

Die EVB steckt in einem ähnlichen Dilemma wie die Deutsche Bahn

Gut 25 Jahre sind sie nun schon am Markt, die 1981 gegründeten „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH“, kurz EVB genannt. Hervorgegangen aus der schon seit 1907 bestehenden „Bremerförde-Osterholzer Eisenbahn“ und der „Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn“ von 1912 hat Geschäftsführer Ulrich Koch die EVB im Norden der Republik als erfolgreiches Privatunternehmen etablieren können.

Für GDBA-Bundesvorstand Uwe Matthias zeigt das Beispiel EVB, dass die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, so genannte NE-Bahnen, im Schienenverkehr eine wichtige Rolle spielen. 1991 hat die EVB erste Strecken der DB AG übernommen, die diese nicht mehr betreiben wollte.

„Die Stilllegung wäre für viele Menschen in der Region eine Katastrophe gewesen, wir waren sehr glücklich, dass die EVB den Betrieb bis jetzt aufrechterhalten konnte“, macht Uwe



Schwierige Entscheidungen stehen an. Ins Streckennetz muss investiert werden, sonst drohen einzelne Verbindungen wegzufallen. Hier seien die Eigentümer gefragt, macht EVB-Geschäftsführer Koch deutlich.

Matthias deutlich. Gut 5 100 Fahrgäste werden heute pro Werktag befördert; gefahren wird im Stundentakt. Fünf eigene Triebwagen vom Typ VT 628 und vier Triebwagen aus dem LNVG-Pool kommen dabei zum Einsatz.

Doch die EVB ist nicht nur „Lückenbüßer“. Ebenso wie die DB AG setzt das Unternehmen auf Wachstum und ist mittlerweile ein ernst zu nehmender Konkurrent. Im Februar 2002 gründete die „Niedersachsen Bahn“, an der die EVB zu 40 Pro-

Anteilseigner

Als nicht-bundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahn) ist das Land Niedersachsen mit 58 Prozent größter Anteilseigner der „Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH“; die restlichen Anteile halten fünf Landkreise sowie vier Städte und Gemeinden.

zent beteiligt ist, zusammen mit der Hamburger Hochbahn und der Bremer Straßenbahn AG die „Metronom-Eisenbahngesellschaft“. Diese bietet zwischenzeitlich Regionalexpress-Verkehre auf den Strecken Bremen-Hamburg, Hamburg-Uelzen, Uelzen-Hannover-Göttingen sowie Cuxhaven-Hamburg an, hinzu kommt je eine Regionalbahn zwischen Hamburg und Tostedt sowie Hamburg und Lüneburg.

Auch im Bereich des Tourismus ist die EVB aktiv. Seit 2001 gibt es den „Moorexpress“. Mit Unterstützung des Landes Niedersachsen, der umliegenden Kommunen, der zuständigen Fremdenverkehrsämter und des Bundesforschungsministeriums werden in den Sommermonaten am Wochenende mit historischen Zügen Fahrten durchs Moor angeboten. Die Strecke verläuft dabei von Bremen über Worpswede bis Stade. „Dieses Angebot findet guten Zuspruch“, machte EVB-Geschäftsführer Ulrich Koch deut-



lich und hilft uns, Strecken und Personal auszulasten.

Zugleich ist die EVB im Busbereich tätig. Angeboten werden unter anderem Linienverkehre, Schulbusfahrten sowie Städtereisen und Clubfahrten. Drei EVB-eigene Reisebüros und die Zusammenarbeit mit namhaften Reiseveranstaltern sind Garant des Erfolgs.

Rund 300 Mitarbeiter beschäftigt die EVB derzeit im gesamten Unternehmen. Sitz ist in Zeven, die Wartung der firmeneigenen Züge sowie der Züge der Metronom erfolgt in Bremervörde. Allein 31 Mitarbeiter sind in der Werkstatt mit der Wartung beschäftigt. Von 1996 bis 2007 konnte die Zahl der Fahrgäste im so genannten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von seinerzeit 863 000 auf 1 080 000 gesteigert werden. Auch der Umsatz stieg von einst zehn Millionen auf über 40 Millionen Euro an. Dennoch konnte die EVB erst im siebten Jahr ihres Bestehens gerade einmal schwarze Zahlen schreiben. Heute werden Gewinne erwirtschaftet.

Und doch ist nicht alles rosig. Schwierige Entscheidungen stehen an. Ins Streckennetz muss investiert werden, sonst drohen einzelne Verbindungen – etwa nach Tostedt oder Rotenburg an der Wümme – wegzufallen. Hier sind die Eigentümer gefragt – das Land, die Landkreise und die beteiligten Kommunen – ob sie die dafür benötigten Mittel zur Verfügung stellen.

„Die EVB steckt hier in einem ähnlichen Dilemma wie die DB AG“, macht GDBA-Bundesvorstand Uwe Matthias deutlich. „Auf der einen Seite soll das Unternehmen Gewinne erwirtschaften, auf der anderen Seite soll die Grundversorgung erhalten bleiben, damit möglichst viele Menschen mit der Bahn fahren. Ob sich die millionenschweren Investitionen aber rechnen, die erforderlich sind, damit die Strecken dauerhaft ertüchtigt werden, vermag niemand zu sagen.“ Und so tut man

sich schwer mit der Entscheidung.

Doch nicht nur im „Nahverkehr“ drängt die EVB auf Ausbau und Sanierung von Eisenbahntassen. Das Unternehmen ist auch im Güterverkehr aktiv. In Kooperation mit der DBAG werden Wagenladungsverkehr durchgeführt; zudem gehören mittlerweile Ganzzugverkehre, Rangierverkehre und Werksverkehre sowie Containerverkehre zum Leistungsangebot der EVB. Das „Eisenbahnnetzwerk Bremen/Niedersachsen“, dem die EVB angehört, hat den Markt gehörig aufgemischt. Vor allem der Hafenhinterlandverkehr ist von großem Interesse. Schon heute gibt es tägliche Verbindungen Bremen, Bremen-Roland und Hamburg-Waltershof/-Altenwerder. Cuxhaven und Wilhelmshaven sollen ebenfalls eingebunden werden – doch wann, dass weiß derzeit niemand zu sagen.

„Der Güterverkehr ist für uns zu einem wichtigen Standbein geworden“, macht Geschäftsführer Ulrich Koch deutlich. Unter anderem hat sich die EVB an der NeCoSS GmbH beteiligt. Der Name steht für „neutral contain-

er shuttle systems“, also für „neutrale Containerverkehre“. Zusammen mit der „Rhenus AG“ und der „ACOS Transport Helmut Frank GmbH“ werden täglich Verbindungen von „Bremen-Roland“ unter anderem nach Stuttgart, Nürnberg, Schweinfurt, Erfurt und Hof gefahren. Dafür werden 21 Diesell- und E-Loks eingesetzt.

Für die Mitarbeiter, insbesondere die Betriebsräte, ist das nicht immer ganz einfach. „Die GDBA-Betriebsratsmitglieder achten sehr darauf, dass die Dienstpläne sozialverträglich sind und den Vorschriften entsprechen“, macht Nils Dreja, GDBA-Ortsgruppenvorsitzender deutlich. „Bei der Prüfung und Genehmigung ist der Betriebsrat oft gefordert, hat doch die Betriebsleitung manchmal so ihre ganz eigenen Vorstellungen.“

Insgesamt konnte die EVB ihre Tonnage im Containerverkehr von knapp 100 000 Tonnen im Jahr 1995 auf fast 2,5 Millionen Tonnen im Jahr 2007 steigern. Doch Engpässe auf dem Schienennetz bedrohen weiteres Wachstum. „Wir, und damit meine ich alle Eisenbahnunter-

nehmen im Güterverkehr, brauchen dringend eine Entlastungsverbindung aus dem Hamburger Hafen“, macht EVB-Geschäftsführer Ulrich Koch deutlich.

Der „Masterplan“ geht ab dem Jahr 2015 von täglich 200 Zügen aus, die Hamburg in südlicher Richtung verlassen werden. Das heißt: alle sieben Minuten ein Zug und das 24 Stunden lang, Tag für Tag. „Mit den derzeit vorhandenen Gleisanlagen ist das nicht zu schaffen“, so Koch, „denn über das Netz rollen ja auch noch Regional- und Fernzüge, teilweise auch die S-Bahn.“ Auch für den Bereich Bremerhaven werden Engpässe befürchtet, die umgehend beseitigt werden sollten.

„Die Verkehrsgewerkschaft GDBA weiß um die Probleme im Bereich des Hafen-Hinterlandverkehrs“, machte GDBA-Bundesvorstandsmitglied Gerd Wilde deutlich. „Wir setzen uns für eine Lösung ein, die die vorhandenen Kapazitätsengpässe zukunftssichernd beseitigen wird.“ Der Bundeshauptvorstand der Verkehrsgewerkschaft GDBA wird sich auf seiner nächsten Sitzung im November dieses Themas annehmen.



Von links: Rolf Caeßebaum (Betriebsratsmitglied), Ulrich Koch (Geschäftsführer EVB), Timo Blöck (Betriebsratsmitglied), Gerd Wilde (Mitglied des Bundesvorstandes der GDBA), Nils Dreja (Ortsgruppenvorsitzender Bremervörde), Uwe Matthias (Mitglied des Bundesvorstandes der GDBA) sowie Karsten Donner (Fahrdienstleiter).