

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen: Mehr Verkehr auf der Schiene



„Hätten Sie’s gewußt?“ ist der gleichermaßen unsterbliche Titel eines 1969 eingestellten Fernsehquiz wie auch gute Einstiegsfrage an Politiker zur Bedeutung der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr. Noch niemand hat die Quote überschätzt. Sie lag 2015 bei 37,9 Prozent – und damit noch einmal um 4,3 Prozentpunkte höher als im Jahr zuvor. 1995 begannen die ersten nichtbundeseigenen Eisenbahnen, zum Teil als Start-up-Unternehmen, dem Marktführer Konkurrenz zu machen.

Ihr Marktanteil ist seit der Bahnreform ausgehend von 0,8 Prozent kontinuierlich angestiegen. Dem Marktführer DB ist eine ernstzunehmende Konkurrenz erwachsen. Flexibilität und Kundenorientierung sind die am häufigsten genannten Gründe für das bessere Preis-/Leistungsverhältnis, das zusammen mit der Einhaltung vertraglich zugesicherter Qualitäten zum Markterfolg führt. Die Wettbewerber haben zudem neue Impulse und Angebote für den internationalen Eisenbahnverkehr hervorgebracht, grenzüberschreitende Netzwerke geknüpft und peilen in Deutschland einen Marktanteil von 50 Prozent bis 2019 an.

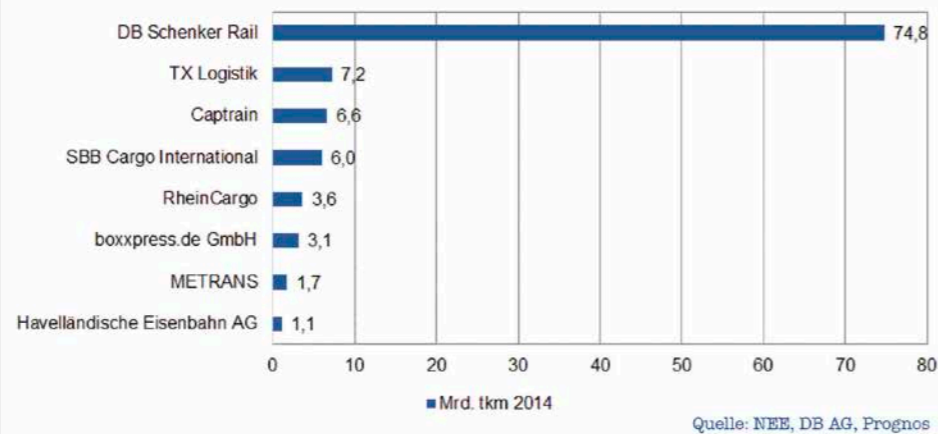
Alleine im vergangenen Jahr wuchs die Verkehrsleistung der Wettbewerbsbahnen um 17,2 Prozent oder 6,5 auf 44,3 Milliarden Tonnenkilometer – während die DB-Güterverkehrssparte – auch streikbedingt – Leistung verlor. Anfang des Jahrtausends wuchsen die DB-Güterverkehrssparte und die Wettbewerber gleichzeitig. Dem setzte die Wirtschaftskrise ein Ende – seitdem dümpelt der Schienenanteil in einem wachsenden Gesamtgüterverkehrsmarkt bei 17 Prozent. Schulterzucken im politischen Berlin: muss wohl ein bahnternes Problem sein.

Ja und nein: tatsächlich ist eine gegen die eigenen politischen Verlagerungsziele gerichtete Gestaltung des Marktes im Landverkehr die wesentliche Ursache, durch die die Schiene trotz starker Effizienzsteigerung immer mehr unter wirtschaftlichen Druck gerät. Die Maut sinkt, der Dieselsteuersatz ist seit 13 Jahren unverändert und bleibt gezielt heruntersubventioniert, die Investitionen des Bundes fließen weiter überwiegend ins Straßennetz, Lohndumping und massenhafte Verstöße gegen Vorschriften sind nur auf der Straße möglich, die gesellschaftlich gewollte Energiewende wird im Verkehr nur von der Schiene mitfinanziert und die Lärmsanierung wurde auf der Schiene erst 20 Jahre nach der Straße begonnen. Doch es gibt noch mehr Probleme: Vorschriften haben nur bei der Schiene ein episches Ausmaß, neue Sprachbarrieren drohen an den Grenzen. Demnächst sollen dann Lang-Lkw zugelassen und der elektronisch gedeichselte Lkw-Konvoi auf der datentechnisch ertüchtigten Autobahn rollen. Dieser Kurs sieht nicht nach „Mehr Schiene“ aus.

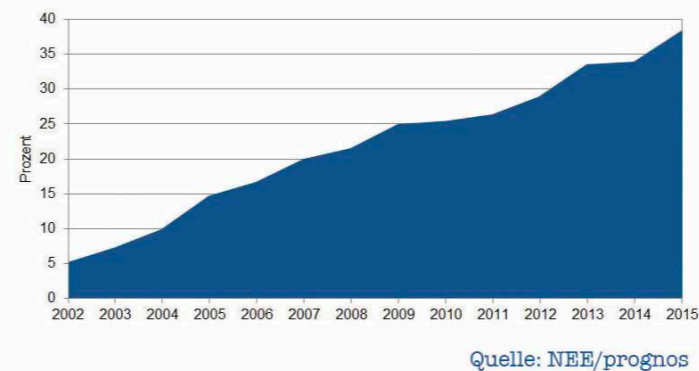
Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. will als Vertreter der Wettbewerbsbahnen in beiden Dimensionen für steigende Quoten sorgen: Faire Wettbe-



Die größten EVU im Güterverkehr 2014



Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im deutschen Schienengüterverkehr



werbsbedingungen sollen den intramodalen Wettbewerb weiter voranbringen. Bessere Rahmenbedingungen sollen die jahrzehntealten Versprechen, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, endlich Realität werden lassen.

Der Verein, im Jahr 2000 als „Netzwerk Privatbahnen“ gegründet, vertritt die Interessen der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr. Die Mitgliedsunternehmen repräsentierten 2014 ein Umsatzvolumen von ca. 1,4 Mrd. Euro und beschäftigen ca. 4.500 Mitarbeiter. 14 Mitgliedsunternehmen wiesen einen Umsatz von mehr als 10 Mio. Euro aus, davon sechs mehr als 50 Mio. Euro. Bezogen auf die Verkehrsleistung bildet die Mitgliedschaft rund drei Viertel des Marktanteils der Wettbewerbsbahnen ab. Vor allem im vergangenen Jahr ist der Verband gewachsen – um 15 Mitglieder. Die Finanzierung erfolgt ausschließlich durch Mitgliedsbeiträge.

Der zurzeit sechsköpfige ehrenamtliche Vorstand rekrutiert sich repräsentativ aus Praktikern an der Spitze größerer wie kleiner Unternehmen, an der Spitze steht Ludolf Kerkeing (Havelländische Eisenbahn AG). Das Tagesgeschäft wird vom Büro in der Berliner Friedrichstraße geleitet. Im November 2015 gab der Verband mit dem „Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2015/2016“ zusammen mit dem Partnerverband mofair den vierten umfassenden Überblick zum Stand des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich heraus (www.netzwerk-bahnen.de/wbr).

Als weiteres Ziel bildet der Informations- und Erfahrungsaustausch – etwa in

drei Arbeitskreisen - neben der politischen Interessenvertretung einen Schwerpunkt der Tätigkeit. Dieser Austausch wird bewusst in Ergänzung und nicht in Konkurrenz zu den Fachgremien etwa des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gestaltet, um Überschneidungen und Doppelarbeiten zu vermeiden.

Ein enger Kooperationspartner seit Jahren ist mofair e.V., Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr, das sich und das gemeinsame Bündnis ab 1. Mai mit einem neuen Vollzeit-Geschäftsführer, Dr. Matthias Stoffregen, verstärkt. Gemeinsam relevante Themen wie der neuerliche Anlauf, mit einem Eisenbahnregulierungsgesetz die EU-rechtlichen Vorgaben umzusetzen, werden in enger Abstimmung gegenüber der Politik bewertet. Für die Verbände stehen bei diesem Gesetzgebungsvorhaben eine wirksame Begrenzung des Trassenpreisanstiegs für alle (!) Verkehrsarten, die Erhaltung der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle und praxisnahe Vorgaben für die Trassenvergabe und die Bauorganisation an den Infrastrukturbetreiber im Vordergrund.

Auf europäischer Ebene vertritt die European Rail Freight Association (ERFA) diese Grundideen und Forderungen – etwa bei den Beratungen des Vierten Eisenbahnpakets. Die beiden Verbände sind arbeitstechnisch, aber auch personell miteinander verschränkt.

Aktuelle und zu erwartende netzbedingte Qualitätsprobleme schlagen – über Pönalen bei den SPNV-Betreibern und als Wachstumsschwäche bei den Güterbahnen – direkt auf die Ergebnisse und Marktchancen durch. Im

Güterverkehr hat der Lkw auch durch die immer weiter klaffende Kostenschere zwischen Straße und Schiene ein gravierendes Wachstumsproblem, so dass einer der Schwerpunkte der Tätigkeit des Netzwerks die Überprüfung der Rahmenbedingungen auf ihre Eignung ist, (Güter-)Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die Historie dieses Ziels reicht bis in die sechziger Jahre zurück, aber auch die gesamte Bahnreform war seinerzeit mit dieser populären Formel massenkompatibel kommuniziert worden. Neben Entschuldung und Änderung der Rechtsform war Wettbewerb eines der Instrumente, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene – gemeint war die DB AG – dauerhaft zu erhöhen. Genau besehen war Wettbewerb aber je nach Grundeinstellung das Eine oder das Andere: Selbstzweck, normales ordnungspolitisches Prinzip eines Dienstleistungsmarktes ODER Treiber für einen nicht mehr konkurrenzfähigen Monopolisten, sozusagen Mittel zum Zweck.

Aus Sicht der Wettbewerbsbahnen konnten zwar zahlreiche Hindernisse des Wettbewerbs durch gesetzliche Vorgaben, gerichtliche Auseinandersetzungen und ein verändertes Verhalten vor allem bei der DB Netz AG ausgeräumt werden – die fortbestehenden Probleme sind aber in der Regel eng mit den aktuellen Regularien, Anreizsystemen sowie der Unternehmenskultur innerhalb der DB AG verknüpft. Der Tanker bewegt sich zu langsam: So wird fast ein Jahr ins Land gegangen sein, bevor die DB Ende Mai auch die Wettbewerber und Fachverbände über das

2015 gestartete Projekt „Zukunft Bahn“ aus erster Hand informieren möchte.

Von der Politik muss daher der Impuls ausgehen: Sie muss sich frei davon machen, die DB alleine die faktische Bahnpolitik bestimmen zu lassen. Sie muss eigenes strategisches Know-how auf-, und sie muss kleinliche Bürokratie abbauen. Eine eigene Aktiengesellschaft für das Netz im DB-Konzernverbund ist selbst bei funktionierender Regulierung vermutlich nicht die beste Antwort auf die Anforderungen des Marktes: diesen definieren die Verlagerer und die EVU.

Berlin muss seine Investitionen verlässlich umsteuern in Richtung Schiene und sein Handeln kontinuierlich an einem – bisher noch nicht vervollständigten – Zielekonzept ausrichten. Der Verkehrsminister sagt zu alledem derzeit „Nein!“. Stattdessen empfiehlt er, das einzig existente, vom Kabinett 2002 beschlossene Verkehrsverlagerungsziel (25 Prozent Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2015!) in der „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ nicht fortzuschreiben, sondern zu streichen. ■



Peter Westenberger
Geschäftsführer
Netzwerk Europäischer
Eisenbahnen (NEE) e.V.