

„Einige große Bahnen werden übrig bleiben“

Bundesamt für Güterverkehr legt Marktbeobachtungsbericht Bahn vor



Blau gegen Rot und Gelb: So bunt wie hier wird die Schienengüterverkehrsszene nach Einschätzung des BAG nicht bleiben.

Von Timon Heinrici

Eine Konsolidierung im europäischen Schienengüterverkehr erwartet das Bundesamt für Güterverkehr (BAG). Grund seien die „offensiven Expansionsbestrebungen einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen“, heißt es in einem Sonderbericht der Behörde zu „Strukturentwicklungen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt“.

Ihre Einschätzung begründet die Behörde in der am Freitag vorgelegten Untersuchung mit Firmenübernahmen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt sowie Aktivitäten der Deutschen Bahn im Ausland.

Am Ende werden einige große Eisenbahnverkehrsunternehmen, in erster Linie ehemalige Staatsbahnen, übrig bleiben, die europaweite Verkehre anbieten können und die über die ausreichenden finanziellen Kapazitäten verfügen, um auf die logistischen Anforderungen der verladenden Wirtschaft reagieren zu können,

zitiert das BAG die Einschätzung von Marktteilnehmern. Schlussfolgerung der Behörde: „Die ehemals monopolistischen nationalen Märkte werden durch eine oligopolähnliche Struktur auf europäischer Ebene ersetzt.“

Hoffnung für Newcomer gibt es dennoch: Auf aufkommensstarken Relationen würden diese Nationalbahnen auch zukünftig im Wettbewerb zu schlanken, kostengünstigen Eisenbahnen sowie zu Unternehmen stehen, die ihr Leistungsangebot auf bestimmte Branchen oder Nischen konzentrieren. Viele regional tätige Bahnen dürften vorrangig als Kooperationspartner fungieren, die auch zukünftig das Sammeln und Verteilen der Waggons in der Region übernehmen, erwartet das BAG.

In Deutschland wird nach BAG-Einschätzung der Wettbewerb um Ganzzugverkehre zunehmen. „Es ist zu berücksichtigen, dass sich die ge-

genwärtige Entwicklung vor dem Hintergrund einer steigenden Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen vollzieht“, schreibt das BAG. „Bei der nächsten Konjunkturabschwächung wird sich die intramodale Wettbewerbsintensität und auch der Preisdruck damit weiter erhöhen. Angesichts der hohen Fixkostenintensität des Güterbahngeschäfts dürften sich die Unternehmen in einem solchen Fall noch stärker unter Druck gesetzt sehen, ihre Kapazitäten auszulasten.“

Voll erfüllt haben sich die Erwartungen an die Liberalisierung des Schienenverkehrs. Die Bahnen konnten ihren Marktanteil im Zeitraum von 1999 bis 2007 gegenüber der Straße ausbauen. Der Straßengüterverkehr verzeichnete zwar die höchsten absoluten Leistungszuwächse, blieb beim prozentualen Leistungszuwachs aber hinter der Schiene zurück. DVZ 22.11.2008

Die monopolistischen Märkte in Europa werden durch eine oligopolähnliche Struktur ersetzt