

Bahn-Geschichte 1: Die Klima-Katastrophe

„Pfüati!“, Grüßt der Mensch noch, der uns freundlicherweise zum Bahnhof in Innsbruck gefahren hatte. „Führe dich Gott“, ist eine Übersetzungsvariante davon. Doch heute spielte Gott mit seiner großen „Modell“-Eisenbahn Verkehrschaos.

Mit einem Kollegen war ich im Juli auf Dienstreise in der schönen Stadt mit dem „Goldenen Dachl“ am Inn. Der Eurocity stand bereits an Gleis 6 bereit. Mit ihm würden wir bis München Hbf fahren, dort in den ICE nach Kassel Wilhelmshöhe umsteigen, um von dort weiter nach Hamm zu fahren. Und dann von dort mit dem Nahverkehr nach Hause nach Unna. Der Chef hat 1.-Klasse-Tickets spendiert, weshalb wir uns schon auf entspannte Fahrten u.a. im Panorama-Abteil hinter dem ICE-T-Führerstand freuten. Der laut Plan vorgesehene Großraumwagen erwies sich ÖBB-Business-Abteil-Wagen:



Tür zu, Klimaanlage an – der Zugbegleiter störte nur kurz und wollte in Jenbach (gerade, wo man einen Blick auf die Zillertalbahn werfen konnte) die Tickets sehen. Die wirklich ruhige und schöne Fahrt vorbei am tosenden, blauen Inn bei bestem Wetter (heißester Tag im Juli 2012) und mit Panoramablick auf die sich erhebenden Alpen mit minimalen Schneeflecken auf der Nordseite konnte man wirklich genießen.

Im Speisewagen organisierten wir uns irgendwann einen landestypischen Kaffee-Melange (mit Schlagobers) und ein leckeres Black&White-Muffin mit Nuss-Nougat-Füllung. Der Chef zahlt ja die Spesenrechnung. Bei Kufstein wechselten die Oberleitungsmasten und die allgemeine Beschilderung der Strecke zu gewohnten Formen, der Mobilfunknetzbetreiber auf deutsches Netz und die Alpen wurden bis Rosenheim zusehends kleiner. Schade, dass wir das schöne Abteil bald verlassen mussten – jeweils ein Koffer, ein Rucksack und noch Zusatzmaterial der Firma wurden bereitgestellt zum

Ausstieg. Zehn Minuten betrug der Umstieg im Hauptbahnhof von München, der nach einer Erfahrung der Hinfahrt je nach Belegung der Gleise durchaus auch mal knapp ausfallen kann. Bedingt durch den Sackbahnhoftypus muss man im schlimmsten Fall einmal komplett am eigenen und nochmal am Anschlusszug bis zur passenden Tür entlanglaufen, gut und gerne mehrere hundert Meter in kürzester Zeit mit Sack und Pack sowie Rücksicht auf den Kollegen, der die Tickets in seinem praktischen Bordcase verwahrte. Die Alternative wäre das Durchqueren des Zuges im Innern, was einem Hindernisparcours von Menschen und Gepäck gleichen würde und nur im Notfall empfehlenswert ist.

Es wartete ein doppelter ICE der zweiten Generation und unsere Plätze befanden sich natürlich in der zweiten, entfernter stehenden Einheit. Immerhin ein Silence-Abteil am Anfang dieses Zugteils, der in Hannover vom Zugteil nach Hamburg getrennt und nach Bremen fahren würde. Eine Mutter schimpfte mit ihrem Kind, warum es wohl so missraten sei wie es war und was sie eigentlich all die wenigen Jahre falschgemacht hätte. Es ist halt einfach nur langweilig im Zug. Bei der freundlichen Zugbegleiterin bestellten wir zum Mittagessen jeweils einen Gartensalat mit Putenbrust und ein Getränk (Chef zahlt ja – mal eben sind so fast 25 Euro ausgegeben). Kurz hinter Augsburg etwa in Höhe des schönen Altmühltals wird er serviert – zusammen mit dreierlei Sorten Brot. Sehr lecker, aber offenbar auch sehr energiereich, denn es wurde innerlich zunehmend wärmer.

Aber es war nicht der Salat, sondern die Klimaanlage. „Entschuldigen Sie“, fragte eine Frau weiter vorne, „können Sie die Klimaanlage kälter drehen? Es ist unerträglich!“ Unerträglich fand ich etwas übertrieben, man konnte noch sehr gut sitzen. Doch etwa in der Höhe des Brombachsees wurde es in der Tat recht warm. Wir wurden gebeten, einen Waggon weiter zu ziehen. Hier sei es völlig leer und kühl. Was wir auch taten. Wirklich kühl war es nicht, aber erträglicher. Doch vor Nürnberg, gerade an den neuen Platz gewöhnt, folgte eine Durchsage: „Die Klimaanlage fährt sich ständig neu hoch, daher werden die Wagen nur abwechselnd gekühlt. Wir bemühen uns um Reparatur.“ In Nürnberg sollten wir dann unseren Zugteil verlassen und in den hinteren Teil umsteigen, an dem wir in München noch mühevoll vorbeigelaufen waren. Natürlich war das 1.-Klasse-Abteil am anderen Ende und so ein ICE-2 ist schon recht lang. Immerhin war es hier schön kühl und nicht extrem voll. Gut ausgelastet halt. Kaum gegessen und mit der Rechnung beschäftigt, wie knapp die Umsteigezeit mit Verspätung wohl in Kassel sein würde, nahm die Geschichte ihren Lauf.

„Wegen eines technischen Defekts an der Klimaanlage an mehreren Wagen können wir die Fahrt hier nicht mehr fortsetzen. Wir bitten alle Fahrgäste hier auszusteigen.“

Durch Zufall bekamen wir draußen mit, dass der am Nebengleis stehende ICE-1 nach Berlin über Jena wegen Oberleitungsschaden über Würzburg und Fulda umgeleitet wurde und in Begriff der Abfahrt war. Die Richtung passt also und ohne groß an Umbuchung oder ähnliches zu denken, stiegen wir ein – in den ersten Wagen hinter dem Triebkopf. Natürlich strebten wir direkt auf die Erste Klasse zu, die – natürlich – am anderen Ende des Zuges lag. Inzwischen schlossen die Türen und der Vorschlag, schnell draußen vorbei zu laufen, mit allem Gepäck und Gerümpel, erübrigte sich. Es blieb uns nichts anderes übrig, als durch die proppevollen Wagen mit der Zweiten Klasse im Slalom um die im Gang stehenden und deren Gepäckstücke zu laufen. „Vorsicht, die Zehen...“, „Entschuldigung...“ – langsam kamen wir vorwärts. Nach geschlagenen Minuten erreichten wir schließlich das hohe Bordrestaurant und damit den Übergang in die kühle und etwas spärlicher besetzte Aufpreisklasse mit Ledersitzen. Kaum niedergelassen, begann die Überlegung, ob es sinnvoller sei, in Würzburg (mehr Anschlüsse ggf. via Frankfurt und Köln) oder in Fulda (Anschluss nach Kassel) auszusteigen. Zusammen mit dem

durchaus auch für diese Zwecke bestimmt angeschafften Tablet-PC mit Mobilem Breitband-Internetzugang via SIM-Karte kamen wir zu dem Ergebnis, dass es in Fulda bessere Möglichkeiten gäbe. Also blieben wir in Würzburg sitzen. Gemäß der Ansage gab es tatsächlich einen Anschlusszug nach Kassel-Wilhelmshöhe – Umsteigezeit zwei Minuten, aber auch nur, weil der zehnte Minuten verspätet war. Fulda hätte eine durchaus interessante Zwischenstation auch in Betracht des hier stehenden Rollmaterials von Privatbahngesellschaften sein können (auch der Kollege ist durchaus Eisenbahnfan und hat die Kamera stets griffbereit), aber wir sahen nur die Rampe in die Unterführung, wenige Meter der Unterführung selbst und die Rampe von der Unterführung auf den Nachbarbahnsteig, wo sofort der Anschluss einrollte. Dank des schnellen Blicks auf den Wagenstandsanzeiger konnten wir direkt in die passende Bahnsteigzone laufen. Eine halbe Stunde dauerte nun die Fahrt im mal wieder erstaunlich warmen Zug.

„Wegen technischer Probleme ist das Bord-Restaurant nicht weiter nutzbar.“ Jetzt geht die Scheiße schon wieder los!

In Kassel hatten wir ursprünglich mal eine halbe Stunde Umsteigezeit zum letzten Zug nach Hause. Die halbe Stunde war durch die zwei Sonderumstiege nun ausgereizt, wobei wir eigentlich gar nicht so viel Standzeit umsonst verbraten haben. Daher bestand gute Wahrscheinlichkeit, dass unser Anschluss noch erreichbar sein würde. Könnte man schön im Internet sehen, aber zwischen Fulda und Kassel ist der Tunnelanteil so hoch, dass sich der Rechner andauernd wieder aus dem Netz ausloggte und eine Information zwischen zwei Tunneln nicht möglich war. Musste man sich halt überraschen lassen. Zunächst noch hoffnungsvoll, dann dank eines Betriebshaltes vor Kassel eher skeptisch.

„Reisende nach Hamburg aus dem ursprünglichen ICE von München nutzen bitte den IC nach Stralsund“, war noch das, was uns hinterhergerufen wurde. Immerhin begriffen wir in Kassel-Wilhelmshöhe, einem unglaublich hässlichen und düsteren Quasi-Untergrundbahnhof, zwei Fakten:

Punkt 1: Unser Zug war noch nicht da. Er würde 25 Minuten verspätet eintreffen.

Punkt 2: Der angepriesene InterCity nach Stralsund für alle Weiterreisenden nach Hamburg ist keine Alternative:

„Wagen 1, 2, 3, 4, 6 und 8 sind wegen technischer Probleme nicht nutzbar. Der Zug ist überlastet, ein Zustieg nicht möglich.“

Dieser Fakt mit dem nicht nutzbaren Ersatzzug für einen Ausfall stand übrigens Tags darauf sogar in der FAZ. Wann kann man mal behaupten, in dieser überregionalen Zeitung gestanden zu haben. Der Zug kam nach 25 Minuten tatsächlich, allerdings in umgekehrter Wagenreihung. Das heißt, dass die Erste Klasse am anderen Ende und nicht vorne sein würde. Das gab ein schönes Kuddelmuddel auf dem Bahnsteig und beim Einsteigen. Immerhin: Die Klimaanlage funktionierte und es war schön kühl. Allerdings: Der Bord-Computer für die Sitzplatzreservierungen fiel aus, sodass ein korpulenter Jungmitbürger unsere zwei Plätze direkt hinter der Glaswand zum Führerstand blockierte und mit einem „Das tut mir jetzt echt leid für Sie...“ sanft weg delegiert wurde. Auf ging es nun mit fast einer halben Stunde Verspätung über die Landesgrenze nach NRW und in das schmale Mittelgebirge Egge. Toll, der Anschluss in Hamm in den Nahverkehr nach Hause betrug genau eine halbe Stunde. Und die Eurobahn des RE 13 würde nicht warten. Das war sicher.

Dunkel waren die Wolken, wenn man in Fahrtrichtung aus dem Fenster schaute. Und kurz vor Altenbeken begann der Weltuntergang, sodass man draußen wirklich nichts mehr von der Landschaft sehen konnte vor Regen und Sturm. Der Zug zuckelte in den Bahnhof, wo eine aufgebrachte Reisegruppe, die mit der S-Bahn aus Bad Pyrmont gestrandet und mit dem Bus-SEV hierher kam, den ICE stürmte und sich weigerte, noch eine Minute auf irgendeinen Anschluss zu warten. Man nahm sie tatsächlich mit und bat sie freundlich wieder in Paderborn auszusteigen. Hier regnete es inzwischen nicht mehr. In Soest endete die Fahrt vorerst.

„Die Strecke vor uns ist gesperrt, ich vermute wegen Unwetterschäden. Die Weiterfahrt verzögert sich auf unbestimmte Zeit.“

Meine Güte, wenige Meter vor dem Ziel versacken wir jetzt in Soest. Es ist 19 Uhr. Um 19.03 Uhr fährt üblicherweise die Hellweg-Bahn nach Unna, was mein Ziel ist. Aber sie ist ungewöhnlicherweise noch nicht eingefahren und auf Gleis 1 lief ein weißer Ticker durch den Zielanzeiger – schlechtes Zeichen. Kein Risiko eingehen. Dann lieber bis Hamm und von dort den RE 13 bis Unna. Dauert auch nur 10 Minuten länger. Urplötzlich geht es weiter.

„Die Strecke war tatsächlich wegen Unwetter gesperrt, es kann auch sein, dass wir nochmal auf freier Strecke halten müssen.“

Super, Ade RE 13. Gemächlich rollt es durch Borgeln und Welver, ehe wir in Hamm zum Stehen kommen. Unfassbar – eine Minute bis zur Abfahrt des RE nach Venlo. Mit Sack und Pack Treppe runter, fix durch die Unterführung und nebenan Treppe rauf. Schnell rein.

„... Hält dieser Zug leider nicht in Bönen, Unna und Schwerte, sondern wird umgeleitet über Dortmund nach Hagen. Für Reisende nach Unna und Bönen steht ein Bus des Schienenersatzverkehrs am Bahnhofsvorplatz.“

Neiiiiiiiiin!!! Das darf nicht wahr sein. Der Zug fährt nicht zu meinem Ziel – dafür funktionierte seine Klimaanlage. Schnell zum Bahnhofsvorplatz, wo alles stand, nur kein Bus. Zumindest keiner mit entsprechender Anzeige. Dafür Taxifahrer, die eine Fahrt nach Unna anboten. Zufälligerweise lief mir der Kollege, mit dem ich ausgestiegen war, in der Bahnhofshalle über den Weg. Er wurde mit dem PKW abgeholt. „Komm, wir bringen dich nach Unna. Du willst doch auch nach Hause.“ – „du aber auch.“ – „Ach, die halbe Stunde...“.

So endete dieser Tag mit vier Zügen mit Schäden an der Klimaanlage, zwei Totalausfällen, einem Unwetter samt Streckensperrung und Schienenersatzverkehr. Das schönste waren die zwei Stunden im Inntal mit Alpenblick – davon konnte man hier im strömenden Regen Westfalens noch ein wenig träumen...

Abschließend ein Gruß an Stefan – zusammen war es doch irgendwie ganz lustig.