

Teil 2: Streckensterben - und Belebung

Autor: Michael Houben

Nachdem jahrzehntelang Strecken stillgelegt wurden, wird nun weiter stillgelegt. Denn manche der übriggebliebenen Nebenstrecken haben nur noch die Qualität eines Feldweges. Wie man sie trotzdem sanieren kann, zeigen, wieder einmal, kleine Privatunternehmen.

Selbst aus nächster Nähe sind die Reste teilweise kaum noch zu erkennen...die Reste der Bahnstrecke die einst von Bielefeld über Lemgo und Barntrop nach Hameln führte. Für unsere Dreharbeiten quält sich ein moderner Talent-Triebwagen der Eurobahn über die Gleise, die Fahrt hat eher symbolischen Charakter: In zwei Jahren will sich die Eurobahn hier um eine - vom Land ausgeschriebene - Nahverkehrsstrecke bewerben. Doch vorher muß die Strecke erst einmal gründlich saniert werden. Das wird nicht die DB erledigen - die hat die Strecke erst einmal mindestens 20 Jahre lang verkommen lassen. Wegen maroder Gleisanlagen ist heute Schleichfahrt angesagt. Alle paar Kilometer muß ein Zugbegleiter aussteigen und per Hand eine Schranke bedienen. Genau so erging es vielen Bahnstrecken in ganz Deutschland . Jahrzehntlang ließ die Deutsche Bahn sie kontinuierlich verfallen, konsequent bis zur Stilllegung. Lokführer Michael Arnold muß ständig nach Gleisschäden Ausschau halten. Nach 18 Kilometern endet die Fahrt, kurz vor dem früheren Bahnhof von Barntrop. Einst war es eine Durchgangsstation auf dem Weg zwischen Bielefeld, Lemgo und Hameln Doch als das hintere Ende der Stricke, zwischen Barntrop und Hameln gekappt wurde und gleichzeitig der gesamte Personenverkehr der DB auf dieser Strecke aufgegeben wurde ist der einstige Bahnhof zur Brache geworden. Und das, obwohl von Barntrop aus noch eine völlig intakte Bahnstrecke abzweigt. Die Extertalbahn, 40 Kilometer lang.

Die 'Gestrandeten' vom Extertal

Abgeschnitten vom Rest der Welt stehen hier fahrbereite Lokomotiven, doch ohne Anschluß zum restlichen Gleisnetz haben sie kaum noch etwas zu transportieren. So starb mit der Strecke nach Barntrop auch der Verkehr der Extertalbahn. In den siebziger und achtziger Jahre war die die Bahn ohnehin so aus der Mode, daß nicht einmal die kommunalpolitiker ernsthaft Protestierten. Und so starb mit der Strecke nach Barntrop starb auch der Verkehr der Extertalbahn. (<http://www.verkehrsbetriebe-extertal.de/bahn/startseitebahn.html>) Der Betrieb überlebte als LKW Spedition und Busunternehmen. Um den Zugverkehr nicht endgültig aufgeben zu müssen, beschlossen die Extertaler schließlich, das marode Gleis von der DB zu kaufen. Jahrelang wurde Verhandelt, immer wieder scheiterte die Übernahme am Unwillen der DB, erst als die DB schließlich die Strecke endgültig stilllegen wollte, konnte man sich zum Jahreswechsel 2001 endlich einigen. Und Bernd Rehm ist zuversichtlich die Strecke wieder wirtschaftlich zu betreiben. Wir haben uns natürlich zuerst Gedanken gemacht, was man auf dieser Strecke machen kann, damit man sie wirtschaftlich betreiben kann. Und sind zu dem Ergebnis gekommen, das ein wirtschaftlicher Betrieb nur möglich ist, wenn Personen- und Güterverkehr gemacht wird auf der Strecke , wir haben uns für beides potentielle Auftraggeber gesucht und dann sind wir in die Verhandlungen mit der DB eingetreten um die Strecke zu kaufen.

Just zu dieser Zeit schaffte es die DB allerdings auch noch den annähernd letzten Güter-Kunden zu vergraulen. Der hatte seine LadeRampe extra mit - aus umweltschutzgründen vorgeschriebenen - Ölabscheidern ausgerüstet um hier 'Raffinerie-Waggons' zu reinigen. Für den Antransport bis zur Extertalbahn verlangte die DB vom Entsorgungsbetrieb W. Wienkemeier biser pro Waggon 30 Mark! Als zum Jahreswechsel ein neuer Reinigungsauftrag für knapp 200 Waggongs ins Haus stand, explodierte plötzlich der Preis: „Wir haben dann innerhalb von drei Wochen sechs Angebote bekommen. Von 570 auf 750,

dann Widerrufem auf 1500 Mark . Ich habe mich dann an die DB in Mainz gewandt, an den Vorstand, dann kam ein neues Angebot über 300 Mark, aber da war es zu spät, der Auftrag war schon vergeben.“ Der Bahnkunde hofft nun darauf, daß die Extertalbahn demnächst in der Lage ist mit eigenen Loks über den frisch gekauften Gleisanschluß auch selbst über das Netz der DB zu fahren um für ihn die Waggons abzuholen. Er vertraut darauf, daß der örtliche Unternehmer seine verbliebenen Kunden wohl etwas fairer behandeln wird.

Während die Verhandlungen mit der DB sich hinzogen hat es die immerhin geschafft, die kommunalpolitiker ebenso wie die Landesregierung für neuen Personenverkehr auf der alten Strecke zu erwärmen. Sie erhält Zuschüsse zur Sanierung der Gleisanlagen, investiert dabei auch eigenes Geld und wirbt nun auch wieder intensiv um neue Kunden für den Güterverkehr. So scheint auf der längst totgeglaubten Strecke neues Leben zu erwachen - und man fragt sich, warum die DB nicht schon vor Jahren solche Maßnahmen ergriffen hat.

Was hat die DB bisher falsch gemacht ?

Die Antwort findet sich zum Teil in einem einzigen kleinen Stellwerk, dort wo die marode Strecke vom Hauptnetz der DB abzweigt. Eine Schranke und zwei Weichen: Dafür muß die Extertalbahn seit dem Streckenkauf drei Mann abstellen. Als über diesen Abzweig noch der komplette Verkehr in Richtung Hameln abgewickelt wurde, war der Aufwand berechtigt, doch schon als die Strecke in barntrop gekappt und 1985 der Personenverkehr eingestellt wurde begann der Wahnsinn. Drei Mann Personal im Schichtbetrieb für wenige verbliebene Güterzüge? Solch absurd hoher Personalbedarf hat schon viele Nebenstrecken ruiniert - Der jetzt geplante Umbau auf halbautomatische Steuerung ist Jahrzehnte überfällig Doch Alteigentümer DB legt solche Strecken lieber still - und sieht keine andere Chance, wie Manfred Pietschmann, NRW-Sprecher der DB AG bestätigt „Immer dann wenn man Rationalisiert, muss man auch Zukunft haben. Da muß man ja erst einmal Geld in die Hand nehmen und Investieren um dann rationeller Betrieb zu machen, das hat sich auf solchen Strecken in der Regel einfach nicht ergeben.“ Zukunft hat eine Strecke natürlich nur, wenn man auch an sie glaubt , wenn man aktiv versucht noch soviel Verkehr wie möglich auf ihr zu betreiben - und gleichzeitig dafür sorgt, daß der Aufwand für den wenigen verbliebenen Verkehr nicht ins Uferlose steigt. Hätte man bereits 1985 auf halbautomatischen Betrieb mit sogenannten Rückfallweichen umgestellt, hätte man zwar erst einmal Geld in die Hand nehmen müssen, doch wäre das immer noch billiger gekommen als 16 weitere Jahre lang ein komplettes Stellwerk zu bemannen. Solche Fehlentscheidungen saugen zeit Jahrzehnten zu hunderten das Geld aus der Bahn.

Doch die hatte mehr als genug zu tun, ihre Hauptstrecken zu erhalten und offensichtlich eher planloses Krisenmanagement betrieben - woran die Politik nicht ganz unschuldig ist, wie Manfred Pietschmann beklagt „Jahrzehntelang hat die Bahn nicht genug Geld bekommen um Ihr Netz, ihre Infrastruktur in Schuß zu halten. Mit der Bahnreform erster Januar 94 ist versprochen worden, daß wir jedes Jahr 9,4 Milliarden Mark bekommen würden, das ist leider nicht passiert. Wir haben deutlich weniger bekommen und bekommen jetzt erst, durch die Umschichtung der UMTS-Milliarden annähernd, annähernd, die Mittel, die nötig sind.,, Trotz alledem ist eines doch auffällig: Fast immer sind es Privatbahnen, die eine Strecke retten, die es oft auch schaffen dafür staatliche Zuschüsse zu bekommen, die DB steckt ihre Milliarden immer noch am liebsten in den Fernverkehr.