

Morgens an der S-Bahn: Lasset fahren die Hoffnung... (wird seit Mitte September fortlaufend aktualisiert)

geschrieben von Bernd Berke | 16. Dezember 2019



Ein kurzes Stück der S-Bahn-Linie 4.
(Foto: Bernd Berke)

So. Wir machen notgedrungen weiter mit unserer kleinen Bahnserie, die kürzlich mit seltsamen [Schwierigkeiten beim](#)

Erwerb von Handytickets begonnen hat. Hat man diese Probleme überwunden, geht es erst richtig los. Beziehungsweise: Allzu oft geht es eben gar nicht los.

Jetzt begeben wir uns mal auf die Strecke. Die Rede ist von der S-Bahn-Linie 4, die zwischen Unna und Dortmund-Dorstfeld bzw. Lütgendortmund verkehrt oder verkehren soll. Betrieben wird sie von der DB Regio, also einer regionalen Unterabteilung der Deutschen Bahn, deren Kalamitäten bekanntlich ganze Beschwerde-Foren füllen, ja überquellen lassen – und neuerdings auch noch die global wirksame Aufmerksamkeit von Greta Thunberg gefunden haben, um es mal vorsichtig und möglichst neutral zu sagen.

Doch die DB Regio darf mit den S-Bahnen 1 und 4 weitermachen, obwohl sie die Ausschreibung für die Strecken verloren hat (siehe Nachricht weiter hinten).

Hauptstrecke zu drei großen Innenstadt-Gymnasien

Eine der wichtigsten Abfahrtzeiten des gesamten Tages ist (bzw. war) am S4-Haltepunkt Dortmund-Körne 7:29 Uhr morgens, an ebenfalls betroffenen anderen Haltepunkten gelten andere Vorgaben. Um diese Zeit jedenfalls brechen auf dieser Linie, von Osten her kommend, Hunderte von Schülern auf, um pünktlich vor Unterrichts-Beginn vor allem eines der drei Innenstadt-Gymnasien zu erreichen, die im unmittelbaren Einzugsbereich des Haltepunkts Dortmund-Stadthaus liegen: Mallinckrodt-Gymnasium, Stadtgymnasium und Käthe-Kollwitz-Gymnasium – mit zusammen deutlich über 3000 Schülerinnen und Schülern. Von den Lehrkräften und von allen anderen Arbeitnehmern oder auch sonstigen Fahrgästen, die gleichfalls auf diese Verbindung angewiesen sind, wollen wir gar nicht erst reden. Es dürfte einige Familien geben, die eine der drei genannten Schulen nicht zuletzt wegen der (theoretisch) guten S-Bahn-Anbindung gewählt haben...

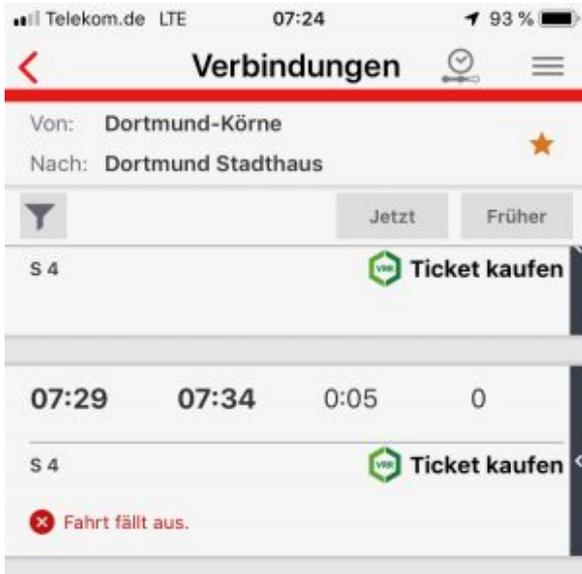
Zugausfälle am Montag, am Dienstag, am Mittwoch und...

Tatsache ist jedoch: Der genannte Zug fährt in den seltensten Fällen um 7:29 Uhr. In der Woche seit dem 16. September ist er bereits montags, dienstags und mittwochs ausgefallen, also bis dahin an jedem Wochentag. Am 5. und 6. September (beispielsweise) jeweils das gleiche Spielchen. Wie heißt der alte Buchtitel-Spruch nach Eric Malpass: Morgens um 7 ist die Welt noch in Ordnung. Mag ja sein. Um 7:29 Uhr zeigen sich jedenfalls erste Irritationen, sofern man die S-Bahn 4 nehmen möchte. Ob's bei der Anfahrt von Westen her ähnlich betrübliche Befunde gibt?

Schlimmer noch: Viele können sich gar nicht darauf einstellen, denn in den Apps von VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) und DSW21 (Dortmunder Stadtwerke) sind zwar die Fahrzeiten verzeichnet, von Zugausfällen erfährt man freilich meistens nichts vorab. Die Navigator-App der Deutschen Bahn soll in dieser Hinsicht etwas zuverlässiger sein. Sagt man. Und es stimmt auch. Die Lautsprecher-Durchsage am Bahnsteig quäkt, falls sie überhaupt erfolgt, jeweils ganz vage etwas von „technischen Problemen“.

Welch ein Beitrag zur „Klimawende“

Aber was hilft's? Viele Hundert Leute müssen am kühlen und zugigen Bahnsteig weitere 10 Minuten warten und hoffen, dass wenigstens die nächste Bahn um 7:39 planmäßig kommt. Weil die wegen des vorherigen Ausfalls regelmäßig etwa die doppelte Menge an Passagieren aufnehmen muss, ist sie natürlich arg überfüllt. Und wehe, wenn auch sie nicht käme. Dann wären schon mal die allermeisten Schüler zu spät dran – eventuell auch noch bei einer wichtigen Klassenarbeit...



Immerhin: Habe jetzt eine halbwegs vernünftige App gefunden, die die Ausfälle wenigstens rechtzeitig anzeigt... (Screenshot vom DB Navigator)

Sehr wahrscheinlich haben sich angesichts dieser häufigen Ausfälle schon manche entschlossen, aufs morgendliche Bahnfahren zu verzichten. Statt dessen werfen sie dann doch wieder ihre Autos (darunter auch jene erschrecklichen SUV-Karossen) an und verstopfen die Straßen rund um die Schulen. Welch ein Beitrag zur „Klimawende“!

DB Regio: Weitermachen trotz verlorener Ausschreibung

Unterdessen schien eine kleine Hoffnung zu keimen, wenn's denn überhaupt eine Hoffnung war. Die DB Regio AG hatte die Ausschreibung für die Strecke verloren, so dass die S-Bahn-Linien 1 und 4 ab Dezember 2019 von der Gesellschaft Eurobahn (Keolis Deutschland) übernommen werden sollten, und zwar bis ins Jahr 2034.

Doch dann hat der Verkehrsverbund VRR nach eigener Einschätzung die Reißleine (oder passender: Notbremse) gezogen und der Eurobahn den Auftrag wieder weggenommen. Angeblicher Grund laut WDR-Bericht aus Essen: Die Eurobahn habe nicht

genug Lokführer, um die S-Bahn-Linien 1 und 4 zu übernehmen und den Betrieb zu garantieren. Fragt sich angesichts der geschilderten Zugausfälle allerdings dringlich, ob die DB Regio dazu stets in der Lage ist. Sie hat selbst zu bedenken gegeben, dass sie auf die Fortsetzung des Betriebs eigentlich gar nicht eingestellt ist.

Zeitweise sah es so aus, als würde der Streit um die Strecken auch noch mit juristischen Mitteln ausgetragen. Keolis hat zwischendurch signalisiert, dass man die Übernahme der Linien keineswegs aufgegeben habe – und sich dann doch offenbar ins „Schicksal“ gefügt. Mittlerweile hat es offiziell eine gütliche Einigung gegeben.

Anfang November stand fest: DB Regio darf erst einmal weitermachen. Unzuverlässig wie gehabt?

Nachtrag am 12. Dezember 2019: Fatale Ausdünnung im Fahrplan

Nun, da die DB Regio den besagten Auftrag erst einmal in der Tasche hat (ob da wohl Beziehungen eine Rolle gespielt haben könnten?), verkündet der VRR teilweise rigorose Fahrplanänderungen, die ab 15./16. Dezember 2019 in Kraft treten. Für die oben geschilderte Verbindung bedeutet dies, dass man die Strecke in den morgendlichen Kernzeiten nicht mehr alle 10 Minuten, sondern nur noch alle 15 Minuten bedient – falls es nicht auch noch zu Ausfällen kommt. Die berüchtigte Abfahrtszeit 7:29 Uhr gibt es somit gar nicht mehr, es bleiben in jenem Zeitfenster nur noch 7:21 und 7:36 Uhr.

Man kann also mit Fug und Recht von einer deutlichen Ausdünnung reden. Welch' ein fatales Signal, angesichts der angeblich wachsenden Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs!

Nachtrag 15. bis 18. Dezember 2019: Wo bleiben die Aushangpläne?

Der neue Fahrplan ist doch sicherlich mit dem Start am 15. Dezember abrufbar gewesen? Nun ja, nur zum Teil. In der Bahn-

App tauchen die korrekten neuen Zeiten auf, auch kann man online auf den gesamten Linienplan zugreifen. Was noch nicht funktioniert, sind die Aushangpläne für die einzelnen Stationen, auf denen man sofort sieht, wann „um die Ecke“ der nächste Zug fährt. Wohl viele Fahrgäste hätten sich zum Eingewöhnen die neuen Pläne gern ausgedruckt. Eine weitere Fehlanzeige...

Hat's denn am ausgedünnten Dienstplan des Wochenendes gelegen? Nein, offenbar nicht. Auch am 16. und 17. Dezember waren die neuen Aushangfahrpläne des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr fürs gemeine Volk noch nicht abrufbar. Am Nachmittag des 18.12. tauchten die Listen dann auf, Hallelujah!

Wir wollen uns lieber gar nicht vorstellen, wie es wäre, wenn Greta Thunberg auf die Dortmunder S-Bahn 4 angewiesen wäre. Dann wäre die Weltpresse aber heftig zugange!

Anhang:

Chronik der Zugausfälle

Kleine *Chronik der Fahrten bzw. Nicht-Fahrten an Werktagen um 7:29 Uhr*

(S 4 ab D0-Körne, alter Fahrplan bis 14.12.2019), ohne Rücksicht auf Verspätungen:

Montag, 16. September: *ausgefallen*

Dienstag, 17. September: *ausgefallen*

Mittwoch, 18. September: *ausgefallen*

Donnerstag, 19. September: gefahren

Freitag, 20. September: gefahren

Montag, 23. September: *ausgefallen*

Dienstag, 24. September: *ausgefallen*

Mittwoch, 25. September: gefahren

Donnerstag, 26. September: *ausgefallen*

Freitag, 27. September: gefahren

Montag, 30. September: gefahren

Dienstag, 1. Oktober: gefahren

Mittwoch, 2. Oktober: gefahren

3. & 4. Okt. Feiertag/schulfrei

Montag, 7. Oktober: gefahren

Freitag, 12. Oktober, bis 21. Oktober (Herbstferien):

komplette Streckensperrung wegen Gleisarbeiten

Seitdem fuhr der 7:29er-Zug für einige Tage in aller Regel relativ regelmäßig ab – wenn auch häufig mit (schon bis D0-Körne angesammelten) Verspätungen von 1 bis 3 Minuten. Wir bleiben jedenfalls dran.

And here we go again:

Mittwoch, 13. November: *ausgefallen*

Donnerstag, 14. November: *ausgefallen*

Freitag, 22. November: *ausgefallen*

Montag, 25. November: *ausgefallen*

Mittwoch, 27. November: *ausgefallen*

Donnerstag, 28. November: *ausgefallen*

Dienstag, 3. Dezember: *ausgefallen*

Mittwoch, 4. Dezember: *ausgefallen*

Freitag, 6. Dezember: *ausgefallen*

Freitag, 13. Dezember: *ausgefallen*

Ende des alten Fahrplans.

Einzelne Züge fallen trotz des ausgedünnten neuen Fahrplans immer noch aus, hier eine Zufallsauswahl am Haltepunkt Körne,

Richtung D0-Innenstadt/Lütgendortmund:

Donnerstag, 19. Dezember: 16:36 *ausgefallen*, 18:21 *ausgefallen*

Im Dickicht der Netze: Die Deutsche Bahn fällt auch beim ARD-Test durch

geschrieben von Bernd Berke | 16. Dezember 2019



Warten auf den Zug: Aufnahme aus dem Hamburger Hauptbahnhof. (Foto: WDR/dpa/Bodo Marks)

Es dürfte schwerfallen, ein Unternehmen zu finden, über das mehr geschimpft wird. Insofern konnte „Der Deutsche Bahn-Check“ (ARD) doch nur ins Schwarze treffen, oder?

Untersucht wurden (in gewohnt flotter Manier) Preise, Pünktlichkeit, Sauberkeit und Einhaltung der ziemlich vollmundigen Tempo-Versprechen. Wer glaubt denn wohl, die Deutsche Bahn hätte alle Prüfungen mit Bravour bestanden? Na,

bitte. Vermutlich niemand. Und dabei wurden Themen wie der betrübliche Zustand vieler Bahnhöfe noch nicht einmal angeschnitten.

Rätselhaftes Preisgefüge

Vorwiegend junge Tester begaben sich für die Reportage ins Dickicht der Bahnnetze. Sie standen ratlos vor Fahrkarten-Automaten, wurden auch – nach langen Wartezeiten – bei persönlicher Beratung oft nicht schlauer und zahlten fast durchweg etliche Euros zu viel für ihre Tickets. Die wirklich günstigsten Angebote herauszufinden, ist offenbar derart schwierig, dass man von einem gezielten Versteckspiel sprechen kann. Prädikat fürs Preissystem: „undurchschaubar“.

Rechenricks bei Verspätungen

In Sachen Pünktlichkeit, so stellte sich heraus, schummelt die Bahn mit Statistiken. Mit allerlei Tricks wird die Zahl der Verspätungen heruntergerechnet. Für die einzelnen Reisenden sieht's leider deutlich schlechter aus. Urteil zur Pünktlichkeit: „geschönt“.

Sodann der Sauberkeits-Check. Ergebnis: Die Toiletten sind weitgehend in Ordnung, allerdings herrschen wohl Hygienemängel in den Bord-Bistros. Besonders Salatproben ergaben bedenkliche Bakterien-Häufungen. Befund in Sachen Sauberkeit: „ausbaufähig“.

Auf vielen Strecken ausgebremst

Schließlich die Tempo-Versprechungen, die vor allem die angeblich superschnellen ICE-Züge in den Vordergrund rücken. Ein etwas unfaires Beispiel von einer Bummelstrecke im Allgäu (wo ein gemächliches Luftschiff schneller war als die Bahn) mal außer Acht gelassen, zeigten sich auch in dieser Hinsicht gravierende Mängel.

Ein frustrierter Lokführer stellte vertrauliche Unterlagen zur

Verfügung. Demnach gibt es wegen des weithin maroden Schienennetzes immens viele Langsamfahrstrecken, auf denen nur noch Tempo 70, 40 oder gar 20 gefahren werden kann. Der schlechte Witz: Diese Bremsstrecken werden kurzerhand in den Fahrplan eingebaut, so dass sie rein rechnerisch nichts als Verspätung auftauchen. Der Langsam-Fahrplan wird ja einigermaßen eingehalten...

Und immer lockt das Auto

Gewiss: Es ist eine ungeheure Aufgabe, das weitverzweigte Bahnnetz in Betrieb und Schwung zu halten. Man ahnte es nicht nur beim Blick ins Frankfurter Netzzentrum. Auch dürfte es zahllose engagierte Mitarbeiter geben, an denen es nicht liegt, wenn einiges schiefgeht.

Aber: Mit dem gesamten System, so scheint es, stimmt es an manchen Ecken und Enden nicht. Vielleicht wäre ein Vergleich mit anderen Ländern noch erhellend gewesen.

Unerwünschte Folge jedenfalls: Viele Menschen fahren denn doch lieber Auto. Der eine oder andere Lokführerstreik wird diese missliche Situation nicht gerade entschärfen.

Hauptbahnhof in Hagen: Vom Dom der Mobilität zur „Endstation Denkmal“

geschrieben von Rudi Bernhardt | 16. Dezember 2019



Imposant:
Hauptbahnhof Hagen.

Friedrich Harkort, dessen Namen der 1931 fertiggestellte Ruhrstausee im Dreistädteck Hagen/Wetter/Herdecke trägt, sorgte im 19. Jahrhundert dafür, dass das Bergische mit dem industriellen Dortmund im wachsenden Schienennetz verbunden wurde.

Im Revolutionsjahr 1848 war Hagen daran angeschlossen, entwickelte sich fortan zum ausgewachsenen Logistikstandort, blieb es bis heute. Als 1861 in Ruhr-Sieg-Strecke hinzu kam, war Hagen ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, hatte erste Höhepunkte im industriellen Aufbau und alles rief danach, dass dieses immer wohlhabender werdende Hagen einen repräsentativen Bahnhof im Stadtkern brauche.

Es dauerte indes noch bis zum 14. September 1910, dann wurde das Empfangsgebäude seiner Bestimmung übergeben. Repräsentativ war es und eine Zierde für die einstige Prachtstraße (heute B7), die vom Reichtum stolzer Bürger kündete und sich durch die ganze Stadt zog; eine Kathedrale der mobilen Welt, mit einem „Glockenturm“ neben dem Eingang, der auch heute noch den Reisenden die Zeit zeigt, bevor sie in das gewaltige Tonnengewölbe der Empfangshalle treten. Weiter führt der Weg zu den Gleisanlagen, die von einer zweischiffigen Halle

überspannt werden, die im Ruhrgebiet und in Westfalen einzigartig ist, in ganz Deutschland zu den Raritäten zählt. Prachtvoll eben.

1911 war es Karl-Ernst Osthaus, der sicher war, dass dem Bahnhof ein weiteres Juwel zugeeignet werden müsste. Er sorgte dafür, dass der Holländer Jan Thorn-Prikker ein riesiges Glasgemälde für den Eingangsbereich schuf: „Der Künstler als Lehrer für Handel und Gewerbe“. Hagens Hauptbahnhof wurde so Spiegel der erfolgreichen und reichen Industriestadt ebenso wie der Kulturstadt mit paneuropäischer Anziehungskraft.



Zierde der Empfangshalle:
Jan Thorn-Prikkers
Glasgemälde, gestiftet von
Karl-Ernst Osthaus.

Drei Sanierungsschübe hübschten das Gebäude wieder auf – nach dem 2. Weltkrieg, der wundersamer Weise nur überschaubare Zerstörungen in diesem Bereich hinterlassen hatte, während die Bombardements fast die gesamte Innenstadt zerlegten. Zunächst war es der eilige Wiederaufbau, der mehr das Zweckmäßige denn das Industriedenkmal in den Mittelpunkt rückte, 1990 gab es dann große denkmalpflegerische Anstrengungen und noch einmal – mit Blick auf die Fußball-WM 2006 – eine großangelegte Sanierung.

Und heute? Das Unternehmen Deutsche Bahn (DB) hat anscheinend

das Interesse verloren, fleißige Mitarbeiter vor Ort feilen da und dort die gröbsten Gemeinheiten der Zeit weg. In manchen Bereichen umweht Verfall das einstige Schmuckstück am Berliner Platz, dessen spröde Innenstadtarchitektur ohnehin sparsam mit lobenswerten Details aufwartet. Bis heute bemüht sich (bemüht sie sich überhaupt?) die DB vergeblich darum, einen Einzelhandelsnachfolger für den Platz zu finden, der seit der Havarie der Schlecker-Gruppe leer steht. Trockenbauplatten, die – warum auch immer – den Blick auf alte Bausubstanz verstellen, sind teilweise zerschlagen und werden mit Netzen umhüllt, dass die Tauben nicht hineinfliegen und Nester oder anderes bauen. Im geräumigen Flugraum der Empfangshalle sind so viele Flattermänner unterwegs wie nirgendwo, aber sie haben ja auch reichlich Raum für ausgedehnte Rundflüge. Wenn sie denn mal was verlieren, hängt es an den einst geweißten Wänden.



Elegant, schön und
selten: die
zweischiffige
Gleishalle.

Der Dom des jahrhundertwendigen Fortschritts ist in einem siechen Zustand. Bedauerlich. Und die Eigentümerin DB sieht derzeit keinen Anlass zum Eingreifen, gibt vor (stimmt

wahrscheinlich auch), Schlimmeres beseitigen zu müssen. Sei es (und das ist auch prima), dass mein alter Heimatbahnhof in Dortmund-Hörde neu gebaut wird oder der kleine Unnaer immer einladender wird. Dass ein großes Denkmal einer großen Zeit der großen Stadt Hagen so vor sich hin dämmern darf, ist weder fortschrittlich noch kundenfreundlich, es ist schlicht peinlich. Gegenüber zahlenden Reisenden genauso wie gegenüber einer Stadt, die ein ansehnliches Entrée verdient.

„Zügig ins Jenseits“: Kurzkrimis rund ums Bahnfahren

geschrieben von Britta Langhoff | 16. Dezember 2019



Der Dortmunder hat es bekanntermaßen gerne spannend – nicht nur beim Fußball. Der Spannung verschrieben hat sich folgerichtig der in der Stadt des Champions-League-Halbfinalisten ansässige Grafit Verlag, der jetzt mal wieder eine neue Sammlung von Krimi-Kurzgeschichten herausgegeben hat.

„Zügig ins Jenseits“ nimmt sich all jener an, die während des Schienenverkehrs auf die schiefe Bahn geraten sind. Ort der Geschehnisse ist im vorliegenden Band die Deutsche Bahn. Klar, denn das Unternehmen Zukunft Deutsche Bahn ist ja mehr als fahren. Und vom Wetter reden sie auch nicht. Manch einem mögen

beim Anblick der bekannten Werbeslogans gelegentlich die Gesichtszüge entgleisen und mörderische Gedanken kommen.

Immer gut für einen Erregungstumult

Der Ärger über verspätete Züge, ausgefallene Klimaanlage oder besonders uncharmante Zugbegleiter wächst sich hierzulande gerne zu bemerkenswerten Erregungstumulten aus. Fünfzehn in dem Thema bewanderte Krimiautoren sind nun auf diesen Zug aufgesprungen und quer durchs deutsche Schienennetz gereist. Mitgebracht haben sie abgefahrene Geschichten aus den Abgründen des Zugverkehrs. In dieser Anthologie bleibt keiner verschont: nicht die grölenden Fußballfans, nicht die lümmelnden Berufsjugendlichen, nicht die picknickenden Ehepaare. Auch geraten die Piccolöcher der Keglern öfter unter die Räder.

Der Autorin Nicola Förg reicht die schnarrende Stimme einer Zugbegleiterin, um die arme Frau schnellstens zur Endstation Jenseits zu expedieren. Edgar Franzmann bereitet der B0-RUSSI-AAA und einem Sheriff im Ruhestand einen großen Bahnhof, Ella Theiss entzündet in Hamburg eine bombige Fontäne und Stephan Hähnel liest im Beschwerdemanagement auch das Kleingedruckte.

Tempo zwischen Bummelzug und ICE

Manche Geschichten entfalten sich mit dem gemächlichen Thema eines Bummelzuges, wieder andere rasen mit dem mörderischen Tempo eines ICE auf ihr kriminelles Ende zu. Roger M. Fiedler stellt die Weichen für seinen „Zeigersprung“ auf gelungene Satire und ihm gelingt es, zu erklären, was wir immer schon wissen wollten: Theorien sind die Ursachen aller Pannen.

Auch ganz Aktuelles kommt nicht zu kurz, Welpenhändler aus Duisburg möchte man nach der Lektüre nicht unbedingt sein. Und dass die sich neu etablierende Gruppe der Samstagspendler, welche sich das Recht, am Samstag vier Mitfahrer auf ihr Monatsticket mitnehmen zu dürfen, regelmäßig versilbern

lassen, nicht ungefährlich lebt, dürfte nach der Lektüre von Niklaus Schmidts Geschichte auch klar sein. Klar wird dem Leser auch so einiges Wissenswerte aus dem Streckennetz, denn als kleine Kulanz ist jeder Geschichte eine „Wussten sie schon, dass...“-Frage“ mit Antwort vorgeschaltet.

Noch eine Besonderheit: Nicht alle Geschichten sind verbrecherisch, eine erzählt von der Liebe. Für „Drück mich jetzt!“ erhielt Alexandra Trudslev den Förderpreis des Literaturpreises Ruhr, sowie sicherlich die Zustimmung vieler Leser, die sich gleich ihrer Heldin schon an störrischen Fahrkartenautomaten abgearbeitet haben.

Fazit: Ohne Zugzwang gut geeignet, sich die Zeit auf Reisen angenehm zu vertreiben und so dazu beizutragen, ein vielbeschworenes Versprechen der Deutschen Bahn einzulösen: Urlaub von Anfang an.

„Zügig ins Jenseits. Mörderische Geschichten für Bahnfahrer“.
Grafit Verlag, Dortmund. 224 Seiten. 9,99 Euro.