



Bahn droht Verlust der Kostenvorteile

Ein LKW am 03. November 2021 auf der Autobahn A100 bei Potsdam in Brandenburg. Gekreuzt von einem Güterzug auf einer Eisenbahnbrücke. (Foto: IMAGO / Manngold)

18. Januar 2022

Für Eisenbahnen wird der Wettbewerb rauer. Die Kosten erhöhen sich bis 2025 voraussichtlich stärker als die des Straßengüterverkehrs. Dies prognostiziert eine Studie der Betreiber des Bahnfrachtkorridors Skandinavien - Mittelmeer (Scanmed RFC).

Die Gutachter Hacon, Kombiconsult und SDL gehen davon aus, dass die Kosten im Kombinierten Verkehr für die Verlagerer um 5,7 Prozent steigen werden, während sie sich im Straßengüterverkehr unter Nutzung von Fährverbindungen um 4 Prozent erhöhen. Unter ungünstigen Bedingungen spreizt sich die Kostenentwicklung noch stärker. So halten die Gutachter auch für möglich, dass die Kosten des Straßengüterverkehrs über den gesamten Zeitraum nahezu stabil bleiben, während sie im Kombinierten Verkehr um knapp 11 Prozent steigen.

Beim Vergleich des durchgehenden Bahntransports mit dem durchgehenden Straßenverkehr ergibt sich ebenfalls ein Vorteil für den Lkw. Für realistisch hält die Studie eine Kostensteigerung von 5,8 Prozent im Schienen- und 5,3 Prozent im Straßenverkehr. Im ungünstigsten Fall steigen die Kosten der Eisenbahnnutzung um 9,4 Prozent und die des Lkw um 7,4 Prozent.

Stetig steigende Trassenpreise

Für das Auseinanderdriften der Kostenentwicklung zwischen Schiene und Straße sehen die Gutachter mehrere Gründe. Nahezu mit der Verlässlichkeit eines Naturgesetzes erhöhten die Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber jährlich die Nutzungsentgelte. Die Studie geht daher von einer Steigerungsrate zwischen 1,5 und 2 Prozent pro Jahr im Zeitraum bis 2025 aus.

Für den deutschen Abschnitt rechnet die Studie für den gesamten Zeitraum mit umfangreichen Baustellen, die Transporte verzögern, Umwege verursachen und dadurch die Kosten spürbar erhöhen.

Die Energiekosten steigen ebenfalls, und zwar durchschnittlich um 1,25 Prozent jährlich. Gründe dafür sind der ansteigende Anteil erneuerbarer Energien für die Stromproduktion und die beinahe monopolistische Anbieterstruktur.

Zudem spielt der Einfluss der Eisenbahngewerkschaft auf die Kosten eine Rolle. Wegen des hohen Organisationsgrades gelingt es ihnen, im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern höhere Tarifabschlüsse zu erzielen. Einfluss auf die Personalkosten hat auch der Mangel an Fachkräften. Daher gehen die Gutachter davon aus, dass auch die Personalkosten mit einer jährlichen Steigerungsrate von 1,5 bis 2 Prozent anzusetzen sind.

Schienerverkehr noch meist im Vorteil

Auf den untersuchten Teilstrecken sind direkter Bahnverkehr oder KV günstiger als Lkw-Transporte

Korridorabschnitt	Strecke in km	Modus					
		Kombiniertes Verkehr		durchgehend Schiene	durchgehend Straße	Fähre	Fähr-alternative
		Schiene/ Straße	Schiene/ Straße/See				
Oslo-Soltau	1.105 km	97%	103%	81%	100%	102%	100%
Borlänge-München	1.905 km	60%	64%	40%	103%	100%	
Göteborg-Hannover	960 km	100%	108%	112%	125%	113%	100%
Hamburg-Hallsberg	1.300 km	72%	72%	54%	100%	118%	
Aalborg-Parma	1.484 km	105%		88%	100%		
Wörgl-Hamburg	910 km	92%		90%	100%		
Stade-Ancona	1.627 km	74%		85%	100%		
Rubiera-Lehrte	1.187 km	83%		78%	100%		
Caivano-Großpösna	1.573 km	92%		44%	100%		
Bönen-Södertälje	1.400 km	85%	93%	46%	104%	109%	100%

■ niedrigste Kosten/Sendung ■ höchste Kosten/Sendung

Quelle: HaCon/KombiConsult/SDL; Grafik: DVZ

Kaum höherer Rohölpreis

Auch die Unternehmen des Straßengüterverkehrs haben mit Fahrermangel zu tun, doch gelingt es den großen Betrieben im Komplettladungsmarkt, den Bedarf durch Fahrer aus Osteuropa zu decken. Die Löhne steigen nach Ansicht der Gutachter um ein Prozent pro Jahr.

Für den Rohölpreis geht die Studie von einer mehr oder weniger stabilen Entwicklung aus. Steuerliche Aspekte unberücksichtigt sei mit einer jährlichen Preissteigerung um 0,25 Prozent zu rechnen. Die Einbeziehung von CO₂-Abgaben werde sich kaum vor 2025 nennenswert auswirken.

Die Autoren der Studie untersuchten zehn Teilstrecken entlang des Korridors mit einer Länge zwischen 910 und 1905 km. Der günstigste Weg per Lkw wurde dabei gleich 100 gesetzt. Der durchgehende Eisenbahntransport erwies sich in acht Fällen mit Werten zwischen 40 und 90 als die preiswerteste Lösung. In den beiden anderen Fällen war der Kombinierte Verkehr günstiger oder gleich günstig wie der Transport auf der Straße.

Kosten der Schiene steigen stärker als die der Straße

Prognose der Entwicklung der Kosten für den Zeitraum 2019 bis 2025 in Prozent

	erwartet	mindestens	höchstens
durchgehend Schiene			
EVU	+5,9	+3,3	+9,3
Verlader	+5,8	+3,1	+9,4
Kombinierter Verkehr			
EVU	+7,0	+4,4	+10,7
Verlader	+5,7	+3,1	+9,9
Kombinierter Verkehr via See			
EVU	+6,6	+4,1	+10,1
Verlader	+5,0	+2,2	+8,7
durchgehend Straße			
Verlader	+5,3	+0,9	+7,4
Straße/See			
Verlader	+3,9 bis +4,1	+0,1 bis +0,9	+5,8 bis +6,0

Bahn setzt Kostenvorteil nicht um

Die Autoren der Studie weisen darauf hin, dass es der Schiene trotz des Kostenvorteils nicht gelingt, ihren Marktanteil auszubauen. Unter diesen Umständen halten sie für bedrohlich, dass der Vorteil mittelfristig schwindet. Die Schlussfolgerung daraus lautet, dass es den Eisenbahnen und den Intermodaltransport-Anbietern gelingen muss, die Qualität bei anderen für die Verkehrsträgerwahl entscheidenden Kriterien zu verbessern, so bei Zuverlässigkeit, Transportzeit und Barrierefreiheit. „Der Kostenanstieg muss auf ein Minimum reduziert werden“, heißt es in der Risikoanalyse.

Die Studie ist von Mitte 2020 datiert. Scanmed RFC bewarb die öffentliche Fassung im Dezember 2021 über das soziale Netzwerk LinkedIn. Sie enthält nur indexierte Werte, während die intern verfügbare Studie konkrete Zahlen nennt. Diese Version ist als vertraulich eingestuft.

Empfehlungen der Studie

- Politik und Verwaltung sollten Netznutzungsentgelte sowie Energiekosten subventionieren, solange im Wettbewerb stehende Verkehrsträger ihre externen Kosten nicht voll tragen
- Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten die Effizienz steigern, indem sie Zeitreserven für Lok- und Personalwechsel reduzieren
- Infrastrukturbetreiber könnten einen Beitrag leisten, indem sie Verkehrswünsche der Eisenbahnunternehmen stärker mit den verfügbaren Fahrplantrassen in Einklang bringen
- nationale Behörden und EU-Kommission sollten die Infrastrukturbetreiber in die Lage versetzen, pro Stunde einen Anteil an qualitativ hochwertigen Fahrplan Slots für den Schienengüterverkehr zu reservieren; diese Slots zeichnen sich durch möglichst geringe Anzahl von Halten aus, erleichtern den Personalwechsel und weisen einen hohen Grad an Verlässlichkeit auf.

Artikel

von Timon Heinrici
