

Verkehr & Smart Mobility

Nick Brooks



Generalsekretär von Allrail

Nick Brooks setzt sich in Brüssel dafür ein, den Wettbewerb auf der Schiene in Europa schneller einzuführen –und muss sich dort gegen die Staatsbahnlobby durchsetzen. In Sachen Liberalisierung ist für ihn nicht sein Heimatland Großbritannien das Vorbild, sondern Tschechien.



von Linda Osusky

veröffentlicht am 21.04.2023

Das beste Bahnsystem haben weder die Schweiz noch Österreich, sondern Tschechien, findet **Nick Brooks**, Generalsekretär von **Allrail**. Tschechien habe nachweislich ein **dichteres Bahnnetz** als die Schweiz, hohe Frequenzen auch in ländlichen Regionen und günstige Trassengebühren, zählt er die Vorzüge des Bahnverkehrs im östlichen Nachbarland auf. Netz und Betrieb seien getrennt, es gebe vorwiegend Ausschreibungen für den subventionierten Personenbahnverkehr, einen

gut entwickelten Wettbewerb im Fernverkehr und Nachtzüge, die, anders als bei der **ÖBB**, ohne Subventionen auskommen. Tschechien ist Brooks Ansicht nach Europas Vorreiter in Sachen **Liberalisierung der Bahn**.

Brooks vertritt mit Allrail private Personenbahnunternehmen, Fahrscheinvertriebe sowie Firmen aus dem Infrastruktur- und Leasingbereich. Das gemeinsame Ziel der **17 Allrail-Mitglieder** ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Bahnbinnenmarktes, den es nach vier **EU-Eisenbahnpaketen** „noch lange nicht gibt“. Den **europäischen Binnenmarkt** gibt es dabei schon seit 30 Jahren, betont Brooks. Immerhin habe sich die Stimmung gegenüber der Liberalisierung in der EU etwas gebessert, wobei die Betonung auf „etwas“ liegt. Einige staatliche Bahnkonzerne zeigten sich immerhin offener.

„Doppelmoral“ bei Staatsbahnen

Brooks vertritt „sogar einige **Staatsbahntöchter**“ und nimmt bei den staatlichen Bahnen eine gewisse Doppelmoral wahr. So hält die französische **SNCF** 28 Prozent an der privaten **Westbahn** in Österreich, der spanische Bahnkonzern **Renfe** besitzt 15 Prozent des tschechischen Privatanbieters **Leo Express** und die staatliche **Trenitalia** ist mit 40 Prozent am spanischen Low-Cost-Anbieter **Iryo** beteiligt, der mit der staatlichen Renfe auf der Strecke Madrid-Barcelona konkurriert.

Auf dem Brüsseler Lobbyparkett ist Allrail ein Neuling, der sich bei den EU-Institutionen Gehör verschaffen will. Keine leichte Aufgabe, neben Schwergewichten wie dem **CER**, der Lobby der Staatsbahnen, der sich bereits seit 30 Jahren für deren Interessen in der EU einsetzt und dafür ein Budget zur Verfügung hat, das jenes von Allrail um ein Vielfaches übersteigt. Allrail wurde 2017 als Reaktion auf das vierte EU-Eisenbahnpaket gegründet. „Das hat viele Themen gar nicht erst angetastet wie zum Beispiel den Fahrscheinvertrieb“, so Brooks, der in diesem Bereich einen **One-Stop-Shop für internationale Bahnfahrten** anstrebt. Auch **fehlt ein EU-weiter Secondhand- und Leasingmarkt** für Rollmaterial, wie Waggons im Fachjargon heißen. Brooks glaubt, dass diese Themen besser mit Nachjustierungen statt mit einem fünften Eisenbahnpaket gelöst werden. Zweiteres würde Jahre dauern.

Gute Noten an Deutschland

Brooks ist stolz **auf das bisher Erreichte**. „In den letzten fünf Jahren konnten wir zehn Erfolge feiern“, so der Brite, dessen Ziel nicht nur die Öffnung des Verkehrs für Hochgeschwindigkeitszüge ist, sondern aller Bereiche des Personenbahnverkehrs. Gute Noten vergibt Brooks hier an Deutschland, wo der **Regionalverkehr** seit langem liberalisiert ist, obwohl dies erst ab 2033 verpflichtend sein wird. In anderen Ländern gehe es nur schleppend voran, „weil die Staaten ihre schützende Hand über ihre Bahnen legen“. Problematisch findet Brooks, dass er neben der EU-Kommission und dem EU-Parlament auch den EU-Rat überzeugen muss, wo die Eigentümer eben jener Staatsbahnen sitzen.

Seine Liebe zur Bahn entdeckte der Brite schon als Schüler, als er für eine **Schmalspurbahn** nahe London jobbte. Seine zweite Liebe, die deutsche Sprache, entdeckte er im Rahmen eines Schüleraustauschs, der ihn mit 14 Jahren für drei Wochen ins damalige **West-Berlin** führte – kurz vor dem Mauerfall. Seitdem besuchte er Berlin jedes Jahr. Er studierte Germanistik und Politikwissenschaften in Newcastle. Danach begann er als Trainee im **TUI-Konzern** in Hannover und wechselte später zur US-amerikanischen Fluglinie **Frontier Airlines** in Denver. Als diese im Zuge des Finanzcrashs 2008 fast pleite ging, verlor er seinen Job und kehrte zurück nach Deutschland. Dort war er drei Jahre lang Leiter für Vertrieb beim **Hamburg-Köln-Express**. Doch die zahlreichen Wettbewerbsnachteile, mit denen einer der ersten Wettbewerber der **Deutschen Bahn** im Fernverkehr konfrontiert war, führten dazu, dass Brooks hauptsächlich **Lobbyarbeit** betrieb. Brooks pendelt zwischen Brüssel und Köln, wo er mit seiner Familie lebt. *Linda Osusky*

Welches Auto kaufen Sie als nächstes?

Wenn, dann möglichst ein E-Auto. Zwar hoffe ich, dass ich nach dem Ableben meines derzeitigen Familienautos ganz auf Autos verzichten kann und ich kein Weiteres brauche, aber daran glaube ich noch nicht.

Wie halten Sie es mit dem Fliegen?

Die Liberalisierung des Flugverkehrs hat Europa nähergebracht und ist ein Vorbild für die Liberalisierung des Personenbahnverkehrs. In Zukunft

hat der Flugverkehr weiterhin eine wichtige Rolle bei interkontinentalen Verbindungen. Ich werde weiterhin zum Beispiel in die USA fliegen. Aber innerhalb Europas müssen wir uns davon verabschieden, erst recht bei Verbindungen, die von der umweltfreundlicheren Eisenbahn bedient werden.

Wer gibt in der Mobilitätsbranche das Tempo vor?

Diejenigen Wettbewerbsbahnen im Personenverkehr, die in Europa in nur wenigen Jahren Fahrgaststeigerungen hingekriegt haben, die vom Tempo her noch schneller sind als die hochambitionierten Ziele der EU-Kommission.

Wo würden Sie gerne das Rad neu erfinden?

Bei Apps oder Webseiten, die alle Zugänge zu denselben Daten über öffentliche Personenverkehrsverbindungen erhalten. Sie könnten den Verbraucher:innen die bestmöglichen bodengebundenen Verbindungen zwischen allen möglichen Adressen in der EU – also Tür-zu-Tür – nicht nur anzeigen, sondern auch noch auf demselben Portal buchbar machen. Das gibt es noch nicht. Passagierrechte müssten dann auch die gesamte Reisekette entlang gelten, damit der Fahrgast keine Sorgen hat, sollte es unterwegs ein nicht von ihm verschuldetes Problem geben. Damit könnten wir der Bequemlichkeit und Attraktivität des Privatautos bei Reisen innerhalb Europas endlich etwas Ernsthaftes entgegensetzen.