

BAHN

Tiefstes Russland

Signale hinter Baumkronen, Masten im Gebüsch, Zweige nah am Fahrdrat: Die Bahn lässt ihr Streckengrün wuchern – sparen auf Kosten der Sicherheit.

So hört sich das an, wenn die Bahn schlampft: ratsch-ratsch-ratsch-ratsch. Morgens um 8.06 Uhr, mittags um 12.38, abends um 18.17 Uhr. Immer wenn in Köln-Süd der Regionalexpress aus Bonn einläuft und der Wildwuchs am Gleis mit seinen Zweigen gegen die Waggons peitscht. Mängelbefund: kein Grün-Rückschnitt im letzten Winter.

Und so hört sich das dann an, wenn die Bahn Schlamperei nicht wahrhaben will: „An der Sicherheit wird beim Rückschnitt nicht gespart“, behauptet hoch offiziell der Sprecher der Bahntochter DB Netz, Hans-Georg Kuszniir. Mängelbefund: Offenbar schon lange nicht mehr Bahn gefahren.

Schon gar nicht auf einer Nebenstrecke. Denn dort, in den grünen Winkeln der Republik, lässt es die Deutsche Bahn AG mangels Geld immer wüster wuchern. Wird Lokführern auf den Hauptstrecken wenigstens noch grob die Sicht freigeschoren, kapituliert am Nebengleis die Verwaltung vor der Verwaltung – und das eben doch auf Kosten der Sicherheit.

Beispiel Lollar bei Gießen: An der Güterzugstrecke von Mainzlar verdeckt eine Baumkrone das Vorsignal für die Einfahrt in die viel befahrene Strecke Frankfurt-Kassel; ganz in der Nähe verschwindet im Blätterwerk ein weißes Blinksignal, das dem Mann im Führerstand anzeigen soll, ob Autos am nächsten Übergang tatsächlich Rot haben oder die Anlage streikt. Die zugewachsenen Signale haben Lokführer vor Wochen gemeldet, die Anträge auf Rückschnitt liegen bei der DB Netz in Frankfurt. Bisher ergebnislos.

Beispiel Düsseldorf: An der Abzweigstelle „Rethel“ lugt ein Signal so gut getarnt durchs hemmungslos treibende Laub, dass die freie Sicht darauf nicht mal mehr zehn Meter beträgt. Ein Lokführer aus Mönchengladbach fotografierte die Szene, stellte das Bild ins Internet, dazu die resignierende Bemerkung: „Leider kein Einzelfall mehr. Und: Niemanden interessiert's, keiner fühlt sich verantwortlich. Niemand schafft Abhilfe.“



Signal in Düsseldorf: „Niemanden interessiert's“



Bahnstrecke bei Köln: Wildwuchs am Gleis

„Ein unmöglicher Zustand, betriebsgefährdend“, erregt sich der Chef der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Manfred Schell. Selbst Vegetationsbeauftragte der Bahn, die eigentlich sofort auf Meldungen von Lokführern reagieren müssten, sprechen hinter vorgehaltener Hand konsterniert von einem „Trauerspiel“ – in diesem Jahr reiche das Geld vorn und hinten nicht.

Private Landschaftsbauer, die in früheren Jahren für die Bahn die Grünstreifen rasierten, murren passend dazu über drastischen Auftragsschwund im vergange-

nen Winter. „Viele Ausschreibungen, aber kaum Aufträge“, bilanziert etwa Franz Kleespies, Eigentümer eines Betriebs im nordbayerischen Lohr. Die Begründung sei immer gleich gewesen: kein Geld. „Mancherorts wird das Grün in diesem Sommer wie im tiefsten Russland geschnitten – mit dem Zug“, grantelt auch Martin Heumüller, Geschäftsführer der Heumüller Ga-La-Bau im hessischen Schlüchtern.

Nur das Eisenbahn-Bundesamt kann angeblich keine Verschlechterung der Vegetationskontrolle beim privatisierten Staatskonzern feststellen. Dabei müsste die Behörde nur mal die Richtlinie 882 „Landschaftspflege“ studieren, die das Amt auf Anfrage selbst als maßgebliche Vorschrift nennt. Demnach muss beispielsweise um Oberleitungsmasten im Umkreis von zweieinhalb Metern das Gestrüpp niedergehalten werden. Die Realität: Ob im baden-württembergischen Höllental oder an der Hauptstrecke Frankfurt-Kassel, überall stehen Masten mannshoch im Gebüsch.

Und immer wieder reichen auch Zweige vom Streckenrand bis auf Unterarmlänge an die 15 000-Volt-Leitungen heran. Obwohl eine EU-Norm „unter allen Umständen“ zweieinhalb Meter Abstand vom Hochspannungskabel diktiert, hat deshalb Mitte Mai bei Kirch Göns nahe Gießen, Kilometer 146,4, schon ein Baum gebrutzelt – hätten Kinder dort gespielt, hätte es Tote gegeben.

Verdeckte Kilometer tafeln wie bei Kilometer 122,6 in der Nähe des hessischen Friedelhausen verlängern die Fehlerliste noch, mancherorts mussten sogar schon Andreaskreuze an Bahnübergängen der ausgreifenden Vegetation weichen – sie wurden kurzerhand versetzt. „Statt immer wieder freischneiden lieber einmal verrücken“, begründet ein Bahnmann lakonisch solche Aktionen.

Martin Henke vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, der jeden Morgen bei der Fahrt ins Büro in Köln-Süd die Zweige vorbeiratschen hört, kann sich über Behauptungen der Bahn, beim Grün sei alles im grünen Bereich, nur wundern: „Dass dort weniger gemacht wird als früher, kann doch keiner bestreiten.“ Auch die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands notiert ein „allgemeines Grummeln unter den Lokführern“. Mängelbefund unter Bahnern in Anlehnung an den DB-Slogan „Die Bahn kommt“: Der Bahndamm kommt. JÜRGEN DAHLKAMP