

# Deutsche Bahn will französischen Frachtmarkt erobern

Von Eberhard Krummheuer

## In den umkämpften europäischen Transportmärkten geht die Logistiksparte der Deutschen Bahn (DB) jetzt im Westen und im Norden in die Offensive.

MAINZ. In Paris richtet die Bahn einen Knotenpunkt für den Einstieg in den Schienengüterverkehr in Westeuropa ein. Auch das vor Monaten angekündigte Gemeinschaftsunternehmen Railion Scandinavia von Railion Deutschland, der DB Tochter für den Schienengüterverkehr, und Green Cargo, der Frachtochter der Schwedischen Staatsbahn, hat endlich den Betrieb aufgenommen. Auf dem westeuropäischen Markt tritt die DB unter der Flagge der 2007 erworbenen britischen Güterbahn EWS, der English Welsh and Scottish Railways, an, nicht unter ihrer Dachmarke DB Schenker. Französischen Branchenkreisen zufolge sind die bislang in London ansässigen Briten derzeit dabei, ihre Firmenzentrale nach Paris zu verlagern. Die Pläne werden vom Mutterkonzern in Berlin noch unter der Decke gehalten; ein Sprecher der DB-Sparte Transport und Logistik wollte sich nicht äußern.

Mit EWS hatte der Bahnkonzern auch deren Tochter Euro Cargo Rail, erworben. Diese hat Lizenzen für Schienengüterverkehr im sich erst langsam öffnenden französischen Markt. Außerdem hält die DB seit diesem Jahr die Mehrheit der spanischen Spedition Transfesa. Für die Schiene seien besonders die Langstrecken-Transporte zwischen den Industriezentren Nordspaniens und Mitteleuropa etwa für die Autoindustrie interessant, sagte Maria Leenen, Geschäftsführerin der Beratungsfirma SCI-Verkehr. „Ich kann mir schon vorstellen, dass die DB die Aktivitäten in Frankreich bewusst über die EWS laufen lässt, um die bestehenden Kooperationen mit der französischen Staatsbahn SNCF im Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich nicht zu gefährden“, sagte die Beraterin. Umgekehrt würden die Franzosen mit der angekündigten vollständigen Übernahme des Spediteurs Geodis auch stärker in den deutschen Markt eindringen.

Für den Nordeuropa-Verkehr bekam Railion Scandinavia jetzt grünes Licht von Behörden und Aufsichtsräten. Mit wöchentlich 300 Güterzügen zwischen Schweden, Dänemark und Deutschland werde die Transport-Kapazität von 10 000 LKWs geboten, sagte Railion-Chef Klaus Kremper.

Formal wird das Joint Venture über Railion Danmark aufgebaut. Green Cargo beteiligt sich an der dänischen Gesellschaft, die in Railion Scandinavia umbenannt werden soll. Obwohl die deutsche Seite 51 Prozent halte, handele es sich um eine Partnerschaft unter Gleichen, sagte Kremper. Die Firma beschränke sich ausschließlich auf die den Zugbetrieb; Marketing und Vertrieb lägen bei den Muttergesellschaften Railion Deutschland und Green Cargo.

Die Partner bringen 23 Mehrsystem-Lokomotiven in die Gesellschaft ein, ein Investment von über 70 Mill. Euro. „Das sind Loks, die mit dem schwedischen, dem dänischen und dem deutschen System ausgestattet sind und non-stop durch alle drei Länder fahren können“, erläuterte Kremper.

Im wesentlichen soll Railion Scandinavia mit durchgehenden Zügen aus dem südschwedischen Malmö bis zum Rangierbahnhof Maschen im Süden von Hamburg fahren. Kremper erwartet, dass auf diesem Weg pro Jahr etwa sechs Millionen Tonnen Fracht befördert werden, wobei die Güterwagen in Mitteleuropa weit über Deutschland hinaus, etwa nach Italien, Frankreich, Belgien und Österreich, rollen sollen.

Die Bahn profitiere verstärkt vom wachsenden ökologischen Bewusstsein der Wirtschaft. „Vor drei Jahren hat das Thema Umwelt noch niemanden interessiert“, sagte der Railion-Chef.

Schweden ist im Güterverkehr ein starkes Bahnland. Sölen Belin, Chef von Green Cargo, sagte kürzlich, der Marktanteil der Schiene liege bei 27 Prozent. Daran habe seine Firma etwa 70 Prozent Anteil. In Deutschland hat der Schienengüterverkehr zurzeit etwa 17 Prozent Marktanteil.

Belin begrüßte die Zusammenarbeit mit den Deutschen, machte aber deutlich, dass dies erst ein Anfang sei. Ziel der Kooperationen müsse eine einheitliche europäische Plattform für den Güterverkehr sein. Railion-Chef Kremper bestätigte: „Das Skandinavien-Thema ist symptomatisch für andere Märkte auch.“ Die Gütersparte der Deutschen Bahn mache auf der Schiene 60 Prozent des Umsatzes mit Auslandsgeschäft.

Im Osten beteiligt sich Railion bereits an der privaten East-West-Railways in Polen und stellt 40 modernisierte Dieselloks aus ehemaligen DDR-Reichsbahn-Beständen zur Verfügung. Kremper: „Was wir überall anstreben, ist die nahtlose Einbindung ins europäische Netz. Da haben wir noch viel zu tun.“

Quelle: Handelsblatt 15.04.2008