

■ Schienenverkehrswochen 1990

Sprechtage mit DR und DB

aus SIGNAL 07/1990 (Oktober 1990), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10001282)
IGEB

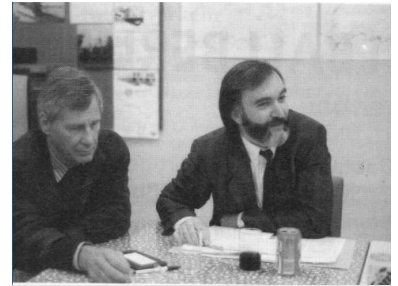
Erstmals zu den Berliner Schienenverkehrs-Wochen hat auch die DR an einem Sprechtag für Bahnreisende teilgenommen. In den vergangenen Jahren halten lediglich Vertreter der DB den Reisenden Rede und Antwort gestanden. Die Revolution in der DDR ermöglichte es nun, daß die Bahnreisenden erstmals DB- und DR-Vertreter gleichzeitig zu ihren Problemen befragen konnten.

Anwesend waren diesmal Herr Herz, Abteilungsleiter Personenverkehr bei der DB-Verwaltungsstelle Berlin, Herr Funk, Vizepräsident der Reichsbahndirektion Berlin, Herr Schultz, Leiter des Bahnhofs Zoologischer Garten und Herr Kulling, Leiter des DB-Reisezentrums in der Hardenbergstraße.

Von den anwesenden Reisenden wurden zahlreiche Probleme angesprochen, die teilweise schon seit Jahren bestehen. So wünschte sich ein Reisender die Verwendung anderer, geruchsneutraler Desinfektionsmittel in den Reisezugwagen der DR. Dies hat die IGEB schon vor Jahren gefordert, nun bemüht sich die DR in Zusammenarbeit mit der DB um die Einführung anderer Mittel und überhaupt um eine Verbesserung der Wagenreinigung, die insbesondere im DR-Binnenverkehr jahrelang vernachlässigt wurde. In absehbarer Zeit können die Reisenden im DR-Abteil also wortwörtlich wieder aufatmen, vielleicht hält ja Zitrone oder Lavendel Einzug in die Abteile, und auch die Reinigung der sanitären Einrichtungen soll verbessert werden.

Die Vertreter von DB und DR berichteten auch über eine völlige Neuordnung des Fernverkehrs ab nächstem Sommerfahrplan (gültig ab 2. Juni). In diesem Zusammenhang forderten einige Fahrgäste, mehr Züge über die Stadtbahn zu führen, insbesondere Züge aus dem Westen, um Fahrzeit einzusparen, die bei der Umfahrung Berlins anfällt. Dies wird auch gemacht, dafür fallen jedoch Züge Richtung Süden weg. Sie werden ab Lichtenberg oder anderen Bahnhöfen fahren. Der Grund: Die Stadtbahn ist dringend sanierungsbedürftig und wird deshalb zumindest abschnittsweise bis 1997 (Eröffnung der Schnellfahrstrecke nach Hannover) eingleisig sein. Durch die Elektrifizierung es zu zusätzlichen Engpässen kommen, die eine generelle Verstärkung des Verkehrs auf den Ferngleisen der Stadtbahn vorerst nicht zulassen.

Ein weiteres Problem stellt immer noch der Platzkartenverkauf dar. Dafür stehen zwei Computer-Systeme zur Verfügung. Das eine ist EPA von der DB, das andere EPLA von der DR. Die Platzkontingente der ehemaligen Transitzüge sind ca. 60:40 zugunsten der EPA aufgeteilt, so daß das Kontingent der EPLA schnell aufgebraucht ist, da zahlreiche DDR-Bürger sich einen Platz über dieses System reservieren lassen. Da die Reservierungsstelle des Bahnhofs Zoo mit beiden Systemen ausgestattet ist, schicken zahlreiche andere DR-Verkaufsstellen die Reisenden dorthin. Es entstehen täglich lange Schlangen im Bahnhof Zoo. Die DB hat reagiert und weitere EPA-Geräte beschafft um die Bedienung der Kunden am Bahnhof Zoo zu beschleunigen. Ab Oktober sollen nun auch die Bahnhöfe Hauptbahnhof, Schöneweide und Lichtenberg ein EPA-Buchungspult erhalten. Eine generelle Entlastung des Bahnhofs Zoo wird aber erst erwartet, wenn Anfang nächsten Jahres die beiden Buchungssysteme EPA



(Foto: G. Radke)



So gut wie nie zuvor war das Podium beim Sprechtag für Bahnreisende. Erstmals war auch die Deutsche Reichsbahn vertreten. Das obere Foto zeigt die Herren Kulling und Herz von der DB, das untere Herrn Funk und Herrn Schulz von der DR. (Foto: G. Radke)

und EPLA gekoppelt werden und damit die Aufteilung der Plätze in Kontingente abgeschafft wird.

Immer wieder Ärger gibt es auch mit dem Bahn-Bonus-Heft der Bundesbahn. Dies ist ein Rabatt für Vielfahrer, bei dem der DB-Fahrpreis von der Verkaufsstelle in ein Heft eingetragen wird. Wenn 1000 DM beisammen sind, gibt es einen Gratis-Fahrschein. Doch wer bei der DR seinen Fahrschein kauft bekommt diese Eintragung nicht, da nur DB-Stellen den Preis eintragen. Herr Schultz erklärte daraufhin sofort die Bereitschaft, auf seinem Bahnhof die Eintragung vornehmen zu lassen. Doch Herr Kulling von der DB meinte daraufhin, die Eintragung ins Heft sei ein generelles Problem, auch bei ausländischen Bahnverwaltungen und anderen DR-Bahnhöfen. Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn beraten auch schon ein gemeinsames Tarifsysteem, das ab Anfang nächsten Jahres gültig werden soll, bei dem auch dieses Problem wohl gelöst werden könnte. Die Reisenden müssen sich also weiter gedulden.

Zu einem weiteren Problem hat sich die Versorgung durch das Bistro-Cafe im InterRegio gemausert. Immer mehr Reisende nutzen dieses Angebot, so daß es zu langen Warteschlangen im Zug kommt. Richtige Speisewagen sind jedoch nicht vorhanden und passen nach Aussage der DB-Vertreter auch gar nicht «in das Produkt InterRegio». bis zum Fahrplanwechsel 1991 müssen sich die Reisenden also noch gedulden, dann kommt der InterCity mit seinem «Produktmerkmal" Zugrestaurant oder einfacher gesagt: Speisewagen.

Insgesamt kann ein positives Resümee gezogen werden: Die Reisenden konnten ihren Ärger endlich einmal direkt "an die richtige Adresse" bringen, den Vertretern von Bundesbahn und Reichsbahn wurde der unmittelbare Kontakt zu den Reisenden ermöglicht, und so manches Problem dürfte nach diesem Sprechtag der Vergangenheit angehören. Daß der Sprechtag nicht so gut besucht war, könnte ein Hinweis darauf sein, daß die Bahnreisenden insgesamt doch zufriedener sind als erwartet, oder daß Ärgernisse bei der gelegentlichen Bahnreise eher «geschluckt» werden, als Ärgernisse im täglichen Nahverkehr.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001282>.

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