

ICE-Ausfälle

DBV fordert Entschädigungen für Bahnreisende

Das Dilemma der Deutschen Bahn mit den noch ungelösten Problemen an den Achsen der ICE-3 und ICE-T Züge ist bei weitem mehr als ein technisches Problem für den Monopolanbieter im Schienenfernverkehr. Es ist ebenso ein riesiges Marketing- und Imageproblem. Dies erfährt der DBV seit Monaten aufgrund von vielen Beschwerden und Unmutsäußerungen der Bahnreisenden. Um den entstandenen Schaden vieler Reisender über das von der Bahn praktizierte Maß hinaus auszugleichen, hat der Präsident des Deutschen Bahnkunden-Verbands, Gerhard J. Curth, einen persönlichen Brief an den Vorstandsvorsitzenden der DB, Herrn Hartmut Mehdorn, geschickt und diesen gebeten, den Kunden in dieser Hinsicht stärker entgegenzukommen.

Auch wenn die Bahn keine Schuld an den eingeschränkten Einsatzmöglichkeiten eines Teils ihrer Fahrzeugflotte trägt, muss sie sich doch am Management der Krise messen lassen – und das ist alles andere als glücklich. Kunden erfuhren oft erst Minuten vor der geplanten Ankunft eines Zuges über dessen Verspätung, diese wurde oft im Zehnminutentakt nach oben korrigiert, Auskünfte des Servicepersonals und Meldungen an den Anzeigetafeln am Bahnsteig stimmten nicht überein, über mögliche Ersatzrouten wurde keine Auskunft erteilt, die angezeigte Wagenreihung stimmte nicht mit der tatsächlichen überein und im Zug gab es überfüllte Waggons und bürokratisch denkende Zugbegleiter, welche die 1. Klasse hermetisch vor allen anderen (auch stehenden) Fahrgästen abschirmten.

Das Image der Bahn retten die Mitarbeiter, die in solch einem Moment Sitzplätze in der 1. Klasse freigeben und Reisenden erstickende Enge oder das stundenlange Stehen ersparen.

Nicht wettmachen kann die Bahn allerdings den Schaden, der den Bahncard-100-Nutzern tagtäglich entsteht: kein gesicherter Sitzplatz, kein gesicherter Platz an einem Tisch und zu geschätzten 99 Prozent kein Platz in den IC-Zügen an einer funktionierenden Steckdose für den Laptop. Aus der Reisezeit (die nach dem Bahn-Slogan Arbeitszeit ist) wird da die x-fache „Nutzloszeit“, die durch nichts zu ersetzen ist. Reist ein Fahrgast sonst zum Beispiel eine Stunde von Leipzig nach Berlin, sind das zwei Stunden Arbeitszeit an einem Bahn-Comfort-Platz für hin und zurück. In den vergangenen Monaten wurden daraus täglich 3 bis 4 Stunden nutzlose Wartezeit am Bahnsteig und Fahrt im Zug ohne die gesicherte Möglichkeit, vernünftig arbeiten zu können.

Der DBV hält es für angebracht, die DB-Kunden nicht mit ein paar Bonus-Punkten ab-

zuspeisen, sondern vor allem den Vielfahrern ein Umfeld zu bieten, das dem nahe kommt, was auch die Kaufentscheidung bei vielen Mobility-Card-Nutzern ausgemacht haben dürfte. Das bedeutet konkret, bei Kenntnis von Unzulänglichkeiten 1-Klasse-upgrades zu geben und die kostenlose Nutzung der Internetzugänge am Bahnhof zu ermöglichen, um die Wartezeiten nicht nutzlos verstreichen lassen zu müssen.

Es geht nicht darum, aus der Krise Profit zu schlagen, sondern nur zu einem größeren Teil das zu bekommen, was man gekauft hat. Nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums sollten für Mobility-Bahncard-Inhaber auf Basis des Wohnsitzes die Ausfälle im Verkehrsangebot als Basis für eine „echte Entschädigungsleistung“ herangezogen werden, zum Beispiel als Abschlag auf die neue Bahncard. Wenn die Hälfte der Züge auf einer Relation ausfallen, die andere Hälfte unpünktlich, voll und mit schlechtem Service fährt, muss dies am bereits bezahlten Preis für ein Produkt, dessen Leistungen man über Monate nicht erhält, einen erheblichen Abschlag nach sich ziehen – und zwar schon aus Kulanz gegenüber Kunden, die pro Jahr 3650 Euro bezahlen.

Deutscher Bahnkunden-Verband

Sinkende Energiepreise weitergeben

Steigende Energiekosten waren stets ein zentrales Argument der Deutschen Bahn, wenn es um die Begründung für höhere Fahrpreise ging. Inzwischen sanken die Energiepreise drastisch und die öffentlichen Verkehrsunternehmen sparen Millionenbeträge. Der Deutsche Bahnkunden-Verband fordert daher von den Verkehrsunternehmen, den (unerwarteten und daher nicht verplanten) Geldsegen für die Kunden einzusetzen.

„Beim ÖPNV können zum Beispiel das Angebot verbessert werden, Fahrzeiten ausgedehnt, Taktungen verkürzt oder Serviceleistungen ausgeweitet werden. Auch beim Thema Sicherheit sind Investitionen sinnvoll.“, so Ger-

hard J. Curth, Präsident des Deutschen Bahnkunden-Verbands. „Selbstverständlich sind auch Investitionen in die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene für den DBV notwendig, jedoch darf der gewonnene Spielraum nicht für überdurchschnittliche Steigerungen bei Vorstandsbezügen oder Gewinnausschüttungen an Anteilseigner verschwendet werden.“

Die von der öffentlichen Hand getragenen Verkehrsunternehmen haben jetzt die Chance, durch geeignete Maßnahmen Kunden hinzuzugewinnen, die nicht ungenutzt verstreichen darf. Vor diesem Hintergrund erwartet der DBV jetzt deutliche Verbesserungen im ÖPNV- und Bahn-Angebot.



Leserforum

Dr. Guido Bömer, Berlin

Übervolle S-Bahn-Züge auf der Ringbahn

Der SIGNAL-Ausgabe 5/2008 entnahm ich folgende Aussage der S-Bahn Berlin GmbH: „Auf dem Ring sei die Auslastung schwerpunktmäßig hoch (vor allem Treptower Park—Neukölln), auf anderen Ringabschnitten aber eher gering (z. B. Jungfernheide—Westend). Somit gleiche sich die Auslastung auf

dem gesamten Ring aus.“ Dazu möchte ich als Fahrgast, der noch jeden Morgen zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr auf der S 41 zwischen Frankfurter Allee und Schöneberg unterwegs ist, Folgendes bemerken:

1. Die Auslastung auf der S 41 ist zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr nicht nur zwischen Treptower Park und Neukölln, sondern zwischen Ostkreuz (Zustieg von der Stadtbahn) und Neukölln einerseits sowie zwischen Hermannstraße und Südkreuz andererseits sehr hoch.

„Sehr hoch“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Züge übervoll sind, man kaum Luft bekommt und sich wie eine Ölsardine fühlt. Wenn – was leider auch immer öfter vorkommt (so am 4.11., Abfahrt 7.48 Uhr ab Frankfurter Allee) Züge ausfallen, sind die Kapazitäten mehr als erschöpft. Ich lade die Verantwortlichen der S-Bahn ein, sich einmal selbst ein Bild von der Lage zu machen oder ihre Fahrgäste bzw. die wenigen noch vorhandenen Aufsichteten auf der Strecke (z. B. am Bahnhof Ostkreuz) zu befragen.

2. Ich entnehme der in „Signal“ zitierten Aussage der S-Bahn Berlin GmbH, dass sie die unhaltbaren Zustände auf der Ringbahn zwischen Ostkreuz und Neukölln sowie Hermannstraße

und Südkreuz in den Morgenstunden sehenden Auges hinnimmt, weil ja anderswo Züge leerer sind. Dies kommt mir vor, als ob man einer 4-köpfigen Familie, die auf 12 m² leben muss, sagt, daran solle sich nichts ändern, weil es schließlich Millionäre gebe, die zu zweit auf 500 m² lebten, so dass sich alles gleiche! Ich persönlich fühle mich als Fahrgast verhöhnt.

3. Der Presse musste ich entnehmen, dass S-Bahn-Züge jetzt verstärkt gewartet werden müssen. Ich hoffe sehr, dass, wenn dies zu Reduzierungen des Ringbahnverkehrs führen sollte (immerhin sind ja die auf dem Ring verkehrenden Zugtypen betroffen), auf dem Abschnitt Ostkreuz—Neukölln—Südkreuz Verstärkerzüge eingesetzt werden.