

Gera – Rostock

# Connex eröffnet Wettbewerb

## Schneller und komfortabler Ersatz für den Interregio

Von Erich Preuß



Präsentation des Connex-Zugs mit dem großen X über dem Mittelteil in Berlin-Lichtenberg.



Das X ist der Ersatz für ICX = Interconnex. Die DB klagte auf Unterlassung, diese Gattungsbezeichnung zu verwenden.

➤ In Rostock Hbf stehen sie täglich nebeneinander: am Bahnsteig 5 der weiße Triebwagen nach Gera, am Bahnsteig 4 der rote Wendezug nach Elsterwerda. Der eine von Connex, der andere von der Deutschen Bahn AG.

**B**eide Züge fahren im Abstand von 21 Minuten nach Berlin; die Mehrheit der Reisenden läuft lange vor der Abfahrtszeit des DB-Zugs zum Connex-Triebwagen und staunt, als wäre er ein ICE. Dass der neue Zug so beliebt ist, hat einen anderen Grund: Er ist schneller in Berlin und vor allem billiger – besonders für Jugendliche.

Erinnern wir uns, wie Connex die Deutsche Bahn AG nun auch im Fernverkehr herausforderte: Man wollte die von der Deutschen Bahn ungeliebten, weil angeblich unrentablen Interregios übernehmen, wenn man die Fahrzeuge bekäme (*derFahrgast* 4/01, S. 19 ff.). Der „Monopolist des Fernverkehrs“ dachte aber gar nicht daran. Er verbreitete die Mär, die Wagen (übrigens vor rund zehn Jahren von der PFA Weiden und im Werk Halberstadt umgebaut!) seien schrottreif; für Ersatz der ohnehin nur im Nahverkehr genutzten Interregios sei durch Nahverkehrszüge bestens gesorgt.

Connex-Manager Jean-Michel Herrewyn, Wochenendpendler zwischen Paris und Frankfurt/Main, und Hans Leister, Geschäftsführer der Connex-Regiobahn, mussten sich etwas anderes einfallen lassen, um das Monopol der DB im Fernverkehr zu brechen. Sie nahmen die als Ostmecklenburgische Eisenbahn

eingesetzten Dieseltriebwagen der Bauart TALENT, sorgten für mehr Bequemlichkeit beim Sitzen und kündigten zum 1. März die neue Linie Gera – Leipzig – Berlin – Rostock an. Damit schlugen sie drei Fliegen mit einer Klappe: Das vom DB-Fernverkehr vernachlässigte Oberzentrum Gera erhielt wieder eine durchgehende Verbindung nach Berlin, das Fahrgastpotenzial der



X 80215 am Bahnsteig fünf in Rostock Hbf neben dem IRE 33609.

Hauptstadt wurde erfasst und Rostock die Fernverbindung von und nach Berlin zurückgegeben. Denn auf der Interregio-Linie fahren die Interregio-Expresszüge, eben der Nahverkehr.

Die Fahrzeiten der Connex-Züge: Gera 5.38 Uhr, Berlin 9.10 Uhr/9.20 Uhr, Rostock 11.52 Uhr bzw. Rostock 14.28 Uhr, Berlin 16.57 Uhr/17.03 Uhr, Gera 20.05 Uhr. Das ist zunächst einmal nichts gegen den Zweistundentakt der Deutschen Bahn AG.

Während die Eisenbahner dem neuen Produkt kameradschaftlich gegenüberstanden und Hans Leister die Kooperation der Deutschen Bahn AG nicht genug loben konnte (er hatte vielleicht etwas anderes erwartet), gaben sich die Manager von DB-Regio sowie DB Reise & Touristik skeptisch bis hämisch. „Nie werden diese Züge rentabel sein!“ „Würden Sie in Leipzig einsteigen, wenn auch ein Intercity nach Berlin fährt?“ „Wer will schon nach Berlin-Lichtenberg. Die Masse der Fahrgäste will doch zum Bahnhof Zoo!“ Sie sollten sich den Zuspruch ansehen, wenn die Fahrgäste in Berlin-Lichtenberg aus- und einsteigen. Denn allen Unkenrufen zum Trotz füllen sich die beiden Triebwagen mit 200 Sitzplätzen, sodass Connex alsbald melden konnte: „Die Markteinführung ist gelungen! Die Züge sind gleichermaßen gut besetzt – im Abschnitt Leipzig – Gera erwartungsgemäß etwas geringer ausgelastet.“ In den ersten 14 Tagen benutzten laut Connex täglich 400 bis 600 Fahrgäste die beiden Züge.

Ist das, was Connex auf die Beine stellte, die Schwalbe, die noch keinen Sommer macht, oder wird mehr daraus? Möglicherweise ja, denn an einzelnen Tagen sind die Züge überfüllt. Ob zutrifft, was Connex veröffentlicht? Mehr als zwei Drittel der Reisenden seien für das Bahnfahren gewonnen worden. Sie wären sonst mit dem Pkw oder überhaupt nicht gefahren.

**S**ei es, wie es sei. Die Fernverbindung wird gebraucht. Eilig bastelte man bei DB-Regio in Schwerin an einem neuen Fahrplan mit dichterem Takt und längeren Laufwegen der Züge – Connex macht's möglich. Bei diesem Unternehmen will man aber nicht den Nahverkehr weiterentwickeln, sondern das Produkt zwischen dem Nahverkehr und dem IC oder ICE anbieten, eben den Interregio, wenn der auch nach der Unterlassungsklage der Deutschen Bahn nicht ICX (= InterConnex) genannt werden darf und nun einfach X genannt wurde.

Connex spielt mit dem Gedanken, weitere Züge auf der Strecke Gera – Rostock einzusetzen und andere Regionen zu erschließen, wie es mit der Übernahme des Interregio-Netzes beabsichtigt war: etwa die Insel Rügen, den Nordharz, Görlitz und das Zittauer Gebirge.

Bleiben wir beim X 80215 Rostock – Gera. Der Reisende nach Ostthüringen bevorzugt selbstverständlich den durch-



gehenden Zug, umsteigen mag kaum jemand. Wer nach Berlin möchte, kann sich entscheiden: Ist der IRE 33607 (ab 14.07 Uhr) in den Westteil bzw. zum Bahnhof Zoologischer Garten günstiger, wohin er in knapp drei Stunden fährt, oder fährt man besser mit dem X-Zug in zwei Stunden und 39 Minuten in den Ostteil bzw. nach Berlin-Lichtenberg?

Die Deutsche Bahn AG will mit ihren Zügen unbedingt die Stadtbahn und den Bahnhof Zoologischer Garten bedienen. Da der Verkehrsverbund darauf besteht, Nahverkehr zu fahren, erkennt er die Zuggattung IRE nicht an. Dadurch muss an sämtlichen Brandenburger Stationen gehalten werden. Das kostet Reisezeit. Billiger ist die Connex-Variante obendrein. Eine Fahrkarte der zweiten Klasse mit BahnCard Berlin – Rostock kostet 16,70 €. Im X 80215 kassiert der Zugbetreuer nur 13,95 € – ohne BahnCard! Jugendliche bis 26 Jahre erhalten bei Connex zudem 30 Prozent Rabatt und zahlen somit nur 9,30 €.

Normalerweise genügt der Traveller-Bereich („Einfach einsteigen“), wenn man zeitig am Zug ist und noch einen freien Platz findet. Im Bereich Economy sind die reservierten Plätze, im abgetrennten Business-Bereich (deutsche Züge müssen unbedingt englische Bezeichnungen führen!) werden Kaffee, Snacks und Tageszeitungen gereicht. Zum Fahrpreis kommen hier 10 € Aufschlag. Etwas Neues: Während der Osterferien (vielleicht auch zu anderen Ferienzeiten) werden allein reisende Kinder betreut – das kostet ebenfalls 10 € extra. Imbiss und Getränke entsprechen dem Preisniveau der Mitropa, nur dass diese kaum die schnöde Bockwurst anbietet.

Man sitzt im umgerüsteten „TALENT“-Triebwagen bequemer als in der ersten Klasse des DB-Doppelstockzugs. Das berücksichtigt, ist die Reise mit Business-Zuschlag noch billiger als die mit Ermäßigung mit der BahnCard-First.

Bei kritischer Betrachtung fällt dann doch das Provisorische auf, wenn mit einem Nahverkehrstriebwagen Fernverkehr auf die Beine gestellt wird. Ein Zug mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit ist auf Strecken wie Berlin – Leipzig, die mit 160 km/h zugelassen sind (demnächst sind sogar 200 km/h möglich), überfordert. Bei voller Geschwindigkeit vibrieren die Lamellen der Gepäckablage, im Leerlauf dröhnt der Motor. „Talent“ als Fernzug kann nur eine Zwischenlösung sein.

Das einfache System des Fahrscheinverkaufs im Zug wird allgemein anerkannt. Man sollte aber nicht übersehen, dass es eine Notlösung ist, weil sich die Deutsche Bahn AG weigert, den Connex-Tarif in ihr Vertriebssystem zu übernehmen. Die DB-Reisezentren können viel mehr als der Begleiter im Zug, zum Beispiel Auskunft erteilen, Plätze reservieren oder Fahrscheine von Unterwegsstrecken verkaufen. Die Grenzen der Connex-Dienstleistungen zeigten sich am 3. April, als ein Reisender den Fahrpreis mit der Kreditkarte begleichen wollte. Abgelehnt! Das Lesegerät sei zu kompliziert zu bedienen.



Grafik: Connex

In Gelb und Blau werden die Fahrgastbereiche unterschieden:

Traveller eineinhalb Wagen, Economy zwei halbe Wagen, Business ein halber Wagen.

Blauer Bereich

Gelber Bereich