

Der Zug ist abgefahren

26.11.2022

Ein Artikel in der Wiener Zeitung hat mich zu den nachfolgenden Betrachtungen gebracht [1]. Als kurzen Kommentar zu diesem Artikel habe ich folgendes geschrieben, das ich anschließend weiter begründen möchte:

„Es entsetzt mich wie abgehoben von der Realität sowohl ausgebildete Fachleute als auch Politiker das Verkehrsproblem wahrnehmen. Geradeso als würden sie nicht selbst am Verkehrsgeschehen teilnehmen. Die Glanzzeit der Bahn ist vorbei und lässt sich auch mit Milliardeninvestitionen und phantasieloser Argumentation nicht wiederbringen.“

Die Blütezeit der Eisenbahn war im 19. Jahrhundert. Als Transportmittel über Land für Personen, Fracht und im militärischen Bereich erwies sich die Bahn sehr rasch als konkurrenzlos. Pferdebetriebene Karren und Kutschen konnten dem ebenso wenig entgegenhalten wie über Kanäle geführte Kähne und Schiffe. Mit der Einführung von motorbetriebenen Verkehrsmitteln im Straßenverkehr zeigten sich allmählich auch die Grenzen des schienengebundenen Transports: Eine Anpassung an sich ändernde Erfordernisse sind im Schienenverkehr, wenn überhaupt so wesentlich aufwendiger zu bewerkstelligen. Die rasche Entwicklung des Straßenverkehrs setzte am Beginn des 20. Jahrhunderts ein und profitierte von seiner größeren Flexibilität gegenüber dem Schienenverkehr. Diese Entwicklung führte letztlich zum Individualverkehr wie wir ihn heute kennen. Etwas salopp gesagt erlebte die Bahn im 2. Weltkrieg ihre letzte große Blütezeit bei dem Verschieben von Truppenteilen und Kriegsmaterial von einer Front zur anderen.

Die Fähigkeit der Bahn große Mengen eines Gutes von einem Bahnanschluss zu einem anderen zu transportieren bleibt weiterhin ihr herausragendes Merkmal. Etwa wenn Kohle aus einem polnischen Bergbaugbiet mit Gleisanlagen zum Kohlekraftwerk Mellach mit Gleisanlagen gebracht werden soll [2]. Deutlich an Attraktivität verliert die Bahn beim Transport von Holzstämmen aus dem Wald zum Sägewerk. In den Wald wurden Forststraßen gebaut um den Harvester (Holzvollernter [3]) vor Ort zu bringen. Die Forststraßen können natürlich auch von Lastkraftwägen befahren werden die das Holz abtransportieren. Sollen die Baumstämme per Bahn zum Bestimmungsort gelangen muss der LKW bei einer Bahnverladestelle entladen werden. Darauf folgend werden die Stämme auf Güterwaggons verladen. Dieses Umladen ist arbeitsintensiv und teuer. Sollte das Sägewerk keinen Bahnanschluss haben müssen die Stämme am nächstgelegenen Frachtbahnhof ein weiteres Mal umgeladen werden um ans Ziel zu gelangen. Wesentlich einfacher und billiger ist demgegenüber die direkte Anlieferung der Stämme mit einem LKW der bereits im Wald beladen wurde und im Sägewerk entladen wird. Die ausschließliche Lieferung des Holzes mittels LKW ist heute selbst bei größeren Entfernungen eine verbreitete Praxis. Das lässt sich an der Wiener Stadtautobahn A23 leicht beobachten: Täglich durchfahren zahlreiche Holztransporter auf ihrem Weg von Norden nach Süden das dicht bevölkerte Wiener Stadtgebiet. Die angeführten Beispiele bezogen sich bisher auf haltbare Güter. Die Dauer des Transports spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Wesentlich kritischer ist der Warentransport bei leicht verderblichen

Lebensmitteln. In Litauen wachsen viele Eierschwammerl¹, in Italien werden viele Eierschwammerl gegessen. Mit einem Kühltransporter auf der Straße erreichen die geernteten Pilze innerhalb eines Tages in frischem Zustand den hungrigen Kunden. Bei einem Bahntransport führt nicht nur der erforderliche Umladevorgang vom LKW in den Kühlwaggon zu einer zeitlichen Verzögerung. Da ein Kühlwaggon allein nicht auf den langen Weg geschickt wird muss erst zeitaufwendig ein Güterzug zusammengestellt werden. Bis die Eierschwammerl dann am Bestimmungsort eintreffen sind sie sicher nicht mehr frisch, weit eher verdorben. Auf den ersten Blick erscheint der lange Weg der Eierschwammerl ein exotisches Randproblem zu sein. Betrachtet man die Eierschwammerl als Repräsentanten für leicht verderbliche Lebensmittel ergibt sich ein weitaus gewichtigeres Bild. Laut Eurostat wurden 2021 Lebensmittel im Ausmaß von 320 Milliarden Tonnen-Kilometer (tkm)² auf Europäischen Straßen transportiert [4]. An den 20 verschiedenen Warengruppen die in dieser Statistik unterschieden wurden, hatten Lebensmittel mit knapp 17 % den größten Anteil. Lediglich um das Ausmaß zu veranschaulichen sei erwähnt, dass der gesamte Paket- und Postversand trotz des florierenden online-Handels im gleichen Zeitraum lediglich 1/5 dieser Frachtmenge ausgemacht hat. Der, in der genannten Statistik betrachtete Straßentransport trug mit etwa 55 % zum gesamten Europäischen Güterverkehr bei. Zum Vergleich dazu betrug der Anteil der Bahn 12 % [5]. Der Rest lässt sich primär dem Transport mit Schiffen zuordnen weil Frachtflüge lediglich einen Anteil von 0,3 % am gesamten Gütertransport ausmachen. Ich gehe davon aus, dass die Entscheidung für einen Versand mittels LKW nicht aus Jux, etwa um die Umwelt zu ärgern sondern weit öfter sorgfältig kalkuliert getroffen wurde. Um den Anteil des Güterverkehrs auf Schiene wie beabsichtigt zu steigern wird es daher wohl einiges mehr als gutgemeinte Ansagen der Politiker bedürfen. Soweit meine Überlegung als Unbeteiligter am Gütertransport. Die nachfolgende Betrachtung des Personenverkehrs hingegen geschieht aus dem Blickwinkel eines potentiellen Bahnkunden und damit direkt Betroffenenem.

Verschiedene Kunden haben im allgemeinen verschiedene Vorstellungen und Prioritäten bei der Wahl eines Kundendienstes wie etwa den Personenbahnverkehr. Der Betreiber steht daher zunächst vor der Entscheidung welche Kundengruppen er mit einer bestimmten Maßnahme ansprechen will und kann. Im Fall des, unlängst eingeführten und mit viel Eigenlob beworbenen Klimatickets [6] ist es fraglos die Gruppe reisewilliger, fitter und ausreichend gut situerter Pensionisten. Alleine diese Personengruppe kann die angebotene Möglichkeit nutzen und in den 12 Monaten der Gültigkeit des Tickets jederzeit zu jedem Ort in Österreich aufzubrechen. Für einen Erwerbstätigen mag es vielleicht ein interessantes Urlaubserlebnis sein wenn er 1 Monat lang kreuz und quer durch Österreich tourt. Die restlichen 11 Monate wird sein primäres Interesse darin liegen schnell, zuverlässig und preiswert von seinem Wohnort zu seinem Arbeitsplatz und wieder zurück zu kommen. Hierfür ist das bestehende Angebot der Bahn bestenfalls als antiquiert zu bezeichnen da es auf der Annahme basiert dass Monatskarten jede Woche mindestens an 5 Arbeitstagen in Anspruch genommen werden. Die, im Wandel befindlichen Anwesenheitszeiten der Arbeitnehmer am Arbeitsort bleiben unbeachtet. Für viele Arbeitnehmer die, dank Telearbeit (Home-Office) [7] lediglich 2, 3 oder 4 Tage in der Woche tatsächlich zum Arbeitsort fahren müssen lohnt sich der

1 Pfifferlinge

2 Zur Definition der Einheit siehe z.B.: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Tonne-kilometre_\(tkm\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Tonne-kilometre_(tkm))

Erwerb einer Wochen- oder Monatskarte daher oft nicht mehr. Hier hinkt das Serviceangebot der Bahn deutlich einem geänderten Kundenbedarf nach.

Auch die jüngste Ankündigung des Ministeriums, dass für die Bahnverbindung Wien – Paris um teures Geld neue Schlafwaggons angeschafft werden um den Komfort zu steigern kann kritisch hinterfragt werden. Ein Geschäftsreisender, der im Zuge seiner Tätigkeit früh Morgens nach Paris fliegt um abends wieder in seine Wohnung zurückzukehren will wird schwerlich für zwei halbtägige Bahnfahrten zu gewinnen sein. Er wird weiterhin das Flugzeug für die Anreise nach Paris nutzen, selbst wenn die Bahn ihm einen Salonwagen anböte. Bleibt als Gruppe möglicher Kunden dieses Bahnangebots die Touristen. Im Regelfall fährt ein Tourist selten öfter als 1 Mal im Jahr nach Paris. In meinem Fall waren es seit meiner Geburt bisher insgesamt 3 Mal. Für den wöchentlichen Einkauf hingegen benötige ich 52 Mal im Jahr ein Transportmittel. Die Idee mit der Bahn für den Wocheneinkauf in den Nachbarort anzureisen scheidet durchwegs daran, dass der Supermarkt nicht beim Bahnhof sondern in der ehemals grünen, mittlerweile versiegelten Wiese steht. Um den Supermarkt vom Bahnhof zu erreichen müsste ich einen Fußmarsch von mehreren Kilometern in Kauf nehmen. Warum eigentlich? Viele ehemals respektable Bahnhofsgebäude liegen weitgehend ungenutzt in einem Dornröschenschlaf und böten Platz um Einkaufsgeschäfte zu errichten. Mittlerweile bietet jede Tankstelle ein erstaunlich vielfältiges Sortiment an Waren des täglichen Bedarfs zusätzlich zu den Treibstoffen an. Ich kann mir gut vorstellen, dass die Möglichkeit auf der Heimfahrt von der Arbeit am Bahnhof einzukaufen für viele Bahnkunden eine attraktive Option darstellt. Für den Autofahrer wiederum macht es keinen Unterschied ob er zum Supermarkt in der Wiese, zum Tankstellenshop oder zum Bahnhof fährt. Mit einem guten Angebot kann ein Bahnhofsgeschäft sicher auch bei Kunden die keine Bahnfahrer sind reüssieren.

Mir persönlich wird der Kundendienst der Bahn immer weniger attraktiv. Mit den Jahren habe ich mich vom begeisterten Interrail [8] Nutzer zum derzeit unzufriedenen Bahnkunden entwickelt. 2 Streckenangebote fände ich auch heute noch interessant entspräche das Service meinen Vorstellungen:

1. Die Schnellbahnverbindung von/nach Wien zum/vom Flughafen Schwechat. Hier stört mich, dass es mir nicht möglich ist am Automaten eine simple Ergänzungskarte zu meiner Netzkarte der Wiener Linien zu beziehen.
2. Die Bahnverbindung von Wien durch das Marchfeld nach Bratislava. Ehedem konnte man jederzeit einen spontanen Tagesausflug antreten. Die Fahrkarte galt auch für den städtischen Linienverkehr in Bratislava. Die Absicht Fahrkarten nur mehr mit Sitzplatzreservierung lange im Voraus zu verkaufen setzt dieser Spontanität ein Ende. Schade, das Vorhaben diese Strecke zur zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke auszubauen ist für mich kein brauchbarer Ersatz.

Zusammengefasst, ziehe ich gut überlegte, strikt kundenorientierte Lösungen im Personenverkehr den politisch favorisierten teuren Prestigeprojekten vor. Oftmals könnten derartige Verbesserungen mit wenig Aufwand erreicht und dementsprechend rasch umgesetzt werden.

Bibliografie:

- [1] „Die Grenzen der Schiene“, Wiener Zeitung vom 13.11.2022, online unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/oesterreich/2167636-Die-Grenzen-der-Schiene.html>
- [2] „Gaslieferungen bleiben reduziert - Kohlekraftwerk wird reaktiviert“, Wiener Zeitung vom 20.6.2022 online unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2151509-Gaslieferungen-bleiben-reduziert-Kohlekraftwerk-wird-reaktiviert.html>
- [3] „Holzvollernter“ Wikipediaeintrag vom 15.11.2022 unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Holzvollernter>
- [4] Eurostat, online abgerufen am 22.11.2022 unter https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_type_of_goods
- [5] Eurostat online abgerufen am 22.11.2022 unter https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split
- [6] ‚Eins für alle‘: Das Klimaticket kommt“, Wiener Zeitung vom 30.9.2021 online unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/oesterreich/2123217-Eins-fuer-alle-Das-Klimaticket-kommt.html>
- [7] „Telearbeit“, Wikipediaeintrag vom 18.10.2022 unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Telearbeit>
- [8] „Interrail“, Wikipediaeintrag vom 13.11.2022 unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Interrail>