



Der Zugang zum Schienenverkehr muss einfacher werden – beispielsweise durch neue Technologien wie CargoBeamer.

Ticket in die Zukunft

DB-Studie: Bahnen brauchen Innovation zum Ausbau des Marktanteils.

Von Timon Heinrich

Alles in allem steht dem Schienenverkehr in Deutschland bis 2025 eine positive Entwicklung bevor. „In Summe deuten die Rahmenbedingungen in Wirtschaft, Gesellschaft und Staat auf eine Stärkung des Güter- und Personenverkehrs in Deutschland hin“, bilanzieren die Wirtschaftsforscher von McKinsey & Company in einer Studie für die Deutsche Bahn.

Den Anlass für die Studie bot der DB das Jubiläum „175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“, das mit der Fest-

veranstaltung am 7. Dezember 2010 in Nürnberg seinen Höhepunkt fand: Der Konzern wünschte wirtschaftswissenschaftliche Expertise für den Weg in eine erfolgreiche Zukunft.

Drei Szenarien. Die Zukunft des Schienenverkehrs hängt in erster Linie von den wirtschaftlichen Entwicklungen ab, heißt es in der Studie. Drei Szenarien hält McKinsey für wahrscheinlich: das Stagnations-, das Wachstums- und das Chancenszenario. Sie unterscheiden sich im Wachstum des Brutto-Inlandsprodukts (BIP). „Stagnation“ bedeutet demnach ein Wachstum von

einem Prozent, „Wachstum“ sieht McKinsey bei einer Steigerung um 1,5 Prozent, und von „Chancen“ sprechen die Marktforscher bei einer Zunahme von 2 Prozent. Da das Wachstumsszenario dem Konsens verschiedener Prognose-Institute entspreche, hat auch McKinsey diese Entwicklung der eigenen Analyse zu Grunde gelegt.

Neben dem Wirtschaftswachstum gibt es noch einen weiteren Treiber, der die Aussichten für den Schienenverkehr 2025 in freundlichem Licht erscheinen lässt: die Innovation. „Die Kunden genießen dann im Personen- und Güterverkehr ein spür-

bar attraktiveres Angebot hinsichtlich Zugangsmöglichkeiten, Transportgeschwindigkeit, Pünktlichkeit und intermodalen Verknüpfungen“, glauben die Verfasser der Studie. Dabei ist es nicht so sehr die technische Entwicklung, der die Innovation zu verdanken sein wird, sondern die Weiterentwicklung der Organisation.

Das veranlasst die Autoren der Studie zu der These: „Im Güterverkehr hat die Schiene 2025 durch Innovationen bei Angebot und Produktionslogik sowie eine vorteilhafte Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen – zum Beispiel beim Umweltschutz modale Marktanteile gewonnen.“ Auffällig daran ist, dass die Autoren von weiterer Marktöffnung und dem dadurch erleichterten Wettbewerb keine nennenswerte Steigerung des Marktanteils der Schiene erwarten.

Die Eisenbahnen des Jahres 2025 werden sich mit gestiegenen Kundenanforderungen und Veränderungen in den für die Schiene wichtigen Märkten auseinandersetzen müssen. „Für von der Schiene transportierte Güter gelten, wie schon heute bei einzelnen Schienengüterverkehrslösungen Qualitätsstandards wie sendungsspezifische Planbarkeit, Sendungsverfolgung in Echtzeit sowie garantierte Pünktlichkeit“, erwarten die Verfasser der Studie. Dass die Eisenbahnen diese Bedingungen in den kommenden 15 Jahren erfüllen werden, erscheint nach den Beobachtungen der vergangenen 25 Jahre allerdings zweifelhaft, insbesondere wenn die genannten Qualitätsmerkmale im grenzüberschreitenden Verkehr gefordert werden.

Einschneidende Veränderungen erwartet McKinsey in den Märkten: „Die traditionell profitablen Verkehre für Kohle, Chemie, Stahl etc. (werden) relativ an Bedeutung verlieren, während die Containerverkehre zunehmen.“ Kombiniertes Verkehr ist nach Einschätzung der Gutachter allerdings ein Segment mit im Durchschnitt sehr geringer Profitabilität für Eisenbahnen. „Dies wird den Rationalisierungsdruck bei den Güterbahnen bis 2025 erhöhen.“

Bedeutung sind, müssen die Bahnen mit Rückgängen rechnen. Dies gilt insbesondere für Metalltransporte, feste Brennstoffe und Chemische Erzeugnisse

Während wichtige Märkte der Eisenbahnen schrumpfen, erwarten die Berater aus dem Haus McKinsey, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Lkw steigt. Aufgrund der Flexibilität und der höheren Schnelligkeit vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr besitzen der Lkw gegenwärtig schon wichtige strukturelle Wettbewerbsvorteile.

Qualität ist Trumpf. Schrumpfende Märkte, stärker werdender Wettbewerb – das bedeutet Handlungsbedarf für die Unternehmen des Schienengüterverkehrs. Dazu McKinsey: „Für die Güterbahnen kommt es darauf an, dem Kunden rasch ein qualitativ hochwertiges Angebot unterbreiten zu können.“

Die wesentlichen Innovationen werden nach Ansicht der Berater folgende sein:

- Transportbuchung im Internet, verbunden mit Fahrplanauskunft
- bahübergreifende automatisierte Angebotserstellung
- Transportinformationen in Echtzeit mit Benachrichtigung bei Abweichungen vom Transportablauf
- Pünktlichkeitsgarantie durch Optimierung von Transportketten
- erleichteter Zugang zum Schienenverkehr, beispielsweise durch neue Gleisanschlüsse, Railports und innovative intermodale Lösungen.

In der „Produktion“, also dem Eisenbahnbetrieb, prognostiziert McKinsey Produktivitätssteigerungen:

- Bessere Auslastung der Züge und Ressourcen durch fahrplanmäßige Einzelwagenverkehre mit Kapazitätsbuchungssystem, und Ganzzüge mit angehängten Rangierhilfen für die Zuführung von Wagengruppen.
- Produktivitätssteigerung durch neue Kooperationsmodelle nach dem Vorbild der Einzelwagenkooperation XRail. Potenziale böten Netzwerktopfierung, Fahrplanplanung und Ressourcenpooling (Loks, Wagen und Lokführer).
- Gesteigerte Auslastung durch längere und schwerere Güterzüge als Folge einer korridor-einheitlichen Infrastrukturentwicklung.

Die Entwicklung fasst McKinsey wie folgt zusammen: „Aus einer Manufaktur wird eine industrialisierte, hoch effiziente und intermodal wettbewerbsfähige Produktion.“ Der Produktivitätsgewinn schlägt sich schließlich in geringeren Produktionskosten pro tkm nieder.

Der Erfolg der Bahnen hängt laut McKinsey aber auch von den Einflüssen der Verkehrspolitik und der Wirtschaftsentwicklung ab. Eine dämpfende Wirkung hätten die allgemeine Zulassung von 25-m-Lkw und die Einführung tiefgreifender Lärmschutzmaßnahmen, die Abwanderung eines großen Teils der Schwer- und Chemieindustrie in Mitteleuropa sowie die Einstellung des Wagenladungsverkehrs in weiteren europäischen Ländern.

Positive Effekte verspricht sich McKinsey von einer Verbesserung der technischen und betrieblichen Harmonisierung in Europa („Interoperabilität“), der europaweiten Einführung von Straßbenutzungsgebühren für Lkw, einem stetigen Steigen der Energiepreise, der Einführung einer Alpen-Transit-Börse für den Lkw-Verkehr und einer intensiveren Überwachung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr.

Insgesamt wird die Profitabilität des Schienengüterverkehrs bis 2025 niedrig bleiben. Der Staat werde daher Rahmenbedingungen schaffen, welche die Kostenposition der Schiene im Vergleich zur Straße verbessern und eine dauerhafte, an Kapitalkosten orientierte Profitabilität erlauben. „Hierzu zählen Infrastrukturnutzungsentgelte, die unter Investitionsgesichtspunkten nicht vollständig kostendeckend sind, oder eine geänderte Besteuerung der unterschiedlichen Verkehrsträger in Hinblick auf die CO₂-Emissionen“, erwartet McKinsey. DVZ 5.2.2011

made in Germany

QCS-Quick Cargo Service

QCS-Quick Cargo Service GmbH | Kurhessenstr. 3 | Germany | 64546 Mörfelden-Walldorf | T. +49 (0)6105-9113-0 | info@quick-cargo-service.de

Frankfurt Düsseldorf Köln München Nürnberg Stuttgart Hamburg Hannover Amsterdam Rotterdam Basel

QCS Infoline 0800-89 89 89 9

Die perfekte Welle.

LUFTFRACHT SEEFRACHT LOGISTIK

www.quick-cargo-service.com

Swissterminal AG
Flachsackerstrasse 7
CH-4402 Frenkendorf
Telephone +41 (0)61 906 45 45
Telefax +41 (0)61 906 45 50
info@swissterminal.com

We are handling your container carefully!

KV im Aufwind. Das Plus im Kombinierten Verkehr (KV) führt McKinsey auf den überproportional zunehmenden Anteil von „Erzeugnissen der Automobilindustrie“, „Maschinen“ und „sonstige Halb- und Fertigwaren“ am Gesamttransporterfrachten zurück.