

Fahrgastpreise 2008 verliehen



Die Preisträger des diesjährigen Fahrgastpreises: (ab Zweiter von links) Klaus-Jürgen Stöhrer (Leipziger Fahrzeugservice), Udo Ganzke (Geraer Verkehrsbetrieb), Wilhelm-Georg Hanss (LVB), Uwe Leonhardt (City-Bahn Chemnitz), Michael Hohl (Oberbürgermeister Bayreuth, Sächsisch-Bayerisches Städtetz), Jens Meiwald (City-Bahn Chemnitz), Henriette Reinhauer und Bernd Heiden (Mitarbeiter Interconnex). Außen die PRO BAHN-Vorstandsmitglieder Hartmut Buyken (ganz links) und Stefan Jugelt (ganz rechts).

■ Anlässlich des diesjährigen PRO BAHN-Bundesverbandstages in Leipzig zeichnete der Fahrgastverband am 29. Februar 2008 besondere Leistungen im öffentlichen Verkehr aus. Ausgezeichnet wurden die Leipziger Verkehrsbetriebe, die Geraer Verkehrsbetriebe, die Citybahn Chemnitz und das Sächsisch-Bayerische Städtetzwerk. Beim ÖPNV mit der Straßenbahn wird in der heutigen Zeit häufig über die Kosten gesprochen: Der erhaltungsintensive Schienenweg und teure Fahrzeuge lassen den Bus in Zeiten klammer Stadtkassen häufig als die günstigere Alternative erscheinen. Der Ansatz, kostengünstige Straßenbahnen im eigenen Unternehmen herzustellen, wird nur von den Leipziger Verkehrsbetrieben verfolgt. Mit der Eigenentwicklung „LeoLiner“ haben die Leipziger Verkehrsbetriebe Neuland betreten. Das Fahrzeug lässt sich preiswert fertigen – auch kleinere Straßenbahnbetriebe (z. B. Halberstadt) haben damit die Möglichkeit, dem Kunden ein modernes Fahrzeug bei akzeptablen Kosten anzubieten. Aus diesem Grund verlieh der Fahrgastverband PRO BAHN den Fahrgastpreis 2008 an den Geschäfts-

führer der Leipziger Verkehrsbetriebe AG Wilhelm-Georg Hanss und an den Geschäftsführer der Leipziger Fahrzeugservice Klaus-Jürgen Stöhrer. Jeder Fahrgast hat sich schon darüber geärgert: Kaum am Zielbahnhof angekommen, muss er die Koffer zur Bus- oder Bahnhaltestelle schleppen. Ein direktes Umsteigen zwischen Zug und Straßenbahn ist oft nicht möglich. Der Geraer Verkehrsbetrieb hat beim Ausbau der Stadtbahnlinien gleich drei neue Umsteigepunkte mit kurzen Wegen zwischen Zug und Straßenbahn geschaffen: am Hauptbahnhof, in Gera-Süd und Gera-Zwötzen. Damit haben alle drei Straßenbahnlinien direkten Anschluss an das Schienennetz. Dafür erhielt auch der Geraer Verkehrsbetrieb – vertreten durch Geschäftsführer Udo Ganzke – einen Fahrgastpreis des Jahres 2008. Am darauffolgenden Sonntag war PRO BAHN dann zu Gast beim Geraer Verkehrsbetrieb und besichtigte die vorbildlichen Verknüpfungen zwischen Straßenbahn und Bahn. Die Straßenbahn direkt auf den Gleisen der Eisenbahn weiter ins Umland fahren zu lassen, das gab es zuerst in Karlsruhe.

Inzwischen sind zahlreiche andere Städte dem Karlsruher Beispiel gefolgt, so unter anderem Chemnitz. Neben der elektrisch betriebenen Stadtbahn nach Stollberg werden einige Regionalbahnlinien mit Dieseltriebwagen bedient. Inzwischen ist auch eine Gleisverbindung zwischen Straßenbahn und Eisenbahn am Chemnitzer Hauptbahnhof konkret in Planung. Der Fahrgastverband PRO BAHN möchte besonders das Engagement für den Ausbau und Betrieb dieser Regionalbahnlinien würdigen. Der Preis wurde dem Geschäftsführer der Citybahn Chemnitz Uwe Leonhardt überreicht. Viele Kommunen wünschen sich einen Anschluss an das ICE-Netz. In Sachsen und Fran-

ken sind dies vor allem die Städte entlang der Sachsen-Franken-Magistrale. Zwar fährt vorerst kein ICE auf der Städteverbindung, doch verdanken die Fahrgäste dem unermüdlichen Engagement des Sächsisch-Bayerischen Städtetzkes eine Angebotsqualität, von der andere Regionen nur träumen können: eine Verbindung im Stundentakt mit sehr kurzer Reisezeit und optimalen Anschlüssen. Für dieses Engagement zeichnete der Fahrgastverband PRO BAHN das Sächsisch-Bayerische Städtetz aus. Den Preis nehmen die Oberbürgermeister der Städte Hof, Dr. Harald Fichtner, und Bayreuth, Dr. Michael Hohl, entgegen.

Wechsel im Vorstand

■ Auf dem Bundesverbandstag 2006 wurde der PRO BAHN-Bundesvorstand neu gewählt. Den schwer erkrankten Joachim Kemnitz löst Marcel Drewes ab. Alle anderen Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt: der Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann, die Stellvertreter Hartmut Buyken und Stefan Jugelt sowie Schatzmeister Klaus Schröter.



Interconnex ausgezeichnet

Veolia will neue Märkte erschließen – aber die Rahmenbedingungen sind schlecht.

■ Mit dem Sonderpreis des PRO BAHN-Landesverbands Mitteldeutschland wurde am 29. Februar 2008 die Veolia Verkehr GmbH für ihr Engagement im Fernverkehr ausgezeichnet. Veolia Verkehr startete im Jahr 2001 als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland eine überregionale Bahnverbindung unter der Marke Interconnex. Wegen Bauarbeiten musste mehrfach der Laufweg geändert werden und das Ziel Rostock war zeitweise nicht erreichbar. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen ist das unermüdliche Engagement für einen privat betriebenen Fernverkehrszug und das Durchhalten des Unternehmens nicht erloschen.

Ziel: neue Kundenkreise

„Unser Ziel war es, im interregionalen Verkehr zwischen Nahverkehr und ICE zusätzliche Märkte zu erschließen“, erklärte Winter. „Dass wir dort stehen, wo wir stehen, nämlich bei der einen Linie, hat entscheidend mit den Rahmenbedingungen zu tun“, erläuterte Andreas Winter, Produktmanager und Mitglied der Geschäftsleitung der Veolia Verkehr GmbH. Winter nahm den Preis zusammen mit zwei Mitarbeitern der Interconnex-Besatzung entgegen und machte damit deutlich, dass der Erfolg eines Unternehmens in erster Linie auf engagierten Mitarbeitern beruht. Winter verwies darauf, dass im deutschen Schienenverkehr systemimmanente Wettbewerbsnachteile existierten. Diese ergeben sich aus der monopolistischen Marktsituation, die

ein Newcomer vorfinde. Als Unternehmer müsse man zwei bis drei Jahre vor der Aufnahme des Verkehrs Investitionsentscheidungen treffen, beispielsweise neue Fahrzeuge bei der Bahnindustrie bestellen. „Zu diesem Zeitpunkt kennen Sie die wesentlichen Produktmerkmale noch nicht, denn diese sind von Ihrem Wettbewerber abhängig“, erläuterte Winter.

Es sei sehr schwierig, in Kenntnis dieses Risikos eine Investitionsentscheidung zu treffen. Für einen Unternehmer sei es daher wichtig, auf der anderen Seite einen Infrastrukturunternehmer zu haben, der wirklich bestrebt sei, das bestmögliche Angebot zu machen, um attraktive und schnelle Fahrzeiten zu erzielen. Mit einer Trennung von Netz und Verkehr würde das Risiko erheblich gemindert. Als weiteres wesentliches Hemmnis für den Markteintritt stellte Winter das historisch gewachsene Vertriebsmonopol der DB heraus. Nicht einmal im Bahnhof sei es möglich, Fahrkarten zu verkaufen, da den Partnern der DB weitestgehend verboten sei, dies zu tun – auch für andere Unternehmen. Damit fehle ein wichtiges Feld des Zugangs zum Angebot des Unternehmens. Fünfzig Prozent der Fahrkarten für den Interconnex würden daher im Internet verkauft. Ein weiteres Risiko, so Winter, sei die Marktmacht der DB, mit der sie durch eigene Angebote ohne Weiteres gegen ein neues Angebot für gewisse Zeit auch über den Tarif konkurrieren könne.

Politik kann Bedingungen verbessern

Es sei daher entscheidend, ob die Entwicklung des Marktes im Entfernungsbereich von 100 bis 400 km politisch gewollt sei. Dafür sei politische Unterstützung notwendig. Die Politik überlasse aber bisher dem Markt die Entwicklung auf der Basis der monopolistischen Struktur. Ein Modell sei die Organisation und Unterstützung dieses Marktes durch die Länder im Auftrag des Bundes. Winter erläuterte: „Aus unserer Sicht würden, wenn die aufkommensstarken Regionalexpress-Linien wirklich in den Wettbewerb gehen würden, so viele Mittel frei, dass die Finanzierung möglich wäre.“ Eine andere Möglichkeit der Unterstützung sieht Winter in der Senkung der Mehrwertsteuer. Auch die Trassenpreise seien ein wichtiges Thema. Winter: „Sie machen die Hälfte der Kosten aus, die uns entstehen.“

„Auch wenn wir mit dem Interconnex noch nicht im grünen Bereich sind, lassen wir uns noch nicht entmutigen. Die positive Fahrgastresonanz und dieser Preis zeigen uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind“, schloss Winter. Derzeit ist ein Engagement im Fernverkehr nur aus vorhandenen Nahverkehrsaufträgen möglich. So ist der Fahrzeugpark des Interconnex derzeit mit den Fahrzeugen der Nord-Ostsee-Bahn identisch, und gleichartige Lokomotiven setzt Veolia im Güterverkehr ein. Deshalb ist es dem Fahrgastverband wichtig, zusammen mit den Unternehmen für bessere Rahmenbedingungen einzutreten – und das wiederum kann nur Erfolg haben, wenn Unternehmen auch zeigen, dass sie selbst engagiert ihre Möglichkeiten ausschöpfen, den Fahrgästen attraktive Angebote zu machen, sagte Wolfram Leuze, Vorstandsmitglied des PRO BAHN-Landesverbands Mitteldeutschland und dankte für dieses Engagement.



Foto: Engel

Keine Werbung und kein Fahrkartenverkauf im Bahnhof – schwierige Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftlichen Fernverkehr veranlassen zu unkonventionellem Auftreten. Dennoch bleibt der Interconnex fahrgastfreundlich: Die Fenster wurden nicht sichtbar verklebt!