

Die Rückkehr des Giganten

Jürgen Drexler will mit Hilfe von Investoren den Trans-Europ-Express wieder auf die Reise schicken

Von Mike Szymanski

Augsburg – Der Bankmitarbeiter hörte Jürgen Drexler geduldig zu. Das Vorhaben des Augsburgers klang schließlich abenteuerlich genug. Drexler wollte einen Zug kaufen und brauchte dafür einen sechsstelligen Betrag. Natürlich nicht irgendeinen Zug, wie Drexler erklärte. Es sollte einer der letzten vom Typ „Trans-Europ-Express“ – TEE – sein: 2200-PS-Giganten aus den 50er Jahren, bestückt mit dem Luxus der damaligen Zeit. Die Züge trugen einst die Botschaft vom deutschen Wirtschaftswunder auf Schienen ins Ausland. Doch davon ließ sich der Bankkaufmann nicht beeindruckt. Er sagte, Eisenbahner-Fantasien genügten ihm als Sicherheit nicht. Dann machte er eine Rechnung auf, die Eisenbahnfans als Beleidigung empfinden müssen: Die 44 Tonnen Aluminium, die im Zug verbaut sind, überschlug er, würden eingeschmolzen auf dem Weltmarkt 50 000 Euro einbringen. Ja, über einen Kredit könne man reden, sagte er.

Jürgen Drexler, 37 Jahre alt, erzählt diese Geschichte bei einer Tasse Kaffee, die er in der Bar seiner neuen Errungenschaft serviert. Der TEE, der in einem Internet-Lexikon unter „Berühmte Züge“ erwähnt wird, gehört heute ihm und steht seit August auf einem Abstellgleis des Augsburger Hauptbahnhofs. Ein Laptop liegt auf dem edlen roten Sitzbezug und deutet darauf hin, dass Drexler die meiste Zeit des Tages hier verbringt. Der Unternehmer, der früher mit eigenen Waggons Sonderreisen mit der Bahn organisierte, hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Dem weitgehend heruntergekommenen Zug will er den Glanz längst vergangener Zeiten einhauchen und ihn dann wieder für zahlungskräftige Reisegruppen in Betrieb nehmen.

Für Bahn-Fans wäre das eine Sensation. Drexler würde den einzigen noch fahrtüchtigen Zug dieses Typs besitzen, der nur noch im Nürnberger Eisenbahnmuseum zu besichtigen ist. Der Trans-Europ-Express war ein länderübergreifendes Projekt der 50er Jahre. Deutschland baute damals neun Züge, die 1957 in den Dienst gestellt wurden. Liebhaber bezeichnen sie heute als „Kunstwerke“. Das stromlinienförmige Design ist unverwechselbar. Der Triebkopf hat die Form eines Projektils. Die Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern, auf die zwei Maybach-Dieselmotoren den Zug peitschten, war für damalige Verhältnisse beachtlich schnell.

Doch Drexler hat die mächtigen Motoren seines Zuges noch nie gehört. „Seit



Berühmter Zug: Noch steht der einst viel bewunderte Trans-Europ-Express (TEE) auf dem Abstellgleis im Augsburger Hauptbahnhof. Jürgen Drexler hat den Oldtimer gekauft, um mit ihm Sonderfahrten zu veranstalten. Foto: Puchner

2001 stand der nur rum“, sagt er und zwängt sich in den engen Triebwagen, in dem Werkzeug auf dem Führerstand liegt. Zuletzt war der Zug in Italien für ein ausgewähltes Publikum im Einsatz. Mit Konferenzräumen, Friseursalon und Bar samt Piano aufs Edelste ausgestattet, bot der TEE Bahntouristen höchsten Komfort. Nur der Stand der Technik erfüllte irgendwann nicht mehr die Anforderungen an die Sicherheit. Da die Kosten für einen Umbau horrend sind, wurde er schließlich ausgemustert – ein Schicksal, das fast alle anderen Modelle in den 80er Jahren ereilt hatte. Sie wurden verschrottet. Drexlers Zug moderte indes vor sich hin und wurde schließlich von zwei Lokomotiven nach Deutschland gezogen. Bis auf den Restaurantwagen, den Drexler schon provisorisch hergerichtet hat, müssen alle Waggons und die beiden Triebköpfe vorne und hinten von Grund auf überholt werden.

Vor Drexler hat bereits die Deutsche Bahn versucht, einen TEE für Nostalgiefahrten aufzuarbeiten – und scheiterte kläglich. Im Sommer 2001 startete das DB Museum in Nürnberg mit dem Projekt, einen Zug originalgetreu herzurichten. Weit mehr als fünf Millionen Euro verschlang das Vorhaben, das im vergangenen Jahr erfolglos eingestellt wurde. Drexler hatte bei dem Projekt des Bahnmuseums mitgearbeitet – er sollte die Gastronomie für den Zug übernehmen. Der 37-Jährige ist gelernter Koch. Für ihn war der Zug in erster Linie eine schöne Kulisse, um Fahrgästen ein außergewöhnliches Erlebnis zu bereiten. Als die Bahn das Projekt einstellte, war er enttäuscht. Nachdem er in diesem Jahr erfahren hatte, dass der zweite noch existierende Zug zum Kauf angeboten wurde, entschloss er sich, ihn herzurichten.

Dass selbst die Bahn mit dem Projekt überfordert war, schreckt ihn nicht ab.

„Ich habe ein anderes Konzept“, sagt er. Nicht ohne Grund habe er den Zug in blau und weiß gestrichen, obwohl Kenner wissen, dass der TEE ursprünglich in weinrot und beige daher kam. „Jeder soll wissen, dass dieser Zug gerade nicht originalgetreu ist“, sagt er. Wenn er bei dem Bahn-Projekt eines gelernt hat, dann dies: „Das kann wirklich keiner bezahlen.“ Eisenbahnfans werden denn enttäuscht sein, wenn Drexler von seinen Plänen erzählt: Die komplette Inneneinrichtung kommt raus und auch die Dieselmotoren werden modernen Aggregaten weichen. Vier Millionen Euro, schätzt er, werden die Arbeiten auch ihn kosten. Investoren sucht er bereits für sein Konzept: Firmen sollen später beispielsweise mit dem TEE auf Betriebsausflug gehen. Ihnen verspricht er trotz aller Sparmaßnahmen „gediegenen Luxus“. 2007 könnte der Zug wieder fahren, sagt Drexler – wenn seine Pläne aufgehen.