

Wettbewerb gestern: Das Scheitern des FLEX

Der IR-Ersatz hat nicht funktioniert

Die im vorangegangenen Beitrag dargestellten Schwierigkeiten lassen sich am Beispiel des FLEX (Flensburg-Express) aus dem Jahr 2002 illustrieren – und auch wieder nicht. *derFahrgast* publizierte bereits in Ausgabe 4/2003 die Hintergründe für den Fehlschlag dieses mutigen Versuches. Zur Erinnerung: 2002/03 waren die Hochjahre der Mehdorn-Bahn. Der Schienen-Napoleon wollte alles anders machen, und er haute kräftig in manche Kerbe. Heute wissen wir: In vielen Dingen haute er kräftig daneben.

Einer dieser Fehlliebe war die Einstellung des Interregio zum Jahresende 2002. „Die Entscheidung kam so spät, dass eine Ausschreibung für einen Ersatzverkehr nicht möglich war. (...) Der Kieler Verkehrsminister fühlte sich unter Druck gesetzt und nahm ein Angebot der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) an.

(...) Binnen 100 Tagen war nicht nur die FLEX Verkehrs AG gegründet, sondern auch der Wagenpark organisiert...“ – so berichtete *derFahrgast* damals. E- und Diesel-Loks mietete die FLEX AG beim Siemens-Dispolok-Pool an, in einem Markt, der 2002 ebenfalls noch sehr jung war. Die Reisezugwagen waren D-Zug-Wagen der Deutschen Reichsbahn (DR), gebaut vor 1990. Sie erhielten für ihren neuen Einsatz als FLEX-Wagen eine neue äußere Farbgebung und wurden im Inneren so hergerichtet, wie es innerhalb von wenigen Wochen möglich war.

Im Großraum Hamburg galten Verbundfahrtscheine (der FLEX war ja kein Fernzug!), vom Süden kommende Reisende durften den FLEX nutzen, doch fuhr er die Fernbahnhöfe Hamburg Hbf und Hamburg Dammtor anfangs gar nicht erst an, sondern er musste – von Norden kom-

mend – im Bahnhof Altona enden. Und wer doch auf den FLEX aufsprang, dessen Fahrgeldeinnahmen landeten erst Monate später auf dem FLEX-Konto. All das – zu späte Kenntnis (wegen des Monopolisten DB AG), zu teure Anmietungen (von Loks), nur eingeschränkt taugliche Wagen, keine eigene Einnahmen – all das konnte nicht gut gehen.

Dabei war der FLEX der erste Versuch, im freien Wettbewerb Strecken des Monopolisten zu übernehmen, und zwar außerhalb der bis dahin ausgeschriebenen reinen Nebenstrecken. Bei etlichen darauf folgenden Ansinnen bat der Monopolist die öffentliche Hand zur Kasse und ließ sich nach IR- und IC-Beendigungen ersatzweise eingelegte RE- und IRE bezahlen.

Mehr finden Sie in unserem Online-Archiv: www.der-fahrgast.de/Archiv/2003/2003.html. *hbz*

Wettbewerb heute: ET 440 starten sehr zäh

BEG fordert Maßnahmenpaket von DB Regio



Kommen nur schwer auf die Schiene: Die neuen Coradia-Triebwagen bereiten der BEG Kopfzerbrechen.

In drei Netzen sind in Bayern die Alstom-Triebzüge „Coradia Continental“ unterwegs – oder besser, sie sollten es sein. Die bei DB Regio als Baureihe 440 eingeordneten Triebzüge machten von Anfang an Ärger: verspätete Ablieferung, Ausfälle von Toiletten, Klimaanlage und Kupplungen und ungenügendes Platzangebot. Oft verkehrte eine Sologarnitur, wo es zwei hätten sein sollen, und die Ausfallrate erforderte die Gestellung von Reservezügen herkömmlicher Bauart. Der „Coradia“ wurde zum „Sporadia“.

Laut Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) sollen die ET 440 als Fugger-Express (München – Augsburg – Donauwörth/Ulm), Donau-Isar-Express (München – Passau) und auf dem Netz der Mainfrankenbahn (Nürnberg – Würzburg, Nürnberg – Neustadt/Aisch und Würzburg – Kitzingen) verkehren. Die BEG forderte am 17. September DB Regio auf, über den aktuellen Stand zu berichten und aufzuzeigen, wie die Mängel abgestellt werden sollen. Konkret wollte die BEG Aussagen zu Fahrzeugver-

fügbarekeit und -ausstattung, Werkstattabläufen, Pünktlichkeit, Platzangebot und Service.

DB Regio entgegnete, man hab es mit einer „Komplexität der Ursachen“ zu tun und unternehme Anstrengungen, um den Fahrgästen ein „zufriedenstellendes Angebot“ zur Verfügung zu stellen. Das kann man als feine Umschreibung dafür ansehen, die Katze im Sack gekauft zu haben. Und jetzt, wo sich das Tier nicht so benimmt, wie erhofft, muss es irgendwie gezähmt werden.

Mit etlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen sollen nun die Betriebssicherheit der Fahrzeuge und die Betriebsstabilität dauerhaft gewährleistet werden: Mitarbeiter von DB Regio und Hersteller Alstom arbeiten gemeinsam; Werkstattkapazitäten werden zusätzlich angemietet; eine weitere Werkschicht soll eingeführt werden und so weiter. Die zwischen der BEG und DB Regio vereinbarten Schritte sind aller Ehren wert – nur sollten sie gar nicht erst notwendig werden. *hbz*