

Impulse für die Technik

Was haben die Horber Schienen-Tage in der Eisenbahntechnik verändert?

Von Eberhard Happe

Die Anfangsjahre der Horber Schienen-Tage waren von Großprojekten und Stagnation gekennzeichnet. In Horb wurden entscheidende Impulse für die Weiterentwicklung der Fahrzeuge vor allem für die Region gesetzt.

Anfang der 80er Jahre, nach Wiederaufbau und großen Erfolgen in der Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn, die sich in der Elektrifizierung, im Bau von Gleisbildstellwerken und in der Beschaffung leistungsfähiger Lokomotiven und eines modernen Wagenparks äußerte, setzte eine hinter heftigem Aktionismus verborgene depressive Phase ein. Mätzchen – „der rosa-rote Elefant“ – und flotte Sprüche – „doppelt so schnell wie das Auto, halb so schnell wie das Flugzeug“ – ersetzten Solidität und innovative Kraft. Viel zu teure Großprojekte mit zweifelhaftem Nutzen euphorisierten Politiker und Gesellschaft und alarmierten die Einsichtigen – unter ihnen Kurt Bielecki und sein Freundeskreis.

Offene und heimliche Verbündete:

Die Eisenbahn als flächendeckendes, umweltfreundliches Verkehrsmittel geriet in Gefahr, überrollt zu werden. Das zähe Ringen der „Spinner von Horb“ begann. Ausichtslos? Es gab offene und heimliche Verbündete bei der Bahn, in Politik, Industrie und Wissenschaft. Das drohende „Aus“ für viele Nebenstrecken wurde zum Schwerpunktthema der Anfangsjahre. In zahlreichen Beiträgen wurde das von der DB-Führung propagierte „betriebswirtschaftlich optimale Netz“ als semantischer Betrug entlarvt. In etlichen Vorträgen, so u. a. von Prof. Kimmeskamp, eisenbahntechnischer Gutachter der Weltbank, wurde überzeugend nachgewiesen, dass der Triebwagen auf Nebenbahnen hinsichtlich Kundennutzen und Kosten dem Bus klar überlegen ist. Kritisch wurde die innovative Entwicklung im Nebenbahnnetz sowohl in der Betriebsabwicklung als auch in der Fahrzeugtechnik

begleitet. Der VT 628 – zwar freudig begrüßt – war gerade technisch nicht das, was er sein sollte: der Schienenbusnachfolger. Der alte Schienenbus war bezüglich Aufbau, Inneneinrichtung, Antrieb und elektrischer Anlage ein Abkömmling der Vorkriegs-Omnibustechnik. Dieses im Grunde richtige Konzept – in Horb schon damals thematisiert – brauchte bis zu seiner Verwirklichung in den diversen Nebenbahn-Triebwagen von heute noch eineinhalb Jahrzehnte. Kurt Bielecki überraschte – noch im Lindenhof – die „Schienentägl“ mit dem Modell eines 628 mit aufgesetztem Stromabnehmer. So nahe liegend dieser Gedanke auch war, im gigantomanischen Denken des Bahnvorstands war dafür kein Platz. Diese weltweit beachtete Idee eines kleinen elektrischen Triebwagens wurde durch den genialen Eisenbahner Dieter Ludwig – gegen den unendlichen Widerstand der Offiziellen, aber begleitet vom Beifall der Horber Schienen-Tage – auf ganz andere Weise realisiert: im Karlsruher Stadtbahnwagen, der Straßen- und Regionalbahn beispielhaft miteinander verbindet.

Eine Sternstunde – im Steinhaus – war der vom DB-Vorstand nur mürrisch akzeptierte Auftritt des Fahrplanreferenten der Hauptverwaltung, Dr. Göbertshahn, der anhand wertanalytischer Berechnungen unter enthusiastischem Beifall die Einführung eines bundesweiten Taktfahrplans ankündigte. Damit wurde der ständig wiederholten Forderung der Horber Schienen-Tage endlich entsprochen. Bei einer weiteren Innovation, dem Interregio, wurde ihr Realisierer, Prof. Bodack, immer von der uneingeschränkten Zustimmung der Horber Schienen-Tage begleitet. Nicht zuletzt das zähe Drängen von Horb half ihm, den zunächst ablehnenden DB-Vorstand zu überzeugen, den Interregio für die Fahrradmitnahme zu öffnen. Noch einen Wunsch konnte sich Kurt Bielecki nach jahrelangem rastlosen Einsatz erfüllen, wo-



Die Idee stammt aus Horb: Erst Jahre später wurde ein wirklich innovativer Leichttriebwagen wie der LVT/S entwickelt, der jetzt bei der Burgenlandbahn eingesetzt wird.



Fahrrad im Interregio: auf den Horber Schienen-Tagen vorgestellt, diskutiert, gelobt, unterstützt.

bei er die tatkräftige Unterstützung von Klaus Ganzenmüller fand: Er machte die Horber Schienen-Tage zu einem Forum für die Bahnindustrie.

Die Flamme brennt weiter: Wie geht es weiter? Der als „Wettbewerb auf der Schiene“ bezeichnete Pseudofortschritt droht, dem integralen Takt den Garaus zu machen. Der Interregio wird an arroganter Ignoranz zerschellen. Wird die Tradition der Horber Schienen-Tage enden? Machen wir uns ein Wort des französischen Sozialisten und Philosophen Jean Jaurès zu Eigen: Tradition ist nicht das Sammeln von Asche, sondern die Weitergabe einer Flamme.