

# Fördern und Fordern

## Strategien für die Zukunft des Schienengüterverkehrs

### Liebe Leserinnen und Leser,

schwarze Zahlen im europäischen Schienengüterverkehr musste man bereits vor Corona, Krieg und Energiekrise mit der Lupe suchen. Erst explodierten die Kosten, nun bricht die Nachfrage ein. In einigen Segmenten sprechen Marktteilnehmer schon jetzt von Ausmaßen wie zuletzt in der Finanzkrise 2008/09. Die Umschläge in den Häfen verzeichnen Volumenrückgänge im zweitstelligen Bereich und geben diese ungebremst an den intermodalen Schienengüterverkehr weiter. Bereits in den letzten Monaten deckte sich so manche Bahn aus schierer Verzweiflung bei den Leasingunternehmen mit Diesellokomotiven ein, um mit günstigerem Diesel unter dem CO<sub>2</sub>-freundlichen Fahrdraht zu fahren und so nicht vollends in die roten Zahlen zu rutschen. Wissend, dass nicht jede Bahn nach dieser Krise noch am Markt sein wird, ist „Überleben“ in einem schwierigen Marktumfeld also die Strategie der europäischen Bahnen. Dazu wäre eine kluge Zusammenarbeit bei der Asset- und Kapazitätsauslastung weit hilfreicher als unnötige Scharmützel untereinander.

Strategisch gedacht wird auch in der Politik: Sie hat den Schienengüterverkehr als wichtigen Hoffnungsträger für die Erreichung ihrer CO<sub>2</sub>-Ziele identifiziert. Zwingend notwendig ist dafür signifikant mehr Tonnage auf der Schiene – in Deutschland sollen das bis 2030 ein Viertel aller Transporte sein. Dazu muss die



Infrastruktur leistungsfähiger werden und mehr Kapazitäten für den Güterverkehr bieten. Das wird allerdings dauern. Ebenso wie Innovations sprünge, wie sie sich die Branche von der digitalen automatischen Kupplung (DAK) verspricht. Doch die Migration zu ihr ist kein Selbstläufer und muss in der EU durchge-

setzt werden. Für den Übergang will die Politik mit Förderung helfen: bei der DAK und den Trassenpreisen, bei den Anlagen, den Terminals und besonders beim Erhalt und Ausbau des Einzelwagenverkehrs, der in seiner heutigen aufwendigen Betriebsform überall in Europa nur mithilfe von öffentlicher Unterstützung überlebensfähig ist. Die Weichen sind also richtiggestellt: Der sinnvollen Strategie muss nun beharrliches und konsequentes Umsetzen bei den Bahnen und in der Politik folgen.

Ein anderer strategischer Ansatz zeigt sich beim Blick auf die großen Reedereien: Dank außerordentlicher Erträge und prall gefüllter Kassen ist ihr Interesse an der Investition in europäische Bahnunternehmen gewachsen. Dabei geht es ihnen wohl kaum um wirtschaftliche Attraktivität der Eisenbahn. Spannender ist die strategische Option, mit dem Einfluss auf die Transportwege zu Wasser und zu Lande die eigene Verhandlungsposition gegenüber Häfen und ihren Eigentümern weiter auszubauen. Ergibt sich daraus nicht umgekehrt auch eine Notwendigkeit für die Staaten, ihre Güterbahnen als strategische Assets zu verstehen und diese konsequent zu entwickeln? ●

**Maria Leenen**

Geschäftsführende Gesellschafterin SCI Verkehr GmbH