

■ Aktuell

## Interconnex - Ein Angebot in schwierigem Marktumfeld

aus SIGNAL 06/2003 (Dezember 2003/Januar 2004), Seite 5-6 (Artikel-Nr: 10002602)  
IGEB Fernverkehr

**Am 27. Oktober 2003 wurde die erst am 4. Juni dieses Jahres eröffnete Interconnex-Linie zwischen Neuss, Köln, Berlin und Rostock wieder eingestellt. Die großen Hoffnungen der Bahnkunden, nach fast völliger Einstellung des Interregio-Angebotes der Deutschen Bahn mittelfristig wieder mehr direkte, umsteigefreie Fernverbindungen auch abseits der Ballungszentren zu erhalten, wurden enttäuscht.**

Seit dem 1. März 2002 verkehrt täglich der erste Fernverkehrszug von Connex auf der 475 Kilometer langen Linie Gera - Leipzig - Berlin - Rostock. Diese Relation erfreut sich bei den Kunden großer Beliebtheit, so dass dieses Zugpaar mittlerweile - zumindest zu Nachfragespitzen - aus drei Triebwagen-Einheiten vom Typ »Talent" gebildet wird.

Die erheblichen Probleme bei der Einrichtung von Fernverbindungen - neben den Angeboten der Deutschen Bahn - wurden aber bereits bei der zweiten Interconnex-Verbindung deutlich. Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 hatte die Connex-Gruppe ihren zweiten Interconnex zwischen Zittau, Görlitz, Berlin und Stralsund eingerichtet.

Zwischen Berlin und Stralsund erfolgte die Bedienung an den Hauptverkehrstagen Freitag bis Montag; im Zeitraum vom 24. Mai 2003 bis 6. Oktober 2003 erfolgte die Weiterführung ab/bis Binz. Für die Durchführung des Angebotes ist die Lausitzbahn GmbH verantwortlich. Bei dieser Relation erfolgte allerdings schon recht schnell eine Reduzierung des Angebotes: Bereits vom 1. Mai 2003 an entfiel dienstags bis donnerstags die Bedienung zwischen Cottbus und Berlin. Begründet wurde dieser Schritt mit der mangelnden Nachfrage, die an diesen Tagen zu gering war. Es habe sich zwar ein Kundenzuwachs abgezeichnet, der reiche aber nicht aus, um in absehbarer Zeit die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs zu sichern. »Gespräche mit dem Land Brandenburg bezüglich einer finanziellen Förderung des Angebotes sind leider ergebnislos verlaufen", erläuterte Hans Leister, Geschäftsführer von Connex-Regiobahn, in einer entsprechenden Pressemitteilung. Zu berücksichtigen ist bei dieser Linie zweifellos die erhebliche Konkurrenz durch das parallele, im 1-Stunden-Takt vorhandene Angebot der Regionalexpress-Linie 2.

Mit großem Aufsehen ging am 4. Juni 2003 die dritte Interconnex-Linie auf Jungfernfahrt. In Kassel fand dazu ein verkehrspolitisches Forum statt, wo das Konzept dieser Linie ausführlich vorgestellt und diskutiert wurde. Seit Pfingsten (6. Juni 2003) fuhr dieses Zugpaar täglich zwischen Rostock über Berlin, Halle, Kassel und Gießen nach Köln. Seit dem 1. August erfolgte die Weiterführung der Züge ab/bis Neuss. Auf dieser Relation setzte Connex komplett modernisierte Abteilwagen in den Unternehmensfarben blau/gelb/weiß ein. Jeder Zug hatte eine Kapazität von rund 300 Sitzplätzen. Nicht einmal ein halbes Jahr hat die Interconnex-Linie 3 bestanden: Am 27. Oktober wurde diese Verbindung bereits letztmalig angeboten. Connex zufolge entwickelte sich die Auslastung in den ersten Monaten durchaus positiv und lag im



Komplett modernisierte Abteilwagen nunmehr zwischen Hamburg, Flensburg und Padborg im Einsatz. (Foto: Archiv Chr. Schulz)

August bei rund 45 Prozent. Für einen wirtschaftlichen Betrieb wäre jedoch eine Auslastung von rund 60% notwendig gewesen. Die Fahrzeuge sind seit 01. November nunmehr zwischen Hamburg, Flensburg und Padborg im Einsatz. Hier hatte die zur Connex-Gruppe gehörende Nord-Ostsee-Bahn (NOB) den Zuschlag für die Übernahme des Angebotes der insolventen FLEX Verkehrs-AG erhalten (wir berichteten in [Signal 5/2003](#) ). Somit ist das Fahrzeugmaterial auf eine Strecke abgezogen worden, die letztlich unter finanziellen Aspekten - es handelt sich hier um einen vom Bundesland Schleswig-Holstein bestellten Verkehr - wesentlich lukrativer ist als der auf eigenwirtschaftlicher Basis angebotene Interconnex 3.

### **Fernverkehr auf der Schiene: im wesentlichen doch reduziert auf ICE-Linien?**

Die Hoffnungen vieler Fahrgäste, dass der Aufbau eines preisgünstigen Netzes von Fernverkehrs-Linien abseits der Hochgeschwindigkeitsstrecken mit dem Interconnex endlich deutlich vorangetrieben wird, wurden mit der Entwicklung des laufenden Jahres massiv enttäuscht. Auch die Häufung von sehr kurzfristigen Änderungen beim Interconnex-Angebot bzw. die damit verbundene Verunsicherung des Kunden kann kaum zufriedenstellen und hat dem Produkt »Interconnex" letztlich sehr geschadet. Es bleibt zu hoffen, dass die geplante Verlängerung einzelner Züge der NOB von Westerland (Sylt) über Hamburg zum Beispiel nach Berlin und Dresden ab Dezember 2005 tatsächlich Realität wird. Die NOB hatte im Juni 2003 den Zuschlag für den Regionalverkehr auf der Marschbahn erhalten und will mit neuen Fahrzeugen (Gliederzüge der Firma Talgo) die Bedienung auf dieser Linie deutlich attraktiver gestalten. Da in diesen Zügen unter anderem die Möglichkeit einer Platzreservierung geplant ist, bietet sich die Einrichtung umsteigefreier Fernverbindungen über Hamburg hinaus an.

Es zeigt sich an den vorgenannten Beispielen, dass die durch den Entfall der InterrRegio-Züge gerissene Lücke durch neu am Markt eintretende Unternehmen aus eigener Kraft zumindest kurz- und mittelfristig nicht in der gewünschten Form geschlossen werden kann. Zudem hinterlassen die Ereignisse um den Interconnex im Nachhinein den Eindruck, dass die Deutsche Bahn mit der Einstellung des InterrRegio-Angebotes eine richtige unternehmerische Entscheidung getroffen hat. Der Handlungsbedarf ist offenkundig! Einschränkungen in der Bedienqualität sind speziell in den Ballungsräumen die Folge, wenn Regionalexpress-Züge gleichzeitig Aufgaben des Fern- und Vorortverkehrs übernehmen müssen. Lange Linienläufe mit attraktiven Reisezeiten oder internationale Verbindungen können mit RE-Leistungen in der Regel nicht geboten werden.

### **Neue Angebote sind gefragt**

Die Aufgabenträger des Nahverkehrs müssen einsehen, dass die derzeit vorrangig regional orientierten Angebotskonzepte zusammenwachsen müssen, um für Bahnkunden auch wieder attraktive Direktverbindungen zum in die Urlaubsregionen zu schaffen. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) hat hierzu bereits ein Linien-Konzept unter der Bezeichnung »RE X / interregionales Expressnetz" vorgestellt. Auch wenn die vorgeschlagene Linienkonzeption viel Raum für Verbesserungen lässt bzw. die Idee interregionaler Verbindungen bei weitem nicht konsequent genug umgesetzt, so wurde doch ein entscheidender Schritt in die richtige Richtung getan. Produktmerkmale des

interregionalen Expressnetzes müssen sein:

- langlaufender, schneller Verkehr über Aufgabenträger - bzw. Landesgrenzen hinweg;
- Einbindung der Linien in die Integralen Taktfahrpläne der Länder;
- Anbindung der Regionen und Zentren schwerpunktmäßig ohne Hochgeschwindigkeitsverbindungen;
- hohe Reisegeschwindigkeiten zwischen 80 und 110 km/h, die dieses Produkt konkurrenzfähig zum Individualverkehr machen;
- Systemhalte nur an aufkommensstarken Stationen bzw. Knotenpunkten;
- Flügelungsfähigkeit der Zügeinheiten, um einen hohen Anteil von Direktverbindungen in den Regionen zu gewährleisten;
- aufgrund der im Vergleich zum Hochgeschwindigkeitsverkehr höheren Anzahl von Halten hohes Beschleunigungsvermögen der Züge;
- attraktive Gestaltung der Fahrgasträume, zum Beispiel bezüglich Sitzkomfort, Armund Beinfreiheit, ausreichende Flächen für Gepäck;
- Möglichkeit der Platzreservierung in den Zügen und Grundangebot an Versorgung/Bistromodul.

Ein adäquates, innovatives Zugkonzept kann zum Beispiel der neu entwickelte »LIREX" (»leichter, innovativer Regionalexpress") von Firma Aistom sein, aber auch ein Fahrzeugkonzept, basierend auf dem dänischen IC 3 bietet beispielsweise günstige Voraussetzungen für den Aufbau eines interregionalen Expressnetzes. Notwendig ist letztlich der Wille für eine Fortentwicklung und aktive Umsetzung des RE X-Konzeptes. Die Aufgabenträger der einzelnen Bundesländer sind nunmehr gefordert! Hoffnungen, bei der Deutschen Bahn AG die bisherige Strategie der Konzentration im Fernverkehrsnetz wieder umzukehren, dürften angesichts des geplanten Börsenganges vergeblich sein!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002602>.

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