

Eisenbahn Infrastruktur Hochwasser 2013

aus SIGNAL 04/2013 (September 2013), Seite 24-25 (Artikel-Nr: 10003052)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Auswirkungen auf den VBB-Regionalverkehr

Starke Regenfälle haben Ende Mai und Anfang Juni die Flüsse in Ost- und Süddeutschland stark ansteigen lassen. Besonders betroffen waren die Elbe und die Donau mit zahlreichen ihrer Nebenflüsse. Das Hochwasser hatte auch für den Bahnverkehr im Gebiet Berlin/Brandenburg und auf den Zulaufstrecken schwerwiegende Folgen.

RE 1 Eisenhüttenstadt--Frankfurt (Oder)--Berlin--Brandenburg (Havel)--Magdeburg

RB 31 Burg--Magdeburg--Helmstedt--Braunschweig

Die Linie RE 1 wurde am 9. Juni 2013 zwischen Biederitz und Magdeburg Hbf unterbrochen. Hier mussten die Brücken über die Ehle und Elbe gesperrt werden. Da die Linie RB 31 nun nicht mehr nach Burg verkehren konnte, hielten die Züge der Linie RE 1 zwischen Burg und Biederitz an allen Bahnhöfen. Wegen der gleichzeitigen Sperrung der Bundesstraßen konnte auch kein Ersatzverkehr eingerichtet werden. Ärgerlich für die Fahrgäste war die irreführende Beschilderung der Züge. Diese waren mit »RE 1 Magdeburg Hbf« beschildert, obwohl es gar keine Möglichkeit gab, nach Magdeburg zu gelangen.

Mit Betriebsbeginn am 12. Juni 2013 wurden die Brücken für den Zugverkehr wieder freigegeben - allerdings mit verminderter Geschwindigkeit. Der Abschnitt Biederitz-Magdeburg-Neustadt ist ein Nadelöhr, sodass die Züge des RE 1 weiterhin in Biederitz endeten. Da die RB 31 wieder verkehrte, konnten die Halte zwischen Burg und Biederitz entfallen. Zur Weiterfahrt ab Biederitz wurde zudem ein Ersatzverkehr angeboten. Der Grund für diese Kürzung war nach Angaben der Deutschen Bahn die Überlastung des Streckenabschnitts. Zu diesem Zeitpunkt verkehrten nicht nur die Regionalzüge der Strecke Magdeburg-Dessau, sondern zusätzlich auch die umgeleiteten ICE-Züge der Linie 10 (Berlin--Ruhrgebiet) und die IC-Züge aus Magdeburg nach Leipzig über diese Strecke.

Während an den Zügen weiterhin »Magdeburg Hbf« als Ziel angezeigt wurde, war die Beschilderung auf den Bahnhöfen unterschiedlich. So wurde im Berliner Raum »Biederitz« angezeigt und im Brandenburger Raum »Magdeburg Hbf« mit einer Laufschrift und dem Hinweis auf den Ersatzverkehr.

Die Information im Zug erfolgte mit der Durchsage »Willkommen im Regionalexpress der Linie 1 nach Biederitz«. Kein Hinweis darauf, dass wegen des Hochwassers der Zug vorzeitig in Biederitz endete - ein Bahnhof, an dem der RE 1 eigentlich gar nicht hält!

In Biederitz erfolgte dann die Ansage, der Zug erreiche in Kürze seinen Zielbahnhof und alle Fahrgäste sollten bitte aussteigen. Nun erfuhren die Fahrgäste auch im Zug, dass zwischen Biederitz und Magdeburg Hbf ein Busnotverkehr eingerichtet wurde.



Die Schnellfahrstrecke bei Schönhausen (Elbe) mit den vom Hochwasser angeschwemmten Bäumen und Heuballen. (Foto: Thomas Splittgerber)



Auch die Bundesstraße 188 ist im Hinterland von den Wassermassen beschädigt worden. Nach wenigen Tagen konnte der Verkehr aber schon wieder provisorisch rollen. (Foto: F. Müller, 25.6.2013)



Der als Ersatzverkehr zwischen Rathenow und Stendal eingesetzte Bus ist nicht barrierefrei. Somit können keine Rollstühle mitgenommen werden. (Foto: Michael Dittrich)

Zusätzlich wurde auch auf die nachfolgende Regionalbahn verwiesen.

Der Busnotverkehr war auf dem Bahnhof ausgeschildert, zusätzlich hatte die Deutsche Bahn auch Servicepersonal abgestellt. Dieses führte die ankommenden Fahrgäste zum Bus, der etwa 600 Meter vom Bahnhof entfernt in einer Seitenstraße hielt. Ebenso wurden die da ankommenden Fahrgäste vom Bus zum Zug geführt.

Alternativ durften die Fahrgäste die nun über Magdeburg umgeleiteten Züge der ICE-Linie 10 mit Nahverkehrstickets nutzen. Dies galt allerdings nicht für das Schöne-Wochenende-Ticket oder das Quer-durchs-Land-Ticket, was zu wiederholter Verwirrung führte.

Am 18. Juni 2013 wurde die Umleitung der IC-Züge Magdeburg-Leipzig aufgehoben, und die Linie RE 1 verkehrte wieder bis Magdeburg Hbf. Zeitgleich wurde auch die Regelung zur Mitfahrt im ICE mit Fahrscheinen des Nahverkehrs zwischen Berlin und Magdeburg aufgehoben.

RE 4 Jüterbog--Ludwigsfelde--Berlin--Rathenow--Stendal **RB 13 Rathenow--Stendal**

Bei Fischbeck brach am Abend des 9. Juni 2013 der Deich, infolgedessen die Strecke Rathenow-Stendal komplett überspült wurde und der Betrieb am 10. Juni 2013 eingestellt werden musste. Ersatzverkehr war erst ab 25. Juni 2013 möglich, als die ebenfalls überflutete Bundesstraße B188 wieder freigegeben werden konnte. Es wurde ein Reisebus eingesetzt, der nicht barrierefrei war und keine Möglichkeit bot, Rollstühle oder Fahrräder mitzunehmen. Kinderwagen konnten nur mit Mühe in den Bus gehoben werden.

Der Ersatzverkehr der Linie RE 4 verkehrte, wie auch die Züge, nur in der Tagesrandlage.

Die Fahrgastinformation zu dieser Sperrung war allerdings erschreckend. Auf den Bahnhöfen wurden unscheinbare Aushänge angebracht, wo ein Pendler zuerst an eine der üblichen Informationen der Deutschen Bahn dachte, wie zum Beispiel der Hinweis auf die 3-S-Zentrale. Erst bei genauerem Hinsehen stellte sich der Zettel als Information zur Sperrung der Strecke heraus. »Die Linie RB 13 bleibt bis auf weiteres außer Betrieb. Ein Ersatzverkehr kann wegen der überspülten Straßen nicht eingerichtet werden. Bitte nutzen Sie die Umfahrung über Wittenberge«, stand dann da geschrieben. Weitere Informationen würde man beim Kundentelefon der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) erhalten, obwohl die Linie RB 13 von der DB betrieben wird und die ODEG nur mit einem Zugpaar des RE 4 betroffen war.

In »Fahrinfo« der Deutschen Bahn AG wurden die Züge teilweise sogar als »pünktlich« angezeigt. Lediglich ein Hinweis am Ende der Auskunft verwies auf den Ausfall der Züge. Schlimmer noch war Fahrinfo bei der BVG: Dort gab es nicht einmal den Hinweis zum Ausfall der Züge. Hier zeigte sich deutlich der Nachteil, wenn Daten unterschiedlich gepflegt werden. Es müsste im Internet eine einheitliche Fahrzeiteninformation für alle im VBB fahrenden Bahnen und Busse geben.

Auch mit der Einrichtung des Ersatzverkehrs verbesserte sich die Situation nicht. Statt

die nun verkehrenden Busse anzuzeigen, wurden die Züge komplett aus Fahrinfo gelöscht. Fahrten nach Stendal wurden entweder über Wittenberge oder Magdeburg ausgegeben. Eine Abfrage am 3. Juli 2013 zeigte dann wieder »pünktliche« Züge an. Erst am Ende der Fahrplaninformation wurde ein Hinweis gezeigt, dass der Zug ausfällt und statt dessen Busersatzverkehr fährt. Aber es gab keinen Hinweis auf die zwei Minuten frühere Abfahrt des Busses noch auf die um 25 Minuten verspätete Ankunft in Stendal. Erst ab dem 5. Juli wurden die Busse in Fahrinfo korrekt angezeigt.

Erfreulich war dagegen die Fahrgastinformation in den Zügen des RE 4. Viele Kundenbetreuer hatten bereits bei der Abfahrt in Berlin Hbf auf die besondere Situation zwischen Rathenow und Stendal verwiesen. So wurden Fahrgäste mit dem Ziel Stendal aufgefordert, in Berlin-Spandau auszusteigen und ab da die Züge der Linie RE 4 bis Wittenberge zu nehmen und dort die Linie RB 30 zu nutzen. Dies wurde nach der Abfahrt in Berlin Jungfernheide wiederholt. In Berlin-Staaken wurden Fahrgäste ebenfalls auf die Sperrung hingewiesen, dieses Mal mit der Aufforderung, in Berlin-Staaken auszusteigen und nach Berlin-Spandau zurückzufahren und ab dann den Weg über Wittenberge mit dem RE 2 und der Regionalbahn RB 30 nach Stendal zu nehmen.

Dennoch kam es im Zug zu unangenehmen Überraschungen für Personal und Fahrgäste: Wiederholt wurden Fahrkarten mit der Verbindung Berlin-Stendal via Rathenow vorgezeigt, die trotz Bekanntheit der Sperrung und des fehlenden Ersatzverkehrs so am selben Tag ausgestellt wurden - wohlgermerkt im personalbedienten Verkauf!

Ebenso verhielt es sich an den Fahrkartenautomaten der DB AG. Wer da eine Verbindung nach Stendal suchte, erhielt als Auskunft die gesperrte Strecke angezeigt. Es wurde lediglich ein Hinweis angezeigt: »Bitte überprüfen Sie vor Fahrtantritt Ihre Reiseverbindung. Grund: Unwetter«. Da fragt man sich dann doch: Warum stehe ich am Automaten?

Ab 4. Juli 2013 wurden die Busse auch in den Fahrplaninformationen mit den Fahrzeiten des Busses aufgelistet. Der eingesetzte Bus erreichte durch die Aufnahme in der Fahrgastinformation nun seine Grenzen. Fuhr der Bus anfangs fast leer, war er nun bis auf den letzten Platz gefüllt.

Etwas abenteuerlich gestalteten sich die Ansagen auf dem Bahnhof Rathenow. Die automatische Ansage kann anscheinend den Sonderfall »Ersatzverkehr auf dem Bahnhofsvorplatz« nicht ansagen. So wurde zum Beispiel angekündigt, man habe Anschluss an den Ersatzverkehr nach Stendal von Gleis 2. In solchen Fällen wäre es einfacher, diese abzuschalten und eine manuell aufgezeichnete Ansage abzuspielen. Dass dies möglich ist, haben die Fahrgäste auf dem Bahnhof schon mehrfach erleben können.

RE 5 Rostock/Stralsund--Berlin--Falkenberg (Elster)/Lutherstadt Wittenberg

Diese Linie war zu keinem Zeitpunkt vom Hochwasser betroffen. Die Sperrung der Brücke bei Lutherstadt Wittenberg hatte für diese Linie keine Auswirkungen. Der Bahnhof liegt vor der Brücke. Die Unterbrechung zwischen Holzdorf und Falkenberg

(Elster) ist planmäßigen Bauarbeiten geschuldet. Derzeit wird die Brücke über die Schwarze Elster erneuert, die Verkürzung des RE 5 dauert noch bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 an.

Weitere Aussichten

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG ist ein Datum zur Wiederinbetriebnahme der Strecke zwischen Rathenow und Stendal nicht definierbar. Erst, wenn alle Schäden bekannt sind, kann die DB mitteilen, welche Arbeiten erforderlich sind und wann mit einer Betriebsaufnahme zu rechnen ist.

Gravierend Auswirkungen gab es auch auf den Fernverkehr, deren Ende ebenfalls nicht absehbar ist. Hierauf werden wir im nächsten Heft eingehen.

Fazit

Das Hochwasser 2013 war nach 1997 und 2002 ein weiteres »Jahrhunderthochwasser«. Dass in solchen Ausnahmesituationen ein normaler Bahnbetrieb nicht mehr möglich ist, ist verständlich. Ärgerlich aber ist, dass das Krisenmanagement der Bahn wieder überaus mangelhaft war. Insbesondere hat sich zum wiederholten Mal gezeigt, dass eine schnelle und flexible Fahrgastinformation mithilfe der modernen Technik scheitert, weil es zu wenig Personal gibt, das in der Lage ist, die aktuellen Entwicklungen zeitnah einzuarbeiten. (md), (ge)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003052>.

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