

Das wahre Problem von DB Netz:

Mehr Personal als Fahrgäste

Versäumte Rationalisierung führt zu Regionalfaktoren

➤ Was die Deutsche Bundesbahn nicht investiert hat und die Deutsche Reichsbahn nicht investieren konnte, soll nun über die „Regionalfaktoren“ wieder hereingeholt werden. Ein Bericht von Sven Andersen in der Eisenbahn-Revue International (5/2002 S. 246 ff.) mit dem Titel „Mehr

Leute in den Zügen – weniger Leute an der Strecke“ gibt Aufschluss über die wichtigste Ursache für das Defizit der Regionalnetze. Da diesem Bericht nicht viel hinzuzufügen ist, zitiert *derFahrgast* hieraus.

Andersen berichtet über die im Nordwesten Deutschlands liegende Strecke Osnabrück – Oldenburg. Hier wurde zum 5. November 2000 – und erweitert zum 10. Juni 2001 – das Zugangebot neu geordnet. Zum 10. Juni 2001 wurden unter der Woche frühe und späte Zugverbindungen eingeführt, die erstmals dem Anspruch von Tagesrandverbindungen genügen. Dazu schreibt Andersen:

„Die Angebotsausweitung in den Tagesrandlagen führt auf dieser technisch noch nicht durchrationalisierten Strecke zu einem Personalmehraufwand bei der DB Netz AG. Der sich hier auftuende Konflikt zwischen Angebotsgestaltung in den Tagesrandlagen und (noch fehlender) Streckenrationalisierung beleuchtet ein Problem, das typisch für eine nicht unerhebliche Zahl von Strecken bei der Deutschen Bahn AG (DBAG) ist [...].

In der Angebotsgestaltung in Tagesrandlage stehen die verkehrlichen Wünsche hinsichtlich eines attraktiven Angebots und die Ziele einer rationellen Betriebsführung in einem Wechselspiel zueinander. Seit Mitte der siebziger Jahre war die Deutsche Bundesbahn hierbei gezwungen, aus wirtschaftlichen Gründen das Gewicht vermehrt auf eine Reduzierung des Streckenpersonals an Hauptbahnen ohne große Investitionen zu legen. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch die fortschreitende Elektrifizierung der wichtigeren Hauptbahnstrecken, da diese elektrifizierten Hauptbahnstrecken vor allen Dingen die Güterzugverkehre auf sich konzentrierten. Viele Hauptbahnstrecken zweiter Ordnung dienten daher im Wesentlichen nur noch dem regionalen Personenverkehr [...].

Auf dem 120 Kilometer langen Abschnitt Wilhelmshaven – Oldenburg – Quakenbrück – Badbergen (fünf Kilometer südlich Quakenbrück) der 165 Kilometer langen Strecke Wilhelmshaven – Osnabrück waren zum Beispiel 1975 insgesamt 267 Köpfe Streckenpersonal eingesetzt, was einem Durchschnitt von 2,2 Köpfen pro Kilometer entsprach. Bei einer Streckenfernsteuerung hätten jährlich etwa 10 Millionen DM Personalkosten eingespart werden können. Diese Investition (geschätzte Kosten 40 Millionen DM) hätte sich schon nach vier Jahren amortisiert; aber es war kein Geld vorhanden, um diese Maßnahme durchzuführen. Auf diesen personalintensiven Strecken fielen die Lohnkosten des Strecken-

„Bei einer Streckenfernsteuerung hätten jährlich etwa 10 Millionen DM Personalkosten eingespart werden können. Diese Investition (geschätzte Kosten 40 Millionen DM) hätte sich schon nach vier Jahren amortisiert; aber es war kein Geld vorhanden.“

personals zunehmend ins Gewicht, sodass sich die ehemalige Deutsche Bundesbahn in den Jahren 1974–1984 aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen sah, das Angebot in den Tagesrandlagen immer mehr zurückzunehmen [...].

Die Auslegung des letzten Eilzugs E 1826 von Hamburg Hbf (23.15) – Cuxhaven (1.05) zum Sommer 1974 im Abschnitt hinter Stade stellt ein prägnantes Beispiel dar. Allein die Verkürzung der Streckenbesetzungszeit war Grund für die Auslegung dieses Zugs und den Ersatz durch einen Bus. Durch



die Auslegung dieses Zugs hinter Stade und eines zeitlich davor liegenden Gegenzugs von Cuxhaven nach Stade konnten in der Streckenbesetzung damals 28 Posten 2 1/2 Stunden früher ihren Dienst beenden. Der E 1826 war hinter Stade durchschnittlich noch mit 45 Reisenden besetzt, was eine durchgeführte Sondererhebung an vier hintereinander folgenden Tagen (Mo–Do) in einer Woche im November 1973 ergeben hatte. Zirka 75 Prozent dieser 45 Reisenden waren Übergangsreisende aus dem Fernverkehr in Hamburg–Harburg. Ihnen blieb nur der Umstieg auf den Bus in Stade, verbunden mit einer bis zu 30 Minuten längeren Reisezeit, und dies nach Mitternacht. Zwar waren auch auf dieser Strecke bis 1973 wie auf vielen ähnlich gelagerten Strecken bei der Deutschen Bundesbahn einzelne punktuelle Rationalisierungsmaßnahmen durchgeführt worden (Einbau von fernüberwachten Blinklichtanlagen an Bahnübergängen, Aufhebung von Schrankenposten mit Konzentration der Bahnbewachungs-tätigkeit auf die verbleibenden Schrankenposten und anderes mehr). All diese Maßnahmen waren aber Einzelmaßnahmen ohne Abstimmung auf ein grundlegendes technisches Rationalisierungskonzept der gesamten Strecke. Hauptbahnstrecken können nur durch ein Streckenfernsteuerungskonzept durchgreifend technisch rationalisiert werden, weil neben den Signalanlagen auch die Blinklichtanlagen (Fü-Anlagen) von zentraler Stelle aus überwacht werden müssen. Fernsteuerstrecken ermöglichen aber auf eingleisigen Strecken einen wesentlichen positiven Nebeneffekt für die Betriebsabwicklung: Es können auf Kreuzungsbahnhöfen spitze Kreuzungen

geplant und praktiziert werden, da der Streckenbetrieb nur von einer Stelle gesteuert und überwacht wird.

Die Deutsche Bundesbahn hatte neben einigen Fernsteuerstrecken in S-Bahn-Räumen und neben einigen Nachbarschaftsfernsteuerbereichen nur relativ wenige Fernsteuerstrecken in der Fläche eingerichtet [...]. Eine durchgreifende Streckenrationalisierung, vor allem aller Hauptbahnen zweiter Ordnung in Form einer Streckenfernsteuerung, hat es bei der Deutschen Bundesbahn nicht gegeben [...].

Beim Bau von Streckenfernsteueranlagen stellt die Verkabelung einen teuren Investitionsanteil dar. Der Bau der Verkabelung bietet aber auch die Chance, die Verlegung der Einschaltkontakte für die Blinklichtanlagen (Fü-Anlagen) und der Kontakte für die Vorsignale auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit größer als 100 km/h auszurichten. Im Norddeutschen Flachland könnte so die Streckenhöchstgeschwindigkeit optimal auf einen von der Trassierung her möglichen Wert ausgerichtet werden. In diesem Sinn war die Heraussetzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/h für Osnabrück – Oldenburg zielführend. Für Stade – Cuxhaven wären hier auf Grund der besonders geraden Streckentras-sierung 140 km/h zu prüfen [...].“

■ Weitere Versäumnisse nach der Bahnreform

So weit Sven Andersen – der fachkundige Kritiker zeigt auf, was alles zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn versäumt wurde und welche Altlasten die DB AG auf den Weg bekam. Doch damit kommt die DB AG bis heute nicht zurecht.

- Nicht nur die Nebenfernstrecken im norddeutschen Flachland sind betroffen, sondern auch die für die Neigetechnik geeigneten Strecken in den Mittelgebirgen. Hier hatte die DB beim Abbau des zweiten Gleises oft getönt, nun könne das verbleibende Gleis in eine ideale Lage verschoben werden, damit die Züge schneller fahren können – aber meistens liegt es noch immer dort, wo es schon immer lag.
- Nicht nur „Hauptbahnen“, sondern auch „Nebenbahnen“ sind vielfach betroffen.
- Es gibt bis heute noch kein Konzept zur Rationalisierung der Strecken. Hätte ein Unternehmen, das im Wettbewerb steht, sich das leisten können?
- Die Beschaffungspolitik der DB bei den elektronischen Stellwerken hat die Entwicklung preiswerter kleinerer Einheiten stark gebremst.
- Durch die Entwicklung des „Funkfahrbetriebs“ glaubte die DB AG, sich die Anlage von Kabelkanälen sparen zu können. Weitere Projekte wurden daher nicht begonnen. Aber Anfang 2001 musste der Funkfahrbetrieb zu Grabe getragen werden – mit der Folge, dass immer noch reichlich Stellwerkspersonal tätig ist.
- Die Rationalisierung koppelt die DB AG gleichzeitig an den radikalen Rückbau der Infrastruktur. Das verlängert Planungsabläufe und führt zu Auseinandersetzungen.
- Und nicht zuletzt behindert das Trassenpreissystem 2001 die Rationalisierung und den Ausbau: Dadurch rutschen die regionalen Strecken nämlich von der Kategorie Z 1 in die Kategorie F 6, was eine Reduktion der Trassenpreise um rund zehn Prozent zur Folge hat.



Das wahre Problem: zu viel Stellwerkspersonal. Beschränkter Bahnübergang mit Stellwerk am Bahnhof Ahlhorn zwischen Oldenburg und Osnabrück.

Experiment fehlgeschlagen: Historische Signale an der Versuchsstrecke für den Funkfahrbetrieb in Halle (Westfalen). Wann werden sie durch moderne Technik ersetzt?