

Autor: Michael Houben

Ab dem Jahr 2003 sollen Brummis in Deutschland Kilometergebühr bezahlen. Per Satellitenüberwachung und elektronischen Mautkästchen soll die Gebühr vollautomatisch eingezogen werden - und pro Kilometer 26 Pfennige kosten. Noch scheint eher fraglich, ob es gelingt die nötige Technik bis dahin zu installieren, noch will der Bundesrat den Gesetzesentwurf so verbessern, daß die Einnahmen der Maut wirklich dem Straßenbau zu Gute kommen - und vielleicht wird sich die Einführung deshalb auch noch ein weiteres Jahr verschieben. Aber ein Anfang scheint gemacht. Und es keimt Hoffnung, daß wir in Zukunft auf deutschen Autobahnen nicht mehr ganz so oft im LKW-Stau stehen, daß künftig wieder mehr auf Schienen transportiert wird, Wie so etwas erfolgreich funktioniert, hat die Schweiz eindrucksvoll vorgemacht. Aber ist die Bahn überhaupt in der Lage künftig wieder mehr Güter zu transportieren? Plant sie schon entsprechen langfristig den Ausbau bestehender Strecken und arbeitet aggressiv an neuen Strategien um verlorene Kundschaft zurückzugewinnen ? Rund um das Ruhrgebiet sieht es im Moment eher nach dem Gegenteil aus.

Die Bahn hat tatsächlich noch echte Fans. Einer von Ihnen ist Stefan Marquardt, ein 17-jähriger Gymnasiast aus Wattenscheid. Seit Urzeiten hat er eine Modelleisenbahn, doch mittlerweile hat er sich noch ein anderes Hobby zugelegt: er ist 'Trainspotter', sucht und fotografiert seltene Züge. Ein für ihn naheliegendes Hobby, denn er wohnt direkt neben der Bahn. Neben der rheinischen Bahn, einer traditionsreichen Güterstrecke durch das Ruhrgebiet. Doch seit gut einem Jahr fahren hier immer weniger Züge - und weil Stefan Marquardt fast jeden Zug am Aussehen erkennt, fand er auf einer seiner Photo- und Video-Streifzüge durch das Ruhrgebiet auch den Grund dafür.

Den unter Eisenbahnfans bekannten Opel-Zug, der mehrmals täglich von Bochum nach Rotterdam fährt, hatte Stefan Marquardt zum Beispiel schon lange vermißt - und fand ihn schließlich an ungewohnter Stelle wieder: „Gesehen habe ich, daß Züge von der rheinischen Bahn auf die Strecke über Wanne Eickel umgeleitet wurde, was einem Umweg von 40 Kilometern entspricht. Und durch dieses mangelnde Güteraufkommen habe ich an eines Tages in der Zeitung gelesen, daß die DB verlauten ließ daß - weil zu wenig Züge verkehrten, die die DB ja selbst umleiten ließ, die Strecke stillgelegt werden soll.“ Aber kann das denn wahr sein ? Fährt die DB wirklich Umwege um eine Strecke künstlich unwirtschaftlich zu machen und sie dann stilllegen zu können?

Es wird sogar neu gebaut

Tatsächlich legt die DB nicht nur Strecken still - sie baut auch neu ! Für ein völlig neues Streckenkonzept: Zum Beispiel am Kreuz Oberhausen, wo insgesamt rund 250 Millionen Mark in Beton und Stahl gegossen werden. Hier sollen auch die Züge der stillgelegten Rheinischen Strecke demnächst fahren. Egal ob aus dem Süden den Rhein hinunter, ob aus Hamburg, Holland oder Hannover - praktisch jeder Güterzug der durch das Ruhrgebiet will, muß dann hier durch ! Wirtschaftlich ergibt das sogar Sinn: Wenn es weniger Gleise gibt, sind die wenigen dann immerhin ausgelastet und profitabel. Durch moderne Signaltechnik kann man auch immer mehr Züge auf eine Strecke quetschen. Die Sache hat nur einen Haken: Wenn eine Weiche klemmt, ein Gleis blockiert, gibt es keine Reserve mehr. Ist das nicht Wahnsinn ? Werden Verspätungen nicht vorprogrammiert? Ein Einwand, den der Sprecher der DB, Manfred Pietschmann, durchaus gelten läßt - aber doch für unproblematisch hält „Man wird nicht für jeden Fall, für jede Eventualität ein Ausweichmöglichkeit haben, aber zu Bauen um anzunehmen daß dann alles 100-Prozntig klappt, daß wäre dann natürlich kurzsichtig. Insofern gehen Sie bitte davon aus, daß wir Ausweichmöglichkeiten haben, denken Sie zum Beispiel daran, daß man auf einer zweigleisigen Strecke auch beidgleisig fahren kann.“

Wahnsinn mit Methode

Trotzdem: wenn eins von zwei Gleisen blockiert ist passen nur halb so viel Züge auf die Strecke So baut die DB scheinbar schon heute die Engpässe von Morgen. Dabei sollen der Umwelt zu Liebe doch eigentlich mehr Güter auf die Bahn ? Wo soll das mehr an Schienenverkehr eigentlich hin ? Wäre nicht Vorsorge angebracht ? Der Sprecher der DB nimmt diesbezüglich kein Blatt vor den Mund: „Alles, was wir jetzt täten um vorausschauend zu bauen, würde uns im Grund nicht weiter helfen, denn niemand weiß ob dann die Züge, die wir erhoffen auch wirklich fahren:“

Wenn dann aber doch mehr Züge fahren sollen, dauert es halt ein paar Jahre bis dann neue Gleise gebaut sind. Das Ganze wäre nur halb so schlimm, wenn es im Ruhrgebiet nicht heute schon echte Engpässe gäbe. Und darunter leidet sogar schon der Personenverkehr.

Probleme in Herten

Zum Beispiel in Herten Die Stadt hat immerhin fast 70.000 Einwohner - und gleichzeitig die zweifelhafte Ehre, größte Stadt Deutschlands ohne Bahnhof zu sein. Dabei fahren regelmäßig Züge durch Herten. Güterzüge ! Der Fahrgastverband 'Pro Bahn' fordert schon lange, hier auch wieder Personenzüge fahren zu lassen - doch das geht leider nicht - alle möglichen Strecken sind durch Güterzüge verstopft, wie Lothar Ebbers, Experte von Pro-Bahn, beklagt: „Sie können auf dieser Karte sehr gut erkennen, daß sowohl die hier vorhandene Hamm-Osterfelder Bahn überlastet ist, wie auch die parallel verlaufenden Strecken der Köln Mindener Bahn und der bergisch - märkischen Bahn. Und nur wenn der Güterverkehr auf dieser Strecke reduziert wird, wird auch Herten einen Anschluß im Personenverkehr bekommen können.“

Verpasste Chance zur Reaktivierung

Und da wird die etwas nördlich laufende rheinische Güterbahn dicht gemacht? Das wirkt, als würde man einem herzkranken Patienten den Bypass entfernen. Doch es kommt noch schlimmer: Denn man hätte die Strecke nicht nur erhalten, sondern vielleicht sogar rentabel machen können. An einigen Stellen findet Trainspotter Stephan Marquardt noch Reste aus besseren Zeiten - Alte Bahnsteige zeigen, daß es auch auf der rheinischen Strecke einst Personenverkehr gab - und wieder geben könnte. Das Idyll liegt direkt am Zentrum von Essen, nahe der Universität.

Tatsächlich war jahrelang eine Reaktivierung der Strecke für Personenzüge geplant... bis eine Wirtschaftlichkeitsberechnung im Auftrag der Bahn ergab, daß sich das nicht rechnet. Angeblich gäbe es zu wenig Fahrgäste. Kein Wunder: Die meisten Haltestellen waren an ungünstiger Stelle geplant. So sollte zum Beispiel eine viel befahrene Kreuzung im Essener Vorort Altendorf ohne Haltestelle bleiben - trotz idealer Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn. Doch das war nicht der einzige Grund, warum das Potential der Strecke unterschätzt wurde. Der Experte von Pro-Bahn nennt weitere Fehlplanungen: „ Des Weiteren ist bei der Untersuchung nur der bestehende Zustand der Strecke unterstellt worden. Insbesondere in Bezug auf die Langsamfahrstellen. Deshalb kommt nur eine mangelhafte Geschwindigkeit dabei heraus und das Fahrgastpotential, das die Strecke in einem Vernünftigen Zustand hätte ist wirklich nicht herausgearbeitet worden.“

Ein überraschende Erklärung

So soll die rheinische Strecke also sterben. Das Eisenbahn-Nadelöhr Ruhrgebiet wird dadurch noch einmal enger - nicht nur für den Güter- sondern auch für den Personenverkehr. Man fragt sich nur: warum ? Gerade mal 6 Millionen Mark hätte eine komplette Sanierung gekostet. Genaugenommen gib es nur eine wirklich plausible Erklärung: Und die ist sehr viel teurer. Der Metrorapid der zwischen Dortmund und Düsseldorf gebaut werden soll kostet gut 6 Milliarden Mark Nur nützt der nicht dem Güterverkehr, sein Nutzwert für den Personenverkehr ist zumindest umstritten und er braucht Platz: Kaum wurde die rheinische Strecke zur Stilllegung ausgeschrieben, erschien Sie in den Planungen zum Metrorapid. Mittlerweile gilt sie als 'Vorzugstrasse'!