SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

FLEX - wie geht es weiter?

aus SIGNAL 05/2003 (November/Dezember 2003), Seite 5 (Artikel-Nr: 10002546)

DBV/IGEB

Die FLEX AG betreibt seit dem 15. Dezember 2002 die vormalige Interregio-Strecke im Abschnitt Hamburg - Flensburg bis in das dänische Padborg. Wirtschaftliche Schwierigkeiten machten zwischenzeitlich jedoch ein Insolvenzverfahren erforderlich. Anlässlich der Schienenverkehrs-Wochen wurden von einem Vertreter des Unternehmes interessante Hintergrundinformationen gegeben.

Die FLEX Verkehrs-AG ist neben der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) ein Tochterunternehmen der Norddeutschen Nahverkehrsgesellschaft mbH (NNVG). Auf der 191,2 Kilometer langen Strecke zwischen Hamburg, Flensburg und Padborg werden seit dem letzten Fahrplanwechsel täglich acht Zugpaare im Zwei-Stunden-Takt angeboten.

Für dieses Angebot werden von der FLEX AG insgesamt vier E-Loks und 24 Reisezugwagen vorgehalten. Die E-Loks vom Typ ES 64 U2 »Taurus" (Leistung 6400 kW, zulässige Höchstgeschwindigkeit 230 km/h) wurden dafür aus dem Siemens-Dispolok-Pool gemietet. Bei den Waggons handelt es sich um gebrauchte Abteil- bzw. Speisewagen ehemaliger Bundes- und Reichsbahn-Bauarten aus den Jahren 1962 bis 1987 (Wagengattungen Bomz, ABomz, Avmz, ARmz). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der FLEX-Züge wird durch den Einsatz von Bomz-Wagen auf 140 km/h begrenzt. Aufgrund der zwischenzeitlich kritischen wirtschaftlichen Lage wurde die geplante Umsetzung eines neuen Wagenkonzeptes mit moderneren Komponenten bzw. zeitgemäßerem Design bislang nicht realisiert.

Eine eigene Werkstatt wird in Flensburg vorgehalten, weiterhin eine eigene Zugleitung in Hamburg. Mit rund 60 Mitarbeitern wird eine Beförderungsleistung von 1,1 Millionen Zugkilometern im Jahr erbracht.

Auffallend ist die ungewöhnliche, zur Vermeidung von Angebotslücken aber letztlich notwendig kurze Vorbereitungszeit für den FLEX. Die wesentlichen Schritte zur Realisierung des Angebots waren: - März 2002
DB Reise & Touristik AG teilt mit, daß diverse Interregio-Linien eingestellt bzw. deren Bedienung umgestellt werden.
Mai 2002
Die NNVG gibt ein Angebot zur Übernahme des Verkehrs auf der Strecke Hamburg - Flensburg - Padborg ab.
August 2002
Das Bundesland Schleswig-Holstein und die NNVG unterschreiben den Verkehrsvertrag für den FLEX.
September 2002
Das Projektteam für die Umsetzung steht vollständig zur Verfügung.
November 2002
Einstellungszeitraum für operatives Personal
Mitte Dezember 2002
Betriebsaufnahme.

Für die Vorbereitung des Betriebes standen somit 3,5 Monate zur Verfügung. In dieser Zeit mußte unter anderem die Akquisition von Loks und Waggons, das »Auffrischen" der Reisezugwagen, die Suche und Qualifizierung des Betriebspersonals und die Suche und Einführung des Vertriebssystems und der Verkaufstechnik erfolgen.

Und was sagen die Fahrgäste?

Der Betrieb läuft seit der Inbetriebnahme sehr zuverlässig. Kein Zug ist ausgefallen, die Pünktlichkeitsquote liegt bei 95,6 Prozent. Die Betriebsaufnahme ist somit trotz recht ungünstiger Rahmenbedingungen geglückt.

Die Wagen führen erwartungsgemäß zu sehr geteilten Meinungen bei den Fahrgästen. Die Meinungen reichen von »endlich wieder Abteile; bitte so lassen, nicht umbauen" bis »dreckig und unzumutbar". Die ausgeprägte Serviceorientierung stellt sich dagegen als wesentliches Differenzierungsmerkmal zugunsten von FLEX dar.

Insolvenzantrag - Konsequenzen für den Bahnkunden

Unerwartet wurde am 12. August 2003 beim zuständigen Amtsgericht Flensburg ein Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt. Hintergrund war laut Vorstand Holger Michelmann die ungeklärte Erlössituation der FLEX Verkehrs-AG, nach der erkennbare Risiken nicht seriös abzuschätzen seien. Die fehlende Transparenz sei begründet durch das sehr langsame Verfahren der Einnahmeaufteilung unter den beteiligten Verkehrsunternehmen, was nun zu einem Liquiditätsengpass geführt habe.

Zeitgleich hat übrigens auch die NVAG einen Insolvenzantrag gestellt. Die Ursache liegt hier jedoch schwerpunktmäßig bei Problemen im Güterverkehr.

Erfreulicherweise war die Aufrechterhaltung des FLEX-Verkehrs trotz des Insolvenzverfahrens gewährleistet, zudem gab es mehrere interessierte Unternehmen, mit denen zwit schenzeitlich über eine Beteiligung bzw. Übernahme des Angebotes verhandelt wurde. Dazu gehörten u.a. die DB AG, die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) und die zur Connex-Gruppe gehörende Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB).

Anfang Oktober wurde nunmehr der Nord-Ostsee-Bahn der Zuschlag für die Weiterführung des Betriebes gegeben. Mit dieser Entscheidung ist es Connex gelungen, seine Position in Schleswig-Holstein - nach dem kürzlichen Zuschlag für den Regionalverkehr auf der Marschbahn Hamburg - Westerland ab Dezember 2005 - weiter auszubauen. Recht unerfreulich bleibt in diesem Zusammenhang dagegen die Tatsache, daß die erst seit 6. Juni 2003 unter großem Aufsehen von Medienvertretern und Fachöffentlichkeit angebotene InterConnex-Verbindung Rostock - Berlin - Köln (seit 1. August 2003 sogar verlängert ab/bis Neuss) Ende Oktober dieses Jahres eingestellt wird! Ein kostendeckender Betrieb konnte auf dieser Verbindung bislang nicht erzielt werden; die frei werdenden Fahrzeuge dienen nunmehr zur Komfortsteigerung zwischen Hamburg und Padborg.

Es bleibt zu hoffen, daß mit der jetzt in Schleswig-Holstein getroffenen Entscheidung

ein dauerhaft verlässliches Angebot gewährleistet ist. Nicht zuletzt wurde mit dem FLEX auch die Möglichkeit geschaffen, künftig attraktive und umsteigefreie Verbindungen über Hamburg hinaus anzubieten. Speziell für den Urlaubsverkehr würde dies wieder zu deutlichen Verbesserungen führen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002546.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten