

Die orange Alternative

Das Bahnprojekt Locomore versucht sich neben der Deutschen Bahn zu etablieren – es ist nicht das erste

Oft zu spät und schlecht organisiert: Die Deutsche Bahn ist vielen ein Grund, im Bus zu reisen. Zwischen Berlin und Stuttgart gibt es eine Alternative auf der Schiene. Locomore bietet Biobrotchen, sozialen Anschluss – und etwas Abenteuer.

SAMANTA SIEGFRIED, BERLIN-STUTTGART

Kurz vor drei Uhr nachmittags rollt ein orange leuchtender Zug pünktlich aus dem Berliner Hauptbahnhof. Drinnen stauen sich die Menschen in den schmalen Gängen, es herrscht das gewohnte Drängeln, Sitzplatzsuchen und Kofferhieven. Dennoch wirkt die Stimmung entspannter als bei Langstrecken oft üblich, fast fröhlich. Keine finsternen Mienen, keine Scheuklappen-Blicke. Vielmehr schauen sich die Fahrgäste neugierig um und suchen geduldig ihren Platz.

Mit dem Schaffner per Du

Kurz nach der Abfahrt schiebt der Schaffner die Tür zu einem Sechserabteil auf. Während die Fahrgäste ihre Tickets aus den Taschen nesteln, fragt er die Vornamen ab: Leander, Gero, Julie, Friederike. Sie nicken, der Schaffner wischt über sein Fairphone und sagt freundlich: «Ich bin Mathias», bevor er, ohne ein Ticket kontrolliert zu haben, die Tür wieder schließt.

Für die Reisenden ist das keine normale Fahrt – noch nicht. Der Zug mit dem Kürzel LOC 1819 ist erst einen Monat alt. Er nennt sich Locomore, was so viel heisst wie «mehr Loks» und für das Ziel des Berliner Startup-Unternehmens steht: mehr Züge auf die Schienen bringen. Zwar sind im deutschen Fernverkehr täglich bereits 1300 Züge unterwegs, jedoch ausnahmslos die ICE-Wagen der Deutschen Bahn (DB). Derek Ladewig, der Geschäftsführer und Gründer von Locomore, findet sie allein farblich langweilig: aussen weiss mit roten Streifen, innen blau. «Auf den Strassen gibt es Autos in allen Farben und Formen», sagt der 45-Jährige. «Eine Vielfalt muss doch auch auf den Schienen möglich sein.»

Theoretisch ist es das. Seit der Bahnreform in den neunziger Jahren ist der Fernverkehr in Deutschland offen und das DB-Netz verpflichtet, anderen Anbietern «diskriminierungsfrei Zugang zu gewähren». Doch ein Einstieg ist schwer, jeder Anbieter trägt das wirtschaftliche Risiko allein. Daher traut sich kaum ein Neuling, gegen das Quasimonopol der Deutschen Bahn anzutreten, die seit vielen Jahren im Fernverkehr einen Marktanteil von 99 Prozent hält. Eine Ausnahme ist Derek Ladewig, ehemaliger Bahnreferent im Bundestag. Bereits vor zehn Jahren hat er Locomore gegründet und zusammen mit amerikanischen Investoren das Unternehmen Hamburg-Köln-Express (HKX) aufgeleist. Wegen «strategischer Differenzen» stieg Ladewig wieder aus, gab seine Anteile ab und widmete sich ab 2012 seinem eigenen Bahnprojekt. Mittels Crowdfunding sammelte er eine halbe Million Euro für den Start von Locomore und machte die Bahnlinie zur ersten schwarmfinanzierten der Welt. Vier Jahre später fährt der



Eine Alternative, aber keine ernsthafte Konkurrenz: Locomore bietet ein anderes Reiseerlebnis als die Deutsche Bahn.

sich das Geschäft rechne. «Bisher lief es ganz gut», sagt Ladewig. Nun kommt es darauf an, wie es nach den Weihnachtsferien in den ersten Monaten des neuen Jahres weitergehe.

Gründe zum Pessimismus gibt es genügend: Sein Vorgängerprojekt HKX hat kürzlich mangels Nachfrage eine Verbindung gestrichen. Interconnex, die erste private Fernverbindung des Landes zwischen Leipzig und Rostock, hat 2014 nach 13 Jahren den Betrieb eingestellt, weil es die Verluste nicht mehr tragen konnte. Und derschnellzug.de hat seinen geplanten Start vergangenen März wegen fehlender Investoren auf unbestimmte Zeit verschoben. Um optimistisch zu bleiben, geht Ladewig von sich selbst aus: «Ich bin ein leidenschaftlicher Bahnfahrer und hoffe, mit mehr Wahlmöglichkeiten wieder mehr Reisende auf die Schienen zu holen.»

Der Abenteuerfaktor

Selbst wenn es gut läuft für Locomore: Eine ernsthafte Konkurrenz für die Deutsche Bahn wird das Unternehmen so schnell nicht werden. «Wir begrüssen den Start», sagt Per Rummel von der deutschen Monopolkommission, einem unabhängigen Beratergremium. «Aber leider ist es ein Tropfen auf den heißen Stein.» Auch Matthias Stoffregen, Geschäftsführer von Mofair, dem Interessenverband der Bahnmitarbeiter, ist vorsichtig: «Von Wettbewerb kann bei einer Monopolstellung, wie sie die Deutsche Bahn hat, nicht die Rede sein. Er fordert daher Ausschreibungen im Fernverkehr – wie sie im Regionalverkehr bereits üblich sind –, auf die sich Anbieter bewerben können und durch die sie öffentliche Zuschüsse erhalten.

Bei es so weit ist, schlägt sich Ladewigs Unternehmen allein mit den Trassenpreisen, 4 Euro pro Kilometer, und Stationsgebühren herum. Zusätzlich verzögert die Deutsche Bahn den Verkauf von Locomore-Tickets an ihren Schaltern. Aufgrund der vielen Alternativen sei ein Zugang zu dem Vertriebssystem eines anderen Bahnunternehmens nicht erforderlich, so begründet dies ein DB-Sprecher. Ladewig ist empört und will dagegen vorgehen – wenn er wieder Zeit hat. «Es ist toll: Seit dem Start ist der Zug losgefahren und fährt nun jeden Tag», sagt er und wirkt dabei halb erfreut, halb überfordert. Weihnachten und Silvester seien regelrecht an ihm vorbeigerauscht, seine Familie sehe er kaum noch. Dafür ist sein Startup in kurzer Zeit von 4 auf 25 Mitarbeiter gewachsen und hat bereits die Strecken Frankfurt-München, Berlin-Rügen und Berlin-Köln reserviert. Doch dafür muss es zuerst erfolgreich werden.

An diesem Montag bremst die schwarze Lok mit den orangen Wagen pünktlich um 21 Uhr 20 im Stuttgarter Hauptbahnhof. Die letzten Passagiere drücken mühsam die Hebeltüren auf und stolpern in die Kälte hinaus, wo sich die neuen Kaffeeklatsch-Freunde gut gelaunt verabschieden. Mitarbeiter Matthias räumt das kleine Bistro auf. «Die Fahrt war ruhig», sagt er. «Keine Überbelegung, fast alle Wagen waren da. Gut, die Wagenreihung war etwas durcheinander», räumt er ein. «Aber wir wollen ja nicht langweilig werden.» Ein bisschen Abenteuer gehöre eben auch zu Locomore.

Zug mit höchstens 200 Kilometern pro Stunde einmal täglich von Stuttgart über Frankfurt und Hannover nach Berlin und zurück.

Vieles erinnert an Fahrten der Kindheit: schmale Gänge, Spannteppich, Türen, die man selbst öffnen muss, und Fenster, die man noch öffnen kann. Es sind alte ICE-Wagen der Deutschen Bahn aus den siebziger Jahren. «Die zu finden, war die grösste Herausforderung», erzählt Ladewig. «Alte Wagen werden in Deutschland meistens entweder verschrottet oder ins Ausland verkauft.» Seine fand er schliesslich in den Niederlanden. Um die Kosten zu minimieren, mietet er sie von dem Bahnunternehmen SRI Rail Invest und liess sie in Rumänien aufpolieren. Rote Polstersitze, orangefarbene Vorhänge, Holztische. Partner ist ausserdem das schwedische Unternehmen Hector Rail, das die Lok und den Lokführer stellt.

Finde deinen Schachpartner

Im Wagen Nummer fünf steht Mitarbeiter Mathias in einem engen Raum, ein gequetscht zwischen Thermoskanonen und Getränkekisten. Vor ihm hat sich eine Schlange gebildet. Für die eigentlich geplante Bedienung am Platz bleibt den Mitarbeitern auf dieser Fahrt keine Zeit. Ein Kunde bestellt ein Fanta. «Wir haben hier nur Bio», sagt Mathias und reicht ihm eine Orangen-Zisch-Limonade. Ausserdem im Angebot sind grüne Smoothies und Sandwiches mit Charlottenburger Kiezschinken. Im Gegensatz zu seinem Vorgängerprojekt HKX will Ladewig mit Locomore eine «rundere» Strategie fahren. Dazu gehören die Bioprodukte des Bistros, die kostenlose Fahrradmitnahme, der Antrieb aus hundert Prozent Ökostrom und das Kinderabteil. Ein grosszügiger Raum mit Krabbeldecke, Lego-Kisten und Kinderbüchern. «Ich fahre nur noch

mit Locomore», sagt eine junge Mutter begeistert, deren Baby gerade an einer Holzschiene nuckelt.

Für die meisten Fahrgäste ist allerdings der Preis das Hauptargument für Locomore. Ein Ticket für die gesamte Strecke in der zweiten Klasse kostet je nach Belegung zwischen 22 und 67 Euro und ist damit maximal halb so teuer wie der Normalpreis bei der Deutschen Bahn – Platzreservierung und WLAN inklusive.

Wobei, das mit dem WLAN ist so eine Sache. Und das mit dem Platz auch. Ausgerechnet an den Weihnachtstagen verursachte ein Fehler im System Überbuchungen, zusätzlich fehlt ein Wagen, und in manchen Abteilen fiel die Heizung aus. Wer Stundenlang im Kalten stehen musste, den sieht Locomore vermutlich nicht so schnell wieder. Auch auf dieser Fahrt gibt es Kritik. Fast jede zweite Toilette ist defekt, in den Gängen ist es kühl, das Rattern ist laut, und einige Fahrgäste klagen über den fehlenden Druckausgleich. Wo bleibt das lautlose Gleiten der ICE-Züge? Ausserdem funktioniert das WLAN nicht. «Viele sind zum Glück noch nachsichtig», sagt Derek Ladewig. «Und viele sind auch sehr zufrieden.»

Denn am Ende überzeugt nicht nur der Preis. «Hauptsache, es gibt eine Alternative zur Deutschen Bahn», sagt ein Fahrgäst, und seine Sitznachbarn stimmen zu. Die meisten von ihnen sind für ihre Reisen ohnehin längst auf den Fernbus umgestiegen, und im Vergleich dazu ist Locomore wiederum eine ansprechendere Option. Zu sechst sitzen sie eng beieinander in den roten Polstern, das schummrige Licht lässt den Raum im Halbdunkeln, niemand hat die Leselampe angeschaltet. Ihr Abteil trägt die Aufschrift «Eisenbahn» – ein weiteres Alleinstellungsmerkmal von Locomore, das sich Social Seating nennt. In Themenabteilen können sich Fahrgäste

mit gleichen Interessen zusammenfinden und austauschen, über Comics, Literatur oder Fotografie. Andernfalls werden Schach, Häkeln oder Gesellschaftsspiele angeboten. Das funktioniert nur bedingt. In dem Abteil fällt kein Wort über Eisenbahnen, und bei den Nachbarn spielt niemand Schach.

Die meisten Passagiere buchten diese Plätze, weil keine anderen mehr verfügbar waren. Einige wissen nicht einmal, dass sie sich in einem Themenabteil befinden. «Ich habe in den ersten Minuten eine Spannung gespürt», sagt Leander, der sich unwissentlich in den «Kaffeeklatsch» gebucht hat. «Niemand hat geredet, aber alle haben sich verlegen angeschaut.» Als sein Sitznachbar Gero schliesslich in die Runde fragte, warum er eigentlich als Einziger einen Kaffee habe, war das Eis gebrochen. Die zusammengewürfelte Gruppe ging zum Bordbistro, um sich dem Thema entsprechend mit Fair-Trade-Kaffee einzudecken. Zurück im Abteil, tauschen sich die vier Gäste über ihre Berufe aus: ein Cellist, ein Animationsfilmer, eine freischaffende Künstlerin und eine Abiturientin im Zwischenjahr, alle unter 30 Jahre alt. Dann unterhalten sie sich über ferne Länder und die Religionen der Welt, breiten dazu ihren Proviant auf dem Holztisch aus, Nüsse, Schokolade, Brot, und teilen ihn herzlich.

Andere sind gescheitert

Das sei noch eher die Ausnahme, sagt Derek Ladewig über den gelungenen Kaffeeklatsch. Er möchte das Konzept optimieren, so dass es bereits bei der Buchung anhand von persönlichen Interessen zu einem «Match» mit anderen Fahrgästen kommt. Doch zurzeit plagen ihn noch andere Sorgen – allen voran, ob der Zug gefüllt ist. Zu mehr als 50 Prozent müsste er in den ersten drei Monaten durchschnittlich belegt sein, damit

Solarvignette.ch
Solarstrom zum Aufkleben!



S LAFRICA.CH

