

Güterverkehr auf der Schiene - das Ende in Sicht?

Güterverkehr bedeutete in Europa bis zum zweiten Weltkrieg immer Güterverkehr auf der Schiene. Mit der Verbesserung des internationalen Straßennetzes, auf Kosten der Allgemeinheit und zum Nutzen der Straßentransporteure, setzte der relative Rückgang der Schiene ein. Der Niedergang der europäischen Bahnen wurde noch beschleunigt durch ihre Funktion als öffentliche Verwaltung, eine Organisationsform, die der Konkurrenz des Straßentransports nicht gewachsen war. Einerseits waren die Eisenbahnverwaltungen durch ihren öffentlichen Auftrag gezwungen, selbst unrentable Transporte durchzuführen, zum anderen dachten und handelten ihre Angestellten, vom Manager bis zum Rotenarbeiter, wie Beamten - wirtschaftliches Denken und eine offensive Haltung zur Rückeroberung verlorener Positionen waren ihnen fremd.

Zusätzlich wurde die Bahn von zwei Lasten geradezu erdrückt. Zum einen handelte es sich hier um die Rentenlast - als öffentliche Verwaltung trugen die Bahnen die Kosten für die Renten ihrer Pensionäre selbst. Darüber hinaus mußten die Bahnen auch noch für die Kosten ihrer Infrastruktur aufkommen. Pensionen und Infrastrukturkosten waren Ausgaben, die dem Straßenschwertransport selbstverständlich erspart blieben. Als die EG 1991 mit der Direktive 440 die Rahmenbedingungen für die Bahnen neu formulierte, stand es bereits schlecht um deren wirtschaftliche Gesundheit.

Die EG-Direktive 440/91

Um sich ein Bild über die Zukunft der Bahn zu machen, muß man kurz den Inhalt dieser Direktive prüfen. Wirtschaftlicher Liberalismus ist ihre Grundlage. Einerseits war es klar, daß die Bahnen nur überleben konnten, wenn sie, wie die Straßentransporteure, von den Infrastrukturkosten entbunden würden. Die zurückbehaltene Lösung der EU: Der Staat übernimmt das Bahnnetz, im Gegenzug wird der Zugang zu diesem Netz, im Prinzip, jedem Transportunternehmen, gegen Bezahlung einer noch näher zu bestimmenden Benutzergebühr, zugänglich gemacht. Der Staat kann das Bahnnetz selbst verwalten oder aber diese Aufgabe, unter seiner Regie, der nationalen Bahngesellschaft überlassen. Auf jeden Fall jedoch muß der Bereich Infrastruktur buchungstechnisch von den Bereichen Güter- und Personentransport getrennt werden.

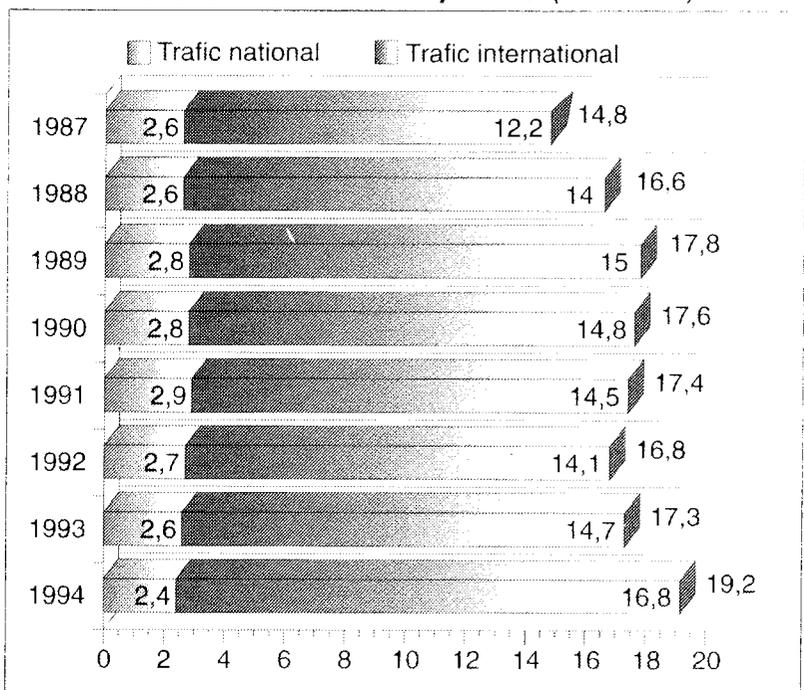
Nach dieser Reorganisation dürfen dann die kommerziellen Bereiche Personen- und Güterverkehr nicht mehr subventioniert werden. Als Ausnahme gelten für die Personenbeförderung der internationale Schnellverkehr (TGV, ICE, Eurostar) und der Personennahverkehr. Letzterer Bereich ist nicht unbedingt den Regeln der Marktwirtschaft unterworfen, er kann als öffentliche Dienstleistung eingestuft werden. Dann dürfen Staaten, Regionen oder Städte als Kunden fungieren, sie können ein Angebot bei der Bahn einkaufen und es den Benutzern des öffentlichen Verkehrs zu einem Preis, der die Kosten nicht unbedingt decken muß, zur Verfügung stellen. Nach

diesem Mechanismus wird in Luxemburg wohl der gesamte nationale Personenverkehr laufen. Im internationalen Personenverkehr ist diese Lösung unter sagt, dieser Bereich muß kostendeckend arbeiten.

Ähnliche Regeln gelten für den Güterverkehr. Auch dieser Bereich muß nach marktwirtschaftlichen Prin-

CFL, Rapport annuel 1994

Evolution des tonnes nettes transportées (en millions)



zipien arbeiten, öffentliche Subventionen sind verboten, ein Umstand, der besonders für Luxemburg von Bedeutung ist.

Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs

Um Schiene und Straße zu vergleichen, muß man einen Blick auf die systembedingten Nachteile des Schienengüterverkehrs werfen. Im Vergleich zum LKW-Transport charakterisiert sich die Bahn durch niedrige Flexibilität und geringe Schnelligkeit. Dies liegt am Wesen des Transports von geschlossenen Zügen und keine Direktive wird daran etwas ändern. In einer Zeit aber, in der die Industrie ihre Lager abschafft und in der die "Just in Time"-Belieferung zum Normalfall wird, bedeutet dies einen drastischen Wettbewerbsnachteil.

Darüber hinaus bietet die Bahn ihrem Personal in der Regel bessere Arbeitsbedingungen. Während bei den staatlichen Bahnen die Sozialgesetze in der Regel peinlichst eingehalten werden, herrschen im Straßenverkehr nicht selten frühkapitalistische Zustände und immer öfter müssen die Gewerkschaften illegale Praktiken bekämpfen. Diese sozialen Bedingungen bringen dem Straßensektor natürlich einen nicht zu unterschätzenden Vorteil bei den Lohnkosten.

Diese systembedingten Probleme sollen allerdings nicht dazu führen, das Bahn-Management von jeder Verantwortung am Rückgang der Bahn freizusprechen. Allzulange funktionierten die Bahnen als öffentliche Verwaltungen und ihr Personal hatte eher die Einstellung von Beamten als von Mitarbeitern eines Transportunternehmens. Es war ja so einfach: Man beförderte die Waren die man schon immer beförderte, oder besser den Teil der davon noch übrig blieb, brauchte sich keine Gedanken über Kosten und Rentabilität zu machen und am Ende des Geschäftsjahres beglich der Staat das obligate Defizit. Die Beamtenmentalität verhinderte lange Zeit innovatives wirtschaftliches Denken.

Erschwerend kamen die staatlichen Zwänge hinzu, denen die Bahnverwaltungen ausgesetzt waren. Bevormundung in finanziellen Fragen durch die Regierungen, notwendige Homologisierung von Tarifen durch die Transportminister, Besetzung des Verwaltungsrates mit Vertretern der verschiedensten Lobbies, deren Eigeninteressen Vorrang vor denen der Bahn hatten und nicht zuletzt die berüchtigte "obligation de transporter", ein staatlicher Zwang, der den Bahnen vorschrieb, alles zu befördern ohne Rücksicht auf Rentabilität, waren einige der wirksamsten Bremsen, an denen die Entfaltung der Bahnen als selbständige Transportunternehmen scheiterte.

Bahnmodelle in Europa

Die Lage war nicht nur in Luxemburg so. Quer durch Europa waren die Probleme vergleichbar und die Direktive 440 ist wohl auch der Ausdruck eines allgemeinen Gefühls des Überdresses gegenüber dem permanenten Finanzloch Eisenbahn. Ob diese Direktive

allerdings die Rahmenbedingungen für eine zukunftsorientierte europäische Bahn bietet, bleibt abzuwarten. Zu viele Probleme, die die neuen Bahnen von ihren Vorgänger-Verwaltungen erben, werden ausgeklammert. So wird das Problem des Schuldenbergs nur sehr vage behandelt; in Deutschland hat der Staat den gesamten Betrag übernommen und so der neuen Bahn-AG einen relativ reibungslosen Start ermöglicht, in Frankreich hingegen war die Regierung bis zum Streik im Dezember nur zur Übernahme eines Teils des Schuldenbergs bereit, und selbst dies nur unter gewissen Voraussetzungen. Auch die Frage der Renten wird in der Direktive ausgeklammert. Dabei ist die lähmende finanzielle Last der Eisenbahnpensionen, sollte sie nicht von den jeweiligen Staaten übernommen werden, eine Hypothek für die neuen Bahnunternehmen.

Neben diesen unbeantworteten Fragen läßt die Direktive einen enormen Spielraum für Interpretationen. Als erste erfüllten die Schweden die Direktive mit Leben, indem sie konsequent die ehemaligen schwedischen Staatsbahnen in zwei Gesellschaften privaten Rechts zerlegten: eine für die Verwaltung der Infrastruktur und eine andere für die kommerziellen Bereiche Personen- und Güterverkehr.

Das gegensätzliche, minimale Modell wurde bis zu den Dezemberstreiks von der französischen Regierung vertreten. Das letzte Dekret der Regierung Balladur bestand darin, das Weiterbestehen einer einheitlichen, staatlichen, französischen Bahn festzuschreiben. Die Bereiche Infrastruktur und die kommerziellen Bereiche sollen nur buchungstechnisch getrennt werden. Nicht in Frage gestellt wurde allerdings das Funktionieren der kommerziellen Bereiche nach marktwirtschaftlichen Kriterien.

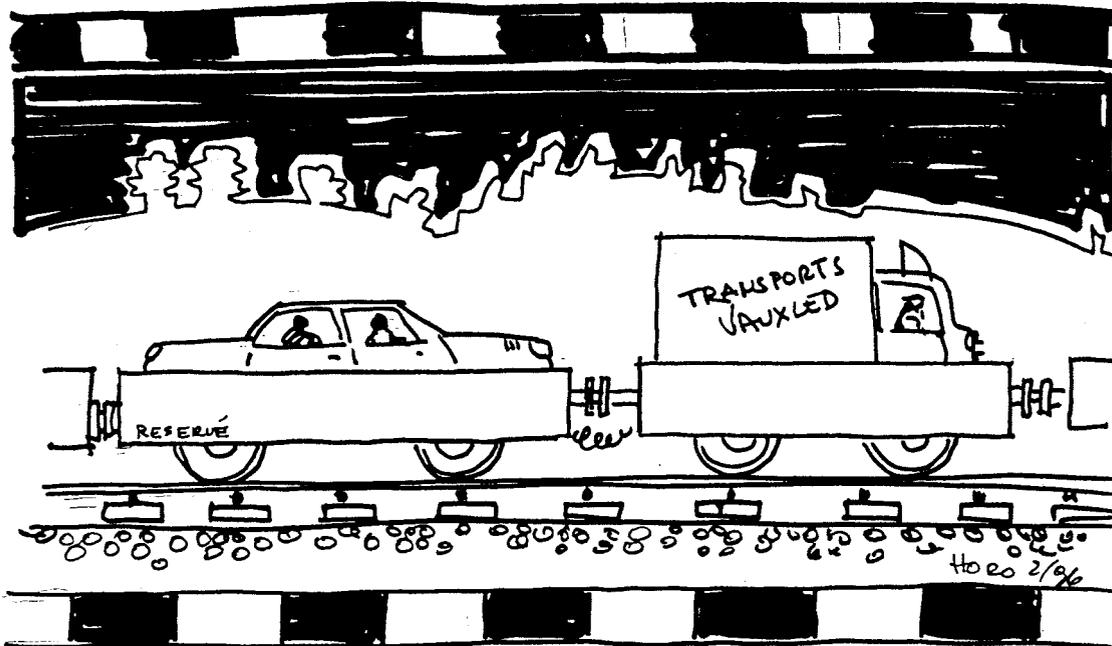
Welches Modell für Luxemburg?

Die CFL vergab dem französischen Studienbüro Systra den Auftrag, die Umsetzungsmöglichkeiten der EU-Direktive 440 in Luxemburg zu untersuchen. Die Systra-Studie schlägt vor, die CFL als einheitliche Gesellschaft bestehen zu lassen, sie allerdings in verschiedene "centres de responsabilité" mit einer gewissen Autonomie aufzuteilen.

Bereits im Vorfeld der Umsetzung der EG-Direktive hatten sich viele Bahnen bemüht, besonders unrentable Bereiche abzustoßen. Der Stückgutdienst wurde weitgehend aufgegeben (Luxemburg) oder filialisiert (Belgien). Der Transport des Gepäcks der Reisenden wurde unter anderem in Italien und Deutschland privatisiert, was einen drastischen Qualitätsverlust des Personenverkehrs mit sich brachte. Einige Bahnen gingen soweit, den ganzen Bereich der Einzelwagen (*) abzuschaffen (Großbritannien).

Stehen die Ausgaben für die Modernisierung der Bahn in Luxembourg auch in keinem Verhältnis zu den gigantischen Investitionen im Straßenbau, so ist doch festzustellen, daß die CFL heute das modernste Bahnnetz Europas betreibt. Vollständig elektrifiziert und mit Zugradio ausgerüstet, mit optimalen Sicher-

Vollständig elektrifiziert und mit Zugradio ausgerüstet, mit optimalen Sicherheits-einrichtungen und modernen Stellwerken versehen, bietet das Luxemburger Netz auf den ersten Blick alle Voraussetzungen für eine Bahn mit gesicherter Zukunft.



Romain Hoffmann

heitseinrichtungen und modernen Stellwerken versehen, bietet das Luxemburger Netz auf den ersten Blick alle Voraussetzungen für eine Bahn mit gesicherter Zukunft.

Allerdings hält dieser erste Eindruck einer genaueren Untersuchung nicht stand. Wenn schon große Bahnen mit Sorgen in die Zukunft blicken, so gilt das umso mehr für den Güterverkehr auf dem Netz der CFL. Da der Transportpreis im Verhältnis zur Länge des Transportweges steht, bleiben die Einnahmen der CFL notgedrungen gering, obwohl sie noch 1994 die beachtliche Menge von 19 Millionen Tonnen Gütern beförderte. Zum Leidwesen der CFL ist es aber unmöglich, die Kosten auf das Niveau der Einnahmen zu senken. Teuer für die Bahnen sind die Operationen, die im technischen Jargon mit "charges terminales" zusammengefaßt werden. Es handelt sich dabei um das Abholen der Wagen beim Kunden, um das Rangieren, um die EDV-Behandlung der Wagen, die Sicherheitsüberprüfungen und andere teure und personalintensive Aktivitäten, die am Anfang oder am Ende eines Bahntransportes entstehen. In Luxemburg werden diese Kosten nicht durch einen anschließenden längeren und relativ gut bezahlten Transportweg ausgeglichen, eine Tatsache, die die Zukunft des Güterverkehrs auf Luxemburger Schienen in Frage stellt.

In Insider-Kreisen wird gemunkelt der Kostendeckungsgrad des CFL-Güterverkehrs für den in Luxemburg generierten Verkehr liege im Augenblick bei kaum mehr als 23% - und dies auch ohne die Erhebung einer Gleisbenutzungsgebühr. Die Systra-Studie kommt denn auch zu dem ernüchternden Schluß: "La pure logique économique, du point de vue des CFL, devrait conduire à renoncer à une part appréciable du trafic de fret, notamment celui effectué en wagons isolés" (*). Als einzige Rettung erscheint die Möglichkeit, diesen Kostenbereich als öffentliche Dienstleistung vom Staat übernehmen zu lassen. Ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvoll wäre dies allemal, doch fragt man sich, ob es den Grund-

sätzen der EG-Direktive entspricht. Diese verbietet immerhin jegliche Subventionierung von Güterverkehr - allerdings hofft man im Artikel 77 des Maastrichter Vertrages eine juristische Hintertür für ein derartiges Vorgehen gefunden zu haben. Dieser Passus lautet: "Sont compatibles avec le présent traité les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui répondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public." Wird dieser Gummiparagraph ausreichen um Hilfen für den Güterverkehr auf der Schiene durchzusetzen? Werden die Juristen der EU-Kommission ihr Einverständnis geben für die Definition des Bereichs "charges terminales" als öffentliche Dienstleistung? Beim EU-Transportkommissar und ehemaligen Labour-Vorsitzenden Neil Kinnock scheint die Verkehrsministerin ein offenes Ohr gefunden zu haben. Nach seinem Besuch in Luxemburg im Januar wußte die Presse jedenfalls nur über Einverständnisse und Harmonie zu berichten.

Die Vorteile der Bahn

Dabei wäre es auf jeden Fall der Mühe wert, Anstrengungen für die Rettung des Güterverkehrs auf der Schiene zu unternehmen. 19 Millionen Gesamttransportvolumen sind kein Pappenstiel, sie entsprechen fast einer Million LKW - eine Belastung für Straßen, Umwelt und Gesundheit, auf die unser Land gerne verzichten würde. Die Bahnstrecke Thionville - Arlon hat sich im Güterverkehr zur wichtigsten Transitstrecke Europas entwickelt. Desweiteren hängen ganze Wirtschaftszweige in Luxemburg noch immer, und trotz sinkenden Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen, von der Bahn ab, allen voran das, was von der Luxemburger Stahlindustrie übrigbleibt. Die jüngsten Synergien haben bewirkt, daß ein reger Transport von Halbzeug zwischen den lothringischen und Luxemburger Hütten entstand. Auch die Versorgung der Elektrohochöfen mit Schrott geschieht größtenteils über die Bahn. Andere Betriebe wie das Klinkerwerk InterMoselle in Rümelingen versenden

ihre Produkte weiterhin vollständig mit der Bahn oder haben sich auf eine pünktliche Just in Time -Vorsorgung über die Schiene eingestellt, wie etwa der Glasproduzent Luxguard. Ein Verschwinden der Bahn aus dem Güterverkehrssektor würde der Desindustrialisierung Luxemburgs Vorschub leisten.

Hier müßte man auch kurz die ökologischen Vorteile der Bahn in Erinnerung rufen. Klimabündnisse ohne Umverteilung im Güterverkehr zugunsten der Bahn sind nur halbe Sachen. Die Bahn verbraucht deutlich weniger Energie als die Straße, sie versiegelt bei gleicher Transportleistung weniger Fläche, verursacht weniger Unfälle, weniger Schadstoffemissionen und weniger Lärm. Wir wollen uns auf diese kurze Wiederholung beschränken, zu oft schon wurden alle Vorteile der Bahn aufgezählt, allerdings meistens in den Sonntagsreden von Politikern.

Resignation?

Und trotzdem sind die Perspektiven für den Schienengüterverkehr nicht rosig. Zum einen scheint es der CFL-Führung an der nötigen offensiven Einstellung zu fehlen, wie das LW-Interview vom 6. Oktober mit CFL-Präsident Schneider zeigt, ein Interview, in dem er unverblümt vorschlägt, die Bahn solle sich aus dem Güterverkehr zurückziehen und sich auf den Personentransport beschränken: "Wir sollten uns deswegen auf den Personentransport konzentrieren, dies zusammen mit der Verwirklichung der Luxtraffic-Studie..." Aber auch aus Gewerkschaftskreisen kommen kaum optimistischere Töne. In der Nummer 21 des "Le Signal", dem Organ der FNCTTFEL, in einem Artikel über den "Widerstand" gegen die geplante Bahnreform klingt das so: "Die Bahn werde wohl ... in wenigen Jahren aber den defizitären Gütertransport auf der Schiene einstellen." Gewerkschaften und CFL-Direktion vermitteln im Augenblick den Eindruck, als warteten sie auf die alle Probleme lösende Einführung von Luxtraffic, als schätzten sie aber den Erhalt des Güterverkehrs als unrealistisch ein. Insider zweifeln sowieso daran, daß die Benutzung des bestehenden Schienennetzes

durch die Bahnhybrid-Fahrzeuge von Luxtraffic, noch Raum läßt für die Beförderung von Gütern. Eine enge Taktfolge für Bahnhybrid-Personenzüge, wie in der Luxtraffic-Studie gefordert, bei Beibehaltung des heutigen Güterverkehrs würde bedeutende Investitionen in zusätzliche Gleise erfordern, weit mehr als die Luxtraffic-Studie vorschlägt.

Wenn die CFL-Verantwortlichen selbst schon mutlos wirken, so fragt man sich, wie es ihnen wohl gelingen soll, die Regierung von der Notwendigkeit und Nützlichkeit von Zuwendungen für die "charges terminales" im Güterverkehr zu überzeugen. Schließlich genügt es nicht, die Frage von Finanzhilfen juristisch mit Brüssel zu klären, die Regierung in Luxemburg muß das überhaupt erst wollen. In der Vergangenheit jedenfalls ließ sie, und allen voran der Bautenminister, ziemlich unverblümt ihre Vorliebe für den Straßenbau durchscheinen.

Unbedingt notwendig wäre jetzt ein Interesse der Bevölkerung an der Aufrechterhaltung des Schienengüterverkehrs. Nur auf Druck der Bevölkerung wird die Regierung bereit sein, Milliarden in die Schiene zu stecken. Doch auch dabei gibt es kaum Grund für Optimismus. Die breite Bevölkerung wird wohl kaum Druck ausüben, um Milliarden in die Bahn zu investieren. Selbst in ökologischen Kreisen wird das Thema Güterverkehr diskret behandelt, im Gegensatz etwa zum Thema Trambahn. Selbst in den Wahlprogrammen der Grünen, in den Wahlforderungen oder in der Budgetkritik des Mouvement écologique wird der Güterverkehr eher stiefmütterlich behandelt. Die Wichtigkeit dieses Sektors, sei es in ökologischer, landesplanerischer oder wirtschaftspolitischer Hinsicht, steht in keinem Verhältnis zu seiner Resonanz in der Öffentlichkeit.

Wird es möglich sein die brennenden Fragen zu diesem Thema in die Öffentlichkeit zu bringen? Wird es gelingen, durch Aufklärung, den notwendigen Druck zum Erhalt des Schienengüterverkehrs bei der breiten Bevölkerung hervorzurufen? Oder wird die sogenannte Verelendungsstrategie zum Tragen kommen, in anderen Worten, wird es erst eine Reaktion geben, wenn die Güter von der Bahn verschwunden und durch eine Million LKW ersetzt sein werden?

R

(*) Einzelwagen, "wagons isolés", nennt man den Transport von ganzen Einzelwagenladungen, der, im Vergleich zum Transport von ganzen Zügen, relativ arbeitsintensiv ist (Rangieraufwand).



ROUTE D'ARLON

aus: E modernen Tram fir Lëtzebuerg, Studie der TU Wien, 1992