



*Spitzenprodukt? Als IRE sollen rote Reichsbahn-Nahverkehrswagen Pendler nach Stuttgart glücklich machen.*

Interregio-Ersatz

# Das ist ja **IR(r)E**

Warum wird diese Mogelpackung bestellt?

Von Rainer Engel

➤ Die DB hat ein neues Produkt geschaffen: den Interregio-Express. Das klingt noch besser als der Interregio, den die DB gerade abschafft. Während die DB im Fernverkehr nur noch mit einem Produkt auf dem Markt sein will, schafft sie im „Nahverkehr“ ein neues. Die Bezeichnung „Produkt“ verdient der „Interregio-Express“ nicht, er ist nicht nur viel schlechter als der Interregio, als dessen Nachfolger

er erfunden wurde, sondern hat auch keine Produktkonturen, die man sich merken könnte. Einige Aufgabenträger sind auf diese Mogelpackung hereingefallen, andere haben sich geweigert, das Schwindelpaket zu bestellen – aus guten Gründen. Die Aufgabenträger sollten regionale Identität schaffen, statt sich fremde Etiketten aufkleben zu lassen.

## ■ Von der Legende zum Märchen

**D**er „Express“ wurde zur Legende, denn er war in erster Linie exklusiv. Der Orient-Express erreichte literarische Berühmtheit, der Trans-Europ-Express markierte die letzte Epoche erstklassigen internationalen Reisens.

In den 60er Jahren ging es steil bergab: Die neuen Züge brauchten den Begriff „Express“ nicht mehr: Intercity, TGV, Eurostar und Thalys kommen ohne „Express“ aus. Mit den Vorworten „Balkan“, „Hellas“ und „Istanbul“ erreichte der Express den Tiefpunkt seiner Wertschätzung.

Dann musste die DB eine Steigerung von „Intercity“ erfinden und schuf den „Intercity-Express“. Er schaffte es, dem Wort „Express“ neues Ansehen zu geben.

Mit der Steigerung von „Interregio“ zu „Interregio-Express“ sollte daran angeknüpft werden. Doch was hochtrabend klingt, ist in Wirklichkeit der Abstieg eines Fernzugs zu einem No-Name-Produkt – ein schlechtes Märchen.

## ■ Beruhigungspille für Baden-Württemberg

Die meisten Interregio-Express-Züge – abgekürzt IRE – findet man in Baden-Württemberg. Was soll man den Leuten im Schwarzwald und am Bodensee auch erzählen, wenn die Züge nicht mehr bis Saarbrücken und Hamburg fahren, sondern nur noch bis Karlsruhe und Ulm?

Wenigstens Express muss es heißen, wenn Nahverkehrssilberlinge in Villingen und Friedrichshafen an den Bahnsteig fahren. Und weil man im „Ländle“ stolz ist auf die Züge – und auch stolz sein darf –, müssen einige andere Züge jetzt ebenfalls „Interregio“ heißen: die Neigezüge von Basel nach Lindau, von Stuttgart über Sigmaringen nach Ulm, die Regio-Shuttles von Ulm nach Aalen und ein Pendlerzugpaar von Stuttgart nach Crailsheim. Was an einem Pendlerzug noch „inter“ (das Wort ist lateinisch und heißt „zwischen“) den Regionen ist, muss man sich wirklich fragen. Und dass viele Interregio-Züge abschnitts-

weise an allen Haltestellen anhalten, fällt ja niemandem auf – außer den Fahrgästen.

## Schwarzwaldbahn: Strecke der Wahrheit

An der Schwarzwaldbahn zeigt sich das ganze Dilemma der Bahnreform. Ein Jahrzehnt lang haben Städte und Gemeinden an der Schwarzwaldbahn auf den Interregio gesetzt, für ihn geworben, um ihn gekämpft. 17 % der Touristen kommen hier mit der Bahn, weit mehr als in anderen Regionen. Mit dem Rückzug des Interregio hat die Deutsche Bahn AG diese Freundschaft gekündigt.

Entsprechend hart sind die Worte, die gegen die DB fallen. Das Auftauchen von billigen Nahverkehrszügen unter dem Titel „Interregio-Express“ bezeichnet Oberbürgermeister Schergel, St. Georgen, Vorsitzender der Interessengemeinschaft Schwarzwaldbahn, als Etikettenschwindel. Die DB hat hier ihr Vertrauen verspielt, die Region will neue Verkehrsunternehmen auf ihren Schienen sehen.

Zugleich ist aber das Land mit der DB AG als Netzbetreiber im Geschäft, mit „Stuttgart 21“ und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm. Das schafft den Verdacht von Abhängigkeiten, die es bei einer Trennung von Netz und Betrieb nicht gäbe.

So gerät auch die Baden-Württembergische Nahverkehrsgesellschaft, die bisher in vorbildlicher Weise für den Ausbau des Schienenverkehrs gesorgt hat, ins Fadenkreuz der Kritik: Wird dort für die Regionen gehandelt oder für die „große Politik in der Landeshauptstadt“, in der der Tourismus an der Schwarzwaldbahn keine Rolle spielt?

Eine wirkliche Bahnreform hätte diese Konflikte vermeiden können.

### ■ Wechselbäumchen in Sachsen

Der ICE kommt. Hat der Interregio auf der Sachsen-Magistrale ausgedient? Nein, als Interregio-Express kommt ein Doppelstockzug von Dresden bis Zwickau. Wer weiter will, darf in Zwickau eine Stunde lang auf den Anschluss-IRE warten: Dann fährt ein Neigetriebwagen mit der Zielbeschilderung „Nürnberg“ vor. Doch hinter der bayerischen Grenze in Hof ist es vorbei mit dem hochtrabenden Etikett. Als ganz normaler Regionalexpress muss er weiterfahren, wie alle schnellen Züge es hier schon seit 1993 tun.

### ■ Schwindel in Hessen abgewendet

Der Interregio von Frankfurt über Siegen nach Hagen muss gehen. Sein Nachfolger sollte – wie in Baden-Württemberg – der Interregio-Express sein, der aus „Silberlingen“ besteht und zwischen Friedberg und Gießen gleich den gesamten Nahverkehr mitbesorgt. Und damit die Linie nicht so allein ist, sollte der Regionalexpress von Frankfurt nach Kassel, der aus Doppel-

stockwagen besteht, gleich mit umbenannt werden. So steht es im Kursbuch. Die Fahrplanauskunft vom Zentralcomputer der DB, die aktueller ist als das gedruckte Kursbuch, verrät: Offenbar wollte man in Hessen den Schwindel nicht mitmachen.

### ■ Brandenburg: IRE zu teuer

**A**uch hier verschwindet der Interregio zwischen Rostock und Berlin. An seiner Stelle verkehrt nun eine bunte Wagen-garnitur: ein Doppelstock-Steuerwagen mit Mehrzweckabteil, zwei Interregio-Wagen 2. Klasse und ein Intercity-Wagen 1. Klasse. Länger darf der Zug nicht sein, denn sonst kann er die neuen Halte nicht bedienen.

Der Möchtegern-Interregio sollte nicht allein bleiben. „Regionalexpress“ war der DB einfach nicht gut genug für die klimatisierten Doppelstockzüge, die mit 160 km durch Brandenburg eilen. Doch der Wechsel des Etiketts für die Züge, die schon einige Jahre lang fahren, wäre teuer geworden: Eine sechsstellige Summe hätte die Änderung der Zielanzeigen gekostet.

Offenbar hat sich kein Sponsor gefunden: Im Kursbuch stehen die Züge noch als „IRE“, aber die Auskunft vom Computer nennt sie wieder „RE“, auch die Linie von Rostock nach Berlin.

### ■ Einige wollten ihn gleich nicht

Einige Aufgabenträger wollen den „Interregio-Express“ nicht. Sie wollen einen richtigen Interregio oder gar keinen. In Bayern fühlt man sich von der DB AG verladen und ist nicht bereit, dafür die Bürger zu beschwindeln. In Rheinland-Pfalz ist man vom Neigezug-Debakel zwischen Köln und Saarbrücken gebrannt und lässt sich nicht sauren Wein mit goldenen Etiketten andrehen. In Thüringen fühlt man sich abgehängt: Mit maximal 80 km/h müssen die Neigezüge nach Gera schleichen. Darüber kann ein neues Etikett nicht hinwegtäuschen. Andere Länder zögern noch mit der Umbenennung.



*Umbenennung zu teuer: Regionalexpress von Cottbus nach Rathenow.*



Zum IRE geadelt: RE Hannover – Halle, hier vor der Kulisse des Harzes in Bad Harzburg.

nennen, genauso wie sie es mit dem Begriffen „Regionalexpress“ und „Regionalbahn“ versucht.

Das liegt weder im Interesse der Fahrgäste noch im Interesse der Aufgabenträger. Die Fahrgäste wollen schnell, oft, komfortabel und direkt fahren und dafür eine durchgehende Fahrkarte kaufen und einen Platz reservieren können und nicht das Risiko eingehen, zu verhungern und zu verdursten. Das Unternehmen und die Farbe des Zuges ist zweitrangig.

Und die Aufgabenträger sollten möglichst viele Fahrgäste in ihren Zügen haben wollen. Das erreichen sie nicht, indem sie sich bei einer Firma eine Worthülse einkaufen, sondern nur, wenn sie die Qualität einkaufen, die die Reisenden verlangen.

### ■ Bluff auf der ganzen Linie

**W**as die DB AG mit dem Kürzel „IRE“ anbietet, ist nicht mehr als „Interregio-Ersatz“. Von Berlin fährt man mit dem „Interregio“ jetzt direkt nach Jüterbog statt nach Oberstdorf. Ehemalige Reichsbahn-Nahverkehrswagen werden die Pendler nach Stuttgart beglücken, überfüllte Züge am Wochenende von Berlin zur Ostsee wird es nun auch auf der Route nach Rostock geben. Die Besitzer eines Wochenendtickets werden nicht begreifen, dass sie in den Interregio nur hineindürfen, wenn es ein Express ist. Wer noch ein Kursbuch liest, wird sich wundern, warum jetzt ein ICE in allen Dörfern hält, und erst dann merken, dass auch der IRE in roter Farbe dargestellt ist. Die Reisenden werden sich fragen, wo der Service bleibt: Auf den Wagen steht es, aber drinnen stehen nur ein paar tönliche Automaten herum.

### ■ Der Widerstand ist berechtigt

120 Linien hat die DB AG auf dem Wunschzettel für das Produkt „Interregio-Express“. In allen Bundesländern möchte sie ihn etablieren und am liebsten alle Züge, die ein bisschen besser oder schneller sind als andere Züge, so nennen.

Die wirkliche Strategie der DB ist Marktbeherrschung über den Produktnamen. Die DB AG wird allen anderen Wettbewerbern verbieten, ihren Zug „Interregio-Express“ zu

## Interregio-Express ab 10.6.2001

Zuglauf	Fahrzeug	bisher	Takt	Verpflegung
<b>Baden-Württemberg</b>				
Karlsruhe – Konstanz	DB-Silberlinge	IR 2)	zweistündlich 1)	nein
Basel Bad Bf – Singen – Lindau	Neitec-VT	RE	zweistündlich	nein
Stuttgart – Ulm	DB-Silberlinge	IR	einige Züge 3)	nein
– Friedrichshafen			stündlich 1)	nein
– Lindau			zweistündlich 1)	nein
Stuttgart – Sigmaringen – Ulm	Neitec-VT	RE	zweistündlich	nein
Aalen – Ulm	Regioshuttle	RE	zweistündlich	nein
Stuttgart – Crailsheim	DR-Nahverk.	IR	1 Zugpaar M–Fr	nein
<b>Niedersachsen, Sachsen-Anhalt</b>				
Hannover – Bad Harzburg – Halle	Neitec-VT	RE	zweistündlich	nein
<b>Sachsen</b>				
Hoyerswerda – Dresden	Doppelstock	RE	zweistündlich	nein
Dresden – Zwickau	Doppelstock	RE	zweistündlich	nein
Zwickau – Hof – Nürnberg 6)	Neitec-VT	neu	zweistündlich	nein
<b>Als IRE vorgesehen und im Kursbuch ausgedruckt, aber nicht realisiert:</b>				
<b>Hessen</b>				
Frankfurt – Gießen – Siegen	DB-Silberlinge	IR	zweistündlich 4)	nein
Frankfurt – Gießen – Kassel Hbf	Doppelstock	RE	zweistündlich	nein
<b>Berlin/Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt</b>				
Rostock – Berlin – Elsterwerda	IC/IR/Dosto	IR/RE	zweistündlich	Automaten
Elsterwerda Biehla – Berlin – Wittenberge	Doppelstock	RE	zweistündlich 5)	Automaten
Jüterbog – Berlin – Bad Kleinen	Doppelstock	RE	zweistündlich 5)	Automaten
Cottbus – Berlin – Rathenow	Doppelstock	RE	stündlich 7)	Automaten
Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt	Doppelstock	RE	stündlich	Automaten

1) Taktbrüche durch verbleibende IR  
 2) Kein Anschluss aus IR von Hamburg  
 3) teilweise nur Fr, Sa oder So  
 4) zusätzlich ein Pendlerzugpaar

5) Stundentakt Jüterbog – Wittenberge  
 6) verkehrt nur Sa, So, ab Hof als RE  
 7) einige Halte nur zweistündlich

Mit dem Einkauf des Namens „Interregio-Express“ erweisen sie dem Fahrgast einen Bärenservice.

### ■ Die bessere Lösung

In Nordrhein-Westfalen ist die Emanzipation der Aufgabenträger schon gelungen. Hier hat fast jede Linie des Nahverkehrs ihren Namen. Der „NRW-Express“ ist bereits überregional bekannt, aber auch die anderen Namen kehren immer wieder – und geben den Reisenden meistens eine recht genaue

Information über den Fahrweg: „Lipperländer“, „Sauerland-Express“ oder „Ruhr-Sieg-Bahn“.

Das merken sich nicht nur die Reisenden recht bald und verbinden damit ein bestimmtes Bild von der Qualität des Zuges. Darüber schreibt auch die Presse, darüber reden die Politiker. Der No-Name-Effekt verschwindet und wird durch regionale Identifikation ersetzt. Und der Name übersteht auch einen Unternehmenswechsel. Das könnte ein Vorbild werden auch für andere Regionen, damit die Züge nicht mehr namenlos durch die Lande fahren.

## Produkt ohne Kontur:

### PRO BAHN sieht Rot!

#### Was macht ein Markenprodukt aus?

Eine bestimmte, gleich bleibende Qualität, auf die man sich verlassen kann. Weil die Zuggattung „Stadtxpress“ diesem Anspruch nicht gerecht wurde, nimmt die DB dieses „Produkt“ vom Markt.

#### Und was macht das Produkt „Interregio-Express“ aus?

**Durchgehende Züge?** Spätestens in der nächsten größeren Stadt muss umgestiegen werden.

**Einen festen Takt?** Nein, selbst einzelne Pendlerzüge fahren mit diesem Etikett.

**Schnell?** Das ist der IRE auch nicht unbedingt. Abschnittsweise stellt er das Grundangebot des Nahverkehrs dar.

**Bequem?** Auch das ist der IRE nicht. Oder ist Treppensteigen im Doppelstockwagen bequem oder die engen Sitze im Neigezug?

**Komfort?** Eine ganze Reihe von Zügen ist klimatisiert, ein Vorteil, mit dem der Interregio nicht aufwarten konnte. Aber man trifft auch auf altgediente Silberlinge.

**Platzreservierung?** Sie ist nicht möglich. Wenn Familien in den Zug kommen, die gern einen Tisch für die Kinder haben möchten, sitzt da schon ein Pendler mit seiner Aktentasche neben sich. Und die Fernreisen mit Fahrrädern sind nicht mehr planbar.

**Verpflegung?** Gibt es in den seltensten Fällen und allenfalls aus Automaten, die nicht einmal Bargeld nehmen.

**Was also bleibt?** Die rote Farbe. Der IRE ist rot wie die Regionalbahn und der Regionalexpress. Daran, sehr geehrte Reisende, können Sie das Spitzenprodukt des Nahverkehrs von anderen Produkten eindeutig unterscheiden.

**Wenn Sie Rot sehen, wissen Sie, woran Sie sind.**