



5000 Kubikmeter Holzschnitzel in 28 Wagen für das Fernwärme-Heizwerk von Stockholm Exergi, ein Zug von über 2100 Tonnen.

## Schweden

# Schwieriges Umfeld für den SGV

Für die Güter-EVU war das Jahr 2022 sehr verlustreich. Ob das Jahr 2023 mit geplanten halbierten Umweltkompensationen zu besseren Ergebnissen kommt ist fraglich. Der einzige Lichtblick ist die Erwartung, dass der Schienengüterverkehr bis 2025 prognostiziert um 54 Prozent wachsen soll.

Eisenerze und deren Verarbeitungsprodukte machten in Schweden im Jahr 2022 42 Prozent der gesamten transportierten Bahn-Tonnage aus. Produkte aus der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft vereinen 15 Prozent. Gemäß der Verkehrsstatistik waren es insgesamt rund 71 Millionen Tonnen. Im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von zwei Prozent. Dabei kam der größte Rückgang vom Auslandsverkehr, der um sechs Prozent zurückging. Positive Entwicklungen verzeichnete der Containerumschlag in den zwei größten Häfen Göteborg mit 885.000 TEU (plus 7 Prozent zum Vorjahr) und Helsingborg mit 272.000 TEU (plus 17 Prozent).

Rückblick auf das Pandemiejahr 2021: Die Tonnenkilometer-Leistungen auf der Schiene beliefen sich auf rund 23,5 Milliarden. Das ist eine Steigerung von sechs Prozent im Vergleich zu 2019. Trotz den guten Verkehrszahlen 2021 wurden den Güter-EVU Pandemie-Kompensationen (Rückerstattung der Streckengebühren) in 2022 ausbezahlt!

### Am Tropfen von Kompensationen

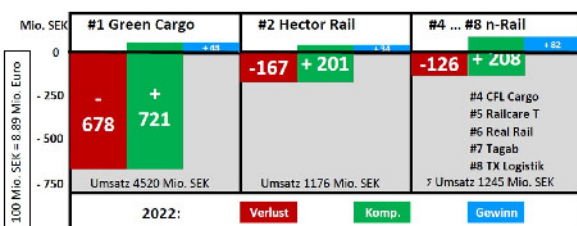
Ohne die staatlichen Umwelt- und den Pandemie-Kompensationen hätte der Güterverkehr auf der Schiene im Geschäftsjahr 2022 in Kronen einen Verlust in Milliardenhöhe eingefahren. Dank den genannten „Subventionen“, die je rund 16 bis 17 Prozent des Umsatzes ausmachten, konnten die meisten Güter-EVU dabei einen sehr bescheidenen Gewinn ausweisen: Gerade mal 183 Millionen SEK Gewinn (16 Mio. Euro) wiesen die zehn größten SGV-Unternehmen (ohne LKAB) zusammen aus.

Die Umwelt-Kompensationen dienen eigentlich dazu Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Letzteres blieb weitgehend aus und die Resultate zeigen, dass viele Güter-EVU ohne

staatliche Zuschüsse nicht mehr überleben können.

### Unternehmens-Situationen

Das größte SGV-Unternehmen Schwedens, die staatliche Green Cargo, wickelt fast die Hälfte des gesamten Gütertransports auf der Schiene ab. Für 2022 erzielte das EVU einen Nettoumsatz von 4,52 Milliarden Schwedischen Kronen (400 Mio. Euro), eine Steigerung um 8,2 Prozent zum Vorjahr. Dies trotz der Einstellung des verlustbringenden Norwegenverkehrs im Februar. Der Gewinn belief sich im Jahr 2022 auf 43 Millionen SEK, verglichen mit 400 Millionen SEK im Jahr 2021. Dabei erhielt Green Cargo insgesamt über 700 Millionen SEK an Umwelt- und Pandemie-Kompensationen, letztere in Form von rückerstatteten Trassengebühren von 2021. Als Sparmaßnahme hatte das Unternehmen Ende 2022 einen großen Teil des Wagenladungsverkehrs in Schweden gestrichen und den Umschlag von Containern an 20 von 41 Kombiterminals eingestellt. Die Vermutung liegt nahe, dass Green Cargo von Staates wegen auf dem Weg über Kompensationen am Leben erhalten wird. Dies nachdem 2021 eine geplante Aktienkapital-Erhöhung von 1,4 Milliarden SEK, nach der „roten Karte“ aus Brüssel, abgesagt wurde. Das zweitgrößte Güterzugunternehmen Hector Rail ist im Besitz der englischen



*Pandemie- und Umweltkompensationen (grün dargestellt) retteten 2022 die Schienengüterbahnen vor erheblichen Verlustausweisen (rot). Da LKAB Malmtrafik ausschließlich Erz-Züge betreibt wurde sie hier nicht berücksichtigt.*

Ancala Partners LLP, einem Infrastruktur-Investment Fond. Das EVU hat einen Anstieg des Nettoumsatzes von 15,4 Prozent auf 1,46 Milliarden SEK 2022 erreicht. Auf die schwedische Tochtergesellschaft entfielen 80 Prozent des Gruppenumsatzes, davon 62 Prozent in Schweden und 18 Prozent im Transitverkehr durch Dänemark. Der Gewinn der schwedischen Aktivitäten verbesserte sich, nach Kompensationen, von -8,6 im Vorjahr auf 33,9 Millionen SEK.

Weitere fünf namhafte Güter-EVU (ohne LKAB Malmtrafik) generierten insgesamt 1,24 Milliarden SEK (110 Millionen Euro) Umsatz. Die Inlandgesellschaften Tågakeriet in Bergslagen, Railcare T und Real Rail sowie die ausländischen Tochtergesellschaften TX Logistik und CFL Cargo erhielten ebenfalls Umwelt- und Pandemie-Kompensationen. Auch für sie wäre 2022 ohne dies insgesamt ein Verlustjahr gewesen.

### Schwieriges Umfeld

In den Jahren 2022 und 2023 hatte die mangelhafte Informatik-Implementierung des neuen Planungstools MPK (Marknadsanpassad planering av kapacitet – Marktgerechte Kapazitätsplanung, ein Wirtschafts-Förderungsprojekt) durch das schwedische Zentralamt für Verkehrsinfrastruktur (Trafikverket) die Güter-EVU mehrere hundert Millionen Kronen Zusatzkosten durch umgeleitete Züge, längere Laufzeiten, Personalzusatzaufwand und verlorene Transportaufträge verursacht.

Seit 1990 ist der Verkehr auf den schwedischen Schienen, gemessen in Zugkilometern, um 65 Prozent gestiegen, ohne dass wesentliche neue Kapazitäten hinzugefügt wurden. Gleichzeitig sind die Wartungsrückstände nach

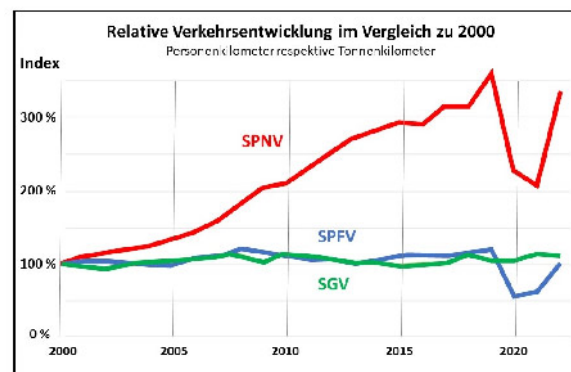
Jahrzehnten unzureichender Ressourcen und starker Abnutzung der Infrastruktur auf etwa 40 Milliarden SEK (3,5 Mia. Euro) gestiegen. Da die Hauptstrecken in bevölkerungsreichen Regionen relativ gut unterhalten sind, trifft es umso mehr den Güterverkehr auf den „Wald- und Wiesen“-Strecken, insbesondere in Mittel- und Nordschweden überproportional.

Last-but-not-least verdrängt der stark wachsende SPNV den Güterverkehr mehr und mehr. Anfang der 1990er Jahre war fast jeder zweite Zug ein Güterzug, heute nur noch jeder fünfte.

### Neues Ungemach

Auf Teilen des schwedischen Straßennetzes besteht bereits seit 2018 die Möglichkeit, schwerere Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 74 Tonnen (Tragfähigkeitsklasse BK4) zu fahren. Nun hat die schwedische Transportverwaltung Trafikverket den nächsten, klimabegründeten Schritt getan und ein ausgewiesenes Straßennetz für Lang-Lkw bis zu 34,5 Meter, bisher 25,25 Meter, eröffnet. Dies ist dank der am 31. August 2023 in Kraft getretenen Änderung der Verkehrsordnung möglich. Heute sind 5900 Kilometer des schwedischen Straßennetzes für 34,5 Meter lange Lkw-Gespanne zulässig.

Dem gegenüber stehen circa 8000 km des elektrifizierten Bahnnetzes. Jetzt kann in Schweden ein Zugfahrzeug zwei Anhänger als Lang-Lkw ziehen, also 100 Prozent mehr, was den Transport von zwei 40-Fuß-Container ermöglicht. Da die Lkw zunehmend mit Strom oder Biogas angetrieben werden, sinkt der Umweltvorteil. So hat Volvo im Juni 2023 seinen ersten Lang-LKW an einen Kunden ausgeliefert. Seit Jahren werden die Trassengebüh-



In den letzten zwanzig Jahren sind der Fernverkehr (blau) und der Güterverkehr (grün) kaum gewachsen, dagegen hat der Regionalverkehr (rot) um den Faktor 2,5 zugenommen.

ren der Bahn jährlich in der Größenordnung von 10 Prozent erhöht. Die Trafikverket-Behörde beabsichtigt, die Trassenzugangsgebühren für Güterzüge im Jahr 2025 um über 60 Prozent zu erhöhen. Damit soll eine entsprechende Entlastung des Personenverkehrs kompensiert werden.

### Ausblick

Die schwedische Wirtschaft wird 2023 mit minus 0,8 Prozent und einer durchschnittlichen Inflation von über 6 Prozent geschwächt abschneiden. Im Oktober wurde ein neuer Rekordmonat hinsichtlich der Zahl der Insolvenzen erreicht. Eines der größten Unternehmen war dabei die Spedition First Row Shipping & Logistics. Das in Malmö ansässige Unternehmen hatte in den letzten Jahren mehrere neue Güterbahn-Verbindungen etabliert. Ob der steifen Brise mit den erwarteten 500 Millionen SEK Umweltkompensationen für die Güter-EVU entgegengehalten werden kann, ist mehr als fraglich.

Peider Trippi

ANZEIGE

# Rail-Tec