



Diesellok 232 241 als Vorspann eines umgeleiteten Güterzugs vor der Kulisse der Wurmlinger Kapelle auf dem Weg in Richtung Horb (Sep. 2017)

## Horber Schienen-Tage

# Wege aus der Misere

Im August und September 2017 mussten nach dem Einsturz des Rastatter Tunnels Diesellokomotiven aushelfen, um mit Elektrolokomotiven bespannte Züge über Tübingen von Horb nach Stuttgart umzuleiten. Die direkte, elektrifizierte Strecke stand wegen Baumaßnahmen nicht zur Verfügung. Diese Situation illustriert einen Zustand, den Verkehrsminister Volker Wissing am 26. Juni 2022 prägnant zusammenfasste: „So, wie es ist, kann es nicht bleiben.“

Mit diesem Zitat leitete Staatssekretär Michael Theurer seinen Vortrag bei den 40. Horber Schienen-Tagen ein. Was er zum Deutschlandtakt und zur Kapazitätssteigerung auf dem Schienennetz sagte, wurde bereits berichtet. Für die schnelle Ertüchtigung des derzeit überlasteten deutschen Netzes sind prioritär kleinere und mittelgroße Maßnahmen geplant.

Zusätzlich sollen die am stärksten belasteten Teile des Netzes zu Hochleistungskorridoren ertüchtigt werden. Zwölf Maßnahmen aus dem Bedarfsplan sind besonders dringlich. Sie bedingen einen massiven Hochlauf der Investitionen. Aber für die Öffentlichkeit und insbesondere für die Bahnbranche ist nicht nur wichtig, was, son-

dern auch, wie gebaut wird.

Hierzu äußerte sich Theurer ebenfalls. Jede Baumaßnahme bedingt Sperrungen und Umleitungen und schränkt zuerst einmal die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes weiter ein.

Ein Negativbeispiel hierfür war im August/September 2017 die Umleitung des Zugverkehrs wegen des Einsturzes der Baustelle des Rastatter Tunnels. Die natürliche direkte Umleitungsstrecke über Stuttgart war zwischen Stuttgart und Horb wegen Bauarbeiten gesperrt. Die deshalb nötige zusätzliche Umleitung über Tübingen ist wenig leistungsfähig. Für die nicht elektrifizierte Strecke mussten die Züge zusätzlich eine Diesellok als Vorspann bekommen. Die Situation steht stellvertretend für viele Problemstellen im deutschen Schienennetz. Dass Staatssekretär Michael Theurer als ehemaliger Vorsitzender des Interessenverbands Gäubahn die örtlichen Bedingungen besser als viele andere kennt, war sicher kein Schaden.

Die Problematik ist im Ministerium angekommen, wie die Aussagen auf einer Vortragsfolie zeigen:

■ Großes Anliegen des BMDV ist die Gewährleistung ausreichender Restkapazitäten zur Umfahrung.

■ Vorlaufende Ertüchtigung und gegebenenfalls Ausbau/Elektrifizierung von Ausweichstrecken vor Sperrungen.

■ Dies erhöht dauerhaft die Netzresilienz.

Schon im geplanten Störfall bei Baumaßnahmen erhebt sich immer wieder Kritik an den Ankündigungen der DB. Bei unvorhergesehenen Ereignissen wie im Beispiel wächst der Diskussionsbedarf. Die Horber Schienen-Tage wollen an dieser Diskussion mitwirken.

Die letzten Jahre haben gezeigt: Dem virtuellen Format fehlt die direkte Begegnung. Deshalb planen wir zur Jahresmitte ein kleines reales Treffen mit kurzen Wegen. Wir wollen uns über den Fortgang der geplanten Sanierung des Schienennetzes informieren und als zweites Thema die Nutzung alternativer Energien ansprechen. Gerade in Norddeutschland gibt es bereits viele Beispiele für deren Einsatz, dort wollen wir uns treffen. Mit den kurzen Wegen hoffen wir, kompetente Referenten gewinnen zu können.

Die Einladung und eine erste Vorschau finden Sie auf unserer Internetseite <https://horber.schienen-tage.de/40/>.

Rudolf Barth