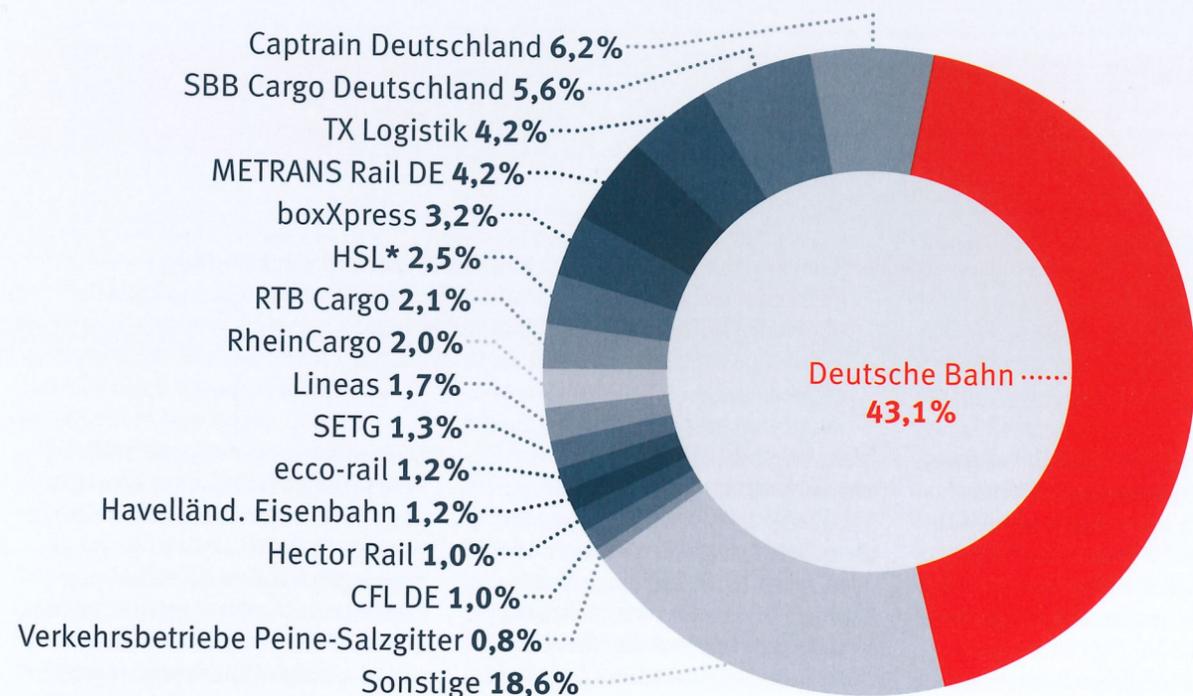


3 Güterverkehr

Marktanteile im Güterverkehr



Quellen: Hansseatic Transport Consultancy, DB, Redaktionsschluss: 28. September 2021. *Wert aus 2019



Umweltfreundlich, effizient, leise:

Die Güterbahnen sind bereit für die Verkehrswende

Das Ziel des Verkehrsministeriums im intermodalen Wettbewerb sind 25 Prozent Marktanteil für den Schienengüterverkehr bis 2030. Um das zu erreichen, müssen Infrastruktur neu- und ausgebaut, Rahmenbedingungen fair gestaltet und Innovationen vorangebracht werden. Dabei ist der Straßengüterverkehr der größte Konkurrent der Schiene, der jedoch die Klimabilanz des Verkehrssektors auf absehbare Zeit nicht verbessern wird. Die Verlagerungspolitik der Bundesregierung ist unzureichend, um das selbst gesetzte 25-Prozent-Ziel wirklich zu erreichen.

Ältere von uns hatten möglicherweise ein Déjà-vu: Im ersten Corona-Lockdown im April 2020 waren sogar die üblichen Lkw-Kolonnen von den Autobahnen weitgehend verschwunden, nachdem zuletzt viele osteuropäische Fahrer und Fahrerinnen auf dem Weg zu ihrer erzwungenen Auszeit die Schlangen vor den neuen Grenzkontrollen bewältigt hatten. Der Effekt war aber nur von kurzer Dauer – der Güterverkehr wurde durch die Pandemie weniger nachhaltig beeinträchtigt als durch die Finanzkrise zehn Jahre zuvor. Beiden Fällen gleich ist aber die (Rück-)Verlagerung von Schienenverkehren auf die Straße. Der Straßengüterverkehr hat seinen Marktanteil schon in den wirtschaftlich etwas schwächeren Phasen seit der zweiten Jahreshälfte 2018 ausbauen können und kam im Jahr 2020 auf einen Marktanteil von über 72 Prozent. Von der verringerten Gesamtleistung konnte sich der Lkw durch aggressive Preispolitik und die ihn unterstützenden Rahmenbedingungen zusätzliche

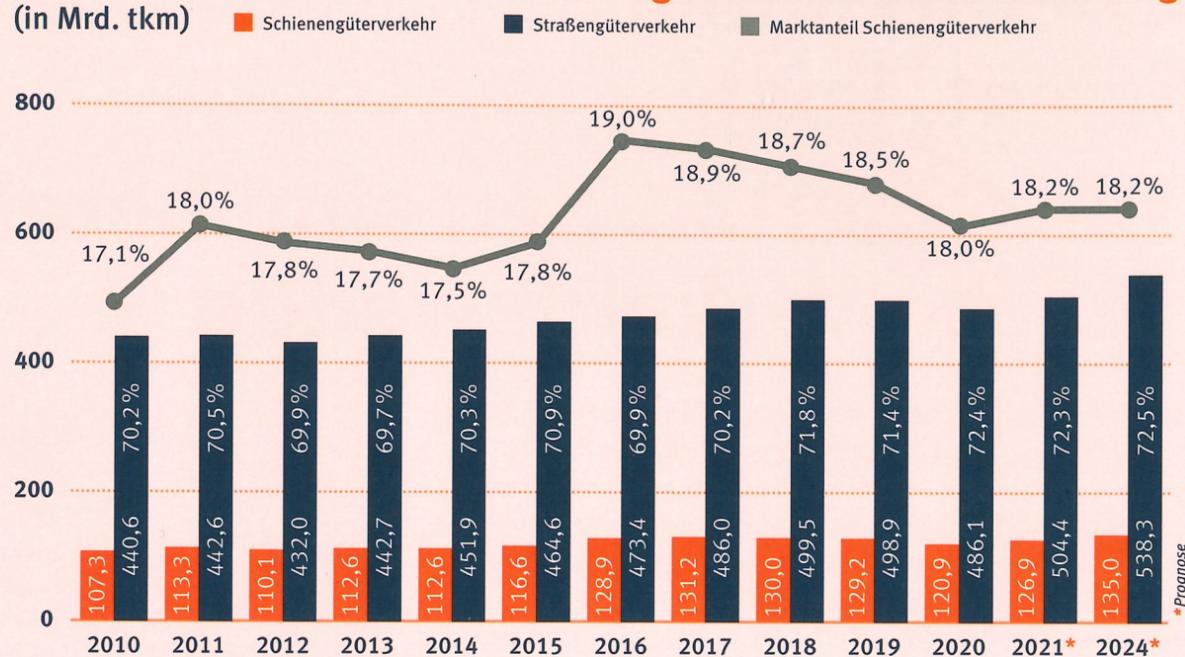
Mengen sichern. Vor allem das Binnenschiff hat in den vergangenen Jahren Marktanteile verloren, aber auch der Schienenanteil ist zuletzt wieder auf nur noch 18 Prozent gesunken. Insgesamt fehlen geeignete Impulse im Markt, um Transporte stärker als bisher üblich auf die Schiene zu bekommen. Preis, Zuverlässigkeit und Flexibilität sind unverändert die für die Verkehrsmittelwahlentscheidung maßgeblichen Faktoren; das höhere Umwelt- wie auch das bessere Sicherheitsniveau der Schiene spielen in diesem Kontext nur eine nachgeordnete

Rolle. Immer mehr gewerbliche Verlagerer sind allerdings auf der Suche nach Möglichkeiten, die Schiene in ihre Logistikkonzepte zu integrieren. Treiber hierfür ist die aktuell große Dynamik der Klimaschutzdebatte und der stetig zunehmende Mangel an Fahrerinnen und Fahrern auf der Straße. Gerade dies und die mit dieser Thematik verbundene Diskussion um Sozialstandards werden weitere Impulse in Richtung Verlagerung auf die Schiene sein.

Die Straße konnte in den vergangenen Jahren ihren Marktanteil noch einmal steigern, wobei Erfassungsprobleme beim Statistischen Bundesamt und der gesamteuropäischen Statistik den langjährigen Vergleich mit Unsicherheiten belasten. Das Binnenschiff hat im vergangenen Jahrzehnt auch unabhängig von mehreren Jahren mit schlechten

Von der verringerten Gesamtleistung konnte sich der Lkw durch aggressive Preispolitik und die ihn unterstützenden Rahmenbedingungen zusätzliche Mengen sichern.

Marktanteil Straße/Schiene im Vergleich nach Verkehrsleistung (in Mrd. tkm)



Quelle: NEE auf Basis des Statistischen Bundesamtes

Wasserverhältnissen Marktanteile verloren, und auch die Schiene wurde von einer konjunkturellen Eintrübung ab 2019 belastet. Erstmals spürbar waren auch Rückgänge beim Transport von Kohle als Folge der Stromwende mit Kraftwerksabschaltungen.

Verkehr über Grenzen muss attraktiver werden

Die wirtschaftlichen Vorteile des Schienentransports gegenüber dem Lkw steigen bisher in Abhängigkeit von der Transportentfernung. Der Gesamtmarktanteil der Schiene liegt dabei etwa so hoch wie der Schienenanteil im unteren Bereich des Entfernungsegments zwischen 300 und 400 Kilometern. Bei Entfernungen von mehr als 700 Kilometern ist der Anteil der Schiene dagegen höher als der der Straße, so die Analyse im Binnenverkehr. Bei Betrachtung der in Deutschland zurückgelegten Anteile grenzüberschreitender Verkehre (Transit wie Im-/Export) bricht die Steigung der Kurve oberhalb von 500 Kilometern ab und liegt oberhalb 700 Kilometern

Transportentfernung bei nur noch einem Fünftel des Wertes der Straße.

Steigerung der Trassenpreise frisst Förderung wieder auf

Die knapp 50-prozentige Förderung der Trassenpreise durch den Bund seit Mitte 2018 half den Güterbahnen vor allem, andere, zeitgleich steigende Kosten zu kompensieren – insbesondere bei Personal und Energie, aber auch die Steigerung der Trassenpreise und den administrativen Aufwand. Einschränkend muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass auch die mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz 2016 eingeführte Vorab-Genehmigung der Trassenpreise durch die Bundesnetzagentur den von der DB Netz AG seit Langem verfolgten Pfad einer kontinuierlichen Trassenpreiserhöhung nicht brechen konnte.

Verlagerung braucht bessere Rahmenbedingungen

In den vergangenen Jahren hat sich an den seit längerem kritisierten staat-

lichen Rahmenseetzungen zugunsten des Straßengüterverkehrs nur wenig geändert. Die Ausweitung der Maut für alle Lkw ab 7,5 Tonnen auf alle Fernstraßen zum Juli 2018 und die zeitgleich gestartete und derzeit bis Mitte 2023 begrenzte sowie gedeckelte Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr stärkten die relative Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Die Einführung der

Trassenpreise steigen stetig

Fahrplanperiode	Trassenpreise genehmigt
2017/18	2,83 €
2018/19	2,91 €
2019/20	2,98 €
2020/21	3,05 €
2021/22	3,07 €
durchschnittliche Erhöhung pro Jahr:	2,01 %

Quelle: Bundesnetzagentur

CO₂-Abgabe für fossile Kraftstoffe zum 1. Januar 2021 sorgte erstmals dafür, dass auch im Straßengüterverkehr eine Klimaschutzbezogene Abgabe erhoben wird, was im Schienengüterverkehr bereits seit 1999 der Fall ist. Die Preiseffekte – die Mautausweitung führte zu einer Erhöhung der Mautentnahmen des Bundes um etwa 50 Prozent, die erste Stufe der CO₂-Abgabe bewirkte

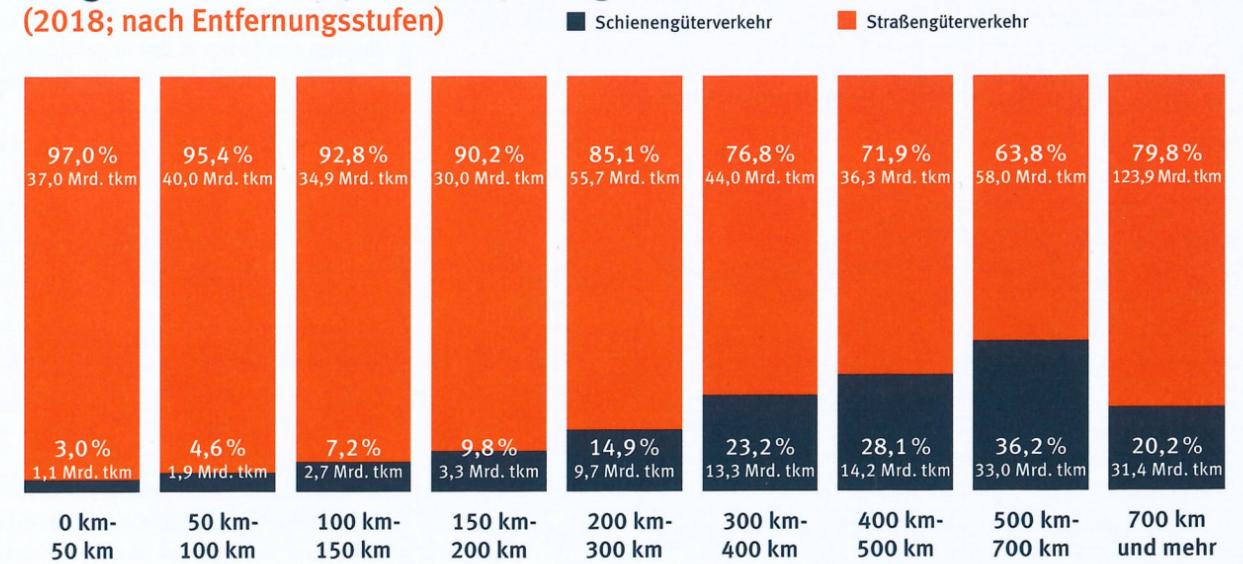
eine Verteuerung des Dieselpreises von 8 Cent je Liter (= rund 6 Prozent) – sind jedoch bisher zu gering für relevante Verlagerungsimpulse. Während der Diesel-Großhandelspreis trotz Schwankungen im Vergleich zu einem Zeitpunkt vor der Finanzkrise im Januar 2008 auch mit CO₂-Abgabe im Januar 2021 fünf Cent niedriger lag, steigt der Bahnstrompreis seit Jahren kontinuier-

lich an. Die Ursachen liegen einerseits in den steigenden gesetzlichen Abgaben – sowohl für erneuerbare (EEG-Umlage, Netznutzungsentgelte) als auch fossile (Emissionshandel) Energieträger in der Bahnstromerzeugung – und andererseits in steigenden Marktpreisen. Diese haben sich in den vergangenen neun Monaten nahezu verdoppelt. In der Summe kämpft der Bahnsektor mit

Verkehrsleistung Schiene/Straße im deutschen Binnenverkehr (2018; nach Entfernungstufen)



Vergleich Schiene/Straße (inkl. grenzüberschreitenden Verkehren) (2018; nach Entfernungstufen)



Quelle: NEE auf Basis des Statistischen Bundesamtes und des Kraftfahrtbundesamtes