



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Geschäftsanbahnung Rumänien für deutsche Unternehmen zum Thema Nachhaltige Mobilität, Verkehrs- und ÖPNV Lösungen, Logistik

Rumänien, 2020



Deutsch-Rumänische
Industrie- und Handelskammer
Camera de Comerț și Industrie
Româno-Germană

Impressum

Herausgeber

Deutsch-Rumänische Industrie- und Handelskammer

Text und Redaktion

Deutsch-Rumänische Industrie- und Handelskammer

Gestaltung und Produktion

Deutsch-Rumänische Industrie- und Handelskammer

Stand

11.2019

Bildnachweis

Shutterstock

Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt "Geschäftsanhaltung Rumänien " Nachhaltige Mobilität, Verkehrs- und ÖPNV Lösungen, Logistik " erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

.....	1
Inhalt	2
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Abstract	7
1. Länderprofil Rumänien	8
1.1 Basisinformationen	8
1.2 Politische Situation	9
1.3 Die rumänische Volkswirtschaft	9
1.3.1 Aktuelle wirtschaftliche Lage	10
1.3.2 Arbeitsmarkttrends und Lohnentwicklung	10
1.3.3 Zinsentwicklung	11
1.3.4 Inflation	11
1.3.5 Außenhandel	11
1.3.6 Investitionsklima	14
1.3.7 Geschäftsklima in Rumänien	14
1.3.8 Deutsche Unternehmen auf dem rumänischen Markt	15
1.3.9 Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Rumänien	15
1.4 Interkulturelles & Geschäftspraxis	16
2. Mobilität und Logistik	17
2.1 Mobilitätsbestand und geplante Investitionen	17
2.2 Die bestehende Transportinfrastruktur	21
2.3 Der öffentliche Nahverkehr	23
2.4 Gesetze und Regelungen über die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe	25
2.5 Logistik in Rumänien	26
2.6 Marktentwicklung und Bedarf in Rumänien	28
2.6.1 Best Practices im Bereich rumänischer Mobilität	30
2.7 Akteure und mögliche Auftraggeber	31
3. Rahmenbedingungen und Anreize für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur in Rumänien	39
3.1. Elektromobilität - europäische Bemühungen und nationale Umsetzung	39
3.2. Elektromobilität in Rumänien – nationaler Rechtsrahmen	39
3.3. Spezifischer Rechtsrahmen im Bereich der alternativen Kraftstoffe	40
3.4. Elektro- und Hybridfahrzeuge	41
3.4.1. Nationalprogramm zur Förderung des Ankaufes von Neuwagen	41
3.4.2. Programm zur Förderung der Erneuerung des nationalen Fahrzeugbestandes 2017-2019	42

3.4.3. Programm zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr durch Förderung umweltfreundlicher und energieeffizienter Straßenfahrzeuge 2017-2019	43
3.5. Lade-Infrastruktur	44
3.5.1. Öffentlich zugängliche Infrastruktur	44
3.5.2. Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Wohn- und Nichtwohneinheiten	46
4. Fördermöglichkeiten für nachhaltige Mobilität ⁰	47
4.1 Staatliche Förderprogramme	47
<i>AFM-Förderprogramm für Elektrofahrzeuge („Rabla Plus Masini Electric“)</i>	47
<i>AFM-Verschrottungsprämie („Rabla“)</i>	47
<i>AFM-Förderprogramm für öffentlichen Verkehr („Transport Public Nepoluant“)</i>	47
4.2 Förderungen der EU	48
<i>EU-Förderprogramm POR 4.1 – Nachhaltige urbane Mobilität</i>	48
<i>EU-Förderprogramm POIM 1.2 – Eisenbahnprojekte</i>	48
<i>EU-Förderprogramm POIM 1.3 – Häfen und multimodale Terminals</i>	48
<i>EU-Förderprogramm POIM 1.4 – Bukarester U-Bahn</i>	48
<i>EU-Förderprogramm Connecting Europe Facility</i>	48
<i>EU-Förderprogramm Horizont 2020</i>	49
<i>EU-Förderprogramme Interreg und Programme zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit</i>	49
5. Marktattraktivität für deutsche KMU	50
5.1. Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken für eine Markterschließung	50
5.2. Handlungsempfehlungen für deutsche Unternehmen für einen erfolgreichen Markteintritt	50
6. Quellenverzeichnis	54
7. Anhang – Relevantes Netzwerk.....	55
7.1 Behörden	58
7.2 Verbände, Stiftungen & Organisationen.....	59
7.3 Fachzeitschriften und Web-Portals	63
7.4 Ausgewählte Marktakteure	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Exportpartner Rumäniens in 2018	12
Abbildung 2: Importpartner Rumäniens in 2018	12
Abbildung 3: Importe aus Deutschland 2018	13
Abbildung 4: Exporte nach Deutschland 2018	13
Abbildung 5: Anzahl der Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffen	18
Abbildung 6: Eisenbahnnetz Rumäniens	19
Abbildung 7: Die Flughäfen in Rumänien	20
Abbildung 8: Die Verteilung von Nationalstraßen in Rumänien	21
Abbildung 9: Autobahnnetz Rumäniens	22
Abbildung 10: Frachtaufkommen in Tausend Tonnen, Rumänien 2018	23
Abbildung 11: Rumänische Städte mit Trolleybuslinie	24
Abbildung 12: Verteilung der Logistikkäfer im Land, 2018	26
Abbildung 13: Verteilung der nach Branche besetzten Logistikkäfer, 2019	26
Abbildung 14: Die größten Logistikunternehmen in Rumänien nach Umsatz, 2018	28
Abbildung 15: Ziele der Strategie für städtische und nachhaltige Mobilität 2016-2030	35
Abbildung 16: Mögliche Vertriebskanäle	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Makroökonomische Indikatoren	10
Tabelle 2: Zinsentwicklung - Leitzinssatz	11
Tabelle 3: Wichtigste Herkunftsländer des ausländischen Kapitals	14
Tabelle 4: Die Situation der Straßenfahrzeuge am Ende 2017	17
Tabelle 5: Züge in Rumänien Ende 2017	18
Tabelle 6: Die rumänischen Verkehrsmittel nach Anzahl und Gesamtstrecke	24
Tabelle 7: Ausgewählte Elektrobuss-Projekte in Rumänien (Wert in Millionen Euro)	32
Tabelle 8: SWOT Analyse	50
Tabelle 9: Ausgewählte Transportunternehmen	64
Tabelle 10: Ausgewählte Logistikunternehmen	67
Tabelle 11: Ausgewählte Mobilitätsunternehmen	71
Tabelle 12: Ausgewählte Bankanstalten	72

Abstract

Trotz ihrer wirtschaftlichen Attraktivität, weist Rumänien immer noch einen Infrastrukturmangel auf, weil der Straßen- und Schienennetzausbau vernachlässigt wurde. Die Routen für öffentliche Verkehrsmittel, die im Kommunismus für den Anschluss von großen Industriegebieten mit den benachbarten Wohngebieten gebaut wurden, wurden in den letzten 30 Jahren nicht an die neuen Anforderungen angepasst. Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wurde zwar saniert (hauptsächlich mit neuen Transportmitteln), jedoch nicht mit den neuen urbanen Entwicklungsgebieten verknüpft. Es gibt auch einen Mangel an intermodalen Knoten, die den Transport von Personen verbessern und die Verbindung zwischen den Städten und den Ballungsverkehr sicherstellen würden. Mehr als das haben in meisten Städten alle Verkehrsmittel ihre Nutzungsdauer längst überschritten und weisen einen hohen Verschleißgrad auf. Demnach sind sie sehr energieintensiv und benötigen teure Wartungen und Reparaturen. Neue Busse, Trolleybusse und Straßenbahnen werden demnächst überall in Rumänien gekauft. Das ergibt ein immenses Potenzial für deutsche Lieferanten in diesen Bereichen.

Im Fokus der Geschäftsanbahnung stehen die Städten Klausenburg und Bukarest, die Hauptstadt Rumäniens. Der Verkehr von Bukarest hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Laut dem Traffic Index 2016 vom Navigationsgerätehersteller TomTom veröffentlicht, kämpft Bukarest mit dem höchsten Stauaufkommen in Europa und liegt auf Platz 3 weltweit. Deswegen ist die nachhaltige Mobilität eine der Hauptprioritäten der Stadtverwaltung. Cluj-Napoca (Klausenburg) ist die drittgrößte Stadt Rumäniens, die wichtigste Stadt Siebenbürgens und wirtschaftlich sehr gut entwickelt. Unter Rumäniens Städten hat Cluj-Napoca im Bereich Elektromobilität einen vorbildlichen Ruf und viele für die deutschen Teilnehmer interessante Unternehmen sind schon da ansässig.

Investitionen von 36 Mrd. Euro wurden laut dem rumänischen Masterplan für Verkehr (GTMP) für 2016-2030 von dem Verkehrsministerium und dem Ministerium für Regionale Entwicklung geplant. Der Transportmasterplan fasst die strategische Entwicklung der gesamten rumänischen Verkehrsinfrastruktur zusammen. Ende 2018 hat Euler Hermes in einem veröffentlichten Expertenbericht die Investitionsbedarf Rumäniens für Verkehrsinfrastruktur bis 2030 bei mehr als 70 Mrd. Euro eingeschätzt.

Deutsche Unternehmen sind weltweit für sehr gutes Know-how und hervorragende Technologien bekannt und „Made in Germany“-Produkte erfreuen sich in Rumänien besonders hohem Ansehen. Nicht zuletzt können deutsche Anbieter dieser Branche zahlreiche konkrete Anwendungserfolge nachweisen, z.B. in den neuen Bundesländern aber nicht ausschliesslich. Lieferanten aus Deutschland sollten diese Entwicklungsperspektiven nicht unterschätzen und sich erfolgreich an diesem Prozess beteiligen.

Die vorliegende Studie enthält Hintergrundinformationen zu Rumänien allgemein, zu der rumänischen Mobilität – Bestand, politische und rechtliche Rahmenbedingungen, Marktspieler, Marktpotenziale und zu künftigen Marktentwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren, Einstiegs- und Vertriebsinformationen sowie Informationen zu dem relevanten Netzwerk in Rumänien.

1. Länderprofil Rumänien

Mit ca. 20 Mio. Einwohnern ist Rumänien das siebtgrößte Land in der EU und das zweitgrößte Land in Süd- und Osteuropa nach Polen. Die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass Rumänien ein Wachstumsmarkt ist und somit für die europäischen Mitgliedsstaaten ein interessanter und attraktiver Partner bleibt.

1.1 Basisinformationen

Klima

In Rumänien herrscht ein gemäßigtes Kontinentalklima mit vier Jahreszeiten. Die geographische Lage (ungefähr 2.000 km vom Atlantischen Ozean, 1.000 km vom Baltischen Meer, 400 km vom Adriatischen Meer entfernt und mit Zugang zum Schwarzen Meer) und die Oberflächengestalt (Tief- und Hochebene sowie die Gebirgskette der Karpaten) bestimmen Rumäniens Klima. Der westliche und der zentrale Teil (Siebenbürgen) des Landes sind vom maritimen Klima der atlantischen Winde geprägt. Die Region Moldau (östlich der Karpaten) ist kalten Luftströmen aus der Ukraine ausgesetzt. In der Walachei (südlich der Karpaten) existieren mediterrane Einflüsse.

Die jährlichen Durchschnittstemperaturen variieren zwischen 11°C im Süden und 8°C im Norden. Kältester Monat ist gewöhnlich der Januar, wärmster Monat der Juli.

Öffentliche Verwaltung

Rumänien hat eine Gesamtfläche von 238.391 km² und ist administrativ in 41 Kreise plus Bukarest eingeteilt mit 103 Munizipien, 217 Städten, 2.861 Gemeinden und 12.957 Dörfern.

Die Hauptstadt des Landes ist Bukarest mit 1.827.381 Einwohnern. Diese stellten 2017, laut dem Rumänischen Statistikamt, rund 9,33% der Gesamtbevölkerung und 17,37% der städtischen Bevölkerung des Landes dar.

Bevölkerung

Rumänien hat 19.588.146 Einwohner. Bei 53,68% Stadt- und 46,32% Landbewohnern verteilt sich die Bevölkerung relativ gleichmäßig auf Städte und Dörfer (Stand 2017).

Rumänien ist ein christlich geprägtes Land: 81,04% der Rumänen sind orthodox, ca. 4,32% gehören der römisch-katholischen Kirche an und 2,98% der Bevölkerung sind Protestanten.

In Rumänien leben 18 anerkannte ethnische und nationale Minderheiten. Eine besondere Rolle spielt die ungarische Minderheit in Rumänien, die ca. 7,3% der Gesamtbevölkerung ausmacht. Die Hauptsiedlungsgebiete der ungarischen Bevölkerung befinden sich im Südosten und Osten Siebenbürgens sowie im Grenzgebiet zu Ungarn.

Gesetzliche Feiertage

- Neujahr: 1. und 2. Januar
- Tag der Vereinigung: 24. Januar
- Ostersonntag und Ostermontag (unterschiedliche Termine)
- Tag der Arbeit: 1. Mai
- Pfingstsonntag und Pfingstmontag (unterschiedliche Termine)
- Weltkindertag/Internationaler Kindertag: 1. Juni
- Mariä Himmelfahrt: 15. August
- Skt. Andreas: 30. November
- Nationalfeiertag: 1. Dezember
- Weihnachten: 25. und 26. Dezember

1.2 Politische Situation

Staatsoberhaupt ist seit November 2014 der ehemalige Bürgermeister (2000 – 2014) von Hermannstadt/Sibiu, der deutschstämmige Klaus Johannis. Der Präsident wird in Rumänien für 5 Jahre direkt gewählt, mit der Möglichkeit einer Wiederwahl.

Die Legislaturperiode, die im Jahr 2013 begann, mit einer politisch stabilen Mehrheit (im Parlament und Senat) der sozialliberalen Koalition (USL), ging mit den Wahlen vom 11. Dezember 2016 zu Ende.

2016 fanden Kreis- und Gemeindewahlen statt. Die meisten Stimmen für Kreisräte und Kreisratspräsidenten wurden für die Sozialdemokratische Partei (PSD) 38,71% und für die Liberalen (PNL) 32,61% abgegeben.

Im Dez. 2016 fanden dann die Parlamentswahlen statt. Die Parteien mit den meisten Stimmen waren PSD mit über 45,47% der Stimmen für die Abgeordnetenkammer und 45,67% für den Senat und PNL die nur rund 20% der Stimmen erhielt. Die drittstärkste Kraft wurde die vor einem halben Jahr gegründete USR (Union Rettet Rumänien), mit 8,87% der Stimmen für die Abgeordnetenkammer und 8,92% für den Senat. Premierministerin war seit Januar 2018 Viorica Dancila, ehemalige EU-Parlamentarierin und Vertraute des ehemaligen PSD- Parteichefs Liviu Dragnea. Infolge eines Misstrauensvotums musste PSD auf die Regierung verzichten. Premierminister ist seit November dieses Jahres Ludovic Orban., der Voritzende der rumänischen Liberalen. Er gründete das Kabinett.

Info: Das Demokratische Forum der Deutschen in Rumänien (DFDR) als Interessenvertretung und organisierter Verband der deutschen Minderheit ist mit einem Abgeordneten im Rumänischen Parlament vertreten.

Der Kampf gegen die Korruption ging 2016 weiter und die Antikorruptionsbehörden (DANN und ANI) haben weiterhin effizient gearbeitet. Korruptionsbekämpfung und Einhaltung rechtsstaatlicher Prinzipien bleiben weiterhin wichtige Themen für Rumänien.

Im Februar 2017 haben in Rumänien massive Demonstrationen gegen die neue Regierung unter Sorin Grindeanu stattgefunden. Im Zentrum der Proteste standen angestrebte Änderungen des Strafgesetzbuches durch eine Eilverordnung und eine Gesetzesinitiative zur Begnadigung der wegen Amtsmissbrauchs angeklagten Amtsträger. Diese Änderungen stellen den Willen der neu gewählten Regierung in Frage, den Kampf gegen Korruption kompromisslos fortsetzen zu wollen. Diese führt zu einer starken Verunsicherung unter deutschen Investoren und kann die engen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Rumänien nachteilig beeinflussen. Mittlerweile wurden die Gesetze zurückgezogen und die Situation hat sich entspannt.

1.3 Die rumänische Volkswirtschaft

Mit einem BIP/Kopf von 10.400 EUR, einer Inflationsrate 2018 von 4,1% und einer Arbeitslosenquote von 4,1% steht das Land auch im europäischen Vergleich gut da. Die Inflationsprognose für 2018 liegt bei 3,5% und für 2019 bei 2,9%. Die Staatsverschuldung ist mit 35,0% des BIP eine der niedrigsten in der EU. 2018 verringert sich diese von 5,0 auf 34,1%. Das Haushaltsdefizit lag 2018 bei 3,0% des BIP. Das Leistungsbilanzdefizit verzeichnete 2018 einen Anstieg gegenüber 2018 und belief sich auf 9,4 Mrd. EUR im Vergleich zu 5,9 Mrd. EUR in 2018. Die nachstehende Tabelle zeigt anhand ausgewählter Wirtschaftsindikatoren die aktuelle wirtschaftliche Lage in Rumänien auf.

1.3.1 Aktuelle wirtschaftliche Lage

Die nachstehende Tabelle zeigt anhand ausgewählter Wirtschaftsindikatoren die aktuelle wirtschaftliche Lage in Rumänien auf.

Tabelle 1: Makroökonomische Indikatoren

	2016	2017	2018
BIP (Mrd. EUR)	169,8	187,5	203,8
BIP/Kopf (EUR)	8.400	9.600	10.400
Wirtschaftswachstum (%)*	4,8	6,9	4,1
Anteil der Industrie am BIP-Wachstum (%)	0,4	1,9	1,0
Anteil der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei am BIP-Wachstum (%)	0	0,7	0,4
Anteil Bauwesen am BIP-Wachstum (%)	0,1	1,5	-0,3
Anteil Dienstleistungen am BIP-Wachstum (%)	3,8	2,8	0,4
Inflationsrate am Jahresende (%)	-1,5	3,3	4,1
Arbeitslosenquote (%)	5,9	4,9	4,1
Durchschnittlicher Wechselkurs (EUR/RON)	4,49	4,57	4,65
Durchschnittlicher Nettolohn (EUR)	461	522	579
Exporte (Mrd. EUR)	57,4	62,6	67,7
Importe (Mrd. EUR)	67,3	75,1	82,8

* BIP in RON

Quellen: Rumänisches Prognoseausschuss, Rumänisches Statistikamt, Eurostat, eigene Zusammenstellung, AHK Broschüre „Wachstumsmarkt Rumänien“

Rumänien hat sich in den letzten Jahren wirtschaftlich positiv entwickelt. Das lässt sich u.a. an der Entwicklung der Wirtschaft ablesen. Das rumänische Statistikamt kündigte in den vorläufigen Daten für das vergangene Jahr ein Wirtschaftswachstum von 4,1% an. 2017 das siebte Jahr, das aufeinanderfolgend Wachstum verzeichnete, aber 2018 war das Wachstum niedriger als in Vorjahr. 2017 konnte die rumänische Wirtschaft ein Wachstum von 6,9% verzeichnen, im Jahr 2016 von 4,8%, im Jahr 2015 von 3,8%. 2018 soll die rumänische Wirtschaft laut neuester Veröffentlichungen des rumänischen Prognoseausschusses sogar um 4,7 % gewachsen sein;

Während Rumänien im ersten Jahrzehnt nach dem Kommunismus nur geringe Fortschritte auf dem Weg zur wirtschaftlichen Modernisierung aufweisen konnte, gelang dem Land ab 1999 der Durchbruch. Die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen verbesserten sich von Jahr zu Jahr und auch in den kommenden Jahren wecken die Prognosen positive Erwartungen.

Traditionell ist die Industrie (+4,1% Wachstum in Vergleich mit 2017) – insbesondere das verarbeitende Gewerbe - hier die treibende Kraft. Weiterhin positiv entwickelt sich auch der Bereich IKT (+13%). Verwendungsseitig wird das Wachstum insbesondere von einem anziehenden Binnenkonsum getragen, was den Erwartungen nach auch anhalten dürfte, da Anhebungen des Mindestlohns und der Löhne im öffentlichen Sektor zu einem höheren verfügbaren Einkommen führen.

Zu den Stärken des Standortes zählt das noch attraktive Lohnniveau bei guter Qualifizierung des Personals, das bereits zahlreiche wichtige Investitionen herangezogen hat. Die niedrigen Lohnkosten auf dem rumänischen Arbeitsmarkt im Vergleich zu den anderen EU-Staaten ist einer der zentralen Standortvorteile des Landes. Ein weiterer Vorteil ist die Zugehörigkeit zur EU. Rumänien teilt gemeinsame Werte, einen gemeinsamen Gesetzesrahmen (Acquis Communautaire) und gehört zum europäischen Binnenmarkt.

1.3.2 Arbeitsmarkttrends und Lohnentwicklung

Mit einer offiziellen Arbeitslosenquote von 4,9% Ende 2017 bzw. 4,6% laut Eurostat schneidet Rumänien ganz gut im europäischen Vergleich ab. Der rumänische Arbeitsmarkt ist durch einen relativen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften (Führungskräfte und Facharbeiter) gekennzeichnet. Die Qualifizierung von neuem Führungspersonal läuft langsamer als von den Unternehmen erwünscht. Ausländische Investoren neigen jedoch immer mehr dazu, ihre Angestellten in Führungspositionen aus dem Herkunftsland durch Rumänen zu ersetzen. Maßnahmen wie Personaltrainings oder Qualifizierungsmaßnahmen erleben eine starke Nachfrage. Durchschnittlich stiegen die Löhne und Gehälter 2017 um ca. 13% im Vergleich zum Vorjahr.

Produktionsunternehmen haben mit einem verbesserungsbedürftigen Bildungssystem zu kämpfen: Die Generation der qualifizierten Mitarbeiter ist veraltet und braucht dringend Nachschub. Die Berufs- und Handwerksschulen können den Bedarf, aufgrund der

steigenden Nachfrage jedoch immer schwieriger decken. Zahlreiche Betriebe lösen dies durch die innerbetriebliche Ausbildung ihrer Mitarbeiter (on the job training), was für beide Seiten von Vorteil ist. Da diese Maßnahme Erfolge aufzuweisen scheint, ist zu beobachten, dass sie zunehmend eingesetzt wird.

Laut rumänischer Statistik arbeiten über eine Mio. Rumänen im Ausland. Die Dunkelziffer soll aber weitaus höher sein und fast an 3 Mio. grenzen. Bevorzugte Branchen sind Bauwesen (Großbritannien, Deutschland), Landwirtschaft (Spanien, Italien, Großbritannien) sowie Gastgewerbe und Gastronomie (Italien, Spanien, Deutschland). Die im Ausland arbeitenden Rumänen sind meistens unqualifizierte Arbeiter oder solche, die nicht in ihrem Qualifizierungsbereich arbeiten (können) und sich ein besseres Einkommen im Ausland erhoffen. Sie senden ihren Familienangehörigen jährlich Milliarden (Mrd.) Euro aus dem Ausland. Dieses Geld fließt in den Konsum und in die Renovierung bzw. den Kauf von Wohnimmobilien.

Als Folge der Abwanderung vieler rumänischer Bürger wird der Bedarf an Arbeitskräften u. a. durch die Beschäftigung asiatischer Arbeitnehmer, insbesondere im Bauwesen aber auch in der Textil- und Lederindustrie, gedeckt.

1.3.3 Zinsentwicklung

Tabelle 2: Zinsentwicklung - Leitzinssatz

Gültig ab	Zinssatz	Finanzierungssatz	Einlagesatz
08.09.2019	2,50	3,50	0,25
08.05.2018	2,50	3,50	0,25
08.02.2018	2,25	3,25	0,25
09.01.2018	2,00	3,00	0,25
08.11.2017	1,75	2,75	0,25
04.10.2017	1,75	3,00	0,25
07.05.2015	1,75	3,25	0,25
01.04.2015	2,00	3,75	0,25
05.02.2015	2,25	4,25	0,25
08.01.2015	2,50	4,75	0,25
05.11.2014	2,75	5,20	0,25
01.10.2014	3,00	5,75	0,25
05.08.2014	3,25	5,25	0,25
05.02.2014	3,50	6,50	0,50
09.01.2014	3,75	6,75	0,75

Quelle: Rumänische Nationalbank <http://www.bnr.ro/Indicatori-de-politica-monetara-1744.aspx>, 05.09.2019

1.3.4 Inflation

Für 2012 wurde von der Rumänischen Nationalbank (BNR) eine Inflation von 3% anvisiert, die real bei 3,3% lag. Danach folgten immer geringere Raten: 2013 - 1,55%, 2014 - 1,07%, 2015: -0,4% und 2016 -0,5.

Ende 2017 lag die Inflationsrate bei 3,3%, in ersten Quartal 2018 bei 5%, in zweiten Quartal des Jahres bei 5,4% und in dritten Quartal bei 5,03%. Für Q4 2018 ermittelte die Rumänische Nationalbank eine niedrigere Inflationsrate von 3,5%.

1.3.5 Außenhandel

In 2018 erreichten die Exporte (FOB) Rumäniens einen Wert von 67,7 Mrd. EUR, ein Wachstum von 8,1% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Importe (CIF) stiegen auf 82,8 Mrd. EUR an (+9,6%). Somit ergab sich ein Handelsdefizit von 14,5 Mrd. EUR. Die gesamten Ausfuhren für die ersten zwei Quartale 2018 belaufen sich auf rund 28,09 Mrd. EUR (+8,8% im Vergleich zur Vorjahresperiode) und die Einfuhren haben den Wert von 33,09 Mrd. EUR erreicht (+9,3%).

Gesamtexporte 2018

Der Gesamtwert der rumänischen Exporte betrug 2018 67,7 Mrd. Euro, um 8,1% höher als im Vorjahr. 2018 waren die wichtigsten Abnehmerländer rumänischer Erzeugnisse Deutschland, Italien und Frankreich.

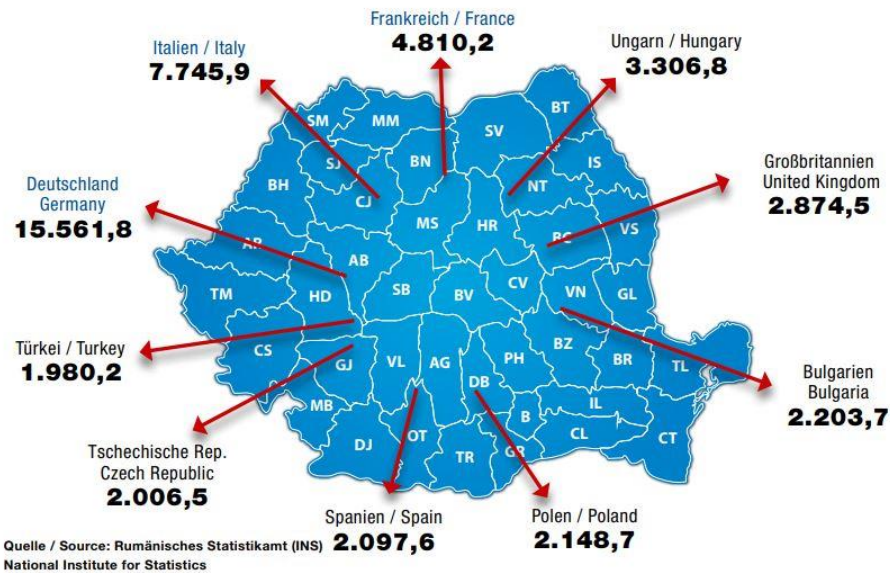


Abbildung 1: Exportpartner Rumäniens in 2018

Quelle: Rumänienbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Statistikkamt, Maßeinheit: Mio. EUR

Gesamtimporte 2018

Der Gesamtwert der rumänischen Importe betrug 2018 82,8 Mrd. Euro. Somit waren die Importe um 9,6% höher als im Vorjahr. 2018 waren Deutschland und Italien wie in den Vorjahren die wichtigsten Importpartner, gefolgt von Ungarn und Polen.

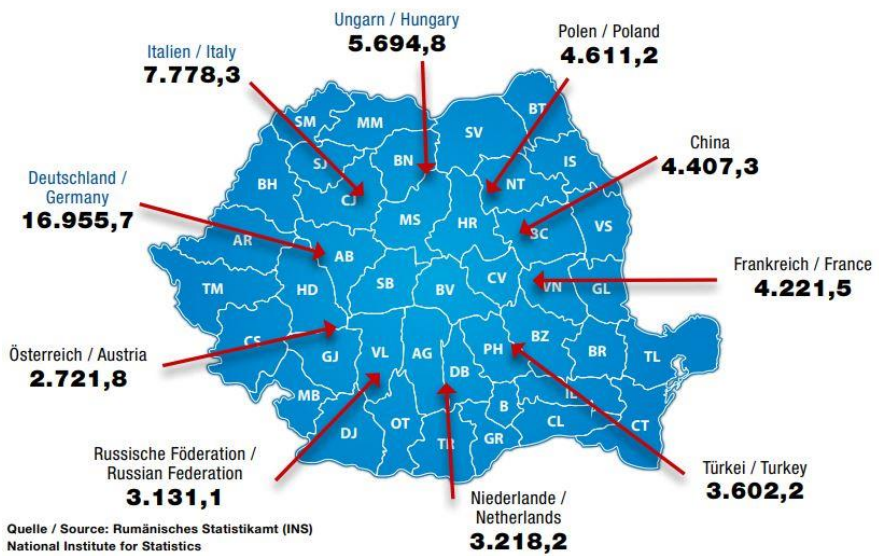


Abbildung 2: Importpartner Rumäniens in 2018

Quelle: Rumänienbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Statistikkamt, Buletin de Comert International 2017, Maßeinheit: Mio. EUR

Rumänische Importe aus Deutschland im Jahr 2018: 16,9 Mrd. Euro

Deutschland ist seit 2007 der größte Handelspartner Rumäniens – vor Italien, Frankreich und Ungarn. Die Einfuhren aus Deutschland lagen im Vorjahr bei 16,9 Mrd. EUR, um 11,9% mehr als 2017. Dabei stellten Maschinen und elektrische Geräte mehr als ein Drittel

dar und Transportmittel machten ca. 16,1% der importierten Waren aus. Es folgten Metallprodukte mit fast 9% und Kautschuk und Kunststoff mit ca. 9% und chemische Produkte mit ca. 7% (siehe Abbildung 3).

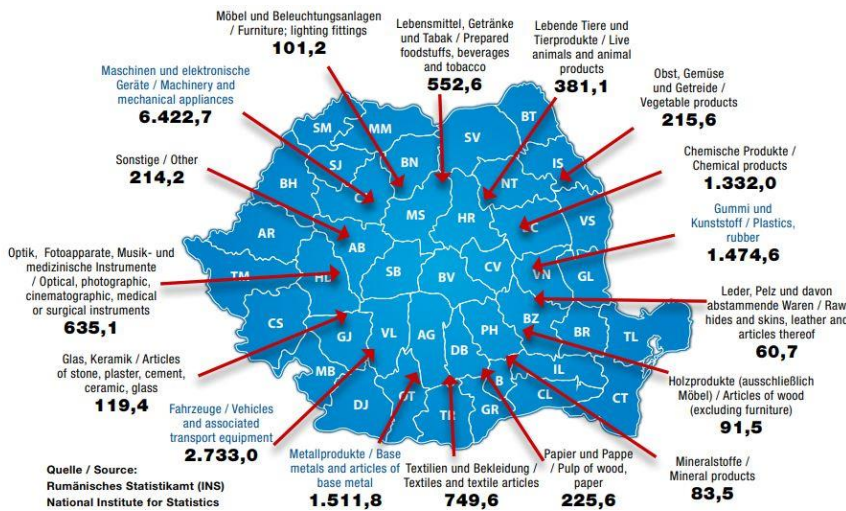


Abbildung 3: Importe aus Deutschland 2018

Quelle: Rumänienbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Statistiskamt, Maßeinheit: Mio. EUR

Rumänische Exporte nach Deutschland in 2018: 15,5 Mrd. Euro

Rumänien lieferte 2018 Waren im Wert von 15,5 Mrd. Euro nach Deutschland. Davon waren fast die Hälfte (42%) Maschinen und elektronische Geräte. Es folgen Transportmittel mit ca. 25%, und Metallprodukte mit 6%. 2005 war die größte Exportwarengruppe noch Textilien und Bekleidung mit einem Anteil von knapp 30%. Somit hat sich in den letzten zehn Jahren die größte Gruppe der exportierten Waren von Textilien und Bekleidung hin zu Maschinen und elektronischen Geräten entwickelt.

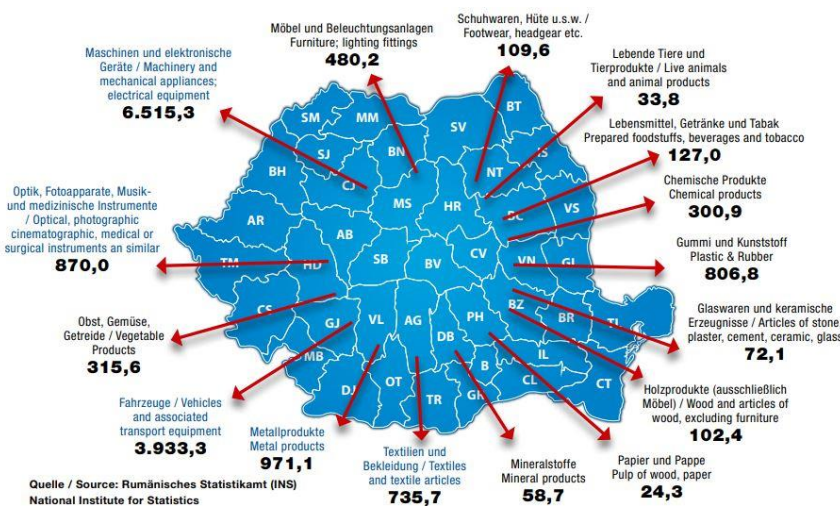


Abbildung 4: Exporte nach Deutschland 2018

Quelle: Rumänienbroschüre der AHK Rumänien, Rumänisches Statistiskamt, Buletin de Comert International 2018, Maßeinheit: Mio. EUR

1.3.6 Investitionsklima

Das starke Wirtschaftswachstum Rumäniens in der Zeitspanne 2004 - 2008 von 6 - 8% jährlich sowie der Beitritt Rumäniens zur Europäischen Union haben das Vertrauen ausländischer Investoren gestärkt. Die Einführung der einheitlichen Lohn- und Einkommensteuer von 16% Anfang 2005 wurde von Investoren ebenfalls positiv bewertet. Dies vereinfachte das Verwaltungssystem (Verarbeitungskosten, Bearbeitung von Steuererklärungen) sowohl für den Steuerzahler als auch für die Steuerbehörden.

Rumänien bietet ausländischen Unternehmen die Möglichkeit, in vielversprechende Geschäftsfelder zu investieren und von günstigen Produktionsbedingungen und qualifiziertem Personal zu profitieren. 72% der Rumänen sprechen mindestens eine Fremdsprache. Im Durchschnitt erlernt laut Eurostat jeder Schüler der Sekundarstufe zwei Fremdsprachen, was Rumänien in dieser Hinsicht unter den EU-Ländern auf Rang drei stellt, nach Finnland und Luxemburg.

Ein interessantes Geschäftsfeld stellt dabei die Informationstechnologie (IT)- und Kommunikationsbranche in Rumänien dar. Sie machte in den letzten Jahren einen großen Sprung: Über 50.185 IT-Dienstleistungs- und -Serviceunternehmen (Softwareunternehmer aber auch Hardwareanbieter) von den insgesamt 1.293.955 aktiven Unternehmen waren Ende 2018 laut Handelsregister in Rumänien registriert und bilden einen klassischen Zielmarkt für das Outsourcing von IT-Dienstleistungen. Rumänien steht an erster Stelle in Europa und an sechster Stelle weltweit was die Anzahl der zugelassenen IT-Spezialisten betrifft.

Rumänien erbt nach der Wende eine umfangreiche Industriestruktur, die praktisch keine regionale Industrialisierung aufweist. Dies ermöglicht den Investoren, mehrere Investitionsstandorte gleichzeitig ins Auge zu fassen. Außer der Hauptstadt Bukarest gibt es in Rumänien ca. 14 weitere Städte mit einer Bevölkerung von über 150.000 Einwohnern. Hier befinden sich auch die größten Ausbildungszentren (Universitäten und Fachhochschulen) mit der größten Anzahl an Hochschulabsolventen. Es gibt hier für potenzielle Investoren eine große Auswahl an qualifiziertem Personal.

Ausländische Direktinvestitionen

Im Jahr 2018 beliefen sich die ausländischen Direktinvestitionen in Rumänien auf rund 4,9 Mrd. Euro. Die wichtigsten ausländischen Investoren nach gezeichnetem Kapital waren die Niederlande, Österreich und Deutschland, wie in Tabelle 3 aufgeführt. Allerdings veranschaulicht die Tabelle nicht im vollen Umfang die Höhe der Investitionen „deutscher“ Unternehmen. Denn zahlreiche originär deutsche Großinvestoren, wie z. B. die Metro-Gruppe, Siemens, Infineon u. a., investierten in den neunziger Jahren über ihre Tochtergesellschaften mit Sitz in anderen europäischen Ländern (z. B. Niederlande, Österreich usw.) aufgrund der dortigen Steuerbegünstigungen.

Tabelle 3: Wichtigste Herkunftsländer des ausländischen Kapitals

Herkunftsland	Gezeichnetes Kapital (in Mio. Euro)
Niederlande	19.389,00
Deutschland	10.298,00
Österreich	9.915,00
Italien	7.669,00
Zypern	5.015,00
Frankreich	4.919,00
Schweiz	3.641,00
Luxembourg	3.439,00
Belgien	2.276,00
Großbritannien	2.276,00

Quelle: Rangliste nach Herkunftsländern der Investoren mit ausländischer Beteiligung, Rumänische Nationalbank, Dezember 2018

Die Orientierung der ausländischen Investoren galt Bereichen wie Immobiliengeschäften, der Industrie, Landwirtschaft, dem Groß- und Einzelhandel und der IT & Kommunikation.

1.3.7 Geschäftsklima in Rumänien

Laut dem „Ease of Doing Business Report“ der Weltbank nimmt Rumänien 2018 Rang 52 unter den weltweit untersuchten Volkswirtschaften ein. Bezüglich der Einstufungskriterien liegen Rumäniens größte Schwächen in Stromnetzanschlüssen und Genehmigungsverfahren in der Baubranche. Aus der Studie wird andererseits ersichtlich, dass die Kreditaufnahme äußerst unproblematisch im Land ist (Platz 22 unter den weltweiten Volkswirtschaften), Firmengründungen relativ unkompliziert und Investitionen gut abgesichert sind. Ein weiterer Vorteil ist der Handel über die Grenzen (Kategorie „Trading across borders“), wo Rumänien die erste Position erzielt hat.

1.3.8 Deutsche Unternehmen auf dem rumänischen Markt

Das Engagement deutscher Investoren in Rumänien gewann in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung und entwickelte sich in mehreren Bereichen positiv, angefangen von der Lohnveredelung bis hin zu technologisch anspruchsvollerer Produktion im Allgemeinen. Deutsche Investitionen verteilen sich neben Bukarest insbesondere auf die Regionen im Westen und im Zentrum des Landes. Dies liegt zum einen an der JIT-günstigen geographischen Lage, aber auch an der guten Transportinfrastruktur für die Zulieferer der westeuropäischen Automobilindustrie sowie an der kulturellen Nähe zu den Deutschen aus dem Banat und Siebenbürgen, die in diesen Regionen leben. Ein weiteres wichtiges Kriterium, welches berücksichtigt wird, ist das Vorhandensein von Universitäten und Fachhochschulen, die qualifizierte Absolventen für die wichtigsten Branchen zur Verfügung stellen.

Investitionen in kleine und mittelständische Unternehmen werden v. a. in Siebenbürgen getätigt. Auch Bukarest ist ein bevorzugter Investitionsstandort, obwohl es landesweit die höchsten Lohnkosten aufweist. Denn die Hauptstadt weist eine überdurchschnittlich gute Infrastruktur auf und kann außerdem mit der Verfügbarkeit geschulter Arbeitskräfte und der Nähe zu den politischen Entscheidungsträgern punkten.

Deutsche Investitionen wurden im Industriesektor (44,95%) bevorzugt, sowie für Dienstleistungen wie z.B. Handel (21,21%), in der Wissenschaft und Technik (11,89%), Transport und Kommunikation (4,94%) und Finanzen und Versicherungen (5,19%). Zu den wichtigsten deutschen Investoren gehören die Autoteilehersteller Dräxlmaier, INA Schaeffler, ThyssenKrupp, Leoni Wiring Systems, Continental, Wintershall sowie die E.ON AG, Allianz usw.

1.3.9 Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Rumänien

Deutsche und Rumänen teilen sowohl wirtschaftlich als auch kulturell eine gemeinsame Geschichte, die bis zu den „Sächsischen“ Siedlern mit ihren ersten Niederlassungen in Siebenbürgen vor einem Jahrtausend zurückgeht. Sie lebten zusammen mit Rumänen und pflegten wirtschaftliche Beziehungen. Die „deutsche Qualität“ wird in der kollektiven Wahrnehmung als anzustrebender Qualitätsstandard empfunden.

In der jüngeren Geschichte, nach der Wende, ist Deutschland Rumänien sowohl aus wirtschaftlicher als auch politischer Sicht zur Seite gestanden und bei der Neuausrichtung der rumänischen Wirtschaft massiv mitgewirkt. Die zahlreichen Investitionen deutscher Unternehmen in Rumänien aber auch der rege Handelsaustausch zwischen den beiden Ländern stehen heute als Beweis dafür da.

In Rumänien lernen rund 18.000 Schüler an Schulen mit Deutsch als Muttersprache, ca. 150.000 Schüler lernen Deutsch als erste oder zweite Fremdsprache. Im Rahmen des Lehrereinsatzprogramms sind derzeit 32 Lehrer aus Deutschland an rumänischen Schulen eingesetzt. Sie unterstützen und begleiten dort den Deutschunterricht und führen Schüler zum Deutschen Sprachdiplom (DSD). 3 Fachberater der Zentralstelle für das Auslandsschulwesen in Bukarest, Hermannstadt bzw. Temeswar organisieren für einheimische Deutschlehrkräfte Fortbildungen, organisieren und koordinieren die Vergabe von Stipendien und arbeiten beratend mit den Bildungsbehörden Rumäniens zusammen. Am Goethe-Kolleg in Bukarest und am Lenau-Lyzeum in Temeswar gibt es deutsche Spezialabteilungen, an denen Schüler neben dem rumänischen Bakkalaureat das deutsche Abitur erwerben können.

Deutschland ist seit 2007 der größte Handelspartner Rumäniens – vor Italien, Frankreich und Ungarn. Seit dem EU-Beitritt Rumäniens (2007) hat der Warenaustausch um mehr als 50 Prozent zugelegt. Die Einfuhren aus Deutschland lagen im Vorjahr bei 16,9 Mrd. EUR, um 11,9% mehr als 2017, die Ausfuhren beliefen sich auf 15,5 Mrd. EUR, um 8,4% mehr als ein Jahr zuvor. Somit liegt der Anstieg der deutschen Im- und Exporte über den Anstieg von rund 20% des rumänischen Außenhandels von EU insgesamt. Die deutsch-rumänischen Beziehungen entwickeln sich weiterhin positiv, der Handelsaustausch wird wachsen und bereits etablierte deutsche Unternehmen setzen ihre Erweiterungsabsichten fort.

Deutschland belegt unter den ausländischen Investoren Platz 2, nach den Niederlanden. Gesamtes eingetragenes Stammkapital: 9,7 Mrd. EUR (Kapitalstock 2017), d. h. 12,8% des gesamten ausländischen Kapitals.

Laut Handelsregister sind in Rumänien über 21.400 Unternehmen mit deutscher Beteiligung registriert, davon sind rund 7.500 aktiv.

26,2 Mrd. EUR beträgt der geschätzte Umsatz der deutschen Unternehmen in Rumänien. Mehr als 220.000 Personen arbeiten in den deutschen Unternehmen in Rumänien. Besonders gut vertreten sind in Rumänien die deutschen Automobilzulieferer sowie die Unternehmen in der Metallbe- und -verarbeitung, aber auch in der Kunststoffindustrie. Weitere Branchen von Bedeutung sind: Energie & Umwelt, Handel, Telekommunikation & IT, Chemie, Maschinen- und Anlagenbau sowie Dienstleistungen.

1.4 Interkulturelles & Geschäftspraxis ⁽¹⁾

Rumänien mit seinen rund 20 Millionen Einwohnern ist ein vielversprechender Markt für deutsche Unternehmen, auch weil „Made in Germany“ einen hervorragenden Ruf in Rumänien hat, Produkte und Dienstleistungen aus Deutschland werden hier gut angesehen. Deutsche gelten als kompetent, pünktlich, effizient und erfolgreich, aber auch als streng, unflexibel und humorlos. Im bürokratischen Rumänien müssen sich Deutsche oft an Einheimische orientieren und die Schwierigkeiten im Geschäftsalltag oft mit Improvisationskunst meistern.

Kommunikation in Rumänien

In Rumänien ist es üblich, Geschäfte mit Partnern zu machen, zu denen man auch eine persönliche Beziehung aufgebaut hat. Soziale Bindungen spielen eine wichtige Rolle. Persönliche Treffen, Geschäftsessen im Restaurant werden schriftlicher Korrespondenz vorgezogen.

Rumänen reden und telefonieren gerne. Teilweise einfache Situationen werden gerne aus allen Blickwinkeln besprochen. Dies gilt sowohl für geschäftliche als auch für familiäre Angelegenheiten.

Einige Do's und Don'ts

- Englisch als Geschäftssprache ist üblich, sogar in kleineren Unternehmen. Vergewissern Sie sich jedoch, ob alle Partner Englisch beherrschen oder ob doch ein Dolmetscher notwendig ist!
- Persönliche Beziehungen sind für Rumänen wichtig und werden daher auch gepflegt.
- Auch wenn die Korrespondenz mit öffentlichen Stellen auch per E-Mail möglich ist, sollte Wichtiges an die Behörden in Papierform angefragt oder kommuniziert werden. Richten Sie dabei das Schreiben immer an den Geschäftsführer oder Abteilungsleiter und vergessen Sie nicht, es zu stempeln. Der Stempel ist in Rumänien ein Muss! Zwischen Privatunternehmen läuft die Kommunikation jedoch lockerer, E-Mails oder Telefongespräche sind die gängigere Arbeitsweise.
- Wenn Sie einer negativen Äußerung eines Einheimischen über Rumänien zustimmen, dann tun Sie es so, als ob Sie die Meinung und Lösung vom rumänischen Gesprächspartner erwarten.
- Lassen Sie sich von der Aussage „Kein Problem!“ (rum. „Nicio problemă“) nicht beeindrucken. Dies ist genau der richtige Moment nach konkreten Lösungsansätzen zu fragen.
- Üben Sie keine offene Kritik aus, Ihr Gesprächspartner wird sofort blockieren und Sie werden dann weder Zuarbeit noch geschäftliche Zusammenarbeit erzielen. Eine Herangehensweise „Wie können wir dieses Problem gemeinsam lösen?“ ist viel angebrachter. Rumänen mögen es, für gut geleistete Arbeit gelobt zu werden.
- Wenn ein Meeting oder eine Verhandlung bevorstehen, planen Sie genug Zeit ein. Rumänen weichen gerne von Tagesordnungen ab, um ihre Improvisationsfähigkeit zum Ausdruck zu bringen. Übernehmen Sie ruhig die Gesprächsführung, um auf das eigentliche Thema zurückzukommen. - Bei Terminen mit Behörden nehmen Sie sich Zeit. Unpünktlichkeit kommt oft vor, argumentiert durch die starke Arbeitsbelastung. Geschäftspartner jedoch erscheinen mit der „akademischen Viertel“-Pünktlichkeit zum Termin.

¹ AHK Rumänien, Rumänien: schöne Landschaften und enormes Geschäftspotenzial

2. Mobilität und Logistik

Der technologische Fortschritt und die Umgestaltung der Wirtschaft sind heutzutage so dynamisch wie nie zuvor. Sowohl als Teil der Technologie als auch als Teil der Wirtschaft zeigt die Mobilität keine Ausnahme. In diesem Kontext bezeugt die heutige Gesellschaft eine ständige Umwandlung der Mobilität und man kann sogar über die Mobilität der Zukunft sprechen.

Die Globalisierung und die Technologie spielen eine wichtige Rolle in der internationalen Erweiterung und Ausbau der Mobilität. Trotzdem gibt es noch viele Hindernisse und Herausforderungen im Bereich der Gesetzgebung, Infrastruktur oder der wirtschaftlichen Lage.

Die Hauptherausforderungen sind aber die Infrastruktur und die mangelnden gesetzlichen Regulierungen. Besonders der Ausbau von Autobahnen, die Bereitstellung der notwendigen Anzahl von Parkplätzen und effiziente öffentliche Verkehrsmittel bis hin zu Fahrradwegen stellen Rumänien vor eine grosse Herausforderung.

Die derzeitige Situation in Großstädten ist gekennzeichnet durch den intensiven Einsatz von Fahrzeugen, welche chemische Umweltverschmutzung und Lärmbelästigung verursachen. Die größten Hindernisse in der Entwicklung des städtischen Verkehrs sind der Mangel an effizienter Verwaltung und die manchmal erschwerte Zusammenarbeit zwischen den lokalen Behörden und den Vertretern der Kreisverwaltungen.

Der Mangel an Mobilität kann schlecht behoben werden, da die öffentliche Verwaltung nicht über die vollständigen Daten über die Stadtplanung verfügt. Die öffentliche Verwaltung muss die ersten Schritte zur Änderung der städtischen Mobilitätsstrategie machen, indem sie die innovativen Lösungen anpasst, die bereits auf dem Außenmarkt, aber auch in Rumänien existieren.

2.1 Mobilitätsbestand und geplante Investitionen

Im Bereich Straßenfahrzeuge gab es laut Statistiken des Rumänischen Statistikamtes Ende 2017 7,6 Mio. Fahrzeuge. Tabelle 4 enthält eine Aufzählung jedes Fahrzeugtyps. Man kann beobachten, dass Ende 2017 5,9 Mio PKWs 77,6% der gesamten Anzahl der Straßenfahrzeuge darstellten.

Mit einem Anteil von 11,8% und fast einer Million Fahrzeuge sind die LKWs das am zweithäufigsten genutzte Vortbewegungsmittel, gefolgt von Anhängern und Sattelanhängern, die 5,2% der gesamten Anzahl repräsentieren.

Im Falle von Bussen und Kleinbussen kann man schon ein Problem des öffentlichen Verkehrs identifizieren, denn die Busse stellen nur 0,6% der gesamten Anzahl dar. Verglichen zu der Anzahl der Autos ergibt sich ein Verhältnis von einem Bus für 119 Autos.

Tabelle 4: Die Situation der Straßenfahrzeuge am Ende 2017

Gesamt Straßenfahrzeuge am Ende 2017	7.635.775
Mopeds und Motorräder	127.253
PKWs	5.998.194
Buse und Kleinbusse	50.309
LKWs	975.200
Straßenfahrzeuge mit besonderen Nutzung (Feuerwehrautos, Krankenwagen)	39.210
Traktoren	44.023
Anhänger und Sattelanhänger	401.586

Quelle: Statistikamt

Das Durchschnittsalter der Autoflotte in Rumänien liegt bei über 12 Jahren und gehört zu den höchsten in Europa. Rund 75% der 2015 und in den ersten neun Monaten des Jahres 2016 erstmals in Rumänien zugelassenen Autos wird in den westeuropäischen Staaten gefahren. Das Durchschnittsalter der nach Rumänien importierten Autos beträgt 13 Jahre für Benzinmotoren und 10 Jahre für Diesel.

Anfang 2016 wurden in Rumänien 21.000 Busse mit einem Durchschnittsalter von 14 Jahren, 25.000 Kleinbusse mit einem Durchschnittsalter von 9 Jahren und 775.000 LKWs, deren Durchschnittsalter nicht bekannt ist, zugelassen.

Man bemerkt auch, dass das Interesse des rumänischen Konsumenten für Autos getrieben mit fossilem Brennstoff noch hoch bleibt. Das erklärt warum 55% der 330.000 Autos, die 2015 erstmals in Rumänien mit Dieselmotor zugelassen wurden noch auf den Straßen gefahren werden. Angesichts der Tatsache, dass einige europäische Staaten Ziele für die Entfernung von Fahrzeugen mit fossilen Brennstoffen aus den nationalen Parkhäusern festgelegt haben, wird erwartet, dass der Kauf von Fahrzeugen mit fossilen Brennstoffen auch weiterhin gefördert wird, wenn keine vorbeugenden Maßnahmen getroffen werden. Laut einer neueren Statistik des Vereins der Rumänischen Autohändler und –Hersteller (APIA) waren Ende 2018 6,4 Mio. Autos in der Autoflotte Rumäniens und können in folgende Kategorien aufgeteilt werden:

- Mit Benzin betriebenen Fahrzeuge – 3,5 Mio. (54,8 %)
- Mit Diesel betriebenen Fahrzeuge – 2,8 Mio. (44,8%)
- Mit alternativen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge – 0,025 Mio. (0,4%)

Die alternativen Treibstoffe erfahren heutzutage in Rumänien eine ermutigende Entwicklung, obwohl der Markt noch von den traditionellen Treibstoffen dominiert wird. Laut einer Statistik von APIA gibt es in Rumänien 14.266 Hybride Fahrzeuge (HEV – hybrid electric vehicle), 1.103 Fahrzeuge mit elektrischen Batterien (BEV – battery electric vehicle), 932 Plug-In-Hybride Fahrzeuge (PHEV) und 9.627 Fahrzeuge mit verschiedenen Treibstoffen (komprimiertes Erdgas, LPG). Die Situation der alternativen Treibstoffe kann man in der folgenden Abbildung betrachten.

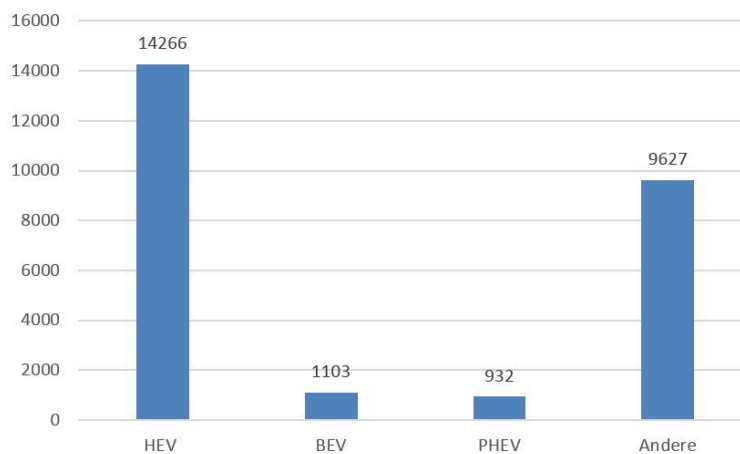


Abbildung 5: Anzahl der Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffen

Quelle: Verein der Rumänischen Autohändler und –Hersteller (APIA)

Tabelle 5 zeigt die Situation der Wagen und Lokomotiven Ende 2017. Man kann betrachten, dass die Gesamtanzahl 7,6 Mio. Stück erreicht hat.

Tabelle 5: Züge in Rumänien Ende 2017

Anzahl der Wagen und Lokomotiven	
Lokomotiven	1.769
Güterwagen	32.234
Reisezugwagen	3.894

Quelle: Statistikamt

Am 31. Dezember 2017 waren insgesamt 1.769 Lokomotiven im Bestand. Davon waren 1.708 (96,6%) Lokomotiven für die Grundtätigkeit und 32.234 (0,4% der gesamten Anzahl) Güterwagen. Außerdem hatten 63,5% der Lokomotiven die Abschreibungsdauer schon überschritten. Die Anzahl von Güterwagen ist 8,2 Mal größer als die der Reisezugwagen, die nur 3.894 Einheiten zählen. Was die Länge der Strecken betrifft, so fasst das Eisenbahnnetz 10.765 km um und deckt große Teile Rumäniens ab. Die Abbildung 6 spiegelt das ganze Eisenbahnnetz Rumäniens wieder.

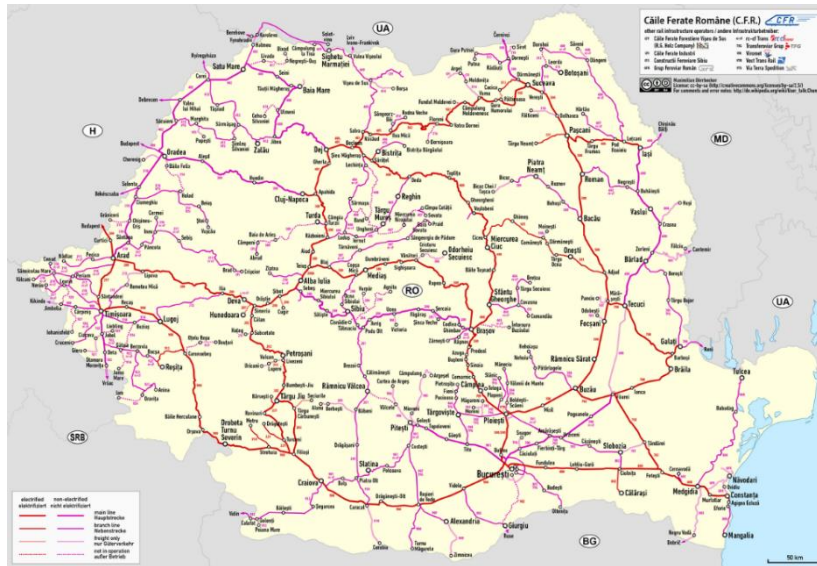


Abbildung 6: Eisenbahnnetz Rumäniens

Quelle: Rumänisches Eisenbahnnetz (CFR Romania)

Das Staatsunternehmen CFR hat angekündigt, in einer ersten Phase 48 Bahnhöfe zu sanieren und für 24 davon Machbarkeitsstudien durchgeführt. Geplant sind unter anderem die Restaurierung von Gebäuden, die Anhebung der Bahnsteige und die Modernisierung von Telekommunikationsanlagen. Die Kosten für die Entwicklung der Machbarkeitsstudien belaufen sich schätzungsweise auf 82,3 Mio. Euro. Der Markt des Gütertransports auf Schienen wird von fünf großen Unternehmen dominiert: das ehemalige Staatsunternehmen CFR Marfă (jetzt zu 51% Eigentum von Grup Feroviar Român GFR), Grup Feroviar Român (GFR), Unicom Tranzit, Rofersped und Transferoviar Grup. 2018 haben diese Marktakteure gemeinsam 394,5 Mio. Euro erwirtschaftet und über 10.000 Angestellte beschäftigt. Im Juni 2013 wurde die rumänische Bahngesellschaft CFR Marfă privatisiert und von GFR Grup Feroviar Roman gekauft. Für 51% der Aktien muss das Unternehmen 202 Mio. Euro zahlen. Auf dem lokalen Markt, im Bereich des Gütertransport auf Schienen bleibt CFR Marfă mit einem Umsatz von 151 Mio. Euro Marktführer. Trotzdem gibt es noch Hindernisse zur Steigerung des transportierten Gütervolumens. Gründe dazu sind sowohl der Mangel an Investitionen zur Entwicklung des Schienenverkehrs als auch die geringe Geschwindigkeit der Güterzüge (unter 20 km/h) aufgrund von einer veralteten Infrastruktur.

Laut der Statistiken zum Flussverkehr gibt es 75 zugelassene Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 6.892 Personen. Die Schubboote und Schleppschiffe zählen 295 Einheiten und die Transportschiffe zählen insgesamt 1.139 Einheiten mit einer kumulierten Kapazität von 1,6 Mio. Tonnen. Die Statistiken für Seetransport zeigen, dass die Flotte aus 23 Schiffen für Warentransport, 2 Schiffen für Personentransport, 5 Fischerbooten, 62 Schlepperschiffen und 321 Schiffen ohne Kategorie besteht.

Eine besondere Wichtigkeit haben hier die Häfen, die die Seeschifffahrt unterstützen. Der Hafen Constanța am Schwarzen Meer ist einer der wichtigsten Häfen Europas. Durch seine vorteilhafte Positionierung bildet er die beste Verbindung zwischen Westeuropa und Asien. Mit einer Gesamtfläche von 3.926 ha (davon 1.313 ha auf dem Land und 2.613 auf dem See) hat der Hafen Constanța eine jährliche operationale Kapazität von 120 Mio. Tonnen. 2018 hat der Hafen Constanța einen Frachtverkehr von 61,3 Mio. Tonnen und 13.636 Schiffe registriert. Die Bedeutung des internationalen maritimen Frachtverkehrs soll in den nächsten Jahren kontinuierlich steigen. Angesichts der weiter zunehmenden Überlastung des Straßennetzes in den kommenden Jahrzehnten ist die effektive Ausnutzung der maritimen Transportressourcen von entscheidender Bedeutung.

Der Binnenschiffverkehr erfolgt auf den 1.075km der Donau, auf Nebenkanälen der Donau, auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal und auch auf kleineren Flüssen Rumäniens. Eine wichtige Rolle spielt für die die Binnenschifffahrt der Hafen Galați, der gleichzeitig

einer der größten Binnen- und Seehafen ist. Die Gesamtfläche des Hafens beträgt 864.131 m² und zwei Hafenbecken dienen dem Warentransfer: Docuri und Bazinul Nou. Der Hafen hat eine jährliche operationale Kapazität von 12,4 Mio. Tonnen.

2017 waren in Rumänien 203 zivile Flugzeuge mit Lufttüchtigkeitszeugnis registriert. Davon dienen die meisten Flugzeuge zur Beförderung von Fluggästen. Derzeit gibt es in Rumänien 14 Flughäfen und noch fünf neue in der Planung. Eine geographische Darstellung der Flughäfen kann man der Abbildung 7 entnehmen.



Abbildung 7: Die Flughäfen in Rumänien

Quelle: Rumänische Zivile Luftfahrtbehörde, Standortbroschüre AHK Rumänien

In der Planung sind Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten auch für die großen Flughäfen vorgesehen. Der Flughafen Otopeni benötigt dringend eine Kapazitätserweiterung. Er war ursprünglich für ein jährliches Aufkommen von sieben Mio. Passagiere konzipiert worden, allerdings ist Henri Coandă Otopeni seit 2012 der einzige Flughafen Bukarests für den internationalen Passagierverkehr. Er verbucht 2019 ein Passagieraufkommen von annähernd 14 Mio. Reisenden. Der Gesamtwert des strategischen Programms wird auf 1.023 Mio. Euro beziffert. Das gesamte Projekt umfasst eine geplante Fläche von 5,8 Mio. m². Weitere Daten zum Projekt sind: Gesamtfläche des Terminalgebäudes: 100.000 m²; 25 Gates; neue Rollbahnen auf 266.000 m²; 650.000 m² Flugzeugplattform; 56 Flugzeugparkplätze; 9.600 Kfz-Parkplätze (mehrstöckig, unterirdisch oder an der Oberfläche).

Der kleine Flughafen Aurel Vlaicu in Băneasa am Rande Bukarests soll im Hinblick auf die Fußball-Europameisterschaft (EM) 2020 modernisiert und für den internationalen öffentlichen Verkehr wiedereröffnet werden. Seit 2012 sind dort nur private Flüge zugelassen. Die rumänische Presse berichtete, dass die Mannschaften der Länder, die sich bei der EM 2020 für die Spiele am Austragungsort Bukarest qualifizieren sowie alle VIP-Gäste dieser Veranstaltungen, dort landen sollen. Das Modernisierungsprojekt wurde im Juli 2019 für 55 Mio. Lei (circa 11,7 Mio. Euro) ausgeschrieben. In Kürze soll die Entscheidung über die Auftragserteilung erfolgen. Es werden drei Gebäude, darunter ein historisches, modernisiert. Der Flughafen Băneasa wurde 1921 als internationaler Flughafen gegründet und war bis zur Eröffnung des Internationalen Flughafens Henri Coandă in Otopeni im Jahr 1970 der einzige Flughafen Rumäniens.

Ende August 2019 wurde laut einer Pressemitteilung des Kreisrates Brașov (Kronstadt, Siebenbürgen) grünes Licht für das Bauprojekt des internationalen Flughafens Brașov-Ghimbav gegeben. Zwischen der Kreisverwaltung Brașov und dem Joint-Venture Bog'Art SRL (Rumänien), der Uti Grup SA, der Uti Facility Management SA wurde ein Projektvertrag im Umfang von 145,6 Mio Lei (circa 30,8 Millionen Euro) unterschrieben. Die Bauarbeiten und Installationen am Passagierterminal sollen zwölf Monate beanspruchen. Die Gesamtfläche des Terminals beträgt 11.780 m².

2.2 Die bestehende Transportinfrastruktur

Ende 2018 umfassten die öffentlichen Straßen 86.234 km, Davon sind 17.740 km Nationalstraßen, welche somit 20,6% der Gesamtstrecke ausmachen. 35.085 km sind Kreisstraßen und stellen 40,7% der Straßen dar. Außerdem sind mit 33.409 km 38,7% Gemeindestraßen.

Abhängig von der Art der Abdeckung fasst die Struktur des öffentlichen Straßennetzes die folgenden Arten um:

- 36.689 km (42,5%) modernisierte Straßen (92,4% modernisierte Straßen mit schwerem und mittlerem Asphaltbelag)
- 21.298 km (24,7%) Straßen mit leichter Straßenabdeckung
- 28247 km (32,8%) gepflasterte und unbefestigte Straßen

In Bezug auf den technischen Zustand der öffentlichen Straßen, so sind 38,4% davon modernisiert; andere 46,6% haben ihre vorgesehene Lebensdauer überschritten.

6.194 km der Nationalstraßen sind europäische Straßen 823 km Autobahnen und im Bezug zu der Anzahl der Spuren gibt es 290 km dreispurige Straßen, 1.873 km vierspurige Straßen und 31 km sechsspurige Straßen. Die Abbildung 8 zeigt die Anteile obengenannten Arten von Nationalstraßen.

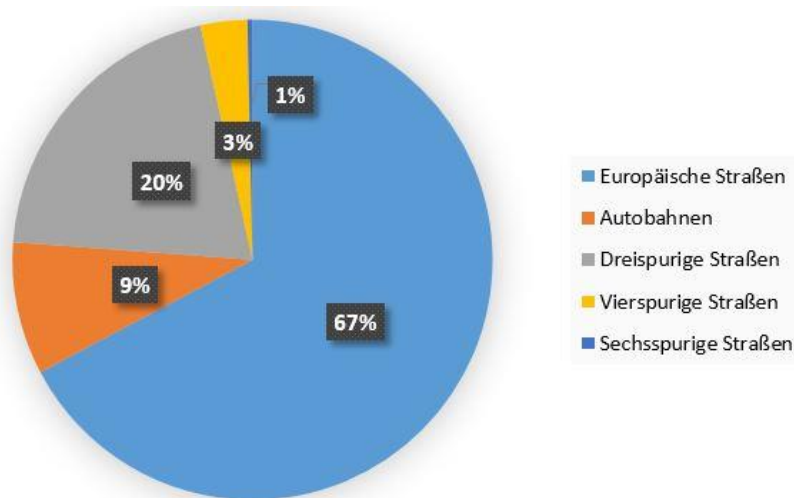


Abbildung 8: Die Verteilung von Nationalstraßen in Rumänien

Quelle: Statistikamt

Ende 2018 stieg die Länge der Autobahnen gegenüber Ende 2017 um 7,9% bzw. um 60 km. 2018 stellen die Autobahnen 9% der Nationalstraßen dar. Abbildung 9 zeigt die derzeitige Situation der Projekte. Obwohl der Anteil der Autobahnen niedrig ist, sind mehrere Straßenabschnitte in Planung oder schon in Bau. Ein Überblick gegenüber die Baupläne bedeutet auch neues Potenzial im Bereich der Mobilität durch die Erweiterung des Autobahnnetzes. Die derzeitige Situation der Autobahnen Rumäniens wird von der folgenden Straßenabschnitte dargestellt:

- A1: Bukarest–Pitești–Hermannstadt (Sibiu)–Deva–Temeswar (Timișoara)–Arad–Nădlac (576 km geplant; 408 km in Nutzung)
- A2: Bukarest–Constanța (203 km geplant; 203 km in Nutzung)
- A3: Bukarest–Ploiești–Brașov–Târgu Mureș–Cluj–Oradea (Borș) (603 km geplant; 107 in Nutzung)
- A4: Ovidiu–Agigea (22 km geplant; 22 km in Nutzung)
- A6: Lugoj–Calafat (260 geplant, 11 km in Nutzung)
- A7: Ploiești–Buzau–Focsani–Bacau–Pascani (314 km in Planung)
- A8: Târgu Mureș – Târgu Neamț – Pașcani – Iași (318 km in Planung)
- A10: Sebeș–Turda (70 km im Bau)
- A11: Arad–Oradea (118 km geplant, 3 km in Nutzung)

- A12: Pitești-Slatina-Craiova (121 km in Planung)

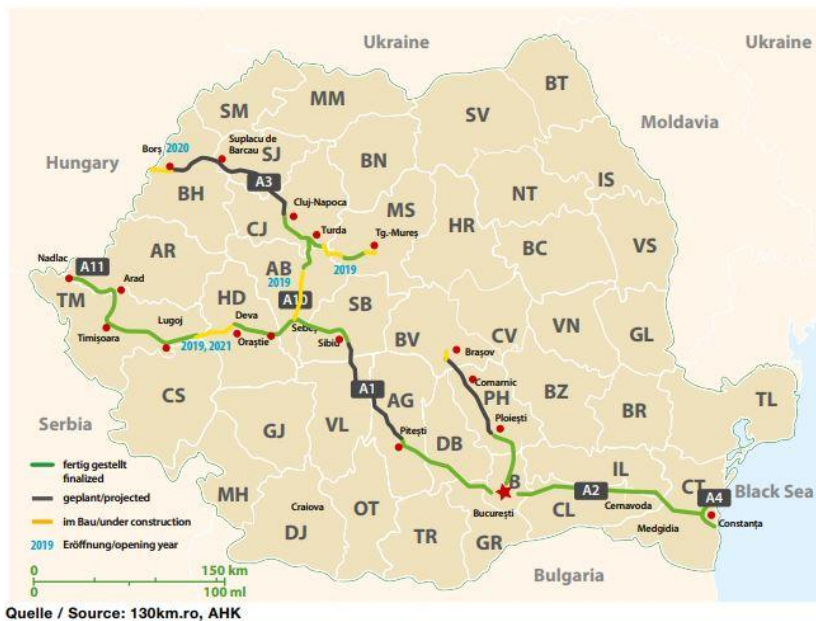


Abbildung 9: Autobahnnetz Rumäniens

Quelle: Standortbrochüre AHK Rumänien

Die Verkehrsinfrastruktur ist ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit einer Region oder eines Landes und kann dazu beitragen das Wirtschaftswachstum und die Investitionsmöglichkeiten zu beschleunigen. Wettbewerbsvorteile werden auch durch die Maximierung des Potenzials der Logistikzentren (Cluster) erreicht.

Mit einem Anteil von 63,8% dominiert innerhalb Rumäniens der Straßengüterverkehr die Verteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger. Dahinter steht der hohe Bedarf an „just-intime“ und „door-to-door“-Transporten, aber auch der Preis.

Wesentlich weniger wird der Schienenverkehr verwendet, dessen Anteil am gesamten Frachtaufkommen 14,9% beträgt. Im Juni 2013 wurde die rumänische Bahngesellschaft CFR Marfa privatisiert. Das Problem ist die veraltete Infrastruktur: ein Güterzug fährt zurzeit durch Rumänien mit nur 29 Stundenkilometer! Mit der Privatisierung erhofft man sich in ein paar Jahren den Schienenverkehr effizienter zu machen, so dass diese Transportmöglichkeit rentabel wird und dazu beitragen kann das Straßennetz etwas zu entlasten und auch eine Steigerung der Energieeffizienz im Bereich Logistik hervorzurufen.

Was die Seeschifffahrt betrifft, ist deren Anteil in den letzten Jahren konstant geblieben (rund um 13%). Der Hafen Constanța am Schwarzen Meer ist einer der wichtigsten Häfen Europas und die beste Verbindung Westeuropas zu Asien.

Die Binnenschifffahrt erfolgt in Rumänien auf die 1.075 km Donau, die durch Rumänien fließen, auf den Nebenkanälen der Donau, auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal und auf kleinere Flüsse Rumäniens. 2018 nahm die Binnenschifffahrt 8% des gesamten Frachtaufkommens ein.

Obwohl der Anteil des Frachtaufkommens unbedeutend (weniger als 1%) und der Transport weg der teuerste ist, ist der Luftfrachtverkehr insbesondere für zeitkritische und kapitalintensive Güter unverzichtbar.

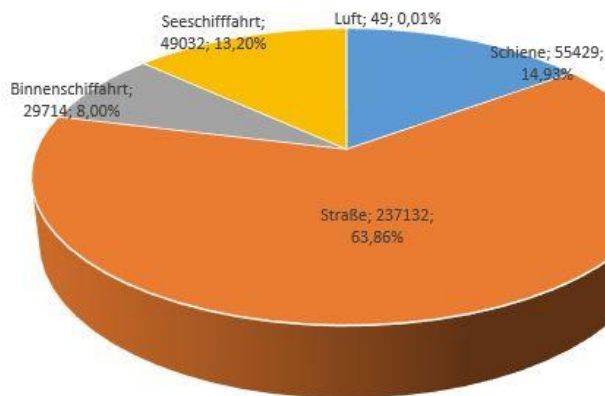


Abbildung 10: Frachtaufkommen in Tausend Tonnen, Rumänien 2018

Quelle: Statistikamt

2.3 Der öffentliche Nahverkehr

Die Hauptballungsräume Rumäniens werden von der hohen Anzahl der Bevölkerung und der Vielfalt von wirtschaftlichen Tätigkeiten charakterisiert. In Rumänien sind die Ballungsräume die Kreisstädte. Laut der Regierungsstrategie für die Entwicklung des Marktes für alternative Treibstoffe stuft man die Ballungsräume in drei Kategorien ein:

- Kategorie A: die Hauptstadt Bukarest
- Kategorie B: Bacău, Braşov, Brăila, Galaţi, Cluj-Napoca, Constanţa, Craiova, Iaşi, Oradea, Ploieşti, Timişoara, Baia Mare und Piteşti
- Kategorie C: Arad, Reşiţa, Drobeta Turnu-Severin, Deva, Zalău, Satu-Mare, Bistriţa, Suceava, Botoşani, Piatra Neamţ, usw.

Die in den obengenannten Kategorien aufgezählten Städte stellen die wichtigsten urbanen Zentren dar, weil diese die größten Bevölkerungszahlen und viele wirtschaftliche Tätigkeiten aufweisen. Gleichzeitig wird durch ihre territoriale Gliederung die interstädtische und grenzüberschreitende Konnektivität in Bezug auf TEN-T (das transeuropäische Transportnetz) sichergestellt. Die Entfernung zwischen diesen Orten oder zwischen ihnen und den Grenzgebieten beträgt nicht mehr als 150 km.

Die Verantwortung für den Personenverkehr liegt bei der Stadtverwaltung. Die Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs sind staatliche Unternehmen (Regie Autonoma), die sich der Stadtverwaltung unterordnen. Die meisten davon sind unterfinanziert, auf staatliche Zuschüsse angewiesen und verfügen über einen veralteten luftverschmutzenden Fuhrpark. Der rumänische Fuhrpark besteht aus:

- Etwa 500 Straßenbahnen sind aus zweiter Hand (Wegmann Typ GT4 und GT5, Tatra). Viele wurden nach der Wende aus Deutschland (Potsdam, Dresden), Österreich, der Schweiz und den Niederlanden importiert und wurden bereits in den 70er oder 80er Jahren produziert. 11 Stadtverwaltungen betreiben zurzeit Straßenbahnnetze. Die Straßenbahn-Linien sind langsam und veraltet, da viele davon vor 1990 geplant und gebaut wurden. Wenige Modernisierungsarbeiten wurden in den letzten Jahren mithilfe von europäischen Fördermitteln (PHARE und POR 2007-2013) und EBWE-Krediten unternommen (Cluj, Arad).
- Busse, produziert in Rumänien in den 90er Jahren
- Trolleybusse importiert aus der Schweiz (Neuchâtel), Limoges, Innsbruck, Biel. Dieser Transportsektor ist auch unterfinanziert und unterentwickelt. Aus diesem Grund haben 2000-2010 Städte wie Constanta, Iaşi, Satu Mare, Sibiu und Târgovişte dieses Transportmittel abgeschafft. Stadtverwaltungen im westlichen Teil des Landes haben hingegen (Cluj, Timişoara) Investitionen in diesem Bereich getätigt.

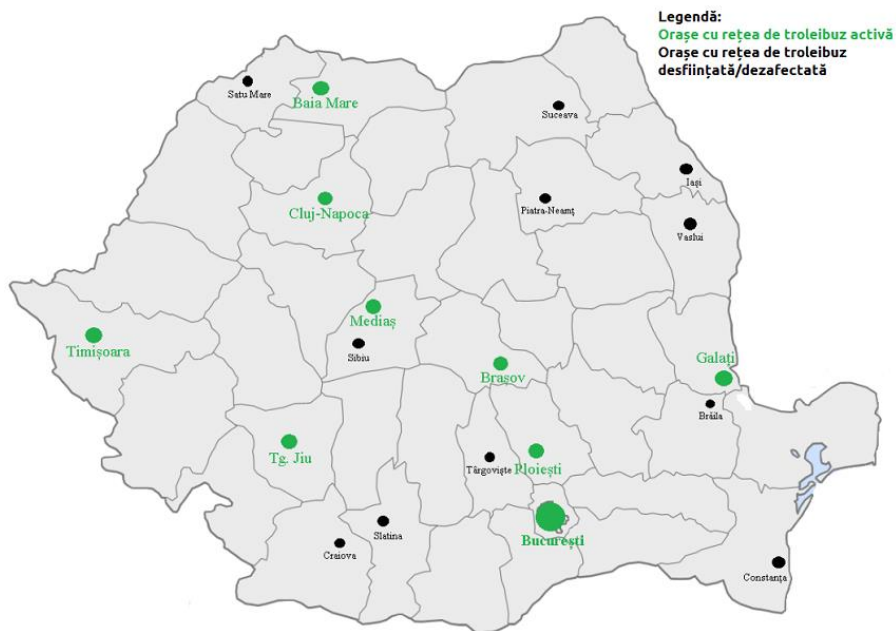
Die öffentlichen Verkehrsmittel stellen in diesem Fall einen wichtigen Teil der Mobilität im Rahmen der großen Städte dar. In der Tabelle 6 werden die Arten von Verkehrsmitteln mit ihrer Anzahl und entsprechenden Länge der Strecken am Ende des Jahres 2016 beschrieben. Die Verteilung wurde nach den Entwicklungsregionen Rumäniens erstellt.

Tabelle 6: Die rumänischen Verkehrsmittel nach Anzahl und Gesamtstrecke

Entwicklungsregion	Straßenbahn		Trolleybus		U-Bahn	
	Anzahl	Strecke in Km	Anzahl	Strecke in Km	Anzahl (Züge)	Strecke in Km
Rumänien	1.260	858	597	468,1	77	71
Nordost	182	98,8	28	34,5	-	-
Südost	92	75	13	25,4	-	-
Süd	33	24	42	23	-	-
Südwest	29	34,4	15	27,2	-	-
West	285	190,5	50	75	-	-
Nordwest	148	62,7	109	79,2	-	-
Zentrum	-	11	43	60,1	-	-
Bukarest-Ilfov	491	361,6	297	143,7	77	71

Quelle: Statistikamt

Ende 2016 wurden in ganz Rumänien 4,5 Mio. Fahrgäste mit der Straßenbahnen, 1 Mrd. Fahrgäste mit Bussen und Kleinbussen, 1,7 Fahrgäste mit Trolleybussen und 1,8 Fahrgäste mit der U-Bahn transportiert. Als Beispiel wird in der Abbildung 11 die Situation der rumänischen Städte mit einer bestehenden Trolleybuslinie analysiert.

**Abbildung 11: Rumänische Städte mit Trolleybuslinie**

Quelle: Der Verein „Metrou Ușor“

Die in grün markierten rumänischen Städte stellen die Städte dar, die ein aktives Trolleybusnetz haben. Man kann sehen, dass derzeit nur neun Städte inkl. Bukarest den Trolleybus als Transportmittel benutzen. Der Rest der Städte markiert mit Schwarz hat das Trolleybusnetz stillgelegt. Die Trolleybusse werden, im Vergleich zu den elektrischen Bussen, als das umweltfreundlichere Transportmittel betrachtet. Die Hauptargumente sind, dass die Batterien von Elektrobussen viel teurer als die Elektromotoren eines Trolleybusses sind, eine kurze Lebensdauer haben und noch nicht wiederverwertet werden können, so dass der Elektrobuss im Vergleich zum Trolleybus die Umwelt viel stärker langfristig belastet. Neun rumänische Stadtverwaltungen haben ihre Absicht bekanntgemacht über das Regionale Operationelle Programm (ROP) und das

Ministerium für Regionale Entwicklung und öffentliche Verwaltung (MDRAP) nicht erstattungsfähige europäische Fördermittel für den Kauf neuer Trolleybusse und die Modernisierung der Infrastruktur bereitzustellen.

2.4 Gesetze und Regelungen über die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe²

Zwecks Festlegung des Rahmens und der Maßnahmen für die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Umsetzung der RL 2014/94 ins nationale Recht wurde am 27. März 2017 das Gesetz Nr. 34 über die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe („Gesetz 34“) verabschiedet.

Laut Titel sollte das Gesetz 34 den grundlegenden Rahmen für die Errichtung der rumänischen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festlegen. Zu erwarten wären daher konkrete Regelungen, von Mindestmaßnahmen hinsichtlich Ladepunkte für Elektrofahrzeuge, Erdgas- und Wasserstofftankstellen, etc. gewesen.

Stattdessen ist festzustellen, dass das Gesetz mehrheitlich eine reine Übersetzung der RL 2014/94 darstellt. So wurden Fachbegriffe wie „Alternative Kraftstoffe³“, „Elektrofahrzeug⁴“, „Ladepunkt⁵“, „Öffentlich zugänglicher Ladepunkt oder öffentlich zugängliche Tankstelle⁶“ identisch wie in der RL 2014/94 definiert. Verdeutlichen lässt sich das Problem beispielhaft am Kapitel II des Gesetzes 34. Dieser entspricht Art. 3 der RL 2014/94, wonach jeder Mitgliedstaat „einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich und für den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen“ mit (unter anderem) folgendem Mindestinhalt festlegt:

- eine Bewertung des gegenwärtigen Standes und der zukünftigen Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe im Verkehrsbereich (...);
- nationale Einzel- und Gesamtziele für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die nach der Ermittlung der nationalen, regionalen oder unionsweiten Nachfrage (...) festgelegt und korrigiert werden sollten;
- konkrete Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im öffentlichen Verkehr;
- die Identifizierung der städtischen / vorstädtischen Ballungsräume, bzw. anderer überfüllten Gebiete, die mit öffentlich zugängigen Ladepunkten versehen werden sollten, usw.

Das rumänische Gesetz übernimmt (übersetzt) diese Vorgaben lediglich. Anstatt einen konkretisierenden nationalen Rechtsrahmen für die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe zu schaffen, liefert es (ebenso wie eigentlich die Richtlinie selbst) nur die Grundlage für eine gesonderte nationale Strategie.

Zuständige öffentliche Stelle für die Umsetzung der RL 2014/94 und der Verabschiedung der nationalen Regelungen im Bereich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ist das Energieministerium (Rum. *Ministerul Energiei*).

Das Energieministerium hat sich vorgenommen bis zum 31. Dezember 2020 zumindest in den städtischen/ vorstädtischen Ballungsräumen bzw. anderen überfüllten Gebieten eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge einzurichten. Die tatsächliche Anzahl der Ladepunkte und die konkreten Fördermaßnahmen für die Einrichtung sollen durch den nationalen Strategierahmen für die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe unter Heranziehung der bis Ende 2020 geschätzten Anzahl an zugelassenen Elektrofahrzeugen ermittelt werden.

Alle eingerichteten Ladepunkte haben direkte und unmittelbare Lademöglichkeiten zu gewährleisten, ohne dass hierfür der Abschluss eines Vertrages mit dem Stromversorger oder dem Betreiber des Ladepunktes erforderlich sei. Die Letzteren haben die Möglichkeit, Strom von jedwedem Versorger in Rumänien oder in der EU anzukaufen und den Endnutzern von Elektrofahrzeugen Aufladedienstleistungen entweder auf Vertragsgrundlage, oder im Namen und zugunsten anderer Dienstleister, anzubieten. Ferner sichert der rumänische Staat die Möglichkeit der Betreiber der Ladepunkte zum Anschluss von Stromversorgungsverträgen auch mit anderen Versorgern als jenen, die das Gebiet, auf dem sich der Ladepunkt befindet, versorgen.

Gemäß Gesetz 34 hat das rumänische Energieministerium bis zum 18. November 2019 der Europäischen Kommission in Bezug auf die Implementierung des Nationalen Strategierahmens für die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe und danach alle 3 Jahre Bericht zu erstatten.

² Kapitel 2.3 wurde erstellt von STALFORT Legal.Tax.Audit – Kontaktdaten verfügbar im Kapitel 7

³ Diese stellen Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können, dar. Hierzu zählt unter anderem auch elektrischer Strom.

⁴ Ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nichtperipheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, enthält.

⁵ Eine Schnittstelle, mit der zur selben Zeit entweder nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen oder nur eine Batterie eines Elektrofahrzeugs ausgetauscht werden kann.

⁶ Ein Ladepunkt oder eine Tankstelle, an der ein alternativer Kraftstoff angeboten wird und zu der alle Nutzer aus der Union nichtdiskriminierend Zugang haben. Der nichtdiskriminierende Zugang kann verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen.

2.5 Logistik in Rumänien

Der Bestand an Logistik- und Industrieflächen beläuft sich in Rumänien auf rund 3,8 Mio. m² (davon 81% Typ A Lager), davon befinden sich fast 60% im Großraum Bukarest. Anfangs 2019 gab es in Bukarest 1,5 Mio. m² Lagerhallen (Typ A und B), die meisten davon befinden sich im Westen der Hauptstadt, entlang der Autobahn A1 oder im Nord-Westen der Stadt. Von der Hauptstadt Bukarest führen Landstraßen und drei Autobahnen strahlenförmig in alle Landesteile. Eine Tendenz, die man für die nächsten Jahre bemerkt, ist die Entwicklung des süd-östlichen Teils Rumäniens insbesondere dank der Autobahn București-Constanța und auch des nördlichen Teils der Stadt dank der Autobahn București-Ploiești. Experten erwarten hier demnächst die Errichtung vieler Logistikzentren. Ein neuer Logistikscherpunkt befindet sich auch im südlichen Teil des Landes, in Ploiești, etwa 55 km von Bukarest entfernt. Hier wurde das Projekt Ploiești West Park zwischen 2010 und 2017 entwickelt. Die gesamte Fläche beträgt 144.000 m² Typ A Lager.

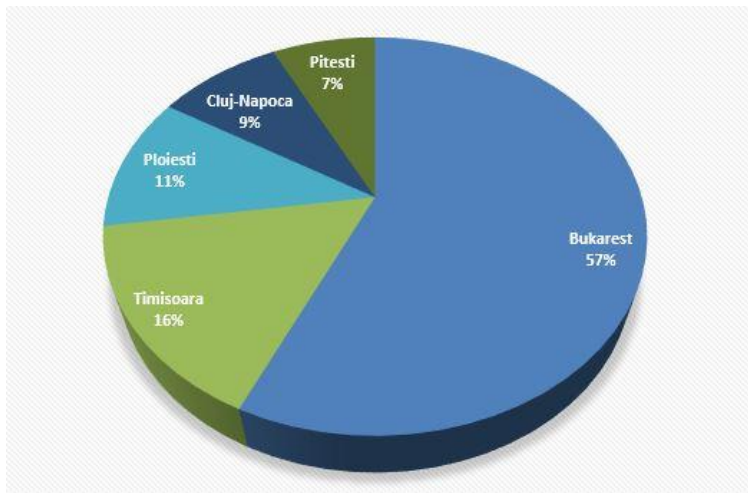


Abbildung 12: Verteilung der Logistikkager im Land, 2018

Quelle: Cushman & Wakefield Echinox Studie, 2018

Was die Branchen betrifft, die verschiedene Logistikkager in Anspruch nehmen, so wird fast die Hälfte vom Retail eingenommen, 12% von Verbrauchsgüter des täglichen Bedarfs, etwa 9% von Logistik, 7% Transport und Verteilung, 5% von der Industrie und 4% nehmen Autohersteller ein.

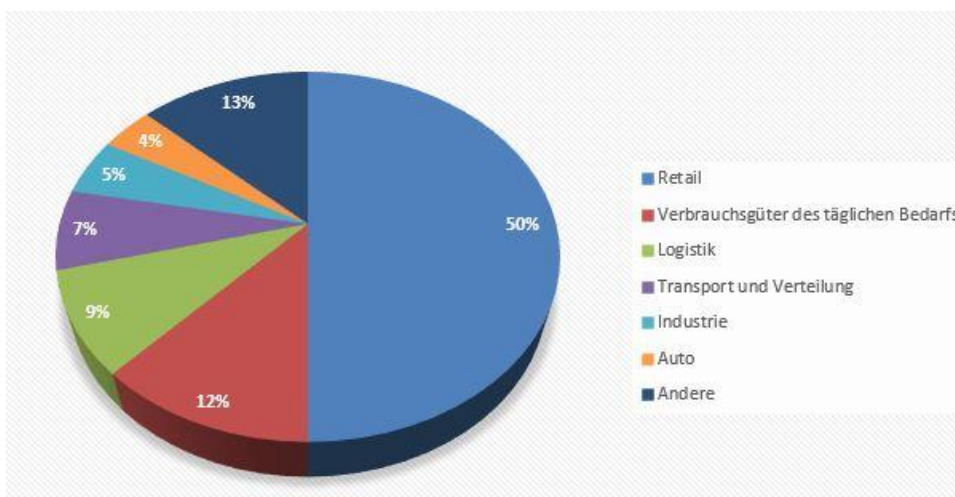


Abbildung 13: Verteilung der nach Branche besetzten Logistikkager, 2019

Quelle: Colliers International Romania Research and Forecast Report, 2019

Ein anderes Kriterium, das Rumänien und seine Städte sehr attraktiv als Logistikstandort macht, sind die niedrigen Raumkosten für Logistikflächen. Ende 2018 war die Nachfrage nach industriellen und Logistikflächen 120.000 m². Es war hauptsächlich durch die Nettonutzung vertreten, wobei nur sehr wenige Erneuerungen und Neuverhandlungen verzeichnet wurden. Bukarest ist nach wie vor der wichtigste Logistikstandort, da rund 53% des Gesamtbedarfs in der Hauptstadt verzeichnet wurden.

Laut dem letzten Bericht „Global Occupancy Costs Logistics“ zählt Bukarest zu den weltweit kostengünstigsten Logistikstandorten. Die Gesamtkosten für Logistikflächen in Bukarest sollen 2019 23,89 Euro/m²/Jahr betragen. Der Raumkostenbericht „Global Occupancy Costs Logistics 2019“ zeigt die jetzigen Raumkosten der Logistikflächen für 64 Märkte weltweit auf.

Die Mieten für Industrie und Logistik sollen in Rumänien stabil bleiben. Die Spitzenmieten für Anteile der A-Klasse liegen zwischen 3,75 und 4,25 Euro / m² /Monat. Bei Großräumen über 5.000 m² liegt das Mietniveau geringfügig darunter und kann zwischen 3,5 und 3,6 Euro / m² / Monat liegen. Zusätzlich zur Miete wird eine Nebenkostenpauschale zwischen 0,6 - 0,9 Euro / m² / Monat für Grundsteuer, Versicherung, äußere Sicherheit, technische Instandhaltungskosten und Landschaftsgestaltung berechnet.

Bis zum Beitritt Rumäniens zur EU haben sich die Grenzgebiete im Westen des Landes, Oradea und Timișoara, vom logistischen Gesichtspunkt her ziemlich schnell entwickelt. Nach 2007 hat sich die Situation geändert, so dass zurzeit Logistikzentren dort entwickelt werden, wo die Industrie im Land es verlangt. So zum Beispiel entwickelte sich Arad zu einem wichtigen Zentrum dank der Automobilzulieferindustrie aus der Region, aber auch Pitești (Sitz der Werke Dacia Pitești) und Craiova (Sitz der Ford Werke) weisen Fortschritte auf. In Pitești auf der A1 București-Pitești gibt es momentan bekannte Logistikparks wie Prologis Logistik Park und Lazar Logistics (www.lazarlogistics.ro). Entlang der A1 Autobahn wurde anfangs 2019 die Entwicklung eines multifunktionalen Logistikkomplexes innerhalb des Logistikparks P3 Bucharest Park in der Nähe von Bukarest gestartet. Der P3 Logistikpark ist mit 372.000 m² der größte Multifunktionspark in Bukarest. Er umfasst 14 Lagerhallen und bietet die Möglichkeit, weitere 100.000 m² zu errichten.

Anfangs 2019 hat die deutsche Firma DB Schenker den Plan zum Ausbau des Netzwerks und zur Modernisierung der Niederlassungen in Südosteuropa fortgesetzt und in Rumänien rund 6,5 Millionen Euro für den Bau eines neuen Terminals im CTPark Bukarest West investiert.

In Craiova wurde 2013 der Cassia Park (www.parclogisticcraiova.ro) eröffnet. Für das Jahr 2019 hat das Unternehmen Element Industrial in Craiova die Entwicklung des Industrieparks Eli Park Craiova geplant. Die Investition beträgt 35 Mio. Euro. Arad ist das Haupteingangstor zu Rumänien aus Richtung Westen. Die 147.000 Einwohner große Stadt liegt nur 20 Kilometer von der ungarischen Grenze entfernt. Aufgrund seiner günstigen Lage zwischen den Produzenten im Inland und den westeuropäischen Absatzmärkten hat sich die Stadt als Logistikstandort etabliert.

Rund 50 Kilometer südwestlich von Arad, in Nădlac, führt die E86 über die rumänisch- ungarische Grenze. Die Straße ist die wichtigste Transitroute Rumäniens, die die Wirtschaftsregionen im Westen und Zentrum mit der Hauptstadt Bukarest und dem Seehafen Constanța am Schwarzen Meer verbindet. Der Grenzübergang Curtici nördlich von Arad spielt für den Schienenverkehr eine wichtige Rolle. Außerdem gibt es in Arad einen kleinen, internationalen Flughafen. Zahlreiche Transportunternehmen eröffneten in den vergangenen Jahren in der Stadt sowie am nahegelegenen Curtici Logistikzentren. Unter den Firmen, die sich hier ansiedelten, gehören auch deutsche bzw. österreichische Logistikdienstleister wie Gebrüder Weiss, DB Schenker oder Quehenberger. 2008 hat DB Schenker Romtrans gekauft, das größte logistische Unternehmen Rumäniens vor der Wende.

In Curtici bietet das Containerumschlagzentrum Railport Arad die Möglichkeit, Containertransporte von der Schiene auf die Straße umzuladen. Das Terminal Cargo- Flughafen Arad, Grundbestandteil des Arader Flughafens, befindet sich in unmittelbarer Nähe der Freihandelszone Arad und hat die Möglichkeit, den Warenverkehr per Luftweg zu übernehmen, der West- Europa mit dem Mittleren Osten verbindet. Zusammen mit der 50 Kilometer entfernten Stadt Temeswar (Timișoara) bildet Arad eine funktionale Wirtschaftsregion.

Ein weiteres Industriepark wird 2019 vier Kilometer entfernt von dem westlichen Industriegebiet der Stadt Sibiu entwickelt. Der Entwickler das Unternehmen CTP, wird 90.000 m² bauen, davon 13.200 m² sind gerade verfügbar zur Vermietung.

Die deutsche Firma Karl Heinz Dietrich International Spedition hat den Bau eines Logistiklagers in Jucu (in der Nähe von Cluj) angesagt, der 2014 gefertigt wurde. Die Investition beträgt 15 Mio. Euro. In dem Industriepark von Jucu sind bereits Bosch und DeLonghi anwesend.

Firmen wie DB Schenker, Gebrüder Weiss, Karl Heinz Dietrich und DHL Logistics gehören laut der Rangliste „Top Romanian Logistics Operators 2018“, erstellt von der rumänischen Fachzeitschrift Tranzit, zu den wichtigsten Logistikunternehmen Rumäniens.

Laut rumänischem Handelsregister sind in Rumänien 2.953 Logistikunternehmen registriert. Diese erwirtschafteten 2018 einen Umsatz von 2,9 Mrd. Euro und ein Gewinn von 276,4 Mio. Euro. Der größte Umsatz hat Schenker Logistics Romania über 124 Mio. Euro. Die wichtigsten Logistikunternehmen befinden sich in der folgenden Abbildung.

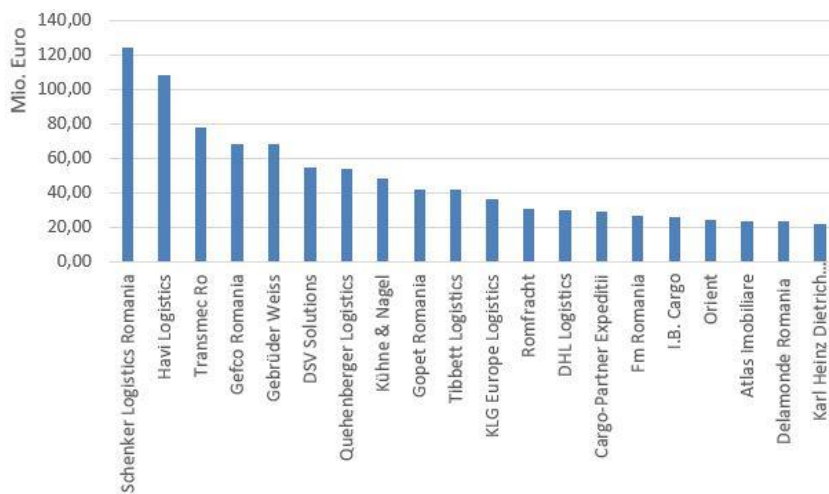


Abbildung 14: Die größten Logistikunternehmen in Rumänien nach Umsatz, 2018

Quelle: Revista Tranzit, <http://www.traficmedia.ro>, 2018

2.6 Marktentwicklung und Bedarf in Rumänien

Es gibt vier Haupt-Megatrends, wenn man über die Mobilität der Zukunft redet: Neue Mobilität, Autonomes Fahren, Digitalisierung und Elektrifizierung. Sie heißen MADE-Trends, weil man sie nicht unbedingt sauber voneinander abgrenzen kann und sie sich auch gegenseitig verstärken. Sicher ist, dass sie die Art und Weise verändern, wie Menschen heute und in Zukunft auf Mobilität zugreifen. Diese Entwicklung wirkt sich natürlich auf die Automobilindustrie, ihren Markt und ihre Geschäftsmodelle aus.

Neue Mobilität eröffnet auch der Autoindustrie neue Möglichkeiten. So steigt beispielsweise die Nachfrage nach Fahrzeugen, die speziell für Mobilitätsdienste konzipiert und ausgelegt sind, wobei die Bedürfnisse der Fahrgäste im Vordergrund stehen und nicht nur der Fahrer.

Der Automobilmarkt nimmt allmählich den Trend des autonomen Fahrens auf, der voraussichtlich in den nächsten fünf bis zehn Jahren die Massenproduktion erreichen wird. Die Marktanforderungen ändern sich jedoch bereits erheblich. Unternehmen, die Mobilitätsdienste anbieten, wie Uber in den USA oder Didi Chuxing in China, benötigen eine Flotte, die die Fahrgäste zufrieden stellt. Zu den Hauptmerkmalen zählen spezifische Passagiererlebnisse, flexible Nutzung und niedrige Preise. Die neuen Spezialfahrzeuge sind so konzipiert, dass sie die Anforderungen an Mobilität auf Abruf erfüllen. Die ersten Angebote sind unter anderem bei den deutschen Start-ups StreetScooter, e.Go und MOIA erhältlich.

Die EU-Kommission hat am 8. November 2017 ein neues Maßnahmenpaket hinsichtlich nachhaltiger Mobilitätslösungen veröffentlicht. Konkret will die EU-Kommission einen Aktionsplan zur Entwicklung der Infrastruktur für Alternativkraftstoffe einführen. In dieser Hinsicht werden Ladestationen für elektrische Fahrzeuge und Wasserstoff-Tankstellen ausgebaut.

Trotz der Tatsache, dass die rumänische Mobilität sich mit einem niedrigeren und langsameren Entwicklungsgrad konfrontiert, versucht man sich hierzulande an die aktuellsten Tendenzen der Mobilität anzupassen und dadurch bessere Bedingungen anzubieten. Eine Reihe an bedeutende E-Mobilitätsprojekte entstanden in der letzten zwei Jahren hierzulande.

Im Juli 2017 wurde das NEXT-E-Projekt von der Europäischen Kommission für eine Kofinanzierung durch Connecting Europe Facility (CEF) ausgewählt. Connecting Europe Facility ist ein wichtiger Fonds, der direkte Investitionen in den Bereichen Energie, Transport und digitale Infrastruktur fördert. Ladestationen werden entlang der wichtigsten Autorouten (mit einer Reichweite von bis zu 150 km) aufgebaut; somit wird es zum ersten Mal möglich sein, in den sechs CEE-Ländern lange Strecken mit Elektrofahrzeugen problemlos zurückzulegen. Im Rahmen des Projekts werden 2018 und 2019 über 200 Ladestationen aufgebaut, davon 59 in Ungarn, 58 in Kroatien, 40 in Rumänien, 38 in Tschechien, 32 in Slowenien und 25 in der Slowakei. Die Unternehmen Moll Gruppe, E.ON Gruppe, Hrvatska Elektroprivreda (Energieversorger), PETROL sowie Nissan und BMW sind in dieses Projekt involviert. Die erhaltene Summe von 18,84 Mio. EUR ist die größte Förderung, die jemals von CEF für Elektromobilität und Elektrofahrzeuge vergeben wurde. Der Beginn der Installation der Schnellladestationen fing 2018 an, während die Ultraschnelllader für 2019 geplant waren, gleichzeitig mit der Entwicklung von Fernreise-Elektrofahrzeugen. Bis Ende 2020 soll die Implementierung des Projekts komplett abgeschlossen sein.

Ein weiteres von der EU-finanziertes Projekt im Wert von 4,2 Mio. EUR ist die Partnerschaft zwischen dem Telekommunikationsunternehmen Telekom Croatia und Renovatio zur Errichtung von 53 Schnellladestationen und drei Ultraschnellladestationen in Rumänien. Telekom Croatia stellt die Softwareplattform für die Ladestationen zur Verfügung und das Netzwerk von Tankstellen wird unter dem Brand Renovatio E-charge betrieben.

Das Unternehmen Volkswagen hat seine Kooperationspartnerschaft mit Renovatio verlängert und angekündigt, die Ladestationen von Renovatio in das Programm seiner Händler aufzunehmen. Volkswagen gewährt allen Kunden freien Zugang zu den von Renovatio entwickelten und betriebenen Ladestationen. Volkswagen gibt bekannt, dass die mit Renovatio, dem Entwickler des ersten öffentlichen Stromnetzes für Elektrofahrzeuge, unterzeichnete Partnerschaft um Ladestationen erweitert wird, die bei seinen Händlern im E-Charge-Netz von Renovatio installiert sind. Elektromobilität ist eine der strategischen Richtungen der Marke als Lösung zur Dekarbonisierung des Stadtverkehrs.

Der italienische Energieversorger Enel wird über seinen Ableger Enel X Romania ein landesweites Ladesäulennetz für Elektroautos in Rumänien mit rund 2.500 vorgesehene Ladepunkte bis 2023 aufbauen. Die ersten 300 Lademöglichkeiten sollen im 2019 installiert werden, am Anfang in Bukarest, Timișoara und Constanța, in Kooperation mit Supermärkten, Restaurants und Hotels, aber auch mit Gemeinden. Die Gesamtinvestition für das Großprojekt wird sich, Schätzungen zufolge, auf 15 bis 20 Mio. Euro belaufen.

Der Elektroauto-Markt in Rumänien ist momentan übersichtlich: 2.811 Elektrofahrzeuge und Hybrid-Autos wurden im Jahr 2017 verkauft, das entspricht einem Marktanteil von 2,2%. Das rumänische Umweltministerium hat in 2018 aus dem Umweltfond den Kauf von Elektroautos (jeweils mit Fördersummen von bis zu 10.000 Euro/ Elektrofahrzeug und 4.500 Euro/Hybrid-Auto) unterstützt und 10 Mio. Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur bereitgestellt. Im ersten Quartal 2018 wurden in Rumänien 661 Elektro- und Hybridfahrzeuge verkauft, mit einem Anstieg von 62,4% im Vergleich zum selben Zeitraum des Vorjahres.

Tesla will sein Supercharger-Netz nach Rumänien ausweiten und plant drei Ladestationen, in Galați, Craiova und Bukarest. Es gibt also genügend Gründe zu glauben, dass dieser Markt demnächst in Rumänien wachsen wird.

Autonomes Fahren gewinnt in der letzten Zeit an Bedeutung in Rumänien. Erwähnenswert in dieser Richtung ist das Beispiel von Ford. Seit 2008 stellt das Unternehmen in Rumänien im Automobilwerk in Craiova ungefähr 6.000 Leute an. Mit dem neuen SUV Puma, erstmalig Oktober 2019 in Craiova hergestellt, produziert Ford als erster lokaler Autohersteller in Rumänien ein Hybridauto und verfügt über Systeme, die es "halbautonom" machen. So zum Beispiel hat der Puma eine adaptive "Stop-Start"-Regelung, mit der sich das Auto allein in der Säule bewegen und sich nur auf das Laufband konzentrieren kann. Auf

der Autobahn kann das Auto seinen Abstand zum Vorderwagen halten und die Lauffläche beibehalten. Um die Produktion des neuen Puma Modells zu unterstützen, wurde vor einem Jahr ein Einstellungsprozess für 1.700 neue Mitarbeiter durchgeführt. Diese Investition beträgt insgesamt 200 Mio. Euro.

Der neue Ford Puma ist eines von 17 Elektrofahrzeugen, das Ford bis 2024 in Europa auf den Markt bringen wird, von denen acht 2019 schon auf den Markt sind. Das Fahrzeug enthält eine elektrifizierte Option - Mild-Hybrid, Voll-Hybrid, Plug-In-Hybrid oder Voll-Elektro - und bietet eine der umfassendsten Optionen für elektrifizierte Kunden in Europa. Ford erwartet, dass Elektrofahrzeuge bis Ende 2022 mehr als die Hälfte des PKW-Absatzes des Unternehmens ausmachen.

Das autonome Fahren gewinnt auch an Bedeutung für den öffentlichen Nahverkehr. In Cluj-Napoca plant die Stadtverwaltung die Beschaffung von zwei autonomen Bussen für das Zentralgebiet der Stadt. Die Busse haben eine maximale Kapazität von 12 Plätzen und werden mit einer Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h fahren und 10 Stationen decken. Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität und Unternehmen aus dem Bereich durchgeführt.

2.6.1 Best Practices im Bereich rumänischer Mobilität

Wie die meisten europäischen Länder zeigt Rumänien ein zunehmendes Interesse an alternativen Mobilitätslösungen. Die kontinuierliche Suche nach Verbesserungen des Verkehrs führte in kurzer Zeit zu einer Verbreitung und Diversifizierung der Nische der städtischen Mobilität. In diesem Kontext kann man auch in Rumänien Beispiele von Initiativen identifizieren, die als Zweck sowohl die Verbesserung der Mobilität, als auch die Förderung von Elektromobilität haben.

Eine wichtige Tendenz wird von den Car-Sharing Dienstleistungen dargestellt. Das System funktioniert unabhängig von der Firma, die es anbietet, ähnlich: eine große Anzahl von Autos ist an verschiedenen Orten in der Stadt verfügbar, und Benutzer überprüfen die Nähe des verfügbaren Autos über eine Website oder eine Handy-App. Für die Registrierung benötigen Benutzer einen Führerschein und eine Kredit- oder Debitkarte, über die der Benutzer den zu Stunde, Minute oder Tag berechneten Service bezahlt. Als rumänische Car-Sharing Unternehmen sind Pony Car und Perpetoo auf dem Markt aktiv.

Ein Best Practice in diesem Bereich wird von dem Elektromobilitätsprojekt eGO repräsentiert. eGO ist eine Car-Sharing Dienstleistung, die im Rahmen einer Partnerschaft mit der Bank BCR angeboten wird und auf dem Markt seit 2017 präsent ist. Die Neugierde ist, dass eGO die Einführung der ersten vollelektrischen Car-Sharing Dienstleistung markiert. Die Flotte besteht aus Premium-Elektrofahrzeugen wie BMW i3 und die Dienstleistung ist verfügbar durch eine eigene Handy-App, die Lokalisierung und Reservierung der Fahrzeuge ermöglicht. Das Angebot richtet sich sowohl an Privatkunden als auch an Unternehmen, die ihren Mitarbeitern einen modernen städtischen Mobilitätsservice anbieten möchten. In der BCR eGO-Handy-App können Benutzer das Auto finden und reservieren, das ihrem Standort am nächsten liegt. Sie können auch den Ladezustand jedes Elektrofahrzeugs ablesen und insbesondere Ladestationen finden. Kunden des BCR eGO-Dienstes werden in Timișoara eine Flotte von 10 BMW i3-Fahrzeugen haben, wobei die Anzahl der Fahrzeuge entsprechend der Kundennachfrage erweitert werden soll. Neben Bukarest und Costanța ist Timișoara die dritte Stadt in der eGO eingeführt wird. Sie bietet den Einwohnern eine umweltfreundliche Transportmöglichkeit, die zur Verringerung des städtischen Verkehrsstaus beiträgt und den Nutzern einen wichtigen Vorteil bietet: Sie zahlen solange sie das Auto tatsächlich benutzen.

Das private car-sharing Unternehmen Pony Car Sharing, wurde 2016 in Cluj gegründet und ist seitdem in Cluj-Napoca und Bukarest tätig. Pony Car besitzt über 100 Autos und plant eine Beschaffung von noch 100 weiteren. Heutzutage hat das Unternehmen eine Gemeinschaft von über 14.000 Benutzer. 2018 hat Pony Car eine Erweiterung der Geschäfte für das Business to Business Segment geplant, wobei die Dienstleistung sich an Unternehmen und Angestellte richtet. Die Strategie sieht die Erweiterung sowohl nach weitere Städte Rumäniens, als auch nach osteuropäische Länder wie Ungarn vor.

Das System von Pony Car verwendet eine Handy-App, wodurch der Fahrer ein Auto lokalisieren und reservieren kann. Die Zahlung der Dienstleistung und der Zugang zum Auto erfolgen durch die Handy-App.

Perpetoo ist noch ein Beispiel von Car-Sharing in Rumänien und ist seit Mai 2019 in Bukarest und wird in anderen großen Städten des Landes erhältlich sein: Cluj-Napoca, Iași und Timișoara. Perpetoo-Vertreter schätzen, dass im ersten Betriebsjahr mehr als 3.000 Eigentümer ein Auto oder noch mehr auf der Plattform zur Verfügung stehen werden. Gemessen an der Anzahl der Mieten werden es mehr als 25.000 sein.

Eine weitere Tendenz, die heutzutage global anwesend ist, ist Ride-Sharing. Ride-Sharing ist laut Definition jedes Transportmittel, bei dem mehrere Personen dasselbe Auto, denselben LKW, denselben Lieferwagen oder dasselbe Fahrzeug verwenden, um zu einem ähnlichen Ziel zu gelangen. In Rumänien sind die Ride-Sharing Dienstleistungen stark gestiegen und wurden Juni 2019 auch durch eine Dringlichkeitsverordnung reglementiert. Hohe Marktanteile haben in Rumänien Uber, Taxify und Black Cab, BlaBla Car sowie das neu im Markt getretene Unternehmen Yango.

Das Segment der Mitfahrgelegenheiten für Elektroroller wurde vor etwa zwei Jahren in San Francisco ins Leben gerufen. In Rumänien kam der Elektro-Scooter-Sharing-Service zu Beginn des laufenden Jahres an, und nach fast einjähriger Tätigkeit wurde der Markt von den Akteuren der Branche auf einen ungefähren Wert von 80 Mio. Lei bzw. 16,8 Mio. EUR geschätzt. Die elektrischen Roller erfahren derzeit eine schnelle Nachfrage insbesondere in Großstädten. Der amerikanische Start-Up Lime bietet seit einem Jahr für die Stadt Bukarest 1.000 elektrische Roller im System von Electric Scooter Sharing an. Das Unternehmen Flow wurde im Mai 2019 gestartet und bietet einen städtischen Mikromobilitätsdienst an, der auf den Betrieb einer Flotte von Elektrorollern basiert, die der Öffentlichkeit in einem Mietsystem über eine Handy-App zur Verfügung gestellt werden. Flow wurde am 13. Mai 2019 gegründet und verfügt bisher über eine Flotte von 300 Elektrorollern in der Hauptstadt, mehrere hundert Elektroroller in den Städten Cluj und Timișoara und bereitet die Internationalisierung vor. Damit Elektroroller funktionieren können, müssen sie auch aufgeladen werden. Daher installierte Flow Elektroroller-Ladestationen (Docks) in Städten. Es gibt auch in Ladesystem für mehrere Elektroroller und richtete in diesem Jahr fast 80 Ladepunkte ein. Ziel ist es, mindestens 150 Docks an möglichst vielen Orten zu erreichen.

Ein weiterer Anbieter von Mikromobilitätslösungen ist das rumänische Unternehmen Nanascooters, das elektrische Roller zum Mieten anbietet. Die Roller sind die ersten Produkte auf dem rumänischen Markt, die eine Spannung von 52 V und Batterien mit einer Reichweite zwischen 40 km und 60 km anbieten.

Neben den elektrischen Lösungen haben in Rumänien, besonders in den Großstädten, auch die Bike-Sharing Dienste an Bedeutung gewonnen. Ein Beispiel für so ein rumänisches Unternehmen sind die Werkstätte Pegas (Atelierele Pegas), das die alte rumänische Marke von Pegas Fahrräder ins Leben gerufen hat. Gegründet im Jahr 2011, hat das Unternehmen im Frühling 2019 drei Mio. Euro in das eigene Bike-Sharing System investiert. Die Dienstleistung basiert auf die Handy-App Ape Rider und funktioniert nach dem Prinzip „bezahle, wie du fährst“. Zurzeit hat die Dienstleistung über 25.000 aktive Benutzer, ist in Bukarest verfügbar und stellt den Benutzern 2.000 Fahrräder zur Verfügung. Für die Zukunft plant man schon eine Ausbreitung der Dienste nach Cluj und Timișoara.

Unternehmen wie I'Velo Urban zusammen mit Raiffeisen Bank, Coni Bike Werkstatt, Bike The City, ApeRider unterstützt von dem rumänischen Fahrradhersteller Pegas repräsentieren den Trend im Bereich der städtischen Mobilität. Diese sind neben Bukarest in allen großen Städten präsent: Timișoara, Cluj, Constanța, Iași usw.

Es gibt Interesse und allerlei Apps und Konzepte für Smart Parking überall im Land. Automatische Parksysteme erfordern nur ein Minimum an Land, Aushub und Baumaterial. Der modulare Aufbau erleichtert und beschleunigt die Installation von Parkeinrichtungen. All dies trägt zur Minimierung der Anschaffungskosten bei. Durch die Minimierung der Anzahl mechanischer Komponenten und die Bereitstellung einer hohen Redundanz wird die Zuverlässigkeit erhöht und die Betriebs- und Wartungskosten gesenkt. Niedrige Anschaffungskosten und geringere Betriebs- und Wartungskosten tragen zur Rentabilität des Parksystems bei. Als Beispiel steht Parking Plus, ein Startup aus Cluj, das ein vollständiges Parkverwaltungssystem anbietet. Es enthält eine Handy-App, mit der der Zugriff entweder über ein Monatsabonnementsystem oder ein Prepaid-Abonnement gesteuert wird. Zusätzlich zu der App enthält das System eine "Box", eine Vorrichtung, die auf dem Parkplatz montiert ist und die den Zugang kontrolliert und die freien Räume abdeckt.

2.7 Akteure und mögliche Auftraggeber

Wichtigste Akteure im Bereich der Mobilität, Verkehr und Logistik bleiben der Staat, vertreten durch die Stadtverwaltungen der Großstädte, die Transport- und Logistikunternehmen, die aktiv auf dem Markt sind. In diesem Fall sind die relevantesten Städte Bukarest und Cluj-Napoca, die auch den Schwerpunkt des Projektes darstellen aber auch Sibiu, Iași, Timișoara, Brașov usw. spielen eine wichtige Rolle.

Alle öffentlichen Verkehrsmittel der meisten rumänischen Städte haben längst ihre Nutzungsdauer überschritten und weisen einen hohen Verschleißgrad auf (zwischen 70-80% für die Bahnen, 90% für die Trolleybusse und 60% für die Busse). Demnach sind sie sehr energieintensiv und benötigen teure Wartungen und Reparaturen. Neue Buse, Trolleybusse und Straßenbahnen werden demnächst überall in Rumänien gekauft werden. Viele Städte haben in ihrer Strategie den Austausch des alten Fuhrparks teilweise durch neue Elektro-Busse vorgesehen. Einen neuen Markt mit großem Potenzial für deutsche Anbieter aus diesem Sektor wird es also auch geben.

Im Bereich ÖPNV sieht die rumänischen Stadtverwaltungen Investitionen zur Erneuerung ihrer Busflotten vor mit beabsichtigtem Einsatz von EU-Fördermitteln: Craiova (35 Elektrobuse), Timișoara (44 Elektrobuse), Turda (20 Elektrobuse), Suceava (54 Elektrobuse).

Die meisten Stadtverwaltungen Rumäniens sehen in ihrer Transportstrategie ein Mix zwischen Elektro- und klassische Mobilitätslösungen vor. Moderne neue Busse, die der Abgasnorm Euro 6 entsprechen und Busse mit CNG-Antrieb sollen auch eingesetzt werden und sind sehr gefragt. Zum Beispiel unterzeichnete im Juni 2018 die Stadtverwaltung Bukarest mit dem türkischen Unternehmen Otokar Otomotiv einen Vertrag im Wert von 100 Millionen Euro über den Erwerb von 400 Bussen mit der Abgasnorm Euro 6. Die ersten Busse sind bereits auf den Bukarester Straßen im Betrieb, die restlichen 300 werden bis Ende 2019 geliefert werden.

Sibiu plant auch den Fahrzeugpark von 105 veralteten Diesel-Bussen zu erneuern. Demnächst setzt der Stadtrat die Beschaffung von 49 Elektrobussen über das operationelle Programm für Regionalentwicklung sowie von fünf Minibussen in Gang.

Es gibt heutzutage 500 Ladestationen landesweit, davon 250 öffentliche. Die Hauptstadt Bukarest verfügt über 40 Ladestationen, Klausenburg über 8, Temeswar über 13.

Außerdem planen Städte wie Suceava oder Reșița bis 2025 eine Taxiflotte, die 50% aus elektrischen Autos besteht.

Tabelle 7: Ausgewählte Elektrobuss-Projekte in Rumänien (Wert in Millionen Euro)

Gemeinde / Projekt	Wert	Anmerkung/Stand	Internet:
Stadt Bukarest: Anschaffung von 100 Elektrobussen (Länge 12 m) und Ladestationen	57	Projekt vom Stadtrat genehmigt. Finanzierung geplant über EU-Fördermittel	http://pmb.ro/
Stadt Timisoara: Anschaffung von 44 Elektrobussen (18 m) und Ladestationen	39	Stadtrat hat das Projekt genehmigt; Finanzierung über EU-Fördermittel	http://www.primariatm.ro ▶
Stadt Turda: Anschaffung von 20 Elektrobussen und Ladestationen	10	EU-Finanzierung wurde im Juni 2018 genehmigt; Projektabschluss bis 2020.	http://primariaturda.ro
Stadt Sibiu: Anschaffung von 49 Elektrobussen und Ladestationen	26	Finanzierung über EU-Fördermittel geplant im Rahmen des OP Regionalentwicklung	http://www.sibiu.ro ▶
Stadt Sibiu: Anschaffung von fünf Elektro-Minibussen für den Verkehr in der Altstadt	2	Finanzierung geplant über EU-Fördermittel.	http://www.sibiu.ro ▶

Quelle: GTAI, 2018 (Stand: September 2019)

Bukarest

Bukarest, die Hauptstadt Rumäniens, konzentriert wahrscheinlich den dichtesten Verkehr des Landes. Die Hauptstadt registrierte Ende 2017 1,2 Mio. Fahrzeuge für 2,1 Mio. Bewohner, obwohl die reale Anzahl bei 2,6 Mio. Bewohner eingeschätzt wird. Die Anzahl der Fahrzeuge nimmt ständig zu: 1,3 Mio. Fahrzeuge im Jahr 2018, also eine Steigerung von über 5%. In Jahr 2018 fuhren somit 16.5% aller Fahrzeuge Rumäniens in Bukarest.

2017 hat der Hersteller von Navigationsgeräten TomTom eine Analyse des Verkehrs in mehreren Ländern durchgeführt, indem er Daten aus den GPS-Geräten gesammelt hat. Die Studie von TomTom stuft die Städte anhand einem Verkehrsstockungsniveau ein. Dieser Parameter zeigt wie lange benötigt wird um eine Strecke während der Hauptverkehrszeit im Vergleich zu normalem

Verkehrsaufkommen zurück zu legen. Das Ergebnis zeigte, dass Bukarest die versperresteste Stadt aus dem Sichtpunkt des Verkehrs in Europa ist. Auf globalem Niveau liegt Bukarest auf dem 5. Platz. Der Parameter liegt in Bukarest bei 50% d.h. die Fahrer verbringen täglich 57 Minuten im Stau, indem sie eine doppelte Zeit für dieselbe Strecke brauchen. Wenn man von einer jährlichen durchschnittlichen Nutzung des Autos von 229 Tagen schätzt, verbringen die Fahrer ungefähr 9 Tagen pro Jahr im Stau.

Außerdem gibt es in der rumänischen Hauptstadt Bukarest nur acht Luftmessstationen und nur drei davon sind komplett betriebsbereit. Deswegen gewinnen innovative alternative Mobilitätslösungen immer mehr an Bedeutung und nachhaltige Mobilität ist eine der Hauptprioritäten der rumänischen Regierung und des rumänischen Umweltministeriums.

Frau Gabriela Firea, die Bürgermeisterin der Hauptstadt hat im Dezember 2018 verkündet, dass es in Rumänien 1600 e-Autos gibt und 900 davon in Bukarest. Der Einkauf von 100 elektrischen Bussen, 100 elektrischen Straßenbahnen und 100 Trolleybussen wurden von der Stadtverwaltung entschlossen, um so die Luftverschmutzung zu verringern und die Qualität des öffentlichen Verkehrs für die BürgerInnen der Hauptstadt zu verbessern. Die Akquisition wird von der EU (cca. 50 Mio. Euro) durch das Regionale Operationelle Programm gefördert.

Die Stadtverwaltung Bukarest hat 2018 die Regelung für ein neues Programm festgestellt, wobei 5.000 Gutscheine im Wert von 1.900 Euro zum Kauf eines neuen Euro 6, hybriden oder elektrischen Fahrzeuge zugewiesen werden. Dieses Programm funktioniert ähnlich wie das Rabla-Programm, da es sich um ein Gebrauchtfahrzeug handelt, das außer Betrieb gesetzt werden muss. Im Gegensatz zu Rabla beträgt die Stornierungsprämie 1.900 Euro und der Bonus ist ausschließlich für Personen mit Wohnsitz in Bukarest vorgesehen. Ein weiterer wichtiger Punkt auf der Liste der Regeln ist, dass das Auto, das entsorgt wird, auch in Bukarest zugelassen ist. Außerdem werden neue Regelungen sowohl in Bukarest als auch in anderen Städten wie Iași eingeführt werden, um den Zugang der verschmutzenden Autos durch Besteuerung und Strafen in dem zentralgebiet der Stadt zu reduzieren.

Eine Lösung hierfür sind die öffentlichen Verkehrsmittel, aber in diesem Fall ist die Infrastruktur veraltet und wegen des Mangels an intermodalen Knoten wird es komplizierter sich an den aktuellen Bedarf anzupassen. Hinter dem öffentlichen Verkehr in Bukarest stehen zwei Staatsunternehmen: Metrorex (Betreiber und Verwalter des U-Bahn-Netzes) und Societatea de Transport București oder S.T.B. (Die Transportgesellschaft Bukarest), die für das Bus-, Trolleybus- und Straßenbahnnetz zuständig sind.

Bukarest hat ein ziemlich gut entwickeltes U-Bahn-Netz, das 4 Strecken mit einer gesamten Länge von 71,3 km (doppelte Strecke) und 47 Stationen aufweist. Die U-Bahn bedient täglich zwischen 600.000 und 800.000 Fahrgäste. Das Netz überquert das Zentrum und die Linien erreichen die Stadtränder und die Wohngebiete mit hohen Bevölkerungsdichte, die sich nach Ost, West und Nord erweitern. Es sollen noch zwei weitere U-Bahn Linien folgen: eine Linie, die den 5. Bezirk bzw. den südwestlichen Teil der Stadt mit den Rest des Netzes verbinden wird und eine 6. Linie, die die Stadt mit dem Flughafen Otopeni verbinden kann. Man sieht auch eine Erweiterung der existierenden Linien durch mehrere Stationen entsprechend der zukünftigen Vergrößerung von Wohngebieten am Stadtrande vor. Diese Erweiterung des Netzes ist ein Teil der Strategie Metrorex für die Zeitspanne 2016-2030. Derzeit repräsentieren diese noch nicht gebauten Linien einen wesentlichen Mangel in der Infrastruktur der Stadt.

Laut der Statistiken der Transportgesellschaft der Stadt Bukarest - S.T.B. verfügte der Fuhrpark 2018 über insgesamt 1.930 Fahrzeuge: 486 Straßenbahnen, 297 Trolleybusse und 1.147 Busse. Die Fahrzeuge bedienen eine Fläche von 228 km² bzw. 471 km Länge des gesamten Netzes. Das durchschnittliche Alter des Fuhrparks liegt bei 9,4 Jahren, aber es gibt eine gewisse Anzahl von Fahrzeugen, die ihre Nutzungsdauer überschritten haben.

Der Straßenverkehr nimmt zu, aber das Straßennetz hält nicht mit. Die Infrastruktur in Bukarest ist auch im Bereich von Management der Parkplätze problematisch. Die Verantwortlichkeiten für das Parkplatzmanagement sind derzeit auf zwei Hauptakteure in Bukarest aufgeteilt:

- Straßenverwaltung - unterstellt der Allgemeinen Stadtverwaltung - verwaltet ca. 8.000 Parkplätze, größtenteils in der Innenstadt und entlang der Hauptstraßen
- Bezirksverwaltungen - verantwortlich für Parkplätze in Wohngebiete in verschiedenen Stadtviertel. Die meisten Plätze werden für längere Zeiträume (in der Regel 1 Jahr) angemietet und decken nicht den Bedarf, der durch die zunehmende Anzahl von Autos (ca. 1,2 Millionen Autos) entsteht.

Anders als in anderen europäischen Städten, gibt es in Bukarest auch kein System zur Organisation der Parkplätze. Durch dieses System regelt man die Parkplätze in den Gebieten mit hoher Nachfrage. Die Regelung besteht aus Parkgebühren und die Begrenzung von Parkzeiten, was die Pendler davon abhält Autos in die Innenstadt zu bringen. In Bukarest gibt es keine dieser Regelungen - die Fahrer können fast ohne gesetzliche Bestimmungen oder Entgelte überall parken.

Es gibt eine Mobilitätsstrategie der Region Bukarest-Ilfov, die als Schwerpunkte die Reorganisation und die Modernisierung der Infrastruktur hat. Die Strategie wird *Plan für städtische und nachhaltige Mobilität für die Zeitspanne 2016-2030* genannt und konzentriert sich auf den folgenden Schwerpunkten:

- Die Schaffung eines effizienten, integrierten, nachhaltigen und sicheren Transportsystems, das die wirtschaftliche, territoriale und soziale Entwicklung fördern kann und eine hohe Lebensqualität sichert
- Die integrierte Planung aller Transportmittel
- 65 Maßnahmen und komplexe Investitionsprojekte im Rahmen von sieben Transportinitiativen mit einem maximalen Budget in Höhe von 7 Mrd. Euro

2019 hat die Stadtverwaltung Bukarest ein Budget von über 373 Mio. Euro für die Mobilität und Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Der Zweck ist die Modernisierung von öffentlichen Transportmitteln durch Beschaffung von neuen und umweltfreundlichen Fahrzeugen, Verbesserung des Verkehrs und Gewährung von Subventionen für die Transportgesellschaft der Stadt Bukarest und die Sanierung von Straßen, Brücken und Passagen. In diesem Sinne wurden 400 neue Busse beschafft und noch 100 Straßenbahnen, 100 Trolleybusse und 30 Hybridbusse sowie 100 elektrische Busse werden in Zukunft angeschafft. Außerdem werden die Straßenbahn-, Trolleybus- und Bushaltestellen sowie 10 km Straßenbahnlinien modernisiert. Die Strategie für städtische und nachhaltige Mobilität beinhaltet eine Reihe von Projekten die die umfassende Erweiterung aller Transportwege in Bukarest vorsieht und die Modernisierung der gesetzlichen Regelungen schaffen muss. Im Großen und Ganzen wird die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs vorgeschlagen - die Erweiterung der U-Bahn- und Straßenbahnlinien, schnelle Verbindungen von Ost nach West und von Nord nach Süd für Straßenbahnen und Busse, einzigartige Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr, die Schaffung eines Netzes von 250 km Gleisen für Fahrräder und die Freisetzung von Bürgersteigen von Autos. Die Strategie zielt darauf ab, die Verwendung von Privatfahrzeugen zu unterbinden, indem vor allem unbezahlte Parkplätze beseitigt und der Tarif für öffentliche Parkplätze auf 1 Euro / Stunde angehoben werden. Eine visuelle Darstellung der obengenannten Entwicklungen des öffentlichen Verkehrs in Bukarest kann der Abbildung 15 entnommen werden.

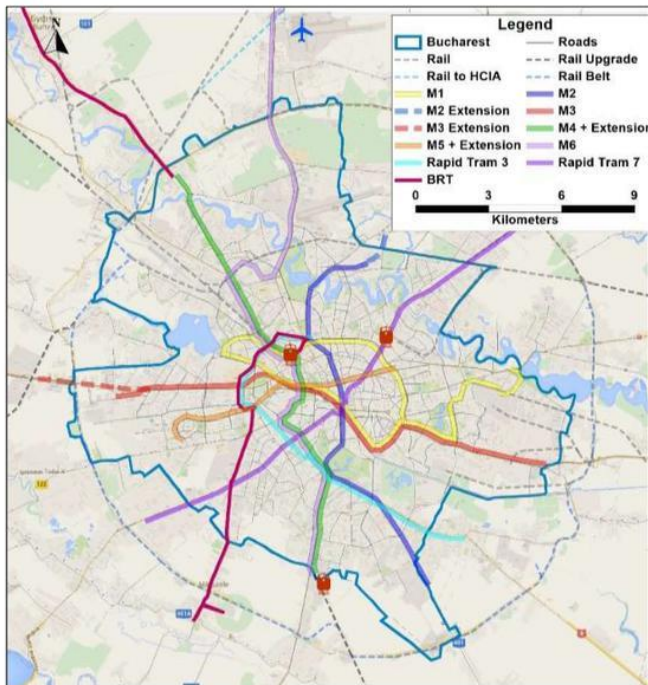


Abbildung 15: Ziele der Strategie für städtische und nachhaltige Mobilität 2016-2030

Quelle: Strategie für städtische und nachhaltige Mobilität 2016-2020

Im Rahmen des Plans für städtische und nachhaltige Mobilität gibt es schon ein Projekt im Auftrag, dessen Zweck die Vermeidung von CO₂-Emissionen in Stadtgebieten ist. Das Projekt sieht in erster Phase die Beschaffung von 100 Straßenbahnen vor. Dazu gibt es acht Finanzierungsanfragen mit einem gesamten Wert von 220 Mio. Euro. Als komplementäre Maßnahmen sollen die entsprechenden Bahnsteige und Straßenbahndepots modernisiert und angepasst werden. Außerdem werden 100 elektrische Busse und die entsprechende Ladestationen beschaffen. Dazu gibt es vier Finanzierungsanfragen im Wert von 57 Mio. Euro. Ein anderes Projekt der Stadtverwaltung Bukarest besteht aus der Beschaffung von 100 autonomen Trolleybussen und 130 hybriden Bussen sowie Bussen mit komprimiertem Erdgas und dem Bau von der entsprechenden Infrastruktur.

Da die Straßenbahn noch ein sehr kompetitives oberirdisches Transportmittel ist, schlägt die Strategie sowohl die Erweiterung der existierenden Straßenbahnlinien als auch den Bau von zwei neuen Korridore vor. Als komplementäre Maßnahme sollen zwei neue schnelle Straßenbahnen beschaffen werden. Außerdem wird laut der Strategie die existierende Straßenbahninfrastruktur modernisiert.

Bezüglich der Parkplätze sieht die Strategie die Schaffung von Park&Ride-Parkplätze in verschiedenen Schlusspunkten vor. Diese Arten von Parkplätzen sollen bei den Verbindungen mit den Autobahnen A1, A2 und A3 sowie mit den intermodalen Verbindungen umgesetzt werden. Für das zentrale Gebiet der Stadt plant man auch die Umsetzung eines integrierten Managementsystems, das die Vermeidung von unbefugten Parken erzielt. Zu den zusätzlichen Maßnahmen zur Regelung zählen die Erhöhung der Parkgebühr im Falle von öffentlichen Parkplätzen und die Umsetzung von Bauprojekten für unterirdischen Parkplätze.

Zur Umsetzung aller diesen Projekte und Initiativen für die allgemeine Verbesserung des Verkehrs in Bukarest braucht man einen holistischen und strategischen Ansatz, der als ein Verkehrsmanagementsystem funktionieren kann. So einen Verkehrsmanagementsystem wurde zwischen 2007 und 2009 umgesetzt. Ursprünglich umfasste das System 96 Kreuzungen, wurde aber weiter ausgebaut, um 270 Kreuzungen abzudecken. Mögliche Anpassungen des Systems an der aktuellen Situation können durch folgenden Maßnahmen erfolgen:

- Verbindung aller Kreuzungen mit Ampeln an dem Verkehrsmanagementsystem
- Ausstattung aller Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs mit Sendern, damit diese an Kreuzungen Vorrang haben

- Erhaltung von Ereignissen und Daten über den Verkehr (Wartezeiten, Stau, Unfälle) in Echtzeit durch besondere Sensoren bzw. Detektoren
- Die Fähigkeit Geldstrafe für Störungen des Verkehrs zu erteilen

Bukarest ist eine der Städte, in der die Plattformen für städtische Mobilität stark zugenommen in den letzten Jahren hat. In diesem Kontext kennt Bukarest ein beschleunigtes Wachstum der Taxi-Dienstleistungen, die von e-hailing-Unternehmen angeboten werden. In den letzten vier Jahren ist die Anzahl von Taxilizenzen nur leicht (4%) und das Betriebseinkommen mit nur 14% in dieser Zeitspanne gestiegen. Nach der Einführung von Plattformen für städtische Mobilität wurde ein schnelles Wachstum von Unternehmen im Bereich des Personentransports registriert. Zwischen 2004 und 2014 nahm jährlich die Anzahl von Transportunternehmen nur mit 3% zu aber zwischen 2014 und 2018 ist diese Anzahl jährlich um 17% gestiegen. Der Gipfel dieses Wachstums war 2017 (42% im Vergleich zu 1016).

Des Weiteren sieht die Strategie der Stadt Bukarest für Elektromobilität die Förderung der Unternehmen die Ladestationen für hybride und elektrische Fahrzeuge installieren. Jedes Unternehmen erhält von der Stadtverwaltung einen Gutschein im Wert von 2.000 Euro für die Einrichtung von Ladestationen. Die Investition soll eine Million Euro betragen.

Um die Mobilitätsstrategie umzusetzen werden auch eine Reihe von Bau- und Sanierungsarbeiten durchgeführt. Ein Teil der Projekte befindet sich nur in der Planung und können eine gute Gelegenheit für deutsche Interessenten darstellen.

Wie schon erwähnt sollen bis 2030 zwei neue U-Bahn-Linien gebaut werden: die Linie 5 und die Linie 6. Das Investitionsvolumen des Projektes liegt bei 2,5 Mrd. Euro. Ausbauarbeiten sind mittel- bis langfristig auch für die Linie 5 geplant. Diese Strecke soll das südwestliche Stadtgebiet mit dem Stadtzentrum Bukarests und dann weiter mit dem Osten der Stadt verbinden. Gegenwärtig erfolgen Bauarbeiten auf einer Länge von 6,5 Km an der U-Bahn-Linie 5 auf der Teilstrecke Râul Doamnei-Eroilor (Opera), mit zehn Stationen und einem Depot. Die Bauarbeiten dort haben 2011 begonnen und sollen nach letzten Terminangaben im Frühjahr 2020 abgeschlossen sein. Linie 6 stellt die Verbindung zwischen dem Bukarester Nordbahnhof und dem internationalen Flughafen Otopeni. Die neue U-Bahn-Linie hat eine Länge von 14,2 km und wird 12 Stationen umfassen

In weiter Ferne steht noch der Bau der Linie 7, die eine Verbindung der Gemeinden Bragadiru (südwestlich von Bukarest) und Voluntari (nordöstlich von Bukarest) schaffen soll. Die Linie ist auf 25 Kilometer konzipiert und soll etwa 30 Stationen verbinden. Darüber hinaus werden ein Terminal und ein Depot gebaut. Das Projekt steht schon seit Jahren auf dem Strategiepapier des U-Bahn-Betreibers Metrorex. Laut früheren Aussagen von Metrorex-Vertretern in den Medien beträgt die notwendige Investition für dieses Vorhaben circa 2 Milliarden Euro. Vor kurzem hat die Regierung die Absicht verkündet, dieses Vorhaben als öffentlich-private Partnerschaft umsetzen zu wollen.

Weitere Investitionen in Höhe von 1,84 Milliarden Euro sind für die Erweiterung der bestehenden Strecken vorgesehen. Diese sind: Păcii-Wetliche Rigstraße (250 Mio. Euro), Laminorului-Mogoșoaia (290 Mio. Euro) und Pipera-Tunari (650 Mio. Euro), Pantelimon-Cernica (250 Mio. Euro) und Ghencea-Domnești (400 Mio. Euro).

Auch für das Straßenbahnnetz in Bukarest sind Sanierungsarbeiten in der Planung. Das Investitionsvolumen des Projektes beträgt 261 Mio. Euro und die Sanierungsarbeiten sehen die Modernisierung der Linien und der Depots vor.

Laut des Transportministeriums müssen Sanierungsarbeiten auch für den Bukarester Nordbahnhof stattfinden. Diese werden voraussichtlich Ende 2021 fertig sein. Die geplanten Investitionsvolumen für dieses Projekt betragen 100 Mio. Euro.

Klausenburg

Klausenburg ist eine der größten Städte Rumäniens. Mit einer stabilen Bevölkerung von 325.000 Einwohnern (ohne Studenten oder Pendler) kennt die Stadt aus dem Nordwesten Rumäniens eine starke und beschleunigte wirtschaftliche Entwicklung. Deswegen ist Klausenburg in den letzten Jahren ein wichtiger Standort für Anbieter von Dienstleistungen insbesondere im IT-Bereich. Diese Entwicklung spielt sich auch im Bereich der Infrastruktur wieder.

Unter Rumäniens Städten hat Cluj-Napoca beim Thema Mobilität einen vorbildlichen Ruf. In Juni 2018 hat der polnische Bushersteller Solaris die Auslieferung von elf e-Bussen nach Cluj-Napoca abgeschlossen und in den nächsten drei Jahren könnte der Auftrag auf insgesamt 41 Einheiten aufgestockt werden. Die 11 Bussen sind Teil eines schweizerisch-rumänischen Kooperationsprogramms und die restlichen 30 werden von der Europäischen Kommission finanziert.

Außerdem hat in November 2018 der Klausenburger Bürgermeister, Herr Dr. Emil Boc, bekannt gegeben, dass die Fertigstellung der Vormachbarkeitsstudie für eine U-Bahn in Klausenburg/Cluj Napoca in vollem Gange sei. Die Studie soll genaue Kosten des Projektes, den Finanzierungsplan und die Route bestimmen. Die Bahnen sollen, nach neuestem technischem Stand, batteriebetrieben und die Tunnel kleiner, als man sie bisher gebaut hat sein.

65 neue Daimler Buse hat die Stadtverwaltung Sibiu 2018 -und 2019 gekauft. Sibiu wird den öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen von drei Großprojekten weiter modernisieren:

- Erwerb von 40 Druckgasbussen zusammen mit der Aufrüstung des Fahrkartensystems, der Schaffung eines Flottenmanagementsystems und einer Anwendung für den öffentlichen Verkehr.
- Kauf von 5 Elektrominibussen für den Bau einer grünen Verkehrslinie in der Innenstadt zusammen mit den Ladestationen
- Erwerb von 9 Elektrobussen durch ein Projekt in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für regionale Entwicklung und öffentliche Verwaltung. In diesem Fall wird das Projekt zur Gewinnung europäischer Gelder vom Ministerium abgeschlossen.

Der öffentliche Verkehr wird von dem Unternehmen für öffentlichen Verkehr der Stadt Klausenburg (Compania de Transport Public Cluj-Napoca) gesichert. Das Unternehmen ist auf eine Gesamtstrecke von 355,3 km tätig. Diese Gesamtstrecke wird wie folgt benutzt:

- 279,4 km für Busse (47 Linien)
- 51,95 km für Trolleybusse (7 Linien)
- 23,95 km für Straßenbahnen (4 Linien)

Mit dem Plan für nachhaltige urbane Mobilität wird das operative Ziel verfolgt, den Flottenbetrieb zu verbessern und die Wartungskosten zu senken, indem Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs strategisch ersetzt werden, um ein hohes Maß an Zugänglichkeit und Mobilität zu gewährleisten. Die Akquisition von umweltfreundlichen Transportmittel für die Verbesserung und Modernisierung des öffentlichen Personenverkehrs ist das Hauptziel des Wachstumspols in Cluj-Napoca im Zeitraum 2016-2020.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Projekte trägt zur Verringerung der CO₂-Emissionen der städtischen Umwelt im Straßenverkehr bei, die sich auf die Maßnahmen / Aktivitäten stützen, die auf den Plänen für nachhaltige städtische Mobilität beruhen, die die Erhöhung des Modalanteils des öffentlichen Verkehrs / der nicht motorisierten Verkehrsträger bestimmen.

Die heutige Tendenz der Stadt Klausenburg im Bereich der Mobilität basiert auf einen nachhaltigen und ökologischen öffentlichen Verkehr. Die Vorliebe für Elektromobilitätskonzepte der Stadt spiegelt sich in derer Investitionen wieder. So zum Beispiel, wurde 2019 ein neuer Vertrag im Wert von 26 Mio. Euro zwischen der Stadtverwaltung Klausenburg und dem polnischen Unternehmen Solaris unterzeichnet. Es geht dieses Mal um die Beschaffung von 50 Solaris Trollino Trolleybuse. Mit 41 e-Bussen verfügt Klausenburg über die größte Flotte von Solaris Urbino 12 der Welt (Bus of the Year 2017) und übertrifft damit sogar die Großstädte Polens.

Dazu gibt es in der Stadt 20 Ladestationen mit langsamer Ladung und noch vier Ladestationen mit schneller Ladung. Die Busse verfügen über zwei digitale Systeme, die der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Klausenburg dienen:

- System zur Videoüberwachung inner- und außerhalb des Busses
- System zur Zählung von Fahrgästen verbunden mit dem Verkehrsmanagementsystem. Die erhaltenen Daten werden in einem Server heruntergeladen und in einer Datenbank gespeichert. So kann man regelmäßig Berichte über die Anzahl von gefahrenen km, Energieverbrauch und Anzahl der Fahrgäste ertellen.

Das Straßenbahnnetz in Klausenburg wurde zwischen 2011 und 2013 modernisiert und ist demzufolge das neueste Straßenbahnnetz im Land. Die Modernisierung besteht aus der Sanierung von Linien und Depots und hat als sorgt für Verkürzung der Wartezeit in den Stationen. Im Februar 2018 startete die Stadt Cluj-Napoca die Ausschreibung für den Kauf

von 22 neuen Straßenbahnen zur Erneuerung der ÖPNV-Flotte im Jahr 2020. Die Ausschreibung besteht aus einem 4-Jahres-Rahmenvertrag mit einem geschätzten Wert von 41 Mio. Euro.

Eine Initiative zur Digitalisierung des Nahverkehrs begann 2015 und hatte als Ergebnis eine interaktive Handy-App, die den Pendler hilft, alle Verbindungen von Transportmittel zu finden. Der Zweck der Initiative ist es, mit dem öffentlichen Verkehr eine günstigere und schnellere Alternative zu schaffen. Auch für das Organisieren von Parkplätzen wurde eine ähnliche App entwickelt.

Ein weiteres Projekt ist die städtebauliche Sanierung der Straßen (ca. 20.000 m²) im zentralen Bereich der Gemeinde durch Vergrößerung des Stadtraums für Fußgänger und Radfahrer. Der Platz ist einer der bekanntesten Orte von Cluj, wo sich Altes und Neues zu einem architektonischen Ensemble aus Bauten des ausgehenden 19. Jahrhunderts verbinden. Das Gebiet ist historisch entwickelt, mit vielen touristischen, aber auch administrativen und kaufmännischen Sehenswürdigkeiten. Der Investitionsvolumen des Projektes beträgt 3,7 Mio. Euro.

Ein komplementäres Projekt sieht die Anordnung der Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr vor. Die Reduzierung von Verkehrsstaus, die durch Fahrzeuge an Kreuzungen verursacht werden, führt zu einem sehr langsamen öffentlichen Verkehrssystem und größeren Abweichungen vom festgelegten Fahrplan. Dieses Problem verringert die Effizienz, Qualität und Attraktivität des öffentlichen Verkehrssystems. Die Ost-West-Achse ist die Hauptsäule des öffentlichen Nahverkehrs und wird von 65 Bussen und Trolleybussen pro Stunde in jede der beiden Richtungen mit dem Potenzial, unter idealen theoretischen Bedingungen 8500 Personen pro Stunde in jede Richtung zu befördern. Die positiven Auswirkungen werden darin bestehen, dass die physische Trennung der Fahrspuren den Zugang zu Rettungs- oder Nutzfahrzeugen ermöglicht, indem deren Nutzung durch die anderen Fahrzeuge erschwert wird.

Die Stadtverwaltung von Cluj-Napoca (Klausenburg) hat erneut das Vorhaben zum Bau einer Metrolinie angekündigt. Im Haushalt des Jahres 2018 sind für die Durchführung einer Vormachbarkeitsstudie zum Bau einer Metro knapp 0,75 Mio. Euro vorgesehen. Die Vorstudie soll untersuchen, unter welchen Bedingungen und wie ein derartiger Infrastrukturausbau stattfinden kann. Insgesamt sind etwa 2,15 Mio. Euro für die Machbarkeitsstudie notwendig.

Trotz der skeptischen Meinungen der Stadtarchitekten wegen der Hügellandschaft und des Umstands, dass dieses Projekt vor einigen Jahren als unrealistisch charakterisiert wurde, stehen nun die Behörden erneut auf dem Plan. Die U-Bahnlinie soll 40 Kilometer lang sein und die westlich der Stadt gelegene Gemeinde Gilau mit dem östlichen Industriegebiet Jucu verbinden. Der Ballungsraum hat nahe 0,4 Millionen Bewohner. Unklar sind momentan noch die Kosten, die Projektdauer sowie die Finanzierung.

3. Rahmenbedingungen und Anreize für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur in Rumänien⁷

3.1. Elektromobilität - europäische Bemühungen und nationale Umsetzung

Immer häufiger wird vertreten, die Zukunft der Mobilität sei elektrisch. Elektromobilität ist sowohl auf EU-Ebene als auch in den Mitgliedstaaten ein wichtiges Element einer klimagerechten Energie- und Verkehrspolitik.

Mit der Verabschiedung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe („**RL 2014/94**“) wurden die Initiativen für die Dekarbonisierung (Verringerung der CO₂-Emissionen) des Verkehrssektors hervorgehoben. Mit der RL 2014/94 wurde ein europaweiter Rahmen für Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geschaffen, um die Abhängigkeit vom Erdöl und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu verringern. Ferner wurden Mindestanforderungen für die Errichtung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, einschließlich Ladepunkte für Elektrofahrzeuge sowie Erdgas- und Wasserstofftankstellen, eingeführt.

Die RL 2014/94 sollte von allen Mitgliedstaaten bis spätestens 18. November 2016 umgesetzt werden. Dennoch teilten die Mitgliedstaaten der Kommission die Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht nur teilweise mit. Neun Mitgliedstaaten, darunter auch Rumänien, wurden am 13. Juli 2017 aufgerufen, der Kommission die zur Umsetzung der RL 2014/94 ergriffenen Maßnahmen binnen zwei Monaten mitzuteilen; andernfalls werde die Kommission beschließen, den Fall an den Europäischen Gerichtshof verweisen. Dabei hatte Rumänien bereits im März 2017 ein Gesetz erlassen (vgl. u.).

Um den globalen Temperaturanstieg gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter unter 2^oC zu halten und die Bemühungen fortzusetzen, diesen Temperaturanstieg auf 1,5^oC zu begrenzen, haben die Europäische Union und die Mitgliedstaaten darüber hinaus das Pariser Abkommen, das am 4. November 2016 in Kraft trat, unterzeichnet. Die EU und die Mitgliedstaaten haben ihre Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr bis 2050 gegenüber 1990 insgesamt um mindestens 60% intensiviert und setzen somit entschieden ihren Weg zum Ziel „null Emissionen“ fort.

„Die Beschleunigung des Ausbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ist von entscheidender Bedeutung, um EU-weit eine ökologische und wettbewerbsfähige Mobilität zu ermöglichen“ entschied und verkündete die Kommission im Rahmen des im Mai 2017 verabschiedeten Mobilitätspaketes „Europa in Bewegung“. Die seitdem auf EU-Ebene diskutierten und umgesetzten Maßnahmen und Aktionspläne verdeutlichen umso mehr das Ziel der Europäischen Union, bei der Dekarbonisierung weltweit eine führende Rolle einzunehmen.

3.2. Elektromobilität in Rumänien – nationaler Rechtsrahmen

Der Nationale Strategierahmen für die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe

Die „Strategie für den nationalen politischen Rahmen für die Marktentwicklung der alternativen Kraftstoffe im Verkehrssektor und die Errichtung der entsprechenden Infrastruktur in Rumänien sowie die Bestellung des interministeriellen Koordinierungsrates für die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe“ („**Strategie**“) wurde in Übereinstimmung mit dem o.g. Kapitel II des Gesetzes 34 ausgearbeitet und durch den Regierungsbeschluss Nr. 87 vom 7. März 2018 genehmigt.

Mit diesem Dokument soll der Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Rumänien unterstützt werden, damit alle Verkehrsträger, Methoden und relevanten Technologien entsprechend ihrer Effizienz, Anwendbarkeit und Kostenwirksamkeit diskriminierungsfrei eingesetzt werden können. Ziel ist es, sowohl in städtischen Ballungsräumen als auch entlang der interstädtischen Infrastruktur und der europäischen Straßen-, See- und Luftverkehrsnetze ein Verkehrssystem mit einem hohen Maß an Kontinuität und minimalen Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten.

⁷ Kapitel 3 wurde erstellt von STALFORT Legal.Tax.Audit – Kontaktdaten verfügbar im Kapitel 7

Gemäß Anhang I der Richtlinie 2009/28/EG⁸ wurde es zum Länderziel Rumäniens erklärt, bis 2020 einen Anteil von 24% an Energie aus erneuerbaren Energiequellen am Bruttoendenergieverbrauch zu erzielen, wobei Rumänien dieses Ziel bereits seit 2015 erreicht hat. Im Verkehrssektor belief sich Ende 2014 der Anteil erneuerbarer Energien am Bruttoendenergieverbrauch in Rumänien aber laut der PNAER⁹ jedoch auf etwa 4,5%, d.h. knapp 3% unter der Prognose für diesen Zeitraum.

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen gewährleistet die derzeitige Strategie für den nationalen Rahmen die Kohärenz des allgemeinen Ziels für 2020. Gleichzeitig soll ein Beitrag zu dem Ziel geleistet werden, einen Anteil an Energie aus erneuerbaren Quellen zu erreichen, der in allen Verkehrsarten zum Einsatz kommt und mindestens 10% des Endenergieverbrauchs im Verkehr im Jahr 2020 darstellt.

3.3. Spezifischer Rechtsrahmen im Bereich der alternativen Kraftstoffe

ANRE- Anordnung Nr. 12/2015 zur Genehmigung der Regelung zur Gewährung von Lizenzen und Genehmigungen im Energiesektor

Die Betreiber von Ladepunkten können laut dieser Anordnung Strom von jedwedem Versorger (Rum. *furnizor*) aus der EU ankaufen. Hierfür muss dieser eine von der Nationalen Behörde für die Regulierung im Energiebereich (ANRE) ausgestellte Versorgungslizenz halten bzw. von der ANRE aufgrund einer in der EU ausgestellten Lizenz zur Stromversorgung in Rumänien zugelassen sein.

Die Beziehung zwischen den Operateuren, die Ladepunkte installieren/ betreiben, und den Vertriebsnetzbetreibern (Rum. *operatori de distributie*) bzw. dem Transportbetreiber (Rum. *operator de transport*) unterliegt den Vorschriften über den regulierten Zugang zu den öffentlichen Stromnetzen und der Bereitstellung von Stromvertriebsdienstleistungen gemäß Gesetz Nr. 123/2012 über Strom und Erdgas und den hierauf basierenden Anwendungsnormen – hierunter die ANRE- Anordnung Nr. 59/2013 zur Genehmigung der Regelung über den Netzzugang und die ANRE- Anordnung Nr. 73/2014 über die Bedingungen der Vertriebslizenz.

Der Netzzugang der Ladepunktbetreiber kann hiernach nur dann eingeschränkt werden, wenn der Zugang die Sicherheit des nationalen Stromnetzwerkes (Rum. *SEN*) beeinträchtigt, weil die in den geltenden technischen Vorschriften festgelegten technischen Normen und Leistungsstandards nicht eingehalten werden, oder wenn der Transport- oder Vertriebsbetreiber nicht über die erforderlichen Kapazitäten verfügt.

Die Vertriebsnetzbetreiber erbringen unter diskriminierungsfreien Bedingungen Dienstleistungen für alle Nutzer der Stromverteilungsnetze und gewährleisten jedem Antragsteller (mitunter auch Betreibern und Inhabern von Ladepunkten) den Zugang unter Einhaltung der Normen und Leistungsstandards gemäß den geltenden technischen Vorschriften.

ANRE- Anordnung Nr. 64/2014 zur Genehmigung der Regelung über die Stromversorgung der Endkunden

Diese Regelung über die Stromversorgung der Endkunden ist auch auf die Inhaber und Betreiber von Ladepunkten entsprechend anwendbar, die in diesem Fall als Endkunden der Stromversorger gelten. Ferner können Ladepunktbetreiber ihre Stromversorger unter denselben Bedingungen wie jedweder andere Endverbraucher ändern. Hierzu sind die Vorschriften der ANRE- Anordnung Nr. 105/2014 über die Prozedur zur Änderung des Stromversorgers durch den Endkunden, die entsprechende Anwendbarkeit findet, einzuhalten.

ANRE- Anordnung Nr. 34/2013 über die Genehmigung der Regelung zur Gewährung von Lizenzen und Genehmigungen im Gassektor

Erdgas kann hiernach jeder Ladepunktbetreiber von einem rumänischen oder ausländischen lizenzierten Erdgasversorger ankaufen. Die ANRE stellt Lizenzen für die Versorgung von Erdgas, Biogas/ Biomethan, Flüssiggas (GPL), Flüssigerdgas (GNL), komprimiertes Erdgas für Fahrzeuge (GNCV) sowie für den Betrieb von Flüssigerdgasterminalen aus.

Der generelle Rechtsrahmen für GPL wird durch den *Technischen Code für Flüssiggas (GPL)*, verabschiedet durch den ANRE-Beschluss Nr. 968/2006, festgelegt.

⁸ Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG.

⁹ Der Nationale Aktionsplan im Bereich Energie aus erneuerbaren Quellen (P.N.A.E.R.), verabschiedet durch Regierungsbeschluss Nr. 122/ 25-02-2015 und veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens Nr. 169 vom 11-03-2015.

Die ANRE Anordnung Nr. 109/2013 zur Genehmigung des *Technischen Codes für Flüssigerdgas* legt, wie bereits der Titel besagt, den Rechtsrahmen für Flüssigerdgas fest, wobei mit der ANRE- Anordnung Nr. 277/2006 der *Technische Code für komprimiertes Erdgas für Fahrzeuge* verabschiedet wurde.

3.4. Elektro- und Hybridfahrzeuge

Da es sich bei den klassischen Kraftstoffen um erschöpfbare Energiequellen handelt und Rumänien bereits im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG ins nationale Recht um die Schaffung eines Rechtsrahmens für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge bemüht war, wurde am 20. April 2011 die Dringlichkeitsverordnung Nr. 40 („**DVO 40**“) verabschiedet. Hierdurch sollte der Generalrahmen für die Möglichkeit der öffentlichen Stellen und Verbraucher, hybride oder elektrische saubere und umweltschonende Fahrzeuge zu kaufen, geschaffen werden.

Dieser Rechtsakt zielt auf eine Neuorientierung der Verbraucher in Richtung umweltfreundlicher Automobile als Alternative zu Fahrzeugen, die klassische Kraftstoffquellen verwenden, ab. Somit haben ab Inkrafttreten der DVO 40 alle in art. 4 lit. a) vorgesehenen öffentlichen Stellen und die in art. 4 lit. b) der DVO 40 vorgesehenen Anbieter öffentlicher Dienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsvertrages die Verpflichtung, beim Kauf von Straßenfahrzeugen die Auswirkungen auf Energie und Umwelt (z.B. Energieverbrauch, CO2 Emissionen, NOX, NMHC und Partikel) während ihrer gesamten Lebensdauer zu berücksichtigen.

3.4.1. Nationalprogramm zur Förderung des Ankaufes von Neuwagen

Durch die Dringlichkeitsverordnung Nr. 66/2014¹⁰ zur Genehmigung des Nationalprogrammes zur Förderung des Ankaufes von Neuwagen („**DVO 66**“), wie nachträglich geändert¹¹, wurde ein Regierungsprogramm zur Förderung des Kaufs von Neuwagen („**Programm**“) eingeführt. Dieses soll den Zugang von Personen zum Kauf von Neuwagen durch den Abschluss staatlich garantierter Kredite erleichtern.

Als Neuwagen im Sinne der DVO 66 gilt jedes neue Kraftfahrzeug, das im innergemeinschaftlichen Gebiet hergestellt wird oder aus dem Import stammt, über einen thermischen Antrieb verfügt – d.h. Verbrennungsmotor und Hybrid¹² bzw. Elektro- Hybrid oder rein elektrisch¹³, die Mindestanforderungen der EURO-6-Norm erfüllt, und von juristischen Personen, deren Tätigkeitsgegenstand der Verkauf von Kraftfahrzeugen darstellt, erworben wird.

Der Kaufpreis darf im Fall von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ohne Umsatzsteuer) den Betrag von 50.000 Lei nicht überschreiten. Bei Fahrzeugen mit Hybridantrieb beträgt die Höchstgrenze 100.000 Lei, Elektrohybrid- und reine Elektrofahrzeuge dürfen bis zu 150.000 Lei kosten.

Begünstigter des Programms ist jede natürliche Person, die kumulativ folgende Zulassungskriterien erfüllt:

- Der Kauf betrifft einen Neuwagen im Sinne der DVO 66;
- Der Begünstigte hat keine ausstehenden Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Staatshaushalt;
- Der Begünstigte hat keine Rückstände bzgl. der Tilgung von Bankdarlehen;
- Zum Zeitpunkt der Beantragung des garantierten Kredits hat der Begünstigte das Mindestalter von 18 Jahren und die volle Ausübungsfähigkeit erreicht.

Um ein staatlich garantiertes Darlehen im Sinne der DVO 66 beantragen zu können, müssen die Begünstigten ferner einen bestimmten Vorschussbetrag wie folgt leisten:

- mindestens 5% des Kaufpreises des Neuwagens für Fahrzeuge mit thermischem Antrieb;
- mindestens 25% des Kaufpreises des Neuwagens für Hybridfahrzeuge bzw.
- mindestens 30% für Fahrzeuge mit elektrischem Hybrid- bzw. reinem Elektroantrieb.

¹⁰ Veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens Nr. 768 vom 22. Oktober 2014 und genehmigt durch Gesetz Nr. 88/2015, veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens Nr. 282 vom 27. April 2015.

¹¹ Letzte Änderung der DVO 66 erfolgte durch Dringlichkeitsverordnung Nr. 17 vom 20. März 2019, veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens Nr. 219.

¹² Definiert gem. den Bestimmungen des Art. 2 Absatz (1) Buchst. f) und h) aus dem Anhang zur Anordnung Nr. 661/2017 über die Genehmigung des Finanzierungsfadens für das Programm zur Förderung der Erneuerung des nationalen Fahrzeugbestandes 2017-2019, wie nachträglich geändert und ergänzt.

¹³ Definiert gem. den Bestimmungen des Art. 2 Absatz (1) Buchst. g) und h) aus dem Anhang zur Anordnung Nr. 660/2017 über die Genehmigung des Leitfadens zur Finanzierung des Programms zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr durch Förderung umweltfreundlicher und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, 2017-2019, wie nachträglich geändert und ergänzt.

Zum Nachweis des Vorschussbetrages können die im Rahmen des Programms zur Förderung der Erneuerung des nationalen Fahrzeugbestandes gewährten Vergünstigungen, namentlich die Verschrottungsprämie (Rum. *prima de casare*), genehmigt durch Anordnung Nr. 661/2017 und der Ökobonus (Rum. *ecobonus*) bzw. der Ökobeleg (Rum. *ecotichet*), genehmigt durch Anordnung Nr. 660/2017, herangezogen werden.

Zwischen dem Begünstigten des Programms, dem Kredit- bzw. Finanzinstitut und dem F.N.G.C.I.M.M¹⁴ wird ein Garantievertrag abgeschlossen, wonach sich der Staat, durch das Finanzministerium (FNGCIMM), verpflichtet, den vom o.g. Institut gewährten Kredit zu garantieren. Der Begünstigte verpflichtet sich ebenfalls, die Beträge, die aufgrund der Vollstreckung der Garantie im Falle eines Kreditrisikos durch den Kreditgeber fällig sind, an den Staat zurückzuzahlen („**Garantievertrag**“).

Die staatliche Garantie beträgt maximal 50% der gewährten Finanzierung.

Die jährliche Obergrenze der Garantien, die Prozedur und die Bedingungen für die Gewährung, die Zulassungsbedingungen für Kreditgeber und -nehmer sowie die Regeln für die Verwaltung der Garantien wurden durch Anwendungsnormen¹⁵ zu der DVO 66 detailliert.

Für das Jahr 2019 beträgt die Obergrenze der Garantien, die gemäß DVO 66 gewährt werden können, 10 Millionen Lei¹⁶.

Für das infolge des staatlich garantierten Darlehens gekaufte Fahrzeug ist eine Kaskoversicherung mit bestimmten vorgegebenen Parametern abzuschließen; sämtliche sich hieraus ergebenden Rechte sind an den rumänischen Staat proportional zum Prozentsatz der Garantie für die Zahlung der Versicherungsprämie abzutreten.

Auf Grundlage des Garantievertrags wird schließlich zugunsten des rumänischen Staates und der Kreditgeber anteilig eine Mobiliarhypothek auf die im Rahmen des Programms gekauften Neufahrzeuge bestellt. Die Mobiliarhypothek ist bis zur Beseitigung aller Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem im Rahmen des Programms gewährten bzw. gesicherten Kredites gültig.

3.4.2. Programm zur Förderung der Erneuerung des nationalen Fahrzeugbestandes 2017-2019

Durch die Anordnung Nr. 661/2017 des Umweltministers wurde das Finanzierungsleitfaden für das Programm zur Förderung der Erneuerung des nationalen Fahrzeugbestandes 2017-2019, wie nachträglich geändert und ergänzt („**Rabla Förderprogramm**“¹⁷), genehmigt.

Gegenstand des Rabla-Förderprogramms ist die nicht rückzahlbare Finanzierung aus dem Umweltfonds, in Form einer Verschrottungsprämie für den Kauf neuer, umweltfreundlicher Fahrzeuge im Austausch für die Verschrottung gebrauchter Altfahrzeuge.

Ziel des Rabla Förderprogramms sind die Verbesserung der Umweltqualität durch die Erneuerung des nationalen Fahrzeugbestandes sowie die Minderung der Auswirkungen der Luftverschmutzung infolge von Abgasemissionen von Gebrauchtfahrzeugen auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung.

Das Rabla Förderprogramm ist mehrjährig gestaltet und gilt auf nationaler Ebene. Es läuft in der Zeitspanne 2017-2019 und wird aus den Einnahmen des Umweltfonds (Rum. *Fondul pentru mediu*) finanziert.

Zuständige finanzierende Behörde ist der Verwalter des Umweltfonds (Rum. *Administratia Fondului pentru Mediu*).

Die Förderung – Verschrottungsprämie und Ökobonus

Die Förderung erfolgt durch die Gewährung einer Verschrottungsprämie (Rum. *prima de casare*), als Teil des Kaufpreises eines Neufahrzeugs und im Austausch für die Abgabe eines Gebrauchtfahrzeugs, das älter als acht Jahre ist. Voraussetzung für die Verschrottungsprämie ist der Ankauf eines Neufahrzeugs, dessen Antriebssystem im gemischten Betrieb maximal 120 g CO₂/ km erzeugt. Die Verschrottungsprämie beträgt 6.500 Lei (ca. 1.300 EUR).

Zusätzlich zur Verschrottungsprämie kann beim Kauf eines Neufahrzeugs ein Ökobonus hinzugefügt werden. Dieser beträgt 1.000 Lei, wenn das Neufahrzeug mit einem Antriebssystem ausgestattet ist, das eine Emissionsmenge von maximal 96 g CO₂ / km (oder von maximal 105 g CO₂/ km laut WLTP¹⁸ Standard) aufweist, und 1.700 Lei beim Kauf eines Neufahrzeugs mit

¹⁴ Nationaler Kreditgarantiefonds für kleine und mittlere Unternehmen S.A. (Rum. *Fondul Național de Garantare a Creditelor pentru Întreprinderile Mici și Mijlocii S.A.*).

¹⁵ Regierungsbeschluss Nr. 1053 vom 18. November 2014 für die Genehmigung der Anwendungsnormen der DVO 66, veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens Nr. 891 vom 8. Dezember 2014.

¹⁶ Regierungsbeschluss Nr. 470 vom 3. Juli 2019 zur Änderung und Ergänzung der Anwendungsnormen an der DVO 66, veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens Nr. 571 vom 11. Juli 2019.

¹⁷ https://afm.ro/programe_finantate.php

¹⁸ *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* (WLTP), festgelegt durch Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017.

Hybridantrieb. Sind beide Bedingungen erfüllt, können die beiden Ökoboni mit der Verschrottungsprämie kumuliert werden, wodurch ein Finanzierungsbetrag von 9.200 Lei (über 2.000 EUR) erreicht wird.

Wenn der Eigentümer im Rahmen des Rabla Förderprogramms zugelassen ist und über das Programm zur Förderung umweltfreundlicher und energieeffizienter Straßenfahrzeuge¹⁹ („Rabla Plus Förderprogramm“) ein neues Elektro- oder ein Elektrohybridfahrzeug erwerben möchte, erhält er einen Ökobeleg aus dem Rabla-Plus-Förderprogramm (vgl. u.), der nur mit der Verschrottungsprämie kumuliert werden kann.

Das Rabla Förderprogramm lässt sich nicht mit anderen Programmen kombinieren, die den Kauf neuer, umweltfreundlicher Fahrzeuge als Gegenleistung für die Verschrottung gebrauchter Fahrzeuge finanzieren. Eine Ausnahme gilt nur für das Rabla-Plus-Förderprogramm (s. Pkt. 3.4.3 nachfolgend).

Der Eigentümer kann mehrere Neufahrzeuge gegen Übergabe einer entsprechenden Anzahl von Gebrauchtfahrzeugen erwerben und so von mehreren Verschrottungsprämien Gebrauch machen.

Die Verschrottungsprämie wird durch den Fahrzeughersteller vom Kaufpreis des Neufahrzeugs abgezogen; die Differenz ist vom Begünstigten aus eigenen und / oder ergänzenden finanziellen Mitteln aufzubringen.

Gemäß der Verfügung des Präsidenten des Verwalters des Umweltfonds Nr. 620 vom 16.10.2019 beträgt der für die Finanzierungsperiode aus 2019 des Rabla Förderprogramm zugewiesene Betrag 365.000.000 Lei, davon 324.000.000 Lei für natürliche Personen und 41.000.000 Lei für juristische Personen.

3.4.3. Programm zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr durch Förderung umweltfreundlicher und energieeffizienter Straßenfahrzeuge 2017-2019

Durch die Anordnung Nr. 660/2017 des Umweltministers wurde der Finanzierungsleitfaden des Programms zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr durch Förderung umweltfreundlicher und energieeffizienter Straßenfahrzeuge 2017-2019 („**Rabla Plus Förderprogramm**“²⁰), genehmigt.

Gegenstand des Rabla Plus Förderprogramms ist die nicht rückzahlbare Finanzierung aus dem Umweltfonds in Form eines Ökobelegs (Rum. *ecotichet*) für den Kauf neuer, rein elektrisch betriebener oder Elektrohybridfahrzeuge.

Ziel des Rabla Plus Förderprogramms ist die Verbesserung der Umweltqualität durch den Ankauf solcher Fahrzeuge sowie die Minderung der Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung durch Abgasemissionen.

Das Rabla Plus Förderprogramms ist mehrjährig gestaltet und gilt auf nationaler Ebene. Es läuft in der Zeitspanne 2017-2019 und wird aus den Einnahmen des Umweltfonds (Rum. *Fondul pentru mediu*) finanziert.

Zuständige finanzierende Behörde ist der Verwalter des Umweltfonds (Rum. *Administratia Fondului pentru Mediu*).

Die Förderung – Ökobeleg

Die Förderung erfolgt durch die Gewährung eines Ökobelegs, der zum Erhalt eines nicht rückzahlbaren Betrages als Teil des Kaufpreises eines förderfähigen Fahrzeugs im Rahmen des Rabla Plus Förderprogramms erteilt wird.

Der Ecobeleg wird wie folgt gewährt:

- 45.000 Lei, jedoch nicht mehr als 50% des Kaufpreises, für den Kauf eines neuen Elektrofahrzeugs;
- 20.000 Lei, jedoch nicht mehr als 50% des Kaufpreises, für den Kauf eines neuen Elektrohybridfahrzeugs mit externer Energiequelle, das maximum 50 g / km CO₂ (oder maximal 70 g CO₂/ km laut WLTP Standard) ausstößt.

Der Antragsteller erhält beim Kauf des neuen Fahrzeugs den Ökobeleg, sofern die Bedingungen und Fristen laut Finanzierungsleitfaden des Rabla Plus Förderprogramms eingehalten werden.

Der Antragsteller kann mehrere neue Fahrzeuge kaufen und mehrere Belege erhalten. Während eines Kalenderjahres kann jedoch nur ein einziges neues Kraftfahrzeug im Rahmen des Rabla Plus Förderprogramms gekauft und dementsprechend nur einen Ökobeleg erhalten werden.

Der Ökobeleg wird vom Kaufpreis des Fahrzeugs abgezogen; die Differenz ist vom Antragsteller aufzubringen.

Wenn ein Antragsteller in das Rabla Förderprogramm aufgenommen wird und ein auch durch das Rabla Plus Förderprogramm förderfähiges Fahrzeug erwerben möchte, kann der Ökobeleg nur mit der Verschrottungsprämie kumuliert werden. Ein Ökobeleg kann ferner nicht mit mehr als einer Verschrottungsprämie kombiniert werden.

¹⁹ Siehe Pkt. 3.4.3 nachfolgend.

²⁰ https://afm.ro/programe_finantate.php

Das Rabla Plus Förderprogramm lässt sich mit Ausnahme des Rabla Förderprogramms nicht mit anderen Programmen zum Kauf von Elektro- Elektrohybridfahrzeugen kombinieren.

3.5. Lade-Infrastruktur

3.5.1. Öffentlich zugängliche Infrastruktur

Die Infrastruktur ist ein wesentlicher Bestandteil des Elektromobilitätssystems. Elektrofahrzeuge müssen über eine an ihre Funktionsweise angepasste Infrastruktur verfügen, wobei dieses Segment generell folgende Komponenten umfasst:

- Ladestationen und deren Wartung
- Mess- und Abrechnungssysteme
- Energieerzeugungslösungen
- Verteilung und Speicherung von Elektrizität
- Raumanbieter.

Durch Anordnung des Umweltministers Nr. 1559 vom 29 Juli 2016²¹ wurde der Leitfaden zur Finanzierung des Programms zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr durch Förderung der Infrastruktur für energieeffiziente Straßenfahrzeuge: Ladestationen für Elektro- und Elektro-Hybrid-Steckfahrzeuge („**Infrastrukturförderprogramm**“) verabschiedet.

Gegenstand des Infrastrukturförderprogramms war der Ausbau der Infrastruktur für die Stromversorgung der Elektrofahrzeuge, mit dem Ziel, den Einsatz von Hybrid- und Elektro-Plug-in-Elektrofahrzeugen zu fördern und bis 2020 eine Anzahl von bis zu 6.000 öffentlich zugänglichen Ladestationen zu erzielen.

Das Infrastrukturförderprogramm wurde mehrjährig gestaltet und aus den Einnahmen des Umweltfonds (Rum. *Fondul pentru mediu*) finanziert.

Zuständige finanzierende Behörde war der Verwalter des Umweltfonds (Rum. *Administratia Fondului pentru Mediu*).

In der Finanzierungsperiode, die vom 15. September bis 15. November 2016²² stattfand, wurden Mittel für die Errichtung von ca. 260 Ladestationen beantragt, wobei 9 der Antragsteller administrativ-territoriale Verwaltungsbehörden und 39 juristische Personen waren. Der beantragte Gesamtbetrag belief sich auf 15.234.201,60 Lei. Der insgesamt zur Verfügung gestellte Betrag belief sich jedoch auf 35.000.000 Lei.

Die zugelassenen Antragsteller dieses Infrastrukturförderprogramms waren:

- die Gebietskörperschaften (Städte und Gemeinden), einschließlich Gemeindeteile mit mehr als 50.000 Einwohnern;
- öffentliche Einrichtungen, deren Sitz oder funktionale Strukturen im Umkreis der o.g. Gebietskörperschaften liegen;
- Wirtschaftsteilnehmer, deren Sitz oder Betriebsstätte sich im Umkreis der o.g. Gebietskörperschaften befindet, sowie Wirtschaftsbeteiligten, die direkten Zugang zu Autobahnen, europäischen Straßen und Nationalstraßen haben.

Die im Infrastrukturförderprogramm als förderfähig angesehenen Ausgaben betrafen:

- Kauf von Ladestationen für Plug-in-Hybrid- und Elektrofahrzeuge;
- Kosten für die Montage von Ladestationen;
- Kosten für die Realisierung und Installation des Informationspanels;
- Die auf das Projekt bezogene Umsatzsteuer für lokale Behörden und öffentliche Einrichtungen, wenn diese gemäß den gesetzlichen Bestimmungen nicht abgedeckt, erstattungsfähig oder auf sonstige Weise zurückerstattet wurde.

Pro Antragsteller wurde eine Finanzierung im Wert von bis zu 900.000 Lei gewährt, was einem Anteil von bis zu 80% der förderfähigen Ausgaben entsprach.

Der vom Verwalter des Umweltfonds finanzierte Höchstbetrag im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms betrug:

- 11.250 Lei für eine Ladestation mit normaler Leistung;
- 157.500 Lei für eine Hochleistungs-Ladestation im Gleichstrom;
- 13.500 Lei für eine Ladestation mit hoher Wechselstromleistung.

Die von der Verwaltung des Umweltfonds im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms angebotenen Finanzierungsmöglichkeiten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur stieß jedoch angesichts des Höchstwerts von ca. 200.000 Euro (900.000 Lei pro Antragsteller) nur auf geringes Interesse. Im Vergleich zu den tatsächlichen Kosten wird dies als ein Hindernis für den Ausbau der Ladeinfrastruktur angesehen.

²¹ Veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens Nr. 597 vom 5. August 2016.

²² Die Verfügungen des Präsidenten der Verwaltung des Umweltfonds, Nr. 560 und Nr. 561 vom 11.10.2016.

Die Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge ist noch nicht sehr fortgeschritten, da derzeit in Rumänien nur 1.200 Elektrofahrzeuge zugelassen sind (laut rumänischem Auto-Register²³).

Die rumänische Regierung hat in der Sitzung vom 12. Juni 2019 ein Memorandum²⁴ über die staatliche Beihilferegelung in Höhe von 250 Millionen Lei für die Einrichtung von elektrischen Ladestationen auf den Straßen und in den Städten Rumäniens („Memorandum“) zur Debatte gestellt. Laut mehrerer Pressemitteilungen schätzte das Umweltministerium, dass die Finanzierungssitzung für dieses neue Programm im Herbst 2019 beginnen würde, jedoch wurden diesbezüglich bis dato noch keine weiteren Maßnahmen ergriffen.

Ziel des im Memorandum dargelegten Förderschemas ist die Unterstützung des Ausbaus der Versorgungsinfrastruktur von Elektrofahrzeugen, die aufgrund der begrenzten Anzahl von Elektrofahrzeugen allein auf rein kommerzieller Basis nicht realisierbar wäre. Ferner wird hiermit beabsichtigt, die Erdölabhängigkeit und die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu minimieren.

Das neue Förderschema stützt sich auf Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, wonach jene Beihilfen, die auf Erleichterung der Entwicklung bestimmter Tätigkeiten oder bestimmter Wirtschaftsregionen abzielen, mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, sofern sie die Handelsbedingungen nicht negativ beeinflussen, und somit zu Maßnahmen werden, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen.

Auf Anfrage Nr. 1672/CB/10.12.2018 der Regierung hat das Ministerium für Europäische Fonds in einer Stellungnahme die Vereinbarkeit der Maßnahme mit anderen aus europäischen Mitteln finanzierten Programmen bestätigt.²⁵

Die Genehmigung des Leitfadens zur Finanzierung des Programms soll durch Anordnung des Leiters der zuständigen Behörde für Umweltschutz erfolgen.

Die Hauptparameter des im Memorandum dargelegten Förderschemas sind:

- Die Verwaltung des Umweltfonds ist Veranlasser, Anbieter und Verwalter der staatlichen Beihilferegelung;
- Die Finanzierung soll zum 31.12.2025 auslaufen. Demnach beginnt der Zeitraum, in dem die Begünstigten ausgewählt und die Finanzierungsverträge unterzeichnet werden können, mit der Genehmigung des Förderschemas und endet am 31. Dezember 2025;
- Zahlungen im Rahmen der unter den oben beschriebenen Bedingungen unterzeichneten Verträge können bis zum 31. Dezember 2027 erfolgen;
- Das Budget, das dem Förderschema während der 6-jährigen Gültigkeitsdauer zugewiesen würde, beträgt 250.000.000 Lei;
- Das Budget für 2019 soll 92 Millionen Lei betragen;
- Begünstigte der staatlichen Beihilferegelung wären die Wirtschaftsteilnehmer aus allen Sektoren/ Tätigkeitsbereichen;
- Das Förderschema richtet sich an 600 potenzielle Begünstigte mit einem Jahresdurchschnitt von 86 Begünstigten;
- Förderfähig im Rahmen der staatlichen Beihilferegelung wären Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Ausbau der Stromversorgungsinfrastruktur für Elektrofahrzeuge;
- Folgende Aufwendungen werden als beihilfefähige Ausgaben gelten:
 - Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Ladestationen für Batterien von Elektrofahrzeugen;
 - Kosten für die Montage von Ladestationen;
 - Kosten für die Realisierung und Installierung der Signal- / Informationspanels der Ladestationen;
 - Aufwendungen für den Anschluss der Ladestationen an das Stromversorgungsnetz;
 - Kosten der Inbetriebnahme der Ladestationen.

Die Verteilung der Ladestationen erfolgt so, dass die Aufladung der auf alternativen Kraftstoffen basierenden Verkehrsmittel in Ballungsräumen mindestens alle 10 km, im außerstädtischen Umfeld für Nationalstraßen mindestens alle 150 km und im Transeuropäischen Netz mindestens alle 70 km gewährleistet ist. Bei Umgehungsstraßen von Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern werden Ladestationen in Entfernungen von maximal 50 km bereitgestellt.

Die Standorte der Tankstellen werden vorrangig den TEN-T-Strecken in Rumänien bzw. dem Orient- / Ostmittelmeerkorridor und dem Rhein-Donau-Korridor, den europäischen und nationalen Straßen sowie den städtischen Ballungsräumen folgen.

Derzeit gehören etwa 90% der bestehenden Ladestationen privaten Betreibern (Verbrauchermärkten, Restaurants, Hotels usw.); sie unterliegen einer privaten oder halbprivaten Nutzung. Die öffentlichen Ladestationen befinden sich im Besitz von Institutionen, sind auf große Orte konzentriert und haben eine Leistung von maximal 22 kW.

²³ Stand angegeben im Memorandum über die staatliche Beihilferegelung in Höhe von 250 Millionen Lei für die Einrichtung von elektrischen Ladestationen auf den Straßen in Rumänien und in Städten - <http://gov.ro/stiri/informatie-de-presa-privind-proiectele-de-acte-normative-care-vor-fi-incluse-pe-agenda-edintei-guvernului-romaniei-din-12-iunie-2019>

²⁴ <http://gov.ro/stiri/informatie-de-presa-privind-proiectele-de-acte-normative-care-vor-fi-incluse-pe-agenda-edintei-guvernului-romaniei-din-12-iunie-2019>

²⁵ Antwort des Ministeriums für Europäische Fonds mit der Nr. 4390/17.01.2019.

Vor diesem Hintergrund ist das Eingreifen des Staates notwendig, um ein umfassendes, nachhaltiges Netzwerk aufzubauen, das die Bewegung der Elektrofahrzeuge zwischen verschiedenen Interessengebieten ermöglicht. Hiermit wäre ein nachhaltiges Verhältnis zwischen dem Einsatz alternativer und fossiler Brennstoffe im Verkehrssektor gewährleistet.

3.5.2. Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Wohn- und Nichtwohneinheiten

Am 25. Juli 2019 hat das Ministerium für regionale Entwicklung und öffentliche Verwaltung (MDRAP) einen Entwurf für eine Dringlichkeitsverordnung zur Änderung und Ergänzung des Gesetzes Nr. 372/2005 über die Energieeffizienz von Gebäuden²⁶ zur öffentlichen Konsultation vorgelegt. Es wurde auf der MDRAP-Website unter der Rubrik Transparenz/ Öffentliche Konsultationen/ Entwurf allgemeiner normativer Rechtsakte veröffentlicht²⁷. Das Gesetz Nr. 372/2005 setzt die Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden²⁸ ins nationale Recht um. Im Juni 2018 wurde zudem die Richtlinie (EU) 2018/844²⁹ im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht, die gemäß Art. 3 Absatz (1) durch die Mitgliedstaaten bis zum 10. März 2020 umzusetzen ist. Ferner wurde Dezember 2018 die Verordnung (EU) 2018/1999³⁰ verabschiedet.

Der Entwurf der Dringlichkeitsverordnung zur Änderung und Ergänzung des Gesetzes Nr. 372/2005 über die Energieeffizienz von Gebäuden zielt darauf ab, die Richtlinie 2018/844/EU umzusetzen und das Gesetz Nr. 372/2005 mit der Verordnung (EU) 2018/1999 im Einklang zu bringen.

Eine der wesentlichen Änderungen gemäß dem Entwurf der Dringlichkeitsverordnung bezieht sich auf die Verpflichtung der Entwickler/ Eigentümer/ Verwalter neuer Gebäude mit mehr als 10 Parkplätzen, bzw. von bestehenden Immobilien, die wesentlich renoviert werden müssen, diese bis zum 1. Januar 2025 mit Ladestationen und eingebauter Infrastruktur für Elektrofahrzeuge auszustatten.

Die Maßnahme gilt sowohl für Wohn- als auch für Nichtwohngebäude.

Es gibt jedoch einige Konstruktionen, die laut Entwurf von der Dringlichkeitsverordnung ausgenommen sind: (i) neue Gebäude, für die die Baugenehmigung vor dem 10. März 2021 erteilt wurde; (ii) bestehende Gebäude, bei denen die Kosten für Ladestationen über 7% der gesamten Renovierungsarbeiten darstellen würden; (iii) Gebäude, die bereits ähnlichen Anforderungen unterliegen.

Der Entwurf der Dringlichkeitsverordnung befindet sich derzeit noch in öffentlicher Debatte. Um in Kraft zu treten, muss dieser von der Regierung verabschiedet werden.

²⁶ veröffentlicht im Amtsblatt Rumäniens, Teil I, Nr. 764 vom 30. September 2016.

²⁷ <https://www.mdrap.ro/proiect-de-og-privind-modificarea-si-completarea-legii-372-2005-privind-performanta-energetica-a-cladirilor>

²⁸ Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden.

²⁹ Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz.

³⁰ Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates.

4. Fördermöglichkeiten für nachhaltige Mobilität ⁽³¹⁾

4.1 Staatliche Förderprogramme

Der rumänische Umweltfonds AFM („Administratia Fondului pentru Mediu“) offeriert seit einigen Jahren verschiedene Programme zur Förderung von nachhaltiger Mobilität. Derzeit sind dies Programme zur Förderung von Elektro- und Plug-in-Fahrzeugen, Elektrobussen, sowie eine Verschrottungsprämie für alte Fahrzeuge. In der Vergangenheit gab es auch Förderprogramme für die Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge - förderungsberechtigt waren Unternehmen und öffentliche Gebietskörperschaften. Da die Programme für Ladestationen aber inzwischen ausgelaufen sind, gehen wir im Detail nur auf die drei erstgenannten Förderprogramme ein.

AFM-Förderprogramm für Elektrofahrzeuge („Rabla Plus Masini Electrice“)³²

Natürliche Personen, juristische Personen und Behörden können Zuschüsse beim Kauf neuer Elektro- und Plug-in-Fahrzeuge erhalten, sofern deren CO₂-Ausstoß unter 50g/km liegt. Voraussetzung ist, dass diese Fahrzeuge über einen in Rumänien autorisierten Markenhändler gekauft werden, da die Antragstellung nur über die Händler möglich ist. Damit sind Grauimporte von Fahrzeugen, die nicht über einen in Rumänien autorisierten Markenhändler gekauft werden, nicht förderbar.

Die Prämie betrug 2019 für reine Elektrofahrzeuge 45.000 RON (ca. 9.500 Euro), für die Plug-in-Hybride 20.000 RON (ca. 4.200 Euro). Für die Folgejahre kann es zu anderen Fördersätzen kommen, da das Programm zu Beginn jedes Jahres neu beschlossen wird.

AFM-Verschrottungsprämie („Rabla“)³³

Seit dem Jahr 2005 gibt es in Rumänien eine Verschrottungsprämie für Fahrzeuge, die älter als acht Jahre sind. Die Prämie kann nur beim Kauf eines neuen Fahrzeugs geltend gemacht werden, wobei es verschiedenen Zusatzprämien gibt für besonders emissionsarme Fahrzeuge. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge über einen in Rumänien autorisierten Markenhändler gekauft werden, da die Antragstellung nur über die Händler möglich ist. Anspruchsberechtigt sind natürliche Personen, juristische Personen und Behörden.

Im Programmzeitraum 2017-2019 betrug die Verschrottungsprämie 6.500 RON (ca. 1.300 Euro). Generell konnte sie nur für neue Fahrzeuge eingelöst werden, deren CO₂-Ausstoß unter 120g/km lag. Für neue Fahrzeuge, deren CO₂-Ausstoß unter 96 g/km lag, gab es einen zusätzlichen Bonus in Höhe von 1.000 RON (ca. 210 Euro). Hybridfahrzeuge (ohne Plug-in-Funktion) konnten darüber hinaus einen weiteren Bonus in Höhe von 1.700 RON (ca. 350 Euro) erhalten.

Da das aktuelle Programm mit Ende 2019 ausgelaufen ist, kann es für die Folgejahre zu anderen Fördersätzen oder Förderbedingungen kommen.

AFM-Förderprogramm für öffentlichen Verkehr („Transport Public Nepoluant“)

Seit 2018 gibt es Förderungen für öffentliche Autobusse mit entweder einem Euro 6 Dieselmotor und einem Verbrauch von weniger als 39 l/100km, einem Flüssiggasantrieb oder einem Elektroantrieb. Bis Ende 2019 wurden zwei Projekte genehmigt, und zwar der Stadt Bukarest 100 elektrische O-Busse sowie 130 Busse mit Hybridantrieb, sowie der Stadt Brasov 32 Elektrobuse und 20 Busse mit Hybridantrieb.

³¹ Kapitel 4 wurde erstellt von TPA Group – Kontaktdaten verfügbar im Kapitel 7

³² Mehr dazu im Kapitel 3.4.3

³³ Mehr dazu im Kapitel 3.4.2

4.2 Förderungen der EU

In der EU-Förderperiode 2014-2020 ist nachhaltige Mobilität eines der Schwerpunktthemen, für die Rumänien Fördergelder bekommen kann. Es handelt sich dabei ausnahmslos um Fördergelder für öffentliche Stellen, d.h. Förderungsnehmer ist immer eine Gebietskörperschaft, das Transportministerium oder ein lokaler öffentlicher Verkehrsbetrieb. In der Regel erhält Rumänien für diese Projekte eine Förderung der EU von 85% des Projektwerts. Es handelt sich überwiegend um Großprojekte für Infrastrukturinvestitionen, die zum Teil allerdings bereits deutlich in Verzug sind und in vielen Fällen nicht bis zum Ende der Förderperiode abgeschlossen werden können. In diesen Fällen wird Rumänien eine Verlängerung der Umsetzungsperiode bei der EU beantragen, damit die Fertigstellung der Projekte aus dem Budget der Förderperiode 2021-2027 finanziert werden kann. Dies hat allerdings zur Folge, dass die in der Periode 2014-2020 für diese Projekte reservierten und nicht mehr genutzten Fördergelder verfallen.

Auch in der Förderperiode 2021-2027 wird es wieder Förderungen für nachhaltige Mobilität geben, besonders im Kontext von CO₂-Reduzierung und Entwicklung neuartiger Technologien und Mobilitätskonzepte. Da die Grundlagen der Förderprogramme derzeit noch in Ausarbeitung sind, werden Details erst Ende 2020/Anfang 2021 verfügbar sein. Bekannt wurde aber bereits, dass es deutlich weniger Fördergelder für Infrastruktur geben wird, der Fokus wird stärker auf Innovation liegen.

EU-Förderprogramm POR 4.1 – Nachhaltige urbane Mobilität

Bis Mai 2019 konnten rumänische Gemeinden Förderanträge für eine Reihe von Investitionen zur Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität einreichen. Förderbar waren unter anderem die Anschaffung von Straßenbahnen und elektrischen Bussen, die Modernisierung von Haltestellen, e-ticketing, Radwege, Park&Ride Anlagen, etc. Städte bis 20.000 Einwohner konnten je Projekt 5 Mio. Euro Förderungen erhalten, größere Städte 10 Mio. Euro, Bukarest und Tulcea maximal 20 Mio. Euro. Großteils wurden Anträge für den Kauf von Fahrzeugen gestellt, die – wie alle öffentlichen Investitionen – ausgeschrieben werden.

EU-Förderprogramm POIM 1.2 – Eisenbahnprojekte

Die rumänische staatliche Eisenbahngesellschaft CFR konnte im Rahmen dieses Förderprogramms Förderungen in Höhe von 1,4 Mrd. Euro erhalten. Förderbar war die Modernisierung des TEN-T 22 Netzwerks (Nadlac-Constanta), d.h. Schienen, Signalanlagen und Stationen, sowie der Ankauf von Schienenfahrzeugen.

EU-Förderprogramm POIM 1.3 – Häfen und multimodale Terminals

Rund 350 Mio. Euro konnte Rumänien für den Ausbau von Häfen und multimodalen Terminals erhalten. Gefördert konnte die dazugehörige Infrastruktur werden (Straßen- und Eisenbahnanschlüsse, Dämme, etc.), die Vertiefung der Hafenbecken, Modernisierung von Schleusenanlagen sowie die Anschaffung des benötigten Equipments.

EU-Förderprogramm POIM 1.4 – Bukarester U-Bahn

Die von der rumänischen Eisenbahngesellschaft CFR betriebene U-Bahn in Bukarest konnte Fördergelder in Höhe von 680 Mio. Euro für den Bau der U-Bahnlinie 5 und die Anschaffung von Zuggarnituren in Anspruch nehmen.

EU-Förderprogramm Connecting Europe Facility

Im Rahmen dieses EU-weiten Programms gibt es zwei Fördermöglichkeiten: einerseits hat Rumänien direkten Zugriff auf ein rumänischen Projekten gewidmetes Budget von 1,234 Mrd. Euro, das für die Modernisierung des Eisenbahnnetzwerkes verwendet wird. Diese Finanzierungslinie ist eine Ergänzung zum Programm POIM 1.2 und anderen Finanzierungslinien im Rahmen der Strukturfonds. Darüberhinaus gibt es aber auch ein allgemeines Budget, das allen Mitgliedstaaten zur Verfügung steht, und in dessen Rahmen es einen Wettbewerb der eingereichten Projekte gibt. Diese Projekte können 35-50% Förderung erhalten. Der Großteil der von Rumänien eingereichten Projekte war auf Eisenbahn bezogen, nur ein geringer Teil auf Luftfahrt und Schifffahrt.

EU-Förderprogramm Horizont 2020

Im Rahmen des europäischen Forschungsprogramms Horizont 2020 stehen den Mitgliedsländern in der Periode 2014-2020 rund 80 Mrd. Euro zur Verfügung. Die Calls für Projekte werden jährlich neu definiert, d.h. es wird sehr präzise vorgeschrieben, welche Art von Forschungsprojekt eingereicht werden kann. Regelmäßig finden sich darunter auch Calls für Transport- und Mobilitätslösungen. Als generelle Anforderung müssen die eingereichten Projekte einen hohen Innovationsgrad aufweisen und Lösungen entwickeln, die im Europäischen Wirtschaftsraum möglichst weiträumig umsetzbar sind.

Für die Förderperiode 2021-2027 ist ein Nachfolgeprogramm geplant, „Horizont Europa“, das laut den vorläufigen Vorschlägen der EU-Kommission mit einem Budget von EUR 91,4 Mrd. ausgestattet sein wird – rund 15% mehr als das derzeit laufende Programm Horizont 2020. Das endgültige Budget wird erst feststehen, nachdem der mehrjährige Finanzrahmen der EU für den Zeitraum 2021-2027 beschlossen wurde, aber es wird mit Sicherheit wiederum das am höchsten dotierte europäische Förderprogramm sein. Neben Gesundheit, Sicherheit, digitalen Schlüsseltechnologien, Klima und Energie wird auch Mobilität eines der Kernthemen des neuen Programms sein. Als wesentliche Neuerung gegenüber dem aktuellen Programm kann der Europäische Innovationsrat unter bestimmten Bedingungen auch Unterstützung in Form von Beteiligungskapital bereitstellen – die Europäische Union wird somit zum temporären Miteigentümer eines geförderten Unternehmens.

EU-Förderprogramme Interreg und Programme zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Interreg Programme dienen der Zusammenarbeit mehrerer EU-Mitgliedsländer an gemeinsamen Projekten, die Programme zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Projekten in Grenzregionen mit Drittstaaten – Rumänien hat ein solches Programm mit Serbien. In beiden Programmen kann Rumänien mit seinen Partnern auch Projekte für nachhaltige Mobilität umsetzen, im Programm mit Serbien ist dies sogar ein dezidiertes Schwerpunktthema. Die Programme laufen wie alle anderen 2020 aus, es wird allerdings aller Voraussicht nach ähnliche Nachfolgeprogramme geben.

5. Marktattraktivität für deutsche KMU

Durch die geographisch günstige Lage, mit seinen rund 20 Mio. Einwohnern und einem kontinuierlich steigenden verfügbaren Einkommen, ist das EU-Mitglied Rumänien ein wichtiger Absatzmarkt in Südosteuropa. Deutsche Unternehmen haben hier gute Geschäftsaussichten. Entscheidende Investitionsfaktoren sind das im europäischen Vergleich weiterhin attraktive Gehaltsgefüge und die gut ausgebildeten rumänischen Fachkräfte, trotz eines mancherorts steigenden Facharbeitermangels, sowie eine relative niedrige Unternehmensbesteuerung.

Rumänien entwickelt sich zunehmend von der „verlängerten Werkbank“ hin zu einem Investitionsstandort für die Bereiche Forschung und Entwicklung. Zahlreiche deutsche Investoren haben in Rumänien in diesem Bereich wichtige Investitionen getätigt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich Rumänien in den Augen der deutschen Unternehmen leicht gebessert, was die Bedingungen für F&E angeht.

Die ausländischen Direktinvestitionen nach Rumänien verzeichneten 2018 einen Anstieg auf 4,9 Mrd. EUR (+2,29% im Vergleich zu 2017). Die Hälfte davon kam aus den Niederlanden, Österreich und Deutschland (Weitere Wirtschaftsdaten über Rumänien finden Sie in der AHK-Standortbroschüre „Zukunftsmarkt Rumänien“).

Ein wichtiges Standortkriterium für Investoren bleibt die attraktive Lage des Landes – Rumänien befindet sich an der Kreuzung zwischen der Europäischen Union, dem Balkan und dem Schwarzen Meer. Rumänien wird von drei großen paneuropäischen Korridoren durchgezogen: Korridor Nr. 4, der den Westen mit der Osteuropa (Dresden / Nürnberg - Prag - Wien - Bratislava - Győr - Budapest - Arad - Bukarest - Constanța / Craiova - Sofia - Thessaloniki / Plovdiv - Istanbul) verbindet; Korridor Nr. 7 erleichtert die Schifffahrt innerhalb Europas auf der Donau und Korridor Nr. 9, der den Norden und Süden des Kontinents verbindet (Helsinki - Vyborg - St. Petersburg - Pskov - Moskau - Kaliningrad - Kiev - Liubasevka / Rosdilna (Ukraine) - Chișinău - Bukarest - Dimitrovgrad - Alexandroupolis).

5.1. Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken für eine Markterschließung

Nachfolgend wird eine Zusammenfassung von den Chancen und Risiken für eine Rumänien-Markterschließung dargestellt.

Tabelle 8: SWOT Analyse

Stärken	Schwächen
- EU-Mitgliedschaft	- Schwache ÖPNV-Infrastruktur
- große Interesse an alternativen Mobilitätslösungen	- Probleme bei Abrufung der Fördermittel
- die Existenz von Fördermitteln	- schwerfällige Verwaltung
- fast kein interner Wettbewerb	- Arbeitskräfte- und Fachkräftemangel
- wachsender Markt für alternative Mobilitätslösungen	- schwach ausgebaute Infrastruktur
Chancen	Risiken
- Wirtschaftswachstum	- oft wechselnde Rechtsbedingungen, Bürokratie
- großer Nachholbedarf	- Finanzierungsschwierigkeiten
- großer Binnenmarkt	- Demographie und Auslandsmigration
- deutsche Produkte werden sehr geschätzt	
- Nähe zu anderen Märkten in der Region	

Quelle: eigene Zusammenstellung

5.2. Handlungsempfehlungen für deutsche Unternehmen für einen erfolgreichen Markteinstieg

Aus der langjährigen Erfahrung der AHK Rumänien im Bereich der deutsch-rumänischen Wirtschaftsbeziehungen haben deutsche Unternehmen generell gute Chancen, sich direkt über Kapitalinvestitionen in Projekte oder indirekt durch technologische Beratung oder Technologieexport bei der Erreichung der von Rumänien angestrebten Ziele zu beteiligen.

Marktanteile können entweder durch gezielte M&A-Aktivitäten oder durch die optimale Nutzung der bestehenden Vertriebskanäle gewonnen werden. Die AHK Rumänien bietet dabei auch gerne die notwendige Unterstützung.

Deutsche Lieferanten haben im Vergleich zu anderen lokalen aber auch ausländischen Anbietern v. a. bei anspruchsvollen und qualitätsorientierten Zielgruppen einen deutlichen Vorteil durch die Marke „Made in Germany“.

Andererseits ist zu berücksichtigen, dass die ziemlich oft wechselnden rechtlichen Rahmenbedingungen bei so manchen Investoren zu Unsicherheiten führen. Die Finanzierung der Projekte ist auch ein Hindernis, das nicht jeder Investor überwinden kann. Da wegen den bürokratischen Prozeduren die Projektentwicklungs- und Genehmigungsphase relativ lang ist, kann sich der Zeitrahmen zwischen Vertragsschließung und Lieferung stark ausdehnen.

Abhängig vom Vorhaben und von der Investitionsbereitschaft (Zeit, Kapital und Know-how) des deutschen Anbieters bestehen mehrere Möglichkeiten der Marktbearbeitung. Die nächste Grafik zeigt die Beziehung zwischen der getätigten Investition und dem potenziell erreichbaren Marktanteil.

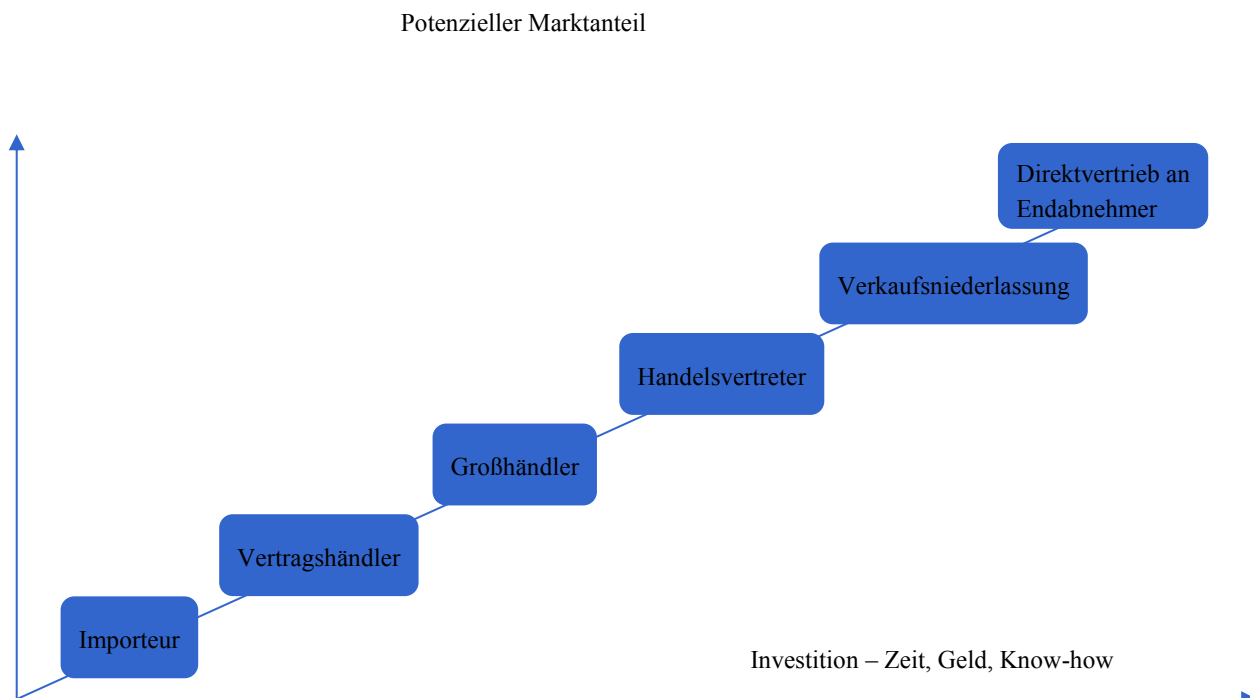


Abbildung 16: Mögliche Vertriebskanäle

Quelle: eigene Zusammenstellung

Die Bearbeitung des Marktes über Importeure und Vertragshändler kann sehr sinnvoll sein, solange diese Komplementärprodukte mit einem ähnlichen Preis-Qualitäts-Verhältnis in der Produktpalette aufweisen. Diese können das Produkt entweder an größere Kunden direkt vertreiben oder in die Logistik- und Transportmärkte oder andere spezialisierte Geschäfte bringen. Momentan existieren in Rumänien laut rumänischem Handelsregister 2.953 Logistikunternehmen.

Als die wichtigsten nationalen Unternehmen gelten: Havi Logistics (www.havi.com), International Lazar Company (www.intlazar.ro), Transmec Ro (www.transmecgroup.com), Dianthus Company (www.dianthus.ro), Cargo-Partner Expediții (www.cargo-partner.com) und Atlas Express & Logisitc (www.atlastransporte.ro).

Die anderen Großunternehmen gehören zu den internationalen Ketten: Schenker Logistics Romania (www.dbschenker.com), Gebrüder Weiss (www.gw-world.com), Kuehne + Nagel Romania (ro.kuehne-nagel.com), DHL Logistics Romania (www.logistics.dhl/ro-ro) und Karl Heinz Dietrich International Logistics (www.dietrich-logistic.com).

Für Dienstleistungsanbieter empfiehlt es sich auch, mit lokalen Dienstleistungsunternehmen zusammenzuarbeiten, wie z.B. Transport- und Logistikdienstleister, Logistikzentren oder Projektmanagementunternehmen. Die Bereitschaft zu Kapitalbeteiligungen wird meistens sehr geschätzt. Im Kapitel 7.4 kann eine Liste der wichtigsten Transport- und Logistikunternehmen eingesehen werden.

Um ein gewisses Marktgefühl zu gewinnen und sich im Markt zu positionieren, sind dies die besten Einstiegsvarianten. Sobald das Umsatzvolumen es rechtfertigt, lohnt es sich, einen Handelsvertreter vertraglich zu binden oder sogar eine Niederlassung zu gründen. Die AHK kann deutschen Unternehmen in all diesen Phasen unterstützend zur Seite stehen.

Weiterhin ist es sinnvoll, zwischen öffentlichen und privaten Projekten zu unterscheiden.

Öffentliche Auftraggeber

Öffentliche Verwaltungseinrichtungen, insbesondere die Kreis- und Stadträte und die Vertreter der Agenturen für regionale Entwicklung in Rumänien stellen einen sehr interessanten und attraktiven Kundenkreis sowohl für Beratungsdienstleistungen als auch für Anlagen dar, da diese auch die Hauptnutznießer der EU-Fördergelder sind. Die Kreisräte organisieren Ausschreibungen, schließen die Verträge ab und führen die Zahlungen durch.

Die Beteiligung an solchen Projekten ist jedoch langwierig und mit verschiedenen Risiken behaftet. Man muss mit Verspätungen in allen Phasen des Projekts rechnen. Alle Prozeduren müssen EU-konform sein und werden oft auch angefochten. Die Bewertungszeit ist viel länger als in dem Leitfaden für den Antragsteller vorgegeben. Da die Antragsteller die Projekte vorfinanzieren müssen, kommen auch öfters Finanzierungsblockaden im Projekt vor.

Wenn es endlich zur Ausschreibung kommt, liegen die Ausschreibungsunterlagen in rumänischer Sprache vor, d. h. es ist empfehlenswert, mit rumänischen Partnern oder einem rumänischen Management zusammenzuarbeiten. Die einfachste und wahrscheinlich effektivste Weise, sich an einer laufenden Ausschreibung zu beteiligen, ist es, diese gemeinsam mit einem erfahrenen lokalen Partner durchzuführen. Die AHK Rumänien unterstützt deutsche Unternehmen gerne bei der Identifizierung und Wahl geeigneter Partnerunternehmen im Land.

Es gibt mehrere Aspekte, die deutsche Unternehmen bei Ausschreibungsbeteiligungen beachten sollten:

1. Die Projekte sollten im Anfangsstadium identifiziert werden, um bei der Erstellung des technischen Lösungsvorschlags mitwirken zu können.
2. Ein enger Kontakt zu den öffentlichen Stellen sollte gepflegt werden.
3. Der Preis hat meistens Vorrang. Über Erfahrung, Spezialisierung, hochwertige Technologien, Garantien etc. kann man Vorteile erzielen.
4. Man sollte unbedingt mit lokalen Partnern oder mit Generalunternehmern eng zusammenarbeiten.

Deutsche Unternehmen finden Informationen zu den laufenden oder geplanten Ausschreibungen in mehreren Ausschreibungsdatenbanken unter: www.e-licitatie.ro (auch auf Englisch), www.rolicitatii.ro (Rubrik: "Cautare"; nur auf Rumänisch), <http://ted.europa.eu> (in diversen Sprachen), www.gtai.de (Rubrik: Datenbank-Recherche, Ausschreibungen; meist auf Deutsch).

Die öffentliche Hand kann als Kunde auch für kleinere Projekte im lokalen Bereich infrage kommen. Man sollte sich also nicht nur auf EU-Projekte konzentrieren.

Private Auftraggeber

Die privaten Transport- und Logistikunternehmen, Logistikzentren, Unternehmensberater mit Schwerpunkt Mobilität und Stadtplanung, Betreiber von Sharing-Modellen für Mobilität (z. Bsp. Car- und Bikesharing), Betreiber der elektrischen Ladestationen sowie Parksysteme, Parkverwaltung und Parkplatzbetreiber kommen besonders für deutsche Anbieter als Kunden in Frage.

Die Verträge werden durch direkte Vergabe oder durch Angebotsaufforderung vergeben. Die Qualität, die Zuverlässigkeit der Produkte und Dienstleistungen sowie die Garantie- und Wartungspolitik spielen neben dem Preis eine wichtige Rolle bei der Auftragserteilung. Es werden meistens Komplettlösungen erwartet. Der Anbieter sollte sogar in der Lage sein, in Finanzierungsfragen unterstützen zu können und Serviceleistungen „in time“ durchzuführen. Solche Ansätze steigern die Absatzchancen.

Obwohl Angebote im Fall der Unternehmen durch die Einkaufs- oder Entwicklungsabteilung eingeholt werden, liegt die Kaufentscheidung meistens in den hohen Managementebenen. Es ist somit sehr wichtig, genügend Sichtbarkeit im Markt zu haben. Die angebotenen Produkte und Dienstleistungen müssen sich einem hohen Bekanntheitsgrad erfreuen und ein positives Image haben. Deutsche Anbieter sollten also bestehende Marketingoptionen (nationale und regionale Fachmessen, Fachkonferenzen und -symposien, Internetplattformen und Instrumente des modernen Marketings etc.) auf jeden Fall nutzen. „Made in Germany“ wird in Rumänien sehr geschätzt.

Einmalige Endkunden

Für die Bearbeitung des Endkundensegments muss sich ein Unternehmen ein angemessenes Vertriebs- und Service-Netz aufbauen sowie viel in Kommunikation investieren. Die AHK Rumänien kann bei diesen Tätigkeiten unterstützen.

6. Quellenverzeichnis

- Auswärtiges Amt, 2015: Was Rumänien in den vergangenen 25 Jahren erreicht hat, verdient Respekt und Anerkennung, http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Infoservice/Presse/Interviews/2015/150308_BM_ROU_Nachrichtenportal_hotnews.html
- CBRE, Global Prime Office Occupancy Cost 2019, <https://www.cbre.com/research-and-reports/Global-Prime-Office-Occupancy-Costs-2019>
- Deutsch-Rumänische Industrie und Handelskammer, 2019: AHK Standortbroschüre 2018, https://www.ahkrumaenien.ro/fileadmin/AHK_Rumaenien/user_upload/AHK_2019_small.pdf
- Europäische Kommission: Eurostat, 2019: Durchschnittliche Anzahl der erlernten Fremdsprachen pro Schüler auf ISCED-Stufe 2 (duc_thfrlan) http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=educ_thfrlan&lang=en
- Europäische Kommission: Eurostat, 2017: Excel-Tabellen (NACE Rev.2) <http://ec.europa.eu/eurostat/web/prodcom/data/excel-files-nace-rev.2>
- Europäische Kommission: Eurostat, 2019: Reales BIP-Wachstum, <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tec00115&plugin=1>
- Nationalbank Rumäniens / Banca Nationala a Romaniei, 2019: Indicatori de politica monetara, <https://www.bnr.ro/Rata-dobanzii-de-politica-monetara-1744.aspx>
- Nationalbank Rumäniens / Banca Nationala a Romaniei, 2019: Investitiile straine directe in Romania 2018, <http://www.bnr.ro/PublicationDocuments.aspx?icid=9403>
- Planung für städtische und nachhaltige Mobilität 2016-2030 für die Region Bukarest-Ilfov, https://tpbi.ro/files/proiect_pmud.pdf
- Planung für städtische und nachhaltige Mobilität die Stadt Cluj-Napoca, https://files.primariaclujnapoca.ro/dezbatere_publica/Planul-de-Mobilitate-Urbana-Durabila-pentru-Polul-de-Crestere-Cluj-Napoca-varianta-actualizata.pdf
- Rumänischer Prognoseausschuss, 2017: Proiectia pe termen mediu http://cnp.ro/user/repository/prognoze/prognoza_iarna_proiect_buget_2017.pdf
- Rumänisches Handelsregister, <http://www.onrc.ro/index.php/ro/statistici>
- Rumänisches Statistikamt / Institutul National de Statistica, 2019: Buletinul Statistic de Comer International, <http://www.insse.ro/cms/ro/content/buletin-statistic-de-comer%C5%A3-interna%C5%A3ional-nr72019>
- Rumänisches Statistikamt / Institutul National de Statistica, 2019: Die Anzahl von Verkehrsmittel am Ende des Jahres 2017 <http://www.insse.ro/cms/ro/tags/mijloace-de-transport-existente>
- Rumänisches Statistikamt / Institutul National de Statistica, 2019: Lange der Transportwege 2018, <http://www.insse.ro/cms/ro/content/lungimea-c%C4%83ilor-de-transport-%C3%AEn-anul-2018>
- Rumänisches Statistikamt / Institutul National de Statistica, 2016: Volkszählung 2011, http://www.recensamantromania.ro/wp-content/uploads/2013/07/REZULTATE-DEFINITIVE-RPL_2011.pdf
- Stand angegeben im Memorandum über die staatliche Beihilferegelung in Höhe von 250 Millionen Lei für die Einrichtung von elektrischen Ladestationen auf den Straßen in Rumänien und in Städten, <http://gov.ro/ro/stiri/informatie-de-presa-privind-proiectele-de-acte-normative-care-vor-fi-incluse-pe-agenda-edintei-guvernului-romaniei-din-12-iunie-2019>
- Trafic Media Fachmagazin: Die wichtigsten Logistikunternehm in Rumänien 2019, https://www.traficmedia.ro/revista/2018_in511s/TRLO_1118_no11ie/assets/basic-html/index.html#1
- Umweltfonds der Rumänischen Regierung: Finanzierungsprogramme, https://afm.ro/programe_finantate.php
- *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* (WLTP), festgelegt durch Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017
- World Bank Group, Ease of Doing Business Report 2019 <http://www.doingbusiness.org/rankings>

7. Anhang – Relevantes Netzwerk

DEUTSCH-RUMÄNISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER

Str. Clucerului Nr. 35, Et. 2

011363 Bucuresti

Tel.: +40 21 207 91 48

Fax: +40 21 223 10 50

E-Mail: drahk@ahkrumaenien.ro

Web: www.ahkrumaenien.ro

www.econet-romania.com

Die Deutsch-Rumänische Industrie- und Handelskammer (AHK Rumänien) wurde 2002 aufgrund des Abkommens zwischen dem deutschen und dem rumänischen Staat gegründet und ist eine business-to-business Organisation mit ca. 600 deutschen und rumänischen Mitgliedsunternehmen.

Als Teil des intentionalen Kammernetzwerks besteht das Hauptziel der Kammertätigkeit in der Unterstützung sowohl deutscher als auch rumänischer Unternehmen im Auf- und Ausbau ihrer Wirtschaftsbeziehungen. Gleichzeitig kann die Kammer auch als ein heterogenes Team von 27 Kollegen beschrieben werden. Das Kammerteam charakterisiert sich durch Motivation und eine große Kompetenzvielfalt. Alle Kammermitarbeiter/-innen beherrschen sowohl die rumänische als auch die deutsche Sprache verhandlungssicher. Die Kammer beschäftigt keine Personen als freie Mitarbeiter.

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt in der Unterstützung der KMU aus Deutschland und Rumänien, den jeweils anderen Markt zu erschließen und zu bearbeiten. Im Rahmen dieser Tätigkeit stellt die Kammer den Interessenten nicht nur geografische, soziologische, juristische und wirtschaftliche Informationen aus erster Hand zur Verfügung, sondern auch maßgeschneiderte Dienstleistungen. Diese reichen von der Vermittlung von Geschäftskontakten (Zulieferer und Vertriebspartner) über die Erstellung von Marktstudien bis hin zur Organisation von Aus- und Weiterbildungsseminaren, Events und Messeteilnahmen und der Betreuung von wirtschaftlichen und politischen Delegationen.

Darunter erwähnen wir:

- Markt- und Absatzberatung, Investoren- und Standortberatung, Geschäftspartner-vermittlung, Adress- und Kontaktrecherche, Marktinformationen und Marktstudien
- Organisation von landesweiten Veranstaltungen (Fachkonferenzen, Seminaren, Workshops, Pressekonferenzen) und Unternehmer- und Delegationsreisen nach Deutschland (hauptsächlich) mit rumänischen Unternehmen und nach Rumänien mit deutschen Unternehmen.
- Ständiges Schiedsgericht, Rechtsauskünfte, Auskünfte zum Steuerrecht, Finanz- und Lohnbuchhaltung, Fiskalvertretung, Firmengründungen
- Aus -und Weiterbildung
- Personalsuche
- PR- und Messedienstleistungen.

Die Hauptaufgabe der AHK Rumänien ist es, als erste Anlaufstelle vor Ort und kompetenter Dienstleister deutschen Unternehmen bei der Markterschließung, Marktbearbeitung und Geschäftsanbahnung in Rumänien unterstützend zur Seite zu stehen. Dienstleistungen im Bereich Markterschließung werden von deutschen und rumänischen Unternehmen (Mitglieder und Nichtmitglieder) aller Größenordnungen, Freiberuflern, Behörden und Berufsverbänden in Anspruch genommen.

Das Dienstleistungsspektrum umfasst Aktivitäten, die den deutschen Unternehmen beim Einstieg in dem rumänischen Markt hilfreich sein könnten.

Die AHK Rumänien dient zudem in ihrer Funktion als Mitgliederorganisation als Plattform für den Informations- und Erfahrungsaustausch und das Kennenlernen der Marktbesonderheiten. Das weit verzweigte landesweite Mitgliedernetzwerk kommt der AHK Rumänien auch als Multiplikatorennetz zugute.

STALFORT Legal. Tax. Audit.

Bukarest – Sibiu – Bistrita

Büro Bukarest:

Tel.: +40 21 301 03 53

Fax: +40 21 315 78 36

E-Mail: bukarest@stalfort.ro

Web: www.stalfort.ro

STALFORT Legal. Tax. Audit. wurde 1997 als hochkompetente Spezialkanzlei für die Beratung ausländischer Investoren in Rumänien gegründet. Zu der klassischen Rechtsberatung kam bald die Steuerberatung hinzu; das gesamte Leistungsspektrum wurde anschließend um die Wirtschaftsprüfung und finanzielle Dienstleistungen ergänzt und vervollständigt. Durch stetiges Wachstum aus eigener Kraft ist das Unternehmen in den Kreis der führenden rumänischen Wirtschaftskanzleien aufgestiegen. Den Schwerpunkt der Tätigkeit bildet die Beratung von Investoren aus dem deutschsprachigen Raum. Heute beschäftigt die Kanzlei an drei Standorten in Rumänien über 30 Anwälte, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer - viele davon seit 10 Jahren und länger.

TPA Romania

Grigore Cobalcescu 46

Sector 1, 010196 Bucharest

Romania

Tel.: +40 21 310 06 69

Fax: +40 21 310 06 68

E-Mail: johannes.becker@tpa-group.ro

Web: www.tpa-group.ro | www.tpa-group.com

TPA ist eines der führenden Steuerberatungs- und Wirtschaftsprüfungsunternehmen in Rumänien sowie in Mittel- und Südosteuropa. TPA Rumänien hat derzeit acht Partner und über 100 Vollzeitmitarbeiter.

Im Bereich „EU-Consulting, EU-Beihilfenberatung und Technologie-Consulting“ bietet TPA auf diesen Bereich spezialisierte Abteilung unter anderem folgende Leistungen an:

- Optimierung von Geschäfts- und Finanzplänen (einschl. Finanzierung, Beihilfen)
- Beratung zu nationalen und EU-Beihilfen
- Machbarkeitsstudien, Erstellung und Optimierung von Beihilfeanträgen
- Beratung zu „indirekten Beihilfen“ in allen EU-Mitgliedstaaten (mittels Steuererleichterungen, Grundstücken, etc.)
- EU-Lobbying und Projektmanagement für komplexe EU-Projekte
- Erstellung von Studien und EU-Beratungen für Ministerien, Repräsentanten, Vereine, Gemeinden, etc.

Die Grundlage für ihre Leistungen auf dem Gebiet der Unternehmensberatung ist eine auf Vertrauen basierende Beziehung zu den Klienten, unterstützt durch äußerst erfahrene Spezialisten aus der Beratungsbranche, anspruchsvolle qualitative Methoden und ein hohes Maß an Fachwissen im Bereich Steuerberatung und Wirtschaftsprüfung. Nur so ist es möglich, neue Ideen zu entwickeln und höchste Zuverlässigkeit zu erzielen, wenn maßgeschneiderte Lösungen mit direktem Bezug zur Entscheidungsfindung angeboten werden.

INVEST ROMANIA

(Agentur für ausländische Investitionen)

Calea Victoriei, nr. 152

010096 Bucuresti

Tel: +40 21 202 53 04

E-Mail: office@investromania.gov.ro

Web: http://investromania.gov.ro/web/

Die Agentur für Auslandsinvestitionen und Exportförderung ist eine spezialisierte Einrichtung der zentralen öffentlichen Verwaltung im Rahmen des Ministeriums für Geschäftsumfeld, Handel und Unternehmertum und unterstützt die Koordinierung der Infrastrukturprojekte von nationalem Interesse, die Vorbereitung, Durchführung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten und die einheitliche Anwendung der Koordinierung der Politik im Bereich der Anregung, Förderung und Umsetzung der ausländischen Investitionen.

GTAI

Germany Trade and Invest
Clucerului Str. 35, etaj 2
11363 Bucuresti

Tel.: +40/ 212 079 145
Fax: +40/ 212 231 050
Web: <http://www.gtai.de/>

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.
Deutsche Botschaft Bukarest

Wirtschaftsabteilung der Deutschen Botschaft Bukarest

Str. Căpitan Gheorghe Demetriade 6-8
011849 Bucuresti

Tel.: +40-21-202 98 30
Fax: +40-21-202 97 31
E-Mail: info@bukarest.diplo.de
Web: <http://www.bukarest.diplo.de/>

Die Wirtschaftsabteilung informiert über deutsche Politik in den Bereichen Wirtschaft, Energie, Umwelt, Klima und Landwirtschaft. Sie ist außerdem Ansprechpartner für deutsche Unternehmen, die sich über die politischen und allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Gastland informieren wollen.

7.1 Behörden

Transportministerium (rum. Ministerul Transporturilor)

Bd. Dinicu Golescu, nr. 38, București

Tel: +4037 480 86 10

Fax: +4021 313 88 69

Web: www.mt.ro

E-mail: petitie@mt.ro

Kontaktperson: Herr Alexandru Răzvan CUC, Minister

Das Rumänische Transportministerium ist die zentrale Behörde des Staates im Bereich Transport, Verkehr und Logistik.

Rumänische Behörde für Verkehr (rum. Autoritatea Rutieră Română)

Bulvardul Unirii, nr. 22, București

Tel: +4021 312 15 19

Web: www.arr.ro

E-mail: relatii_publice@arr.ro

Kontaktperson: Frau Aurelia Surulescu, Geschäftsführerin

Die rumänische Behörde für Verkehr ist eine technische spezialisierte Einheit des Transportministeriums, die Transportaktivitäten in Rumänien regelt und die technische Normen im Bereich des Verkehrs eisetzt.

Rumänische Behörde für Schifffahrt (rum. Autoritatea Navală Română)

Incintă Port Constanța, nr. 1, Constanța

Tel: +4024 161 61 24

Fax: +4024 161 62 29

Web: <https://portal.rna.ro>

E-mail: rna@rna.ro

Kontaktperson: Herr Alexandru MEZEI, Geschäftsführer

Die rumänische Behörde für Schifffahrt ist die spezialisierte Behörde des Transportministeriums, die im Bereich der Schifffahrtssicherheit tätig ist.

Institut für Transportforschungen - Incertrans (rum. Institutul de Cercetări în Transporturi Incertrans SA)

Calea Grivitei nr.391-393, sector 1, București

Tel: +4021 316 23 37

Fax: +4021 316 13 70

Web: www.incertrans.ro

E-mail: incertrans@incertrans.ro

Kontaktperson: Herr Flavius CLADOVEANU, Geschäftsführer

Das Institut für Transportforschungen konzentriert sich auf Studien im Bereich Verkehr und Infrastruktur und auf Forschung und Beratung im Transportbereich.

7.2 Verbände, Stiftungen & Organisationen

Rumänischer Verband für Smart City und Mobilität (rum. Asociația Română pentru Smart City și Mobilitate)

Str. Episcopul Ilarion, nr. 11, sector 2, București

Tel: +4031 425 42 63

Web: www.romaniansmartcity.ro

E-mail: info@romaniansmartcity.ro

Kontaktperson: Herr Eduard DUMITRAȘCU, Präsident

Der Verband hat als Objektiv die Förderung von Smart City Konzepte und die Durchführung von Projekten zur Entwicklung der Smart Gemeinschaften.

Rumänischer Verband der Autohändler und -Hersteller (rum. Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile - APIA)

Str. Berveni, nr. 53, sector 1, București

Tel: +4031 405 83 35

Fax: +4021 668 52 70

Web: www.apia.ro

E-mail: apia@apia.ro

Kontaktperson: Cristian MILEA, Präsident

Der Verband bringt zusammen die wichtigsten Akteure aus der Autoindustrie: die nationale Autohersteller und Autohändler sowie Händler von Autoersatzteile.

Rumänischer Verband für Logistik (rum. Asociația Română de Logistică - ARILOG)

Str. Alexandru Radovici, nr. 16, sector 2, București

Tel: +4074 019 99 19

Web: <https://www.arilog.ro>

E-mail: office@arilog.ro

Kontaktperson: Frau Adriana PĂLĂȘAN, Präsidentin

Der Verband hat als Objektiv die Entwicklung von Know-How-Transfer und die Schaffung von besseren Leistung für die Transport- und Logistikunternehmen unabhängig von der Industrie.

Rumänischer Verband für internationalen Straßengüterverkehr (rum. Asociația Română pentru Transporturi Rutiere Internaționale)

Bulevardul Mărăști nr. 25, sector 1, București

Tel: +4021 319 45 25

Fax: +4021 319 48 07

Web: www.artri.net

E-mail: office@artri.ro

Kontaktperson: Herr Nicolae SAVU, Präsident

Zweck des Vereins ist die Unterstützung von Aktivitäten der Transportunternehmen durch Interessenvetretung und Verteidigung ihrer Rechte.

Nationaler Verband für Straßengüterverkehr (rum. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România)

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, sector 4, București

Tel: +4021 336 77 88

Fax: +4021 335 48 25

Web: www.untrr.ro

E-mail: office@untrr.ro

Kontaktperson: Herr Constantin Isac, Präsident

Der Verband übernimmt die Aufgabe, der Hauptvertreter der rumänischen Transportunternehmen und der wichtigste Partner für den sozialen Dialog auf der Ebene des Straßenverkehrs zu sein.

Rumänischer Verband Pro Infrastruktur (rum. Asociația Pro Infrastructură)

Str. Nemira, nr. 19, Gilău

Tel: +4073 121 31 31

Web: www.proinfrastructura.ro

E-mail: contact@proinfrastructura.ro

Kontaktperson: Herr Paul BARABAȘ, Präsident

Der Verband vetretet die Zivilgesellschaft und hat als Mission die Entwicklung von der rumänischen Infrastruktur und dadurch das nachhaltige Wachstums Rumäniens.

Intergemeindliche Entwicklungsvereinigung für öffentlichen Verkehr Bukarest-Ilfov (rum. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov)

Str. Tudor Vladimirescu, nr. 22, sector 5, București

Web: www.tpbi.ro

E-mail: office@tpbi.ro

Kontaktperson: Herr Adrian Sorin MIHAIL, Geschäftsführer

Die Vereinigung kümmert sich um die Eisetzung der Planung für nachhaltige Mobilität der Region Bukarest-Ilfov und regelt die Aktivitäten des öffentlichen Verkehrs in der Region.

Rumänischer Verband der Autohersteller (rum. Asociația Constructorilor de Automobile din România)

Str. Banu Mărăcine, bl. D5, Pitești

Tel: +4024 821 12 45

Fax: +4024 821 79 90

Web: www.acarom.ro

E-mail: acarom@acarom.ro

Kontaktperson: Herr Gabriel SICOE, Präsident

Der Verband bringt zusammen Berufs- und Arbeitgebern, die sich aus Unternehmen zusammensetzt, die in der Automobilindustrie tätig sind und die Interessen der Automobilbranche vertreten.

Verband der Munizipien Rumäniens (rum. Asociația Municipiilor din România)

Str. Matei Basarab, nr. 63, sector 3, București

Tel: +4021 312 24 76

Fax: +4031 102 35 72

Web: www.amr.ro

E-mail: amr@amr.ro

Kontaktperson: Herr Robert Sorin NEGOIȚĂ, Präsident

Der Verband vertretet die Interessen der Mitglieder sowohl auf nationale als auch auf internationale Ebene, unterstützt die Initiativen der Munizipien, bietet Betreuung an und hilft zur Angleichung der Gemeinschaften mit den europäischen Normen.

Verband der Städte Rumäniens (rum. Asociația Orașelor din România)

Str. Buzesti, nr 61, sector 1, București

Tel: +4021 311 71 97

Fax: +4021 310 71 66

Web: www.aor.ro

E-mail: informare@aor.ro

Kontaktperson: Herr Mădălin TEODOSESCU, Präsident

Der Verband der Städte hat als Ziel, ein aktiver Dialogpartner zu werden, der die Legislative der zentralen öffentlichen Verwaltung unterstützt und versucht, durch seine Expertise auf lokaler Ebene auf kleinere oder größere Veränderungen hinzuweisen.

Verband für Eisenbahnindustrie (rum. Asociația Industriei Feroviare)

Calea Grivitei, nr. 193B, sector 1, București

Tel: +4021 224 43 85

Fax: +4021 224 43 86

Web: www.asifrom.ro

E-mail: info@asifrom.ro

Kontaktperson: Herr Daniel BÎRSAN, Präsident

Der Verein ist eine industrielle Organisation, die sich das Ziel gesetzt hat, an dem Wachstum der Schienentransporte, an der Entwicklung eines starken Geschäftsumfeldes und an der Ausfuhr einheimischen Produkte beizutragen.

Rumänischer Verband für Flughäfen (rum. Asociația Aeroporturilor din România)

Str. Traian Vuia, nr. 149, Cluj-Napoca

Tel: +4026 430 75 15

Fax: +4026 430 75 93

Web: www.airportaar.ro

E-mail: aar@airportaar.ro

Kontaktperson: Herr David CICEO, Präsident

Der Verband sicher die Zusammenarbeit zwischen den rumänischen zivilen Flughäfen und vetretet ihre Mitglieder im Verhältnis mit den öffentlichen Behörden, Unternehmen oder Organisationen.

Verband für Stadtmobilität (rum. Asociația pentru Mobilitate Metropolitană)

Str. Virgiliu, nr. 30, sector 1, București

Tel: +4037 131 44 75

Fax: +4037 131 44 75

Web: www.amm.org.ro

E-mail: office@amm.org.ro

Kontaktperson: Herr Ștefan ROȘEANU, Präsident

Die Mission des Verbandes basiert sich auf die Entwicklung einer nachhaltigen Stadtmobilität durch die Förderung von Konzepten und besten Praxis in diesem Bereich.

Verband der City Manager (rum. Asociația Administratorilor Publici din România)

Gemeinde Măciuca, Kreis Vâlcea

Tel: +4025 076 97 06

Fax: +4025 076 97 06

Web: www.aapro.ro

E-mail: presedinte@aapro.ro

Kontaktperson: Herr Marian FLOREA, Präsident

Der Verband ist ein wichtiger Partner für die lokale und zentrale Verwaltung und fördert ein professionelles Management im öffentlichen Sektor ein. Die Mitglieder dieses Vereins sind öffentliche Verwalter aller Ebenen der lokalen öffentlichen Verwaltung: Kommunen, Städte, Gemeinden und Kreisräte.

Verein für öffentlichen Verkehr des Großraums Cluj (rum. Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj)

Str. Moșilor, nr.3, Cluj-Napoca

Tel: +4026 459 60 30

Web: www.clarinetromania.ro

E-mail: contact@amtpcluj.ro

Kontaktperson: Herr Emil BOC, Präsident und Bürgermeister der Stadt Cluj-Napoca

Ziele des Vereins sind die Umsetzung der Entwicklungsstrategie des öffentlichen Verkehrs und auch die Überwachung der Investitionsprojekte in der Infrastruktur sowie die ständige aktualisierung der Transportpläne in der Region Cluj.

Verband der Kommunen Rumäniens (rum. Asociația Comunelor din România)

Str.Argentina, nr. 33, sector 1, București

Tel: +4021 311 99 69

Fax: +4021 311 99 69

Web: www.acor.ro

E-mail: contact@acor.ro

Kontaktperson: Herr Emil DRĂGHICI, Präsident

Der Verband dient der Unterstützung der rumänischen Kommunen durch Zusammenarbeit und hat die Rolle des Vermittlers im Verhältnis mit den zentralen oder internationalen Behörden.

Stadtverwaltung Bukarest - Kommission für Verkehr und urbane Infrastruktur (rum. Primăria Municipiului București – Comisia pentru Trafic și Infrastructură Urbană)

Bd. Regina Elisabeta, nr. 47, sector 5, București

Tel: +4021 305 55 00

Fax: + 4021 314 11 43

Web: www.pmb.ro

E-mail: CTIU@pmb.ro

Kontaktperson: Herr Mircea Radu SEBEȘAN, Präsident

Die Kommission repräsentiert eine spezialisierte Einheit der Stadtverwaltung Bukarest, die für den Verkehr und die Mobilität der Stadt zuständig ist.

Stadtverwaltung Cluj - Kommission für Raum- und Stadtplanung und Umweltschutz (Primăria Municipiului Cluj – Comisia pentru Planificare Urbană și Protecția Mediului)

Str. Moșilor, nr. 3, Cluj-Napoca

Tel: +4026 459 12 73

Fax: +4026 459 93 29

Web: www.pmb.ro

E-mail: registratura@primariaclujnapoca.ro

Kontaktperson: Herr Gheorghe ȘURUBARU, Berater des Oberbürgermeisters, zuständig für Smart City

Die spezialisierte Kommission der Stadtverwaltung Cluj ist zuständig für die öffentlichen Projekte im Bereich der Stadtplanung und Infrastruktur sowie Umweltschutz.

7.3 Fachzeitschriften und Web-Portals

Revista Tranzit (<https://www.traficmedia.ro>)

Revista de Transport și Logistică (<http://www.transport-business.ro>)

Revista Intermodal & Logistics (www.intermodal-logistics.ro)

Ziarul Financiar www.zf.ro

Financiarul www.fin.ro

Business Magazin www.businessmagazin.ro

România Liberă www.rl.ro

Hotnews www.hotnews.ro

Business Forum www.business-forum.ro

7.4 Ausgewählte Marktakteure

Tabelle 9: Ausgewählte Transportunternehmen

Unternehmen	Stadt	Internetseite
Agexim Spedition SRL	Pitești	www.agexim-spedition.ro
Ahead Logistics SRL	București	www.ahead-logistics.ro
Air&Sea Container Shipping SRL	Agigea	http://www.scs.ro
Antile Impex SRL	Cluj-Napoca	http://antileimpex.ulcraft.com
Arcese Transport SRL	Cluj-Napoca	https://arcese.com/en
Atlas Imobiliare SRL	Alba Iulia	www.atlastransporte.ro
Autologic SRL	București	http://autologic.ro
Autotransport Nec Impex SRL	Iași	www.necauro.ro
Barexim SRL	București	http://www.barexim.ro/
Barte Expres Spedtrans SRL	Satu Mare	www.barteexpres.com
BCVO Logistics SRL	Bistrița	www.bcvologistics.ro
Bolid Impex	Focșani	http://www.xpediez.ro/
Cargo Care SRL	București	http://www.cargocare.ro/
Cargo Trans Vagon SA	București	www.tts-group.ro
Carrion Expedition SRL	Cluj-Napoca	https://www.linkedin.com/company/sc-carrion-expedition-srl
Ciornei Prod SRL	Suceava	http://www.ciorneiprod.ro
Conpet SA	Ploiești	www.conpet.ro
Constantin Grup SRL	București	www.locomotivedevanzare.ro
Craiss Transport SRL	Sibiu	www.craiss.com
Dahm Logistik SRL	București	www.dahm-logistik.eu
DB Schenker Rail Romania SRL	București	https://ro.dbcargo.com/rail-romania-ro
Deutsche Bahn Cargo Romania SRL	București	www.ro.dbcargo.com
Dianthus Company SRL	Brad	www.dianthus.ro
Dumagas Transport SA	Podari	www.dumagas.ro
Duvenbeck Logistik SRL	Cristian	www.duvenbeck.de
EASI Logistic SRL	Otopeni	www.easi.ro
E-P Rail SRL	București	http://www.e-prail.ro
Europasped SRL	Slatina	www.europasped.ro
Europrim Shipping SRL	București	http://www.euoprim.ro
Fartud SRL	Orțișoara	http://www.fartud.ro
Felbermayr Romania SRL	Dragomirești-Vale	www.felbermayr.cc/ro/
Global Relocation Service SRL	Măgurele	www.globalrelocation.ro
H. Essers Distribuție SRL	Bolintin-Deal	www.essers.com
Holleman Special Transport & Project Cargo	București	www.holleman.ro
Inter Trans Logistics SRL	Jilava	http://www.itl.ro

Interax SRL	Piatra Neamț	www.interax.ro
Internațional Lazăr Company SRL	Bascov	http://www.intlazar.ro
International Alexander	Dragomirești Deal	http://www.international-alexander.ro
International Business Transport SRL	București	http://ibt.com.ro
KBS Sped SRL	Odorheiu Secuiesc	https://www.kbssped.ro
Kenwroth Transport SRL	Baia Mare	www.transken.ro
Kofor SRL	Florești	www.kofor.ro
Kraft Logistic SRL	Sighișoara	www.kraft-logistic.com
Lagermax AED Romania SRL	Arad	www.lagermax.com
LoBode-Europa Trans SRL	București	http://www.lobode.ro/
Logistic E van Wijk SRL	Sănnicoara	www.evanwijk.ro
Logistics Management Solutions SRL	București	http://logisticsmgmt.ro
Luar SRL	Arad	www.luar.ro
Lufthansa Cargo AG Sucursala Romania	București	https://lufthansa-cargo.com
Med Truck International SRL	București	http://www.medtruck-international.ro
Meyer Logistica SRL	Balotești	www.meyer-logistik.com
MoorHouse Logistics LTD SRL	București	www.mhlog.com
Oramar Com SRL	Oradea	http://www.oramar.ro/
Orient SRL	București	https://www.spedorient.com
Ost Transport SRL	Arad	www.ost-transport.ro
Parmarom Import-Export SRL	Dragomirești Vale	www.parmarom.ro
Practicom SRL	București	www.practicom.ro
Pruestel Spedition SRL	Cluj-Napoca	www.pruestel.de
Quattro Intersped SRL	București	http://www.quattro-sped.ro
Quehenberger Logistics ROU SRL	Pitești	www.quehenberger.ro
Rail Cargo Carrier - Romania SRL	Otopeni	www.railcargocarrier.com
Ravitex SRL	Giroc	http://ravitex.ro
Realizarea Trans SRL	Suceava	http://www.realizarea.ro
Rhenus Logistics SRL	Pitești	www.rhenus.com
Rozoti Prodcem	Biharia	www.rozoti-spedition.ro
Rutilli Adolfo SRL	Iași	www.rutilliadolfo.com
Schade Logistic SRL	Călărași	http://www.schade.ro/
Schmitt International SRL	Mediaș	https://www.dms-schmitt.de/EN/kontakt-rumaenien.html
Shipco Transport SRL	București	https://www.shipco.com/
SNTFM - CFR Marfă SA	București	www.cfrmarfa.cfr.ro
Speed & Trust SRL	Brașov	https://speed-trust.com

Start Project Company SRL	Giurgiu	www.caem.ro
Tehnotrans Feroviar SRL	Constanța	https://tehotrans.com/
Theo & Wenzel SRL	Brad	www.theowenzel.ro/
TMS Global Logistics SRL	Lețcani	www.tms-globallogistics.com
Total NSA SRL	Săliște	http://www.totalnsa.ro
Tramar SA	Sfântu Gheorghe	www.electroprecizia.ro/tramar
Trans Euro Express 94 SRL	București	http://www.trans-euro.ro
Trans International SPED NCA SRL	București	http://transinternationalsped.com
Transferoviar Grup SA	Cluj-Napoca	www.transferoviar.ro
Translogistic MN SRL	București	www.translogisticmn.ro
Transpecial Moving SRL	Brașov	http://www.transpecial.ro
Transpeco Logistics & Distribution SA	București	www.transpeco.ro
Transport Trade Services SRL	București	www.tts-group.ro
Unicom Tranzit SA	Voluntari	www.unicom-group.ro
Unit-United International Transports SRL	București	http://www.unittransport.ro
Universal Transport Schmitz SRL	Cristian	http://www.universal-transport.com/
Vest Trans Rail SRL	Ploiești	www.vesttransrail.ro
Via Terra Spedition SRL	Cluj-Napoca	www.viateraspedition.ro
Vitrans SRL	Bacău	www.vitrans.ro
Waberer's Romania SA	Miercurea Ciuc	www.waberers.com
Wiedmann & Winz Internationale Spedition SR	Sibiu	www.wiedmann-winz.de/ro/
Willi Betz România SRL	București	www.willibetz.de
Wind Logistic SRL	Constanța	http://www.wind-logistic.com
XPO Transport Solutions Romania SRL	Arad	https://ro.xpo.com/ro

AHK-Mitgliedsunternehmen

Tabelle 10: Ausgewählte Logistikunternehmen

Unternehmen	Stadt	Internetseite
2B Open Logistic SRL	București	http://2bopenlogistics.com/ro_RO/
Add Cargo Solutions SRL	București	http://addcargo.ro
Airborne Global Services SRL	Constanța	http://airborne-global.com/
Amaranth SRL	Oradea	http://www.amaranth.ro
Ami Expres Cargo SRL	București	http://www.amicargo.ro
AMS Freight & Logistics SRL	București	http://www.ams-logistics.ro
APM Terminals Romania SRL	Constanța	www.apmterminals.com
Aries Logistics SRL	Constanța	www.aries-logistics.ro
Aries Shipping Agency SRL	Constanța	www.aries-shipping.ro
ARS Altmann RO SRL	Leordeni	www.ars-altmann.de
Avamo Export SRL	București	www.avamo.ro
Avtologistika Forarding & Services SRL	București	http://avtologistikaromania.ro
Barcan Transport si Logistica SRL	Glimboca	www.barcan.ro
Black Sea Crown Logistic SRL	Constanța	www.blackseacrown.ro
Border Trans Service SRL	Cluj-Napoca	http://border.at
Callatis Gas	Mangalia	www.callatisgas.ro
Cargo Delivery SRL	Otopeni	http://www.cargo-delivery.ro
Cargo-Partner Expediții SRL	București	www.cargo-partner.com
Cartrans Spedition SRL	Ploiești	www.cartrans.ro
Ceva Logistics SRL	Dragomirești-Deal	www.cevalogistics.com
Chep Pooling Services Romania SRL	București	www.chep.com/ro/
Compania Națională de Căi Ferate SA	București	www.cfr.ro
Comvex SA	Constanța	www.comvex.ro
Constanța South Container Terminal SRL	Constanța	http://www.dpworld.ro
Cosco Shipping Lines CO.LTD. SRL	București	www.csromania.ro
Crido Media Concept SRL	București	http://cridomedia.ro
Dachser Romania SRL	București	www.dachser.ro
Dacorom International SRL	Brașov	www.dacorom.ro
Dacotrans International SRL	București	www.dacotrans.ro
Decirom SA	Constanța	http://decirom.ro
Delamonde Romania SRL	București	www.delamonde.ro
Deltanord SRL	București	http://www.deltanordship.com
DGH Log & Sped SRL	București	https://www.dgh.ro
DHL Logistics SRL	Otopeni	www.dhl.ro
Dietrich Honold Logistics SRL	Otopeni	www.honold.net
DSV Solutions SRL	Dragomirești Vale	www.ro.dsv.com

DTS Logistic Services SRL	București	http://www.dts-logistic.com
Dynalog Logistic SRL	Constanța	http://www.dynalog.org
Eastern Shipping SRL	Constanța	http://www.eastship-projects.com
Elna Trading SRL	București	www.elnatrading.ro
Eurocooper SRL	Timișoara	http://www.eurocooper.ro
Europrim Intermed SRL	București	http://www.europrim.ro
Eurotransport Logistics SRL	Iași	www.eurotransportlogistics.ro
Exclusive Shipping Services SRL	Constanța	http://exclusiveshipping.ro
Expeditors International Romania SRL	Otopeni	www.expeditors.com
Expres Cargo Solution SRL	Constanța	http://ecs.com.ro
F&J Container Services SRL	Agigea	http://www.scs.ro
Fast Freight SRL	Constanța	www.fastfreight.ro
Feni International SRL	Snagov	http://www.feni.ro
Fixemer Logistics SR	Arad	www.fixemer.com/ro
Fly Level SRL	București	www.flylevel.ro
Foxtrans Services SRL	Pitești	http://www.foxtrans.ro
Gebruder Weiss SRL	Bolintin Deal	www.gw-world.com
Gefco Romania SRL	București	www.ro.gefco.net
Gopet Romania SRL	București	ro.gopetrans.com
Grampet SA	București	http://www.grampet.ro
Gribex Trans SRL	Vaslui	www.gribextrans.ro
Hellmann Worldwide Logistics SRL	Otopeni	www.hellmann.net
Heptaco SRL	Timișoara	http://www.heptaco.ro
Hercules SA	Brăila	http://www.hercules-braila.ro
Hook SRL	Constanța	http://www.hook-transport.ro/
I Oxigen Ltd SRL	București	http://www.i-transport.ro
IB Cargo SRL	Voluntari	www.ibcargo.com/ro/
IDU Shipping & Services SRL	Constanța	http://www.idu.ro
Info Trans Impex SRL	Valea Lupului	www.xtransport.ro
International Freight Transport SRL	Constanța	www.ift.ro
ITC Logistic Romania SRL	Brașov	www.itc-logistic.com
Karl Heinz Dietrich International Exped SRL	Otopeni	www.dietrich-logistic.com
Kühne + Nagel Transport SRL	Joita	www.ro.kuehne-nagel.com
Land Air Maritime Transport SRL	București	www.lam-world.com
Life Logistics SRL	Constanța	www.lifelogistics.ro
Lion Shipping & Chartering SRL	Constanța	www.ls-chartering.ro
Livamex SRL	Tulcea	www.livamex.ro
LN Logistic	Satu Mare	www.ln-logistic.com
Logistikzentrum Augsburg Contransport SRL	Chiajna	http://www.contransport.de/ro/transport-marfa-germania/1
Logitrans SRL	Dumbrava Roșie	https://www.logitrans-romania.com

Mammoet România SRL	București	www.mammoet.de
Mara Logistics Quality SRL	București	www.maralogistics.ro
Maurice Ward & Co. SRL	Timișoara	https://www.mauriceward.com
Mega Trans Logistic SRL	București	www.megatrans.ro
Merchant Global Solution SRL	Voluntari	www.mgsolution.ro
MSC Romania Shipping SRL	București	https://www.msc.com/rou
Navlomar Maritime SRL	Constanța	http://navlomar.com
North Star Shipping SRL	Constanța	https://www.adm.com/adm-worldwide/europe/romania
Oil Terminal SA	Constanța	www.oil-terminal.com
Panalpina Romania SRL	București	http://www.panalpina.com
Partner Trans Romania SRL	București	www.partnertrans.ro
Port Bazinul Nou SA	Galați	http://www.portbazinulnou.ro
Quehenberger Romania	Cilinceni	www.quehenberger.com
Raben Logistics Romania SRL	Dragomirești-Vale	https://romania.raben-group.com
Rail Cargo Logistics - Romania Solutions SRL	Otopeni	www.express-interfracht.ro
RC-CF Trans SRL	Brașov	www.rcf.ro
Rey Logistics SRL	Iași	www.reylogistics.ro
Rocombi SA	București	http://rocombi.ro/
Rohel Trans International SRL	Cilinceni	http://www.rohel.ro/
Schenker Logistics Romania SA	București	www.logistics.dbschenker.ro
Sea Container Services SRL	Agiea	http://www.scs.ro
Sea Trade Shipping SRL	Constanța	http://www.seatrade.ro/
Seal Express Logistics SRL	București	www.seal-logistics.ro
Shiptrans Logistic SRL	București	www.shiptrans.ro
Silk Route Shipping SRL	Constanța	http://www.silkrouteshipping.ro
SLS Cargo SRL	Voluntari	http://sls-cargo.com
Smart Shipping Solutions SRL	Constanța	https://smart-shipping.ro
Socep SA	Constanța	http://www.socep.ro
Sol Maritime Services SRL	Constanța	http://www.solmar.ro
Sorceti Expeditii si Transporturi SRL	București	http://www.sorceti.ro
Time Critical Line SRL	Otopeni	http://time-critical.eu
Time Critical Worldwide Logistics SRL	Otopeni	http://www.timecritical.eu/
Top Expert DCE SRL	București	www.topexpert.ro
Top Movers SRL	București	www.topmovers.ro
Total Comisionary Services SRL	Deva	http://www.totalcustoms.ro
Transfer International Spedition SRL	București	www.transferspedition.ro

Transmec Ro SRL	Comuna Borş	https://www.transmecgroup.com/ro
TSC Combined Transport SRL	Constanța	https://www.tsctransport.ro
Umex SA	Constanța	http://www.umex.ro
Unimasters Logistics SRL	Otopeni	www.unimasters.com
Werco Logistic SRL	București	http://www.wercologistic.com
Yusen Logistics SRL	Chiajna	www.yusen-logistics.com

AHK-Mitgliedsunternehmen

Tabelle 11: Ausgewählte Mobilitätsunternehmen

Unternehmen	Stadt	Internetseite
Adely Trans Company SRL	București	www.instalatii-adely.ro
Alpha Cab Romania SRL	București	www.alphacab.ro
Apă Termic Transport SA Sighișoara	Sighișoara	http://www.attsighisoara.ro
Armin Mayer Reisen SRL	Fântânele	www.mayer-transport.ro
Blue Air Aviation S.A.	București	www.blueairweb.com
Braicar SA Brăila	Brăila	http://www.braicar.ro
CFR - Călători SA	București	www.cfrcalatori.ro
Compania de Transport Public Arad SA	Arad	www.ctparad.ro
Compania de Transport Public Cluj Napoca SA	Cluj-Napoca	www.ctpcj.ro
Compania Nationala de Transporturi Aeriene Romane Tarom SA	Otopeni	www.tarom.ro
Csiki Trans SRL	Miercurea Ciuc	csiki-trans.ro
Eltrans SA Botoșani	Botoșani	http://www.eltransbt.ro
Flixbus Ro SRL	București	www.flixbus.ro
Gemina Servexim SRL	Focșani	http://geminaservexim.autogari.ro/
Interregional Călători SRL	Cluj-Napoca	www.viateraspedition.ro
Meditur SA	Mediaș	http://www.meditur.ro
Oradea Transport Local SA	Oradea	www.otlra.ro
Pletl SRL	Lipova	www.pletl.ro
Publitrans 2000 SA	Pitești	http://www.publitrans2000.ro
Regia Autonomă de Transport Timișoara	Timișoara	www.ratt.ro
Regia Autonomă de Transport Craiova	Craiova	www.rat-craiova.ro
Regia Autonomă de Transport Brașov	Brașov	www.ratbv.ro
Regia Autonomă de Transport în Comun Constanța	Constanța	http://www.ratc.ro
Regio Călători SRL	Brașov	https://regiocalatori.ro
Regiotrans SRL	Brașov	www.regiotrans.ro
Rombus Transport SRL	București	www.eurolines-group.ro
Societatea de Transport București SA	București	www.stbsa.ro
Societatea de Transport Public Alba Iulia	Alba Iulia	http://www.stpalba.ro
Trans Bus Buzău	Buzău	http://www.transbusbuzau.ro
Transferoviar Călători SRL	Cluj-Napoca	www.transferoviarcalatori.ro
Transmixt SA Bistrița	Bistrița	www.transmixtbn.ro
Transport Călători Express SA Ploiești	Ploiești	http://www.ratph.ro/
Transport Public SA Bacău	Bacău	http://transportpublicbc.ro
Transport Public SA Focșani	Focșani	http://www.tpfocsani.ro
Transport Public SA Tulcea	Tulcea	http://www.stp-tulcea.ro
Transurb SA Galați	Galați	https://transurb-galati.com

Tabelle 12: Ausgewählte Bankanstalten

Unternehmen	Adresse	Telefon	Fax	Webseite
Banca Comerciala Romana SA	Bd. Regina Elisabeta, nr. 5, 030016 Bucuresti	+40 21 3110599	+40 21 3111819	www.bcr.ro
BNP PARIBAS FORTIS SA/NV Bruxelles Sucursala Bucuresti	Str. Banul Antonache, nr. 40-44, et. 5, 011665 Bucuresti	+40 21 4011700	+40 21 4011718	www.romania.bnpparibas.com/en/
BRD Groupe Societe Generale SA-Sucursala Dorobanti	Calea Dorobantilor, nr. 135, 010563 Bucuresti	+40 21 2086555	+40 21 2086547	www.brd.ro
COMMERZBANK AG	Aleea Modrogan, nr. 4A, sc. A, ap. 2, parter, 011826 Bucuresti	+40 21 3104120	+40 21 3104123	www.commerzbank.de
Deutsche Leasing Romania IFN SA	Str. Gara Herastrau, nr. 2-4, et. 6, 020334 Bucuresti	+40 21 3011500	+40 21 3011519	www.deutsche-leasing.com
IKB LEASING FINANCE IFN SA	Str. Grigore Alexandrescu, nr. 16-20, 010626 Bucuresti	+40 21 3087311	+40 21 3087390	www.ikb-leasing.ro
ING Bank NV Amsterdam, Sucursala Bucuresti	Bd. Iancu de Hunedoara, nr. 48, 011745 Bucuresti	+40 21 2091401	+40 21 4061234	www.ing.ro
Patria Bank	Bld. Pipera, nr.1B, 077190 Ilfov	+40 21 3040158	+40 21 2221138	www.patriabank.ro
ProCredit Bank SA	Str. Buzesti, nr. 62-64, et.1,2,4, 011017 Bucuresti	+40 21 2016000	+40 21 3055663	www.procreditbank.ro
RAIFFEISEN Bank Romania SA	Calea Floreasca, nr. 246C, 014476 Bucuresti	+40 21 3061642	+40 21 2300700	www.raiffeisen.ro
UniCredit Bank SA	Bd. Expozitiei, nr. 1F, 012101 Bucuresti	+40 21 2001616	+40 21 2001612	www.unicredit.ro

