

Interregio-Nachfolge:

ALEX in Fahrt Positive Eindrücke

Von Michael Werner

➤ Am Sonntag, dem 18. Januar wollten es einige PRO BAHNER aus Oberbayern genau wissen und wir machten uns von München auf den Weg nach Oberstdorf, um den ALEX kennen zu lernen. Ein Reisebericht vom ALEX, wie der Allgäu-Express werbewirksam genannt wird.



9.20 Uhr ab München; der Zug war nicht vollständig bestückt, der Wagen 1. Klasse war defekt und stand nicht zur Verfügung. Ihn ersetzte eine weitere Einheit der 2. Klasse; unsere Sorge war das nicht, aber was hätte jemand dazu gesagt, der eine Fahrkarte der höheren Stufe besaß?

Der erste Eindruck gefiel allgemein. Im „Treff“-Wagen gibt es Bewirtung, Frühstück mit frisch gebrühtem Kaffee, zwar keine große Speisekarte, aber der Zug ist ja ein Angebot des Nahverkehrs. Man bekommt Getränke und eine einfache Auswahl an Nahrungsmitteln. Freundliches und aufmerksames Personal – auf Schweizer Hotelfachschulen in „Servitality“ ausgebildet – erfreut durch ständige Gegenwart und Greifbarkeit. Der Reisende hat auch die Möglichkeit, erst im Zug die Fahrkarte zu kaufen, die man sich allerdings selbst im „Treff“ holen muss. Vom Schaffner erst erwischen lassen darf man sich nicht. Mit Durchsagen wird man darauf hingewiesen; es gibt keine Ausreden,

aber eben auch keinen „Bordpreis“ und keinen Stress bei hastigem Umsteigen. Die innen rundum weiß gestrichenen Wagen wirken etwas klinisch, aber die Sitze sind behaglich. Im Großraum, nach Schweizer Gepflogenheit nur vis-a-vis bestuhlt, bleibt zwischen den Rücklehnen Platz für Gepäckstücke mäßiger Größe; oben gibt es nur die modischen, viel zu hoch angebrachten Längsraufen. Wahrhaft sensationell: Armlehnen innen, außen und zwischen den Sitzen, noch dazu aufklappbar (wenn auch ungewohnt tief angebracht)! Noch mehr: Zwischen den Sitzen kann man die Waren von der Theke auf Tischchen aufbauen und verzehren – wahrhaft Schweizer Standard! Die Toilette des „Treff“-Wagens ist behindertengerecht ausgestattet; es fehlen nur noch die geeigneten Bahnsteige, um die Rollstuhlfahrer in die Züge hineinzubringen, damit sie auch in den Genuss dieser Einrichtung kommen können. Aber das liegt leider nicht in der Macht des Zugbetreibers.

Gute alte Eisenbahnatmosphäre

Und es gibt (noch? wieder?) richtige, echte Eisenbahnabteile mit Seitengang! Sie sind in Wagen der letzten Generation aus Reichsbahn-Produktion für den IC zu finden, die dementsprechend leicht gegeneinander versetzte Sitzreihen haben. Hier gibt es auch die bewährte, von unten für normalwüchsige Menschen erreichbare doppelte Gepäckraufe. Die Übersetzfenster lassen sich öffnen – ach, ist das schön! Man fühlt sich wie in der guten alten Eisenbahn, als das Reisen noch Spaß machen durfte. Das etwas schmucklose Innere muss man einem Unternehmen wohl nachsehen, das nur für die nächsten vier Jahre planen kann, weil der Auftrag nicht länger läuft. Dazu investiert man nicht mehr als nötig. Und es ist sicher vernünftig, das Geld eher in den Komfort zu stecken als in optischen Schnickschnack. Von dieser Philosophie könnte manch einer lernen.

Der Zug war pünktlich, hin wie zurück; das ist allerdings nicht allein das Verdienst des Verkehrsunternehmens, wie wir wissen. Hier stimmte auch die Leistung der staatlichen Aktiengesellschaft; es gab keine Schikanen.

Auf der Rückfahrt war der Zug zeitweilig knapp über das Sitzplatzangebot hinaus besetzt – kein Wunder im Rückreiseverkehr der Wochenendpendler. Eine etwas größere Kapazität könnte nicht schaden; wie wir inzwischen erfahren haben, verstärkt Turbo im Berufsverkehr einzelne Züge um jeweils drei Wagen. Es gibt wahrscheinlich nur einzelne Kurse in der Woche, die mit vier Wagen zu knapp bedient sind. Das könnte sich allerdings ändern, wenn mit der Zeit die Qualität allgemein bekannt wird, die hier geboten ist. So wird Bahnfahren zum Vergnügen! Im Zug zurück war nun auch ein Wagen

1. Klasse im Einsatz, IC-Standard, Abteile mit vergrößertem Sitzabstand, äußerster Luxus also, und das auf einer Strecke von zweieinhalb Stunden. Dieser Wagen hat auch innen die hübsche alte Holzfarbe behalten.

Örtchen zu knapp

Zwischen Ankunft und Abfahrt in Oberstdorf wurde der Zug gereinigt, mitten zwischen den Fahrgästen. Aufmerksamkeit überall; man fühlt sich umsorgt, und das zum Nahverkehrsfahrpreis! Behinderte werden überhaupt kostenlos befördert und bei ausreichendem Platz auch einmal unkompliziert in den Wagen 1. Klasse gebeten. Leistung und Kundendienst gefielen; es geht also. Eine Rüge bleibt allerdings, und zwar eine ziemlich wichtige: Man muss sich den Standard des

Großkonzerns DB nicht unbedingt zum Maßstab nehmen, wo er minderwertig ist. Wie im Silberling war auch in den Zügen des ALEX in jedem Wagen jeweils eine Toilette außer Dienst, umgerüstet in ein Mehrzweckabteil, das, zugegeben, auch nützlich ist. Aber mit einer Mindestkapazität zu kalkulieren heißt, dass Reserven fehlen. Und überlastete Örtchen sind schnell nicht mehr funktionsfähig. Das zeigte sich in diesem Zug darin, dass in der gesamten 2. Klasse nur die Behindertentoilette im „Treff“-Wagen benutzbar war. So geht es nicht (schon gar nicht mit Getränkeauschank im Zug)! Zwei Toiletten je Wagen sind zwar vielleicht unmodern, aber nützlich und notwendig. Hier sollte die Betreiberfirma Turbo unbedingt noch nachbessern, damit auch diese Einrichtung dem sonst so erfreulichen Standard entspricht.

Nord-Ostsee-Bahn spricht mit Fahrgastvertretern

➤ Bei der Entwicklung des Konzepts für die Marschbahn Hamburg – Westerland spricht die Nord-Ostsee-Bahn von Anfang an mit Fahrgastvertretern. Am 11. Dezember 2005 soll der Betrieb der Expresslinie und der Regionalzüge starten, am 17. März fand ein erstes Pressegespräch statt, weitere Pressegespräche sollen folgen.

Die Nord-Ostsee-Bahn hat sich für den Einsatz neu entwickelter Bombardier-Fahrzeuge entschieden, die bis dahin zur Verfügung stehen werden. Da die zur Connex-Gruppe gehörende Nord-Ostsee-Bahn auch an der NEG Niebüll GmbH beteiligt ist, die den Verkehr von Niebüll nach Dagebüll zum Fähranleger für Föhr und Amrum bedient, wird es auch zu einer Kooperation im Zubringerverkehr zu diesen Inseln kom-

men. Auch das Konzept der Durchbindung einzelner Züge bis weit ins Binnenland wird weiterverfolgt. Alle Expresszüge sollen mit Personal besetzt werden, auf ein zusätzliches bewirtschaftetes Bistro soll aber wie schon beim Flex verzichtet werden. Zu Schwachlastzeiten werden aber auch fallweise Triebwagen eingesetzt werden, die sonst den Nahverkehr auf der Marschbahn besorgen. Die Nord-Ostsee-Bahn strebt an, die Express-

züge ab Hamburg Hauptbahnhof einzusetzen. Dafür müssten nach Angaben von DB-Netz zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Nach Untersuchungen, die PRO BAHN bekannt sind, könnte allein schon ein Aufsichtsbeamter im Bahnhof Dammtor dafür sorgen, dass Züge schneller abgefertigt werden und der Engpass entschärft wird – eine Vorstellung, die der DB AG bisher noch fremd ist.



Design-Studie des neuen Bombardier-Wagens.

Grafik: Bombardier Transportation