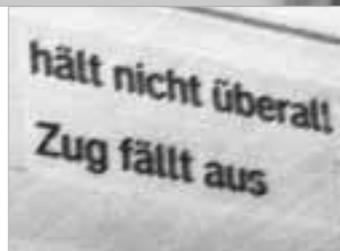


VERSPÄTUNGEN:

Meistens hausgemacht

Die DB AG reagiert hilflos

> Immer mehr Verspätungen – Trotz aller Anstrengungen bekommt die Deutsche Bahn AG die Verspätungen nicht in den Griff. Auch andere Bahnunternehmen sind davon betroffen. Nur sechs Prozent der Verspätungen beruhen auf externen Ursachen, schreibt „Der Spiegel“. Zwar hat die DB die Presse der Falschmeldung bezichtigt, aber dementiert hat sie die Fakten nicht. Die Verspätungslage ist ernst, die Ursachen sind vielschichtig. Fahrpläne bei der Eisenbahn haben keine Verlässlichkeit mehr. Die Erkenntnis, dass ihre Verspätungen meistens hausgemacht sind, kommt für das Management der DB AG um Jahre verspätet, und der Vorstand reagiert inflexibel und hilflos.



Selbsterkenntnis?

ZITAT

„Das erhöhte Leistungsvolumen führt zu einer ständig ansteigenden Belastung der Infrastruktur. Diese wurde in den letzten Jahren nur punktuell verbessert, an manchen Punkten auch aus wirtschaftlichen Zwängen heraus reduziert. In den Ballungsräumen ist die Leistungsgrenze längst erreicht, sodass sich verschiedene Züge gegenseitig behindern, sobald auch schon kleine Verzögerungen auftreten. Technische Störungen an den Bahnanlagen oder Fahrzeugen sowie externe Einflüsse wie z.B. Suizide haben daher heute wesentlich größere negative Auswirkungen als früher. Nur ein weiterer Infrastrukturausbau kann die Probleme mildern.“

So steht es in einem Schreiben des regionalen Kundendialogs Personenverkehr der DB vom 15.10.2003 an einen verärgerten Fahrgast. Besser kann man die Lage nicht zusammenfassen.

Warum dies so ist, erfährt der verärgerte Kunde auch gleich: „Nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung begründen Verspätung oder Ausfall eines Zuges keinen Anspruch auf Entschädigung.“ Daher wird der verärgerte Kunde mit beigelegten Briefmarken im Wert von 1,65 Euro „entschädigt“. Verspätungen kosten nichts, und so leistet man sie sich, damit die Bilanzen für den Gang an die Börse stimmen.

Doch die Diskussion um die Rechte der Fahrgäste ist in Bewegung geraten. Ganz langsam neigt sich die Zeit der finanziellen Verantwortungslosigkeit für die Verspätungen ihrem Ende entgegen. Und so fängt auch die Deutsche Bahn AG an, genauer zu überlegen, woher eigentlich ihre Verspätungen rühren. So muss es wohl zu der

tiefer gehenden Analyse gekommen sein, die Netz-Vorstand Roland Heinisch dem DB-Vorstand präsentieren musste:

ZITAT

Schlicht geschludert

Unter dieser Überschrift berichtete der „Spiegel“ am 29. September 2003:

„Schuld sind stattdessen ‘technische Störungen’, Schwierigkeiten bei ‘Abwicklung/Disposition’ und die ‘schlechte Produktionsplanung’ der Bahn. Allein diese drei Punkte sind zu 65 Prozent für die Pünktlichkeitsprobleme verantwortlich. Im Klartext: Im täglichen Zugverkehr laufen massenhaft Dinge schief, die eigentlich selbstverständlich sein sollten. So haben die Staatsbahner offenkundig schlicht geschludert, als sie den neuen Fahrplan schrieben und Haltezeiten zum Umsteigen festlegten. ‘Kaum Puffer und Reserven’, heißt es dazu selbstkritisch in Heinischs Analyse.“

Presse angepöbelt

Auf die Berichte im „Spiegel“ und in „Bild am Sonntag“ pöbelte die DB-Pressestelle wie gewohnt zurück. Pressechef Dieter Hühnerkoch ließ sich mit dem barschen Wort zitieren: „In beiden Berichten wird bewusst unwahr berichtet.“ Doch ein Dementi der Fakten folgt in der Presseerklärung nicht – also hat die Presse doch korrekt berichtet. Allein dieser Vorgang zeigt, wie wenig einsichtsfäh die Chefetage des Schienenkonzerns ist und wie lange die Wahrheit verdrängt wurde.

Statistischer Selbstbetrug

Schaut man sich die Presseerklärung näher an, dann wird sichtbar, dass die DB einem jahrelangen statistischen Selbstbetrug zum Opfer gefallen ist. In der Pressemitteilung heißt es weiter:

ZITAT

„Konzernsprecher Dieter Hühnerkoch: ‘Das kann doch eigentlich jeder begreifen, dass Ursachen, die nur für wenige Minuten Verspätung sorgen, in der Auswirkung anders zu bewerten sind als Ursachen, die stundenlange Störungen zur Folge haben. Es ist unverantwortlich, dass diese Auswirkungen unterschiedlicher Ursachen in beiden Berichten unterschlagen werden. Dass wir bei der Pünktlichkeit noch viel zu tun haben, wissen wir. Das rechtfertigt es aber nicht, bewusst an der Wahrheit vorbeizuberichten.’“

Dem Laien bleibt verborgen, was damit gemeint ist. Wer häufiger DB-Veröffentlichungen liest, der kennt allerdings die Ursache. Dort ist von einer „Summe der Verspätungsminuten“ die Rede. Da externe Einflüsse wie Unfälle und wetterbedingte Probleme die Strecke meistens gleich für einige Stunden blockieren, ist natürlich die Summe der Verspätungsminuten aus solchen Ereignissen viel größer als die Summe der Verspätungsminuten, die sich aus internen Problemen ansammeln. Doch die Fahrgäste sehen das umgekehrt. Wird eine externe Ursache genannt, sind die Fahrgäste verärgert, haben aber doch Verständnis dafür. Wenn ihr Zug aber

zum x-ten Mal zehn Minuten Verspätung hat und die Fahrgäste 50 Minuten auf den Anschluss warten müssen, dann kocht auf den Bahnsteigen die Volksseele. Doch aus der entfernten Perspektive eines Elfenbeinturms am Potsdamer Platz kann man das nicht wahrnehmen. Und so wird die Presse einfach der Lüge bezichtigt.

Die Verspätungslage ist dramatisch

Tatsächlich entwickelt sich die Verspätungslage dramatisch, aber nicht überraschend. Die DB-interne Statistik weist aus, dass die Verspätungslage schon 1996 fast so schlecht war wie heute. Danach ging es steil bergauf. Ob das ein Verdienst solider Wirtschaft unter den Vorstandsvorsitzenden Dürr und Ludewig war, lässt sich heute nicht mehr ganz ausmachen. Aber das beste Jahr 1998 fällt mit dem Amtsantritt Mehdorns zusammen. Und seitdem geht es steil bergab.

Im Jahr 2000 zeigten sich massiv die Folgen der langjährigen Vernachlässigung des Netzes. Gegen die nicht mehr zu verbergende Problematik trat das Netz-Management mit einer Investitions-offensive an, die auch gewirkt hat, wie die Statistik der Langsamfahrstellen beweist.

Dennoch nehmen die Verspätungen weiter zu. Das ist auf drei Faktoren zurückzuführen: Die nachgeholte Instandhaltung des Netzes führt zu mehr Baustellen, zugleich wurden aber immer mehr neue, unzureichend erprobte Fahrzeuge eingesetzt, und der gleichzeitige dramatische Rückbau der Neben- und Ausweichgleise führt dazu, dass der auf dem Papier erdachte Fahrplan zu Makulatur wird.

Wie dramatisch die Lage ist, zeigt, dass allein in Thüringen durchschnittlich jeden Tag sechs Züge ihre Fahrt gar nicht erst antreten: Im Jahr 2002 fielen 2.407 Züge ganz aus, in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 weitere 1.167 Züge. In Baden-Württemberg sank die Pünktlichkeit im August 2003 auf 81 Prozent. Im Oktober lag sie an einzelnen Tagen im Ruhrgebiet unter 60 Prozent und sank im November tageweise auf 30 Prozent und im Monatsdurchschnitt auf 50 Prozent. Überall wurde von noch nie dagewesenen Zuständen berichtet.

Siehe Diagramme rechts oben.

ZITAT

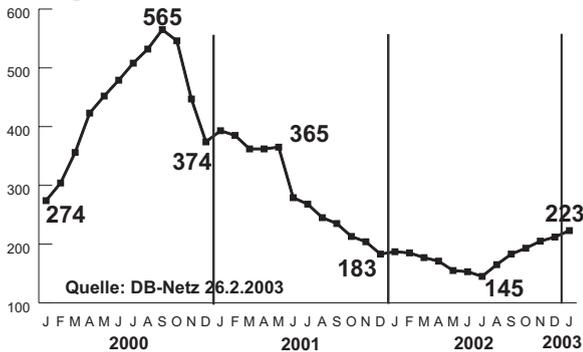
RMV: Krisengespräch zur Pünktlichkeit

Angesichts einer rapiden Verschlechterung der Pünktlichkeitswerte bei den Regionalbahnen und im S-Bahn-Netz hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) nicht nur über 2 Mio. EUR Vertragsstrafe gegen die DB Regio AG verhängt, sondern im August auch noch Vertreter der DB Netz AG und der DB Regio AG zu einem Krisengespräch eingeladen. Dabei betonten alle Beteiligten den Ernst der Lage, der sich auch in Schreiben und Anrufen vieler Kunden ausdrückt, die sich beim RMV in den vergangenen Wochen heftig über die fehlende Qualität beschwert haben.

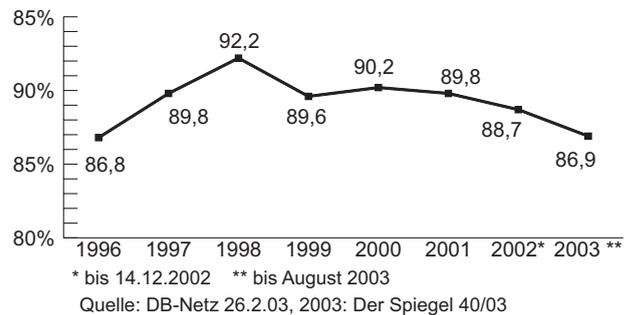
So haben nach Auswertungen des RMV die Pünktlichkeitswerte im S-Bahn-Netz in diesem Jahr alle unterhalb der jeweiligen Monatswerte der vier Vorjahre gelegen. Geradezu dramatisch sei der Rückgang der Werte um fast sieben Prozentpunkte innerhalb von nur zwei Monaten auf 88,3 Prozent im Juni 2003. Bereits jetzt seien fast so viele Zugkilometer im S-Bahn-Bereich ausgefallen wie im gesamten Vorjahr.

Ursache dafür sind laut DB Netz zahlreiche Baustellen an den Schienensträngen, wobei sich unglücklicherweise lange geplante Wartungsarbeiten mit unvorhergesehenen Erfordernissen überlagert hätten. Bei-

Langsamfahrstellen im Netz der DB AG



Entwicklung des Pünktlichkeitsgrades



spielsweise seien bereits reparierte Gleise in Frankfurt West noch vor Ablauf der üblichen Fristen erneut sanierungsbedürftig, was DB Netz jetzt zum Handeln zwingt. Allein dort sind vier S-Bahn-Linien (5 3, 4, 5 und 6) betroffen. An anderen Stellen müsse nach erfolgten Arbeiten das Gleis auf Soll-Lage „gestopft“ werden, um wieder mit regulärer Geschwindigkeit fahren zu können. Für diese Arbeiten sei es aber im Juli und August zu heiß gewesen. Sie würden durchgeführt, sobald die Witterung es zulasse.

Infolge einer Brückensanierungsmaßnahme bei Wiesbaden Ost habe dort zeitweise nur ein Gleis zur Verfügung gestanden. Es hätten deshalb nicht alle Züge fahren können, die S 9 sei in Mainz-Kastel geendet. Um Reisende von Wiesbaden zur S 9 zu bringen, sei der Fahrplan der S 1 angepasst worden. Auch dies habe zu regelmäßigen Verspätungen geführt.

Schließlich wirke sich die Vielzahl der derzeit vorhandenen so genannten Langsamfahrstellen auf die Pünktlichkeit im gesamten Netz aus, weil in Frankfurt alle S-Bahn-Linien aufeinander träfen und sich dann leicht Verspätungen übertrügen. Die Vertreter der DB Netz sagten in dem Krisengespräch zu, mit Hochdruck die Langsamfahrstellen beseitigen zu wollen. [...]

Aus: Bahn-Report 6/2003 S. 58

Die Lage ist noch schlimmer

Tatsächlich ist die Lage noch dramatischer, als es die Verspätungsstatistik ausweist. Denn immer häufigere, hektische Fahrplanänderungen entfernen die Züge wieder aus der Verspätungsstatistik, der Effekt für den Fahrgast ist derselbe: Die versprochene Qualität und der gewohnte Fahrplan werden nicht gehalten.

In Nordrhein-Westfalen gab es in der Fahrplanperiode 2002/2003 allein zwei Fahrplanänderungen: Zum 15. Juni mussten die Konsequenzen aus dem überzogenen „integralen Taktfahrplan 2. Stufe“ gezogen werden, zahlreiche Züge wurden gestrichen. Insgesamt 23 Fahrplantabellen mussten neu gedruckt werden. Zum 14. September 2003 gab es weitere Änderungen, weil die Höchstgeschwindigkeit der Elektrotriebwagen Baureihe 425 auf 120 km/h gesenkt werden musste, weitere fünf Streckenfahrpläne mussten geändert werden. Seit dem 3. November sind diese Fahrpläne schon wieder Makulatur – die Höchstgeschwindigkeit der Elektrotrieb-

wagen musste auf 80 km/h gesenkt werden. Darüber hinaus zählte das Internet Anfang November in NRW insgesamt 17 Baufahrpläne, größtenteils mit Schienenersatzverkehr, auf Haupt- und Nebenstrecken auf, teilweise für bis zu sechs Wochen.

In Bayern ist die Lage nicht besser: 74 Streckenfahrpläne wurden zur Jahresmitte geändert, und über 20 Baufahrpläne mit kürzeren oder längeren Streckensperrungen zeugen von einer enormen Bautätigkeit.

Bundesweit kommen so weit über hundert neue Fahrpläne zusammen, die allein Mitte des Jahres geändert wurden – trotzdem wird dem Fahrgast ein Kursbuch zugemutet, das nur noch einmal im Jahr erscheint.

Viele dieser Fahrplanänderungen werden erst sehr kurzfristig angekündigt und sind manchmal nicht einmal über das Computer-Auskunftssystem zu erfahren. Bei technischen Problemen an Fahrzeugen ist noch nachvollziehbar, dass Fahrpläne erst nachträglich geändert werden können, aber bei Bauarbeiten ist nicht verständlich, warum Fahrpläne sich ändern wie die Börsenkurse.

Die Lage spitzt sich weiter zu

Im November kam es zu einer weiteren Verschärfung der Verspätungslage. Hatten vorher Minister und Aufgabenträger des Schienennahverkehrs nur mehr oder weniger halblaut über finanzielle Sanktionen gegen die DB AG wegen der immer weiter zunehmenden Verspätungen Stellung genommen, so wurden die Töne nun laut und unversöhnlich. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr forderte die DB in einer Presseerklärung zu sofortigem unkonventionellen Handeln auf. Aufgebrachte Fahrgäste mussten in Kempen im Rheinland mit Polizeieinsatz beruhigt werden. In München und andernorts kochte die Volksseele. Die Verspätungslage wurde zum allgemeinen Thema in Presse und Rundfunk – während Hartmut Mehdorn weiterhin über die Börsenfähigkeit seines Unternehmens fabulierte.

Was war geschehen? Der Herbst hatte mit Laub und Schmierfilm sein Werk getan, die Baustellen am Rhein und anderswo brachten alles durcheinander, die 425er Elektrotriebwagen durften nur noch 80 km/h fahren. Stellwerkprobleme und andere Pannen

in München ließen Journalisten fragen, ob es einen Unterschied zu den Zügen in Indien gäbe. Die Antwort: Ja – in Indien kann man auf dem Dach mitfahren.

ZITAT

Katastrophal

Die Gesamtsituation im Schienenpersonen-Nahverkehr im VRR ist derzeit katastrophal und an einem historischen Tiefpunkt angekommen. Die Gründe dafür sind vielschichtig – für den Fahrgast jedoch nicht mehr nachvollziehbar.

Trotz zahlreicher Gespräche auf höchster Ebene zwischen Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und DB NRW sowie konkreter Maßnahmen von DB-Seite, diese Situation zu entschärfen, ist bis jetzt leider keine Besserung in Sicht. Konkrete Maßnahmen der DB sind beispielsweise die Erhöhung der Werkstattkapazitäten und Drei-Schichtbetrieb an sieben Tagen. Bei einer Ausfallquote von bis zu 25 Fahrzeugen pro Tag reichen allerdings diese Maßnahmen nicht aus, ausreichend Wagenmaterial zur Verfügung zu stellen. [...]

„Der VRR ist im Sinne seiner Fahrgäste nach wie vor an einvernehmlichen Lösungen mit der DB AG interessiert. Sollten die oben genannten Forderungen allerdings nicht kurzfristig erfüllt werden, behalten wir uns vor, über die vertraglich vereinbarten Pönal-Zahlungen weitere Abzüge vorzunehmen“, bezieht VRR-Geschäftsführer Martin Husmann eine klare Position.

Aus: VRR-Pressemitteilung vom 13.11.2003

Laub fällt jedes Jahr auf die Gleise – Minister: Bahn-Verspätungen sind hausgemacht

Überschrift in Rheinische Post, 8.11.2003

Drohungen auf dem Bahnsteig – Die Nerven vieler Bahnkunden liegen blank

Überschrift in Schwäbisches Tagblatt, 8.11.2003

Viele Züge kaputt – Bahn: Nahverkehr läuft „grottenschlecht“

Überschrift in: Rheinische Post, 14.11.2003

Die Bahnfahrt als Lotteriespiel

Überschrift in: Westfälische Rundschau, 14.11.2003

S-Bahn-Chaos: Strafzahlungen rücken näher – Pannenserie beim MVV eskaliert – Die Volksseele kocht – Fahrten mit dem MVV werden zum Abenteuer

Überschrift in Münchner Merkur, 12.11.2003

Spürbare finanzielle Einbußen

Erstmals wird die DB AG für 2003 die Wirkung der Verspätungen auch finanziell zu spüren bekommen. Die Aufgabenträger haben in ihren Verträgen mit den Eisenbahnunternehmen Abzüge für Verspätungen vereinbart. Für 2003 werden in Bayern 12 bis 15 Mio. Euro Strafgeld genannt, beim Rhein-Main-Verkehrsverbund sind es 4 Mio., in Baden-Württemberg können es bis zu 10,5 Mio.

werden. In Brandenburg sollen es für 2002 und 2003 zusammen 10,6 Mio Euro gewesen sein.

Selbstverständlich jammert die DB AG sofort, dass sie nun doppelt für die Verspätungen zahlen müsse, wenn auch die Fahrgäste Anspruch auf Gewährleistung anmelden können.

Doch die DB verschweigt dabei, dass sie bisher auch nach der Einführung einer Selbstverpflichtung nur Fahrgästen in ihren Fernverkehrszügen einen Ausgleich zahlen will. Sie verschweigt weiter, dass die Fahrgelder im Regionalverkehr nur ein Drittel der Einnahmen ausmachen, und schließlich, dass die Aufgabenträger die Straf gelder zumeist wieder in Leistungen der Deutschen Bahn investieren, um die Qualität zu steigern: sie finanzieren Ausbauten und kaufen mehr Sauberkeit ein.

Die DB ist nicht untätig

Es ist nicht so, dass die DB-Führung gar nichts täte, um dem Problem „Pünktlichkeit“ entgegenzuwirken. Die Bau-Offensive von DB-Netz läuft noch. Sie hat zwangsweise zusätzliche Verspätungen zur Folge. Mit „RIS“, einem neuen Reisenden-Informationssystem, sollen die Fahrgäste besser über Betriebsstörungen informiert werden. Die Einführung des hochkomplexen Datenverarbeitungssystems lässt auf sich warten. Ein „Steuerungssystem Qualität Fahrweg“ soll mit viel Elektronik für pünktlichere Züge sorgen. Es ist bereits in Funktion gesetzt. Und eine Kampagne „Die Bahn macht mobil“ soll ab Januar 2004 das angeschlagene Image verbessern.

ZITAT

Elektronik statt Eisenbahner

Das Programm „Steuerungssystem Qualität Fahrweg“, kurz SQF genannt, zeichnet sämtliche Zugläufe auf einer bestimmten Relation auf. Es verarbeitet dabei eine Unmenge von Daten – und sämtliche Abweichungen vom Fahrplan. Die Auswertung der Strecke Rhein/Ruhr-Berlin ergab bei fast allen ICE das gleiche Bild. Die saftigen Verspätungen handelten sich die Züge in Hamm ein.

Warum? Nachforschungen an Ort und Stelle zeigten, dass die Bahnsteiggleise so unpraktisch vergeben waren, dass die Fahrwege der ICE die Fahrwege anderer Züge zu oft kreuzten. Waren diese Züge verspätet, kamen die ICE nicht pünktlich aus Hamm heraus. Die Belegung der Bahnsteige wurde geändert, das Problem war behoben.

Dieses schlichte Beispiel aus der Testphase von SQF – inzwischen ist das System in seiner ersten Stufe in Betrieb – zeigt zweierlei:

- *Mit einem gewissen detektivischen Spürsinn lässt sich die Qualität oder genauer die Pünktlichkeit verbessern.*
- *Elektronik muss heute das leisten, was inzwischen wegrationalisierte Eisenbahner früher vielleicht mit ihrer Erfahrung und Beobachtungsgabe gemanagt haben. [...]*

In der dritten Stufe des Qualitätssicherungssystems soll es möglich sein zu ermitteln, in welchem ICE-3 am häufigsten einer der Motoren ausfällt oder welche Macken in elektronischen Stellwerken die größten Auswirkungen auf das Netz haben.

Aus: „Zielvorgabe: Pünktlich“, Eisenbahn-Magazin, Juni 2003, S. 30 f.

Departure			Nach	Gleis	
Über					
0 0 9	Lehrte-	Northeim-Göttingen	BRAUNSCHWEIG	10	ca 20 Min später
1 0	Minden-Löhne-	Osnabrück	RHEINE	13	ca 10 Min später
4 2	Nienburg-Verden-	Bremen-Oldenburg (aus)	NORDEICH MOLE	12	ca 5 Min später
7	Nordstemmen-	Elze	KREIENSEN	3	
	Wolfsburg-	Stendal	BERLIN OSTBF.	9	ca 20 Min später
	Hamburg Hbf-		HAMBURG-ALTONA	8	ca 5 Min später
	Augsburg-		MÜNCHEN HBF	4	
	Wunstorf-Haste-		MINDEN	2	
	Berlin-Spandau-	Berlin Zoo	BERLIN OSTBF.	9	ca 15 Min später

Foto: Holger Umlauff

Anm. d. Red.: Damit ist das Kernproblem der „neuen Bahn“ beschrieben. Warum braucht man eine umfassende elektronische Überwachung einer ICE-Linie, um schließlich festzustellen, dass die Bahnsteige ungünstig belegt sind, sodass die Züge sich gegenseitig behindern? Das hätten doch eigentlich die Mitarbeiter vor Ort bemerken müssen, die tagtäglich auf dem Stellwerk Dienst tun. Werden ihre Beschwerden nicht gehört? Oder werden sie genauso mit Textbausteinen beantwortet wie die Beschwerden der Fahrgäste? Oder wissen sie nichts mehr darüber, weil sie von einer fernen Steuerzentrale aus wie mit einer Modellbahn am Bildschirm spielen? Zur Dampflokzeit wussten die Stamm-Lokführer und Fahrdienstleiter über ihre Bahn Bescheid. Viele wissen das noch heute – fragt sie denn niemand?

Rechtsbruch statt Verbesserungen

Dass der Vorstand der Deutschen Bahn AG wenig mehr zu bieten hat als eine unglaubliche Kampagne und wage Versprechungen, wurde am 27. November 2003 klar, als aufgrund der dramatischen Verspätungslage an Rhein und Ruhr die DB im Düsseldorfer Landtag Stellung nehmen sollte. Vorausgegangen waren dieser Einladung ungewöhnlich barsche Forderungen von Verkehrsminister Horstmann.

DB-Regio-Chef Ulrich Homburg kam persönlich. Aber außer der nichtssagenden Ankündigung, dass Fahrgäste in Zukunft konsequenter auch Fernverkehrszüge benutzen dürfen, brachte er nichts mit. Eine generelle Freigabe aller Fernverkehrszüge bei Verspätungen lehnt die DB weiterhin ab. Die Entscheidung über die Freigabe der Fernverkehrszüge solle jeden morgen spontan vom Vorstand getroffen werden.

Heißt das im Klartext: Hartmut Mehdorn entscheidet höchstpersönlich in Berlin, ob die Fahrgäste, die in Recklinghausen frierend auf den Nahverkehrszug warten, den ICE nehmen dürfen? Noch im Januar 2003 hatte der Grenzschutz dort Fahrgäste zur Personenfeststellung abgeführt, die nach einer halben Stunde

Wartezeit einen ICE gestürmt hatten. Bei dieser Praxis soll es also bleiben: Der Vorfall ereignete sich vor 8 Uhr morgens.

Das ist ein glatter Rechtsbruch. Nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung steht den Reisenden das Recht auf Weiterbeförderung mit dem nächsten Zug zu – sonst nichts. Und dieses Recht bestreitet der Vorstand der DB AG weiterhin. Der Slogan eines Bahnsprechers nach dem skandalösen Vorfall von Recklinghausen: „Wer Porsche fahren will, soll auch Porsche zahlen.“

Die Fraktionen im nordrhein-westfälischen Landtag reagierten enttäuscht auf diese Lösung. Und an Rhein und Ruhr wird man wohl immer öfter den Verbund-Porsche bei der Konkurrenz bestellen.

ZITAT

Totes Gleis

Man fragt sich, ob man die Ankündigung nicht für eine Drohung halten soll. Wenn der krisengestählte Pendler demnächst in aller Frühe wieder vergeblich auf seine S-Bahn wartet, sieht er vor seinem geistigen Auge in Berlin die Konzernspitze der DB zusammentreten, um über Abhilfe zu beraten. Denkt der Kunde an das bekannte Unternehmenstempo der Bahn, wird ihm bei diesem Szenario flau. Denn nichts geht in Mehdorns AG so schnell wie der Vertrauensverlust.

Was die Bahn dem Verkehrsausschuss im Landtag gestern als Krisenplan aufsticht, ist keiner. Denn was die Bahnenker unter einer „Krise“ verstehen, bleibt so offen wie die Frage, wie zügig die versprochene Hilfe überhaupt die genervten Bahnfahrer erreicht. Nein, mit vagen Zusagen an argwöhnisch gewordene Fahrgäste wird die Bahn auch ihren gewaltigen Imageschaden, der sie wirtschaftlich noch teuer zu stehen kommt, nicht beheben. Nur ein unbürokratischer Akt könnte den Konzern vom toten Gleis holen.

Doch er schottet seine Fernzüge gegen Pendler ab wie der Familienpapa, der im Hobbykeller weiter allein mit seiner Lieblings-Märklin spielen möchte.

Für die Landesregierung gilt, dass Drohgebärden sich abnutzen. Und spätestens wenn der nächste Herbst mit dem nächsten Bahn-Chaos kommt, wird Axel Horstmann gefragt werden, was aus all den angekündigten Sanktionen geworden ist.

Kommentar von Theo Schumacher

in der NRZ Neue Ruhr-Zeitung, 28.11.2003

Keine Verlässlichkeit mehr

Fahrpläne bei den Bahnen haben keine Verlässlichkeit mehr. Das spüren die Fahrgäste landauf, landab. Die DB kann die Gründe für diese Entwicklung nur mangelhaft erklären. Das ist auch der Grund, warum die DB AG immer mehr in den Blickpunkt und damit in die Schusslinie der Presse rückt.

Ein besonders einprägsames Beispiel für die mangelnde Verlässlichkeit lieferte die DB AG Ende November, als sie den Schienenverkehr nach Bad Bentheim wegen Fahrzeugmangels für drei Wochen einstellte. Nach heftigen Protesten vor Ort fand sich dann doch ein Ersatzfahrzeug, sodass der Schienenverkehr nach wenigen Tagen wieder aufgenommen werden konnte. Solche Fahrzeugprobleme hat es auch bei den „Privaten“ schon gegeben. Der wesentliche Unterschied: Hier setzt sich der Betriebsleiter gleich ans Telefon und beschafft einen Wagen von anderen Bahnen, auch wenn er über Nacht quer durch die ganze Republik geholt werden muss. Die Dortmund-Märkische Eisenbahn und die Nord-Ostsee-Bahn haben schon vorgeführt, wie man das macht. Bei der DB geht solch flexibles Krisenmanagement aus prinzipiellen Gründen oft nicht.

ZITAT

Schienenersatzverkehr wegen Fahrzeugmangels

Aufgrund der herbstlichen Witterungsbedingungen musste die Höchstgeschwindigkeit der Elektrotriebwagen ET 425, die als RB 61 und RB 62 zwischen Bad Bentheim und Rheine eingesetzt sind, auf 120 km/h reduziert werden. Daher werden für den Betrieb mehr Fahrzeuge als vorher benötigt. Zusätzlich treten aufgrund der Schmierfilmbildung trotz der vorsichtigen und angepassten Fahrweise der Lokführer erhöhte Schadstände an den Rädern auf. Um den Reisenden auf jeden Fall weiter eine Verbindung zwischen Bad Bentheim – Rheine – Bad Bentheim zu bieten, setzt die DB Regionalbahn Westfalen vom Freitag, 21. November bis zum Samstag, 13. Dezember Busse im Ersatzverkehr ein. [...]

Aus: Deutsche Bahn AG NRW,

Presse-Information 132/2003 vom 21.11.2003

Kommando zurück!

Ab heute Morgen [25.11.2003] stellt die Deutsche Bahn AG den Regionalverkehr ab Bad Bentheim wieder von Bussen auf Eisenbahn-Triebwagen um. [...] Ohne vorherige Ankündigung hatte die Bahn AG in der vergangenen Woche den Triebwagenverkehr eingestellt und ersatzweise Busse eingesetzt. Diese Busse brauchten wesentlich länger für die Strecke nach Rheine und fuhren deshalb 37 Minuten früher ab. Das hatte vor allem bei Schülern und Berufspendlern zu Unmut geführt. Begründet hatte die Bahn die Umstellung mit witterungsbedingten Geschwindigkeitsbegrenzungen für die Triebwagen.

Gestern teilte die DB Regionalbahn Westfalen mit, es sei „nach einem vorübergehenden Fahrzeugmangel bei den Elektrotriebwagen“ gelungen, beim Nachbarunternehmen DB Regio Niedersachsen/Bremen ein zusätzliches Fahrzeug auszuleihen. Dieses Fahrzeug geht heute früh planmäßig in den Betrieb. Daher wird der Busersatzverkehr, der bis zum 13. Dezember dauern sollte, kurzfristig nach drei Tagen beendet.

Aus: Grafschafter Nachrichten vom 25.11.2003

Der Erfolg der Bemühungen, Besserung zu schaffen, wird auf sich warten lassen. In der Zwischenzeit erzählen Manager weiter von einer blühenden Zukunft des Unternehmens. Allein, den Fahrgästen ist schon der Glaube abhanden gekommen und die Politiker glauben es auch nicht mehr. Wie können wir „unsere“ Bahn noch retten? Das werden flotte Sprüche aus der Pressestelle und rüde Ausfälle der Manager nicht ändern, sondern nur eine Roskur – an Haupt und Gliedern.

(re)

ZITAT

Kundenfreundlichkeit?

„Steigen Sie ein und lehnen Sie sich zurück. In einem Zug, der in Sachen Kundenzufriedenheit neue Dimensionen erschließt.“ So wirbt die Bahn für den Metropolitan, jenen Edelzug, der täglich zwischen Hamburg und Köln verkehrt und in dem „jeder Kilometer zum Vergnügen wird“.

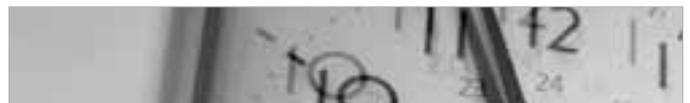
Montag, 10. November 2003: An diesem milden Herbstabend sind im Hauptbahnhof Düsseldorf rund zwei Dutzend Passagiere in den aus Hamburg kommenden Metropolitan eingestiegen, weil ihr Intercity nach Köln 90 Minuten Verspätung meldet, wofür die Bahn wie immer per Sprachcomputer „um Verständnis bittet“. Kein Pardon kennt indes der Zugchef des Metropolitan. Der vollschlanke Mann in spack sitzender blauer Weste eilt in den bis dahin menschenleeren Waggon. „Fahrkartenkontrolle.“ Ein Passagier zeigt sein ICE-Ticket. „Das gilt hier nicht. Wir fahren nicht im Auftrag der Bahn, sondern für eine Tochtergesellschaft.“ Der Kunde soll nun den Komplettpreis Hamburg – Köln bezahlen, 116 Euro. Als der Reisende sich weigert und erzählt, er sei doch ein treuer Bahnfahrer, besitze Bahncard, Bahn-Comfort-Card und auch noch eine gültige ICE-Jahreskarte für 2280 Euro, wird der Schaffner unfreundlich: „Wie Sie wollen, dann wird Sie in Köln der Bundesgrenzschutz in Empfang nehmen.“

Aus einer Reportage von P. Brors und C. Hardt,

Handelsblatt 27.11.2003

Anm. d. Red.: § 17 Eisenbahn-Verkehrsordnung lautet: „Verspätung oder Ausfall eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Entschädigung. Die Eisenbahn hat jedoch bei Ausfall oder verbotener Weiterfahrt eines Zuges, soweit möglich, für die Weiterbeförderung der Reisenden zu sorgen.“

Auf den Ausschluss der Entschädigung beruft sich die Deutsche Bahn AG – von ihrer Pflicht, die Fahrgäste mit anderen Zügen weiterzubefördern, will der Vorstand nichts wissen.

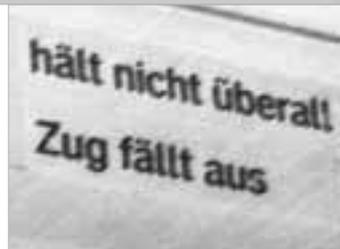


ANALYSE DER VERSPÄTUNGEN:

Verspätungen ziehen Kreise

Primäre und sekundäre Ursachen und ihre Verkettung – ein Einblick in Zusammenhänge

➤ Die Materie „Verspätungen“ ist kompliziert. Meistens konzentriert sich die Diskussion darüber auf die leicht erkennbaren primären Ursachen, also Unfälle, Eingriffe von außen, Bauarbeiten, technische Probleme am Fahrzeug und bei den Signalen. Über die sekundären Ursachen wird viel weniger geredet. Denn wie eine primäre Verspätungsursache sich auswirkt, hängt davon ab, wie die Eisenbahnen organisiert sind: Streckenbelegung, Puffer im Fahrplan, Überholgleise, Ausweichstrecken, Ersatzfahrzeuge, Ersatzpersonal. Über die tieferen Gründe für die primären und sekundären Ursachen wird nach Möglichkeit gar nicht gesprochen, weil dabei zutage kommt, dass die Deutsche Bahn AG in erster Linie börsenfähig und nicht pünktlich fahren muss. Gute Leistung und Börsenfähigkeit sind nicht dasselbe: Pünktlichkeit zahlt sich erst morgen aus, denn gute Qualität spricht sich nicht so schnell herum. Sparen auf Kosten der Pünktlichkeit zahlt sich aber sofort aus, denn dann stimmt die Bilanz für das laufende Jahr. Dabei wirkt sich auch aus, dass die Bahn für Verspätungen nicht haftet. Wir versuchen, das große Knäuel der Ursachen ein wenig zu entwirren.



EXTERNE URSACHEN

Weit überschätzt

Ganz in den Vordergrund hat die Deutsche Bahn AG in letzter Zeit die externen Ursachen von Verspätungen gestellt. Schließlich ist die DB nicht nur das Opfer einer ungerechten und böswilligen Presse, wie sie meint, sondern auch tatsächlich oft das Opfer von nachlässigen und böswilligen Zeitgenossen und Einflüssen, für die sie nichts kann: Eis, Schnee, Sturm, Selbst-

mörder, Autofahrer, die Bahnübergänge missachten, Schafhirten, die ihre Herde über die Schienen treiben, Atomkraftgegner, die auf den Schienen demonstrieren, und mancherlei anderes.

ZITAT

Der Hang rutscht

Im Dezember 2002 musste die Strecke Aalen – Donauwörth zwischen Lauchheim und Bopfingen aufgrund eines Hangrutsches im Bereich



Unwetter bringen Hänge ins Rutschen: Sanierungsarbeiten an der Rheinstrecke.

des Bildwasentunnels gesperrt werden. Die damaligen Planungen, den vorhandenen Hang großflächig abzutragen und die Stützmauer zu erneuern, mussten im Februar 2003 mit einem zweiten Hangrutsch, bei dem die Stützmauer brach, verworfen werden. Nach genau einem Jahr soll der Zugverkehr nun im Dezember dieses Jahres wieder aufgenommen werden. Bis es so weit ist, muss der betroffene Abschnitt in einem aufwändigen Verfahren saniert werden. Eine so genannte Spritzbetonvernagelung soll den Hang langfristig sichern.

Aus: Bahn-Report 6/2003 S. 70

Doch dass diese Ursachen dramatisch zugenommen hätten, hat die DB bisher nicht statistisch belegt. Tatsächlich sind die Unfälle an Bahnübergängen zurückgegangen, weil immer mehr Bahnübergänge geschlossen oder technisch gesichert wurden. Und die Anzahl der Selbstmörder ist in den letzten Jahren nicht markant gestiegen, obwohl das Ausmaß mit rund tausend Fällen jährlich (durchschnittlich drei Fälle täglich) erschreckend hoch ist.

Unbestreitbar zugenommen haben allerdings Witterungsereignisse, die den Bahnbetrieb schwer beeinträchtigen. Das Hochwasser in Sachsen und Sachsen-Anhalt oder Eisregen und Schneestürme wie Weihnachten 2002 werden von vielen Beobachtern der beginnenden Klimaveränderung zugerechnet. Aber auch die Auswirkungen sind gravierender als früher. Während die schweren Dampflokomotiven so manches Astwerk einfach kaputt fuhren, bleiben die Äste heute in der Oberleitung hängen, sodass diese heruntergerissen wird. Und es stehen heute viel mehr schwache und abgängige Bäume und Sträucher an den Bahngleisen. Zu Dampflokomotiven wurde nämlich die Unterhaltung der Bahndämme und angrenzenden Wälder aus Gründen des Brandschutzes sehr ernst genommen. Als die Dampflokomotiven abgeschafft wurden, überließ man diese Streifen sich selbst, und so wuchs dort, was wachsen wollte. 30 oder 40 Jahre danach sind die neu gewachsenen Bäume und Büsche häufig schon abgängig, weil es sich um wenig stabiles Weichholz handelt, und das Ausholzen besorgt der Sturm. Erst in diesem Jahr fällt vermehrt auf, dass die Gehölze an den Bahndämmen wieder systematischer durchforstet werden.

ZITAT

Alle reden vom Wetter

Als Folge der lang anhaltenden heißen Witterung kam es Mitte August auf der Zollernbahn Tübingen – Sigmaringen zu Oberbauschäden. Auf fünf Streckenabschnitten mit einer Gesamtlänge von 6.900 Metern musste die zulässige Geschwindigkeit der Züge teilweise bis auf 40 km/h herabgesetzt werden. Verspätungen von 15 Minuten und mehr waren die Regel, Anschlussverluste in Tübingen und Hechingen ließen sich nicht immer vermeiden. [...] Nach Ende der Hitzeperiode normalisierte sich der Betrieb wieder.

Aus: Bahn-Report 6/2003 S. 68

Die Unvernunft mancher Autofahrer und Mitmenschen an Bahnübergängen ist ein besonderes

Problem. Da Bahnübergänge immer seltener werden, ist den Autofahrern der Umgang mit ihnen immer ungewohnter. Durchaus zu Recht fordert die Lokführergewerkschaft GDL, an Bahnübergängen ohne technische Sicherung zusätzlich zum Andreaskreuz ein Stoppschild anzubringen, was in manchen Nachbarländern üblich ist. Doch bisher hat diese Aktion noch keinen Erfolg. Aber fehlt es nicht auch am nötigen Nachdruck der DB AG im Verkehrsministerium? Ihre Führung sorgt lieber für andere Unterstützung des Ministeriums. Auch sonst scheint das Interesse der Mitarbeiter von DB-Netz an einer kritischen Überprüfung der Bahnübergänge und der Gestaltung des Umfelds nicht sonderlich ausgeprägt zu sein. Immerhin kam es in der Folge eines schweren Unfalls an einem Bahnübergang bei Halle (Westfalen) zu einer verschärften Überprüfung von Bahnübergängen durch das Eisenbahnbundesamt an mehreren Strecken. In einem Fall war die Folge, dass so viele Langsamfahrstellen angeordnet wurden, dass der Betrieb nicht mehr auf der Schiene durchgeführt werden konnte – von heute auf morgen wurde Schienenersatzverkehr angeordnet. Dass dies ausgerechnet die als „Expo-Musterstrecke“ hoch gelobte und hoch subventionierte Bahnlinie von Bielefeld nach Dissen-Bad Rotenfelde traf, zeigt, wie sehr der Blick der Verantwortlichen auf den Blickwinkel aus dem Führerstand der Triebwagen beschränkt ist. Dass die Beseitigung der Mängel an Bahnübergängen besonders wegen der komplizierten Zuständigkeiten schwierig ist, ist kein ausreichender Grund, nichts zu tun.

ZITAT

Unfallserie an Bahnübergängen in Schleswig-Holstein

Vier der bisher zwölf gezählten Unfälle an Bahnübergängen im Jahr 2003 ereigneten sich innerhalb eines Monats und lösten erneut eine öffentliche Diskussion um die scheinbar unzureichende Sicherheit an Straße-Schiene-Kreuzungen aus.

Am 4.9.03 übersah eine Frau mit ihrem Kleinwagen die Blinklichter am unbeschränkten Bahnübergang Eutin [...].

Dass auch Halbschranken keine hundertprozentige Sicherheit schaffen, bewies am 9.9.03 das Verhalten einer 45 Jahre alten Frau. Da ihr die Wartezeit am beschränkten, geschlossenen Bahnübergang zwischen Elmshorn und Pinneberg zu lang erschien, stieg sie aus ihrem Pkw aus, um „mal nach dem Rechten zu sehen“. Unglücklicherweise rollte der Pkw wegen nicht angezogener Handbremse samt ihrer 8-jährigen Tochter auf die Gleise. [...] Folge: Eine eineinhalbstündige Vollsperrung der Strecke Elmshorn – Pinneberg mit dreistündigem Schienenersatzverkehr für Regionalbahnen sowie 22 verspätete Züge zwischen Hamburg und Kiel/Flensburg.

Lebensgefährliche Verletzungen erlitt ein 17-Jähriger im Bahnhof Quickborn am 30.9., als er nach dem Aussteigen aus dem AKN-Triebwagen die Gleise überqueren wollte und den gerade einlaufenden Gegenzug übersah. [...]

Die tief stehende Sonne war laut Aussage des Fahrers eines Kleintransporters Auslöser dafür, dass dieser die Lichtzeichen am Bahnübergang [zwischen Jübek und Husum] übersah. [...]

Aus: Bahn-Report 6/2003 S. 36 f.

FAHRZEUGE

Nicht nur die Neigetchnik

Technische Probleme mit den Fahrzeugen sind inzwischen in aller Munde. Sie haben nicht nur die Neigetchnik diskreditiert, sondern auch den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Das Flaggschiff ICE-3 zeigt exemplarisch die Ursachen: Wegen ungenügender Erprobung

wurde nicht erkannt, dass die Wirbelstrombremse schon bei 0 °C einfriert, und aus finanziellen Gründen wurde darauf verzichtet, in jeden Wagen eine eigene Klimaanlage einzubauen, so macht ein einziger Defekt den ganzen Zug zur Sauna. Die hochgelobten Elektrotriebwagen der Baureihe 425 rutschen nun schon durch den zweiten Herbst, ohne dass eine Lösung für die Probleme mit den Bremsen gefunden wurde. Software und Türen machen bei vielen anderen Fahrzeugen wenig Freude.

Mit der Privatisierung der Staatsbahn wurde auch die langfristige Entwicklung und Erprobung der Fahrzeuge unter Praxisbedingungen aufgegeben und die DB beruft sich darauf, dass die Fahrzeugindustrie ihre Versprechungen nicht gehalten habe. Die Testfahrten macht also jetzt der Fahrgast. Erstmals ist dies mit den Regio-Sprintern der Dürener Kreisbahn praktiziert worden, und dort ist die Rechnung aufgegangen. Aber jetzt stehen die 20 Prototypen des Diesel-Neigetchnik-ICE, die einen Kaufpreis von 150 Millio-



Unzuverlässige Fahrzeuge erzwingen Fahrplanänderungen in NRW.



An solchen Bahnübergängen fordert die Gewerkschaft der Lokführer Stopp-schilder. Doch die Bundesregierung winkt ab.

nen Euro repräsentieren, nutzlos herum und es ist derzeit nicht klar, ob und wann sie wieder in Fahrt kommen. Dass wieder ein Zug wie der „Lirex“ als Testmuster gebaut und in den Praxisbetrieb geschickt wird, ist ein Novum.

ZITAT

Die Software als Sündenbock

Seitdem Mitte Dezember [2002] der Regelbetrieb auf der neuen Rennstrecke [Köln – Frankfurt] aufgenommen wurde, häufen sich die Pannen. Verlieft der stündliche Probelauf im Herbst noch reibungslos, so werfen bis zu sechs Züge in der Stunde nun doch Probleme auf. [...]

Die meisten Pannen verursacht die Software. Die neuartige, bisher nur in Deutschland verwendete Wirbelstrombremse ist besonders feuchtigkeitsempfindlich. Dies führt dazu, dass der Bordcomputer häufig die Geschwindigkeit automatisch begrenzt. Statt 300 km/h fährt der Zug dann nur noch höchstens 220 km/h. Weil für den Schnellverkehr nicht genug ICE-3-Einheiten zur Verfügung stehen, müssen im Kölner Hauptbahnhof regelmäßig zwei Einheiten gekuppelt werden. Doch immer wieder treten dabei Schwierigkeiten auf. Statt einem machen sich dann zwei Züge auf den Weg. Ständig stehen in Köln Fahrzeugführer für Noteinsätze bereit [...]

Die bisher größten Rätsel geben den Technikern von Bahn und Herstellern die Mehrstromzüge für den Verkehr nach Belgien und in die Niederlande auf. Obwohl der ICE 3 schon seit zwei Jahren die Strecke Köln – Amsterdam bedient, tritt bei der Rückkehr aus dem belgischen Gleichstromnetz unter dem mit Wechselstrom gespeisten Fahrdrakt in Deutschland fast regelmäßig derselbe Fehler auf. Die Umschaltautomatik funktioniert nicht und Züge fallen komplett aus. Der aus dem französischen TGV entwickelte Thalys schafft die Strecke Paris – Köln hingegen problemlos. [...]

Aus: Neue Zürcher Zeitung, 14.2.2003

Bei den Triebwagen der Baureihe 425 zeigt sich das Dilemma der Entwicklung ganz besonders. Der herbstliche Schmierfilm ist so alt wie die Eisenbahn. Aber die Fahrzeuge werden immer leichter und immer schneller. Leichtbau und hohe Geschwindigkeiten lassen sich nur mit einer berührungslosen Bremstechnik vereinbaren, die die Eisenschiene magnetisiert und so Bewegungsenergie verzehrt. Aber für die leichten Triebwagen wurde auf diese Technik nicht nur verzichtet, sondern auch noch ein Anti-Blockier-System eingebaut, das die Räder wieder löst, wenn sie nicht mehr rollen, sondern über die Schiene rutschen. Es kommt noch hinzu, dass das Personal auf diesen neuen Fahrzeugen nicht gründlich genug ausgebildet wurde – auch Bahnen bremsen will gelernt und erfahren sein.

Vielleicht hilft es, Sand auf die Schienen zu streuen, aber DB und Hersteller haben, obwohl sie schon ein Jahr Zeit hatten, noch immer keine effiziente Lösung des Problems gefunden. Als man entschied, auf eine Magnetschienenbremse für die 160 km/h schnellen Fahrzeuge zu verzichten, wurde am falschen Platz gespart.

ZITAT

425: Gespart und ausgebremst

Zum 14. September wurde bei sämtlichen rund 200 DB-Elektrotriebzügen der Baureihe 425/426 die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h beziehungsweise 160 km/h (LZB-geführt) auf 120 km/h beschränkt. Anlass für diese drastische Maßnahme, welche DB Regio freiwillig im Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Bundesamt vornahm, sind mehrere Vorkommnisse aus dem vergangenen Herbst, bei denen die Züge auf herbstlich-nassglatten Schienen keine ausreichende Bremswirkung zeigten und an Bahnsteigen oder sogar Halt zeigenden Signalen vorbeifuhren.

Ursache hierfür dürfte zum einen die leichte Konstruktionsweise der Züge sein, die gute fahrdynamische Werte ergibt, aber auch eine geringe Achslast und somit einen geringen Anpressdruck der Räder auf die Schiene beim Bremsen bedingt, sodass der Zug gerade bei widrigen Witterungsverhältnissen leicht ins Rutschen gerät. Der automatische Gleitschutzmechanismus nimmt zur Vermeidung von Flachstellen in diesem Fall die Bremskraft zurück, sodass es zu erheblichen Verlängerungen des Bremsweges kommen kann. Auf den Einbau einer Magnetschienenbremse, die in einem solchen Fall eingreifen könnte, wurde aus Kostengründen verzichtet; aufgrund der Konstruktionsform des Drehgestells ist eine Nachrüstung ausgeschlossen. Gemeinsam mit dem Hersteller bemüht sich die DB AG derzeit um eine Lösung der Probleme, im Gespräch ist unter anderem eine neuartige Hochleistungsbesandungsanlage nach japanischem Vorbild.

Bis zur Behebung der Schwierigkeiten wurden ab dem 14. September zum Teil Sonderfahrpläne in Kraft gesetzt. [...]

Aus: Eisenbahn-Revue International

11/2003, S. 477

Anm. d. Red.: Trotz der Vorsichtsmaßnahmen rutschten auch in diesem Herbst wieder Triebwagen der Baureihe 425 durch, sodass am 3. November 2003 für einige Regionen die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h herabgesetzt wurde. Damit können auch die „Notfahrpläne“, die von der DB AG schönfärbend als „Harmonisierung“ bezeichnet wurden, nicht mehr eingehalten werden.



Der Schmierfilm lässt ihn durchrutschen: Triebwagen Baureihe 425.



Foto: DBAG

Neigetechnik kann funktionieren, das haben die Triebwagen der Baureihe 610 bewiesen. Acht Jahre liefen sie problemlos. Danach wurden Schäden an den Rahmen sichtbar. Was lernen die Ingenieure daraus? Nichts. Denn die Ingenieure sind in alle Winde zerstreut, die Fabrik (damals AEG, Nürnberg) geschlossen, und die Nachfolgefahrzeuge sind neu erfunden worden – und keineswegs besser gelungen..

Aber nicht nur die ungenügende Erprobung ist ein Problem, sondern auch das Ausmaß der Folgen einer Störung. Während bei früherer Technik nur wenige Komponenten zu einem totalen Ausfall der Fahrzeuge führten, kann heute schon die kleinste Störung das Fahrzeug ganz stilllegen. Das ist eine Folge der Computertechnik, die manches preiswerter und leistungsfähiger gemacht hat, aber eben auch anfälliger ist. Computertechnik ist zwar in der Lage, alle Informationen über ein und dieselbe Leitung zu schicken, während früher dicke Kabelbündel montiert und richtig verdrahtet werden mussten. Aber wenn die eine Leitung beschädigt ist, dann geht nichts mehr. Mehr noch: In der Datentechnik treten immer wieder Überraschungen auf. Ein vergleichsweise harmloses Beispiel ist es noch, dass sich die Türen am ersten Triebwagen nicht öffnen lassen, wenn ein dritter Triebwagen angehängt ist. Führt das Problem zum Absturz des Computers, dann geht nichts mehr. Der Wagen steht unbeweglich auf der Strecke. Er lässt sich nicht einmal in einem Notbetrieb aufs nächste Abstellgleis fahren (das heute meist viel weiter entfernt ist als früher). So muss auf jeden Fall eine Hilfslok her, um die Triebwagen wegzuschleppen, und manchmal lassen sich nicht einmal dann die Bremsen lösen, um das Fahrzeug von der Strecke zu bringen.

Hinzu kommt, dass die Verkehrsindustrie zwar Gewährleistung für die Fahrzeuge anbietet, sie aber nicht selbst wartet und daher von Problemen oft erst erfährt, weil „das Kind im Brunnen liegt“. Nicht ohne Grund wirbt die Firma Talgo mit der hohen Zuverlässigkeit ihrer Fahrzeuge, weil sie selbst in der Lage ist, auch die Unterhaltung zu besorgen. Durch den direkten Kontakt des Fahrpersonals mit der Werkstatt und der Werkstatt mit der Produktion können Mängel sehr viel früher erkannt werden, und die Erkenntnisse schlagen sich sehr viel schneller in einer verbesserten Produk-

tion nieder. Alles in allem gilt auch für die Fahrzeugtechnik: Mehr Aufwand brächte mehr Pünktlichkeit.

Keine Fahrzeugreserven

Auch schnell einsetzbare Fahrzeugreserven gibt es kaum noch. Die technischen Anforderungen an Fernverkehrsfahrzeuge sind durch die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecken immer differenzierter geworden. So kann beispielsweise kein herkömmlicher Zug die Neubaustrecke zwischen Köln und Frankfurt befahren, lediglich die Triebwagen der Baureihe ICE-3 sind dafür geeignet. Defekte Züge können also nicht zügig durch andere ausgetauscht werden.

Im Regionalverkehr sind die Bahnhöfe längst von Reservefahrzeugen leer gefegt. Wenn wirklich einmal ein Fahrzeug vorhanden ist, dann steht kein Personal zur Verfügung. Teilweise wird ohne Betriebsreserve gefahren: Wenn ein Fahrzeug ausfällt, dann geht auf der Schiene nichts mehr, es muss Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Und damit sind die Fahrpläne nicht zu halten.

ZITAT

Auftrag ohne Reserve

Die Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME) wird nicht für einige Jahre im Auftrag der Deutschen Bahn die so genannte „Hönnetalbahn“ (Unna – Fröndenberg – Menden – Balve – Neuenrade) befahren [...]. „Aus Kapazitätsgründen konnten wir uns nicht auf eine Kooperation einlassen“, so die beiden DME-Geschäftsführer Heinrich Truß und Karl-Heinrich Timmerhoff. „Für die Hönnetalbahn werden vier Fahrzeuge im Einsatz benötigt; die DME besitzt genau vier ‘Talente’. Im eigenen Interesse



Zug fällt aus – weil keine Ersatzfahrzeuge vorhanden sind.

und vor allem im Interesse der Fahrgäste können wir nicht das Risiko eingehen, auf eine Reserve zu verzichten. Bei der Reservehaltung konnte uns die DB keine Unterstützung anbieten. Und die Anschaffung oder Anmietung eines weiteren Fahrzeugs wäre angesichts der gebotenen Rahmenbedingungen für die DME wirtschaftlich nicht vertretbar.“

Aus: Pressemitteilung der Dortmund-Märkischen Eisenbahn, 10.10.2003

Anm. d. Red.: Die DB AG hatte die Ausschreibung des Sauerland-Netzes gewonnen und damit die DME „arbeitslos“ gemacht. Die DB AG wird nun selbst im Hönnetal fahren – ohne Reservefahrzeug?

NETZ

Der Unterhalt des Netzes

Nach der Privatisierung des Netzes wurde der Unterhalt vernachlässigt. Zu Anfang fiel das nicht weiter auf, aber im Jahr 2000 wurden die Probleme unübersehbar, die Langsamfahrstellen, bedingt durch schlechte Gleisunterhaltung, erreichten ein Rekordniveau. Die nicht mehr zu übersehenden Folgen veranlassten die Führung der DB, im Jahr 2000 eine Unterhaltungsinitiative zu starten. Jetzt wird überall gebaut. Wo gebaut wird, kann man nicht fahren. Also gibt es jede Menge Baufahrpläne. Auf den Nebenstrecken schlägt sich dies meist in (vorübergehenden) Streckensperrungen nieder, aber die Baustellen treffen vor allem den Fernverkehr. Ein guter Teil der dadurch verursachten Verspätungen machen sich in der Ver-

Max Maulwurf und seine Kollegen verursachen Verspätungen und Fahrplanänderungen. Das ist unvermeidlich.

spätungsstatistik gar nicht bemerkbar. Es werden nämlich kurzfristig Baufahrpläne aufgestellt, die Kursbücher und langfristige Reiseplanung zur Makulatur machen. Bei der Organisation der Baustellen wird häufig gespart. Während es früher die Regel war, bei längeren eingleisigen Abschnitten „Bauweichen“ einzubauen, um den Betrieb flüssig zu halten, wird dies nun häufig eingespart. Das kann nicht gut gehen, wenn die Durchfahrt durch den eingleisigen Abschnitt 17 Minuten braucht, aber stündlich vier Züge verkehren sollen, was beispielsweise zwischen Nürnberg und Stuttgart im Herbst 2002 zu verheerenden Verspätungen führte. Auch am Schienenersatzverkehr wird gespart oder falsch kalkuliert: Zwischen Münster und Bielefeld waren bei Bauarbeiten in einem Teilabschnitt Verspätungen von 40 Minuten an der Tagesordnung und Zugausfälle die Folge, weil die Fahrzeit der Busse unterschätzt wurde.

ZITAT

Wettbewerber melden sich zu Wort

Für Auswirkungen auf die Pünktlichkeit des Zugverkehrs hat in den vergangenen Monaten immer wieder die Störanfälligkeit der Rollklappbrücke über den Fluss Hunte vor der östlichen Oldenburger Bahnhofs-einfahrt gesorgt. Von den Problemen beim Schließen des Bauwerks waren neben DB-Zügen auch wiederholt die der Nordwestbahn (NWB) betroffen, die sich schließlich im August veranlasst sah, bei der DB AG unverzüglich Problemlösungen einzufordern. Für die gezahlten Trassenkosten könne man mehr Qualität bei der Infrastruktur erwarten. Leidtragende des Zwangsstops der NWB-Züge vor den Signalen bei Brückenstörungen seien die Fahrgäste im NWB-Gebiet, da sich aufgrund der meist eingleisigen Strecken die Verspätungen schnell fort-pflanzen. Nach Angaben der DB AG wird seit Januar an der Erneuerung der Brückentechnik gearbeitet. [...]

Aus Bahn-Report 6/2003 S.46

Die Bahn **DB**

Information für unsere Kunden:

Schienenersatzverkehr vom 31.10. bis 05.12.2003 auf der RB 67 Telgte – Beelen - Telgte

In oben genannten Zeitraum werden zwischen Warendorf und Beelen Gleisenseitungen durchgeführt. Auf Grund dieser Arbeiten werden vom 31. Oktober bis 05. Dezember 2003 zwischen Münster und Beelen Busse eingesetzt:

- Münster – Beelen – Münster (Anschluss an den Zugverkehr von und nach Bielefeld)
- Telgte – Beelen – Telgte (Anschluss an den Zugverkehr von und nach Münster)

Bitte beachten Sie: Für Rotaxen in Richtung Bielefeld erfolgt die Abfahrt der Busse ab Münster-Hbf ca. 30 Minuten früher.

Passende werden prüfen die Busse des Schienenersatzverkehrs zu benutzen.

Abfahrtsstellen der Busse:

• Münster	Ersatzhaltestelle "Sonnen Platz", Ortsausgang
• Telgte	Ersatzhaltestelle "Ecke Mönkediek / Bahnhofstraße", ca. 60 m Entfernung
• Rastrop-Crossenfelde	Haltestelle "Rastrop", Halte der Linie R 11
• Warendorf	Haltestelle "Zentrum", Halte der Linie R 11
• Vohren	Haltestelle "Dohr", Halte der Linie R 11
• Beelen	Haltestelle "Beelen Markt", Halte der Linie R 11, ca. 50 m Entfernung

Die genauen Abfahrtszeiten entnehmen Sie bitte den separaten Auswahlfahrplänen.
Nähere Informationen erhalten Sie über die 11 8 91 (ferchrechtlich 0,90 EUR/Min)
oder www.dbrgionebahn-westfalen.de Wir bitten um Ihr Verständnis.

Vorlage: DB

Anm. d. Red.: Die NWB wandte sich mit einer Pressemitteilung an die Öffentlichkeit. Wo DB-Züge fahren, bleiben die Mängel der Öffentlichkeit verborgen, schließlich handelt es sich um ein DB-interne Problem, das der Vertraulichkeit innerhalb des Konzerns unterliegt. Auch das ist ein Argument für die Trennung von Netz und Betrieb.

Planungsdefizite im Netz

Während die Fahrplangestaltung wesentlich auf das Konto der DB selbst geht, ergeben sich Probleme im Fernverkehrsnetz aus einem Konglomerat unternehmerischer und politischer Fehlentscheidungen. Eine solche typische Fehlentscheidung ist die „vergessene“ Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Während die DB in den 70er-Jahren in der Lage war, für das Intercity-Grundnetz, das 1973 eingeführt wurde, die Infrastruktur innerhalb weniger Jahre durch Ausbau des Knotens Mannheims so zu optimieren, dass die Züge möglichst ohne gegenseitige Behinderung verkehren konnten, wurde dieses Konzept mit der Eröffnung des Flughafenbahnhofs in Frankfurt hinfällig. Während bisher zwei Intercity-Linien unabhängig voneinander in Richtung Köln und Frankfurt in Mannheim ein- und ausfahren konnten, fahren sie nun seit Eröffnung der Neubaustrecke Köln – Frankfurt zwischen Flughafen und Mannheim hintereinander her, behindern sich also gegenseitig. Das hat zu einer drastischen Verschlechterung der Pünktlichkeit geführt.

Zwischen Frankfurt und Köln ist zwar eine durchgehend zweigleisige Neubaustrecke entstanden, aber an den anschließenden Knoten wurde gespart oder sie sind noch nicht fertiggestellt. Eine Unzahl ebenerdiger Kreuzungen und Ausfädelungen machen die Neubaustrecke zum Nadelöhr und den Fahrplan zum Abenteuer. Ebenso abenteuerlich ist der Streckenzustand der ICE-Linie von Berlin nach Frankfurt zwischen Wolfsburg und Göttingen: Hier folgen kurz nacheinander drei eingleisige Abschnitte und etliche ebenerdige Ein- und Ausfädelungen aufeinander, sodass jede Verspätung zu Folgeverspätungen, auch für die Züge der Gegenrichtung, führt.

ZITAT

Stau auf der Schiene

Anm. d. Red.: Der folgende Bericht schildert die Betriebsituation am Bahnhof Weddel, an dem sich die zweigleisige Strecke Braunschweig – Magdeburg (u. a. IC Hannover – Leipzig) von der eingleisigen Strecke nach Wolfsburg (u. a. ICE Frankfurt – Berlin) trennt. Der ICE muss zwischen Göttingen und Wolfsburg mehrere längere eingleisige Abschnitte passieren, der IC den Bahnhof Hannover, beide sind entsprechend verspätungsanfällig.

Bereits nach Herausgabe von Vorabdrucken [des Fahrplans 2002/03], die sich einige findige Weddeler „besorgt“ hatten, fanden in der Bahnhofsgaststätte Diskussionen über die Stabilität dieses Fahrplans statt und es wurden Wetten über die Wahrscheinlichkeit abgeschlossen, wann man die beiden Züge [von und nach Wolfsburg] gleichzeitig am Bahnsteig würde halten sehen. [...]

[...] So kann es vorkommen, dass ein von Wolfsburg kommender Zug keine Freimeldung der Weiche 3 zulässt und deshalb eine Fahrtstellung

des Signals 117 verhindert. Da aber die Eingleisigkeit eine Umstellung der Weiche 3 verhindert, wirkt sie sich auch auf die Gegenrichtung aus. Dies hatten natürlich die „Spezialisten“ aus Weddel – die fast alle bei Siemens Eisenbahnsignaltechnik in Braunschweig beschäftigt sind oder gute Beziehungen dorthin haben – vorausgesehen. In der Tat ist es so, dass Ankunft aus Wolfsburg um '28 im nördlichen und Abfahrt nach Wolfsburg um '30 im südlichen Bahnsteiggleis nie so gut aufeinander abgestimmt werden können, dass beide Züge ihre Signale 116 und 117 in Stellung Fahrt vorfinden. Wirklich schlimm wird es, wenn dem Zug nach Wolfsburg ein Güterzug folgt, der dann den Bahnübergang „Grüner Jäger“ in km 7,0 längere Zeit sperrt. Wenn dies an einem Freitag so gegen 15 bis 16 Uhr geschieht, stauen sich die Fahrzeuge der Nachhause-Strebenden auf 2–3 km Länge [...] zurück.



Da ist nichts mehr aufzuholen. Drei eingleisige Abschnitte zwischen Wolfsburg und Göttingen sorgen dafür, dass sich Verspätungen nur vergrößern.

Zusammenfassend kann man sagen, nachdem man die Staus im Fahrplan vor dem 15.12.2002 in Westrichtung durch eine lange Zeit der „Adaption“ in den Griff bekommen hat, muss man nun die in der Ostrichtung angehen. Wie und wann man das machen wird, steht in den Sternen, denn der zweigleisige Ausbau der [Bahnlinie Braunschweig – Wolfsburg], wenigstens bis zum Ausweichbahnhof Lehre – die beste aller Lösungen – ist derzeit völlig ungewiss.

Nachtrag: Die große Verspätungsanfälligkeit nach dem Fahrplanwechsel vom 15.12.2002 auf den Strecken Braunschweig – Wolfsburg und Braunschweig – Magdeburg hat beträchtlich abgenommen. Erkundigungen ergaben, dass das darauf zurückzuführen ist, dass gefahren wird, wie die Züge kommen, und weder auf Planlage noch auf Zuggattung Rücksicht genommen wird [...].

Aus: Wilhelm M. Wunderlich in:
Hamburger Blätter, 5/2003 S. 196 ff

Mannheim Hbf wird zur Pünktlichkeitsfalle

Zunehmend Sorgen bereitet die Betriebsabwicklung in Mannheim Hbf. Dabei galt dieser Bahnhof in den achtziger Jahren als der pünktlichste



IC-Knoten in Deutschland. Dazu hatte eine hoch leistungsfähige Infrastruktur beigetragen, die im Richtungsbetrieb kreuzungsfrei die Strecken Frankfurt – Westliche Riedbahn – Mannheim – Karlsruhe/ Stuttgart mit der Ost-West-Strecke Mainz/Saarbrücken – Heidelberg verknüpft. Ungünstig wirkte sich die seit 1991 südlich und seit 1999 auch nördlich stattfindende Bündelung der IC-Linien aus, die damit im Vergleich zur Situation bis 1991 im Schnitt 4 Min. verlieren. Gleichwohl galt auch in den neunziger Jahren Mannheim als sehr pünktlicher Knoten und war dafür bekannt, dass Fernzüge hier Verspätung aufholten (z. B. durch Parallelausfahrt und Nutzung des Gleiswechselbetriebs Richtung Karlsruhe und Stuttgart über die Neubaustrecke).

Eklatante Probleme weist die Pünktlichkeit nun seit dem letzten Fahrplanwechsel [15.12.2002] auf. Grund hierfür ist einerseits die weitere Konzentration des Fernverkehrs zum Knoten [zur Minute 30], durch zeitgleiche Führung der Züge nach Mainz – Köln und Flughafen-Köln (bisher eine halbe Stunde versetzt). Neben den bis zu acht Fernzügen um den Knoten zur halben Stunde gesellen sich acht weitere Regionalzugfahrten (zwischen Min.19 und 39) die nochmals sieben Bahnsteiggleise/-abschnitte belegen, davon allein drei von/nach Heidelberg. Erschwerend kommt hinzu, dass die Regionalzüge sich kaum noch an das Prinzip des Richtungsbahnhofes mit seinen erforderlichen Durchbindungen halten.

Hierdurch kommt es zur regelmäßigen Überlastung des Knotens Mannheim, sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr. Im Fernverkehr ist Mannheim nun der Knoten mit dem höchsten Verspätungszuwachs (noch vor Frankfurt oder Köln). Auch im Regionalverkehr soll die Pünktlichkeit in Mannheim konstant unter 80 % liegen. Diese Situation wird auch nicht durch die S-Bahn Rhein-Neckar verbessert. Denn diese hält fahrplantechnisch die derzeitige Situation weitgehend aufrecht. Der viergleisige Streckenausbau nach Ludwigshafen ist tatsächlich nur ein dreigleisiger, da das vierte, bahnsteiglose Gleis ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten ist. [...]

Aus: Bahn-Report, 5/2003 S. 66 f.

Anm. d. Red.: Der Vorgang zeigt, wie wenig Ausbau des Netzes und Produktionsplanung miteinander abgestimmt sind, obwohl Netz und Betrieb in einer Hand sind. Der Bau einer Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim wurde vergessen. Selbst wenn diese gebaut wird, sind die Bahnhöfe so eng, dass die Entwicklung von Wettbewerb nur auf der Basis eines Verteilungskampfes möglich ist.

Rationalisierung macht Verspätung

Die Rationalisierungswut von DB-Netz führt zu einer weiteren Eskalation der Verspätungen. Mittlerweile hat die DB zwischen Wittstock und Neuruppin (38 km) die längste eingleisige Strecke ohne Ausweichmöglichkeit geschaffen. Kommt hier auch nur ein Zug zehn Minuten aus dem Takt, dann wird diese Verspätung den ganzen Tag über weiterschleppt, müssen alle Züge zwischen Wittenberge und Berlin in beiden Richtungen zehn Minuten verspätet fahren, weil es keine Chance gibt, die Verspätung aufzuholen. Ähnliche Zustände findet man auch auf vielen anderen Regionalbahnstrecken.

Auch im Fernverkehrsnetz werden Ausweichgleise Stück um Stück herausgerissen. Über immer längere Strecken müssen Fernverkehrszüge hinter verspäteten Regionalzügen hinterherzuckeln, weil die Regionalzüge nicht an die Seite fahren können. Immer länger müssen Regionalzüge auf verspätete Fernzüge warten, sie können nicht abfahren, weil die Fernzüge sonst dahinter festhängen.

ZITAT

Seltenheitswert: Weichen für die Baustelle

Seit dem 30.3.2003 und noch bis voraussichtlich 7.11. besteht zwischen dem Bahnhof Neckargemünd und dem Haltepunkt Neckarsteinach die Hilfsbetriebsstelle „Neckargemünd Ost“ (Überleitstelle). Von Neckargemünd bis Neckargemünd Ost (Heidelberg – Heilbronn) besteht auf rund 3 km eingleisiger Betrieb, zum Bau eines weiteren Haltepunkts für die S-Bahn Rhein-Neckar. Ohne den Einbau dieser Hilfsbetriebsstelle hätte der eingleisige Betrieb auf 12 km Länge bis Hirschhorn ausgedehnt werden müssen. Zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn waren derartige Hilfsbetriebsstellen nichts ungewöhnliches, mittlerweile wird eher der Zugverkehr im erforderlichen Maße ausgedünnt, was nur aus Sicht der DB Netz sinnvoll ist.

Aus: Bahn-Report 6/2003 S. 71

Alle Räder stehen still

Im Knoten Magdeburg legte am 12.8.03 ein Totalausfall des ESTW als Folge eines Übertragungsfehlers von der Betriebszentrale Leipzig her den Betrieb für 35 Min. völlig lahm. Dadurch fielen 17 Züge gänzlich aus, während 159 weitere Verspätungen von insgesamt 7.033 Min erlitten.

Aus: Bahn-Report 6/2003 S. 45

Fehlende Umleitungen

In vielen Fällen gibt es im Fernverkehrsnetz keine Möglichkeiten mehr, Züge umzuleiten. Das macht sich vor allem bei Bauarbeiten und größeren Störungen bemerkbar. Vor allem die abgebauten Ausweichgleise haben die Kapazität vieler Strecken wesentlich herabgesetzt. Daher geht in vielen Fernverkehrsverbindungen „nichts mehr“, wenn es zu größeren Störungen kommt. Ein typisches Beispiel: Im Zuge der Rationalisierung des Bahnhofs Rheine wurde die Verbindungskurve zwischen Osnabrück und Münster abgebaut. Während früher bei Störungen auf der direkten Strecke zwischen Münster und Osnabrück die Züge durch diese Kurve mit

einer Verspätung von 20 Minuten umgeleitet werden konnten, beträgt die Verspätung eines umgeleiteten Zuges jetzt günstigstenfalls 30 Minuten, da er im Bahnhof Rheine gewendet werden muss. Im ungünstigen Fall trifft der umgeleitete Zug auf einen mit Nahverkehrszügen voll belegten Bahnhof und muss erst warten, bis die Nahverkehrszüge abgefahren sind. Die Verspätung weitet sich dann schnell auf eine Stunde aus.

Ein Konzept für die Organisation leistungsfähiger Umleitungsstrecken im Netz ist bisher nicht bekannt. Vielmehr wird alles herausgerissen, was nach dem gegenwärtigen Fahrplan gerade nicht gebraucht wird.



Nicht nur in der Region wird alles stillgelegt, was man gerade nicht braucht. Verspätungen kommen in der Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht vor: Situation im Bahnhof Jever.



Langsamfahrstellen infolge mangelhafter Unterhaltung brachten im Frühjahr 2000 den Fahrplan der Odenwaldbahn aus dem Tritt. PRO BAHN protestierte – mit Erfolg. Andernorts sind die Rückstände noch nicht aufgeholt.

ZITAT

Entgleisung und Brand

Am Abend des 15. August kam es im Bahnhof Suderburg [Strecke Hamburg – Hannover] zur folgenschweren Entgleisung einer Schnellumbaumaschine. [...] Die neben der Spur laufende Achse hatte am Oberbau dermaßen große Schäden hinterlassen, dass in den folgenden Tagen 13 Kilometer Gleis komplett erneuert werden mussten. Da auch mehrere „strategisch wichtige“ Weichen beschädigt waren, musste der Zugverkehr zunächst auf 30 Kilometern zwischen Uelzen und Eschede eingleisig abgewickelt werden. Bis zur Wiederherstellung am 28. August wurden der komplette ICE-Verkehr der Fahrtrichtung Hannover – Hamburg und ein Großteil des Güterverkehrs über Rotenburg umgeleitet; ICE-Züge der Nord-Süd-Richtung wurden je nach Betriebslage auf dem Regelweg gefahren oder über Rotenburg umgeleitet. Mehr Aufsehen erregte ein ausgedehnter Böschungsbrand zwischen Unterlüß und Eschede ab dem Nachmittag des 26. August: Eine feste Bremse am schiebenden Triebfahrzeug der RB 24745 Uelzen – Kreienzen ließ die knochentrockene Böschung auf fünf Kilometern in Flammen aufgehen. [...] Der auf Grund der Gleisperrung Suderburg – Unterlüß ohnehin ausgedünnte Zugverkehr war sieben Stunden lang komplett eingestellt und wurde erst gegen Mitternacht mit eingeschränkter Geschwindigkeit wieder aufgenommen. [...]

Aus: Schiene 5/2003, S. 53

Anm. d. Red.: Solche Vorfälle gibt es nicht selten. Die Umleitung der Züge über Rotenburg (Wümme) verursacht etwa 20 – 30 Min. Verspätung. Eine solche leistungsfähige Umleitung steht für manche wichtige Bahnlinie nicht zur Verfügung, sodass dort die Verspätungen bei ähnlichen Havarien deutlich größer ausfallen, wie der nachstehende Bericht zeigt. Das beste Beispiel sind die Bahnlinien Elmshorn – Husum und Elmshorn – Flensburg: Eine mögliche Umleitung wäre die Querverbindung Jubek – Husum. Da diese Linie auf 27 km keine Ausweiche hat, ist sie mit dem stündlichen Regionalexpress Husum – Kiel bereits voll belegt und steht nicht zur Verfügung. Bei gravierenden Problemen muss auf den Hauptstrecken Schienenersatzverkehr gefahren werden.

Kabel zerstört

Ein Stellwerksausfall hat am Dienstag und Mittwoch den Bahnverkehr auf der Strecke München – Augsburg lahmgelegt. Nach Schätzungen der Bahn waren mehr als 20.000 Pendler, Fernreisende und S-Bahn-Fahrer direkt von den Zugaussfällen und Verspätungen betroffen. Die Strecke nach Augsburg gilt als wichtigste Bahnverbindung im Freistaat. Die Auswirkungen der Panne waren deshalb im gesamten bayerischen Bahnverkehr zu spüren. Bei Arbeiten zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke hatte ein Bagger am Stellwerk Olching am Dienstag Mittag ein Bündel mit rund 50 Signal- und Fernmeldekabeln durchtrennt. „Die Folge war eine Situation, wie wir sie hier noch nie hatten“, sagten gestern Sprecher der Bahn. [...] Im Durchschnitt lagen die Verspätungen zwischen 45 Minuten und zwei Stunden, am Mittwoch bei 20 Minuten.

Aus: Süddeutsche Zeitung,
26.6.2003



Cisalpino in Stuttgart Hbf: Ankunft von Zürich 9.56 Uhr, Abfahrt nach Mailand um 10.04 Uhr. Wieviel ist Pünktlichkeit wert?

FAHRPLAN

Unrealistische Fahrpläne

Trotz all dieser Ursachen werden Fahrpläne gemacht, als ob es keine Verspätungen gäbe. Immer mehr Züge machen eine „Bahnsteigwende“. Sie kommen herein, stehen am Bahnsteig und fahren nach wenigen Minuten in der Gegenrichtung wieder ab. Das mag im Nahverkehr in vielen Fällen funktionieren, für den Regional- und Fernverkehr taugt ein solcher Fahrplan indessen nicht. Der derzeit dramatischste Fall einer solchen Bahnsteigwende spielt sich jeden Tag in Stuttgart gegen 10.00 Uhr ab: Um 9.56 Uhr soll der „Cisalpino“ von Zürich ankommen und um 10.04 wieder in Richtung Mailand über Zürich starten. Jede Verspätung, die dieser Zug mitbringt, schleppt er in die Gegenrichtung zurück. Ermöglicht wurde diese „rationelle“ Fahrplangestaltung durch die Aufgabe des Zwischenhalts in Böblingen. Dadurch wurden die fehlenden Minuten zusammengekratzt, um die Bahnsteigwende möglich zu machen. Zwei weitere solche Bahnsteigwenden gehören bereits der Vergangenheit an: Viermal täglich wendete der ICE aus Dresden in Saarbrücken, um nach neun Minuten wieder nach Dresden zurückzufahren. Fünfmal täglich wendete der Intercity aus Düsseldorf in Weimar, um nach zehn Minuten wieder nach Düsseldorf zurückzufahren. Wenn die Züge verspätet waren, wurden die Reisenden häufig gebeten, vorzeitig auszusteigen und mit dem nächsten Regionalzug weiterzufahren. Die Fahrgäste, die auf die Abfahrt warteten, gingen ganz leer aus und mussten oft genug Verspätungen von ein oder zwei Stunden hinnehmen. Der wirtschaftliche Hintergrund ist leicht erkennbar: Würde statt des ankommenden ein neuer Zug eingesetzt, so stünde unter dem Strich ein Zug einen ganzen Tag lang ungenutzt herum. Das kostet Geld – Verspätungen sind bisher kein Faktor in der Wirtschaftlichkeitsberechnung.

ZITAT

Schelmenstreich Kurzwende

Es ist klar, die Deutsche Bahn will eigentlich keine Verbesserungen auf der Gäubahn [Stuttgart – Zürich]. Die heute von der DB angeordnete Kurzwende des CIS in Stuttgart war ja der größte Schildbürgerstreich.

Durch die chronischen Verspätungen auf dieser Linie ist bereits ein markanter Rückgang der Reisenden zu verzeichnen. Dies wiederum wird vermutlich dereinst zur Begründung, um den Zugverkehr noch mehr zu reduzieren und schließlich ganz abzuwürgen.

Aus: *inforum*
Pro Bahn Schweiz

3/2003 S. 15

Ultimatum gegen Bedenken

Die Deutsche Bahn (DB) ändert wegen häufiger Verspätungen ihr Konzept für den Einsatz von ICE-Zügen mit Neigetechnik auf der Strecke Mannheim – Saarbrücken. [...] Das größte Problem ist derzeit die so genannte „Bahnsteigwende“ in Saarbrücken bei den ICE-Zügen der Linie Dresden – Saarbrücken. Der aus Dresden ankommende Zug fährt planmäßig nach nur neun Minuten Aufenthalt in Saarbrücken zurück nach Dresden. Dies führt dazu, dass sich die häufigen Verspätungen der aus Richtung Osten ankommenden Züge nahezu unvermindert auf die Gegenrichtung übertragen. Gravierend ist dies vor allem bei dem Abendzug ICE 1659, der wegen seiner häufigen Verspätungen als Zubringer zum ICE-Knoten Mannheim allenfalls Reisenden mit ausgeprägter Risikofreude empfohlen werden kann. Bei besonders großen Verspätungen fahren die ICE-Züge gar nicht bis nach Saarbrücken, sondern kehren schon in Kaiserslautern oder Homburg um.

Gegen diesen risikoträchtigen Fahrplan hatte es von Anfang an große Bedenken gegeben, die die Verantwortlichen der DB allerdings mit dem Ultimatum konterten: „Der ICE nach Saarbrücken kommt entweder so oder gar nicht.“ Grund für den engen Fahrplan ist die Knappheit an Fahrzeugen der Neigetechnik-Baureihen 411 und 415. Ein Fahrplan ohne Bahnsteigwende würde eine zusätzliche Zugeinheit erfordern. [...]

Aus: *Rheinpfalz*, 3.9.2003

Auch im Regionalverkehr findet man immer wieder „Fahrplankonstruktionen“, die den Hang zur Verspätung in sich tragen. Ein schönes Beispiel ist die Regionalbahn von Rahden über Bielefeld nach Lemgo. Rund zwei Stunden ist der Zug unterwegs, und auf der meist eingleisigen Strecke kann er nur pünktlich sein, wenn auch die drei anderen Züge dieser Linie, die entgegenkommen, pünktlich sind. Doch pünktlich sind sie alle nur, wenn eine weitere Regionalexpresslinie absolut pünktlich fährt und drei andere Linien nicht mehr als fünf Minuten Verspätung haben. Diese Regionalexpresslinien haben aber oft schon mehr als 100 Kilometer hinter sich gebracht und dabei chronisch verstopfte Knoten passiert. Entsprechend sieht ihre Pünktlichkeitsbilanz aus. Auch hier bräuchte der zusätzliche Einsatz einer kompletten Zugeinheit mehr Pünktlichkeit, und schon wird Pünktlichkeit zur Kostenfrage.

ZITAT

Halt nicht möglich

Probleme bereitet die Verschiebung [der Bauarbeiten der S-Bahn in Berlin] auch DB Regio, [...] weil die RE-Züge der Linien 1 und 3 während der Bauzeit zusätzlich in Charlottenburg halten. Das wird zumindest für den RE 1 nach Brandenburg ab 14.12.03 nicht mehr möglich sein, denn im neuen Fahrplan ist ein zusätzlicher Halt in Werder (Havel) vorgesehen. Das macht den Halt in Charlottenburg aus fahrplantechnischen Gründen unmöglich.

Aus: Bahn-Report 6/2003 S. 41

Anm. d. Red.: „Fahrplantechnisch unmöglich“ ist eine hübsche Umschreibung für Sparsamkeit am falschen Platz. Der Zug, der von Frankfurt (Oder) bis Magdeburg über drei Stunden unterwegs ist, fährt nach einer Wendezeit von 10 Minuten wieder zurück – hin und zurück über die ständig verstopfte Berliner Stadtbahn. Im Fahrplan sind also keinerlei Zeitreserven enthalten, die die Pünktlichkeit sichern und ausnahmsweise für einen zusätzlichen Halt mobilisiert werden könnten. Anschlussbindungen sind hingegen keine ausreichende Begründung. Ein zusätzlicher Zug wird eingespart – auch während der Bauzeit. Dasselbe gilt für die Expresslinie Wismar – Cottbus, die durch die Bauarbeiten zum Ausbau der Bahnlinie Hamburg – Berlin betroffen war. Reservzüge gab es offenbar nicht, und so sieht das Ergebnis aus:

Eines der größten Sorgenkinder in Brandenburg sei der Regional-
express von Berlin nach Cottbus. „Der Zug hat teilweise Verspätungen von bis zu einer Stunde“, sagte Ministeriumssprecher Wiegand. „Solche Verspätungen sind einfach unzumutbar.“

Aus: Berliner Zeitung, 11.11.2003

Ein Lehrstück, wie man durch solche Konstruktionen den gesamten Fahrplan zum Einsturz bringen kann, brachte die zweite Stufe des integralen Taktfahrplans für Nordrhein-Westfalen. Mit großem Ehrgeiz wurden zum 15.12.2002 erhebliche Mehrleistungen in den Fahrplan auf den schon chronisch überlasteten Bahnlinien durch das Ruhrgebiet gepresst. Nach einem chaotischen halben Jahr mussten die Fahrpläne revidiert werden: Linien wurden getauscht, um den Verkehr flüssiger zu machen, Zughalte gestrichen, um Puffer für mehr Pünktlichkeit zu gewinnen, und Zugleistungen gestrichen, um überlastete Abschnitte zu entlasten. Die für die Planung verantwortliche Beratergesellschaft SMA in Zürich verteidigte sich gegenüber der Kritik damit, dass die DB AG die Fahrpläne für fahrbar gehalten habe. Die DB AG macht hingegen den Ehrgeiz der Politik verantwortlich, die zu viele Züge verlangt hätte. Doch tatsächlich hatte die DB einen Fahrplan gemacht, der nur bei schönem Wetter funktioniert.

ZITAT

Auf Knirsch geplant

„Der Fahrplan ist auf Knirsch geplant“, sagt Alfons Radtke vom Institut für Verkehrswesen der Universität Hannover. Mit einem Consulting-

Unternehmen hatte er vergangenes Jahr den neuen Fahrplan für das Land Nordrhein-Westfalen vorab unter die Lupe genommen. Dafür sollte er in einer Computersimulation alle bekannten Probleme berücksichtigen. Die dafür entwickelte Software brächte jeden Modelleisenbahner ins Schwärmen: 10.000 Kilometer Gleise mit Weichen, Bahnhöfen und Signalen wurden abgespeichert, dazu die Daten der 5.500 Personen- und 3.000 Güterzüge, die an einem Stichtag in NRW verkehren. Durch dieses virtuelle Netz bewegten sich die Züge zunächst völlig fahrplanmäßig. Im zweiten Schritt wurde der ideale Ablauf dann durch die üblichen Störungen behindert – kranke Lokführer, ausgefallene Signale, Bauarbeiten, Unfälle. Auf vielen Strecken lief der Verkehr einigermaßen reibungslos weiter, auf manchen Abschnitten jedoch ballten sich die Probleme. Besonders ungut fielen fünf Knotenpunkte auf, darunter Bielefeld und die Rheinbrücke in Köln.

Und genauso ist es dann auch gekommen. „Die Realität deckte sich mit der Simulation“, stellt Bahn-Sprecher Martin Walden heute nüchtern fest, „aber die Möglichkeiten der Änderung am laufenden Fahrplan waren beschränkt.“ Natürlich hätte man die Taktzeiten im Regionalverkehr verlängern und die Knotenpunkte entlasten können.

Doch davon wollte das Land NRW nichts wissen, das den Regionalverkehr in Auftrag gibt. „Unsere Simulation hat zwar eine rationale Planungsgrundlage geschaffen“, sagt der Verkehrswissenschaftler Radtke, „die Entscheidungen fallen aber politisch.“ [...]

An den Verspätungen wird sich auch im nächsten Jahr nichts Wesentliches ändern. Als sich die Probleme an der Rheinbrücke nicht nur in der Simulation, sondern auch in der Praxis zeigten, war es schon zu spät. „Der Vorlauf für den Fahrplan ist sehr lang“, sagt Bahn-



Nach einem halben Jahr musste die DB ihren Fahrplan in Nordrhein-Westfalen nachbessern. Doch die Änderungen genügte nicht, der Herbst brachte ein historisches Verspätungschaos.

Sprecher Walden, „abgesehen von kleineren Nachjustierungen schlagen sich die Erfahrungen aus dem Jahr 2003 erst 2005 nieder.“

Aus: Die Zeit, 6.11.2003

Wie viel weiß die Bahn von sich?

Der Fahrplan würde so schön funktionieren, wenn die Fahrgäste nicht wären – dieses böse Wort und die hohe Verspätungsanfälligkeit des neuen Fahrplans veranlasste die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr, die Haltezeiten näher zu untersuchen (Künzel und Flunkert in: Der Nahverkehr 9/2003, S. 48 ff.). Das überraschende Ergebnis: Die Fahrgäste sind nicht schuld. Der Fahrgastwechsel findet auch zu Spitzenzeiten und bei Verspätungen zügig statt. Dennoch stehen die Züge länger am Bahnsteig. Die Ursachen dafür konnte die Untersuchung nicht klären. Das zeigt, dass diejenigen, die die Fahrpläne entwerfen, herzlich wenig von der Praxis ihrer Eisenbahn verstehen. Für andere Erkenntnisse, die die Untersuchung ebenfalls zutage förderte, hätte es nicht erst einer Untersuchung bedurft: Unzureichende Warteflächen in den Wagen, auf dem Bahnsteig Gebäude und Möblierung an falscher Stelle, eine unkluge Wagenreihung, sodass da, wo die meisten Pendler warten, die 1. Klasse hält – das alles behindert den Fahrgastfluss und verlängert die Haltezeiten. Das hätte eigentlich jeder aufmerksame Fahrgast ohne Untersuchung bestätigen können. Und so kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis: „Die Entwicklung nachhaltiger Strategien und Maßnahmen ist erst nach gesamthafter Ursachenanalyse der vorhandenen Verspätungen möglich.“

MITARBEITER

Personalmangel

Auch Personalmangel ist bei der DB zu beobachten. Dieser schlägt sich im Ausfall von Zügen nieder, fallweise aber auch darin, dass Züge wegen Personalmangels nicht weiterfahren können. Trotz des Endes der so genannten Beamtenbahn ist es bisher auch nicht gelungen, das Personal flexibler einzusetzen. Besonders ärgerlich ist das bei Flügelzügen, die zusammengestellt oder getrennt werden. Da bleibt dann wegen Personalmangels manchmal ein Zugteil, voll besetzt mit Fahrgästen, einfach stehen, weil der andere Zug mit dem Lokführer reichlich Verspätung hat. Und das, obwohl sonst die gesamte Mannschaft an Bord ist – aber niemand hat einen Lokführerschein und die notwendige Streckenkenntnis. Andernorts kommt es vor, dass Hunderte von Pendlern aus einem vollbesetzten Zug wieder aussteigen müssen – wegen Personalmangels. Erst von Insidern erfährt man, das nicht der Schaffner verschlafen hat, sondern die Technik nicht funktioniert, die ihn ersetzen soll.

ZITAT

Kein Personal verfügbar

Seit mehreren Monaten kommt es auf der Bahnlinie Berga-Kelbra – Stollberg zu häufigen Ausfällen der RB-Züge. Hintergrund ist akuter Personalmangel bei DB Regio, dem derzeitigen Betreiber der Strecke.



Foto: M. KLinger



Foto: DB

▲ Zugbegleiter Anno 1995: Die Hoffnungen auf eine „neue Bahn“ wurden bitter enttäuscht.

◀ Regionalexpress in Berlin Friedrichstraße. Bis Magdeburg sind es noch fast zwei Stunden. Nach 11 Minuten geht es dann zurück. So wird Pünktlichkeit zum Zufallstreffer.



Fahrgäste, die ihren Anschlusszug versäumen, scharen sich um den einzigen Eisenbahner im Bahnhof Altenbeken. Was hat er ihnen anzubieten? Die Unternehmensführung in Berlin lässt ihn ganz allein.

Es sei nicht mehr möglich, ausreichend Triebfahrzeugführer einzusetzen, sodass im Laufe des Tages einfach ein regionales Busunternehmen mit dem Schienenersatzverkehr beauftragt wird. [...]

Auffällig ist dabei das grundsätzliche Fehlen jeglicher Fahrgastinformation, sodass insbesondere „unwissende“ Reisende vergeblich Ihren Zug suchen bzw. diesen sogar verpassen, weil die Haltepunkte Rüttleberüde und Ufrungen z. T. nicht vom Schienenersatzverkehr angefahren werden.

Aus: Bahn-Report 6/2003 S. 44

Prüfer überlastet

Mitte Juni 2003 begannen in Erfurt Ost die Bauarbeiten zur Erweiterung des ESTW [Elektronischen Stellwerks] Sömmerda. Diese gerieten aber bald wieder ins Stocken, da der Bahn-Prüfer für die Sicherungsanlagen hoffnungslos überlastet ist und infolge des Personalabbaus auch keine anderen geeigneten Fachkräfte zur Verfügung stehen.

Aus: Bahn-Report 5/2003 S. 58

Schlechte Stimmung

Die Mitarbeiter vor Ort müssen den sich ständig steigenden Unmut der Fahrgäste aushalten. Die Unternehmensführung gibt ihnen wenig Chancen, kundenfreundlich zu sein. Längst

bevor die Stimmung durch die Eskapaden des „neuen Preissystems“ bei den Eisenbahnern auf den Nullpunkt sackte, berichteten die Gewerkschaften bereits über eine dramatisch verschlechterte Stimmung. Ihnen klingen die vielen „Offensiven“ aus der DB-Zentrale nur noch wie Durchhalteparolen, denn vor Ort erleben sie nicht, dass sich etwas bessert. Sie können nicht verstehen, dass Betriebswerke geschlossen werden, während vor anderen sich die defekten Wagen stapeln. Sie können nicht begreifen, dass sie Druck bekommen, wenn sie erzürnte Fahrgäste unbürokratisch mitnehmen.

ZITAT

Unbeschwert trotz Verspätung

Talent im Sinne einer personalen charakterlichen Ausrichtung einer Persönlichkeit – darauf legt die neue Bahn, und das ist mein ganz subjektiver Eindruck, keinen großen Wert. Anders formuliert: Man hat bei der alten Bahn nicht Lokomotivführer gelernt, man ist zu ihm geworden. Es bedeutete eine Lebensform auszubilden (im Sinne einer personalen Wandlung). Dieses Ideal ist nicht mehr gefragt.

Ich sehe es als wirklich offene Frage an, ob der Verzicht auf die Lebensform, also keinen Wert mehr darauf zu legen, dass jemand das Lokführersein tatsächlich lebt, zu Gunsten eines qualifizierten Lok-Bedieners, Auswirkungen auf den Gesamtprozess Bahn zeigt.

Ich sehe in der zunehmenden Verantwortungsreduzierung, die umgekehrt proportional zu einer technischen Aufrüstung führt – die primär personenüberwachende Funktionen zu erfüllen hat –, schon ein Indiz für erste Auswirkungen [...].

Das (satirische) Ideal des Lokführers der neuen Bahn, so habe ich den Eindruck, ist der Regio-Shuttle-Fahrer der RB 32545 von Aalen nach Ulm Hbf, der fährt sowie Zugbegleit- und Moderationsdienste erfüllt – ein Zugbegleiter mit Fahrberechtigung:

„Meine Damen und Herren, wir befinden uns in der Anfahrt auf Ulm Hbf und werden gegen sieben Uhr fünfzehn dort eintreffen. Für das

kleine Frühstück mit frisch aufgebrühtem Kaffee empfehlen wir Ihnen das fun and rail-Bistro in der relax-area der main-station. Tagesfrische News hält für Sie wie immer Ihr raily-daily-newspaper-shop bereit. Die Bahn AG wünscht Ihnen einen erfolgreichen, sonnigen und unbeschwertem Tag, auch wenn Ihre Anschlusszüge wegen unserer Verspätung von neunundzwanzig Minuten leider nicht warten konnten.“

Aus: Karriere und Motivation bei der DB AG, Vortrag von Dr. Ferdinand Rohrhirsch auf den 20. Horber Schienen-Tagen 2002, abgedruckt im Tagungsband und in Schiene, 5/2003 S. 34ff.

FAZIT

Bei genauem Hinsehen zeigt sich, dass die Ursachen nicht eindeutig einem der Bereiche des Bahnbetriebs zugeordnet werden können. Quer durch die verschiedenen Bereiche ziehen sich folgende Zusammenhänge:

1. Innerbetriebliche Gründe sind die wesentlichen Ursachen für Verspätungen und ihr Ausmaß. Die relativ wenigen externen Ursachen haben aufgrund der internen Organisation der DB erheblich gravierendere Auswirkungen als früher.
2. Die Börsenfähigkeit der DB ist der Feind der Pünktlichkeit. Denn mehr Pünktlichkeit kostet mehr Geld für ein besseres Netz, für bessere Erprobung, für Reservezüge und Reservepersonal. Zehn Prozent Rendite für die Aktionäre – damit könnte man viel Pünktlichkeit produzieren.
3. Damit stellt sich die politische Grundfrage: wie leistungsfähig soll das Netz sein? Diese Frage stellt sich bei allen Netzen mit hohem Investitionsbedarf – für die Schiene genauso wie für Straßen, Wasserstraßen, Strom und Leitungswasser.
4. Verschärft wird die an der Pünktlichkeit sichtbare Krise des Unternehmens DB durch die rasche technische Innovation der Datenverarbeitungstechnik und der Fahrzeugtechnik. Es scheint zunächst so, als könne man vieles für weniger Geld einkaufen. Aber wenn die moderne Technik nicht funktioniert, sind die Auswirkungen umso schwerwiegender, Rückfallebenen sind nicht vorhanden.
5. Die Differenz zwischen „Werbung und Wahrheit“ zerstört die Motivation der Mitarbeiter und das Vertrauen der Fahrgäste. Versprechungen lauten: Alles wird billiger und besser. Die Wahrheit ist: Billiger ist noch nicht besser – das will erst gelernt sein und erprobt werden.
6. Dass andere Schienenverkehrsunternehmen bisher deutlich besser in der Beurteilung ihrer Pünktlichkeit wegkommen, liegt nicht nur daran, dass sie zumeist Nebenstrecken befahren. Eine höhere Motivation der Mitarbeiter sowohl im Fahrdienst wie in den Werkstätten trägt dazu genauso bei wie die Trennung von Netz und Betrieb. Hier bleibt der Öffentlichkeit nicht verborgen wenn es Probleme mit der Qualität des Netzes gibt.
7. Die Deutsche Bahn AG als Täter, der Fahrgast als Opfer – das wäre zu einfach, um einer Problemlösung näherzukommen. Der Staat muss Bedingungen schaffen, die diese Entwicklung bremsen.

(re)

FAZIT

