

Die EU-Kommission stellt die Weichen für ein nachhaltiges europäisches Transportsystem. Höhere Preise für Lebensmittel könnten die Folge sein

Am 28. März 2011 legte die Europäische Kommission mit dem „*Weißbuch Verkehr*“ ihr jüngstes verkehrspolitisches Gesamtkonzept vor. Darin skizziert die Brüsseler Behörde einen „*Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum*“. Vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens auf z. T. erheblich überlasteten Strecken, getrieben von energiepolitischen Handlungszwängen und Debatten und angesichts des Klimawandels soll der Transport von Personen und Gütern bis zum Jahr 2050 bedeutend effizienter, nachhaltiger und „grüner“, d. h. um 60 % schadstoffarmer werden. Rund 40 – im Charakter eher programmatische als konkrete – Einzelmaßnahmen enthält das Papier, mit dem die Kommission nahezu alle Bereiche des modernen Verkehrswesens auf den Prüfstand stellen will.

Ein besonderer Fokus liegt dabei naturgemäß auf dem Güterverkehr, bei dem die ungleichgewichtige Verteilung auf die drei Binnenverkehrsträger traditionell das Kernproblem darstellt. Seit den 1960er Jahren nimmt der Marktanteil der Straße stetig zu, während der der Schiene ebenso kontinuierlich abnimmt. Im Jahr 2007 – dem letzten Vor-Krisenjahr – wurden innerhalb der EU rund 78 % der Verkehrsleistung mit Lastkraftwagen erbracht und nur 16 % mit Zügen; auf die Binnenschifffahrt entfielen knapp 6 %. Mit ihrem „*Weißbuch*“ will die Kommission diese Entwicklung nicht nur bremsen; vielmehr soll sich die Schere in den kommenden vier Jahrzehnten sogar wieder ein Stück weit schließen. Bis 2030 soll fast ein Drittel, bis 2050 die Hälfte des Straßengüterverkehrs über 300 km auf die Schie-

Dr. Volker Ebert
AFC Management Consulting AG
Dottendorfer Str. 82
53129 Bonn
volker.ebert@afc.net

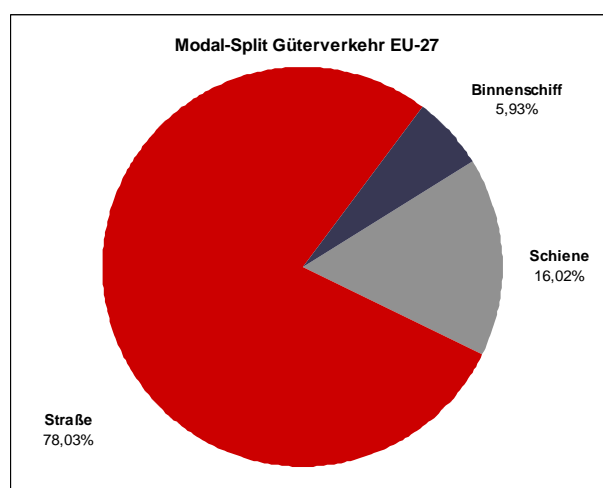


Abb. 1: Verkehrsleistung 2007; Quelle: EUROSTAT

ne verlagert werden. Dazu setzt Brüssel zum einen auf die „klassischen“ Instrumente wie Investitionen in die Infrastruktur, um zuvorderst die Schienenverbindungen leistungsfähiger und für Kunden attraktiver zu machen. Zum anderen stehen jedoch auch Maßnahmen zur Stärkung der Internalisierung der externen Kosten (wie CO₂-Emissionen) auf der Agenda, die in Form von Straßennutzungsentgelten und einer Reform der Besteuerungsgrundlagen in erster Linie den Lkw-Verkehr betreffen. So ermächtigt die Eurovignetten-Richtlinie die Mitgliedstaaten, die Maut für schwere Lkw um 4 Cent zusätzlich pro Kilometer zu erhöhen, um die entstehenden Umweltbelastungen abzugelten.

Für die Ernährungsbranche sowie deren vor- und nachgelagerte Bereiche könnte die Umsetzung der EU-Pläne in nationales Recht bedeutende Folgen haben. Der Transport ihrer Erzeugnisse macht mehr als ein Fünftel der innereuropäischen Verkehrsleistung aus. Der Großteil davon – nämlich 90 % – entfällt auf den Lkw, der Rest verteilt sich auf die Eisenbahn (5,7 %) sowie die Binnenschifffahrt (3,8 %). Besonders betroffen wären die Hersteller von Gemüse und Früchten sowie anderen Nahrungs- und Futtermitteln, insbesondere jene aus Deutschland, Spanien und Frankreich, die für fast 20 % aller im innereuropäischen Straßengüterverkehr erbrachten Tonnenkilometer verantwortlich sind.

Die stärkere und vor allem einheitliche Berücksichtigung der Umwelt- und Lärmschäden würde die Transportkosten somit deutlich nach oben treiben. Zwar nähern sich die Transportpreise für Nahrungsmittel und Agrarerzeugnisse erst allmählich wieder dem Vorkrisenniveau; im Zuge der Konjunkturerholung sind die

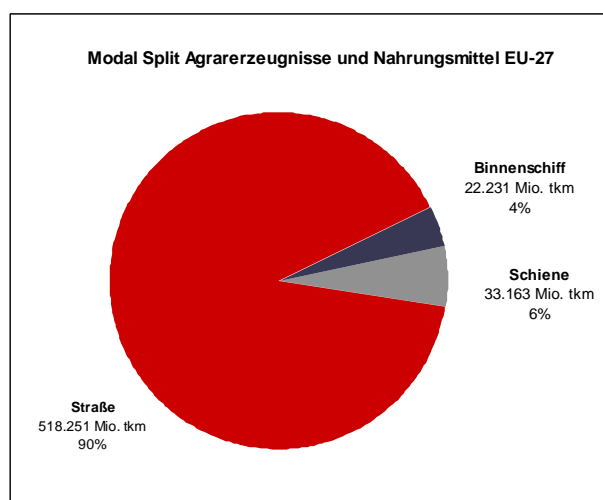


Abb. 2: Verkehrsleistung 2007; Quelle: EUROSTAT

Spediteure indes gewillt, ihre gestiegenen Kosten nun auch an ihre Kunden im weiterzugeben.

Das „*Weißbuch Verkehr*“ hat daher auch umgehend ein geteiltes Echo hervorgerufen. Während die Vertreter des Eisenbahnverkehrs das Konzept *grosso modo* begrüßen, reagieren die Anbieter und Hauptnachfrager von Straßenverkehrsdienstleistungen verhalten bis ablehnend. Die wohl absehbare Kritik hat die Kommission im Keim zu ersticken versucht. Die kosten-spezifischen Konsequenzen für die Transportbranche und die auf sie angewiesenen Kunden seien überschaubar, da die Verlagerung von der Straße auf die Schiene nur den Güterfernverkehr über Distanzen von mehr als 300 km betreffen soll. Mehr als drei Viertel aller Lkw-Güter werde aber, so die Brüsseler Behörde unter Berufung auf Daten des EUROSTAT, im Nahbereich, d. h. über Entfernungen bis 150 km, befördert.

Zwar sind die Angaben der Kommission durchaus zutreffend, gleichwohl verschleiern sie die Realitäten. Denn erstens erfasst die genannte Verteilung auf Nah- und Fernzonen lediglich die beförderte Menge in Tonnen, nicht aber die Verkehrs- oder Fahrzeugleistungen. Nur letztere Kennzahlen lassen aber u. a. Rückschlüsse über die Auslastung der Verkehrswege, den Energieverbrauch und Umweltbeeinträchtigungen zu – und spielen damit auch bei der Berechnung externer Kosten und deren Abgeltung eine Rolle. Und eine entsprechende Auswertung der EUROSTAT-Daten verdeutlicht, dass fast zwei Drittel aller Tonnen- und auch der Fahrzeugkilometer des innereuropäischen Straßengüterverkehrs im Bereich *ab* 300 km geleistet werden. Auch beim Transport von Erzeugnissen der Ernährungsbranche entfallen nur 35 % der Tonnenki-

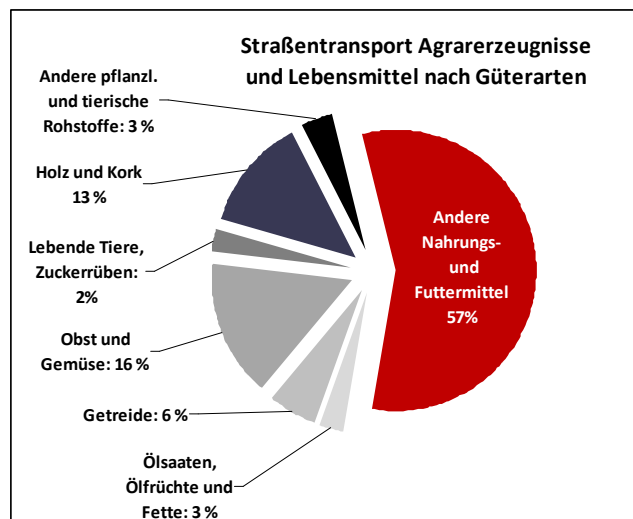


Abb. 3: Verkehrsleistung 2007; Quelle: EUROSTAT

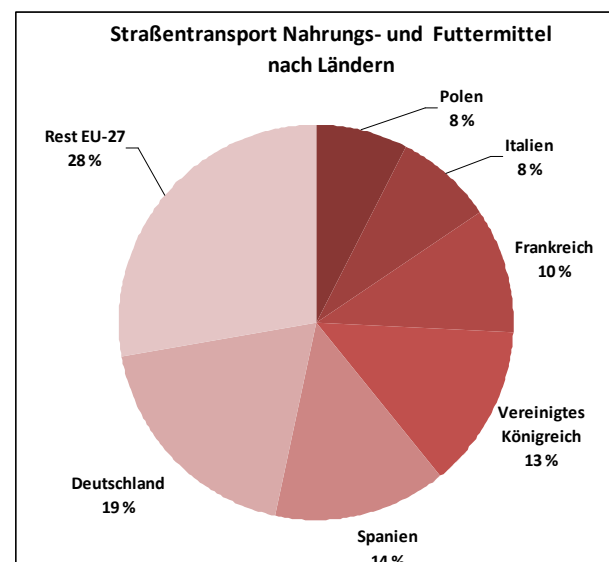


Abb. 4: Verkehrsleistung 2007; Quelle: EUROSTAT

lometer auf den Nahbereich, mehr als 64 % hingegen auf Entfernungen ab 300 km.

Zweitens dürfte es kaum realistisch sein, insbesondere beim Güterkraftverkehr die Zone bis 300 km langfristig vollkommen auszusparen, will man das ehrgeizige Ziel einer Schadstoffreduktion um 60 % erreichen. Nicht zu vergessen bleibt nämlich: um die Straße insgesamt auch nur um 20 % zu entlasten, müsste die Schiene ihre gegenwärtige Transportleistung glatt verdoppeln. Bei der Beförderung von Agrarerzeugnissen und Nahrungsmitteln müssten dafür sogar drei Mal so viele Tonnenkilometer von der Eisenbahn übernommen werden.

Der „*einheitliche europäische Verkehrsraum*“, wie ihn die Kommission in ihrem Weißbuch entworfen hat, rückt insofern für Unternehmen entlang der Food Value Chain das Thema Nachhaltigkeit noch weiter in den Brennpunkt. Sie müssen zum einen die zunehmenden Anforderungen ihrer Kunden nach einer möglichst klimaschonenden Transportkette berücksichtigen. Zum anderen wird für sie der besonders im umweltpolitischen Fadenkreuz stehende Lkw auf absehbare Zeit der dominierende Verkehrsträger bleiben. Der von der Kommission intendierte Umstieg auf die Bahn bietet sich nur bedingt als Alternative an, da die für den Transport verderblicher Waren benötigte Flexibilität und Umlaufgeschwindigkeit im Haus-zu-Haus-Verkehr auch mit erheblichen Anstrengungen im Infrastrukturausbau auf mittlere Sicht nicht gewährleistet sein wird.

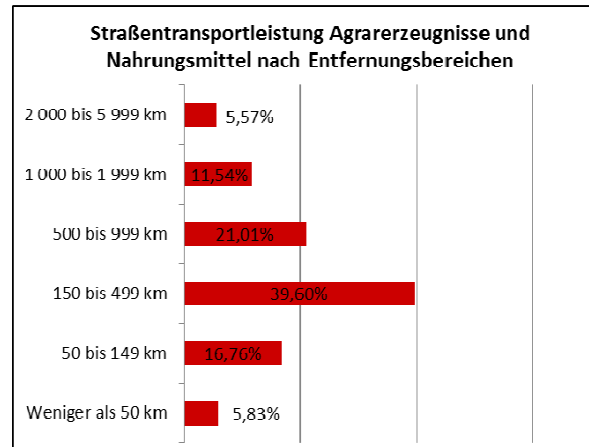


Abb. 5: Verkehrsleistung 2007; Quelle: EUROSTAT

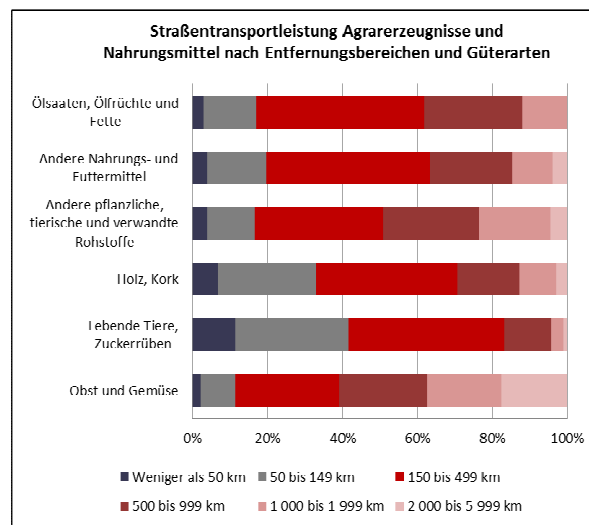


Abb. 6: Verkehrsleistung 2007; Quelle: EUROSTAT