

DATEN | FAKTEN | ARGUMENTE

THEMA DER WOCHE

Bahnreform vollenden – Chancen des Schienenverkehrs nutzen

■ **Schienenverkehr weiterhin im Schatten** | Die DB AG hat nach der Zusammenführung von Bundes- und Reichsbahn Beachtliches geleistet. Rollendes Material und Strecken wurden modernisiert, die Produktivität spürbar verbessert. Der Blick in die Verkehrsstatistik ist gleichwohl ernüchternd: Der geringe Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs stagniert, und der Schienengüterverkehr ist jüngst sogar nochmals leicht auf 14,2 % gesunken. Für viele Unternehmen stellt der Schienengüterverkehr derzeit keine Alternative dar.

■ **Zu wenig Wettbewerb** | Was fehlt, sind innovative Wettbewerber, die sich um kundengerechte Angebote bemühen. 10 Jahre nach der Bahnreform liegen die Wettbewerber im Güterverkehr und im Personennahverkehr bei nur 10 % Marktanteil. Im Personenfernverkehr sind sie sogar nahezu bedeutungslos. Die meisten der neu in den Markt eingetretenen Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen nur über sehr begrenztes Eigenkapital. Sie können sich allenfalls an kleineren Ausschreibungen beteiligen und haben auch nicht den „langen Atem“ für mehrfache vergebliche Bewerbungen.

■ **Streit um das Schienennetz lösen** | Soll das Netz im Konzern verbleiben oder unabhängig davon geführt werden? Durch die Pläne zum Börsengang der Bahn hat diese Frage in den letzten Monaten weiter an Bedeutung gewonnen. Befürworter der „integrierten Bahn“ verweisen auf die Einheit von Rad und Schiene. Mögliche Diskriminierungen von Wettbewerbern sollten durch das Eisenbahn-Bundesamt verhindert werden. Kritiker verweisen dagegen darauf, dass eine Missbrauchsaufsicht die Bandbreite der Diskriminierungspotenziale nur schwer erfassen und kaum zeitnah einschreiten kann. Zudem wäre es betriebswirtschaftlich nachvollziehbar, wenn ein integriertes Netz auf die Bedürfnisse der eigenen Transportbereiche und nicht auf Wünsche potenzieller Wettbewerber ausgerichtet würde. Dies gilt umso mehr, als das Netz insgesamt defizitär ist. Der DIHK sieht im Wettbewerb auf der Schiene den einzigen Weg, um den weiteren Verlust von Marktanteilen des Schienenverkehrs zu stoppen. Er befürwortet daher eine unabhängige Netzgesellschaft, die sich aktiv um mehr Verkehr auf der Schiene bemüht. BDI und DIHK lassen derzeit ein Gutachten erstellen, das diese Problematik eingehend untersucht.

■ **Europaweite Bahnreform voranbringen** | Während die Spediteure in den letzten Jahren europaweite Logistiknetzwerke aufgebaut haben, herrscht im Schienenverkehr weiterhin Kleinstaaterei. Die Verantwortung einer Bahngesellschaft für einen Güterzug endet jeweils an der Staatsgrenze. Transportangebote „aus einem Guss“ werden dadurch erschwert. Einige Bahnen haben diese Problematik erkannt: Railion, das Güterverkehrsunternehmen der DB AG, versucht durch Zukäufe und Kooperationen auch im internationalen Verkehr marktgerechte Angebote zu erstellen. Manche Bahnen haben allerdings nur ein begrenztes Interesse an solchen grenzüberschreitenden Angeboten. Daher ist beispielsweise die Bedeutung des Schienenverkehrs mit Frankreich und Spanien äußerst gering. Die EU setzt sich seit Jahren für eine Öffnung der europäischen Schienennetze ein, weil die Bahn gerade auf den langen Strecken ihre Systemvorteile hat und das Marktsegment des grenzüberschreitenden Verkehrs in den nächsten Jahren stark wachsen wird. Bisher haben manche Staaten und ihre unwilligen Bahnen immer wieder Mittel und Wege gefunden, ihre Märkte weitgehend vor Wettbewerbern abzuschotten. Hier muss die EU intensiv für eine „Renaissance der Schiene“ kämpfen. Nur so kann der Negativtrend beim Bahnverkehr gestoppt werden!