VCD
Verkehrsclub Deutschland

Elbe-Saale-Journal
für Sachsen
Sachsen-Anhalt &
Thüringen

NEUE WEGE

3 | 2014

Mit *Einladung* zum Aktiventreffen am 15.11.

In diesem Heft:

- Gute Nacht Fernverkehr in Mitteldeutschland?
- VCD-Aktiventreffen am 15.11. in Leipzig
- Verkehrspolitik in Sachsen und Thüringen nach den Wahlen
- Wie weiter nach der Insolvenz des Stadtverkehrs Gera?

Abs.: VCD LV Elbe-Saale e.V., Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig

Wenn Sie VCD-Mitglied werden, klebt an dieser Stelle im nächsten Heft Ihr persönlicher Adressaufkleber

VCD-Mitglieder erhalten dreimal jährlich die regionalen **NEUEN WEGE** und sechsmal jährlich die bundesweite **FAIRKEHR**

Durch das vogtländische Elstertal

Der heutige Ausflugstipp entführt in das Vogtland, genauer gesagt in die Region entlang der Weißen Elster. Das Vogtland, im frühen Mittelalter durch die Vögte von Weida, Gera und Plauen regiert, verbindet als Kulturlandschaft den Südwesten Sachsens mit dem Südosten Thüringens.

Unsere Tour startet in Wünschendorf. Am Ort liegt der Austritt der Weißen Elster aus dem engen Tal des Oberlaufes, geologisch markant durch die rote Wand des ehemaligen Steinbruchs am Hüttchenberg markiert. Der Ort selbst hat eine mehr als 1000-jährige Geschichte. Die romanische Kirche St. Veit im Ortsteil Cronschwitz, erbaut im Jahr 974 ist ein Zeuge dieser Zeit. Bedeutung für die Christianisierung der Region hatte das Kloster Mildenfurth. Von der Klosteranlage mit der mächtigen romanischen Basilika sind heute noch Reste erhalten, nach der Reformation entstand ein Jagdschloss daraus. In den ehemaligen Wirtschaftsgebäuden hat der Künstler Volkmar Kühn sein Domizil, das Klostergelände und die Krypta dienen als Ausstellungsort. An manchen Tagen ist es auch Kulisse für Klassik- oder Jazzkonzerte.

Am Bahnhof Wünschendorf startet die Bahnfahrt durch das Elstertal nach Greiz. Die Elstertalbahn führt durch eine schöne Flusslandschaft. Die abwechslungsreiche Fahrt zwischen Wünschendorf und Plauen führt über 19 Brücken und durch 8 Tunnel, immer wieder die Flussseite wechselnd. Wer Natur und Landschaft des Elstertals zwischen Wünschendorf und Greiz erkunden möchte, kann dies auf dem Elsterperlenweg, einem neu eingerichteten Premiumwanderweg tun (www.elterperlenweg.de).

Kurz vor der Ankunft am Greizer Bahnhof passiert der Zug den Greizer Park. Der schöne Landschaftspark im englischen Stil, einst errichtet durch das hiesige Fürstenhaus Reuß ältere Linie, hat mit dem Satiricum im Sommerpalais ein kulturelles Kleinod. Die Sammlung von Karikaturen wurde 1975 begründet und wird gemeinsam mit der Bücher- und Kupferstichsammlung präsentiert (www.sommerpalais-greiz.de).

Die Stadt verfügt über zwei Schlösser – das Untere und Obere – eines im schönen Ensemble an der Weißen Elster gelegen und ein Museum beherbergend, das andere befindet sich auf einem Bergsporn über der Innenstadt. Schlendern Sie durch die „Perle des Vogtlandes“, wie die Greizer ihre Stadt nennen und machen Sie eigene Entdeckungen (www.greiz.de). Wem nach mehr Bewegung steht, der kann auf einem schönen Wanderpfad durch das Göltzschtal zur gleichnamigen Brücke gelangen. Der beeindruckende Ingenieurbau aus den frühen Tagen des Eisenbahnwesens imponiert immer wieder. 26 Millionen Ziegelsteine wurden in die 29 Bögen der größten Ziegelbrücke der Welt verbaut, über die in 78 Meter Höhe die Strecke Leipzig-Hof führt (www.goeltzschtalbrücke.de).

Von Greiz geht es per Bahn weiter nach Plauen. Hinter Elsterberg beginnt der schönste Streckenabschnitt. Felsblöcke im Fluss und Felswände entlang der Strecke geben ein ganz eigenes Gepräge. Wer dieses genießen will, sollte am Bahnhof Barthmühle aussteigen und den Weg ins Triebtal nehmen. Auf den Weg dahin unterquert man die Elstertalbrücke, die mit 68 Metern Höhe etwas kleinere Schwester der Göltzschtalbrücke. Entlang des Wildwassers der Trieb kann man bis zur Talsperre Pöhl laufen oder auf dem Fußgängerweg auf halber Höhe der Brücke die Elster überqueren. Wer durch das Elstertal nach Plauen laufen möchte, findet im alten Fachwerkhof des „Lochbauer“ einen schönen Ort, sich kulinarisch verwöhnen zu lassen oder auf der Tour durch das Elstertal zu übernachten (www.lochbauer.de).

Letztes Ziel auf unserer Flusstour ist Plauen (www.plauen.de). Die größte Stadt des Vogtlandes, zu Beginn des letzten Jahrhunderts sogar Großstadt, gibt unserer Tour einen urbanen Abschluss. Die Stadt der Spitze, welche der hiesigen Industrie zur Blüte verhalf, ist auch kultureller Mittelpunkt der Region. Theater, das Veranstaltungszentrum Malzhaus mit vielseitigem Programm zwischen Folk, Jazz oder Film laden zum Besuch ein (www.malzhaus.de). Das Erich-Ohser-Haus zeigt die Werke des Plaueners, der sich in der Ausstellung als brillanter Zeichner und Karikaturist zeigt (www.e.o.plauen.de).

Ideales Verkehrsmittel zur Entdeckungstour ist die Elstertalbahn. Mit einem Tourenticket für 8 Euro (www.vogtlandbahn.de) kann man einen Tag lang zwischen Gera und Weischlitz unterwegs sein. Wer seine Tour bis ins Böhmische ausdehnen will, kann dies bequem mit dem Egronet-Ticket für 16 Euro (www.egronet.de) „erfahren“.

Viel Spaß beim ganz persönlichen Entdecken
wünscht Ihnen Jens Schneider

„Sommerpalais Greiz“ von Michael Sander

„Elsterperlenweg-Zehnmarkweg“ von Rudolf Eberhard Neuber

Aktiventreffen 2014

VCD Landesverband Elbe-Saale

Alle aktiven und passiven VCDler, Freunde und Gäste des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale sind herzlich eingeladen, dabei zu sein beim

VCD-Aktiventreffen 2014
am Samstag, 15. November 2014, 10 bis 17 Uhr
in Leipzig, Haus Steinstraße (Café Yellow), Steinstraße 18
www.haus-steinstrasse.de/familiencafe-yellow

Highlights des Tages sind

- **Referate des Geschäftsführers des MDV sowie des VCD-Bundesvorsitzenden**
- die **Befahrung des Citytunnels Leipzig** mit den Erläuterungen von DB Regio
- die **Diskussion mit anderen VCDler/innen** aus den Ortsgruppen zu verkehrspolitischen Themen sowie
- das schöne **Leipzig**, welches immer einen Ausflug wert ist!

Damit wir die Teilnehmerzahl abschätzen können, melden Sie sich bitte **bis zum 10. November** unverbindlich unter www.vcd-mitte.de/aktiventreffen an. Eintritt frei!

Anfahrt mit ÖPNV: Ab Leipzig Hbf oder S-Bahnhof Wilhelm-Leuschner-Platz mit Straßenbahn 10 oder 11 Richtung Lößnig bzw. Markkleeberg-Ost bis Haltestelle Karl-Liebknecht-/Kurt-Eisner-Straße. Von dort 200 Meter zu Fuß.

Karte: www.openstreetmap.de

ab 9.30 Uhr	Ankommen der Teilnehmer/innen bei Smalltalk, Kaffee und Tee
10.00 Uhr	Begrüßung **Dr. Michael Schmiedel, Vorsitzender VCD-Landesverband Elbe-Saale**
10.30 Uhr	Sammeln & Vorstellen von Diskussionsthemen durch Teilnehmer und Vorstand **Themenblock I** *Verkehrspolitische Themen 2015+* **Themenblock II** *Themen zur besseren Wahrnehmung des VCD Elbe-Saale*
11.00 Uhr	Vortrag & Diskussion *Herausforderungen eines modernen Verkehrsverbundes – Zukunft der ÖPNV-Finanzierung im Mitteldeutschen Verkehrsverbund* **Steffen Lehmann, Geschäftsführer Mitteldeutscher Verkehrsverbund**
12.00 Uhr	Gemeinsames Mittagessen *Das Mittagessen wird vom Landesverband organisiert und von der Biokarawane zubereitet. Um großzügige Spenden wird gebeten.*
13.00 Uhr	Bericht aus dem Bundesverband **Michael Ziesack, Vorsitzender VCD-Bundesverband**
13.30 Uhr	Gruppenarbeit & Plenumsdiskussion I **Verkehrspolitische Themen 2015+**
14.45 Uhr	Kaffeepause auf Einladung des VCD-Landesverbands
15.15 Uhr	Gruppenarbeit & Plenumsdiskussion II **Themen zur besseren Wahrnehmung des VCD Elbe-Saale**
16.30 Uhr	Vortrag & Exkursion *11 Monate nach Betriebsaufnahme – Wie der Citytunnel den Verkehr in der Region Leipzig verändert* **Andy Neuschulz, Produktmanagement S-Bahn Mitteldeutschland DB Regio AG, Regio Südost**
17.00 Uhr	Moderierte Fahrt durch den Citytunnel Leipzig mit vielen Hintergründen *Die Teilnehmer/innen verlassen den Veranstaltungsort und fahren mit Buslinie 74 gemeinsam zum S-Bahnhof Leipzig MDR*
ca. 18.30 Uhr	Gemeinsames Abendessen *Alle Teilnehmer/innen und Referenten sind eingeladen, den Tag in einer Leipziger Restauration gemütlich ausklingen zu lassen (auf eigene Rechnung).*

Ferienwohnungen Insel Usedom
- nur ca. 200 m zum Ostseesandstrand -
Ostseebad Koserow
süd/west-Terrasse/Balkon, 2-3 Zim., Kamin
Bahnhofstransfer, kinderfreundlich, WLAN
Hunde gern gesehen, Fahrradschuppen, WM, Bj. 2007, Blick ins Grüne
1-4 Pers. 39 - 99 € / Nacht www.ihreferien.de 0341/3196200

ANZEIGE

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 4	Editorial
Seite 4	Titelthema
Seite 6	Fernbus
Seite 11	Fernbahn
Seite 13	Stadtverkehr
Seite 15	Ansprechpartner vor Ort

Titelbild: Nicht von Kürzungen betroffen: der Euronight Berlin–Dresden–Wien/Budapest Foto: Michael Sperl

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

normalerweise ist der Herbst ja einer der ruhigeren Jahreszeiten. Vor allem dann, wenn die Ernte eingebracht ist.
In Sachsen und Thüringen wurden Ende August bzw. Mitte September die Landtage neu gewählt. Der VCD hat beide Landtagswahlkämpfe begleitet, in Dresden eine Podiumsdiskussion veranstaltet und für Sachsen und Thüringen verkehrspolitische Wahlthesen an die Parteien versendet. Die Wahlen sind vorbei – aber die Ernte ist noch nicht ganz eingebracht, um im Bild von oben zu bleiben. In Sachsen zeichnet sich eine Koalition aus CDU und SPD ab, in Thüringen wird immer noch sondiert, ob CDU und SPD weiterregieren oder doch Rot-Rot-Grün? Was das für die Verkehrspolitik in unserem Landesverband bedeutet, lesen Sie gleich im Anschluss im Titelthema.
Auch beim Thema Fernverkehr ist der Herbst alles andere als ruhig. Veolia Verkehr kündigte vor kurzem an, zum Fahrplanwechsel den Betrieb des Interconnex zwischen Leipzig, Berlin und Rostock einzustellen, da dieser im harten Wettbewerb um die günstigsten Preise nicht mehr bestehen könne. Auch die Bahn klagt über den Verlust von Fahrgästen, die neuerdings einen der vielen Fernbusse nutzen. Während sich der Eisenbahnfernverkehr scheinbar zunehmend zurückzieht, haben die Fernbusangebote gerade vielen Städten unseres Landesverbands neue Fernreisemöglichkeiten eröffnet. Welche das sind und mit welchen Problemen die Städte nun zusätzlich zu kämpfen haben, erfahren Sie ab S. 6.
Ein „heißer Herbst“ steht auch der Stadt Gera bevor. Nachdem die Stadtwerke unlängst Insolvenz angemeldet haben und der Stadthaushalt unter strenger Aufsicht steht, ist kein Licht am Ende des Tunnels erkennbar. Welche drastischen Konsequenzen dies nicht nur für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtwerke und in diesem Zusammenhang auch für die Verkehrsbetriebe, sondern auf die gesamte Stadtbevölkerung hat, lesen Sie auf S. 13.
Sie als Bahnkunden hatten ohnehin einen unangenehmen Herbst. Die von der Gewerkschaft der Lokführer durchgeführten Streiks haben Sie und uns schon einige Wochen in Atem gehalten. Blickt man auf den Bericht ab S. 11, drohen uns in Zukunft noch ganz andere Verhältnisse. Denn die in Berlin auf der „Innotrans“ vorgestellten doppelstöckigen IC-Wagen, die ab 2015/17 hauptsächlich im Elbe-Saale-Gebiet im Fernverkehr eingesetzt werden sollen, versprechen wenig Qualität und Komfort.
Eine kreative Art, um auf die vielfältige Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums aufmerksam zu machen, ist der internationale Park(ing) Day, der in diesem Jahr auf den 19. September fiel. Der VCD war in Leipzig dabei und „besetzte“ mehrere Parkplätze am Neumarkt. Rollrasen, Liegestühle und ein Kaffeerad erregten das Interesse der Passanten. Unser „Park“ mitten in der Innenstadt lud die Menschen zum Diskutieren und Verweilen ein – und wir konnten unsere Vorstellung von einer lebenswerten Stadt mit weniger Autos und mehr Grünflächen und Sitzgelegenheiten eindrucksvoll zur Schau stellen. Übrigens: der Abtransport des Rollrasens war zwar emissionsfrei, aber wohl auch ziemlich schweißtreibend.
Währenddessen hat die Ortsgruppe in Erfurt den autofreien Tag mitorganisiert, bei dem mehr als 100 Teilnehmer einen Demonstrationszug mitten durch die Stadt begleiteten, um auf ihr Anliegen nach weniger Autoverkehr hinzuweisen. Am Stand des VCD befragten wir die Menschen nach ihren Ideen, wie sie sich in Zukunft noch öfter vorstellen könnten, ihr Auto stehen zu lassen.
Sie sehen: Der VCD mischt sich ein. Der VCD meldet sich zu Wort. Nicht nur mit kreativen Ideen auf der Straße, sondern auch auf fachlicher Ebene in Gesprächen und gezielter Beratung bei Verwaltung und Politik.
In Zukunft wollen wir uns noch stärker einmischen. Dafür brauchen wir Sie, unsere Mitglieder. Haben Sie Lust, sich zu engagieren? Wollen Sie einen kleinen Teil dazu beitragen, dass die Ideen des VCD nach und nach umgesetzt werden?
Am Ende steht deshalb eine Einladung: Am 15. November findet der Aktiven-Tag unseres Landesverbands in Leipzig statt. Wir haben ein spannendes Programm für Sie zusammengestellt mit Vorträgen und Diskussionen über verkehrspolitische Themen und viel Raum für Ihre eigenen Ideen. Kommen Sie vorbei – und mischen Sie mit!
Ich hoffe, viele von Ihnen beim Aktiven-Tag zu sehen!

Viel Spaß bei der weiteren Lektüre wünscht

Michael Schmiedel
Vorsitzender VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

TITELTHEMA

Nach den Wahlen ist vor den Koalitionen

Ein verkehrspolitischer Blick auf die Regierungsbildung in Sachsen und Thüringen

von Philipp Kosok, Beisitzer im VCD-Landesvorstand Elbe-Saale und Michael Schmiedel, Vorsitzender

Für Überraschungen sorgten die Landtagswahlen in Sachsen und Thüringen Ende August und Mitte September. In beiden Landtagen ist nunmehr mit der Alternative für Deutschland (AfD) eine neue Partei vertreten, die auf Anhieb circa 10 Prozent der Stimmen für sich gewinnen konnte. In beiden Landtagen bleibt derweil die CDU die stärkste Kraft. Bündnis 90/Die Grünen sind trotz leichter Verluste ebenfalls wieder in beiden Landtagen vertreten.
Nicht mehr vertreten ist hingegen die FDP, die in beiden Ländern an der 5-Prozent-Hürde scheiterte. In Sachsen war damit auch das Ende der letzten schwarz-gelben Regierung in Deutschland besiegelt und somit das Ende einer Politik, die vor allem den ÖPNV in Sachsen schwer getroffen hatte.

Sächsische CDU strebt Koalition mit SPD an

Am Wahlabend noch schloss die CDU in Sachsen ein mögliches Bündnis mit der AfD aus und kündigte an, sowohl mit den Grünen als auch mit der SPD Sondierungsgespräche zu führen. Nachdem die Parteien je zweimal miteinander gesprochen hatten, zogen die Grünen die Reißleine. Der Landesvorstand empfahl keine Aufnahme von Koalitionsgesprächen, der Parteitag folgte mit großer Mehrheit. Die Energiewende und vor allem der Ausstieg aus der Braunkohle, waren am Ende ausschlaggebend, dass beide Parteien nicht zusammen kommen konnten. Seitdem laufen die Koalitionsverhandlungen mit der SPD, die Ende Oktober abgeschlossen waren. Sofern die SPD-Basis Anfang November zugestimmt hat, kann Mitte November die neue Regierung ihre Arbeit aufnehmen.

Pattsituation in Thüringen lässt Regierungswechsel lange offen

Dagegen sind die möglichen Mehrheiten in Thüringen denkbar knapp. Eine Fortführung der Koalition aus CDU und SPD käme ebenso auf 46 Stimmen wie eine Koalition aus Die Linke, SPD und Grünen. Die Mehrheit beträgt nur eine Stimme. Mit der aus dem Stand auf 10 Prozent gekommenen AfD, spricht hingegen keine Partei. Bis Redaktionsschluss wurden zunächst Sondierungen sowohl zwischen Die Linke, Grünen und SPD, sowie parallel zwischen CDU und SPD geführt. Nachdem der SPD-Landesvorstand in den Sondierungsrunden mehr Übereinstimmungen mit Die Linke und den Grünen sah, sprach er sich für die Aufnahme von Koalitionsverhandlungen aus.
Kommt die angebahnte Koalition zu Stande, würde dies für Thüringen die erste Regierung ohne Beteiligung der CDU und die bundesweit erste Regierung unter Führung eines Ministerpräsidenten der Linken bedeuten.

Neue Sächsische Regierung muss ÖPNV-Angebot im Freistaat wieder ausbauen

In Sachsen hätten die Grünen für den Nahverkehr sicher mehr beeinflussen können, als es der SPD jetzt gelingen wird. Trotzdem bleibt aus Sicht des VCD-Landesverbandes zu hoffen, dass die Streichorgien beim Nahverkehr mit dem Ausscheiden der FDP aus dem Landtag ein Ende haben.

Das vordringliche Ziel einer zukünftigen sächsischen Verkehrspolitik muss nach Ansicht des VCD die Verbesserung der Finanzsituation für den ÖPNV sein. Wir erinnern uns: Mit Beginn des Jahres 2011 wurden den sächsischen Aufgabenträgern mehr als 132 Millionen Euro gestrichen. Taktausdünnungen und die Abbestellung ganzer Linien waren die Folge. Kürzlich traf es die RB 110 von Döbeln nach Meißen. Dort wird aufgrund der finanziellen Situation der Aufgabenträger ab Ende 2015 der Zugverkehr eingestellt. Somit ist das Mindeste, was die zukünftige Koalition tun muss, die Kürzungen von 2011 rückgängig zu machen. Ob die SPD als potenzieller Koalitionspartner wie versprochen mindestens 90 Prozent der Regionalisierungsmittel für Leistungsbestellungen im SPNV zur Verfügung stellt und sich damit gegenüber der CDU durchsetzen wird, bleibt abzuwarten.
Einig scheinen sich CDU und SPD hingegen zu sein, dass der sächsische Tarifdschungel gelichtet werden muss. Zumindest die SPD hatte im Wahlkampf einen sachsenweit einheitlichen Tarif und die Angleichung der Beförderungsbedingungen gefordert. In diesem Zusammenhang ist auch die Harmonisierung bei der Fahrradmitnahme zu sehen. Dort haben sich sowohl CDU als auch SPD für eine mittelfristig kostenlose Fahrradmitnahme im Nahverkehr im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten ausgesprochen.

Straßenbau als Knackpunkt einer möglichen Rot-Rot-Grünen Regierung in Thüringen

In Thüringen würde die Fortsetzung der Koalition aus CDU und SPD wohl auch ein „Weiter-so“ beim geplanten Ausbau von Ortsumfahrungen bedeuten. Beide Parteien hatten bei der Befragung des VCD Elbe-Saale angegeben, an den Plänen für alle Ortsumgehungen festhalten zu wollen – trotz des anhaltenden Bevölkerungsrückgangs und knapper Haushaltsmittel. Beide Parteien wollen die Investitionsmittel dafür deutlich erhöhen. Als ausgemacht scheint, dass es zukünftig ein solidarisch finanziertes Nahverkehrsticket für Auszubildende in Thüringen geben wird. Als Vorbild gilt das thüringenweit gültige Semesterticket an den Hochschulen für Busse, Straßenbahnen und Regionalzüge. Nachdem dies bereits im Wahlkampf von Linken, Grünen und SPD gefordert wurde, hat sich die CDU hier auf die Sozialdemokraten zubewegt.
Legt man die Aussagen im Wahlkampf zugrunde, sollte in den derzeit geführten Koalitionsverhandlungen zwischen Linken, Grünen und SPD viel Einigkeit in verkehrspolitischen Fragen herrschen. So forderten etwa alle Parteien eine bessere Ver-

ANZEIGE

GELDANLAGE
MIT MEHR WERT

Foto: Oppmann Reports
Die Cooperativa Artesenal Tambores beliefert den Oikocredit-Partner Manos del Uruguay.

In Menschen investieren – mit finanziellem und sozialem Gewinn

Die Entwicklungsgenossenschaft **Oikocredit** vergibt seit 1975 Darlehen in fast 70 Ländern, z.B. an Produzierende von fair gehandelten Textilien.

Anteile zeichnen ab 200 Euro!

Oikocredit Förderkreis
Mitteldeutschland e.V.
Tel: 0391-59 77 70 36
mitteldeutschland@oikocredit.de
www.oikocredit.de

OIKO CREDIT
in Menschen investieren

knüpfung des Bus- und Bahnangebotes und die Förderung alternativer ÖPNV-Bedienformen wie dem Bürgerbus. Auch im Bestreben, den Verkehrsverbund Mittelthüringen schrittweise zu einem thüringenweiten Verkehrsverbund zu erweitern, sollte Konsens hergestellt werden können. Die letztendliche Entscheidung dürfte aber den Landkreisen zufallen.
Strittig ist die Frage, wie mit Straßenneubau verfahren werden soll. In der VCD-Befragung der Parteien hielt die SPD an der Planung der über 80 Ortsumfahrungen fest. Auch an der lange geplanten Bundesstraße B87n durch die Rhön wollte die SPD in den vergangen Jahren nicht rütteln, während sich u.a. die Grünen immer wieder vehement gegen den autobahnartigen Neubau entlang des Biosphärenreservates eingesetzt haben.
Klar ist lediglich, dass das Thüringer Bau- und Verkehrsministerium eine neue Leitung erhalten wird. Im Schatten der Sondierungsgespräche, wählte der Thüringer Landtag auf seiner konstituierenden Sitzung den bisherigen Verkehrsminister Christan Carius (CDU) zum neuen Landtagspräsidenten. Welche Partei in einer möglichen rot-rot-grünen oder schwarz-roten Koalition Zugriff auf das Verkehrsministerium erhalten würde ist zu Redaktionsschluss völlig offen.
Der VCD Elbe-Saale wird die Arbeit der Regierungen in den kommen fünf Jahren kritisch begleiten und seiner Forderung nach einem leistungsstarkem Umweltverbund und einer sozial verantwortungsvollen Verkehrspolitik immer wieder Ausdruck verleihen.

FERNBUS

Der Fernbus kommt.

von Gilbert Weise, Beisitzer im VCD-Landesvorstand Elbe-Saale

MeinFernbus, DeinBus.de, FlixBus – Omnibusse sind für alle da.

Was angelehnt an eine ältere Deodorant-Werbung klingt – der Fernbusmarkt ist seit Januar 2013 geöffnet – spricht in Wahrheit die sich gerade entwickelnde Vielfalt an. Gerade stellen sich die Anbieter von Bus-Fernverbindungen in diesem liberalisierten, also für den Wettbewerb freigegebenen, Geschäftszweig auf. Das heißt, man kann als weiteres öffentliches Verkehrsmittel nun auch mit Fernbussen auf Strecken zwischen München und Hamburg, zwischen Köln und Berlin reisen, wenn – zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs – der Haltestellenabstand über 50 Kilometer bzw. länger als eine Stunde Fahrtdauer ist.

Die aktuelle Situation.

Nach Zahlen des statistischen Bundesamtes haben im Jahr 2013 rund drei Million Passagiere den Fernbus benutzt – Tendenz stark steigend. Im Eisenbahn-Fernverkehr waren es hingegen 131 Millionen Fahrgäste. Neuere Zahlen werden erst im Oktober 2014 in einer umfassenderen Jahresstatistik vorliegen und auch Ergebnisse der vielen neugegründeten Unternehmen beinhalten. Laut einer IGES-Studie vom Frühjahr 2014 ist zudem jeder fünfte Nutzer einer Pkw-Mitfahrgelegenheit auf den Fernbus umgestiegen. Konkurrenz zum Flugzeug ist der Fernbus jedoch weniger. Nur vier Prozent der Busreisenden fliegen nicht mehr. IGES ist ein Institut für Forschung, Entwicklung und Beratung für Infrastruktur & Gesundheit.
Eine Studie aus dem Herbst 2013 vom selben Institut bescheinigt dem Fernbusmarkt zweistellige Wachstumsraten. Sie belegt, „…wie groß der Bedarf an regelmäßigen und bezahlbaren Mobilitätsalternativen zu Privatauto, Flugzeug und Fernzug ist. Besonders wichtig sind dabei vor allem die Anbindungen von Mittel- und Kleinstädten, denen bisher attraktive Bahnangebote fehlten“, so Christoph Gipp, Studienautor und Bereichsleiter Mobilität am Forschungs- und Beratungsinstitut IGES in einer Pressemitteilung. Das Markt- und Sozialforschungsinstitut INSA-CONSULERE aus Erfurt veröffentlichte Ende August das Ergebnis einer Umfrage, wonach zwar erst 17 Prozent der Befragten mit dem Fernbus gefahren sind, aber zwei Drittel der Deutschen die neuen Reisemöglichkeiten durch den Fernbusverkehr begrüßen.
Aktuell bietet bei den Fahrplankilometern *MeinFernbus* mit rund 42 Prozent das umfangreichste Angebot noch vor *Flixbus* (ca. 21 Prozent) und den Bussen der *Deutschen Bahn* (ca. 15 Prozent). *ADAC Postbus* sank auf rund neun Prozent Marktanteil, so die aktuelle IGES-Studie. Der Bekanntheitsgrad wie auch die Buchungsbereitschaft sind übrigens durchaus vom Alter der Fahrgäste abhängig: So setzen gerade die Über-Sechzigjährigen auf den *ADAC Postbus*, die Unter-Dreißigjährigen auf *MeinFernbus*, so die Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) in einer aktuellen Presseinformation.
So spannend wie der Einstieg in diesen neuen Markt auch ist – einige Anbieter und Strecken sind schon wieder verschwunden. Die thüringische Stadt Gera, knapp 100.000 Einwohner und nur wenigen Studenten, wurde erst im zweiten Anlauf nationale Fernbus-Stadt: nach rund einem halben Jahr Abstinenz wegen zu geringer Auslastung. Fernzüge halten überdies seit Jahren nicht mehr in Gera. Das Unternehmen *MeinFernbus* bietet dagegen seit Juni eine ähnlich gelagerte Verbindung auf der Straße entlang der beiden BAB-4-Abschnitte an.
Der Pionier im Fernbusmarkt, *Autobahnexpress*, musste sein Engagement bereits wieder aufgeben. Die Zeit war 2010, noch vor der Liberalisierung, vielleicht noch nicht reif. *DeinBus.de* ist auch über sein Agieren gegen den ungleichen Konkurrenten Deutsche Bahn bekannt geworden und kann als Mitauslöser der Fernbus-Euphorie zählen. *MeinFernbus*

Unternehmensübergreifende Fernbus-Portale
www.qixxit.de
www.klickbus.de
www.fromatob.de
www.fernbusbranche.de
www.fernbus24.de
www.fahrtenfuchs.de
www.busticket.de
www.verkehrsmittelvergleich.de
www.busliniensuche.de

begrüßte im Juni 2014 bereits den fünfmillionsten Fahrgast; 71 Partner setzen nach eigenen Angaben täglich 300 grüne Busse auf 73 Linien zwischen rund 200 Haltestellen ein. Der *Vogtland-Express* bietet hingegen gerade einmal 16 Verbindungen an.

Dennoch: Aufgrund der hohen Anschaffungskosten für die meist nigelnagelneuen Busse wie auch der oftmals enorm niedrigen Fahrkartenpreise fährt noch keines der Fernbusunternehmen Gewinne ein. Höhere Preise sind derzeit jedoch kaum durchsetzbar, wie es schon *ADAC Postbus* erleben musste und dessen Marktanteil schrumpfte. Wolfgang Steinbrück, Vorsitzender des Verbands Mitteldeutscher Omnibusunternehmer (MDO) und selbst im Fernbusgeschäft aktiv, dazu in einem Pressegespräch: „Der Wettbewerb derer, die auf dem Markt sind, [ist] ruinös." Um nicht komplett vom Markt zu verschwinden, wird es auf Kooperationen hinauslaufen, ergänzt der Sprecher des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), Schröter. Es zeichnet sich ab, dass manch Unternehmen gleich mehreren Betreibern dienen kann: So fährt das Bonner Unternehmen Univers sowohl für *BEX/Berlinlinienbus* als auch für *MeinFernbus*, oder *Autobus Oberbayern* für *Flixbus* und *DeinBus.de.*

Nicht gleich für den Fahrgast zu sehen ist, welches Konzept hinter dem Fernbus-Betreibermodell steht. In einem Modell werden die Unternehmer am Risiko beteiligt. Der Begriff „Franchising" hat schon die Runde gemacht. Bei einer anderen Variante übernimmt der Betreiber das Risiko wie auch den Gewinn allein, womit es für das Busunternehmen somit gleich ist, ob der Bus vollbesetzt oder leer fährt. In einem anderen Konstrukt stehen große (auch internationale) Konzerne im Rücken und können Durststrecken – etwa weil über längere Zeit unzählige Billigtickets auf den Markt geworfen werden, bis die Konkurrenz aufgibt – finanziell auffangen. Noch andere Konstellationen kommen gänzlich ohne Fremdkapitalhilfe aus.

Laut SIMPLEX-Fernbus-Report wurden Ende Juni wöchentlich rund 6.400 Fahrten durchgeführt. Im August sind es gemäß der Analyse des Buchungsportals Fahrtenfuchs.de schon 30.000 Fahrten im Monat auf 230 Linien und damit 10.000 Fahrten mehr als zum Jahresanfang 2014. Und weitere Expansion ist geplant. Interessant ist dabei, dass nunmehr auch internationale Linien – etwa nach Mailand, Amsterdam, Straßburg, Zürich oder Prag – ins Portfolio wandern. Verbindungen von Berlin über Dresden nach Wien ersetzen dabei durchaus frühere Eurocity-Zugverbindungen, allerdings bei wesentlich längerer Reisedauer. Durch die Internationalisierung kommen somit verstärkt auch Fahrzeuge ausländischer Betriebe zum Einsatz, bei MeinFernbus niederländische, bei Flixbus Fahrzeuge slowakischer, ungarischer und österreichischer Unternehmer.

Die neue Fernbusvielfalt – hier in Halle an der Saale

Die Obergrenze für das Fernbus-Wachstum sehen die Fachleute bei einem Marktanteil von etwa zehn Prozent des Reisendenaufkommens vom Eisenbahn-Fernverkehr. Fast 1.000 Fernbuslinien könnte es im Jahre 2020 geben. Mit dem Fernbus-Markt hat sich das Image des Busses als Verkehrsmittel insgesamt stark zum Positiven verändert.

Dresden wird von 115 Fernbuslinien angefahren und führt damit im Elbe-Saale-Gebiet. Bundesweit liegt die sächsische Landeshauptstadt an dritter Stelle nach Berlin mit 304 Linien (bei 2076 Abfahrten pro Woche), Hamburg mit 122 Linien und noch vor München.

Die Haltestellen.

In vielen Städten liegen die Zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) auch wirklich zentral. Doch deren Ausstattung ist sehr unterschiedlich. Neben überfüllten Papierkörben, fehlendem Wetterschutz oder geschlossenen Verkaufseinrichtungen für Fahrkarten mangelt es häufig an sanitären Einrichtungen wie an aktuellen Fahrplananzeigen, geschweige denn dynamischer Fahrgastinformation. Hier ist der Smartphone-Besitzer bereits erheblich im Vorteil, um nicht zu sagen, bevorzugt. Doch die Gelehrten streiten sich darüber, in wessen Verantwortlichkeit nicht nur die Ausstattung der Fernbus-Haltestellen gehört, sondern auch um deren Lage: Sollten sie am Stadtrand (und damit in Autobahnnähe) sein? Dann böten ihre Lagen schnelle Reiseverbindungen auf der Gesamtstrecke. Oder ist stattdessen ein zentraler Busbahnhof (wie es schon der Name sagt) im Stadtzentrum angeraten, so dass keine vor- und nachlaufenden Verkehrsmittel (etwa sogar Pkw-Zubringer oder Taxifahrten für einen Preis so hoch wie die gesamte Fernbus-Fahrt) genutzt werden müssen? „Wir wollen in den Zentren der Städte gern in der Nähe der Bahnhöfe halten, weil wir uns als Bindeglied zum Fernverkehr auf der Schiene sehen", unterstreicht der MDO-Verbandschef Steinbrück im Pressegespräch.

Die Wege zwischen Hauptbahnhof und Busbahnhof sollte man als Fahrgast in seiner Reiseplanung nebenbei bemerkt nicht unbeachtet lassen. In manch einer Stadt werden (gar vom selben Betreiber) je nach Linie verschiedene Haltestellen angefahren: Auf einer Linie der Busbahnhof, auf einer anderen eine ÖPNV-Haltestelle in Autobahnnähe. Diese „Falle" sollte im Vorfeld beachtet werden.

Zur Problematik der Zuständigkeit für die ZOB sind die Kommunen wie auch die Politik gefragt: Was will man eigentlich? Will man für Touristen und Pendler ein „Tor zur Stadt" und einen ersten Eindruck bieten, wie es die Bahnhöfe zumindest in größeren Kommunen noch immer tun? Kann man sagen: Bei den Bahnhöfen ist DB Station & Service, also eine Konzerntochter des DB-Konzerns und damit ein Bundesunternehmen zuständig – also wäre dies für die ZOB ebenfalls ein Zuständigkeitsmodell? Im Freistaat Sachsen sollen jedenfalls in den nächsten zwei Jahren vier Millionen Euro zusätzlich in „attraktive Haltestellen und entsprechende Einrichtungen für die Fahrgäste" fließen, damit „der Buslinienfernverkehr fahrgastfreundlich und verkehrssicher abgewickelt werden kann", so

der bisherige sächsische Verkehrsminister Sven Morlock (FDP) Anfang August in einer Pressemitteilung. DB Station & Service will in Berlin und Kassel Fernbusstationen selbst betreiben und dort umfassende Serviceleistungen erbringen.

Womit werben die Betreiber der Fernbuslinien?

Neue Kooperationen und Ideen über die bekannten Werbeaussagen hinaus entwickeln sich gerade. So können ADFC-Mitglieder seit Mitte August bei *MeinFernbus* ihr Fahrrad kostenlos mitnehmen. Für ADAC-Mitglieder sind die Sitzplatzreservierung und das zweite Gepäckstück (Wert je 2 Euro) kostenfrei. Andere Anbieter entwickeln die Idee, am Start- und Zielort ihre Fahrgäste kostenfrei mit dem örtlichen ÖPNV weiterfahren zu lassen – diese Leistung ist vom City-Ticket bei DB-Fernfahrkarten mit BahnCard-Rabatt bekannt. Neu sind Versuche mit Expressbusverbindungen.

Laut Stiftung Warentest kamen in einem aktuellen Test sechs von neun getesteten Anbietern die Note Gut, drei ein Befriedigend. Negativ fielen den Testern die Allgemeinen Geschäftsbedingungen auf, dagegen konnten die meisten ihre Werbeaussagen hinsichtlich Ausstattung (Klimaanlage), Service (WLAN, Sitzabstände, Bordtoilette etc.) und Sicherheit, Pünktlichkeit und Preis erfüllen. Wobei Sitzabstände in ihrer Breite, das heißt der Abstand zum Nachbarn, leider kein offizielles Kriterium sind, für den Fahrgast subjektiv schon. Bringt man im ICE auf 2,95 Meter Wagenkasten-Außenbreite vier Fahrgäste zzgl. Gang unter, so sind es bei 2,55 Meter Bus-Außenbreite auch vier Leute zzgl. Gang. Aber mit rund zehn Zentimetern weniger Platz zum Nachbarn. Eine bequemere sogenannte 2+1-Bestuhlung wäre dann wieder Luxus.

Obwohl die Preise für Getränke und Snacks (MeinFernbus: kleiner Kaffee 1 Euro) verhältnismäßig günstig sind, wird dieser Service im Bus kaum nachgefragt. Die überaus enge Bordtoilette hingegen schon. Wie deren Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen spätestens ab 2020 (wenn jeder ab 2016 jeder neu zugelassene Fernbus zwei Rollstuhlplätze aufweisen muss) vonstattengehen soll, wird nicht nur Betreiber, sondern auch Bushersteller (und Hersteller von Rollstühlen) zu neuen Überlegungen bewegen.

Noch ein Aspekt, der bei der Reiseplanung von Relevanz ist: Genügt es theoretisch, als Eisenbahn-Fahrgast auch noch „auf den letzten Drücker“ samt Gepäck in den Zug zu springen, so sollte der Hinweis, beim Fernbus 15 Minuten vor Abfahrt an der Haltestelle zu sein, durchaus eingehalten werden. Die Gepäckverladung dauert tatsächlich einige Minuten, da diese

Gefährlich: Verladen von Gepäck im öffentlichen Straßenraum in Leipzig

In Halle an der Saale vorhanden – ein moderner ZOB

vom Fahr- bzw. Begleitpersonal für jedes Gepäckstück einzeln – gern nach Zielorten sortiert – vorgenommen wird. Und: Zeitiges Erscheinen sichert – bei freier Platzauswahl – tatsächlich die besten (Fenster-)Plätze.

Agieren nun Fernbus und Fernbahn mit- oder gegeneinander?

Eher wohl nebeneinander, wie man aufgrund der Fernbus-Vielfalt schön hinter dem Dresdener Hauptbahnhof, am neuen aber dennoch inzwischen zu eng gewordenen Jenaer ZOB am Paradiesbahnhof oder in bunter Vielfalt in der Leipziger Goethestraße erleben kann.

In einer Veröffentlichung aus dem Frühjahr stellt das bereits erwähnte Forschungsinstitut IGES fest, 44 Prozent der Fernbus-Nutzer seien frühere Bahnkunden, mit 38 Prozent gefolgt von Umsteigern aus den Autos. Eine Feststellung der Studie für den Wechsel von Fernbahnkunden in die Fernbusse seien „… vor allem die günstigen Ticketpreise, die Anbindung auch kleinerer und mittelgroßer Städte sowie die Vielzahl umsteigefreier Verbindungen“, so Christoph Gipp. „Dies schwäche die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Fernbusanbieter eröffnen Linien oft parallel zu ICE- und IC-Linien.“ so Steffen Tontsch, Leiter IC Fernbus, in der Mitarbeiterzeitung DB Welt. „Das kann dazu führen, dass wir im Randnetz Zugverkehre einstellen müssen, wenn viele Kunden abwandern.“

Insofern: Die Prophezeiung unseres Partnervereins, des Fahrgastverbandes PRO BAHN, die Fernbusse seien eine Konkurrenz zur Ferneisenbahn, bewahrheitet sich langsam, aber stetig.

Allerdings verzeichnete der Schienenpersonenverkehr im ersten Halbjahr 2014 einen neuerlichen Fahrgastrekord. Im Vergleich zum Vorjahrszeitraum erhöhte sich in Deutschland die Zahl der Fahrgäste in den Zügen der DB um 10 Millionen und damit auf knapp über eine Milliarde (Nahverkehr und Fernverkehr zusammen), so die Deutsche Bahn in ihrer Pressemitteilung von Mitte Juli. Das Manager-Magazin hat dagegen einen längeren Vergleichszeitraum betrachtet. In der August-Ausgabe liest man, dass „die Fernflotte der Bahn 1999 gut 146 Millionen Passagiere“ befördert hat, 2013 waren es mit 131 Millionen Fahrgästen schon fast elf Prozent weniger. Hier rächt sich die Hochpreisstrategie, bei der trotz stetigen Widerstands der Verbraucherverbände die Ticketpreise deutlich schneller steigen als die Inflationsrate. Denn selbst mit Nach-

lass ist eine lange Bahnfahrt mitunter teurer als ein Inlandsflug, so das Magazin.

Dies ist inzwischen schon bei der Eisenbahn selbst angekommen, denn es werden immer mehr und immer neue preiswerte Ticketvarianten auf den Markt gebracht, um dem Fernbus-Markt Paroli bieten zu können. Auf Strecken aus der Hauptstadt nach Hamburg beispielsweise kann man neben den Normal- und sonstigen Preisvarianten auch in einem IRE mit Spezial-Tickets für 19,90 Euro unterwegs sein. Das Manager-Magazin dazu: „Der [neue Interregio-Express] ist sehr viel günstiger als der ICE, braucht allerdings gut eineinhalb Stunden länger. Ein absurdes Schauspiel: Da steckt die Bahn erst Steuermilliarden in schnelle Strecken – und fährt dann Bummelzüge, weil viele sich den ICE nicht leisten können."

Zurück zum Bus: Hauptsache ist, dass der öffentliche Verkehr als Ganzes neue Fahrgäste – aus dem Pkw, dem Flugzeug und gern auch von den Mitfahrzentralen – hinzugewinnt.

Noch immer diskutiert wird das Thema Maut für Fernbusse. Steffen Tontsch, Leiter IC Fernbus, dazu: „Wenn Schienenverkehrsunternehmen Trassen- und Stationsgebühren zahlen, sei die Frage berechtigt, warum Fernbusanbieter nicht an Wegekosten und Investitionen in Busterminals beteiligt werden. Dies falle sonst den Steuerzahlern zur Last." Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) lehnt Mautpläne dagegen kategorisch ab, auch um dieses junge Geschäftsfeld nicht von Anfang an zu gefährden.

Ein Aspekt, der eine neue Konkurrenzsituation zu Tage gefördert hat: Omnibus-Pauschalreisen haben mit Umsatzeinbrüchen zu kämpfen, denn es ist bequemer geworden, einfach den preiswerten Fernbus zu nutzen und am Zielort dort verfügbare Touristikangebote individuell zu buchen.

Viele Farben, viele Verbindungen.

Die Auswahl der richtigen Fernbusverbindung gerade auf Strecken mit mehreren Anbietern erscheint schwierig, doch im Internet kann man fündig werden. Empfehlenswert ist, mehrere Suchläufe zu starten, da nicht alle Portale auch alle Verbindungen aufführen. Hilfreich kann sein, direkt die Internetseite des Anbieters zu besuchen.

Wer – wie von früher von der Eisenbahn gewöhnt – gern in einem Kursbuch blättert, dem sei das (privat erstellte) jeweils aktuellste PDF-Dokument auf der Seite http://www.simplex-mobility.de/aktueller-fahrplan.html empfohlen. Es listet alle nationalen Fernbusverbindungen detailliert auf und wird monatlich fortgeschrieben.

Kompliziert wird es, wenn man nur auf den Fernbus setzt und zu bestimmten Zeiten ankommen will. Durchgängige Fahrkarten verschiedener Fernbus-Anbieter sind derzeit nach Kenntnisstand des Autors gar nicht erhältlich. Und so stellt es sich als Problem dar, wenn eine Anschlussverbindung bei einem anderen Anbieter wegen Verspätung des ersten Fernbusses verpasst wird. Doch zu dieser Problematik kann (s. u.) die Schlichtungsstelle Mobilität durch den betroffenen Fahrgast angerufen werden.

Welche Positionen hat unser Verband zu den Fernbussen?

„Der VCD begrüßt die Aufhebung dieses Monopols für bestehende Fernverkehrsangebote. Liniengebundener Fernbusverkehr ist, in Ergänzung zur Bahn, eine weitere Möglichkeit klimaverträglicher Mobilität." Zudem „…[kann] auf nachfragestarken Strecken, wie zum Beispiel Köln–Frankfurt oder auch Berlin–Hamburg mit hohen ICE-Preisen, der Fernlinienbus als Korrektiv wirken und Mobilität für Menschen mit wenig Geld bezahlbar machen." Selbstverständlich „… müssen für beide Verkehrsträger Fahrgastrechte und vergleichbare Sozial-, Umwelt und Sicherheitsstandards gelten." – Hier ist man schon einen Schritt vorangekommen: Für Streitigkeiten etwa wegen Verspätungen oder verschwundenem Gepäck, bei denen mit dem Fernbusreisen-Anbieter keine Einigung erzielt werden kann, ist die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Per-

Fernbus-Orte im Elbe-Saale-Gebiet

Stadt	Bundesland	Anzahl Anbieter	Anzahl Linien
Aschersleben	S.-Anhalt	1	1
Blankenburg	S.-Anhalt	2	2
Chemnitz	Sachsen	5	16
Dresden	Sachsen	6	29
Eisenach	Thüringen	2	2
Erfurt	Thüringen	4	10
Gera	Thüringen	3	5
Gotha	Thüringen	1	2
Halberstadt	S.-Anhalt	1	1
Halle (Saale)	S.-Anhalt	3	8
Ilmenau	Thüringen	1	1
Jena	Thüringen	3	8
Leipzig	Sachsen	5	22
Leipzig Flugh. LEJ	Sachsen	1	7
Leipzig Messe [Bedarfshalt]	Sachsen	1	1
Magdeburg	S.-Anhalt	6	12
Merseburg	S.-Anhalt	1	1
Nordhausen	Thüringen	2	2
Oberhof	Thüringen	1	1
Plauen	Sachsen	1	1
Quedlinburg	S.-Anhalt	2	2
Reichenbach (Vogtl)	Sachsen	1	1
Schleiz [Bedarfshalt]	Thüringen	1	1
Weimar	Thüringen	2	6
Weißenfels	S.-Anhalt	1	1
Wernigerode	S.-Anhalt	2	2
Zeitz	S.-Anhalt	1	1
Zella-Mehlis (Suhl)	Thüringen	1	2
Zwickau	Sachsen	4	7
nur Ostseeverkehr			
Annaberg-Buchholz	Sachsen	1	3
Ehrenfriedersdorf	Sachsen	1	3
Hohenstein-Ernstthal	Sachsen	1	3
Lichtenstein	Sachsen	1	3
Marienberg	Sachsen	1	3
Thum	Sachsen	1	3
Zschopau	Sachsen	1	3

Fernbus-Unternehmen im Elbe-Saale-Gebiet			
Partnerunternehmen (Name und Sitz)	**Sitz**	**Bundesland**	**Anbieter**
Omnibusbetrieb Stephan Müller	Harsleben	S.-Anhalt	MeinFernbus.de
Wricke-Touristik GmbH	Coswig	S.-Anhalt	FLIX BUS
Gläser-Reisen	Drebach	Sachsen	FLIX BUS
Göltzschtal-Verkehr GmbH Rodewisch	Rodewisch	Sachsen	Vogtland-Express
Herold´s Reisen	Klingenthal	Sachsen	Vogtland-Express
Möbius-Bus GbR	Dresden	Sachsen	FLIX BUS
Plauener Omnibusbetrieb GmbH	Plauen	Sachsen	Vogtland-Express
Regionalverkehr Dresden GmbH	Dresden	Sachsen	BerlinLinienBus, Regional-verkehr Erzgebirge
Regionalverkehr Erzgebirge GmbH	Annaberg-Buchholz	Sachsen	Regionalverkehr Erzgebirge
Reichenbacher Verkehrsbetrieb GERLACH GmbH	Reichenbach	Sachsen	Vogtland-Express
Satra Eberhardt GmbH	Kesselsdorf	Sachsen	MeinFernbus.de
Taxi- und Busunternehmen Günther Müller	Altenberg-Oberbärenburg	Sachsen	BerlinLinienBus
Salza-Tours Lutz König e.K.	Bad Langensalza	Thüringen	BerlinLinienBus
Wolfgang Steinbrück Omnibusbetrieb und Reisebüro e.K.	Gotha	Thüringen	BerlinLinienBus

sonennahverkehr (SÖP) in Berlin (www.soep-online.de) die für Verbraucher kostenfreie zentrale Anlaufstelle.
Mehr Details zur VCD-Position, beispielsweise auch zur Erweiterung des Deutschland-Taktes auf Fernbuslinien, sind auf www.vcd.org/fernlinienbus.html nachzulesen, wo außerdem ein PDF zum Download bereitsteht.

Der Bus verbindet Europa.

Wer mit dem Fernbus aus dem Elbe-Saale-Gebiet nicht nur national unterwegs sein will, sondern die große weite Welt erkunden möchte, dem seien beispielhaft Verbindungen auf www.eurolines.de empfohlen: von Eisenach, Jena, Halle oder Dessau in die Ukraine, von Erfurt zusätzlich noch nach Polen, von Dresden darüber hinaus nach Ungarn, Serbien, Rumänien und Bulgarien, aber auch nach Großbritannien (Dover) oder in die österreichische Hauptstadt Wien, für 43 Euro im Normalpreis für die einfache Strecke. Oder von Magdeburg nach Den Haag für 63 Euro bei neun Stunden Fahrtdauer; von Leipzig nach Moskau für 130 Euro einfache Strecke bei 36,5 Stunden Fahrtdauer. Bei gemeinsamer Buchung von Hin- und Rückfahrt wird es durchweg noch preiswerter. Unter www.ecolines.net finden sich weitere internationale Routen, die speziell das Baltikum umsteigefrei mit dem mitteldeutschen Raum verbinden.

Fernbus-Checkliste	
Buchung und Bezahlung	Durchbuchungsmöglichkeit
	Kinder-/Gruppen-/Stammkunden-Rabatte
Ausstattung und Service an Bord	Sitzabstand / Anzahl Sterne
	Speisen- und Getränkeversorgung
	Toilettenbenutzung
	WLAN-Zugang, Steckdosen
Reise / Fahrt	Fahrtdauer im Vergleich zur Bahn
	Fahrräder / Hunde / Gepäck - Freigrenzen / Gewichte
	Lage / Erreichbarkeit der Haltestellen
Bei Problemen	Fundsachen
	Verspätungsalarm (SMS, Internet)
	Telefonische Hotline
	Konditionen Umbuchungen/Stornierungen

Und nun, ob national oder international: Allzeit Gute Fahrt auf den Fernbus-Linien!

Quellen: Pressegespräche und -mitteilungen sowie Internetauftritte von Simplex Mobility, Deutscher Bahn, genannter Busunternehmen, VCD, Pro Bahn, IGES Institut, INSA-CONSULERE, Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR), manager magazin, Stiftung Warentest, Statistischem Bundesamt, newstix sowie eigene und Internetrecherche

FERNBAHN

Intercity: Was uns blüht – was uns leider erspart bleibt

VCD-Landesvorstand informierte sich auf der Innotrans 2014 zu neuen Fernverkehrszügen

Clemens Kahrs, Sprecher des VCD-Arbeitskreises Fernverkehr für Mitteldeutschland

Auf der diesjährigen Leitmesse des öffentlichen Verkehrs – der Innotrans in Berlin – wurden die künftigen Doppelstockwagen, die auf der IC-Linie Dresden-Leipzig-Magdeburg-Hannover-Norddeich Mole eingesetzt werden sollen, der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Landesverband Elbe-Saale wagte auch einen Blick hinter die chice Außenhülle des „Twindexx“ – und war maßlos enttäuscht.

Intercity-Doppelstockwagen auf der InnoTrans 2014

Betritt man das Fahrzeug, denkt man unweigerlich an ein modernes Fahrzeug für den schnellen Regionalverkehr – jedoch nicht an ein Fernverkehrsfahrzeug. Von geräumigen Gepäckablagemöglichkeiten in Nähe der Sitze fehlt jede Spur – sieht man von den wenigen Gepäckracks ab – die das Fernreisegepäck niemals fassen werden. Man stelle sich das Treiben im Urlaubsreiseverkehr von Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg zu den ostfriesischen Inseln vor!

Blick ins Oberdeck – Drei Gepäckracks für über 40 Reisende? – Über den Sitzen haben allenfalls Aktentaschen Platz

Beinfreiheit und Sitzabstand zum Vordermann oder Sitznachbarn? Fehlanzeige! Was normalgroße Menschen im Regionalverkehr im Oberdeck während 30 bis 60 Minuten Fahrzeit gerade vertragen können, ist im langlaufenden Fernverkehr eine Zumutung: Mit 820 mm ist das Maß für den Sitzabstand deutlich kleiner als z. B. bei den 2. Klasse-Wagen im ICE 2 der Bauart Bpmz (965 mm). Dass gerade im Oberstock durch die Wölbung des Wagens auch zur Seite weniger Platz sein wird, versteht sich von selbst. Normalgroße Menschen werden kaum Freude mit den neuen Fahrzeugen haben. Die Kopfstützen sind zu niedrig. Ob die an jedem Platz befindlichen Fußraster die Qualitätseinbußen wett machen, ist fraglich.
Die Deutsche Bahn strebt einen wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz an und will die laufenden Kosten durch das Weglassen von Wagen und BordBistro und das Stauchen von Plätzen senken: Die aus künftig fünf Wagen (derzeit sieben Wagen) und einer Lokomotive der Baureihe 146.2 gebildeten 27 Züge sollen über je 469 Sitzplätze (derzeit ca. ebenso viele) verfügen, davon 70 in der 1. Klasse (derzeit 72). Ein Speisewagen ist nicht vorgesehen; es soll ein gastronomisches Angebot am Platz geben. Derzeit verfügen die eingesetzen IC (noch) über ein vollwertiges BordRestaurant oder immerhin über ein BordBistro.
Weiterhin wird es Fahrtzeitverluste auf der Strecke Dresden–Leipzig geben. Die Strecke wurde mit Bundesmitteln aufwändig für 200 km/h ausgebaut, die neuen Züge können jedoch nur max. 160 km/h fahren. Die Strecke Dresden–Leipzig ist somit nicht mehr unter einer Stunde zu schaffen. Betrieblich und vermarktungsseitig ist dies jedoch eine wichtige Grenze. Jeder zweite Fernzug von Dresden nach Leipzig wird also langsamer, unbequemer und kulinarisch anspruchslos – fürs selbe Geld.
Was die Deutsche Bahn AG mit dieser Fahrzeugstrategie im Sinne der Fahrgäste erreichen möchte, bleibt schleierhaft. Spöttisch gesagt nähert sich die Bahn „von oben“ dem geringeren Komfort des Fernbusses an bei im Mittel höheren Ticketpreisen. Nicht auszuschließen ist, dass sich die Deutsche Bahn AG mittel- bis langfristig auch auf der Achse Leipzig–Hannover aus dem Fernverkehr zurückzuzieht, bzw. den Aufgabenträgern im SPNV einen Weiterbetrieb der Verbindung in der Form schmackhaft macht, wie sie es auch schon mit der Landesnahverkehrsgesellschaft in Niedersachsen (LNVG) ausgehandelt hat. Die Fahrzeuge wären dann ja schon da. Das Ganze ginge dann bei gleich bleibender Finanzmittelausstattung im SPNV weiter zu Lasten der wahren Regionalverbindungen.

Früher hatten Kopfstützen eine den Kopf stützende Funktion – die Sitzpolster im „Twindexx“ haben keine dienende Funktion bzw. behindern normalgroße Menschen

Gerade diese „Spätfolgen“ der Doppelstockwagen sieht der VCD-Landesverband mit Sorge und wird dies bei Deutscher Bahn, Ländern und angebundenen Kommunen thematisieren. Ebenso ergreift der Landesverband über den VCD-Bundesverband die Initiative.
Der Wert des an Bombardier Transportation vergebenen Auftrags wird mit 360 Millionen Euro beziffert. Ursprünglich war die Lieferung eines ersten Loses von 27 Zügen bis Ende 2013 vorgesehen. Elf weitere Züge (eines zweiten Loses) sollten bis Dezember 2017 folgen, bis März 2018 schließlich die übrigen sechs Züge des zweiten Loses. Nach ersten Tests wurde im März 2013 gemeldet, dass mit der Inbetriebnahme frühestens im Juni 2014 zu rechnen sei. Im November 2013 wurden weitere Lieferverzögerungen bekannt. Daher erwartet die Deutsche Bahn die Lieferung der Züge erst in der zweiten Jahreshälfte 2015. Inzwischen rechnet die Deutsche Bahn mit mindestens zwei Jahren Lieferverzögerung beim ersten Los.
Die Züge sollen unter anderem über Handyverstärker und eine fahrzeuggebundene Rollstuhlrampe verfügen. Die Einstiege sollen knapp 1,90 m breit sein. Je Zug sind zehn Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Dass es auch anders geht, zeigt ein Blick ins Nachbarland: Der private Fernzugbetreiber Regiojet bietet auf der Strecke von Prag Richtung Ostrava und weiter nach Osten ein exzellentes Fernzugangebot mit bemerkenswertem Service an: auch für tschechische Verhältnisse günstige Preise bei der Bordverpflegung, gratis Kaffee, Sitzplatzreservierung inklusive und zuvorkommendes Personal. Bei den neuesten Fahrzeuggenerationen wird es Flachbildschirme mit einem Infotainmentprogramm geben – an jedem Platz – auch in der 2. Klasse! Ebenso sind für die „Langstreckenlinie“ Praha–Ostrava–Zilina–Kosice echte neue Restaurantwagen bestellt worden.

Der VCD-Landesverband wird weiter Einfluss darauf nehmen, dass wir auch in Mitteldeutschland gutes Wagenmaterial behalten.

Auf der Innotrans vorgestellter Großraumwagen 2. Klasse des RegioJet

Blick in den Großraumwagen 2. Klasse des RegioJet – First Class zum Preis eines Wettbewerbers...

Weniger Qualität im Eisenbahnfernverkehr Eisenbahnfernverkehr in Mitteldeutschland ab 2015

Clemens Kahrs, Sprecher des VCD-Arbeitskreises Fernverkehr für Mitteldeutschland

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember gibt es einige Änderungen im Eisenbahnfernverkehr, die direkt das Verbandsgebiet betreffen. In Summe handelt es sich weitestgehend um Verschlechterungen.

Wegfallender Interconnex

Bereits Mitte Oktober hat Veolia Verkehr angekündigt, den Interconnex zwischen Leipzig, Berlin und Rostock/Warnemünde einzustellen. Somit verliert die Deutsche Bahn AG einen der wenigen Konkurrenten im Fernverkehr. Dann bietet nur noch der private HKX zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet der Bahn Paroli. Wenn auch das Fahrtenangebot zwischen Leipzig, Berlin und Rostock als ausreichend angesehen werden kann (die Deutsche Bahn bot schon immer fast zeitgleich zum Interconnex eigene Verbindungen an), erwartet der VCD, dass das Preisniveau steigen wird: weniger pauschale Tickets zum günstigen Preis, wegfallender Druck durch Konkurrenz. Inwieweit die Fahrpreise der Fernbuskonkurrenz das Preisniveau der Fernbahn beeinflusst, beobachtet der VCD genau.

Wegfallende Nachtzugverbindungen

Bereits im November werden einige Nachtzugverbindungen gekappt. So fällt der Nachtzug Prag–Dresden–Berlin–Ruhrgebiet–Amsterdam auf dem Abschnitt Köln–Amsterdam weg. Ebenso endet der bisherige Zugteil ab Berlin über Hamburg nach Kopenhagen bereits in Hamburg. Obwohl die Züge laut gut unterrichteter Kreise gut nachgefragt werden und sich dies auch durch eigene Beobachtungen bestätigt, geht die Deutsche Bahn diesen Schritt. Hintergrund der Kürzungen sind die fälligen Hauptuntersuchungen, die beim Wagenmaterial anstehen und finanziert werden müssten. Die Deutsche Bahn scheut diese Instandhaltungsaufwendungen und hat damit immer weniger einsatzfähige Wagen zur Verfügung. Offiziell begründet die Bahn diesen Schritt mit der zunehmenden Konkurrenz von Schnellzügen, Billigfliegern und Nachtbusangeboten. Dass jedes gut gemachte Nischenangebot – wie es auch der Nachtzug sein kann – auch seine Nachfrage finden kann, wird nicht erwähnt. Fraglich bleibt, was der nächste (Kürzungs-)Schritt der Bahn ist und wann die Laufwege der Züge so eingekürzt sind, dass die verbleibenden Einstiegsbahnhöfe die Züge nicht mehr ausreichend füllen...

Wegfallende Bordgastronomie

Die Deutsche Bahn streicht in ihren Fernzügen von Leipzig in Richtung Nordsee den Bistrowagen. Das Unternehmen begründet den Schritt mit „geringer gastronomischer Nachfrage“ auf ihren Linien mit Ziel Norddeich Mole. Der Einsatz von Bistrowagen solle künftig auf Strecken mit entsprechend hohem Bedarf konzentriert werden, heißt es seitens der DB.

Betroffen von der Entscheidung ist ab dem 14. Dezember die Linie Leipzig–Magdeburg–Hannover–Bremen–Emden–Norddeich Mole.

Bereits im vergangenen Fahrplanjahr „glänzte“ die DB mit fehlenden oder defekten Bordbistros. Ein ansonsten schmales Angebot mit im Mittel überdurchschnittlichen Preisen wird bereits heute so manche „Kneipengänger“ vom Besuch der Bordgastronomie abhalten. Den einfachen Kaffee für 2,80 € gibt es bei anderen Bahngesellschaften oft schon für die Hälfte.

Der VCD ist sich sicher, dass sich mit regional angepassten Gastronomiekonzepten auch auf der Schiene Geld verdienen lässt. Wo ein Wille ist…

Allerdings verfolgt die DB den gegenteiligen Weg und vollzieht den Rückzug auf Raten: in den künftigen Doppelstock-IC sind ebenfalls keine Speisewagen vorgesehen. Eine Vorwärtsstrategie sieht anders aus.

Keine Fahrtzeitverkürzungen tagsüber

Alle im alten Fahrplanjahr 2014 bestehenden tagsüber verkehrenden Verbindungen im Fernverkehr bleiben bestehen und ändern sich lediglich im Minutenbereich.

Der im vorigen Jahr eingeführte „Baufahrplan“ der ICE zwischen Erfurt, Leipzig und Dresden – mit Reisezeitverlängerungen zwischen Leipzig und Erfurt in der Größenordnung einer halben Stunde – bleibt auch nach dem Fahrplanwechsel bestehen. Eigentlich sollte es sich um eine vorübergehende Notlösung wegen der Bauarbeiten in Leipzig (Bahnsteigumbauten und Verschwenkung der Dresdner Strecke) und Dresden-Neustadt handeln. Aber wie so oft: Provisorien währen ewig...

Größere Veränderungen sind Ende 2015 zu erwarten, wenn die Schnellfahrstrecke Leipzig/Halle - Erfurt in Betrieb genommen wird. Gegenüber dem Regelfahrplan kommt es dann zu Fahrtzeitverkürzungen von ca. 1/2 Stunde, gegenüber dem heutigen Baufahrplan sind die Züge zwischen Dresden und Erfurt bis zu einer Stunde schneller.

Über das Fernverkehrsnetz ab Ende 2015 berichten die NEUEN WEGE in einer der kommenden Ausgaben ausführlich

„Eingeschränktes gastronomisches Angebot“ am 16. Oktober 2014 und darüber hinaus...

STADTVERKEHR

Stadtwerke können nicht insolvent gehen!

Zur Insolvenz der Stadtwerke und Verkehrsbetriebe in Gera

von Jens Schneider, Gera

Stadtwerke können nicht insolvent gehen: Doch, das hat die ehemalige Großstadt Gera gezeigt und damit einen bundesweiten Präzedenzfall geschaffen. Doch wo liegen die Gründe dafür? Das muss herausgefunden werden, damit andere Kommunen und ihre Verkehrsbetriebe nicht in dieselben Fallen tappen. Im August haben bereits die Stadtwerke Wanzleben Insolvenz angemeldet. Geht man auf Ursachenforschung, so hört man ein vielstimmiges Konzert. Einige Töne vernimmt man aber nur selten.

Insbesondere sei die Bedeutung von Bus und Bahn für das urbane Leben genannt. Jahrelang war Gera zwar gemäß seines kommunalen Leitbildes „Straßenbahnstadt“. Aber seitdem der bisherige GVB-Geschäftsführer aufgrund seines Engagements im Verkehrsbetrieb zum Oberbürgermeister gewählt wurde, war es ruhiger um die Dynamik bei Bus und Bahn geworden. Und es erhielten immer mehr die Auto-affinen Bürger die Oberhand, die sowohl die 2006 eröffnete Stadtbahnlinie in Frage stellten, als auch die geplante Strecke an den nördlichen Stadtrand. Mit dem erneuten Wechsel an der Stadtspitze im Jahr 2012 wurde als erste verkehrspolitische Maßnahme die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Haupteinfahrtstraße Geras von 50 auf 70 Stundenkilometer erhöht, während viele andere Städte eine entgegen gesetzte Entwicklung umsetzen. Wie effektiv der Straßenbahn- gegenüber dem Busbetrieb ist und wie viele oder besser, wie wenig Euro bereitgestellt werden müssen, kam nicht bei der Bevölkerung an. Eine Studie aus dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg vom April 2014, wonach ein Euro für Bus und Bahn vier Euro gesamtwirtschaftlichen Nutzen bringen – wer kennt die schon?

Im ÖPNV-Bereich aber gelang es nicht, die Mathematik der Nutzen-Kosten-Rechnung einer standardisierten Bewertung, die für beide Stadtbahn-Neubaustrecken einen positiven Wert ergab, bei der Bevölkerung dauerhaft zu verankern. Wenn sonst eine Infrastrukturmaßname wegen fehlender Landes- und Bundeszuschüsse mit eigenen Mitteln gebaut werden muss, war es hier umgekehrt: Land und Bund haben den Nutzen erkannt und den großen „Euro-Batzen“ bereitgestellt, aber die Kommune, sprich die Stadtwerke, konnte die Eigenanteile nicht aufbringen. Und in der Zeit wurde die Sinnhaftigkeit des Streckenneubaus immer mehr in Frage gestellt. Die Stadtspitze verlangte ein erneutes Gutachten, welches, wie sollte es auch anders sein, wieder ein positives Ergebnis brachte.

Ein weiterer Blickwinkel: In der Stadt verkehren ein Verkehrsunternehmen der Stadt und eines des umgebenden Landkreises. Beide fahren auf einigen Strecken – naturgemäß – parallel und beide werden mit öffentlichen Mitteln gefördert. Der Nahverkehrsplan, den Stadtrat wie Landkreistag verabschiedet haben, sieht eine engere Zusammenarbeit vor. Bislang passierte nahezu nichts. In Zeiten knapper Kassen kann aber das Geld nur einmal und nicht für zwei Unternehmen ausgegeben werden. Hier muss auf die effektivere Verwendung der Gelder geschaut werden.

Noch ein Gedanke zur Muttergesellschaft: Ist die Struktur der Stadtwerke noch zeitgemäß? Oder anders gefragt, ist der Querverbund aus verlustmachenden und gewinnbringenden Unternehmen, die beide für die Daseinsvorsorge einer Kommune bedeutend sind, noch die richtige Struktur? Hier spielen zu viele Punkte in die Antwort hinein. Die Gewinne aus der Energieversorgung sprudeln nicht mehr so wie Anfang der 1990er Jahre, ein Nachfolgemodell gibt es noch nicht. Und – das sollte auch nicht außer Acht gelassen werden – viele Kunden wechseln heute häufig den Energieversorger mit Blick auf das bundesweit günstigste Angebot. Ohne Gedanken an den örtlichen Versorger. Nicht zu vergessen ist, dass in einem Querverbund die Konzernunternehmen auch eigene nachvollziehbare Bedürfnisse haben. Dies betrifft Sanierungen im Kraftwerk oder bei den Leitungssystemen, Investitionen in den Wohnungsbestand usw. Diese Gelder stehen für den Finanztransfer im Verbund nicht zur Verfügung, können demnach nicht als Verlustausgleich an den Verkehrsbetrieb weitergereicht werden. Wenn Verluste zu groß werden, heißt es oft im Jahresabschlussbericht: „Verlustvortrag ins neue Geschäftsjahr“, bestätigt und besiegelt durch den „Uneingeschränkten Bestätigungsvermerk“ des Wirtschaftsprüfers. Womit der Jahresabschluss genehmigt wäre. Durch

den Aufsichtsrat.
Hier kommt ein letzter Aspekt hinzu: Unabhängig von der Parteienlandschaft, die im Aufsichtsrat seit Jahren in ähnlicher Konstellation neben den Arbeitnehmervertretern agiert, stellt sich die Frage: Wer sind die Individuen hinter den Aufsichtsräten? Es sind Stadträte und Vertreter der Parteien, die sich aus bestimmten thematischen Themen heraus in die Politik einbringen, ohne in jedem Fall berufliche Wurzeln im Fachgebiet zu haben. Sie stimmen somit durchaus gemäß ihrer Partei-Richtung und im Zweifelsfalle aus dem Bauch heraus über die Verwendung der Finanzmittel ab. Diese können durchaus im Millionenbereich liegen. Doch hier liegt eine Krux, wenn jetzt die Aufsichtsräte für die Insolvenz in die Verantwortung genommen werden sollen. Fraglich wäre dann doch eher, ob diese Idee der Besetzung ausgereift ist. Besitzen die Aufsichtsräte genügend Fach- und Hintergrundwissen, gar in BWL oder besser VWL? Sind sie sich immer ihrer vollen Verantwortung bewusst? Diese Vielfalt der Fragestellungen sollte bei der Bewertung der Insolvenzursachen nicht unbeachtet bleiben.

Insolvenz beim Geraer Nahverkehr – was geht künftig noch?

Ein Kommentar von Gilbert Weise, Gera

War in den vergangenen Jahren vom GVB, der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH, die Rede, so gab es häufig Positives zu berichten. Ob Tarifreform, Stadtbahnprogramm oder der Verknüpfung von öffentlichem und Schienenpersonennahverkehr, es gab viel Lob für die Entwicklung des Betriebes. Seit Beginn des Jahres häufen sich nunmehr die Hiobsbotschaften: der GVB steuert ins finanzielle Aus. Den Abwärtsstrudel des im Stadtwerkeverbund befindlichen GVB konnten auch Finanzspritzen der Stadt und Überbrückungsgelder des Landes nicht aufhalten. Am 1. Oktober musste für das Unternehmen gleichsam wie für die Holding Stadtwerke Gera AG ein Insolvenzverfahren eröffnet werden. Wie kommt eine derartige Entwicklung vom Vorzeigeunternehmen zum Sorgenkind zu Stande?
Deshalb ein Blick zurück: 1990 wird der Städtische Verkehrsbetrieb in eine GmbH umgewandelt, die vollständig in kommunaler Hand ist. Einige Jahre später nimmt das Unternehmen neue Konturen an. Verkehrshöfe werden zentralisiert, das Liniennetz und der Tarife neu gestrickt. Der Nahverkehr ist im Aufbruch zum modernen Unternehmen und ein neuer Geschäftsführer befeuert diesen Prozess. Aber wie überall im Land, eine vollständige Eigenwirtschaftlichkeit wird auch trotz Zuschüsse für Schülerverkehr oder Behindertenbeförderung nicht erreicht. Im Stadtrat soll der Zuschuss für die Daseinsfürsorge ÖPNV nicht mehr im Haushalt drücken. Zum 1. Januar 1999 wird der GVB Teil der Stadtwerke-Holding. Von nun an erfolgte der Verlustausgleich für den Nahverkehr aus den sprudelnden Gewinnen des Energie- und Gasverkaufes.
Der Finanztransfer läuft ein Jahrzehnt scheinbar problemlos. Der Verlustausgleich für nicht gedeckte Betriebskosten scheint gesichert, Investitionen werden mit ordentlichen Förderquoten des GVFG aus den Fördertöpfen von Land, Bund und EU gefördert, Eigenanteile mit Krediten finanziert. Auch die anderen Unternehmen der Holding investieren in Kraftwerke, Netze oder Flugplatzausbau. Finanziert wird hauptsächlich über Kredite. Rückstellungen werden kaum gebildet. Mit dem Beginn des neuen Jahrzehnts trübten sich die Aussichten für das Finanzkonstrukt. Insbesondere die sinkenden Einnahmen beim Strom- und Gasverkauf machten sich bemerkbar. Zudem sinkt in Folge der Energiewende die Menge des eingespeisten Stromes aus dem Gaskraftwerk. Die Finanzierung des Verlustausgleichs gerät immer mehr zum Problem. Der kommunale Energieversorger, anteilig mit privatem Eigentümer, hält sich finanziell über Wasser. Der private Anteilseigner hat sich vertraglich gegen Schuldenübernahme abgesichert und kann Eigenfinanzbedarf aus dem Konzern decken. Für die anderen Unternehmen, insbesondere den GVB und die Flugbetriebsgesellschaft wird es jeden Monat eng. Der Verkehrsbetrieb, der zwischenzeitlich den Bau einer neuen Stadtbahnlinie begonnen hat, gerät in arge Finanznöte. Lohnzahlung und Kredittilgung sind nur über das Einspringen der Stadt noch möglich. Die Stadt steht aber auch am finanziellen Rand. Die Kommunalaufsichtsbehörde verlangt ein kommunales Finanzkonsolidierungsprogramm. Die Stadt sucht die Rettung der Stadtwerke in der Expertise einer renommierten Unternehmensberatung. Deren magere Prüfergebnisse und hohen Kostenforderung rufen weiteren Zank im Stadtrat herauf. Nachdem kurzfristig das Finanzloch durch den Verkauf des Stadtwerkegebäudes geflickt wurde, stellt sich der Stadtrat gegen einen Verkauf des kommunalen Wohnungsunternehmens.
Nunmehr ist eine vorläufige Insolvenz von Stadtwerke-Holding, Verkehrsbetrieb und Flugbetriebsgesellschaft, nicht mehr zu verhindern. Aber auch dem vorläufigen Insolvenzverwalter gelingt keine kurzfristige Lösung. Zwar sichert der Finanzminister durch Zuweisungen aus dem Finanzstock für in Not geratende Kommunen, dass kein vorzeitiges Aus entsteht, aber eine Lösung zur Unternehmenssanierung gelingt in der Kürze der Zeit nicht. Nun befindet sich der Verkehrsbetrieb in Insolvenz. Zahlungsunfähigkeit eines Stadtwerkes: ein Novum in Deutschland. Was wird aus dem GVB? Eine finanzielle Neuaufstellung bei teilweisem Schuldenerlass durch die Gläubiger oder Rückkehr der Aufgabe in kommunale Hand? Als ersten Schritt wurde Hand an den Fahrplan gelegt: Der Takt bei der Straßenbahn wurde auf der städtischen Hauptlinie von 5 auf 7,5 Minuten zur Hauptverkehrszeit gedehnt, für viele Fahrgäste eine verschmerzbare Anpassung. Schwieriger wirkt hingegen die Einsparung von Bedienungen in Tagesrandlagen und im Busverkehr im Stadtrandgebiet. Probleme entstehen im Schülerverkehr, Schülern aus Vororten drohen deutlich längere Wartezeiten. Mit der Insolvenz werden erste Kündigungen beim Personal ausgesprochen. Die Oberbürgermeisterin spricht davon, den Verkehr im notwendigen Maß für die Bürger der Stadt zu organisieren. Doch sind die Maßstäbe fraglich. Hat der Amtsvorgänger die Messlatte hoch gelegt und Gera zur Straßenbahnstadt ernannt, ist der aktuelle Kurs der Rathausspitze nicht erkennbar. Wohin er führt, liegt auch in den Entscheidungen des Stadtrates. Dieser ist jedoch im Fall der Stadt Gera seit Jahren in zwei Lager zerfallen, die einer Entscheidungsfindung nicht selten entgegenstehen.

Bleibt also, dem Insovenzverwalter gute Entscheidungen im Sinne des ÖPNV für Gera zu wünschen. Die Ortsgruppe des VCD wird den weiteren Prozess konstruktiv-kritisch begleiten.

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Peterssteinweg 18 | 04107 Leipzig
Tel.: 0341.2155535 | Fax: 0341.2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org, www.vcd-mitte.de

Bürozeit: montags 16–19 Uhr/donnerstags 10–12 Uhr

Büroleitung: **Florian Quitzsch** (Kinder, Senioren, Tourismus, Projekt „klimaverträglich mobil 60+“)

Vorsitzender: **Dr. Michael Schmiedel**

Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Lutz Dressler (Radebeul) Presse, Straßenbau, Verkehrslärm
E-Mail: lutz.dressler@vcd-mitte.de, Tel.: 0172.7321461
Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig) örtliche Ansprechpartner, Fußgänger, „Neue Wege“
E-Mail: thomas.hoscislawski@vcd-mitte.de, Tel.: 0341.2322248
Clemens Kahrs (Dresden) Schienenfernverkehr, städtischer Verkehr
E-Mail: clemens.kahrs@vcd-mitte.de, Tel.: 0179.7518502
Philipp Kosok (Erfurt) Luftreinhaltung, Radverkehr
E-Mail: philipp.Kosok@vcd-mitte.de, Tel.: 0151.23043439
Martin Lorenz (Halle) Güterverkehr
E-Mail: martin.lorenz@vcd-mitte.de, Tel.: 0152.31891590
Dr. Michael Schmiedel (Leipzig) Auto, Klima, Carsharing, SPNV, Verkehrssicherheit, Flugverkehr
E-Mail: michael.schmiedel@vcd-mitte.de, Tel.: 0341.6404706
Gilbert Weise (Gera) Fahrgastbeiräte, ÖPNV
E-Mail: gilbert.weise@vcd-mitte.de
Tel.: 0365.7112702

VCD-Bundesverband
Wallstraße 58, 10179 Berlin
Tel.: 030.280351-0 | Fax: 030.280351-10, www.vcd.org

IHRE KONTAKTE VOR ORT:

SACHSEN

Kreise Bautzen/Görlitz (ehem. Löbau-Zittau)
Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592.369361
E-Mail: Armin-uizo@web.de

Ortsgruppe Chemnitz
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.27238060
E-Mail: chemnitz@vcd.org | *Treffen: AG „Stadtverträgliche Mobilität“ der Agenda 21, jeden 3. Di/Monat, 17.30 Uhr, Umweltzentrum, Henriettenstraße 5*

Ortsgruppe Dresden
Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351.4218528
E-Mail: dresden@vcd.org | *Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 18.30 Uhr im Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18, 01067 Dresden,Tel.: 0351.4943-316*

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Mittwoch im Monat (außer im Dezember), 18.30 Uhr (im VCD-Büro, Peterssteinweg 18)

Kreis Leipzig
Hans-Martin Schlegel, Zwenkau, Tel.: 034203.44840
E-Mail: hms@brasil-recife.de

Kreis Meißen
Lutz Dressler, Tel.: 0172.7321461, E-Mail: lutz@pro-rikscha.de

Ortsgruppe Mittelsachsen
Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731.212521
E-Mail: mittelsachsen@vcd.org, *Treffen: nach Vereinbarung*

Kreis Nordsachsen
Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207.41504
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Sächsische Schweiz/Osterzgebirge
Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde, Tel. 03504.618585
E-Mail: jens@osterzgebirge.org

Kreis Zwickau
Anne-Sophie Berner, Lichtenstein, Tel. 037204.87103
E-Mail: a-s.berner@web.de

SACHSEN-ANHALT

Altmarkkreis Salzwedel
Eva Stützel, Beetzendorf, Ökodorf Sieben Linden, 039000.51237 (d.), E-Mail: eva.stuetzel@siebenlinden.de

Ortsgruppe Burgenlandkreis
Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445.772894,
E-Mail: burgenlandkreis@vcd.org | *Treffen: Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat, 19.30 Uhr in der Taverne „Zum 11. Gebot“, Domplatz 21, 06618 Naumburg, weitere Treffen nach Vereinbarung*

Kreis Harz
Jens Kiebjieß, Osterwieck, Tel: 039421.68670
E-Mail: Kiebjiess@t-online.de

Kreis Mansfeld-Südharz
Marion Böhme, Hettstedt, Tel.: 03476.852391,
E-Mail: ma.boehme@email.de

Dessau-Roßlau
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.8591711, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Dienstag im Monat, 20.15 Uhr im Biergarten Riekchen, Scheplake 10, 06844 Dessau-Roßlau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

Regionalgruppe Halle-Saalekreis
Jürgen Bruder, Tel.: 0345.6871264, E-Mail: Halle@vcd.org
Treffen: nach Vereinbarung

Ortsgruppe Magdeburg
Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391.5570207
E-Mail: magdeburg@vcd.org

Kreis Wittenberg
Michael Schicketanz, Zahna, Tel.: 034924.20207
E-Mail: wittenberg@vcd.org

THÜRINGEN

Eisenach und Wartburgkreis
Norbert Gläser, Wutha-Farnroda, Tel.: 036921.301047,
E-Mail: noglwu@t-online.de

Ortsgruppe Erfurt
Falko Stolp, Erfurt, Tel.: 0151.15676441, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Andreas Kavalier“, Andreasstraße 45, 99084 Erfurt

Ortsgruppe Gera
Jens Schneider, Gera, Tel.: 0365.8002379, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Markt 1“, 07545 Gera

Jena
Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641.221747, UKapell@gmx.de

Kreis Saalfeld-Rudolstadt
Dr. Kerstin Bergmann, Rudolstadt. Tel.: 03672.410181
E-Mail: k.b.rud@web.de

Weimarer Land und Weimar
Matthias Altmann, Nohra-Obergrunstedt, Tel.: 03643.829710
E-Mail: ma.altmann@me.com

Impressum:

Herausgeber: **Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V., Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig**

Bankverbindungen: Spendenkonto: Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen.
Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.

Erscheinungsweise: dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück

Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Dr. Thomas Hoscislawski, Clemens Kahrs, Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig

Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Redaktionsschluss: 25.10.2014

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de

Ausgeflogen!

AUSGEFLOGEN – Die Freizeitbroschüre des MDV mit 12 attraktiven Rad-, Wander- und Erlebnistouren finden Sie Shop unter www.mdv.de.

Im MDV gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

DB BAHN ZVNL

MDV