

# Stau auf den Schienen

für ARD Plusminus, Oktober 2008

Autor: Michael Houben

Die Wirtschaft boomt, die Globalisierung schreitet voran – und mit ihr der Güterverkehr, speziell von den Häfen. Seit Jahren ergeben sich jährlich zweistellige Zuwachsraten. Seit Jahren wächst auch der LKW-Verkehr – dann gibt es Stau – und irgendwann auch mal eine zusätzliche Fahrspur an den Autobahnen. Güter auf die Schienen! Diese Forderung ist schon alt: Aber offensichtlich hat keiner damit gerechnet, daß dieser Wunsch in Erfüllung geht. Tatsächlich wächst der Schienengüterverkehr momentan noch schneller als der Verkehr auf der Straße. Doch Politik und DB haben den Boom offensichtlich verschlafen – und deshalb droht Stau: Auf Straßen und Schienen

Am Bahnhof Süderelbe am Hamburger Hafen ist zu den Hauptverkehrszeiten fast jedes Gleis belegt. Und das aus einem einfachen Grund: Hier kommen immer mehr Schiffe an, mit immer mehr Containern. Um ein großes Schiff in 24 Stunden zu entladen muß alle zwanzig Sekunden ein LKW abfahren - oder alle zehn Minuten ein Zug. Und nach aktuellen Prognosen wird sich die Zahl der in deutschen Häfen landenden Container in weniger als zehn Jahren verdoppeln.

## Hilfe, Kundschaft !

Doch schon heute scheint das Schienennetz zu den entscheidenden Stunden schlichtweg voll zu sein. Spedition Hellmann, eines der größten mittelständischen Logistikunternehmen, versucht seit vier Jahren den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Bei DB-Tochter Railion hat Hellmann täglich vier Containerzüge bestellt: Abends spät Ladeschluß morgens früh ist die Ware am anderen Ende Deutschlands. Ein Erfolgskonzept, daß täglich zehn Kilometer LKW-Kolonnen ersetzt. Hellmann will mehr Züge fahren lassen! Doch die DB kann das nicht. Laut Hellmann ist das DB-Netz nicht in der Lage, zu den gewünschten Zeiten Züge fahren zu lassen. Laut Hellmann erhält die Spedition die Auskunft: zu den Zeiten, in denen sie fahren wollen ist das Netz belegt. Die DB nimmt dazu uns gegenüber leider keine Stellung.

Im Bereich des Güterverkehrs existiert allerdings schon heute Wettbewerb auf deutschen Schienen. Dutzende privater Eisenbahnunternehmen lassen mit eigenen oder angemieteten Lokomotiven und Lokführern Güterzüge durch Deutschland fahren. Wenn ein Zug zu einem bestimmten Uhrzeit eine Strecke befahren soll, muß diese Strecke bei der für das Netz verantwortlichen DB-Tochter bestellt werden. Man nennt diese Zeitfenster ‚Trasse‘. Und auch die Privatbahner erhalten immer öfter die Auskunft, die gewünschte Trasse sei leider nicht mehr verfügbar. Viele Netzabschnitte sind zu den für Güterverkehr wichtigen Zeiten schon derart ausgebucht, daß von vornherein ein Umweg eingeplant werden muß. Häufig werden Fahrpläne wegen Netzüberlastung nicht eingehalten.

## Alltagserfahrung

Wir haben für unseren Filmbericht einen Güterzug der Firma BoxXpress auf seiner Reise von Hamburg in Richtung Süden begleitet. Der Lokführer berichtet von seinen Alltagserfahrungen: „Wenn man mal zu einer bestimmten Zeit in den Bahnhof einfährt und der Fahrdienstleiter einem sagt ‚Du kommst aber zu einer schlechten Zeit wir haben alles belegt, das kann dann auch passieren und dann wartet man so lange, bis der für uns ein Gleis frei hat, Dann haben die Züge alle verschiedene Geschwindigkeiten fahren, das kommt dann auch zu Staus. Wenn etwa plötzlich einer schwerer Güterzug vor einem fährt, der nur 90 km/h fahren darf, dann wird ein schnellerer Güterzug, der mit bis zu 160 km/h unterwegs sein kann, immer wieder ausgebremst. Wenn aber ein schnellerer ICE vorbei will, dann muss der Güterzug auf einem Ausweichgleis warten und anschließend wieder mühsam neu beschleunigen. Und je voller das Netz, desto häufiger kommt es zu solchen Situationen. Davon abgesehen gibt es immer wieder Signalstörungen, Weichenstörungen oder Langsamfahrstellen, Und je dichter das Netz belegt ist, desto gravierender wirken sich solche Störungen aus.“

## Unpassende Planungen

Einer der problematischsten Engpässe existiert im sogenannten Hafenhinterlandverkehr. Wer von den Nordseehäfen nach Süden oder Osten will, muß fast immer über Hannover. Dafür existieren zur Zeit zwei Strecken. Eine (östliche) über Lüneburg oder eine westliche über Bremen. Beide Strecken sind weitgehend ausgelastet. Immerhin: DB und Verkehrsministerium planen hier einen Netzausbau: die „Y-Trasse“: eine milliardenteure Hochgeschwindigkeitsstrecke. Sie soll von den bereits vorhandenen Strecken abzweigen und auf kürzestem Wege durch die Mitte führen. Doch mehrere Gutachten zeigen, daß sie den ICE-Verkehr ein paar Minuten beschleunigt, den Gütern aber wenig nutzt. Sowohl Gutachter der Universität Hannover wie auch des VCD kamen zu dem Ergebnis, daß diese ICE-Trasse nicht nur viel zu spät in Betrieb gehen könnte sondern nach ihrer Fertigstellung viel weniger Güterzugfahrten möglich macht, als den Prognosen entsprechend benötigt werden.

### **Ungenutzte Möglichkeiten**

Dabei gibt es rund um die Häfen heute eigentlich schon genug Gleise. ältere Strecken, die zur Zeit fast nur von Personenzügen genutzt werden. Da wäre zum Beispiel die Strecke zwischen Bremen und Berlin verläuft, die wegen des Auswandererverkehrs früherer Jahrhunderte als ‚Amerika-Linie‘ bezeichnete wird. Auf ihr fahren schon seit Jahren planmäßig nur noch Nahverkehrs-Personenzüge.. Ähnlich ergeht es einer zwischen Hamburg und Celle verlaufenden Strecke. Der Ausbau für Güterverkehr wäre kurzfristig möglich. Einige Kilometer Ortsumgehungen müßten neu geplant und eventuell eine Oberleitung für E-Loks montiert werden. Selbst für einen zweigleisigen Ausbau sind die heute eingleisigen Strecken größtenteils schon vorbereitet. Und selbst wenn abschnittsweise das Gleis erneuert oder gar zweigleisig ausgebaut werden sollte. All das wäre preiswerter als der Neubau einer ICE-Trasse, schneller realisierbar und für den Güterverkehr hätte es deutlich größeren Effekt. Laut VCD-Studie könnte ein Ausbau dieser bereits bestehenden Linien, vier bis fünf mal mehr Güterzüge aufnehmen, als die langfristig geplante Y-Strecke.

Doch statt vorhandene Strecken kurzfristig auszubauen, legt die DB Gleise still. Vor drei Jahren zuletzt ein Ausweichgleis an der Amerika-Linie. Weil ohne dies Ausweichgleis auf dem betreffenden Streckenabschnitt immer nur ein Zug unterwegs sein kann, wurde regelmäßiger Güterverkehr auf dieser von Personenzügen genutzten Strecke weitgehend unmöglich.

Wie das schon ausgelastete Netz den wachsenden Güterverkehr ohne schnellen Ausbau bewältigen soll, ist ein Rätsel. Auch für Hartmut Gasser, der im offiziellen ‚Netzbeirat‘ die Interessen von Güterverkehrsunternehmen vertritt. Er fürchtet, daß der wachsende Güterverkehr wieder vermehrt auf die Straße abwandert – und stellt fest, daß es sich dabei eindeutig nicht um ein rein norddeutsches Problem handelt. Als weiteren Flaschenhals nennt er die Rheinschiene Richtung Süden, die Anbindung der BeNeLux-Staaten und viele andere Bereiche, in denen Ausweichgleise und Überholmöglichkeiten abgebaut oder dringende Erweiterungen verzögert wurden.

### **Warum kein Ausbau ?**

Die an die Börse strebende DB hat in diesem Jahr erstmals vermeldet, daß Sie mit dem Betrieb des Schienennetzes im vergangenen Geschäftsjahr gut 250 Millionen Euro Gewinn gemacht hat. Zu den drohenden Engpässen wollte sie vor der Kamera nicht Stellung nehmen: Schriftlich teilte der Konzern uns mit: „Die Zuwächse bis zum Jahr 2015 werden wir durch betriebliche Maßnahmen wie Umleitungsstrecken und Ausweichrouten sowie kleinere Investitionen bewältigen können.“ Eine plausible Erklärung dafür, warum die DB ihr heute schon ausgelastetes Netz nicht weiter ausbauen will, nennt Hartmut Gasser: „Wenn ich an die Börse gehen will, und ich kann beweisen, daß ich mit gut ausgelasteten Strecken Gewinne mache, dann ist das (betriebswirtschaftlich) besser, als wenn ich jetzt Geld für zunächst ungenutzte Reserven ausbebe und erst übermorgen die Einnahmen davon habe“

Der Staat, der das Netz subventioniert, hat übrigens wenig mitzureden. Wenn die DB künftig das in Bundeseigentum befindliche Netz verwaltet, ist bislang ist nur ein gesetzliches Kriterium als ‚Qualitätskontrolle vorgesehen: Die theoretisch mögliche Geschwindigkeit ! Wie viele Züge auf dem vom Steuerzahler finanzierten Netz fahren können, bleibt der DB überlassen. So kann die Bahn sich auf lukrative Hochgeschwindigkeitsstrecken konzentrieren. Die Güter stauen sich dann halt auf der Straße. Von Bundesverkehrsminister Tiefensee wollten wir wissen, ob es nicht sinnvoll wäre, auch die Zahl der möglichen Züge als Meßlatte für die Qualität des staatlich finanzierten Schienen-Netzes vorzusehen.. Eine Antwort darauf hat er uns nicht einmal schriftlich zukommen lassen.

### **Eine Art Potemkisches Dorf ?**

Der von uns begleitete Güterzug kam in der ersten halben Stunde tatsächlich kaum zehn Kilometer voran. Dort, wo das Zubringergleis vom Hamburger Hafen auf die Hauptstrecke einfädelt, scheint lange Zeit keine Lücke frei gewesen zu sein. Doch nachdem der Zug erst einmal auf der Hauptstrecke angekommen war, ging es überraschend gut voran. Die Netzleitzentrale der DB, die über die Filmaufnahmen und deren Zweck informiert war, meldete sich per Funk auf der Lok und wünschte ‚dem Filmteam‘ ausdrücklich eine ‚gute Fahrt‘ und schöne Bilder. Wenig später machte uns der Lokführer darauf aufmerksam, daß (anders als an anderen Tagen) entlang unserer Route offenbar immer wieder andere Güterzüge neben der Strecke auf Ausweichgleisengeschick an roten Signalen warteten. so daß der von uns begleitete Zug in dieser Nacht ohne Halt vorbeirauschen konnte und ungewöhnlich schnell voran kam.