

Von der Bahnreform zum Sardino oder:
Wie verprellt man Kunden und Freunde der Odenwaldbahn?

Ein Trauerspiel in vielen Akten,
verfaßt am 17.01.2006 von Samson Vyrin

Die Akteure:

- Die Bundesrepublik Deutschland
Seit der Bahnreform 1994 ist der Nahverkehr auf Eisenbahnstrecken Sache der Bundesländer; die Länder erhalten vom Bund Finanzmittel für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen. Sie wurden 1997 von etwa 8.7 Mrd. auf 12 Mrd. Mark erhöht, gleichzeitig wurden aber die GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) entsprechend gekürzt. Die Regionalisierungsmittel werden für den Betrieb des Schienenverkehrs, für Infrastrukturmaßnahmen des Schienenverkehrs und für den "allgemeinen ÖPNV" (d.h. Busverkehre) ausgegeben. Ein Teil der Mittel wird leider auch für sachfremde Zwecke verwendet, die dem SPNV nur dienen, wenn man sie sehr kreativ interpretiert (z.B. Transrapid-Planung). Die Verteilung nach Ländern sieht wie folgt aus (bis 2001 in Millionen Mark, 2002 in Millionen Euro; gerundet):

Bundesland	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Baden Württemberg	883	1267	1267	1308	1412	1432	704
Bayern	1387	1877	1877	1985	2061	2087	1061
Berlin	513	623	623	637	674	681	368
Brandenburg	586	750	750	750	800	800	420
Bremen	29	56	56	58	66	67	37
Hamburg	152	215	215	222	222	242	130
Hessen	659	893	893	918	963	988	460
Mecklenburg- Vorp.	293	404	404	403	445	449	224
Niedersachsen	617	915	915	914	1000	1038	544
Nordrhein- Westfalen	1323	1912	1912	2098	2100	2174	1063
Rheinland-Pfalz	432	591	591	610	615	627	349
Saarland	124	168	168	183	190	186	89
Sachsen	638	866	866	865	951	959	483
Sachsen-Anhalt	496	650	650	649	708	713	334
Schleswig- Holstein	215	318	318	317	357	361	220
Thüringen	353	485	485	482	534	539	250
Summe	8700	12000	12000	12399	13098	13343	6736

Quelle: PRO BAHN e.V.

- Das Land Hessen
In Hessen werden die Regionalisierungsmittel über die beiden Verkehrsverbände Rhein-Main-Verkehrsverbund und Nordhessischer Verkehrsverbund verwaltet.
Diese Verbände kaufen als Aufgabenträger¹ über Verkehrsverträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Nahverkehrsleistungen auf der Schiene ein.
Politisches Ziel der Landesregierung ist die Förderung des Wettbewerbs zwischen den EVU um die Aufträge der Verkehrsverbände, nicht aber um die Gunst der Fahrgäste.
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
Aufgabe des RMV ist die Bestellung des regionalen Schienenverkehrs und die Koordination des gesamten ÖPNV im Verbundgebiet; er allein hat die Tarifhoheit, er bestimmt die Fahrpreise. Der RMV erreicht einen recht guten Deckungsgrad, etwa 56 % der Ausgaben werden durch Fahrgelder erwirtschaftet; sein Tarifmodell baut auf dem Grundsatz auf, wenigen Fahrgästen auf möglichst komplizierte Weise möglichst viel Geld abzunehmen, während der südlich angrenzende Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) möglichst vielen Fahrgästen wenig Geld abnimmt. Im VRN sind inzwischen über 70 % der Fahrgäste Zeitkarten-Inhaber, was die Vertriebskosten senkt und die Fahrgäste an den Verbund bindet. Der RMV dagegen hat durch einen hohen Anteil an Einzelfahrscheinen einen hohen Vertriebskostenanteil; ob hier die mit gewaltigen Investitionen verbundene flächendeckende Einführung des „Electronic Ticketing“ erfolgreich sein wird, bleibt abzuwarten. An diesen unterschiedlichen Geschäftsmodellen sind übrigens bislang auch alle geplanten Übergangstarife im Bereich Bergstraße oder Odenwald gescheitert.
- Lokale Nahverkehrsgesellschaften (LNG)
Im Bereich des RMV kümmern sich „Lokale Nahverkehrsgesellschaften“ um die Organisation des regionalen Stadtbahn- und Busverkehrs. In Frankfurt ist dies die „TraffiQ“, in der Residenz und der Provinz Darmstadt die „Dadina“ und im Odenwaldkreis die „OREG“.
Der regionale Eisenbahnverkehr ist grundsätzlich nicht Sache der LNG, allerdings kann sich über die „Partnerschaftsfinanzierung“ nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz eine Mitfinanzierung eventueller von der jeweiligen Region gewünschter Mehrbestellungen ergeben.
- Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs
In Hessen fährt nur die Deutsche Bahn AG Fernverkehrszüge. Grundsätzlich muß der Fernverkehr auf der Schiene „eigenwirtschaftlich“ sein, d. h. das Verkehrsunternehmen muß seine Ausgaben aus Fahrpreisen erwirtschaften; daher kann es auch seine Fahrpreise selbst festlegen, Verkehrsverbände haben nur sehr beschränkte Einflußmöglichkeiten.
- Eisenbahnverkehrsunternehmen des Nahverkehrs
Im Bereich des RMV sind neben der DB Regio AG nur wenige Eisenbahnverkehrsunternehmen im Nahverkehr tätig; im Westerwald verkehrt die Vectus GmbH, im Taunus und in der Wetterau die Hessenbahn GmbH, eine

¹ Genaugenommen sind gem. §4 Absatz (1) des hessischen ÖPNV-Gesetzes die Kreise, kreisfreien Städte und Städte über 50000 Einwohner Aufgabenträger des gesamten ÖPNV und damit auch des SPNV. Ihre Aufgaben im Regionalverkehr erfüllen sie gemeinsam in Verkehrsverbänden (§5 Absatz (1)). Nur gibt es selbst im Hessischen Wirtschaftsministerium divergierende Interpretationen dieser klaren Regelung.

Tochter der Hessischen Landesbahn und im Odenwald die VIAS GmbH, ein halbstaatliches Unternehmen der (städtischen) Verkehrsgesellschaft Frankfurt und der (privaten) Rurtalbahn.

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen

In Südhessen gehört der größte Teil der Eisenbahninfrastruktur der DB AG; für die Gleisanlagen und die Signaltechnik ist die DB Netz AG, für Stationsgebäude die DB Station & Service AG zuständig.

Die DB Netz AG finanziert sich durch sog. „Trassenentgelte“; jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches die Gleisanlagen befährt, muß für die Nutzung bezahlen. Bei der Nutzung von Stationen ist es ähnlich, denn für jeden Zughalt ist ein „Stationsentgelt“ fällig. Die Preislisten für dieses Entgelte sind öffentlich zugänglich; ob ein „diskriminierungsfreier Zugang“ zur Eisenbahninfrastruktur gewahrt ist und alle EVU für ihre Entgelte gleiche Leistungen bekommen, wird von Kennern der Szene bestritten.

Lokale Anmerkung: Im Odenwald ist für DB Netz das Regionalnetz Odenwald in Wiebelsbach, für die meisten Stationen DB Station & Service AG in Darmstadt zuständig; auf dem Südabschnitt werden drei Stationen überwiegend von privater Hand unterhalten

- Sonstige Infrastrukturunternehmen

Am Rande der meist durch gesetzliche Vorgaben bestimmten Strukturen gibt es in Michelstadt ein ungewöhnliches Unternehmen: Die vom wagemutigen Odenwälder Busunternehmer Wissmüller gegründete „Odenwald-Bahn Infrastruktur GmbH“ baute in Rekordzeit 2005 eine Eisenbahn-Betriebswerkstatt, die an das Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS GmbH vermietet wird.

Die Handlung:

- 1. Akt (spielt in der Frühzeit von 1970 bis 1985, die einzelnen Akteure lassen sich nur noch schwer ausmachen)

Die Odenwaldbahn befindet sich im Niedergang; fehlende Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge und ein ausgedünnter Fahrplan lassen das Ende der Strecke immer wahrscheinlicher werden.

Warum dies aber nicht geschieht, ob eifrige Landräte, allerlei rührige Initiativen oder der militär-strategische Nutzen der Strecke ausschlaggebend waren, bleibt unklar; vielleicht hat man die Stilllegung auch einfach vergessen.

- 2. Akt (spielt in der frühen Neuzeit von 1985 bis 2000 auf großen und kleinen Bühnen gleichzeitig)

Ab etwa 1985 mischen sich selbsternannte Fahrgastvertreter von PRO BAHN und VCD in die Diskussion zum Fortbestand der Odenwaldbahn ein: Sie fordern eine grundlegende Modernisierung der Odenwaldbahn, entwerfen allerlei Konzepte, die anfangs belächelt, später abgeschrieben werden. Die Verbände unterstützen die Odenwaldbahn aber auch durch konkrete Arbeit; jahrelang werden Aushangfahrpläne gestaltet, Taschenfahrpläne gesetzt und auf eigene Rechnung gedruckt und aufwendige Postkarten-Aktionen zu aktuellen Problemen durchgeführt. Selbst vor Baumaßnahmen schreckt PRO BAHN nicht zurück: 1997 wird auf einer einsamen Station im Südabschnitt der Odenwaldbahn ein aus eigenen Mitteln finanziertes

Wartehäuschen aufgestellt und 2001 um ein dynamisches Fahrgast-Informationssystem ergänzt, welches Anfang 2005 um eine automatische Lautsprecher-Ansage erweitert und am Abend des 10.12.2005 abgeschaltet werden muß, weil die DB AG die Daten an ein privates EVU nur noch gegen Entgelt bereitstellt.

Anfang der 1990er-Jahre macht sich im Rhein-Main-Gebiet die Einsicht breit, den auf Frankfurt zentrierten „Frankfurter Verkehrs-Verbund“ durch ein mehr der polyzentrischen Struktur Industrie-Hessens angepaßten Verbund zu ersetzen; als unermüdlicher Vorkämpfer und genialer Verkäufer erweist sich der aus Berlin von der „Studiengesellschaft Nahverkehr“ herbeigeholte Dipl.-Ing. Volker Sparmann, der mit seinen Folien-Auflege-Shows durch das Rhein-Main-Gebiet zieht und die gelegentlich störrischen politischen Würdenträger zum Eintritt in seine „Vorbereitungsgesellschaft zur Gründung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes“ überredet. Selbst notorisch mißmutige und kritische Fahrgastverbände wie PRO BAHN oder VCD kann er auf seine Seite ziehen. Im Laufe der Zeit vergißt der Verbund aber seine hehren Anfangs-Ziele und wandelt sich zu einer politisch kaum mehr zu kontrollierenden Bürokratie, die ständig neue Tochtergesellschaften in die Welt setzt, aber die Interessen der Kunden etwas vergißt.

Ebenfalls um 1990 beginnt die Ära der Gutachter: Eine lockere Runde von mehr oder weniger zuständigen Behördenvertretern aus der Residenz und der Provinz Darmstadt, aus Hanau, Offenbach und dem Odenwald gründet eine wanderzirkusartige Runde namens „Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Hessen Süd-Ost“ und läßt allerlei schlaue Gutachten erstellen, die wenig überzeugend und kaum finanzierbar sind. Die diversen Gutachter machen sich rechtzeitig aus dem Staub, als sie zu Einzelheiten befragt werden sollen. Pensionierte Stadtplaner und die unermüdlichen Fahrgastverbände bereichern die gutachterlichen Ideen um neue Vorschläge.

Gleichzeitig gibt es aber praktische Verbesserungen: Durch kreative Auslegung des GVFG am Rande der Legalität gelingt es, aus Bundes- und Landesmitteln zwei Triebwagen zu kaufen, diese der Bundesbahn zur Verfügung zu stellen und Fahrplanverbesserungen wie den „Schnellen Odenwälder“ zu erreichen.

- 3. Akt (Neuzeit)

Die Lage auf der Odenwaldbahn spitzt sich um 2000 zu: Auf Grund einer (bundesweiten) Ausgaben-Sperre kann DB Netz die Infrastruktur nicht mehr ausreichend unterhalten; die Trassenentgelte werden wohl für die Fertigstellung der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main benötigt, wo sich ein riesiges Finanzierungsloch aufgetan hat, das die Bundesregierung nicht schließen möchte. Zahlreiche „Langsamfahrstellen“ machen den geregelten Betrieb auf der Odenwaldbahn fast unmöglich; es wird ein erheblicher Fahrgastschwund beobachtet.

Obwohl auf der Odenwaldbahn die von DB Netz vereinnahmten Trassenentgelte die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen trotz sehr hoher Personalkosten fast decken, stellt die DB ein Ultimatum: Entweder werden vom RMV und den Anliegerkreisen erheblich mehr Zugkilometerleistungen bestellt, die zu höheren Trassenentgelten führen, oder die DB trennt sich von der Odenwaldbahn. Außerdem möchte man

beträchtliche öffentliche Zuschüsse zum Bau eines elektronischen Zentralstellwerkes in Wiebelsbach, um fast ohne stationäres Personal auskommen zu können. Warum RMV und Kreise diesem Druck nachgeben und nicht etwa die Strecke durch einen Zweckverband selbst übernehmen, bleibt bis heute ein wohlgehütetes Geheimnis.

Natürlich gibt es seitens der Fahrgastverbände und der Obrigkeiten heftige Proteste, vorne weg marschiert der Landrat des Odenwaldkreises, der mit dem Austritt aus dem RMV droht...

Nach einiger Zeit beruhigt sich die Lage wieder; nach vielen Anläufen unterzeichnet man schließlich einen „Bau- und Finanzierungsvertrag“, der den Ausbau zahlreicher Stationen, den Neubau eines Zentralstellwerkes und erhebliche Mehrbestellungen an Zugkilometern beinhaltet.

Gleichzeitig treibt aber auch die Hessische Landesregierungen ihre Bemühungen um mehr Wettbewerb bei Schienenverkehrsleistungen voran; im Jahre 2002 erscheint ein Papier „Eckpunkte für den Wettbewerb / Öffentlicher Personennahverkehr in Hessen“, in der das weitere Vorgehen der Regierung klargestellt wird: Das Land erwartet von den ÖPNV-Aufgabenträgern, daß sie Konzepte im Eisenbahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Busverkehr verfolgen, die einen Übergang in den Wettbewerb gewährleisten. Dieser Übergang soll in drei Phasen geschehen, wobei im Eisenbahnverkehr bis zum Jahre 2012, im S-Bahn-Verkehr bis 2017 der volle Wettbewerb erreicht werden soll, in dem Leistungen nur noch als Ergebnis öffentlicher Vergabeverfahren mittels Ausschreibung erbracht werden können.

Nun ist der Markteintritt in den Schienenverkehr wegen der Finanzierung neuer Fahrzeuge und der langen Abschreibungszeiten für neu antretende Unternehmen ein beträchtliches Risiko, weshalb die Landesregierung im genannten Papier auch diverse Möglichkeiten aufzählt, wie die Aufgabenträger den Interessenten dieses Risiko mindern können: So können Einmal-Zuschüsse zu den Beschaffungskosten neuer Fahrzeuge gewährt werden, es können Bürgschaften übernommen werden, es können Kredit- oder Leasing-Kosten mitfinanziert werden oder Fahrzeuge durch Fahrzeugpoolgesellschaften bereitgestellt werden. In jedem Fall müssen aber die Aufgabenträger ihre Fahrzeugförderung wettbewerbsneutral gestalten.

Im Falle der Ausschreibung der Odenwaldbahn wird dieser letzte Gesichtspunkt wohl vergessen: Der RMV als Aufgabenträger stellt aus begrenztem Budget und nach unvollständiger Erhebung der (bekannten) Fahrgastnachfrage nur 22 Itino-Triebwagen zur Verfügung und schließt damit diejenigen Anbieter automatisch aus, die eigene Fahrzeuge einsetzen wollen, weil sie ihrer eigenen Kompetenz mehr vertrauen als den Vorgaben des RMV.

Zu dieser Zeit machen zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen schmerzliche Erfahrungen mit der deutschen Eisenbahnfahrzeug-Industrie und ihren neuentwickelten Triebwagen ; warum der RMV nun ebenfalls auf einen völlig neuen Fahrzeugtyp zurückgreift, von dem es nur ein Muster gibt, bleibt unerklärlich.

Das Desaster nimmt seinen Lauf: Obwohl eine Bietergemeinschaft aus VGF und Rurtalbahn (die spätere VIAS GmbH) als Gewinner der Ausschreibung von einem ostdeutschen Fachmann einen geradezu genialen Umlaufplan

aufstellen läßt, der mit begrenzten Ressourcen (22 Itino) die vom RMV bestellten Platzkilometer auf vorher völlig unbekanntem Umläufen in Einklang bringen sollte, scheitert die Planung fast täglich an den Realitäten. Ein höchst effizienter Fahrzeugeinsatz mit Rundkursen Wiebelsbach-Heubach – Hanau – Frankfurt Hbf – Darmstadt Nord – Erbach – Eberbach mit kürzesten Wendezeiten von 5-7 Minuten in Frankfurt Hbf funktioniert auf dem Papier, aber nicht immer in der Realität. Kleinste Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf (Weichenstörungen, Störungen im Stellwerk Frankfurt, jugendliche Raucher auf der Toilette der mit Rauchmeldern ausgestatteten Triebwagen etc. pp) verursachen Verzögerungen, die den ganzen Tag über nur noch schwer wieder aufgeholt werden können. Auch werden bislang von der VIAS zwei in Frankfurt bei der Hafenbahn abgestellte Reservetriebwagen der Rurtalbahn nicht eingesetzt. Dazu kommt das außerordentlich unangenehme Kapazitätsproblem: Odenwälder Fahrgäste wollen einfach nicht einsehen, daß sie beim Kauf einer über 2.000 Euro teuren RMV-Jahreskarte keinen Sitzplatz mehr bekommen; auf zahlreichen Verbindungen, die zu DB-Zeiten 340 Sitzplätze in der 2. Klasse bereitstellten, sind heute nur noch bestenfalls 220 Sitzplätze vorhanden. Auch diejenigen Besserverdiener, die fast 3.000 Euro für eine 1.-Klasse-Jahreskarte bezahlen, haben wenig Verständnis dafür, daß ihre Sitzplätze von Schulkindern besetzt sind...

- Letzter Akt (spielt in der Zukunft)

Marktwirtschaftliche Prozesse sind nur schwer vorherzusagen, daher gibt es für den weiteren Verlauf des Desasters keine sicheren Prognosen; sicher ist nur, daß auch hier die Regeln von Angebot und Nachfrage gelten:

Entweder paßt sich die Nachfrage an das mangelhafte Angebot an und bisherige Bahnfahrgäste steigen auf den Kraftwagen um, was ihnen eine weitsichtige Obrigkeit ja auch durch den Bau der B45-Umgehung in Höchst erleichtert.

Oder die verstockten Planer des RMV nehmen Kenntnis von der Realität und passen das Angebot an die Nachfrage an, bestellen mindestens noch ein halbes Dutzend dreiteiliger (!) Itino-Triebwagen zwecks Entspannung der Kapazitäts- und Umlauf-Probleme und kommunizieren wieder mit ihrer Kundschaft, statt sie zu beschimpfen. Bis zur Lieferung ist DB Regio sicher bereit, gegen Bargeld einige ihrer beschäftigungslosen lokbespannten Züge zu vermieten.

Vielleicht kommt ja noch der oben bereits genannte clevere Busunternehmer auf die Idee, eine RMV-freie Schnellbuslinie von Erbach über Michelstadt, Darmstadt Nord, Langen Flugsicherung nach Frankfurt Hauptwache und weiter zum Flughafen zu fahren. Vollzahlende Fahrgäste freuen sich über Sitzplatz-Reservierung, Verbot der Schülerbeförderung und eine Raucherecke...