Foto: Mariusz Dz/Wirestock Creators/adobestock.com

Schienengüterverkehr und Kombinierter Verkehr sind Teil eines Systems ineinandergreifender Teile. Der Abstimmungsbedarf ist hoch.

Es gibt keine Abkürzungen und keine einfachen Patentlösungen

Organisation und Umfang des Schienengüterverkehrs sind augenblicklich noch genauso vielfältig wie Europa als eine Gemeinschaft unterschiedlicher Staaten. Unser Autor beschreibt, welche Realität sich hinter Durchschnittszahlen verbirgt und was getan werden kann, um Einheit in der Vielfalt zu erreichen.

GILLES PETERHANS, GENERALSEKRETÄR INTERNATIONALE UNION DER WAGENHALTER (UIP)

Wie steht es mit dem Schienengüterverkehr?

Wer von Schienengüterverkehr in Europa spricht, kommt nicht darum herum, eine Analogie zum „Fleckerlteppich“ zu ziehen: Wie es dem Schienengüterverkehr (SGV) geht, ist bei Weitem kein harmonisches Bild, wie man annehmen könnte, sondern eine äußerst heterogene und nationale Angelegenheit. Von außen betrachtet hat der Schienengüterverkehr in Europa in allen Ländern eines gemeinsam: politischen Rückenwind und Aufholbedarf, um den Wettbewerb mit der Straße wirklich aufnehmen zu können. Etwa 17 % waren der durchschnittliche Anteil der Schiene am gesamten Inlandgüterverkehr in der Europäischen Union plus Schweiz und Norwegen im Jahr 2020 (*siehe auch Grafik 1 auf Seite 18*).

Dieser Durchschnittswert zeichnet jedoch ein trügerisches Bild, denn es gibt in jedem Land spezifische Situationen und Gegebenheiten, die wir berücksichtigen sollten, wenn wir eine ernsthafte Lagebeurteilung durchführen wollen. Lassen Sie uns mal über den Tellerrand schauen, um ein nuanciertes Gefühl der wirklichen Lage zu bekommen.

Enorme Bandbreite beim Marktanteil

Der wahre Modal-Split-Anteil der Schiene am Güterverkehr in Europa startet bei 0,8 % und endet bei 64,7 % (*siehe auch Grafik 2 auf Seite 18*).Es gibt also eine enorme Bandbreite, wenn es um die Frage geht: Wie steht’s mit dem Schienengüterverkehr in Europa? Der europäische Durchschnittswert

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Internationale Union der Wagenhalter (UIP)
Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt durch DVV Media Group GmbH

von 18 % setzt sich zusammen aus sehr niedrigen Prozentanteilen in Ländern wie beispielsweise 4,1% in Spanien, 6,8 % in den Niederlanden, 9,9 % in Frankreich und 10,8 % in Italien; aus mittleren Werten wie 17,6 % in Deutschland und 20,7 % in Bulgarien und recht hohen Anteilen wie 29,7 % in Österreich, 34,5 % in Slowenien und bis zu 64,7 % in Litauen. Die Daten zeigen, dass der Marktanteil des Schienengüterverkehrs vor allem in Nordosteuropa hoch ist. Hier weisen die meisten der betrachteten Länder einen Schienenanteil von mehr als 25 % am gesamten Modal Split auf. Im Vergleich dazu sind die Marktanteile der meisten westlichen Ländern mager.

Erfolgsfaktoren für den Schienengüterverkehr

Nebst den bekannten Unterschieden in den nationalen Systemen sowie aus technischen, betrieblichen, aber auch juristischen (Netzzugangsvereinbarung) Gründen gibt es eine ganze Reihe von Faktoren, die wir immer wieder vergessen bei unserer Lagebeurteilung, die aber entscheidend sind für den Erfolg des Schienengüterverkehrs im Wettbewerb:

- Die Industrie- und Umweltpolitik
- Die Abhängigkeit von Produkten und Märkten
- Die Charakteristika der Warenströme (national, international, Import, Export, Binnen- und Transitverkehr)
- Die Verkehrsmengen und Netzdichte
- Die Intensität des intramodalen Wettbewerbs zwischen dem Personen- und Güterverkehr

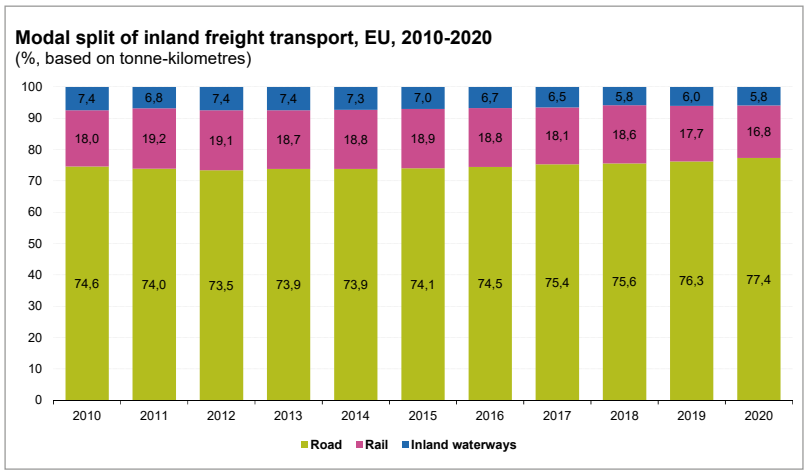
Auf der Suche nach dem richtigen Rezept

All die genannten Faktoren werden heute noch fast ausschließlich national bestimmt und gelebt. Das ist auch gut so. Es erschwert aber natürlich die Entwicklungen von gesetzlichen Rezepten mit europäischer Wirkung. Oder anders ausgedrückt: Die falsche Medizin ist oft schädlicher als die Krankheit selbst. Böse Zungen würden sogar sagen: „Manche Medizin hilft nur, wenn man sie nicht einnimmt."

Schweiz im Binnenverkehr auch nur 19 %

Ein gutes Beispiel für das erwähnte trügerische Bild, wo diese nationalen Faktoren besonders zum Vorschein kommen, finden wir mitten in Europa,

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Internationale Union der Wagenhalter (UIP) / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH



Quelle: Eurostat, Grafik UIP

Grafik 1: In Europa insgesamt hat sich im vergangenen Jahrzehnt der Modal Split der Schiene verschlechtert.

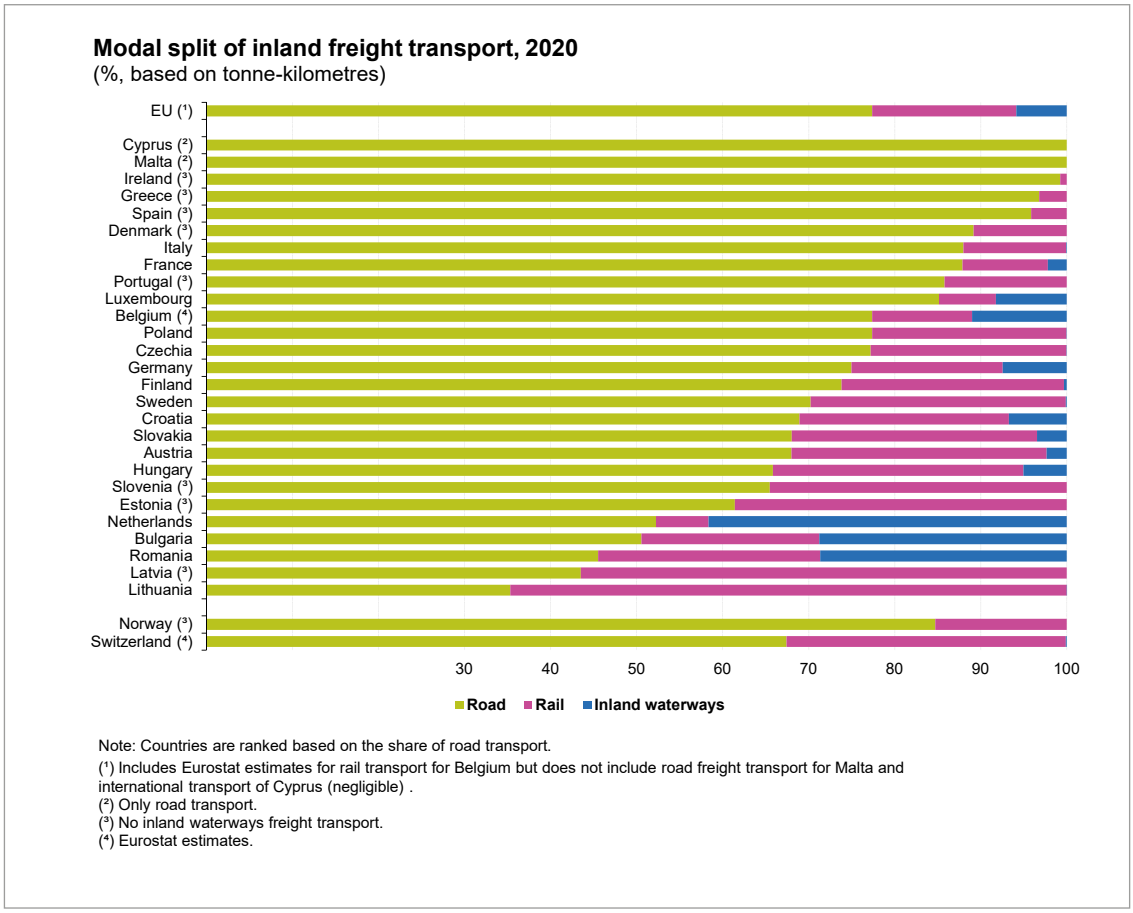
in der Schweiz. Kein anderes Nicht-EU Land wird so oft mit einer Vorreiterrolle bedacht. Bei einem Modal Split von stattlichen 37 % in 2021 gehen viele davon aus, dass die Schweiz, wie die Gallier in Asterix und Obelix, einen Zaubertrank kennt. Schön wäre es – doch der wahre Grund für den hohen Modal Split ist ein anderer: Im alpenquerenden Güterverkehr beträgt der Schienenanteil, dank Subventionen und einem Verlagerungsziel in der Bundesverfassung, satte 75 %, während die nationalen Import-, Export- und Binnenverkehre mit 19 % gerade knapp über dem europäischen Durchschnitt von 19 % liegen und mittlere Transportdistanzen von 110 km haben. Auch die Schweiz kennt also keine eierlegende Wollmilchsau.

Ein tieferer Blick in die Daten lohnt sich

Der gesamteuropäische Modal Split und die Auflistung nach Ländern (*siehe nebenstehend*) eignen sich also nicht allein als Indikatoren und strategische Führungsgrößen für die Politik. Es gibt aber eine Reihe von nützlichen Statistiken und Daten, die auf europäischer Ebene gesammelt werden und als Input für die Vorbereitung eines europäischen Rezepts für den Schienengüterverkehr dienen sollten.

Die Beschaffenheit der transportierten Güter auf der Schiene in Europa ist im Großen und Ganzen uniform. Massenware beziehungsweise Schüttgut, das heißt schwere Güter wie Holz, Stahl, Kohle, Sand, Eisen, aber auch Gefahrgut wie chemische Substanzen, sind die traditionellen und heute vorwiegend transportierten „Güter der Schiene“ (*siehe Grafik 3*). Hier liegt die Herausforderung: Wie machen wir die Schiene fit für den Transport der Güter der Zukunft?

Bei dieser ist eine Betrachtung der Warenströme zentral, also der Weg der Güter vom Hersteller zum Endverbraucher respektive zwischen einzelnen Herstellern, Zulieferern und Händlern. Auch hier haben wir wieder einen „Fleckerlteppich“,



Note: Countries are ranked based on the share of road transport.
(1) Includes Eurostat estimates for rail transport for Belgium but does not include road freight transport for Malta and international transport of Cyprus (negligible) .
(2) Only road transport.
(3) No inland waterways freight transport.
(4) Eurostat estimates.

Quelle: Eurostat, Grafik UIP

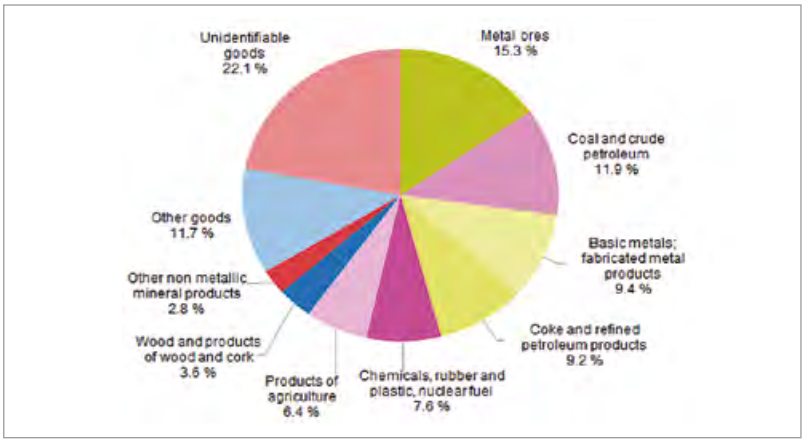
Grafik 2: Die Marktanteile der Schiene im Güterverkehr sind in den einzelnen EU-Ländern plus der Schweiz und Norwegen sehr unterschiedlich.

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Internationale Union der Wagenhalter (UIP) / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

19 Prozent

beträgt der Marktanteil der Schiene in der Schweiz, lässt man den alpenquerenden Transitverkehr nicht in die Berechnungen einfließen.

Quelle: Eurostat, Grafik: UIP



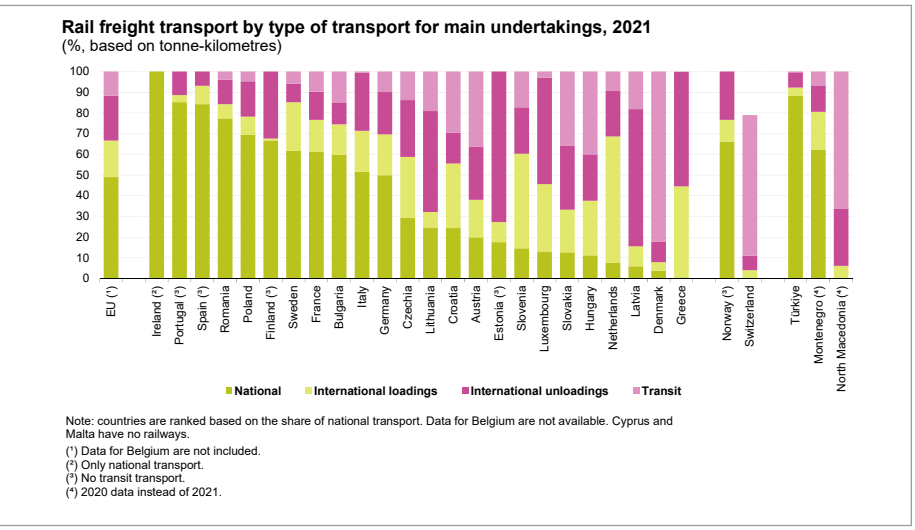
Grafik 3: Metall, Kohle, Mineralöl und Chemie – das sind augenblicklich die am meisten per Schiene transportierten Güter.

wenn es um die Schienengüterverkehrsleistung aufgelistet nach Verkehrsarten (Import-, Export-, Binnen- und Transitverkehre) geht (*Grafik* 4). Mit 99,2% verzeichnet Griechenland den höchsten Anteil an grenzüberschreitendem Verkehr. Aber auch Luxemburg oder die Niederlande, die strategisch im Herzen des europäischen Marktes liegen, verzeichnen einen sehr hohen Anteil an internationalen Verkehren mit 83,9% respektive 83,0%. Im Gegensatz dazu verzeichnen Länder mit besonderen geografischen Merkmalen (auf Inseln oder an der Peripherie der EU wie Polen oder Rumänien) oder besonderen technischen Merkmalen (Spanien und Portugal) einen hohen Anteil von 70% bis 100% an innerstaatlichen Verkehren.

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Internationale Union der Wagenhalter (UIP) / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

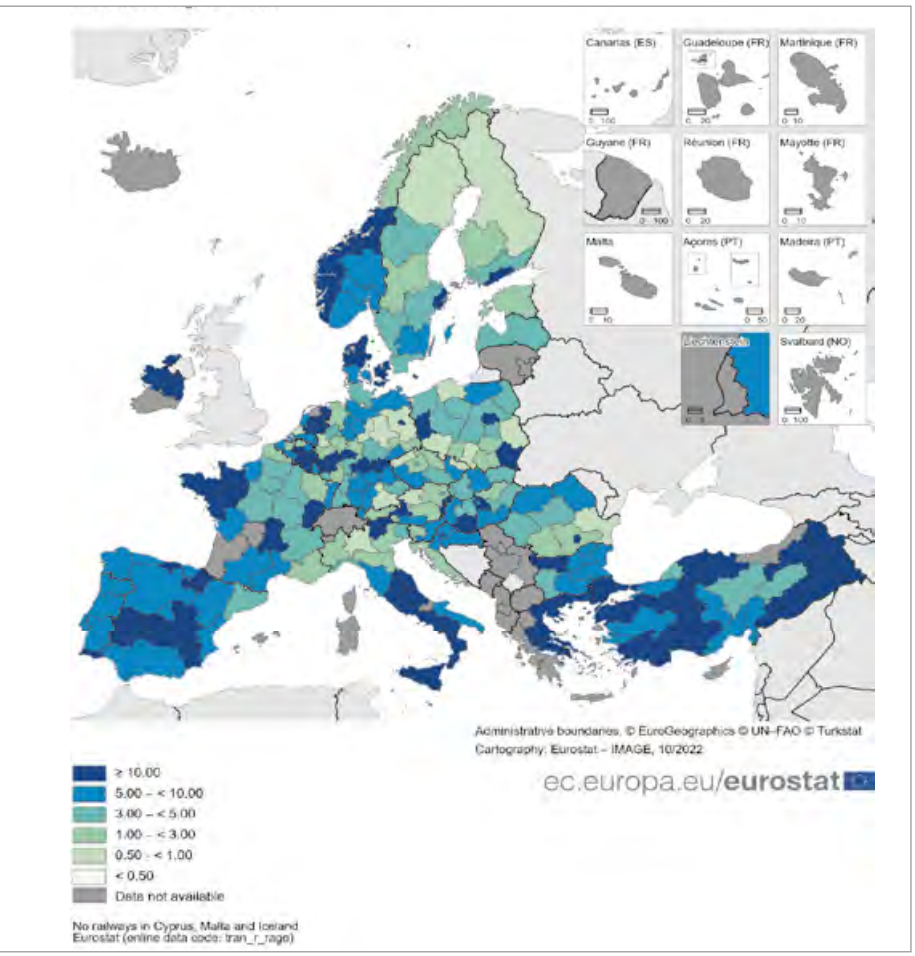
86 Prozent

der Güter auf der Straße werden in Europa auf Distanzen unter 300 km transportiert.



Quelle: Eurostat, Grafik UIP

Grafik 4: In Europa sind durchschnittlich rund 50 % des Güterverkehrs rein auf den nationalen Binnenmarkt ausgerichtet. Auch hier ist die Bandbreite groß.



Quelle/Grafik: Eurostat

Grafik 5: Die regionale Verteilung des Schienengüterverkehrs

Die regionale Verteilung der Eisenbahninfrastruktur erklärt die Verteilung der Be- und Entladestationen und ist durch spezifische historische und wirtschaftliche Entwicklungen sowie geografische Merkmale geprägt. Hier spielen also die schon erwähnten nationalen Einflussfaktoren eine Rolle. Die alle fünf Jahre aktualisierte Karte des europäischen Statistikamtes Eurostat (*Grafik 5, Stand 2022*) gliedert die Daten nach Regionen und verdeutlicht das niedrige Niveau des Schienengüterverkehrs in ländlichen und peripheren Regionen der EU, nämlich dort, wo die Schieneninfrastruktur weniger umfangreich ist oder sogar fehlt. Regionen wie Hamburg, Braunschweig oder Südholland sind Regionen mit großen Seehäfen, in denen die auf dem Seeweg ankommenden Güter auf die Bahn verladen und zu den Vertriebs- und Produktionszentren in Europa transportiert werden.

Die erhobenen Daten untermauern qualitative Analysen der Lage des Schienenverkehrs in Europa. Die Kunst wird darin liegen, bei der Debatte um die Zukunft des Schienengüterverkehrs und güterverkehrspolitische Strategien den roten Faden nicht zu verlieren.

Herausforderungen und Maßnahmen

Wenn topografische und industriepolitische Besonderheiten die einzigen Unterschiede wären in einer ansonsten homogenen Wettbewerbslandschaft, dann wäre das Spektrum der Marktanteile der Schiene sicherlich weniger eklatant, und wir hätten das Rezept für die Erhöhung der Marktanteile des Verkehrsträger Schiene sicher schon längst gefunden.

Fakt ist aber, dass aufgrund der verschiedenen Situationen beziehungsweise Parameter je nach Land, wie oben dargelegt, es einer differenzierten Dosierung der Zutaten bedarf, um eine erfolgreiche politische Medikation des Schienengüterverkehrs zu betreiben. Und genau dort liegt die größte Herausforderung für die europäische verkehrspolitische Strategie bezüglich nachhaltiger und intelligenter Mobilität der Güter: Eine Zunahme der Marktanteile der Schiene auf 30 % bis 2030 respektive eine Verdoppelung bis 2050 bedeutet, den Schienengüterverkehr nicht nur dort brillieren zu lassen, wo er am besten aufgestellt ist, nämlich auf weiten Strecken und grenzüberschreitend, sondern auch dort, wo auf nationale Besonderheiten geachtet werden muss, nämlich auf kurzen Strecken. 86 % der Güter auf der Straße werden in Europa auf Distanzen unter 300 km transportiert. Die durchschnittliche Transportdistanz für Güter, die in der Schweiz im Binnengüterverkehr auf der Straße transportiert werden, beträgt gerade 39 km. National muss deshalb immer auch ein Hauch Subsidiarität und Föderalismus zugelassen werden.

Die Handlungsfelder, die UIP sieht, werden auf den folgenden Seiten beschrieben. ●

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Internationale Union der Wagenhalter (UIP) / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

Gilles Peterhans beschreibt eine ganzheitliche Vision: europäisch gedacht, national geplant und umgesetzt

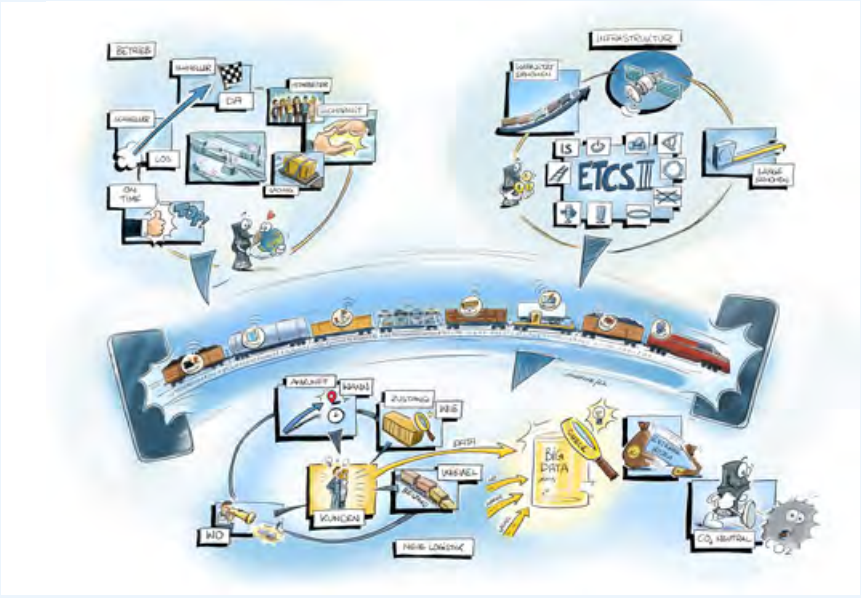
Gilles Peterhans
Generalsekretär,
Internationale Union der Wagenhalter (UIP)

Wie einst Albert Einstein sagte: „Auf Veränderung zu hoffen, ohne selbst etwas dafür zu tun, ist wie am Bahnhof zu stehen und auf ein Schiff zu warten." Dementsprechend ist es natürlich unabdingbar, dass der Sektor nicht nur darauf zählen kann, dass die Politik den Erfolg des Schienengüterverkehrs herbeiführt. Kunden erwarten zuverlässige, grüne und attraktive Transportdienstleistungen. Es ist unser gemeinsamer Auftrag, dafür ein qualitativ hochstehendes Angebot zu entwickeln.

Dabei ist die Bedeutung von Investitionen in den Ausbau, die Instandhaltung und die Modernisierung der Schienengüterverkehrsinfrastruktur kaum zu überschätzen. Die von Verladern, Verkehrsunternehmen und Verbänden genannten zahlreichen Hindernisse bei Interoperabilität und Kapazität führen zu Engpässen und einem klaren Missverhältnis zwischen den Bedürfnissen der Branche und der Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur.

Auch für die Wagenhalter ist die Einbindung der Schiene in die nationale Raumplanung zentral. Dazu gehören auch Gleisanschlüsse oder Umschlaganlagen, sodass Produkte sofort nach der Produktion auf die Schiene transportiert werden können. Der Ausbau der Infrastruktur als ein wiederum sehr nationales Thema ist

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Internationale Union der Wagenhalter (UIP) / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH



Grafik: UIP

Grafik 6: Die Handlungsfelder, die UIP sieht

aber zum Glück nicht unser einziger Hebel. Als UIP haben wir 2022 probiert, die Handlungsfelder abzugrenzen und bildlich darzustellen *(Grafik 6)*.

■ Am Anfang steht die direkte Anbindung an Häfen, das Tor zur Welt, das die Integration der Schiene in die weltweite Logistikkette garantiert. Das Potenzial für bessere Anbindungen an die Häfen und damit auch bessere Anbindungen zu den anderen Verkehrsträgern im Landtransport in Europa ist noch groß. Graziano Delrio, der italienische Verkehrsminister zwischen 2015 und 2018, sprach sich damals für eine strategische „cura del ferro e dell'acqua" aus, also eine Eisen- und Wasserkur. Als Arzt stellte er damals für den Schienengüterverkehr in Italien ein gutes Rezept zusammen.

■ Ein weiteres zentrales Handlungsfeld, nebst Infrastruktur und Häfen, an dem wir als Sektor mit Hochdruck arbeiten müssen, ist natürlich die Anpassung der Produktionsprozesse und die damit verbundene umfassende technologische Innovation im Schienengüterverkehr. Innovative, modulare und flexible Ladungssysteme werden vermehrt eingesetzt, um im Wettbewerb mit der Straße die sich ändernden Bedürfnisse in der gesamten Lieferkette abzudecken und die Einbindung der Schiene in voll integrierten Logistikketten zu ermöglichen. Mit einer vollen Digitalisierung der Güterzüge und der Automatisierung des Verkehrs soll nebst den unzähligen neuen Use Cases auch die digitale Vernetzung der Schiene auf der letzten Meile mit den E-Lastenrädern, E-LKW und autonomen E-Kleintransportern realisiert werden.

■ Die Spezifikationen zur Digitalisierung und Automatisierung müssen wiederum europäisch gedacht werden, um einen weiteren „Fleckerlteppich" zu vermeiden. Die Stichwörter dazu kennen wir alle: automatisierter Bahnbetrieb (ATO), ein neuer digitaler Bahnkommunikationsstandard (FRMCS), das europäische Transportmanagementsystem (ERTMS) und die Digitale Automatische Kupplung (DAK).

Eine Umsetzung neuer Technologien bedeutet aber eine engagierte nationale Wahrnehmung und dezidierte Planung.

■ Schließlich muss die Finanzierung dieses Wandels für den öffentlichen Sektor ein Schlüsselelement der Klimaschutzstrategie werden.

Kohärent und ambitioniert

Die wunderbare Vielfalt Europas spiegelt sich durch und durch im Schienengüterverkehr wider. Was auf kultureller, sprachlicher und geografischer Ebene sehr wertvoll und interessant ist, führt im System Schiene allerdings zu mehr Brems- als Zugkraft.

Es wird noch einige Zeit dauern, bis ein echter einheitlicher europäischer Eisenbahnraum (SERA) Wirklichkeit ist. Selbst die weniger kritischen Geister sind sich einig, dass einige Jahre vergehen werden, bis die Errungenschaften des Wettbewerbs und des Binnenmarktes wirklich sichtbar werden, also machen wir gute Miene zum bösen Spiel. Mit den verschiedenen auf EU-Ebene geschaffenen Instrumenten und Institutionen wie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und das Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU) können wir zumindest langfristig auf die sukzessive Harmonisierung des Eisenbahnsystems vertrauen.

Auch die neue CEF-Verordnung und die Revision der TEN-V-Verordnung begrüßen wir als Absicht, eine bessere Infrastrukturpolitik zu fördern und genügende Kapazitäten zu schaffen. Wenn es uns auch noch gelingt, bei der Revision der „Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen" nationale Besonderheiten und die Unterschiede zwischen Personen- und Güterverkehr zu berücksichtigen, könnten sich die Marktanteile der Schiene deutlich verbessern.

Wir brauchen einheitliche Rahmenbedingungen, die Diversität im Schienengüterverkehr zulassen. Wir brauchen Transparenz und die Bereitschaft aller Beteiligten am Schienengütervekehr, sich von den heutigen oligopolistischen und veralteten Strukturen und Prozessen zu lösen, damit wir uns dann auf einen wahren Leistungswettbewerb mit der Straße einlassen können.

Schließlich brauchen wir eine weit vorausschauende Politik ohne Abkürzungen, weil es sie eben nicht gibt, die eierlegende Wollmilchsau. Das setzt allerdings eine Wirtschafts- und Finanzpolitik voraus, die auch über die konjunkturellen und situationsbedingten Zyklen hinaus angelegt ist. Es bedarf fundierter ordnungspolitischer Konzepte und handelnder Politiker, die in langen Wirkungsketten denken. Mit Kohärenz und Ambitionen wird es dem Schienengüterverkehr in Europa nur besser gehen. ●

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Internationale Union der Wagenhalter (UIP) / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH