

Railion und Green Cargo kooperieren

Neue Allianz statt Übernahme: Schweden soll aus der Randlage befreit werden

EBERHARD KRUMMHEUER

HANDELSBLATT, 2.11.2005

GÖTEBORG. Im sich öffnenden europäischen Schienengüterverkehrsmarkt hat die **Deutsche Bahn** eine weitere Schlüsselposition besetzt. Die Bahn-Tochter **Railion AG** und die staatliche schwedische Güterbahn **Green Cargo** haben eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Mit einer engen Vernetzung wollen die Bahnen im Wettbewerb um wachsende Tonnage die Schiene besser und billiger als bisher ins Spiel bringen.

Die neue Partnerschaft ist die Konsequenz aus den gescheiterten Plänen des deutschen Bahn-Konzerns, sich bei Green Cargo einzukaufen. Dagegen hatte sich in Schweden in Wirtschaft und Politik Widerstand formiert. Hintergrund war die Furcht über zu viel deutschen Einfluss im schwedischen Logistikmarkt, in dem bereits mit der auch zum Bahn-Konzern gehörenden Spedition **Schenker** sowie dem Deutsche-Post-Ableger **DHL** zwei starke Anbieter vom südlichen Ostseeufer aktiv sind.

„Privatisierung ist vorerst kein Thema mehr“, sagte Green-Cargo-Chef Jan Sundling vor Journalisten. Er machte aber kein Hehl daraus,

dass er einen Einstieg von Railion begrüßt hätte. Norbert Bensel, Transport- und Logistikvorstand der Deutschen Bahn forciert dagegen einen Strategiewechsel des Konzerns bei der Europa-Expansion im Schienengüterverkehr: Statt mit hohem Kapitalaufwand über Akquisitionen in die nationalen Märkte zu gehen, strebe Railion künftig in erster Linie Partnerschaften mit anderen Bahnbetreibern in Europa an.

Wenn es gelinge, in Allianzen die Qualität des Güterverkehrs auf der Schiene wettbewerbsfähig zu machen, sei dies sinnvoller als Zukäufe, sagte Bensel. Railion hatte in den letzten Jahren die ehemals staatli-

chen Güterbahnen in Dänemark und den Niederlanden und außerdem eine kleine Privatbahn in Norditalien übernommen.

Der Strategiewechsel sei zwar aus der Not fehlgeschlagener Akquisitionen wie bei Green Cargo geboren, sei aber gleichwohl „sehr vernünftig“, urteilte Maria Leenen, Geschäftsführerin der Unternehmensberatung SCI Verkehr: „Railion ist in Europa der stärkste Player im Schienengüterverkehr – mit dieser Marktmacht kann man kleinere Partner nachhaltig an sich binden“, sagte Leenen. Das sei sinnvoller als ein ruinöser Wettbewerb mehrerer Bahnen gegeneinander.

In einer aktuellen Studie „Europäischer Markt für den Güterverkehr“ erwartet die Beratungsfirma, dass sich mit dem Markteinstieg von Railion die Fracht-Umsätze auf der Schiene in Schweden in den nächsten Jahren um überdurchschnittliche 20 Prozent auf etwa 855 Mill. Euro steigern würden. Europaweit erwartet die Untersuchung bis 2011 einen Umsatzanstieg von 11 Prozent von 18,8 Mrd. Euro im Jahr 2004.

Green Cargo ist in Schweden mit 80 Prozent Marktanteil die größte Güterbahn. Nach verlustreichen Vorjahren wurde, so Vorstandschef Sundling, in einem „historischen Durchbruch“ erstmals ein Gewinn

von umgerechnet 4,8 Mill. Euro erzielt – bei rund 646 Mill. Euro Umsatz. Für 2005 erwartet das Unternehmen eine weitere deutliche Verbesserung des Ergebnisses.

Railion sei so etwas wie ein natürlicher Partner, sagte Sundling. Den 80 Prozent der Schienentransport laufen ins deutsche Netz. In einer „Verbundproduktion“ will die Allianz mehr Güterzüge direkt und ohne Lokwechsel von zwei schwedischen Rangierbahnhöfen bis zum deutschen Verteilbahnhof in München südlich von Hamburg fahren lassen, sagte Sebastian Jürgen, Chef der Bahn-Logistiktochter **Störnes Intermodal**.

Die beabsichtigten Effizienzsteigerungen sollen auch den Langstrecken von Schweden bis nach Italien zugute kommen. Die Randlage im hohen Norden sei bislang ein großes Handicap für Green Cargo, weil die Entfernung naturgemäß Transportzeiten und -preise beeinflusse, betonte Sundling. Die Erwartungshaltung des Marktes ist groß. Auf der Strecke Schweden – Italien, so etwa Lars-Gunnar Almryd, Cheflogistiker des Papierherstellers **Stora Enso**, „liegen die Transportzeiten immer noch auf dem Niveau von 1926“.

Immer mehr Fracht durch Globalisierung

■ **Rekorde:** Der Seegüterumschlag ist 2004 um knapp sieben Prozent gewachsen. Deutschlands Häfen be- und entluden Schiffe mit 272 Millionen Tonnen Waren. Die Anzahl der verfrachteten Container stieg um zwölf Prozent.

■ **Ursache:** Vor allem die ständig steigende Produktion der „Werkbank der Welt“, der Niedriglohnländer Asiens, führt zu mehr Verkehr.

■ **Gefahren:** Die Logistik ist damit eine der größten Wachstumsbranchen. Doch wenn die Häfen und vor allem die Verkehrswege ins Hinterland nicht gut genug ausgestattet sind, klappt der physische Transport nicht mehr. Das Geschäft kann sich nicht entfalten. Auch die Transportkunden müssen Einbußen hinnehmen, wenn ihre Waren nicht in die Läden kommen.

■ **Osteuropa:** Gerade die EU-Osterweiterung hat dazu geführt, dass noch mehr Laster auf Deutschlands Straßen fahren. Die Bundesregierung erwartet, dass sich der Güterverkehr mit Polen und Tschechien bis 2015 mindestens verdoppelt. Damit mehr davon auf die Schiene kommt, müssen auch die neu beigetretenen Länder noch investieren – um die 90 Mrd. Euro.