

Eisenbahn-Güterverkehr verliert Wettbewerbsfähigkeit und Marktakzeptanz

Der Anspruch von Gesellschaft und Politik an die zunehmende Nutzung ökologischer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn, und die Realität der getroffenen Maßnahmen driften weit auseinander.

Seit Beginn der 90er Jahre haben mehrere Entwicklungen die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit des Eisenbahn-Güterverkehrs dramatisch behindert.

Der **Privatisierungsprozess** der europäischen staatlichen Bahnen führte zu drastischen Rationalisierungsmaßnahmen mit der Schließung bzw. Einstellungen der Bedienung von Anschlussbahnen und privaten Gleisanschlüssen. Insbesondere mittelständische Kunden haben sich daraufhin von der Schiene auf die Straße orientiert.

Die **EU-Erweiterung** führte infolge der Öffnung Westeuropas für osteuropäische Fuhrunternehmen zu drastischen Preisreduzierungen des Straßenverkehrs, die speziell im Einzelladungsverkehr auf der Schiene nicht zu kompensieren waren.

In der Folge der **weltweiten Globalisierung** haben sich Basisproduktionen Richtung Osten verlagert, die auch einen massiven Ladungsrückgang bahnaffiner Massengüter mit sich brachten. Die zunehmenden Importmengen führten zu enormen Steigerungen von Containerverkehren über die Seehäfen für Konsum- und Industriegüter, die jedoch aufgrund von Infrastruktur- und Qualitätsmengen nur teilweise auf der Schiene transportiert wurden. Im gleichen Zuge konnten mehrere Waggonarten nicht mehr wirtschaftlich eingesetzt werden und wurden verschrottet.

Die von der **EU initiierte Liberalisierung** des europäischen Eisenbahn-Güterverkehrs ist seit 2007 juristisch umgesetzt. Eine Förderung des Eisenbahn-Güterverkehrs ist jedoch u. a. aufgrund folgender Probleme nur begrenzt festzustellen.

- Private Eisenbahn-Verkehrsunternehmen haben insbesondere Interesse an kompletten Zügen zwischen Gleisanschlüssen bzw. Terminals des kombinierten Verkehrs, jedoch keinerlei finanzielle Möglichkeiten zum Aufbau internationaler bzw. nationaler Einzelwaggon-Systeme.
- Fördermittel der EU bzw. Einzelter EU-Staaten begünstigen grundsätzlich nur den kombinierten Verkehr
- Vereinzelte Fördermöglichkeiten für Einzelwaggonverkehr (u. a. für private Gleisinfrastrukturen) werden wegen stark eingeschränkter Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrssystems bisher kaum in Anspruch genommen.
- Aus den vorgenannten Problemen resultiert europaweit die Aufgabe bzw. drastische Reduzierung des Einzelwaggonverkehrs der staatlichen Bahnen. Diese Verkehre können nur begrenzt durch den geförderten KV-Verkehr übernommen werden, während die Straße überproportional an dieser Verkehrsverlagerung partizipiert.

Die genannten Entwicklungen haben seit 2007 (Start der Liberalisierung) europaweit zu einer Reduzierung des Marktanteiles für den Eisenbahn-Güterverkehr von ca. 12 auf ca. 10 % (siehe Bericht der EU-Kommission) geführt. In vielen europäischen Relationen, insbesondere außerhalb der großen Bahnkorridore, ist der Eisenbahn-Güterverkehr für Einzelwaggons heute bereits wirtschaftlich nicht mehr darstellbar. Möglichst kurzfristig sind politisch gesteuerte Maßnahmen notwendig, um diese Entwicklung zu stoppen. **Der nunmehr vorgelegte Bericht über zu erwartende staatlich induzierte Kostensteigerungen im Schienen-Güterverkehr muss in Brüssel, aber auch in den einzelnen EU-Ländern die Alarmglocken läuten lassen.**