

■ Brandenburg

DB Regio bereitet sich auf den Wettbewerb vor

aus SIGNAL 03/2002 (Juni/Juli 2002), Seite 27-28 (Artikel-Nr. 10002232)
IGEB

Unter diesem Motto organisierte DB Regio eine Pressefahrt mit dem RE 6 nach Neuruppin. Die geladenen Gäste reisten in einem für diesen Zweck in Doppeltraktion verkehrenden Zug der BR 646 und bekamen während der Fahrt von Ulrich Homburg (Vorstand Nahverkehr) und Dr. Joachim Trettin (Vorsitzender Regionalbereichsleitung Nordost) einen Überblick über die Aktivitäten von DB-Regio im Hinblick auf die Öffnung des Schienenverkehrsmarktes.

Ulrich Homburg beklagte, dass im Rahmen von Ausschreibungen dazu übergegangen wird, Leistungen bis ins kleinste Detail vorzuschreiben. Das führt dazu, von der Fahrplangestaltung, über das Marketing, dem Einsatz der Fahrzeuge bis hin zur Farbe der Uniformen alle zu erbringenden Leistungen vorzuschreiben. So beschränke sich der Wettbewerb auf einen blossen Preiskampf der Unternehmen im Lohnsektor, der nicht zwingend zu einer Qualitätssteigerung und zur dauerhaften Entlastung des Steuerzahlers führt. Er schlägt statt dessen vor, auch Erlösrisiko und unternehmerische Verantwortung für den Fahrzeugeinsatz, in die Hände des jeweiligen Betreibers zu legen.

Die neuen Märkte sollen durch die Übernahme von Marktanteilen im klassischen öffentlichen Personennahverkehr erschlossen werden, also im Angebot von Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn Verkehren. Ulrich Homburg strebt verstärkt Allianzen zwischen der DB Regio AG und kommunalen Verkehrsunternehmen an, will die Position als Nahverkehrsanbieter erheblich verbessern und intrigierte Verkehrskonzepte als umfassende Problemlösungen für Fahrgäste und Besteller der Nahverkehrsleistungen gleichermaßen anbieten. In diesem Sinne dürfte auch die Mehrheitsbeteiligung von 51 Prozent beim Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS), zu sehen sein.

Neben den stolz vorgetragenen Zahlen über die Fahrgastzuwächse auf den Berlin durchquerenden RE-Linien 1 bis 5 (zum Beispiel RE 1: 1998=19.685 Reisende pro Tag, 2001 = 36.000 Reisende pro Tag), wird auch auf die stetige Modernisierung des Fahrzeugparks hingewiesen, wofür diese Pressefahrt mit der BR 646 als Beispiel diene. Von den 30 bestellten Triebwagen dieser Bauart sind 29 geliefert und alle in Neuruppin beheimatet. Neben dem RE 6 werden die RB-Linien 33, 35, 51, 55, 27, 25 und 52 mit der BR 646 bedient. Weiterhin sind im Berlin/Brandenburger-Bereich 20 Triebwagen der BR 628, sowie ein sich vermehrter Einsatz der aus Osnabrück umbeheimateten erneuerten Triebwagen der BR 624 zu beobachten, während der Anteil lokbespannter Züge mit der BR 219 abnimmt.

Planmäßig finden alle 10.000 km eine Wartung und alle 20.000 km eine Inspektion statt. Eine Herausforderung an die Fahrzeug-Einsatzplanung stellt lediglich der Ausfall eines Zuges dar. Kurzfristig ist dann nur ein SEV möglich. Zur Zeit werden noch vier Triebwageneinheiten der BR 772 vorgehalten.

Die Auswahl von Neuruppin als Werkstatt für diese Baureihe hat



Anderorts gehören private Eisenbahnen bereits seit vielen Jahren zum gewohnten Alltag. (Foto: Triebwagen der SWEG in Menzingen in den 1980er Jahren, DBV Archiv)



Regionalbahn nach Küstrin am Bahnhof Straußberg. Diese Linie gehört interessanterweise nicht zu den Linien, die im Ostbahn-Netz ausgeschrieben wurden. (Foto: Frank Lammers)

arbeitsmarktpolitische Hintergründe in der strukturschwachen Region. Zur Zeit sind dort 24 Mitarbeiter in der Werkstatt, 78 als Triebfahrzeugführer und weitere 26 als Zugbegleiter beschäftigt.

Bei der Fahrzeugbeschaffung- und -Instandhaltung und der Kundenorientierung hat das ehemalige Staatsunternehmen einen richtigen Weg eingeschlagen. Gleichwohl darf man nicht vergessen, dass DB Regio noch in jüngster Vergangenheit kundenfeindliche Entscheidungen getroffen hat, bei deren Folgen möglicherweise auch die von Herrn Homburg beklagte Reglementierungswut der Besteller bei der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen, eine Rolle spielt. Erinnerung sei an die zweifelhafte Begründung zur Einstellung des Schienenverkehrs auf der Strecke Brandenburg - Beizig am 1. Dezember 2000 und der eigenmächtigen massiven Ausdünnung des Fahrtenangebotes auf der RB 25 von Mai 2000 bis Januar 2001 zwischen Ahrensfelde und Lichtenberg, mit der Begründung, daß bestellte Fahrzeuge nicht geliefert worden seien. Wenn es nach bisherigen Vertragsgrundlagen möglich war, so mit dem Leistungsbesteller zu verfahren, darf man sich nicht wundern, wenn der künftig jedes Detail regeln will, um derartiges Gebaren zu verhindern. Eigenes Handeln fällt immer auf einen selbst zurück!

Darüber hinaus können die schönen Worte und Konzepte der Deutschen Bahn nicht ganz darüber hinwegtäuschen, daß alle oben aufgeführten Maßnahmen zum Wohle der Kunden letztlich vor allem einen einzigen Zweck erfüllen sollen: Kosten sparen. Soweit das den technischen Bereich anbelangt, ist alles gut. Aber dazu gehört auch, daß die Anzahl der betriebsfähig vorgehaltenen Fahrzeuge aus Kostengründen ständig gesenkt wird, um eben wettbewerbsfähig zu werden. Die neuen Triebwagen der BR 646 reichen für die augenblicklich vorgesehenen Aufgaben zwar aus, auch gibt es einen kleinen Überhang, um in verkehrsstarken Zeiten hier und da mal eine Einheit in Doppeltraktion verkehren zu lassen, aber bitte nicht zu viel. Die BR 628-Triebwagen sind ständig ausgebucht (von 20 Einheiten werden 19 benötigt), die BR 624 wird streng bedarfsorientiert in Betrieb gehen und die vorhandenen Wagenzüge mit der BR 219 wegfallen. Reservewagen, um kurzfristig Ausfälle oder Nachfragen auszugleichen, gibt es bald nicht mehr. Sollte es doch einige Wagen geben, fehlt es an Lokomotiven. Die Doppelstock-Reisezugwagen der Linien RE 1 bis 5 sind vollständig ausgebucht und sollen möglichst nie aus dem Zug angekoppelt werden, da ansonsten Probleme mit der Technik auftreten könnten.

Nebenwirkungen

Reserve von Betriebsmitteln aus Kostengründen sowie die prophylaktische technische Untersuchung von Betriebsfahrzeugen, einst ein unantastbares Dogma der Eisenbahn, entfällt. Tritt der Fall der Häufung von Betriebsstörungen oder ein kurzfristiger hoher Fahrzeugbedarf ein: Pech! Betriebswirtschaftlich ist es günstiger, dieses Risiko einzugehen, und betriebswirtschaftliches Rechnen ist in Zeiten des Wettbewerbs maßgeblich. Dieser Punkt betrifft gleichermaßen die privaten Anbieter, so dass die Zeit, in der die pünktliche Erbringung der Beförderungsleistung höher angesiedelt ist, als das betriebswirtschaftliche Ergebnis, ein für allemal vorbei ist.

Die Zukunft wird zeigen, ob es der Deutschen Bahn gelingt, ihren bundesweiten Marktanteil über 92 Prozent im SPNV zu halten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002232>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten