

Transportverlagerung Wenig Potenzial für die Schiene

Neue Studie zeigt Grenzen der Transportverlagerung auf und fordert stärkere Kombination aller Verkehrsträger



Die Infrastruktur ist laut einer Studie des IW Köln überlastet – insbesondere die Hauptkorridore des Güterverkehrs.

PETER HANUSCHKE

Bremen. Etwa die Hälfte der gesamten Güter werden in Bremerhaven aus oder in den Häfen per Bahn transportiert. Würde es diese Quote im gesamten Bundesgebiet geben, dann würde ein Großteil der Lastwagen aus dem Straßenbild verschwinden. Und das wäre ganz im Sinne der neuen Bundesregierung, die das fortsetzt, was bereits die Vorgängerregierungen gefordert haben: Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Doch diese Forderung passt nicht zur Realität und den Zukunftsperspektiven – der Lkw wird auch 2050 noch das dominierende Transportmittel sein. Zu dieser Erkenntnis kommt eine neue Studie vom Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW). Auftraggeber ist die gemeinnützige Verkehrsinitiative Pro Mobilität.

„Eine qualitativ hochwertige und umfassende Abdeckung mit Güterverkehrsleistungen wird nur möglich sein, wenn die Stärken der einzelnen Verkehrsträger in einem Gesamtsystem kombiniert werden“, sagte IW-Studien-Autor Thomas Puls. Titel der Studie: „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland – Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial“.

Kombinierter Verkehr

„Ein solcher Faktencheck war lange überfällig“, so Dirk Engelhardt, Vizepräsident von Pro Mobilität und gleichzeitig Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung. Jahrzehntlang betreibe die deutsche Politik Verkehrsverlagerung – mit überschaubarem Erfolg. Das habe Gründe, wie die Studie jetzt zeige. „Zum einen sind enorme finanzielle, juristische und organisatorische Anstrengungen erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zukunftsfit zu machen – dies gilt sowohl für die Straße als auch für die Schiene.“ Zum anderen dürften die beiden Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern müssten miteinander verzahnt werden. Das gelinge am besten im Kombinierten Verkehr (KV) Straße-Schiene.

Unterschiedliche Verkehrsträger bedienen unterschiedliche Märkte: Eisenbahn und Binnenschiff dominieren den Massenguttransport über lange Strecken, der Lkw ist im Baubereich, bei Lebensmitteln und beim Verteilerverkehr in der Fläche führend. Der Lkw-Verkehr in Deutschland werde durch neue Konsummuster und gerade auch durch die gewollte zunehmende Bautätigkeit geprägt und in den nächsten Jahren weiter zunehmen, so Puls. Bis zum Jahr 2050 sei dann zwar mit einem leichten Rückgang des Marktanteils des Lkw zu rechnen, „aber selbst im ambitioniertesten Szenario liegt der Marktanteil auch dann noch bei etwa 60 Prozent.“ Vor diesem Hintergrund gebe es auch einen wissenschaftlichen Konsens, dass die Dekarbonisierung der Energieversorgung des Lkw-Verkehrs der einzige Schlüssel zum klimaneutralen Güterverkehr sei. Auf der Langstrecke müsse die Schiene so ertüchtigt werden, dass sie mehr Verkehre aufnehmen kann.

Hinzu komme, dass alle Verkehrsträger derzeit vor großen Problemen stünden, so der Studien-Autor. „Lkw und Bahn haben einen spürbaren Mangel an Fahrpersonal.“ Außerdem gebe es eine überlastete Infrastruktur. Insbesondere auf den Hauptkorridoren des Güterverkehrs in Deutschland seien die Kapazitäten voll ausgelastet und überfällige Sanierungen sorgen für deutliche Störungen im Warenfluss. Bis ein beschlossenes Infrastrukturprojekt in Deutschland umgesetzt sei, dauere es im Durchschnitt 23 Jahre. Das sei viel zu lange. Dem Fahrermangel müsste mit besserer Bezahlung und einem funktionierenden KV, der für attraktivere Arbeitszeiten Sorge, sowie mit mehr Anerkennung des Berufs in der Gesellschaft begegnet werden, so Engelhardt.

„Der Transport von unbegleiteten Sattelanhängern war im letzten Jahrzehnt ein Wachstumstreiber für die Schiene“, so Engelhardt. „Für viele Transportunternehmen gibt es aber noch große Hürden vor der Nutzung des Kombinierten Verkehrs – gerade im Langstreckenverkehr.“ Das betreffe insbesondere kleine Firmen, die keine eigene Abholung am Zielbahnhof darstellen können. „Die besten Wachstumschancen für die Schiene liegen in mehr Kooperation mit der Straße“, heißt es in der Studie. „Es braucht ein verbessertes Schnittstellenmanagement, etwa KV-Einstiegsportale, und die Anschaffung kranbarer Sattelanhänger sollte gefördert werden.“

Der KV könne aber nur im europäischen Kontext optimiert werden, so Puls. Es bringe nichts, wenn das nur in Deutschland passiere. Das würde die Langstreckenverkehre quer durch Europa auf der Straße nicht reduzieren. „Der Lkw-Fahrer transportiert nicht Obst aus Spanien nach Deutschland, weil es Spaß macht, sondern weil der KV nicht funktioniert.“ Das liege auch an den unterschiedlichen Spurbreiten der Schienen im Zugverkehr – ein Relikt aus der Zeit der beiden Weltkriege.

Das Verlagerungspotenzial sei insgesamt stark begrenzt, so Puls. „Traditionelle Transportgüter der Schiene, wie Kohle und Mineralölzeugnisse werden an Bedeutung verlieren.“ Aufgrund der Struktur der beförderten Güter sei eine Verlagerung vom Lkw auf die Schiene mengenmäßig aber schlicht limitiert. „Gerade der boomende Onlinehandel bedarf aufgrund der Kleinteiligkeit der Sendungen der Feinverteilung mit dem Lkw.“

In Bremerhaven soll der Anteil Bahntransport gemäß des Koalitionsvertrags der rot-grün-roten Landesregierung weiter steigen. Ein realistisches Ziel sei die Überschreitung der 50-Prozent-Marke bei den Containerhinterlandtransporten, so Holger Bruns, Sprecher der Hafenmanagementgesellschaft Bremenports. Dafür sei aber auch der Bund gefragt – etwa bei der Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven-Bremervörde-Rotenburg. „Die hervorragende Eisenbahninfrastruktur der Bremischen Häfen ist ein klarer Wettbewerbsvorteil gegenüber den Westhäfen in Antwerpen und Rotterdam“, so Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. „Um uns noch stärker aufzustellen, brauchen wir dringend mehr Schienenkapazitäten ins Hinterland.“ Sonst stoße das Gleisnetz bald an seine Grenzen. „Klimaschutz verlangt den Ausbau der Infrastruktur. Und das muss schnell gehen.“
