

Auf der Schiene
tut sich was

Hochkonjunktur für die Eisenbahnen



Ende 1978 stellte die Zeitschrift „Railway Age“ zwei kurze Fragen: „Kann das Geschäft eigentlich noch besser werden?“ und „Wie lange wird das gutgehen?“

Angesprochen war ein Wirtschaftszweig, der gerade in Nordamerika viele Jahre lang zu den größten Sorgenkindern gehört hatte: der Schienenverkehr. Haushohe Verluste, unwirtschaftliches Arbeiten, Flucht der Eisenbahnpassagiere. Dies waren die Schlagzeilen.

Und jetzt? Kanadas staatliche Eisenbahngesellschaft Canadian National überraschte Regierung wie Öffentlichkeit angenehm, als sie Ende letzten Jahres von Einnahmen sprach, die erstmals die Zwei-Milliarden-Dollar-Grenze überschritten. Allein bei Eisenbahnleistungen fuhr sie Gewinne von rund 240 Mio. Dollar ein.

Bei der Konkurrenz ist es nicht anders. Die Muttergesellschaft der CP Rail, Canadian Pacific Limited, erklärte Mitte Februar, sie habe einen Nettogewinn von 341 Mio. Dollar erwirtschaften können.

Was für die europäische Verkehrsentwicklung der Frühzeit zum Beispiel die Nord-Süd-Salzstraße oder die Landrouten der Hansekaufleute waren, das ist für die wirtschaftliche Entwicklung Kanadas der Eisenbahnstrang von Ost nach West. Der Beitritt Britisch Kolumbiens zur kanadischen Föderation 1871 war an die Verpflichtung geknüpft, eine Eisenbahnverbindung zum Osten durch die Rocky Mountains zu schaffen. So risikoreich, aber auch grandios war dies Vorhaben, daß es die kanadische Innen- und Erschließungspolitik über viele Jahre beherrschte. Im Streit um Finanzierungsfragen und Verwaltung von Eisenbahnstrecken entbrannten leidenschaftliche Debatten.

Sicher indes ging der Mann zu weit, der einmal von Kanada als einem Eisenbahnsystem auf der Suche nach einem Land gesprochen hat. Welche Bedeutung das Schienennetz für alle Kanadier indes hat, macht ein simpler Vergleich deutlich. 1975 bewegten Kanadas Eisenbahngesellschaften auf einem Streckennetz von 62 796 Kilometern (zum Vergleich: Deutsche Bundesbahn



28 686 km) mehr Güter (gemessen in Mio. Tonnenkilometern) als die staatlichen Eisenbahngesellschaften aller neun Länder der Europäischen Gemeinschaft (Kanada 197 089 Mio. Tonnenkilometer; EG 169 000 Mio.; Quelle: Statistische Grundzahlen der EG, Luxemburg).

Seither ist das Volumen ähnlich explosionsartig weitergestiegen. Allein von 1976 auf 1977 kletterte das Frachtvolumen der kanadischen Eisenbahngesellschaften von 241 auf 252 Mio. Tonnen. Man übertreibt nicht, wenn man auch die derzeitige Expansionsphase nur als Übergang zu einer noch stärkeren Ausdehnung dieses lebenswichtigen Wirtschaftszweiges sieht.

So erwartet die Internationale Energieagentur (IEA) in Paris in den nächsten zwanzig Jahren eine Ausweitung kanadischer Kohlenexporte von etwa 3 Mio. Tonnen im Jahre 1976 auf 39 Mio. Tonnen. Diese Mengen müssen zunächst aus den Abbaugruben in die Verschiffungshäfen mit einem Eisenbahnnetz befördert werden, das schon heute am Rande seiner Kapazität steht.

Kaliexporte aus der Prärieprovinz Saskatchewan (etwa 40 % der geschätzten Weltreserven) sind ein weiterer großer Transportfaktor. Zur Zeit steigen Kalisalzausfuhren um jährlich etwa 10 %; dabei sind große asiatische Märkte der Zukunft noch nicht berücksichtigt.

Aber der Transport von Getreide aus den großen Sammelstellen der Prärie in Saskatchewan, Manitoba und Alberta in die Verschiffungshäfen am Pazifik, am Oberen See und an der Hudsonbai gehört zu den größten Herausforderungen der Gegenwart. Bundesminister Otto Lang, ein Mann der Prärie, hat dem Problem des Getreidetransports wachsende Aufmerksamkeit geschenkt. So hat er für die kommenden Monate eine Bestandsaufnahme angeordnet.

Die Bedingungen, unter denen Kanada sein Eisenbahnsystem auf- und ausgebaut hat, sind nur noch vergleichbar mit dem großen sowjetischen Vorhaben, der Baikal-Amur-Trasse, an der bereits seit Jahren gearbeitet wird, mit deren Fertigstellung aber kaum vor 1983 gerechnet wird. Die Strecke Zentralkanada und Pazifikküste wurde dagegen von



kanadischen Ingenieuren in einer Rekordzeit von nur fünf Jahren fertiggestellt. Der Schienenstrang durchquerte kaum besiedeltes Land. Hitze und extreme Kälte stellten die Konstrukteure immer wieder vor kolossale Probleme.

Aber Strecke ist nicht gleich Strecke. Auf der Prärie verläuft der Strang gleichmäßig, die Koordinierung der Fahrpläne ist fast ein Kinderspiel. Im Anstieg auf die Pässe der Rocky Mountains sieht die Bewegung der Züge schon anders aus. Plötzlich verringert sich die Geschwindigkeit, auch wenn bis zu acht Diesellokomotiven mit einer Zugkraft von je 3000 PS die endlos langen Züge bergan ziehen. Allein in den letzten zehn Jahren sind zum Beispiel die Gleise so sehr verbessert worden, daß sie einer dreißigprozentigen Belastungssteigerung gewachsen sind. Neue Überholgleisanlagen sind eingerichtet worden, damit schnelle Passagier- und Frachtzüge die schweren Massenguttransporte von bis zu 120, 130 Güterwagen überholen können.

Die große Schwierigkeit wird noch dadurch erhöht, daß der mengenmäßige Fluß von Ost nach West natürlich stärker ist als in umgekehrter Richtung. Die Canadian Pacific hat daher ein eindrucksvolles Programm eingeleitet, mit dem ihre Kapazität auf der entscheidenden Strecke zwischen Calgary, Alberta und der Pazifikküste innerhalb weniger Jahre um 60 % gesteigert werden soll. Entscheidend dabei ist der Bau von

doppelgleisigen Strecken im schwierigsten Areal der Rockies. Ein maximaler Steigungsgrad von plus/minus einem Prozent bei einer Kurvenneigung von sechs Grad würde der CP Rail in den entscheidenden Bereichen zum Durchbruch verhelfen. Allein dieser Ausbau an der neuralgischsten Stelle wird etwa 100 Mio. Dollar kosten. Aber auch das wird nicht genügen, um eine erwartete Verdoppelung der Getreideexporte von weniger als 15 auf mehr als 30 Mio. Tonnen bis 1985 zu gewährleisten.

Die Kleinstadt Prince Rupert, nördlich von Vancouver an der Pazifikküste, heute mit einer Bevölkerung von knapp 15 000 Einwohnern ein wichtiger Verschiffungshafen für Papier- und Holzprodukte sowie für Mineralexporte aus dem Provinzinnern, muß in wenigen Jahren zu einem großen Entlastungshafen für Vancouver ausgebaut werden. Dies bedeutet auch eine wesentliche Erweiterung der Eisenbahnlinie ins nördliche Britisch Kolumbien.

Die ganz große Überraschung für Eisenbahner und ihre Kunden ist der zweite Frühling des Personenverkehrs. Vor wenigen Jahren noch totgesagt, kommt es jetzt zu einer Renaissance, die Skeptiker in die Flucht schlägt. Allein zwischen Januar und September 1978 kletterte die Anzahl der Personenkilometer um mehr als 10 %; für die Betreiber der neugegründeten VIA Rail Canada, einer Gesellschaft, die den Personenverkehr auf neue, gesunde Beine stellen soll, ein glänzendes Omen für die Zukunft. Die Passagiere kommen zur Eisenbahn zurück. Auf einigen Strecken konnte VIA bis zu 30 % zulegen. Bei Pauschalbuchungen verzeichnete VIA sogar eine 50prozentige Zunahme.

Des Rätsels Lösung für den plötzlichen Anstieg der Reisenden hängt eng mit der Umstrukturierung zusammen, mit den Bemühungen um besseren Service und der Ankündigung weiterer entscheidender Verbesserungen im Personenbeförderungsbereich.

Innerhalb von zwei Jahren wird VIA ein neues, LRC genanntes Zugmodell einführen. Die LRC-(Light-, Rapid-, Comfortable – also Leicht-, Schnell- und Komfort-)Züge, die auf den stark frequentierten Strecken – so zwischen Montréal, Québec und Ottawa – zum Einsatz kommen sollen, werden rund 90 Mio. Dollar kosten.

Die VIA-Leute lassen sich allerlei einfallen, um neue Kunden zu werben und frühere Eisenbahnfahrer zurückzugewinnen. So bietet VIA auf der belebten Strecke Toronto-Montréal (Entfernung ca. 730 Kilometer) ein Rundreisepaket für 99 Dollar, also etwa 160 DM, an. Der Flugpreis zwischen den beiden Millionenstädten beträgt hingegen 120 Dollar. Der VIA-Trick aber besteht darin, daß die 99 Dollar eine Hotelübernachtung einschließen. Mit diesem Angebot will man besonders die Berufsreisenden gewinnen.

Offenkundig mit Erfolg. Eine Umfrage unter mehr als tausend Reisenden im letzten Sommer ergab, daß jeder vierte Reisende zuvor fünf Jahre oder länger nicht mit der Eisenbahn gefahren war. Noch interessanter: Die Neufahrer waren nicht vom Bus zur Eisenbahn überwechselt, sondern hatten überwiegend ihr Auto im Stich gelassen. Selbst der gute, alte Transkontinentale Dienst gewinnt wieder Freunde. Und es sind längst nicht mehr nur Anhänger nostalgischer Reisefreuden, die sich den neuen Erlebnishorizont erschließen.

