

■ Berlin

Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn: Eigenwirtschaftlicher Schienenverkehr

aus SIGNAL 08/2001 (Dezember 2001), Seite 9 (Artikel-Nr: 10002085)
IGEB

Gütergehören auf die Bahn - fast alle Politiker plappern diesen Slogan nach, aber wenn es konkret wird, passiert nichts. Dabei liegen die Möglichkeiten zum Handeln quasi vor der Haustür. Ein gutes Beispiel aus Berlin ist die Neukölln - Mittenwalder Eisenbahn, kurz NME.

Vor über einhundert Jahren eröffnet, wuchs sie zwar nie über die lokale Bedeutung hinaus, erfüllte aber die Ansprüche so gründlich, daß sie trotz widrigster Umstände unentbehrlich wurde. Die eigentliche Verkehrsaufgabe der Verbindung Berlin - südliches Umland für den Personen- und Güterverkehr mußte nach 1945 aufgegeben werden und in den sechziger Jahren war auch diese nunmehr rein West-Berliner Strecke von zwei Faktoren betroffen, die etlichen anderen Bahnen den Garaus machten: Zum einen war die Beschränkung auf West-Berlin mit einem erheblichen Rückgang des Verkehrsaufkommens verbunden (zumal damals aus Protest gegen die DDR von westlicher Seite die Eisenbahn in Berlin allgemein geschnitten wurde), zum anderen trat gerade in diesem Jahrzehnt der Lkw in Westeuropa seinen Siegeszug an und etliche aufkommensstarke Güterkunden kündigten in der Folge ihre Verträge mit der Bahn oder sogar ganze Gleisanschlüsse. Durch die Anbindung des Kraftwerkes Rudow an die NME konnte diese sich in die heutige Zeit hinüberretten und gewann in den achtziger und neunziger Jahren im Zeichen der Ökologiedebatten sogar noch Verkehre hinzu. Gerade der Entlastungseffekt für die Straße ist es denn auch, der die Bahn für Berlin so interessant und erhaltenswert macht.

Heute werden täglich drei Güterzüge mit Berliner Müll abgefahren, jeder besteht aus 23 Wagen und ersetzt somit 23 Lkw-Fahrten. Dazu kommen die über 900 Tonnen schweren Kohlezüge für das Kraftwerk, einer pro Tag, sowie die mehrmals pro Woche verkehrenden Ölzüge. In Summe ergibt das mindestens 100 Lastwagenfahrten, die der Stadt auf diese Art erspart bleiben - nicht zu vergessen dieselbe Menge Leerfahrten auf dem Rückweg.

Und während der Senat trotz anderslautender Bekenntnisse immer noch Milliarden in den Straßenbau steckt, bekommt die NME von öffentlichen Stellen keinen Pfennig - sie arbeitet nämlich eigenwirtschaftlich und schreibt schwarze Zahlen! Hier entpuppt sich das Gerede von der angeblich effizienten und wirtschaftlichen Straße einmal sehr deutlich als Märchen.

Aber auch bei der NME muß man weiter denken und kann sich auf einem Erfolg nicht ausruhen. Die Neuordnung des Energiemarktes wird zu einem Abbau der Überkapazitäten in Berlin führen, es ist nicht mehr nötig, für den Kalten Krieg Reserven vorzuhalten. Ob das Kraftwerk Rudow diese Zeit übersteht, ist fraglich. Damit verschwände ein wichtiger Kunde der Bahn und da eine Ausdehnung in das Berliner Umland auf absehbare Zeit nicht zu erwarten ist, muß rechtzeitig für möglichen Ersatz gesorgt werden. Hier kommt der liberalisierte Schienenverkehrsmarkt gerade recht. Eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs wird von der NME nicht angestrebt.



NME-Lok auf dem Güterbahnhof Teltowkanal.
(Foto: Artur Frenzel)

Insgesamt sieht die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Berlin nicht so gut aus, da der Stadt schon seit Jahren die Industrien verloren gehen, seit es die an West-Berlin gezahlten Subventionen nicht mehr gibt und damit wichtige Kunden der Bahnen verloren gehen. Deshalb hoffen wir, daß uns solche guten Beispiele wie die NME noch lange erhalten bleiben und erwarten vom neuen Senat, daß er diese Verkehre entsprechend fördert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002085>.

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