

Foto: Labnitsen



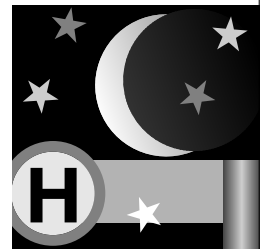
*Züge nach Dunkelwerden:  
eine aussterbende Spezies?*

**Mehdorn – Sparpläne:**

# Die Letzten holt erst der Bus und dann der Teufel

**Nur intelligente Lösungen dienen dem Fahrgast**

*Von Rainer Engel*



Die Bahn muss wirtschaftlicher werden. Daher, so hat Bahnchef Hartmut Mehdorn verkündet, sollen Züge am Abend durch Busse ersetzt werden, weil das „wirtschaftlicher“ sei. Doch Mehdorn ist auf Sparpläne hereingefallen, die schon die Bundesbahn an den Abgrund gebracht haben. Der Versuch, für den späten Abend eine fahrgastgerechte Lösung zu finden, wurde Ende 1999 von der DB AG aufgegeben. Altlasten, Fehler im Management und Vorrang der Konzerninteressen verhindern nutzerfreundliche Lösungen.

## Nur noch heiße Luft?

*„Wir wollen unseren Fahrplan umstellen, effizienter machen. Man muss doch abends um 23.00 Uhr nicht mit einem großen Zug jede Menge warme Luft in die letzte Ecke Deutschlands fahren. Ab 22.00 Uhr abends setzen wir da halt für die wenigen Fahrgäste einen Bus ein. Wichtig ist: Wir stellen nichts ein.“*

So, berichtete die Presse, soll Hartmut Mehdorn geantwortet haben, als er erläutern sollte, wie er 7 Prozent der Zugleistungen einsparen und doch keine Strecken stilllegen wolle. Anlass für die Nachfragen hatten zwei Briefe an seine Mitarbeiter gegeben.

Im ersten Brief hieß es, dass 7 Prozent der Zugleistungen gestrichen werden sollten. Nachdem dieses so gedeutet worden war, dass die Deutsche Bahn AG sich aus der Fläche zurückziehen wolle, versuchte Mehdorn, dieses in einem weiteren Brief mit Datum vom 24. Januar 2000 zu dementieren, ohne allerdings zu erklären, wie denn sonst die Zugleistungen eingespart werden sollten. Es hieß: „Dort, wo nur sehr wenige Menschen die Züge nutzen, kann ein angemessenes Angebot auch durch marktgerechte Buslinien aufrecht erhalten werden.“

Es war kein Wunder, dass die Presse hartnäckig nachfragte und Mehdorn die Katze aus dem Sack lassen musste.

Dass die Erklärungsversuche Mehdorns nichts mit der wirklichen Geschäftspolitik der DB AG zu tun haben, zeigten die letzten Wochen: In Wirklichkeit werden in großem



Foto: Bingel

*In einem Unternehmen, das keine leichten elektrischen Triebwagen beschafft, stimmt etwas nicht: Karlsruher Straßenbahnen fahren bis Mühlacker und Bietigheim, weil die DB keine geeigneten Fahrzeuge hat.*

Umfang Strecken stillgelegt und das mit allen Mitteln. Der Bus-Ersatzverkehr ist nur eine von vielen Methoden.

### Das Richtige tun!

In einem Brief an Bahnchef Hartmut Mehdorn hat PRO BAHN bereits Bedenken geltend gemacht. Mehdorn antwortete unter anderem, sein Ziel wäre ein Konzept für den „marktkonformen Einsatz unserer gesamten Strecken und Züge, die nur schwach ausgelastet sind. Niemand kann daran interessiert sein, dass wir auf Strecken, die tagüber von vielen, abends aber nur noch von wenigen Kunden benutzt werden, große, schwere Züge betreiben.“

Wer wollte das nicht mittragen? Und auch mit seinem Schlusssatz hat Mehdorn recht: „Nur wenn wir nichts tun, werden wir unser Bemühen um bessere Marktanteile von Anbeginn verlieren.“

Doch das Motto einer Autofirma „Wir tun was!“ reicht nicht aus, um festzustellen, was das Richtige ist. Denn schon die Deutsche Bundesbahn hat jahrzehntelang „etwas“ gegen leere Züge getan – aber nie das Richtige. Und die Äußerungen Mehdorns deuten darauf hin, dass er das tun will, was alle Bahn-Oberen vor ihm versuchten: die Bahn durch den Bus zu ersetzen.

### Vorsichtige Kritik von innen

Kritik kommt aus den eigenen Reihen. „Busse sind bei den Fahrgästen nicht so beliebt,“ heißt es dazu in einem Positionspapier von DB Regio. Verständnislos stehen die Bahn-Manager den Kundenwünschen gegenüber, statt sich nach ihrem „Markt“ zu richten. Sonst stünde es in dem Positionspapier, denn dazu gibt es viel zu sagen.

Es fängt schon damit an, dass der Bus nicht dort hält, wo der Zug gewöhnlich abfährt. Vor allem die Fahrgäste aus dem Fernverkehr haben berechtigte Angst, dass sie die ungewohnte

Haltestelle nicht finden, durchs Dunkel tappen müssen, nass werden, im Winter durch Matsch und Schnee ihren Weg suchen müssen. Sie fahren entweder einen Zug früher oder gar nicht mit der Bahn.

### Viele Mängel, noch mehr Ängste

Viele Mängel aus der Liste (siehe „Ängste auf der ganzen Linie“) lassen sich abstellen. Aber wie viel organisatorischer Aufwand dazu nötig ist, das beweist die Tatsache, dass es nirgendwo wirklich erfolgreich gelungen ist, diese Mängel abzustellen.

Denn allzu leicht kommt der Gedanke auf, dass es sich für die paar Leute gar nicht lohnt. Die vielen „Dritten“ – vom Busunternehmen über die Subunternehmer bis zu den Städten und Gemeinden haben gar kein Interesse daran, sich für eine Busfahrt täglich ins Zeug zu legen.

Und die Fahrgäste haben ganz einfach – berechtigte – Ängste vor der Benutzung eines ungewohnten oder gar unbekanntem Verkehrsmittels. Sie lassen sich lieber über weite Entfernungen mit dem Auto abholen und beim zweiten Mal nehmen sie gleich das Auto – und schon ist die Bahn auch im Fernverkehr wieder einen Fahrgast los.

### Der Spätbus als „Ersatz“:

## Ängste auf der ganzen Linie

- ungewohnte Abfahrtsstelle
- deutlich weiterer Weg zur Abfahrtsstelle
- Wegeleitsystem endet an Bahnhofstür
- Bus steht nicht auf Abfahrtsplan
- Bus steht nicht im Schienenfahrplan
- Bus-Anschluss wird nicht angesagt
- Abfahrtsstelle ist nicht erkennbar
- kein Fahrplan vorhanden oder der Fahrplan ist nicht beleuchtet
- Bus kommt zu spät, Fahrgast ist verunsichert, kein Ansprechpartner
- mangelhafte Anschlusssicherung
- Fahrer kennt Schienenfahrtausweis nicht
- Fahrer kennt Strecke nicht, weil tagüber kein Bus fährt
- Fahrgast ist Busfahren nicht gewöhnt, stürzt beim Abfahren oder vor Ankunft
- Bus nimmt keine Fahrräder mit, ist ein Reisebus, in dem man Gepäck nicht abstellen kann
- Der Fahrweg ist dem Fahrgast unbekannt
- Fahrplan weicht von Taktfahrplan ab
- längere Fahrzeit
- ungewohnte Ankunftsstelle
- mangelhafte Beleuchtung an Ankunftsstelle
- fehlender Service, kein Pluspunkt, kein Telefon
- ungewohnter Weg nach Hause

## Der letzte Zug kostet nicht viel

**D**er letzte Zug kostet weniger, als man gemeinhin vermutet. Kilometerpreise von 25 und 30 DM geistern durch die Diskussion. Doch dabei handelt es sich um „Vollkosten“, die nichts darüber aussagen, was gespart würde, wenn der letzte Zug gestrichen wäre. Denn: Auf einer Hauptstrecke lässt sich höchstens eine Mark pro Kilometer sparen, auf einer Regionalbahn höchstens 1,50 DM.

Überall, wo die Ersparnis höher ausfällt, stimmt die Wirtschaftlichkeit der Bahnlinie insgesamt nicht. Wenn die DB AG die Wirtschaftlichkeit nicht verbessert, dann ist die Strecke reif für die Abgabe an die Konkurrenten der DB – und zwar einschließlich Strecke. Doch da das Gesetz vorsieht, dass die DB solche Strecken für eine Mark abzugeben hat, möchte sie – ganz nach Kapitalistenart – vorher herauspressen, was möglich ist.

## Das Richtige, das zu tun ist!!!

Der Einsatz von Bussen am späten Abend ist nur ein Versuch, Symptome zu kurieren; eigentlich ist er das Eingeständnis von unternehmerischer Unfähigkeit. Wo 44 Prozent der Streckenkosten für Stellwerkspersonal ausgegeben werden, wo sich ein Unternehmen weigert, funktionsfähige und serienreife Elektrotriebwagen zu beschaffen, wo der Zug an Bahnübergängen Schritttempo fahren muss, so dass der Bus ihn überholt, da hat das Unternehmen auf Dauer keine Chance. Wenn gar der Versuch sang- und klanglos eingestellt wird, ein Regio-Taxi anzubieten, stimmt etwas im gesamten Unternehmen nicht.

Bisherige Erfahrungen lassen folgende Prognose zu:  
Von den Fahrgästen, die heute noch der letzte Zug Heim bringt,

- fährt morgen höchstens noch die Hälfte mit dem Ersatzbus.
- Übermorgen ist dann dieser Bus fast leer.
- Und bald fährt gar nichts mehr.

## Hat die Fahrgäste etwa der Teufel geholt?

## PRO BAHN fordert:

- ➔ **Strecken rationalisieren und sanieren!**
- ➔ **Geeignete Fahrzeuge einsetzen!**
- ➔ **Bedarfsorientierte Ergänzungsangebote machen!**
- ➔ **Unternehmern, die das nicht können, die Strecken abnehmen – für eine Mark!**

## Auch spät am Abend:

## Die Fahrgäste kommen wieder!

Auf der Strecke Augsburg – Aichach (– Ingolstadt) dauerte der Dornröschenschlaf mit wenigen Zügen bis 1996. Dann wurde ein Taktfahrplan eingeführt, der mit jedem Fahrplanwechsel ausgeweitet wird. Ständig steigende Fahrgastzahlen sind der Lohn.

Bis Mai 1999 fuhr der letzte Zug um 20.52 Uhr ab Augsburg, ein Bus folgte um 22.30 Uhr, aber er brauchte eine Stunde für die Strecke bis Aichach, während der Zug nur 28 Minuten benötigt. Mit dem Bus fuhren nie mehr als sechs oder sieben Leute.

Seit Sommer 1999 fahren auch um 21.52 und 23.13 Uhr Züge, sie sind immer mit mindestens zehn, zwölf Fahrgästen ab Augsburg besetzt; die Hälfte davon ist in Aichach immer noch im Zug. Schon zweimal war der letzte Zug an Freitagen so voll, dass es keinen Sitzplatz mehr gab. So spät sind auf dieser Bahn vorher noch nie Züge gefahren.

Werbung von der Bahn gibt es für das neue Angebot nicht – das bleibt dem Fahrgastverband PRO BAHN e.V. vorbehalten.

(wka)



*Fährt bis Mitternacht, weil der Aufgabenträger es will: auf der gerade erst wieder eröffneten Ammertalbahn von Tübingen nach Herrenberg sind täglich mehr als 5 000 Fahrgäste unterwegs.*