

# Die geplante Vollsperrung der Strecke Hamburg – Berlin im Jahre 2009

## Hintergründe und eine etwas andere Sicht der Dinge

von *Stanislaus Höffner*

Bald nach der Gründung der DB AG ließ das Unternehmen die Strecke Hamburg – Berlin ausbauen. Hatte noch die Deutsche Reichsbahn den vollständige Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und die Elektrifizierung vorangetrieben, so erfolgte jetzt die Ertüchtigung der Vorkriegs-Rennstrecke auf 160 km/h und die Ausrüstung mit ESTW. Mehr als Tempo 160 durften es nicht sein, wollte man doch der seinerzeit noch geplanten Transrapidstrecke keine Konkurrenz machen. 1997 war die Strecke mit Ausnahme des Bahnhofs Wittenberge fertig gestellt – aber gegenüber vorher nicht mehr wiederzuerkennen: Die meisten Bahnhöfe waren entweder völlig aufgelassen oder radikal zurückgebaut worden, nahezu sämtliche Überhol- und Abstellgleise waren weggerissen, große Bahnhöfe mit Ablaufbergen und bis zu 20 Abstellgleisen wie Neustadt/Dosse und Hagenow Land sowie später noch Wittenberge und Büchen waren bis auf ein einziges Überholgleis vollständig zurückgebaut, andere Bahnhöfe waren völlig verstümmelt. Dem Vernehmen nach war in der Zentrale in Frankfurt um jede einzelne Weiche heftig gestritten worden – zum Schluss siegten offenkundig die Controller oder man einigte sich auf den kleinsten gemeinsamen Nenner. In Boitzenburg führte dies beispielsweise zu einem aberwitzigen und unbrauchbaren Spurplan. Allen Warnungen zum Trotz wurden auch so gut wie keine Gleise für Bauzwecke offen gelassen; selbst die letzten hierfür gedachten Gleise in Büchen und Neustadt/Dosse wurden im Jahr 2004 weggerissen. So ist heute nicht einmal ein Gleisstummel für das Abstellen von ein paar Schotterwagen übrig...

Im Zuge der Streckenertüchtigung wurden in den Neunziger Jahren neue Betonschwellen des Typs B 70 W eingebaut, überwiegend geliefert vom Schwellenwerk Rethwisch im mecklenburgischen Möllenhagen. Als der frisch gekürte Bahnchef Hartmut Mehdorn als eine seiner ersten Amtshandlungen Anfang 2000 das Ende des Transrapid-Projektes verkündete und der Ausbau der Strecke Hamburg – Berlin für 230 km/h beschlossen wurde, stellte man fest, dass ca. 20 % der Betonschwellen Risse aufwiesen, sogenannte Alkalischäden. Diese Schwellen, meistens in Chargen von drei bis 15 Stück hintereinander, wurden mit Farbe markiert und zur Auswechslung vor Aufnahme des regelmäßigen ICE – Verkehrs vorgesehen. Zur Ertüchtigung wurde die Strecke fast ein Jahr lang halbseitig gesperrt.

Im Jahre 2003 begann dann u. a. das DB-Tochterunternehmen Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH (DGT), mit Zweibegebagger und Schwellenwechslergerät Schwellen ein-

zeln und in Grüppchen auszutauschen. Alle vor Ort Beteiligten schüttelten den Kopf, da zu diesem Zeitpunkt für jeden Fachmann erkennbar war, dass alle Schwellen Risse hatten und hätten getauscht werden müssen, nicht nur diejenigen, die im Jahr zuvor mit einem roten Punkt markiert worden waren. Normalerweise hätte man in Büchen einen Schnellumbauzug einsetzen und bis Brieselang bzw. Berlin-Spandau durcharbeiten lassen sollen, um ihn dort umzudrehen und auf dem zweiten Gleis wieder nach Büchen zurück arbeiten zu lassen.

Bei einer Ortsbesichtigung und nach ausdrücklichem Hinweis auf die Sinnlosigkeit dieses Einzelschwellentauschs äußerte einer der damals Hauptverantwortlichen sinngemäß, dass man kein Geld für die „ganz große“ Lösung habe, sich mit dem Hersteller der Schwellen gerade in einem außergerichtlichen Vergleichsverfahren befände und der unaufschiebbare Termin zur Aufnahme des ICE-Verkehrs keine andere Entscheidung zuließe.

Das geschah zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004, doch bald zeigte sich, dass der Zerfallprozess der Betonschwellen immer schneller voranschritt, was alle Praktiker schon von Anfang an prophezeit hatten. Und so wurden im Jahre 2006 erneut Einzelschwellen getauscht, ebenso im Jahre 2007. Jedes Mal mussten anschließend Stopfmaschine und Schotterpflug anrücken, um die Gleise nach den Bauarbeiten zu stopfen und zu nivellieren. Da aber bei jedem Stopfvorgang die Gleise einige Zentimeter höher liegen, stimmte mittlerweile der Abstand zur Oberleitung nicht mehr, so dass 2006 und 2007 hunderte von Oberleitungsauslegern gekürzt werden mussten. Dass hierbei jedes Mal der Zugverkehr von Umleitungen und Ausfällen beeinträchtigt war, sei nur am Rande erwähnt.

Anfang 2008 rang man sich bei DB Netz dann zu der Erkenntnis durch, dass der oberbautechnische Befreiungsschlag unausweichlich sei und fasste den bekannten Entschluss, 2009 die Strecke für vier Monate voll zu sperren, um das Problem mit den Brösel-schwellen ein für alle Mal aus der Welt zu schaffen. Dabei wird der Bahnverkehr massive Beeinträchtigungen erleiden: Während der IC-Verkehr eingestellt wird, sollen die Güterzüge die gesperrte Strecke weiträumig umfahren. Der ICE-Verkehr soll über Salzwedel umgeleitet werden, um ab Uelzen auf der überlasteten Nord-Süd-Magistrale bereits heute schon fehlende Trassenkapazitäten in Anspruch zu nehmen. Auf der großenteils ein-

gleisigen Umleitungstrasse zwischen Salzwedel und Uelzen sollen dem Vernehmen nach RE-Züge ausfallen und die dortigen Güterzüge ebenfalls umgeleitet werden, z. B. über Oebisfelde. Der Nahverkehr Wismar – Ludwigslust – Berlin im Bereich Ludwigslust – Berlin soll mittels Schnellbussen auf die Autobahn verlegt werden usw..

Dieses radikale und wenig ambitionierte Reparaturkonzept dürfte Fahrgäste scharenweise in den Pkw treiben. Die Güterverkehrseseisenbahnen werden mit höheren Personal- und Energiekosten für weiträumige Umleitungen belastet. Die Seehäfen Wismar und Rostock werden auf der Schiene nur noch über lange und kostenträchtige Umwege erreichbar sein und Transportvolumen verlieren bzw. auf die Straße verlagern.

Die DB Netz AG indes lässt die Frage unbeantwortet, warum eine zweigleisige Strecke vier Monate voll gesperrt werden muss, um auf zwei Mal knapp 200 km die Schwellen zu erneuern. Die heute gebräuchlichen Schnellumbauzüge der bekannten Gleisbau-firmen haben eine Umbauleistung von 250 m pro Stunde, die neueste Generation von Schnellumbauzügen leistet sogar 400 m. Daraus folgt: Beim Einsatz von zwei Umbauzügen, von denen jeweils einer in Brieselang und einer in Büchen mit der Arbeit beginnt, dauert die reine Gleiserneuerung ca. 18 Tage, hinzu kommen Schottern, Stopfen, Oberleitungskorrektur und Nacharbeiten, womit ein Gleis nach ca. 30 Tagen erneuert wäre. Unterstellt, es würde die neueste Generation mit 400 m/h Umbauleistung eingesetzt, käme man sogar mit 20 Tagen pro Gleis aus, vorausgesetzt, die entsprechende Logistik für Materialtransporte (Schotter, Schwellen) ist optimal geplant. Daraus folgt, dass nach ca. 40 Tagen beide Richtungsgleise zwischen Brieselang und Büchen komplett erneuert wären.

Eine Vollsperrung wäre somit nicht nötig und ein Gleis würde, wenn auch mit verringerter Geschwindigkeit (120 km/h) weiterhin zur Verfügung stehen. Der Regionalverkehr könnte mit einem Baufahrplan annähernd aufrecht erhalten werden und der Güterverkehr mit leichten Einschränkungen und Verspätungen weiter fahren. Auf der Ausweichstrecke über Salzwedel bräuchte der Regionalverkehr trotz der ICE-Umleiter nicht auszufallen oder auf Busse umgestellt zu werden. Teure Umleitungen der Güterzüge wären nicht erforderlich. Die Seehäfen Wismar und Rostock blieben für alle EVU mit geringen Einschränkungen erreichbar. Aber ist das überhaupt gewollt?



**Eisig kalt war es am 23.12.07, als 120 136 mit EC 175 (Hamburg-Altona – Wien Südbahnhof) bei Nauen auf die Hauptstadt zueilte und gewiss nicht wenige Weihnachtshelfer von der Elbe an die Spree zu befördern hatte. Wenn die Strecke Hamburg – Berlin im kommenden Jahr wegen Schwellentauschs für vier Monate komplett gesperrt wird, werden die IC/EC-Züge auf dieser Relation ersatzlos gestrichen. Die Fahrgäste müssen dann auf den ICE ausweichen, dessen Züge mit einer Fahrzeitverlängerung von etwa 30 Minuten via Salzwedel umgeleitet werden.**

**Foto: D. Bergande**

Seit Jahren versorgt die DB Netz AG das DB-Tochterunternehmen DGT auch ohne Ausschreibungen mit Arbeit. Kenner der Materie können sich des Eindrucks nicht erwehren, dass zunächst alle Großaufträge an die DB-Gleisbautöchter gehen und Dritte erst anschließend zum Zuge kommen dürfen. So scheint es naheliegend, dass die DB-eigene DGT mit dem Großauftrag Hamburg – Berlin ihre Grundaustattung für das Jahr 2009 erhält, schließlich soll das Geld im Konzern bleiben. Allerdings: Die Firma DGT ist der Nachfolger des Gleisbaubetriebes der Deutschen Reichsbahn. Aus diesem Erbe hat die DGT noch mehrere Schnellumbauzüge aus DDR-Zeiten im Einsatz; zuverlässige Maschinen des österreichischen Herstellers Plasser und Theurer, aber eben rund 25 Jahre alt. Sie haben deshalb eine Leistung von nur ca. 80 m/h. Auch hieraus erklärt sich möglicherweise, weshalb die DB Netz AG vier Monate für eine Baumaßnahme ansetzt, die von Privatunternehmen mit modernen Maschinen in ca. 60, im günstigsten Fall sogar in 40 Tagen bewältigt werden könnte.

Die DB Netz AG wird aber zusätzlich von ihren eingangs erwähnten Rückbausünden eingeholt, werden doch für eine optimierte Baustellenlogistik entlang der Strecke Ab-

stellgleise für die Materialwaggons benötigt. Schwellen und Schotter müssen auf Abruf in der Nähe der Wanderbaustelle bereit gestellt werden. Diese Nähe ist wichtig, um die beladenen bzw. leeren Wagen mit möglichst kurzer oder gar keiner Unterbrechung des Bauablaufes durchtauschen zu können. Unter der Regie der DB Netz AG wurden jedoch seit 1994 nahezu sämtliche Abstellgleise zwischen Hamburg und Berlin weggerissen, so dass es kaum noch Möglichkeiten gibt, ortsnah Wagen mit dem benötigten Material abzustellen. Die einzigen Bahnhöfe, die noch über minimale Restkapazitäten von bis zu drei Gleisen für das Abstellen von Ganzzügen verfügen, sind Nauen und Ludwigslust. Selbst in Wittenberge und Hagenow Land, wo sich einst jeweils mindestens zehn zuglange Gleise befanden, kann man heute keinen Ganzzug mehr abstellen. In der Regel werden jedoch mehrere Abstellgleise allein deshalb benötigt, um Neu- und Altschwellen vorzupuffern sowie den benötigten Schotter aus größerer Entfernung zuzuführen und ortsnah vorzuhalten. Dieser Sachverhalt dürfte einen optimalen Bauablauf erschweren und für erhebliche Verzögerungen sorgen. Beim Rückbau nahezu sämtlicher Abstellgleise in den Jahren ab 1994 und dann 2004 wurde nicht nur von den EVU vor genau diesem Sachver-

halt eindrücklich gewarnt. Mit Hinweis darauf, dass der Bund Abstellgleise für Bauzwecke nicht fördere, wurden alle diese Gleise weggerissen. So ist der Schluss naheliegend, dass die Vollsperrung schon deshalb unvermeidlich ist, weil man das zweite Gleis für die Baustellenlogistik braucht.

Der gesamte Vorgang illustriert anschaulich, wie sich die DB Netz AG einseitig betriebswirtschaftlich optimiert. Leidtragende sind die EVUs (auch die der DB), die Fahrgäste (primär die des von den Ländern teilfinanzierten Nahverkehrs), die Güterverkehrskunden sowie die Seehäfen Wismar und Rostock. Dass der IC/EC-Verkehr ersatzlos wegfällt, spricht Bände für den Stellenwert dieses Produktes bei der DB AG und seine Zukunftsperspektiven. Der einträgliche ICE-Verkehr ist demgegenüber von der Maßnahme am wenigsten betroffen. Er erhält vergleichsweise komfortable Umleitungsstrassen über Salzwedel und erfährt dabei lediglich Verspätungen von rund 30 Minuten. Ob die Reisenden währenddessen auf eine Senkung des 2004 wegen der beschleunigten Fahrzeiten drastisch angehobenen Fahrpreises hoffen dürfen, ist noch unbekannt. Kein Wunder: Den ICE-Verkehr betreibt die DB AG eigenwirtschaftlich – leiden sollen die anderen.