



Infrastruktur:

# Die Wirtschaft braucht die Schiene

Von Dr. Michael Rogowski

„Deutschland braucht Mobilität statt Stillstand“ – 45 Verbände unterzeichneten im Juni 2004 eine vom Bundesverband der Industrie (BDI) initiierte „Gemeinsame Erklärung gegen Kürzungen von Investitionen in Bundesverkehrswege in den Haushaltsjahren 2005 bis 2008“. Darin wurde die Bundesregierung unter anderem aufgefordert, das von der Länderverkehrsministerkonferenz am 25. Februar 2004 geforderte jährliche Investitionsniveau von 5,8 Milliarden Euro für Fernstraßen, 4 Milliarden für Schienenwege und 0,6 Milliarden Euro für Wasserstraßen bereitzustellen. *derFahrgast* hat nach den Hintergründen dieser Forderung gefragt.



Die Industrie braucht die Bahn – aber die Bahn muss schneller werden.

Logistik und Güterverkehr haben wie Wirtschaft viel mit Fußball gemeinsam. Ein einzelner guter Spieler reicht für den Erfolg nicht aus. Die Leistung der gesamten Mannschaft ist entscheidend. In der global vernetzten Wirtschaft müssen alle Verkehrsmittel – Lkw, Schiene, Binnenschiff, Containerschiff und Flugzeug – ihren Beitrag leisten. Im Mannschaftsspiel „Güterverkehr“ gebührt der Bahn grundsätzlich ein Stammplatz. Aber wie im Sport entscheiden am Ende die Leistungen und das Aufgabenprofil über Mannschaftsaufstellung und Spielerauswahl. Für verschiedene Industriezweige sind Bahntransporte „gesetzt“ und erhalten häufig den Vorzug vor ihren Mitstreitern. Die Automobil- und die Stahlindustrie sind hierfür gute Beispiele. Ihre Produkte werden regelmäßig per Bahn transportiert. Doch nicht nur Automobile, Röhren und gewalzter Stahl finden sich auf den Waggons.

Viele Industriezweige nutzen die Bahn und sind damit an einem hohen Leistungsniveau nachdrücklich interessiert.

Der Anteil der Schiene am Güterverkehr hat sich von 33 Prozent im Jahr 1970 auf 14 Prozent im Jahr 2002 verringert. Doch auch 14 Prozent stehen für ein gigantisches Transportvolumen von rund 72 Milliarden Tonnenkilometer. Der Schienengüterverkehr erfüllt mit diesem Volumen eine wichtige Aufgabe innerhalb der Verkehrsträger. Die Industrie ist nicht nur Hauptkunde der

„14 Prozent Anteil der Bahn am Güterverkehr stehen für das gigantische Transportvolumen von rund 72 Milliarden Tonnenkilometer.“

Bahn. Sie trägt als Steuerzahler erheblich zur Finanzierung des jährlich rund 20 Milliarden Euro teuren Eisenbahnwesens bei. Vor dem Hintergrund dieses Mitteleinsatzes und der steigenden Verkehrsnachfrage auf der Straße liegt nichts näher als die

Forderung, endlich mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und ihre Marktanteile wieder zu steigern. Doch auch durch das

„Die Industrie trägt als Steuerzahler erheblich zur Finanzierung des jährlich rund 20 Milliarden Euro teuren Eisenbahnwesens bei.“

ständige Wiederholen dieser Forderung wird ihr Realitätsgehalt nicht größer. Denn das Leistungsprofil der Schiene ist nicht das eines Alleskönners. Daraus folgen eingeschränkte Einsatzmöglichkeiten, die die

→ Dr. Michael Rogowski ist Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) und Vorsitzender des Gesellschafterausschusses und des Aufsichtsrats der J.M. Voith AG.

Verkehrsverlagerung auf die Schiene begrenzt. Diese Grenzen dürfen wir nicht ideologiegetrieben verdrängen. Bereits seit den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts machen sich wandelnde Konsum- und Produktionsgewohnheiten bemerkbar,

**„Vor dem Hintergrund der steigenden Verkehrsnachfrage auf der Straße liegt nichts näher als die Forderung, endlich mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.“**

die nachhaltigen Einfluss auf unsere Transportprozesse haben. So ist heute der Großteil der Straßentransporte reiner Distributionsverkehr. Dieser Verkehr verlangt ein hohes Maß an Flexibilität und den weiträumigen Einsatz in der Fläche. Ein einzelner Güterzug fasst den deutschen Jahresbedarf an Taschenrechnern. Aber wohin soll der Zug fahren, wenn überall nur jeweils 100 Rechner benötigt werden? Der Lkw ist bei der Auslieferung kleiner Mengen einfach besser und für diesen Fall das umweltfreundlichere Verkehrsmittel. Die Grenzen der Verkehrsverlagerung erschließen sich weiter aus folgendem Umstand: Etwa 80 Prozent aller Güter werden innerhalb von 150 Kilometern bewegt. Auch hier sind die Transporte ganz überwiegend auf den Lkw zugeschnitten und für den „Langstreckenläufer“ Eisenbahn ungeeignet. Die Zukunft des Schienengüterverkehrs liegt daher in Langstreckentransporten von schweren Massengütern. Hier ist die Bahn der Marktführer. Auch der Transport großer Gütermengen zwischen zwei Fixpunkten stellt eine wichtige Kernkompetenz der Schiene dar. Lkw und Bahn bilden damit gemeinsam das Rückgrat eines kooperativen Verkehrssystems.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist und bleibt auf eine bedarfsgerechte Infrastruktur angewiesen. Wegen der unterschiedlichen Leistungsprofile ist es nicht sinnvoll, die Straße gegen die Schiene auszuspielen. Alle Verkehrsträger müssen ausgebaut und in stand gehalten werden, um die Erwartungen der Nutzer zu erfüllen. Die Bundesregierung, zuständig für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen, kommt diesem Auftrag zur Zukunftssicherung seit Jahren nicht mehr adäquat nach. Für dieses Jahr stehen nur rund

9,4 Milliarden Euro Investitionsmittel zur Verfügung. In den kommenden Jahren sollen diese Ansätze sogar noch drastisch sinken. Die Lücke zu den laut Länderverkehrsminister erforderlichen 10,4 Milliarden Euro wird immer größer. In die Fernstraßen müssten davon 5,8 Milliarden Euro, in die Schiene vier Milliarden und in die Wasserstraßen 0,6 Milliarden Euro investiert werden. Eine Ungleichbehandlung zwischen Straße und Schiene liegt in dieser Mittelverteilung freilich nicht. Das hängt nicht nur mit den umfangreichen sonstigen Zahlungen zusammen, die in das System Eisenbahn fließen. Ganz entscheidend sind darüber hinaus die Leistungen, die jeweils auf der Straße und der Schiene erbracht werden. Ein solcher Vergleich zeigt, dass uns die Bahn nicht nur lieb, sondern auch teuer ist. Den erwähnten 72 Milliarden Tonnenkilometern der Schiene stehen 354 Milliarden Tonnenkilometer auf der Straße gegenüber. Bezogen auf die erbrachten Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr investierte der Bund im Jahr 2002 mehr als viermal so viel in die Schieneninfrastruktur als in die Infrastruktur der Straße. Die Thesen von der benachteiligten Schiene haben mit der Wirklichkeit nichts zu tun.

Zur Stärkung der Eisenbahn bedarf es neben einer intakten Infrastruktur weiterer Reformen. Dazu gehört, dass die Bahn in Deutschland und Europa einfach schneller werden muss. Bei Durchschnittsgeschwindigkeiten von 15 Stundenkilometern verliert die Bahn selbst auf der Langstrecke Verkehre an den Lkw. Die Gründe sind

**„Zur Stärkung der Eisenbahn bedarf es neben einer intakten Infrastruktur weiterer Reformen. Dazu gehört, dass die Bahn in Deutschland und Europa einfach schneller werden muss“**

vielfältig. Der Vorrang von Personenverkehren vor Güterzügen gehört dazu. Weitere Hindernisse sind eine Vielzahl unterschiedlicher Gleis-, Signal- und Elektrizitätssysteme sowie Sicherheitsbestimmungen im europäischen Bahnverkehr. Mit dem 1. und 2. EU-Eisenbahnpaket hat die Europäische Union wichtige Schritte eingeleitet. Jetzt müssen die Vorschriften

rasch in nationales Recht umgesetzt werden. Beim abschließenden 3. EU-Eisenbahnpaket sieht die Industrie noch Änderungsbedarf. So darf innerstaatlicher Personenverkehr nicht von der Liberalisierung ausgenommen werden. Die Schiene kann von der steigenden Verkehrsnachfrage profitieren und sich einen Stammplatz im Verkehrsträgerteam sichern, wenn die Fragen der Liberalisierung, der Harmonisierung und des Wettbewerbs dauerhaft gelöst werden.

**W**as erwartet die verladende Industrie von der Schiene? Nicht mehr als von anderen Verkehrsträgern auch: In unserer arbeitsteiligen, durch weltweite Logistik geprägten Wirtschaft kommt es vor allem auf störungsfreie Verkehrsabläufe und flexible Angebote von Transport- und Logistikleistungen an. Die Verkehrsträger müssen sich an den Parametern Kosten und Qualität messen lassen. Viele Unternehmen haben in den vergangenen Jahren diese Messlatte an ihre Transportanbieter angelegt. Dabei fiel die Wahl immer öfter auf den Lkw. Es ist ein Ablenkungsmanöver zu behaupten, die Schiene sehe sich mit unfairer, intermodalem Wettbewerb konfrontiert. In Wirklichkeit verhindert fehlender intramodaler Wettbewerb die nötigen Innovationen und Kostensenkungen bei Schienentransporten. Voraussetzung für mehr Wettbewerb ist die offensive Vermarktung des Netzes einschließlich der Serviceeinrichtungen. Solange aber das Netz im Konzernverbund der Deutschen Bahn AG verbleibt, bestehen nicht genügend Anreize für eine optimale Auslastung. Diesem Verbund wohnt ein großes wettbewerbliches Diskriminierungspotenzial inne. Potenzielle Wettbewerber werden vom Marktzutritt abgehalten. Die deutsche Wirtschaft fordert darum die institutionelle Trennung von Fahrweg und Transporttöchtern. Aktuelle Brisanz erhält das Thema durch die Börsenpläne der DB AG. Es wird befürchtet, die Privatisierung mit Netz könnte den Verbund auf Jahre hin festschreiben. Erklärter politischer Wille der Verkehrspolitik aller Bundestagsfraktionen ist die ergebnisoffene Prüfung aller Privatisierungsalternativen. Die Bundesregierung scheint die Teilprivatisierung zu favorisieren. Doch Fußballspiele, deren Ergebnisse bereits im Vorfeld festgelegt werden, stoßen zu Recht auf die Empörung der Fans. Spielentscheidend muss der faire Wettkampf – des Verbundmodells und des Trennungsmodells – sein.