



Foto: Hubert Riedle

Schweizer Züge fahren nach Deutschland: Die Mittelthurgaubahn bedient den Nahverkehr von Konstanz bis Engen. Kommt bald auch die SBB?

Das Verhalten der Bahnen im Wettbewerb:

Hier Abbruch, dort Aufbruch

Die Strategien der Deutschen Bahn und der Schweizerischen Bundesbahnen im Vergleich

Von Stefan Buhl

Nicht nur in Deutschland, sondern auch in der Schweiz ist die Bahn zu einer privatwirtschaftlichen Aktiengesellschaft geworden. Die Strategien der beiden Unternehmen sind aber so gegensätzlich wie die

Qualität des öffentlichen Verkehrs: Abbruch bei der Deutschen Bahn AG, Aufbruch bei den Schweizer Bundesbahnen.

Das Netz

Das Netz ist der Schlüssel zum Wettbewerb. Nur wenn es mehreren Anbietern offen steht, kann die Marktwirtschaft Einzug halten. Obwohl sich die Verkehrsexperten einig sind, dass die Bahn ihre Wegkosten nicht selbst finanzieren kann (vor allem, wenn die sonstige Verkehrsinfrastruktur überwiegend durch Steuern finanziert wird), will DB-Chef Hartmut Mehdorn das Netz behalten und fordert hierfür hohe Zuschüsse. Die Konkurrenten Auto und Flugzeug setzten der Bahn schließlich schon genug zu, außerdem könne nur so die optimale Koordination zwischen Netz und Fahrbetrieb garantiert werden. Der wahre Grund für das Festhalten an den maroden Gleisen zeigt sich jedoch in der bisherigen Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG: Durch hohe Mengenrabatte konnten die konzern eigenen Unter-

nehmen die Schienen sehr viel günstiger nutzen als die lästige Konkurrenz. Auf Betreiben des Bundeskartellamtes musste diese Praxis jedoch aufgegeben werden. Die DB hat ihr neues einstufiges Trassenpreissystem nun zum 1. April 2001 eingeführt.



Die Schweizer Bundesbahnen AG (SBB), ebenfalls Eigentümerin des Schienennetzes, ist bisher noch keinem unmittelbaren Wettbewerb durch andere Anbieter ausgesetzt, mal abgesehen von dem Versuch auf der Seelinie. Doch dazu später. Der Staat investiert viel Geld in den Ausbau des Netzes für einen integralen

Taktfahrplan („Bahn 2000“). Mit Milliardenaufwand und in erster Linie für den Güterverkehr werden die Basistunnel an Gotthard und Lötschberg gebaut, um der Verkehrslawine Herr zu werden. Das Netz ist für die SBB also ein beständig wertvoller werdender Aktivposten, während es in Deutschland die DB AG in den Abgrund zu reißen droht.

Für den Güterverkehr ist in der Schweiz die Schwerverkehrsabgabe bereits seit Jahresbeginn in Kraft. Sie wird ab 2004 rund 1,20 DM/km betragen und damit um ein vielfaches höher sein als jene Abgabe, die von der Berliner Bundesregierung ab 2003 eingeführt werden soll. Zugleich erhält die SBB für den kombinierten Verkehr Betriebszuschüsse. Das vergrößert die Aussicht auf zusätzliche Schienentransporte, während der Wettbewerb in Deutschland lediglich die vorhandenen Transporte auf andere Unternehmen verlagert. Die hervorragenden politischen Rahmenbedingungen versetzen die SBB in eine komfortable Position, von der aus sie dem zunehmenden Wettbewerbsdruck recht gelassen entgegen sehen kann, der auch für die Schweiz aufgrund der Öffnung zur EU entstehen wird.

Der Nahverkehr

Im Nahverkehr, dessen Subventionsbedürftigkeit sogar von den Vätern der deutschen Bahnreform nicht infrage gestellt wurde, können Verkehrsleistungen ausgeschrieben und auf bestimmte Zeit an den kostengünstigsten Anbieter übertragen werden. Das geschah in Deutschland bereits für 10 Prozent des Nahverkehrs, nur in gut der Hälfte dieser Fälle kam die Deutsche Bahn zum Zug.

Nahverkehrsleistungen sind in Deutschland recht attraktiv. Der Bund zahlt jährlich 12 Milliarden DM Regionalisierungsmittel, die von Ländern und Landkreisen noch aufgestockt werden. Es lohnt sich, um möglichst große Stücke an diesem Kuchen zu kämpfen, zumal die Verkehrsanbieter auf ihren Strecken zeitlich begrenzte Monopole erlangen.

Um der schwindenden Marktanteile Herr zu werden, versucht die Deutsche Bahn, die Vorteile der privaten Konkurrenz zu kopieren. Diese Unternehmen können durch ihre geringere Größe schneller und flexibler reagieren, schließlich sind die Verantwortlichen auch näher vor Ort. Vor allem aber werden durch niedrigere, für die geringeren Geschwindigkeiten völlig ausreichende technischen Standards kräftig Kosten gespart. Folglich will Mehdorn 37 regionale Netze ausgliedern, die dann als kleine Einheiten ebenso geführt werden sollen wie die Privatbahnen.

Die Schweiz ist derzeit noch zögerlich. Die kleine Mittelthurgaubahn (MThB), die auch in Deutschland auf den Strecken Engen-Konstanz und Radolfzell-Stockach aktiv und überaus erfolgreich ist, behauptete, deutlich kostengünstiger als die große SBB AG fahren zu können. Um das zu beweisen, gelang es ihr 1997, der SBB die Seelinie von Schaffhausen nach Romanshorn für zehn Jahre zu entreißen.

Doch mittlerweile verbündete sich die vom Wettbewerbsdruck im eigenen Land ansonsten wenig geplagte SBB mit ihrem Erzrivalen Mittelthurgaubahn zur Regionalbahn Ostschweiz (RBO). Die Mittelthurgaubahn war zu diesem Schritt bereit, weil sie auf ihrer Seelinie unvorhergesehene und gewaltige Summen (über 50 Millionen Schweizer Franken) in die Sicherheit investieren musste, was zu gefährlichen Liquiditätsengpässen geführt hat. Der Nutzen für SBB AG liegt darin, dass ihr die Mittelthurgaubahn das Tor zum deutschen und damit zum europäischen Eisenbahnmarkt öffnet.

Neben dem Ziel, das Nahverkehrsangebot in der Schweiz insbesondere durch den Halbstundentakt auszubauen, will das neue Unternehmen sich nun darum bewerben, die durch die Interregio-Streichungen entstandenen „Lücken“ zwischen Konstanz und Karlsruhe sowie zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau zu schließen. Weitere Strecken wie Stuttgart-Singen finden ebenfalls das Interesse der Schweizer.

Der Fernverkehr

Der Fernverkehr soll nach dem Willen der deutschen Bundesregierung eigenwirtschaftlich, also ohne staatliche Unterstützung, betrieben werden. Dabei wird echter, dauerhafter Wettbewerb angestrebt, weswegen die DB Netz verpflichtet wird, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Trassen zu ermöglichen. Leider deckt sich die These der Finanz- und Verkehrsminister, der Fernverkehr könne flächendeckend rentabel betrieben werden und dabei sogar noch die Wegekosten einfahren, weder mit Lebenserfahrung noch mit Expertenwissen.

Um im Wettbewerb, so er denn nicht vermieden werden kann, zu bestehen, kann kein Unternehmen auf Dauer defizitäre Angebote aufrecht erhalten. Zur Verbesserung der Ertragslage können diese Angebote entweder gestrichen werden (der schnelle und bequeme Weg) oder durch höhere Attraktivität in die Gewinnzone geführt werden (der steinige und durchaus nicht risikofreie Weg).

Bahnchef Mehdorn, der sein Unternehmen mit einer Fluggesellschaft zu verwechseln scheint und hier auch die Hauptwettbewerber sieht, beschränkt sich eindeutig auf ersteren Weg. Er will nur noch wenige, sehr gut ausgelastete Strecken bedienen, der Rest soll für den Fernverkehr wegfallen. Streicht jedoch die Luft-hansa eine schlecht ausgelastete Verbindung, bleiben höchstens die Kunden weg, die diesen Flug bislang genutzt haben. Abhängigkeiten zwischen einzelnen Flügen gibt es weniger, und wie die Fluggäste zum Flughafen kommen, gilt als deren Problem.

Im Bahnverkehr hingegen wünscht der Kunde, so dicht wie möglich am Wohnort ein- und am Zielort auszusteigen. Es wird wohl kaum jemand bereit sein, eine längere Strecke mit dem Auto zum nächsten Bahnhof zurückzulegen, um dann in den Zug zu steigen. Dann kann man schließlich bei kürzeren Strecken die ganze Strecke mit dem Auto zurücklegen und bei größeren Entfernungen das Flugzeug nehmen. Kürzungen auf Zulaufstrecken führen also auch auf den Hauptstrecken zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen.

Obwohl mittlere Reiseentfernungen zwischen 50 und 500 Kilometern weit häufiger zurückgelegt werden als die ganz langen Strecken, will die Bahn hier bedingungslos vor dem Auto kapitulieren.

Die geplante Streichung der Interregios wird sich fatal auswirken. Diese Züge mit ihren Haltestellenabständen von ca. 20 bis 30 Kilometern und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern decken diesen Entfernungsbereich ideal ab. IC- und ICE-Züge legen zwischen den Stationen ca. 100 Kilometer zurück, sodass sehr viele Kunden umständliche Wege von ihren Abfahrts- und Zielbahnhöfen zu den „fernverkehrswürdigen“ Stationen bewältigen müssen.

Die Schweizer Strategie ist das genaue Gegenteil. Die Züge fahren normalerweise höchstens mit 120 Stundenkilometern durch die Lande, doch das sehr gute Gesamtangebot mit kurzen Umsteigezeiten führt dazu, dass die Schweizer Bürger Europameister in

der Disziplin Bahnfahren sind. Auf knapp 40 Fahrten jährlich schaffen die Schweizer in ihrem recht kleinen Land durchschnittlich 1.700 Bahnkilometer. Vom Rückzug aus der Fläche kann keine Rede sein. Es mag sein, dass einzelne Strecken, isoliert betrachtet, betriebswirtschaftlich nicht rentabel zu sein scheinen, doch die Erkenntnis des Schweizer Bahnvorstandes Paul Blumenthal, die Streichung von Nebenstrecken würde den Zubringerdienst zu den Hauptstrecken zusammenbrechen lassen, ist noch nicht bis zum großen Nachbarn Deutschland vorgedrungen.

Die Schweizer Methode, etwas langsamer zu fahren, dafür aber die meisten dort abzuholen und da abzuliefern, wo sie es wünschen, scheint erfolgreicher zu sein als der deutsche Hochgeschwindigkeitswahn. Die Zugauslastungen belegen es. Man fühlt sich doch irgendwie an das Spiel von Hase und Igel erinnert: Der deutsche Hase spurtet wie ein Verrückter los, schießt übers Ziel hinaus und kriecht zurück. Der Schweizer Igel bewegt sich indessen mit der ihm eigenen Ruhe zum Ziel und erwartet dort entspannt des Konkurrenten Ankunft.

Kundenbindung

Die Schweizer haben ein reges Interesse an Stammkunden. Mit dem General-Abonnement wird die Schweiz zum großen Verkehrsverbund. Dank guter Zusammenarbeit gilt die Netzkarte überall und jederzeit, trotz einer immensen Anzahl an unterschiedlichen Bahn- und Busunternehmen. Die Halbierung der Fahrpreise durch das Halbtax-Abo steht außer Frage (eine Änderung wäre schon wegen des Namens schwierig). Auf sinkende Verkaufszahlen hat die SBB durch das Angebot eines Zwei-Jahres-Halbtax-Abos reagiert, zu einem geringeren Preis als zwei Ein-Jahres-Halbtax-Abos natürlich.

Die Deutsche Bahn hingegen hat den Preis ihrer Bahncard kontinuierlich von 220 DM auf mittlerweile 270 DM erhöht. Zwar ist ein direkter Vergleich der Preise nicht möglich, da in Deutschland ungleich größere Entfernungen zurückgelegt werden können, doch das will vielleicht gar nicht jeder. Die Deutsche Bahn AG hat gar nicht den Versuch gemacht, mit regional geltenden Angeboten Stammkunden zu gewinnen, die „Bezirkskarten“ wurden schon vor langer Zeit abgeschafft. Das seit langem angekündigte und immer wieder verschobene neue Tarifsystem verspricht eigentlich nur auf recht großen Strecken Vorteile. Kurz- und Mittelstrecken (ca. 50 bis 500 km) werden neben den geplanten Preiserhöhungen von 3,8 Prozent zusätzlich durch die Halbierung des Bahncard-Rabatts belastet, was für Stammkunden eine Preiserhöhung von 55,7 Prozent bedeutet. Ob die Qualität des Wagenparks im gleichen Maße erhöht werden kann, ist zumindest kurzfristig eher unwahrscheinlich. Weitere Rabatte sind im Nahverkehr nicht vorgesehen. Belohnt wird, wer ab und zu mit dem Zug fährt, da auch der Bahncardpreis zwar nicht halbiert, aber doch deutlich gesenkt werden soll. Bestraft wird, wer besonders häufig unterwegs ist.

Vom sicheren Zuhause aus expandieren

Der SBB AG wird von der Schweizer Verkehrspolitik, abgesichert durch mehrere Referenden, sehr viel mehr politische Unterstützung zugebracht als ihrer Konkurrentin in Deutschland (in den nächsten 20 Jahren sollen 40 Milliarden DM investiert werden). Entsprechend hat die SBB AG noch Luft, um Expansionsgelüsten in ganz Europa nachzugehen. Die Rivalität mit der Mittel-



Tradition und Moderne: SBB-Züge in Arth-Goldau.



Kein Zufall, sondern Integraler Takt: zwei Schweizer Neigezüge ICN treffen sich in Neuchâtel.

thurgaubahn wurde bei der Gründung der RBO zu beiderseitigem Nutzen überwunden, da so der Marktzutritt nach Deutschland ermöglicht wird und somit die gesamte Europäische Union im Prinzip offen steht. Im Gegensatz zu den vielen kleinen Privatbahnen wird sich die SBB auch viel leichter tun, ein Fernverkehrsangebot im Ausland anzubieten, schließlich verfügt sie bereits über langstreckentaugliche Lokomotiven und Waggons.

Die Deutsche Bahn AG hat dagegen wenig Chancen, aber sie nutzt sie auch nicht. Sie soll ein flächendeckendes Angebot aufrecht erhalten, gleichzeitig sollen Gewinne erzielt werden. Von der Bundesregierung kommen die gleichen Lippenbekenntnisse zugunsten der Bahn wie von deren Vorgängern im Amte, doch auf Taten lässt sich vergebens warten. Es wird schon als Erfolg gewertet, wenn die Bahn fast so viel Geld bekommt wie der Straßenbau. Aber ein halbes Jahrhundert Investitionsrückstand lässt sich damit schwerlich aufholen. Während es zwar augenscheinlich Bedarf für eine Ostseeautobahn gibt, kann jedoch parallel dazu mangels Nachfrage auf Interregio-Verbindungen verzichtet werden. Teure Prestigeprojekte wie der milliarden-schwere Bahnknoten in Berlin oder Stuttgart 21 saugen das Geld auf, wer in der Provinz wohnt, hat Pech gehabt. Nur gut, dass der Straßenbau auf dem flachen Land nicht zum Erliegen kommt.