

Güterverkehrsgewerbe und verladende Wirtschaft in Westniedersachsen

Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur, Transportorganisation, Auswirkungen der Lkw-Maut und die Rolle des kombinierten Verkehrs – eine empirische Analyse



Abschlussbericht eines Forschungsprojekts im Rahmen des Programms „Innovationen für eine neue Wirtschaft in Niedersachsen“ (gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung), durchgeführt vom Kompetenzzentrum für Verkehr und Logistik der Region Weser-Ems – LOGIS.NET – in Trägerschaft der Transfergesellschaft mbH der Fachhochschule Osnabrück. – Osnabrück 2006

Prof. Dr. Jürgen Deiters, Dipl.-Geogr. Bianca Rodekohl & Dipl.-Geogr. Tobias Haneklaus

Kurzfassung

1. Ausgangsstruktur, Zielsetzung und Anlage der Untersuchung

Die Region Weser-Ems (früher Regierungsbezirk Weser-Ems) im westlichen Niedersachsen ist ein überwiegend ländlich geprägter Wirtschaftsraum. Stärker als im Bundesdurchschnitt dominiert beim Gütertransport daher der Straßenverkehr. Die von den Produktions- und Handelsbetrieben in der Region nachgefragten Transportleistungen werden in der Regel von den örtlichen Speditions-, Logistik- und Fuhrunternehmen erbracht. Da alle Speditionsunternehmen in der Region über einen eigenen Fuhrpark verfügen, wird die Tendenz zum Straßengüterverkehr noch verstärkt. Terminals für den kombinierten Verkehr (KV) Straße/Schiene bzw. Straße/Schiene/Wasserweg bestehen im GVZ Emsland (Dörpen), in Bremen und in Rheine. Während das dortige GVZ wegen zu geringer Nachfrage vor dem Aus steht, erhält das GVZ Emsland ab Oktober 2006 eine weitere Ganzzugverbindung ins Oberrheingebiet. Doch trägt die Eisenbahn (einschl. KV) nur geringfügig zur Güterverkehrsleistung der Region bei – anders als die Binnenschifffahrt, die für Massentransporte eine wichtige Rolle spielt.

Im Mittelpunkt der empirischen Erhebung steht eine repräsentative Unternehmensbefragung im Gesamtgebiet der Weser-Ems-Region einschließlich benachbarter Gebiete (Fragebogenversand). Sie gibt Aufschluss über die Unternehmensaktivitäten im Bereich Transport und Logistik im Kontext der räumlichen und verkehrsstrukturellen Gegebenheiten und Veränderungstendenzen. Befragt wurden 33 ausgewählte Unternehmen der Transport- und Logistikbranche (kurz: Transportunternehmen) sowie 156 Unternehmen des produzierenden Sektors und des Handels mit erheblichem Lieferverkehr (kurz: Verladende Wirtschaft). Die Verkehrs- und Logistikbranche wird durch kleine und mittlere Unternehmen (mit weniger als 100, zumeist sogar weniger als 50 Beschäftigten) bestimmt. Ein Drittel der befragten Betriebe sind Einbetriebsunternehmen. Auf der anderen Seite stehen vier große, international ausgerichtete Speditionsunternehmen mit über 1000 Beschäftigten.

Von den Unternehmen der verladenden Wirtschaft wurden nur solche mit mehr als 50 Beschäftigten in die Befragung einbezogen. Nach der Branchenzugehörigkeit stehen mit einem Anteil von jeweils 10-15% Baugewerbe/Bauindustrie, Maschinen- und Anlagenbau, Metallerzeugung und -verarbeitung, Kunststoff- sowie Nahrungsmittelindustrie im Vordergrund. Die Hälfte der 156 erfassten Betriebsstätten gehört zu

Mehrbetriebsunternehmen, die weitere Niederlassungen im In- und Ausland betreiben. Die meisten der befragten Produktions- und Handelsunternehmen verfügen über eigene Lkw, weshalb nur ein Drittel der Befragten angab, dass Transportleistungen ausschließlich durch Speditionen bzw. Logistikdienstleister erbracht werden.

Ergänzt und vertieft wurde die Repräsentativbefragung durch Experteninterviews in ausgewählten Unternehmen. Die mit Inhabern und Geschäftsführern geführten Gespräche, die aufgezeichnet und anschließend ausgewertet wurden, geben Aufschluss über Chancen und Hemmnisse der regionalwirtschaftlichen Entwicklung aus der Sicht von Akteuren auf dem Güterverkehrsmarkt. Eine besondere Rolle spielten dabei die Gründe für die Transportmittelwahl und die Bedingungen, unter denen eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Binnenschiff zu erwarten sind. Da zum Zeitpunkt der Erhebungen die Einführung der Lkw-Maut in Deutschland unmittelbar bevorstand, sollte die Unternehmensbefragung klären, welche betrieblichen und verkehrlichen Auswirkungen die dadurch bedingte Erhöhung der Transportkosten haben würde.

Im Rahmen der Experteninterviews wurde eine spezielle Erhebung durchgeführt, um zu erfahren, wie alternative Transportmöglichkeiten (insb. Straßen-/Schienenverkehr) gegeneinander abgewogen werden und welche Rolle dabei die Kriterien (Transport-)Kosten, Lieferzeit, Sicherheit und Pünktlichkeit spielen. Die Auswertung der erhobenen Daten erfolgte im Rahmen der Conjoint-Analyse, einem in der Marktforschung gängigen Verfahren zur Beurteilung von Kundenpräferenzen und Preiswilligkeit bei der Einführung neuer Produkte. Übertragen auf die Fragestellung, unter welchen Bedingungen ein umweltverträglicher Modal Split im Güterverkehr herbeizuführen ist, leistet dieser Untersuchungsteil nicht nur methodisch, sondern auch hinsichtlich der möglichen Konsequenzen für Verkehr und Wirtschaft einen Beitrag zu „Innovationen für eine neue Wirtschaft in Niedersachsen“ – ganz im Sinne des Landesprogramms, aus dem dieses Projekt gefördert wurde.

2. Unternehmen bewerten die regionale Verkehrsinfrastruktur

Im Mittelpunkt der Unternehmensbefragung steht die Beurteilung der regionalen Verkehrserschließung und der Verkehrsanbindung Westniedersachsens an andere Wirtschaftsräume. Der Grad der Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur wurde dabei getrennt für die Bundesfernstraßen, die Eisenbahnen und die Bundeswasserstraßen erfasst. Darüber hinaus sollte – soweit relevant – der Zugang zum See- und Luftverkehr bewertet werden. Gemessen an der häufig beklagten Engpasswirkung des regionalen Fernstraßennetzes wurden die Bedingungen für den Straßengüterverkehr überraschend positiv beurteilt: Mit Ausnahme der autobahnfernen ostfriesischen Landkreise Aurich und Wittmund wurde dieser Aspekt von den meisten Befragten mit „gut bis sehr gut“, mindestens jedoch mit „befriedigend“ bewertet. Unzufriedene Äußerungen in den übrigen Landkreisen sind zumeist auf lokale Engpässe und Überlastungen im Zuge einzelner Bundesstraßen zurückzuführen.

Das Schienennetz der Region hat nur für knapp ein Drittel der befragten Unternehmen Bedeutung. Von diesen sind aber die meisten mit der Bahnanbindung nicht zufrieden. Unternehmen mit regelmäßiger Bahnfracht nutzen ihr Anschlussgleis überwiegend nicht, was darauf verweist, dass es weniger an den infrastrukturellen Voraussetzungen als vielmehr am Leistungsangebot der Bahn liegt (mangelnde Unterstützung des Wagenladungsverkehrs über Anschlussgleise), dass der Schienengüterverkehr als Alternative zum Straßenverkehr so wenig Bedeutung besitzt. Der kombinierte Verkehr Straße/Schiene leidet darunter, dass die KV-Terminals für viele Unternehmen zu weit entfernt sind und dort nicht genug Trans-

portrelationen im Nachtsprung angeboten werden. Auch die Binnenwasserstraßen werden nur von einem Drittel der befragten Unternehmen regelmäßig genutzt; von diesen ist jedoch die Hälfte mit den Gegebenheiten zufrieden.

Der Seeverkehr ist für rund 40% der befragten, international tätigen Unternehmen von Bedeutung, die mit der Erreichbarkeit und Ausstattung der Seehäfen überwiegend zufrieden sind. Allerdings wird der Seecontainerverkehr von Transportunternehmen, die in der Region Weser-Ems ansässig sind, überwiegend über die Seehäfen Rotterdam, Hamburg und Bremerhaven abgewickelt. Insofern war die Frage relevant, welche Auswirkungen vom Jade-Weser-Port, dem neuen Container-Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven (Betriebsbeginn 2010) erwartet werden: Nur 6% der befragten Transportunternehmen rechnen mit erheblichen Auswirkungen, weitere 15% mit eher geringfügigen Wirkungen. 30% der Unternehmen schließen Auswirkungen für sich nicht aus, können diese aber noch nicht abschätzen (bei der verladenden Wirtschaft sind die entsprechenden Anteilswerte deutlich niedriger).

Auch der Luftverkehr ist nur für die international tätigen Unternehmen (rund 40% der Befragten) von Bedeutung. Luftfrachtterminals bestehen an den Flughäfen Bremen und Münster/Osnabrück. Überlegungen, den ehemaligen Fliegerhorst Ahlhorn (am Autobahndreieck der A 1 und A 29) zu einem regionalen Cargo-Flughafen auszubauen, sind wegen fehlender Wirtschaftlichkeit wieder fallen gelassen worden.

3. Auswirkungen der Lkw-Maut auf die befragten Unternehmen

Nachdem sich die Befragten während der mehrfach verschobenen Einführung der Lkw-Maut mit den Konsequenzen der erhöhten Transportkosten für ihr Unternehmen auseinandersetzen konnten, war die Frage nach den erwarteten Auswirkungen der Lkw-Maut, deren definitiver Beginn zum 1. Januar 2005 zum Zeitpunkt der Befragung unmittelbar bevorstand, von besonderem Interesse. Die Hypothese, dass die Lkw-Maut in Deutschland eher die Bemühungen zur innerbetrieblichen Rationalisierung und zur weitergehenden Kooperation mit anderen Unternehmen (Ladungsbündelung usw.) verstärken als zur Verlagerung von Transporten auf Bahn oder Binnenschiff führen würde, hat sich durch die Befragung voll bestätigt. Bei den Transportunternehmen rechneten 12% mit einer Verlagerung ihrer Transporte auf die Bahn, aber 21% mit verstärkter Kooperation und 32% mit weiterer Effizienzsteigerung, um den erneuten Kostendruck im Straßengüterverkehr aufzufangen. 30% der befragten Unternehmen sahen keine Auswirkungen der Lkw-Maut, vermutlich weil sie in der Lage waren, die zusätzlichen Kosten an ihre Kunden weiterzugeben. Insofern ist es erstaunlich, dass die meisten Unternehmen der verladenden Wirtschaft (53%) ebenfalls keine Auswirkungen der Lkw-Maut erwarteten.

4. Chancen und Hemmnisse des kombinierten Verkehrs aus Unternehmenssicht

Durch die Unternehmensbefragung sollte auch geklärt werden, auf welche Gründe die unbefriedigende Nutzung des kombinierten Verkehrs – als Alternative zum reinen Straßengüterverkehr – hauptsächlich zurückzuführen ist. Es konnten mehrere Gründe für die Transportmittelwahl genannt werden. Mit 77% aller Nennungen stehen die Kosten eindeutig im Vordergrund, gefolgt von den Faktoren Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit (39%), Qualität/Sicherheit (28%) und Schnelligkeit (24%). Auch für die verladende Wirtschaft stehen die Kosten an erster und die Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit an zweiter Stelle, doch wird dem zweiten Kriterium ein deutlich höheres Gewicht beigemessen. An dritter Stelle steht die Transportzeit (Schnelligkeit). 16% der befragten Unternehmen verfügten über eigene Erfahrungen mit dem kombi-

nierten Verkehr, doch nur ein Drittel davon war mit den bisherigen KV-Leistungen zufrieden. Nahezu die Hälfte der Unternehmen, die den KV bisher nicht genutzt haben, hält diese Transportart für zu unflexibel, aber auch das fehlende Equipment für den KV spielt eine Rolle (29%).

Mangelndes Vertrauen in die DB als Verkehrsträger, Unsicherheit bezüglich der künftigen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr und die unzureichende Standardisierung intermodaler Transportbehälter in Europa haben dazu geführt, dass Unternehmen nur zögernd in entsprechende Fahrzeug-, Umschlag- und Lagertechnik investieren. Unter den Voraussetzungen, die zur Nutzung bzw. stärkeren Nutzung von KV-Angeboten erfüllt sein müssten, nannten die befragten Unternehmen an erster Stelle das Argument, „wenn der KV im direkten Vergleich zum Lkw günstiger“ sei (45%). An zweiter Stelle wurden bessere Qualität und Pünktlichkeit des KV (40%) genannt. Die Kriterien „KV-Terminal in der Nähe“ (14%) und „mehr Verbindungen im Nachtsprung“ (11%), die häufig als entscheidende Voraussetzungen für eine weitergehende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene gesehen werden, treten demgegenüber zurück.

5. Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologie

Der Konkurrenz- und Kostendruck zwingt das Güterverkehrsgewerbe zu erhöhter Effizienz der Leistungserstellung durch Verbesserung betrieblicher Organisationsabläufe und Kooperation mit anderen Unternehmen. Die Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen hängt in hohem Maße davon ab. Der Einsatz neuer Informations- und Kommunikationstechniken ist eine entscheidende Voraussetzung dazu. Doch nur ein Viertel der befragten Transportunternehmen setzt Dispositionssoftware ein; es handelt sich dabei in der Regel um Speditionsunternehmen mit eigenem Fuhrpark und mehr als 50 Beschäftigten. Bei der verladenden Wirtschaft ist der Anteil der Anwender von I+K-Techniken mit 16% zwar geringer, doch haben viele Produktions- und Handelsunternehmen in den letzten Jahren die Transportorganisation externen Logistikdienstleistern übertragen.

Zur Vertiefung und Differenzierung der Befunde aus der Repräsentativbefragung wurden mit Inhabern und Geschäftsführern ausgewählter Unternehmen bzw. Betriebsstätten Experteninterviews geführt, die sich anhand eines Gesprächsleitfadens auf die gleichen Fragenkomplexe wie zuvor bei der Fragebogenaktion bezogen. Die im Forschungsbericht ausführlich dokumentierten Zitate aus diesen Gesprächen vermitteln interessante Einblicke in unternehmensspezifische Handlungs- und Sichtweisen zum jeweiligen Problemaspekt und verleihen den zuvor getroffenen Aussagen damit eine gewisse Authentizität und Bedeutsamkeit.

6. Straßengüterverkehr oder KV Straße/Schiene? – Ergebnisse der Conjoint-Analyse

In Verbindung mit den Experteninterviews wurden spezielle Erhebungen durchgeführt, um zu ermitteln, welche Bedeutung Transportunternehmen und verladende Wirtschaft einzelnen Kriterien beimessen, die für die Transportmittelwahl im Güterverkehr ausschlaggebend sind. Ausgehend von der Einführung der Lkw-Maut in Deutschland, die zum Zeitpunkt der Erhebungen unmittelbar bevorstand, sollte die Frage generell geklärt werden, wie sich Unternehmen am Transportmarkt bei Veränderung wichtiger Bestimmungsgrößen des intermodalen Wettbewerbs verhalten. Aus Wahlentscheidungen über hypothetische Handlungsalternativen lassen sich mit Hilfe der Conjoint-Analyse unternehmensbezogene Präferenzstrukturen ableiten, die zur Vorausschätzung von Auswirkungen künftig veränderter Rahmenbedingun-

gen am Güterverkehrsmarkt geeignet sind. Im vorliegenden Fall geht es um die Annahme eines künftig erhöhten Mautsatzes für schwere Lkw auf deutschen Autobahnen und die Frage, ob eine nochmalige Verteuerung des Straßengüterverkehrs unter bestimmten Voraussetzungen zu einer verstärkten Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene führen würde.

Die Analyse wurde zunächst getrennt für die Transportweiten 400 und 600 km auf der Basis von ausgewählten, vom KV Straße/Schiene bedienten Transportrelationen zwischen dem Untersuchungsgebiet und Süddeutschland durchgeführt. Unterstellt wurden jeweils zwei Ladeeinheiten, entsprechend einem Lkw mit 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Die Transporte sollten stets im Nachtsprung ihr Ziel erreichen, also ab 17 Uhr eines Werktages aufgegeben und bis spätestens 12 Uhr des nächsten Tages beim Kunden eintreffen. Für den Vor- und Nachlauf per Lkw zum bzw. vom nächsten KV-Terminal wurde eine Wegstrecke von 25 km (Transportweite 400 km) bzw. 50 km (Transportweite 600 km) angenommen. Für den reinen Straßengüterverkehr wurde – von kurzen An- und Abfahrten abgesehen – die Benutzung mautpflichtiger Autobahnen unterstellt.

Als Kosten wurden die üblichen Frachtsätze im Straßengüterfernverkehr und die Preislisten der Kombiverkehr KG für die ausgewählten KV-Routen zugrunde gelegt. Für Lkw-Transporte wurde unterstellt, dass die zurzeit niedrigen Frachtsätze ansteigen werden, während im KV die verstärkte Nachfrage zur Effizienzsteigerung und damit zu günstigeren Beförderungstarifen führen würde. Die gegenläufigen Tendenzen wurden je nach Transportweite pauschal mit einer Kostenspanne von 30 bzw. 50 € veranschlagt. Für reine Lkw-Transporte kommen noch die Mautkosten hinzu, wobei dem aktuellen Mautsatz (0,14 €/km) ein deutlich höherer Gebührensatz (0,20 €/km) gegenübergestellt wurde, der sich bei Einbeziehung externer Kosten des Verkehrs ergeben könnte. Kosten für den Umschlag wurden mit 15 € pro Ladeinheit veranschlagt. Für die Kriterien Lieferzeit, Pünktlichkeit und Sicherheit der Transporte wurden jeweils zwei Ausprägungen (früh/spät bzw. hoch/gering) unterschieden. Die befragten Experten hatten pro Transportweite acht Transportalternativen, darunter vier im KV, in eine Rangfolge zu bringen, wobei die Transportkosten und die übrigen Kriterien gegeneinander abzuwägen waren.

Dabei zeigt sich, dass Transportsicherheit und die Einhaltung des festgelegten Liefertermins Anforderungen sind, die unabhängig von der jeweiligen Transportweite Bedeutung haben. Während die verladende Wirtschaft der Sicherheit einen hohen Rang einräumt, legen Spediteure eher Wert auf schnelle und pünktliche Lieferung. Zur Erfüllung dieser Anforderungen werden ggf. höhere Kosten in Kauf genommen. Besonders aufschlussreich sind die Präferenzen bezüglich der Transportalternative Lkw und KV. Bei einer Transportweite von 400 km wird unter den gegebenen Bedingungen der reine Straßengüterverkehr dem kombinierten Verkehr vorgezogen. Bei einer Transportweite von 600 km rangiert jedoch der kombinierte Verkehr im Präferenzsystem der befragten Experten eindeutig vor reinen Lkw-Transporten. Da zu diesem Ergebnis der hypothetisch eingeführte höhere Mautsatz beiträgt, wurde abschließend der Einfluss unterschiedlicher Mautsätze auf die Transportmittelpräferenz der Unternehmen und damit tendenziell auf den Modal Split im Güterverkehr ermittelt. Es zeigt sich, dass der reine Straßengüterverkehr seine Vorrangstellung gegenüber dem kombinierten Verkehr bereits bei einer Transportweite von 400 km verlieren würde.