Vorbemerkungen

Trotz immensen Bemühungen der EU und von ihren Mitgliedstaaten hat der Bahngüterverkehr in Europa in den letzten Jahren kaum Marktanteile gewonnen - in einigen Ländern sogar weiter an Bedeutung verloren. Offensichtlich waren und sind die vielfältigen Anstrengungen nicht zielführend. In diesem Beitrag plädieren wir für eine tiefgreifende Umstellung. Diese muss unseres Erachtens bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen ansetzen.

Feststellungen

1. Die EU hat erhebliche Mittel in den Ausbau der Güterverkehrskorridore investiert. Diese weisen wie die hochwertige Neubaustrecke zwischen Udine und Tarvisio teilweise einen bescheidenen Güterverkehr auf.

2. Die Konzeption und das Management der Güterverkehrskorridore verschlingen enorme Mittel und sind komplex.

3. Die Qualität des Schienengüterverkehrs ist weiterhin ungenügend. Der Güterverkehr ist nicht erst seit der Streckensperrung in Rastatt verspätungs- und störungsanfällig. Vom breiten Publikum kaum wahrgenommen wurde, dass die Folgen des Unterbruchs bei Rastatt durch Streiks bei den französischen Staatsbahnen, Kapazitätsengpässe und technische Restriktionen verschärft wurden.

4. Die Anzahl der EVU ist kaum mehr zu überblicken. Dazu kommen zahlreiche und in ihrer Gesamtheit aufwendig zu administrierende Kooperationen zwischen den verschiedenen EVU. Stellvertretend sei die Tochtergesellschaft von SNCF Logistique VIIA erwähnt, die für fast jede der von ihr betreuten Relationen andere Kooperationen eingegangen ist.

5. Verschiedene kleinere Staatsbahnen unternehmen enorme Aufwendungen um ihre teilweise maroden Güterverkehrsparten zu sanieren und Marktanteile zurück zu gewinnen. Die bisherigen Erfolge – beispielsweise Verkehrszunahme von 21 Prozent in den letzten fünf Jahren bei Lineas – sind in Anbetracht der grossen Anstrengungen eher bescheiden

6. Trotz der optimalen Anbindung an das Schienennetz ist der Anteil des Schienengüterverkehrs am Güterfluss vom und zum Hafen von Zeebrugge in den letzten fünf Jahren von 13 auf zehn Prozent gesunken.

7. Der Eindruck besteht, dass sich das von der EU aufgebaute Regelwerk als Papiertiger erweist, welches vor allem von den Staatsbahnen zur Sicherung ihrer Pfründen unterlaufen werden kann.

8. Die Ziele von vielen EVU sind viel zu bescheiden. Man versteht den Schienengüterverkehr überspitzt ausgedrückt als Dienst an der Allgemeinheit unter anderem durch den Schutz von Mensch und Umwelt. Unternehmen – dies gilt auch für die EVU – sollen primär profitabel sein. So hohe Gewinne wie nur möglich! Dazu sind grosse Mengen, tiefe Preise und maximale Zuverlässigkeit erforderlich. Dadurch dient man der Umwelt, den Menschen und den Mitarbeitenden – durch sichere und attraktive Arbeitsplätze und nicht durch wohlformulierte Allgemeinplätze.

9. Unsinnig ist auch die Förderung des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr. Wichtigster Konkurrent der EVU ist der Strassengüterverkehr. Hier ist der Hebel anzusetzen.

10. Vielerorts verfügen die Strassentransportunternehmen auf der politischen Ebene über sehr viel mehr Einfluss als die schwächlichen und in einem engen Korsett eingebundenen Staatsbahnen.

11. Kontraproduktiv ist auch die Forderung der EVU und breiter Teile der Öffentlichkeit, den Strassengüterverkehr durch steuerliche oder reglementarische Behinderungen zu

schwächen. Man gewinnt auf lange Sicht nicht durch die Schwächung des Konkurrenten sondern nur durch die Förderung der eigenen Stärken.

12. Zu erwähnen sind auch die fehlende oder träge Innovationsfähigkeit der EVU betreffend Organisation, Prozesse und Rollmaterial sowie oft wenig leistungsfähige Infrastrukturen.

Visionen

1. Man stelle sich vor, der gesamte Güterverkehr in Europa würde wie Nordamerika von wenigen, starken und profitablen EVU betrieben, beispielsweise eine European Western, eine European Central und eine European Eastern. Abgesehen von Durchfahrrechten würden die entsprechenden Regionen exklusiv von der jeweiligen Gesellschaft bedient.

2. Keine teuren und personell überladenen Kommissionen für die Gestaltung und den Betrieb von Relationen mehr. Unüberschaubare Regelwerke in die Papiersammlung. Hundertschaften von administrativ wirkenden Mitarbeitenden können sich anderen Tätigkeiten widmen. Freiräume für Politiker, sich anderen Problemen zuzuwenden.

3. Einkäufer würden bei den verselbstständigten nationalen Infrastrukturgesellschaften Trassen erwerben. Diese wären kostendeckend und könnten Investitionen in die Infrastruktur auslösen.

4. Prozesse und Abläufe würden durch den Kostendruck bei den erwähnten Big Player optimiert. Die EVU würden im eigenen Interesse modernes und zuverlässiges Rollmaterial einsetzen.

5. Die ausgedehnten Flächen der Grenzbahnhöfe könnten anderweitig verwendet werden. Internationale Güterzüge würden an den Grenzen – wenn überhaupt – nur noch aus betrieblichen Gründen anhalten. Die durch die Verwertung der Grenzbahnhöfe frei werdenden Mittel könnten in leistungsfähige Terminals in den Ballungszentren investiert werden.

Folgerungen

1. Gemäss dieser Grafik hat sich der seit Jahren zu beobachtende Rückgang des Anteils der Deutschen Bahn AG am deutschen Schienengüterverkehr auch in jüngerer Zeit fortgesetzt. Es ist absehbar, dass der Anteil der DB weniger als die Hälfte des deutschen Ferngüterverkehrs betragen wird.

2. Dieses Faktum und der beträchtliche Anteil der privaten und ausländischen EVU am Gütertransit durch die Schweiz zeigen, dass sich die nationalen staatlichen Güterbahnen überlebt haben.

3. Bemerkenswert ist, dass die Frage der Unternehmensform und der Eigentumsverhältnisse der EVU in der Literatur kaum behandelt wird. So auch in den Jahrbüchern der Schweizer Verkehrswirtschaft. Vor dem Hintergrund, dass die SBB namhafte Beiträge an ein Institut der HSG leistet, wenig verwunderlich. Meines Erachtens ein ordnungspolitischer Sündenfall erster Güte.

4. Zusammenfassend sind wir der festen Überzeugung, dass der europäische Schienengüterverkehr nur mit fundamentalen Veränderungen wie hier beschrieben seine Bedeutung wiedergewinnen und seine Position stärken kann.