

Teil 1: Eurobahn & Co

Autor: Michael Houben

Seit Jahren und Jahrzehnten beginnen Geschichten über die Deutsche Bahn mit Streckenstilllegungen, Preiserhöhungen - und irgendwie scheint es fast ein Naturgesetz zu sein, daß immer weniger Menschen mit dem Zug reisen. S-Bahnen, U-Bahnen, Nahverkehr, die werden vom Land und den Kommunen bezuschußt und spielen in den Großstädten heute noch eine wesentliche Rolle. Im Fernverkehr ersetzen 'tieffliegende' Hochgeschwindigkeitszüge für streßgeplagte Manager manch Kurzstreckenflug. Doch im Alltag der meisten Menschen ? Auf dem Land? Dort scheint die Schiene zum sterben verurteilt zu sein, während viele Straßen im Verkehr ersticken. Ein Naturgesetz?

Ausnahmsweise mal spät dran - und gerade dann ist der Zug auch noch pünktlich ! Man überlegt dann noch kurz, ob die Zeit für den Kauf einer Fahrkarte reicht... doch weil der Zug nicht wartet und der Nächste erst in einer Stunde kommt, springt man hinein... und ist - zumindest im Nahverkehr - ein Schwarzfahrer. Wer Pech hat landet bei der Bahnpolizei. Service a'la Deutsche Bahn ! Glauben Sie nicht ? Genau das ist dem Autor dieser Zeilen vor wenigen Jahren passiert.

Das es auch anders geht, beweisen zunehmend Privatbahnen, wie die Eurobahn (<http://www.eurobahn.de>) ein deutsch-französischen Privatunternehmen, die inzwischen in NRW, Sachsen und Hessen insgesamt vier Nahverkehrsstrecken betreiben. Ein Fahrkartenautomat im Zug - das ist aus Bus und Straßenbahn bekannt! Eigentlich eine Banalität, bei der DB bisher unmöglich, doch als Privatbahn muß man sich schon etwas einfallen lassen, man will ja schließlich ins Geschäft kommen.

So fährt in den modernen Zügen der Eurobahn zusätzlich sogar noch ein Zugbegleiter mit, dessen Aufgabe als Kontrolleur vergleichsweise streßfrei bleibt. Daher kann er sich auch überwiegend um den sonstigen Service kümmern, kann Kunden den Fahrkartenautomaten erklären, Geld wechseln - in den Nahverkehrszügen der Eurobahn soll künftig selbst ein kleiner Imbiß eingerichtet werden. Vor Verspätungen ist natürlich auch die Eurobahn nicht gefeit. Als wir drehen wollten mußte für die Züge aus Lemgo zwischen den letzten zwei Stationen in Bielefeld sogar ein Bus-Ersatzverkehr eingerichtet werden. Ursache: Die von der DB 'angemietete' Schiene war durch einen Kran beschädigt und für drei Tage unbefahrbar geworden. Doch die modernen Talent-Triebwagen der Eurobahn bewältigen den Verkehr ausgesprochen zuverlässig!

Die Fahrgäste scheinen das neue Angebot zu mögen. Auf denn zwei Strecken die ab Bielefeld seit knapp einem Jahr von der Eurobahn betrieben werden, sind die Fahrgastzahlen seitdem deutlich gestiegen.

Wie im Nahverkehr 'Konkurrenz' funktioniert

Welches Unternehmen auf einer Strecke im Nahverkehr zum Zuge kommt, entscheiden die Auftraggeber - und das sind, seit der Bahnreform, die Kommunen oder Landkreise. Jedes Bahnunternehmens kann ein Angebot abgeben. Das Wirtschaftlichste erhält für befristete Zeit den Zuschlag. Und wie gewinnt man einen solchen Wettbewerb ? Das Rezept, daß Jörg Kien von der Eurobahn erläutert der Eurobahn kling einfacher als es am Ende wohl umzusetzen ist: „Das Wirtschaftlichste heißt im Gesamtkonzept: das Sinnvollste auch für die öffentliche Hand, auch mit dem geringsten Zuschußbedarf und wir haben uns hier, in Ostwestfalen Lippe gegen insgesamt 7 Konkurrenten durchgesetzt. Wir haben natürlich zum Beispiel gegenüber der DB AG einen wesentlich kleineren Verwaltungsaufbau, damit haben wir da auch schon wesentlich geringere Kosten. Wir haben unsere Fahrzeugeinsätze sehr optimal gestaltet und eben auch den Personaleinsatz natürlich.“

Und fast ebenso 'natürlich' gehen der DB Nahverstrehsstrecken verloren. Sie bildet jetzt selbst kleine Regionalgesellschaften - und baut Fahrkartenautomaten in manche Züge. Der Verlust von Strecken an private Konkurrenz wirkt offensichtlich wie ein kleiner Tritt in den Hintern, was Manfred Pietschamm von der DB AG im Interview auch unumwunden zugibt. „Das tut weh, aber auf der anderen Seite sind wir auf dem richtigen Weg uns organisatorisch vor Ort besser einzurichten, um

hier schlagkräftiger zu sein, um im Wettbewerb stärker bestehen zu können, als das bisher in der Vergangenheit den Anschein hatte.“

Problemkind 'Mittelstrecke'

Wenn dabei am Ende mehr Menschen mit dem Zug fahren, wäre das auch für die Umwelt ein Fortschritt, Zumal es Nahverkehrszüge sind, die die Menschen erst zu den Fernstrecken bringt. Das sind die Rennomierprojekte der dB und durchaus erfolgreich! Auch das neue Bahnkonzept setzt vor allem auf schnelle Fernverbindungen. Die Mittelstrecke, wird immer seltener bedient, und wenn, dann in klapprigen Zügen. Das wirkt sich teilweise dann durchaus auch auf Strecken aus, die von Reisenden als 'Langstrecke' wahrgenommen werden. Wenn man das 'Schnellverkehrsnetz' verläßt oder in Tagesrandlage zu einer bestimmten Zeit fahren muß, kommt es immer häufiger vor, daß sich ein Fernreisender nach mehrmaligem Umsteigen in - klapprigen, miefenden, unkomfortablen Bummelbahnen wiederfindet - und über Stunden hinweg nicht einmal ein Getränk kaufen kann.

Doch wenn ein neues Bahnunternehmen in diese Lücke stoßen will stößt es auf Hindernisse: Seit der Bahnreform darf zwar - nach Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt - jedes Privatunternehmen auf deutschen Schienen fahren. Den Preis für die Nutzung der Schiene legt die DB selbst fest und gibt sich als Vielfahrer einen dicken Rabatt. Erst nach jahrelangen Protesten ändert die DB nun ihr Preissystem und geht auch dabei im Vorfeld nicht unbedingt fair mit den kleinen Konkurrenten um, wie Jörg Kiehn von der Eurobahn noch vier Wochen vor dem ersten Gültigkeitstag der neuen Preise bemängelt: „Im Moment wird ein neues Trassenpreissystem erarbeitet, das zum ersten April in Kraft treten soll, zu dem wir leider noch überhaupt keine Informationen seitens der DB bekommen haben. (Das heißt Sie wissen heute noch nicht, wieviel Sie die Strecke ab dem ersten April kosten wird ?) Ja, das kann man genau so sagen.“

Einstieg in den Fernverkehr

Trotzdem hatte die Eurobahn den Einstieg in den Fernverkehr gewagt, mit einem Zug zwischen Köln und Bielefeld. Inklusiv Begrüßungsgetränk lag der Fahrpreis um ein Drittel unter dem der DB, Doch selbst zur Hauptreisezeit am Rande des Wochenendes blieb der Zug leer. Ende Februar wurde das Angebot wieder eingestellt. Und das ist eigentlich kein Wunder. Wer an den betreffenden Bahnhöfen ein Ticket nach Köln oder Bielefeld lösen wollte, erfuhr nicht einmal von dem Angebot - Und die DB dachte nicht im entferntesten daran, ihre Fahrkartenschalter auch Tickets der neuen Konkurrenz verkaufen zu lassen. So erfuhr kaum ein Mensch von dem Zug.

Als wir diverse Vertreter der DB während Vorgesprächen darauf ansprachen erhielten wir immer dieselbe Antwort: 'Ein Aldi verkauft doch auch keine Waren von Tengelmann'. Das ist schon richtig, erwiderten ich dran. Aber der passendere Vergleich wäre doch bitteschön der Luftverkehr. Ein Reisebüro wählt ohnehin nach Wunsch des Kunden die jeweils günstigsten Fluggesellschaft aus - und selbst die Lufthansa verkauft in ihrem elektronischen Buchungssystem ohne Unterschied auch Tickets der Konkurrenz. Und plötzlich kam dann - im Interview - doch die überraschende Wendung, in Form eines eindeutigen Angebotes von Manfred Pietschmann, dem Sprecher der DB AG in Nordrhein-Westfalen: „Die Werbung für den eigenen Zug muß man als Firma schon selber machen, das kann man von uns nicht erwarten - aber wir sind natürlich bereit mit denen zusammenzuarbeiten auf Provisionsbasis, ich weiß nicht, ob solche Gespräche überhaupt schon stattgefunden haben. (Also Sie würden auch fremde Fahrkarten - dann gegen Provision - verkaufen?) Ich denke, alles was Geld bringt, was unter dem Strich Geld bringt, das würden wir schon machen, gar keine Frage.“

Na also, es geht doch ! Ob das Angebot allerdings auch noch gilt, wenn private Bahnen auf manchen Strecken der DB dann irgendwann auch spürbar Fahrgäste wegnehmen? Angesichts bisheriger Erfahrungen bleibt Jörg Kiehn von der Eurobahn skeptisch. „Grundsätzlich kann ich mir das vorstellen, ja, das ist eine Verhandlungsfrage, sicher würde das über Provisionen für den Verkäufer laufen und ich fürchte fast, daß ist einer der Punkte über die man sehr intensiv dann verhandeln müßte.“

Aber vielleicht gilt ja bald tatsächlich auch im Fernverkehr: Faire Konkurrenz belebt das Geschäft !? Eine Schienenlandschaft auf dem sich ein Dutzend verschiedener Transportfirmen tummeln und gegenseitig die Passagiere zuliefern? Verbindungen bis in jede Kleinstadt? Freundliche Schaffner? Bahnhöfe, die gleichberechtigt auch Tickets von Privatbahnen verkaufen? Technisch ist das im Zeitalter von Computern und Vernetzung kein Problem - Verkehrspolitisch jedoch wäre es in

Deutschland eine Revolution - und erst wenn man wirklich wieder von jeder Kleinstadt mit dem Zug überall hinkommt, werden auch die Fernzüge wieder besser besucht - denn wer würde schon erst einmal 50 Kilometer mit dem Auto bis zum nächsten ICE-Bahnhof fahren um damit dann in eine Großstadt zu fahren, die wieder 50 Kilometer vom eigentlichen Ziel entfernt ist. Die Bahn als Gesamtsystem kann für uns nur attraktiv sein - und nur dann funktionieren, wenn ein möglichst flächendeckendes Netz zur Verfügung steht - und das betrifft nicht nur die Zugverbindungen - sondern auch die Gleise selbst, wie wir im zweiten Teil sehen werden