

# Straßengüterverkehr auf Wachstumskurs

Ernst-Jürgen Schröder



Hauptgütergruppen. Die Unterschiede sind im Wesentlichen Ausfluss der regional unterschiedlichen Höhe und Struktur ökonomischer Aktivitäten. Diese durch das Kraftfahrt-Bundesamt und das Bundesamt für Güterverkehr mittels einer Zufallsstichprobe erstellte Verkehrsleistungsstatistik kann seit 1994 gesetzlich nur noch deutsche Kraftfahrzeuge in die Erhebung einbeziehen, da seitdem in Zusammenhang mit der Deregulierung der Verkehrsmärkte die generelle Pflicht der Frachtführer zur Vorlage von Kraftbriefen entfallen ist. Das Gesamtausmaß des Straßengüteraufkommens ist daher um das in ausländischen Kraftfahrzeugen transportierte nach oben zu korrigieren ②.

## Grenzüberschreitender und Transitverkehr

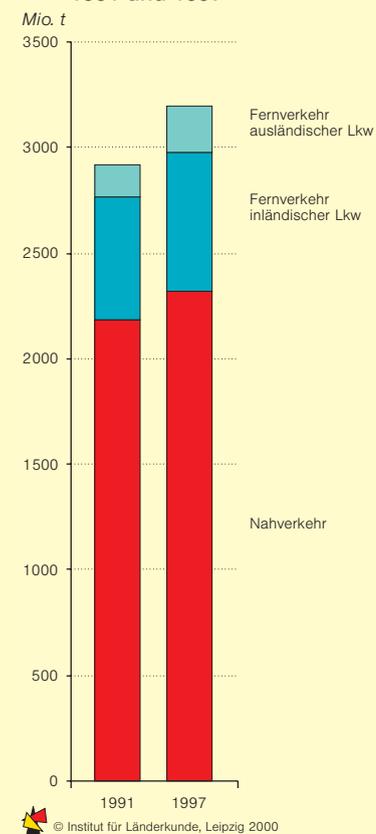
Infolge der Vollendung des Europäischen Binnenmarktes (1993) und der Öffnung des Ostens (1991) hat der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr überproportional stark zugenommen, und zwar innerhalb von nur vier Jahren um 28%, der reine Transitverkehr sogar um 51,8% ①. Die Straße konnte im intermodalen Wettbewerb auf diesen stark wachsenden Teilverkehrsmärkten ihre schon vorherrschende Position weiter ausbauen, wie die Zunahmen ihrer Verkehrsanteile im grenzüberschreitenden Verkehr von 30% auf 34,4% und im reinen Transitverkehr von 54,8% auf 59,7% ③ belegen. Die Bahn nimmt im grenzüberschreitenden Güterverkehr trotz ihrer unbestreitbaren Vorteile gerade bei mittleren und höheren Transportentfernungen durch die bislang fehlende technische Vereinheitlichung im europäischen Streckennetz eine schwache Position ein.

Neben den Systemschwächen der Bahn in dem am stärksten wachsenden Segment des grenzüberschreitenden Verkehrs und den Auswirkungen der Güterstruktur- und Logistikeffekte sind auch die Liberalisierung und Deregulierung der Transportmärkte für die ausgezeichnete Positionierung des Straßengüterverkehrs verantwortlich. Die Aufhebung der staatlichen Tarifbindung für alle Binnenverkehrsträger zum 1.1.1994 und die völlige Kabotagefreiheit ab dem 1.7.1998 führten seither durch den verstärkten Markteintritt ausländischer Anbieter und den intensivierten Wettbewerb zum Absinken des Transportpreinsniveaus im Straßengüterfernverkehr um 25-50%.

## Ausbau der Straßeninfrastruktur und dezentrale Standortstrukturen

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße wurde durch

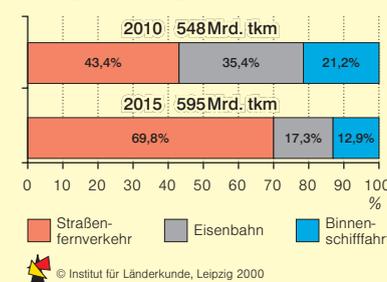
## ② Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr 1991 und 1997



## ③ Grenzüberschreitender Straßengüter- und Transitverkehr 1994 und 1998



## ④ Güterverkehrsprognose 2010 und 2015

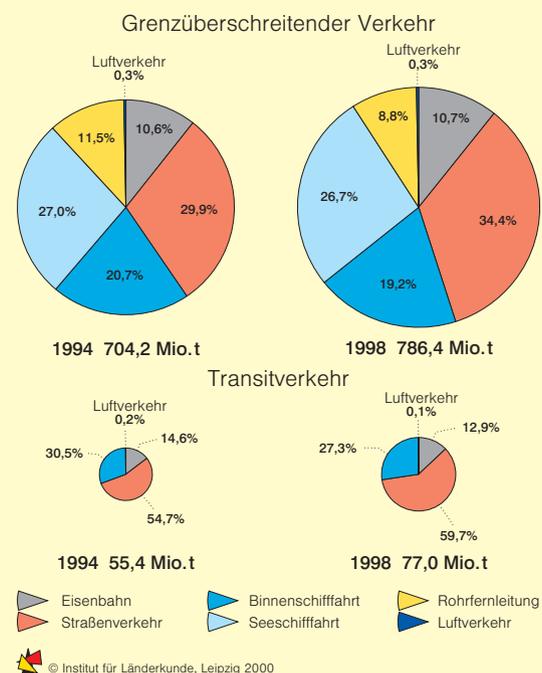


den verstärkten Ausbau der Straßeninfrastruktur bei gleichzeitigem Rückzug der Bahn aus der Fläche unterstützt. Neben dem wichtigen quantitativen Ausbau des überörtlichen Straßen-, insbesondere des Autobahnnetzes von 10.955 km (1991) auf 11.427 km (1998) sind hierbei auch die durchgeführten

Über 60% der Güterverkehrsleistung im Fernverkehr werden – bei zunehmender Tendenz – über die Straße abgewickelt. Das Aufkommen im Straßengüterfernverkehr stieg im Zeitraum 1991-1997 um 20,1% von 733,7 Mio. t auf 880,9 Mio. t, während das der Eisenbahnen um 21,1% von 401,2 Mio. t auf 316,7 Mio. t zurückging und das der Binnenschifffahrt mit etwa 230 Mio. t konstant blieb. Hierbei nahm die in ausländischen Lastkraftfahrzeugen transportierte Tonnage von 150,7 Mio. t auf 221,0 Mio. t überdurchschnittlich zu (46,6%) ②. Unter Einschluss des Nahverkehrs – diese institutionelle Aufteilung zwischen Fern- und Nahverkehr entfällt infolge der Deregulierung des Verkehrssektors ab 1998 – erhöhte sich das Straßengütervolumen von 2918,7 Mio. t auf 3196,0 Mio. t. Auch in den neuen Ländern, in denen noch 1990 aufgrund der zentralen Lenkung des Transportwesens knapp 80% der Güterverkehrsleistung auf der Schiene abgewickelt wurden, hat sich nach der wirtschaftlichen Transformation der Modal Split im Güterverkehr binnen weniger Jahre weitgehend den gesamtdeutschen Werten angeglichen. In nur zwei Jahren nach der Wende verlor die Bahn durch den Zusammenbruch ganzer Industriezweige rund zwei Drittel ihres Frachtaufkommens und wurde durch den Lkw als wichtigster Träger des Güterfernverkehrs abgelöst.

Karte ⑤ zeigt das 1999 in deutschen Lastkraftfahrzeugen transportierte Güteraufkommen der Regierungsbezirke des Bundesgebietes, differenziert nach

## ① Güterverkehrsaufkommen und Anteile der Verkehrsträger 1994 und 1998

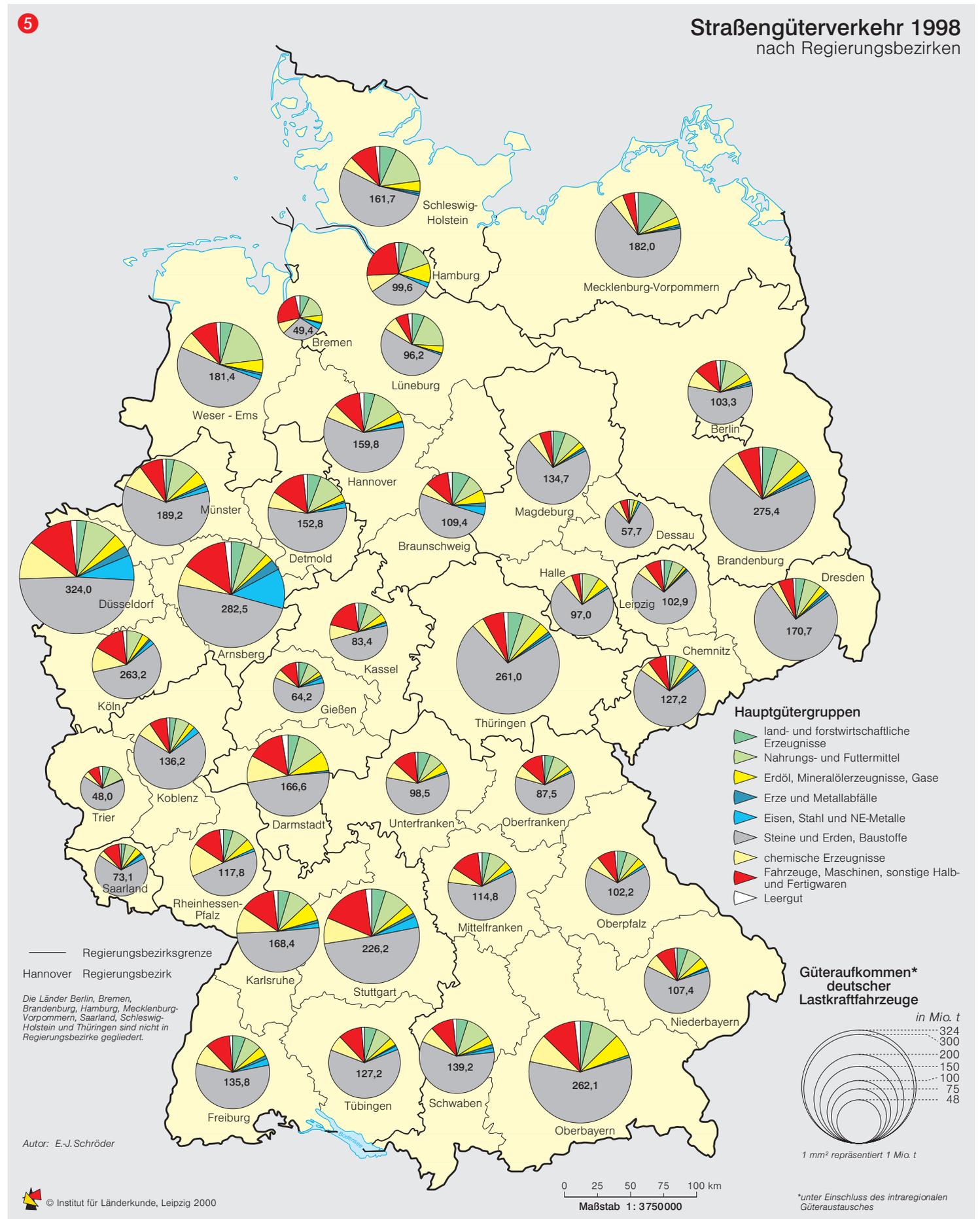


Maßnahmen zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur durch den Bau zusätzlicher Fahrspuren und Umgehungsstraßen zu berücksichtigen. Hierdurch verfügt der Straßengüterverkehr gegenüber allen konkurrierenden Landverkehrsträgern über die intensivste Raumerschließung. Weitere Systemvorteile sind seine durch die direkte Punkt-zu-Punkt-Beförderung insgesamt kürzere Transportdauer und seine größere Flexibilität gegenüber den Erfordernissen gewandelter Transportmärkte, die seine mit 40 t geringere Massenleistungsfähigkeit gegenüber der Schiene (4000 t) relativieren. Dies führt zu einer Auflösung der bisherigen bahnorientierten zentralen Standortstrukturen in Produktion, Handel und Distribution nach amerikanischem Muster. Die neuen Gewerbegebiete, vor allem die in den neuen Ländern, finden sich fast ausnahmslos in dezentralen, straßenaffinen Lagen, wobei Autobahnanschlüsse besonders bevorzugt sind.

### Drohender Verkehrsinfarkt durch Überlastung der Transportkorridore

Alle aufgeführten Rahmenbedingungen sprechen für einen weiteren Bedeutungszuwachs des Straßengüterverkehrs. Insbesondere der Wegfall der EU-Binnengrenzen, die Öffnung neuer Märkte in Osteuropa und der liberalisierte Ordnungsrahmen im Straßengüterverkehr lassen eine explosionsartige Zunahme der Verkehrsströme in Europa erwarten. Hiervon ist Deutschland aufgrund seiner verkehrsgeschichtlich vorteilhaften Lage in Mitteleuropa als Verkehrsdrehscheibe im sich verstärkenden Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr in besonderem Maß betroffen. Bereits heute zeichnen sich in den großräumigen Straßenkorridoren zunehmende Kapazitätsengpässe (► Beitrag Schröder, Güterverkehr) und die Grenzen der Umweltbelastung (► Beitrag Löffler) ab, aber auch die Bahn als umweltpolitische Alternative steht auf den wichtigsten Hauptabfuhrstrecken am Rande ihrer Aufnahmefähigkeit. Nach einer Berechnung von BMW entstehen der Volkswirtschaft durch den zusätzlichen Kraftstoffverbrauch und den Zeitverlust jährlich Staukosten von rund 200 Mrd. DM.

Inzwischen ist auch die optimistische Annahme einer stärkeren Verlagerung des Verkehrszuwachses auf die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt, die der Güterverkehrsprognose 2010 des Bundesverkehrswegesplan 1992 zugrunde liegt, deutlich nach unten korrigiert worden. Die auf der Basis der Verkehrsstatistik von 1998 erstellte Güterverkehrsprognose 2015 geht von einem



Anstieg der Verkehrsleistung im Fernverkehr auf rund 595 Mrd. tkm im Jahre 2015 aus, die zu 70% auf der Straße erbracht werden (4). Die Gründe für den weiteren Bedeutungsschwund der Eisenbahn als Güterverkehrsträger liegen in unterlassenen Investitionen im Bestandsnetz und ausgebliebenen Leistungssteigerungen, vor allem aber in der nach wie vor zu geringen interna-

len und intermodalen Zusammenarbeit. Dies gilt auch für die Binnenschifffahrt, bei der insbesondere in Ostdeutschland nennenswerte Investitionen in Wasserstraßen und Hafeninfrastruktur bislang ausblieben.

Die zur Erhaltung des Wirtschaftsstandortes Deutschland im globalen Wettbewerb erforderliche hohe Mobilität kann nur über ein integriertes Ver-

kehrssystem gesichert werden, da isolierte Maßnahmen die heutigen Verkehrsprobleme der Straße, wie Schadstoffbelastungen und Staus, nicht lösen. Eine grundlegende Kurskorrektur der Verkehrspolitik ist daher zur Verhinderung eines Verkehrsinfarktes auf den Straßen unverzichtbar (► Beitrag Schröder, Güterverkehr).♦