

Regionalnetze:

Netz oder Sammelsurium?

Sind einheitliche Trassenpreis-Zuschläge gerechtfertigt?

> Dürfen Trassenpreise pauschal nach dem Zuschnitt der Regionalnetze berechnet werden, wie die DB AG sie geordnet hat? Ein Beispiel zeigt, dass Bedenken berechtigt sind: Im Nordwestmecklenburg-Netz findet sich vom „Projekt Deutsche Einheit“ über eine sanierte Regional-

bahn bis zur illegal stillgelegten Strecke alles, was die DB AG zu bieten hat. Überall wurden bzw. werden in erheblichem Umfang öffentliche Mittel investiert. 14 Prozent Zuschlag oder 0,49 € je Zugkilometer möchte die DB AG ab 2003 extra einnehmen – ohne Unterschied.

Die Bildung der Regionalnetze fand bei der DB AG nach der Methode statt: Alles, was nicht zum „Leistungsnetz“ gehört, wird ausgegliedert. Dabei kamen einige Netze zustande, die relativ homogen sind. Andernorts blieb ein Flickenteppich, der nach der Methode des Aufkehrens der Reste zusammengeworfen wurde. Natürlich ist es sinnvoll, benachbarte Bahnlinien gemeinsam zu bewirtschaften, auch wenn sie sehr unterschiedliche Strukturen haben. Aber eine pauschale gemeinsame Kostenrechnung scheint dennoch nicht angebracht.

Das Nordwestmecklenburg-Netz ist davon geprägt, dass die Verbindungen von Schwerin nach Wismar und Rostock schon zu DDR-Zeiten elektrifiziert waren. Nach der Wende wurde auch die Bahnlinie von Rostock nach Stralsund mit Fahrdrabt versehen. Da es nach Lübeck aber bis heute keinen Fahrdrabt gibt, blieb die Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen außen vor. Also kam alles, was nicht elektrifiziert war, in das Regionalnetz.

■ Lübeck – Bad Kleinen: Projekt Deutsche Einheit

Als Teil des „Projekts Deutsche Einheit Nr. 1“ war geplant, auch die Strecke Lübeck – Bad Kleinen auf 120 km/h (abschnittsweise auch auf 160 km/h) auszubauen. Während



Immer noch in Bau: Bahnlinie Lübeck – Bad Kleinen.

die parallele Ostsee-Autobahn der Fertigstellung entgegensteht, wird auf der Bahnlinie immer noch nicht auf allen Abschnitten gearbeitet. Wegen der schlechten Beförderungsqualität wurde der Interregio eingestellt. Jetzt verkehren Regionalexpress und Regionalbahn zweistündlich im Wechsel. Für 62 Kilometer benötigt der Express immer noch fast eine Stunde – seit der Zeit der Interzonenzüge ist nur der Grenzaufenthalt in Herrnburg weggefallen –, sonst gibt es bei den Fahrzeiten keinen spürbaren Fortschritt.

■ Sanierte Regionalbahn: Wismar – Rostock – Tessin

Mit Landeshilfe wurde die Bahnlinie von Wismar bis Tessin saniert und neue Stationen wurden gebaut. Der Abschnitt Wismar – Rostock wird durch ein elektronisches Stellwerk gesteuert – sieben Weichen sind auf 57 Kilometer Streckenlänge übrig geblieben. Der Fahrplan ist absolut starr durch die Infrastruktur festgelegt. Die Betriebsabwicklung in den Kreuzungsbahnhöfen ist umständlich, Streckenführung und Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge ließen aber noch Fahrzeitverkürzungen zu. Hätte eine nichtbundeseigene Eisenbahn diese Strecke saniert, hätte sie noch viel Geld einsparen können – für das heute mögliche Betriebsprogramm hätten sechs Rückfallweichen und eine Handweiche genügt (*weitere Einzelheiten siehe der **Fahrgast** 1/2002, S. 19 ff.*).

■ Illegal stillgelegt: Rövershagen – Graal-Müritz

Seit 1993 fährt kein Zug mehr in das beliebte Ostseebad östlich von Rostock. Die Schienen waren verschlissen, wie auf so vielen Bahnlinien der Deutschen Reichsbahn. Jetzt laufen endlich die Vorbereitungen für einen Wiederaufbau: Bis auf einen einzigen sollen die bisherigen Haltepunkte künftig nicht mehr bedient werden. Auf der zehn Kilometer langen Stichstrecke wird eigentlich keine eigene Signaltechnik benötigt, sodass die Betriebskosten unterdurchschnittlich ausfallen müssten. Doch die Trassenpreis-Zuschläge wurden schon Anfang 2002 festgelegt – bevor überhaupt feststand, was die Maßnahme kosten wird.



*Bahnhof Bad Doberan:
Umständliche Betriebs-
abwicklung und weite
Wege für die Fahrgäste.*

+ 14%



*Illegal stillgelegt – trotzdem
14 Prozent Zuschlag für die
Benutzung der Schienen?
Bahnlinie und Schienenersatz-
verkehr nach Graal-Müritz.*