

Die „Leistung“ von DB-Netz

Muster ohne Wert

Musterstrecke viel zu langsam

Von Karl-Peter Naumann und Rainer Engel



Fotos: Engel

Hageböck: Vorn rechts steht der Triebwagen nach Rostock, hinten hält der nach Wismar – jeder an seinem Bahnsteig. In Richtung Wismar hätte der Bahnsteig rechts am Ausweichgleis gebaut werden können. So sind die Wege für die Fahrgäste lang, genauso die Wartezeiten der Bahnen vor den Signalen.

➤ Mecklenburg-Vorpommern hat seine Musterstrecke für den Nahverkehr: Von Wismar über Rostock nach Tessin wurden 83,4 Kilometer Bahnlinie saniert. Bahnsteige und Bahnhöfe sind vorbildlich instand gesetzt, die Fahrzeuge sind neu, die Fahrgastzahlen steigen. Darauf können die Mecklenburger stolz sein. Doch soweit es Gleis- und Signalanlagen und die Betriebsabwicklung angeht, ist die Strecke ein Musterbeispiel dafür, was man bei einer Sanierung alles falsch machen kann – eine „Musterleistung“ der DB Netz AG.

Schneller als je zuvor

Für die 56,5 Kilometer von Rostock nach Wismar brauchte ein Eilzug eineinhalb Stunden. Das war schon vor dem Zweiten Weltkrieg so und bis zum Ende der DDR hatte sich daran im Prinzip nichts geändert. Ein Personenzug brachte es auf gut eindreiviertel bis zwei Stunden. Auch von Rostock nach Tessin brauchten die Züge für 30 Kilometer fast eine Stunde. Seit am 5. November 2000 die sanierte Strecke mit neuen Fahrzeugen eröffnet wurde, sind die Fahrzeiten so kurz wie nie zuvor: von Rostock nach Wismar 70 Minuten, von Rostock nach Tessin 29 Minuten.

Mitfahren und Staunen

Wer nur die alte Bahn kannte, ihre heruntergekommenen Bahnhöfe, die abgewirtschafteten Fahrzeuge, der staunt nicht schlecht. Moderne Bahnsteige, hervorragend ausgestattet, empfangen den Fahrgast, moderne Triebwagen fahren vor und rund um Rostock gilt der Verbundtarif, mit dem man mit der Straßenbahn bis ins Stadtzentrum weiterfahren kann.

Wer andere moderne Eisenbahnen kennt, kommt beim Mitfahren aus ganz anderen Gründen aus dem Staunen nicht heraus. Schon nach kurzer Strecke fällt auf, dass der Zug fast bis zum Stillstand abbremst und wieder anfährt. Ein Blick aus dem Fenster lässt erkennen, dass es sich nicht um Bedarfshalte handelt, sondern um ungesicherte Bahnübergänge. Davon gibt es noch eine ganze Reihe, obwohl 66 Bahnübergänge modernisiert wurden. Vielleicht verschwinden diese Langsamfahrstellen noch.

Staunen ohne Ende

Andere Langsamfahrstellen sind bewusst eingebaut. Kommt man von Wismar, so erreicht man nach knapp einer Viertelstunde den Bahnhof Hageböök. Der Zug hält etwas länger, denn der Gegenzug naht. Der Gegenzug fährt aber nicht gleich neben den wartenden Zug, sondern hält erst einmal am Bahnsteig auf der anderen Seite des Bahnübergangs, weil dort der Bahnsteig für die Züge der Gegenrichtung ist. Erst dann fährt er langsam an, um über die Weiche auf das Nebengleis zu gelangen. Dort hält er wieder, obwohl dort kein Bahnsteig ist. Wollen die Fahrer ein Schwätzchen miteinander halten? Nach mehr als fünf Minuten geht die Reise nach Rostock endlich weiter.

Im Bahnhof Bad Doberan klärt sich, dass es keineswegs die Geschwätzigkeit der Fahrer ist, die den Halt verursacht hat. Wenn der Zug in Richtung Rostock vor dem Bahnhofsgebäude hält, wartet schon der nächste Gegenzug nach Wismar, aber auch nicht auf dem Gleis nebenan, wie man es gewohnt ist, sondern 400 Meter voraus am gleichen Bahnsteig. Der Zug nach Rostock muss erst um ihn herumfahren, um weiterzukommen. Nachdem die Fahrgäste eingestiegen sind, zieht er langsam an, um neben dem anderen Zug erneut anzuhalten. Denn erst hier erhält er grünes Licht für die Weiterfahrt.

Wenig später hält der Zug in Groß Schwaß. Ein Gegenzug ist nicht in Sicht und steht auch nicht im Fahrplan. Dennoch wiederholt sich das Spiel aus Doberan: Halt am Bahnsteig, Anfahren auf das Ausweichgleis, Anhalten und Warten auf den imaginären Gegenzug. Erst dann geht es weiter, vorher bekommt er kein grünes Licht, um nach Rostock zu fahren. Gelegentlich kommt hier ein Gegenzug, aber auch wenn der Gegenzug nicht kommt, muss gehalten werden. Vorschrift ist Vorschrift, sagt der Computer im nagelneuen elektronischen Stellwerk in Doberan.

In Rostock steht am Bahnsteig gegenüber schon der nächste Zug zurück nach Wismar. Fast eine Viertelstunde stehen die beiden Triebwagen nebeneinander und blockieren einen Bahnsteig, an dem zwei Intercity-Züge Platz finden würden. Dann geht es weiter, der Zug hält an hervorragend ausgestatteten Haltepunkten mit Bahn-Bus-Verknüpfung, aber auch an einem Bahnübergang, der nur zu einer eingezäunten Wiese führt und sonst nir-



14.24

Gerade ist der Zug aus Rostock in Bad Doberan angekommen. Mehr als 300 Meter entfernt ist das Bahnhofsgebäude. Es muss ein Vergnügen sein, diese Strecke gegen peitschenden Regen aus Westen zurückzulegen. Der Zug ist vier Minuten zu spät, der Gegenzug darf noch nicht an den Bahnsteig fahren.



14.28

Vier Minuten später: Jetzt darf auch der Gegenzug am Bahnsteig stehen.



14.31

Im Schrittempo hat der Gegenzug das Ausweichgleis erreicht und wartet auf grünes Licht zur Weiterfahrt. Seit der Ankunft des Zuges aus Rostock sind sieben Minuten vergangen.

Ablauf einer Zugkreuzung in Bad Doberan

Minute	Zug von Rostock	Zug von Wismar
23	Zug trifft am Bahnsteig ein	Zug muss bei Verspätung vor dem Bahnhof warten, bis Gegenzug steht
24		
25		
26		
27		Zug hält am Bahnsteig
28		Zug fährt am Bahnsteig ab
29		Zug hält neben Gegenzug
30	Zug fährt ab	Zug fährt vom Ausweichgleis ab
31	Zug fährt am Bahnhofsgebäude vorbei	

gendwo hin. Dann die Überraschung: Der Zug hält in Sanitz. Dort gibt es zwei Bahnsteige nebeneinander, der Gegenzug hält schon nebenan. Die Fahrt endet in Tessin an einem modernen Bahnsteig direkt neben der Bushaltestelle, ein großzügiger Parkplatz und ein überdachter Fahrradständer säumen den Platz neben dem alten Bahnhof. Der Bahnsteig ist nur 60 Meter lang und bietet nur einem Triebwagen Platz. Eine eiserne Treppe, die in den Graben führt, zeugt davon, dass inzwischen aber morgens zwei Triebwagen gebraucht würden, weil so viele Fahrgäste mitfahren wollen. Weil die Bahnsteige so kurz sind, muss man sich mit einem Doppelstockzug behelfen.

Harter Kurs gegen Weichen

Im Rahmen der Rationalisierung sind zwischen Rostock und Wismar alle Weichen beseitigt worden bis auf die, die unbedingt nötig sind: zwei in Hageböck, zwei in Groß Schwaß, drei in Doberan. Dort gibt es außer der Ausweiche ein Stumpfgleis, in dem Züge abgestellt werden können, die aus Richtung Rostock kommen. Um die sieben Weichen optimal zu bedienen, ist in Bad Doberan ein elektronisches Stellwerk errichtet worden. Aber ansonsten ist jeder Meter Gleis gespart worden, die Ausweichgleise sind so kurz, dass keine Sonder- oder Güterzüge mehr fahren können.

Nicht gespart worden ist hingegen am Plattenbelag auf den Bahnsteigen in Hageböck, Bad Doberan und Groß Schwaß. Die Züge, die sich begegnen, müssen einen gewaltigen Abstand halten. Und so dürfen die Fahrgäste, die in Bad Doberan aussteigen, weit laufen, bis sie das schützende Dach am Bahnhof erreichen. Das muss sehr erfrischend sein, wenn der Westwind den Reisenden den Regen

direkt ins Gesicht peitscht, und das ist hier im Norden keine Seltenheit. Ein Schild auf dem Bahnsteig behauptet, dass zu den Zügen 30 und 50 Meter zurückzulegen seien, doch die angegebene Entfernung ist weit untertrieben.

Die Bahnhoftanlage ist nicht durchgeplant: Weder an dem einen noch an dem anderen Bahnsteig kann eine Bushaltestelle eingerichtet werden. Gegenüber dem einen Bahnsteig liegen das Stumpfgleis und die Gleise der Schmalspurbahn, am anderen das Bahnhofsgebäude.

Gespart am falschen Ende?

Schon auf den ersten Blick wird sichtbar, dass am falschen Platz gespart wurde. Die Sparsamkeit betrifft vor allem die zwanghafte Vorstellung, dass am Bahnhof niemand die Gleise überschreiten soll. Der Preis dafür ist hoch:

- Standzeiten, die nicht zur Stabilisierung des Fahrplans genutzt werden können,
- weite Wege für die Fahrgäste.

Besonders grotesk wirkt das in Hageböck, wo ein mit Schranken gesicherter Bahnübergang zwischen den beiden Bahnsteigen vorhanden und eine Bahn-Bus-Verknüpfung nicht vorgesehen ist. Man hätte den zweiten Bahnsteig also ohne weiteres auf der anderen Seite der Gleise anlegen können.

Pünktlich verspätet

Die Anweisung, absolut pünktlich abzufahren, ist die Folge des unflexiblen Betriebs. Dies führt zur Groteske: Fahrgäste von Kiel oder Hamburg nach Bad Doberan werden durch die Fahrplanauskunft über Rostock geleitet, weil dieser Zug vier Minuten früher als der Zug aus Wismar am Bahnsteig in Bad Doberan steht und stehen muss. Schon bei gering-

fügigen Verspätungen verpassen die Reisenden ihren Anschluss in Rostock und müssen eine Stunde warten. Wären sie schon in Bad Kleinen ausgestiegen und über Wismar gefahren, hätten sie ihr Ziel pünktlich erreicht: Auf diesem Weg stehen großzügige Umsteigezeiten zur Verfügung.

Die Konkurrenz ist das Auto

Die neuen Züge auf der erneuerten Strecke mögen „schnell“ wirken, aber sie werden kaum einen Autofahrer hinter dem Steuer hervorlocken können. Denn parallel zur instand gesetzten Strecke ist inzwischen die Ostsee-Autobahn fertig geworden und die parallele Bundesstraße bekommt immer mehr Ortsumgehungen. Während der Bahnfahrer aus der Rostocker Innenstadt gerade mit der Straßenbahn am Hauptbahnhof eintrifft, ist der Autofahrer schon fast am Stadtrand. Und während der Fahrgast in Hageböck zum zweiten Mal auf einen Gegenzug wartet, hat der Autofahrer in Wismar sein Auto längst auf dem Parkplatz abgestellt und sein Ziel erreicht.

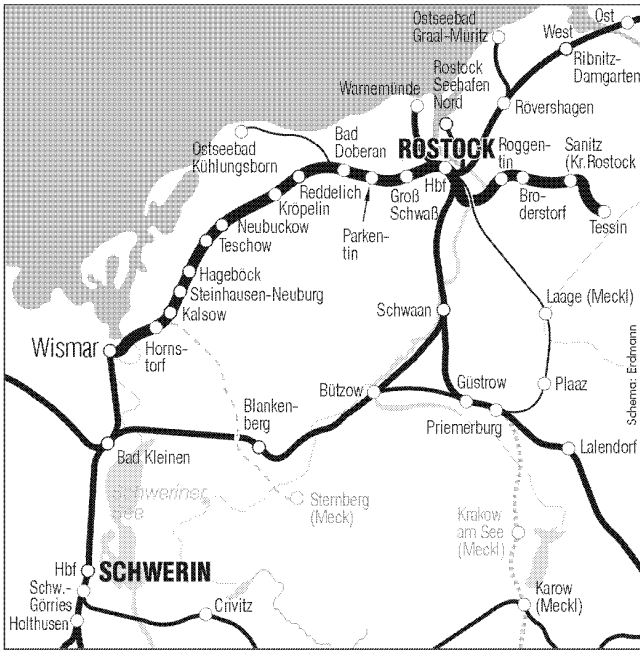
Welches Ziel hat die Planung?

So stellt sich die Frage: Was soll mit einer „Musterstrecke“ erreicht werden?

Ein besserer Verkehr nach Rostock? Die Durchbindung der Züge zum Seehafen oder die Erschließung des Friedrich-Franz-Bahnhofs nahe der Innenstadt wäre wirksamer. Die Weiterführung der Züge nach Karlsruher oder Zwickauer Vorbild wäre effizienter. Schon am



Tessin: Eine eiserne Treppe in den Graben zeugt davon, dass der Bahnsteig zu kurz ist. Über diese Treppe erreicht der Lokführer des Frühzugs seinen Führerstand.



Stadtrand liegen Straßenbahngleise nur einen Steinwurf von den Eisenbahnschienen entfernt.

Oder soll ein besserer Regionalverkehr zwischen Wismar und Rostock angeboten werden? Dafür sind die Züge zu langsam, stehen zu lange herum. Die Trassierung der Strecke gäbe 120 km/h her, und das hätte auch konsequent genutzt werden müssen.

Stadtbahn nach Bad Doberan und Wismar?

Mit Weitsicht hätte man erkennen können, dass die Stadtbahn nach Karlsruher Vorbild nicht nur von Rostock aus die Bahnlinien befahren könnte, sondern auch von Schwerin aus. Von Schwerin bis Wismar hängt sogar der Fahrdracht, aber es sind schwere Doppelstockzüge unterwegs, teilweise bis Berlin – mit Halt auf allen Stationen. Auch das ist weder für den Fernreisenden noch für den Pendler attraktiv.

Die Straßenbahnen in Schwerin und Rostock haben die gleiche Spurweite wie die Eisenbahn. Die Betriebe könnten zusammenwachsen. Ist das Utopie?

Noch mehr Fehler und Mängel

Der Ausbaustandard des Unterbaus lässt zwar zu, dass Güterzüge mit 22,5 Tonnen Achslast fahren, aber das ist gar nicht möglich, weil die Ausweichgleise fehlen. Den ganzen Tag über ist die Strecke mit

den stündlich verkehrenden Triebwagen belegt. Für die Triebwagen hätte man die schweren Gleise nicht gebraucht.

Eine Rückfallebene für die angeblich hochmoderne elektronische Signaltechnik fehlt. Mehrfach fiel das elektronische Stellwerk in Bad Doberan aus und so musste – teilweise den ganzen Tag über – Schienenersatzverkehr gefahren werden.

In Bad Doberan liegt der Busbahnhof weit entfernt vom Bahnhof und die Anschlüsse zum Bus funktionieren überhaupt nicht.

Im Abschnitt Rostock – Tessin liegt der Kreuzungsbahnhof Sanitz nicht in der Streckenmitte, die Strecke lässt eine Verdichtung des Fahrplans nicht zu. Nun sollen die Bahnsteige verlängert werden – für so viel Geld, dass man davon den Einbau einer weiteren Ausweiche bezahlen könnte, um das Angebot zu verdichten.

Ursachen: die Strukturen

Die Ursachen für einen derartigen Missgriff sind vielfältig und liegen vor allem im System, das eine effiziente Sanierung regionaler Bahnen der DB AG praktisch unmöglich macht und die Verschwendung von Steuermitteln provoziert. Die Ursachen lassen sich nicht im Detail lokalisieren, aber in Betracht kommen:

- die ortsfremde Struktur des Aufgabenträgers. Ein kommunaler Zweckverband würde Kreise und Gemeinden besser einbinden und motivieren, die Bahnhofsumfelder mitzugestalten.
- die Beschränkung des Aufgabenträgers auf „Eisenbahn“. Das macht es schwer, Stadtbahnkonzepte zu entwickeln.
- das Eigentum am Netz in der Hand der DB AG. Die Aufgabenträger dürfen Geld geben, aber sie bleiben Bittsteller.
- die Unternehmensstruktur der DB AG. Niemand ist für irgendetwas allein zuständig, alles muss mit zahlreichen anderen Konzernteilen abgestimmt werden.
- die Unternehmenskultur der DB AG. Alle Mitarbeiter schielen auf den autoritär herrschenden Vorstand und wagen nicht, unkonventionell und effektiv zu planen. An einer effizienten Verwendung der Fördermittel haben sie kein Interesse. Öffentliche Kritik der Mitarbeiter an den Zuständen ist verboten, weil konzernfeindlich.
- an den eigenen technischen Vorschriften der DB AG und der Genehmigungspraxis des Eisenbahnbundesamts. Sie lassen es derzeit nicht zu, so effizient zu planen und zu bauen, wie nicht bundeseigene Eisenbahnen es können und praktizieren.

Es ist nicht das Versagen einzelner Mitarbeiter, sondern ein Versagen des Systems „Deutsche Bahn AG“, in dem sie arbeiten. Ändern können das durchgreifend nur Landes- und Bundesregierung, indem sie effektive Strukturen schaffen.



Sanitz: Der Gleisübergang ist ein Sicherheitsrisiko. Aber man könnte ihn mit Schranken sichern. Doch das widerspricht der Ideologie von DB-Netz.