



Die Güterbahn DB Schenker Rail muss sparen, wenn sie nicht wieder in die roten Zahlen fahren will.

Archivfoto: dpa

Weniger Güter auf der Schiene

SCHENKER RAIL Konzern steht unter erheblichem Kostendruck und erwägt Kurzarbeit

Von Ralf Heidenreich

MAINZ. Als DB Schenker Rail 2012 in Deutschland die Wende schaffte und dort erstmals seit Jahren wieder schwarze Zahlen schrieb, war Vorstandschef Alexander Hedderich die Freude sichtlich anzumerken. Mit dem Plus im wichtigen Heimatmarkt konnte die Schienengüterverkehrs-Tochter der Bahn das Ergebnis auf 87 Millionen Euro mehr als verdoppeln. Verantwortlich dafür war der „Aktionsplan Deutschland“, mit dem vor allem die Kosten gedrückt werden konnten – etwa durch ein besseres Güterwagons-Management, das die Waggon effizienter einsetzt. Darüber hinaus wurde eine ganze Reihe veralteter Waggon ausrangiert, und es konnten erstmals wieder höhere Preise durchgesetzt werden.

Ergebnis soll stabil bleiben

Mit all diesen Maßnahmen schaffte es Schenker Rail, das Ergebnis zu verbessern, obwohl die Transportleistung 2012 zurück-

ging. Für dieses Jahr strebt Hedderich ein stabiles Ergebnis an. „Wir werden alles tun, um unser Vorjahresergebnis zu halten und vor allem für die Zukunft mehr Ergebnis zu erzielen“, sagte Sprecherin Tatjana Luther-Engelmann. Doch ob das gelingt, wird von Insidern bezweifelt. Insbesondere in Kreisen der Arbeitnehmervertretung befürchtet man, dass bei Schenker Rail der Kostendruck erheblich steigt und man um zeitlich und regional begrenzte Kurzarbeit nicht herumkommt. Vorstandschef Hedderich ist allerdings zuversichtlich, dass man die Auftragsrückgänge durch andere Maßnahmen aus-

gleichen kann, etwa durch die Nutzung der flexiblen Arbeitszeitkonten. Das letzte Mal gab es Kurzarbeit bei Schenker Rail im Jahr 2009; der Standort Mainz blieb verschont.

Hedderich nennt zwar keine konkreten Zahlen zum Rückgang des Geschäfts, doch aus Kreisen des Bahn-Konzerns verlautete, dass die Schienengüter-Tochter bislang ein Transport-Minus von zehn Prozent verkräften muss. Das ist deutlich mehr als 2012. Schenker Rail bekommt die europaweite Flaute insbesondere in den Branchen Stahl und Auto deutlich zu spüren. Die Zahl der Transportaufträge sinkt;

ob auch die Kosten entsprechend gesenkt werden können, wird in Fachkreisen bezweifelt. Viele Elemente des „Aktionsplans Deutschland“ seien einmalige Sparmaßnahmen – und bereits umgesetzt worden.

Enormer Wettbewerb

Auch die Euro-Schuldenkrise und die wirtschaftlichen Verwerfungen in West- und Südeuropa belasten. Anstatt der erwarteten Zuwächse der Güterverkehre insbesondere nach Frankreich, sei der Markt deutlich rückläufig, hieß es im Unternehmensumfeld. Gleichzeitig herrsche im wichtigen Markt Polen ein harter Preiskampf mit der polnischen Staatsbahn, die mit aggressiven Mitteln Marktanteile zurückerobern wolle. Der Wettbewerb im europäischen Schienengüterverkehr sei enorm, kaum ein Unternehmen schreibe schwarze Zahlen, wird Schenker-Rail-Chef Hedderich in Fachmedien zitiert. Das Ebit von 87 Millionen Euro sieht er als „unzureichend an für das, was wir uns vorgenommen haben“.

EUROPAS GRÖSSTE GÜTERBAHN

► DB Schenker Rail ist die größte Güterbahn in Europa und erwirtschaftete 2012 einen Umsatz von **4,9 Milliarden Euro**.

► DB Schenker Rail hat insgesamt **31 770 Mitarbeiter**, davon rund 1000 in Mainz.

► Pro Tag schickt das Unterneh-

men rund **5000 Züge** auf die Strecke, insgesamt wurden im vergangenen Jahr knapp 400 Millionen Tonnen Güter befördert.

► Nach Angaben des Unternehmens transportiert die Güterbahn pro Arbeitstag das Ladevolumen von **100 000 Lkw**.