



Fotos: Preuß (4)

Die Fahrzeuge sind mit den Namen des Regio-Netzes beschriftet.

Die Aufgaben der Regio-Netze:

Billiger und besser

Von Erich Preuß

> Regionalnetze gründete die Deutsche Bahn am 1. Januar 2001 und ein Jahr später, am 1. Januar 2002, die Regio-Netze. Weil es damals gerade Mode war, bezeichnete die Bahn das als Mittelstandsoffensive. Mittelstandsunternehmen sind die Regio-Netze keineswegs, denn hinter ihnen steht die finanzielle Macht des Konzerns, allenfalls werden sie wie mittelständische Unternehmen geführt. Sind die bisherigen Erfolgsmeldungen eine Erfolgsgarantie?

Regionalnetze und Regio-Netze

Die Namensähnlichkeit von Regionalnetz und Regio-Netz verwirrt. Die Regionalnetze mit rund 12.500 Streckenkilometern bestehen aus 27 Organisationseinheiten innerhalb der DB-Netz AG, ein Netz 2. Klasse. Bei zulässigen Ge-

schwindigkeiten bis zu 100 km/h wird – in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt – versucht, das Regelwerk des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen einzuführen. Das ist weniger kompliziert und lässt an Kosteneinsparungen denken. Zu den Vereinfachungen gehören bereits:

- die aus der Schweiz bekannten Bedarfshalteanzeiger für Haltepunkte, mit deren Hilfe der Fahrgast anzeigen kann, dass der Zug halten möge,
- einfachere Reisendensicherung bei niveaugleichen Bahnsteigzugängen, das heißt, auf sie wird ganz verzichtet,
- Verwendung handelsüblicher Handys für den Zugfunk.

Die vier Regio-Netze werden als Profitcenter der Regio-Netz-Verkehrs GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main geführt. Diese Gesellschaft ist eine hundertprozentige Tochter von DB-Regio und der DB-Netz. Dementsprechend setzt sich das Regio-Netz aus einer Infrastruktur- und einer Verkehrsgesellschaft zusammen. Die in Personalunion geführten Gesellschaften leiten bisher vier Regio-Netze mit insgesamt rund 1.000 km Streckenlänge, jährlich 10 Millionen Zugkilometern und mehr als 1.000 Eisenbahnern:

- Kurhessenbahn (KHB), 170 Eisenbahner, 245 km Streckenlänge, jährlich 1,879 Millionen Zugkilometer,
- Oberweißbacher Berg- und Schwarzaalbahn (OBS), 26 Eisenbahner, 29 km



Wenn es der Kunde wünscht, bestellt die Oberweißbacher Berg- und Schwarzaalbahn auch bekannte Figuren der Landschaft, die über ihre Heimat etwas erzählen können.

Streckenlänge, jährlich 0,214 Millionen Zugkilometer,

- Erzgebirgsbahn (EGB), 340 Eisenbahner, 217 km Streckenlänge, jährlich 2,184 Millionen Zugkilometer,
- Südost-Bayernbahn (SOB), 520 Eisenbahner, 453 km Streckenlänge, jährlich 4,863 Millionen Zugkilometer.

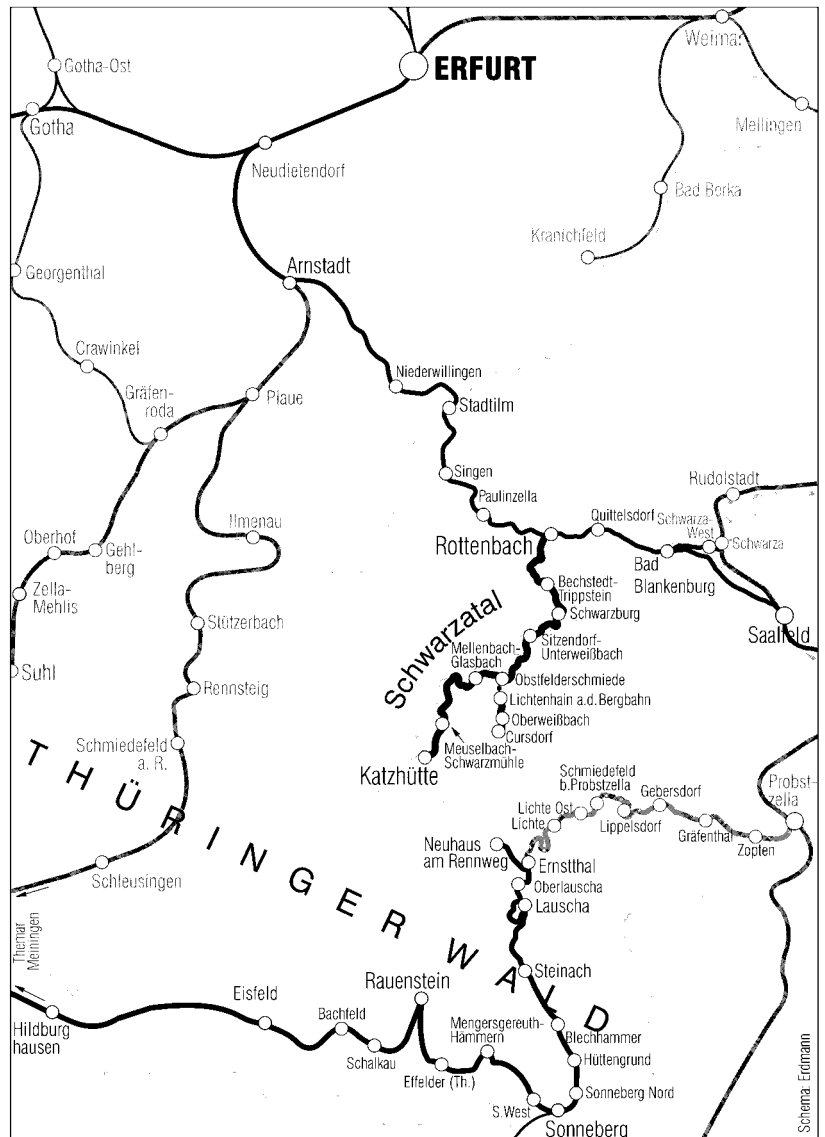
Darunter gibt es einige Besonderheiten. Zum Beispiel fährt die SOB nicht nur Nahverkehrszüge, sondern auch Müllzüge nach Burgkirchen und sichert der Strecke Frontenhausen-Marklhofen – Neumarkt-St. Veit eine Weile das Bestehen. Ohnehin verkehren von und nach Burghausen viele Güterzüge von DB Railion oder anderen Unternehmen. Zwischen München Hbf und Mühldorf fahren die Züge der Südost-Bayernbahn auf der zu DB-Netz gehörenden Strecke, ebenso die Züge der Erzgebirgsbahn zwischen Chemnitz Hbf und Flöha (Sachs).

Erfolgsmeldungen

Zu den Erfolgsmeldungen der Regio-Netze gehören die Reisezeitverkürzungen, nachdem in die Strecken investiert wurde (einige, wie Chemnitz Hbf – Aue (Sachs) sind wegen solcher Verbesserungen bis zum Dezember 2004 noch gesperrt), die Pünktlichkeit zwischen 96 und 99 Prozent, der sehr niedrige Krankenstand der Eisenbahner als Zeichen guten Betriebsklimas und die gute Kundenzufriedenheit. Nach einer INFAS-Befragung liegt zum Beispiel unter den Nahverkehrsbetrieben der DB die Südost-Bayernbahn an fünfter Stelle.

Das große Plus der Regio-Netze ist, dass die teilweise bereits abgeschriebenen Strecken, die zu jährlich 15 Millionen Euro Verlust und zu einer Fahrgastabwanderung führten, erhalten blieben und jetzt attraktiver und wirtschaftlicher wurden. Bis auf Ausnahmen wird überall der Stundentakt eingeführt. Aufgrund der modernen Fahrzeuge, der sauberen Verkehrsanlagen, der freundlichen Eisenbahner, der konkurrenzfähigen Reisezeiten und des flexiblen Verhaltens gegenüber Kundenwünschen sind nicht nur die Landräte glücklich, dass ihnen die Eisenbahn geblieben ist. Die Eisenbahn gehört zur Landschaft und wird von den Einwohnern geschätzt.

So hatten die Geschäftsführungen von DB-Netz und DB-Regio wenig Interesse an der Oberweißbacher Bergbahn und an der Strecke Rottenbach – Katzhütte. Erst auf den Druck der Nahverkehrsservice-



Von Lichtenhain nach Cursdorf führt die so genannte Flachbahn, ein Ausgangspunkt für Wanderungen zum Fröbelturm, zur Meuselbacher Kuppe und ins Schwarztal.

gesellschaft Thüringen wurden die Strecken innerhalb eines Jahres bis zum 15. Dezember 2002 saniert und dann auch das Regio-Netz gebildet. Seitdem ist der Betrieb (nach VDV-Regel, Rückfallweichen, Zugfunk mit Handy) effizient. Die Fahrgastzahlen auf der Schwarzatalbahn haben sich verdreifacht. Auf Initiative der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen wird ein Fernzug Leipzig – Katzhütte eingeführt.

Bei der Kurhessenbahn wird die Wiedereröffnung der Strecke Korbach – Frankenberg erwogen.

In Südbayern sind die Erneuerung der Gleise, Weichen, Brücken und Durchlässe sowie der Bahnübergangsanlagen bzw. die Beseitigung der Bahnübergänge der Schwerpunkt. An das elektronische Stellwerk Mühldorf werden die Bahnhöfe

Landshut und Burghausen angeschlossen. Bei der Erzgebirgsbahn konnte durch die Ausbaumaßnahmen die Reisezeit verkürzt werden. Obwohl die Züge von Chemnitz Hbf erst vom 27. Juli 2003 an bis Annaberg-Buchholz und Bf verkehrten, stiegen deren durchschnittliche Besetzung innerhalb von drei Wochen von 309 auf 541 Fahrgäste.

Bis 2007 wurden jährlich 67 Millionen Euro in die Strecken und Fahrzeuge der Regio-Netze investiert. Die Bauarbeiten im topografisch schwierigen Erzgebirgsnetz werden nicht vor 2006 abgeschlossen sein. Die Stellwerke sowjetischer Bauart (EZMG) an der Strecke Flöha – Annaberg-Buchholz werden durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt. An das Gleisbildstellwerk in Aue werden weitere Bahnhöfe angeschlossen.

Bis 2005 sollen die Fahrgastzahlen der Regio-Netze um etwa 30 Prozent seit 2002 gesteigert werden. Bis 2005/2006 werden Gewinne angestrebt. Weitere Regio-Netze sind bislang nicht vorgesehen, wenn auch einige Strecken in Ostsachsen, Niedersachsen und Thüringen dafür Kandidaten wären. Dr. Jürgen Dornbach, Geschäftsführer der DB-Regio-Netz-Verkehrsgesellschaft, hält acht bis zehn Netze für realistisch, aber nicht mehr. Denn dann müsste die Holding ihre schlanke Struktur mit lediglich 15 Mitarbeitern aufgeben. Eine schwerfällige Verwaltung wäre zu befürchten.

Erfolgsgarantie?

Betrachtet man den Niedergang des Schienennahverkehrs beispielsweise in Sachsen-Anhalt und in Brandenburg, könnte man des Lobes voll sein, dass mit der speziellen Struktur die Regio-Netze wettbewerbsfähig gegenüber dem Bus- und Individualverkehr geworden sind. Nicht übersehen werden sollten jedoch die Investitionen, die anderen Strecken versagt blieben.

Der Zwang, rentabel zu werden, führt auch bei den Regio-Netzen zum Personalabbau (zum Beispiel wird die Erzgebirgsbahn den Personalbestand von 314 auf 240 Eisenbahner absenken), sodass durch seelenlose Bahnhöfe die Kundennähe verloren geht und der Vandalismus zunimmt.

Die Optimierung der Fahrzeuge und der Anlagen führt dazu, dass zusätzliche Leistungen kaum möglich sind. Sonderzüge brauchen von Leipzig nach Johanneergegenstadt wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeiten fünf Stunden. In Mellenbach-Glasbach (Schwarzatalbahn) musste eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit geschaffen werden, damit nicht für die häufigen Sonderzüge weitere Regelzüge ausgelegt werden müssen.

Wegen der Kosten wird billige Sicherungstechnik bevorzugt. Aue (Sachs) erhielt kein elektronisches Stellwerk, sondern eines mit Relais-technik und ohne Gleis-isolierung. Ob sich das Spartanische wie der Verzicht auf Reserven bei Leistungssteigerungen auszahlt, ist fraglich. Ohnehin brauchen die Regio-Netze den Anschluss an die großen Städte. Wer von Jena oder Erfurt zur Oberweißbacher Bergbahn möchte, muss in Rottenbach umsteigen. Das hält viele von der Bahnfahrt ab. Der Bus ist dann bequemer. Direkte Züge des Regio-Netzes bedingen aber zusätzliche Fahrzeuge.



Jährliche Gaudi an der Oberweißbacher Bergbahn

1923 prahlten die Betreiber der Oberweißbacher Bergbahn, sie sei die steilste Bergbahn der Welt! 25 Prozent Steigung bedeuten: Das Gleis gewinnt auf 100 Metern Länge 25 Meter an Höhe! Wo gibt's das sonst noch? In letzter Zeit wiesen Genauigkeitsfanatiker jedoch nach, dass es noch andere steile, wenn nicht sogar steilere Bahnen gibt. Immerhin ist die Oberweißbacher Bergbahn zum Transport von Güterwagen ausgelegt, das ist ungewöhnlich.

Trotzdem: Wer sich am Seil auf dem 1.800 mm breiten Gleis hochziehen lässt, freut sich, dass ihm der Anstieg erspart blieb. Anders die Bergläufer, die alljährlich Ende Mai zum traditionellen Bergbahnlauf kommen, um mit der Seilbahn um die Wette laufen. Der Wagen fährt zwar nur mit 5 km/h nach oben, der Sportler muss das Tempo aber über 1.390 m durchhalten. Wer im Wagen sitzt, spart nicht mit Anfeuerungsrufen; für die Fahrgäste ist das eine Gaudi. „Wir spendieren den Läufern die Rückfahrt talab“, sagt verschmitzt Peter Möller, der Chef der Bergbahn.



In der Bergstation Lichtenhain (a d Bergbahn).