

Hintergrund:

Stichwort illegale Stilllegung

Die illegale Stilllegung ist eine Sumpfblüte der Bahnreform. Sie rechnet sich für die DB AG. Deshalb werden illegale Stilllegungen inzwischen systematisch vorbereitet. Wenn das Eisenbahnbundesamt nicht handelt, sind die Aufgabenträger hilflos.

Es begann mit Hochwasser...

Die Geschichte der illegalen Stilllegungen von Bahnlinien begann 1987 im bayerischen Wasserburg. Dort wurde die Bahnlinie zum Stadtbahnhof unterspült. Bis heute ist die Strecke nicht repariert. Vermutlich „vergaß“ man die gesetzliche Stilllegung ganz einfach. Die Deutsche Bundesbahn hatte die Absicht, auch die Strecke bis Ebersberg, den sogenannten „Filzenexpress“, durch Busverkehr zu ersetzen. In diesem Abschnitt fahren die Züge aber bis heute noch – dank des Widerstands von PRO BAHN.

Zusammenbruch im Osten...

Der erste spektakuläre Fall des technischen „K.o.“ ereignete sich dann in Thüringen. Im Januar 1997 wurde nach Messfahrten der Betrieb im „Sonneberger Netz“ von einem auf den anderen Tag untersagt. Danach kamen Schlag auf Schlag weitere technisch bedingte Stilllegungen. Brückenschäden, aber

auch Betonschwellen, die zerbröseln, weil sie Alkali-Anteile enthalten, sind die wesentlichsten Ursachen für die Unbefahrbarkeit der Bahnlinien.

...aber auch im Westen

Der Westen wird von dieser Art der Stilllegung nicht verschont. Das Willinger Viadukt zwischen Brilon und Korbach wurde mehrfach notdürftig geflickt, bis Ende 1999 der Zustand so schlecht war, dass nur noch eine Sanierung wirtschaftlich sinnvoll ist. Jetzt werden die Millionen gesucht, die dafür notwendig sind. Anderen Brücken könnte es bald ähnlich ergehen. Die denkmalgeschützte Müngstener Brücke soll beispielsweise erst zum letzten technisch vertretbaren Zeitpunkt instandgesetzt werden.

Katz und Maus

Ein Katz-und-Maus-Spiel besonderer Art ereignete sich zwischen Gera und Zwickau. Der nicht mehr zeitgemäße Regionalverkehr zwischen Gera und Zwickau wurde auf Vorschlag der Thüringer Nahverkehrs-



Foto: Engel

Es gibt viel zu tun: Noch liegen Millionen von schadhafte Schwellen in den neuen Bundesländern. Aber die Arbeitsplätze in Industrie und Bauunternehmen sind gefährdet, weil die Aufträge ausbleiben.

Servicegesellschaft durch einen modernen Regionalexpress ersetzt. Doch auf dieser Strecke liegen ganz besonders viele Alkali-Schwellen, und so geriet das zukunftsweisende Projekt zum langsamsten Express Deutschlands. Für eine Instandsetzung verlangte die DB Baukostenzuschüsse, die aus grundsätzlichen Erwägungen von den Ländern nicht gezahlt wurden. Wegen des sich ständig verschlechternden Streckenzustandes und der immer längeren Fahrzeit wurde der Betrieb schließlich eingestellt.