



**Staatliche und halbstaatliche Unternehmen
verzerren die Wettbewerbsbedingungen
im europäischen Speditions- und Logistikmarkt**

Die existenzbedrohenden Folgen für
privatwirtschaftlich finanzierte Unternehmen

Herausgegeben von

Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im
Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe e.V., Köln,

und

H.A.L.T.E., Honorable association de transporteurs et logisticiens européens, Paris

WEISSBUCH

Staatliche und halbstaatliche Unternehmen verzerren die Wettbewerbsbedingungen im europäischen Speditions- und Logistikmarkt:

Die existenzbedrohenden Folgen für privatwirtschaftlich finanzierte Unternehmen

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	2
2. Gefährdung privatwirtschaftlicher Speditions- und Logistikunternehmen in Europa durch halbstaatliche und staatliche Unternehmen	4
3. Beispiele für Monopolisierungstendenzen in Europa	7
3.1 Europäische Mergers & Acquisitions (M&As) in der Speditions- und Logistikbranche von 1998 bis 2002/2003 durch staatliche und halbstaatliche Unternehmen	7
3.2 Das Beispiel ABX Logistics NV	9
3.3 Das Beispiel Deutsche Bahn AG	10
3.4 Das Beispiel Deutsche Post World Net AG	11
3.5 Das Beispiel La Poste SA	15
3.6 Das Beispiel SNCF SA	16
3.7 Das Beispiel TNT Post Groep N.V.	17

3.8	Quersubventionierungen und staatliche Beihilfen führen zu Wettbewerbsverzerrungen – nur zögerliche Reaktionen der EU	19
3.9	Finanzbedarf lässt weiter öffentliche Mittel erwarten	21
4.	Der Konzentrationsprozess am Beispiel der Marktführer in Deutschland, Frankreich, Skandinavien und Benelux	22
4.1	Der deutsche Speditions- und Logistikmarkt	22
4.2	Der französische Speditions- und Logistikmarkt	22
4.3	Der Speditions- und Logistikmarkt in Benelux	24
4.4	Der skandinavische Speditions- und Logistikmarkt	25
4.4.1	Schweden	25
4.4.2	Finnland	25
5.	Die Folgen für die europäische Wirtschaft durch verzerrte Wettbewerbsbedingungen im Speditions- und Logistikmarkt	26
6.	Forderungskatalog zur Wiederherstellung einer fairen Wettbewerbssituation	28
7.	Verzeichnis der ausgewerteten Quellen	31
8.	Impressum	37

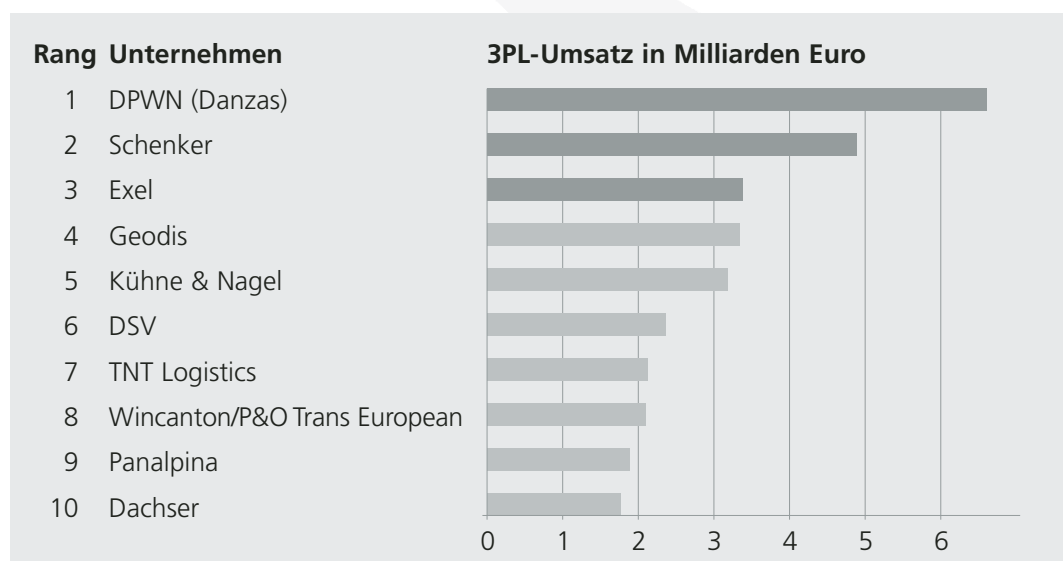
1. Einführung

Ziel dieses Weißbuches ist es, die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung in den Mitgliedsstaaten der EU über die sich dramatisch verfälschende Wettbewerbssituation im europäischen Speditions- und Logistikmarkt durch die staatlichen bzw. halbstaatlichen Unternehmen und die damit verbundenen Folgen für das privatwirtschaftlich organisierte Gewerbe mit Daten und Fakten aufzuklären.

Eine solche Darstellung existierte bislang nicht. Angesichts der bedrohlichen Situation sahen sich die Initiatoren veranlasst, mit diesem Weißbuch an die Öffentlichkeit zu treten: So soll der Speditions- und Logistikmarkt in Europa, schwerpunktmäßig in Deutschland und Frankreich, transparent gemacht werden, um die Marktmacht aufzuzeigen, die sich die staatlichen und halbstaatlichen Unternehmen beispielsweise durch Übernahmen (Mergers & Acquisitions) bereits angeeignet haben und welche Gefahren sich dabei für die privatwirtschaftlichen Speditions- und Logistikdienstleister ergeben.

Einen ersten Eindruck über den Konzentrationsprozess vermitteln die nachfolgenden Grafiken:

Die größten Third Party Logistics Provider (3PL) in Europa 2002

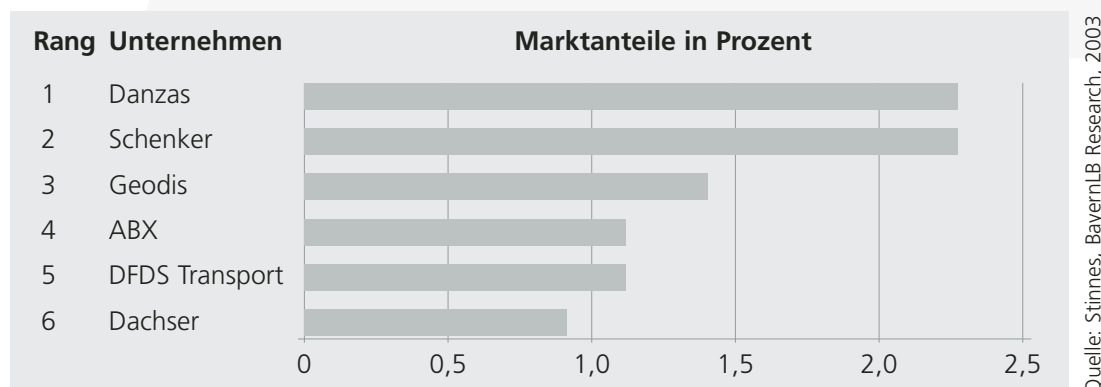


Im Geschäftsfeld Third Party Logistics erbringen Unternehmen für ihre Kunden Logistikdienstleistungen und greifen dabei auf eigene Kapazitäten und Ressourcen zurück.

Unter den Top 10 dieses wichtigen Segments (es macht rund 80 Prozent des Umsatzes der Logistikdienstleister aus) sind mit der Deutschen Post World Net (DPWN), Schenker, Geodis und TNT Logistics gleich vier staatliche bzw. halbstaatliche Konzerne vertreten.

Marktanteile im europäischen Landverkehr 2002

Noch gravierender wird die Vormachtstellung der staatlichen bzw. halbstaatlichen Unternehmen bei den europäischen Landverkehren deutlich – auch wenn dieser Markt noch sehr differenziert ist: Danzas gehört zur Deutschen Post World Net, Schenker zur Deutschen Bahn AG, Geodis zur französischen Staatsbahn und ABX zur Belgischen Staatsbahn.



Es geht den Herausgebern dieses Weißbuches nicht darum, das Wettbewerbsverhalten großer, privat finanzierter europäischer Transport- und Logistikkonzerne – wie beispielsweise UPS, Dachser oder Kühne & Nagel – anzuprangern. Diese Unternehmen richten sich, wie kleinere und mittlere privatwirtschaftliche Unternehmen der Branche auch, nach den Gesetzen der freien Marktwirtschaft. Gleichwohl sind sie ebenfalls durch die verfälschte Wettbewerbssituation betroffen. Auch die Existenz staatlicher und halbstaatlicher Unternehmen als solche ist nicht zu beanstanden. Das Weißbuch wendet sich aber gegen unfaire Wettbewerbsbedingungen zugunsten dieser Unternehmen, die durch unzulässige Subventionen und durch Verwendungen von Monopoleinnahmen entstehen.

Ausgewählte halbstaatliche und staatliche europäische Unternehmen der Branche sind in diesem Weißbuch in ihrer Eigentums- und Beteiligungsstruktur aufgeführt, die deutlich macht, wie weit Monopolisierung und Marktbeherrschung bereits fortgeschritten sind.

Mit einem konstruktiven Forderungskatalog soll dieses Weißbuch helfen, die aufgezeigten Missstände abzustellen, um so die Gesamtheit der privatwirtschaftlichen Unternehmen – und in der Folge die gesamte Volkswirtschaft – vor weiterem Schaden durch Wettbewerbsverzerrungen, ausgelöst durch Subventionen und Monopoleinkünfte staatlicher und halbstaatlicher Unternehmen, zu bewahren.

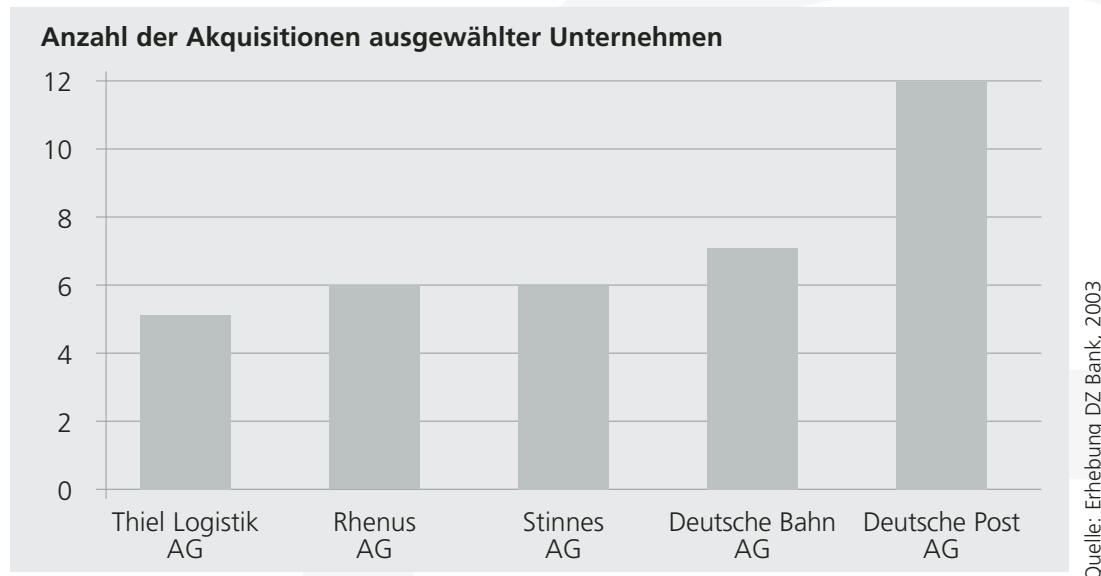
2. Gefährdung privatwirtschaftlicher Speditions- und Logistikunternehmen in Europa durch halbstaatliche und staatliche Unternehmen

Die staatlichen und halbstaatlichen Konzerne der Speditions- und Logistikbranche nutzen seit einigen Jahren verstärkt ihre einmalige, in keiner Weise mit privaten Unternehmen vergleichbaren finanziellen und politischen Möglichkeiten, um aggressiv

- privatwirtschaftliche Wettbewerber oder vor- und nachgeschaltete Logistikdienstleister mit dem Ziel einer eigenen, möglichst kompletten Marktabdeckung zu fast jedem Preis zu übernehmen (Verdrängungswettbewerb), sowie um
- Marktanteile zu gewinnen, indem die bestehenden oder neu geschaffenen Kapazitäten auch zu Niedrigstpreisen ausgelastet werden (Preisdumping).

Die weitestgehend mit öffentlichen Geldern bzw. mit Einnahmen aus Monopolstellungen, beispielsweise aus Briefmonopolgewinnen, ausgestatteten staatlichen bzw. halbstaatlichen Unternehmen, vor allem die Bahn- und Postkonzerne, sorgen so für eine starke Wettbewerbsverzerrung.

Anzahl der Akquisitionen ausgewählter deutscher Unternehmen 2002



Die heute wieder zum DB-Konzern gehörende Stinnes AG, die DB AG und die Deutsche Post AG führen die Zahl der Akquisitionen 2002 an.

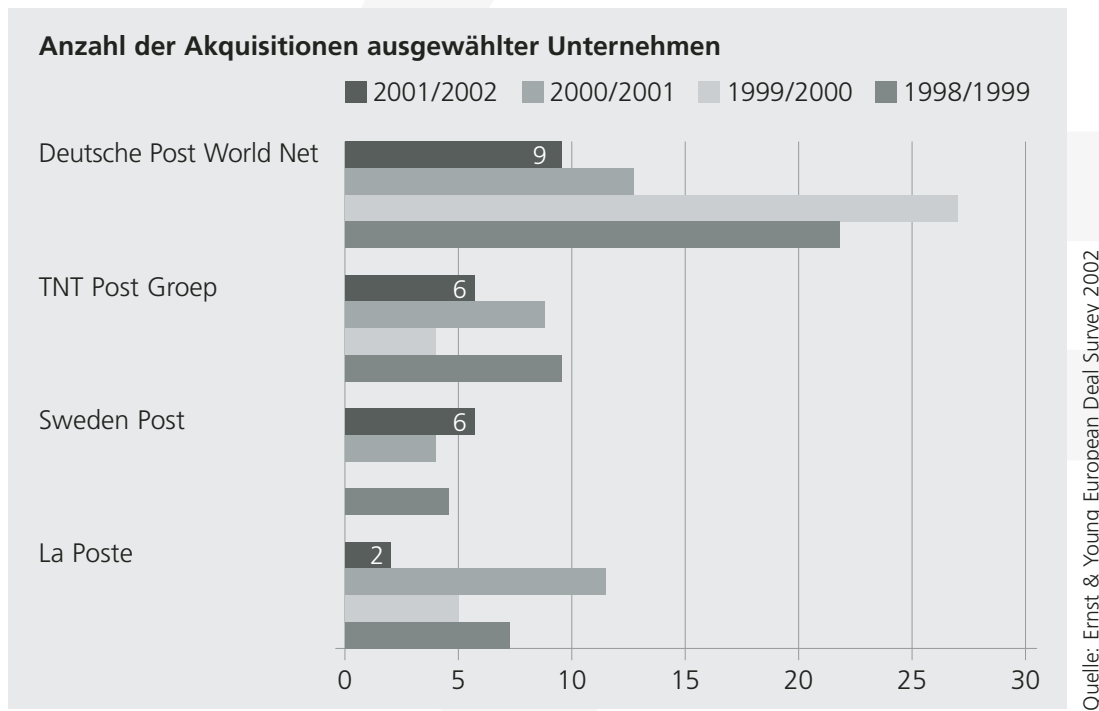
In Deutschland sind dies vor allem die Deutsche Bahn AG, die Deutsche Post World Net AG, in Frankreich die SNCF SA und die La Poste SA, in Belgien die SNCB NV und das Tochterunternehmen ABX Logistics NV. Anders als diese staatlichen oder halbstaatlichen Konzerne müssen die privatwirtschaftlichen Unternehmen der Branche ihre Finanzmittel aus eigener Leistung am Markt erwirtschaften und können nicht auf staatlich garantierte Einnahmequellen, wie Monopolgewinne und Quersubventionierungen, zurückgreifen.

Dies betrifft, wie bereits betont, nicht nur kleinere und mittelständische Unternehmen dieses Sektors, sondern ebenso privat finanzierte Großunternehmen.

Die Zukunft des privatwirtschaftlichen Speditions- und Logistikmarktes in Europa ist damit in Gefahr.

Dieser dramatische Wandlungsprozess, den die Speditions- und Logistikbranche derzeit durchläuft, ist bislang ohne Beispiel. Er erfordert rasches Eingreifen der zuständigen politischen und administrativen Verantwortlichen auf europäischer und nationaler Ebene.

Entwicklung der Akquisitionen ausgewählter europäischer Postunternehmen 1998/1999 bis 2001/2002



Die großen europäischen Postoperatoren haben die meisten Akquisitionen bereits in den vergangenen Jahren getätigt.

3. Beispiele für Monopolisierungstendenzen in Europa

3.1 Europäische Mergers & Acquisitions (M&As) in der Speditions- und Logistikbranche von 1998 bis 2002/2003 durch staatliche und halbstaatliche Unternehmen

In Europa beherrschen schon jetzt auf Grund der Entwicklung der letzten Jahre staatliche und halbstaatliche Unternehmen große Teile des Marktes für Speditions- und Logistikdienstleistungen – mit weiter zunehmender Tendenz: Vor dem Hintergrund der zunehmenden Liberalisierung der Post und Bahnmärkte weiten diese Unternehmen ihre internationalen Aktivitäten stark durch Übernahmen, Fusionen und Kooperationen aus.

Die Untersuchung „Ernst & Young – European Deal Survey 2002“ spricht grundsätzlich von einem „Allzeit-Hoch“ bei M&As in der Logistikbranche: Im Untersuchungszeitraum zwischen September 2001 und August 2002 lag die Zahl der Übernahmen und Fusionen (M&As) in Europa in diesem Sektor mit 354 Transaktionen vergleichsweise hoch (Vorjahreszeitraum: 436 Transaktionen). Daran sind vor allem die großen nationalen, staatlichen Bahn- und Postoperatoren (siehe die vorangegangene Grafik) besonders stark beteiligt: Bei den erwähnten 354 Transaktionen waren allein die staatlichen Postkonzerne mit 50 Übernahmen vertreten. Die Deutsche Post World Net AG trug zu dieser Zahl mit neun, die niederländische TNT Post Groep N.V. (TPG), die Schwedische und Norwegische Post mit jeweils sechs Transaktionen bei.

Grundsätzlich rechnete die Studie für 2003 sogar mit einer weiteren Zunahme im Vergleich zum Vorjahr.

Demnach bleibt eine starke Monopolisierungstendenz für die europäische Transport- und Logistikbranche auch künftig bestehen. Welche negativen Folgen jedoch mit dieser Entwicklung verbunden sind, verschweigt die Studie. Auf sie wird in diesem Weißbuch an anderer Stelle ausführlich eingegangen.

Diese Monopolisierungstendenz lässt sich auch noch an anderen Quellen belegen: Im Dreijahreszeitraum von Ende 1999 bis Anfang 2003 fanden nach einer Aufstellung der „Top 100 der Logistik“, 3. Auflage, herausgegebenen von der DVZ Deutsche Logistik-Zeitung und der Bundesvereinigung Logistik, nahezu 100 große Fusions-, Übernahme-, Kooperations- und ähnliche strategische Aktivitäten mit jeweils mehr als 50 Millionen EUR an umgeschichteten Umsätzen in der europäischen Transport- und Logistikbranche statt. Die Addition der mindestens umgeschichteten Umsätze ergibt eine gigantische Summe von rund 28 Milliarden EUR.

Im ungefähr vergleichbaren Dreijahreszeitraum zwischen 1997 und 1999 wurden rund 26 Milliarden EUR an Umsätzen umgeschichtet. Das geht aus der diesen Zeitraum behandelnden 2. Auflage der Analyse hervor. Die Fusionsaktivitäten haben sich also auf hohem Niveau fortgesetzt.

Nach einer Aufstellung derselben Studie ergeben sich dabei für die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn zwischen 2000 und 2002/2003 durch Fusionen bzw. Übernahmen umgeschichtete Jahresumsätze von mindestens 8,41 Milliarden EUR, bei der Deutschen Post mindestens 6,58 Milliarden EUR (soweit bekannt, teilweise Abwicklung über bereits bestehende Akquisitionen). Diese Summen, die wegen teilweise unbekannter Umsätze der übernommenen Unternehmen in Wahrheit noch wesentlich höher ausfallen dürften, unterstreichen die zunehmende Marktmacht der staatlichen und halbstaatlichen Konzerne.

An den nachfolgenden Unternehmen und den beispielhaft genannten Übernahmen, wie der

- Belgischen Eisenbahngesellschaft SNCB mit ihrem international aktiven Tochterunternehmen ABX Logistics, der
- Deutschen Bahn AG und ihren Tochterunternehmen Stinnes bzw. Schenker, der
- Deutschen Post World Net unter anderem mit DHL und Danzas, der
- französischen Post La Poste und ihrer beherrschenden Beteiligung am deutschen DPD sowie der

- französischen Bahn SNCF und ihren Töchtern bzw. Beteiligungen Sernam, Geodis oder Calberson und der
- niederländischen Post TNT Post Groep mit ihren Tochterfirmen In-Night-Express (früher: NET-Nachtexpress und NVS), Schrader-Group und Jet Service

wird die Monopolisierungstendenz mit der damit einhergehenden Marktmacht besonders deutlich.

3.2 Das Beispiel ABX Logistics NV (Belgien, 100-prozentige Beteilig. der belgischen Bahn SNCB)

ABX Logistics NV ist eine 100-prozentige Tochter der belgischen Eisenbahn SNCB NV. Das Unternehmen wurde 1993 gegründet und war zu diesem Zeitpunkt lediglich für den nationalen Gütertransport der belgischen Bahn SNCB zuständig. 1998 startete das Unternehmen eine aggressive internationale Expansion mit der umfangreichen und millionenschweren Akquisition von internationalen Logistikdienstleistern wie beispielsweise

- Dubois (Frankreich), ca. 3.500 Mitarbeiter, ca. 518 Mio. EUR Umsatz, 95 Niederlassungen (zum Zeitpunkt der Übernahme 1999)
- Saima Avandero (Italien), ca. 2.500 Mitarbeiter, ca. 511 Mio. EUR Umsatz, 14 Niederlassungen (zum Zeitpunkt der Übernahme 1998)
- Bahntrans (Deutschland), ca. 3.750 Mitarbeiter, ca. 550 Mio. EUR Umsatz, 36 Niederlassungen (zum Zeitpunkt der Übernahme 1998)
- Kersten Hunik Holding BV (Niederlande),
- Cors de Jongh BV (Niederlande),
- Bode Scholten Utrecht BV (Niederlande),
- WT Shipping (Großbritannien),
- Wegtransport (Niederlande), vier Niederlassungen in den Niederlanden

Ziel war der Aufbau eines europäischen Netzes für Stückgutverkehre. Die finanzielle Entwicklung der letzten Jahre bei ABX hat jedoch gezeigt,

dass das Unternehmen nicht rentabel arbeiten kann: So hat das Gesamtunternehmen nach Presseangaben allein im Jahr 2002 einen Nettoverlust von 254 Millionen EUR erlitten. Der Verlust für 2003 betrug vorläufigen Informationen zufolge zwischen 70 und 80 Millionen EUR bei einem Umsatz von rund 2,5 Milliarden EUR. Regelmäßig kündigt ABX an, in naher Zukunft mit schwarzen Zahlen zu arbeiten. Trotzdem wurden immer wieder nur Verluste erwirtschaftet.

Es stellt sich daher die Frage, wie ein solch defizitäres Unternehmen die aufgezeigten Unternehmenszukäufe nach privatwirtschaftlichen Kriterien finanzieren konnte.

3.3 Das Beispiel Deutsche Bahn AG (Deutschland, zu 100 Prozent im Staatsbesitz)

Der Transport- und Logistiksektor des Konzerns Deutsche Bahn AG sieht seine Hauptaufgabe momentan in der Globalisierung durch die Integration internationaler Partnergesellschaften in die europäische Bahnoperatoren-Gemeinschaft Railion und im Ausbau der Logistikaktivitäten. Diese wurden durch den im Sommer 2001 bekannt gegebenen Erwerb des entsprechend geprägten Stinnes-Konzerns für die beispiellose Summe von rund 2,5 Milliarden EUR massiv vorangetrieben. Der zum Konzern gehörende Logistikdienstleister Schenker AG erzielte 2001 einen Umsatz von ca. 6,1 Mrd. EUR und beschäftigte rund 32.000 Mitarbeiter.

Seit September 2003 ist die Stinnes AG Führungsgesellschaft des neuen Unternehmensbereiches Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG. Unter diesem Dach wurden die bisherige Stinnes-Tochter Schenker und die Güterverkehrsaktivitäten der Bahn zusammengeführt. Stinnes will seine Präsenz in Europa, USA und Asien gezielt verstärken, das erforderliche Investitionsvolumen hat die Deutsche Bahn als Eigentümer genehmigt. In Europa soll das Netzwerk vor allem auf der Iberischen Halbinsel, Großbritannien und Osteuropa verstärkt ausgebaut werden, offen ist jedoch noch, ob mittels weiterer, eigener Niederlassungen oder über weitere Ankäufe privater Logistikunternehmen. Weltweit sind weitere Übernahmen geplant.

Äußerst fragwürdig erscheint die Mittelbeschaffung: Nach Presseangaben erwirtschaftete der Deutsche-Bahn-Konzern 2002 einen Verlust von 454 Millionen EUR, 2003 waren es (vorläufig) 177 Millionen EUR. Nach Angaben eines deutschen Nachrichtenmagazins habe die Deutsche Bahn AG zehn Jahre nach ihrer Entschuldung im Zuge der Bahnreform 1994 wieder 26 Milliarden Euro an Verbindlichkeiten angehäuft und sei größter Subventionsempfänger im Verkehrsbereich. Die Leistungen des Bundes betragen seit 1994 rund 198 Milliarden EUR. Die Verluste werfen die Frage nach der betriebswirtschaftlichen Finanzierung bereits getätigter und geplanter Übernahmen auf. Die Strategie, das Güterverkehrsangebot der Deutschen Bahn AG durch die Übernahme von Stinnes bzw. Schenker auszubauen, wird zu einer unvermeidlich weiteren Intensivierung des Wettbewerbs vor allem mit mittelständischen Unternehmen im klassischen Speditionssektor führen.

Im Vergleich zu anderen halbstaatlichen und staatlichen Konzernen handelt es sich bei dieser Art der Konzentration um eine andere „Spielart“: Die Deutsche Bahn AG strebt einen marktbeherrschenden Ausbau ihrer Position nicht durch eine Vielzahl von übernommenen Unternehmen an, sondern durch die Übernahme des „Logistikriesen“ Stinnes, der übrigens bis Anfang der 90er Jahre noch zur damaligen Deutschen Bundesbahn gehörte.

3.4 Das Beispiel Deutsche Post World Net AG (DPWN)

(Deutschland, zu 50 Prozent im Staatsbesitz, zu 18,8 Prozent im Besitz der Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW*, Rest Freefloat)

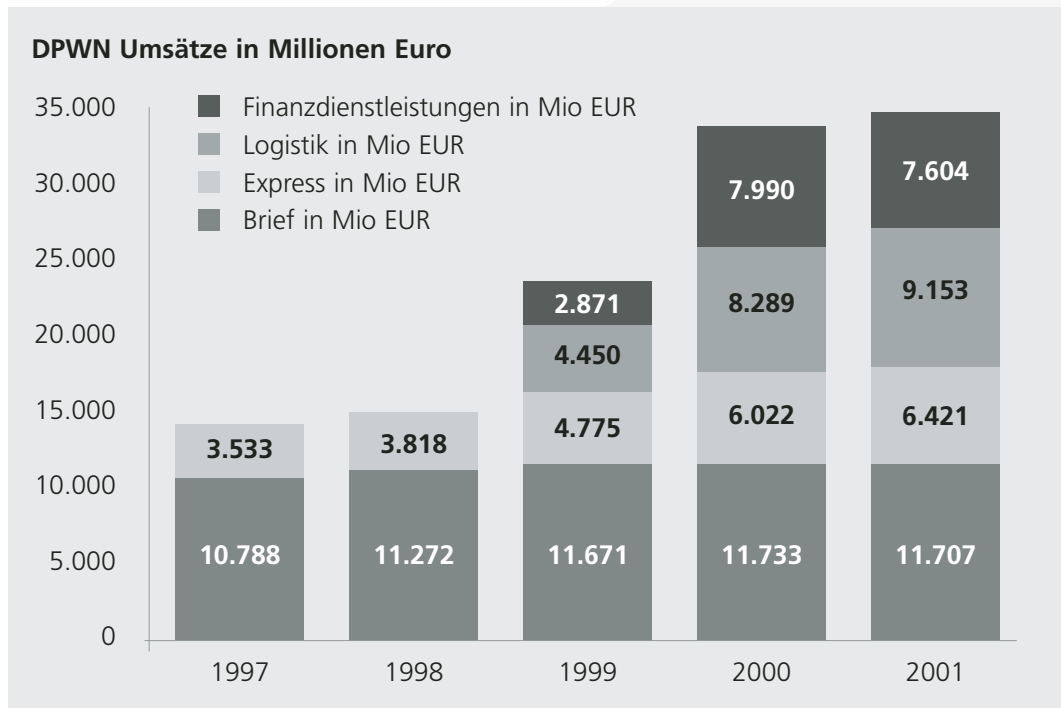
*) Bank des Bundes (80 Prozent) und der Länder (20 Prozent) in Deutschland

Mit den Marken Deutsche Post, DHL, Danzas und Postbank ist der Konzern aggressiv und unter hohem Kapitaleinsatz auch aus (Brief-) Monopoleinnahmen zu den größten Logistikunternehmen der Welt expandiert.

Wichtige Übernahmen und Beteiligungen (Auswahl) durch die DPWN AG sind:

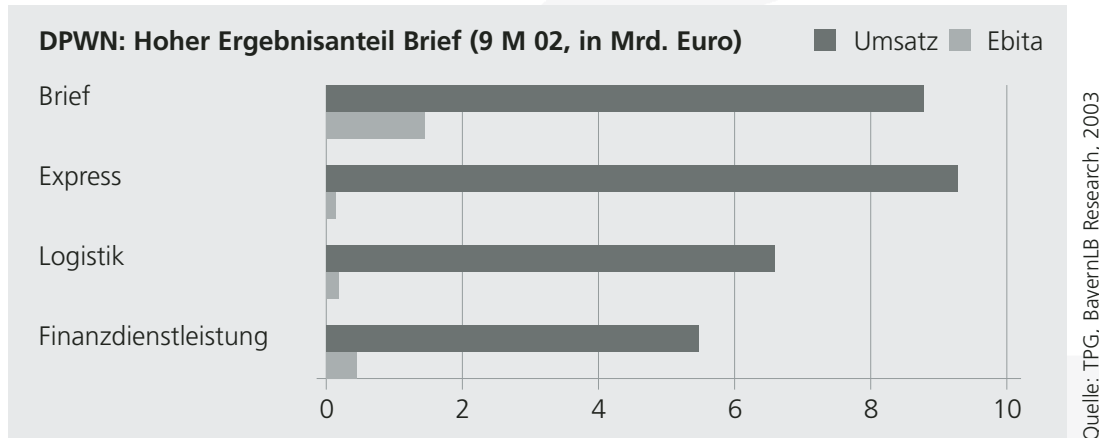
- DHL International (weltweit aktiver Konzern), ca. 49.000 Mitarbeiter, ca. 2,27 Mrd. EUR Umsatz (zum Zeitpunkt des Einstiegs der Deutschen Post mit 22,5 Prozent 1998)
- Danzas Holding AG (Schweiz), ca. 16.000 Mitarbeiter, ca. 3 Mrd. EUR Umsatz mit Aktivitäten in 150 Ländern (zum Zeitpunkt der Übernahme 1998)
- via Danzas: Danubiasped (Ungarn)
- via Danzas: Hammond International Ltd (Neuseeland)
- via Danzas: ASG AB (Schweden), ca. 9.500 Mitarbeiter, 1,26 Mrd. EUR Umsatz (zum Zeitpunkt der Übernahme 1999)
- via Danzas: Koninklijke Nedlloyd Groep NV (Niederlande), ca. 14.000 Mitarbeiter, ca. 1,56 Mrd. EUR Umsatz (zum Zeitpunkt der Übernahme 1998, für die zuvor u.a. die Containerschiffahrt ausgegliedert wurde)
- via Danzas: Nedlloyd Unitrans GmbH (Deutschland), ca. 2.700 Mitarbeiter, ca. 500 Millionen EUR Umsatz (zum Zeitpunkt der Übernahme)
- via Danzas: DDF Logistica (Brasilien)
- via Danzas: Star SA (Frankreich)
- via Danzas: Meadowsfreight IRL Ltd. (Irland)
- via Danzas: Scandinavian Garment Services (Dänemark)
- via Danzas: Universal Air (Schweden)
- via Danzas: Cargo Partner Exhibition (Norwegen)
- via Danzas: Swisscom Fixnet Logistics Segment (Schweiz)
- Global Mail Ltd. (USA)
- Securicor PLC Distribution Division (Großbritannien)
- Ducros Services Rapides SA (Frankreich)
- MIT (Italien)
- ITG (Deutschland)
- Guipuzcoana (Spanien)
- Cargoplan Spedition (Österreich)
- Servisco (Polen)

Umsätze nach Geschäftsbereichen der DPWN von 1997 bis 2001



Innerhalb weniger Jahre hat die Deutsche Post World Net (DPWN) auf Basis des stagnierenden, aber monopolgestützten Briefsegmentes vor allem die Geschäftsbereiche Logistik und Express enorm ausgeweitet. Besonders im Sprung zwischen 1999 und 2000 werden die Großakquisitionen deutlich.

Ebita* und Umsatz der Geschäftsbereiche der DPWN 1. bis 3. Quartal 2002



Der Briefbereich ist nach wie vor die dominante „Cash Cow“ des Konzerns. Dieses Segment droht mit weiterer Liberalisierung unter Druck zu geraten. Trotz hoher Umsätze in den anderen Geschäftsbereichen (siehe Grafik oben) sind die Ebita relativ gering.

*) Ebita: Kennziffer/Messgröße zur Bewertung der finanziellen Entwicklung

Presseberichten zufolge seien viele Übernahmen zu überhöhten Preisen erfolgt, um den Wettbewerb auf diese Weise fernzuhalten. Die finanzielle Ausstattung wurde und wird nicht zuletzt durch das „deutlich überhöhte“ (so eine aktuelle Studie des englischen Wirtschaftsforschungsinstitut NERA im Auftrag des Deutschen Verbandes für Post und Telekommunikation DVPT) Briefporto ermöglicht, weil die Deutsche Post durch das Briefmonopol in diesem Bereich vor privaten Wettbewerbern geschützt ist.

3.5 Das Beispiel La Poste SA (Frankreich, zu 100 Prozent im Staatsbesitz)

Die zu 100 Prozent im Staatsbesitz befindliche französische nationale Postorganisation hat sich durch Übernahmen wie beispielsweise der

- deutschen DPD, ca. 21.500 Mitarbeiter incl. Subunternehmern, ca. 1,7 Milliarden EUR Umsatz (2002), und weiteren
- logistiknahen Beteiligungsunternehmen in Frankreich mit Colipost und Digipack und
- Parcelline (Großbritannien)

zu einem der größten europäischen Postdienstleister entwickelt. Dafür wurde die Holding Geopost gegründet, in der die europäischen Paketaktivitäten gebündelt sind.

Mit Blick auf die für 2009 vorgesehene, volle Öffnung des nationalen Briefmarktes hat der französische Staat für die nächsten sieben Jahre 1 Milliarde EUR für die technische Modernisierung des Postbereiches festgelegt. Mit ihm werden zurzeit noch 60 Prozent vom Umsatz erzielt. Diese Summe soll von La Poste selbst, und zwar durch höhere Verschuldung, erbracht werden. Momentan liegt der Verlust in diesem Geschäftsfeld bei rund 250 Millionen EUR jährlich. Es ist damit noch völlig unklar, wie die Investitionssumme nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen aufgebracht werden soll. Hier besteht letztendlich doch wieder die Gefahr der staatlichen Finanzierung, weil privatwirtschaftlich erwirtschaftete Gewinne nicht zu erwarten sind.

Geopost arbeitet dagegen gewinnbringend. Im KEP-Bereich sollen vorwiegend in den osteuropäischen Wachstumsmärkten weitere Zukäufe getätigt werden.

3.6 Das Beispiel SNCF SA (Frankreich, zu 100 Prozent im Staatsbesitz)

Die staatliche französische Eisenbahngesellschaft wickelt die klassischen Schienen-Güterverkehrsleistungen ab. Durch ihre Beteiligungen, insbesondere am

- Logistikdienstleister Geodis SA, ca. 17.000 Mitarbeiter, ca. 3,5 Milliarden EUR Umsatz, und deren verschiedensten Töchtern, sowie an der
- Sernam SA, ca. 3.800 Mitarbeiter, ca. 534 Millionen EUR Umsatz (2001) für die Abwicklung von Stückgut- und Expresstransporten

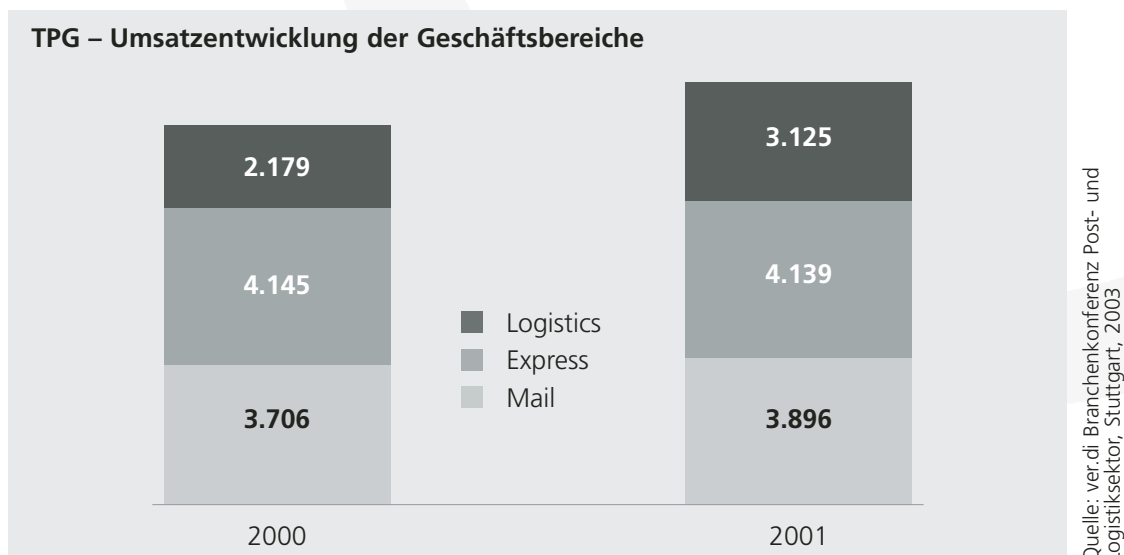
ist die SNCF zu einem der größten, diversifizierten europäischen Logistikkonzerne geworden. Weiterhin ist die SNCF am

- Kombiverkehrs-Anbieter Novatrans beteiligt, über Geodis wiederum an den folgenden internationalen Speditionen:
- Borghi Transporti (Italien),
- Züst Ambrosetti (Italien),
- Calberson (Frankreich),
- Bourgey-Montreuil (Frankreich) und
- Tailleur (Frankreich).

3.7 Das Beispiel TNT Post Groep N.V. (Niederlande, zu 43 Prozent im Staatsbesitz)

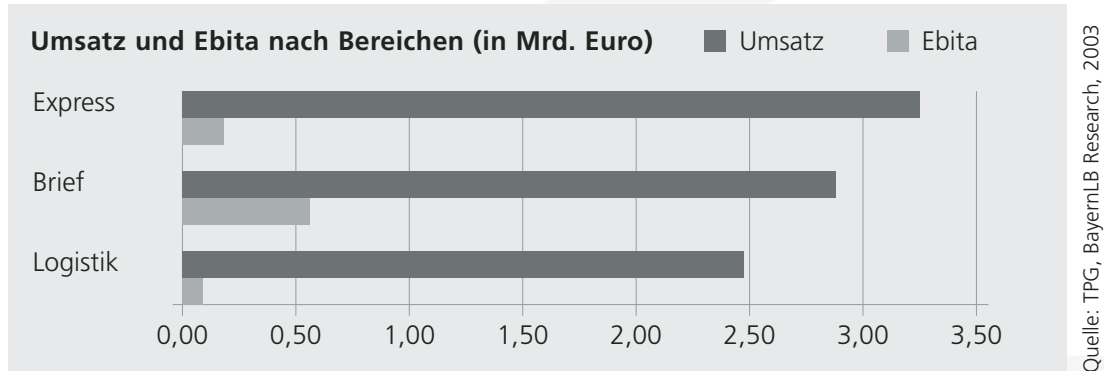
An der TNT Post Groep, kurz TPG, ist der niederländische Staat noch zu 43,3 Prozent über die nationale Royal PTT Post beteiligt. Die ersten Privatisierungsschritte erfolgten 1994 und 1996. Ende 1996 erfolgte die vollständige Übernahme des weltweit aktiven Logistikdienstleisters TNT. Neben dem originären Brief- und KEP-Geschäft werden auch Kontraktlogistiklösungen angeboten. Seit 1998, als die Trennung von Post und Telekommunikation umgesetzt wurde, entstand die heutige TPG. Das Unternehmen ist in den Niederlanden Monopolist für Sendungen bis 100 Gramm. TPG setzt die Akquisitionstätigkeit in den Bereichen Mail, Express und Logistics unverändert aggressiv fort, vor allem in Deutschland und Großbritannien. Der Netto-Schuldenstand beträgt momentan rund 1,5 Milliarden EUR!

Umsatzentwicklung der Geschäftsbereiche 2000 bis 2001 der TPG



Während die Bereiche Mail und Express stagnieren, ist der Bereich Logistics bei TGP stark durch Akquisitionen ausgeweitet worden.

Umsatz und Ebita der TPG nach Geschäftsbereichen 1. bis 3. Quartal 2002



Der monopolgestützte Briefbereich ist immer noch der ertragreichste Geschäftsbereich der TPG – trotz hoher Umsätze in den anderen, durch Akquisitionen ausgeweiteten Geschäftsbereichen.

Das Wachstum der vergangenen Jahre ist nur zu einem geringen Teil auf „organisches Wachstum“ zurückzuführen, den größten Anteil daran steuerten Unternehmensübernahmen aus dem Logistikbereich bei. Dazu zählten beispielsweise:

- Jet Services (Deutschland), ca. 400 Mitarbeiter, ca. 86 Millionen EUR Umsatz (1999 zum Zeitpunkt der Übernahme)
- Cargotech (Türkei)
- Lason UK Group (Großbritannien)
- Schrader Group (Deutschland)
- Barlatier (Frankreich) und
- Convoi (Niederlande).
- In-Night-Express (früher: NET-Nachtexpress und NVS)

3.8 Quersubventionen und staatliche Beihilfen führen zu Wettbewerbsverzerrungen – Nur zögerliche Reaktionen der EU

Die Quersubventionierungen aus Monopoleinnahmen sowie nicht wettbewerbskonforme, staatliche Beihilfen wie in den weiter unten geschilderten Beispielen der Deutschen Post World Net AG oder der ABX Logistics NV haben in erheblichem Maße zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des privatwirtschaftlich organisierten Speditions- und Logistikgewerbes geführt. Nur ansatzweise hat die EU-Kommission bislang auf unerlaubte Quersubventionierungen und verbotene Wettbewerbshilfen wie in den Fällen „ABX“ und „Deutsche Post World Net“ reagiert:

So hat Ende Juli 2003 die EU-Kommission entschieden, von der staatlichen SNCB zur Sanierung von ABX eingesetzte Subventionen in Höhe von 252 Millionen EUR einem Prüfverfahren zu unterziehen. Dieser Betrag setzt sich durch einen Überbrückungskredit von 140 Millionen EUR und einer Umwandlung von 112 Millionen EUR Schulden in Eigenkapital zusammen. Dieses Prüfverfahren geht auf die Initiative des Vereins zur Förderung des lautereren Wettbewerbs zurück.

Bereits Ende August 2003 kam die EU zu der Ansicht, dass diese Subventionen unerlaubte staatliche Beihilfen sind, die den Wettbewerb verzerren und den ABX-Unternehmen in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden unlautere Wettbewerbsvorteile verschaffen. In einem ersten Schritt stoppte die EU weitere finanzielle Hilfen durch die Muttergesellschaft SNCB, jetzt untersucht die Kommission die bereits gezahlten Zuschüsse für die ABX-Betriebe in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden.

Im März 2001 musste die Deutsche Post World Net eine Geldbuße von 24 Millionen EUR an die EU zahlen, da 26 Jahre lang Großkunden unzulässige Mengen- und Treuerabatte gewährt wurden, um private Paketdienste vom Markt zu drängen. Die Rabatte wurden durch Gewinne aus dem Briefmonopol finanziert. Mit dieser Entscheidung gab die EU-Kommission einer Klage des privaten Paketdienstes UPS statt, der sich bereits 1994 in Brüssel über Dumpingpraktiken der Deutschen Post beschwert hatte. Die EU-Kommission bewertete die Rabatte als „Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung“.

Zudem musste der Konzern nach einer Entscheidung der EU-Kommission vom Juli 2002 unerlaubte Staatsbeihilfen in Höhe von 572 Millionen EUR zurückzahlen, da der Konzern zwischen 1994 und 1998 Kampfpreise im Paketdienst angeboten und die Verluste unter anderem durch Monopolgewinne aus dem staatlichen geschützten Briefgeschäft ausgeglichen habe. Nach EU-Recherchen seien die Paketdienstpreise der Wettbewerber durch „aggressive Rabatte“ mit Hilfe dieser Quersubventionierung untergraben worden. Auch an diesem Beschwerdeverfahren ist der Verein zur Förderung des lautereren Wettbewerbs beteiligt und hat die EU-Kommission mit Informationen bei der Bearbeitung unterstützt.

Ein weiterer bedenklicher Punkt sind die Pensionsleistungen der Deutschen Post World Net: Die Bundesrepublik trägt 96 Prozent der Versorgungsleistungen für alle Pensionäre der Postnachfolgegesellschaften. Seit 2001 wird geprüft, ob hierin eine weitere ungerechtfertigte Beihilfe liegt. So werden vor allem durch gezielte Frühpensionierungen (zum Personalabbau) der Bundesrepublik die Soziallasten aufgebürdet. Während andere Unternehmen teure Sozialpläne finanzieren müssen, übernimmt hier die Bundesrepublik die Lasten der Personalreduzierung. Ursprüngliche Pläne, die Erlöse aus den Börsenplatzierungen der Postnachfolger für die Pensionslasten zu nutzen, wurden wegen des niedrigen Aktienkurses fallengelassen.

Auf Grund einer Klage durchleuchtet momentan die EU-Kommission 2001 gezahlte finanzielle Hilfen der französischen Staatsbahn SNCF an das Tochterunternehmen Sernam. Auslöser ist eine Klage privater, französischer Stückguttransporteure, die Mitglieder der H.A.L.T.E., Honorable association de transporteurs et logisticiens européens, sind. Die gewährten 448 Millionen EUR waren an bestimmte Bedingungen geknüpft. Die EU-Kommission stellte zunächst fest, dass der von ihr bewilligte Bemessungsrahmen um mindestens 42 Millionen EUR überzogen worden ist und leitete eine Untersuchung ein. Jetzt wird die rechtmäßige Verwendung geprüft, weil sich hieran Zweifel ergeben haben.

3.9 Finanzbedarf lässt weiter öffentliche Mittel erwarten

Der für die Expansionspläne der beispielhaft aufgeführten Unternehmen erforderliche Finanzbedarf lässt die Zuweisung weiterer öffentlicher Mittel auch bei anderen staatlichen und halbstaatlichen Konzernen erwarten, was die Fortsetzung der Wettbewerbsverzerrung bedeutet.

Die Wettbewerbsvereine vermuten, dass im Vorfeld einer vollständigen oder teilweisen Privatisierung von Staatsunternehmen die Übernahmewelle und damit der Trend zur Monopolisierung weiter anhalten werden. Je breiter und erfolgreicher diese Unternehmen nämlich mit Hilfe öffentlicher Mittel bzw. Monopoleinnahmen aufgestellt sind, desto lukrativere Börsenerlöse sind auch für den Fiskus als Shareholder zu erwarten. Das Eingreifen nationaler Stellen ist daher allein aus finanziellen Eigeninteressen kaum zu erwarten.

4. Der Konzentrationsprozess am Beispiel der Marktführer in Deutschland, Frankreich, Skandinavien und Benelux

4.1 Der deutsche Speditions- und Logistikmarkt

Vor allem die staatliche Deutsche Post World Net hat seit 1997 mit Hilfe von Monopoleinnahmen eine beispiellose Serie von Unternehmens-Neugründungen, Beteiligungs- und Unternehmenskäufen vollzogen. Eine ähnliche Strategie ist auch bei der Deutschen Bahn AG zu erkennen. Für beide Konzerne wurden die Fusions- und Kooperationsaktivitäten bereits ausführlich erläutert.

Das der Studie „Die Top 100 der Logistik“ entnommene addierte Umsatzvolumen der Konzerne Deutsche Bahn AG/DB Cargo, Deutsche Post World Net/Frachtpost und der Schenker AG betrug 1998 6,996 Milliarden EUR. 2001 waren es bereits 9,829 Milliarden EUR, eine überproportional hohe Steigerung. Dieser über dem Marktdurchschnitt liegende Zuwachs wurde nicht durch Wachstum aus eigener Kraft erreicht, sondern in erster Linie durch Zukäufe. Der Konzentrationsprozess an der Spitze der Umsatzrangliste ist also zügig vorangeschritten. Die Deutsche Post World Net und die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn AG führen die Top-Liste umsatzmäßig mit großem Abstand an.

Eine weitere Analyse der Studie bestätigt diesen Konzentrationsprozess: Das Umsatzwachstum bei den großen Konzernen ist weitaus stärker als bei den großen bis mittleren Unternehmen der Branche erfolgt.

4.2 Der französische Speditions- und Logistikmarkt

Der französische Logistik-Dienstleistungsmarkt befindet sich seit einigen Jahren, wie die anderen großen europäischen Logistikmärkte auch, in einem turbulenten Prozess der Umstrukturierung und Konzentration.

Die staatliche französische Bahn SNCF ist zugleich Hauptgesellschafter der diversifizierten Logistikgruppe Geodis geworden, die ihre zahlreichen Beteiligungen, darunter die große internationale Speditionsorganisation Calberson, in Frankreich und Europa zunehmend integriert und damit zu einem der großen europäischen Logistikdienstleister aufsteigen will. Die gesamte Gütersparte der staatlichen französischen Eisenbahn SNCF ist damit auch zum Zeitpunkt der Herausgabe dieses Weißbuches der größte Akteur im französischen Speditions- und Logistikmarkt.

Ein weiterer wichtiger Akteur im Eigentum des französischen Staates ist die Postgesellschaft La Poste, die sich durch den Erwerb von Anteilen der deutschen DPD-Organisation über die Zwischenholding Geopost in den europäischen Markt der Kurier, Express- und Paketdienste eingekauft hat.

In den klassischen Speditions- und Logistikdienstleistungssegmenten sind im Zuge der Fusionsentwicklungen mehrere der ehemals auch privatwirtschaftlichen Marktführer in internationale, zunehmend staatliche und halbstaatliche Gruppen konzentriert worden: Die Danzas-Gruppe, die in Frankreich eine starke Position in der internationalen Spedition und der Konsumgüterdistribution einnimmt, ist Teil des Deutsche-Post-Konzerns. Die Speditionsgruppe Dubois (ca. 3.500 Mitarbeiter, ca. 430 Millionen EUR Umsatz zum Zeitpunkt der Übernahme 1999) wurde von der zur staatlichen belgischen Eisenbahn gehörenden ABX aufgekauft.

Die bereits zitierte Studie „Die Top 100 der Logistik“ erwartet, dass die Turbulenzen der Umstrukturierungsprozesse in der französischen Logistik-Dienstleistungswirtschaft sich noch viele Jahre fortsetzen werden.

Ebenso wie auf dem deutschen ist auch auf dem französischen Markt eine deutliche Konzentration in Richtung der halbstaatlichen und staatlichen Konzerne festzustellen. Das macht die folgende Übersicht deutlich:

Vergleich der Besitzverhältnisse der Top 12 in Frankreich (Staatliche bzw. halbstaatliche Unternehmen sind fett dargestellt)

1995	2001
1 Geodis-Calberson (SNCF, Frankreich)	SNCF (Frankreich)
2 Danzas France (DANZAS, Schweiz)	Dt. Post (Deutschl.)
3 Gefco (PSA Peugeot-Citroen, Frankreich)	PSA (Frankreich)
4 Mory (Novalliance, Frankreich)	90 Proz. Finanzgr. (GB)
5 Sernam (SNCF, Frankreich)	SNCF (Frankreich)
6 Dubois (Fam. Dubois, Frankreich)	SNCB/ABX (Belgien)
7 JET Services (Familie Caille)	TPG/TNT (Niederlande)
8 Heppner (Familie Schmitt, Frankreich)	Familie Schmitt (Frankreich)
9 Ducros (Finanzgruppe Matignon, Frankreich)	Dt. Post/Danzas (Deutschl.)
10 Graveleau (Familie Graveleau, Frankreich)	Dachser (Deutschland)
11 Joyau (Familie Joyau, Frankreich)	DB AG/Schenker (Deutl.)
12 Grimaud (Familie Grimaud, Frankreich)	Ziegler (Belgien)

Diese Entwicklung zeigt, dass der Anteil der staatlichen bzw. halbstaatlichen Unternehmen von 17 Prozent im Jahr 1995 auf 58 Prozent im Jahr 2001 in den Top 12 gestiegen ist.

4.3 Der Speditions- und Logistikmarkt in Benelux

Die Beneluxstaaten (Belgien, Luxemburg, Niederlande) weisen ein besonders hohes Transportvolumen im Verhältnis zu ihrer Landesfläche und der Bevölkerungszahl auf.

Das mit Abstand größte Logistikunternehmen in Benelux ist die aus der holländischen staatlichen Postorganisation PTT und dem früher australischen Konzern TNT hervorgegangene TPG mit den drei Geschäftsbereichen Mail, KEP und Logistik. TPG hat angekündigt, ihr Portfolio um das Speditionsgeschäft zu ergänzen, weitere Übernahmen sind daher zwingend zu erwarten. An zweiter Position folgt die belgische Staatsbahn SNCB, zu der auch ABX Logistics gehört.

4.4 Der skandinavische Speditions- und Logistikmarkt

4.4.1 Schweden

In Schweden ist der Konzentrationsprozess in der Speditions- und Logistikbranche besonders weit vorangeschritten: Die beiden Konzerne Deutsche Post World Net/DHL und die zur Deutschen Bahn AG gehörende Schenker Stinnes Logistics haben nach einem DVZ-Beitrag 70 Prozent Marktanteil. Damit einher ging die Zerschlagung des Speditionsunternehmens ASG, das über Danzas in DHL, beides Deutsche Post-Unternehmen, umfirmiert wurde. Grundsätzlich ist auf dem schwedischen Markt die Bedeutung des Lkw-Verkehres in den letzten Jahren bedeutend gewachsen, der Markt ist hoch konzentriert. Schweden ist damit ein wichtiger Markt für die Deutsche Post World Net, deren erklärtes Ziel es ist, größter Logistikdienstleister in Nordeuropa zu werden.

4.4.2 Finnland

Finnland weist die zweithöchste Transportintensität Europas auf. Die umsatzstärksten Logistikdienstleister sind die finnische Eisenbahn VR Cargo und die finnische Post.

Finland Post Oy ist zu 100 Prozent staatlich, der Kontraktlogistik-Geschäftsbereich wurde 2001 zu 51 Prozent an Danzas verkauft, das heute wiederum zur Deutschen Post World Net gehört.

Durch Firmenaufkäufe stieg der Konzernumsatz der finnischen Postgesellschaft nach Presseberichten 2003 um 3 Prozent auf 1,14 Milliarden EUR (der Betriebsgewinn stieg um 33 Prozent auf 73,7 Millionen EUR, der Konzerngewinn um 28 Prozent auf 46,8 Millionen EUR). Jetzt richte die Post ihr Augenmerk bei Firmenübernahmen darauf, mit neuen Geschäftsfeldern die rückläufige Umsatzentwicklung im Briefgeschäft weiterhin mindestens zu kompensieren. Durch die Übernahme der Aktienmehrheit bei North Euroway Oy Anfang Oktober 2003 baute die Post ihre Stellung in der Nahversorgung aus.

Am Lagereunternehmen Logia Oy erwarb die finnische Post die ihr noch fehlenden restlichen 50 Prozent der Aktien, außerdem wurde ein Logistik- und Internetberatungsunternehmen erworben.

5. Die Folgen für die europäische Wirtschaft bei verzerrten Wettbewerbsbedingungen im Speditions- und Logistikmarkt

Um den schnellen Transfer von Gütern und den dazugehörigen Informationen flächendeckend, flexibel und kundennah gewährleisten zu können, sind leistungsfähige, privatwirtschaftlich geführte Speditionen und Logistikdienstleister in ihrer ganzen Vielfalt aus volkswirtschaftlicher Sicht unverzichtbar.

Der Beitrag des Speditions- und Logistiksektors zur Wertschöpfung und Arbeitsplatzsicherung ist enorm: In Deutschland liegt das Marktvolumen bei rund 150 Milliarden EUR, in Frankreich bei knapp 100 Milliarden EUR und in Benelux bei rund 80 Milliarden EUR. Allein in Deutschland arbeiten über 2 Millionen Menschen in Berufen mit Logistikbezug. Durch die aufgezeigten Monopolisierungs- und Konzentrationstendenzen sind Chancengleichheit und Marktvielfalt jedoch bereits teilweise verlorengegangen, da viele erfolgreiche privatwirtschaftliche Unternehmen aufgekauft wurden, während andere durch die Preispolitik und den aggressiven Marktdruck der staatlichen und halbstaatlichen Konzerne gezwungen wurden, den Geschäftsbetrieb aus wirtschaftlichen Gründen aufzugeben.

Außerdem ist die Branche durch den europäischen Integrationsprozess, die stagnierende wirtschaftliche Entwicklung und den erwähnten unfairen Wettbewerbspraktiken der staatlichen und halbstaatlichen Unternehmen einem hohem Druck ausgesetzt.

Die Monopolisierungsbestrebungen der halbstaatlichen und staatlichen Transport- und Logistikkonzerne hinterlassen in Europa mittlerweile deutliche Spuren, die sich folgendermaßen niederschlagen:

- Abbau von logistischen Leistungen in der Fläche, was beispielsweise zu einer schlechteren Versorgungslage der ländlichen Unternehmen bzw. der Bevölkerung führen kann.

- Verlust von diversifizierten Dienstleistungen, indem privatwirtschaftliche Nischenanbieter im Rahmen der Konzentrationstendenzen vom Markt verdrängt werden.
- Zerstörung von privatwirtschaftlich aufgebauten Transportnetzen (wie im Beispiel des mittelständischen schwedischen Speditionsunternehmens ASG, dessen Netz durch die zur Deutschen Post World Net AG gehörende Danzas AG aufgelöst wurde)
- Die zunehmende Abdrängung der privat finanzierten Transport- und Logistikunternehmen in das Subunternehmertum halbstaatlicher oder staatlicher Großkonzerne.
- Der hohe Preis- und Kostendruck stellt dabei eine Gefahr für Qualität und Sicherheit der Transport- und Logistikdienstleistung dar.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass die mit der Liberalisierung der Transportmärkte angestrebten positiven Effekte – internationaler, freier Wettbewerb – durch die genannten eingetretenen Monopolisierungstendenzen deutlich verfehlt wurden und weiterhin in Frage gestellt werden.

6. Forderungskatalog zur Wiederherstellung einer fairen Wettbewerbssituation

Für das privatwirtschaftlich geprägte Gewerbe in Europa wirkt sich die durch die staatlichen bzw. halbstaatlichen Unternehmen verfälschte Wettbewerbssituation im europäischen Speditions- und Logistikmarkt absolut bestandsgefährdend aus.

Ziel der EU und aller beteiligten Behörden muss es sein, eine weitere Wettbewerbsverzerrung zu Gunsten der staatlichen und halbstaatlichen Unternehmen der Transport- und Logistikbranche zu unterbinden.

Um diese fatale Entwicklung zu stoppen, stellen die deutschen und französischen Vereine zur Förderung des Wettbewerbs und lauterem Verhaltens im Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe als Herausgeber dieses Weißbuchs nachfolgend einen abschließenden Forderungskatalog auf:

1. Öffentliche Beihilfen an staatliche oder halbstaatliche Unternehmen im Bereich Bahn und Post, die sich im Transport- und Logistiksektor etablieren, müssen die Ausnahme bleiben, jedenfalls permanent einer strengen Kontrolle unterzogen werden.
2. Werden staatliche Beihilfen oder sonstige Vergünstigungen zur Unterstützung allgemeiner Wirtschaftsinteressen gewährt, dürfen diese nicht zweckentfremdet, z.B. zielgerichtet zum Aus- und Aufbau von Transport- und Logistiksparten staatlicher und halbstaatlicher Konzerne genutzt werden. Eine solche Zweckentfremdung ist zu untersagen und zu überwachen.
3. Die Verwendung von Einnahmen/Gewinnen aus Monopolbereichen, öffentlicher Finanzmittel oder Beihilfen für den Kauf oder die Beteiligung an privatwirtschaftlichen Unternehmen im Transport- und Logistiksektor ist auf nationaler und europäischer Ebene genauestens

zu kontrollieren. Die Bedingungen für den Kauf oder die Beteiligung von staatlichen an privatwirtschaftlichen Unternehmen muss genau festgelegt werden. Unternehmenskäufe oder Beteiligungen durch staatliche oder halbstaatliche Unternehmen dürfen nur dann möglich sein, wenn sie zu gleichen Bedingungen erfolgen, wie der Kauf oder die Beteiligung durch privatwirtschaftlich finanzierte Transport- und Logistikunternehmen.

4. Die Chancengleichheit zwischen privatwirtschaftlich finanzierten Transport- und Logistikunternehmen und staatlichen bzw. halbstaatlichen Unternehmen muss wiederhergestellt werden. Die bisherige Praxis, dass staatliche und halbstaatliche Unternehmen Speditions- und Logistikbetriebe zu völlig überhöhten Preisen kaufen oder sich an ihnen zu überhöhten Preisen beteiligen, falls sie die dafür notwendigen Finanzmittel aus anderen Bereichen, insbesondere Monopolgewinnen, einsetzen können, muss zurückgeführt werden. Wenn nötig, sind hierzu weitere ergänzende gesetzliche Regelungen zu erlassen, um einen fairen Wettbewerb herzustellen.
5. Der Kauf bzw. die Beteiligung an Speditions- und Logistikunternehmen sollte staatlichen und halbstaatlichen Unternehmen grundsätzlich untersagt werden, wenn sie bereits defizitär sind und den Kaufpreis nur durch Kredite, Garantien oder andere staatliche Beihilfen aufbringen können.
6. Es müssen die notwendigen Konsequenzen aus der Gewährung unberechtigter Staatsbeihilfen im Hinblick auf geltendes EU-Recht gezogen werden. Die EU-Kommission muss für eine unverzügliche Rückführung bereits gezahlter, unerlaubter Staatsbeihilfen sorgen und die Gewährung weiterer Beihilfen unterbinden. Nicht zeitgerechte Rückführungen unerlaubter Staatsbeihilfen müssen ebenso sanktioniert werden, wie die Missachtung der Leitlinien der EU-Kommission zur Gewährung von Beihilfen.

7. Die Zuständigkeiten der Generaldirektionen Transport und Energie und Wettbewerb bei der EU-Kommission müssen im Hinblick auf die Kontrolle von Staatsbeihilfen, Wettbewerbsverzerrungen und kartellrechtlichen Prüfungen im Bereich Transport und Logistik besser koordiniert und gebündelt werden.
8. Die EU-Kommission sowie die nationalen Regierungen sind aufgefordert, die enorme wirtschaftliche Bedeutung der privatwirtschaftlich finanzierten Transport- und Logistikunternehmen stärker als bisher zu beachten.
9. Die EU-Kommission und die nationalen Regierungen sind aufgefordert, alles zu unternehmen, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen staatlichen und halbstaatlichen Unternehmen einerseits und den privatwirtschaftlich finanzierten Unternehmen andererseits im Bereich Transport und Logistik zu gewährleisten. Privatwirtschaftlich finanzierte Unternehmen in diesem Bereich sind vor unfairen Wettbewerb zu schützen, damit diese weiterhin in der Lage sind den europäischen Transportmarkt dynamisch zu entwickeln, technische Weiterentwicklungen zu finanzieren und forcieren sowie Kooperationen und leistungsfähige Netzwerke für den Bedarf der gesamteuropäischen Wirtschaft sicherzustellen.

7. Verzeichnis der ausgewerteten Quellen

Für die Recherchen zu diesem Weißbuch wurde eine Vielzahl von aktuellen Quellen aus unterschiedlichsten Archiven sowie dem Internet ausgewertet. Die nachfolgende, nach Quellen geordnete Aufstellung steht beispielhaft für die Fülle der zusammengetragenen Informationen.

„Deutsche Verkehrs-Zeitung, DVZ“

- „Geodis auf dem Weg zum Global Player“; DVZ vom 8. April 2004
- „DB-Konzern verringert 2003 den Verlust“; DVZ vom 23. März 2004
- „Finnische Post macht in der Logistik Boden gut – Übernahmen im Transport- und Lagereiwesen“; DVZ vom 16. März 2004
- „Europäischer KEP-Kongress: Wie weit ist die Liberalisierung der Briefmärkte?“; DVZ vom 13. März 2004
- „GeoPost setzt auf die internationale Karte – Akquisitionen geplant“; DVZ vom 13. März 2004
- „Schweden: Die Post bleibt eine Großbaustelle“; DVZ vom 11. März 2004
- „TPG will die Logistiksparte konsolidieren“; DVZ vom 28. Februar 2004
- „Logistikfirmen schließen kontinentale Lücken – Mehr Akquisitionen und Fusionen in Europa“; DVZ vom 24. Februar 2004
- „Kommission bleibt bei ABX am Ball – Hintergründe zum Beihilfe-Prüfverfahren veröffentlicht“; DVZ vom 7. Februar 2004
- „Großbritannien: Belgische Post will Briefmarkt weiter aufrollen“; DVZ vom 9. Dezember 2003
- „SNCF noch mindestens ein Jahr länger in den roten Zahlen“; DVZ vom 22. November 2003
- „Unternehmenskäufe meist grenzüberschreitend“; DVZ vom 13. November 2003
- „Auf dem Landweg in die Zukunft – Deutsche Post bündelt Express- und Logistikaktivitäten“; DVZ vom 28. Oktober 2003

- „Railin sucht neue Partner“; DVZ vom 20. September 2003
- „Paket- und Expresssektor von Postkonzernen abgegrast“; DVZ vom 20. August 2003
- „Deutsche Post will als Logistiker in Arzneimittelversand einsteigen“; DVZ vom 19. August 2003
- „Deutsche Post hebt Gewinnprognose für 2003 an“; DVZ vom 31. Juli 2003
- „EU eröffnet Verfahren gegen ABX-Restrukturierungsplan“; DVZ vom 24. Juli 2003
- „Bundeszuschüsse für Bahn auf historischem Höchststand“; DVZ vom 28. Juni 2003
- „Schwarze Zahlen bis 2008 - wenn Staat der SNCB hilft“; DVZ vom 11. Juni 2003
- „La Poste investiert kräftig“; DVZ vom 24. April 2003

„VerkehrsRundschau“-E-Mail-Newsletter / „TransportWeb“

- „Deutsche Post verdoppelt 2003 Konzerngewinn“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 10. März 2004
- „Frankreichs Verbände gründen gemeinsame pressure-group“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 21. Januar 2004
- „Italienische Regierung subventioniert Bahn“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 22. Dezember 2003
- „Radikalkur für SNCF Fret“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 25. November 2003
- „Verfassungsbeschwerde gegen Postmonopol gescheitert“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 13. November 2003
- „Rechnungshof zieht La Poste-Strategie in Zweifel“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 11. November 2003
- „Fast 64 Milliarden Euro aus der Bundeskasse für das Schienennetz“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 10. November 2003
- „Neuer Vier-Jahres-Rahmenplan für La Poste“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 28. Oktober 2003

- „Post will Rendite im Paketgeschäft verdoppeln“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 27. Oktober 2003
- „DHL knüpft Expressnetz in China“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 27. Oktober 2003
- „Bahn will mit Stinnes internationalen Güterverkehr besser bedienen“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 5. September 2003
- EU-Kommission stoppt ABX-Beihilfen“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 26. August 2003
- „EU-Prüfverfahren für ABX-Beihilfen“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 25. Juli 2003
- „EU-Prüfverfahren für ABX-Beihilfen“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 25. Juli 2003
- „Staatliche Beihilfen für ABX Logistics am Pranger - Deutscher Wettbewerbsverein interveniert bei der EU-Kommission“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 22. Juli 2003
- „EU-Bahnverfahren gegen Deutschland eingeleitet“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 18. Juli 2003
- „Schenker will in den USA und Asien zukaufen“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 15. Juli 2003
- „Krise im französischen Transportgewerbe“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 3. Juni 2003
- „UPS hält an Klage gegen Deutsche Post fest“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 2. Juni 2003
- „KEP-Bereich rettet La Poste“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 8. Mai 2003
- „Brüssel ermittelt wegen Staatsbeihilfen für SNCF-Tochter Sernam“; VerkehrsRundschau-E-Mail-Newsletter vom 8. Mai 2003

„VerkehrsRundschau“

- „KEP: La Poste baut Netze aus - Aktivitäten am Bosphorus und in Südosteuropa“; VerkehrsRundschau 9/2004
- „Spedition: TPG will Portfolio um Speditionsgeschäft ergänzen“; VerkehrsRundschau 9/2004

- „Briefmarkt: Fehlende Liberalisierung - Gutachter fordern mehr Wettbewerb“; VerkehrsRundschau 5/2004
- „Fragebogenaktion: Hätschelkinder gegen Prügelknaben“; VerkehrsRundschau 50/2003
- „Brüssel stoppt ABX-Beihilfen“; VerkehrsRundschau 35/2003
- „ABX in der Kritik: Wettbewerbsverein wendet sich an die EU“; VerkehrsRundschau 30/2003
- „Durchgestartet: Ohne das gute Abschneiden ihrer Express- und Paketaktivitäten wäre die französische Post in die roten Zahlen gerutscht“; VerkehrsRundschau 19/2003

„LOGISTIK inside“

- Studie: Outsourcing prägt 3PL-Szene; LOGISTIK inside 16/2003
- „Die neue Stinnes AG“; LOGISTIK inside 15/2003
- „EU-Prüfverfahren bedroht ABX“; LOGISTIK inside 14/2003
- „Post erhöht Gewinnprognose“; LOGISTIK inside 14/2003
- „Bahn mit Umsatzexplosion durch Stinnes-Übernahme“; LOGISTIK inside 14/2003
- „Schenker: Die Stinnes-Tochter startet durch“; LOGISTIK inside 11/2003

„trans aktuell“

- „DHL: Glanz der Marke überstrahlt so manche Schwachstelle“; trans aktuell 9/2004
- „Sparkus - Outsourcing: Die Deutsche Post vergibt 600 Aufträge an Transportunternehmen“; trans aktuell 15/2003

„Welt am Sonntag“; „Die Welt“

- „Bahn hat wieder 26 Milliarden Schulden“; Welt am Sonntag vom 31. März 2004
- „Die Post wird weltweit weiter Unternehmen zukaufen müssen“; Die Welt vom 8. November 2003

„Financial Times Deutschland“

- Diverse Online-Beiträge zu europäischen Post- und Bahnkonzernen

Sonstige Zeitschriften

- „Die Bahn wird Global Player: Mit dem Erwerb der Stinnes AG und ihrer Tochter Schenker schwingt sich der DB-Konzern zum weltweit agierenden Logistik-Anbieter auf“; bahn-REPORT 2003
- „EU verhängt Bußgeld gegen Deutsche Post“; berlinonline.de vom 21. März 2001
- „DB Cargo gibt's nicht mehr“; Internationales Verkehrswesen 10/2003
- „Die Post macht den Bund arm“; FAZ am Sonntag vom 6. Juli 2003
- „ABX ohne staatliche Hilfe am Ende?“; Internationale Transport-Zeitschrift 27-28/2003

Unternehmensquellen

- Nachrichten-Börse, Informationen zur Aktie der Deutsche Post AG, Ausgaben 2/2003, 3/2003 und 4/2003
- Themen - Service für Presse, Hörfunk und Fernsehen: „Let's go East“ (Deutsche Post World Net),
- Präsentation „Deutsche Post World Net: Die neue Marke DHL“; Bonn, März 2003
- „Die Entwicklung von DHL 1969 - 2003“; Imagebroschüre der Deutsche Post AG, 2003
- Rede von Dr. Klaus Zumwinkel, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Post AG, 5. Juni 2003
- Geschäftsbericht 2002 der Deutschen Post World Net AG
- Diverse Pressemitteilungen der Deutschen Post World Net AG
- Geschäftsbericht 2002 der Deutschen Bahn AG
- Diverse Pressemitteilungen der Deutschen Bahn AG

Weitere Quellen

- „Unternehmensstrategien im deregulierten Logistikmarkt“; Präsentation zur Branchenkonferenz Post- und Logistiksektor des ver.di-Landesverbandes Baden-Württemberg, Stuttgart, 18. Januar 2003
- „Die TOP 100 der Logistik“; Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg, 2. Auflage (1999) und 3. Auflage (2003)
- „Mergers & Acquisitions: M&A-Transaktionen im deutschen Transport- und Logistiksektor 2002“; DZ BANK 2003
- „Transport & Logistik - Beschleunigte Marktkonsolidierung und Strukturanpassungen“; Finanzanalysen der Bayerischen Landesbank, 2003
- „European Deal Survey 2002 Logistics - Mergers & Acquisitions in the Logistics Industry 2002“; Ernst & Young 2003
- „Weißbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“
- „Die Wettbewerbssituation französischer Transport- und Logistikunternehmer in der EU“; Vortrag von Jean Schmitt, Président-Directeur Général GROUPE HEPPNER, 2003

8. Impressum

Herausgeber:

Verein zur Förderung des Wettbewerbs
und lauterens Verhaltens im
Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe e.V.

Mehlemer Straße 13

D - 50968 Köln

Telefon: + 49 (0) 221 / 38 01 31

Telefax: + 49 (0) 221 / 93 70 17 15

und

H.A.L.T.E.

Honorable association de
transporteurs et logisticiens
européens

46 Rue de Bassano

F - 75008 Paris

Telefon: + 33 (0) 1 55 63 23 - 09

Telefax: + 33 (0) 1 55 63 23 - 15

Autor:

Behrend Oldenburg

Mail: oldenburg@bonum.net

Übersetzungen:

n.n. (Englisch)

n.n. (Französisch)

Gestaltung:

Ingeborg Schwarz

Hamburg, Köln, Paris im April 2004

Disclaimer:

Dieses Weißbuch dient als Stellungnahme und Forderungskatalog der genannten Herausgeber zu den Marktverhältnissen im europäischen Speditions- und Logistikmarkt gegenüber europäischen und nationalen Stellen.

Die Herausgeber und der Autor haben die Informationen, auf die sich dieses Weißbuch stützt, aus als zuverlässig erachteten Quellen nach bestem Wissen und Gewissen übernommen und bewertet, ohne dass sie jedoch eine Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit der herangezogenen Quellen übernehmen können.

Herausgeber und Autor übernehmen daher trotz sorgfältigster Arbeit keinerlei Haftung für mögliche Folgen der erwähnten und bewerteten Unternehmen, die durch die Verteilung und Verwendung dieses Weißbuches unmittelbar oder mittelbar entstehen könnten.

Die Informationen und Bewertungen bzw. Meinungen entsprechend dem Stand zum Zeitpunkt der Erstellung des Weißbuches, sofern sie nicht mit einem Jahresstand gekennzeichnet sind.