entstehen.

Transport und Logistik

Der Logistikmarkt der Ukraine **kommt langsam aus den Startlöchern**. International agierende Logistikunternehmen und Entwicklungsgesellschaften für Lager- und Logistikimmobilien betätigen sich aktiv im Land.

Das Speditions- und Logistikgewerbe entbehrt bisher der Transparenz und birgt für ausländische Firmen nicht unerhebliche **Risiken**. Das Gewerbe ist heutzutage vor allem von den Vorschriften der **AMEU** (Assoziation der internationalen Spediteure der Ukraine) und der **AsMAP** (Assoziation der Internationalen Straßengüterverkehrsbetriebe) abhängig. Die AMEU stellt beispielsweise Lizenzen für Speditionen anhand strenger Maßstäbe aus (aufwendiges Aufnahmeverfahren: Erkundigungen über Bonität, Professionalität der Bewerber).

Allgemeine Speditionsbedingungen als Vertragsgrundlage gibt es in der Ukraine bisher nicht, somit muss jeder Vertrag individuell ausgehandelt werden und besondere Sorgfalt sollte auf die Aushandlung der Haftungsbedingungen gelegt werden. Zukünftig soll dieses Problem durch verbandsweite AGBs entschärft werden.

In erster Linie werden in der Ukraine **Speditions- und Transportleistungen** angeboten. Moderne Logistikimmobilien sind kaum vorhanden. Der Logistikmarkt insgesamt ist noch wenig entwickelt. Eine Vielzahl der ukrainischen Speditionsunternehmen (ca. 40 % aller Speditionsunternehmen) ist in der Region um den Seehafen Odessa tätig.

Fazit

Stärken

- Transitland zwischen Mitteleuropa und dem Kaukasus und zwischen Südeuropa und Russland.
- Verkehrsgünstige Lage an großen Handelsrouten zwischen Europa, Zentralasien und dem mittleren Osten
- Großes Potenzial für Frachtverkehr zwischen den am schnellsten wachsenden Märkten in der Welt
- Beförderung von Importgütern aber auch Binnenfrachtverkehre spielen im ukrainischen Transportsektor eine größere Rolle als früher

Schwächen

- Transitpotenzial durch Infrastrukturmängel bei weitem nicht ausgeschöpft
- Nord-Süd-Verkehrsorientierung (Moskau-Kiew-Odessa, Moskau-Charkiw-Krim), Ost-West-Verbindung noch unterentwickelt
- Heute mangelnde Attraktivität der Ukraine als Transitland. Gründe:
 - Unzureichende Infrastruktur in den Bereichen Transport und Logistik
 - Schwerfällige, übermäßig bürokratisierte Verfahren der Zollabfertigung

1.11 Ungarn

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Budapest
Fläche	93'000 km ²
Bevölkerung	10 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	107 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Budapest, Zahony, Győr, Szeged
Lage Wirtschaftszentren	verteilt
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	87.8 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	8'780 EUR je Einwohner
Währung	Forint

Politik

Ungarn ist eine **parlamentarische Republik** und seit dem **1. Mai 2004** Mitglied der Europäischen Union.

Aufgrund des großen Haushaltsdefizit ist Ungarn seitens der EU ein Konvergenzprogramm auferlegt worden, einschneidenden Reformen (z.B.: Reform des Systems der staatlichen Energiepreissubventionen) durchzuführen.

Deutsch-Ungarische Wirtschaftsbeziehungen

Seit 1973 bestehen bilaterale Beziehungen. Grundlage dafür ist der "Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Ungarn über freundschaftliche Zusammenarbeit und Partnerschaft in Europa". Deutschland ist für Ungarn der wichtigste Handelspartner.

Zwischen beiden Ländern finden grenzüberschreitende **Kooperationen** (Städtepartnerschaften, Stiftungen etc.) statt. Wichtigster jährlicher Treffpunkt von Fachleuten aus Politik, Wirtschaft und Kultur ist das deutsch-ungarische Forum, das seit 1990 veranstaltet wird.

Verkehrspolitik

Die Entwicklung der Verkehrspolitik hängt maßgeblich mit der Umsetzung der **EU-Vorgaben** zusammen. Mit dem Beitritt Ungarns in die EU wurden die ungarischen Rechtsvorschriften an das Gemeinschaftsrecht angeglichen, dies bildet die Grundlage für die Modernisierung und Umstrukturierung des Verkehrssektors.

Im Rahmen der **transeuropäischen Netze** wurden die Arbeiten an den Infrastrukturen, insbesondere der Bau von Autobahnen beschleunigt. Die gesamte Infrastruktur wurde in den vergangenen Jahren umfassend erneuert.

Im Bereich des **Straßenverkehrs** hat Ungarn das nationale Recht an die europäischen Rechtsnormen angeglichen und im Jahr 2000 das bilaterale Straßenverkehrsübereinkommens mit der Gemeinschaft unterzeichnet.

Ungarn wurde bis Ende 2008 eine Übergangsregelung eingeräumt, um den gesamten gemeinschaftlichen Besitzstand bezüglich der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr umzusetzen.

Seit dem Jahr 1999 besteht ein Reformprogramm für den **Schieneverkehr**. Seit dem ist ein kommerzielles Eisenbahnunternehmen und eine unabhängige Regulierungsbehörde eingerichtet worden. Hauptziel der Verkehrspolitik ist es, den relativ hohen Transportanteil der Bahn (gemessen am EU-Durchschnitt) im Vergleich zum gesamten Transportaufkommen beizubehalten. Dieses Ziel wurde gestützt durch das sog. "track reconstruction program" der vergangenen Jahre. Darin werden die prioritären Infrastrukturentwicklungsprojekte festgelegt und später öffentlich ausgeschrieben.

Für die Binnenschifffahrt und den Seeverkehr wurde im Jahr 2000 ein Gesetz über den **Schiffsverkehr** verabschiedet. Die Modernisierungsarbeiten an den Häfen werden fortgeführt. Die Binnenschifffahrtswege und ihre Infrastrukturen werden derzeit modernisiert.

Die **langfristige** Entwicklung des Transportsektors der Republik wurde im Jahr 2004 durch das ungarische Parlament in der neuen ungarischen Transportpolitik bis 2015 festgesetzt. Die Hauptziele sind die Schaffung eines Transportsystems, welches ökonomisch effizient, modern, sicher sowie umweltfreundlich ist und den Anforderungen der Gesellschaft entspricht. Weiterhin soll die ungarische Verkehrspolitik nach den Grundsätzen der EU entwickelt und harmonisiert werden. Die neue ungarische Transportpolitik bis 2015 zeigt folgende drei Prioritäten auf:

- Entwicklung der fehlenden Infrastruktur (besonderes Augenmerk auf paneuropäische Transportkorridore)
- Komplette Umsetzung der Grundsätze der Transportregulierungen der EU

Schaffung eines umweltfreundlichen Transportsystems (Entwicklung einer Präferenz für umweltfreundliche Transportmodi)

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz hat eine Länge von rd. **31'000 km**, davon sind rd. **2,5 %** Schnellstraßen. Das Straßennetz ist insgesamt **gut ausgebaut** und weist einen guten Zustand auf. Alle Autobahnen verlaufen in Richtung Budapest. Zur Entschärfung der Verkehrssituation der Hauptstadt soll eine Ringautobahn (M0) um Budapest gebaut werden und bis 2015 fertig gestellt sein.

Große Teile der Autobahnen werden durch eine **Maut** (Vignette) finanziert, nur das Befahren einiger Abschnitte und die Nutzung der Schnellstraßen sind nicht kostenpflichtig. Die Einführung eines fahrleistungsabhängigen elektronischen Mautsystems ist in Vorbereitung.

Das Straßennetz wurde in den vergangenen Jahren umfassend **modernisiert**. Derzeit befindet sich eine beachtliche Anzahl an **Autobahnen** im Umbau. Die Prioritäten bei der Entwicklung des **Haupt- und Nebenstraßennetzes** werden auf den Bau von Umgehungen zur Staureduktion bestimmter Straßenabschnitte, auf die Kapazitätserweiterung durch Ausweitung auf vier oder mehr Spuren, auf die Entwicklung fehlender Grenzübergänge und auf die Verbesserung der Straßenanbindung von Siedlungen gelegt.

Schiene

Das ungarische Schienennetz hat eine Gesamtlänge von **7'937 km**, davon sind rd. **33 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Netzwerk (**97 %**) besteht aus **Normalspurnetzen** und nur ein geringer Anteil aus Schmalspur- und Breitspurtrassen.

Das Netz ist weitmaschig und verläuft sternförmig auf die Hauptstadt Budapest zu. Die Dichte des ungarischen Schienennetzes liegt etwas über dem EU-Durchschnitt; die Qualitätsparameter liegen unter dem EU-Durchschnitt.

Die wichtigsten Eisenbahngesellschaften sind:

- **Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn) (GySEV):** Das österreichisch-ungarische Unternehmen ist der Betreiber von bestimmten Eisenbahnstrecken in Westungarn.
- **Magyar Államvasutak (MÁV):** Die staatliche Eisenbahngesellschaft Ungarns operiert als ein integriertes Bahnunternehmen und besteht aus zwei Einheiten, die sich mit der Schieneninfrastruktur und dem Transport Service beschäftigen. Innerhalb der MÁV wurden fünf sog. "Profit Center" gebildet, wie u.a. Infrastrukturmanagement und Services, Passagierbeförderung, Frachttransport, Wartung etc.

Der Hauptteil des ungarischen Schienennetzwerks wird von der MAV verwaltet. Zukünftig will sie im Frachttransport den Fokus v.a. auf eine wettbewerbsfähige Infrastrukturzugangsgebühr setzen und strategische Partnerschaften eingehen.

Die **privaten Schienengüterverkehrsanbieter** können 2005 nur einen Anteil von 2 % des Gütertransportaufkommens auf sich vereinigen. Bis jetzt haben es 5 Privatbahnen versucht, in Ungarn Fuß zu fassen. Nach Meinung von Experten könnte der Anteil der privaten Betreiber auf 5 % ansteigen, nachdem 2006 ein neues Eisenbahngesetz in Kraft getreten ist.

Im internationalen Verkehr gibt es derzeit jedoch bereits einige Kooperationsprojekte von Unternehmen, die vom "Importsog" des boomenden Standorts Ungarn profitieren wollen. Vor allem die kombinierten Verkehre zwischen den Nordseehäfen und Ungarn stehen im Zentrum des Interesses. Hier einige Beispiele für den europaweiten Verkehr:

- Die Firma Eurogate schafft die Strecke Hamburg Budapest am schnellsten, mit ihren Mehrstromloks (25 % Zeitersparnis) benötigt sie für die 1'400 km ca. 27 Stunden.
- Der HungaRo Express mit durchgängiger Zugverbindung zwischen dem Hafen Rotterdam und dem ungarischen Győr benötigt für diese Strecke weniger als 40 Stunden und bietet Anschlussmöglichkeiten weiter nach Südosteuropa, insbesondere in Richtung Balkan und Türkei.
- Die Wiener Lokalbahnen AG spaltet den ertragträchtigen Güterverkehr als eigenes Unternehmen ab und steigt gemeinsam mit der ungarischen PannonRail europaweit in das Transaktionsgeschäft ein, um die Abhängigkeit vom bisherigen Partner MÁV zu senken.

Zukünftige **Infrastrukturinvestitionen** fokussieren hauptsächlich auf den Ausbau der paneuropäischen Korridore und schließen weitere Infrastrukturmodernisierungen ein. Im Jahr 2013 soll der Ausbau des Hauptnetzwerks abgeschlossen sein. Die Prioritäten liegen u.a. auf der Konstruktion der Schnellzugverbindung zum Ferihegy Flughafen, auf der vermehrten Bereitstellung von Bahnangeboten für den kombinierten Transport, auf Logistikzentren und auf der Erneuerung der Schienenbrücke in Budapest. Ungarn will zukünftig zentraler Umschlagspunkt von Breitspur auf Normalspur werden. Derzeit sind in Zahony, an der Grenze zur Ukraine, bereits wichtige Umschlagseinrichtungen vorhanden.

Pipeline

Das nationale Pipeline-Netz hat eine Gesamtlänge von **5'722 km**. Es besteht zu rd. **77 %** aus **Erdgas**leitungen, zu **17 %** aus **Erdöl**leitungen und zu **6 %** aus Leitungen für **raffinierte Produkte**.

Das russische Erdöl gelangt durch die **Druschba** Pipeline nach Ungarn. Circa 80 % des **Erdgases** werden von Russland **importiert** und erreichen Ungarn durch die sog. "Brotherhood-Pipeline". Die restliche Menge an Erdgas wird über die "Győr-Baumgarten Pipeline" importiert, welche an das westeuropäische Gasnetz angeschlossen ist.

Binnenschifffahrt

Ungarn ist ein Binnenland mit einem **1'600 km** langen Wasserstraßennetz. Die wichtigsten Flüsse Ungarns sind:

- **Donau:** Die Donau ist von zentraler Bedeutung für die Binnenschifffahrt Ungarns und für die Anbindung an die europäischen Transporthubs (v.a. Rotterdam). Derzeit werden Sektionen der Donau auf 2.5 Meter vertieft, diese Arbeiten sollen 2013 abgeschlossen werden. Für Ungarn stellt sich jedoch noch die Frage, wie man diesen Eingriff im Einklang mit den ökologischen Anforderungen vollziehen soll.
- **Theiss:** Auf dem zweiten bedeutenden Fluss Ungarns ist derzeit eine ansteigende Nachfrage in der Schifffahrt (auch Passagierverkehr) zu beobachten. Die internationale Navigierbarkeit und die vorgeschriebene Mindesttiefe der Donau-Kommission muss hier zukünftig noch an gewissen Teilstrecken gewährleistet werden (nördlich von Csongrad).

Die wichtigsten Häfen Ungarns liegen in Győr, Csepel, Baja und Szeged, entlang der Hauptschiene- und Hauptstraßenrouten. Alle Häfen werden ausgebaut, so dass sie bis 2015 fähig sein sollten, auch schwere Güter abzufertigen. Weiterhin sollte jeder Hafen an das nationale Schienennetz (Gleise die eine Achslast von 22.5 t tragen können) angeschlossen werden.

Transport und Logistik

Ungarn ist aufgrund der zentralen Lage in Mitteleuropa ein **guter Standort für die Entwicklung von Logistik-Services**, insbesondere der Distribution von Gütern zwischen Ost- und Südosteuropa. Außerdem profitiert der Logistikstandort Ungarn von den vergleichsweise niedrigen Arbeitslöhnen, der weit entwickelten Wirtschaft (im Vergleich zu anderen MOE-Staaten) und der wettbewerbsfähigen Infrastruktur. Die zunehmende ökonomische Bedeutung zeigt sich u.a. darin, dass sich deutsche Maschinenbau- und Automobilunternehmen (z.B. Audi Motorenwerke) in Ungarn ansiedeln.

Das Land spielt eine zentrale logistische Rolle bei **Transporten** in den Balkan und in die Türkei. Besonders das **Mengenwachstum im Seehafenhinterlandverkehr nach Ungarn** ist ausschlaggebend für die Transportbranche. Derzeit zieht Ungarn einen regelrechten Importsog an sich, was auf die zahlreichen international angesiedelten Industrieunternehmen zurück zu führen ist, die mit Halberzeugnissen und Rohwaren versorgt werden müssen. Das Hauptproblem der Transporte ist die Unpaarigkeit der Verkehrsströme.

Derzeit beginnen **Logistiknetzwerke** das ganze Land zu überziehen. Die meisten international agierenden Unternehmen sind in Ungarn präsent. Insgesamt gibt es 13 größere Logistikzentren im Land (Baja, Budapest, Csepel, Sopron, Győr-Gönyű u.a.). Das große Potenzial des ungarischen Marktes führt zur vermehrten Ansiedlung von Distributionszentren, insbesondere im Raum Budapest (geschätzte Lagerfläche 83'000 m²). Die ungarischen Industriezentren haben zumeist eine Straßen- und Schienenanbindung und manchmal sogar eine Luft- und Wasseranbindung. Die Intermodalität der Zentren fördert die Verlagerung auf umweltfreundlichere Transportmodi.

Zukünftig soll sich Ungarn als klassisches Transitland zum zentralen Logistikstandort in Mittel- und Osteuropa entwickeln. Derzeit entstehen weitere Logistikparks in Zahony (Grenze zur Ukraine), Sopron (Westgrenze zu Österreich) und im Raum Budapest.

Fazit

Stärken

- Gut ausgebaute und wettbewerbsfähige Infrastruktur, deshalb wirbt Ungarn damit das Tor zu den Balkanstaaten sowie nach Osteuropa zu sein
- Zentrale und strategisch günstige geographische Position in Europa

Schwächen

- Nordosten des Landes bleibt sozialer Brennpunkt des Landes (Arbeitslosigkeit bei ca. 20 %) bei schwach entwickelter Infrastruktur und geringer Mobilität der Arbeitskräfte

1.12 Weißrussland

Raumstruktur	
	
Siedlungsstruktur	
Hauptstadt	Minsk
Fläche	207'000 km ²
Bevölkerung	10.3 Mio. Einwohner
Einwohnerdichte	49.6 Einwohner je km ²
Wirtschaftszentren	Brest, Minsk, Orsha, Mazyr
Lage Wirtschaftszentren	verteilt
Wirtschaft	
BIP (Marktpreise 2005)	22.4 Mrd. EUR
BIP pro Kopf	2'175 EUR je Einwohner
Währung	Weißrussischer Rubel
* Umrechnung BIP in EUR: 1 US \$=0,7609 EUR	

Politik
<p>Weißrussland ist eine (autoritäre) Präsidentialrepublik und kein Mitglied der Europäischen Union.</p> <p>Weißrussland erlangte seine Unabhängigkeit endgültig im Jahr 1991. Die Beziehungen zu Europa sind aufgrund der politischen Entwicklungen in Weißrussland getrübt. Der Staatseinfluss auf das wirtschaftliche Geschehen (Staat beschäftigt den größten Teil der Arbeitnehmer) ist bedeutend. Laut dem offiziellen Regierungsprogramm für die sozioökonomische Entwicklung der Republik Belarus bis 2010, kommt der staatliche Regulierung der Wirtschaft auch zukünftig eine Schlüsselrolle zu.</p> <p>Zwischen Weißrussland und der Russischen Föderation bestehen enge Verbindungen und eine gewisse Abhängigkeit. Russland ist Haupthandelspartner, Energielieferant und ideologischer Partner für Weißrussland und nimmt somit eine zentrale Stellung ein. So profitierte die Konjunktur Weißrusslands 2005 hauptsächlich von der starken Konjunktur und damit einer enormen Nachfrage Russlands.</p> <p>Deutsch-weißrussische Wirtschaftsbeziehungen</p> <p>Mit dem Amtsantritt von Präsident Lukaschenko (1994) und den damit verbundenen politischen Entwicklungen im Land wurde das bilaterale Verhältnis zunehmend belastet. So lange bis der Weg zu Demokratie und Rechtssicherheit nicht geebnet ist, wird Deutschland nur eingeschränkte politische Beziehungen zu Weißrussland führen.</p> <p>Verkehrspolitik</p> <p>Der Transport- und Kommunikationssektor hatte einen Anteil von 9 % am BIP im Jahr 2005. Dies zeigt die Bedeutung, die der Verkehr in der Wirtschaft Weißrusslands einnimmt. Die Schienenverkehrspolitik hat Vorrang.</p> <p>Im Bereich des Schieneverkehrs hat der Ministerrat der Republik das Programm „Belarussian Railway Development up to 2010“ entwickelt. Dadurch sollen neue Wartungskapazitäten für Schienenfahrzeuge im Inland geschaffen werden, der Bestand an Schienenfahrzeugen soll erneuert werden und zur Verlagerung von weiteren Gütermengen auf die Schiene sollen Absprachen bzw. Verträge zwischen den Eisenbahnen und den weißrussischen Industrieunternehmen getroffen werden.</p> <p>Um im Besonderen die Abstimmung bei der Entwicklung von neuen Bahnrelationen zu verbessern,</p>

findet eine intensive Zusammenarbeit zwischen Russland und Weißrussland statt. Dadurch soll der Frachtverkehr auf diesen Relationen insgesamt erhöht werden.

So wurde im Juni 2000 die **Vereinbarung** "Agreement on Freight Rates For Communication Between the Russian Federation and the Republic of Belarus" unterzeichnet, die für russische Eisenbahngesellschaften die Nutzung der Trassen für den internationalen Frachttransport zu weißrussischen Raten gewährleistet. Darauf aufbauend wurde im Januar 2002 eine weitere Vereinbarung mit dem Titel "Agreement on Procedure of Regulating Railway Rates for Communication between the Russian Federation and the Republic of Belarus". Dieses Dokument legt einheitliche bilaterale Grundsätze der Tariffestlegung fest. Das **Hauptproblem** jedoch besteht darin, dass die Eisenbahngütertarife Russlands für Transitfracht bisher nicht an diese einheitlichen Grundsätze angepasst wurden.

Im Bereich des **Straßenverkehrs** hat Weißrussland mit zahlreichen Staaten bilaterale Vereinbarungen getroffen. Das Gesetz: „Law of the Republic of Belarus on Motor roads“ definiert die legalen, ökonomischen und organisatorischen Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs. Die Hauptprioritäten im Kraftfahrzeugsektor werden auf die Verbesserung der Transport- und operationellen Bedingungen der Straßen, auf die Modernisierung von Transportverbindungen, auf die Weiterentwicklung von internationalen Transportkorridoren und auf die Restrukturierung von unsicheren stark befahrenen Verbindungen/Brücken gelegt.

Polnische und weißrussische Verkehrspolitiker wollen den **Binnenschiffahrtsweg** Dnepr-Weichsel-Oder wiederherstellen. So werden derzeit Verhandlungen geführt.

Auch im **Energiesektor** sorgt der Partner Russland derzeit für politischen Zündstoff. Seit dem Mai 2006 gab es Verhandlungen zwischen dem russischen Konzern Gazprom und weißrussischer Regierung über die neue Festlegung der Gaspreise. Das Ergebnis war eine Vervierfachung der Gaspreise und Weißrussland soll die Kontrolle über seine Pipelines partiell an Gazprom abgeben. Was folgte war der Pipeline-Boykott vom Januar 2007.

Verkehrsinfrastruktur

Straße

Das nationale Straßennetz hat eine Länge von ca. **70'200 km**, davon sind rd. **0.9 %** Schnellstraßen. Parallel zur Eisenbahnhauptverkehrsachse verläuft das autobahnartig ausgebaute Fernstraßennetz. Rund um Minsk besteht ein neuer Schnellstraßenring mit Ausläufern nach Litauen/Hrodna und nach Babruisk, Homel im Südosten des Landes. Außerdem bestehen weitere Autobahnen, die jeweils den Norden des Landes mit dem Süden (M8) und den Südwesten mit dem Nordosten (M1) verbinden. Die Modernisierung des bereits **gut ausgebauten Straßennetzes** schreitet weiter voran, so werden derzeit Strecken an der Grenze zu Polen und zu Russland modernisiert.

Im Jahr 2005 wurden ca. 48 % der gesamten Güterverkehrsleistung in tkm per Straße befördert. Dies zeigt die **bedeutende Stellung**, die der **Straßenverkehr** einnimmt. Der größte Anteil des Güterverkehrs (70 %) entfällt auf die Bundesstraßen (ca. 20 % des Straßennetzes). In den letzten Jahren hat der Transitfrachtverkehr durch Weißrussland rasant zugenommen, so dass er zu einem strategisch wichtigen Faktor für die weißrussische Wirtschaft geworden ist.

Schiene

Das weißrussische Bahnnetz hat eine Gesamtlänge von **5'512 km**, davon sind **16 %** elektrifiziert. Nahezu das gesamte Eisenbahnnetz (99 %) besteht aus **Breitspurnetzen**. Die elektrifizierte Eisenbahnhauptverkehrsachse (v.a. für Frachtzüge) verläuft quer durchs Land parallel zur Autobahn M1, vom Südwesten (Brest) in den Nordosten; im Osten, v.a. nach Russland und in Richtung Asien, im Norden v.a. zu den baltischen Seehäfen, im Westen in Richtung Europäische Union und

im Süden zum Schwarzen Meer. Die weißrussischen Grenzstationen im Westen sind alle entsprechend ausgestattet, um eine komplette Palette an Frachtservices zu gewährleisten. In Brest wird meistens auf europäische Normalspur umgespurt.

Die wichtigste Eisenbahngesellschaft Weißrusslands ist **Belaruskaja Tschyhunka (BC)**. Die BC entstand nach dem Zerfall der Sowjetunion und ist als Staatsbetrieb dem weißrussischen Verkehrsministerium unterstellt. BC ist der Infrastrukturanbieter und gleichzeitig Operateur auf dem Netz. Derzeit ist der Waggonpark veraltet und das rollende Material ist verschlissen.

Die weißrussischen Bahnen kooperieren mit Eisenbahnunternehmen aus Deutschland, Russland, Polen und Litauen. Durch den Betrieb von einigen spezialisierten Fracht- und Containerzügen verringern sich die Durchlaufzeiten enorm, so werden Güter aus Japan, Südkorea, China zweimal schneller über die Transsibirische Route befördert, als wenn sie über den indischen Ozean verschifft werden würden.

Die Schiene ist der Hauptverkehrsträger und daher **dominierend im Transportsystem** des Landes. Das Gütertransportaufkommen (125 Mio. t in 2005) ist gegenüber dem Vorjahr um 12 % gestiegen, davon sind 35 % Transitverkehre. Das **Transitaufkommen** der weißrussischen Staatsbahn hat sich seit dem Jahr 2000 versiebenfacht. Der Hauptanteil der Transitfracht kommt bzw. geht nach Russland. Darauf folgen Lettland, Litauen, die Ukraine und Kasachstan. Zukünftig wird das Transitfrachtaufkommen jedoch eher absinken, da Russland bestimmte Anteile der Ausfuhrgüterströme auf Wladiwostok und andere Fernosthäfen sowie auf Schiene und Straße durch Sibirien und die Mongolei verlagern wird.

Pipeline

Das weißrussische Pipeline-Netz hat eine Länge von **9'230 km**. Es besteht zu rd. **57 %** aus **Erdgasleitungen**, zu **25 %** aus **Erdölleitungen** und zu **18 %** aus Leitungen für **raffinierte Produkte**. Das Pipeline-Netzwerk umfasst Gas- und Ölleitungen nach Russland, zur Ukraine, nach Polen sowie Litauen (weiter nach Westeuropa) und verfügt über eine hohe Kapazität und Leistung.

Aufgrund seiner Lage ist Weißrussland ein wichtiges Transitland zwischen Mitteleuropa und Russland, so fließen 50 % des russischen Erdöls und ca. 25 % des russischen Erdgases über das weißrussische Netz. Aufgrund des allgemeinen Trends zur Diversifikation wird zunehmend auf Pipelines der Ukraine und Nordeuropas ausgewichen. Diese Entwicklung hat auch Auswirkungen auf den Gastransit durch Weißrussland.

Der nationale Energiebedarf ist abhängig von russischen Öl- und Gaslieferungen, so werden ca. 95 % des Energiebedarfs importiert. Die nationalen Raffinerieanlagen sind vollkommen veraltet und haben dringenden Modernisierungsbedarf.

Seeschifffahrt

Aufgrund der Binnenlage Weißrusslands, wurden bis zum Jahr 2005 weißrussische Außenhandelsgüter zumeist über die Seehäfen Litauens, Lettlands und Kaliningrad sowie der Ukraine verschifft. Seit 2005 stieg das Interesse an der Verschiffung über polnische Seehäfen zunehmend. Diese Attraktivität leidet jedoch unter den relativ hohen Eisenbahngütertarifen und Hafengebühren Polens, so dass die Häfen Klaipeda und Ventspils noch einen Wettbewerbsvorteil besitzen. Weiterhin arbeiten Weißrussland und die Kaliningrader Region mit dem Ostseehafen Baltijsk an dem Projekt eines „Unions-Hafens“, an dem sowohl weißrussische auch als russische Terminalbetriebe beteiligt sein sollen.

Binnenschifffahrt

Das Binnenschifffahrtsnetz besitzt eine Länge von **2'500 km**. Der Frachtbetrieb verteilt sich auf ca. zehn **Binnenhäfen**, die an den schiffbaren Flüssen Dnepr (Nord-Süd), Prypjat (West-Ost), Sozh, Berezina, Neman und Dvina gelegen sind. Der internationale Wasserweg Bug - Prypjat – Dnepr - Schwarzes Meer wird zumeist für den Frachttransport genutzt. Die wichtigsten Binnenhäfen in Weißrussland sind in Gomel, Bobruisk, Brest und Mozyr. Diese sind mit einer intermodalen Schienenanbindung und mit diversen modernen Fazilitäten für den Frachtumschlag ausgestattet.

Die Containerverkehre im Transit, Export, Import und inländischen Verkehr sind wichtig für Weißrussland. Im Land bestehen ca. 20 Stationen zur Abfertigung von großen Containern, sieben davon u.a. in Baranovichy, Brest, Vitebsk, Kolyadichy (Minsk) und Orsha können 20 und 40 Fuß Container abwickeln.

Transport und Verkehr

Der Transport- und Logistikmarkt in Weißrussland **kommt aus den Startlöchern**. Die Rahmenbedingungen für ausländische Investoren sind jedoch nach wie vor problematisch v.a. durch das willkürlich erscheinende Vorgehen der Zollbehörden (harte Strafen bis hin zu Beschlagnahmungen selbst bei minimalen Verstößen), durch die mangelnde Rechtssicherheit und durch das komplizierte Steuersystem der Republik.

In erster Linie werden in Weißrussland derzeit **Speditions- und Transportleistungen** angeboten, die jedoch schon durch Logistikservices, wie Track and Trace Systeme etc. ergänzt werden. Der typische Verlauf der Güter geht per Straßentransport zu Umschlags- und Sammelterminals, wo die Güter gebündelt und weiter zum Zielort transportiert werden. Die Palette der angebotenen logistischen Dienstleistungen hat sich in der Vergangenheit rasant entwickelt.

Fazit

Stärken

- Vorteilhafte geographische Lage zentral innerhalb des transeuropäischen Transportsystems und der kürzeste Weg von Westeuropa zu den Ländern im Osten bzw. zum schwarzen Meer und dem Baltikum im Norden
- Relativ gut ausgebautes Straßen- und Schienennetz

Schwächen

- Politische Verhältnisse und starke Abhängigkeit von Russland
- Grenzformalitäten und bürokratisches Zollprozedere
- Rechtsunsicherheit

Quellen

Allgemein:

Auswärtiges Amt: Länderinformationen, 2006

Bundesministerium für Bildung und Forschung, Internationale Kooperation: Länderinformationen, 2005

Deutsche Verkehrszeitung: Diverse Artikel aus dem Jahr 2007 und 2006

Euro Info Center: Logistik: Neue Märkt – Neue Chancen, 9/2003

Europäische Kommission, Generaldirektion für Energie und Verkehr: Internationale Dimension und Erweiterung, die Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstandes, 2006 (Bulgarien und Rumänien)

Europäische Kommission, Generaldirektion für Energie und Verkehr: Internationale Dimension und Erweiterung, die Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstandes, 2004

Technische Universität Chemnitz, Philosophische Fakultät, Internationale Politik: Protokoll – Energy and the Baltic States, 6/2006

<http://www.eic.de/285.html>

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/ECAEXT/EXTECAR EGTOPTRANSPORT/0,,contentMDK:20625901~menuPK:1626680~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:571121,00.html>

<http://www.inogate.org/inogate/en/participating>

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,458409,00.html>

Bulgarien:

Republic of Bulgaria, Ministry of Transport: Perspectives in the transport sector in Bulgaria, 3/2006

Republic of Bulgaria, Ministry of Transport: Sectoral Operational Programme on Transport 2007 – 2013, 10/2006

<http://www.mtc.government.bg/page.php?category=93&id=2022>

<http://www.mtc.government.bg/page.php?category=92&id=2270>

<http://www.bdz.bg/>

Estland:

Estonian National Road Administration: Annual Report of 2005, 2005

Europäische Kommission: Kommissionsbericht zum Beitritt Estlands, Verkehrspolitik, 2002

http://www.hafentag.de/menue_03_01.html

<http://www.evr.ee/>

<http://www.apo.ee/page.php?ID=9&action=show&lang=ENG>

<http://www.ts.ee/>

Lettland:

Community of European Railways: CER Monitor, 10/2006

Transit Latvia: Ports of Latvia, 2005

<http://www.lad.lv/EN/?i=15>

<http://www.transport.lv/?setl=2>

<http://www.hafentag.de/downloads/vortraege/ginta-petra.pdf>

http://www.ldz.lv/?object_id=1268

Litauen:

International Business Magazine: Lithuania – a link between Europe and Asia, 6/2006

<http://www.portofklaipeda.lt/en.php>

<http://www.transp.lt/Default.aspx?DL=E&TopicID=2&UL>

<http://www.litrail.lt/wwwEN.nsf>

Polen:

Deutsche Botschaft Warschau: Verkehr in Polen, 2002

Financial Times Deutschland: Polen schliesst Pipeline-Finanzierung aus, 2/2007

Ministry of Transport: One year of the Ministry of Transport, 2006

Republic of Poland, Ministry of Infrastructure: Sectoral Operational Programme Transport for years 2004 – 2006, 12/2003

http://www.mt.gov.pl/article/english/press_releases/article.php/id_item_tree/d59911c2e31ecba302359aa4c6b6c4bb/id_art/74b65cd59966f0ccecfc08a55b748d41

Rumänien:

Government of Romania, Ministry of Transport, Construction and Tourism: Sectoral Operational Programme – Transport 2007 – 2013, 2006

Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein: Länderinformationen Rumänien, 2005

United Nations Economic Commission for Europe: Transport Situation in Romania in 2006, 2007

http://www.mt.ro/engleza/index_eng.html

http://www.portofconstantza.com/apmc/portal/static.do?package_id=comunitate&x=load

<http://www.cfr.ro/>

Russische Föderation:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Pressemitteilung Nr. 24/2007: Logistik schafft Wachstum und Beschäftigung, 2007

Eisenbahningenieur: Russische Bahnen – aktueller Stand, 11/2004

Eurasisches Magazin: Kein Anlass zu zweifeln, 4/2006

Internationales Verkehrswesen: Russlands Bahnen auf Reformkurs, 6/2004

Verkehrsrundschau (5/07): Chancen in Russland nutzen, 2/2007

Verkehrsrundschau (4/07): Die Alternative zum Landweg, 1/2007

Verkehrsrundschau (5/07): Frachtvolumen 2006 gestiegen, 2/2007

<http://www.eng.rzd.ru/>

<http://www.hafentag.de/downloads/vortraege/sonja-kurapka.pdf>

<http://www.rus-schule-luzern.ch/russland.htm>

Slowakische Republik:

Ministry of Transport, Posts and Telecommunications of the Slovak Republic: Annual Report 2005, 2006

Ministry of Transport, Posts and Telecommunications of the Slovak Republic: Transport Policy of the Slovak Republic Until 2015, 6/2005

<http://www.spap.sk/german.htm>

http://www.zsr.sk/generate_page.php?page_id=221

<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=261&lang=en>

Tschechische Republik:

OECD, David Parker: Regulatory Reform in Electricity, Gas, Road and Rail Freight, 2/2001

Strassen- und Autobahndirektion der Tschechischen Republik: Strassen und Autobahnen in der Tschechischen Republik 2005, 2005

<http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/Edit/Road%20network?Open&area=Road%20network&lng=EN>

<http://www.czech.cz/en/economy-business-science/general-information/economy-development-and-potential/infrastructure/transport-system-infrastructure/>

<http://www.czech.cz/en/czech-republic/transport/introduction/>

<http://www.mdcr.cz/en/HomePage.htm>

Ukraine:

Doubrovsky M.: Ukrainian and Russian waterways and development of european parts of international transport corridors, 2005

Kommission der Europäischen Gemeinschaft: Europäische Nachbarschaftspolitik, Länderbericht - Ukraine, 2004

Rabeshko S.: Transportation in Ukraine, 1995

http://ec.europa.eu/comm/external_relations/ukraine/intro/index.htm

Ungarn:

Department of Innovation Hungary: Overview of the Industrial park Programme, 2005

DerLogistiker: HungaRo-Express verbindet auf der Schiene die Überseehäfen mit Südosteuropa, 13.03.2007

Ministry of Economy and Transport: Transport Infrastructure Development in Hungary, 2006

http://en.gkm.gov.hu/feladat_en/Infrastructure/hung_inter.html

Weißrussland:

Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Belarus: Sectors of Economy – Transport complex, 2006

Pantschenko S., Dorochow W.: Wirtschaftsentwicklung in Belarus: Zweifel an offiziellen Angaben, 2006

Schulze D.: Die Zukunft der Achse Moskau – Minsk, 2006

<http://mfa.gov.by/eng/publications/issue/facts/2006/07.Economy%20sectors.pdf>