

Langfristige Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland und Europa

Vortrag im Rahmen des ADAC-Fachgesprächs
„Demographischer Wandel und zukünftiger Fernstraßenbedarf“
am 12. Dezember 2006 in München

Kurzfassung

Dr. Stefan Rommerskirchen, ProgTrans AG, Basel (Schweiz)

1. Wichtige sozioökonomische Entwicklungsperspektiven: Stirbt Europa aus? Gibt es noch ein Wirtschaftswachstum?

Im Gegensatz zur weltweiten Bevölkerungsentwicklung, die weiterhin von einem markanten Wachstum geprägt ist, gibt es in Westeuropa in den nächsten 15 Jahren nur noch in einzelnen Ländern einen Bevölkerungszuwachs. In Deutschland bleibt die Anzahl der Einwohner etwa gleich; sie werden allerdings zunehmend älter. In den 10 EU-Beitrittsländern ist sogar mit einem leichten Rückgang der Bevölkerung zu rechnen; in 2020 werden dort insgesamt gut 10% weniger Menschen leben als in Deutschland alleine. Von einem Aussterben der Bevölkerung in Europa kann allerdings nicht die Rede sein.

Das inflationsbereinigte („reale“) Wirtschaftswachstum wird sich in allen Teilen Europas fortsetzen, allerdings gegenüber der Vergangenheit leicht abflachen. Besonders dynamisch werden weiterhin die außenwirtschaftlichen Verflechtungen – die Importe und Exporte – zulegen. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf wird in den 10 osteuropäischen EU-Beitrittsländern des Jahres 2004 zwar stärker ansteigen als in der alten EU, aber die Annäherung an das westeuropäische Niveau braucht lange. Selbstverständlich weisen die Entwicklungen in den einzelnen Ländern Europas große Unterschiede auf, sodass die Durchschnittswerte stets zu relativieren sind.

2. Langfristige Perspektiven des Güterverkehrs in Deutschland, West- und Osteuropa: Verkehrsleistungswachstum ohne Ende?

Die zunehmende horizontale Arbeitsteilung ist ein wesentlicher Grund, warum die Entkopplung von Wirtschafts- und Güterverkehrsleistung in Europa nicht wie gewünscht eintritt, wenn man die Güterverkehrsleistungen im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) betrachtet: Der entscheidende Treiber der Güterverkehrsleistungen sind die Transportdistanzen, und deren Zunahme hängt insbesondere mit den zunehmenden Importen und Exporten und nicht mit dem allgemeinen BIP-Wachstum zusammen.

Da die wirtschaftliche Verflechtung innerhalb Europas und auch der Handel mit anderen Kontinenten weiterhin zunehmen, steigt zumindest in den meisten westeuropäischen Ländern die Transportintensität weiter und wir erst längerfristig stagnieren oder sogar zurückgehen. In den osteuropäischen EU-Beitrittsländern wird die Entwicklung steigender Transportdistanzen überlagert von einem Wirtschaftsstrukturwandel, der von einer weniger transportin-

tensiven Wertschöpfung geprägt ist. Dadurch sinken dort die Transportintensitäten – wie schon in der jüngeren Vergangenheit – weiter, allerdings ausgehend von einem sehr hohen Niveau. Daher wird auch im Jahr 2020 die Transportintensität in diesen Ländern noch um ein Vielfaches höher liegen als in Westeuropa.

In Verbindung mit dem prognostizierten Wirtschaftswachstum bedeuten die aufgezeigten Entwicklungen der Transportintensität in allen Teilen Europas weiterhin steigende Güterverkehrsleistungen. In Westeuropa werden sich die Anteile der Verkehrsträger an den Verkehrsleistungen (Modalsplit) durch zahlreiche verkehrspolitische Maßnahmen nicht mehr stark verändern. In Osteuropa folgt die Entwicklung des Modalsplits allerdings dem westlichen „Vorbild“, sodass hier weiterhin mit stark zunehmenden Straßengüterverkehrsleistungen zu rechnen ist.

3. Noch längerfristige Güterverkehrsperspektiven für Deutschland: Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrsleistungswachstum langfristig in Sicht?

Ein erster Blick über die heute üblichen Prognosehorizonte hinaus bis zum Jahr 2035 zeigt für die gesamtmodale Transportintensität nach 2020 tatsächlich eine Stagnation und längerfristig sogar einen leichten Rückgang dieser Kenngröße. In Verbindung mit dem prognostizierten Wirtschafts- und insbesondere Außenhandelswachstum legen die Güterverkehrsleistungen aber auch dann absolut noch weiter zu.

Die ProgTrans AG erarbeitet momentan im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Güterverkehrsperspektiven bis zum Jahr 2050. Die Ergebnisse werden u.a. in den „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ einfließen und werden zeigen, welche Optionen der Güterverkehrsentwicklung in Deutschland langfristig bestehen, wenn die Entwicklungsprozesse so weitergehen, wie wir sie aus der Vergangenheit kennen.

4. Fazit

Bis 2020 übt der demographische Wandel in Deutschland und Europa keinen nennenswerten Einfluss auf die Entwicklung der Güterverkehrsleistungen – und auch der Personenverkehrsleistungen – aus. Haupteinflussfaktor auf die Güterverkehrsentwicklung bleibt die Intensivierung der Arbeitsteilung. Die Güterverkehrsnachfrage wird folglich in ganz Europa weiter zulegen, und der Personenverkehr macht (noch) nicht Platz.

Die Straße ist und bleibt der dominierende Verkehrsträger – in Ost und West, im Güter- und Personenverkehr. Die Güterverkehrsentwicklung ist sektoral bzw. güterstrukturell tendenziell weiterhin Straßen-affin, aber in vielen Relationen durchaus auch Schienen- und Binnenschiffs-affin. Die Schiene hat gute Chancen, den negativen Marktanteils-Trend zu stoppen; bis dahin gibt es für alle Akteure allerdings noch einiges zu tun.

Ein erster vorsichtiger Blick in die fernere Zukunft der Güterverkehrsentwicklung Deutschlands zeigt: Auch nach 2030 lassen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung bei den Güterverkehrsleistungen in Deutschland insgesamt noch keine Trendwende erwarten. Die Lkw-Verkehrsleistungen werden allerdings dann absolut praktisch stagnieren, Schiene und Binnenschiff werden hingegen - zumindest an Marktanteilen - (weiter) zulegen. Der Planungshorizont 2020/2025 greift jedenfalls für Langfristplanungen zu kurz – erst ab 2030/2035 verspricht es, wirklich spannend zu werden!