

Studie des Deutschen Bundesamts für Güterverkehr

Bahn verspielt Systemstärke

Das deutsche Bundesamt für Güterverkehr hat den Einfluss der EU-Osterweiterung auf den Intermodal-Split untersucht. Der Anteil des Strassenverkehrs am Gesamtaufkommen hat mit 58,7% alle anderen Verkehrsträger in den Schatten gestellt. Aber auch die Volumina via Bahn konnten gesteigert werden.

Mit dem EU-Beitritt der osteuropäischen Staaten hat sich der Güterverkehr mit Deutschland um ein Viertel erhöht und den Modal-Split markant verändert. Im untersuchten Zeitraum von 2003 bis 2008 stehen die 2004 beigetretenen EU-Mitgliedstaaten im Fokus: Polen, Ungarn und Tschechien, sowie die Slowakei, Slowenien und die baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen. Rumänien und Bulgarien sind erst ab dem Beitrittsjahr 2007 mit Daten für die Studie erfasst. Unter den Erstgenannten stieg der Güterverkehr mit Deutschland innert fünf Jahren um 25% auf 114,4 Mio. t. Aufgrund verschiedener Einflussfaktoren verteilten sich die Güteraufkommen unterschiedlich auf die Verkehrsträger.

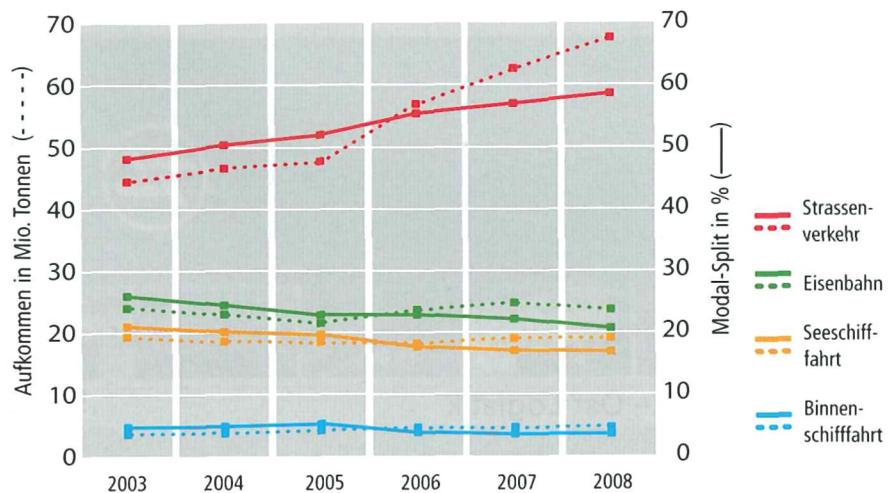
Strassenverkehr gewinnt Attraktivität

Die geöffneten Grenzen ermöglichten schnellere Grenzabfertigung, die daraus resultierenden Zeit- und Kostenvorteile verbesserten die Wettbewerbsposition des Strassengüterverkehrs schlagartig. Zudem profitierte der Lkw-Transport am meisten von Güterstruktur-Effekten, die aufgrund zunehmender internationaler Arbeitsteilung innerhalb der EU entstanden. Dies zeigt sich in Deutschlands steigender Nachfrage nach höherwertigen Gütern und dem sinkenden, immer kurzfristigeren Bedarf nach Massengütern.

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Bahn sind eingeschränkt durch den relativ schlechten Ausbauzustand des West-Ost-Schienennetzes, die Systembrüche an den Grenzen, sowie die nicht vollständig umgesetzten Liberalisierungsschritte im Bahnmarkt. Die Schwächen der Bahninfrastruktur im Ausbauzustand und der grenzüberschreitende Inkompatibilität hemmen den Schienenverkehr, um die eigenen Systemstärken voll auszuspielen.

Im Modalsplit hat die Bahn deshalb von 2003 bis 2008 5,3% Anteil verloren und kam 2007 auf 20,7% – obwohl das transportierte Bahngut über den untersuchten Zeitraum nur um 10% schwank-

Einfluss der EU-Osterweiterung auf den Intermodal-Split (ohne BG und RO)



te. Daneben führen die veränderten Güterstrukturen entweder zu Rückgängen oder zu einem schwachen Wachstum bei den Massengüterverkehren – bei denen die Bahn Systemvorteile gegenüber dem Lkw besitzt.

Bahnverkehr mit Höchstwert 2007

Aus Sicht des Bundesamts hat der Bahnverkehr in den Jahren 2006 und 2007 von der besseren Einbindung der Länder in den internationalen Handel profitiert. 2007 waren die Werte mit 24,7 Mio. t so gut wie seit 2001 nicht mehr. Die Wirtschaftskrise im vierten Quartal 2008 liess jedoch die Jahreswerte erneut sinken.

2006 und 2007 hat das Aufkommen im Strassenverkehr besonders auffällig zugelegt und die neue zweidrittel Dominanz im Modal-Split erreicht. Vor der EU-Erweiterung waren die Anteile am Strassenverkehrsaufkommen zwischen Deutsch-

land und Polen bzw. Tschechien noch mit je 40% ausgeglichen, konnte Tschechien bis 2008 weniger Verkehr zulegen als die andern Staaten und sank auf 30%. Polen zeigt Stärke, von kräftigem Wirtschaftswachstum gestützt, mit 47%-Anteil am Strassenverkehr mit Deutschland.

Donauschiffahrt profitiert

Der Güterstruktur-Effekt wirkt sich bei der See- und Binnenschiffahrt ebenfalls negativ auf die Entwicklung der Aufkommensanteile aus, neben der geografischen Lage einzelner Staaten und der eingeschränkten Netzbildungsfähigkeit. Die Binnenschiffahrt konnte entlang der Donau die grössten Aufkommensanteile mit Deutschland gewinnen und erreichte im Verkehr mit Bulgarien ihren Spitzenwert von 30,1%.

Marco Rohner
www.bag.bund.de

Modal-Split im Güterverkehr 2008 mit Deutschland in Prozent

Verkehrsträger	EE	LV	LT	PL	CZ	SK	HU	SI	BG	RO
Binnenschiff	0	0	1,2	3,8	2,1	5,4	12,8	0	30,1	2,3
Eisenbahn	0	0	2,5	22,8	25,5	24,3	28,8	15,3	26,8	5,1
Seeschiff	84,2	89,2	67,3	12,1	0	0	0	0	0	0
Strassenverkehr	15,8	10,8	29,0	61,3	72,4	70,3	58,4	84,7	43,1	92,6