

Der effiziente Straßengüterverkehr – das Aus für Bahn und Binnenschiff?

Ein effizientes Verkehrssystem bedarf einer integrierten Betrachtung

Der Aufwärtstrend des deutschen Güterverkehrs setzt sich seit Jahren kontinuierlich fort, wobei das Güterverkehrsaufkommen durchschnittlich um 1,7 Prozent und die Güterverkehrsleistung um 2,1 Prozent jährlich wächst. Zurückzuführen ist diese Entwicklung in erster Linie auf die florierende Wirtschaft, die für einen wachsenden Im- und Export und damit auch für einen steigenden Bedarf nach der logistischen Distribution und Beförderung von Gütern sorgt – ein Trend, der sich voraussichtlich in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird [Intraplan Consult GmbH und BAG Luftverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr. Kurzfristprognose Sommer 2019, S.25].

Dem Straßengüterverkehr kommt hierbei eine besondere Rolle zu. Sowohl das Aufkommens- als auch das Leistungswachstum der letzten Jahre wurden fast ausschließlich auf der Straße erbracht [Intraplan Consult GmbH und BAG Luftverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr. Kurzfristprognose Sommer 2019, S.32 f.]. Dies ist angesichts von dessen quantitativer Dominanz jedoch nicht überraschend: Knapp 84 Prozent des Verkehrsaufkommens und 71 Prozent der Verkehrsleistung im Güterverkehr entfielen im Jahr 2017 auf die Straße [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehr in Zahlen 2018/19, S.244 f.]. Zusätzlich zu dieser problematischen Verteilung zeigt die Tendenz der letzten Jahre, dass der Verkehrsträger Straße und somit der Lkw seinen Anteil vor allem an der Verkehrsleistung noch weiter ausbauen wird. Diese Entwicklung wird unter anderem mit dem Wandel der Güterstruktur vom Massengut zum hochwertigen Stückgut (Güterstruktureffekt) und der hiermit zusammenhängenden Kleinteiligkeit der Sendungen bei relativ niedrigen Sendungsgewichten begründet. Darüber hinaus spielen die steigenden Anforderungen der Empfänger an Flexibilität, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit des Transports (Logistikeffekt) eine entscheidende Rolle.

Die kontinuierliche Zunahme des Straßengüterverkehrs ist aber neben dem zu geringen monetären Beitrag zur Nutzung der Straßeninfrastruktur auch auf die fehlende Anlastung der externen Kosten zurückzuführen. Die bisherige Ausgestaltung des Systems erlaubt vergleichsweise niedrige Frachtraten, sodass politische Anreize auf Seiten der anderen Verkehrsträger u. a. in Form reduzierter Trassenpreise oder entfallener Schifffahrtsabgaben (seit 1.1.2019 nur noch auf Mosel und Nord-Ostsee-Kanal), nur einen Tropfen auf den heißen Stein darstellen. Zu wenig Berücksichtigung erfahren auch die externen Effekte, die direkten Einfluss auf die Gesundheit der Menschen haben, wie beispielsweise Lärm. Über den reinen Umweltaspekt hinaus ist es zusätzlich sehr fragwürdig, staatlich geförderte Infrastruktur derart unterschiedlich auszulasten. Um hier volkswirtschaftlich effizienter zu sein, müssten auf der Schieneninfrastruktur zunächst zwingend Engpässe beseitigt und überlastete Knoten umfahrbar gemacht werden. Gegenwärtig bietet die Schieneninfrastruktur allerdings kaum eine Chance für Wachstum, die Schiene ist an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen.

Obwohl der Schienenverkehr wesentlich einfacher zu automatisieren wäre als der Straßengüterverkehr, findet dies derzeit nicht statt. Aufgrund der vergleichsweise langen Innovationszyklen besitzt der Verkehrsträger Schiene hier einen erheblichen Systemnachteil gegenüber der Straße. Es folgt nach wie vor das Ausbleiben einer nennenswerten Entlastung der Straße durch die Schiene. Mittels Automatisierung wäre sogar die automatische Zugbildung von Einzelwagenverkehren zu Ganzzügen wirtschaftlich vorstellbar, was das Leistungsangebot der Schiene erheblich verbessern würde. Im Fokus muss stehen, den Schienengüterverkehr ebenso aber auch die Binnenschifffahrt, derart weiterzuentwickeln, dass sie Teil der Transportkette der wachsenden Güterverkehrsströme werden können, denn derzeit haben Güterbahnen und Binnenschiffe für einen Großteil der Gütermengen kein Angebot. Es ist zwingend notwendig, Angebote unterhalb einer Wagen- bzw. Containerladung zu platzieren. Für eine auf diesem Wege adressierte Effizienzsteigerung ist aber die gleichzeitige Nutzung von Schieneninfrastruktur für Personen- und Güterverkehr zu überdenken, was nach einem gänzlich neuen Ansatz im Schienengüterverkehr verlangt.

Trotz dessen, dass der Lang-Lkw bisher die einzig sinnvolle Lösung zur kapazitiven Entlastung des straßengebundenen Güterverkehrs zu sein scheint, ist zu erwarten, dass der Lkw weiterhin das Rückgrat der deutschen Transportwirtschaft bleiben wird. Aus diesem Grund muss die Effizienz durch höhere Auslastungsgrade weiter gestärkt werden und besonders die volumenmäßigen Zuladungskapazitäten erhöht werden. Zur besseren Abbildung könnten neue Kennzahlen wie beispielsweise transportierte Tonnen pro Fahrer beitragen. Dass mit Effizienzgewinnen aber auch Reboundeffekte einhergehen, darf hierbei nicht außer Acht gelassen werden. Darüber hinaus gilt es vor dem Hintergrund des zunehmenden Fahrer Mangels, Maßnahmen zur Automatisierung der

Der effiziente Straßengüterverkehr – das Aus für Bahn und Binnenschiff?

Verkehre (z. B. Platooning), die Digitalisierung von Trailern und Ladeeinheiten sowie die Stärkung von digitalen Transportplattformen weiter zu intensivieren.

Die Frage nach einer effizienten Gestaltung der einzelnen Verkehrsträger greift allerdings grundsätzlich zu kurz, denn auch einzelne effiziente Verkehrsträger bräuchten die Vernetzung zu anderen. Es ist vielmehr eine integrierte Betrachtung des gesamten Verkehrssystems und der verfügbaren Ressourcen notwendig. Denkbar ist beispielsweise, wie es bereits in der Schweiz zum Tragen kommt, eine per Gesetz angeordnete Rollenverteilung der einzelnen Verkehrsträger mit dem Ziel, den Modal Split zu verbessern. So können die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger möglichst effizient kombiniert werden, ohne gleichzeitig einem Konkurrenzdruck zu unterliegen.

Folglich gilt es, eine grundsätzliche Systemstrategie zu entwickeln, die langfristig ausgerichtet ist und eine effektive Nutzung der gesamten Verkehrsinfrastruktur ermöglicht. Die Politik muss Abstand von einer isolierten sektoralen Planung nehmen und stärker integriert denken. Dass dies keinen widerstandslosen Weg darstellt, ist offensichtlich, dennoch müssen Rahmenbedingungen zwingend gesetzt werden.

Es braucht hierfür:

- Ein konsequentes Digitalisieren des Schienennetzes
- Weitere finanzielle Stärkung von Schiene und Binnenwasserstraßen
- Eine Anlastung der externen Kosten auf Grundlage marktwirtschaftlicher Instrumente (Erhöhung von Transportkosten)
- Eine tiefgehende Analyse der betrieblichen Rahmenbedingungen
- Eine Politik, die durchsetzungsstark notwendige Rahmenbedingungen schafft

Dies sind einige der zwingend benötigten Voraussetzungen für einen ganzheitlichen Ansatz, um das Verkehrssystem endlich als Einheit zu begreifen und integriert zu gestalten.