

## Vom Schloßberg aus

Man merkt es, daß unsere Eisenbahnen zur Zeit um verstärkte Medienpräsenz bemüht sind, - sei es, weil sie für ihre Leistungen und Neuerungen bewundert werden wollen, sei es, daß sie ihre Zukunftspläne dem Volke und dem staatlichen Geldgeber schmuckhaft machen möchten oder Vorwürfe wegen ihrer Riesendefizite abzuwehren haben. Die Bahnkunden andererseits reagieren mit Leserbriefen, worin sie mißliche Erlebnisse schildern und manchmal auch über Lobenswertes berichten. Kurzum, jeder weiß etwas zu sagen. Selbst die Autofahrer, deren Nahverhältnis zur Eisenbahn einzig darin besteht, vor geschlossenen Bahnschranken Schlange zu stehen. Eine Bahnreise von Graz ins nordwestliche Deutschland - vom Schreiber kürzlich unternommen - reizte ihn zu vergleichenden Betrachtungen über die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Deutsche Bundesbahn (DB). Die Überschrift „Vom Schloßberg aus“ paßt dazu wie die rote Mütze zum Fahrdienstleiter, denn „Schloßberg“ heißt der InterCity Graz-Linz mit Anschluß an den EuroCity „Prinz Eugen“ von Wien über Frankfurt (Main) nach Kiel. Besagter „Schloßberg“ also: Sehr schwache Besetzung in aller Herrgottsfrühe - freundliche Begrüßung über den Bordlautsprecher, sogar in Englisch, obwohl kein englischsprechender Fahrgast mitreiste - Empfehlung, das Zugtelefon und den Speisewagen zu benutzen - pünktliche Fahrt durch Neuschnee, wobei das Eindringen von Schneestaub durch Fenster- und Türritzen sehr belustigend wirken kann - ständiges Funkenziehen zwischen Rad und Schiene bzw. am Fahrdrabt, was an den Aufenthalt in einer Elektroschweißerei erinnert. Dafür wird ab dem Pyhrn-Paß ein herrlicher, rötlicher Sonnenaufgang über weißen Bergspitzen geboten, ganz ohne Fahrpreiszuschlag. Andererseits verlangen die Trassenführung dieser kurvenreichen Strecke und der Zustand des Gleiskörpers dem komfortsuchenden Reisenden einiges ab. Das Löffeln einer Gulaschsuppe, beispielsweise, gerät zum unalkalibaren Wagnis und das Verweilen auf der Toilette gleicht einem Balance-Akt, so daß man unwillkürlich daran denkt, daß es an der Zeit wäre, hier wieder einmal einen Gleismeßwagen durchzuschicken. Im EC „Prinz Eugen“, auf deutschen Schienensträngen, ist alles

anders. Ruhiger Lauf, pünktlich, zügig. Lautsprecherdurchsagen mit typisch niederbayrischem Klang, daß man meinen könnte, der Fredl Feslsprache persönlich. Dafür wird auf Englisch verzichtet und das Fehlen eines Zugtelefons bedauert. Die Schaffner - jetzt Zugbegleiter geheißen - sind österreichischer- bzw. deutscherseits sehr freundlich, die Österreicher vielleicht um eine Spur herzlicher - falls man das verallgemeinern darf. Was die Berufskleidung betrifft, sind die österreichischen Zugbegleiter ordentlicher adjustiert als ihre deutschen Kollegen, auf deren Outfit früher anscheinend mehr Wert gelegt wurde. Jetzt schauen sie eher aus wie das Fahrpersonal einer Hafenrundfahrt-Schiffahrtsgesellschaft. Aber bitte, das mag ein sehr persönlich gefärbter Eindruck sein. Das alte Flügelrad-Logo ist jedenfalls kaum noch in Gebrauch. Die im Zuge mitlaufenden Waggons österreichischer Provenienz wurden von deutschen Mitreisenden unaufgefordert mit Lob bedacht: Gute, solide Ausstattung, ansprechendes Ambiente, pieksauber, alles funktioniert, selbst die heikle Sensor- und Vakuumtechnik auf den Toiletten. Deutscher Löskaffee, von einem türkischen Steward im umweltfreundlichen Pappbecher serviert, ist nicht billig, kostet aber auf der Rückfahrt um eine Mark weniger als auf der Hinfahrt, so daß auch hier ein gewisses Nord-Süd-Gefälle erkennbar wird. Daß die DB auf etlichen Hauptstrecken noch immer Flügelsignale verwendet, die zwar das Herz eines Nostalgikers erwärmen können und in Österreich nahezu ausgestorben sind, mag zwar seinen Grund haben, verwundert aber einigermaßen. Vielleicht handelt es sich um Artenschutz. Zwischen diesen und der Hochtechnologie, mit der die deutschen Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgestattet werden mußten, liegen viele Jahrzehnte Eisenbahngeschichte. Die „Parade-pferdchen“ der DB, das sind ihre superschnellen, futuristisch anmutenden Zuggarnituren, machen einen äußerst gepflegten Eindruck. Für den Fahrzeugpark, der im Regionalverkehr eingesetzt wird, trifft eher das Gegenteil zu: der ursprüngliche Farbton „leichtmetallisch-natur“ (daher der Name „Silberfischchen“) hat sich inzwischen in ein einheitliches Schmutziggrau verwandelt, und dem Wageninterieur merkt man die Spargesinnung an. Demgegenüber fühlt man sich in den



meisten österreichischen Regionalzügen wie auf Abrahams Schoß sitzend. Viele deutsche Wagen sind mit Spraydosengrafiken, auch außen, verziert bzw. beschmiert - je nachdem, wie man das sehen will. Das Bahngelände dient insgesamt offensichtlich als Betätigungsfeld für Spraykünstler und „Kunst am Bahndamm-Aktionisten“. Einbremsen läßt sich der Unfug wohl nicht. Gottlob fahren die Züge so schnell, daß man Einzelheiten kaum wahrnehmen kann, nur die Sinnlosigkeit als solche. In Österreich ist man noch nicht so weit. Auch nicht, was die Verschmutzung des Bahnbereichs betrifft. Grenzüberschreitende Reisende werden den Unterschied sicher schon festgestellt haben. Sauerländer müßten her! Auch das Bahnpublikum sollte sich bald einige unguete Angewohnheiten abgewöhnen, falls ihm etwas daran liegt, das äußere Erscheinungsbild der Bundesbahn nicht weiter zu beeinträchtigen.

Aber wie dem auch sei: Man sieht mit dem freiem Auge, daß es hier wie dort den Eisenbahnen gleich schlecht geht wie den pflegebedürftigen Kranken. Es ist trotz ständig steigender Tarife zu wenig Geld da, sie am Leben zu erhalten. Prestigeprojekte sind kein taugliches Heilmittel. Auch das vielzitierte und herbeigesehnte Patentrezept „Privatisierung“ wird keines sein. Dieses ist bereits vor hundert Jahren als Rettungsanker angesehen und vielfach erprobt worden, aber geholfen hat es nicht, denn letztlich mußte doch wieder der Staat einspringen. Man kann es verstehen, wenn sich innerhalb der Eisenbahngewerkschaften Schwellenangst breitmacht.

Manfred Seiffert.