

# Die Staatsbahnen schlagen zurück

Im Wettbewerb um den Schienengüterverkehr sind private Anbieter auf dem Rückzug. Die alten Riesen teilen den Markt wieder unter sich auf.

Eberhard Krummheuer  
Düsseldorf

Eigentlich ist die in Bad Honnef am Rhein ansässige TX Logistik AG gut im Geschäft. Das Unternehmen hat rund 300 Mitarbeiter und 40 moderne Loks - die Maschinen ziehen Container von Köln nach Verona, frischen Fisch von Oslo nach Rotterdam, Kalktransporte und Koksrohle für die Stahlindustrie ins Ruhrgebiet.

Die Firma erledigt Logistikdienste für die Automobil- und die Chemie-Industrie. Jede Woche sind 360 Züge von TX unterwegs. Im ersten Nachkrisenjahr 2010 erwirtschaftete das Unternehmen 150 Millionen Euro Umsatz und gilt - wenn auch nur mit einem kleinen Marktanteil von drei Prozent - als ernstzunehmender Wettbewerber der Deutschen Bahn.

## Einsatz der Marktmacht

Doch auch wenn die Züge rollen: Die Erfolgsstory des kleinen Bahnunternehmens ist schon vorbei. Fünf deutsche Logistikmanager hatten TX vor zwölf Jahren gegründet. Sie wollten gegen die Marktmacht der Staatsbahnmonopole antreten und in der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs den Markt von der Straße auf die Schiene holen. Zunächst waren sie erfolgreich, aber die Monopole waren stärker. TX Logistik ist inzwischen eine hundertprozentige Tochter von Trenitalia, der Gütersparte der italienischen Staatsbahn FS.

Der neue Auftritt der Privaten in lukrativen Nischen des liberalisierten Bahnmarkts hatte die bis dato trägen Staatsbahnen aufgeweckt; sie stellten sich neu und schlanker auf - und setzten ihre Marktmacht ein. Die Preise verfielen. Der hohe Kapitalbedarf stoppte die Expansion der Newcomer.

„Unsere Idee von der europäisch wettbewerbsfähigen Güterbahn haben wir umgesetzt. Die Idee, diese

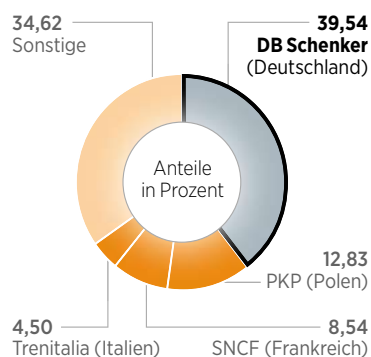


Stephan Rumpf / dpa

**Auskuppeln eines Zugwagons:** Der Vormarsch der Staatsbahnmonopole wird europaweit beobachtet.

## Europas große Güterbahnen

Marktanteile am EU-Verkehrsaufkommen



Handelsblatt

Quelle: UIC

rein privat zu betreiben, haben wir früh aufgegeben“, sagte Raimund Stürer, Gründungsgesellschafter von TX und bis Ende Juni Vorstandsmitglied. Schon 2003 hatten sich die Gründer Trenitalia ins Haus geholt, zunächst mit 15 und 2005 mit 51 Prozent. Jetzt verkauften sie auch die verbliebenen 49 Prozent.

„Nach den zwölf Jahren seit der Gründung von TX Logistik haben

wir heute ein neues Bild“, resümiert Stürer. „Die alten Staatsbahnen stellen sich heute europäisch auf. Nur sie haben die Chance, die europäischen Netze aufzukaufen.“

Der Vormarsch der Staatsbahnmonopole wird europaweit beobachtet. „Die Vorstellung, dass der Schienengüterverkehrsmarkt einen regen Wettbewerb neuer privater Anbieter erleben wird, ist von gestern“, bestätigt Bahnexpertin Maria Leenen, Chefin der Beratungsfirma SCI Verkehr. „Das europäische Güterbahngeschäft werden sich am Ende mehr oder weniger drei, vier der großen nationalen Monopolisten aufteilen“, fasst Leenen die Branchenmeinung zusammen.

## Zahlreiche Übernahmen

So verschwand schon die Güterbahn Rail4Chem, einst von vier deutschen Unternehmen gegründet, von der Bildfläche. Der Chemie- und Mineralöltransporteur wurde zunächst vom französischen Véolia-Konzern übernommen, der in Deutschland auch einer der füh-

renden Bahn-Konkurrenten im Nahverkehr ist. Die Tochter Véolia Cargo blieb aber nicht privat. Sie wurde von der französischen Staatsbahn SNCF übernommen.

„Deren Güterbahn Captrain, die Schweizer Bundesbahntochter SBB Cargo und TX Logistik als Trenitalia-Tochter, also drei Unternehmen staatlicher Konzerne, sind heute die größten Wettbewerber der Deutschen Bahn im Schienengüterverkehr“, beschreibt Leenen.

Auch die deutschen Staatsbahnen sind auf Einkaufstour. DB Schenker kaufte in England die führende Güterbahn EWS mit der in Frankreich aktiven Tochter Euro Cargo Rail. Übernommen wurde auch eine Bahn in Polen und eine in Italien.

Staatlich wurde ebenso die Mittelweserbahn. Als sie in finanzielle Schwierigkeiten geriet, nahm sie Ende letzten Jahres die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVW) unter ihre Fittiche. Die aber gehört dem Land Niedersachsen sowie einigen norddeutschen Städten und Kreisen.

## Trenitalia nimmt mit TX Logistik Kurs auf Europa

Die Gründer von TX Logistik haben sich nach dem vollständigen Verkauf ihrer Anteile aus dem Unternehmen zurückgezogen. Einen Strategiewechsel gebe es gleichwohl nicht, betont Vorstandsvorsitzender Karl Michael Mohnsen: „Wir treiben die Internationalisierung weiter voran.“ Sukzessive bemühe sich die deutsche Tochter der italienischen Güterbahn um Lizenzen im Ausland. Angestrebt seien zunächst Zulassungen als Eisenbahnverkehrsunternehmen in Belgien und Frankreich.

Bisher bedient das Unternehmen vorwiegend die europäische Nord-Süd-Achse. Ein Terminal im Ruhrgebiet in Herne fungiert dabei als „Hub“, als Umschlagplatz, um Container auf der Schiene von Stockholm über Malmö und den Öresund beispielsweise bis Mailand oder Verona zu transportieren. Zunehmend würden auch die Ost-West-Verbindungen ausgebaut, berichtet Mohnsen, der vor seinem Job für Trenitalia im Güterbahnvorstand bei der Deutschen Bahn war.

## Konkurrenz für die Lastwagen

Unverändert sei auch das ursprüngliche unternehmerische Ziel von TX Logistik, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu holen: „Wir sind keine Rosinenpicker. Wir sehen unsere Potenziale nicht bei den Wettbewerbern auf der Schiene, sondern ausschließlich im Lkw-Verkehr.“

Im Gegensatz zu früheren Jahren könne der Bahntransport preislich gegenüber der Straße mithalten, weil die Energiekosten weniger stark gestiegen seien. Bei Ausschreibungen sei zu beobachten, dass die Auftraggeber immer häufiger auch Schienenlösungen nachfragen.

Wenig Chancen räumt der TX-Vorstandschef dagegen umweltfreundlichen Transportlösungen ein: „In der Regel entscheidet sich fast niemand für Green Logistics, wenn sie teurer ist.“

Eberhard Krummheuer