

■ Überregional

Bahn AG wieder Behördenbahn? Bei Zugverspätungen gilt wieder bewährte Bundesbahnpraxis

aus SIGNAL 03/2004 (Juni/Juli 2004), Seite 6 (Artikel-Nr. 10003107)
DBV Bundesverband

Jahrelang hatte sich die Deutsche Bahn AG geweigert, im Falle von verspäteten Regionalzügen Nahverkehrsreisende die Mitfahrt in einem nachfolgenden Inter- oder Eurocity-Zug zu ermöglichen.

Nicht nur im Ruhrgebiet kam es deshalb oft zu krawallähnlichen Zuständen mit BGS-Einsatz, wenn erboste Pendler bei einer Verspätung ihres Nahverkehrszuges eigenmächtig einen nachfolgenden IC enterten.

Von der Deutschen Bahn AG wurde diese fahrgastunfreundliche Praxis damit begründet, dass der Fernverkehr und Regionalverkehr von verschiedenen Gesellschaften betrieben werde (Reise&Touristik AG bzw. DB Regio AG). Die bei der alten Behördenbahn von vor 1994 übliche Praxis, bei verspäteten Zügen IC-Züge für Pendler freizugeben, damit sie trotzdem pünktlich ans Ziel kommen, feiert bei der Deutsche Bahn AG offenbar nun fröhliche Urständ.

Ende April war dies in Berlin zu beobachten: Der eigentlich um 11.15 Uhr zur Abfahrt in Berlin-Spandau fällige RE 33105 von Rostock nach Elsterwerda (RE 5) hatte 20 Minuten Verspätung. Dieser Zug sollte daher in Berlin-Flughafen Schönefeld vorzeitig seine Fahrt beenden und von dort zurück nach Rostock fahren. Für die Weiterfahrt Richtung Süden wurde ein Zug aus Elsterwerda in Schönefeld gekehrt. Damit aber Berliner Nahverkehrsreisende, die Ziele hinter Schönefeld ansteuern wollten, rechtzeitig den in Schönefeld wartenden Zug auf dem Südast der RE-Linie 5 erreichen können, wurde ab Spandau der aus ungarischen Eurocity-Wagen gebildete IC 2571 von Hamburg-Altona nach Dresden Hauptbahnhof für Nahverkehrsreisende mit Fahrausweisen des Verbundtarifes Berlin-Brandenburg (VBB) freigegeben. Somit wurde erreicht, dass der RE 333105 im Südteil keine Verspätung hatte, Reisende ab Berlin trotzdem pünktlich ihr Ziel erreichten und zudem in den Genuss einer Fahrt mit ungarischem EC-Komfort kamen.

Bahnkenner vermuten, dass zwei Umstände die Bahn zu einer kundenfreundlichen und flexiblerem Verspätungsmanagement veranlasste. Zu einem sind Fernverkehr und Regionalverkehr wieder, zumindest auf Vorstandsebene, zu einem Bereich Personenverkehr zusammengefasst worden. Hauptbeweggrund der seit Jüngstem geübten Praxis dürfte jedoch sein, dass etwa 1 000 leitende Mitarbeiter der DB AG einer Malusregelung beim Gehalt unterworfen sind (vergleiche [Signal 2/2004](#)) wenn es zuviel Verspätungen gibt. Mit der hier geschilderten Praxis wurde es erreicht, dass der RE aus Rostock südlich von Berlin nun pünktlich verkehrte. Und wenn es Eisenbahner am eigenen Geldbeutel spüren, dass Kunden und Öffentlichkeit unzufrieden sind, wird die wie ein Gral gehütete Trennung von Nah- und Fernverkehr unbürokratisch über Bord geworfen und eine praxisorientierte Betriebsdurchführung selbstverständlich - wie sie die alte Behördenbahn durchgängig kannte. (mkv.)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003107>.



Verspätungen sind für alle ein Ärgernis. (Foto: GVE-Archiv)

