

Lkw hängen Europas Bahnen ab Obwohl in Europa mehr Güter denn je transportiert werden, verlieren Bahnen stetig Marktanteile - Profiteur sind die Laster auf der Straße - mit Kommentar

Wien - Ein für Europas Bahnbetreiber und Verkehrspolitiker ernüchterndes Bild bot sich beim diesjährigen Schienengipfel: Die Bahnen verlieren beständig an Marktanteil bei den Gütertransporten - obwohl mehr transportiert wird denn je und die Beförderungsleistung sich seit 1970 von 871 auf 2060 Mrd. Tonnenkilometer mehr als verdreifacht hat.

Größter Profiteur des rasant wachsenden Logistikmarkts ist mit Abstand der Lkw - der Transport auf der Straße stieg per anno um durchschnittlich 3,7 Prozent, während die europäischen Bahnen im Schnitt 0,3 Prozent verloren. Die Binnenschifffahrt konnte leicht zulegen (plus 0,5 Prozent), ist mit 121 Mrd. Tonnenkilometern aber ein Leichtgewicht.

Keine Trendumkehr

Eine Trendumkehr ist nicht in Sicht. Denn die Liberalisierung im Schienenverkehr, zu der sich die EU-Länder verpflichtet haben und die 2006 die vollständige Netzöffnung für internationale Verkehre vorsieht, erhöht den Wettbewerb - und damit den Kostendruck auf die Anbieter. Für die Staatsbahnen wie die ÖBB heißt dies: Der Druck kommt von allen Seiten. "Wir können die Preise nur sehr moderat anheben, denn wir haben die Konkurrenz auf der Straße", skizziert ÖBB-Güterverkehrsvorstand Ferdinand Schmidt (RCA, Rail Cargo Austria) die enge Nische, "und die ist viel größer als die auf der Schiene." Außerdem verlangen die Regierungen von ihren Bahnen Aufwandsreduktionen, was den Rationalisierungsdruck noch einmal erhöht.

Um Bestehen zu können, wird bei RCA nach dem Vorbild der norwegischen und der Deutschen Bahn rationalisiert und gespart, wo es geht: Aufwändige Sammelverkehre und die Feinverteilung der Güter werden möglichst auf die Lkw der hauseigenen Speditions Holding verladen bei gleichzeitiger Konzentration der Verladestandorte. Dadurch sinkt der Bedarf an teuren Verschubleistungen. Über deren Kosten wird ÖBB-intern ohnehin gestritten: Die RCA will möglichst wenig zahlen, die für die operative Leistung zuständige ÖBB Infrastruktur Betrieb AG (beschäftigt das entsprechende Personal, Anm.) muss aber zumindest kostendeckend wirtschaften.

Systemkosten nicht mitfinanzieren

Den Vorwurf, die ÖBB und die Bahnen insgesamt führten lediglich ein Rückzugsgefecht, ohne eine Offensivstrategie anzubieten, konterte Schmidt folgendermaßen: "Wir können nur anbieten, was am Markt absetzbar ist." Man könne als fixkostenorientiertes Unternehmen auch nicht das gleiche bieten wie Lkw - oder Privatbahn. Letztere müssten die Systemkosten nicht mitfinanzieren und könnten den Kostenvorteil von Ganzzügen auf den Hauptverkehrsachsen ausnützen. "Der Verkehr spielt sich künftig nämlich nicht zwischen Zwettl und dem Zentralverschiebebahnhof ab, sondern zwischen Graz-Werndorf und Hamburg", betonte Schmidt, der für die RCA heuer einen leichten Rückgang bei der Beförderungsleistung verbuchen muss. Schuld daran sei auch der Wegfall der Ökopunkte. Die Rollende Landstraße werde dramatisch weniger nachgefragt.

Erschwerend hinzu kommt, dass der Binnenmarkt in Eisenbahnwesen bis dato eine Fiktion geblieben ist: Die technischen Systeme sind nicht kompatibel, die Loks müssen an

Grenzübergängen getauscht werden und die gesetzlichen Bestimmungen wirken protektionistisch. Trotzdem braucht ein Lkw von Köln ins türkische Köseköy um neun Stunden länger als ein Zug - obwohl der Zug 22 von insgesamt 99 Stunden Fahrzeit an diversen Grenzen steht. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 25.11.2005)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?id=2254442>