



Nerven auf Stahl

Theoretisch spricht fast alles für den klimafreundlichen **Gütertransport auf der Schiene**. Doch in der Praxis läuft es auf deutschen Gleisen schief. Beobachtungen aus dem Führerhaus einer dysfunktionalen Planwirtschaft.

TEXT CHRISTIAN SCHLESIGER

Für einen Moment kann Thomas Busch sogar die Landschaft genießen, einen Sinn für Romantik entwickeln: links der Rhein, rechts die Hügel des Mittelrheintals – wie schön. Seit zehn Minuten rutscht sein Zug gut durch, sagt der Lokführer, er habe eine „super Lücke erwischt“. Der Tacho zeigt eine Geschwindigkeit von 89 Kilometer pro Stunde an. Busch grüßt Kollegen, die ihm entgegenkommen. Hinter ihm fährt eine Regionalbahn, die alle paar Kilometer halten muss: „Die hält mir den Arsch frei“, sagt Busch. Er lacht. Es läuft.

Um 14:20 ist es mit seiner Freude vorbei. Busch lacht nicht mehr. Er steht. Eine Teilstrecke ist gesperrt, und die Frankfurter Betriebszentrale der Deutschen Bahn hat Güterzug 48959 kurz hinter Remagen auf ein Ausweichgleis beordert – seinen Güterzug. Mitten in Rheinland-Pfalz trennt eine virtuelle Grenze zwei Kontrollbereiche des Gleisbetreibers DB Netz. Bisher fuhr Busch, angestellt bei der Internationalen Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE), nach Fahrplan der Geschäftsregion West. Jetzt will er in die Geschäftsregion Mitte. Aber leider ist der Anschlussplan nicht rechtzeitig fertig geworden. Obwohl Busch schon fünf Stunden unterwegs ist: „Das ist genau das, was ich nicht wollte.“ Stillstand auf Befehl. 312 Meter Zug. 1610 Tonnen. Fast eine Stunde lang.

Verspätungen ohne Ende

Schienenlogistiker bemühen sich, ein zuverlässiger Partner der Wirtschaft zu sein, die Konjunktur buchstäblich im Fluss zu halten. Aber sie kämpfen mit Engpässen, Baustellen, Streckensperrungen, mit Kommunikationslöchern – und mit dem fehlenden Willen der Verantwortlichen, daran etwas zu ändern. Als Folge der planlosen Planwirtschaft beim Gütertransport sammeln Züge oft stundenlange Verspätungen an, zulasten der Speditionen, der Fabriken und Mitarbeiter. Die Nerven auf den Gleisen liegen blank.

Und das ausgerechnet jetzt, auf dem Höhepunkt der Klimadebatte. Der Schienen-güterverkehr (SGV) verspricht, Container, Flüssigkeiten und Schüttgut CO₂-frei zu transportieren – er könnte jetzt Marktanteile gewinnen, Lastwagen von der Straße drängen. Aber der Verkehr stockt nach wie vor, weil viele Beteiligte immer noch zu analog, zu mechanisch, zu träge unterwegs sind.

An der Politik liegt's vordergründig nicht. Sie fordert eine Verkehrswende beim Warentransport, schüttet für den Neubau und die Sanierung der Gleise mehr Geld

aus denn je. Chemie-, Stahl- und Logistik-konzerne begrüßen das – als Versprechen flexibler, preiswerter Schienentransporte. Und sie mosern über die Realität, so wie sie die täglich erleben.

Die Realität in Zahlen: Der Marktanteil der Schiene im Gütertransport lag in den Fünfzigerjahren mal bei mehr als der Hälfte – und verharrt seit Jahren auf einem Niveau rund um die 18 Prozent. In Österreich sind es 30 Prozent, in der Schweiz 42 Prozent. Im Herbst will die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer klären, wie Deutschland aufholen kann.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), ein Zusammenschluss privater Güterbahnen, hält Schweizer Verhältnisse

Mitarbeiter und setzt pro Jahr 20 Millionen Euro um. Götz mietet Loks aus einem Fahrzeugpool, pro Einheit zahlt er mehr als 35 000 Euro pro Monat. Er und Lokführer Busch bringen an diesem Augusttag 1,3 Millionen Liter Diesel von Wanne-Eickel im Ruhrgebiet nach Linz in Österreich.

Bürokratie ohne Sinn

Götz sagt, mehr als 90 Prozent seiner Züge seien pünktlich. Aber das heißt eben auch: Fast jeder Zehnte ist verspätet. Streckensperrungen, nicht aufeinander abgestimmte Fahrpläne, die unendlich vielen Vorschriften – IGE-Chef Götz spreizt Daumen und Mittelfinger: „So viel Vorschriften gab es, als ich vor zehn Jahren den Lokfüh-



Multitalent

Lokführer Busch telefoniert sich ans Ziel: am linken Ohr die Betriebszentrale der Deutschen Bahn, rechts seine Firma

in Deutschland für möglich. Wenn der SGV um vier Prozent pro Jahr wachse, wären bis 2035 „rechnerisch 15 Prozent weniger Lkws auf den Straßen unterwegs als heute“, heißt es in einem Positionspapier. Es ist eine Hypothese. Sie setzt voraus, dass sich sofort viel ändert. Also eher keine Hypothese. Mehr eine Utopie.

Armin Götz hat in den Neunzigerjahren die Bahngesellschaft IGE gegründet, zunächst als Personenbahn, heute fährt er vor allem Güter. Er beschäftigt mehr als 100

erscheine gemacht habe“, sagt er und breitet seine Arme aus: „Heute sind es so viel.“

Lokführer Busch braucht fast zwei Stunden, um seinen Zug ein paar Kilometer von Wanne-Eickel zu den Tankkesseln in Gelsenkirchen zu rangieren, die Fracht aufzunehmen, die Formalien zu erledigen; drei DIN-A4-Ordner mit Papiervordrucken sind ab jetzt sein ständiger Begleiter. Kurz hinter Duisburg muss Busch seinen Zug zum ersten Mal anhalten. Er telefoniert mit der Betriebszentrale, zückt einen Kugelschreiber: „Ich stehe vor Signal P986.“ Anschließend nimmt Busch „Befehle“ entgegen, so steht es tatsächlich auf dem Papierformular: 50 km/h statt 90 km/h ab Kilometer 2,850. Busch notiert die Befehle, wiederholt sie ▶

mündlich – die Kollegen in der Schweiz „haben das alles auf dem Tablet“, sagt er später, die rutschen meist gut durch: „Wir hingegen fahren von Signal zu Signal.“

Transporte ohne Tempo

Großkunden bereitet die deutsche Langsamkeit Sorgen. Die chemische Industrie etwa lässt jedes Jahr fast 30 Millionen Tonnen über die Schiene transportieren. Konzerne wie BASF, Lanxess und Covestro stehen für rund acht Prozent der Lademenge im SGV. Sie fordern über den Verband der Chemischen Industrie (VCI), die „Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit“ müsse „verbessert werden“ – und diktiert der Branche elf Empfehlungen. Die Zusam-

Maut – der Lkw nur auf Autobahnen und Bundesstraßen. Eine parkende Lok kostet mehr als 50 Euro pro Tag – ein Lkw an Autobahnraststätten nichts. Kommunen schließen Gewerbegebiete oft kostenlos an die Straße an, aber selten an ein Gleis. Andererseits zahlt ein Lkw Mineralölsteuern. Welcher Verkehrsträger letztlich begünstigt wird, ist also schwer zu sagen. Experten schätzen, dass der Zug ab einer Güterfahrt von 300 bis 400 Kilometer Länge einen Kostenvorteil hat – Pi mal Daumen.

Aber der Preis ist das eine. Die fehlende Flexibilität der Schiene das andere.

Bei IGE-Chef Götz klingelt das Handy, mit der Erkennungsmelodie von Jim Knopf aus der Augsburger Puppenkiste, kein Witz.

es am anderen Ende der Leitung, Gefahren-güter dürften nicht durch die Frankfurter City, das sei eine „Anweisung“. Götz kontert: „Die will ich sehen. Entweder ihr lasst uns diskriminierungsfrei durch Frankfurt Süd fahren oder der Fall liegt morgen bei der Bundesnetzagentur.“ Wenig später erhält der Bahnunternehmer eine E-Mail mit einem Link zu einem Wikipedia-Eintrag. „Das ist doch keine Anweisung“, schimpft Götz. „Kasperle“ sei das.

Während Lastwagen nahezu jede Straße in Deutschland befahren dürfen, bestimmen im SGV oft träge Regeln den Weg. Vorrang haben schnelle Züge wie ein ICE und Züge im Fahrplankontakt. Das Problem: Jede dritte Fahrt im SGV wird kurzfristig gebucht und



Hindernisparcours

Der Güterzug von IGE bringt Diesel von Gelsenkirchen nach Österreich. Zwangsstops auf der Strecke sind Alltag

menarbeit von Netz und Bahnen müsse optimiert werden, die Digitalisierung beschleunigt, „die durchschnittliche Geschwindigkeit der Güterzüge erhöht“ – sie liegt bei kaum mehr als 50 km/h.

Der Güterbahn-Verband NEE macht für die „Misere“ des SGV die Politik verantwortlich, genauer: das „langanhaltende Desinteresse der Bundespolitik“ an der Schiene. Der Staat habe die Deutsche Bahn privatisiert und die Branche liberalisiert, aber die „ökonomischen Wettbewerbsbedingungen im Verkehrssektor“ nicht geändert. Das Ergebnis: „eine Attraktivitätskluft“ zwischen Lastwagen und Zug.

Ganz unrecht haben die Lobbyisten nicht. Güterbahnen zählen für jeden Meter

In der Branche kennt man ihn als „Wadenbeißer“, der sich oft erfolgreich gegen die Mühlen der Bürokratie wehrt. Götz spricht mit der Betriebszentrale. Der Geschäftsbereich DB Netz Mitte habe Buschs Zug einen Fahrplan gebaut. Kleiner Haken: Er muss in Hessen „kopfmachen“, also wenden. Dazu muss die Lok vorne ab- und hinten wieder angekoppelt werden. Solche Rangierfahrten kosten bis zu zwei Stunden Zeit.

Ob er nicht direkt durch Frankfurt Süd fahren könne, bittet Götz. „Geht nicht“, heißt

muss dafür mindestens zwei Tage vor Abfahrt bei DB Netz beantragt werden.

Die Bundesnetzagentur, Hüter des Wettbewerbs, hat die langen „Planungsvorlaufzeiten“ schon einmal als „Wettbewerbsnachteil des schienengebundenen Verkehrs gegenüber dem Wettbewerber Straßenverkehr“ gebrandmarkt. DB Netz will die Anmeldefrist für kurzfristige Fahrpläne trotzdem von 48 Stunden auf fünf Arbeitstage verlängern, erfuhr die WirtschaftsWoche. NEE-Chef Peter Westenberger will ein „Protestschreiben“ aufsetzen. Er findet, die DB Netz falle als „Treiber eines stärkeren Wachstums auf der Schiene“ aus.

Unter der Trägheit des Systems leidet die Deutsche Bahn sogar selbst. Ihre Güter-

sparte DB Cargo kämpft seit Jahren gegen den Niedergang, verliert Marktanteile an Konkurrenten wie die italienische TX Logistik, an die französische Captrain und die Schweizer SBB Cargo. DB Cargo ist vom Monopolisten auf 50 Prozent geschrumpft, die transportierte Gütermenge in Tonnen seit 2008 um 20 Prozent eingebrochen. Auch der Umsatz war vor zehn Jahren höher als heute (4,5 Milliarden Euro). Das Geschäft schreibt notorisch Verluste. Ein Grund: DB Cargo leistet sich als Einziger im Markt den teuren Einzelwagenverkehr, bei dem ein Zug aus vielen Waggons mühsam zusammengesetzt wird.

Wie desolat die Lage ist, zeigt der vertrauliche „Performance Report DB Cargo“,

genaue Ankunftszeiten mitteilen kann. Ende 2020, so heißt es, werde die Flotte komplett ausgerüstet sein.

Innovationslust klingt anders – branchenweit. Automatische Kuppelsysteme, die etwa beim ICE zwei Zugteile ohne Hilfe des Menschen verbindet, gibt es im Güterverkehr nur als Prototyp, etwa vom Zulieferer Voith. Ein flächendeckender Einsatz? Fehl-anzeige. Und die Länge der Güterzüge ist wegen fehlender Ausweichgleise oft auf unter 600 Metern begrenzt. In Zukunft soll ein 740-Meter-Netz entstehen.

DB-Cargo-Chef Roland Bosch erweckt den Eindruck, er behalte die Nerven. Es habe sich „viel verbessert“, sagt er im Interview mit der Fachzeitung „Rail Business“. Bosch

Auch das Europäische Zugkontrollsystem ETCS, das Züge schneller durch die Länder lotsen soll, funktioniert nicht einwandfrei. Bahnmanager sprechen von „nationalen Dialekten“, Bosch von „komplexen Prozessen an vielen Landesgrenzen“.

Personal ohne Anschluss

Das macht vor allem den Einsatz des Personals zu einer Mega-Herausforderung – bei DB Cargo allein deshalb, weil Lokführer per Tarifvertrag nach spätestens 36 Stunden wieder zu Hause sein müssen. Lokführer bringen deshalb oft nur ein Drittel ihrer Arbeitszeit im Führerhaus zu; sind ansonsten von zu Hause zum Einsatzort oder umgekehrt unterwegs, nicht selten mit dem Taxi.



Wadenbeißer

IGE-Chef Götz (links) ist Eisenbahner aus Leidenschaft – und als Unternehmer in der Branche anerkannt

der die Leistung der Güterbahn im ersten Halbjahr 2019 abbildet. Die durchschnittliche Zahl der Züge, die jeden Tag rumstehen, obwohl sie fahren sollten, beläuft sich auf 66. Mal fehlen Lokführer, mal Loks. Das ist zwar weit weniger als die rund 100 Stehzüge pro Tag im Jahr 2017. Aber: Das Ziel für 2019 wurde um mehr als 40 Prozent krachend verfehlt.

Fortschritt ohne Elan

Grund für die Schräglage ist auch der Rückstand bei der Technik. DB Cargo hat erst 2018 angefangen, die Güterwagenflotte mit Sensorik und Telematik auszurüsten, damit das Unternehmen weiß, wo sich seine Waggons befinden –, und damit es Kunden

muss das sagen, er ist Chef Nummer vier innerhalb von zehn Jahren. Sein Unternehmen ist die größte Güterbahn in Europa. Und gewiss, ja: Das Geschäft hat Potenzial, da sind sich die Experten einig.

Doch anders als ein Lkw kann ein Zug nicht einfach Grenzen passieren. Ein Lokführer muss die Sprachen des jeweiligen Landes beherrschen. Als vor zwei Jahren bei Rastatt eine Brücke einstürzte und die Güterstrecke monatelang gesperrt war, scheiterten Ausweichfahrten über Frankreich.

Mitunter fehlen DB Cargo Personal und E-Loks, insbesondere auf Nebenstrecken und bei Störungen. Man sei „noch nicht so weit gekommen, wie wir wollten“, sagt Bosch, etwa bei Disposition des Personals und Loks. Das sei aber „bei allen Bahnen so“.

IGE-Lokführer Busch telefoniert gegen Nachmittag auf dem linken Ohr mit der Betriebszentrale von DB Netz, auf dem rechten Ohr mit der Disposition seines Arbeitgebers. Ursprünglich sollte er in Würzburg von einem Kollegen abgelöst werden, der den Zug dann bis Linz übernimmt. Aber so weit ist Busch nicht gekommen, irgendwo bei Mainz stellt er seinen Zug ab. Sein Kollege ist auf dem Weg. Er war eben noch in Halle an der Saale. Rund vier Stunden entfernt. ■