

Neue Möglichkeiten im Schienengüterverkehr

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) luden heute nachmittag zum Forum "Neue Möglichkeiten der verladenden Wirtschaft im Schienengüterverkehr". Dr. Thomas Rössler von der Hanseatic Transport Consultancy (HTC) in Hamburg stellte als Moderator zu Beginn fest: *"Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs trägt Früchte, die Bahnen sind in Bezug auf Leistung, Qualität und Preis deutlich wettbewerbsfähiger geworden."* Das belegten auch die erfreulichen Verkehrsentwicklungen auf der Schiene in den letzten Jahren. 2007 und 2008 - so Dr. Rössler - habe der Marktanteil der Wettbewerber zum Ex-Monopolisten in Deutschland bereits bei etwa 20 % gelegen. Für 2009 werde allerdings krisenbedingt ein Rückgang auf 17,2 % prognostiziert.

"Klar ist, die Bahn gewinnt als Alternative zum LKW deutlich an Attraktivität. Dennoch werden nach wie vor viele Güter auf der Straße befördert, die auch auf der Schiene transportiert werden könnten", konstatierte der Consultant und verwies auf eine BME-Befragung unter Verladern. Unter denen, die bereits Güter auf der Schiene befördern, zählen vor allem die ökologischen Vorteile (26,7 %), gefolgt von der Fähigkeit zu Massentransporten (20,6 %) und dem Zeitgewinn (13,4 %). Bei denjenigen, die noch nicht die Güterbahn nutzen, waren die wichtigsten Hinderungsgründe: fehlende Flexibilität und Schnelligkeit (72,9 %), fehlende Gleisanschlüsse (58,8 %) und schlechter Kundenservice (46,5 %).

Für die Schienenverkehrsunternehmen also durchaus noch einige Hausaufgaben, die zu erledigen sind. Olaf Krüger, Vorstandsvorsitzender der Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS), trat dabei allerdings für eine differenzierte Sichtweise ein. Denn für die Spediteure kommt es auf einzelne Bahnprodukte an, deren Entwicklung und Zukunftsperspektive jedoch sehr unterschiedlich ist. Rund 15 % des gesamten Transportaufkommens im Schienenverkehr entfällt in Europa derzeit auf den Bereich "Kombinierter Verkehr", 45 % auf Ganzzüge von Gleis- zu Gleisanschluß und die restlichen 40 % auf die Einzelwagen im Rangiersystem. Für den intermodalen Verkehr, der bereits heute durch einen hohen Grad an Wettbewerb gekennzeichnet ist, sah Krüger hervorragende Perspektiven: *"Hier ist potenziell eine Verdoppelung des Anteils in den nächsten Jahren möglich."* Lediglich mangelnde Kapazitäten bei Trassen und Terminals könnten hier das Wachstum bremsen. Auch bei den Ganzzügen - ebenfalls ein schon sehr stark liberalisierter Bereich in Europa - gebe es noch Potenziale. Vor allem durch die Nutzung von Synergien zwischen den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und durch Kooperationsmodelle. Limitierend sei hier allerdings der begrenzte Zugang zu Waggons und der massive Rückbau bei den Gleisanschlüssen in vielen Ländern.

Der führt auch zu Problemen beim *"Sorgenkind des Eisenbahngüterverkehrs"* - dem Transport in Einzelwagen. *"Mit Ausnahme von wenigen Ländern wie Schweden, Österreich, der Schweiz und Deutschland erleben wir eine unkoordinierte Rationalisierungswelle in Europa"*, beklagte der IBS-Vorstandsvorsitzende. In Verbindung mit einem sehr geringen Liberalisierungsgrad und einem enormen Preisdruck in der gegenwärtigen Krisensituation entstehe eine große Gefahr für den Schienengüterverkehr. Trotzdem wollten die Bahnspediteure den Kopf nicht hängen lassen: Eigene Zugsysteme und der Aufbau von weiteren Railports - so Krüger - könnten den Wagenladungsverkehr in Europa sichern.