

Heiner Monheim

### ***Inter-Regio- Güterbahn! Güterbahn „von unten“***

**Beim Systemvergleich mit der Schweiz und historischen Vergleich mit der Expansionsphase der deutschen Bahnen wird deutlich, welche Erfolgsfaktoren Bahnen in Europa brauchen: eine starke Verankerung der Personen- und Güterbahnen in den Regionen und eine marktgerechte Konzentration auf die mittleren Reise- und Transportweiten, die IR- Distanzen. Sie sind nach dem Nahverkehr der zweitwichtigste Markt. Diesem Markt dienen moderne InterRegio- Konzepte im Personenverkehr wie in der Schweiz, den Niederlanden oder in Skandinavien . Auch erfolgreiche Güterbahnen bieten marktgerechte Konzepte für mittlere Transportweiten, allen voran die Schweizer Bahnen. Wie IR- Güterbahnkonzepte für Deutschland aussehen müssen, analysiert der folgende Beitrag.**

#### **Der Rückzug der Güterbahn**

Interregionale Zugkonzepte haben früher die Güterbahn geprägt. So z.B. der klassische Schnellzug mit Gepäckwagen, der früher auf allen interregionalen und internationalen Zugverbindungen mitgeführt wurde. Zu jedem mittleren Bahnhof gehörte ein stattlicher Güterbahnanteil, ein Güterannahmeschalter, eine Rampe, um die Waren schnell ans Gleis zu schaffen, ein Güterschuppen, über den die abgehenden und ankommenden Güter kleiner und mittlerer Größe zeitnah bereitgestellt bzw. angenommen werden konnten. Auf den Bahnsteigen verkehrten die langen „Schlangen,, von aneinandergesetzten Paket-, Post- und Stückgutwagen, die das schnelle Be- und Entladen der Gepäckwagen sicherstellten.

Der Brief- und Pakettransport füllte mehrmals am Tag zwischen den Mittel- und Oberzentren Güterwagen, in den Postzügen wurde sehr rationell das Postgut unterwegs bearbeitet. Hinzu kam ein respektables Stückgutaufkommen aus der jeweiligen regionalen und lokalen Wirtschaft rund um den Bahnhof. Und auch der seinerzeit oft noch sehr gepäckreiche Personentransport brachte viel Reisegepäck auf die Güterbahn.

Zwar waren seinerzeit noch keine lupenreinen Taktverkehre entwickelt, aber überall bei den überregionalen Schnellzügen (D-Züge, FD- Züge) liefen die Gepäckwagen mit. In Deutschland sind sie seit den 80er Jahren verschwunden. Die Post hat ihre Brief- und Paketverkehre auf die Straße verlagert und ihre Brief- und Frachtzentren an den Hauptbahnhöfen der Groß- und Mittelstädte geschlossen bzw. auf wenige Standorte auf der grünen Wiese mit Autobahnanschluss verlagert. Im IC, IR und ICE verschwanden die Gepäckwagen. Immer mehr Güterschuppen standen leer. Güterrampen verfielen und Lastaufzüge und Gütertunnel in den Bahnhöfen wurden geschlossen. Übrig blieb der lächerlich kleine und prohibitiv teure Kurierdienst des IC, der aber nichts mehr mit dem alten gemischten Personen- und Gütertransport auf den Fernzügen gemein hatte.

Auch die Güterzüge wurden systematisch ausgedünnt. Immer mehr Gleisanschlüsse, kleine Güterannahmepunkte, kleine Umschlagpunkte sowie dezentrale Rangierbahnhöfe wurden geschlossen. Die gemischte Nutzung des Netzes durch Personen- und Güterbahn verschwand immer mehr. Übrig bleibt eine selektive, konzentrierte Güterbahn für die großen Hauptrelationen zwischen wenigen Güterbahnknoten. Zu dieser fortschreitenden „Selbstamputation“ der Güterbahn trug das fatale Klischee von einer Zweiteilung in straßenaffine und bahnaffine Güter und Relationen maßgeblich bei. Als bahnaffin galten großvolumige, wenig zeitsensible Massengüter auf langen Relationen, bei denen eine mehrtägige Transportdauer problemlos war. Als straßenaffin galt der ganze Rest der kleinvolumigen, teuren, zeitsensiblen diffusen Gütertransporte über kurze, mittlere und auch

lange Entfernungen, die mit dem Klischee „just in time“, pauschal an die Straße abgegeben wurden. Die Bahn fixierte sich auf die Nachtsprungrelationen mit langen, weitlaufenden Güterzügen. Mit dieser Preisgabe aller anderen Teilmärkte marginalisierte die Bahn natürlich ihr Transportvolumen, ihren Marktanteil und ihren Umsatz, weil sie den großen Rest kampfflos der Straße und dem LKW überlässt.

Resultat waren fortschreitende Marktanteilsverluste, von ehemals über 80% über die Zwischenschritte 35% und 24% auf nur noch 20%. Und alle Prognosen verlängern diese Fehlentwicklung ungerührt weiter. Selbst beim Güterfernverkehr soll die Talfahrt weitergehen, von 45% Anfang der 90er Jahre über 35% um 2010 auf nur noch 17% im Jahr 2015.

*Abb. Entwicklung der Güterbahnanteile bisher und künftig*

### **Überschätzung des Fern- und Transitverkehrs**

Zu dieser Preisgabe riesiger Marktvolumina trägt natürlich bei, dass in Deutschland Politik, Verkehrsplanung und Bahnmanagement mit Blick auf die endlosen LKW-Schlangen auf den Autobahnen Güterverkehr als Fernverkehr mißverstehen. Hier gibt es eine typische Analogie zum Personenverkehr, wo ja auch der Fernverkehr maßlos überschätzt und mit teuren, unwirtschaftlichen Hochgeschwindigkeitsangeboten bedient wird. Dabei spielt der langdistanzige Güterverkehr und Transitverkehr im Transportgeschehen eine kleine Rolle.

*Abb. Güterverkehr nach Distanzklassen*

Mit Abstand am wichtigsten ist der Güterverkehr über kurze und mittlere Distanzen. Ein Konzentrationsansatz auf wenige Güterverkehrsknoten und Hauptkorridore der Güterbahn geht insoweit an den Dezentralitätserfordernissen deutscher Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsstruktur völlig vorbei. Deutschland braucht eine dezentrale Güterbahn. Hier zeigt sich die prinzipielle Analogie zur IR-Diskussion beim Personenverkehr. Nur mit dezentralen, flächendeckenden Angebotskonzeptionen, die die kurzen und mittleren Distanzen beachten, kann die deutsche Güterbahn erfolgreich sein. Dies belegt ein Blick auf die typischen Unterschiede der Transportdistanzen zwischen Straße und Schiene nach Güter/Warengruppen. Weil die Bahn sich nicht an den spezifischen Distanzerfordernissen des Marktes orientiert, verliert sie bei kurzen und mittleren Distanzen fast alles an die Straße. Das ist so, als ob ein Textilfabrikant dauernd nur mit Maxigrößen an den Markt ginge, während doch die Bevölkerung in ihrer Größe eher normalverteilt ist. Wer sich mit seinen Angeboten auf einen marginalen Markt konzentriert, muss sich nicht wundern, dass er wenig Markterfolg hat. Denn für Markterfolg ist Kundennähe maßgeblich.

*Abb. Transportweiten der Verkehrsträger nach Warengruppen/Branchen*

### **Polyzentrische Länder brauchen dezentrale Bahnstrukturen**

Deutschlands Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur ist polyzentrisch. Es gibt 250 Wirtschaftsregionen, knapp 200 große Zentren und gut 1.300 Mittelzentren und Kleinstädte. Sie alle erzeugen in ihren Gewerbegebieten und Handelsstandorten riesige Gütervolumina, die netzartig über die ganze Republik verteilt werden, bevorzugt auf Straßen.

*Abb. Siedlungsstruktur Deutschlands*

Ein exemplarischer Blick auf die Chemiebranche zeigt das Problem. Die Bahn ist stolz, dass sie für die Chemieindustrie sog. Branchenlösungen mit eigenen Chemie-Ganz-Zügen

entwickelt hat. Aber die beziehen nur die ganz großen Chemiestandorte ein. Tatsächlich haben aber die LKW, die die Chemiebranche bedienen, nur eine durchschnittliche Transportweite von 40 km. Die Bahn hat dagegen bei ihren Chemietransporten eine mittlere Distanz von 230 km.

*Abb. Chemiezugnetz der Bahn*

### **Sargnagel Korridor- und Rückzugsphilosophie sowie Netz 21**

Die fatale Korridor- und Rückzugsphilosophie zeigt sich außer im Netz auch bei der Konzeption der Güterverkehrszentren und Umschlagknoten des kombinierten Verkehrs.

*Abb. Netz der Güterverkehrszentren*

*Abb. Netz der Umschlagknoten im kombinierten Verkehr*

Mit nur 30 Güterverkehrszentren will man den Bedarf an multimodalen Schnittstellen befriedigen. Diese Konzentration und damit naheliegende Überdimensionierung mobilisiert wegen der zwangsläufig hohen LKW- Verkehrsvolumina im Vor- und Nachtransport viel Widerstand. Adäquat wäre eher ein System von 300 solchen Anlagen, die dezentral im ganzen Land und im ganzen Bahnnetz verteilt sind. Und selbst eine große Zahl solcher intermodaler Knoten reicht nicht aus. Sie müssten nochmals durch ein sekundäres Netz von Straße- Schiene- Schnittstellen ergänzt werden, in denen mit einfachen Mitteln schneller Güter- und vor allem Containerumschlag möglich wird, ggf. auch im Selbstverlad auf kleinen Güterrampen.

Auch beim kombinierten Verkehr, einem potenziell sehr entwicklungsfähigen Sektor für die Güterbahn, hinkt die Bahn hinterher. Wenn man an den großen Häfen die gigantischen Wachstumsraten der verladenen Container sieht und dies mit dem eher bescheidenen Wachstum der Güterbahn beim Containertransport vergleicht, erkennt man erneut, dass die Bahn weit hinter den Erfordernissen bleibt. Auch hier ist der Hauptgrund die falsche Konzentrationsphilosophie, die nur für wenige Haupttrouten und an wenigen, großen Knotenpunkten kombinierten Verkehr anbietet, obwohl zwischenzeitlich Container über das Straßennetz bis in den letzten Winkel transportiert werden. Während auf der Straße Container auch mit einfachen Umschlagtechniken ihr Ziel erreichen (Gabelstapler für die kleineren und mittleren Containergrößen), setzt die Bahn vorzugsweise das sehr teure und schwere Gerät der Portalkräne ein, das dann auf eine kleine Zahl von aufkommensstarken Standorten beschränkt bleiben muss.

*Abb. Wachstumsraten des Containerumschlags in den Häfen*

*Abb. Entwicklung des kombinierten Verkehrs bei der Bahn*

Mit dem Konzept Netz 21 treibt die Bahn die Fehlentwicklung auf die Spitze. Der Versuch, für Güterverkehr und Personenverkehr jeweils eigene, getrennte Netze zu schaffen, führt in den Ruin wie der Versuch, ein eigenes, exklusives Hochgeschwindigkeitsnetz aufzubauen. Das ist gerade so, als wenn es eigene Autobahnen für Porsches und Ferraris und andere Autobahnen für Klein- und Mittelklassewagen gäbe. Und vielleicht auch noch eine spezielle Autobahn für LKW? Wirtschaftlich sind Bahnnetze nur, wenn sie möglichst verschiedenen Zwecken gleichzeitig dienen können. Natürlich ist die Mischung von langsamem und schnellem Verkehr betrieblich und infrastrukturell eine Herausforderung. Aber sie ist lösbar, wenn man dem Netz eine maximale Flexibilität gibt, wenn man durch viele Weichen und Kreuzungspunkte (die bei einem dezentralen System mit vielen Bahnhöfen ohnehin nötig sind) überall im Netz jederzeit den schnellen Zügen die Möglichkeit gibt, langsame Züge zu

überholen, ohne dass dies für beide zu unzumutbaren Zeitverlusten führt. Im Deutschen Netz haben dagegen die Infrastruktur- Rationalisierer systematisch Bahnhöfe und Haltepunkte stillgelegt, Weichen herausgerissen, Stellwerke zentralisiert, so dass die Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Netzes immer mehr gesunken ist. Das ist auch der Grund, warum die DB trotz einer geringeren Belegung des Netzes viel mehr Verspätungen einfährt als die Schweizer Bahnen. Die haben im Schnitt je Streckeneinheit drei mal mehr Bahnhöfe und Haltepunkte und drei mal mehr Weichen und damit also eine viel höhere Netzflexibilität als die DB.

### **Neue Bahnmodelle für den Güternahverkehr: regionale und interregionale Taktverkehre**

Zu einem solchen dezentralen Güterbahnkonzept gehören dann die entsprechenden Zugkonzepte, in Analogie zu den Lehren aus dem regionalen Personenverkehr. Der Güternahverkehr wird mit Güter- S-Bahnen und Güter-Regionalbahnen bedient, die die Logik der schweren Bahn verlassen. Basis sind moderne Güterleichttriebwagen, nach dem Vorbild modernen kommunalen und regionalen Schienenpersonenverkehrs (Cargo- Tram oder Güter-S-Bahn). Die regionalen Schienennetze werden in einem klaren Taktverkehr mit vielen, kundennahen Umschlagpunkten befahren. Cargo- Sprinter ermöglichen einen flexiblen und rangierarmen Einsatz mit schnell kuppelbaren Einheiten von 6-8 Waggons im Zweirichtungsbetrieb. Gegebenenfalls ist auch eine Flügelung von bis zu drei Einheiten möglich. Mit einer gegenüber der klassischen Lok kleineren, leichteren LKW-ähnlichen Triebereinheit an jedem Ende kann so ein rationeller Pendelverkehr oder Ringzugverkehr abgewickelt werden.

*Abb. Cargo Sprinter*

Dagegen hat die klassische Rangierlok und personalintensiv zu kuppelnde Güterzugtraktion im regionalen Schienengüterverkehr wenig Zu(g)kunft. Mit modernen Gütertriebwagen lassen sich auch die neu zu schaffenden, dezentralen Gleisanschlüsse der vielen Gewerbegebiete und Handelsstandorte rationell bedienen.

### **Neue Bahnmodelle für den Güterverkehr über mittlere Distanzen: der Güter IR**

Analog zum IR- Konzept im Personenverkehr müssen auch tagsüber von der Güterbahn regelmäßige interregionale Taktverkehre im Distanzbereich zwischen 50 und 250 km aufgebaut werden. Hierfür eignen sich mittlere Zuglängen: Angesichts der größeren Volumina und Gewichte ist eher die konventionelle lokbespannte Traktion, aber vorzugsweise mit modernen Wagen, automatikgekuppelt, mit vereinfachtem Betrieb sinnvoll. Die Aufenthalte an den jeweiligen regionalen Knoten dauern angesichts der größeren Be- und Entlademengen länger, trotzdem ist eine Abwicklung als Taktverkehr mit klaren Zeitrhythmen notwendig, um marktgerechte „just in time-Angebote“ machen zu können.

### **Verkehrsnetzausbau in Deutschland mit hoher Priorität für die Straße, während das Güterbahnnetz schrumpft**

Natürlich hat die Marginalisierung der Güterbahn auch maßgeblich damit zu tun, dass die Verkehrsinvestitionen von Bund, Ländern, Kreisen und Kommunen seit den 1960er Jahren immer einseitiger in den Straßenbau flossen. Das Straßennetz wuchs und wuchs, während das Bahnnetz kontinuierlich schrumpfte. Die Bahninvestitionen konzentrierten sich auf wenige Großprojekte (Neu- und Ausbaustrecken für den ICE- Hochgeschwindigkeitsverkehr). Die Präsenz der Güterbahn in der Fläche ist deshalb dramatisch geschrumpft. An dieser immer weiter auseinanderklaffenden Schere der Infrastrukturqualität zwischen wachsender Straße und schrumpfender Schiene hat sich die Bahn mit einer beispiellosen Sabotage an

Gleisanschlüssen, Stückgutannahmestellen, Umschlaganlagen und Güterbahnhöfen aktiv beteiligt.

*Abb. Entwicklung des deutschen Schienen- und Straßennetzes*

### **Sinnvolle Wettbewerbsbedingungen – von der Schweiz lernen**

Der LKW- Verkehr erfreut sich in Deutschland vielfältiger staatlicher und kommunaler Förderung, vor allem im Bau-, Planungs-, Steuer- und Verkehrsrecht. Ohne Straßenanschluss ist eine Gewerbegebiet oder Industriebetrieb oder Verbrauchermarkt nicht genehmigungsfähig, auf einen Gleisanschluss dagegen kann gerne verzichtet werden. Die äußere Straßenerschließung wird auf Kosten der Allgemeinheit finanziert. Mit der Finanzierung einer äußeren Schienenerschließung dagegen wird die Bahn voll belastet. Da ist die Schweiz viel fairer. Das Raumordnungs- und Planungsrecht fordert als Genehmigungsvoraussetzung großer Gewerbegebiete oder Industriebe den Gleisanschluss. Für die Gleisanschlussfinanzierung gibt es ein eigenes, gut ausgestattetes kantonales und nationales Programm. Vor allem aber darf in der Schweiz der LKW die Straßen nicht umsonst benutzen, sondern er hat fahrleistungsabhängig seine Schwerverkehrsabgabe zahlen, und zwar nicht nur für die Autobahnbenutzung sondern im ganzen Netz. Zudem hatte die Schweiz lange eine generelle Größenbegrenzung für LKW mit dem 24-Tonnen-Limit und ein nationales Nachfahrverbot. Allerdings hat die EU die Schweiz inzwischen genötigt, ihre restriktive LKW- Politik partiell aufzulockern und mehr Durchfahrkontingente für LKW freizugeben. Als Reaktion hat das Schweizer Volk im Februar dieses Jahres eine langfristige Halbierung der LKW- Durchfahrten in einer Volksabstimmung als politisches Ziel durchgesetzt. Für dieses Ziel soll die Bahn investieren und bekommt mit Zustimmung des Volkes hierfür extra Geld.

In Deutschland dagegen ist das Thema Schwerverkehrsabgabe wie auch generell das Thema Maut politisch lange verschlafen worden. Dann folgte eine viel zu weiche Vignettenlösung für Autobahnen. Und jetzt wurde die geplante fahrleistungsabhängige Autobahnmaut, die ohnehin nicht das ganze Straßennetz erfasst, auch noch durch die Stümpereien von Toll Collect so lange verzögert, dass das Thema Maut auf viele Jahre politische „verbrannt“, ist. Außerdem soll das Deutsche Speditionsgewerbe auch noch durch Steuernachlass weitgehend kompensiert werden. Dank solcher Bedingungen gehört heute der LKW-Stau in Stadt und Land mehr denn je zum Verkehrsalltag. Das alles kostet einen hohen Preis. Ein immer größerer Teil der öffentlichen Straßenbudgets muss für den LKW-Verkehr aufgewendet werden, übrigens vor allem auch in den Städten und Dörfern, wo die LKW riesige Straßenschäden anrichten, die aber von den Mauteinnahmen keinen Cent erhalten werden.

Aus dieser Fehlentwicklung kann nur eine grundlegende Kurskorrektur herausführen, die der Bahn wieder zu einem flächendeckenden, dezentralen Netz verhilft und die Voraussetzungen für marktgerechte IR- Angebote auch bei der Güterbahn schafft. Dafür die angemessenen Rahmenbedingungen zu schaffen, ist die wichtigste Aufgabe künftiger Verkehrspolitik. Das gilt für Deutschland, aber auch für Europa als ganzes.

Prof. Heiner Monheim lehrt Angewandte Geographie/ Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Seine Publikationen zum Thema: Heiner Monheim/Klaus Nagorni (Hg): Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang., Herrenalber Protokolle, Bd. 116, Karlsruhe, 2004, 260 S. 12,50 Euro; Heiner Monheim/Rita Monheim- Dandorfer: Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Verkehr der Zukunft. Hamburg, 1991, 600 S., 10 Euro. Beide Bücher können bestellt werden über ++49-651-2014551 Fax oder hiwis@raumentwicklung.de. Kontakt: monheim@uni-trier.de