

Verkaufen statt Streichen:

Unter Zugzwang gesetzt

Connex will Interregio retten



➤ Das Angebot der Connex-Gruppe vom 15. August 2001 wirkt wie ein Paukenschlag: Die Connex-Gruppe bietet der Bundesregierung, der Deutschen Bahn AG und den Bundesländern die Übernahme des noch bestehenden Interregio-Netzes an. Doch der Vorstoß droht daran zu scheitern, dass finanzielle Interessen der Bundesregierung und der Länder einen wirksamen Wettbewerb verhindern. Können die Politiker weiter Wettbewerb auf der Schiene fordern und gleichzeitig das Beziehungsgeflecht aufrechterhalten, das den Wettbewerb verhindert?

Verkaufen statt Streichen

Das war der Titel des Spitzenartikels der PRO BAHN Zeitung im November 1998. Damals waren Listen der DB in die Öffentlichkeit gelangt, nach denen der größte Teil der Interregio-Linien gestrichen werden sollte. Schon damals lautete der Vorwurf von PRO BAHN: Die Deutsche Bahn AG streicht lieber Züge, statt die Plätze darin offensiv zu verkaufen.

Seit dem 15. August 2001 hat der Slogan „Verkaufen statt Streichen“ einen neuen Sinn: Wenn die Deutsche Bahn AG schon nicht bereit ist, Anstrengungen zu unternehmen, um ihre Angebote auch zu vermarkten, dann soll sie doch das ganze Marktsegment an jemanden verkaufen, der glaubt, es besser machen zu können. Damit ist erst einmal die Konfrontation der Unternehmen gegeben – das ist Wettbewerb.

Wettbewerb schafft Bewegung

Markant an dem Angebot der Connex-Gruppe, die zum französischen Misch-

konzern Vivendi gehört, ist die Kooperation auf allen Ebenen, die eine Funktionsfähigkeit des Angebots voraussetzt: abgestimmte Fahrpläne, die eine unproduktive Konkurrenz von Fern- und Nahverkehr vermeiden, Kooperation beim Vertrieb und beim Tarif. Es handelt sich um das gedankliche Modell, auf dessen Grundlage die Eisenbahnen in der Schweiz seit

Jahrzehnten zusammenarbeiten und eine hohe Effizienz bei hohem Fahrgastnutzen erreicht haben.

Erste Reaktionen

Als erste trotzig Reaktion ließ DB-Chef Hartmut Mehdorn verlauten:
Lesen Sie auf Seite 21 weiter.



Ohne PRO BAHN gäbe es die Regiobahn von Kaarst nach Mettmann nicht: Hinter der Regiobahn steht Connex.

Auszug aus der Pressemitteilung der Connex Regiobahn GmbH vom 15.8.2001

Wechsel des InterRegio-Verkehrs zur Connex-Gruppe

Der Betrieb der InterRegio-Züge ist für die Deutsche Bahn AG derzeit nach eigener Aussage nicht wirtschaftlich und soll bis 2004 aufgegeben werden.

Die Connex-Gruppe sieht die Möglichkeit, durch neue Marketingkonzepte und Neustrukturierung dieses Marktsegment wirtschaftlich zu gestalten und auf Dauer eine zweite Produktlinie im Schienenpersonenfernverkehr zu erhalten. Diese zweite Produktlinie im Fernverkehr soll folgende Merkmale im Unterschied zum ICE aufweisen:

- mehr Zwischenhalte,
- Direktverbindungen zu Städten, die vom Fernverkehr sonst nicht bedient werden,
- Anbindung touristischer Regionen,
- etwas längere Fahrzeiten,
- günstigere Preise – auch für spontane Fahrten,
- einfaches Preissystem.

Die Connex-Gruppe schlägt der Bundesregierung als Eigentümerin und dem Vorstand der Deutschen Bahn AG vor, die heute als InterRegio fahrenden Zugleistungen zu noch zu definierenden Bedingungen in eigener Regie sukzessive zu übernehmen. Dieser Übergang könnte zu einem noch zu vereinbarenden Zeitpunkt erfolgen – wünschenswert bis zum 15.12.2002 (Fahrplanwechsel).

Dazu sollten die für den InterRegio-Verkehr notwendigen Fahrzeuge und das dafür erforderliche Personal an die Connex-Gruppe übergeleitet werden. Die Connex-Gruppe würde das übernommene Fahrzeugmaterial für den InterRegio-Verkehr bzw. für regionale Verbindungen mit ähnlichem Charakter verwenden. Es ist vorgesehen, für diese Züge künftig die neue Bezeichnung „InterConnex“, ICX, einzuführen.

Mit dem Wechsel des Marktsegments InterRegio zur Connex-Gruppe würde der Wettbewerb zum Wohle der Kunden und des Schienenmarktanteils im Verkehrsmarkt gefördert. (...)

Der Bedarf an Fahrzeugen und Instandhaltungsleistungen hierfür würde damit gegenüber bisherigen Planungen wieder steigen. Die Schließung von Werken zur Fahrzeug-Instandhaltung würde damit im bisher vorgesehenen Ausmaß nicht mehr notwendig sein – Arbeitsplätze blieben dank des Wettbewerbs im Schienenverkehr wenigstens teilweise erhalten.

Bei der erforderlichen Neustrukturierung des InterRegio-Netzes würde die Connex-Gruppe schon zu Beginn der Konzeptions-

phase den engen Kontakt zu den Bundesländern, den Regionen und Bestellern des Nah- und Regionalverkehrs suchen. Ein Wettbewerb mit dem Nah- und Regionalverkehr müsste vermieden werden, weil nur ausgelastete Züge wirtschaftlich sind. In Zusammenarbeit mit den Regionen wäre ein besseres Marketing möglich, was wiederum zu nachhaltiger Steigerung der Fahrgastzahlen der Züge führt.

Die Bundesländer würden mit Inter-Connex ein Zugsystem erhalten, das alle wesentlichen Komfortmerkmale des Fernverkehrs bietet und bei dem sie bereits bei der Konzeption mitwirken könnten. Besonders die Anbindung von Tourismusregionen ist verbesserungswürdig und erfordert stärkeren Marketingeinsatz, um wieder größere Anteile des Verkehrsmarkts zurückzugewinnen.

Mittelfristig wäre die Beschaffung neuer Fahrzeuge für diese Produktlinie des Fernverkehrs notwendig. Auch hierbei würde Connex eng mit den Bundesländern und Bestellern zusammenarbeiten. Neue Fahrzeugkonzepte, die bei der Beschaffung und Instandhaltung kostengünstig sein sollten und dennoch alle wesentlichen Komfortmerkmale erfüllen, werden von der Industrie bereits angeboten, sind aber frühestens in zwei bis drei Jahren in größerer Anzahl verfügbar. Bis dahin könnten ausschließlich die heute eingesetzten Fahrzeuge genutzt werden.

Die Wirtschaftlichkeit des bisherigen InterRegio-Verkehrs soll mittel- und langfristig durch wesentlich höhere Nachfrage einerseits und Kostensenkung andererseits erreicht werden.

Intensive Marketinganstrengungen gemeinsam mit den Bundesländern und Tourismusregionen sowie ein neues attraktives Preissystem für die InterConnex sollen für mehr Fahrgäste sorgen, z. B. sollten auch spontane Fahrten zu ähnlichen Preiskonditionen möglich sein.

Die Connex-Gruppe strebt in enger Zusammenarbeit mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland ein möglichst durchgängiges Gesamtsystem für die Reisenden an.

Um den Reisenden größtmögliche Flexibilität bei der Wahl des Unternehmens und des Zuges zu ermöglichen, sollte in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG ein gemeinsames Vertriebssystem aufgebaut werden. Damit könnte z. B. wie bisher ein Ticket für den ICE auch in den Zügen der Connex benutzt werden.

Der Wettbewerb würde für eine Eigendynamik bei der Weiterentwicklung der Preissysteme aller Marktteilnehmer und für höhere Auslastung des Schienenverkehrs sorgen. (...)

„Die Bahn denkt gar nicht daran, ihre Verkehre abzugeben. Wir sind im Gegenteil gerade dabei, die Verkehre zu optimieren.“

Wer wissen will, wie das aussieht, muss einmal mit dem Interregio-Ersatz von Karlsruhe nach Konstanz oder gar von Berlin nach Rostock gefahren sein.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV), die Spitzenorganisation der Besteller des Nahverkehrs auf der Schiene, sieht das freilich anders: „Zu einer Kooperation mit Connex ist die BAG-SPNV nicht zuletzt deshalb bereit, weil die gestrichenen Interregio-Linien der DB im Juni dieses Jahres durch Bestellungen im Nahverkehr ersetzt und durch Regionalisierungsmittel bezahlt wurden.“ Die BAG-SPNV hofft daher auf eine Änderung der ablehnenden Haltung der DB AG.

Auch die Gewerkschaft Transnet hat sich positiv geäußert und geht davon aus, dass durch das Connex-Angebot 3.000 Arbeitsplätze gerettet werden können.

Generalangriff auf die DB AG

So wirkt das Angebot von Connex zunächst wie ein Generalangriff auf Verhalten und Strategie der DB AG. Alles, was in der Strategie der DB AG fehlte, wird hier angeboten: Expansion des Angebots, innovative Fahrzeuge für den Regionalfernverkehr, Erhalt von Ausbesserungswerken und nicht zuletzt Fahrpreise, die deutlich unter dem bisherigen Niveau liegen sollen.

Angriff auf das Beziehungsgeflecht

Tatsächlich ist der Vorstoß von Connex aber ein Angriff auf das derzeit wirksame Beziehungsgeflecht, das einen effektiven Wettbewerb verhindert. Die Elemente dieses Beziehungsgeflechts sind

1. die Regionalisierungsmittel aus dem Bundeshaushalt,
2. das Eigentum des Bundes an der Deutschen Bahn AG,
3. das Eigentum der Deutschen Bahn AG am Netz.

Die Regionalisierungsmittel sind nicht etwa vom Bund großzügigerweise zur Verfügung gestellt worden, um den Nah-



Nordwestbahn und Ostmecklenburgische Eisenbahn: Dahinter steckt Connex. Hier im Bahnhof Wildeshausen hilft ein Triebwagen aus Mecklenburg auf der Nordwestbahn-Strecke Osnabrück – Bremen aus. Unerwartet viele Fahrgäste haben die Nachbestellung von Fahrzeugen nötig gemacht.

verkehr der Länder zu bezahlen, sondern in erster Linie, um die defizitären Staatsunternehmen Bundesbahn und Reichsbahn in eine Aktiengesellschaft überführen zu können. Daraus ergibt sich das Interesse des Bundes, dass diese Regionalisierungsmittel in einem wesentlichen Ausmaß an die Deutsche Bahn AG zurückfließen und damit den Wert des Staatsunternehmens erhalten. Unverhohlen hat die Bundesregierung bereits einen Zusammenhang zwischen der Höhe der Regionalisierungsmittel und der Sicherung des Interregio-Netzes durch die Länder mit diesen Regionalisierungsmitteln hergestellt.

Genauso unverkennbar ist ein Zusammenhang gegeben zwischen der Vergabe von Nahverkehrsleistungen an die Deutsche Bahn AG und Investitionen der Deutschen Bahn AG in das Schienennetz. Es mag sein, dass es

keine ausdrücklichen Weisungen in dieser Richtung von der Konzernspitze her gibt. Aber dass psychologische Abhängigkeiten unter einem Konzerndach vorhanden sind, ist unverkennbar, und von Kritikern der Bahnreform, die auf Wettbewerb auf der Schiene setzen, wird deswegen auch die Trennung von Betrieb und Netz gefordert. Dieses Beziehungsgeflecht ist wirksamer, als es der Öffentlichkeit bekannt ist und als viele Politiker es wahrhaben wollen. Schon deshalb ist sehr ungewiss, ob der Vorstoß von Connex bei allen Beteiligten, die „mitspielen“ müssten, auf Gegenliebe stößt.

(re)

„Ob man der Deutschen Bahn schreibt, sie möge doch die Interregio-Verbindungen wieder aufnehmen, oder man nagelt dieses Schreiben an die Innenseite der Klotür – das ist völlig egal“ ...

... sagte der friesische Kreistagsabgeordnete Hans-Joachim Janßen in einer Kreistagsitzung zum Thema Fernverkehrsanbindung der Region.

Aus: Ems-Jade-Bahn August 2001, PRO BAHN Nordwest-Niedersachsen e.V.