

Zu Top 2, 14. Mai 2003

## **TOP 2: Umbaumaßnahmen an der Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm**

Auf der Bahnstrecke zwischen Aalen und Ulm haben sich die Zugbewegungen seit 1996 von 740.000 Zugkilometern pro Jahr auf 1.380.000 Zugkilometer pro Jahr erhöht. Diese Erhöhung führte dazu, dass auf der Brenzbahn derzeit der maximal mögliche Verkehr gefahren wird. Aufgrund der technischen Anlagen und der Schienenausstattung ist eine Erhöhung für die Bahnstrecke nicht verkräftbar. Daher wird jedes auftretende Problem weitergegeben an andere Verbindungen und hat bei Störungen daher gravierende Auswirkungen.

Im vergangenen Jahr auf ca. 10 km eine Streckenerneuerung durchgeführt. Durch die Überschreitung der nächtlichen Bauzeiten und durch weitere Unzulänglichkeiten wie dem Ausfall von Lokomotiven kam es insbesondere morgens zu erheblichen Verspätungen und Zugausfällen. Auf diese Störungen hatte sich die Bahn nicht genügend eingestellt und ließ die Fahrgäste ohne weitere Informationen oder Unterstützung bei der Organisation etwa von Ersatzverkehren.

Im Jahr 2003 sollen 23 km Schienenstrecke erneuert werden. Darüber hinaus soll in Heidenheim ein elektronisches Zentralstellwerk aufgebaut und in Betrieb genommen werden, von dem aus die Bahnstrecke zentral gesteuert wird, wofür derzeit noch ca. 50 Mitarbeiter zum Regeln und Stellen eingesetzt werden. Auch die Fahrdienstleiter sollen abgezogen werden, daher sind neun neue Fußgängerüberführungen und Unterführungen vorgesehen.

Aufgrund der Erfahrungen mit den vergangenen Baumaßnahmen sollen die jetzigen Investitionen in Höhe von rd. 80 Mio. Euro bis Ende 2004 durch eine Sperrung der Strecke und die Einrichtung von Schienenersatzverkehren durchgeführt werden. Am 6. März hatte der Regionalverband eine Anhörungsveranstaltung durchgeführt, bei der die geplante Abwicklung der Baumaßnahmen und die Einrichtung von Schienenersatzverkehren, also durch Busverkehre, diskutiert worden sind. Dabei wurde insbesondere bemängelt, dass die vollständige Sperrung von verschiedenen Streckenabschnitten über mehrere Wochen hinweg und dazuhin die Sperrung an Wochenenden und die gleichzeitige Einführung von Busverkehren zu unhaltbaren Zuständen führen wird. Die Bahn wurde insbesondere aufgefordert, die Baumaßnahmen in einem oder in zwei Bauabschnitten durchzuführen und entsprechend nur ein oder zwei Schienenersatzverkehre einzurichten, eine verstärkte Aufklärung und Information der Fahrgäste und der Öffentlichkeit durchzuführen, an jedem Bahnhof und in jedem Zug einen Beauftragten bereitzustellen, der den Übergang von der Bahn zum Bus koordiniert, Fahrgäste informiert und im Notfall auch Taxigutscheine ausgeben kann, sowie für die gesamte Zeit der Baumaßnahmen einen Beauftragten für die Brenzbahn vor Ort als Ansprechpartner zu bestellen.

In der Folge hat am 13. März in Stuttgart bei der Bahn eine Besprechung über die Ergebnisse der Veranstaltung des Regionalverbandes stattgefunden. Darüber hinaus hat sich der Regionalverband in Briefen an den Konzernbeauftragten der Bahn für Baden-Württemberg und das Verkehrsministerium des Landes gewandt, mit der Bitte, sich der Sache anzunehmen und auf dieser Ebene zu Besprechungen über die Situation der Brenzbahn, aber auch der Remsbahn, einzuladen. Das Verkehrsministerium hat dies abgelehnt, der Konzernbeauftragte der Bahn hat auf dieses Schreiben wie auch auf das Schreiben von Landtagsabgeordneten nicht reagiert.

Auf dieser Besprechung wurde nach Möglichkeiten gesucht, die Forderungen des Regionalverbandes umzusetzen. Dabei wurde von Seiten der Bahn verdeutlicht, dass eine Umorganisation unter der Prämisse stattfinden muss, dass die von DB Cargo bedienten Anschlussstellen in Herbrechtingen und Giengen sowie Heidenheim stets von mindestens einer Seite her angefahren werden können müssen. Hingewiesen wurde auch auf die Erforderlichkeiten der Baustellenlogistik, der benötigten Rangierflächen, der Bautechnologie und der Ressourcen im Hinblick auf Gleisumbau, Maschinen und die Einrichtung von Hilfsbrücken. Zuletzt wurde noch auf die erforderliche Abstimmung mit Baumaßnahmen auf der Südbahn im Nahverkehrsverbund Baden-Württemberg hingewiesen. Angesprochen wurde auch die Einrichtung von Schienenersatzverkehren. Dargestellt wurde die Planung der Bahnstreckenschließung anhand der Reisendenzahlen, durch die möglichst geringe Betroffenheiten erzeugt werden sollen. Untersucht wurden auch Möglichkeiten, Schienenersatzverkehre nicht nur dort einzurichten, wo gesperrt wird, sondern auf größeren Relationen (beispielsweise Aalen – Heidenheim oder Heidenheim – Ulm).

Nachdrücklich hingewiesen wurde insbesondere auf die Erforderlichkeit, die Kunden umfassend zu informieren und eine bessere Akzeptanz zu erreichen, durch die Organisation der Umbaumaßnahmen eine Kontinuität für die Kunden zu erreichen und nicht ständig wechselnde Ersatzverkehre einzurichten und durch die Ersatzverkehre die Befahrbarkeit der Strecke für die Kunden einfacher und durchschaubarer zu gestalten.

Die Vertreter der Bahn wiesen insbesondere darauf hin, dass eine gleichzeitige Bauausführung auf einer Strecke von 35 oder 70 km aufgrund fehlender Kapazitäten bei den Bauunternehmen einerseits und mangelnder Ressourcen bei den Maschinen andererseits (z.B. Gleisumbaumaschinen) nicht möglich sei. Durch die Aufteilung des Schienenersatzverkehrs, der bisher zwischen Königsbronn und Giengen geplant ist, etwa in Heidenheim, sei mit einer längeren Bauzeit zu rechnen, da durch den Wegfall der erforderlichen Rangierflächen in Heidenheim und Schnaitheim die Logistik erheblich erschwert werde.

Durch das Zusammenlegen von Schienenersatzverkehren auf größere Strecken werde eine umfangreiche Logistik erforderlich, um gegenseitige Behinderungen auszu-schließen.

Durch eine Gesamtstreckenschließung würde die Bedienung der Tarifpunkte von DB Cargo in Giengen, Herbrechtingen und Heidenheim nicht sichergestellt werden kön-

nen. Hingewiesen wurde auch darauf, dass der Busverkehr auf diesen größeren Strecken gegenüber dem Schienenverkehr deutlicher langsamer sei und durch die Ausdehnung des Ersatzverkehrs deutlich mehr Kunden betroffen würden.

Zur weiteren Vorgehensweise wurde vereinbart, dass die Überprüfung der Möglichkeiten, Bauabschnitt und Schienenersatzverkehre zusammenzulegen und Baumaßnahmen zusammen zu fassen bis 27. März erfolge.

Dass die Abstimmungen der Anforderungen an den Ersatzverkehr mit Bussen erfolgen solle, und dass eine Überprüfung von Synchronisationsmöglichkeiten und weiteren Verbesserungsmöglichkeiten im Busverkehr bis Ende März erfolgen solle.

Überprüft werden sollte auch die Möglichkeit, den Gleisumbau zwischen Herbrechtingen und Hermaringen während des Ersatzverkehrs zwischen Heidenheim und Sontheim, der an vier Wochenenden stattfinden solle, nach 2004 zu verschieben. Dargestellt werden sollte auch die Öffentlichkeitsarbeit und die Reisendeninformationen durch die Bahn.

In der Folge hat am 21. März die offizielle Fahrplankonferenz stattgefunden, bei der erneut die Umbaumaßnahmen an der Brenzbahn im Jahr 2003 und 2004 angesprochen worden sind. Neue Ergebnisse hat diese Besprechung jedoch nicht gebracht.