



GENERALDIREKTION INTERNE POLITIKBEREICHE
FACHABTEILUNG B: STRUKTUR- UND KOHÄSIONSPOLITIK

VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

GÜTERBEFÖRDERUNG: WARUM TRANSPORTUNTERNEHMEN IN DER EU DIE STRASSE DER SCHIENE VORZIEHEN

ZUSAMMENFASSUNG

Abriss

In dieser Studie werden die Faktoren bewertet, die für die Transportunternehmen in der EU bei der Wahl des Verkehrsträgers eine Rolle spielen, und es wird insbesondere darauf eingegangen, warum häufig die Straße der Schiene vorgezogen wird. Mittels einer Analyse von langfristigen Tendenzen beim Güterverkehr, von mehreren landesbezogenen Fallstudien (zu Deutschland, Polen, Frankreich, Italien und Spanien) und von Interviews mit Wirtschaftsakteuren werden in der Studie die wichtigsten Faktoren ermittelt, die sich auf die Wahl des Verkehrsträgers auswirken. Das abschließende Kapitel der Studie umfasst Empfehlungen zu zentralen Punkten für eine effektive Strategie zur Förderung des Schienengüterverkehrs auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit.

Dieses Dokument wurde vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben.

VERFASSER

Steer Davies Gleave - Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Ranghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

ZUSTÄNDIGER VERWALTUNGSBEAMTER

Marc Thomas
Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik
Europäisches Parlament
B-1047 Brüssel
E-Mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONSASSISTENZ

Adrienn Borka

SPRACHFASSUNGEN

Original: EN.

ÜBER DEN HERAUSGEBER

Kontakt zur Fachabteilung oder Bestellung des monatlichen Newsletters: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Redaktionsschluss: März 2015.
© Europäische Union, 2015.

Dieses Dokument ist im Internet unter folgender Adresse abrufbar:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments.

Nachdruck und Übersetzung der Veröffentlichung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

ZUSAMMENFASSUNG

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IM STRABEN- UND SCHIENENGÜTERVERKEHR

Seit dem Jahr 2000 hat der Straßengüterverkehr EU-weit im Mittel niedrige absolute Zuwachsraten zu verzeichnen. Der Anteil des Schienengüterverkehrs hat im Vergleich zum Straßengüterverkehr abgenommen. Hinter den Durchschnittszahlen verbergen sich jedoch eklatante Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten.

Nationale Entwicklungen hängen von einer Reihe von Faktoren ab, etwa vom Ausbau des Schienennetzes, vom Anteil des internationalen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen und vom Ausmaß des Wettbewerbs durch die übrigen Verkehrsträger (z. B. Binnenwasserstraßen). Der Anteil der Güter, die auf der Straße oder auf der Schiene transportiert werden, hängt stark von ihrer Art ab. So werden Schwertransporte (wie z. B. Kohle) vorwiegend über die Schiene abgewickelt, während leichtere bzw. verderbliche Güter über die Straße transportiert werden.

FAKTOREN, DIE FÜR DIE TRANSPORTUNTERNEHMEN BEI DER WAHL DES VERKEHRSTRÄGERS EINE ROLLE SPIELEN

Es gibt Güter, die beinahe ausschließlich über die Schiene, und andere, die mit großer Wahrscheinlichkeit über die Straße transportiert werden. Dazwischen gibt es jedoch eine Reihe von Faktoren auf der Mikroebene, die sich auf die Wahl des Verkehrsträgers auswirken. Die von den Transportunternehmen – den wichtigsten Entscheidungsträgern bei diesem Prozess – getroffene Wahl hängt von den in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen, von der Art der beförderten Güter, den Kapazitäten der Spediteure und von den Faktoren Entfernung und Zeit ab.

Darüber hinaus tragen einige übergeordnete, strukturelle Faktoren ebenfalls langfristig zu Schwankungen bei den Anteilen der Verkehrsträger bei. Hierzu zählen das Verhältnis zwischen dem Wirtschaftswachstum und dem Güterverkehr, wobei sich Konjunkturschwankungen im Allgemeinen eher auf den Verkehrsträger Straße als auf die Schiene auswirken. Zudem haben sich veränderte industrielle Produktionsprozesse und die Fragmentierung der Logistik negativ auf den Schienengüterverkehr ausgewirkt. Neue Formen des intermodalen Verkehrs stellen umgekehrt jedoch ein wachstumsstarkes Marktsegment für die Schiene dar.

Aus Fallstudien zu einzelnen Ländern geht hervor, dass in Ländern, in denen der Schienengüterverkehr als zu teuer gilt (z. B. in Frankreich und Italien), der Kostenfaktor bei der Wahl der Transportunternehmen eine wichtige Rolle spielt. In allen Fallstudien wird jedoch nachgewiesen, dass ein qualitativ hochwertiges und dichtes Schienennetz notwendig ist, wobei der Schwerpunkt in Deutschland hauptsächlich auf Engpässen liegt, in Italien und Frankreich auf der Kapazität und in Spanien und Portugal auf der Zuverlässigkeit.

In mehreren Studien wurde der Spielraum für eine mögliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. auf intermodale Dienste bewertet, der Schätzungen zufolge bei einem bis zu 14 Prozentpunkten liegt. Es wurde zudem erwiesen, dass ab einer Entfernung von 200 bis 300 km die Schiene als Verkehrsträger besonders wettbewerbsfähig ist und hier ein größeres Potential für eine Verlagerung besteht. Ein realistisches Gesamtziel für den Anteil von Gütern in der EU, die über die Schiene transportiert werden, könnte mittelfristig bei rund 20 % der inländischen – in Tonnenkilometern gemessenen – Transportaufkommen liegen.

BESTEHENDE MAßNAHMEN FÜR DIE WAHL DES VERKEHRSTRÄGERS

Auf EU-Ebene sind mehrere Initiativen zur Verlagerung der Verkehrsträger von der Straße auf die Schiene eingeführt worden. Hierzu gehören die „Eurovignetten“-Richtlinie, die den Weg für auf externen Kosten basierende Straßenbenutzungsgebühren bereitet, Bahnreformen, mit denen die Güterverkehrsmärkte für den Wettbewerb geöffnet werden und deren Interoperabilität verbessert wird, Finanzierungsprogramme für Investitionen in die intermodale Infrastruktur und Initiativen wie die Programme TEN-V und Marco Polo.

Zugleich haben einige Mitgliedstaaten eine Reihe von Maßnahmen getroffen, etwa in Form einer direkten finanziellen Unterstützung für die Entwicklung der Bahninfrastruktur (z. B. indem bessere Lichtraumprofile für schwerere Züge zur Verfügung gestellt und Nebengleise wieder nutzbar gemacht werden). Insgesamt haben auf einzelstaatlicher Ebene ergriffene Maßnahmen jedoch nicht signifikant zu Verkehrsverlagerungen geführt. Dies kann auf die im Vergleich zum Straßenverkehr allgemein geringen Investitionen in den Schienenverkehr und in den intermodalen Verkehr sowie auf eine fehlende gegenseitige Abstimmung der politischen Maßnahmen im Bereich des Güterverkehrs auf nationaler und auf EU-Ebene zurückgeführt werden. In mehreren Ländern sind Straßenbenutzungsgebühren eingeführt worden, obwohl die Auswirkungen auf den Straßengüterverkehr im Allgemeinen durch andere Maßnahmen zur Förderung des Straßentransports gedämpft wurden.

Am effektivsten scheinen Maßnahmen im Bereich des intermodalen Verkehrs gewesen zu sein, die von zielgerichteten Subventionen für intermodale Akteure bis zu spezifischen Vereinbarungen zu zentralen intermodalen Knoten unter besonderer Berücksichtigung von Häfen – etwa in Deutschland, Spanien und im Vereinigten Königreich – reichten.

STRATEGIEN ZUR BEEINFLUSSUNG DER TRANSPORTUNTERNEHMEN BEI DER WAHL DER VERKEHRSTRÄGER

Aus der für diese Studie durchgeführten Analyse geht hervor, dass sich aktive politische Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsverlagerung auf die Wahl der Transportunternehmer auswirken können, indem die Schlüsselfaktoren angegangen werden, die die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs beeinträchtigen. Diese Maßnahmen umfassen sowohl zielgerichtete ordnungspolitische Anreize als auch Maßnahmen für Investitionen in die Infrastruktur.

Aus der fehlenden Effektivität der Maßnahmen in der Vergangenheit und aus den bewährten Praktiken, die im Zuge der nationalen Fallstudien ermittelt wurden, können drei Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Erstens wird eine bessere Koordinierung der Strategien auf unterschiedlichen administrativen Ebenen und für verschiedene Verkehrsträger nötig sein. Programme zur Verkehrsverlagerung sollten nicht heterogen auf finanzielle Anreize ausgerichtet sein. Die Schlüsse, die aus den Programmen gezogen werden, sollten der Wirtschaft besser nähergebracht werden. Die geplante Initiative „Shift2Rail“ sollte diesem Zweck dienen, indem Lösungen zur Stärkung der Kapazität gefunden, die Zuverlässigkeit konsolidiert und die Nutzungsdauer der europäischen Schienennetze verbessert werden. Es ist auch eine Koordinierung der schienen- und straßenpolitischen Maßnahmen erforderlich, da sich jede Maßnahme zur Beeinflussung der Wettbewerbsposition eines Verkehrsträgers auf die der übrigen auswirkt.

- Zweitens ist es wichtig, dass Strategien zur Verkehrsverlagerung auf die spezifischen Umstände, in denen sie angewendet werden, zugeschnitten sind. Beispielsweise wurde die Erkenntnis, dass internationale Transporte über weite Strecken mit einer größeren Wahrscheinlichkeit von der Straße auf die Schiene wechseln werden, bereits bei der Entwicklung von politischen Maßnahmen der EU berücksichtigt.
- Drittens wird die Umsetzung von effektiven Strategien eine konstante und ausreichende Finanzierung vonseiten der EU und der Mitgliedstaaten erforderlich machen. Die Fazilität „Connecting Europe“ wird in dieser Hinsicht durch die Bereitstellung von Ressourcen in beträchtlicher Höhe zur Kofinanzierung der Entwicklung des Netzwerks TEN-V und ERTMS beitragen. Da die Mittel für den Verkehr gemäß den neuen Maßnahmen nach der Fazilität „Connecting Europe“ nicht zweckgebunden sind, könnte dies ein Anreiz für Projektträger sein, untereinander um Finanzierungen zu konkurrieren, was den tatsächlichen Mehrwert jedes Investitionsprogramms zeigen könnte.