

FAHRGAST beim neuen ÖBB-Vorstand

Von Ernst Lung

Am Mittwoch den 7.11.2001 traf FAHRGAST zu einem Gesprächstermin mit Vorstandsdirektor Ferdinand Schmidt zusammen. Eigentlich hätte ein Treffen mit Generaldirektor Rüdiger vorm Walde stattfinden sollen, dieser war aber kurzfristig verhindert.

Wir bedankten uns für die Bereitschaft der Unternehmensführung, mit FAHRGAST als Interessensvertretung der Kunden des öffentlichen Verkehrs zu sprechen und einen konstruktiven Dialog aufzubauen. Unser Anliegen, in ca. 3-monatigen Abständen mit Ferdinand Schmidt als für den Personenverkehr zuständigen Vorstandsdirektor über aktuelle Probleme und gemeinsame Aktivitäten zu deren Lösung zu sprechen, wurde positiv aufgenommen. Dazwischen soll es auch anlassbezogene Termine mit den jeweils zuständigen Fachleuten der ÖBB geben. Andreas Offenborn würdigte in diesem Zusammenhang insbesondere die Einbeziehung von FAHRGAST in die Fahrplangestaltung und betonte die positiven Erfahrungen bei der wegen der Baustelle des Lainzer Tunnels besonders schwierigen Erstellung des Nahverkehrsfahrplanes der Westbahn. Schmidt stimmte diesem Anliegen grundsätzlich zu, wies aber darauf hin, dass eine solche Zusammenarbeit nicht diktatorisch von oben verordnet werden sollte. Vielmehr sollten die zuständigen Fachleute überzeugt werden, dass eine solche Kooperation auch für sie vorteilhaft wäre, da lokale Detailkenntnisse und wertvolle Kontakte in die Fahrplangestaltung einfließen könnten.

Schmidt unterstrich, dass er auf den Kontakt mit allen MitarbeiterInnen großen Wert lege. Die Menschen müssten motiviert sein und dürften nicht verunsichert werden, um gemeinsam erfolgreich arbeiten zu können. Wir haben betont, dass der überwiegende Teil des ÖBB-Personals an der Basis recht freundlich, aber teilweise auch verunsichert wäre.

Uneinigkeiten gab es in der Frage der Bahnliberalisierung. Während wir die Liberalisierung, basierend auf den Erfahrungen in Deutschland, auch beim Betrieb von Regionalbahnen grundsätzlich begrüßen, ist Schmidt in dieser Frage eher skeptisch. Er würde einen Mitbewerber auf einer von den ÖBB im Personenverkehr nicht mehr betriebenen Strecke nicht behindern, aber auch nicht unterstützen. FAHRGAST ist sogar der Meinung, dass ein Wettbewerber auf einer von den ÖBB stillgelegten Regionalbahn sogar als Partner zu betrachten wäre, da er Fahrgäste für die

Hauptstrecken bringt. Völlige Übereinstimmung besteht allerdings in der Einschätzung, dass sich das Liberalisierungsmodell von Großbritannien in der Praxis als Misserfolg erwiesen hat.

FAHRGAST stimmt auch der Meinung von Schmidt voll zu, dass Wettbewerb und Liberalisierung auch Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern bedeuten müsse. Demnach darf der Straßenverkehr nicht durch geringere Infrastrukturbenutzungsgebühren (Mauten), weniger strenge Sicherheitsvorschriften – wie z.B. bei den maximalen Fahrzeiten von LKW-Lenkern und Lokführern – weiterhin gegenüber dem Schienenverkehr bevorzugt werden.

Zu den Bahn-Fahrpreisen hat Schmidt darauf hingewiesen, dass diese in Österreich niedriger wären als in Deutschland und in der Schweiz. Wir haben entgegnet, dass es derzeit sowohl bei der DB als auch bei der SBB zahlreiche recht günstige Ermäßigungen für die unterschiedlichsten Anforderungen der Kunden gäbe. Als Beispiele nannten wir das „Schöne Wochenende Ticket“ und das „Guten Abend Ticket“ der DB und preiswerte Regional-Netzkarten in beiden Nachbarländern. Im Namen von FAHRGAST unterstrichen wir, dass vor allem preiswerte Angebote für kleine Gruppen im Freizeitverkehr fehlen, die zu einer besseren Auslastung der Züge in bisherigen Schwachlastzeiten beitragen könnten. In Bayern sind die Regionalexpress-Züge (die früheren Eilzüge) dank Bayern Ticket und „Schönes Wochenende“ immer gut besetzt. Wir gaben aber auch zu bedenken, dass alle Angebote, die Ermäßigungen weitgehend an eine längerfristige Vorreservierung für einen bestimmten Zug knüpfen, wie dies von der DB geplant ist, den systemspezifischen Vorteil der Bahn, Spontanität zu ermöglichen, zunichte machen würden. Besser wären Fahrausweise, die zu einer Marktbelebung in Schwachlastzeiten beitragen. Dieser Argumentation stimmte Schmidt zu.

Übereinstimmung zwischen FAHRGAST und dem zuständigen ÖBB-Vorstand besteht in der Einschätzung, dass klare politische Zielvorgaben für den Bahn-Personenverkehr notwendig sind. Man sollte nicht einerseits von den ÖBB die Erfüllung verkehrspolitischer, volkswirtschaftlicher Aufgaben und andererseits betriebswirtschaftliche Erfolge – wie von Unternehmen ohne gemeinwirtschaftliche Aufgaben – fordern. Derzeit gibt es aber unterschiedliche Interpretationen der Bestimmungen des Bundesbahngesetzes 1992. FAHR-

GAST beabsichtigt dazu nach gründlicher Vorbereitung ein Gespräch mit Frau Bundesminister Dr. Forstinger zu führen.

Aus Sicht von FAHRGAST haben es die ÖBB versäumt, vor der Einstellung des Betriebs von Regionalbahnen (Nebenbahnen) strategische Partnerschaften mit Bus- und Taxiunternehmen in den betroffenen Regionen einzugehen, gemeinsam integrierte Bedienungsmodelle auszuarbeiten und diese Vorschläge den politischen EntscheidungsträgerInnen und der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Kurz konnten wir bei dem Gespräch mit Herrn Schmidt auch die Frage der eingesetzten Fahrzeuge besprechen. Wir haben dabei die aus unserer Sicht bestehende Dringlichkeit der Beschaffung von elektrischen Nahverkehrstriebwagen unterstrichen. Dabei geht es einerseits um die Nachfolge der Baureihen 4030 und 4020, andererseits sollte aber auch geprüft werden, ob straßenbahntaugliche Leichtbau-Triebwagen nach dem Modell von Karlsruhe und Saarbrücken im ÖBB-Netz effizient eingesetzt werden können.

Bei dem mehr als einstündigen Gespräch konnten gar nicht alle Sachfragen erörtert werden. Das wesentlichste Ergebnis ist die Zusage von Hr. Vorstandsdirektor Schmidt, den Dialog mit FAHRGAST fortzusetzen und die Bereitschaft, auch ad-hoc beim Auftreten von Problemen erreichbar zu sein. ■

64A: „Lange“ Kurzführung dank FAHRGAST

Wie in der letzten FAHRGAST-Ausgabe bereits berichtet, wurde der Betrieb der Linie 64A (Meidling **S** - Alterlaa **1** - Liesing **S**) massiv ausgedünnt. Konnte zu Schulbeginn die Einstellung der Teilstrecke Alterlaa **1** - Meidling **S** von den Bezirken noch verhindert werden (woraufhin die Intervalle auf 30 Minuten gestreckt wurden), so tritt mit Anfang Dezember nunmehr ein Fahrplan in Kraft, der eine Bedienung des Bahnhofs Meidling nicht mehr vorsieht. War ursprünglich seitens der Wiener Linien eine restlose Streichung der Fahrten über Alterlaa **1** hinaus vorgesehen, wird nunmehr - einem Vorschlag von FAHRGAST folgend - zumindest der Betrieb zwischen Hetzendorf **S** und Liesing **S** aufrechterhalten. An der Station Hetzendorf können bzw. müssen die Fahrgäste für Fahrten Richtung Meidling in die Schnellbahn bzw. die Linien 62 oder 62A umsteigen. tt