

Winter 2006:

Dank an die Eisenbahner

> *Der Winter 2006 brachte in Süddeutschland Schnee im Übermaß. Während viele Fahrgäste auf den Bahnsteigen über mangelnde Information klagten, erlebten Fahrgäste in den Zügen, wie sich die Lokführer und Zugbegleiter einsetzten – oft weit über ihre Pflicht hinaus.*

Personal im riskanten Einsatz

Anfang März 2006. Ungewöhnlich viel Schnee fällt im Südwesten. Der Feldberg im Schwarzwald meldet mehr als vier Meter. Selbst in Freiburg wird eine Schneedecke von 40 Zentimetern gemessen.

5. März: Der Interregio-Express von Konstanz nach Karlsruhe ist wegen eingefrorener Bremsen und fallweiser Streckensperrungen verspätet. Der Zug muss in Baden-Baden wenden, die Lok ist vereist, dem Lokführer bleibt nur ein Guckloch. Dennoch rangiert er die Lok vorsichtig gegen das andere Ende des Zuges. Mit dem Steuerwagen voraus zu fahren wäre zu riskant.

Die Bergstrecken von Hornberg bis Engen sind äußerst problematisch und nur noch mit großer Vorsicht langsam befahrbar. Mehrfach sind wieder Nothalte wegen eingefrorener Bremsen und anderer

Schwierigkeiten erforderlich. Doch Lokführer und Schaffnerin Simone, die auf der Strecke fast im Tiefschnee ertrinkt, bekommen den Zug jeweils mühevoll wieder flott und dieser war dann der erste, der an diesem Sonntag Spätnachmittag wieder über den Schwarzwald kam.

In den Tunnels bildet sich an der Fahrleitung Eis. Trotz vorausgegangenem Verkehr ist im Bereich Hattingen die Fahrleitung so vereist, dass es extreme Lichtbögen gibt. Die Reisenden dieses Zuges erreichen dennoch ihr Ziel.

Schon seit dem Samstag machten große Schneemassen und umgestürzte Bäume mehrere Strecken unbefahrbar, sodass Reisende unfreiwillig im Schwarzwald übernachten müssen, und am nächsten Tag blockiert eine festgefrorene Lok stundenlang ein Gleis der Schwarzwaldbahn.

„Von nahezu ausnahmslos allen Reisenden, die die Probleme hautnah miterlebt hatten, hörte ich nur Positives über das Verhalten des Bahnpersonals,“ berichtet *der Fahrgast*-Leser Peter M. Eine Ausnahme waren nach einem Zeitungsbericht die im Cisalpino nach Mailand in Singen festsitzenden Reisenden, als die Strecke nach Schaffhausen und auch die Straßen nicht befahrbar waren und der Zug auch nicht über Konstanz geführt werden konnte oder durfte.

Niederflur stoppt Tram

30 Stunden Schneefall führen am 4. März um 22 Uhr in München zur Einstellung des Straßenbahn- und Busverkehrs. Erst am Sonntag Nachmittag fahren wieder Busse, die Straßenbahnen verkehren erst am Donnerstag darauf wieder planmäßig. Mehrere Bahnlinien müssen gesperrt werden. Auch in anderen Städten sind Bahnen und Busse beeinträchtigt. Eine der Ursachen: Unter Niederflurfahrzeugen verkeilt sich Schnee viel schneller als unter den „langbeinigen“ Trams und Bussen.

Information Mangelware

Unterdessen versagen bei der DB fast alle Systeme für die Information der Reisenden ihren Dienst. Ständig wechselnde Betriebslagen können vom „Reisenden-Informationssystem“ nicht erfasst und vom überlasteten Personal in den Leitstellen nicht aufgenommen und weitergegeben werden. Im Fernverkehr strahlen die Verspätungen bis weit nach Norddeutschland aus. Dennoch: Wer ein Auge für die Eisenbahner hatte, die an der Front den Betrieb in Gang hielten, der wusste, was in diesen Tagen geleistet wurde. Viele Fahrgäste und Beobachter haben die Leistung der Eisenbahner dankbar anerkannt.

(pml/red)



Fotos: pml

Bahnsteig Gleis 2 in Triberg. Gleis 3 ist nicht mehr passierbar. Auf Gleis 1 liegt ein talwärtiger RE festgefahren, der nicht frei kommt.



Bergwärts bei Triberg geht es nur noch mühsam voran. Die talwärtige Strecke war geräumt, musste aber gesperrt werden.