

Aufs Abstellgleis?

Mittelständische Verlager des Chemiehandels sehen für ihre Gleisanschlüsse kaum eine Chance. Ein Gespräch mit Heinz Sommer und Reinhardt Hertin, Chemische Fabrik Wocklum, sowie Peter Steinbach, Verband Chemiehandel.



Fotos: dsh

Salzsäure, Natronlauge, Wasserstoffperoxid und Schwefelsäure: 10 Prozent ihres Umschlages wickelt die Chemische Fabrik Wocklum über den Gleisanschluss ab.

Gefahr/gut: Die Chemische Fabrik Wocklum nutzt eine der Güterverkehrsstellen, die die DB Cargo als unrentabel einstuft und die sie den Privatbahnen überlassen will. Wie sehen Sie die Situation?

Heinz Sommer: Ich denke, dass die Deutsche Bahn sehr blauäugig an das Thema Mora C herangegangen ist. Sie schreibt einen Brief, mit dem sie uns vor vollendete Tatsachen stellt, da sie unsere Güterverkehrsstelle schließen will. Im Gespräch sagt sie, die Lösung für unser Problem seien die Privatbahnen und der Kombiverkehr und lässt uns das Thema beackern. Die DB Cargo hat mir eine lange Liste mit den Privatbahnen in Nordrhein-Westfalen ge-

schiebt, einschließlich der Zahnradbahn Drachenfels. Bis auf zwei Unternehmen konnte keine Bahn etwas mit uns anfangen. Alle möglichen Varianten, denen wir nachgegangen sind, haben sich entweder als unrealistisch oder zu teuer erwiesen. Gleichzeitig verkündet Herr Bodewig, dass das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene in den nächsten Jahren verdoppelt werden soll. Das funktioniert so nicht.

Peter Steinbach: Was Herr Sommer schildert, macht das Problem sehr deutlich. Allein, dass die DB nicht selbst eine geeignete Privatbahn für die Gleisanschlussstelle Balve nennen kann, sondern nur eine Liste schickt, zeigt die unprofessionelle Handhabung.

Meine Vermutung: Sie ist trotz ihrer Aussagen nicht wirklich daran interessiert, dass Privatbahnen Verkehre übernehmen. Die könnten sich ja zu richtigen Wettbewerbern auswachsen.

Gefahr/gut: So hat sich bisher keine bahnsseitige Lösung ergeben?

Sommer: Das Problem mit unseren Relationen ist ja, ausgenommen Rotterdam und Leuna, dass es sich ausschließlich um Nahverkehr handelt. Wareneingangsseitig Leverkusen und Uerdingen, ausgangsseitig Minden und Hannover. Da gibt es einfach keine Bahn, mit oder ohne Spediteure, die gegenüber der Straße wirklich wettbewerbsfähig ist.

Gefahr/gut: Sehen Sie in dem Programm Mora C dann eine Marktberreinigung?

Sommer: Richtig, wir haben das Ganze in den letzten Monaten durchgerechnet und konnten feststellen, dass die Abwicklung über die Bahn immer viel teurer war. Aber insbesondere in Bezug auf Gefahr/gut wollten wir diesen Transportweg aufrecht erhalten. Die gleiche Grundeinstellung hat übrigens auch unser größter Lieferant Bayer. Solange die Bahn bei Gefahr/gut-transporten nicht deutlich teurer ist, sind wir bereit, mit der Bahn zu arbeiten. Aber wir haben beispielsweise für die Transporte nach Hannover ausgangsseitig pro Partie 1.500 Mark bezahlt. Wenn wir das Gleiche über die Straße machen, zahlen wir 900 Mark. Dazu kommt noch die Kesselwagenmiete mit 35 Mark am Tag. Wenn man so will, haben wir die Bahn also jahrelang subventioniert.

Steinbach: Der Verband der Chemischen Industrie und der Verband Chemiehandel haben ja noch vor mehr als 10 Jahren eine Rahmenkooperation mit der alten Bundesbahn abgeschlossen. Diese verpflichtet die Unternehmen zu prüfen, ob eine Beförderung mit der Bahn wirtschaftlich vertretbar ist – auch wenn sie teurer ist als ein Lkw-Transport. Für die gesamte Che-

Lieferung per Schiene

Die Chemische Fabrik Wocklum blickt auf eine 170-jährige Firmengeschichte zurück – fast genauso lange unterhält das Unternehmen einen Gleisanschluss. Wocklum mischt und vertreibt Säuren und Laugen, Industriechemikalien, Entfettungsmittel, Beizadditive, Batteriesäure und Spezialprodukte. Vor allem für den Wareneingang werden vier- und zweiachsige Kesselwagen genutzt. Rund 280 Wagen transportieren im Jahr 8.000 Tonnen Gefahrgut: Salzsäure, Natronlauge, Schwefelsäure und 60-prozentiges Wasserstoffperoxid. Letzteres darf in dieser Konzentration nicht über die Straße transportiert werden.

Die Wertigkeiten der Produkte sind überwiegend niedrig, deshalb ist nach Aussagen der Geschäftsführer auch der Spielraum für Transportkosten gering. 90 Prozent transportiert Wocklum inzwischen über Tankwagenfahrzeuge und hat dafür gerade eine neue druckgasfreie Tankentleerungsanlage gebaut.

mie kann ich bestätigen, dass wir uns da in einer Verantwortung sehen. Wir bewegen uns aber auch in einem politisch-gesellschaftlichen Spagat. Wir haben nach wie vor eine Gesetzgebung, die für bestimmte Produkte die Priorität des Bahntransportes vorsieht, auch wenn man heute einen grundsätzlichen Sicherheitsvorsprung der Bahn nicht mehr belegen kann. Bei einer solchen Regelung würde ein massiver Gefahrgutunfall morgen auf der Straße die politische Diskussion weiter anheizen und allen praktischen Gegebenheiten zum Trotz das Schlagwort beleben: „Güter gehören auf die Bahn, Gefahrgut sowieso.“

Dieser Grundsatz geht über die allgemeine Philosophie hinaus und unterstützt den verkehrspolitischen Wunsch, Güter auf die Schiene zu verlagern. Mit all den damit verbundenen Illusionen und Möglichkeiten. Aus unserer Sicht sollten sich die Unternehmen überlegen, wie der Verkehr auf der Bahn gehalten werden kann, bevor die Bahn mühsam versucht, zusätzliche Verkehre zu gewinnen. Aber der An-

satz der DB Cargo ist dazu nicht geeignet. Da wurden Kunden klassisch in A-, B- und C-Kunden unterteilt. Bei C-Kunden wie Wocklum wurde festgestellt, dass die DB Cargo ein Defizit von ungefähr 168 Mark pro Bedienung einfährt. Fazit: Der Gleisanschluss rechnet sich nicht.

Gefahr/gut: Was kritisieren Sie denn an der DB konkret?

Steinbach: Ich werfe der Bahn vor, dass sie ihre Ergebnissen nicht dem C-Kunden Wocklum präsentiert hat, dass sie nicht erst einmal vorgeschlagen hat, 200 Mark mehr pro Fracht zu zahlen, damit sie wieder im Plus sind. Der Verloader bringt schließlich das Volumem



Peter Steinbach,
Verband
Chemiehandel

Anzeige

und sollte der erste Ansprechpartner sein. Wenn dann der Kunde nicht auf den Vorschlag eingeht, dann kann die Gleisanschlussstelle geschlossen werden.

Sommer: Für uns sieht das Ganze jetzt noch viel teurer aus. Das Angebot einer Privatbahn nennt für jede Bedienung der Verkehrsstelle Balve 756 DM als Preis für die 12 Kilometer lange Strecke Menden-Balve. Menden ist die letzte Stelle, die die DB Cargo noch bedient. Die Bahn kann auf der Strecke auch nichts zukoppeln, da es außer uns nur das Rheinkalkwerk Oberrödinghausen gibt, das Ganzzüge fährt. Wir haben geprüft, ob wir selbst mit unserer Lokomotive diese 12 Kilometer überbrücken können. Dazu ist aber eine Lok mit mehr Leistung notwendig. Eine gebrauchte kostet 200.000 DM. Zweitens müssten wir unsere derzeit mit einem Miniführerschein ausgestatteten Mitarbeiter



Peter Steinbach, Geschäftsführer VCH, Reinhardt Hertin und Heinz Sommer, Geschäftsführer Chemische Fabrik Wocklum (von links).

von der DB weiter ausbilden lassen, weil die Strecke auch Personenverkehr führt. Kosten: 30.000 DM pro Mitarbeiter plus Arbeitsausfall. Dann bleibt noch Rheinkalk. Eine ihrer Lokomotiven ist wohl stark genug, unsere Waggon zu ziehen. Aber auch Rheinkalk hat nur Leute mit Miniführerschein. Dann müsste noch ein Einstellungsvertrag mit einer Privatbahn geschlossen werden, da wir nicht den Status einer EVU erfüllen. Das Angebot der Rhein-Sieg-Eisenbahngesellschaft sieht nochmal 1.000 DM pro Monat vor.

Gefahr/gut: *Wenn Sie nun diese Mengen auf die Straße bringen, wie viele Lkw würden pro Jahr fahren?*

Sommer: 350 Lkw. Auch die Relationen Rotterdam und Leuna würden wir komplett auf die Straße legen. Bis Ende August wollen wir uns entscheiden, zumal logistisch einiges zu ändern ist. Lieferanten und Kunden müssen sich darauf ebenso erst einstellen.

Gefahr/gut: *Die angekündigte Straßenbenutzungsgebühr schreckt Sie nicht?*

Reinhardt Hertin: Damit die Kosten für Bahn und Straße vergleichbar sind – in die auch der Aufwand für Gleisanschluss und Lok einfließt –, müsste Herr Bodewig mit 2,20 DM pro Kilo-

meter kalkulieren, nicht mit 25 Pfennig. Wir vertreiben im klassischen Chemiehändler überwiegend regional, kaum einer unserer Kunden verfügt über einen eigenen Gleisanschluss. Dagegen haben 90 Prozent unserer Lieferanten einen Anschluss.

Steinbach: Wobei man nicht übersehen darf, dass der Chemiehändler in der Regel der Chemikalienempfänger ist, also nicht der Frachtzahler. Würde doch noch eine bahnseitige Lösung gefunden werden, wäre die Frage nach der Kompensation an die Industrie wie Bayer zu stellen. Bayer hat uns dazu gesagt: Von der DB Cargo sind sie nie gefragt worden.

Sommer: Vielleicht gibt es doch noch eine neue Entwicklung. Die Rhein-Sieg-Eisenbahn hat sich gemeldet, die auf unserer Strecke als Unterfrachtführer der DB Cargo auftreten will. Auch das Bundesland Nordrhein-Westfalen beschäftigt sich mit dem Thema und will ein Symposium Anfang September bei der IHK in Arnsberg initiieren. Das bedeutet für uns: fünf Minuten vor zwölf kommt das Thema der Gleisanschlussstellen in die Gänge.

Sommer: Vielleicht gibt es doch noch eine neue Entwicklung. Die Rhein-Sieg-Eisenbahn hat sich gemeldet, die auf unserer Strecke als Unterfrachtführer der DB Cargo auftreten will. Auch das Bundesland Nordrhein-Westfalen beschäftigt sich mit dem Thema und will ein Symposium Anfang September bei der IHK in Arnsberg initiieren. Das bedeutet für uns: fünf Minuten vor zwölf kommt das Thema der Gleisanschlussstellen in die Gänge.

Gefahr/gut: *Wie viele Ihrer Mitglieder trifft die Stilllegung von Gleisanschlussstellen?*

Steinbach: Momentan sind rund 20 Unternehmen betroffen, darunter auch solche, die Listengüter transportieren. Also Gefahrgüter, die nicht über die Straße transportiert werden dürfen. Die besondere Problematik der Beförderung solcher Listengüter – das macht die Situation bei anderen Mitgliedsfirmen deutlich – scheint DB Cargo gar nicht erkannt zu haben.

Das Interview führte Daniela Schulte-Brader

Privatbahnen

„Der Wettbewerb im Schienengüterverkehr zieht stark an“, sagt Martin Henke, Geschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Der Verband versucht im Rahmen seiner Möglichkeiten, die DB Cargo und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu Projekten zusammenzuführen, durch die von der DB aufgegebenen Verkehre weiterhin auf der Schiene abgewickelt werden können. Ansprechpartner für die Kontaktbörse bei der VDV ist Herr Lennarz, Kontakt telefonisch unter 02 21/5 79 79-156.

Eine Liste mit nichtbundeseigenen Bahnen, die Gefahrgut transportieren, finden Sie als PDF-Datei unter der folgenden Adresse www.gefahrgut-online.de in der Rubrik GG-Praxis.