Ausblick 2032: Verkehrsströme innerhalb Europas

Wie werden sich die Verkehrsströme nach Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels verändern?

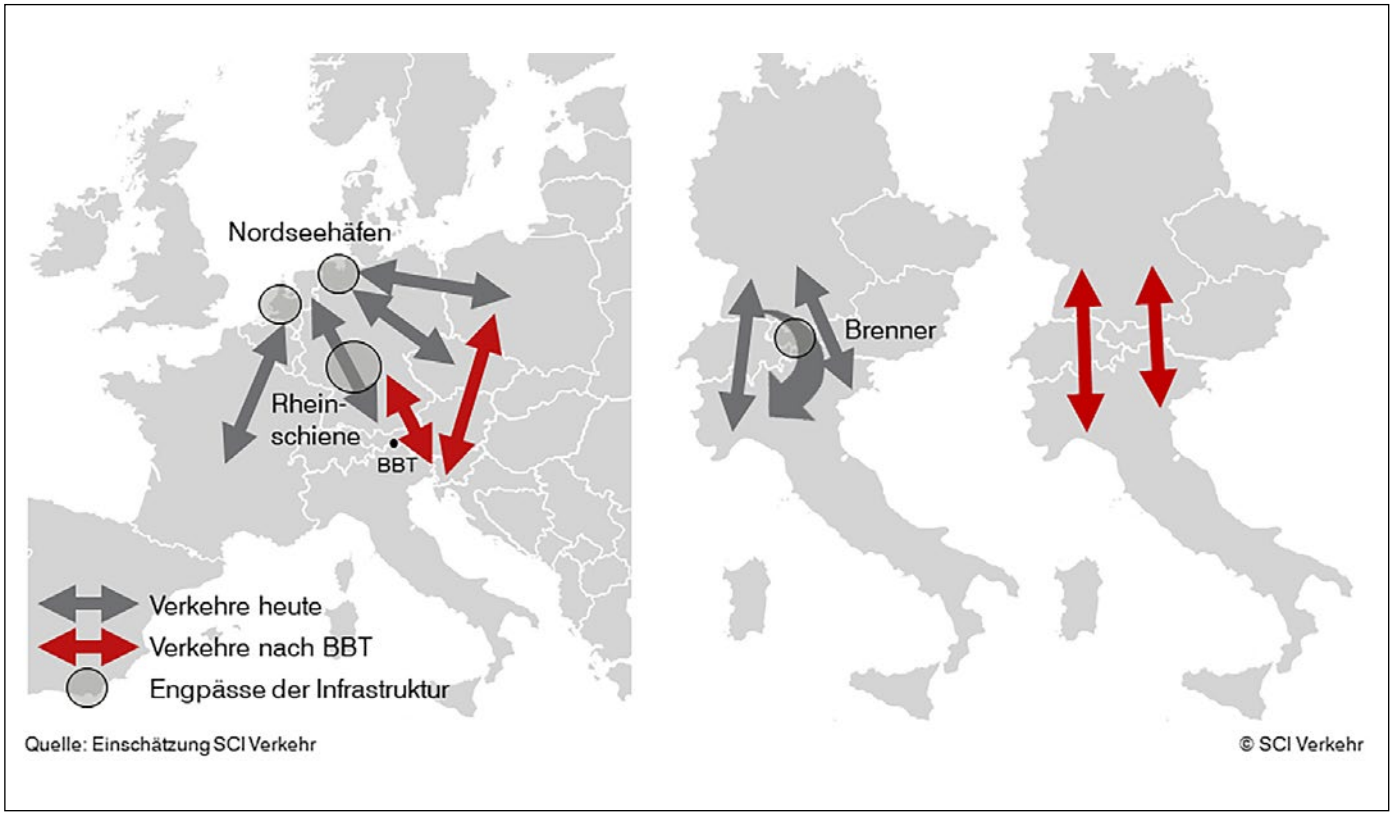

Abb. 1: Verkehre heute vs. nach Inbetriebnahme BBT

Quelle aller Abb.: SCI Verkehr

MARIA LEENEN | LEANDRO GIARETTA-PADOVAN

Der Brenner-Basistunnel (BBT) ist eines der größten Infrastrukturprojekte in Europa und wird nach seiner geplanten Fertigstellung 2032 die Verkehrsströme auf den Hauptverkehrswegen des Kontinents nachhaltig verändern. Mit der Zielsetzung projektiert, eine weitgehende Verlagerung des Transitgüterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen und das hohe Verkehrsaufkommen rund um den Brenner einzudämmen, ist das Gesamtprojekt mit dem ersten Spatenstich 2006 gestartet. Veränderte Logistikmärkte und insbesondere der gewachsene Stellenwert des Klimaschutzes geben dem österreichisch-italienischen Gemeinschaftsprojekt knapp 40 Jahre nach den ersten Machbarkeitsstudien eine zusätzliche Bedeutung. (Abb. 1)

Der Weg über die Alpen wird schneller – das Verkehrsaufkommen verteilt sich besser

In Österreich wird heute ein Straßenverkehr von bis zu 2,5 Mio. Lkw pro Tag verzeichnet – währenddessen verkehren durch den Gotthard-Tunnel in der Schweiz lediglich 774 000 Lkw pro Jahr. Das Land hat bisher erfolglos versucht, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erzwingen, insbesondere im alpenquerenden Verkehr. Das Angebot der Rollenden Landstraße (RoLa) wurde ausgebaut, um Staus zu reduzieren und das Verkehrsaufkommen am Brenner zu optimieren, aber die hohen Kosten für Spediteure und Logistiker und die zunehmende Komplexität des Verkehrs behindern den Erfolg einer solchen Initiative. Der Anteil der RoLa am Lkw-Gesamtverkehr durch den Brenner ist zwischen 2018 und 2019 von ca. 8 % auf weniger als 5 % gesunken. 2020 zeichnet eine leichte Erhöhung auf, bedingt insbesondere durch die Zunahme der RoLa-Verkehre im ersten Quartal infolge der Grenzschließungen während der ersten Monate der Covid-Pandemie in Europa.

Einfluss auf den wachsenden Straßenverkehr in Österreich hat auch die sehr restriktive Politik des Nachbarlandes Schweiz, die dazu beigetragen hat, den Transitverkehr umzuleiten: Auch wenn einige Strecken über die Schweiz kürzer sind, wählen die Transportunternehmen den Weg über Österreich, weil die Mautgebühren dort günstiger und die Beschränkungen für Lkw geringer sind. Österreich kontert mit einer ebenfalls restriktiven Verkehrspolitik: kürzlich wurde das Transportverbot im Bundesland Tirol zum Thema einer öffentlichen Debatte und sogar eines Rechtsstreits. (Abb. 2 u. Abb. 3)

Niemand will die Staulawinen in den eigenen Landesgrenzen, alle suchen nach Lösungen. Kurzfristig zur Überbrückung und mit Blick auf die Inbetriebnahme des Mega-Projektes: Denn, sobald der BBT abgeschlossen ist, wird eine weitaus größere Anzahl von Eisenbahndiensten mit höheren Geschwindigkeiten

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für SCI Verkehr GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

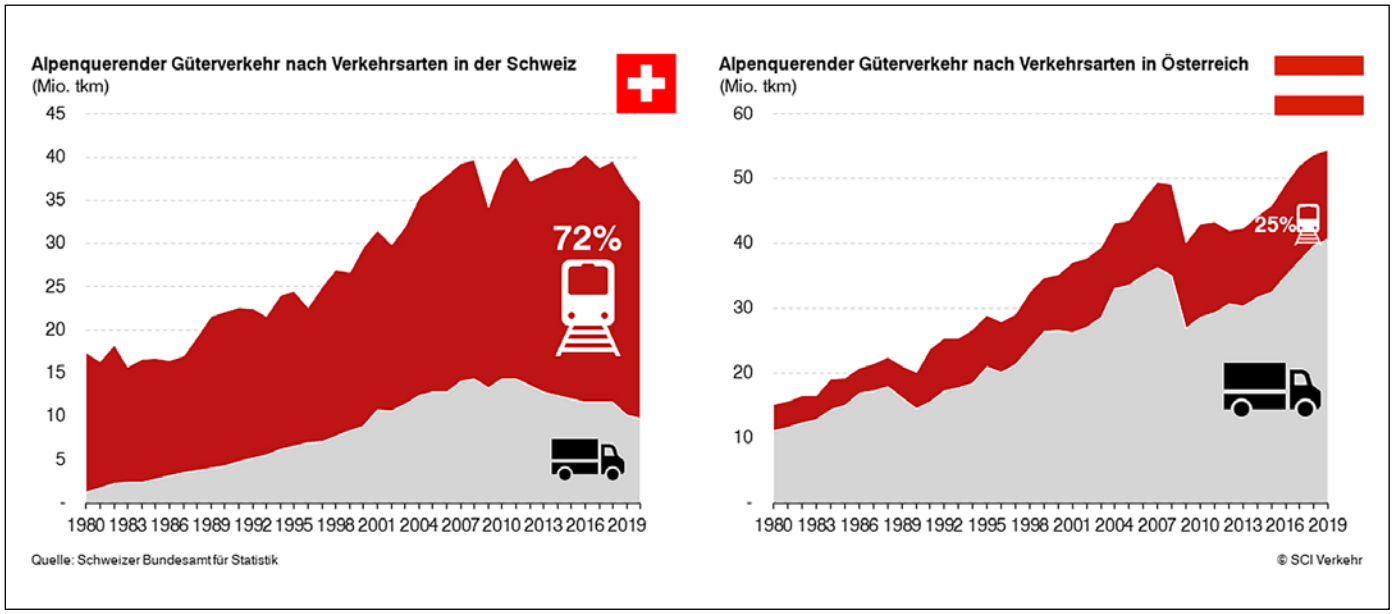

Abb. 2: Alpenquerender Güterverkehr nach Verkehrsarten Schweiz / Österreich

und kürzeren Transitzeiten in den regulären Fahrplan aufgenommen werden. Das breitere Leistungsangebot schafft neue Möglichkeiten und macht das System Schiene im Vergleich zur Straße deutlich attraktiver. Zeit- und Kosteneffizienz auf Seiten der Transportunternehmen bleiben die entscheidenden Treiber für eine Verkehrsverlagerung. Doch zunehmend bemerkt SCI Verkehr den Wunsch der Verlader, ihre Transporte CO_2-ärmer zu gestalten. Dies geht in den nächsten Jahren allein durch eine Verlagerung auf die bei weitem klimafreundlichere Bahn.

Von der Straße auf die Schiene

Mit der Inbetriebnahme des BBT wird das Angebot der Schiene schneller und insgesamt spürbar attraktiver werden. Eine wesentliche Ursache dafür ist die Überlastung der Brennerautobahn, welche absehbar nicht mit einer Kapazitätserweiterung rechnen kann. Die Weiterentwicklung des Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) wird ebenfalls dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn zu erhöhen und den Güterverkehr weiter auf die Schiene zu verlagern. (Abb. 4)

SCI Verkehr geht davon aus, dass sich langfristig die Kosten des alpenquerenden Verkehrs in Österreich und der Schweiz annähern werden. Verkehre, die derzeit aufgrund der Kostenvorteile über Österreich abgewickelt werden, werden künftig über die Schweiz umgeleitet, wobei die kürzeste und schnellste Strecke genutzt wird, insbesondere die Verkehre mit Ausgangs- und Zielort in Mailand und Genua sowie im Elsass in Frankreich und in Südwestdeutschland.

Neues Drehkreuz Adria-Häfen

Die Auswirkungen des BBT werden sich nicht nur auf die Alpenländer beschränken. Auch weit entfernte Gebiete wie Hamburg und Bremen in Deutschland sowie die Häfen von Rotterdam und Antwerpen werden von der besseren Anbindung durch den neuen Tunnel betroffen sein. Die Auswirkungen der neuen Verkehrsströme werden sogar in China messbar sein: Eine zunehmende Anzahl von Schiffen wird von chinesischen Häfen mit Ziel Triest (Italien) und Koper (Slowenien) abfahren und wird damit nicht nur einer optimierten Verkehrsführung Rechnung tragen, sondern auch das zunehmende Handelswachstum mit China widerspiegeln. (Abb. 5)

Der italienische Hafen Triest hat im Jahr 2020 insgesamt rund 776 000 TEU im Containerverkehr umgeschlagen. Der Anteil der Schiene am Containertransport lag 2019 bei 56 %. Bereits jetzt verbinden mehr als 160 Züge pro Monat Triest mit Nordostitalien und Mitteleuropa. China hat angekündigt, 2019 im Rahmen seiner Seidenstraßeninitiative (Belt and Road Initiative, BRI) in den Hafen von Triest zu investieren. Der Hafen von Triest konzentriert sich auf die Stärkung des intermodalen Verkehrs mit Schwerpunkt auf der Schiene. Er hat eine Absichtserklärung mit Rail Cargo Austria und Rete Ferroviaria Italiana unterzeichnet, um die Verbindungen nach Österreich und Italien zu stärken.

Der italienische Hafen von Triest bietet tägliche Bahnfrachtverbindungen zu mehreren Städten in Österreich sowie in Deutschland und Italien. Wöchentliche Dienste verbinden

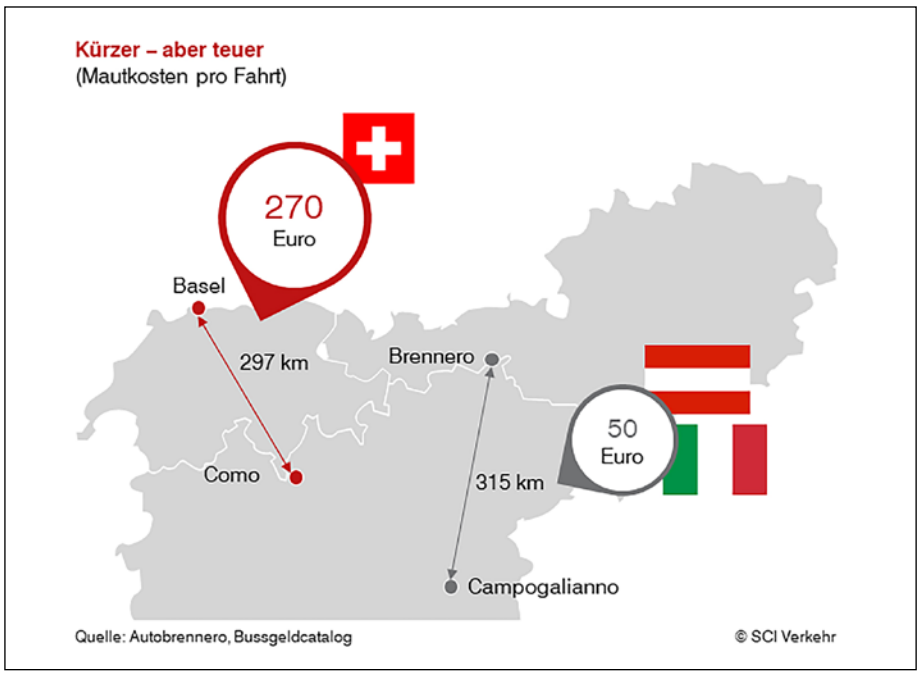

Abb. 3: Länge / Kosten Transitrouten

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für SCI Verkehr GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

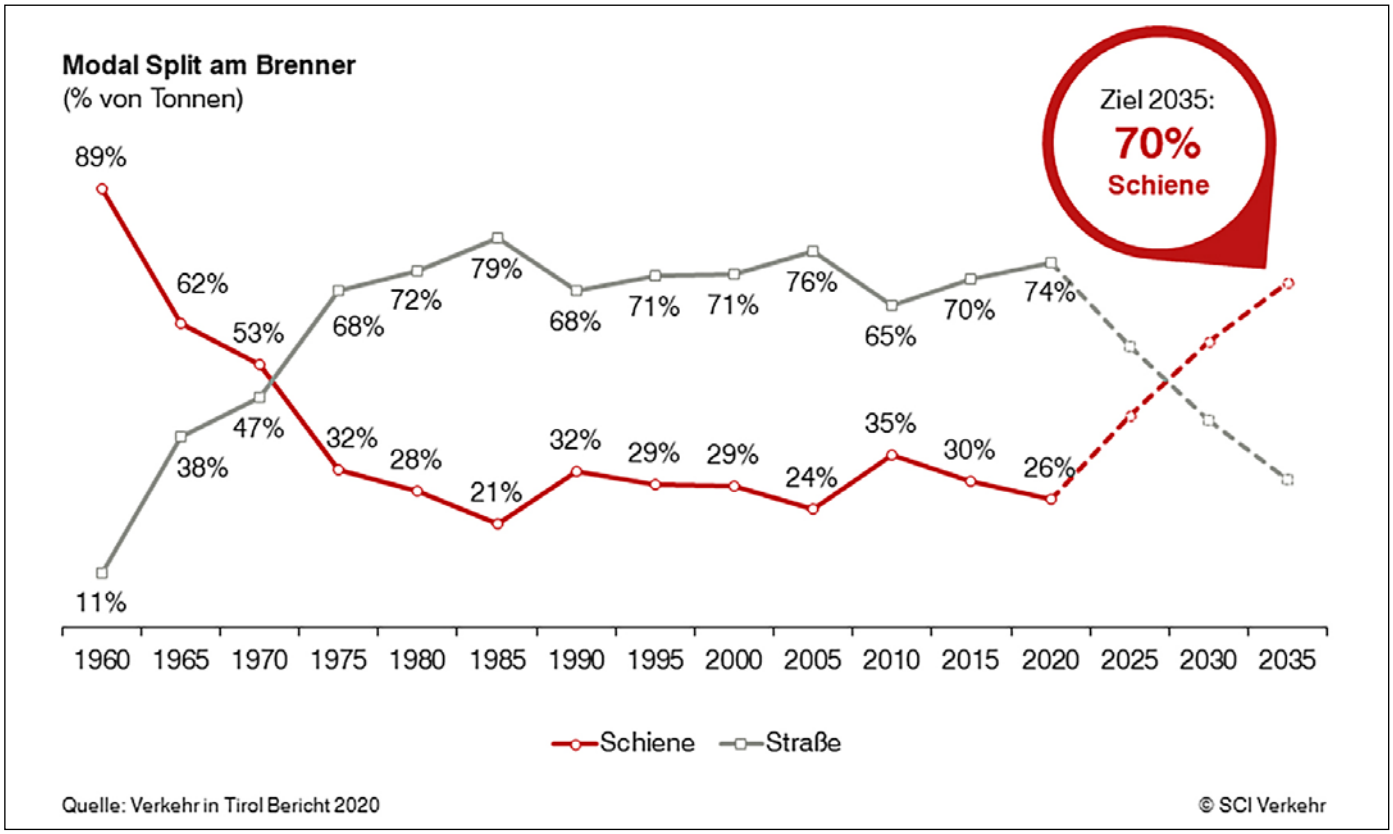

Abb. 4: Modal Split am Brenner

den Hafen von Triest mit Städten in der Tschechischen Republik, Ungarn und der Slowakei. Obwohl die Lage des Hafens an der Adria den Empfang und Versand von Gütern in die Türkei und auf den afrikanischen Kontinent ermöglicht, entfallen 90 % des Marktes auf Europa. Er ist an zwei der europäischen Schienengüterverkehrskorridore (Rail Freight Corridor, RFC) angeschlossen: An die Korridore 5 „Ostsee-Adria" und 6 „Mittelmeer".(Abb. 6)

Der Hafen von Koper bietet tägliche Schienengüterverkehrsverbindungen nach Österreich, Ungarn, der Slowakei und der Tschechischen Republik sowie wöchentliche Verbindungen nach Polen, Deutschland, Slowenien, Bulgarien, Rumänien, Italien, Serbien und Kroatien. Er ist an drei der europäischen RFC angeschlossen: An die Korridore 5 „Ostsee-Adria", 6 „Mittelmeer" und 11 „Amber." Der Einflussbereich des Hafens von Koper konzentriert sich eher auf die osteuropäischen Länder. Aufgrund seiner Lage hat er gegenüber den nordeuropäischen Häfen einen Wettbewerbsvorteil bei der Bedienung der mittel- und osteuropäischen Märkte. Ein weiterer Konkurrent ist der griechische Hafen von Piräus (Athen), der jedoch weniger gute Aussichten für die Entwicklung seiner Hinterland-Eisenbahnverbindung nach Mitteleuropa hat. Der Hafen von Koper in Slowenien schlug im Jahr 2020 um die 945 000 TEU um. Der Modal Split im Hinterlandverkehr lag 2019 bei 59 %. Neben Containern ist der Umschlag von Autos eine wichtige Aktivität in Koper.

Erweiterungen der Hafeninfrastruktur und eine bessere Erreichbarkeit sind geplant: Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf 1,4 Mrd. EUR und umfassen den Bau zahlreicher Brücken und Tunnel sowie den Bau einer neuen Eisenbahnstrecke zwischen Koper und Divaca. Die Bauarbeiten begannen im Mai 2021. Nach der Fertigstellung, die für 2025 geplant ist, werden auf der Strecke bis zu 220 Züge pro Tag verkehren. Darüber hinaus wird der Containerterminal auf eine Kapazität von 1,5 Mio. TEU pro Jahr erweitert. (Abb. 7)

Die Häfen in der Adria profitieren bereits heute von einer steigenden Zahl von Schiffen und Verkehren mit Ursprung in asiatischen Häfen. Sie profitieren von der kürzeren Verschiffungszeit

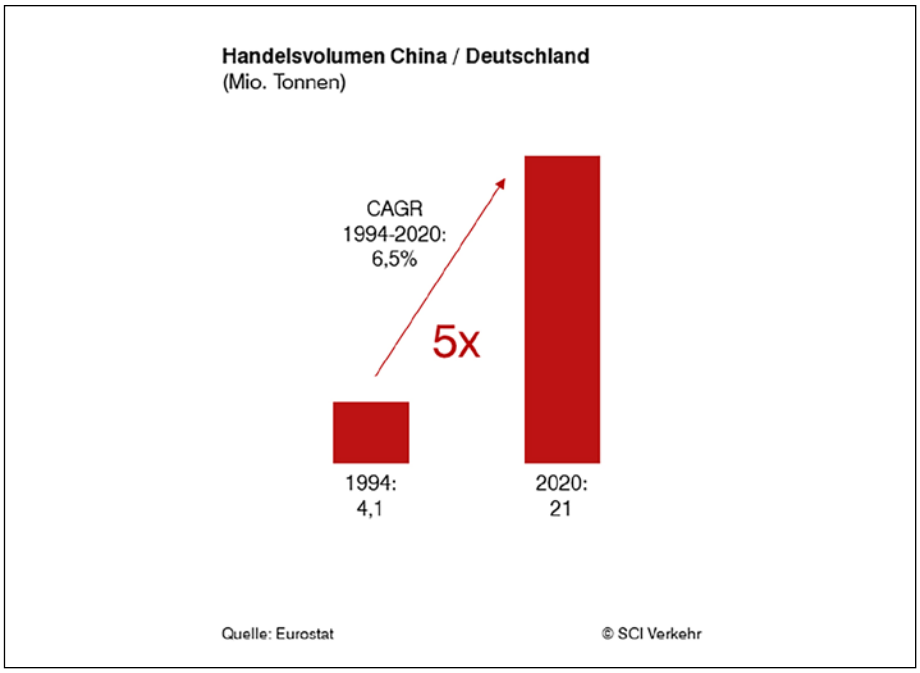

Abb. 5: Entwicklung Handelsvolumen China / Deutschland

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für SCI Verkehr GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

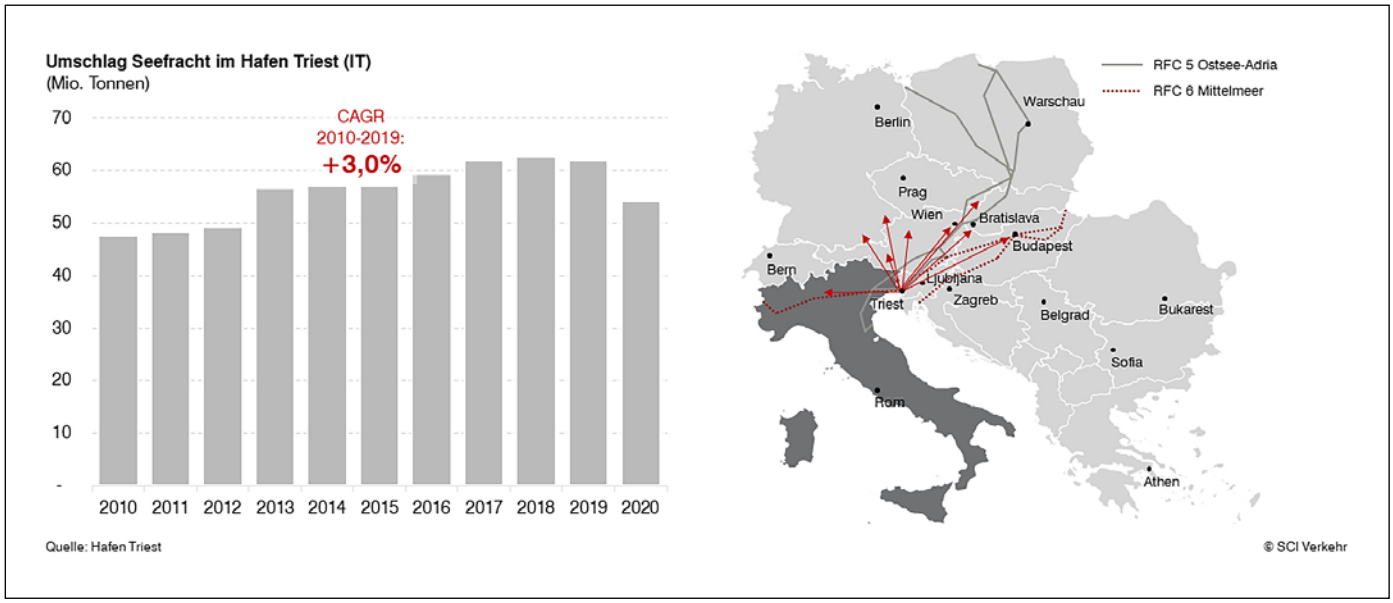

Abb. 6: Umschlag Seefracht im Hafen Triest und Verkehrsströme mit Quelle Hafen Triest

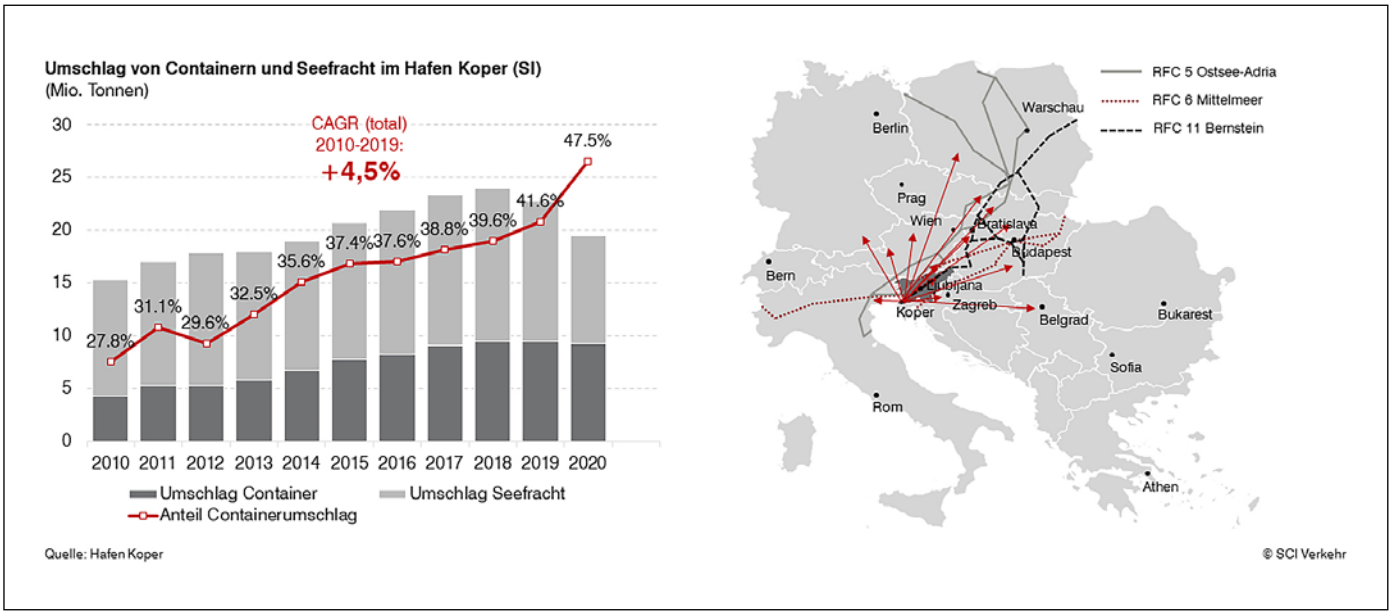

Abb. 7: Umschlag von Containern und Seefracht sowie Verkehrsströme mit Quelle Hafen Koper

im Vergleich zu den wichtigsten europäischen Häfen in der Nordsee.

Die Entwicklung der Häfen am Adriatischen Meer wird durch den neuen BBT weiter vorangetrieben. Er wird die Verbindungen zwischen diesen Häfen und Süddeutschland sowie Frankreich, Österreich, der Tschechischen Republik, Ungarn, der Slowakei und Polen erheblich verbessern. Viele dieser Regionen verfügen heute über gute Bahnverbindungen zu Nordseehäfen wie Hamburg, Rotterdam und Antwerpen. Der Ausbau der Häfen in Italien und Slowenien sowie der neue Tunnel werden eine weitere Verlagerung in Richtung der Adriahäfen ermöglichen, was die Nordseehäfen entlasten und dazu beitragen wird, Engpässe auf der Schiene, insbesondere in den Nord-Süd-Korridoren innerhalb Deutschlands, zu beseitigen.

Fazit: Regionale Änderungen mit globalen Auswirkungen

Laut Einschätzung von SCI Verkehr wird die Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels voraussichtlich zwei Hauptfolgen in Bezug auf die Verkehrsströme in Europa haben: Regional trägt es zur Neuausrichtung des alpenquerenden Verkehrs zwischen Österreich und der Schweiz bei. Bahnverbindungen werden attraktiver, und die Zahl der Lkw am Brenner wird nachhaltig reduziert. Überregional wird das Verkehrswachstum der nördlichen Häfen in Belgien, den Niederlanden und Deutschland zu Häfen an der Adria verlagert werden und damit dazu beitragen, potenzielle Engpässe – insbesondere in der deutschen Eisenbahninfrastruktur – zu verringern. ■

Maria Leenen
CEO
m.leenen@sci.de

Leandro Giaretta-Padovan
Senior Consultant
l.giaretta-padovan@sci.de

Beide Autoren: SCI Verkehr GmbH, Hamburg

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für SCI Verkehr GmbH / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH