

NAHVERKEHR

Kaffee vom Lokführer

Konkurrenz nun auch für die Deutsche Bahn: Private Unternehmer steigen in den Markt des einstigen Monopolisten ein.

Der Referent im Verkehrsministerium erinnert sich noch heute an die ungewöhnlichste Existenzgründung Brandenburgs im Frühjahr 1995: „Da kam ein Lokführer und wollte Eisenbahnunternehmer werden.“

Der Mann, der bei der Deutschen Bahn AG (DB) Dieselloks steuerte, habe sich in Sachen Bürokratie „etwas unbedarft“ angestellt – wie ein Vater, der mit der Bauanleitung der Modelleisenbahn seines Filius nicht klarkommt. Wie er in das Geschäft des einstigen Monopolisten einsteigen wollte, wußte der angehende Unternehmer Thomas Becken allerdings ganz genau: „Die stillgelegten Strecken nutzen, billiger fahren, mehr Service bieten.“



FOTOS: M. TRIPPEL / IMAGES DE

Eisenbahner Becken: „Goldstaub auf dem Markt“

Den Schulkindern oder Rentnern, die täglich für ein paar Mark nach Putlitz, Pritzwalk oder Neustadt (Dosse) tuckern, serviert Lokführer Michael Hintz persönlich Kaffee aus der Thermoskanne oder verkauft ihnen Zeitungen. Und wenn es seinem Chef gefällt, läßt der ehemalige DDR-Reichsbahner in der Adventszeit zur Gaudi der Kleinen einen Weihnachtsmann am Waldrand zusteigen.

Der Jungunternehmer („Versuchen Sie mal bei der Bahn einem Lokführer zu erzählen, daß er Fahrkarten verkaufen und abends den Zug saubermachen soll“) hat offensichtlich Freude an seiner Kundschaft. Von den 900 Pendlern, die täglich auf seinen 180 Streckenkilometern im nordwestlichen Brandenburg unterwegs sind, greift denn auch nur selten jemand zum ausliegenden „Meckerzettel“.

Beckens bester Kunde fährt allerdings gar nicht mit: das Land Brandenburg. Knapp sieben Millionen Mark kommen pro Jahr vom Verkehrsministerium als Entgelt für die „Verkehrsleistungen“, die bei der PEG eingekauft werden. Bei der Bahn würde es ein paar Millionen mehr kosten. Seit über zwei Jahren entscheiden die Bundesländer nämlich selbst, wer auf ihren Nahverkehrsstrecken in der Lokführerkabine sitzen soll: Bahnbeamter oder privater Dienstleister.

Neben der DB rangeln inzwischen bundesweit über 100 Eisenbahnunternehmen um Strecken, Fahrgäste und Subventionen. Im sogenannten Regionalisierungsgesetz von 1996 werden den Ländern für den Nahverkehr Mineralölsteuereinnahmen des Bundes zugewiesen. Von den über zwölf Milliarden Mark aus diesem Topf bleibt für die DB immer weniger übrig.

Anders als Beckens PEG setzen Firmen wie die von Mathias Stinnes, 57, auf High-Tech. Bei 110 Stundenkilometern gleiten seine fabrikneuen weißen „Talent“-

Triebwagen (Stückpreis: 4,5 Millionen Mark) vibrationsfrei durch die dünnbesiedelte mecklenburg-vorpommerische Landschaft, Zugbegleiterin Angelika Gerth serviert im roten Jackett Getränke. Hinter dem Wandspiegel sorgt eine Überwachungskamera für Sicherheit. „Essen, trinken und lesen: Erlebnis im Zug“, schwärmt Stinnes.

Ein Vertrag mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern über drei Strecken sichert seiner Ende September vergangen

Jahres gestarteten Ostmecklenburgischen Eisenbahn etwa 30 Millionen Mark pro Jahr, zusätzliche Umsätze durch Fahrkarten nicht eingerechnet.

Während die Privaten innerhalb weniger Jahre im Nahverkehr ihre Marktanteile verdoppelt haben, meldet die DB aus ihrem größten Geschäftsbereich Umsatzverluste. So hat Schleswig-Holstein inzwischen fast zehn Prozent seiner Nahverkehrsstrecken an die Neuen vergeben, deutschlandweit liegt deren Anteil derzeit bei etwa fünf Prozent.

Ganz so frei, wie es die Befürworter der Liberalisierung gern hätten, gestaltet sich der Markt allerdings nicht. Das etwa 39000 Kilometer lange Streckennetz nämlich gehört immer noch der DB. Und das läßt sie sich von den Konkurrenten – ähnlich wie die Telekom im Telefonmarkt – gut bezahlen. Durchschnittlich sieben bis neun Mark verlangt der Ex-Monopolist für den pro Zug gefahrenen Kilometer und erzielt dadurch Leihgebühren von schätzungsweise 250 bis 300 Millionen Mark. Für Frank Tetzl vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sind das „irrsinnige Preise“.

Trotz dieser Gebühren arbeiten die Privaten flexibler und kostengünstiger als die Bahn mit ihrem riesigen Verwaltungsapparat. So kaufte die nordrhein-westfälische Dürener Kreisbahn von der DB vor drei Jahren zwei von der Stilllegung bedrohte Strecken für den symbolischen Preis von einer Mark. Durch neue Züge und bessere Taktzeiten hat sich die Zahl der Kunden seitdem fast versechsfacht.

Schwarze Zahlen ohne Subventionen schreibt in Deutschland aber wohl nur ein Eisenbahnunternehmen. Die Nordfriesischen Verkehrsbetriebe fahren pro Jahr 350000 Reisende von Niebüll nach Dagebüll, dem Fährhafen zu Nordsee-Inseln wie Föhr und Amrum. Die über hundert Jahre alte Privatbahn hat auf der attraktiven Touristenstrecke das, was inzwischen nicht einmal mehr die DB vorweisen kann: ein Monopol auf der eigenen Trasse.

SEBASTIAN LEHMANN



Service im Privat-Zug: „Essen, trinken und lesen“

Jetzt ist der Ex-Beamte Becken, 31, stolzer Eigner von Fahrgerät, das sein früherer Arbeitgeber schon auf den Schrottplatz verbannt hatte: Diesel-Schienenbusse, die „T 4“ hießen und marmeladenrot lackiert waren, als die gute alte Bundesbahn noch an jeder Milchkanne hielt.

Heute sind neun der liebevoll aufgemöbelten Uralt-Triebwagen (Baujahr: ab 1952) außen in gediegenem Blau-Rot und innen in poppigem Rosa gestrichen. Auf dem Blech prangt eine rote Lok mit Flügeln, das Firmenlogo der Prignitzer Eisenbahngesellschaft (PEG). Becken sieht mit jedem seiner Triebwagen „Goldstaub auf dem Markt“.