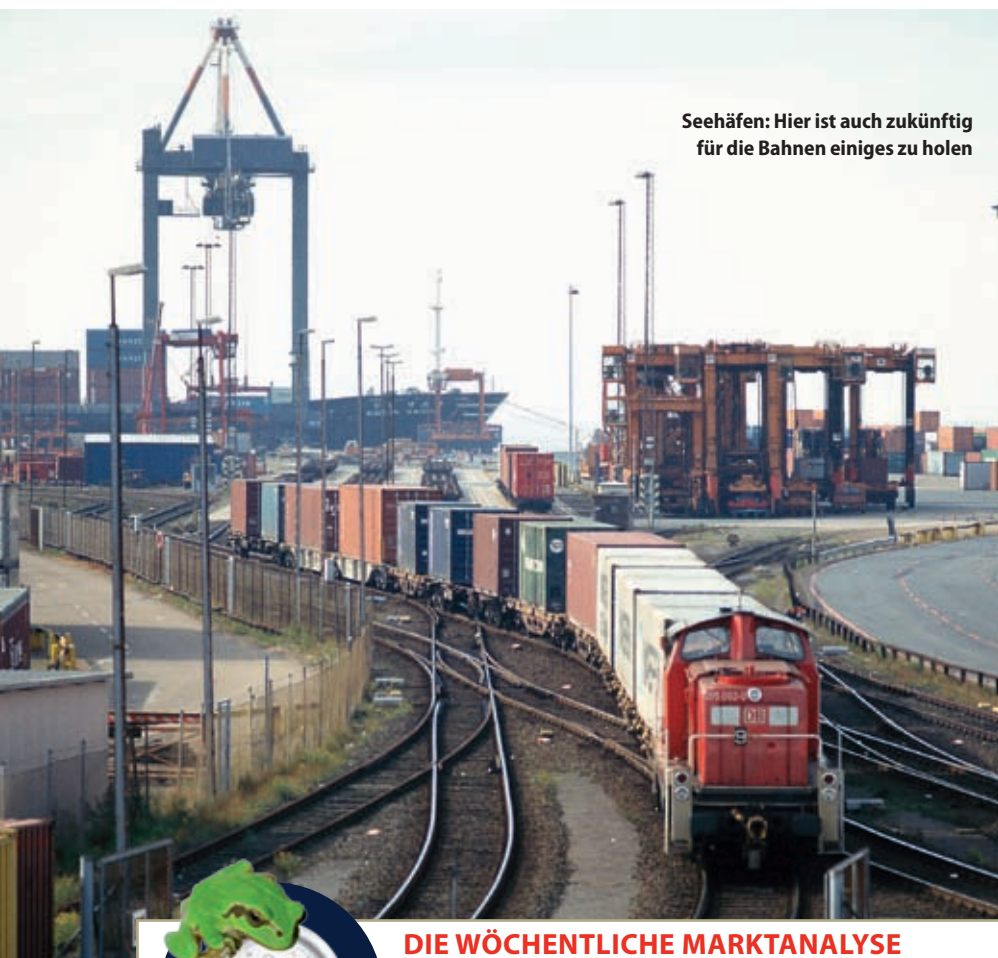


# Bahnen kommen nur langsam in Fahrt

Den **Schienengüterverkehr** hat es von allen Verkehrsträgern 2009 am härtesten getroffen. 2010 gelingt zwar die Wende, doch der Weg in eine bessere Zukunft gestaltet sich mühsam.



Seehäfen: Hier ist auch zukünftig für die Bahnen einiges zu holen

das Krisenjahr überstanden. Innoz geht von einem Rückgang der Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr in Höhe von 12 Prozent aus. Prograns hingegen sagt ein Minus von nur 3,5 Prozent voraus und für die Schiene einen Rückgang von 14,3 Prozent. Die Bahnen haben also 2009 im Vergleich zum LKW überproportional verloren.

## 2010 läuft es wieder besser

Einig sind sich die Beobachter darin, dass es 2010 wieder besser läuft für die Güterbahnen. „2010 rechnen wir in Europa mit einem Anstieg der Verkehrsleistung um zehn Prozent. In Deutschland wird der Zuwachs eher bei fünf Prozent liegen“, sagt Maria Leenen, geschäftsführende Gesellschafterin der SCI Verkehr. Dass die Prognose für Deutschland geringer ausfällt, hat damit zu tun, dass hierzulande das absolute Niveau im Schienengüterverkehr höher ist als in anderen Staaten und daher Rückgänge und Zuwächse in Prozent ausgedrückt in der Regel niedriger sind.

Der Zuwachs von fünf Prozent wird jedoch nicht der große Befreiungsschlag für die Bahnen. Ein höheres Wachstum verhindert vor allem das Preisniveau. Während im Straßengüterverkehr die Frachtraten 2009 stark gesunken sind, haben die Bahnen keine oder nur geringe Preiszugeständnisse gemacht. „Außerdem hatte die positive Entwicklung bei den Bahnen 2007 und 2008 viel mit Frachtraumengpässen auf der Straße zu tun. Der besteht derzeit jedoch nicht“, nennt Leenen einen weiteren Dämpfer. Zudem geht die Expertin davon aus, dass die Bahnen allenfalls punktuell Preisnachlässe gewähren. „Es bleibt ihnen auch nichts anderes übrig, weil die Margen gering sind und die Kosten für Energie, Trassen oder auch Personal eher steigen als sinken.“

Günter Jazbec / DB AG



## DIE WÖCHENTLICHE MARKTANALYSE

Die VerkehrsRundschau beleuchtet die Aussichten für die Branche:

- VR 2: Wie die Fuhrunternehmen die Lage beurteilen
- VR 3: Die Perspektiven für den Schienengüterverkehr
- VR 4: Jobmarkt Logistik: Sind die glorreichen Zeiten endgültig vorbei?
- VR 5: Kontraktlogistik: Nach wie vor gefragt

**G**üterbahn zu sein hat 2009 wahrlich keinen Spaß gemacht. Die Branche musste mit eklatanten Verlusten fertig werden. DB Schenker Rail, Schienengüterverkehrssparte der Deutschen Bahn (DB), hat fast ein Viertel seiner Transportmenge im Vergleich zum Vorjahr verloren. Verluste in ähnlicher Dimension werden von den anderen großen Staatsbahnen wie Rail Cargo Austria oder der französischen SNCF Fret vermeldet. Entsprechend fallen die Prognosen für den Schienengüterverkehrsmarkt aus.

SCI Verkehr, ein Beratungsunternehmen, das sich vor allem auf den Schienenverkehr konzentriert, rechnet 2009 für Europa und die GUS-Staaten mit einem Einbruch zwischen 25 und 30 Prozent. Für Deutschland prognostiziert das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (Innoz) in Berlin einen Rückgang der Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz in Höhe von 18,5 Prozent.

Zwar hat auch der direkte Wettbewerber der Bahnen, der LKW, 2009 Verluste eingefahren. Letztlich hat er aber deutlich besser

Die Wirtschaftskrise hat dazu geführt, dass viele Bahnen ihr Unternehmen restrukturiert haben oder dies noch tun, wie aus der gerade veröffentlichten Studie „Der weltweite Schienengüterverkehrsmarkt und seine Betreiber“ von SCI Verkehr hervorgeht. Demnach sieht das Programm „React“ bei DB Schenker Rail eine völlige Neuordnung inklusive eines Personalabbaus vor. SNCF Fret plane eine Neuausrichtung und spiele mit dem Gedanken, sich aus dem defizitären Einzelwagenverkehr zurückzuziehen. Ein Roland-Berger-Gutachten habe Rail Cargo Austria einen drastischen Personalabbau empfohlen. Und auch bei SBB Cargo seien Umstrukturierungen geplant, nachdem es misslungen ist, einen Partner ins Boot zu holen.

### Staatsbahnen auf Einkaufstour

Teil dieser neuen Strategie der Staatsbahnen ist aber auch der Kauf von privaten Anbietern. Beispiele dafür sind der Kauf des Auslandsgeschäftes von Veolia Cargo Deutschland durch SNCF Fret, der Erwerb der zweitgrößten polnischen Privatbahn PCC durch DB Schenker Rail oder die letzte Woche erfolgte Mehrheitsübernahme der DB-Tochter bei der erfolgreichsten Privatbahn in Italien, Nordcargo. „Die Krise

## „Die Bedeutung der privaten Güterbahnen im Markt wird abnehmen“

MARIA LEENEN,  
Geschäftsführerin von SCI Verkehr

scheint diesen Trend zu beschleunigen“, heißt es dazu in der SCI-Studie. Gleichzeitig geht damit offenbar eine Entwicklung zu Ende, die in der Vergangenheit im europäischen Markt zu beobachten war: dass private Bahnen immer mehr Transporte übernehmen. „Es zeichnet sich eine Konzentration ab“, sagt Leenen. Der Studie zufolge werden sich drei bis vier ehemals staatliche Betreiber den Markt regional aufteilen. Das bedeute zwar nicht das Aus für die Privatbahnen, die in gewissen Nischen nach wie vor eine Chance hätten. Aber: „Die Karten werden neu gemischt. Und dabei wird die Bedeutung der privaten Güterbahnen im Markt abnehmen“, prophezeit Leenen. Sie glaubt jedoch nicht, dass darunter der Wettbewerb im Markt leidet. „Das lässt sich auch im Markt der Airlines beobachten: Trotz einer Konzentration hat dort der Wettbewerb nicht an Intensität verloren“, sagt Leenen.

Sie ist davon überzeugt, dass trotz derzeitiger Krise mittelfristig der Schienengüterverkehr wieder zulegt. Ihre Argumente: die zunehmende Konzentration in der Wirtschaft, die Globalisierung, die jeweils die Bündelung von Transporten erleichtern, der Klimawandel, die Ressourcenverknappung und die öffentliche Förderung der Schiene durch Investitionen in die Infrastruktur oder durch die Verteuerung des Wettbewerbers Straße. ■■■

Michael Cordes

### FAZIT

#### Der Vorteil der Staatsbahnen

Die Bahn ist der Verkehrsträger, der von der Rezession 2009 am stärksten betroffen war. Diese schlechte Ausgangslage hat den Vorteil, dass es 2010 leichter fällt, Wachstumsraten zu erzielen. Das ist jedoch das einzig Positive an der Krise. Denn nach wie vor stehen die (Staats-)Bahnen unter immensen Druck. Ob sie 2010 Gewinne machen werden, ist fraglich. Und trotzdem befinden sie sich auf Einkaufstour. Wie gut, wenn man den Staat im Rücken hat, der dafür sorgt, dass die Banken nahezu jeden Deal durchwinken. cd



Für Privatbahnen wie die TX Logistik wird der Markt zunehmend schwieriger