

**Autor:** Thomas Wüpper [tmt7ajjntf1zlj1gf7q7biy]**Seite:** 26**Ressort:** Wirtschaft**Rubrik:** WIRTSCHAFT<sup>1</sup> von PMG gewichtet 01/2023<sup>2</sup> von PMG gewichtet 7/2022**Mediengattung:** Tageszeitung**Auflage:** 74.727 (gedruckt)<sup>1</sup> 97.432 (verkauft)<sup>1</sup>  
104.127 (verbreitet)<sup>1</sup>**Reichweite:** 0,374 (in Mio.)<sup>2</sup>

# Mehr Fracht auf die Schiene

## Woran es bei der Umsetzung hakt

Solche Termine mögen Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Wirtschaft. Vor gut einem Jahr startete Verkehrsminister Volker Wissing am Berliner Westhafen einen innovativen Güterzug zu einer Testfahrt durch Europa.

Mit dabei Sigrid Nikutta aus dem Vorstand der bundeseigenen Deutschen Bahn AG, die Chefin der Güterbahn DB Cargo. Das Duo warb für die neue Digitale Automatische Kupplung (DAK), die Frachttransporte auf der Schiene mittels künstlicher Intelligenz effizienter und schneller machen soll.

Das Problem: Für die verheißungsvolle digitale Kupplungstechnik müssen europaweit erst mal 450.000 Waggons und 17.000 Loks teuer umgerüstet werden. Ob das wie angekündigt bis 2030 klappt, gilt als fraglich. Zumal schon eine frühere Studie den Investitionsbedarf auf bis zu 8,6 Milliarden Euro veranschlagte.

Nur ein Beispiel, das zeigt, wie komplex die Probleme sind. Mehr Fracht auf die Schiene und runter von überlasteten Straßen und stinkenden Diesel-Lkw, das klingt zwar gut und ist politisches Ziel für mehr Klimaschutz. Doch bei der Umsetzung hakt es gewaltig, und das seit Jahren.

### **DB Cargo AG – ein schwerer Sanierungsfall**

Der Marktanteil der Güterbahnen ist zuletzt sogar wieder leicht auf gerade mal 19 Prozent gesunken, das politische Ziel von 25 Prozent bis 2030 ist weit entfernt. Vor allem, weil die bundeseigene DB Cargo AG mit ihren 31.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seit mehr als einem Jahrzehnt in den tiefroten Zahlen fährt. Die oft versprochene Sanierung kommt offenkundig nicht so rasch voran wie erhofft. 2022 wuchsen die operativen Verluste gar nochmals um 42 Prozent auf ein Minus von 665 Millionen Euro.

Bereits in den letzten zehn Jahren mus-

ste der hoch verschuldete DB-Konzern insgesamt rund 3 Milliarden Euro Verluste seiner Frachtbahn ausgleichen, deren Marktanteil seit der Bahnreform auf unter 50 Prozent geschrumpft ist. Viele Konkurrenten auf der Schiene sind erfolgreicher unterwegs als die DB Cargo, deren Angebot auch voriges Jahr nicht überzeugte. Die Kundenzufriedenheit sank von schon mageren 70 auf 67 Prozent. Kein Wunder: Nur noch 66 Prozent der Züge fuhren halbwegs pünktlich.

Dabei wird Saniererin Nikutta nicht müde, die Werbetrommel für den klimaschonenden Transport mit der Bahn zu rühren. Viele Unternehmen würden ihren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck auch gerne verkleinern. Doch es mangle an zuverlässigen und wettbewerbsfähigen Verbindungen, ist häufig zu hören mit Blick auf DB Cargo und die Kapazitätsprobleme im lange vernachlässigten, stör anfälligen und überlasteten deutschen Schienennetz.

Dennoch gibt es auch bei der Staatsbahn Erfolge. Nikutta hat neue Kunden in der Auto-, Nahrungsmittel und Chemieindustrie gewonnen und auch die Deutsche Post DHL bewegt, wieder etwas mehr Zugtransporte zu nutzen. Mit kompletten Logistikangeboten für die Lieferung von Haus zu Haus will DB Cargo künftig mehr punkten. Wichtiger aber: Das Butter- und-Brot-Geschäft mit Großtransporten für Unternehmen mit Gleisanschlüssen sowie der Kombinierte Verkehr mit der Containerumladung auf Lkw laufen stabil und kommen voran.

### **Einzelwagenverkehr – der größte Verlustbringer**

Ein massiver Verlustbringer dagegen bleibt die anspruchsvollste Sparte: der Transport von Güterwagen im mehrstufigen Sammel- und Verteilsystem von DB Cargo. Dieser sogenannte Einzelwagenverkehr machte voriges Jahr immer-

hin noch 29 Prozent des Gesamtumsatzes von 5,2 Milliarden Euro aus und schreibt hohe Verluste.

Denn im Rangierbetrieb müssen auf Güterbahnhöfen Waggons, die Kunden beladen haben, zu ganzen Zügen kombiniert und dann auf die Reise zum nächsten Verteilzentrum geschickt werden. Dort werden die Waggons dann wieder im Handbetrieb entkoppelt und die Fracht zum Adressaten gebracht – ein zeitraubender und kostenintensiver Prozess.

### **Üppige Förderung für das grüne Netzwerk**

Dieses grüne Netzwerk gilt als unverzichtbar, weil ein einziger Zug 52 Lkw ersetzt und so Straßen und Klima massiv entlastet. Wiederholte Streichpläne sind daher vom Tisch, auch wegen des massiven Protests der Gewerkschaft. Mit der digitalen Kupplung soll der Einzelwagenverkehr effizienter werden. Bis dahin allerdings drohen bei DB Cargo noch über Jahre weitere hohe Defizite. Dabei hat bereits die vorige Bundesregierung die Hilfen für den Güterverkehr auch wegen der Corona-Krise massiv aufgestockt. So zahlen Frachtbahnen unterm Strich kaum noch für die Nutzung von Gleisen und Bahnhöfen, weil der Bund die Trassenkosten weitgehend übernimmt. Diese üppige Förderung wird fortgesetzt, wie der Koalitionsausschuss der Ampelregierung kürzlich beschlossen hat. Zudem soll der Einzelwagenverkehr durch noch verstärkte Entlastung bei den Kosten der Zugbildung unterstützt werden.

Schon während Corona hatte die EU-Kommission weitere Hilfen von bis zu 600 Millionen Euro Hilfen genehmigt, mit denen wettbewerbsneutral die Nutzung von Rangier- und Zugbildungsanlagen bezuschusst werden kann. Nun will die Regierung den Einzelwagenverkehr allerdings auch noch mit einer pauschalen Förderung der Betriebskosten

unterstützen, ähnlich wie es Österreich schon praktiziert.

### **Weitere 350 Millionen Euro Förderung?**

Dafür sollen nach Informationen unserer Redaktion bis zu 350 Millionen Euro pro Jahr in der Diskussion sein. „Die Förderrichtlinie wird derzeit erarbeitet“, sagt ein Sprecher von Minister Wissing auf Nachfrage, ohne Details zu nennen. Über die Ausgestaltung wird seit Längerem gestritten. Denn vom Modell Österreich würde vor allem die bundeseigene DB Cargo profitieren, weniger die kleinen regionalen Zubringerbahnen und auch nicht die großen Konkurrenten, die kein eigenes Netzwerk unterhalten. Ein Branchenvorschlag der Verbände VDV und Güterbahnen sieht dagegen vor, dass vor allem die wenig wirtschaftlichen Zugfahrten von und zu den Rangierknoten bis zu Verladern und Kunden gefördert werden sollten, um

mehr Bahnverkehr und Verlagerungen vom Lkw auf die Schiene zu erreichen. Verkehrsminister Volker Wissing hat hier ein kniffliges Problem, denn die DB-Konkurrenten beschwerten sich schon lange wegen der Übernahme der Verluste von DB Cargo durch den staatlichen DB-Konzern. Auch Brüssel sieht diese Wettbewerbsverzerrung inzwischen offenbar sehr kritisch, es drohen Untersagungen. Dann würde es für die immer noch größte Güterbahn Europas richtig schwierig.

Der Druck also wächst, eine Lösung für DB Cargo zu finden. Auch der Bundesrechnungshof kritisiert im jüngsten Sonderbericht zur DB-Misere die Verlustübernahmen scharf. Der DB-Konzern müsse endlich wettbewerbsneutral ausgerichtet werden, fordern die Prüfer. Der Staat brauche sich am Markt nicht mehr mit eigenen Unternehmen beteiligen, so deren Fazit. Denn im Güterver-

kehr auf der Schiene werde schon mehr als die Hälfte der Transporte nicht mehr von DB Cargo gefahren.

\*\*\*

Mehr Fracht runter von den überlasteten Straßen und vom umweltschädlichen Diesel-Lkw. Das klingt gut und ist politisches Ziel für mehr Klimaschutz. Doch bis es erreicht ist, sind noch viele Hürden zu überwinden.

### **Zitat**

Nicht nur die Zahl der Autos, sondern auch der Güterverkehr ist über die Jahre konstant gestiegen. Das wurde weder bei der Schiene noch bei der Straße entsprechend nachgehalten.

**Volker Wissing**, Bundesverkehrsminister

### **Zahl des Tages**

19

**Prozent** der Transportleistung im Güterverkehr geht auf die Bahn zurück.

**Wörter:**

1029