

Weiche, Deutsches Eck!

Europa will grüner werden und setzt dabei auf die Eisenbahn. Der Österreicher Josef Doppelbauer soll es richten **VON FLORIAN GASSER**



Auf einmal mächtig: Josef Doppelbauer, der oberste Eisenbahner Europas

Dem obersten Eisenbahner des Kontinents fehlen 600 Meter Schienen. Wenn Josef Doppelbauer von Valenciennes in Frankreich, dem Sitz der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA), nach Brüssel reisen möchte, fährt er zuerst knapp 50 Kilometer mit dem Taxi über die Grenze. Im belgischen Mons kann der Österreicher mit dem Zug weiter. Irgendwer hat hier irgendwann die Geleise herausgerissen. »Man könnte die problemlos wieder einbauen«, sagt Doppelbauer. Aber es passiert nicht.

An diesen paar Hundert Metern Stahl und Beton zeigt sich das Dilemma der europäischen Eisenbahnpolitik: Der Bahnverkehr wird selten über das eigene Land hinaus gedacht.

Doppelbauer will das ändern. Seit 2015 leitet der 62-jährige Physiker und ehemalige Manager die ERA. Für die europäischen Bahnunternehmen ist er oft der erste Ansprechpartner. Allen voran, wenn es mal wieder irgendwo hakt. So wie kurz vor Weihnachten, als ein französischer Güterzug an der deut-

schon Grenze aufgehalten wurde, weil einige Wagen zu laute Bremsen hatten. Also rief der Güter-Chef der französischen Staatsbahn SNCF bei Doppelbauer an. »Was soll ich machen?«, habe er gefragt. Bloß: Doppelbauer konnte nichts tun, als die SNCF an die Europäische Kommission zu verweisen.

Als die ERA im Jahr 2005 gegründet wurde, tar sie nicht viel mehr, als hübsche Broschüren zu publizieren. Doch seit die Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen den europäischen Green Deal ausgerufen hat, mit dem Europa zum ersten klimaneutralen Kontinent werden soll, hat die Eisenbahn an Bedeutung gewonnen. Kein Wunder: Noch liegt der Schienenanteil beim Personenverkehr zwischen sieben und acht Prozent, da ist viel Luft nach oben.

Im vergangenen Jahr trat das vierte europäische Eisenbahnpaket in Kraft. Nationale Hürden auf den fast 220.000 Gleiskilometern Europas sollen beseitigt werden. Konkurrenz soll Innovation antreiben. Auch auf dem Nachtzugnetz, das in Mitteleuropa wesentlich von der ÖBB, teilweise in Kooperation mit den SBB, betrieben wird. Bald soll es wieder den ganzen Kontinent durchziehen.

Mit der jüngsten Eisenbahnreform wurde auch die ERA mächtiger: Sie entscheidet nun, welche Züge auf Europas Schienen fahren dürfen. »In der EU gab es bis 2016 14.300 nationale technische Vorschriften für Schienenfahrzeuge«, sagt Doppelbauer. »Heute haben wir noch 800 nationale und 540 europäische Regeln.« Auch die Schweiz ist eingebunden, derzeit verhandeln Bern und Brüssel über ein neues Landverkehrsabkommen. »Wenn das in trockenen Tüchern ist, können wir über eine Mitgliedschaft des Bundesamtes für Verkehr bei der ERA nachdenken«, sagt Josef Doppelbauer.

Transnationale Eisenbahnprojekte sind aber nach wie vor eine schwierige Sache. 2016 wurde in der Schweiz der Basistunnel durch den Gotthard eröffnet, dank dessen der Güterverkehr in einer Flachbahn durch die Alpen geführt werden soll. Doch die Zulaufstrecken aus Deutschland sind bis heute nicht ausgebaut. Die Rheintalstrecke, einer der wichtigsten Güterkorridore Europas von Rotterdam über Basel nach Genua, wird vermutlich erst in den 2040er-Jahren fertig werden. Und die Strecke zwischen Kufstein und Salzburg? Die führt

über das Deutsche Eck. Schon 1851 gab es die Idee, in Rosenheim eine Schleife zu bauen, damit durchfahrende österreichische Züge nicht mehr wenden müssen. Eine Ewigkeit später, 1982, wurde sie eingeweiht. Trotzdem tuckern die Railjet-Züge zwischen Zürich und Wien noch immer mit Tempo 80 durch Bayern. Was für Österreich eine wichtige Verkehrsader, ist für Deutschland bloß eine Nebenstrecke, die es sich nicht lohnt auszubauen.

Wenn man mit Josef Doppelbauer in Wien in der Bahnhofshalle steht, hat er zahlreiche solche Anekdoten zu erzählen. Dass er sich über die vielen Unzulänglichkeiten ärgert oder über Erfolge freut, merkt man ihm aber nicht an. Er spricht in technischen Details, in Zahlen, in Statistiken.

Aufgewachsen ist Doppelbauer mit sechs Brüdern in Grieskirchen in Oberösterreich. Die Mutter war alleinerziehend. Als Schüler pendelte er mit dem Zug nach Wels, später nach Linz, studierte Physik und heuerte 1987 im Wiener Forschungszentrum des französischen Elektronik-anbieters Alcatel an. Dort entwickelte er Systeme für Stellwerke, wurde Technischer Direktor des Eisenbahnbereichs und wechselte 2001 in die Zentrale nach Paris. Ein Jahr später ging er zum Bahnbauer Bombardier nach Stockholm und pendelte fortan zwischen Schweden und England, war aber oft weder im einen noch im anderen Land, sondern irgendwo auf der Welt auf Dienstreise. Seine Frau, eine Kunsthistorikerin, habe gesagt: »Es ist mir egal, in welcher Stadt du nie zu Hause bist.« Sie blieb mit den beiden Söhnen in Wien.

2008 stieg Doppelbauer bei Bombardier Transportation zum Technikchef auf, also in jenen Teil des milliardenschweren Unternehmens, der Straßenbahnen für Basel, U-Bahnen für Wien und Hochgeschwindigkeitszüge für China baut.

Wie so eine Karriere gelingt? »Es gibt immer Zufälle in bestimmten Momenten des Lebens«, sagt Doppelbauer, unaufgeregt wie immer – und belässt es dabei.

Dass er auch eine andere Seite hat, wird deutlich, als sich das Gespräch um die historische Bedeutung von Eisenbahnen dreht. Da outet sich Doppelbauer als Sammler von Bahnzeitschriften und erzählt begeistert: wie die Geschichte der Menschheit in den letzten 150 Jahren von der Bahn geprägt worden sei; dass man erst dank einer gemeinsamen Uhrzeit die An- und Abfahrtszeiten vereinheitlichen konnte; wie Kriege wegen fehlender Zugstrecken verloren gegangen seien; und so weiter, bis hin zu den regionalen Besonderheiten des Zug-Designs. So seien, erklärt Doppelbauer, die europäischen Waggons den Postkutschen nachempfunden, während sich die amerikanischen Großraumzüge an den Mississippi-Schiffen orientierten.

Auch dass das Zugfahren mühselig werde, wenn man an die Landesgrenze komme, sei nicht immer so gewesen, erklärt Doppelbauer. Im Gegenteil: »Der Zug war vor dem Zweiten Weltkrieg das einzige internationale Verkehrs-

mittel.« Lokomotiven, Waggons, Gleise, alles war europaweit kompatibel. Mit dem technischen Fortschritt hat sich das geändert. »Aber ab einer Geschwindigkeit von 160 Stundenkilometern braucht es eine Führerstands-Signalisierung«, erklärt er, jetzt wieder ganz nüchterner Techniker. Weil die Signale entlang der Strecke bei hohen Geschwindigkeiten nicht zu sehen seien, müssten sie in der Lokomotive dargestellt werden. »Jedes Land hat sein eigenes System entwickelt«, sagt Doppelbauer.

Heute gibt es keine gemeinsame Betriebsprache, keine einheitlichen Regeln und keine übergeordnete Behörde, die den Verkehr regelt. Selbst ein rotes Licht bedeutet nicht überall dasselbe. In den meisten Ländern bedeutet es »Stopp«. In Frankreich und Italien aber: »Fahren auf Sicht«. An den Grenzen müssen Güterzüge umrangiert werden, weil es unterschiedliche Vorschriften dafür gibt, wie viele Pufferwaggons es zwischen der Lokomotive und den Gefahrgütern braucht, und die Nachtzüge der ÖBB zwischen Wien und Brüssel bleiben in Aachen eine halbe Stunde stehen, weil die Lok gewechselt werden muss. Schuld daran sind die unterschiedlichen Stromnetze in Deutschland und Belgien. Das Problem: »Niemand ist für den internationalen Eisenbahnverkehr zuständig.« Es brauche eine *Eurocontrol for Rail*, die den Schienenverkehr ähnlich der Flugsicherung regelt, sagt Doppelbauer. Dass Fernbusse erfolgreich wurden, weil sie billiger, zuverlässiger und einfacher zu buchen sind, sei eine Demütigung für Europas Eisenbahn.

Der Wechsel aus der Führungsetage eines Weltkonzerns zu einer EU-Agentur ist finanziell kein Aufstieg. »Ich wollte zum Abschluss meiner Karriere aber noch etwas für die Eisenbahn tun«, sagt Doppelbauer, der die Auswüchse der Kleinstateerei auch auf der anderen Seite, bei Bombardier, erlebt hat. »Einmal haben wir gleichzeitig drei Doppelstockzüge gebaut, für Deutschland, für Frankreich und die Schweiz. Keine Komponente war gleich, jedes Land hat andere Vorgaben.« Weil fast jeder Zug eine Art Sonderanfertigung ist, werden nur kleine Serien produziert. »Das Eisenbahnsystem ist auch deshalb strukturell um den Faktor zwei zu teuer«, sagt Doppelbauer.

Harmonisierung und Vereinheitlichung, für die Gewerkschaften klingt das bedrohlich. Er habe mit Doppelbauer aber eine gute Gesprächsbasis, sagt Roman Hebenstreit. Der frühere Lokführer ist oberster Betriebsrat der ÖBB und Chef der österreichischen Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vda. Er sagt: »Die EU-Kommission hat noch jede Harmonisierung dazu benutzt, um das Lohn- und Sozialniveau zu senken.«

Die Liberalisierung dürfe nicht in einen »Wildwest-Kapitalismus« ausarten, sagt Doppelbauer, »aber ein bisschen Konkurrenz braucht es schon.«

Sonst wird das nichts mit dem grenzenlosen Eisenbahntraum im grünen Europa.

ANZEIGE

DIE WELT DER EDELMETALLE

SEIT 1862

Investment in Gold

bei Österreichs führender Edelmetall-Scheideanstalt



Ögussa Goldbarren werden in Österreich gefertigt und sind daher Mengen unabhängig innerhalb kürzester Zeit verfügbar. ÖGUSSA-Feingoldbarren in 11 verschiedenen Größen sind umsatzsteuerfrei und bis € 10.000,- anonym zu erwerben.

ÖSTERREICHISCHE GOLD-U.SILBER-SCHNEIDANSTALT GES.M.B.H.
Liesinger-Flur-Gasse 4 | 1230 Wien | T +43 1 86646
Dornbirn|Graz|Innsbruck|Klagenfurt|Linz|Salzburg|Wien
www.oegussa.at

Besuchen Sie unseren Barrenwebshop.

Ein Unternehmen der **umicore**



Faires
Gold

zertifiziert
konfliktfreie
Lieferkette

