

# Offener Brief eines Vielfahrers an die Deutsche Bahn AG

*Eine Liste der Brennpunkte des Personenverkehrs, die ich erlebt habe.*

*Mit der Bitte, zu handeln*

Sehr geehrte Damen und Herren,

Seit 2013 bin ich Vielfahrer im Eisenbahnverkehr, insbesondere die Fernzüge der Deutschen Bahn sind mein zweites Zuhause. Eine Zugbegleiterin bat mich neulich, sämtliche Erfahrungen aufzuschreiben und an den Kundendialog der DB zu schicken. Man sieht, dass Eisenbahner und Bahnkunden im gleichen Boot sitzen. Wie süß! Sie hat zumindest das Gefühl, dass sie innerhalb des Unternehmens nichts ändern kann und hofft, auf einen Vielfahrer, der die Probe-BahnCard 100 nicht verlängert, würde die Deutsche Bahn eher hören.

Meine Absicht ist kein „Bahn-Bashing“ auf dem Niveau der „gelben Presse“. Die Bahn ist mir ans Herz gewachsen und ich biete Ihnen meine Freundschaft an. Gestatten Sie mir bitte trotzdem manche überspitzte Formulierung. Das macht man auch und insbesondere unter guten Freunden, um den anderen wachzurütteln da wo es notwendig ist. Und anscheinend bin ich beim Thema Bahn nicht ganz so emotionslos. Aber ich meine es gut! Und ich bin optimistisch. Wenn sie sämtliche Vorschläge von mir in die Tat umsetzen, wird das helfen, um die jahrzehntelange Misswirtschaft zu beenden und die Deutsche Bahn (bzw. den Verkehrsträger Bahn) endlich zu einem erfolgreichen Unternehmen mit zufriedenen Kunden zu machen.

Verzetteln Sie sich bitte nicht in Details. Falls ich in Erinnerung habe, dass ein Zug fünf Wagen hatte und in Wirklichkeit hatte er sechs Wagen, dann kann man es zwar richtigstellen. Viel wichtiger wäre allerdings, auf das große Ganze einzugehen und es anzupacken. Da geht es nicht um ein-zwei Wagen, sondern eher um 10-20 Zugpaare! Ich nehme mir gern einige Tage für eine sorgfältige Recherche, mehr aber nicht – das Leben ist zu kurz. Deswegen bitte ich, geringfügige Ungenauigkeiten oder fehlende Zahlen zu entschuldigen.

Ich fange mit dem Positiven an. Im Laufe der vergangenen fünf Jahre hat sich die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf meinen Fahrten verbessert. Mit Ausnahme von Juli und August läuft der Bahnverkehr im Jahr 2018 weitgehend ohne größere Störungen und Verspätungen. Besonders hervorheben möchte ich den kostenfreien WLAN in den ICE-Zügen. Im Gegensatz zur Bordgastronomie, den Reservierungsanzeigen und Klimaanlage kann man sich auf seine Funktionsfähigkeit nahezu hundertprozentig verlassen.

## **Die großen Brennpunkte: Unzureichendes Zug- und Platzangebot auf den wichtigsten Linien des Fernverkehrs**

Damit wir die Probleme erfolgreich anpacken können, muss ich vor allem die Themen ansprechen, die besonders weh tun. Bitte verzeihen Sie mir das, ich meine es nur gut. Also fange ich, natürlich, mit der Strecke München – Hamburg an, und deren weiteren Äste bis Bremen, Berlin, Stuttgart, Basel. Hier sind weder das Auto noch Bus und Flugzeug eine ernstzunehmende Konkurrenz. Hey, die Bahn könnte hier beim Kunden so richtig punkten! Sie könnte glänzen! Stattdessen erlebt man insbesondere an (ganz normalen) Freitagen und Sonntagen jede Woche dasselbe Drama. Von der Oktoberfestzeit, einem Konzertereignis oder Ähnlichem ganz zu schweigen. Wenn Sie Woche für

Woche beobachten, dass für immer dieselben Zugverbindungen die Meldung „Außergewöhnlich hohes Reisendeaufkommen“ im Reisendeinformationssystem auftaucht, dann müsste ein Unternehmen mit 40 Milliarden Euro Umsatz in der Lage sein zu sagen: „Ok, ab nächste Woche bieten wir in diesen Zeitlagen Zusatzzüge an“.

Ich bin auf dieser Strecke besonders häufig unterwegs. Dass freitags und sonntags in den nachmittäglichen/abendlichen Zügen auch die Gänge und Einstiegsbereiche voller Fahrgäste sind, ist inzwischen eher die Regel als die Ausnahme. Die Spitze des Eisbergs erlebte ich 2017 oder 2018 (vielleicht war es der 10.09.2017, vielleicht war es ein anderer Tag). An diesem Abend wollte ich von Hannover mit dem ICE 635/685 in Richtung Süden fahren. Der Zug war dermaßen überfüllt, dass der Zugchef die Abfahrt aus Sicherheitsgründen nicht verantworten konnte. Fahrgäste wurden gebeten, wenn möglich, auszusteigen damit der Zug weniger überfüllt ist und abfahren kann. Wie die Situation gelöst wurde, habe ich nicht mitbekommen. Als rücksichtsvoller, mitdenkender Bahnkunde nahm ich natürlich den ICE 775 bis Kassel-Wilhelmshöhe in der Hoffnung, dass ich dort in den ICE 635/685 einsteigen kann/darf. Das ging gerade noch gut.

Die Linie Berlin – Ruhrgebiet bereitet ebenso Ärger – nicht nur sind die Kapazitäten gering, auch machen sich die technischen Störungen am ICE 2 regelmäßig bemerkbar. Am 04.03.2018 wurden in Berlin-Gesundbrunnen Fahrgäste des ICE 940/1050 gebeten, wenn möglich, auszusteigen, da der Zug ab Berlin Hbf zu überfüllen drohte. Als Belohnung gab es Kulanzgutscheine im Wert von 30 Euro.

Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Bamberg und Halle/Leipzig ist von den Fahrgastzahlen her ein voller Erfolg. Es fehlen allerdings Züge mit ausreichend Sitzplatzkapazität. Insbesondere die ICE 3, d.h. die schnellsten Verbindungen, werden dem Ansturm nicht gerecht. Sie fahren nur einteilig und sind regelmäßig überbesetzt. Am 04.08.2018 spitzte sich die Situation im ICE 1005 zu. Das Reisendeaufkommen war ohnehin stark, da fiel in einem 1. Klasse-Wagen auch die Klimaanlage aus. Dies führte zu Auseinandersetzungen zwischen 1. Klasse-Kunden und bahn.comfort-Kunden um die letzten verbliebenen Plätzen im Zug, den bahn.comfort-Plätzen. Ein bahn.comfort-Kunde lieferte sich mit dem Zugbegleiter einen verbitterten verbalen Schlagabtausch. Hinterher kam die Durchsage, so oder ähnlich im Wortlaut: „Liebe Fahrgäste, ich würde Ihnen gern Sitzplätze anbieten, wenn es irgendwie möglich ist. Aber es geht nicht, der Zug ist komplett voll. Und in Erfurt wird auch noch ein starker Zustieg erwartet. Da kann man auch nicht unterscheiden zwischen 1. Klasse und bahn.comfort, alle brauchen einen Sitzplatz. Wir versuchen das menschenmögliche, doch manchmal geht es einfach nicht.“ Ich dachte mir, doch, das ginge ganz, ganz einfach. Man braucht nur einen zweiten Zugteil anhängen. In so einer Situation sind die Zugbegleiter angewiesen, dafür zu sorgen, dass zumindest die älteren Menschen einen Sitzplatz haben. Sie geben ihr Bestes und dennoch ist die Lage manchmal so dramatisch, dass auch die Zugbegleiter ihre Bemühungen nach einer gewissen Zeit beenden.

Wer ohne Sitzplatzreservierung wenige Minuten vor Abfahrt einsteigt oder an einem Unterwegsbahnhof zusteigt, hat oft keinen Sitzplatz. Ein probates Mittel ist, Sitzplätze zu besetzen von Fahrgästen, die am nächsten Unterwegsbahnhof aussteigen bevor die neu zugestiegenen diese Sitzplätze erreichen. Ich mache das ruhig, langsam und rücksichtsvoll. Am 06.08.2018 beobachtete ich im ICE 1004, wie es andere Fahrgäste ins Extrem getrieben haben. Sie beobachteten bereits fünf Minuten vor Ankunft, wer sein Gepäck von der Ablage herunternimmt und fragten, ob die Sitzplätze frei werden, um diese sofort zu sichern. Man kann es mit dem Münchner Wohnungsmarkt vergleichen – die Plätze sind vergeben bevor sie so richtig auf den Markt erscheinen. Es ist wieder ein ICE 3 zwischen München und Berlin, wieder nur einteilig. Erkennen Sie hier einen Zusammenhang?

Durch die Sitzplatzdiskussionen kommt man ins Gespräch mit anderen Fahrgästen. Wir diskutieren die Vor- und Nachteile der Buchbarkeit von Verbindungen. In italienischen oder französischen

Fernzügen darf, im Gegensatz zu Deutschland, nur einsteigen, wer eine Reservierung hat. Dies wäre allerdings der falsche Weg für die Deutsche Bahn. Sämtliche Versuche meinerseits, in diese Länder zu reisen, scheiterten daran, dass am Tag davor sämtliche Züge bereits ausgebucht waren. So werden die SNCF und ich, Trenitalia und ich keine Freunde. Seit neuestem hat die Deutsche Bahn einen Schritt in diese Richtung gewagt und die Buchbarkeit für Verbindungen mit überfüllten Zügen gestrichen. Diese Maßnahme hilft nicht weiter, sie schafft nur Ärger. Mit ein paar Tricks lässt sich ein Flexpreis für eine gleichwertige Verbindung am selben Tag buchen, mit dem man auch den überfüllten Zug benutzen kann. Zudem kann man sich auf die Information im Reisendeinformationssystem nicht immer verlassen. Ich erlebte es, wenn ich mich richtig erinnere, am 31.05.2018 im ICE 781. Angezeigt war „außergewöhnlich hohes Fahrgastaufkommen“, in Wirklichkeit gab es viele freie Sitzplätze.

## **Die Reise zum Urlaubsziel: ein Härtetest**

Die Fernverkehrszüge zu den Urlaubszielen sind nicht ausreichend. Der ICE 1712/1713 ist besonders auf dem Abschnitt Berlin – Züssow ein Drama. Das IC-Zugpaar 2082/2083/2084/2085 ist, vorsichtig ausgedrückt, jeden Tag ziemlich stark ausgelastet. Auf diesen Linien braucht es mindestens einen 2-Stunden-Takt. In der Verlängerung können Sie Ihrer Kreativität freien Lauf lassen. Neben den bisherigen Zielen Berchtesgaden und Oberstdorf könnten Sie die Züge mal nach Lindau, mal nach Mittenwald, mal nach Salzburg, mal Richtung Mühldorf, Passau verlängern. Den Intercity „Rottaler Land“ gab es schon mal, Sie haben ihn gestrichen. Genau das gleiche trifft auf den Norden zu. Rostock ist von Berlin aus viel zu schwach im Fernverkehr angebunden. Hier sollten Sie einen ordentlichen Zwei-Stunden-Takt schaffen oder zumindest 4-5 Zugpaare am Tag anbieten. Usedom und Rügen könnten noch 2-3 zusätzliche Zugpaare vertragen. Mehrere Fernverkehrszüge, die in Hamburg enden, sollten bis Lübeck, Kiel, Flensburg oder Westerland verlängert werden. Das derzeitige Angebot wird dem Fahrgastaufkommen nicht gerecht, ebenso bereitet das Umsteigen in Hamburg Hbf oft Herzrasen und Adrenalin, zumal hier zu wenige und zu schmale Bahnsteige und Gänge zur Verfügung stehen.

Ein Aspekt wird oft vernachlässigt: das Reisegepäck. Sie hätten das sehen müssen, die DB Lounge Hamburg Hbf am späten Vormittag des 1.09.2018. Berge von Koffern auf allen Seiten und an sämtlichen Gängen! Ich bin da ein braver Fahrgast und habe meist nur Rucksack dabei. Trotzdem sollte man das Gepäck in die Berechnungen mit aufnehmen. Wenn die Züge ohnehin zu überfüllen drohen und man auch noch wegen den Koffern nur schwer aneinander vorbeikommt, entstehen oft Spannungen, welche bis hin zu einer polizeilichen Räumung des Zuges führen. Die Zugbegleiter haben ihre liebe Not, Gepäckstücke zu sortieren, mit Fahrgästen zu verhandeln und die sicherheitsrelevanten Bereiche im Zug frei zu halten. Ein großer Teil der monatlichen Vergütung für Eisenbahner ist Schmerzensgeld. Für das, was sie mitmachen, viel zu wenig. Dabei könnte es so einfach sein. Verdoppelung des Takts, Verdoppelung der Platzkapazität. Und fertig! Zufriedene Kunden, zufriedene Mitarbeiter.

Für die BahnCard 100 werben Sie unter anderem mit dem Vorteil der kostenlosen Fahrradmitnahme. Sie werben für etwas, was der Kunde in Wirklichkeit kaum nutzen kann, ihn sogar in die Situation bringt, zu stranden! Im Regionalverkehr zittert man auf den Unterwegsbahnhöfen, ob man mit dem Fahrrad überhaupt einsteigen kann bzw. darf. Hier habe ich eine unschöne Szene aus Zella-Mehlis in Erinnerung, bei der Fahrgäste mit Fahrrädern nicht in den Regionalexpress nach Erfurt einsteigen durften. Es kam zu gegenseitigen Beleidigungen zwischen Fahrgästen und Zugbegleiterin. Das Verhalten ist ohne Zweifel niveaulos, allerdings kann man den Frust nachvollziehen. Der nächste Zug kommt erst zwei Stunden später und man hat genauso wenig eine Sicherheit, dass man dort mitfahren kann. An den Anfangsbahnhöfen muss man mindestens 15 Minuten vor Abfahrt einsteigen,

um einen sicheren Platz für das Fahrrad zu haben, beispielsweise in München Hauptbahnhof bei Zügen in Richtung Alpen. Dies übrigens im Sommer auch unter der Woche und sowohl vor- als auch nachmittags!

Die auf dem ersten Blick attraktive Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Fernverkehr hat sich in der Praxis als enttäuschend erwiesen. Wer beispielsweise in Göttingen, Kassel, Fulda oder Würzburg wohnt, muss sich insbesondere im Sommer Monate im Voraus die Stellplätze sichern für die wenigen Züge, die eine Fahrradbeförderung zulassen. Besonders bitter ist, wenn aufgrund eines technischen Defekts genau der Wagen mit dem reservierten Stellplatz ersatzlos ausfällt. Auch hier gibt es eine ganz banale aber wirksame Lösung: Kapazitäten erweitern und sogar Überkapazitäten schaffen, die im Falle einer Störung dienlich sind. Zudem gibt es weite Landstriche, in denen der Fernverkehr ausschließlich aus Zügen besteht, welche keine Fahrradmitnahme zulassen, beispielsweise der ICE T in Ostdeutschland. Hier braucht es dringend parallel verlaufende IC-Verbindungen. Seien Sie kreativ! Die Intercitys können nebenbei kleine Umwege fahren und Städte bedienen, wo sonst kein Fernverkehrszug hält. So haben Sie mit einer Klappe zwei Fliegen getroffen.

Der Sommer ist neben Weihnachten die Hauptreisezeit. Umso ärgerlicher ist das Timing der Baustellen. Bahnsteigsanierung in Hamburg Hbf im Juli/August 2018. Hamburg Hauptbahnhof, da wo die Bahnsteige ohnehin nicht reichen! Weichensanierung München Hauptbahnhof und Sperrung München – Freising im Spätsommer 2018. Dass solche Maßnahmen notwendig sind, steht außer Zweifel. Das Timing ist jedoch unglücklich. Falls Sie solche Projekte in 2-3 trüben Novemberwochen durchführen, wird es kaum ein Kunde mitbekommen. Der Klimawandel ist bereits so weit vorangeschritten, dass man im November Wetter passendes Baustellenwetter hat.

Aufgrund all dieser Umstände (Baustellen, verringerte Sitzplatzkapazität und Zugausfälle durch defekte Klimaanlage, praktisch unmögliche Fahrradmitnahme) darf eine Probe-BahnCard 100 für die 2. Klasse in den Sommermonaten keine 1275 Euro kosten. Ich persönlich wäre bereit, höchstens 300 bis 400 Euro dafür zu zahlen. Ein vergleichbares Angebot, zumindest für einen Monat lang, gab es übrigens! Das war der DeutschlandPass, der aufgrund der angeblich zu geringen Nachfrage abgeschafft wurde. In Wirklichkeit waren die Nutzer des Angebots massenweise empört über die Abschaffung. Ich kann es mit gesundem Menschenverstand nicht erklären, warum die Deutsche Bahn ein Angebot abschafft, das beim Kunden so beliebt war. Man kann höchstens den Verdacht schöpfen, dass die DB durch das Angebot zu wenig Gewinn erzielt hat und es deswegen ein Dorn im Auge war. Mit einfachen Worten ausgedrückt, war dieses Angebot viel zu gut! Aber unter Freunden glaubt man an das Gute im Menschen und arbeitet nicht mit Misstrauen. Auch gute Menschen können mal einen Fehler machen. Durch eine Wiedereinführung des Angebots können Sie diesen Fehler beheben. Das Angebot ist bestens geeignet, um eine breite Masse von Menschen für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn zu begeistern.

## **Landstriche ohne Fernverkehr**

Im Frühjahr 2015 verkündete die Deutsche Bahn die „Fernverkehrsoffensive“. Falls ausnahmslos alle angekündigten Verbindungen und Verbesserungen realisiert werden, wäre das für mich ein erster Schritt in die richtige Richtung. Ich bitte Sie nur, das Ganze ohne Tricks durchzuführen wie beispielsweise ein IC anstatt eines Regionalzugs in derselben Zeitlage anzubieten. Es braucht dringend zusätzliche Züge, die das derzeitige Angebot erweitern. Das heißt, es braucht sowohl den IC als auch den Regionalzug!

Ich habe mir die Zahlen und Daten abgespeichert, die Sie damals der Öffentlichkeit präsentiert haben. Für den Fall, dass wir weiterhin Freunde bleiben, werde ich Jahr für Jahr verfolgen, ob die

Ankündigungen realisiert werden. Meine Erfahrungen zeigen, dass wir 2018 mindestens die Kapazitäten brauchen, die Sie für 2030 versprechen. Betonung auf „mindestens“!

Und bis dahin? Was haben Sie sich überlegt, um die Zeit bis 2030 ohne größere Zwischenfälle und Imageverlust zu überdauern? Die Lage spitzt sich immer weiter zu. Sie müssen sich nicht schämen, wenn Sie beispielsweise alte Fahrzeuge wieder ertüchtigen oder Züge anderer Unternehmen anmieten müssen. Dadurch könnten Sie dem Kunden zeigen, dass sie den Ernst der Lage erkannt haben und Ihr Bestes geben, um die Probleme zeitnah zu lösen.

## **Zu wenige Fahrzeuge**

Im Sommer 2018 hat die Deutsche Bahn angekündigt, die ICE-Flotte massiv zu verstärken. Allerdings haben Sie sehr geschickt einen Teil der Wahrheit verschwiegen. Aus Eisenbahnerkreisen ist mir bekannt, dass die Deutsche Bahn vorhat, den vergleichsweise störanfälligen ICE 2 als erstes auszumustern. Dadurch entsteht eine neue Rechnung und ich frage mich, ohne einen genauen Überblick zu haben, ob die neuen Züge überhaupt ausreichen, um die bestehenden Züge zu ersetzen! Außerdem soll der ICE 4 um einen Wagen verlängert werden und seine Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h angehoben werden. Ein Tropfen auf dem heißen Stein! Tatsächlich wäre eine Verdoppelung der Fahrzeugflotte dringend notwendig und ein Zug, der mindestens die Qualitäten eines ICE 1 hat. Im Falle einer Verspätung freut man sich über jeden ICE 1, der auch mal auf 280 km/h beschleunigen kann. Schon wieder zeigen Sie, dass Sie das Gespür für eben solche Kleinigkeiten aus dem täglichen Bahnbetrieb nicht haben. Außerdem beeindruckt die Laufruhe des ICE 1, während es einem im ICE 4 bereits ab einer Geschwindigkeit von 200 km/h bange wird.

Übrigens, haben Sie etwa die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Frankfurt vergessen? Dort dürfen nur bestimmte Fahrzeugtypen fahren und von diesen Fahrzeugen haben Sie keine zusätzlichen Exemplare bestellt. Eine spürbare Erweiterung der ICE 3 Flotte (samt Baureihe 407) um mindestens ein Drittel ist schon lange überfällig. Auf der Linie München – Nürnberg – Köln (– Dortmund) fahren mehrere Züge planmäßig mit nur einem Zugteil – unter anderem die ICE 522, 524, 526, 625 (außer Montag), 627 (außer Freitag), 629, 721 (außer Freitag und Sonntag), 821. Dort wird es sehr, sehr eng. Ich verstehe das Dilemma: Man kann die Züge nicht um zwei-drei Wagen verlängern, sondern muss entweder mit einer Einfachtraktion oder mit einer Doppeltraktion fahren. Das Problem: Im Zweifelsfall entscheidet sich die DB für die Einfachtraktion in der Hoffnung, dass sie gerade noch reicht. Und die reicht auf dieser Verbindung nicht!

Auch die Intercitys platzen aus allen Nähten. Zwar haben die meisten Intercitys zwischen Köln, Koblenz und Mainz meist um die 10-11 Wagen und fahren mindestens stündlich, dennoch reicht das nicht für das Fahrgastaufkommen, zumal diese Verbindung oft als günstige Alternative zur Hochgeschwindigkeitsstrecke durch den Westerwald genutzt wird. Ähnliches lässt sich für die Verlängerung vom Ruhrgebiet über Bremen nach Hamburg und teilweise weiter nach Stralsund behaupten. Ein Beispiel von vielen ist der IC 2213 am 02.09.2018. Es ist absolut beeindruckend, durch 10 Wagen zu gehen und zu beobachten, dass in der zweiten Klasse nur zwei oder drei Sitzplätze nicht reserviert sind! In sämtlichen ICE und IC-Zügen kommt es häufig vor, dass die bahn.comfort-Plätze die einzigen verfügbaren im ganzen Zug sind. Auch der IC 2 reicht nicht für das Fahrgastaufkommen, beispielsweise zwischen Hannover und Oldenburg(Oldb). Fünf Wagen sind eine ziemlich magere Kost. Ein Positivbeispiel ist die Schweiz. Dort habe ich zwischen den großen Städten Intercitys beobachtet, die 12 bis 14 Doppelstockwagen führen. WOW! Hinzu kommt, dass dort zusammen mit den ICN- und IR-Zügen oft ein 15-Minuten-Takt auf den wichtigsten Verbindungen entsteht.

Zu Weihnachten 2017 haben Sie angekündigt, wörtlich: „Alles, was rollen kann, wird rollen“. In Wirklichkeit gab es vereinzelt Zusatzzüge. Wenn das alles war, was rollen kann, mache ich mir ernsthafte Sorgen. Denn Fahrzeugreserven braucht man nicht nur an den Feiertagen, sondern auch im normalen Betriebsablauf, falls ein anderes Fahrzeug eine Störung hat. Die Deutsche Bahn ist bekannt dafür, alles zu knapp zu kalkulieren. An diesem Beispiel merken wir es. Zu voreilig wurden die By-Wagen beispielsweise nach Polen, Ungarn oder Bulgarien verkauft. Andere Loks und Wagen wurden gar verschrottet. Weitere Fahrzeuge sind zwar vorhanden, stehen jedoch beim Stillstandsmanagement in Hamm, Mukran und wo auch immer, während woanders in der Republik, wo es darauf ankommt, es die Deutsche Bahn kaum schafft, Ersatz- oder Zusatzzüge bereitzustellen.

### **Nachtreisezugverkehr: ein blasser Schatten seiner früheren Selbst**

Wie angekündigt, bleibt Ihnen kein schmerzhaftes Thema erspart. Und ich wünsche der Deutschen Bahn vom Herzen, dass sie auch im Nachtzugverkehr wieder erfolgreich wird. Die Ösis mussten kommen, damit es in Deutschland weiterhin 1-2 klassische Nachtzüge gibt. Wie peinlich! Wenn das an die Öffentlichkeit kommt, wäre es für die Public Relations ein Super-GAU. Mir tat es weh zu hören, dass die Züge mangels Auslastung gestrichen werden. Wo haben Sie Ihre Zahlen her? Sie stimmen mit der Wirklichkeit nicht überein. Ich bin zu allen vier Jahreszeiten auf den meisten Linien mitgefahren, unter der Woche und am Wochenende. In den Sitz- und Schlafwagen gab es kaum freie Plätze, ein ganzes Abteil für mich allein war ein unerreichbarer Traum.

Als Alternative gibt es weiterhin IC- und ICE-Züge. Doch ihre leidvolle Geschichte beginnt bereits am frühen Abend. Die letzten Tagesverbindungen zwischen Hamburg und München/Stuttgart sowie zwischen Berlin und Süddeutschland sind jeweils um ca. 18/19 Uhr. Dass ein Großteil der Fahrgäste am liebsten viel später reisen würde, sehen Sie anhand der starken Auslastung der letzten Tagesverbindungen. Es braucht in jeder Großstadt Verbindungen in jeder Himmelsrichtung, die gegen 20/21/22 Uhr beginnen und gegen 1/2/3 Uhr ihr Ziel erreichen. Ich spreche hier nicht nur für mich, sondern mit Sicherheit auch für zahlreiche weitere Kunden. So einfach ist es allerdings nicht. Nachts läuft der ebenso wichtige Güterverkehr, beispielsweise auf der Schnellfahrstrecke Würzburg – Hannover. Sobald sich der letzte ICE verspätet, kommt er den Güterzügen in die Quere, da sie sich auf der Schnellfahrstrecke nicht begegnen sollen/dürfen. Dann hat man die Wahl zwischen Pest und Cholera: ICE über Altbaustrecke umleiten, Güterzüge ausbremsen oder eine andere Lösung suchen. Am 22.08.2018 erlebte ich eine Begegnung zwischen dem verspäteten ICE 635/685 und einem Güterzug in einem Tunnel zwischen Fulda und Würzburg. Dabei musste der ICE besonders langsam fahren, die Verspätung hat sich vergrößert. Immerhin bin ich dankbar dafür, dass der ICE nicht über die Altbaustrecke umgeleitet wurde.

Nächtliche ICE und IC weisen oft eine verringerte Platzkapazität auf. Beispielsweise fährt das Zugpaar 618/619 nur einteilig, obwohl das Fahrgastaufkommen nachts mindestens genauso stark ist wie am Tag. Beim IC 2020/2021 bin ich förmlich erschrocken. Der Zug führt nur fünf Wagen mit! Vor allem beim Intercity ist es sehr ärgerlich, zumal es mit vernachlässigbaren Kosten möglich wäre, noch ein paar weitere Wagen anzuhängen. Hinzu kommt, dass der Fahrgast nachts etwas mehr Platz braucht. Für eine einigermaßen entspannte Fahrt braucht nachts jeder Reisende mindestens zwei Sitzplätze. Fahrgäste, die auf den Unterwegsstationen dazusteigen, haben oft die Qual der Wahl: Wecke ich jemanden, damit ich mich neben ihm hinsetzen kann oder bleibe ich stehen? Genau das sind die Feinheiten aus dem alltäglichen Bahnbetrieb, welche die Entscheidungsträger bei ihren Kalkulationen überhaupt nicht berücksichtigt haben. Deswegen schreibe ich das Ihnen, damit Sie davon erfahren und endlich handeln.

## **Zu wenige und zu kurze Bahnsteige**

Der Hamburger Hauptbahnhof hat ohnehin zu wenige Bahnsteige. Der Nachmittags-Stau für Fernverkehrszüge zwischen Hamburg-Dammtor und Hamburg Hbf ist seit Jahren bekannt; in der Abfahrt sind mindestens +10 die Regel. Hinzu kommt, dass die Bahnsteige recht eng sind. Sollte sich ein Zug verspäten, warten auf dem Bahnsteig Fahrgäste für 2 bis 3 Züge gleichzeitig. Umso mehr Verzögerungen gibt es beim Einsteigen – es entsteht eine Negativspirale, die zu noch mehr Verspätungen und Unannehmlichkeiten führt.

Ende Juli und Anfang August wurde zudem ein Bahnsteig im Hamburger Hauptbahnhof erneuert – zwei Gleise weniger. Die Intercitys zwischen Hamburg-Harburg und Schwerin haben in diesem Zeitraum nicht in Hamburg gehalten. Als Ersatzhalt diente Hamburg-Bergedorf, mit einem Regionalexpress als Zubringer zwischen Hamburg Hbf und Bergedorf. Am 03.08.2018 am frühen Nachmittag nahm ich diese Verbindung (Hamburg - Stralsund). Vor unserem Zug am gleichen Gleis war ein Metronom, der aus mir unbekanntem Gründen polizeilich geräumt wurde. Mein Regionalexpress konnte nicht losfahren, da der andere Zug das Gleis blockierte. Der Anschlusszug wurde letztendlich erreicht, trotz +15, da auch der Intercity etwas Verspätung hatte. Gerade noch gut gegangen.

Doch nicht nur Hamburg – mehrere Züge auf einem Gleis gab es auch in Magdeburg Hbf am 19.08.2018 um 12 Uhr. In einen Intercity Richtung Dresden am Gleis 6 wollte ein Fahrradfahrer einsteigen, für den allerdings kein Fahrradstellplatz verfügbar war. Die Auseinandersetzung zwischen ihm und der Zugbegleiterin eskalierte derart, dass die Polizei herangezogen werden musste. Der Intercity bekam 20 Minuten Verspätung. Auf dem gleichen Gleis wartete allerdings noch ein Regionalexpress in Richtung Erfurt. Er bekam ebenso eine Verspätung von 10 Minuten. Dass die Verspätungen durch den Fahrgast verursacht wurden, steht außer Frage. Dennoch könnte man die Behinderungen minimieren, wenn jeder Zug einen eigenen Bahnsteig hat, wo er unabhängig von anderen Zügen losfahren kann. Doppelte Bahnsteigbelegungen gibt es – übrigens ganz planmäßig – an vielen weiteren Bahnhöfen.

## **Fazit**

Der Fern- (und teilweise auch Regionalverkehr) der Deutschen Bahn stößt an ganz normalen Betriebstagen an seine äußersten Kapazitätsgrenzen. Bei leicht erhöhtem Fahrgastaufkommen oder Unregelmäßigkeiten (Ferienbeginn, Feiertage, Feste, Baustellen, Betriebsstörungen) bricht das anfällige System umso schneller ganz zusammen. Es braucht mehr von allem! Züge, Sitzplätze, Bahnbedienstete, Gleise, Bahnsteige... In diesem Zusammenhang bitte ich Sie, das Argument „Kosten“ nicht zu erwähnen! Mobilität ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei der die Kosten meiner Meinung nach eine untergeordnete Rolle spielen sollten. Von der gesellschaftlichen Bedeutung her sehe ich den Bahnbetrieb auf gleichem Rang wie Bildung und medizinische Versorgung! Ich wäre glücklich, wenn alle meine Vorschläge umgesetzt werden. Nicht für mein Ego als Bestätigung, dass ich Recht hatte, sondern für das Glück sämtlicher Fahrgäste und Eisenbahner und für den Erfolg des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene.

02.09.2018, Veselin Kolev

### Die dringenden Handlungsempfehlungen nochmal in Kürze:

- Statistische Erfassung der Auslastung von Zügen. Wenn ein Zug an einem bestimmten Wochentag zwei Wochen hintereinander zu stark ausgelastet ist, soll bereits in der dritten Woche in gleicher oder ähnlicher Zeitlage ein Zusatzzug angeboten werden.
- Mindestens Halbstundentakt und Verdoppelung der Kapazitäten auf den Linien Hamburg – München, Berlin – Köln, Berlin – München, Köln – Nürnberg/Stuttgart – München, Mainz – Koblenz – Köln – Hamburg
- Sämtliche ICE 3 und sämtliche 407 sollen auf allen Strecken in Doppeltraktion fahren
- Die Buchbarkeit von Verbindungen darf nicht an das Fahrgastaufkommen geknüpft werden. Abhilfe schafft man, indem man deutliche Überkapazitäten beim Platzangebot schafft
- Massiver Ausbau der Fernverkehrsverbindungen und ihren Platzkapazitäten in Richtung Nordsee, Ostsee und Alpen. Gern auch zu weiteren beliebten Urlaubszielen in ganz Deutschland
- Massiver Ausbau der spätabendlichen Verbindungen: zurzeit fehlen Fernzüge, die ihren Startbahnhof um 20/21/22 Uhr verlassen und den Zielbahnhof um 1/2/3 Uhr erreichen
- Massiver Ausbau der Nachtzugverbindungen – sowohl als klassische Nachtreisezüge als auch ICE/IC. Dabei mit berücksichtigen, dass nachts jeder Fahrgast mindestens 2 Sitzplätze braucht
- Deutliche Überkapazitäten schaffen für Fahrgäste, Gepäck und zur Fahrradbeförderung im Regional- und Fernverkehr
- Einrichtung und Ausbau von IC-Verbindungen parallel zu den ICE-Routen. Die IC ermöglichen die Fahrradmitnahme, fahren Umwege und binden zusätzliche Orte an den Fernverkehr an
- Durchführung heikler Bauarbeiten im November anstatt im Sommer
- Wiedereinführung des Angebots „DeutschlandPass“
- Lückenlose Umsetzung der „Fernverkehrsoffensive“, gern früher als 2030. Für Ergänzungen siehe weitere Empfehlungen.
- Ertüchtigung und Einsatz aller Lokomotiven, Reisezugwagen und Triebzüge, welche sich beim sogenannten „Stillstandsmanagement“ befinden. Falls diese Fahrzeuge nicht reichen, um die notwendigsten Maßnahmen umzusetzen, Anmietung oder Kauf von Fahrzeugen anderer Unternehmen, um die Zeit bis zur Lieferung neuer Züge zu überbrücken
- Deutliche Aufstockung der ICE 3-Flotte, gern durch eine Nachbestellung von Fahrzeugen der Baureihe 407
- Bestellung vieler Exemplare eines neuen ICE, der dem ICE 1 gleichwertig ist bei der Anzahl von Sitzplätzen und bei der Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h
- Massive Nachbestellung für die IC2-Flotte so, dass alle Züge mindestens 8-9 Wagen führen
- Massiver Ausbau sämtlicher Bahnhöfe: Neuanlage und Verlängerung von Bahnsteigen
- Massiver Ausbau sämtlicher Gleisanlagen auf allen Strecken