

**Güterbahnen** | 04.06.2015 | Lesezeit 4 Min.

## Auf langen Strecken unverzichtbar

*Die Streiks der Lokführer haben nicht nur die Fahrgäste frustriert, sondern auch den Logistikern in der Industrie schlaflose Nächte bereitet. Denn für den Transport vieler Güter vom Hersteller zum Verbraucher spielt der Schienenverkehr eine entscheidende Rolle. Das gilt vor allem für schwere Massengüter, die über lange Strecken transportiert werden müssen.*

---

Neunmal Streik und kein Ergebnis – das ist die bisherige Bilanz des seit Herbst 2014 andauernden Tarifkonflikts zwischen der Gewerkschaft der Lokführer und der Deutschen Bahn. Die Arbeitsniederlegungen sind für alle Betroffenen nicht nur ärgerlich, sondern auch teuer. So müssen Fahrgäste immer wieder kurzfristig auf Mietwagen oder Taxi umsteigen. Die Deutsche Bahn selbst beziffert ihre streikbedingten Kosten auf 10 Millionen Euro pro Streiktag. Noch stärker schlagen allerdings die Ausfälle im Güterverkehr zu Buche:

---

Die gesamtwirtschaftlichen Kosten durch Streiks im Schienengüterverkehr summieren sich pro Streiktag nach Schätzungen des IW Köln auf etwa 50 Millionen Euro.

---

Diese Kosten entstehen vor allem dadurch, dass die Industrie ihre Logistikprozesse

umstrukturieren muss, um Produktions- und Lieferausfälle zu vermeiden. Bisher ist dies offensichtlich gut gelungen – selbst während der bislang längsten Streikphase Anfang Mai kam die Fertigung in den deutschen Betrieben nur vereinzelt zum Stillstand.

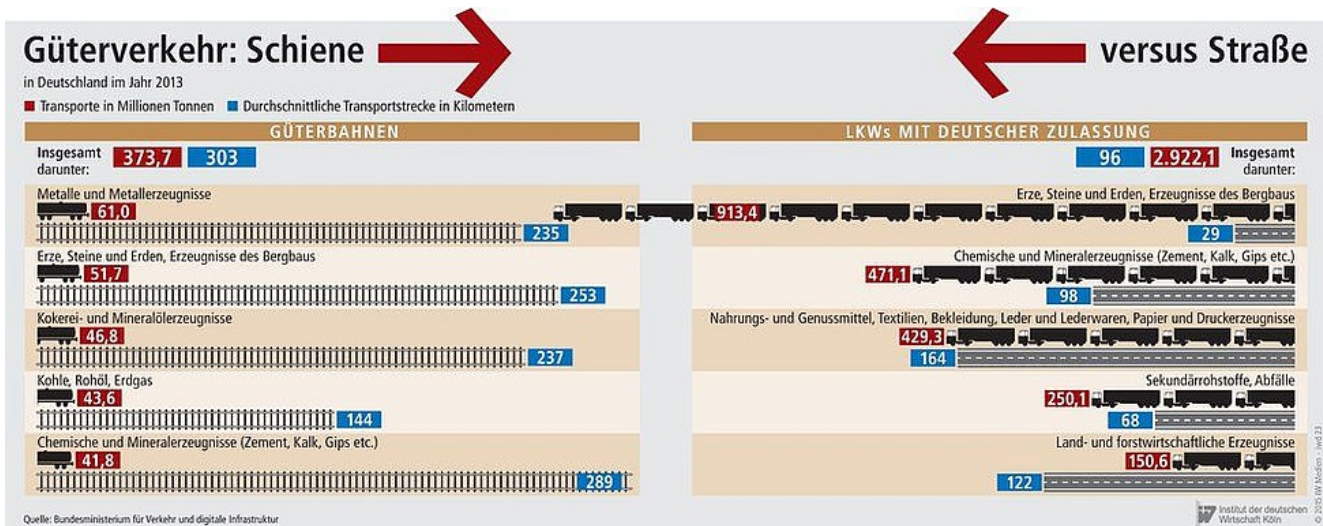
Um Fertigungsausfälle zu vermeiden, haben die Logistiker der Industrieunternehmen viele Frachten, die sonst von der Deutschen Bahn transportiert werden, von anderen Bahnen abwickeln lassen. Dass dies überhaupt möglich war, ist auf die Liberalisierung des deutschen Marktes für den Schienengüterverkehr seit 1994 zurückzuführen (vgl. iwD 47/2014). Denn dadurch wurde der Wettbewerb in den vergangenen Jahren immer intensiver:

---

Im Jahr 2003 wickelten die Konkurrenzunternehmen der Deutschen Bahn erst 7 Prozent des gesamten Schienengütertransports ab – 2013 erreichte ihr Marktanteil 33 Prozent bei weiter stark steigender Tendenz.

---

Die wichtigsten Wettbewerber sind derzeit Tochterunternehmen der ehemaligen Staatsbahnen aus Frankreich, Italien und der Schweiz (Grafik).



Der Wettbewerb auf der Schiene ist allerdings je nach Transportgut sehr unterschiedlich ausgeprägt. Besonders viele Konkurrenten gibt es beim Transport von Containern und Lkws per Zug. Auch beim Transport von Chemieprodukten gibt es einen intensiven Wettbewerb, weil sich in diesem Bereich schon vor 15 Jahren neue Güterbahnen gegründet haben, an denen die Chemieunternehmen selbst beteiligt sind. Deutlich weniger Alternativen zur Deutschen Bahn gibt es dagegen beim Transport von Massengütern wie Zement, Kalk, Erzen oder Kohle.

Als weitere Reaktion auf die Bahnstreiks haben die Industriefirmen Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert – allerdings ging es dabei meist um begrenzte Gütermengen, die von Lkws bewältigt werden können. Viele Unternehmen haben in diesen Fällen auf in Osteuropa zugelassene Fahrzeuge zurückgegriffen, weil es dort aufgrund der Wirtschaftssanktionen gegen Russland freie Transportkapazitäten gibt. Die veränderte Logistikstrategie der Industrie hat sich bereits in der Güterverkehrsstatistik des vergangenen Jahres niedergeschlagen:

---

Im Jahr 2014 wurden in Deutschland 365 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert – fast 9 Millionen Tonnen weniger als 2013.

---

Alle anderen Verkehrsträger legten dagegen zu – der Gütertransport auf der Straße etwa um 126 Millionen auf 3.493 Millionen Tonnen. Damit sank der Marktanteil der

Schiene von 9,2 auf 8,1 Prozent – das war der niedrigste Wert seit 2001.

Für einen Abgang auf die Schiene als Gütertransportweg gibt es dennoch keinen Grund – selbst wenn es noch zu weiteren Streiks kommen sollte. Denn der Marktanteil spiegelt die tatsächliche Bedeutung des Schienenverkehrs für die Güterversorgung in Deutschland nur unzureichend wider – schon deshalb, weil dieser Indikator lediglich die Transportmengen erfasst. Entscheidend sind aber die Entfernungen – und hier gilt: Wenn eine größere Ladung über lange Strecken transportiert werden soll, ist die Bahn fast schon konkurrenzlos.

Dies zeigt auch ein Blick auf die deutsche Verkehrsstatistik (Grafik):

---

Im Durchschnitt reist eine Tonne Fracht mit der Bahn 303 Kilometer weit, mit in Deutschland zugelassenen Lkws dagegen nur 96 Kilometer.

---



Generell kommen die beiden Verkehrsträger Straße und Schiene zwar je nach Güterart und Länge des Transportwegs in unterschiedlichem Maße zum Einsatz, bilden aber erst gemeinsam ein vollständiges Transportnetz. Ein gutes Beispiel sind Konsumgüter wie Nahrungsmittel oder Bekleidung. Sie sind die drittgrößte Frachtgruppe auf der Straße, werden dort aber im Schnitt nur über eine Entfernung von 164 Kilometern transportiert. Auf der Schiene ist die beförderte Menge dieser Güter zwar erheblich kleiner, der durchschnittliche Transportweg beträgt jedoch 556 Kilometer. So werden etwa Lebensmittel, die auf dem Seeweg nach Deutschland kommen, erst per Bahn von Hamburg nach München gebracht und von dort aus per Lkw in die bayerischen Supermärkte.

Die größte Transportleistung erbringt die Bahn allerdings mit klassischen Massen- und Schüttgütern wie Metallen, Erzen oder Kohle. Die Straße ist hier auf längeren Strecken keine Alternative. So bringt Deutschlands schwerster Güterzug pro Fahrt 6.000 Tonnen Erze von Hamburg nach Salzgitter. Um diesen Zug zu ersetzen, müssten sich 240 Kipplaster auf den Weg machen. Folglich waren Unternehmen, die solche Güter anbieten, von den Bahnstreiks besonders betroffen.

### **Kernaussagen in Kürze:**

- Im Jahr 2003 wickelten die Konkurrenzunternehmen der Deutschen Bahn erst 7 Prozent des gesamten Schienengütertransports in Deutschland ab – 2013 erreichte ihr Marktanteil 33 Prozent bei weiter stark steigender Tendenz.
- Im Jahr 2014 wurden in Deutschland 365 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert, fast 9 Millionen Tonnen weniger als 2013.
- Im Durchschnitt reist eine Tonne Fracht mit der Bahn 303 Kilometer weit, mit in Deutschland zugelassenen Lkws dagegen nur 96 Kilometer.