

■ Brandenburg

## Bummelbahn 2013 - VBB beklagt langsames Schienennetz

aus SIGNAL 02/2014 (April/Mai 2014), Seite 19 (Artikel-Nr: 10003372)  
Berliner Fahrgastverband IGEB

**Im Februar 2014 hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) seinen jährlichen Bericht über die Qualität des Schienennetzes im VBB-Gebiet für das Jahr 2013 veröffentlicht.**

Darin offenbart er die Mängel anhand des Vergleichs der möglichen Streckengeschwindigkeiten mit den tatsächlichen. Insgesamt identifizierte der VBB in seiner Untersuchung 533 Stellen in Berlin und Brandenburg, an denen auf einer summierten Länge von 463,5 Kilometern die eigentliche Streckengeschwindigkeit nicht gefahren wird.

Das Maß der Dinge ist die Zeit, die ein Zug in einem Umlauf länger braucht, als er sollte. Die Linien RE 11, RE 15, RB 13 und RB 23 schnitten mit Fahrzeitverlusten von unter einer Minute sehr gut ab. Dagegen hatten die Linien RE 2 mit ca. 14 Minuten, RE 3, RE 5, RB 12 mit ca. 15 Minuten und RE 7 sowie RB 36 mit über 18 Minuten sehr hohe aufzuweisen. Im gesamten Netz summieren sich alle Fahrzeitverluste auf 2 Stunden und 59 Minuten. Das sind 14 Minuten und 15 Sekunden mehr als 2012.

### Wo gehen die Minuten verloren?

Die Geschwindigkeitseinbrüche haben viele Ursachen. Die Hälfte (50 Prozent) sind auf Mängel am Oberbau (Schienen, Schwellen, Gleisbettung), Unterbau (Bahndämme, Untergrund) sowie an Bauwerken (z. B. Brücken) u. a. m. zurückzuführen. 47 Prozent machen unzureichend dimensionierte Anlagen aus. Dazu zählen beispielsweise ungesicherte Bahnübergänge, die ein Abbremsen auf 10 km/h erfordern. Den verschwindend geringen Anteil von nur 3 Prozent machen die unliebsamen Baumaßnahmen aus, die aber in zunehmendem Umfang dringend notwendig sind, um die anderen 97 Prozent zu beseitigen.

Die Oberbaumängel sind im letzten Jahr besonders stark hinzu gekommen wie auch Schäden an diversen Brückenbauwerken auf stark frequentierten Strecken (Friedrichstraße--Hauptbahnhof, Jungfernheide--Spandau, Gesundbrunnen--Karower Kreuz). Altbekannte Problemstellen, so moniert der VBB, werden auch in den kommenden Jahren noch die Statistik verschlechtern. Dazu gehören Ober- und Unterbaumängel auf der Dresdener Bahn, deren Beseitigung bis dato nur einer Flickschusterei gleicht, Untergrundprobleme auf der Stettiner Bahn hinter Angermünde, die zu immer stärkeren Geschwindigkeitseinschränkungen führen sowie die zahlreiche Häufung von Einzelmängeln auf den Strecken Königs Wusterhausen--Beeskow--Frankfurt (Oder)--Eberswalde, Löwenberg--Rheinsberg und auf den Regio-Strecken der Prignitz um Pritzwalk.

Gegenüber 2012 konnten zwar 22 Mängelstellen beseitigt werden sowie durch den Einsatz schnellerer und beschleunigungsstärkerer Lokomotiven und Triebwagen (z. B. Taurus RE 1, Talent RE 7) Reisegeschwindigkeiten erhöht werden, jedoch vermochten diese Maßnahmen den steigenden Fahrzeitverlust der bestehenden sowie 44 neuer



Technisch ungesicherte Übergänge zwingen die Züge oft zum Abbremsen, wie hier bei Rheinsberg. (Foto: BfVs)



Kummersdorf bereitet dem VBB keinen Kummer. Aber die vielen kleinen Mängel an dieser Strecke Königs Wusterhausen--Beeskow--Frankfurt (Oder). (Foto: BfVst)

Geschwindigkeitseinbrüche nicht zu kompensieren.

## **Zeitraub!**

Das ist zum Glück für die Netz-Verantwortlichen kein Straftatbestand, aber dennoch ärgerlich. Denn der VBB betrachtete den Fahrzeitverlust auch im Zusammenhang mit dem Fahrgastaufkommen auf den betroffenen Streckenabschnitten an einem durchschnittlichen Werktag und errechnete daraus die Fahrgastzeitverluste. Spitzenreiter war, ob der hohen Fahrgastzahlen, die Strecke zwischen Berlin Ostbahnhof und Erkner mit 22 Stunden Fahrgastzeitverlust pro Kilometer Streckenlänge.

Auf das Gesamtnetz bezogen verloren laut VBB im Jahr 2013 alle Fahrgäste insgesamt 21 Wochen, 6 Tage, 23 Stunden 31 Minuten und 34 Sekunden wertvolle Lebenszeit - an nur einem einzigen Tag! (BfVst)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003372>.

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