

■ Brandenburg

Schlimme Zustände beim Umsteigen

aus SIGNAL 04/2003 (August/September 2003), Seite 36 (Artikel-Nr: 10002515)
DBV Niederlausitz

Nach großem Druck sind die Verspätungen auf der RE 2 etwas kalkulierbarer geworden. Nun sich auf der Linie RE 5 der Zustand nicht verbessert, sondern noch weiter verschlechtert.

Wegen den Baustellen und geplanten und ungeplanten Störungen auf der Berliner Stadtbahn können sich die meisten Bahnkunden über Verspätungen von 5 bis 15 Minuten schon lange nicht mehr aufregen! Bei pünktlichen Zügen ist die Hoffnung, daß dies wenigstens bis zum eigenen Zielbahnhof so bleiben möge, ständiger Begleiter. Und das noch mehr, wenn ein Anschluß zu einem anderen Zug an einem Bahnknoten erreicht werden muß. Allerdings kann man in diesem Fall unter günstigen Umständen noch darauf bauen, daß dem Bahnkunden Hilfe zuteil wird.

Ganz anders ist es aber schon, wenn der Anschluß an einen Knoten zum Busverkehr erreicht werden soll. Wie soll die Bahn auch wissen oder ahnen, dass es Pendler gibt, die noch nicht von Bus auf Auto umgestiegen sind. Erst auf Nachfrage beim Zugbegleitpersonal versucht dieses dann zwar (anderes ist seitens DB Regio nämlich nicht vorgesehen) mit entsprechendem Zeitverlust, und nicht direkt, den Bus zu erreichen, da ist es oft schon zu spät! Und wenn es dann noch die letzte Verbindung ist, richtiger gesagt war, bleibt dann nur noch der kilometerlange Fußweg oder das Taxi. Beides ist mit zusätzlichen Ärgernissen und Belastungen verbunden.

Aber wahrscheinlich meint deshalb ein brandenburgischer Verkehrsstaatssekretär, dass nur die DB Regio AG in der Lage ist, den Schienenregionalverkehr in Brandenburg durchzuführen. Noch nichts von der Lausitzbahn Cottbus - Görlitz - Zittau gehört? Denn da sind nicht nur die Bahnkunden ob des dort üblichen Service erfreut und nutzen diesen gerne. Immerhin macht das bundesweit Schlagzeilen.

Natürlich ist dies auch umgekehrt so. Was interessiert es eine kreis(Fehl?) geleitete Busverkehrsgesellschaft, ob ein Zug später kommt oder nicht. Selbst dann nicht, wenn der Zug schon einfährt. Denn wozu hat man einen Fahrplan? Jedenfalls sicher solange nicht, wie ohne Qualitätsprüfung von den Kreistagen aus dem Kreishaushalt pauschal pünktlich die Zuschüsse und vom VBB über die Fahrgeldaufteilung und eventuell vom Land nach vielen Jahren immer der Busparallelverkehr mit SPNV-Geldern gestützt wird!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002515>.

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



Bushaltestelle am Bahnhof Herzberg. Die Haltestelle liegt zwar direkt am Bahnhof, die Baulichkeiten lassen aber eine visuelle Information zwischen Bus und Zug nicht zu. (Foto: Frank Böhnke)