

<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Region/Niedersachsen/304329/HKX-spart-sich-Bremen-aus-Zeitgruenden.html>

Ab September Schnellzugstopp in Sagehorn - 16.01.2011

HKX spart sich Bremen aus Zeitgründen

Von Justus Randt

Hamburg-Sagehorn-Köln . Das neue Zeitalter auf der Schiene beginnt mit Verspätung: Mit dem Hamburg-Köln-Express bekommt die Deutsche Bahn private Konkurrenz im Fernverkehr. Die Betreiber versprechen günstige Preise und guten Service. Angekündigt war das Angebot bereits für August 2010. Nun sollen die neuen Züge ab September verkehren - dreimal täglich zwischen der Hanse- und Domstadt - nur an Bremen fährt das Unternehmen vorbei. Dafür wird der Bahnhof Sagehorn in der Nachbargemeinde Oyten künftig durch Funk und Fahrplan bekannt werden als Fernverkehrshalt.



© Alexander Klay

Der Bahnhof Sagehorn wurde vor mehr als 100 Jahren erbaut – nun wird er auf seine alten Tage noch zur Schnellzugstation.

Die hanseatische Rivalität zwischen Hamburg und Bremen ist hinlänglich bekannt. Dass der neue, Hamburg-Köln-Express (HKX) genannte Fernverkehrszug auf seiner Fahrt nach Köln ausgerechnet Bremen links liegen lässt, könnte Traditionalisten von der Elbe ein süffisantes Lächeln ins Gesicht treiben. Doch mit Rivalität hat das nichts zu tun. "Würden wir Bremen anfahren, würde sich unsere Fahrtzeit um 15 Minuten verlängern", sagt HKX-Geschäftsführer Derek Ladewig. Daher halten die Züge des Berliner Privatunternehmens in Sagehorn, einem 1800-Einwohner-Dorf rund 14 Kilometer östlich von Bremen in der niedersächsischen Gemeinde Oyten. Es ist die einzige exotische Note des neuen Angebots. 2009 hatte es noch geheißen, in Bremen sei schlicht kein Gleis frei für die Berliner.

Oytens Bürgermeister Manfred Cordes sieht das beschauliche Sagehorn bestens gerüstet für seine neue Rolle als Schnellzugbahnhof. Mit immerhin 160 Kilometern pro Stunde soll der Hamburg-Köln-Express anrauschen, wenn er ab 1. September täglich zwischen der Hanse- und der Domstadt verkehrt. Der mehr als 100 Jahre alte Bahnhof, sagt Cordes, sei "funktionsfähig". Ende des 19. Jahrhunderts war das hier ja ein kleiner Mittelpunkt wegen der drei Viehmärkte", weiß der Bürgermeister. Derzeit seien täglich zwischen 500 und 600 Fahrgäste auf den Sagehorner Bahnsteigen unterwegs.

Wer nicht zu den Stammreisenden, den Einheimischen und Pendlern zählt, dank

HKX aber dennoch in Sagehorn landet - der soll gut wieder wegkommen. So hatte sich Ladewig die Sache schon Ende 2009 gedacht, als er auf die guten Anschlussmöglichkeiten an die bestehenden Regionalbahnen - zum Beispiel nach Bremen - verwies. Umgekehrt sollen Reisende nach Köln oder Hamburg per Regionalzug nach Sagehorn kommen, um dort in die neuen Expresse zu steigen.

Die Gemeinde Oyten, hatte Manfred Cordes bei Bekanntwerden der Pläne gesagt, habe immer schon eine umsteigefreie Verkehrsverbindung nach Hamburg gefordert - jetzt, mit einem weiteren Jahr Verspätung soll es so weit sein: Auch wenn der Fahrplan in Richtung Hamburg eher zu Vergnügungsreisen taugt: Abfahrten sind um 10.15, 15.15 und 20.15 Uhr.

Der Konkurrent der Deutschen Bahn (DB) will vor allem über den Preis und den Service punkten. 80 Euro kostet ein reguläres Bahnticket der DB für eine Fahrt im IC von Hamburg nach Köln. "Wir werden darunter liegen", kündigt Ladewig an, der sogar Kunden des Konkurrenten locken will, die eine Bahn-Card 50 haben und damit zum halben Preis fahren. "Auch für sie lohnt sich der Blick auf unsere Preise", verspricht Ladewig, ohne konkrete Zahlen nennen zu wollen. "Wer früher bucht, zahlt weniger", umschreibt Ladewig das im Flugverkehr gängige und von HKX übernommene Prinzip.

Dessen bedient sich auch die Deutsche Bahn AG. Sie wirbt damit, ihre Kunden könnten, je nach Angebot, zwischen 40 und 65 Prozent des Normalpreises bei ihrer Buchung sparen. Derek Ladewig will die HKX-Preise erst "im Frühjahr" bekannt gegeben.

Womit die DB jedoch nicht aufwarten kann, ist die Aufteilung in drei Komfortzonen. Statt erster und zweiter Klasse wird es, wie Ladwig sagt, beim HKX einen gehobeneren Reisebereich mit entsprechendem Service geben, dazu einen funktionell gestalteten Bereich für Geschäftsreisende und einen normalen für herkömmliche Bahnfahrer. Preislich werden sich die drei Komfortzonen unterscheiden, Am-Platz-Service mit Getränken und Speisen soll es jedoch überall geben.

Sechs Züge mit sechs Wagen täglich

Pro Tag sind drei Züge mit jeweils sechs Waggons ab Hamburg-Altona (6.36, 11.37 und 16.37 Uhr) und Köln-Hauptbahnhof (7.01, 12.01 und 17.01 Uhr) geplant. Die Fahrt in den ehemaligen Reisezugwagen der Österreichischen Bundesbahn dauert wie im IC der Deutschen Bahn knapp über vier Stunden und führt von Altona über Hamburg-Dammtor, Hamburg-Hauptbahnhof, Hamburg-Harburg, Sagehorn, Osnabrück, Münster, Gelsenkirchen, Essen, Duisburg und Düsseldorf nach Köln. Der Vertrag mit der Bahntochter DB Netz AG läuft bis 2015. Danach ist laut Ladewig eine Expansion möglich. Sowohl mit Blick auf die Anzahl der Fahrten als auch auf die Verlängerung der Strecke.

Mit dem vom Berliner Unternehmen Locomore Rail umgesetzten Projekt Hamburg-Köln-Express, deren Gesellschafter die im US-amerikanischen Pittsburgh ansässige Railroad Development Corporation (75 Prozent), Locomore selbst (17,5) und der Londoner Investor Michael Schabas (7,5) sind, bekommt die Deutsche Bahn erstmals auf einer ihrer Hauptstrecken im Fernverkehr Konkurrenz. Lediglich auf der Route zwischen Leipzig, Berlin und Warnemünde musste die DB bislang um Kunden im Fernverkehr kämpfen. Diese Strecke wird auch von dem Unternehmen Inter-Connex bedient.

Im Güter- und Regionalverkehr gibt es hingegen schon länger Wettbewerb auf der Schiene. Etwa durch den DB-Konkurrenten Metronom-Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Uelzen, der unter anderem zwischen Hamburg und Bremen verkehrt.