

Mit der Bimmelbahn nach Oybin

Wie gut und teuer sind die Verbindungen ins Zittauer Gebirge?

Von Erich Preuß



➤ Auf der Suche nach Lücken in den Fernverbindungen der Deutschen Bahn setzte Connex im Sommer 2001 einen Triebwagen von Berlin nach Zittau zu einer „Schnupperfahrt“ ein. Der Zuspruch war so groß, dass Connex ein zweites Mal fuhr – im September zum „Tag der Sachsen“. Hans Leister, Geschäftsführer von Connex-Regio, beabsichtigte, daraus

eine dauerhafte Verbindung zu machen, fehlte doch Zittau und dem Feriengebiet der Oberlausitz seit 1992 die durchgehende Verbindung zur Hauptstadt. Durch die Konkurrenz aufgeschreckt, macht die DB nun möglich, was anderswo unmöglich geht: täglich zwei Direktzüge.

Die Deutsche Bahn AG hatte die bis dahin täglich vier Eilzugpaare eingestellt. Berlin – Zittau konnte nur noch mit Nahverkehrszügen und zweimaligem Umsteigen in Cottbus und Görlitz oder mit dem IC über Dresden mit Umsteigen in Dresden-Neustadt bereist werden.

Als die ehemaligen Kollegen Leisters (er war Leiter der Niederlassung Berlin/Brandenburg von DB Regio, ehe er zu Connex wechselte) von dem zweiten Sonderzug nach Zittau erfuhren, organisierten sie quasi über Nacht einen Doppelstockzug, um dem Konkurrenten die Schau zu stehlen. Der DB-Zug traf nur wenige Minuten nach dem Connex-Triebwagen in Zittau ein und wurde nun ebenfalls mit Musik und vom Oberbürgermeister empfangen.

Die Deutsche Bahn AG konnte plötzlich doch mehr, als sie ursprünglich wollte. Sie setzte vom 30. September an zwei täglich verkehrende Zugpaare Rathenow – Zittau ein. Die neuen Züge kosteten nichts, denn sie waren eine Kombination von Nahverkehrszügen dreier Linien, die ohnehin im Fahrplan standen. Deshalb wechseln bei den „durchgehenden Zügen“ die Zuggattungen (mal Regionalbahn, mal Regionalexpress) und dreimal die Zugnummern.

Dass aber nicht nur außenstehende Eisenbahnunternehmen auf den Gleisen der Deutschen Bahn ihre Schwierigkeiten haben, sollte sich herausstellen, als DB-Regio Berlin/Brandenburg wegen der Connex-Konkurrenz unbedingt das modernste

Fahrzeugmaterial, den Doppelstockzug „RE 160“, nach Zittau bringen wollte.

Eine Lok für den „Zittauer“

Weil die Strecke Cottbus – Görlitz – Zittau nicht elektrifiziert ist, benötigt der „Zittauer“ eine Diesellokomotive der Bauweisen 218 oder 232. Brandenburg hat keine und der DB-Verkehrsbetrieb Sachsen lehnte ab, eine solche Lok aus Görlitz bereitzustellen. Nun musste eine 218 aus Sachsen-Anhalt so in die Zugumläufe eingebunden werden, dass sie nach Zittau fahren konnte.

Für diese Lokomotiven fehlte den Görlitzer Lokomotivführern aber die Lizenz und den sächsischen Zugbegleitern die Ausbildung für die technische Ausstattung der Wagen. Auch das organisierte DB-Regio Berlin/Brandenburg.

Durften Doppelstockzüge im „vereinfachten Durchgangsverkehr“ der Strecke Görlitz – Zittau überhaupt fahren? Sachsen sagte: „Nein!“ Außerdem müssten die Polnischen Staatsbahnen den Einsatz dieser Züge erst genehmigen. ➔

Bilderläuterung oben: Ziemlich auffällig wird auf dem Zittauer Bahnhofsvorplatz gezeigt, wer den öffentlichen Nahverkehr in der Hand hat.

Als DB-Regio Berlin/Brandenburg die Genehmigung aus Krakow hatte, ging ein Doppelstockwagen zum Test nach Zittau. Der streifte einen Baum und ein abgerissener Ast schlug auf das Wagendach. So war die Aktion fast gescheitert, denn nun waren weitere Bahnmanager, nicht nur die in Dresden, dagegen, dass der „RE 160“ nach Zittau fuhr.

Den Potsdamer Fachleuten von DB-Regio Berlin/Brandenburg gelang es schließlich, ihren Plan durchzusetzen. Doch man kann sich vorstellen, wie sich die Entscheidungsträger der DB AG verhielten, käme ein Dritter auf eine derartige Idee.

Die technischen Probleme sind aus dem Weg geräumt, die kommerziellen geblieben. Noch nie war die Reisezeit Berlin – Zittau so kurz wie jetzt: knapp vier Stunden und eine weitere Stunde bis Kurort Oybin oder Kurort Jonsdorf. Das kann auch der Pkw nicht schlagen. Nach Sanierung der Gleise in den Abschnitten Königs Wusterhausen – Lübben, Cottbus – Görlitz und Görlitz – Zittau und bei Kürzung der Übergangszeit in Zittau zu den Zügen nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf könnte noch eine Stunde eingespart werden. Nachdem die Langsamfahrstellen bei Kodersdorf und von Hirschfelde nach Zittau beseitigt waren, erschien ein ab dem 4. Februar 2002 gültiger Fahrplan, der die Züge um 18 Minuten beschleunigte. Von Berlin nach Zittau fährt man jetzt in drei Stunden und 28 Minuten, in der Gegenrichtung in drei Stunden und 51 Minuten.

Das seit 10. Juni 2001 geltende Kursbuch berücksichtigt die neue Verbindung jedoch noch nicht; aus der Tabelle 202 erfährt man nicht, dass zwei Züge bis und ab Zittau durchlaufen. Das Berichtigungsblatt (es nennt sich „Fahrplan aktuell“), gültig seit dem 4. Februar 2002, enthält nur die Tabellen sächsischer Strecken.

Nach Redaktionsschluss: Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) hat am 31.5.2002 Connex den vorläufigen Zuschlag für den Nahverkehr zwischen Cottbus, Görlitz und Zittau gegeben. Der Verkehr soll zum 15.12.2002 aufgenommen werden. Ob die durchgehenden Züge nach Berlin weiter fahren, hängt von einer Bestellung des Landes Brandenburg ab. Connex wäre bereit, diese Zugleistungen zu erbringen.

Anschluss mit Zuschlag

Die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft (SOEG), die eigentlich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten ihrer Schmalspurzüge denjenigen der DB anpassen müsste, bessern sich im Februar – drei Monate nach der neuen Zugverbindung! – darauf, die Übergangszeit in Zittau von jeweils einer Stunde auf zehn Minuten zu verkürzen.

Die Kurorte in Deutschlands kleinstem Mittelgebirge warten auf die Berliner Gäste, die früher bereits die Hotels, Pensionen und Ferienzimmer belegten. Dass es wieder direkte Züge Berlin – Zittau gibt, wird von den – allerdings immer noch zersplitterten – Tourismusorganisationen im Landkreis Zittau-Löbau begrüßt. „Die Deutsche Bahn AG hat für das Jahr 2002 eine intensive Marketingkooperation mit den örtlichen Leistungsanbietern der Region Zittau vereinbart“, sagte Burkhard Ahlert, DB-Pressesprecher Berlin/Brandenburg. „Wir werben nahezu kostenfrei für die regionalen ostsächsischen Angebote

im Großraum Berlin.“ Zur so genannten Regio-Tour Berlin – Zittau am 9. Februar gingen weit über 1.000 Anmeldungen ein, doch nur 300 konnten bei dieser Tagestour nach Oybin berücksichtigt werden. Das Interesse ist also da.

Bestimmte „Kreise“ im Landkreis Zittau-Löbau meinen allerdings, nun könne man abkassieren. Auch die SOEG ist dabei. Sie verlangt seit 1. Januar 2002 von jedem Fahrgast, der einen ihrer Züge benutzt, einen Dampfzuschlag von vier Euro. Ursula Küchler, die SOEG-Geschäftsführerin, verteidigt diese Einnahmequelle mit dem Hinweis: „Wer auf den Brocken fährt, ist auch bereit, gut zu bezahlen.“ Dieser Vergleich hinkt in mehrfacher Hinsicht, denn die „Bimmelbahn“ fährt nur mit Dampflokomotiven. Der Fahrgast büßt dafür, dass die Beschaffung von Triebwagen (die übrigens mit 60 km/h Höchstgeschwindigkeit die Fahrzeiten erheblich verkürzen könnten) verschleppt wurde. Küchler bietet die Alternative an: „Wer den Zuschlag von vier Euro nicht zahlen will, kann ja mit dem Bus fahren.“ Ursula Küchler ist gleichzeitig Geschäftsführerin der Kraftverkehrsgesellschaft Zittau! Deren Busse kommen aber wegen ihrer Abfahrtszeiten als Ersatz für den teuren Zug überhaupt nicht in Frage.

Elke Otto von der Tourist-Information Zittau ist über die Verteuerung des Bahnreisens nach Oybin und Jonsdorf empört, meint aber resigniert: „Die Gemeinden wollten das so.“ Ulrich Sauer, oberster Betriebsleiter der SOEG: „Wir rechnen dieses Jahr mit weniger Fahrgästen, aber höheren Einnahmen.“

Was kostet das Vergnügen, mit dem Zug ins Zittauer Gebirge zu reisen? Die Preisbeispiele gelten analog für andere Abfahrtsorte wie Dresden oder Leipzig. Die Deutsche Bahn stellt als Vorzug ihrer Nahverkehrsverbindung Berlin – Zittau die Gültigkeit des Wochenend-Fahrscheins heraus. Er kostet 28 €. Für Hin- und Rückfahrt nach Oybin oder Jonsdorf kommen noch jeweils 5,70 € hinzu, also bezahlen wir insgesamt 39,40 €.

Da eine Tagestour mit nur vier Stunden Aufenthalt in der Bergwelt des Zittauer Gebirges wenig ersprießlich ist, wird man samstags hin- und sonntags zurückfahren. Dann aber muss man den Wochenendfahrschein zweimal lösen, also insgesamt 67,40 € zuzüglich Übernachtungskosten bezahlen. Bei einer Familienfahrt schlagen die beiden DB-Fahrscheine zu je 28 € nur einmal zu Buche, aber die SOEG kassiert für jede Fahrt und jede Person 5,70 €. Da zweifelt man, ob die gepriesene Bahnverbindung wirklich so begehrt sein wird.



Der Büffetwagen in den Oybiner Zügen wird gern aufgesucht.