

*Der Abend kommt,
das Chaos im Güterverkehr
nimmt seinen Lauf.*



Foto: Frank von Meißner

Güterchaos

Von Jonas Kersburg

Mit freundlicher Genehmigung des Joachim Seyferth Verlags entnommen der Zeitschrift SCHIENE, Ausgabe 2/2006.

> Bei der DB will man hoch hinaus. Nicht irgendein Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen möchte man sein, sondern ein weltweit führender Mobilitäts- und Logistikdienstleister. Der Kauf von Stinnes, Bax Global & Co. lässt sich wunderbar öffentlichkeits- und werbewirksam präsentieren – weitaus besser als das Chaos, das Nacht für Nacht auf deutschen Gleisen zu beobachten ist. Eines nämlich scheinen die selbst ernannten Transportexperten vergessen zu haben: dass sich die Beförderung von Waren erheblich effektiver gestaltet, wenn die Züge rollen – was zunehmend seltener vorkommt. Der ganz normale Wahnsinn deutscher Güterzugnächte.

■ Güterverkehr braucht Fahrpläne

Am Anfang steht die Überraschung: Auch der Güterverkehr braucht Fahrpläne. Dennoch haben selbst Eisenbahnfreunde ihre liebe Mühe, bestimmte Güterzüge zu identifizieren, da sie in keinem Aushangfahrplan stehen und meistens vor oder nach, jedoch so gut wie nie im Plan verkehren. Auf schwach befahrenen Strecken mag man die einzige Übergabe oder einen von vier verkehrenden Durchgangsgüterzügen wiedererkennen – auf Magistra-

len mit weit über 100 Güterzügen pro Tag wird das schwierig. Das ist jedoch nicht weiter schlimm, denn Güterzugfahrpläne sind ausdrücklich „nicht für Dritte“, zu denen auch die Eisenbahnfreunde zählen, die vielfach mehr Ahnung von der Materie haben als die verantwortlichen Schlipsträger bei Railion Deutschland (oder wie heißt das Unternehmen aktuell?), die im Leben keinen Hemmschuh gelegt, keinen Wagen gekuppelt und womöglich niemals einen Durchgangsgüterzug in voller Fahrt erlebt haben. Die keinen blassen Schimmer oder, ungleich schlimmer, kein Interesse an den Problemen der Eisenbahner an der Front haben. Anders kann man sich die chaotischen Zustände im nächtlichen Schienennetz kaum erklären.

Die Güternacht beginnt meist harmlos: Die Züge starten mehr oder weniger pünktlich und kommen in der Regel recht flüssig voran, zumal Betriebshalte vielfach nicht benötigt werden und ein Zug plötzlich zwei Stunden verfrüht durch den Abend rollt. Erst wenn er sich dem Ziel- oder Personalwechselbahnhof nähert, wird es kritisch, und jeder Lokführer hofft inständig, dass das Zugfunkgerät schweigt. Häufig meldet sich dann doch die Zugüberwachung und bereitet den Kutscher behutsam auf das vor, was ihm blüht: „X-Stadt Rbf hat Abruf, du gehst in Ö-Dorf an die Seite.“ Abruf kann alles bedeuten: stehen bleiben bis zur Planzeit, bis freie Gleise vorhanden sind – oder bis die maximale „Lenkzeit“ überschritten ist.



Amputierter Bahnhof Einbeck-Salzdahlungen: Das Überholgleis ganz links ist erkennbar außer Betrieb, die Gleise am rechten Bildrand dienen dem Abstellen von Güterwagen und als Anschluss nach Einbeck Mitte.

Auch im nahen Northeim keine Chance zur Überholung: Rechts liegt das Empfangsgebäude, das Überholgleis links genügt nur für Reisezüge, und was noch da neben ist, ist demontiert.



■ Rückbau und die Folgen

Die Folgen eingeschränkter Gleis- und Personalkapazitäten sind dramatisch: Lokpersonalwechselzüge („Lpw-Züge“) können oft erst dann in die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Lpw-Gleise einfahren, wenn der Triebfahrzeugführer (Tf) vor Ort ist, der den Zug übernehmen soll. Sie werden auf vorliegenden Bahnhöfen gepuffert, ohne dass irgendjemand sagen kann, wann die Fahrt weitergeht. Vor allem bei kurzfristig geplanten Sonderverkehren und stark verspäteten Regelzügen herrscht große Gefahr, dass die Weiterfahrt ungeklärt ist. Wer jemals die nächtlichen Zugfunkgespräche zwischen auf Abruf gestellten Lokführern und dem für die Tf-Disposition zuständigen Lokdienst belauscht hat, weiß, wie es um die Motivation der Mitarbeiter bestellt ist. Und schon ist Railion im Teufelskreis: Der Mann fehlt für die Folgeleistung, sodass auch Lpw-Züge der Gegenrichtung keine Einfahrt erhalten, da ja kein weiterfahrendes Personal vorhanden ist. Für solche Fälle existierten früher Bereitschaften – es gibt sie nach wie vor, allerdings auf ein

Minimum reduziert. Und dem Vernehmen nach tummeln sich bei Railion noch immer zu viele Lokführer, weshalb deren Zahl weiter schrumpfen soll. Schließlich muss gespart werden!

Ebenfalls problematisch sind die sogenannten „Bergzüge“, die in den Einfahrgruppen der Zugbildungsbahnhöfe enden und anschließend über den Ablaufberg gedrückt werden. Was tun, wenn alle Einfahrgleise besetzt sind? Logisch, dann werden auch diese Züge zurückgehalten. Es fehlen Personal und Loks für die Ausgangszüge, die schon vor dem Start verloren haben. Besteht überhaupt keine Hoffnung auf freie Einfahrgleise, lässt der Tf seinen Zug in Rücksprache mit dem Lokdienst stehen und fährt mit dem nächsten Reisezug, dem Taxi oder gar seiner Lok zum Zielbahnhof, damit Mensch und Maschine wenigstens die Folgeleistung abdecken können. Der zurückgelassene Zug hat Pech: Er wird bei Gelegenheit (freie Gleise und verfügbares Personal) mit hoher Verspätung oder, wenn diese 24 Stunden übersteigt, als Sonderzug weitergefahren. Häufig blockieren solche Züge tagelang die Überholgleise kleinerer Bahnhöfe.

Diese Situation ergibt sich beinahe jede Nacht und ist nach Naturkatastrophen wie dem ersten Frost, dem ersten Schnee oder Platzregen besonders stark ausgeprägt. (Als Ende November 2005 der Winter in Nordrhein-Westfalen einkehrte, lag nicht nur die Stromversorgung im Münsterland am Boden, sondern auch der Schienengüterverkehr (SGV). Noch über eine Woche später fanden sich bundesweit abgestellte Züge für die im Schneechaos versunkene Netz-Niederlassung West.) Erschwerend kommt die bunte Palette der alltäglichen Beeinträchtigungen hinzu: Signal-, Weichen-, Bahnübergangs- und Oberleitungsstörungen, Schienenbrüche, Stellwerksausfälle, Lokschäden, Warm- und Heißläufer, verschobene Ladung, Personenunfälle.

Ebenfalls zu berücksichtigen: Bau- und Instandhaltungsarbeiten, schließlich wird nicht nur am Wochenende gewerkelt, sondern auch in den Nächten unter der Woche, bevorzugt in der reisezugarmen Zeit zwischen 23 und 5 Uhr. Dass der Güterverkehr bei Störungen und Baustellen mitunter völlig aus dem Ruder läuft, ist nicht die alleinige Schuld von Railion, sondern liegt auch an den Unzulänglichkeiten der Infrastruktur. Solange störungs- oder baubedingt nicht nutzbare Anlagen innerhalb eines Bahnhofs umfahren werden können, halten sich die Beeinträchtigungen in Grenzen. Interessant wird es, wenn der Betrieb zwischen zwei Bahnhöfen eingeleisig laufen muss. Anfang der 50er-Jahre wurde auf der Nord-Süd-Strecke (NSS) zwischen Comberg und Bebra feierlich der Gleiswechselbetrieb (GWB) aufgenommen – über 50 Jahre später existieren auf derselben Strecke noch immer Abschnitte ohne die Möglichkeit zum signalmäßigen Befahren des Gegengleises (besonders abschreckende Beispiele sind Bad Hersfeld – Burghaun und Neuhaus – Flieden auf den am stärksten belasteten Abschnitten). Und es kommt noch schlimmer: Selbst da, wo GWB vorhanden ist (der inzwischen kurz, bündig und einprägsam „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 ständig eingerichtet“ heißt), ist er vielfach nicht nutzbar, weil dafür erforderliche Überholgleise dauerhaft gesperrt oder stillgelegt sind, die signaltechnische Ausrüstung jedoch nicht angepasst worden ist. In der Folge wird das Gegengleis, obwohl GWB eingerichtet ist, auf schriftlichen Befehl befahren – ganz so, als gäbe es die millionenschweren Anlagen überhaupt nicht.

■ Zu viele Züge auf dem Netz?

In diesem Fall kann man Railion lediglich den Vorwurf machen, dass sie zu viele Züge fährt. Die Hauptschuld trägt das Netz mit seinen rationalisierungswütigen Strippenziehern. Das Konzept „Netz 21“, dessen oberstes Ziel die Entmischung schneller und langsamer Verkehre ist, beschneidet die Infrastruktur in verantwortungslosem Maße. Was planmäßig nicht benötigt wird, fliegt raus, denn Betriebsstörungen sind auf den gerupften Netz-21-Strecken bei Strafe verboten. Überholgleise gelten als entbehrlich, da bei harmonisierten Geschwindigkeiten keine Überholungen stattfinden. Gleise zum Zurückhalten von Zügen im Störfall werden nicht benötigt, denn „Wann kommt denn das schon mal vor?“ Es kommt ziemlich häufig vor, aber offenbar nicht oft genug, sodass die Zahl der sämtlicher Überholgleise beraubten Betriebsstellen steigt. (Der Hauptgrund dürfte sein, dass verspätete oder ausgefallene Züge nach wie vor kaum monetär zu bewerten sind und damit keine Berücksichtigung in Wirtschaftlichkeitsrechnungen finden.) Auf der NSS Hannover – Fulda existieren mit Sarstedt, Banteln, Einbeck, Friedland, Oberrieden, Reichensachsen, Hoheneiche und Burghaun mehr als ein halbes Dutzend dieser „Contergan-Bahnhöfe“. Eine konsequente Umwandlung in die freie Strecke oder in Überleitstellen unterbleibt, da sich signaltechnische Anpassungen und Umbau der Oberleitung negativ in der Bilanz bemerkbar machen. Um dieses Thema nicht zu weit zu spannen, sei ein weiteres Problem im Netz nur kurz erwähnt: nächtliche Dienstruhen. Auf Nebenbahnen ist man sie seit Jahrzehnten gewohnt, inzwischen sind auch zweigleisige und elektrifizierte Hauptstrecken (in der Regel die personalintensiv betriebenen) nicht vor ihnen gefeit. Prominente Beispiele sind die ehemaligen ostdeutschen Magistralen Wittenberge – Stendal und Biederitz – Roßlau, auf denen sich nachts kein Rad mehr bewegt. Verspäteten Züge, die auf diese Strecken zulaufen, bleibt meist nichts anderes übrig, als bis zum Morgen auszuharren.

■ Unflexibler Personaleinsatz

Dennoch könnten die Auswirkungen auf den SGV geringer sein, wäre der Personaleinsatz flexibler gestaltbar. Wer sich Fahrpläne



Wie viel Pünktlichkeit darf es sein? Weil Überholgleise (rechts) außer Betrieb sind, hat der „Metronom“ von Göttingen nach Uelzen in Einbeck 7 Minuten Verspätung. Die nächsten Anschlüsse: Kreiensen mit 6 Minuten Übergang, in Elze mit 5 Minuten, in Nordstemmen mit 7 Minuten.



Güterverkehr im Wettbewerb, auch mit der Binnenschifffahrt: Welche sozialen Standards lassen sich auf Dauer im Schienenverkehr halten? Güterzug bei Braubach am Rhein.

von Railion-Güterzügen anschaut, wird vom Gefühl beschlichen, dass diese mehr mit Lpw als mit allem anderen beschäftigt sind. Ein Güterzug von Kufstein nach Padborg fährt nicht in einem Rutsch durch, sondern hat eine ganze Menge Aufenthalte zum Lokführer-tausch: in München, Würzburg, Bebra oder Kassel, Lehrte oder Seelze und Maschen. Auch an einer Fahrt von Gremberg nach Seddin sind mindestens vier Kollegen beteiligt: Hamm, Seelze (alternativ Lehrte) und Magdeburg sind die klangvollen Namen der Unterwegsbahnhöfe, auf denen eigentlich immer ein Lpw im Fahrplan steht. Umleitungen bei Betriebsstörungen werden durch diese starren Regelungen erschwert, wenn die planmäßigen Lpw-Bahnhöfe nicht oder nur auf Umwegen angefahren werden können. Bei einer Sperrung der NSS zwischen Fulda und Göttingen bietet es sich (zumindest zwischen 22 und 7 Uhr) an, Züge über die Schnellfahrstrecke (SFS) umzuleiten. Da aber alle auf der NSS durchlaufenden Güterzüge in Bebra Lpw machen, ist dies meist gar nicht möglich, weil das ablösende Personal nicht schnell genug von Bebra nach Kassel gelangt oder weil die Verantwortlichen den Aufwand scheuen. Also wird das Problem ausgesessen.

Stichwort „Streckenkunde“: Ein Lokführer darf Strecken befahren, auf denen er nicht kundig ist, er kann jedoch von niemandem dazu gezwungen werden. Fehlende Streckenkunde ist mittlerweile zu einem echten Problem geworden – eine Spätfolge der vollständigen Trennung von Personen- und Güterverkehr und des Sterbens der kleinen Güterbahnhöfe in der Fläche. Häufig muss auf Strecken, die noch vor wenigen Jahren planmäßig von Güterzügen befahren wurden, Personal von DB Regio gemietet werden, das als Lotse fungiert oder den Zug am besten gleich selbst fährt – sofern der Regio-Tf noch auf den Railion-Fahrzeugen kundig ist. An dieser Stelle empfiehlt sich ein Streifblick auf die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich inzwischen auch im Fern-

güterverkehr etabliert haben. Lpw ist hier fast ein Fremdwort, Umleitungen werden zum Kinderspiel. Wie, nicht über Bebra, sondern über die SFS von Fulda nach Göttingen? Nichts lieber als das! Nein, Personalwechsel war in Gemünden, man fährt durch bis Bremerhaven, im Notfall auch über Altenbeken – Hamm – Osnabrück. Alles ist drin. Man ist schließlich Lokführer und nicht Lokstehelasser. Man kann diskutieren, ob die Tf der Privaten ausgebeutet und benutzt werden und jegliche Lebensqualität einbüßen, weil sie nicht jede Schicht in der Heimat beenden. Gleichzeitig muss sich Railion die Frage gefallen lassen, ob sie es sich in Zeiten wachsender Konkurrenz leisten kann, ständig Lpw durchzuführen und jegliche Flexibilität einzubüßen. Bei Störungen auf Hauptabfuhrstrecken ist tendenziell zu beobachten, dass die „Dritten“ fahren, während Railion steht. Aufnahmeschwierigkeiten im Rbf, besetzte Lpw-Gleise oder fehlendes Personal? Die Güterzüge der Deutschen Bahn AG „parken“ rechts und links, während TX-Logistik, boxXpress, Rail4Chem und ihre Freunde unbeeindruckt vorbeisausen. Vielleicht lachen die Kollegen auch über die unbeweglichen Mannen des einstigen Monopolisten oder schicken bei der Vorbeifahrt ein mitleidiges Achtungssignal aus der Lokpfeife.

Doch nicht nur Abruf und Streckensperrungen machen Güterzugloführern zu schaffen. Eine Fahrt über nächtliche Hauptstrecken könnte so schön sein, gäbe es nicht die anderen Züge! Nacht für Nacht spielen sich deswegen Tragödien auf den Gleisen ab. Die Güterzüge jagen sich über die finsternen Rollbahnen, und ganz selten kommen sie nach Geschwindigkeit geordnet auf die Strecke. Vor Plan fahrende 90-km/h-Züge rollen vor verspäteten Hundertern und gehören eigentlich ins nächste Überholgleis (so noch vorhanden), aber was bringt es? Spätestens bei der langsamen Einfahrt laufen die nachfolgenden Züge erst recht auf und verlieren durch Anhalten und Wiederanfahren mehr Zeit, als wenn sie bis zum nächsten Lpw-Bahnhof mit 90 Sachen hinterherzuckeln.

Ganz abgesehen davon stellt sich die Frage, wann man einen an der Seite stehenden, langsamen und schweren Zug wieder angefahren bekommt, wenn es wirklich im Blockabstand brummt. Die ewigen, teilweise aggressiv geführten Diskussionen zwischen Tf und Zugüberwachung sind ebenso nervenaufreibend wie sinnlos.

Dann ist da noch der größte Unsinn überhaupt, den die DB seit inzwischen über sechs Jahren betreibt: der Parcel-InterCity (PIC), zwei bis zu 160 km/h schnelle Päckchenzugpaare zwischen München und Hamburg bzw. Unna und Berlin. (Beim PIC handelt es sich um einen Containerzug, er ist somit nicht vergleichbar mit den 1997 eingestellten Postzügen, die zuletzt ebenfalls als PIC firmierten.) Das Angebot klingt interessant, ist aber betrieblich bedenklich: Selbst 140 km/h schnelle InterKombiExpresse (IKE) werden gnadenlos aus dem Weg geräumt, um dem Prestigeobjekt PIC freie Bahn zu gewährleisten, auch wenn dieser eine halbe Stunde vor Plan angerauscht kommt. Für das Premiumprodukt im Güterverkehr wird alles hingestellt, was Räder hat. Warum wohl benutzt der letzte ICE, der Hannover abends von Süden kommend erreicht, ab Göttingen die NSS? Weil der PIC auf der SFS planmäßig das Gegengleis befährt, um die mit 120 und 140 km/h im Regelgleis schleichenden Schnellgüterzüge fliegend zu überholen. Die Pünktlichkeit des PIC München – Hamburg lag im 1. Halbjahr 2005 bei beeindruckenden 98,3 % und somit in Sphären, in die ansonsten nur S-Bahnen vordringen. An 115 Verkehrstagen erreichte der Zug sein Ziel 92-mal vor Plan oder auf die Minute genau; 21-mal war er bis zu 15 Minuten verspätet (und somit pünktlich), nur zweimal lag er über der Schmerzgrenze. Wie teuer dieses Ergebnis erkaufte, wie viele Güterzüge dafür aus dem Plan geworfen wurden, ist nicht festzustellen. Durch PIC-Überholungen entstandene Verspätungsminuten tauchen in keiner Statistik auf.

■ Fragwürdige Prioritäten

Überhaupt, der hochwertige Güterverkehr: Vermeintlich wichtige Güterzüge unterliegen als „Bonus-Malus-Züge“ (B/M-Züge) besonderer Überwachung und genießen Vorrang vor den übrigen Güterzügen, bei Verspätung (ab 16 Minuten) sind Vertragsstrafen fällig. Hinter B/M-Zügen verstecken sich jedoch nicht nur IKE von München nach Billwerder, sondern auch Autozüge von Sindelfingen nach Bremerhaven, leere Kalizüge von Hamburg nach Heringen oder scheinbar stinknormale InterRegio-Cargo (IRC) von Gremberg nach Nürnberg. Das gilt aber nicht für alle Züge, das heißt, nicht jeder Auto-, Leerkali- oder Durchgangsgüterzug der oben genannten Relationen ist automatisch B/M. Und überhaupt: Wie soll man bestimmte Züge vorrangig behandeln, wenn mehr als die Hälfte von ihnen bevorzugt disponiert werden soll (siehe Tabelle)? Es kommt, was kommen muss: Der B/M-Verkehr ist ebenso verspätungsanfällig wie die übrigen Züge, auch er steht im Stau vor Lpw- und Zugbildungsbahnhöfen, Störungen und Baustellen.

Weil die Deutsche Bahn AG, wie eingangs erwähnt, ein internationaler Mobilitäts- und Logistikdienstleister ist oder zumindest sein will, wird zunächst einmal das absolut Unwichtigste erledigt: neue Namen, Logos und Designs für Briefköpfe und Lokomotiven, am besten im jährlichen Wechsel. Die im ersten Absatz gestellte Frage war übrigens bitterernst gemeint: Wie schimpft sich der Laden im Moment überhaupt? Logisch, dass auch jahrzehntelang bewährte Zuggattungsbezeichnungen bisweilen aufgepeppt werden müssen!

Was im Reiseverkehr Nahverkehrszug (den guten alten Personenzug wage ich gar nicht mehr zu erwähnen), Eilzug, Schnellzug und F-Zug/TEE/Intercity hieß, nannte sich im Güterverkehr Übergabe- (Üg), Nah-, Durchgangs- (Dg) und Schnellgüterzug. Bereits die 1997 eingeführten neuen Zuggattungen (die Üg wurde zur CB = CargoBedienfahrt, der Dg zum InterRegioCargo = IRC) mögen bei so manchem Eisenbahner für ein Schmunzeln gesorgt haben. Mit dem Jahresfahrplan 2005/06 wird der DB-Güterverkehr endgültig zur Lachnummer: Die CB fungiert jetzt als „Freight (Zubringertrasse)“ (konsequent wäre FF = Freight [Feeder]), der IRC als „Freight (InterRegio)“. Das sind die harmlosesten Auswüchse des Anglizismenwahns. So heißen Ganzgüterzüge, die bislang relativ harmlos als KC (KomplettCargo) unterwegs waren, wahlweise CFA (Complete Freight Ad hoc – gemeint sind kurzfristig eingelegte Züge), CFN (ich erspare mir weitere Erläuterungen), CFP, CHL (die wahrscheinlich groteskste Zuggattung und ein Fall für die Wahl zum Unwort des Jahres: Complete Heavy Load Train – man könnte ihn auch Schwerwagenganzzug nennen und SWG abkürzen), CS, CSQ oder CT. Übrigens: Die traditionelle Abkürzung für Ganzgüterzüge ist „Gag“. Dieser Absatz ist leider keiner ...

■ Wenn der Morgen graut ...

Um das Trauerspiel zu einem raschen Ende zu bringen: Wenn endlich der Morgen graut und das ganze Chaos langsam in geordnete Bahnen zu gelangen scheint, kommen die Nachzügler angelaufen, die großen Verlierer der Nacht: Hoch verspätete Schnellgüterzüge, die planmäßig über die Schnellfahrstrecken laufen, das aber nach 7 Uhr nicht mehr dürfen. Nix ist's mit LZB-geführten 120 oder 140 Sachen (LZB = Linienzugbeeinflussung, d.Red.), mit maximal 100 km/h geht's über die parallelen Altstrecken, zwischen den sowieso dort verkehrenden Frühgüterzügen und oft im Abstand auf den Nahverkehr. Schwacher Trost: Meistens hat sich die Lage in den Zugbildungs- und Lpw-Bahnhöfen bis zum späten Vormittag so weit entspannt, dass der Zug sein Ziel ohne unfreiwillige Abrufaufenthalte ansteuern kann – wenn nicht gerade eine defekte Berglok, eine ausgefallene Gleisbremse, ein leckender Güterwagen oder drei Schneeflocken den Rangierbahnhof lahmgelegt haben. So endet die Güternacht – aber keine Angst: Auch heute Abend gibt es wieder all das, was die dunkle Hälfte des Tages auf deutschen Gleisen so unverwechselbar macht: Betriebsstörungen, Bauarbeiten, Abruf- und vor allem Stillstand.

Eine Momentaufnahme des Güterchaos: Güterzugfahrten im Bahnhof Cornberg auf der Nord-Süd-Strecke Göttingen – Bebra in einer normalen Nacht (Dienstag/Mittwoch, 20./21. September 2005, 20 bis 6 Uhr).

Richtung Süden:				
Zug	von - nach	Zeit	+ / -	Bemerkung
IKL 50255	Waltershof – Basel	20.17	-1	Bonus-Malus
DGS 80089	Bremerhaven – Regensburg	20.21	-9	TX-Logistik
GC 62807	Cuxhaven – Regensburg	20.43	+192	
KC 62841	Hohe Schaar – Heringen	21.07	-15	Bonus-Malus
TEC 42625	Waltershof – Niederglatt	21.56	+7	Bonus-Malus
GC 62803	Cuxhaven – Milbertshofen	22.39	+115	
DGS 80077	Waltershof – Ludwigshafen	22.46	-5	boxXpress
IKE 50371	Maschen – Nürnberg	23.09	0	Bonus-Malus
DGS 801 17	Bremen – Nürnberg	23.14	+103	EVB
IKE 50325	Maschen – Kornwestheim	23.21	-2	Bonus-Malus
IKE 50345	Maschen – München-Riem	0.37	+ 125	Bonus-Malus
IRC 51277	Seelze – Nürnberg	0.41	+40	
IRC 51914	Engelsdorf – Bebra	0.49	-2	
DGS 80521	Bremen – Vieselbach	1.02	-151	EVB
DGS 80083	Bremerhaven – Landshut	1.20	+270	TX-Logistik
DGS 80626	Padborg – München-Pasing	1.52	+496	TX-Logistik
IKE 50537	Maschen – Regensburg	2.08	+20	Bonus-Malus
DGS 80149	Waltershof – Nürnberg	2.20	+167	boxXpress
KCS 64568	Wilhelmshaven – Speyer	2.40	+67	
1RC 51335	Maschen – Nürnberg	2.47	+10	
IRC 51029	Maschen – Bebra	2.52	+28	
TEC 42167	Bremen – Verona	2.56	+57	
DGS 80063	Bremerhaven – München-Riem	3.00	+278	boxXpress
KC 62845	Hohe Schaar – Heringen	3.04	-13	
TEC 40191	Maschen – Castelguelfo	3.15	+26	Bonus-Malus
IKL 50551	Billwerden – München Ost	3.22	0	
IRC 51161	Seelze – Bebra	3.46	+34	
KCL 62717	Bremerhaven – Kornwestheim	4.23	+165	
IRC 51883	Seelze – München Nord	4.28	-5	
DGS 80625	Bremerhaven – Milbertshofen	4.32	+283	TX-Logistik
KCL 62703	Bremerhaven – Kornwestheim	5.03	+75	Bonus-Malus
TEC 41 1 1 7	Waltershof – Soroksar	5.24	+45	Bonus-Malus
GC 62700	Sindelfingen – Bremerhaven	20.16	+167	Bonus-Malus
KCS 48980	Messendorf – Bremerhaven	21.05	+354	
IKE 50310	Frankfurt Ost – Maschen	21.29	+2	Bonus-Malus
KC 62128	Augsburg – Wilhelmshaven	22.21	+15	Bonus-Malus
ICL 50960	Freilassing – Maschen	22.26	+49	



Richtung Süden:

Zug	von – nach	Zeit	+ / -	Bemerkung
GC 62702	Sindelfingen – Bremerhaven	22.39	+8	
GC 62808	Regensburg – Cuxhaven	22.44	+2	
IKL 50600	Fürth – Waltershof	22.54	+58	Bonus-Malus
IRC 51884	Mannheim – Seelze	22.59	-1	
IRC 51907	Bebra – Seddin	0.31	+77	
IRC 51917	Bebra – Engelsdorf	0.46	-1	
ICG 50050	Bebra – Maschen	1.00	+ 87	Bonus-Malus
IKE 50676	Ludwigshafen – Lübeck	1.04	-6	Bonus-Malus
IKE 50368	München-Riem – Maschen	1.15	0	Bonus-Malus
GC 62804	München-Moosach – Cuxhaven	1.22	0	Bonus-Malus
DGS 80671	Regensburg – Bremerhaven	1.27	+ 190	TX-Logistik
DGS 80574	Feldmoching – Bremerhaven	1.31	+292	TX-Logistik
IRC 51234	Mannheim – Seelze	1.44	+14	
DGS 80060	Kornwestheim – Bremerhaven	1.51	-2	boxXpress
IKE 50420	Basel – Lübeck	1.55	-13	Bonus-Malus
DGS 80148	Nürnberg – Waltershof	1.59	-14	boxXpress
TEC 41802	Salzburg – Maschen	2.05	+2	
GC 62704	Sindelfingen – Bremerhaven	2.1 1	+ 75	Bonus-Malus
KL 50552	München Ost – Billwerder	2.25	+49	Bonus-Malus
DGS 80064	München-Riem – Waltershof	3.48	+90	boxXpress
IKE 50426	Basel – Rostock	4.03	+3	Bonus-Malus
IKE 50306	Basel – Maschen	4.09	+ 40	Bonus-Malus
IKE 50388	Dingolfing – Maschen	4.16	+23	Bonus-Malus
IKE 50386	Lauda – Maschen	4.43	+ 1	
IKE 50328	Kornwestheim – Maschen	4.55	+21	Bonus-Malus
DGS 42964	Wien – Waltershof	5.02	-62	Ruhrthalbahn
DGS 801 16	Nürnberg – Bremen	5.19	+23	EVB
IRC 51886	Mannheim – Seelze	5.27	+7	
IRC 51909	Bebra – Engelsdorf	5.34	+189	
KC 62714	Sindelfingen – Bremerhaven	5.39	+ 1	Bonus-Malus
IKE 50300	Altenschwand – Maschen	5.44	+ 19	Bonus-Malus
IRC 51 160	Bebra – Seelze	5.48	+33	

Die Zusammenfassung der Tabelle ergibt:

- Es verkehrten 69 Züge (53 Railion, 16 Dritte).
- 27 der Railion-Züge (50,9 %) waren Bonus-Malus-Züge.
- 37 Züge (27 Railion, 10 Dritte) waren mit über 15 Minuten verspätet, was einer Gesamtpünktlichkeit von 46,4 % (Railion 49,1 %, Dritte 37,5 %) entspricht.
- 14 Bonus-Malus-Züge waren mit über 15 Minuten verspätet (48,1 % Pünktlichkeit, somit liegt der Wert unter dem der übrigen Railion-Züge).

Kommentar:

Einblicke

Dieser und der nachfolgende Beitrag geben Einblick in das Gütergeschäft, wie er nur von Insidern eröffnet werden kann. Der Beitrag von Jonas Kersburg zeigt die Realität bei DB Railion ganz ungeschminkt. Der Beitrag aus dem Alltag des Connex-Lokführers ist zwar durch die Hände der Redaktion gegangen, die für Connex, jetzt Veolia, Image-Werbung macht, zeigt aber dennoch die Realität des Alltags ohne zu viel Werbekosmetik. Der Beruf des Lokführers ist verantwortungsvoll, hart und schön zugleich. Hinter den Berichten steht aber unausgesprochen die Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

gegenüber dem Straßengüterverkehr. Dort sind – trotz aller Verklärungen durch Country-Songs, die vom Leben der Trucker erzählen – die Arbeitsbedingungen ungleich härter, der Druck höher, die Bezahlung oft schlechter. Wie kann das System Bahn demgegenüber standhalten?

„Güter auf die Bahn!“ ist ein Slogan, der auch von den Eisenbahngewerkschaften gern im Mund geführt wird. Als Antwort auf die Frage nach der Zukunft von Eisenbahnern und Eisenbahn taugt ein Slogan allein wohl nicht.

Rainer Engel