

2. Konkurrenz auf deutschen Schienen

Die Geschichte von den privaten Bahnunternehmen, die durch Lokmangel, überhöhte Preise für die Schienenbenutzung und andere Schikanen gegenüber dem früheren Monopolisten deutlich im Nachteil stehen und deshalb auch Schwierigkeiten haben, dem LKW Konkurrenz zu machen

„Wenn sie wissen wollen, womit wir Probleme haben, dann kommen Sie doch in zwei Wochen mal nach Prora“ Prora liegt auf Rügen, direkt neben dem traditionellen Heilbad Binz, wurde im dritten Reich als gigantische KdF-Ferienanlage geplant und diente nach dem Krieg als Depot der Volksarmee, seit einigen Jahren betreibt die 'Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Altenbeken' bei Prora ein Verkehrsmuseum mit dutzenden alter Dampflokomotiven. Die EBG Altenbeken betreibt außerdem eigene regionale Bahnlinien, ist eigentlich aber angetreten auf den Schienen der Deutschen Bahn Güterzüge zu vermarkten. Wer jedoch einen schweren Güterzug quer durch die Republik fahren lassen will, benötigt starke Loks mit großen Tanks - am besten Diesel-Loks, weil elektrisch betriebene Zugmaschinen einen wesentlichen Teil des deutschen Schienennetzes mangels Oberleitung nicht erreichen können. Und eben solche Loks hat EBG jüngst erworben.

Loks vom Friedhof?

Das gebotene Bild überrascht: Von einer Seilwinde gezogen schob sich aus den Werkhallen neben dem Museum unter ohrenbetäubendem Getöse ein Wrack auf einen überbreiten Schwertransporter. Wer mit solch einem Wrack fahren will muß offensichtlich wahnsinnig sein - oder verzweifelt. In diesem Fall ist es Verzweiflung. Die Lok stammt aus Rußland, wurde dort gefahren bis zum auseinanderfallen, anschließend stillgelegt und schließlich nach Deutschland verkauft.

Es kostet Millionen diese Lok wieder aufzumöbeln, doch den neuen Bahnunternehmern bleibt kaum eine andere Wahl. Natürlich wäre es einfacher, eine neue Lok zu kaufen. Aber neue Loks gibt es nicht! Alle deutschen Hersteller sind durch Aufträge der Deutschen Bahn AG ausgebucht. Ausländische Lokomotiven kann man zwar kaufen, aber die sind für deutsche Schienen nicht zugelassen. Eine seltene Ausnahme ist das Ungetüm, daß gerade den Tieflader heraufgezogen wird.

Ein russisches Modell namens 'Ludmilla'. Ähnlich wie die bei Bahnfans berühmte 'Taigatrommel' war sie jahrzehntelang auf DDR-Schienen heimisch und darf bei uns fahren. Weil keine Loks zu haben waren, wurde die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft zum Lok-Importeur. Nicht nur für den Eigenbedarf, auch für andere Bahnunternehmen beschafft sie diese russischen Maschinen und läßt Sie vom Ausbesserungswerk des Schienenkonzerns ADTRANZ wieder aufarbeiten. Ab dem kommenden Jahr wird ein rundes dutzend 'Ludmillas' die deutschen Schienen beleben.

Der große Konkurrent, die DB hat solche Sorgen nicht. Sie ist auf dem direkten Weg in die Zukunft: Sie hat den Lok-Markt leer gekauft und gleichzeitig hunderte ältere Loks verschrottet. Vor allem die DB-Tochter 'Cargo', die sich gerade werbewirksam in 'Railion' umbenennt. Statt die fahrbereiten Altloks für Millionen zu verkaufen ließ DB-Cargo sie von Schrotthändlern per Schneidbrenner zerlegen, kein Einzelteil sollte der Konkurrenz in die Hände fallen. Ihr Vorstandsvorsitzender, Dr. Eberhard Sinnecker verteidigt dieses Vorgehen vehement.: „Wenn ich etwas als Schrott verkaufe und ich verkaufe es zu einem Schrottpreis, ja dann, ehem, dann, erwarte ich auch daß damit nicht etwas anderes angestellt wird - Wenn jemand Wettbewerb machen will, dann soll er das womit er Wettbewerb machen will mitbringen oder beschaffen. „

Während neue Unternehmen sich mühsam Loks 'beschaffen', bleibt das alte Monopol der DB noch länger bestehen. Und auch wenn man diese Vorgehen verstehen kann. Es ist weder im Sinne des Schienenverkehrs nützlich, noch entspricht es den Gepflogenheiten der freien

Wirtschaft: Selbst konkurrierende Automobilunternehmen tauschen mittlerweile ganze Baugruppen aus. Was beiden Nutzt und die Produkte billiger macht kann eben auch gut sein für's Geschäft - doch so weit scheint die DB nicht zu denken.

Das ärgert auch das Team von 'Transcare'. Die unabhängigen Experten entwickeln umweltfreundliche Verkehrskonzepte, haben dutzende Modellprojekte auf die Schiene gesetzt und den Lokmangel längst bemerkt. Transcare wollte eine Art Lokverleih entwickeln doch nach leidvollen Erfahrungen erhebt der Geschäftsführer, Ralf Jahnke, schwere Vorwürfe gegen den alten Monopolisten. „Gerade DB Cargo versucht über den Lokmarkt eindeutig Ihr Monopol zu halten, wir selbst haben ja erlebt, daß die Bahn gesagt hat, sie gibt uns keine Aufträge mehr, wenn wir eine Lok-Leasing Gesellschaft gründen. Siemens hat gesagt sie wollen einen Lokpool bilden, nun hört man nichts mehr davon, weil DB Cargo zu Siemens gesagt hat, dann nehmen wir unsere Option auf die Auslieferung der weiteren Lokomotiven nicht mehr wahr. Also hier findet schon Diskriminierung statt, ganz klar und ganz deutlich.“ DB-Cargo bestreitet die Vorwürfe, doch egal welches neues Bahnunternehmen wir während unserer Recherche angesprochen haben. Die Vorwürfe waren praktisch identisch.

Das Netz als Machtinstrument

Trotz alledem gibt es natürlich schon Firmen, die eigene Loks besitzen. Zum Beispiel die 'Hafen und Güter Köln GmbH', kurz HGK. Sie betreibt seit gut einem Jahrhundert ein eigenes Schienen-Netz rund um Köln. Traditionell sammelt die HGK Güterwagen in der Region ein und übergibt sie dann zum Ferntransport der DB. Seit der Bahnreform darf die HGK auch frühere Bundesbahnstrecken befahren. Seitdem wurde das firmeneigene Containerterminal am Kölner Hafen zum Ausgangspunkt für Langstreckenzüge auf dem Schienen-Netz der Deutschen Bahn. Doch kaum befährt ein Zug die Gleise der Deutschen Bahn gibt es wieder Probleme mit einer Tochter der DB, mit DB-Netz. Diese 'Schwester' von DB CARGO ist seit der Bahnreform 'Herrin über die Schiene'!

Organisation und Instandhaltung des Schienen-Netzes, das ist die Aufgabe DB. Seit der Bahnreform muß diese Aktiengesellschaft alle Kosten selber decken, der Staat will keine Subvention mehr zahlen. Seitdem kassiert DB-Netz für jeden Zugkilometer eine Streckengebühr.

Nun ist der Betrieb von Bahnstrecken wahrhaft nicht billig. Schienenverkehr erfordert viel Personal. Und egal ob die Technik 50 Jahre alt ist oder nagelneu, sie muß gewartet und bezahlt sein. Die Schiene hat ihren Preis, doch dessen Berechnung ist kompliziert und umstritten: Zum einen wird der Preis für jede einzelne Strecke eigens berechnet. Je nach Ausbauzustand, Auslastung, je nach Uhrzeit, Tempo mit dem man fahren will und je nachdem welche Art von Lok man dabei benutzt wird ein eigener Preis festgesetzt. Die Regeln dafür sind so kompliziert, daß bis heute keine Preisliste verfügbar ist. Nicht einmal CD-Roms, obwohl die durchaus in der Lage wären eine solche Datenfülle aufzunehmen.

Das System wird noch komplizierter durch eine Art eingebauten Mengenrabatt für Vielfahrer. Wer auf einem zusammenhängenden Schienennetz pro Strecke täglich mehr als 5-10 Züge fährt, kann diese Strecke abonnieren. Das kostet zunächst einen hohen Fixpreis, doch der dann noch berechnete Preis pro Kilometer ist konkurrenzlos gering. Allerdings ist die Schwelle zur Nutzung der Infracard so hoch angesetzt, daß kein Newcomer auch nur hoffen kann, diese Art Mengenrabatt je zu erreichen. Manch einer meint, dadurch gebe die DB sich selbst einen Vorteil: Die Marketing-Chefin der DB-Netz, Dagmar Haase sieht dieses Preissystem jedoch als absolut gerechtfertigt an: Das Trassenpreissystem ist sicher ein gutes System für Unternehmen wie wir es sind, die also sehr stark fix-kostenorientiert sind - wenn wir einmal eine Strecke gebaut haben kommt es darauf an Auslastung zu haben, viel zu fahren. Und ob der Kunde Cargo heißt oder anders wie: wenn der Kunde viel fährt, dann lohnt sich die Infracard und dann kann er sie nutzen" Aber gibt es denn überhaupt außer der DB Cargo irgendeinen Gütertransporteur, der die Infracard hat? „Ich hoffe das gibt es bald" Also noch nicht? „Noch nicht, aber wir sind ja auch in der Entwicklung, da müssen sich die Kunden an den Markt

gewöhnen und interessieren, für das was auf der Schiene passiert, aber die Steigerungsraten von all den Kunden, die neu kommen in das Geschäft sind sehr, sehr beachtlich."

Eine Meisterleistung der Wortdreherei. Denn mittlerweile interessieren sich weit über hundert Firmen sogar sehr für den Betrieb eigener Züge auf DB-Netz. Und wie sie sich interessieren. Aber was heißt eigentlich „beachtliche Steigerungsraten“ Fünf Jahre nach der Bahnreform hat die Konkurrenz einen Marktanteil von nicht mal 3 Prozent und ist damit meilenweit von jeder sinnvollen Nutzung der Infracard entfernt. Und während DB selbst mit ihrem Mengenrabatt für rund 5 Mark pro Kilometer fährt,..... müssen die neuen Unternehmen durchschnittlich 10 Mark bezahlen., was sie naturgemäß am weiteren Wachstum hindert. „Die Vermutung liegt nahe, daß dieser hohe Trassenpreis nur deshalb gewählt wurde, um DB Cargo zu schützen sagt Ralf Jahncke, einer der wenigen Bahnexperten, der nicht selbst einer BahnGesellschaft angehört. „Es ginge genausogut auch mit einem Einheitspreis. Denn wie gesagt, 97 Prozent der Einnahmen im Güterverkehr macht das Netz mit DB Cargo und selbst wenn der gesamte Verkehr durch Dritte übernommen würde, und die würden 5 Mark bezahlen, wären die Einnahmen nicht geringer."

Die neuen Bahn-Unternehmen fühlen sich diskriminiert - und müssen sich etwas einfallen lassen. Die Kölner HGK hat zum Beispiel ihre Lok so aufgerüstet, daß an der holländischen Grenze kein Wechsel mehr nötig ist. Das spart Zeit und Geld auf der Fahrt nach Rotterdam.

Die Fahrt durch unser Nachbarland hat außerdem einen besonderen Reiz: Hier ist die Schienenbenutzung kostenlos, sie wird noch vom Staat subventioniert. Das wäre natürlich der Idealzustand: doch soviel fordern die neuen Bahnunternehmen nicht - sie wären schon über Chancengleichheit froh: Wenn der Zug entladen wird, hat er 30 LKWs ersetzt. Und mit fünf Mark pro Zugkilometer - dem Preis, den DB selbst bezahlt - wäre die Schiene auch nicht mehr teurer als die Straße.

In diesem Punkt muß übrigens recht genau unterschieden werden: Zunächst einmal zahlt der LKW ja keine direkte Straßenbenutzungsgebühr. Aber die KFZ- und Mineralölsteuer gelten in gewissem Sinn auch als Wegezoll, der Bei LKW im Schnitt der jährlich gefahrenen Kilometer jeweils einige zehn Pfennig beträgt. Nun kann ein Zug sogar mehr als 30 LKW ersetzen, so daß ein Wegepreis von 5DM pro Kilometer durchaus Konkurrenzfähigkeit zum LKW ermöglichen kann. (Wobei allerdings auch die Bahn noch Mineralölsteuer zahlt, wenn auch bezogen auf die Transportleistung deutlich weniger) Eine andere Frage ist, ob nicht nur die Schiene Ihre Wegekosten wirklich erwirtschaften soll, oder künftig auch die LKW. Die Kosten die ein LKW durch 'Straßenverbrauch' verursacht, muß der LKW aber nur zum kleineren Teil in Form von Steuern selbst bezahlen. Genaugenommen werden LKWs zum erheblichen Teil über die Steuern unserer PKW's subventioniert. Das soll sich ändern, die Bundesregierung plant für die Zukunft eine - wenn auch bescheidene - Straßenbenutzungsgebühr für LKW's. Das wäre sicherlich auch ein wichtiger Schritt zur Rettung des Schienenverkehrs.

Aber ist der hohe Preis wirklich das Hauptproblem der Bahn? Der frühere Bundesverkehrsminister Franz Müntefering beklagte sich kürzlich: Die durchschnittliche Transportgeschwindigkeit der Bahn betrage 18 Stundenkilometer, das sei Postkutschentempo. Bei einem Zug voller Eisenerz, ist das kein Problem. Schnelligkeit spielt kaum eine Rolle. In diesem Bereich ist die Bahn immer noch stark - aber diese Art von Gütertransport ist heute vergleichsweise selten. Im Zeitalter der Just-in-Time-Logistik wollen die Kunden schnell und flexibel ein paar Wagen nach A und ein Paar nach B bringen - morgen aber vielleicht schon nach C. Und in solchen Fällen muß die Bahn erst einmal rangieren. Bis die Wagen abgeholt sind und am Fernzug hängen, wäre ein LKW schon hundert Kilometer weiter. - Und bevor der Wagen ankommt muss wieder rangiert werden.....

Aufmerksame Dschungel-Zuschauer werden sich jetzt an einen neuartigen Zug erinnern, den wir vor einiger Zeit vorgestellt haben. Dieser Cargo-Sprinter soll die Vorteile des LKW auf die Schiene bringen. soll schnell und flexibel wie ein LKW, aber umweltfreundlich wie ein Zug sein. Er soll auch den Bahntransport in der Fläche wieder rentabel gestalten.

Seine Pilotphase hat der Zug mittlerweile hinter sich, in den Modellbahngeschäften stehen bereits tausende von Modellen... nur auf den echten Schienen macht der Super-Güterzug sich rar. Auch hier gibt es offensichtlich Probleme, Doch wie der folgende Beitrag zeigt, gibt es auch einen dicken Silberstreif am Horizont.