

Die Folgen der „Sanierung“:

## Kranke Bahnen überall

➤ Der Fall der „Musterstrecke“ Wismar – Rostock ist kein Einzelfall für die verfehlten Sanierungsmethoden der Deutschen Bahn AG. Vor allem fehlende Gleise und überzogene Sicherheitsstandards machen den Betrieb langsam, verlängern die Wege und treiben die Kosten

hoch. Nicht nur die Bahnlinie Wismar – Rostock – Tessin, über die wir in diesem Heft berichten, und der Bahnhof Quelle bei Bielefeld (PRO BAHN Zeitung 3/01, S. 42) sind ständige Quellen des Ärgers. PRO BAHN kennt noch mehr Beispiele.

### Beispiel 1 – Müglitztalbahn

**A**uf der 38 Kilometer langen Strecke von Heidenau nach Altenberg bei Dresden gibt es nur noch in der Mitte der Strecke ein Ausweichgleis. Die Züge können nur noch stündlich fahren und müssen sich dann in der Mitte begegnen. Da die Züge aber nicht nur Anschluss an die S-Bahn in Heidenau halten, sondern dort die gleichen Gleise benutzen müssen, werden die Verspätungen aus dem S-Bahnnetz in diese Nebenbahn übertragen und führen dort regelmäßig zum Zusammenbruch des Fahrplans: Wenn einmal eine Verspätung eingetreten ist, bleibt sie bis zum Betriebsschluss erhalten.

### Beispiel 2 – Bahnhof Oerlinghausen

Der Bahnhof Oerlinghausen-Leopoldshöhe an der Bahnlinie von Bielefeld nach Lemgo ist ein Musterbeispiel für die Verknüpfung von Bahn und Bus. Doch da die DB im Zeitalter elektronischer Stellwerke keine Fahrgäste mehr Gleise überqueren lassen will, müssen die Züge der einen Richtung in 300 Metern Entfernung halten. 300 Meter Fußmarsch sind also der Preis für modernste Technik. Ein kurzer zweigleisiger Abschnitt hätte ermöglicht, dass die Zugbegegnung auf freier Strecke stattfindet und die Züge nacheinander direkt neben dem Bus halten können.

### Beispiel 3 – Gräfenbergbahn

Die Gräfenbergbahn von Nürnberg-Nordost nach Gräfenberg wurde in den letzten Jahren mit 48 Millionen DM saniert. Vieles ist besser geworden, aber auch hier gilt: Wer andere moderne Eisenbahnen kennt, kommt beim Mitfahren aus dem Staunen nicht mehr heraus.

- Für einen neuen Haltepunkt Heroldsberg-Nord an der Firma Schwan-Stabilo hat das Geld nicht gereicht. Das Fahrgastpotenzial beträgt allein hier 1.000 Fahrgäste täglich, davon haben bereits 600 eine Jahresfahrkarte für den VGN. Für andere Dinge wie Bahnsteigunterführungen in Eschenau und

Heroldsberg war dagegen genug Geld vorhanden.

- Ursprünglich beabsichtigte Linienverbesserungen gab es nicht, die engen Kurven blieben.
- An mehreren Bahnübergängen müssen die Züge auf bis zu 10 km/h abbremesen.
- Die Züge enden wie bei der Eröffnung der Strecke am Bahnhof Nürnberg-Nordost an der ehemaligen Ringbahn. Wer zum Hauptbahnhof oder in die Innenstadt will, muss in die U-Bahn umsteigen. Der Weg vom Bahnsteig zum U-Bahnzugang ist mehrere hundert Meter lang und nicht überdacht. Innovative Konzepte wie eine Fortführung der Züge auf den bestehenden Straßenbahngleisen bis zum Hauptbahnhof oder eine Überführung der Züge auf die neue U-Bahnlinie 2 (wie auch immer das im Einzelnen funktionieren kann) wurden nicht verwirklicht.

#### Beispiel 4 – Waldbahn

Die Strecke Plattling – Bayerisch Eisenstein wird von der Regentalbahn mit modernen Regio-Shuttles im Auftrag der DB Regio AG bedient. Schon seit längerer Zeit soll ein neuer Kreuzungsbahnhof in Grafling (zwischen Deggendorf und Gotteszell) entstehen. Damit könnten die Zugkreuzungen vom Betriebsbahnhof Ulrichsberg (zw. Deggendorf und Gotteszell) und Regen in die Bahnhöfe Grafling und Zwiesel verlagert werden. In Zwiesel entstünde dadurch ein integraler Taktknoten zur Minute 0. Auch in Plattling verkürzt sich die Wartezeiten. Der Bahnhof Grafling sollte eigentlich schon lange fertig sein, aber es hat ewig gedauert, bis im Frühjahr 2001 mit den Bauarbeiten begonnen wurde. Und er ist noch immer nicht fertig. Grafling ist als reiner Betriebsbahnhof gedacht, ein Bahnsteig ist dort (mitten im

Wald) nicht sinnvoll und daher auch nicht vorgesehen. Nach Informationen von Mitarbeitern der Regentalbahn plant die DB ernsthaft, dass die Züge dort nicht gleichzeitig einfahren können, d. h. ein Zug müsste im Bahnhof anhalten, der Gegenzug am Einfahrtsignal warten. Erst wenn der eine Zug steht, dürfte der andere ebenfalls in den Bahnhof einfahren – eine Situation wie in Bad Doberan, nur ohne Fahrgastwechsel. Das Beste dabei ist, dass die Bahn noch gar nicht überprüft hat, ob sich damit der Fahrplan einhalten lässt. Große Fahrzeitverluste entstehen beispielsweise auch durch die neue PZB 90. Hält der Zug vor einem roten Signal und erhält er wieder freie Fahrt, so darf er nur mit äußerst geringer Geschwindigkeit auf das nun grüne Signal zufahren.

(re/dso)



Das einzige Ausweichgleis der Müglitztalbahn in Glashütte: Die Bahn fährt so unflexibel wie eine Standseilbahn.



„Sanierung“ gefährdet Fahrplan: die Waldbahn in Bayerisch Eisenstein.

## Signale von der Bahn

> Zum Artikel „Signale aus dem All“, PRO BAHN Zeitung 3/01, S. 42 f. haben wir zwei Zuschriften der DB AG und des Autors des zitierten Artikels über den Funkfahrbetrieb erhalten.

Ja, so ist das mit dem Fortschritt. Ist die Technikfeindlichkeit bereits so weit fortgeschritten oder welche Gründe liegen vor für diesen Artikel voller Häme und Vorwürfe gegen die Deutsche Bahn?

Es war schon immer so, jede neue Entwicklung ist immer auch ein Risiko. Aber wer sein Geschäft ohne Risiko betreibt, betreibt es ohne Zukunft. Wer glaubt, die

Weisheit für sich gepachtet zu haben, wer sich in Häme ausschüttet, ist in Wirklichkeit jemand, der Zukunft polemisierend verschlafen wird. Wer in diesem Lande neue Techniken erprobt, wer dem Fortschritt eine Chance gibt, muss wohl ganz schnell mit der Schadenfreude derer leben, die auf einen Ausrutscher gehofft haben. Wenn es dann die Deutsche Bahn

ist, die Verantwortung trägt, ist die Schadenfreude eben doppelt groß.

Wer jetzt schon weiß, dass alles nur Utopie war, reiht sich ein in die Wunschträume derer, die Fortschritt auf Knopfdruck erwarten. Wo bleibt hier die Gelassenheit derer, die wissen, dass Fortschritt auch einen langen Atem braucht? Und worum geht es wirklich? Um ein hoch innovatives System, das langfristig die Sicherheit erhöhen soll und nicht zuletzt Kosten zu senken verspricht. Übrigens eine Notwendigkeit, die dem System Eisenbahn, gerade auch auf Nebenstrecken, langfristig Überlebenschancen eröffnen kann.

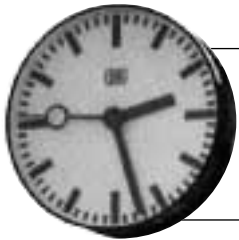
Ein Pilotprojekt lässt sich leider nicht auf Punkt und Komma planen. Da gibt

es eben ganz selbstverständlich auch in der zeitlichen Abfolge Verzögerungen. So ist eben neue Technik, wenn sie noch in der Erprobungsphase ist.

Und wie geht es weiter? Die in der Tat eingetretenen Verzögerungen wegen technischer Probleme können in Kürze gemindert werden. Ziel ist die Inbetriebnahme noch in 2002.

Zur Zeit läuft das Zulassungsverfahren beim Eisenbahn Bundesamt (EBA). Es gibt keinen Grund für eine Panikmache, aber viel Grund zur Hoffnung, dass dieses System Serienreife erlangen wird.

*Manfred Pietschmann  
DB AG Regionalbüro Kommunikation  
Düsseldorf*



*Wenn die Gleise zu kurz sind,  
nützen auch Signale aus dem All  
nichts: fünf Minuten Wartezeit im  
Bahnhof Quelle bei Bielefeld.*



**A**ls Autor des Berichts „Signale aus dem All“ in der Zeitschrift „Internat. Verkehrswesen“ möchte ich ergänzend darstellen, dass ich nur gelegentlich als Axel Schwarz schreibe, dies nicht hauptberuflich ausübe. Zwischen den von mir erstellten Berichten und den Interessen der DB und der DB Netz AG gibt es naturgemäß Bereiche, die sich nicht decken.

Mein o. g. Bericht stellt eine Palette von Telematikanwendungen dar, die im Versuch, in der Erprobung oder im Einsatz sind. Diese Anwendungen haben die Ziele, Kosten zu senken, die Qualität zu verbessern und vorhandene Kapazitäten zu steigern

Der Funkfahrbetrieb (FFB) soll den Betrieb auf schwächer beanspruchten Strecken günstiger gestalten. Die Strecke wird „dumm“, die „Intelligenz“ kommt in die Fahrzeuge. An diesem Projekt arbeitet z. B. Siemens mit. Wenn sich im Laufe der Zeit herausstellt, dass Änderungen vorgenommen werden müssen, ist das tragisch, aber vielleicht unvermeidbar. Dass der Termin 2000 oder 2001 nicht gehalten wird, ist sehr bedauerlich. Dafür gibt es sicherlich Gründe, von denen ich aber nichts weiß, weil ich nicht Projektmitarbeiter bin.

Trotzdem hoffe ich, dass ein solches oder ähnlich arbeitendes System aus DB Netz- (Kosten-)Sicht problematischen Strecken wieder eine Zukunft gibt.

Die möglicherweise verletzende Aussage, dass die Strecke eigentlich schon tot war, wollte ich als Chance betrachten. Viele Strecken sind eigentlich schon tot. Die Bundesbahn und die DB als Aktiengesellschaft haben in der Vergangenheit Stilllegungen einleiten müssen, weil das Aufkommen nicht ausreichend war. 1000 oder 1500 Personen am Tag sind unter gewissen Voraussetzungen nicht genug. Sie können sicher sein, das gefällt mir auch nicht. In meiner Region sind Strecken von Wuppertal Elberfeld nach Wuppertal Cronenberg und von Wuppertal Wichlinghausen nach Düsseldorf Gerresheim stillgelegt worden. Das passt mir auch nicht als Bürger.

Mit Investitionen lässt sich was machen, auch wenn der Aufgabenträger, Bund, Land oder Kommune mitmachen müssen. Ertragreich wird ein solcher Betrieb wohl nicht sein (im Sinne des Profits).

Was die Bahnhöfe Quelle und andere anbetrifft, ist es im Vorfeld erforderlich, welches Betriebsprogramm auf der Strecke läuft und welche qualitativen Verbesserungen zu welchem Preis zu haben sind. Aus techni-

scher Sicht ist eine Aufrüstung im FFB mit Kreuzungsbahnhöfen durch gute Infrastrukturplanung durchaus möglich. Mit dem Konzept Regionalnetz hoffe ich auf Besserung.

*Axel Schwarz*

PS: Ich entschuldige mich für den Fauxpas Dissen-Bad Rothenfelde als Strecke. Bielefeld habe ich aus meinem Entwurf versehentlich gelöscht.

**Anmerkung der Redaktion:** Zur Bahnlinie Bielefeld – Osnabrück hat inzwischen eine Arbeitsgruppe entschieden, dass die Versuche mit dem Funkfahrbetrieb auf dem „Haller Willem“ zwar weitergehen, aber für die Ausstattung der gesamten Strecke herkömmliche moderne Technik verwendet wird, sodass Triebfahrzeuge aller Typen dort fahren können. Die Probleme des Bahnhofs Quelle werden damit nicht gelöst, weil die Anlage von Bahnsteigen und Gleisen es nicht zulässt. Uns geht es darum darzustellen, dass die DB AG nicht ganzheitlich zu denken in der Lage ist. Um ein paar Meter Gleis einzusparen, wird mit Elektronik und Satelliten geklotzt. Das Ganze wird dann als Fortschritt vermarktet – und für den Fahrgast bringt es nichts.