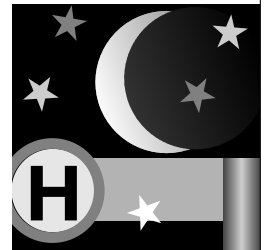


Der Anlass zum Umdenken; der Triebwagen 628. Er fährt für wenig Geld die Fahrgäste auch spät abends zum Ziel, wie Göbertsbahn schon 1988 errechnete. Hier ist er auf dem Weg von Augsburg nach Ingolstadt – jetzt auch spät abends.



Alles schon ausprobiert...

...und immer noch nichts gelernt?



Der Mehdorn-Sparplan „Busse statt Züge“ wurde schon hinreichend ausprobiert: Es war der Weg der Bundesbahn in die Schrumpfbahn. Die Erkenntnis, dass dieser Weg, aber auch die ihm zugrunde liegenden Kostenrechnungen falsch sind, brachte 1988 die Wende in Richtung auf einen modernen Nahverkehr. Wo der letzte Zug zu teuer ist, hat die Bahn gar keine Zukunft.

Der Weg in die Stilllegung

So kann man sich natürlich auch von lästigen Bahnlinien in der Region trennen: Man muss die Kunden nur schlecht genug bedienen, dann bleiben sie von selbst weg. Die Geschichte des Regionalverkehrs der Deutschen Bundesbahn ist eine endlose Leidensgeschichte der Fahrgäste. Sie besteht aus schlechten Angeboten, zurückgehenden Fahrgastzahlen, unterlassener Beschaffung von kleinen, marktgerechten Fahrzeugen und zu hoher Kosten. All das entwickelte sich zu einer endlos scheinenden Spirale: Zugstreichungen, zurückgehende Fahrgastzahlen, weitere Zugstreichungen, weiter zurückgehende Fahrgastzahlen ... Der letzte Zug fuhr immer früher. Dann gar nicht mehr. Auch der letzte Bus kam immer

zeitiger – bis zur Stilllegung. Denn die Fahrgäste akzeptieren einen Bus im Regionalverkehr bei weitem nicht so wie den Zug. Neueste Untersuchungen beweisen es.

Startschuss zur Regionalisierung

Die Strategie der Schrumpfbahn ging auf, bis die Unhaltbarkeit unübersehbar wurde. Der Wandel in der öffentlichen Meinung setzte schon Ende der 80er Jahre ein. Die Deutsche Bundesbahn musste Strecken, die sie nicht mehr selbst betreiben wollte, kostenlos an andere Interessenten abgeben. Dürener Kreisbahn, Wieslaufalbahn, Ammertalbahn – das sind die bekanntesten Beispiele. Anderenorts musste die Bundesbahn eingestehen, dass sie nicht fähig war, den Regionalverkehr selbst zu betreiben und andere Bahnen auf ihren Schienen zu lassen. Das Donautal-Konzept im Landkreis Tuttlingen ist das früheste Beispiel dafür. Diese Entwicklung war der Startschuss zur Regionalisierung.

Falsche Rechnung erkannt

Dass hinter der Fehlentwicklung ein betriebswirtschaftlich nicht haltbares Rechenwerk stand, wagte Dr.-Ing. Rudolf Göbertsbahn im Jahre 1988 erstmals zu publizieren. Er schrieb: „Deckungsbeiträge zu maximieren muss das Ziel der DB sein – und nicht etwa ein Kreuzzug gegen die Beförderung

sogenannter „warmer Luft“ (siehe „Zur Erinnerung“). Das war – zusammen mit der Entwicklung des integralen Taktfahrplans – der Startschuss zur Bahnreform und machte den Nahverkehr der DB zum wirtschaftlich erfolgreichsten Unternehmensteil. Doch die alten Betonköpfe setzten sich bald wieder durch. Hatte Göbertshahn noch geschrieben: „Zugkilometer“ sind weniger eine zur Steuerung des Aufwands geeignete Größe als vielmehr primär eine bedeutsame Größe zur Beschreibung der Angebotsqualität“, so machten die Politiker auf den Rat des damaligen Bahnvorstandes Dürr die Währungseinheit „Zugkilometer“ wieder zur Bemessungsgrundlage der Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr.

Auch bei den Trassenpreisen feiert der Zugkilometer wieder fröhliche Urständ, und damit beginnt auch wieder der Kreuzzug gegen die „heiße Luft“.



Bahn-Haltepunkte versprechen ein Mindestmaß an Beleuchtung und Information.

Zur Erinnerung

Kein Kreuzzug gegen warme Luft!

Göbertshahn und Häfele schrieben in: Die Bundesbahn 1988, S. 689 (691):

An dieser Stelle ist es geboten, mit dem weitverbreiteten Vorurteil aufzuräumen, „starke, kontinuierliche Verkehrsströme“ seien unumgängliche Bedingungen für einen Taktfahrplan. Dieses Argument ist aufgrund der völlig unterschiedlichen Kosten- und Erlösstruktur in Hauptverkehrszeit (HVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) nicht haltbar.

So betragen die Kosten zusätzlicher Leistungen in der SVZ zum Beispiel beim VT 628 nur etwa ein Viertel der Kosten von Spitzenleistungen in der HVZ. Demgegenüber sind die spezifischen Einnahmen in der SVZ etwa doppelt so hoch wie in der HVZ. Dies führt dazu, dass zum Beispiel ein VT 628 mit einer Besetzung von etwa 15 Fahrgästen am Wochenende wirtschaftlich einem vollbesetzten Zug zur HVZ gleichwertig ist. Dies bedeutet auch, dass eine Steuerung über den zugattungsspezifischen Mittelwert „Reisendenkilometer/Zugkilometer“ unsinnig ist, da sie zum Beispiel Rückgänge im Schülerverkehr paradoxerweise mit dem Ausstieg aus dem Markt des Gelegenheitsverkehrs beantworten würde – unter Verzicht auf positive Deckungsbeiträge.

Diese Deckungsbeiträge zu maximieren muss das Ziel der DB sein – und nicht etwa ein Kreuzzug gegen die Beförderung sogenannter „warmer Luft“. Insofern ist es wirtschaftlich durchaus sinnvoll, außerhalb der HVZ auch Züge mit einer Besetzung deutlich unterhalb der Kapazitätsgrenze des Busses zu fahren und somit über den ganzen Tag ein vertaktetes Grundangebot auf der Schiene bereit zu stellen; demgegenüber verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit des DB-Schieneverkehrs, wenn nur die (relativ teure) Spitzenleistung auf der Schiene gefahren und die Grundlast dem Bus überlassen wird.

Daher ist gerade außerhalb der HVZ die Rückverlagerung von Busleistungen auf die Schiene und die Beseitigung von

Bus-Parallelverkehren in vielen Fällen ernsthaft in Betracht zu ziehen – auch gegebenenfalls durch Brechen bislang durchgehender Buslinien, wobei das dann erforderliche Umsteigen zwischen Bus und Schiene durch optimale Anschlussabstimmungen in den Verknüpfungspunkten marktverträglich zu gestalten ist. Der Kunde wird im Übrigen den gebrochenen Verkehr Bus/Schiene wegen der deutlich günstigeren Fahrzeiten gegenüber der durchgehenden Busbeförderung – gute Anschlüsse vorausgesetzt – in den meisten Fällen als merkliche Verbesserung empfinden.

In der HVZ kann es dagegen bisweilen sinnvoll sein, Buslinien über Verknüpfungspunkte hinaus schienenparallel durchzubinden, um nicht durch Lastspitzen auf kurzen Schienenabschnitten den Einsatz wirtschaftlicher Fahrzeuge (Triebwagen) zu erschweren.

„Zugkilometer“ sind weniger eine zur Steuerung des Aufwands geeignete Größe als vielmehr primär eine bedeutsame Größe zur Beschreibung der Angebotsqualität.

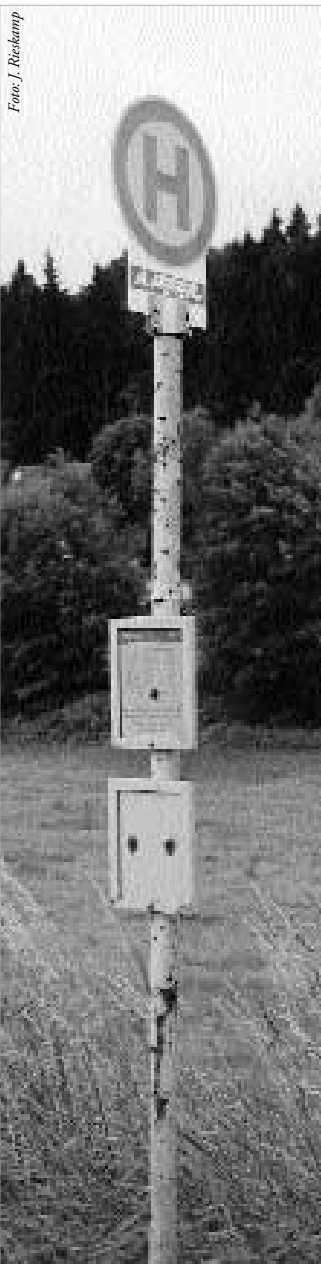
Angebot aber ist Kundennutzen, und zwar nicht erst durch seine immerwährende starke Inanspruchnahme, sondern bereits durch seine optionale Verfügbarkeit. Schließlich ist – neben der Reisegeschwindigkeit – die Bedienungshäufigkeit wichtigstes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl.

Es kann also nicht das Ziel sein, Angebotsverbesserungen zu verhindern, sondern sie zu realisieren, unter der für das Erzielen positiver Deckungsbeiträge zwingenden Vorgabe, dass kein Fahrzeugmehrbedarf entstehen darf.

Die in diesem Sinne optimale Ressourcen-Kombination bedingt allerdings auch eine selektive Personalstrategie: Im Rahmen der insgesamt erforderlichen Absenkung des Personalbestands der DB kann eine gewisse Mehrung der Triebfahrzeugführer im SPNV sinnvoll sein, um nicht auf positive Deckungsbeiträge verzichten zu müssen.

Die Kleinen lehren das Fürchten

Unterdessen lehren die kleinen Bahnen, die auf eigenen Gleisen fahren, der großen Bahn das Fürchten. Die Dürener Kreisbahn beispielsweise kommt auf den Strecken nach Heimbach und Jülich aus der Verlustzone heraus – die Bundesbahn nannte einen Kostendeckungsgrad von wenigen Prozenten. Die Ammertalbahn wurde für 100 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit ausgebaut, damit der integrale Taktfahrplan funktioniert – für die DB AG auch heute noch ein unlösbarer Fall. Sogar die DB-Tochter Usedomer Bäderbahn führt ihren Kollegen vor, wie effektiv man wirtschaften kann, wenn man die Schienen selbst in die Hand nimmt. Und nirgends gibt es einen Bus, der am Abend den Zug ersetzt – er würde die Fahrzeiten gar nicht halten können.



Der „Charme“ einer Bushaltestelle auf dem Lande. Wie sieht es hier aus, wenn es dunkel wird?

„Das können wir auch“?

„Das können wir auch“, sagten agile und zukunftsorientierte Mitarbeiter der DB AG. Und im Prinzip stimmt das. Doch da sie von den Fesseln des unbeweglichen Konzerns nicht befreit sind, verstricken sie sich allzu schnell darin. Wer miterlebt, wie mühsam es ist, den „Haller Willem“ von Bielefeld nach Disen in Fahrt zu bringen, der weiß, wovon die Rede ist: Der „Funkfahrbetrieb“ ist noch nicht einsatzreif, und so werden erst einmal die altertümlichen Signale für Millionen renoviert. Vorteile, die eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit beim Einsatz schnellerer Triebwagen entstehen, werden durch Wartezeiten bei Zugbegegnungen wieder verspielt. Am Abend stehen die leichten Regionalbahn-Triebwagen dann still, während die langen Elektrozüge noch immer unterwegs sind – nicht nur in Bielefeld und Münster, Chemnitz und Weilheim. Das ist kein Einzelfall – es ist der Normalzustand bei der DB AG.

„Mehdorn-Erfolgsmodell“? Stundenlang mit dem Bus über Land: Ein Fahrplan der Strecke Ulm – Aalen aus dem Jahre 1985. Der Bus um 20.40 Uhr ab Ulm fährt heute als Zug, der Bus um 23.00 Uhr war so „erfolgreich“, dass er längst aus dem Fahrplan verschwand.

E 3516	20 12	20 40	23 00
		Δ 20 53	Δ 23 09
		20 59	23 14
		Δ 21 02	Δ 23 16
	20 24	21 08	23 23
		Δ 21 15	Δ 23 31
	20 32	21 24	Δ 23 38
	20 41	Δ 21 28	Δ 23 42
		Δ 21 34	Δ 23 48
	20 48	21 41	Δ 23 58
	20 53	Δ 21 50	Δ 0 05
		Δ 21 53	Δ 0 08
	20 58	21 59	0 11
	20 59		22 02
			Δ 22 06
			Δ 22 10
			Δ 22 12
			Δ 22 19
			22 24
			22 29
			22 33
	21 06		0 13
	21 12		0 18
			0 22
			0 24
			0 31
			0 36
	21 20		0 48

Konkurrenz verhindern!?

So liegt es nahe, dass Strategen erkannt haben: „Wenn wir uns aus Strecken ganz zurückziehen, dann machen uns andere auch dort vor, wie es effizienter geht.“ Wer sieht, wie Karlsruher Straßenbahnen Jahr für Jahr immer weiter ins Land hinausfahren, weil die DB noch immer keinen preiswerten elektrischen Triebwagen beschafft, der ahnt, dass man keinen zweiten Konkurrenten dieser Art gebrauchen kann.

Woher kommen die Berater?

Hartmut Mehndorn ist neu im Geschäft. Wer hat dem neuen Bahnvorstand geflüstert, dass „Schienenersatzverkehr am Abend“ die Zukunftsstrategie ist, mit der man neue Fahrgäste gewinnt? Waren es Betriebswirtschaftler, gar Professoren? Waren es Leute vom roten Bus, die hoffen, so Zug um Zug in ihre Zuständigkeit bringen zu können, weil ihnen auf den eigenen Linien nichts Innovatives einfällt? Oder sind es die alten Stilllegungs-Strategen, die Regionalisierung und Unternehmensreform unbeschadet überstanden haben?

**PRO BAHN
in Ihrer Nähe!**

PRO BAHN hat über 50 regionale und lokale Organisationen. Eine aktuelle Liste finden Sie im Internet: <http://www.pro-bahn.de>
Oder anfordern von:
PRO BAHN, Schwanthalerstraße 74,
80336 München



PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband