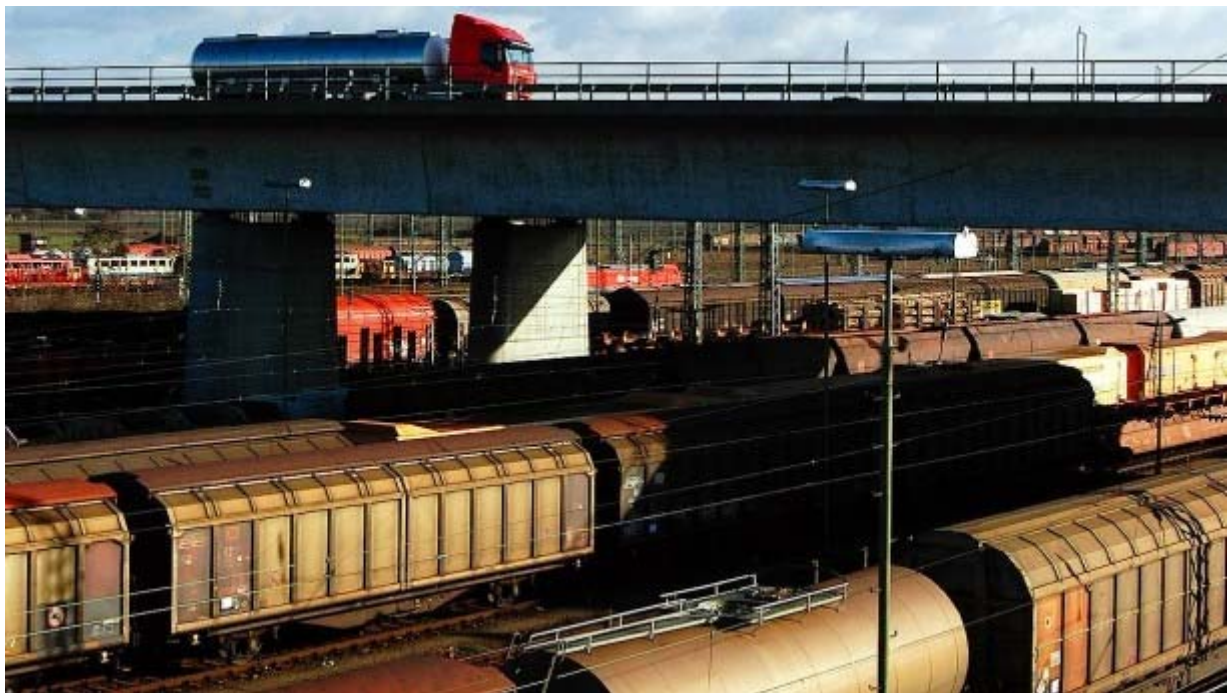


Veröffentlicht: 17.12.2016, 21:17 Uhr

Tücken der Verkehrspolitik Laute Güterbahn trifft smarten Lastwagen

Die Schiene ist kaum eine Alternative zum Lastwagen. Das liegt an der deutschen Verkehrswegeplanung – und an der Weigerung, der Bahn Anreize für Innovationen zu setzen. Ein Gastbeitrag.

17.12.2016, von Gottfried Ilgmann



© imago stock Ein Trauerspiel: Der Güterverkehr auf der Schiene

Güter gehören auf die Bahn, so lautet das Mantra der Verkehrspolitik. Zugleich wurde in den vergangenen Jahrzehnten alles Mögliche getan, um diese Vorgabe nicht Wirklichkeit werden zu lassen. Der Güterverkehr auf der Schiene gerät deshalb in wirtschaftliche Schwierigkeiten, allen voran die DB Cargo, die Güterverkehrstochter der [Deutschen Bahn](#) AG. Es sind vorrangig politische Versäumnisse, die die Chancen der Güterzüge reduziert haben.

Wegen der historischen Entwicklung des Eisenbahnnetzes laufen die meisten Schienenstränge mitten durch Städte und Dörfer, eben auch die der Güterbahn. Manchmal lagen die ersten Bahnhöfe damals in Randlage der Bebauung, wurden dann aber zu Zentren der Stadtentwicklung. Das tritt jetzt immer mehr als strategischer Nachteil zutage, vor allem wegen des Lärms der Güterzüge.

Autos und insbesondere Flugzeugen wurden über die Jahre erhebliche Minderungen ihres Krachs aufgezwungen. Die Eisenbahn dagegen wurde mit einem sogenannten Schienenbonus bei der Lärmmessung bis vor kurzer Zeit noch verhätschelt. Eine wesentliche Lärmquelle der

Güterwagen sind ihre vorsintflutlichen Klotzbremsen, die Rad und Schiene aufrauen. Nach langem Zaudern wird nun mit Steuergeld die Umrüstung auf neue Bremsklötze gefördert, übertrieben „Flüsterbremse“ genannt. Damit wird aber bis 2020 nur eine Lärmquelle beseitigt. Eine schnelle Heilung weiterer Quellen ist unmöglich.

Güterverkehr rückt an hinterste Stelle

Der Lastwagen als direkter Konkurrent der Güterbahn ist zwar auch laut, aber leiser als der Schienengüterverkehr, und er fährt überwiegend nicht durch die Zentren der Städte. Soweit er im Fernverkehr unterwegs ist, nutzt er meist Autobahnen. Diese führen schon seit ihrer Einführung zur Weimarer Zeit respektvollerweise an den Siedlungszentren vorbei.

Die globalen Warenströme haben den Verkehr insbesondere von und zu den großen Seehäfen drastisch wachsen lassen. Mit der Erweiterung der [Europäischen Union](#) nach Osten wurde Deutschland zum Verkehrskreuz in alle Richtungen. Deshalb rächt sich besonders, dass der Höllenlärm der Güterzüge lange ein exotisches Thema war. Deutschland hat in den vergangenen Jahrzehnten Schienenstrecken zu gewaltigen Kosten gebaut, aber keine für den Güterverkehr, die den Lärm ins Kalkül zogen.

Dahinter steckt System. Schienenwege entstehen in Deutschland nur, wenn sie an vorrangiger Stelle in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen werden. Doch die Prozedur, wie der Plan entsteht, rückt den Güterverkehr an die hinterste Stelle. Letztlich haben hier stets nur die deutschen Regionen miteinander gerungen, wer die höchsten „Leuchttürme für den ICE-Verkehr“ erhält.

Verschieben sich Staus auf die Schiene?

Die teuersten Projekte regionaler Interessen sind prominent: Die ICE-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm mit der Unterkellerung des Stuttgarter Hauptbahnhofs ([Stuttgart 21](#)) und die ICE-Strecke Erfurt-Nürnberg durch den Thüringer Wald, die rund zur Hälfte aus Tunneln und Talbrücken besteht und auf der nach 26 Jahren Planungs- und Bauzeit demnächst in jeder Richtung nur ein ICE pro Stunde sowie zwei bis drei Sprinterzüge pro Tag verkehren werden.

Verzögert wurden Projekte, um zum Beispiel mehr Güter aus Süd- und Südosteuropa zu den Nordseehäfen zu transportieren. Welche Region wünscht sich Schienenwege, die ihr direkt nichts nützen, sondern die nur Lärm einbringen? Aus der regionalen Interessenlage kann also kein strategisch sinnvolles Netz für den europäischen Güterverkehr entstehen. Ein solches Netz wäre jedoch nötig, damit Lkw-Verkehr, der sich jetzt in allen Richtungen über die deutschen Autobahnen quält, auf die Schiene wechselt.



© Daimler AG  Laster mit Autopilot: Ein Mercedes-LKW mit dem Highway Pilot Connect-System

Werden sich vielleicht in Zukunft wegen der Staus auf den Autobahnen die Verkehre von selbst in Richtung Schiene verschieben? Das ist eine abwegige Hoffnung. Denn neben der miesen Verkehrswegeplanung hat die Güterbahn zu viele andere Schwierigkeiten: Ihre Innovationsrate ist überaus ärmlich. Der Lkw hingegen ist ein Weltmarktprodukt und unterliegt einem globalen Innovationswettbewerb, effizienter und umweltfreundlicher zu werden.

Bahnbranche braucht ein Investitionsfeuerwerk

Im Mai 2015 fand in Münster in Westfalen der „Kongress BahnBau“ statt, veranstaltet vom Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure. Motto der Veranstaltung „Schieneninfrastruktur - Fit für die Zukunft“. Vortragende waren die Chefs der Eisenbahnnetze der Schweizerischen und der Österreichischen Bundesbahnen (SBB und [ÖBB](#)) sowie der Deutschen Bahn. Philippe Gauderon, Mitglied der Konzernleitung der SBB, berichtete von seinem Besuch bei einem Autohersteller, um sich über die Zukunft des Lastwagens schlau zu machen. Sein Fazit: Der Lkw werde durch Innovation seine Kosten um die Hälfte senken. Er, Gauderon, habe keine Idee, wie die Schiene in diesem Wettbewerb mithalten könne.

Das klingt, als wäre die Zukunft der Güterbahn schon vorbei. Bekanntermaßen arbeiten die Lastwagenhersteller daran, ihre Fahrzeuge künftig auf Autobahnen elektronisch gekoppelt zu fahren. Dadurch gibt es große Sprünge in der Fahrerproduktivität. Die Bahnbranche müsste ein Innovations- und Investitionsfeuerwerk anzünden, um eine Antwort auf diesen „Lkw 4.0“ zu finden. Mehr noch: Der Branche muss erst noch bewusstwerden, wie dürftig bislang ihre Innovation war. Dazu drei Beispiele:

Produktivität der Güterwagen ist schlecht

1. Die Zugbildung aus einzelnen Wagen geschieht weiter mit erheblichem Personaleinsatz, ist daher teuer und zeitraubend, weil es keine automatische (Mittelpuffer-)Kupplung, keine

Diagnostik und keine automatische Bremsprobe gibt. Das sind Techniken, wie sie andernorts und in anderen Branchen längst Routine sind. Seit Jahrzehnten wird zwar geforscht, aber es gibt keinen Durchbruch bei der Umsetzung.

2. Die Energieeffizienz der Güterbahn ist miserabel. Wegen schlechter Organisation und Infrastrukturmängeln werden exzessive Umwege gefahren. Die Güterwagen sind Schwergewichte; es gibt keinen Leichtbau wie beim Lkw, um mehr Ladung aufzunehmen, schneller zu beschleunigen und den Energiebedarf zu senken. Dem aerodynamischen Widerstand wird kaum Beachtung geschenkt, obwohl er in aller Regel ab 80 Kilometer pro Stunde mehr als die Hälfte der Antriebsenergie verbraucht. Die Rückgewinnung der Bremsenergie ist dürftig - gemessen daran, was möglich wäre.

© Deutsche Bahn, afp Vierte Generation: Das kann der neue ICE

3. Die Produktivität der Güterwagen ist schlecht. Sie fahren im Mittel zwanzig- bis dreißigtausend Kilometer im Jahr - ein Produktionsmittel, das pro Woche einmal 500 Kilometer weit fährt und sonst „herumsteht“. Bei zeitgemäßer Technik von Wagen und Infrastruktur wäre ein Mehrfaches dieser Laufleistung möglich. Eine bessere Produktivität würde der Branche zudem erlauben, in neue Güterwagen zu investieren, die alle wesentlichen Lärmquellen drastisch reduzieren.

Auch der ICE wird quersubventioniert

Die Schiene hat in Deutschland knapp 17 Prozent Anteil an der Verkehrsleistung im Güterverkehr. Sie konnte den Anteil nicht - wie propagiert - ausbauen, sondern nur halten, allerdings umfangreich gestützt durch verdeckte Quersubvention vom Regionalverkehr. Dessen Züge - zu 60 Prozent aus Steuergeld finanziert, der Rest sind die Fahrkartenerlöse - zahlen auf einer Strecke gleicher Qualität zwei Drittel mehr Schienenmaut als die Güterzüge, die um ein Mehrfaches länger sind, mit ihren hohen Achslasten die Gleise malträtieren, den Schotter schneller zerbröseln und dem Unterbau zusetzen, insbesondere den Brücken. Der höhere Preis der Regionalzüge wird damit begründet, dass sie im Takt verkehren - eine absurde Begründung für alle Strecken, die nicht überlastet sind.

Auch der ICE wird quersubventioniert, obwohl er wie der Güterverkehr eigenwirtschaftlich (nicht subventioniert) sein sollte. Zwischen Berlin und Hamburg zahlt eine Regionalbahn (vier Wagen, im Mittel nicht einmal zu einem Viertel ausgelastet) ebenso viel für die Nutzung wie zwei gekoppelte ICE-Triebzüge mit 14 Wagen, im Mittel zur Hälfte ausgelastet. Dabei resultieren die üppigen Kosten für den Ausbau dieser Strecke nach der Vereinigung fast nur aus den hohen Ansprüchen des ICE.



© dpa  Bahnlärm im Mittelrheintal - ein Dauerthema

Konzentriert zeigen sich die Herausforderungen für die Güterbahn auf der Rheinschiene, Teil des europäischen Korridors Genua-Rotterdam. Die Schweiz hat auf dieser Strecke jetzt den Gotthard-Basistunnel fertiggestellt, mit 57 Kilometer der längste Tunnel der Welt. Er hat 12,2 Milliarden Schweizer Franken gekostet, das sind 1,9 Prozent des Schweizer Bruttoinlandsprodukts. Etwa die Hälfte der europäischen Industrie liegt im Einzugsbereich dieser Strecke, die durch den Tunnel zu einer durchgehenden „Flachlandbahn“ geworden ist.

Engstelle im Weltkulturerbe

„Der Gotthard ist wie das Herz, nun fehlt noch die Aorta“, sprach Bundeskanzlerin [Angela Merkel](#), als sie von der Schweizer Verkehrsministerin Leuthard während der Einweihungsfeier des Tunnels im Juni dieses Jahres auf den Ausbau auf deutscher Seite angesprochen wurde. Da jedoch droht ein Fiasko, so zum Beispiel bei Offenburg. Dort muss die Strecke auf vier Gleise ausgebaut werden, denn die vorhandenen zwei Gleise sind bereits heute am Kapazitätslimit.

Die Offenburger haben sich gegen den Bahnlärm mit Erfolg gewehrt: Unter der Stadt wird ein sieben Kilometer langer, 1,2 Milliarden Euro teurer Tunnel nur für Güterzüge gebohrt. Im Januar 2016 wurde die Finanzierung beschlossen. Die Strecke wird in 20 Jahren in Betrieb gehen, so plant die Deutsche Bahn. Bis dahin werden auf der Rheinschiene rund 50 Prozent größere Güterströme erwartet. Werden die Güter warten, bis die Bahn leistungsfähig ist? Sie werden auf dem Lkw 4.0 landen. Viele davon werden Gigaliner sein, Lastwagen mit Überlänge. Die Schienenverkehrslobby nennt sie „Monstertrucks“.

Im Mittelrheintal zwischen Bingen und Koblenz lauert eine weitere Engstelle. Auf den je zwei Gleisen rechts und links des Rheins wird erst in ein paar Jahren die Kapazitätsgrenze erreicht. Aber das Weltkulturerbe Rheintal wird seit Jahren wegen des höllischen Güterzuglärms immer unwirtlicher. Sobald die uralten Bahnstrecken - zum Teil in Hanglage -

einmal tiefgreifend saniert werden müssen, bedingt durch die Belastung mit schweren Güterzügen, droht der Aorta der Infarkt.

Wie die Bahnreform stecken blieb

Das Fazit: Unproduktiv, laut und beim Netzausbau vernachlässigt, trifft die Güterbahn auf den Lkw 4.0. Wie soll der absehbare Niedergang aufgehalten werden? Es mangelt nicht an Vorschlägen zur Besserung. Der Teufel steckt hier aber ausnahmsweise nicht im Detail, sondern in der Anreizstruktur. Zur Begründung hilft ein Blick zurück.

© AP, Reuters Nach 17 Jahren: Bahn frei für den Gotthard-Tunnel

Die Bahnreform zum 1. Januar 1994 sollte der Branche unternehmerische Chancen bringen, blieb aber nach wenigen Jahren stecken. Der Bund selbst ist nach 23 Jahren noch immer der überragende Player der Branche. Als Eigner der Deutschen Bahn AG ist er alles zugleich:

- Alleinaktionär der [DB Netz AG](#) und damit der Infrastruktur der Bahn, also der Schienenwege, der Fahrstromversorgung, der Bahnhöfe etc.
- Alleinaktionär der drei Eisenbahn-Verkehrsunternehmen [DB Cargo](#) und [DB Regio](#) (jeweils um 65 Prozent Marktanteil) sowie der [DB Fernverkehr](#) (fast 100 Prozent Marktanteil)
- Gesetzgeber für den Wettbewerb der Eisenbahnverkehrs-Unternehmen untereinander, das heißt im Spagat zwischen den eigenen und privaten Unternehmen
- Gesetzgeber für den intermodalen Wettbewerb zwischen Eisenbahn, Binnenschiff und Straßenverkehr
- Investor in den Neu- und Ausbau des Netzes aus Haushaltsmitteln
- Subventionsgeber für den Erhaltungsaufwand des Netzes und auch für den kombinierten Güterverkehr (Lkw auf der Bahn) und er haftet für die Schulden, die der Bahnkonzern zu erstklassigen Bedingungen anhäuft (faktische Staatshaftung).

In dieser Gemengelage verhält sich die Deutsche Bahn nicht wie ein Unternehmen, das sich im Wettbewerb beweisen muss, um eine Zukunft am Markt zu haben. Maßgebend für den Vorstand ist zunächst die Befriedigung der Wünsche aus der Politik, die wenig von Markterfordernissen geprägt sind. Es ist deshalb kühn, die Deutsche Bahn überhaupt als Unternehmen zu bezeichnen.

Der Bund muss sich endlich entscheiden


„Betreutes Arbeiten“ nannte ein Kommentator kürzlich das Wirken von DB-Konzernchef Rüdiger Grube. Schon die Regierungskommission Bahn warnte 1991: „Die Bahn würde weiter ihr Geld nicht am Markt verdienen, sondern es sich unökonomisch, aber politisch durchaus effizient in Bonn abholen“, falls auf Strukturreformen verzichtet wird. Mit Strukturreform meinte die Kommission, die drei Transportparten der Deutschen Bahn durch sukzessive Privatisierung in den Wettbewerb auf der Schiene zu entlassen.

Der Bund muss sich entscheiden, ob er den integrierten Konzern Deutsche Bahn mit umfassender Staatshaftung beibehält, der damals von der Regierungskommission Bahn nur als ein Durchgangsstadium gedacht war, oder ob er sich durch Privatisierung der Transportparten sukzessive auf die Verantwortung für die Schieneninfrastruktur zurückzieht. Nur im zweiten Fall kann der Verkehr auf der Schiene einem fairen und effektiven Wettbewerb ausgesetzt und so der Anreiz für mehr private Investitionen sowie zu mehr Innovation und Kostensenkung erhöht werden.

So gut wie kein Wettbewerb im Fernverkehr

Damit würde auch ein abstruser Widerspruch aufgehoben: Heute ist die DB Netz den Interessen der Deutschen Bahn verpflichtet, und damit auch den Transporttöchtern im DB-Konzern, andererseits soll die DB Netz aber an dieser Verpflichtung durch das Eisenbahnregulierungsgesetz gehindert werden (Gebot zur Wettbewerbsneutralität). Für private Investoren bleibt es riskant, sich vom Verhalten der DB Netz abhängig zu machen. Schon deshalb gibt es fast keinen Wettbewerb im Fernverkehr: der Markteintritt bedarf dort großer Investitionen.



© Reuters  Prominente Gäste bei der Einweihung des Gotthard-Tunnels

Die völlige, das heißt institutionelle Unabhängigkeit der DB Netz AG von den Transporttöchtern der Deutschen Bahn entspräche auch einer Forderung der Europäischen Union, die bislang im Schulterschluss von Deutscher Bahn und der französischen SNCF - unterstützt durch die beiden Regierungen - unterlaufen wurde.

Als Herr über die Infrastruktur muss der Bund die Verkehrswegeplanung umgestalten. Ein erfolgreicher Aus- und Umbau des Schienennetzes ist nicht auf Basis regionaler Wünsche möglich, die nur auf den Personenverkehr zielen. Einen strategischen Plan für das Netz muss die DB Netz zunächst selbst aufstellen und damit die künftigen Ansprüche der Güterbahn erfüllen. Dieser Plan sollte Ergebnis eines großangelegten Planungswettbewerbs sein.

Hindernisse über Hindernisse

Ein großes Hindernis sind die erheblichen Investitionen in das Schienennetz, um den Ansprüchen eines europäischen Güterverkehrs zu genügen. Ein noch größeres Hindernis ist die Zeit, bis die Projekte verwirklicht sind. Deshalb ist die Planungszeit des Neu- und Ausbaus nach den Reformen 2006 (Planungs-Beschleunigungs-Gesetz) weiter zu verkürzen. Ein Lichtblick sind die Dialogforen. Die Optionen der Durchführung eines Schienenprojektes werden in frühem Stadium mit den Betroffenen erörtert. Dadurch können zeitraubende Konflikte vermieden werden.

Diese Reformen verletzen naturgemäß viele Interessen. Die Länder wollen weiter den Ausbau des Schienennetzes nach ihren regionalpolitischen Wünschen. Bürgerinitiativen möchten eher weiterreichende rechtliche Möglichkeiten, ihre örtlichen Interessen durchzusetzen. Der Vorstand des DB-Konzerns möchte Herr über das Netz bleiben, um seine Bewirtschaftung nach den Interessen seiner Verkehrstöchter DB Cargo, DB Regio und DB Fernverkehr auszurichten und so den Wettbewerb auf der Schiene nicht richtig ausbrechen zu lassen. Die Hausgewerkschaft fürchtet bei einer Aufspaltung einen Machtverlust durch die Konkurrenz anderer Gewerkschaften.

Die Lage des Güterverkehrs auf der Schiene ist prekär. Statt des gewünschten Wachstums zu Lasten des Lkws ist ein Niedergang absehbar, weil die Korrekturen, seien sie institutionell oder investiv, erst nach vielen Jahren wirken können. Aber ohne sie gibt es nicht einmal Hoffnung.

Der Autor Gottfried Ilgmann ist ein gefragter Verkehrsfachmann, der sich nicht scheut, der Politik auch unbequemen Rat zu erteilen. Geboren 1944 in Breslau, hat Ilgmann Thermodynamik und Wirtschaftswissenschaften studiert.

Nach der Promotion zum Wirtschaftsingenieur an der TU Berlin über die Optimierung von Verkehrsleistungsangeboten war er in der Verkehrsberatung tätig, ab 1980 als Leiter einer Unternehmensberatung. Für den Hamburger Wirtschaftssenator hat er die Reform des Hamburger Hochbahnkonzerns (HHA) betreut.

Mehr als zehn Jahre lang arbeitete er für die Regierungskommission Bahn am Konzept der Bahnreform. 1987 gründete er die Beratungspartnerschaft I&M (nun IMP). hig.