

Die Bahn in vollen Zügen genießen

Ein Tag auf der Rheinschiene – Erlebnisbericht von Volontär Justin Buchinger

Von Justin Buchinger

Rheinschiene. Meinen täglichen Arbeitsweg lege ich mit dem Auto zurück. Die Bahn nutze ich nur für gelegentliche Ausflüge. Doch für einen Tag bin ich als Pendler auf der Rheinschiene zwischen Koblenz und Bonn unterwegs. Dabei beginnen die Probleme nicht am Bahnsteig, sondern mit der Suche nach dem richtigen Ticket. Die scheinbar logische Wahl wäre ein Tagesticket. Für die Strecke gibt es diese aber nur im kostspieligen Doppelpack, muss ich doch die Grenze zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) überqueren. Zwar sind die Unternehmen verpartnert und bieten Fahrten im Überschneidungsgebiet an. Doch die letzte Station des VRM ist Rolandseck, die des VRS Bad Breisig. Für Pendler zwischen den Rheinmetropolen denkbar schlecht. Auch auf Anruf bei den Verbänden gibt es keine Möglichkeit einer Grenzüberschreitung. Auch die Regionalangebote der Deutschen Bahn (DB) enden an Landesgrenzen oder sind nicht vor 9 Uhr möglich.

Nach einiger Suche ein Lichtblick. Die Bahn bietet doch ein Tagesticket an – aber nur als Prämie in ihrem Bonusprogramm. Und so wird es das Deutschlandticket. Ganz so einfach ist aber auch das nicht. Um das Abo abzuschließen, müssen bei der Onlineanmeldung Identität und Bonität bewiesen werden. Entweder über den Anbieter Verimi oder über Tink, bei dem die Anmeldung sehr großes Vertrauen verlangt, muss man doch die eigenen Onlinebankingdaten angeben. Vielleicht aber sinnvoll, waren doch in den vergangenen Monaten Betrug in Millionenhöhe bei anderen Anbietern des Deutschlandtickets bekannt geworden.

Ein halb voller Zug mit Pendlern und Ausflüglern

Um zehn vor sieben beginnt mein Tag auf der Schiene mit einer Fahrt in der bahneigenen RB 23 von Andernach nach Koblenz. In Koblenz angekommen warte ich darauf, mit dem RE 5 des Rhein-Ruhr-Expresses die Rheinschiene abzufahren. Um 7.16 Uhr sollte es losgehen, doch dann erklingt die Banddurchsage gefolgt von der englischen Wiederholung: „Liebe Fahrgäste, die Weiterfahrt unseres Zuges wird sich um wenige Minuten verspäten.“ Aufgrund der Ferien sitzen fast nur Pendler in dem halb vollen Zug und warten. Der Blick meist aufs Handy, neben sich Rucksack oder Laptoptasche und in der Hand ein Kaffeebecher. Dann eine weitere Durchsage. Diesmal nicht vom Band und deutlich entschuldigend: „Sehr geehrte Fahrgäste, wir kriegen leider noch eine Wiederholung.“ Dann geht es weiter: „Zehn Minuten nach Plan erfolgt dann die Abfahrt.“ Hauptsächlich sind es Zustiege. Erst ab Bad Godesberg wird



Abfahrt		Departure / Départ					
Zeit	Time/Temp	Über	Via	Ziel	Destination	Gleis	Platform/Voie
08:25		S 23		BN Enderich Nord - Industriepark - Meckenheim	Rheinbach	5	
08:27	08:32	RB 26		Remagen - Andernach - Koblenz Hbf	Mainz Hbf	3	
08:33	08:37	RB 26		Sechtem - Brühl - Hürth-Kalscheur - Köln Hbf	Köln Messe/Deutz	1	
08:40		S 23		BN Enderich Nord - Industriepark - Meckenheim	Euskirchen	5	
08:46	08:52	ICE 22015		Köln Hbf - Dortmund Hbf - Hamburg Hbf	Hamburg-Altona	1	
08:47		RB 30		Bonn UN Campus - BN-Bad Godesberg - BN-Meulen	Remagen	4	
08:54		RB 48		Köln Hbf - K Messe/Deutz - Solingen Hbf	Wuppertal-Oberbarmen	1	
08:55		S 23		BN Enderich Nord - Industriepark - Meckenheim	Euskirchen	5	
08:57	09:10	RE 5 (RR)		BN-Bad Godesberg - Remagen - Andernach			

Unterwegs zwischen den Bahnhöfen Bonn (oben links) und Koblenz (oben rechts) hat der Autor des Textes mit Zugpassagieren darüber gesprochen, warum sie trotz Ausfällen und Verspätungen die Bahn vorziehen. Für Passagiere mittlerweile unerlässlich: Minutengenau werden Ankünfte, Abfahrten und Verspätungen auf Anzeigetafeln und in der Bahn-App angezeigt.

Foto: Justin Buchinger

es leerer. Mit nur acht Minuten Verspätung erreichen wir Bonn Hauptbahnhof. „Kein schlechter Schnitt“, denke ich noch. Vielleicht bleibt mir heute ja der Totalausfall erspart.

Die Mittelrheinbahn RB 26 des Betreibers Trans-Regio erreicht Bonn mit zwei Minuten Verspätung, aus denen bis Koblenz acht werden sollen, wie ich auf meiner Fahrt bemerke. Viele verlassen hier den Zug. Trotzdem ist es voller. Dabei sind weniger Pendler unterwegs. Dafür mehr Familien und Urlauber. Auf die Zuverlässigkeit der Bahnen angesprochen, herrscht ein eindeutiger Tenor. „Nur Probleme“, sagt Sophia, die täglich von Bonn nach Bad Godesberg pendelt. Auch Marvin (22), der gerade in Bonn Freunde besucht hat, meint, die Fahrt sei wie immer – schlecht. Zu teuer, aber mitunter die einzige Möglichkeit. Einen Tagesausflug mit der Bahn machen Gerda (71) und Erika (79) mit Hündin Paula. Sie sind auf dem Weg zur Brohlthalbahn. Erika, die dem Zugfahren quasi abgeschworen hat, sitzt zum ersten Mal seit Jahren im Zug. Besorgt wirft sie regelmäßig Blicke aus dem Fenster, um den Zielbahnhof nicht zu verpassen. Die schwerbehinderte Gerda geht die Fahrt dagegen mit der Ruhe eines Buddhas an. „In der Regel kommt der Zug, der vor einer Stunde fahren sollte. Aber Hauptsache ist, es kommt einer.“ Mit ihrer Hündin fährt sie mehrfach in der Woche Bahn. Trotz der Gelassenheit bei der Fahrt hat sich bei der Rentnerin Frust über die Bahn angestaut. Oft seien Behindertenplätze in den Zügen mit Fahrrädern vollgestellt. Und im

Vergleich mit Belgien, wohin sie oft reist, seien die Fahrten nicht nur unpünktlicher, sondern auch deutlich teurer.

Ein Fahrgast: „Man freut sich, wenn es mal klappt.“

Dieter und Wolfgang (beide 86) stören die Verspätungen nicht. Aber sie vermissen den Service, den es früher gab. Und die Durchsagen seien oft kaum verständlich. Die Einfahrt verspätet sich. Die Zufahrt sei noch nicht bereit. Acht Minuten zu spät erreichen wir Koblenz. Und während ich den Zug verlasse, haben andere ein Problem. Der angehängte Zug muss in die Werkstatt und wird außerplanmäßig entkoppelt. Und so strömen nicht nur neue, sondern auch Passagiere aus dem zweiten Wagen in die volle Regionalbahn. Mit mir verlässt in Koblenz Dieter (66) den Zug. „Man freut sich, wenn es mal klappt“, sagt er, doch täten ihm die Mitarbeiter leid, die mit dem Frust der Menschen ausgesetzt sind, auch wenn sie nichts dafür tun können.

Zwar fährt die Regionalbahn, mit der ich um 10.30 Uhr nach Bonn fahre, pünktlich los, aber sie ist proppenvoll. Der vorherige RE 5 ist ausgefallen. Und nun hat auch der Urlaubsverkehr begonnen. Rollkoffer, Kinderwagen und Zelte stehen auf den Gängen. Wiederholt wird über Durchsagen gebeten, auch auf die Gänge aufzurücken und die Lichtschranken an den Türen freizumachen – sonst kann es nicht weitergehen. Schon zwei Stationen weiter in Müllheim-Kärlich bleiben wir wieder länger stehen. Wegen einer Überholung, wie der Sprecher in einer Durchsage frustriert erklärt, wobei „der ICE, der uns überholen soll, nach meinen Informationen Koblenz immer noch nicht verlassen hat.“ Beschwerden bittet er mit deutlich Worten an andere Stelle zu richten: „Schuld sind die Peppen von der Betriebsüberwachung in Frankfurt. Ich bin nur der Dumme, der es jetzt ausbaden muss.“

Überfüllte Züge gab es auch früher schon

Maria (70), neben der ich eng eingepfercht im Türbereich stehe, nennt sich leidenschaftliche Zugfahrerin. Doch auch für sie sei die Grenze des Erträglichkeit bald erreicht. Überfüllte Züge gab es auch schon in ihrer Kindheit. Ein Problem sei mittlerweile die allgemeine Gleichgültigkeit. Sie sei noch fit, aber oft sehe sie, dass keiner seinen

Platz anbietet, während ältere Damen wackelig stehen müssen. In Remagen entspannt sich die Situation. Dort werden zwei Wagen angekoppelt. Bonn erreichen wir mit zehnminütiger Verspätung.

Fünf Minuten nach Fahrplan beginnt meine nächste Fahrt mit dem RE 5 nach Süden. Deutlich leerer als die Hinfahrt. Zum ersten Mal sehe ich an dem Tag eine Schaffnerin. Kontrolliert wird aber niemand. Für meine Mittagspause beschließe ich, in Andernach auszustiegen. Wenige Kilometer vor meinem Ziel bleiben wir stehen. „Unser Zug hat außerplanmäßig gehalten. Wir setzen unsere Fahrt fort, wenn die Strecke wieder frei ist“, erklärt eine Durchsage wenig hilfreich den rund zehnminütigen Stopp. 15 Minuten zu spät erreichen wir Andernach. Mittels Bahn-App verfolge ich den Zug weiter. Auf den wenigen Kilometern bis zum Koblenzer Hauptbahnhof verdoppelt sich die Verspätung sogar noch.

Bonn statt Koblenz: Flexibilität ist das Zauberwort

Gestärkt und mit einem Plan für die Weiterfahrt stehe ich um Viertel vor vier wieder in Andernach am Gleis. Dort bemerke ich meinen Fehler: Bahnfahrer brauchen keine Pläne, sondern Flexibilität. Die RB 26 nach Koblenz, mit der ich fahren wollte, hat mehr als eine halbe Stunde Verspätung. Die Fahrten eines ICE, sowie des RE 5 mit dem ich anschließend von Koblenz nach Bonn wollte, sind ausgefallen. Auch in die Gegenrichtung fallen die nächsten zwei Fahrten des Regionalexpresses aus. Den Grund dafür werde ich erst später erfahren. Doch befinde ich mich an diesem Tag in einer sehr außergewöhnlichen Situation, ist es mir an dem Tag doch nur wichtig, mich auf der Rheinschiene zu bewegen, in welche Richtung ist dagegen egal. Also beschließe ich, zuerst nach Bonn zu fahren – in der Hoffnung, dass die Störungen bis zu meiner Rückreise beseitigt sind.

Vielleicht die falsche Entscheidung, denke ich mir, als die RB 26 mit fünfminütiger Verspätung eintrifft. Der Zug ist so voll, dass die Passagiere beim Öffnen der Tür fast aus dem Zug fallen. Die Anzeigetafeln an der Wand versprechen, dass die Verspätungen bis Bonn wieder eingeholt sein sollen. Ein kleiner Trost, in dem immer mehr einer Sardinendose gleichenden Zug. An jeder Station drängen mehr Menschen in den Zug. Wie in einer

Matheaufgabe steigen für jeden, der aussteigt, drei zu. In Remagen kommen dann wieder zwei Leertwagen dazu. Die Fahrgäste werden gebeten, umzusteigen. Es sei genug Zeit dafür. Erst müssten die Bremsen geprüft werden und dann warte man wegen einer weiteren Überholung. Diesmal läuft das Kuppeln etwas rabiater. Es wird gebremst, angefahren, gebremst und dann angefahren – und wir stoßen mit den zusätzlichen Wagen zusammen. Alle stehenden Passagiere kommen kurz ins Wanken. Umfallen kann in der gefüllten Bahn aber niemand. Die Türen öffnen sich, und die Fahrgäste strömen über das Gleis nach vorn. Auch Anna (22) und Lena (25), die beide wegen ihres Studiums in Koblenz waren. Anna meint, die Probleme wären immer wieder dieselben, während Lena lachend ergänzt, das nächste Mal würde sie lieber mit dem Boot fahren.

Endstation Brühl: Pendler werden von Oberleitungsschäden gebremst

Einige Kilometer weiter erklärt eine Durchsage die früheren Ausfälle. Am Bahnhof Köln-Süd gab es einen Oberleitungsschaden. Dort gibt es kein Durchkommen. Die Mittelrheinbahn wird nur bis Brühl fahren. Die Menschen um mich zücken ihre Telefone, um nach Möglichkeiten zur Weiterfahrt zu suchen. In Bonn verlassen die meisten den Zug, um mit Bus und Straßenbahn ihr Ziel zu erreichen. Am Gleis drängen trotzdem viele in den Zug, nur um nach kurzer Zeit enttäuscht auszusteigen.

Auf meiner Rückfahrt mit dem mittlerweile wieder fahrenden Re-

gionalexpress spreche ich mit Pendlern auf dem Heimweg. Die Vorteile der Bahn überwiegen, wie die Möglichkeit im Zug zu arbeiten, Stau zu umgehen und eine finanzielle Ersparnis gegenüber dem Auto, wie sie sagen. Doch haben sie alle regelmäßig mit Ausfällen und Verspätungen zu kämpfen. Dabei sehen sie Probleme des Zugfahrens differenzierter. Georg (48) erklärt, man habe sich darauf eingestellt. Und morgens seien die Züge meistens noch pünktlich. Aber nicht nur die Deutsche Bahn sei schuld. Die Politik sei in der Verantwortung. Jetzt werde es langsam angegangen, aber es werden Jahre vergehen, bis man eine Verbesserung sehe. „Was für mich wirklich ärgerlich ist, ist die Ohnmacht. Ich bin massiv von einem System betroffen, an dem ich selbst nichts ändern kann.“

Das Chaos auf der Schiene geht auf Kosten der Freizeit

Michael (36) erklärt, er sei immer darauf vorbereitet, im Zug zu arbeiten. Ob er eine halbe Stunde in der Bahn oder im Büro arbeitet, sei ihm egal. Mit „totales Chaos“ fasst es dagegen ein anderer Passagier zusammen, der regelmäßig zwischen Köln und München unterwegs ist und wegen der Oberleitungsausfälle in der Regionalbahn sitzt. Auf der Hälfte der Fahrten gebe es Probleme. Für die Arbeit wäre es okay, „aber es geht immer auf Kosten der Freizeit“. „Drei Stunden Lebenszeit klaut mir das an manchen Tagen“, sagt Holger (55). „Eigentlich ist man am Rhein mit einer guten Verbindung gesegnet. Ein Auto sollte hier keine Alternative sein.“ Nachmittags seien die Züge oft bis zum Sicherheitsrisiko überfüllt. Über Jahre sei nichts gemacht worden, während Bahnchefs Millionenboni erhalten hätten.

Aber ich höre auch Lob. Peter (82) fährt nahezu täglich von Oberwinter nach Bonn, um im Cassiusgarten essen zu gehen. Der Komfort hätte immer mehr zugenommen, und die Pünktlichkeit sei kein Problem. Ihm war gerade erst ein pünktlicher Zug vor der Nase weggefahren. „Aber es dauert nicht lange, bis der nächste kommt.“ Mit vier Minuten Verspätung erreichen wir am Ende Koblenz.

Erste Kontrolle auf den letzten Metern

Meine letzte Fahrt des Tages ist dagegen wieder pünktlich. Mit der RB 23, die mich am Morgen nach Koblenz gebracht hat, geht es nun wieder nach Andernach. Noch mehr Pendler und Studenten steigen in Koblenz-Stadtmitte zu, die der Schaffner rau von den Abstellplätzen für Fahrräder scheucht. Von ihm werde ich zum ersten Mal an diesem Tag kontrolliert.

Zeit für eine kleine Bilanz: Auf acht Fahrten habe ich knapp 360 Schienenkilometer zurückgelegt. Dafür war ich sechs Stunden und 20 Minuten auf der Schiene, die Verspätungen der von mir genutzten Züge addierten sich auf 52 Minuten. Fast zu Hause angekommen, lehne mich zurück in den Bahnsitz und werfe einen Blick auf die Nachrichten. Die Deutsche Bahn macht Milliardenverluste. Um das auszugleichen, sollen mehr als 30 000 Stellen gestrichen werden. Ob das die Situation auf der Rheinschiene verbessern wird, bezweifle ich.



Der RE 5 des Rhein-Ruhr-Expresses fährt vom Koblenzer Hauptbahnhof über Bonn und Köln nach Wesel. Jedoch hält der Zug nur in größeren Orten.



Die RB 26 verbindet die Rheinmetropolen Köln und Mainz. Zwischen den Hauptbahnhöfen von Bonn und Koblenz hält die Mittelrheinbahn 15-mal.