

■ Hessen:

Lahntalbahn: Neigetechnik bleibt ausgeschaltet

aus SIGNAL 01/2008 (Februar/März 2008), Seite 20 (Artikel-Nr. 10000051)
Pro Bahn & Bus Hessen im DBV

Trotz der Ankündigung der Deutschen Bahn AG, die Regionalexpress-Triebwagen der Baureihe 612 nach und nach zu sanieren und die Neigetechnik wieder in Betrieb zu nehmen, verkehren die Züge auf der Lahntalbahn auch im Fahrplanjahr 2007/2008 weiter im konventionellen Betrieb. Die Regionalexpress- Züge benötigen damit für die Strecke Gießen--Koblenz 1 Stunde 47 Minuten statt der mit Neigetechnik möglichen Fahrzeit von 1 Stunde 36 Minuten...

Für den hessischen Fahrgastverband Pro Bahn & Bus stellt der jahrelange Ausfall der Neigetechnik einen Skandal dar, denn in die Ertüchtigung der Strecke sind erhebliche öffentliche Mittel geflossen. Zur Inbetriebnahme der Neigetechnik im Dezember 1997 wurden Signale versetzt, damit die schnelleren Züge mit ihrem verlängerten Bremsweg vor Halt zeigenden Signalen anhalten können. Außerdem mussten einige Bogengleise umgebaut werden. Die Investition betrug etwa 30 Mio DM. Öffentliche Mittel flossen beispielsweise in die Anpassung von Bahnübergangsteuerungen an die höheren Geschwindigkeiten. Auch die 2004 erfolgte Sanierung der Gleise wurde überwiegend mit den Erfordernissen des Neigetechnikbetriebes begründet. 180 km Gleis waren mit einem Aufwand von 60 Mio Euro erneuert worden. Die Deutsche Bahn dürfte dafür in erheblichem Maß auf Bundesmittel zurückgegriffen haben.

Verschuldet sind die permanenten Ausfälle der Neigetechnik durch Fehler der Fahrzeugindustrie. Die angelaufene Fahrzeugsanierung erfolgt jedoch in Regie der DB AG, so dass der Konzern auch Einfluss auf den Zeitplan hat.

Rückblick: Neigetechnik auf der Lahntalbahn

Am 11. September 1993 fand eine erste Testfahrt mit geladenen Fahrgästen statt. Zum Einsatz kam die Baureihe 610, seinerzeit das einzige Fahrzeug im Bestand der damaligen Deutschen Bundesbahn mit Neigetechnik.

Schon einige Jahre zuvor hatten sich Gutachten mit der Frage beschäftigt, wie die kurvenreiche Strecke schneller befahren und damit attraktiver werden kann. Die beschleunigte Lahntalbahn sollte insbesondere der Stadt Koblenz einen Anschluss an das Schnellfahrnetz der DB bringen, denn in dieser Zeit fiel die Entscheidung, die Schnellfahrstrecke Frankfurt--Köln über Limburg und damit rund 50 km an Koblenz vorbei zu bauen. Sowohl die Schnellfahrstrecke als auch die verbesserte Lahntalbahn kamen. Es mangelt jedoch bis heute an einem Verknüpfungspunkt beider Strecken in Limburg: Die Bahnhöfe Limburg und Limburg Süd (ICE) sind nur durch Busse miteinander verbunden!

In Betrieb genommen wurde die Neigetechnik im Dezember 1997. Die Freude über die schnelle Fahrt entlang der Lahn währte nur kurz, denn die 50 neu gelieferten Triebwagen der Baureihe 611 waren von Pannen geplagt. Kurze Episoden mit Neigetechnik und monatelange »Ersatzfahrpläne« mit konventionellen Fahrzeugen wechselten sich ab. Auch die Nachfolgebauereihe 612 bewährte sich im

Neigetechnikbetrieb nicht. Hier wurde vom zuständigen Eisenbahn- Bundesamt sogar ein Sicherheitsrisiko ermittelt. In der Folge mussten die Radsätze verstärkt und häufiger kontrolliert werden.

Prinzipiell ist die Technik geeignet, die Fahrzeiten auf kurvenreichen Strecken um etwa 20 Prozent zu kürzen. Auf der Lahntalbahn waren es immerhin ca. 17 Prozent - wenn die Technik mal funktionierte.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000051>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten