Verkehrsadern der Zukunft

Transportwege: Um den zunehmenden Handel zwischen Europa und Asien zu bewältigen, sind Alternativen zu den Containerhäfen gefragt. Während die IRU die Seidenstraße wiederbeleben will, setzt die UN zusätzlich auf den Ausbau der Binnenschifffahrt.

Foto: DDP

Erfahrungen mit der Seidenstraße: 2003 schaffte es Daimler mit 13 Lkw in 24 Tagen nach Afghanistan. Damals jubelten die Stuttgarter über die konkurrenzlos günstige Verkehrsverbindung.

Der Handel zwischen Europa und Asien boomt, aber die Verkehrswege, die die Warenströme aufnehmen sollen, lassen zu wünschen übrig. So sind die Containerhäfen völlig überlastet und es muss nach Alternativen gesucht werden. Darin sind sich die Internationale Straßentransportorganisation (IRU) und die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) einig. Während die IRU sich schon seit Jahren für die Wiederbelebung einer der ältesten Handelsrouten der Welt, der Seidenstraße, stark macht, sieht UNECE auch eine große Chance für den Ausbau der Schiene.

»Das beispiellose wirtschaftliche Wachstum euro-asiatischer Länder steht auf dem Spiel, wenn man die gegenwärtige Transportlage nicht angeht«, stellt die UN-Organisation nach einem Treffen von 18 Verkehrsministern der Region in Genf fest. Unzureichende oder fehlende Infrastrukturen, überlastete Häfen und Hinterlandverbindungen gefährdeten die Entwicklung ebenso wie umständliche Grenzformalitäten. Dabei schätzt man, dass sich das Gütervolumen auf der neuen Seidenstraße bis 2020 um über 600 Prozent steigern könnte.

Zwei Drittel der Weltbevölkerung lebt, arbeitet und produziert in Asien. Allein 75 Prozent aller Einzelhandelsartikel werden in China produziert. Transportiert werden sie hauptsächlich in Containern, die über eine sinkende Anzahl von Häfen umgeschlagen werden. »80 Prozent des Welthandels konzentrieren sich auf einige wenige Häfen, was Engpässe, Staus, Verspätungen, zusätzliche Kosten und ein Ausbluten des Hinterlandes sowie aller vom Meer abgeschnittenen Länder zur Folge hat«, sagte IRU-Präsident Janusz Lacny vor der Versammlung der eurasischen Verkehrsminister.

Hier soll der Lkw Abhilfe schaffen, meint Lacny und preist dessen Flexibilität und Fähigkeit, Wirtschaftszentren entlang der Straßen durch Asien miteinander zu verknüpfen. Dies mache ihn zum Motor wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklung in abgelegenen Regionen. Das Projekt Seidenstraße könne zu politischer Stabilität sowie Wohlstand und Frieden in allen Regionen entlang des 12.000 bis 50.000 Kilometer langen Streckennetzes beitragen.

Straßennetz von 50.000 Kilometern

Nach wie vor fließen aber nur weniger als ein Prozent der Warenströme zwischen Europa und Asien über die Straße. 1993 hatte bereits die Europäische Union zusammen mit acht Gründungsstaaten das TRACECA-Programm (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) zur Wiederbelebung der Seidenstraße ins Leben gerufen. 2003 fuhr auf dieser Route ein Hilfskonvoi von Daimler Chrysler in 24 Tagen mit 13 Fahrzeugen der Baureihe Actros von Stuttgart nach Afghanistan. Von Seiten des Konzerns hieß es nach der Rückkehr der Fahrzeuge: »Der Landtransport mit dem Lkw ist konkurrenzlos günstig.« 2005 startete die IRU eine Lkw-Karawane von Brüssel nach Peking, die den Beweis erbringen sollte, dass sich die Strecke von Europa nach Asien auch ohne Infrastrukturinvestitionen zurücklegen lässt. Eine Machbarkeitsstudie der amerikanischen Handelskammer USCC zeigte dann, dass chinesische Container über die Straße zu jedem größeren Markt, sei er in Europa, dem Mittleren Osten oder an der Ostküste der USA, gelangen können – und dies zu Bedingungen, die dem Wettbewerb standhalten.

Im vergangenen Jahr hat die IRU ein neues Projekt gestartet, um das Anliegen voran zu bringen, die New Eurasian Land Transport Initiative (NELTI). Damit sollen Unternehmen dazu bewogen werden, sich zu einer Karawane zusammenzuschließen, um von Westchina ausgehend hochwertige Transporte über die Straße nach Europa und Zentralasien ebenso wie in den Mittleren Osten und im multimodalen Transport bis in die USA zu befördern. Von dieser praktischen Erfahrung erhofft man sich nicht zuletzt aktuelle Informationen über Engpässe und Grenzschwierigkeiten. Dabei ist die neue Seidenstraße keine festgelegte Strecke. Bevorzugt werden die Routen, auf denen Regierungen den Straßentransport am meisten vereinfacht haben.

Im vergangenen November haben sich nun acht Länder auf eine 18 Milliarden Dollar teure Strategie geeinigt, mit deren Hilfe in Zentralasien wettbewerbsfähige Transportkorridore entstehen sollen. Alle Verkehrsträger sind einbezogen, der Schwerpunkt liegt aber bei Straßen- und Schienenverbindungen. Die Hälfte der Investitionen wird von Einrichtungen wie der Asian Development Bank abgedeckt, der Rest geht auf Kosten der einzelnen Länder. »Damit wird die Freizügigkeit von Menschen und Waren über Grenzen hinweg erleichtert und es wird ein sicheres, zuverlässiges, effizientes und voll integriertes Transportsystem entstehen, das außerdem nachhaltig ist«, heißt es in einer Erklärung der Minister aus Afghanistan, Aserbeidschan, China, Kasachstan, Kirgisien, der Mongolei, Tadschikistan und Usbekistan.

UNECE und UNESCAP, die UN-Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik haben im Februar die Studie »Entwicklung euro-asiatischer Transportverbindungen« veröffentlicht, an der sich auch 18 Anrainerländer beteiligten. Anhand von Daten, die von 2003 bis 2007 gesammelt wurden, werden in dem Papier 230 vorrangige Projekte vorgestellt, die insgesamt ein Investitionsvolumen in Höhe von 43,4 Milliarden US-Dollar haben. Dazu gehören neun Eisenbahnlinien, sieben Straßenverbindungen, 16 Binnenschifffahrtsstrecken und 48 Binnenhäfen. »Die Entwicklung dieser Transportverbindungen setzt als erstes und vor allem einen starken politischen Willen und die Verpflichtung der betroffenen Länder voraus«, meint die UN-Organisation.

Die Teilnehmer der Genfer Konferenz waren sich einig, dass Intermodalität und insbesondere der intermodale Containertransport gefördert werden sollen, um die umweltfreundlichere Schiene zu stärken. Deutlich wird auch die Verantwortung der Regierungen, gemeinsame Regeln für Fahrzeugzulassungen und -standards, den Marktzugang ausländischer Unternehmen, Visa und Sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln. Der Transit und die damit verbundenen Formalitäten stellen nach wie vor ein großes Hindernis dar, obwohl die meisten beteiligten Länder der TIR-Konvention angehören.

Regina Weinrich

»Eine der besten Bahnen der Welt«

Bilanz: Die Deutsche Bahn ist nach eigenen Angaben ungebrochen erfolgreich und setzt auf die Teilprivatisierung im Herbst. Sorge bereitet jedoch der Fernverkehr.

Foto: DB AG/Kranert

Bahnchef Hartmut Mehdorn trat selbstbewusst vor die Presse.

Erwartungsgemäß legte Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG (DB), eine Glanzbilanz vor. Sein Unternehmen steigerte 2007 Gewinn, Umsatz und Verkehrsleistung erneut beachtlich weiter. Gleichzeitig wurde die Nettoverschuldung abgebaut. Und das alles trotz Lokführerstreik, einem materiell zu hohen Tarifabschluss sowie Orkan Kyrill, sagte der Bahnchef. Allein der Streik habe sich mit rund 170 Millionen Euro auf den Umsatz und mit 160 Millionen Euro auf das Ergebnis ausgewirkt. »Ohne diese widrigen Umstände hätten wir 2007 also sogar noch deutlich besser abschneiden können«, rechnete Mehdorn vor.

Er verwies auf den hart umkämpften Markt im Schienengüterverkehr. »Hier haben wir bereits jetzt Wettbewerbsnachteile in den Kostenstrukturen«, klagte der DB-Manager. Denn seine Wettbewerber würden mit deutlich geringeren Tarifforderungen konfrontiert und könnten daher mit niedrigeren Personalkosten kalkulieren. Deshalb warnte er: »Falls es uns nicht gelingt, konkurrenzfähige Angebote mit wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen machen zu können, kann dies für uns in letzter Konsequenz auch den Verzicht auf bestimmte Verkehre und Angebote bedeuten.« Immerhin möchte die DB von den 60 Millionen Kilometern, die dieses Jahr in die Ausschreibung gehen, partizipieren.

Mit Sorge betrachtet Mehdorn die Entwicklung im Fernverkehr. Dort stieg der Anteil anderer Bahnen am Gütertransport 2007 um rund 20 Prozent. »Das zeigt: Der Wettbewerb auf dem deutschen Netz nimmt weiter zu«, sagte er. Allerdings konnte auch sein Unternehmen in diesem Sektor im Vorjahr um 30 Prozent zulegen. »Kein anderes Land in Europa kann auf der Schiene ein solches Wachstum vorweisen«, erklärte Mehdorn. Er zeigte sich froh, solche Erfolgszahlen präsentieren zu können, obgleich sich die seiner Ansicht nach unfairen Rahmenbedingungen im Wettbewerb mit dem Flugzeug und dem Lkw keineswegs verbessert hätten.

Deutschland liege bei den Schieneninvestitionen im Schlussfeld der EU und das ausgerechnet als Transitland und Exportnation. »Wenn sich das Wachstum auf der umweltfreundlichen Schiene in Zukunft fortsetzen soll, muss sich hier etwas ändern«, mahnte er an. Schließlich habe die DB bereits jetzt die Kapazität erreicht, die für 2014 prognostiziert war. Gleichzeitig widersprach er Vorwürfen, die Bahn vernachlässige ihr Bestandnetz, weil sie an die Börse wolle. Schließlich verfüge man über das beste Netz, was eine Bahn in Europa betreibe.

»Als größte europäische Güterbahn«, so Mehdorn, »hat sich die DB für eine Wachstumsstrategie entschieden.« Dadurch habe sich der Schienengüterverkehr zu einem wesentlichen Ergebnisträger entwickelt und neue, internationale Angebote konnten die Leistungen deutlich auswweiten. So verfüge die DB über eine wertvolle, schwierig zu erwerbende Lizenz für den französischen Markt. »Gerade auf der Relation Deutschland-Frankreich fahren noch zu viele Lkw. Da können wir als Bahn besser werden«, konstatierte Mehdorn.

Doch die DB ist auf europäischer Einkaufstour und hat bereits zahlreiche Bahnen ganz oder teilweise erworben. »Die EU hat die Co-Modalität, also die Vernetzung der Verkehrsträger, zum Ziel der Verkehrspolitik erklärt. Wir haben dieses Ziel mit unserer Aufstellung bereits verwirklicht«, sagte Mehdorn.

Die aktuelle Bilanz zeige, dass man nun eine normale, gesunde Aktiengesellschaft sei, die ihre Kapitalmarktfähigkeit erneut bestätige, bekräftigte Mehdorn. Deshalb sei sein Unternehmen nun fit und bereit für die Teilprivatisierung. »Der Markt wartet nicht. Wenn wir nicht weiter mitmachen können, dann verlieren wir unsere Stellung«, warnte er. Er gab sich jedoch überzeugt, dass die Teilprivatisierung noch im Herbst geschehen werde. »Wir brauchen Geld. Die Investitionsliste ist ziemlich lang«, argumentierte Mehdorn. Er habe nichts dagegen, dass der Bund 51 Prozent behält. »Damit können wir leben«, sagte er. Auch die Infrastruktur könne hundertprozentig in Staatshand bleiben. Schließlich habe es bei der Lufthansa auch problemlos funktioniert. »Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht und sind eine der besten Bahnen der Welt«, bekräftigte der Vorstandschef.

Herbert Schadewald

UNTERNEHMENSZAHLEN 2007

Aus dem DB-Geschäftsbericht geht hervor, dass der Umsatz um 1,26 Milliarden Euro (4,2 Prozent) auf 31,309 Milliarden Euro stieg. Das operative Ergebnis erhöhte sich ohne Sondereffekte um 227 Millionen Euro (10,6 Prozent) auf 2,370 Milliarden Euro. Auf nahezu unverändert hohem Niveau bewegten sich die Bruttoinvestitionen mit 6,320 Milliarden Euro (2006: 6,58 Milliarden Euro). Damit war die DB 2007 Deutschlands größter Investor. Die Nettofinanzschulden sanken um 3,07 Milliarden Euro (15,7 Prozent) auf 16,51 Milliarden Euro.
Im Transportressort bewegte die DB täglich 4.674 Güterzüge mit einer Jahresleistung von 312,8 Millionen Tonnen. Das Seefrachtvolumen hatte 1.455 Millionen TEU und die Luftfracht machte 1,291 Millionen Tonnen aus.