



## Langsamfahrstellen machen Fahrgästen das Umsteigen schwer

### Region Südhessen, 15.10.2006

Eigentlich ist die Bahn - das ist ihr systemimmanenter Vorteil - ein gut kalkulierbares Verkehrsmittel. Staus oder Unfälle wirken eher wie Fremdworte und die Fahrpläne gestatten eine recht präzise Vorausberechnung von Abfahrt und Ankunft. Im Darmstädter Hauptbahnhof treffen stündlich vor der Minute 30 Züge aus allen vier Himmelsrichtungen ein und fahren bald darauf in die andere Richtung weiter - man kann also nicht nur bequem in der Wissenschaftsstadt ankommen, sondern auch ohne großen Zeitverlust umsteigen und in die gewünschte Richtung weiterreisen.



Wenn das Wörtchen wenn nicht wäre: Denn in den letzten Wochen und Monaten haben sich am Rande der Zubringerstrecken etliche Schilder angesammelt, welche den Lokführern über längere Abschnitte reduzierte Geschwindigkeit vorschreiben. Es leuchtet ein, dass Fahrpläne und Anschlüsse mit 3-4 Minuten Übergangszeit so nicht mehr einzuhalten sind.

Lange nicht erschöpfend sind diese Beispiele: Über die Wiesbadener Strecke zwischen Klein-Gerau und Groß-Gerau quält sich die Bahn mit Tempo 30, zwischen Messel und Dieburg zuckelt sie mit nur 50 Sachen - und die Krönung ist nördlich von Bickenbach anzutreffen. Denn dort schleicht seit Mitte des Jahres jeder zweite Regionalzug nach IC-Überholung mit 5 km/h über eine marode Weiche, Blumenpflücken ist aber nicht gestattet.

Natürlich fällt die eine oder andere Minute bei der Ankunft nicht ins Gewicht, doch problematisch wird es dann, wenn ein Reisender "auf heißen Kohlen" sitzt und um seinen Anschluss in Darmstadt bangen muss - und diese Angst ist leider allzu oft berechtigt! Das Darmstädter Bahnhofspersonal tut anscheinend, was irgend möglich ist, damit das Umsteigen noch klappt. Aber wenn noch ein Bahnsteigwechsel mit dem Umsteigen einhergeht, sehen viele Reisende nur noch verärgert die Schlusslichter ihres Anschlusses.

Um es klar zu sagen: Sicher, irgendwann wird, wie im Straßenverkehr, mal ein Mangel entdeckt und es gibt gewiss technische Gründe für diese sogenannten "Langsamfahrstellen"; dazu darf die Sicherheit der Reisenden nie auf dem Spiel stehen. Aber weshalb werden ausbesserungswürdige Stellen wohl markiert, nicht aber repariert?

Und der unbedarfte Fahrgast erinnert sich, was er alles in der Zeitung lesen konnte:

- Dass die DB die vom Bund für Netzstandhaltung bereitgestellten Mittel nicht konsequent ausschöpft.
- Dass der Auftraggeber RMV, Empfänger unserer gepfefferten Fahrpreise, solche "Leistungen" der DB mit einer Bonuszahlung honoriert hat (Kundenbeschwerden werden dort allerdings wahlweise ignoriert oder mit einem nichtssagenden Musterschreiben quittiert).
- Und, noch erschreckender, dass das Südhessen-Netz unlängst für etliche weitere Jahre an die DB vergeben wurde. Ruht sich da etwa jemand schon auf seinen Lorbeeren aus?

Lieber RMV, liebe DB, wann werden wir unsere Ziele und Anschlusszüge wieder ohne Zitterpartie pünktlich erreichen können?