

Die Geschichte von Stand des Güterverkehrs auf deutschen Schienen, von einem großen Transportkonzern, seiner sieghaften Konkurrenz, seinen ungeliebten Lieferanten und seinem Selbstmord auf Raten. Oder auch die Geschichte von den Gütern welche die Bahn nicht transportieren will, selbst wenn man sie ihr aufdrängt.

Sie kennen vielleicht den Spruch aus der Evolutionsbiologie: Nur der Erfolgreichste wird überleben. Ganz ähnlich ist das manchmal in der Wirtschaft. Da hat vor 150 Jahren die Eisenbahn eine völlig neue Epoche eingeläutet - mit Mobilität die industrielle Revolution überhaupt erst möglich gemacht - und dann kam der LKW und hat sie fast völlig verdrängt. Das spüren wir hautnah, wir stöhnen über Abgase und Dieselruß, leiden unter den LKW-Kolonnen, die die Autobahn verstopfen. Also heißt die Devise: Mehr Güter auf die Bahn Auch aus Umweltgründen! Stattdessen werden es von Jahr zu Jahr weniger. Wir sind überzeugt, daß muß nicht sein - und wollen auch herausfinden, wie die Bahn noch zu retten wäre.

1. Ausgangslage

Es ist fast überall dasselbe: Selbst wenn ländliche Bahnstrecken bis heute überlebt haben, Güterzüge fahren meist schon lange nicht mehr. Die Güterabfertigung der einzelnen Bahnhöfe ist seit Jahren geschlossen, abgewickelt. Heutzutage ist das völlig normal. Dabei liegt das nächste Gewerbegebiet oft keinen Kilometer von der Bahnlinie entfernt.

Ein Autobahn-Anschluß gehört heute fast zwangsläufig dazu - mit Millionen vom Staat gefördert. Bahnanschlüsse dagegen sind unmodern geworden. Praktisch alle neugebauten Gewerbegebiete müssen 'ohne' auskommen. Wenn jemand etwas mit dem Zug transportieren will, dann muß er es schon per LKW bis zu den großen Güterbahnhöfen bringen - dann allerdings ist es oft lohnender gleich mit dem LKW bis zum Ziel zu fahren. Vor wenigen Jahrzehnten brachten noch hunderte kleine Industriebahnen Güter zur Schiene. Die meisten sind stillgelegt. Manch eine solche kleine Strecke aber wurde gerettet. Zum Beispiel in Bonn Beuel, wo Eisenbahnenthusiasten zunächst einen Verein und später Die **RSE GmbH** gründeten, um eine solche Industriestrecke zu betreiben. Inzwischen transportiert sie für ein gutes dutzend Industriebetriebe Güterwaggons bis zum nächsten DB - Anschluß. Die **RSE GmbH** übernimmt dann den Ferntransport - wenn auch widerwillig

Der Geschäftsführer, Reiner Bohnet, ist von der Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn enttäuscht: „Was uns überhaupt nicht verständlich ist,; warum wir keine Provision bekommen für Güterwagen, die wir an die DB-Cargo übergeben wir sorgen immerhin dafür, daß Kunden schon auch auf die Schiene zurückgegangen sind. Stattdessen hören wir: Ach du liebe Güte schon wieder ein Waggon den wir befördern müssen. Das ist unfair und da muß sich bei DB-Cargo noch viel ändern um dann - in Zusammenarbeit mit kleinen Bahnfirmen - doch mehr Güter auf die Schiene zu ziehen als es im Moment der Fall ist“

Die Deutsche Bahn hat keine Lust auf Kleinvieh, das Mist macht -und erschwert den Kleinbahnern das Leben noch künstlich: durch überhöhte Preise, wie Rainer Bohnet ebenfalls zu erzählen weiß: „Wir mußten im letzten Jahr eine Weiche austauschen lassen, die DB wollte 120.000 Mark dafür haben, wohlgemerkt für eine handgestellte Weiche: nix EDV, nix Electric oder High-Tec. Wir haben die Leistung ausgeschrieben, haben ein privates Gleisbauunternehmen damit beauftragt und haben es für 35.000 Mark bekommen.

Also da liegen unendliche Welten dazwischen. Wenn man das dann hochrechnet auf das gesamte Netz der DB, dann merkt man erst mal, wie überteuert das Netz tatsächlich vorgehalten wird.“

Das Resultat dieser Geschäftspolitik: Als wir in einem Kölner Güterbahnhof Aufnahmen machten, sind wir bewußt zur Hauptverkehrszeit dort erschienen - doch die Gleise waren bei weitem nicht voll, teilweise war über längere Zeit kein einziger Zug zu sehen - und auch das Personal der Stellwerke erzählte, daß es sich heute nicht mehr ausgelastet fühlt. Der Bahnhof Köln Gremberghofen könnte doppelt soviel Verkehr abwickeln, als heutzutage anfällt - vor zehn Jahren war er noch annähernd ausgelastet.

Auch wenn dieses Bild nicht ganz den tatsächlichen Transportmengen entspricht. Über ein Jahrzehnt ist der gesamte Zuwachs des Güterverkehrs von der Straße aufgenommen worden, der

Schienengüterverkehr stagnierte. Im laufenden Jahr ist jetzt sogar eine eindeutige Schrumpfung der per Schiene transportierten Tonnage festzustellen.

Es scheint als habe die Bahn das Rennen mit dem LKW längst aufgegeben - als sei die Bahn ein sterbender Dinosaurier. Genau das sollte doch vor gut fünf Jahren durch die Bahnreform geändert werden. Damals wurde die Bundesbahn privatisiert. Und in Untergesellschaften zerlegt: DB-Reise, für den Fernverkehr, DB Regionalverkehr, DB Cargo für den Güterverkehr, DB Netz für den Unterhalt der Schienen - und alle sollen möglichst Gewinn machen. Doch das war noch lange nicht alles, was bei der Bahn reformiert worden ist. Seit damals dürfen auch private Unternehmen Ihre Loks auf deutsche Gleise schicken: Konkurrenz ist angesagt: Was bei der Telecom und auch im Strom-Markt einen wahren Boom ausgelöst hat, wurde auch bei der Bahn zum Hoffnungsträger - leider jedoch ausgebremst.

,