

MOBILES LEBEN

Platzhirsch

Der BMW 5er ist führend in seiner Klasse. Auch der neue trifft den Nerv, aber weniger das Gefühl > Seite 71

UNTERWEGS

Der große Gleichmacher



Wenn eine Landschaft auch ohne Sonne, trotz grauem Himmel und Regen noch eine gewisse Schönheit in der Windschutzscheibe vor einem ausbreiten kann, darf man wohl davon ausgehen, dass es im Frühling und Sommer hier eine wahre Pracht wird: „Ja“, sagt der besuchte Freund, „wunderbar! Aber Hauptsache, das Internet funkt einigermaßen flott!“ Und der Verkehr rein in die Stadt fließt einigermaßen flüssig.

Als Pendler aus dem weiten Speckgürtel bis nah an den Großstadttrand zu kommen, ist nicht das Problem. In die City hineinzukommen dagegen ist eines. Morgen für Morgen schon weit vor den Toren der Stadt in langen Schlangen stillstehen zu müssen, als lebten wir nicht in der Moderne, sondern im Mittelalter. Und hinter dem engen, bewachten Eingang durchs Stadttor locke der alljährliche Pferde- sowie Hochzeitsmarkt.

Radio und Internet können einem da auch nichts Neues mehr über die täglich katastrophale Kettenlänge verraten. Fünf Kilometer, zehn, 20 ... man kennt ja seine Seitenscheibenstandbilder. Und die ebenso erstarrten Geisterbahnautoketten in der Gegenrichtung lassen einen bereits schon vor dem nächsten Problem gruseln: Am Abend wieder aus der Stadt herauszukommen durch dieses Nadelöhr in wieder frei durchrollbares Land.

Oh, Stau, du großer Gleichmacher. Egal, wie viele Scheine man für seinen Wagen hinblättert – kann er nicht fliegen, steht er hier so sinnlos rum wieder der Schädigste. Und Stau, du großer Gemütsbeweger! Wie rasend erst und dann schnell resigniert sind wir bei deinem Anblick. Und wie demütig erst und dankbar, geht es aus ewigem Stillstand wenigstens wieder in Schrittempo über. Und dann: Drei Meter Lücke vor einem, wie toll, zehn, 30 ... wenns doch bitte, bitte nur so weitergeht!

Endlich wieder frei, aber keiner von uns weiß so recht, wieso. Und wieso, weshalb, warum wir hier eben noch feststehen, weiß erst recht keiner. Aber nun sind 100 Kilometer pro Stunde selbst für Sportwagenfahrer sensationell schnell. Doch ab circa 120 wird der Mensch dann wieder vergesslich: Nein! Wird es da wieder dunkel und dicht am Horizont? Oh, bitte nicht! Lass den Wagen wenigstens langsam weiterrollen! Nicht wieder stehen, bitte nicht wieder stehen! ... Stau, das ist das Gegenteil von Auto. Und Feststecken das Gegenteil von Fun. **RICHARD CHRISTIAN KÄHLER**

DIESE WOCHE

Hilfe, die 25-Meter-Riesen kommen: Ab dem 1. Januar 2017 dürfen **Lang-Lkws** in Deutschland im Regelbetrieb verkehren. Zugelassen sind sie für ein Streckennetz von fast 11 600 Kilometern Länge. Das entspricht in etwa der Länge des gesamten deutschen Autobahnnetzes. Alexander Dobrindt zieht ein positives Fazit aus dem fünfjährigen Feldversuch: „Es gibt keine Verlagerungseffekte und keine zusätzliche Beanspruchung für die Verkehrsinfrastruktur“, so der Bundesverkehrsminister. Da die Transporteffizienz der Lang-Fahrzeuge um 15 bis 25 Prozent höher ausfällt als beim Einsatz konventioneller Lkws, wird die Straße für die Spediteure allerdings noch attraktiver. Schon heute hat der Lkw mit rund drei Viertel der gesamten Tonnenkilometer Bahn und Schiff längst abgehängt. Laut einer Shell-Studie soll sich die Gesamtfahrleistung schwerer Lkws mittelfristig noch einmal verdoppeln. **JOBE**

VON MARCO VÖLKLEIN

Das Bild am Stuttgarter Hauptbahnhof prägen auch an diesem Morgen die Züge der Deutschen Bahn. Da stehen die weißen ICE- und IC-Züge für den Fernverkehr, direkt daneben die roten Fahrzeuge für den Nahbereich, für Fahrten nach Heilbronn, nach Freudenstadt und Schwäbisch Gmünd. Wenn es aber nach Derek Ladewig geht, dann wird zwischen all den weißen und roten Zügen der DB bald eine weitere Farbe zu sehen sein: Denn Ladewig will orangefarbene Züge aufs Gleis schicken. Und damit dem Platzhirsch DB Konkurrenz machen.

Vom 14. Dezember an soll ein Zug des Anbieters Locomore die baden-württembergische Landeshauptstadt mit Berlin verbinden. Dazwischen lässt Ladewig ihn unter anderem in Heidelberg, Kassel und Wolfsburg halten. Morgens geht's hin, nachmittags wieder zurück. Ein Zugpaar täglich – das ist gegenüber den 1300 täglichen Zugfahrten der Deutschen Bahn (DB) mickrig. Und dennoch beobachtet die Branche gespannt den erneuten Anlauf eines Konkurrenten. Denn bislang gibt es im Fernverkehr kaum Wettbewerb.

Trotz einer Schönheitskur versprühen die alten Wagen einen gewissen Retro-Chic

Ladewig hat zudem große Pläne: Von 2017 an will er weitere Verbindungen anbieten, etwa von Frankfurt nach München oder von Hannover aus an Ruhr und Rhein. „Wir wollen eine Wahlmöglichkeit schaffen“, sagt Ladewig. „Den Kunden eine etwas anders ausgestattete Fernbahn anbieten.“ Geschäftsreisende sollen im Locomore-Zug Businessabteile vorfinden mit Tischen, Steckdosen und WLAN. Wer nicht arbeiten möchte, kann sich mit anderen Reisenden in Themenabteilen verabreden – Skat-Freunde sollen so etwa Mitspieler für die Dauer der Reise finden. Zudem sollen die Preise meist unter dem Tarif der DB liegen, aber nur knapp über dem der Fernbusse. So kostet die Strecke Stuttgart-Berlin im Locomore-Basistarif zwischen 22 und 65 Euro. Bei der DB werden regulär 142 Euro fällig, mit Glück und frühzeitiger Buchung sind auch Sparpreise ab 19 oder 29 Euro drin. Im Fernbus gibt es die Fahrt Stuttgart-Berlin ab 19 Euro.

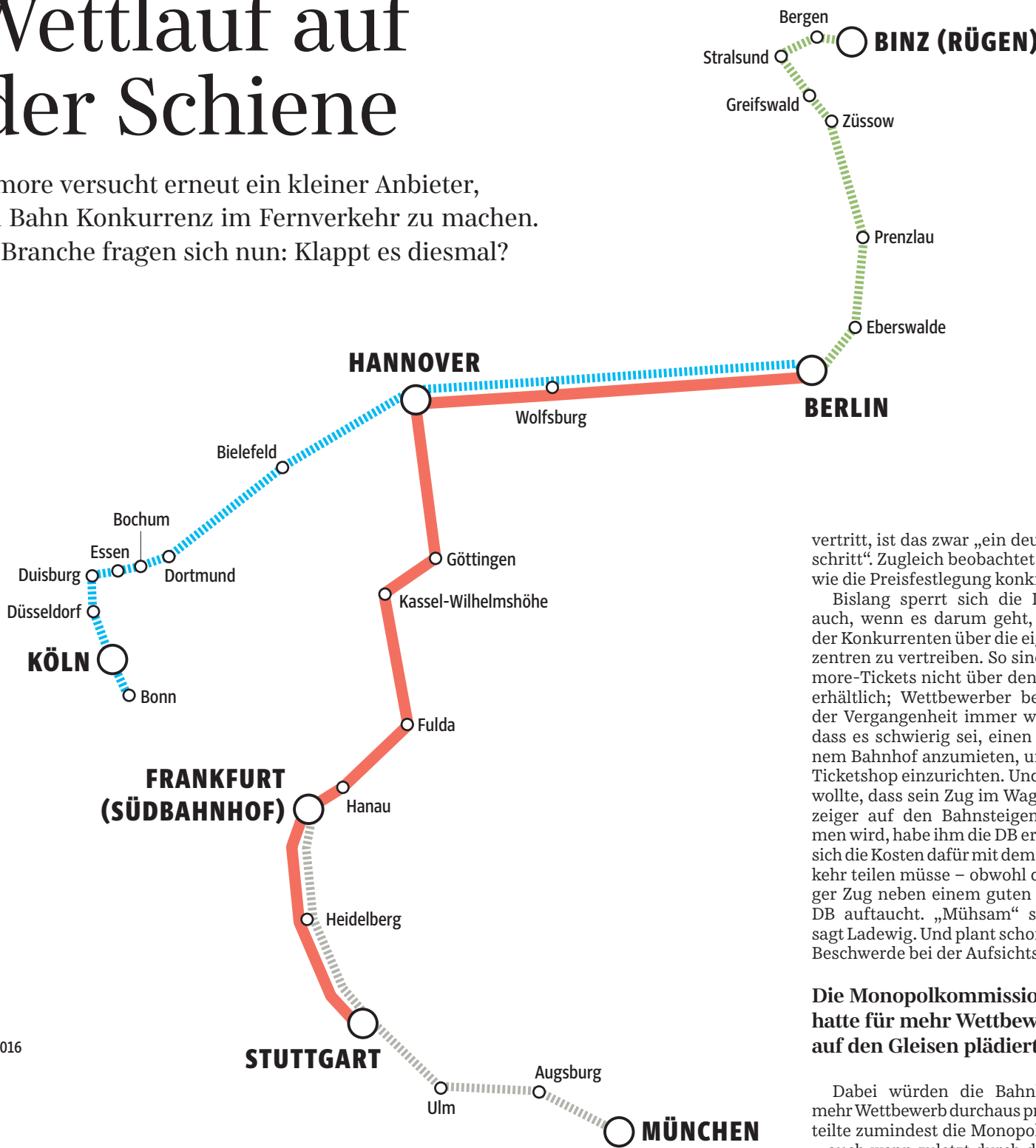
Ladewig verspricht „eine Belebung des Marktes“. Sein Ziel sei es, „mehr Reisende auf die Schiene zu bekommen“. Das haben auch schon andere versucht – und sind gescheitert. 2014 etwa stellte der Interconex nach 13 Jahren die Verbindung Leipzig-Warmemünde ein. Die Fernbus-Konkurrenz und hohe Kosten für die Nutzung der Schienenwege zwangen den Anbieter aufs Abstellgleis. Seit 2012 fährt zudem der Hamburg-Köln-Express (HKX). Allerdings musste auch der zuletzt sein Angebot ausdünnen. Ansonsten dominiert die DB mit einem Anteil von 99 Prozent den Fernzugmarkt. Aber warum eigentlich?

Als „größte Markteintrittshürde“ nennt Maria Leenen vom Hamburger Beratungsunternehmen SCI Verkehr die finanziellen Herausforderungen. Um einen oder gleich mehrere Züge aufs Gleis zu schicken, benötigen Firmen viel Geld; allein für einen einzigen ICE muss die Deutsche Bahn etwa 30 Millionen Euro hinblättern. Zugleich aber ist das Risiko immens: Sollte der Zug nämlich nicht laufen, kann ein Anbieter ihn nicht einfach so an einen anderen Interessenten weiterverkaufen. Denn anders als bei Passagierflugzeugen, die nahezu weltweit einsetzbar sind, gibt es bei Schienenfahrzeugen, die oft nur für einige nationale Netze zugelassen sind, nur einen beschränkten Gebrauchtmärkte.

Daher setzt auch Locomore-Macher Ladewig auf altes Material. Bei seinen insgesamt neun Waggons, die er für die Stuttgart-Berlin-Verbindung benötigt, handelt es sich um ehemalige Reisezugwagen der Bundesbahn aus den Siebzigerjahren, die diese irgendwann mal in die Niederlande verkauft hatte. Von dort holt ein Waggonvermieter, mit dem Locomore zusammenarbeitet, sie wieder zurück nach Deutsch-

Wettlauf auf der Schiene

Mit Locomore versucht erneut ein kleiner Anbieter, der mächtigen Bahn Konkurrenz im Fernverkehr zu machen. Viele in der Branche fragen sich nun: Klappt es diesmal?



land. Zuvor aber werden sie in einem Werk in Rumänien mit neuen Sitzbezügen, Steckdosen und einigen Großraumabteilen aufgemöbelt. Dennoch räumt Ladewig ein, dass seine Waggons einen „Retro-Chic“ verströmen – und so die vielen Jahre, die sie schon auf dem Buckel haben, wohl nicht ganz kaschieren können.

Ohnehin steht kein großer Investor hinter Ladewig und seiner Idee. Das Startkapital hat sich der ehemalige Bahnreferent der Grünen im Bundestag über eine Crowdfunding-Plattform im Internet besorgt; etwas mehr als 600 000 Euro kamen über Klein- und Kleinstspenden zusammen. Für Locomore ist es daher wichtig, dass der Stuttgart-Berlin-Zug von Anfang an gut ankommt. Die ersten Buchungen seien zwar vielversprechend, sagt Ladewig. Aber mehr als drei Monate Luft hätten er und seine Mitstreiter nicht.

Zumal die DB es potenziellen Angreifern auch nicht gerade leicht macht. So können die Unternehmen nur alle fünf Jahre einen Rahmenvertrag mit der DB abschließen, um sich Wegerechte auf dem Schienennetz und in den Bahnhöfen zu sichern. Zuletzt klagten Konkurrenten auch über die stetig steigenden Preise für die Nutzung von Schienenwegen und Bahnhöfen. Das hatte 2015 auch die Monopolkommission kritisiert. Seit Kurzem nun schreibt ein Gesetz vor, dass die DB unter Aufsicht der Bundesnetzagentur die Nutzungspreise bestimmt. Derzeit läuft das Verfahren für die Zeit nach Dezember 2017. Für Matthias Stoffregen vom Verband Mofair, der die DB-Konkurrenten



Einmal quer durch Deutschland will vom 14. Dezember an das junge Bahnunternehmen Locomore fahren. Firmengründer Derek Ladewig will nicht nur der Deutschen Bahn Kunden abjagen, sondern auch dem Auto, dem Flieger und dem Fernbus.

FOTO: YORK CHRISTOPH RICCIUS/LOCOMORE

vertritt, ist das zwar „ein deutlicher Fortschritt“. Zugleich beobachtet er gespannt, wie die Preisfestlegung konkret läuft.

Bislang sperrt sich die DB mitunter auch, wenn es darum geht, Fahrtscheine der Konkurrenten über die eigenen Reisezentren zu vertreiben. So sind auch Locomore-Tickets nicht über den DB-Vertrieb erhältlich; Wettbewerber berichteten in der Vergangenheit immer wieder davon, dass es schwierig sei, einen Laden in einem Bahnhof anzumieten, um dort einen Ticketshop einzurichten. Und als Ladewig wollte, dass sein Zug im Wagenstandsanzeiger auf den Bahnsteigen aufgenommen wird, habe ihm die DB erklärt, dass er sich die Kosten dafür mit dem DB-Fernverkehr teilen müsse – obwohl da sein einziger Zug neben einem guten Dutzend der DB auftaucht. „Mühsam“ sei das alles, sagt Ladewig. Und plant schon die nächste Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde.

Die Monopolkommission hatte für mehr Wettbewerb auf den Gleisen plädiert

Dabei würden die Bahnkunden von mehr Wettbewerb durchaus profitieren, urteilte zumindest die Monopolkommission – auch wenn zuletzt durch die Fernbusse der Druck auf die DB deutlich wuchs. Die Frage ist nur: Wie kriegt man mehr Wettbewerb auf die Schiene? Die Monopolkommission empfiehlt, den Bahnbetrieb von der Infrastruktur zu trennen. Das aber lehnt der Bund als DB-Eigentümer ab.

Fachleute wie Karl-Heinz Rochlitz von der Bundesnetzagentur haben noch einen anderen Vorschlag: Er empfiehlt, den Ansatz des Schienennahverkehrs auf den Fernsektor zu übertragen. Denn dort haben DB-Konkurrenten bereits einen Anteil von knapp einem Drittel. Allerdings läuft der Markt auch völlig anders: Während der Fernverkehr eigenwirtschaftlich arbeitet, fließen in den Nahverkehr über die Länder pro Jahr acht Milliarden Euro an Zuschüssen. Jedes Land schreibt einzelne Strecken oder Netze aus und beauftragt meist die Firma mit dem günstigsten Angebot. So fahren neben den roten Zügen von DB Regio etwa in Bayern auch blaue Züge des Konkurrenten Transdev oder grün-gelbe Züge des Anbieters Netinera.

Wenn es nach Rochlitz geht, dann könnte der Bund ähnlich verfahren. Laut Stoffregen hätte der Bund so die Chance, attraktive Strecken und weniger begehrte Abschnitte in Einzellosen zu bündeln, und könnte „ganz konkret bestimmen, welche Verkehre er haben will“, sagt Stoffregen. Bei den DB-Oberen aber kommen solche Ideen eher schlecht an. Sie betonen stets, dass hinter Anbietern wie Transdev oder Netinera teils potente ausländische Konzerne stehen, mitunter auch einstufige Staatsbahnen, beispielsweise aus Italien oder den Niederlanden. Und statt für diese den deutschen Markt weiter zu öffnen, argumentiert die DB, sollten zunächst deren Heimatmärkte liberalisiert werden.

Audi Gebrauchtwagen :plus

X-Mas Days vom 01.-23.12.2016 im Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München

Ein attraktives Finanzierungsangebot: z.B. Audi A1 Sportback 1.6 TDI

EZ: 02/16, Gesamtfahrleistung: 7.843 km; Misanorot Perleffekt; Einparkhilfe plus, Klimaautomatik, Audi music interface, Sitzheizung vorn, Geschwindigkeitsregelanlage, Aluminium-Gussräder im 10-Speichen-Design, Multifunktions-Sportlederlenkrad, u.v.m.

Monatliche VarioCredit-Rate¹

€ 169,-

inkl. Überführungs- und zzgl. Zulassungskosten

Leistung:	85 kW (116 PS)
Fahrzeugpreis:	€ 20.911,-
Anzahlung:	€ 2.500,-
Nettodarlehensbetrag:	€ 18.411,-
Sollzinssatz (gebunden) p.a.:	0,90 %
Effektiver Jahreszins:	0,90 %
Vertragslaufzeit:	36 Monate
Schlussrate:	€ 12.748,38
bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung	
Darlehenssumme:	€ 18.832,38



» X-Mas Geschenk: 500 x je € 500,-²

¹ Ein Angebot der Audi Bank, Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH, Gifhornner Straße 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Bonität vorausgesetzt. Abbildung entspricht nicht dem Angebot. Abgebildete Sonderausstattungen sind im Angebot nicht unbedingt berücksichtigt. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. ² Beim Kauf, Finanzierung oder Leasing eines Gebrauchtwagens innerhalb der X-MAS Days vom 01.12. bis 23.12.2016 erhalten Sie einen Gutschein im Wert von € 500,- brutto für Audi Original Zubehör oder als Ermäßigung auf den Fahrzeugpreis angerechnet. Einlösbar bis spätestens 30.12.2016 im Audi Gebrauchtwagen :plus Zentrum München (Heisenbergstraße 4, 85386 Eching). Eine Barauszahlung ist leider nicht möglich. Solange der Vorrat reicht.

Audi München GmbH, Heisenbergstraße 4, 85386 Eching, Telefon +49 (0) 89 / 70 07 42 02, www.audi-gwplus-zentrum-muenchen.de

Besuchen Sie uns auch auf Facebook: www.facebook.com/AudiGWplusZentrumMuenchen