

„Wo kein Wille ist, ist auch keine Schiene.“ – Die Situation des Schienengüterverkehrs in Deutschland

Die Situation des Schienengüterverkehrs (SGV) ist prekär: Die Unternehmen schätzen die Lage innerhalb der Logistikbranche mehrheitlich als schlecht, die Infrastruktur als marode und das Feld als zu überreglementiert ein. Der Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel (Bündnis 90/ Die Grünen) befragte im Mai und Juni 2016 die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aufgelisteten SGV-Unternehmen zu Situation, Problemen und Lösungen in der Branche. 53 Unternehmen nahmen an der Umfrage teil. Die Ergebnisse zeigen deutlich, wie schlecht es um die Branche steht. Dabei trägt die Politik große Verantwortung dafür. Ein an der Studie teilnehmendes Unternehmen fasste es passend zusammen: „Wo kein Wille ist, ist auch keine Schiene.“

Daten und Berechnung

Die vom VDV gelisteten Unternehmen wurden im Mai 2016 mit der Bitte angeschrieben, an der anonymen Umfrage zum Thema „Situation, Probleme und Lösungen in der Logistikbranche und im Schienengüterverkehr“ teilzunehmen. Für die Beantwortung des Online-Fragebogens via SoSci Survey mit insgesamt zwölf geschlossenen und offenen Fragen waren 31 Tage vorgesehen. Innerhalb des Zeitraumes wurden zwei Erinnerungsmails verschickt. Dabei wurden Tochterunternehmen der Muttergesellschaft zugerechnet. War es nicht möglich eine E-Mail-Adresse herauszufinden oder diese fehlerhaft, folgte der Ausschluss der Unternehmen. Insgesamt konnten 141 Unternehmen angeschrieben werden, von denen 53 den Fragebogen so ausreichend ausfüllten, dass die Antworten in die Auswertung aufgenommen werden konnten. Dies ergibt eine Rücklaufquote von 37,6 Prozent.

Die Umfrage selbst gliedert sich in zwei thematische Blöcke: Erstens Situation der Branche und zweitens die Probleme und Lösungen. Während der erste Block nur geschlossene Fragen beinhaltete, wurden im zweiten Block bewusst auch offene Fragen verwendet, um den Unternehmen eine freie Antwort zu ermöglichen.

Die Auswertung der geschlossenen Fragen erfolgte mittels des Statistikprogrammes R. Fehlende Werte wurden aus der Auswertung ausgeschlossen. Die freien Antworten der Unternehmen wurden thematisch sortiert, um eine Häufung der Probleme und Lösungen feststellen zu können.

Auswertung

Struktur der befragten Unternehmen

Von den 53 Unternehmen, die den Fragebogen erfolgreich beendeten, ist die größte Gruppe mit 16 Nennungen die Gruppe der Unternehmen mit elf bis 50 Mitarbeiter*innen (30,2 Prozent). Mit nur einer Nennung weniger folgen Unternehmen mit 51 bis 250 Mitarbeiter*innen (28,3 Prozent). Der Großteil der teilnehmenden Unternehmen ist somit der Gruppe der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) zuzurechnen. Neun Unternehmen beschäftigen mehr als 250 Menschen (16,9 Prozent) und elf Unternehmen über 500 (20,8 Prozent). Nur zwei der 53 Unternehmen sind mit weniger als zehn Mitarbeiter*innen Kleinstunternehmen (3,8 Prozent) (vgl. Diagramm A).

Während klar erkennbar ist, dass der Großteil der befragten Unternehmen Mischunternehmen sind (vgl. Diagramm B), ist bei den gefahrenen Tonnen-Kilometern im letzten Jahr keine Tendenz in die eine oder andere Richtung erkennbar (vgl. Diagramm C).

Diagramm A: Wie viele Mitarbeiter*innen arbeiten in Ihrem Unternehmen?

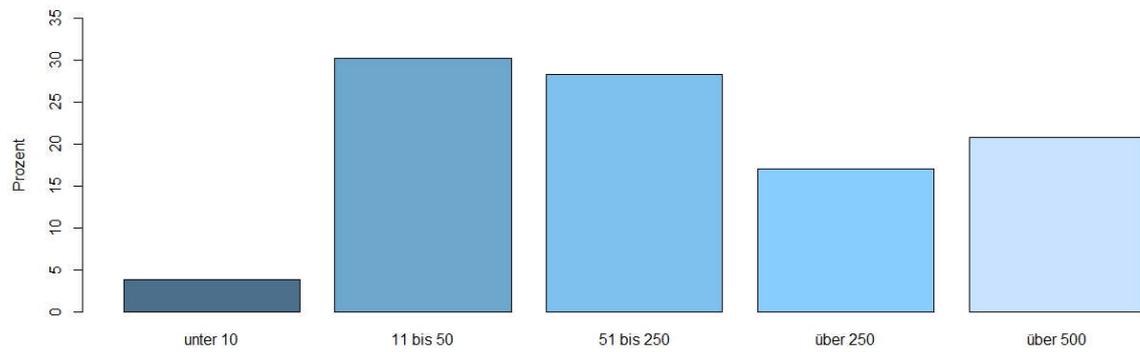


Diagramm B: Ist Ihr Unternehmen ausschließlich im Schienengüterverkehr tätig?

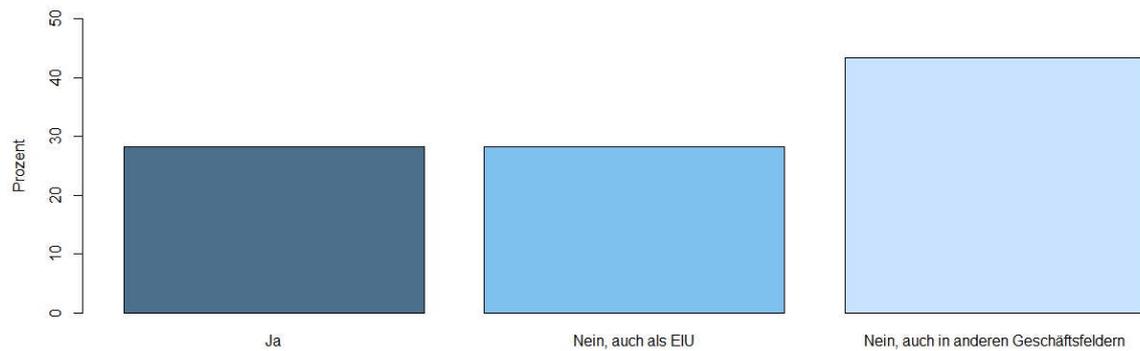
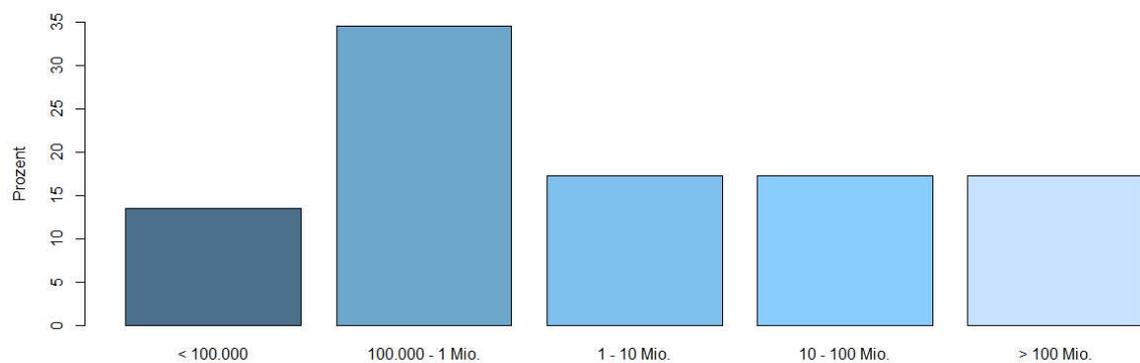


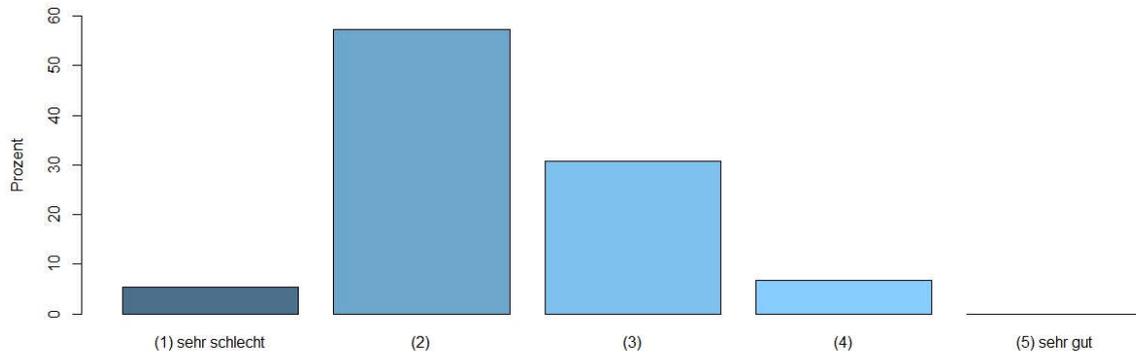
Diagramm C: Wie viele Tonnen-km hat Ihr Unternehmen letztes Jahr gefahren?



Situation im SGV

Die Situation im SGV ist als desolat zu bezeichnen, wie die Umfrageergebnisse zeigen. Über 60 Prozent der Unternehmen beurteilen die momentane Lage des Schienengüterverkehrs innerhalb der Logistikbranche als schlecht oder sehr schlecht. Gleichzeitig sieht keines der Unternehmen den SGV in einer sehr guten Lage (vgl. Diagramm D).

Diagramm D: Situation Schienengüterverkehr innerhalb der Logistikbranche



Ebenso wird der Konkurrenzdruck und der Wettbewerb in der Logistikbranche von der Mehrheit der Unternehmen als hoch eingeschätzt. 39 Unternehmen, also 54 Prozent der befragten Unternehmen, stimmen der Aussage voll und ganz zu, dass der Konkurrenzdruck in der Logistikbranche hoch ist. Zusätzlich stimmen 47 Prozent der Unternehmen voll und ganz zu, dass der Wettbewerb in der Logistikbranche in den nächsten zwei Jahren zunehmen wird (34 Unternehmen). Gleichzeitig hat kein einziges Unternehmen angegeben, dass es eine der beiden Thesen voll und ganz ablehnt (vgl. Diagramme E und F).

Diagramm E: Konkurrenzdruck in der Logistikbranche ist hoch

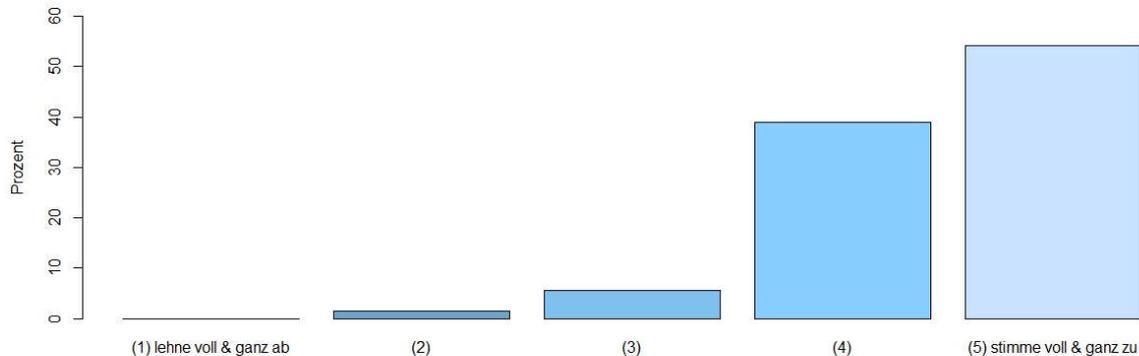
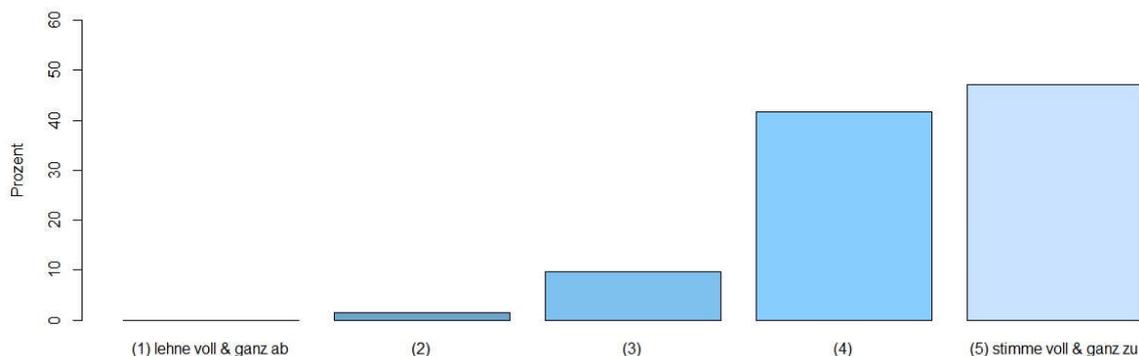
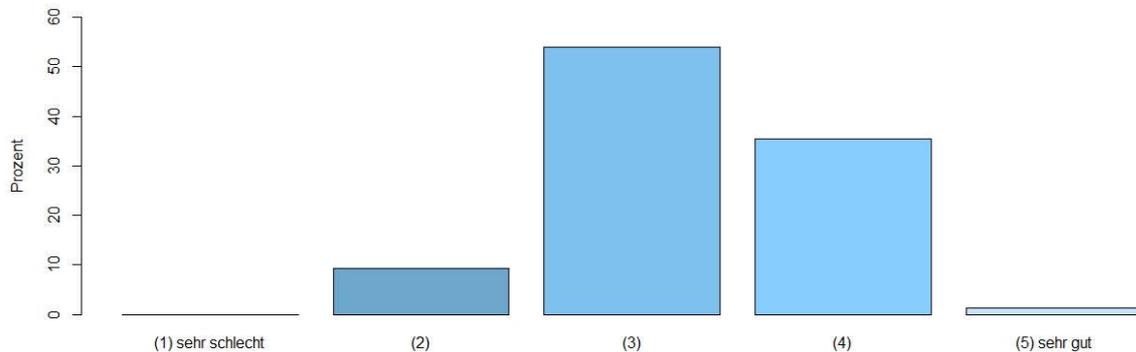


Diagramm F: Wettbewerb nimmt in den nächsten zwei Jahren zu



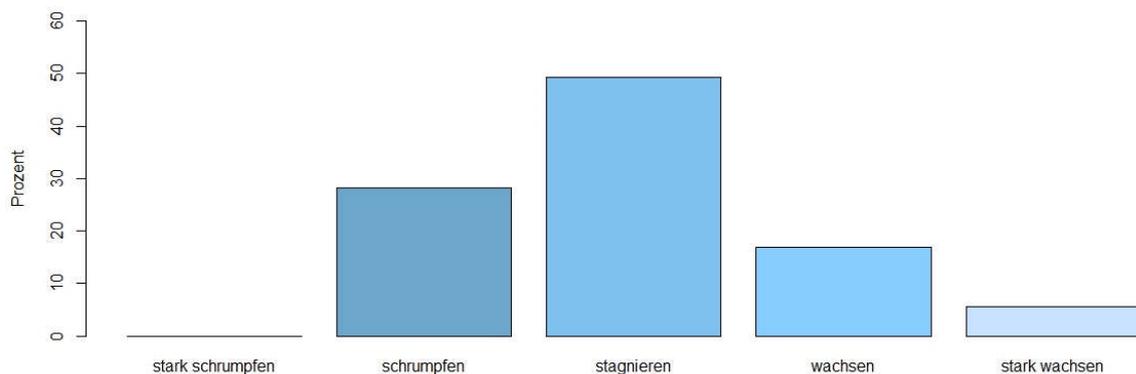
Zwar schlägt sich diese negative Beurteilung nicht voll auf das eigene Unternehmen durch, jedoch beurteilt der Großteil der Unternehmen ihre Lage weder gut noch schlecht (vgl. Diagramm G).

Diagramm G: Allgemeine Situation des Unternehmens



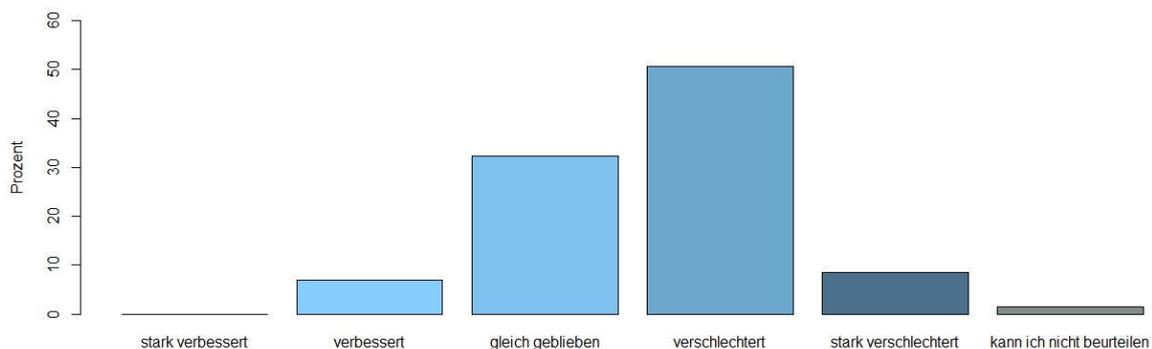
Zu einer negativen Einschätzung kommen die Unternehmen hinsichtlich der Wachstumsaussichten der Branche. Nur eine Minderheit von knapp 22,6 Prozent ist der Meinung, dass der Verkehrsanteil des SGVs in den nächsten zwei Jahren wachsen wird, davon glauben gerade einmal 5,6 Prozent an ein starkes Wachstum. Die Mehrheit sagt eine Stagnation (knapp 50 Prozent) oder einen Rückgang voraus (28 Prozent) (vgl. Diagramm H).

Diagramm H: Der Verkehrsanteil des Schienengüterverkehrs wird in den nächsten zwei Jahren



Pessimistisch äußern sich die Unternehmen zur Zustandsentwicklung der Infrastruktur. Deutlich über die Hälfte der SGV-Unternehmen sind der Meinung, der Zustand habe sich in den letzten fünf Jahren verschlechtert (51 Prozent sprechen von Verschlechterung, 8,4 Prozent von starker Verschlechterung). Bemerkenswert ist, dass kein einziges Unternehmen der Ansicht ist, dass eine starke Verbesserung zu verzeichnen wäre. Immerhin fünf Unternehmen (sieben Prozent) sprechen von einer Verbesserung (vgl. Diagramm I).

Diagramm I: In den letzten fünf Jahren hat sich der Infrastrukturzustand im dt. Schienennetz



Probleme im SGV

Sowohl bei den Antworten der geschlossenen als auch bei den offenen Fragen zeigt sich ein deutliches Bild: Das größte Problem ist eine unzureichende oder marode Infrastruktur. Während jeweils eine deutliche Mehrheit den Statements „Ich erlebe Kapazitätsprobleme, welche auf Infrastrukturmängel zurückzuführen sind.“ (40,7 Prozent stimmen voll und ganz zu, weitere knapp 30 Prozent stimmen zu; vgl. Diagramm J) sowie „Ein Problem im Schienengüterverkehr sind die fehlenden Kapazitäten in der Infrastruktur.“ (35,8 Prozent stimmen zu, 35,8 Prozent stimmen sogar voll und ganz zu; vgl. Diagramm K) zustimmt, ergibt die Auswertung der offenen Frage nach den drei größten Problemen im SGV, dass Engpässe, Rückbau und der allgemeine schlechte Zustand der Schieneninfrastruktur das am häufigsten genannte Problem ist (25 Nennungen).

Diagramm J: Ich erlebe Kapazitätsengpässe, welche auf Infrastrukturmängel zurückzuführen sind

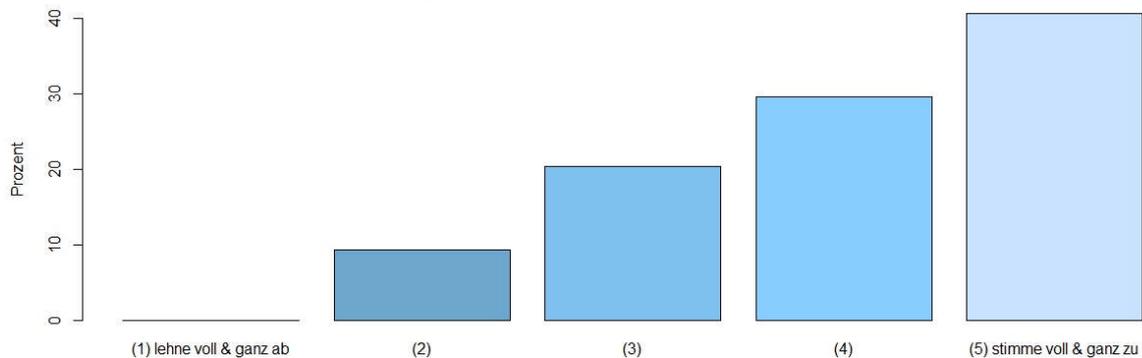
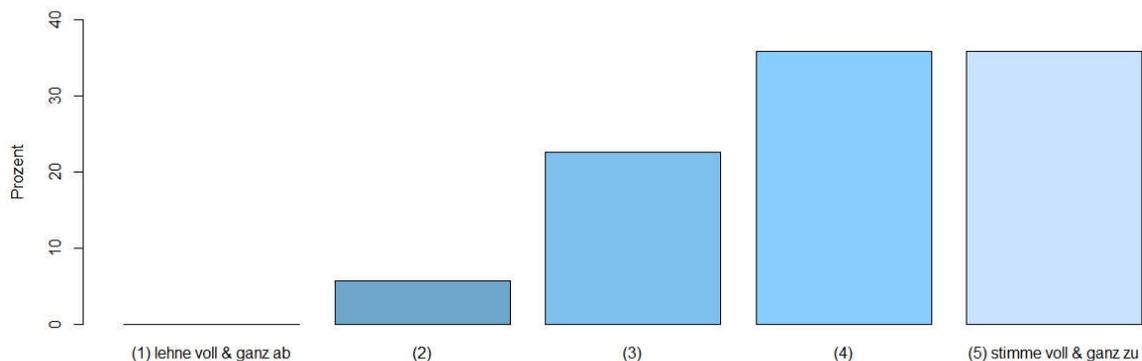


Diagramm K: Ein Problem im Schienengüterverkehr sind fehlende Kapazitäten in der Infrastruktur



Ebenso häufig wurde zu viel Bürokratie und Reglementierung als Problem genannt. Hierbei werden öfters nationale Gegebenheiten angesprochen als Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union. Zugleich wurde eine fehlende Harmonisierung bemängelt.

Das drittgrößte Problem ist der ungleiche Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Gemäß den Befragten trägt die Straße bei weitem nicht so viele Kosten wie die Schiene (zum Beispiel die Stromsteuer und EEG-Umlage oder die im Vergleich zur Lkw-Maut hohen Trassenpreise).

Weitere Problemgruppen sind die allgemeinen Kosten, die Marktmacht der Deutschen Bahn AG, die fehlende Lobby für die Schiene, beziehungsweise eine zu große Lkw-Lobby sowie die Infrastrukturkosten und der Personalmangel. Letzterer wird vor allem bei den Lokführern beklagt.

40 Nennungen konnten keinem Cluster zugeordnet werden, meist, weil der Stichpunkt nicht eindeutig formuliert war. Die Spanne reicht dabei von Streiks bis hin zu den ungünstigen Bedingungen der letzten

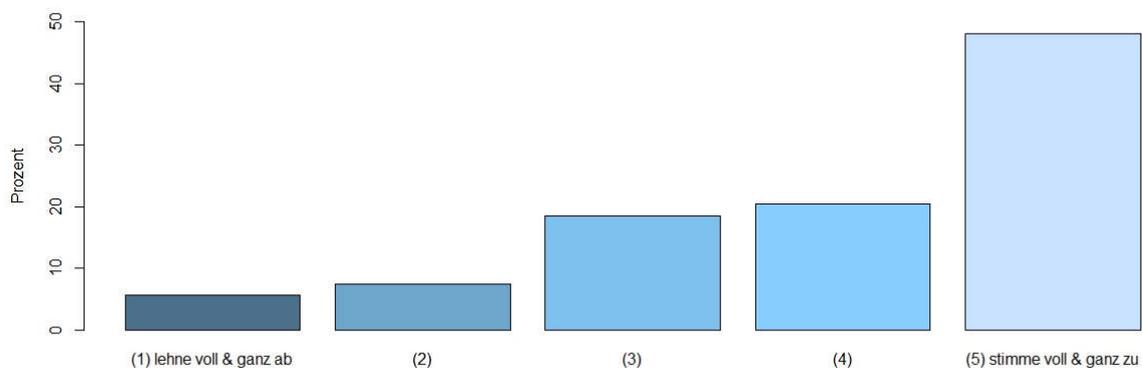
Meile. Häufiger wurde das fehlende Wagenmaterial oder die fehlende Trennung von Netz und Betrieb genannt. Insgesamt gab es 146 Nennungen.

Lösungen im SGV

Wenig überraschend gestalten sich die Lösungsvorschläge der Unternehmen beinahe äquivalent zu den Problemen. Als wichtigsten Punkt sehen die Unternehmen den Ausbau der Schieneninfrastruktur (27 Nennungen). An zweiter Stelle folgt der Bürokratieabbau mit 19 Nennungen. Hierbei ist interessant, dass von einigen Unternehmen eine allgemeine Entbürokratisierung gefordert wird, während andere für eine generelle Harmonisierung der Vorschriften plädieren.

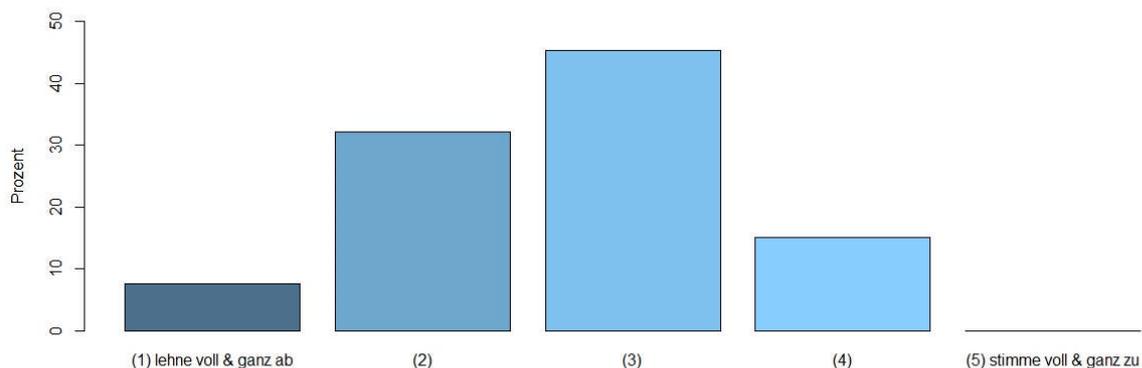
Als dritte große Gruppe (16 Nennungen) folgt der Wunsch nach einer allgemeinen Kostensenkung, welche vor allem die Trassenpreise betreffen. In dieses Bild passt, dass dem Statement „Niedrigere Trassenpreise in Deutschland würden mehr Güter auf die Schiene bringen“ eine große Mehrheit (48 Prozent) voll und ganz zustimmt (vgl. Diagramm L).

Diagramm L: Niedrigere Trassenpreise in Deutschland würde mehr Güter auf die Schiene bringen



Die konkreteste Maßnahme folgt an vierter Stelle (12 Nennungen): Die Erhöhung der Lkw-Maut beziehungsweise allgemein höhere Gebühren für die Straße. Gleichzeitig wird das Potenzial des Entwurfs der Bundesregierung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen als eher gering eingestuft. Die Mehrheit der Unternehmen ist indifferent (45 Prozent) oder skeptisch bis stark skeptisch (ca. 40 Prozent) (vgl. Diagramm M).

Diagramm M: Der BVWP 2030 wird dabei helfen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen



Weiterhin wurden als mögliche Lösungen genannt: Erhalt der Schieneninfrastruktur (10 Nennungen), Ähnliche Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene (9), mehr politische Aufmerksamkeit und mehr Personal (je 4 Nennungen).

Wie schon bei den Problemen konnte ein Großteil der Punkte (34) keiner Gruppe zugeordnet werden oder wurde nicht häufig genug genannt. Insgesamt gab es 135 Nennungen.

Fazit

Es zeigt sich deutlich: Der Schienengüterverkehr wird von der Branche selbst in keiner guten Verfassung wahrgenommen. Die Infrastruktur ist trotz der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung I und II weiterhin von einem schleichenden Verfall betroffen und dringend sanierungsbedürftig, die Wachstumsaussichten in der Branche gering, während Kosten und Reglementierung im Vergleich zum Lkw-Verkehr zu hoch sind, um den SGV wirklich attraktiv zu gestalten.

Die Gründe dafür dürften auf mehrere Ursachen zurückzuführen sein. Einige dieser Gründe sind:

- kein politisches Bekenntnis zum Schienengüterverkehr
- zu geringe Beiträge in die Instandhaltung der Infrastruktur, teilweise Rückbau von Zugangspunkten (Güterverladestellen, Ladegleise, Terminals des Kombinierten Verkehrs)
- Bevorzugung des Verkehrsträgers Straße bei Innovationsförderung und im Bundesverkehrswegeplan 2030

Politische Schlussfolgerungen

„Wo kein Wille ist, da ist auch keine Schiene“ – das teilnehmende Unternehmen hat Recht. Es fehlt – im Gegensatz zu Österreich und der Schweiz – in der deutschen Politik ein Konsens für mehr Güterverkehr auf der Schiene, der sich auch in den konkreten politischen Entscheidungen widerspiegelt. Um die im Paris-Abkommen vereinbarten Klimaziele zu erreichen, ist der Aufbau der Schiene als zentraler Systemcarrier im langlaufenden Verkehr innerhalb der Logistikketten notwendig. Zahlreiche Unternehmen haben zur Lösung der aktuellen Misere im Schienengüterverkehr eigene Vorschläge innerhalb der Umfrage unterbreitet. Die Stärkung der Schienenlogistik ist auf verschiedenen Handlungsfeldern zu erreichen.

Die wichtigsten politischen Stellhebel für den Schienengüterverkehr sind dabei:

- **Auflösung der Infrastrukturengpässe:** im BVWP 2030 insbesondere Großknoten priorisieren, Verlängerung des Ostkorridors bis Freilassing/Salzburg und 740-Meter-Netz für Güterzüge zeitnah abschließend bewerten und in den „Vordringlichen Bedarf“ heben, stärkere Entmischung des deutschen Mischnetzes aus Personen- und Güterverkehr auf den europäischen Güterverkehrskorridoren
- **Halbierung der Trassenpreise:** Entwicklung der Infrastrukturkostenbelastung dauerhaft wachstumsorientiert ausgestalten, Angleichung der kostenseitigen Belastung an die Kostenstrukturen des Straßengüterverkehrs durch konsequente Anwendung des Grenzkostenprinzips
- **Energiepolitische Belastungen verringern:** Dreifachbelastung durch Stromsteuer, EEG-Umlage und Emissionshandel abbauen; wirksame Anreize zur Steigerung der Energieeffizienz auf der Schiene schaffen
- **Innovationsförderung in der Schienenlogistik:** Initiativen zur Produktivitäts- und Qualitätssteigerung der Schienenlogistik fördern, insbesondere im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung

Der Schienengüterverkehr in Deutschland benötigt eine **deutliche Verbesserung der relativen Kostenbilder im intermodalen Vergleich**. Der elektromobile SGV kann auf diese Weise mit nur einem Viertel des CO₂-Ausstoßes des Lkws den klima- und verkehrspolitischen Zielen gerecht werden.