

## **Intermodaler Güterverkehr zwischen Bayern und Tschechien: Potenziale, Empfehlungen, Pilotierung**

**Univ.-Prof. Dr. Claus C. Berg, München 2002**

**im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur  
und Technologie**

### **Zielsetzung**

Die vorliegende Untersuchung erfolgte aus dem gegebenen Anlass einer sich stetig verschlechternden Verkehrssituation im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Bayern und Tschechien. Die wesentlichen Aspekte lassen sich dabei wie folgt charakterisieren:

- Eine immer größer werdende Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage nach Kapazität des Verkehrsträgers Straße aufgrund steigender Güterverkehrsleistung und nachteiligem Ausbau von Bundesstraßen und Bundesautobahnen.
- Eine überdurchschnittliche Zunahme des Güterverkehrs auf der Achse Bayern – Tschechien auf dem Verkehrsträger Straße.
- Mangelnde Kapazitätsreserven auf der Achse Bayern – Tschechien im Bereich des Güterverkehrs auf dem Verkehrsträger Schiene.
- Mangelnde Informationsgrundlagen hinsichtlich der Potenziale für eine Verlagerung der Güterverkehrsleistung der Achse Bayern – Tschechien auf die Schiene, wenn Qualität und Kosten des Verkehrsträgers Schiene den Anforderungen der Verlagerer entsprechen würden.

Ziel der Untersuchung war es also zunächst,

- die Transportqualität, insbesondere
  - Transportdauer,
  - Pünktlichkeit,
  - Flexibilität,
  - Sicherheit,
  - Aufwendungen für Transportverpackungen und Umschlagvorgänge sowie
  - Restriktionen hinsichtlich Transportzeiten und -wegen

und

- die Kosten, aufgegliedert nach
  - Preisen für den Umschlag,
  - Preisen für den Vorlauf,
  - Preisen für den Nachlauf sowie
  - Preisen für den Schienentransport, differenziert nach Trassenpreis und Preis für die Traktion

zu analysieren.

Im Anschluss an die Analyse bedurfte es einer Abschätzung des Verlagerungspotenzials von der Straße auf die Schiene. Dazu wurden Gespräche mit potentiellen Partnern der Verlagerer Industrie und Logistikdienstleistern auf der bayerischen wie auch auf der tschechischen Seite geführt. Gleichzeitig wurden Informationen darüber gesammelt, wann bzw. wo eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene im Sinne eines kombinierten Verkehrs zwischen Bayern und Tschechien machbar bzw. sinnvoll erscheint.

Daraus sollten Maßnahmenempfehlungen zur organisatorischen Abwicklung an den bayerisch-tschechischen Grenzzollstellen, zur Transportqualität sowie zur Preisgestaltung eines kombinierten Verkehrs abgeleitet werden, die letztendlich zu einer gezielten Pilotierung eines KV-Zugs Bayern – Tschechien hinführen sollten.

### **Aufkommen im bayerisch-tschechischen Güterverkehr**

Die Auswertungen der Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Daten der Deutschen

Bahn AG ergaben, dass 1998 über die bayerisch-tschechische Grenze ca. 20.300.000 Tonnen an Gütern ausgetauscht wurden. Davon entfallen ca. 13.425.000 Tonnen auf die Einfuhr von Gütern aus Tschechien, während umgekehrt nach Tschechien 6.875.000 Tonnen an Gütern verbracht wurden. Diese Tonnage umfasst nicht nur Güter aus dem Staat Bayern bzw. aus Tschechien, sondern enthält auch die Gütermengen, die aus anderen Bundesländern Deutschlands sowie aus dem Ausland über die bayerisch-tschechische Grenze nach Tschechien und andere Länder transportiert wurden sowie die Gütermengen, die aus Tschechien und anderen Ländern über die bayerisch-tschechische Grenze nach Deutschland und im Transit ins Ausland transportiert wurden.

Die Auswertungen des Datenmaterials zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (LKW) zwischen Bayern und Tschechien haben ergeben, dass 1998 insgesamt etwa 15.641.300 Tonnen an Gütern im Güterkraftverkehr über die bayerisch-tschechische Grenze ausgetauscht wurden. Dies entspricht ca. 77 % des Gesamtgüterverkehrsaufkommens über die bayerisch-tschechische Grenze.

Laut Berichten der Deutschen Bahn AG, DB Cargo wurden 1998 über 9.300.000 Tonnen Güter zwischen Deutschland und Tschechien auf der Schiene bewegt. Es handelt sich hierbei um keine Güterverkehrsströme im Rahmen eines kombinierten Verkehrs, sondern um einen reinen Schienengüterverkehr. Seit vier Jahren steuert das Transportaufkommen stetig auf zehn Millionen Jahrestonnen zu. Gemessen an der Zuwachsrate des Gesamtgüterverkehrs, die in einzelnen Jahren zwischen 1987 und 1998 teilweise über 10% betrug (die Zahl der LKWs hat in dieser Zeit von 200 Tausend auf 1600 Tausend zugenommen), können wir von einer stark abnehmenden Quote des Schienengüterverkehrs sprechen.

Die Untersuchung sollte dann aufzeigen, welche Tonnage pro Woche zwischen Bayern und Tschechien im Kombiverkehr auf der Schiene befördert werden könnte, wenn Preis und Qualität von den Verladern akzeptiert werden würden. Als Ergebnis, das sich zunächst auf ausgewählte Großunternehmen bezog, wurden ca. 3500 Tonnen in jeder Richtung ermittelt. Als Relation wurde dabei die Strecke München-Furth i. Wald-Pilsen-Prag zugrunde gelegt.