

Tagung „Zukunft braucht Vergangenheit - Urbaner Wandel in der Niederlausitz“
Cottbus, 19./20. Oktober 2006

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Hans-Christoph Thiel
Brandenburgische Technische Universität (BTU) Cottbus

Technologischer Wandel des Eisenbahnverkehrs - Dynamik, Stagnation und Reformpotential in der Region Niederlausitz

Eine grundlegende Voraussetzung für die Industrieproduktion ist der rationelle und massenhafte Warentransport - zunächst der Rohstoffe, schließlich der Endprodukte. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war diese Beförderung untrennbar mit der Herausbildung des Systems Eisenbahn verbunden. Auch wenn heute die Bedeutung dieses Systems in seiner historischen Form nicht mehr existiert, so stehen dennoch Industrieproduktion und Eisenbahn in unmittelbarer Wechselwirkung. Erst im Nachgang zum wirtschaftlichen Erfolg des Gütertransports der Eisenbahnen hat sich Gleiches für die Personenbeförderung eingestellt, abgesehen vom städtischen Nahverkehr in den Ballungsräumen und vom überregionalen Fernverkehr auf ausgewählten Relationen.

Eisenbahnen verkehren nicht zum Selbstzweck, wenn man Museums- und Touristikbahnen und Züge für bahneigene Instandhaltungs- und Bauaufgaben außer Acht lässt. Eisenbahnen sind Teil des öffentlichen Verkehrs und damit des öffentlichen Lebens und sichern einen Teil unserer Mobilität. Um deren *Reformpotential* ermitteln und definieren zu können, wird es im Folgenden darum gehen, die Tendenz der Transport- bzw. Beförderungsnachfrage zu bestimmen und hinsichtlich verkehrlicher, volkswirtschaftlicher, bahnbetrieblicher und bahntechnischer Belange zu erörtern. Eisenbahnen haben schon immer im technologischen Wandel gestanden, wobei der technologische Wandel der letzten Jahrzehnte von allen Umbrüchen am heftigsten war und noch längst nicht abgeschlossen ist. Wie gezeigt werden wird, ist dieser Umbruch von grundsätzlichen technologischen Veränderungen geprägt; die tieferen Ursachen dafür liegen in der Wettbewerbssituation der Verkehrsdienstleistungen. Mit den Prozessen der Bahnreform dagegen fällt er - aus Sicht des Autoren - nur zufällig zeitlich zusammen.

Die Eisenbahn war auch für den wirtschaftlichen Aufstieg der Region der Niederlausitz eine der Voraussetzungen, wobei eher überregionale Interessen tatsächlich den Ausschlag für den Bahnbau gaben. Nach der ersten Phase des deutschen Eisenbahnbaus, die Mitte des 19. Jahrhunderts abgeschlossen war, waren es erneut Interessen von privaten Gesellschaften, die für das seinerzeit revolutionäre Verkehrsmittel sorgten. Die Beschaffung von preiswerten Brennstoffen aus Schlesien, unter anderem für die Hallenser Salinen, kurze Transportwege für den Warenaustausch mit dem Ruhrgebiet und eine ebenso kürzere Verbindung der politischen Zentren Berlin und Wien unter Umgehung sächsischen Territoriums führten um 1855/60 zu ernsthaften Eisenbahnprojekten, die die Niederlausitz unmittelbar berührten und - im wahrsten Sinne des Wortes - verkehrlich bedienten (Abb.1). Die topographischen Bedingungen, die seinerzeit verfügbare und beherrschbare Bahntechnik und verkehrs- und militärpolitische Erwägungen führten letztlich in der Niederlausitz zwischen 1864 und 1872 zum Bau großer Eisenbahnstrecken, die noch heute diese Region prägen, auch wenn die deutsch-polnische Staatsgrenze eine Zäsur darstellt und insbesondere auf den Nahverkehr wirkt. Das Niederlausitzer Eisenbahnnetz (Abb. 2 und Tab. 1) ist vor allem dem Engagement von BETHEL HENRY STROUSBERG zu verdanken, der es wie kein anderer geschickt verstand, die Interessen von Kommunen, Industriellen, Banken und Kapitalanlegern zu bündeln und der beabsichtigte mit preiswertem Bahnbau ein eignes, weite Teile Deutschlands verbindendes Bahnnetz zu schaffen (Abb. 3).

Unbeschadet vom Konkurs der Strousbergschen Unternehmen und der Übernahme in die Preußische Staatsbahn, als Folge des Drängens der Unternehmen vor Ort und im Ergebnis der preußischen Eisenbahnpolitik, bildete sich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs auch in der Niederlausitz ein engmaschiges Bahnnetz heraus, dessen bedeutendster Knoten auch heute noch in Cottbus liegt. Die ersten Bahnbauten jener Epoche wurden vom Braunkohlebergbau veranlasst, gefolgt vom Anschluss der Standorte der verarbeitenden Industrie ([2] bis [4]). Erst um 1900 wurden ausschließlich land- und forstwirtschaftliche geprägte Landstriche von der Eisenbahn erschlossen (Tab. 2, [5], [6]).

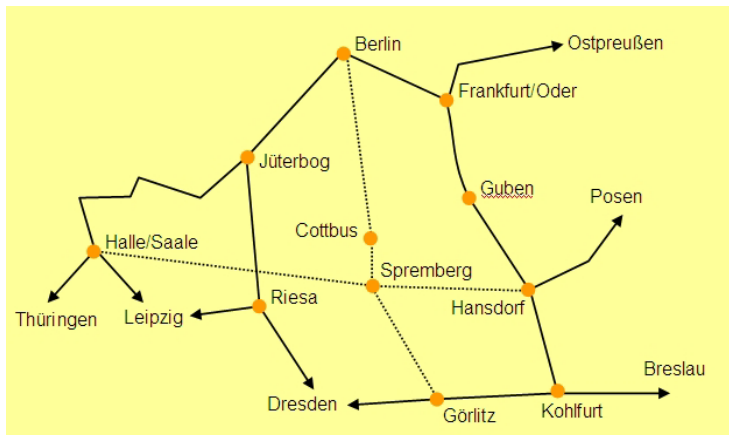


Abb. 1 Eisenbahnprojekte um 1855/60 (Bild: Hans-Chr. Thiel)

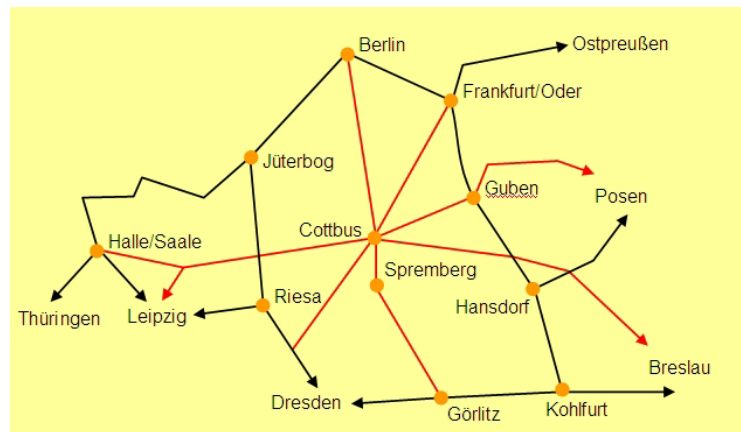


Abb. 2 Bahnbau zwischen 1864 und 1872 (Bild: Hans-Chr. Thiel)

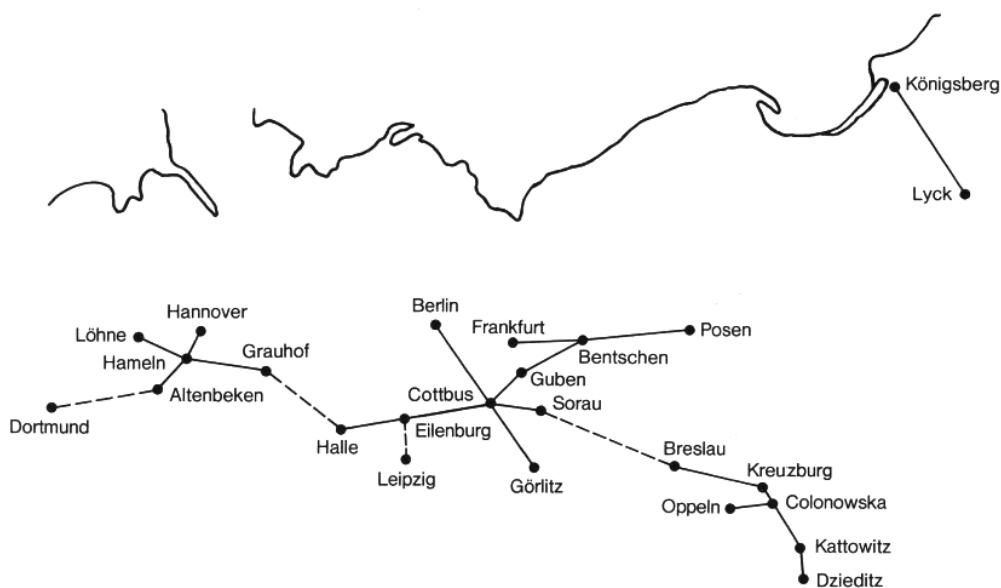


Abb. 3 Von Strousberg realisierte und geplante Eisenbahnstrecken (aus [8])

Unternehmen	Bahnstrecke (Eröffnung)
Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft	Berlin - Lübbenau - Cottbus (13.9.1866) Cottbus - Görlitz (31.12.1867) Lübbenau - Calau - Senftenberg - Hohenbocka (1.5.1874)
Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft	Halle - Eilenburg und Cottbus - Guben (01.09.1871) Cottbus - Falkenberg (1.12.1871) Cottbus - Forst- Sorau (1.3.1872) Eilenburg - Falkenberg (1.5.1872) Eilenburg - Leipzig (1.11.1874)
Cottbus-Großenhainer Eisenbahngesellschaft	Cottbus - Großenhain Cottbuser Bahnhof (20.04.1870, bis 1874 von Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie betrieben), Cottbus - Cottbus Altstadt (5.10.1879) Cottbus - Grunow - Frankfurt/Oder (31.12.1876)

Tabelle 1 Eisenbahngesellschaften und -strecken in und um Cottbus zwischen 1864 und 1880

31.7.1886	Dahme - Uckro (Dahme-Uckroer Eisenbahn)
20.9.1887	Schipkau - Sallgast - Finsterwalde (Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft)
17.8.1888	Grunow - Beeskow (Preußische Staatsbahn)
1.9.1891	Weißwasser - Forst (Preußische Staatsbahn)
8.5.1893	Forster Stadtbahn (Forster Stadteisenbahn)
20.12.1897	Uckro - Luckau (Niederlausitzer Eisenbahn)
21.1.1898	Spremberg Staatsbf - Spremberg Stadtbf (Spremberger Stadtbahn)
3.3.1898	Luckau - Lübben Süd (Niederlausitzer Eisenbahn)
15.3.1898	Falkenberg - Herzberg - Uckro (Niederlausitzer Eisenbahn)
29.5.1898	Lübben Ost - Straupitz - Byhlen - Burg, Byhlen - Lieberose Straupitz - Goyatz (Lübben-Cottbuser Kreisbahnen)
21.5.1899	Burg - Cottbus (Lübben-Cottbuser Kreisbahnen)
24.11.1901	Lübben-Süd - Beeskow Lübbener Bf (Gesamtstrecke Falkenberg - Uckro - Lübben -Beeskow, Niederlausitzer Eisenbahn)
1.9.1902	Sallgast - Lauchhammer (Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft)
1.6.1904	Forst - Guben (Preußische Staatsbahn)
1.10.1905	Senftenberg - Schipkau (Preußische Staatsbahn)
1.7.1907	Neupetershain - Proschim-Haidemühl - Hoyerswerda (Preußische Staatsbahn)
1.10.1907	Proschim-Haidemühl - Spremberg-West (Preußische Staatsbahn)
2.10.1911	Finsterwalde - Luckau (Preußische Staatsbahn)

Tabelle 2 Eröffnung der Eisenbahnstrecken bis 1911 [9]

Die Dynamik der Eisenbahnen der Niederlausitz lässt sich nicht nur mit enormen Transportmengen belegen - die zweifelsohne bereits für sich genommen konjunkturellen Schwankungen unterlagen -, sondern kann auch anhand allgemeiner wie einzelner Prozesse des technologischen Fortschritts verdeutlicht werden. Wurde zum Beispiel zu Beginn des Bahnbetriebs die Braunkohle noch mit Gruben- und Feldbahnen zu den Bahnhöfen gebracht, waren um 1900 bereits Anschlussgleise und Anschlussbahnen für den umschlagfreien Kohleabtransport vorhanden. Am Zielort gab es ebenso umschlagfreie Waggonbewegungen bis in die Fabriken, auch wenn hierfür, wie es innerhalb der Stadt Forst geschah, eine Meterspurbahn mit Rollfahrzeugen zum Einsatz kam. Für die nicht direkt mit Gleisen erreichbaren Unternehmen gab es in Cottbus noch bis kurz vor 1990 den Güterwagentransport auf der Straße mit speziellen sogenannten CULEMEYER-Fahrzeugen (Abb.4). Das Bestreben der Preussischen Staatsbahn, den Betrieb der Personenzüge wirtschaftlicher zu gestalten, führte bereits im Jahre 1908 zur Beschaffung von zwei-, später auch dreiteiligen elektrischen Triebwagen, die ihre Energie aus Fahrzeugbatterien bezogen. Von diesen Triebwagen, als Bauart WITTFELD bekannt, waren in Cottbus zeitweise über zehn Exemplare stationiert und fuhren als Personenzüge bis nach Königs Wusterhausen, Görlitz, Doberlug-Kirchhain und Guben. Letztendlich wurde dieser rationelle Fahrzeugeinsatz in und um Cottbus beendet, als im Zweiten Weltkrieg die so nicht wieder aufbaubaren Anlagen zur Erzeugung von Gleichstrom zerstört wurden



Abb. 4 Auf einem Culemeyer-Straßenfahrzeug aufgebockter gedeckter Güterwagen (Bildarchiv DB-Museum Nürnberg)

Nach 1945 erlangte die Braunkohle für die Sowjetische Besatzungszone und die spätere DDR eine besondere Bedeutung, so auch für das Lausitzer Revier und die sie bedienenden Eisenbahnstrecken. Durch Reparationsleistungen zurückgebaute zweite Streckengleise und ebenso demontierte Sicherungsanlagen (Streckenblock), sah sich die junge Deutsche Reichsbahn (DR) der DDR zu erheblichen Maßnahmen der betrieblichen Optimierung gezwungen, die nicht immer populär waren, auch wenn sie durch den Parteiapparat straff durchgesetzt und mit der Aktivistebewegung verknüpft wurden. Nicht anders ist die so genannte Schwerlastbewegung zu erklären, bei der mit höchsten menschlichen und materiellen Anstrengungen größte Transportleistungen zu erbringen waren.

Aus den Rekordleistungen jener Tage steht aber ein Ereignis über allen: Am 03. März 1949 wurde mit der Güterzuglok 43 031 ein aus 163 Güterwagen gebildeter, 5.050 t schwerer und ca. 2 km langer Kohlezug nach Berlin gefahren! Ihn nicht nur in Bewegung zu setzen, sondern ihn auch in Bewegung zu halten und überhaupt sicher zu fahren, kann auch heute noch wegen der Randbedingungen (wie spezifischer Brennwert der Lokkohle, Lokleistung, Wagenmaterial, insbesondere Kupplungs- und Bremsvermögen) ohne Zweifel als Meisterleistung gelten. Im Übrigen konnten Schwerlastzüge in Berlin nur im Rangierbahnhof Schöneweide ihr Ziel haben, und so wurde der benachbarte Güterbahnhof Berlin-Adlershof über Jahrzehnte zum Schlüsselobjekt der Energieversorgung von Ost-Berlin.

Die nur noch eingleisigen Strecken zwangen in und um Cottbus auch zu anderen drastischen betrieblichen Maßnahmen. Da die DR erst nach 1970 in der Lage war im großen Stil die zweiten Streckengleise wiederaufzubauen, wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Richtungsverkehr für Güterzüge in Teilnetzen eingeführt, so zum Beispiel von Cottbus nach Guben und in der Gegenrichtung Guben - Cottbus über Forst. Nach dem gleichen Prinzip wurde auch der Bahnhof Sabrodt bedient, von dem aus in Ganzzügen Roh- und Siebkohle in alle DDR-Bezirke versandt wurde. Die Leerezüge kamen über Hoyerswerda - Knappenrode - Spreewitz aus östlicher Richtung in den Bahnhof Sabrodt und die Vollzüge verließen ohne Richtungsänderung über Lieske, das Streckendreieck Sornoer Buden und Großräschen sowie Senf-

tenberg das Kohlerrevier. Zugleich stellte dieser Richtungssinn für den Bf Sabrodt sicher, dass nur eine geringere Laufleistung mit beladenen Waggons zu erbringen war als vergleichsweise mit Leerwagen. Auf das nach sowjetischem Vorbild bei der DR eingeführte Dispatchersystem soll hier nur am Rande hingewiesen werden. Für den effektiven Personaleinsatz führten arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse zur Einführung des so genannten Vier-Brigade-Plans, der bei der DR erstmals 1955 in Lübbenau praktiziert wurde (Abb. 5).

Monat	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So				
Januar															1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Jan./Febr.	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Febr./März	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
März/April	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
April/Mai	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
Mai/Juni	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7				
Juni/Juli	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7		
Juli/Aug.	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2				
August	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30				
Aug./Sept.	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27				
Sept./Okt.	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25				
Okt./Nov.	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				
Nov./Dez.	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
Dezember	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31																					

Brigade	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
I	3	3	AIT	RS	1	4	4	2	2	3	3	R	AIT	RS	1	1	2	2	3	5	5	AIT	RS	1	1	2	AIT	RS
II	2	2	3	3	R	AIT	RS	1	1	2	2	3	5	5	AIT	RS	1	1	2	AIT	RS	3	3	AIT	RS	1	4	4
III	1	1	2	2	3	5	5	AIT	RS	1	1	2	AIT	RS	3	3	AIT	RS	1	4	4	2	2	3	3	R	AIT	RS
IV	AIT	RS	1	1	2	AIT	RS	3	3	AIT	RS	1	4	4	2	2	3	3	R	AIT	RS	1	1	2	2	3	5	5

*) Schicht 3 und 5 enden um 6 Uhr des folgenden Tages. Zusätzliche Freischichten (Fr) sowie Schichtverkürzungen werden in den jeweiligen Arbeitszeitplänen örtlich unterschiedlich geregelt und können im Dienstausteller vermerkt werden.

Abb. 5 Übersicht der Schichteinteilung des Vier-Brigade-Plans der DR
 (Bild: Beilage aus „Fahrt frei“. Zeitung der DR, Sammlung Thiel)

Bevor exemplarisch Aspekte der Stagnation der Eisenbahnen in der Niederlausitz erörtert werden sollen, sei der Technologiewandel des Systems Eisenbahn vorgestellt, wie er sich in den letzten 20 Jahren abzeichnet. „Bislang warten die Bahnen ebenso geduldig wie passiv auf den Kunden, 'der den Käse zum Bahnhof rollte' und ihn noch eigenhändig verlud.“ [7] Dieses Zitat aus einer Schrift der Rhätischen Bahn beschreibt sehr trefflich die Notwendigkeit, das Dilemma aller Bahnen, mit Gewohntem vollständig zu brechen und neuem Denken auch neues Handeln folgen zu lassen.

Bislang technikorientierte Strukturen der Eisenbahn (übrigens als Eisenbahnverwaltungen bezeichnet und aufgestellt!) müssen von absatzorientierten Unternehmensstrukturen abgelöst werden. Nichts anderes ist auch die Abkehr der Abhängigkeit von Technik → Betrieb → Markt hin zu Markt → Betrieb → Technik.

Eisenbahnen vollziehen einen radikalen Wandel, vor allem mit Konsequenzen für den Bahnbetrieb und für die Gebrauchseigenschaften der Infrastruktur. Bahnanlagen müssen heute in der Lage sein, rangierfreie bzw. rangierarme Technologien zu realisieren. Das heißt für den Güterverkehr, dass Züge direkt in und aus Ladestellen, Anschlussbahnen und Gleisanschlüssen fahren sowie in rangierfreien Güterbahnhöfen be- und entladen werden können - oder besser noch - fahren müssen (Abb. 6).

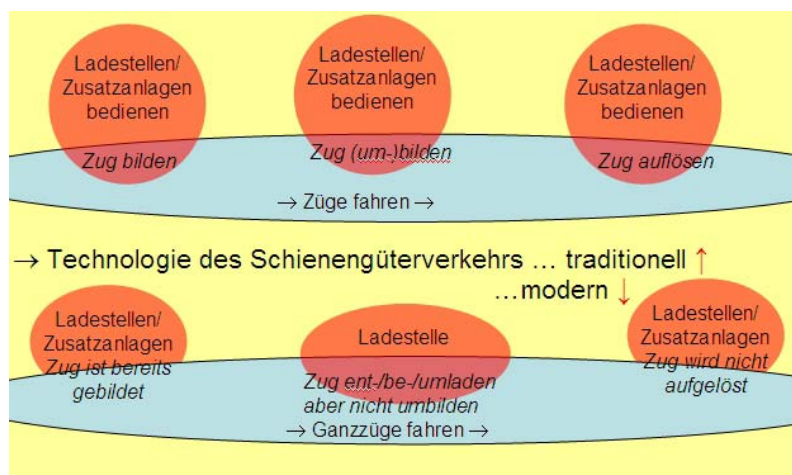


Abb. 6 Technologiewandel des Schienengüterverkehrs(Bild: Hans-Chr. Thiel)



Abb. 7 Ein KLV-Zug wird im Ladegleis mit der Streckenlokomotive bespannt und verlässt ohne Rangieraufwand das Terminal Großbeeren (Bild Pressedienst DBAG)

Aber genau das bieten weder die Niederlausitzer Bahnhöfe, noch die Mehrheit der Bahnhöfe im deutschen bzw. europäischen Bahnnetz! Einzig die modernen Containerbahnhöfe, heute als Bahnhöfe des Kombinierten Landungsverkehrs (KLV) bekannt und etabliert, weisen jene technologischen und infrastrukturellen Bedingungen auf, die abgesehen vom Ganzzugverkehr, den wirtschaftlich erfolgreichen Güterverkehr der Eisenbahnen ermöglichen (Abb. 7).

Auch der Personenverkehr der Eisenbahn muss sich dem grundlegenden Technologiewandel stellen (Abb. 8), ist doch das gesamte System des öffentlichen Verkehrs (ÖV), darin eingebettet die Eisenbahnen, dem Wettbewerb mit dem Individualverkehr (IV) ausgesetzt. Auch wenn der Erfolg und die marktwirtschaftliche Akzeptanz des ÖV von vielen Faktoren bestimmt werden, so ist für jede einzelne Verkehrsrelation unter anderem das Reisezeitverhältnis ÖV zu IV das Entscheidende. Und hier befindet sich aus historischen Gründen der ÖV in einer sehr ungünstigen Situation! Durchgehende Reiseketten zu schaffen, verlangt nicht nur von Eisenbahnen „über den Tellerrand zu schauen“ und im wahrsten Sinne der Worte kooperativ zu denken und zu handeln.

	Vergangenheit	Heute - Zukunft
Verkehrstechnologie	unrhythmischer Fahrplan	Taktfahrplan
	Bahninterne Vernetzung	Integraler Taktfahrplan
Betriebstechnologie	gemischte Züge	artreine (Block-)Züge
	spitzenlokbspannte Züge	Wendezüge / Triebzüge / Flügelzüge
Infrastruktur	Einzelssystemnutzung	Mischbetriebssysteme
	Mischnutzung für Reise und Güterverkehr	artreine Nutzung

Abb. 8 Integrative Aspekte und Kennzeichen des Technologiewandels im Personenverkehr der Eisenbahnen, der vor allem bisher nie dagewesene Ansprüche an die Bahnhofsgestaltung stellt. (Bild: Hans-Chr. Thiel)

Jegliches verspätetes Reagieren auf die Erfordernisse des Technologiewandels der Eisenbahn manifestiert sich als Stagnation. Dies lässt sich auch anhand von weiter zurückliegenden Vorgängen feststellen. So hatte die Deutsche Reichsbahn mit der Übernahme von Privat-, Landes- und Kleinbahnen im Jahre 1949 ihre Struktur einer großen Staatsbahn auf diese kleinen Bahnen übertragen und rigoros durchgesetzt. Die Betriebsübernahme durch die DR führte im Fall der Spreewaldbahn einerseits zur Modernisierung der Fahrzeuge, Bauwerke und Sachanlagen, aber andererseits auch zu überzogenem Personaleinsatz und zu wesentlich differenzierter Zuständigkeit und Verantwortlichkeit der Eisenbahner. Die im Vergleich zur vormaligen regionalen Bahngesellschaft deutlich aufgeblähte Struktur der Spreewaldbahn während der DR-Zeit war unter anderem ein wesentlicher Aspekt des um 1965 festgestellten unrentablen Betriebs. Dies führte 1971 zur vollständigen Verkehrseinstellung dieser Schmalspurbahn.

Widersprüchliches lässt sich in der Niederlausitz auch im Umgang mit der “Visitenkarte der Eisenbahn” feststellen - den Empfangs- bzw. Bahnhofsgebäuden. Das zu Kriegsende 1945 völlig zerstörte Bahnhofsgebäude von Cottbus wurde viele Jahre hinweg - wegen angeblich nicht vorhandener finanzieller Mittel - nicht wieder aufgebaut. Zu gleichen Zeit, den 1950er Jahren, dagegen wurde ein ausschließlich für den Berufsverkehr des Gaskombinats in Schwarze Pumpe bestimmtes neues, überaus repräsentatives Bahnhofsgebäude gebaut, das mit jenem in Potsdam-Pirschheide keinen Vergleich in Größe und Ausstattung zu scheuen braucht. Erst im Jahre 1978 war es mit den Behelfszuständen eines Barackenbahnhofs Cottbus vorbei. Ein neues Bahnhofsgebäude wurde eröffnet, zusammen mit einem ersten Abschnitt eines neuen Bahnsteigtunnels. In diesem Zustand blieb der Bahnhof Cottbus als unvollendete Investition seiner Personenverkehrsanlagen bis heute bestehen und steht im vollen Widerspruch zu den verkehrlichen und betrieblichen Erfordernissen der Neuzeit. Daran ändern auch der elektrische Bahnbetrieb, der Einsatz moderner Doppelstockwagen und die Umgestaltung des Empfangsgebäudes anlässlich der Bundesgartenschau 1995 nichts.

Auch die Bilanz des Eisenbahngüterverkehrs kann nicht überzeugen, sofern dieser die Niederlausitz nicht nur quert. Die Deutsche Reichsbahn schuf ab 1969 ein bewusst strukturiertes System des Containerverkehrs und organisierte gemeinsam mit dem Kraftverkehr einen technologisch vorbildlich abgestimmten Vor- und Nachlauf der Ladungseinheiten auf dem Weg von und zu den Transportkunden, die keinen Gleisanschluss hatten. Hinsichtlich des Eisenbahnbetriebs blieb aber auch beim Containerverkehr, konnte dieser noch so straff durchorganisiert sein, der erhebliche Rangieraufwand bestehen; Zeitverluste waren die Folge. In Cottbus wurde anstelle eines technologisch effektiv platzierten Containerbahnhofes lediglich eine alte Ladestraße mit Umschlagskranen ausgestattet. Im östlichen Industriegebiet von Cottbus-Sandow (Abb. 9) und Cottbus-Merzdorf erhielten fast alle Betriebe Gleisanschlüsse, die - ebenso wie die so genannte Rampenanlage Hänchen für Militärtransporte - als Ausweichanschlussstelle stets über den Bahnhof Cottbus bedient wurden. Von allen Anschlussstellen sind heute nur noch wenige in Cottbus-Sandow verblieben.

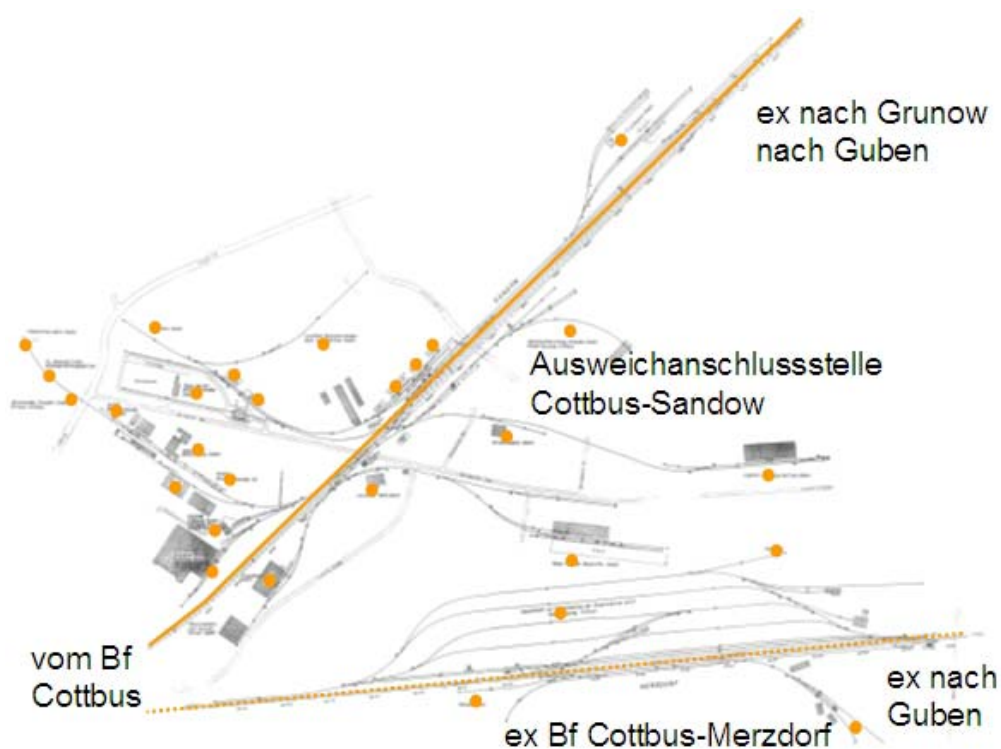


Abb. 9 Übersichtsplan der Ausweichanschlussstelle Cottbus-Sandow und des ehemaligen Bahnhofs Cottbus-Merzdorf mit der Eintragung von insgesamt 28 Unternehmen, die über deren Anschlussgleise Gütertransporte der Bahn direkt abgewickelt wurden. (Bild: Hans-Chr. Thiel)

Im Eisenbahngüterverkehr gibt es in der Niederlausitz schon längst keinen Einzelwagenverkehr mehr. Auch Stück- und Eilgut wird nur noch auf der Straße transportiert. Es dominieren Ganzzugverkehre, allen voran jene, die die Kohle- und Energiestandorte bedienen. Roh- und Wirbelschichtkohle, aber auch Brikett, Kalkstein und Gips sowie saisonal Holz sind derzeit typisches Ladegut. Um den Güterverkehr auf der Bahn nicht noch weiter auszudünnen, wird als ein wichtiges Reformpotential die geschickte Anpassung der baulichen Infrastruktur angesehen, die es den Eisenbahnunternehmen gestattet, wie bereits erwähnt, mit rangierarmen Technologien preisgünstige und zeitgerechte Leistungen anzubieten. Ausweichanschlussstellen müssen in Güterbahnhöfe aufgewertet werden. Ein Beispiel dafür bietet der Bahnhof Eisenach Stedtfeld, der in unmittelbarer Nähe des Eisenacher Opelwerkes entstand, über den Güterzüge in das Gewerbegebiet direkt ein- und ausfahren. Dieses Vorbild sollte an den Bahnanlagen Cottbus-Sandow Schule machen.

Auch im Personenverkehr ist das Reformpotential noch längst nicht ausgeschöpft. In Landes- und Regionalstrukturen, wie sie für Brandenburg typisch sind, ist heute der Integrale Taktfahrplan (ITF) die Grundlage und das technologische Grundgerüst der Angebote des öffentlichen Verkehrs, und zwar nicht einzeln betrachtet für jeweils Bus, Straßenbahn und Eisenbahn, sondern integral, also tatsächlich die Verkehrsträger vereinigend. Das angestrebte Ein-, Aus- und Umsteigen auf kleinstem Raum stellt die Verkehrsplaner vor neue Aufgaben. Mit dem Übergang vom Wendezug zum vielfachsteuerbaren Triebzug wird es den Bahnunternehmen möglich sein, lange, für viele Fahrgäste umsteigefreie Zugläufe anbieten zu können und dennoch bedarfsgerecht und wirtschaftlich zu sein. Für die doppelstöckigen RegionalExpress-Züge in der Niederlausitz sollten die neuen Triebzüge der S-Bahn Zürich (Abb. 10) oder auch die so genannten FLEXLINER der Dänischen Staatsbahn (übrigens im Brandenburger Hennigsdorf hergestellt!) ein Vorbild sein.

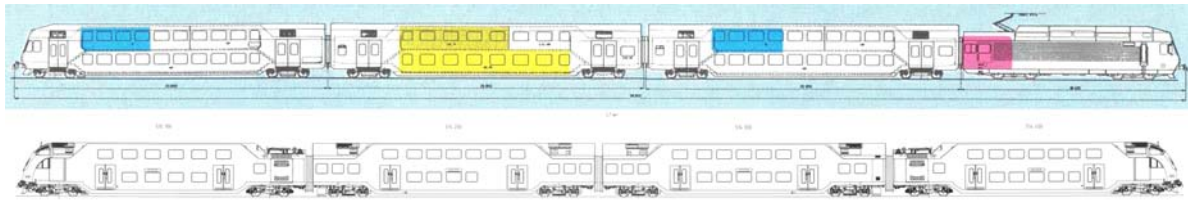


Abb. 10 Vergleich der alten lokbespannten Wendezüge (oben) mit den neuen Triebzügen der Züricher S-Bahn (unten), deren Doppelstockstruktur jener der Brandenburger Züge RegionalExpress-Züge (RE) gleicht.

Das Werk Cottbus der DB AG, vor über 130 Jahren als Hauptwerkstatt der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn gegründet und über viele Jahrzehnte als Ausbesserungswerk in der Region bekannt, ist heute ein hochmodernes Werk für die Instandsetzung und die Aufarbeitung von Diesel- und Elektrolokomotiven. Ausgerichtet auf die typenreine Fließfertigung der ehemaligen sowjetischen Großdiesellokomotiven ist es dem Werk gelungen, mit dem Übergang zur Nestfertigung im harten Wettbewerb zu bestehen und heute alle Diesellokbaureihen der Güterzug- und Rangierlokomotiven sowohl des DB-Konzern als auch von Dritten aufzuarbeiten. Das vorhandene Werksgelände wird es gestatten, auch unter Einbeziehung benachbarter entbehrlicher Bahnhofsanlagen, zukünftig nicht nur einzelne Fahrzeuge aufzuarbeiten, sondern auch zwei- und mehrteilige Triebzüge in das Fertigungsprogramm aufzunehmen.

Auch mit dem neuen, im Mai 1998 in Betrieb genommenen Instandhaltungswerk der DB Regio AG ist im Bahnknoten Cottbus mit den eingangs erwähnten technikorientierten Strukturen gebrochen worden. Die Zuggarnituren bleiben mit Lok und Waggons auch während der Inspektion, Wartung und Reinigung als Ganzzug gekuppelt und durchlaufen auf langgestreckten Hallengleisen in kürzester Zeit getaktete Arbeitsprozesse (Abb. 11). Das Instandhaltungswerk hat noch nicht seinen Endausbau erreicht.



Abb. 11 Luftbild des modernen Instandhaltungswerkes Cottbus der DB Regio AG mit den beiden zugängen Hallen für die Fahrzeugbehandlung und -reinigung (Bild: Harald Großstück)

Eisenbahnen gehen mit der Zeit, ließe sich ein Fazit beginnen: Wenn sie nicht mit der Zeit gehen, oder wenn zu spät reagiert wird, dann haben sie bereits verloren. Die Eisenbahnen in der Niederlausitz haben über viele Jahrzehnte hinweg Zeugnis ihres dynamischen Wandels abgelegt und waren so auf der Höhe der Zeit. Dennoch blieben Prozesse der Stagnation nicht aus. Der technologische Wandel des Eisenbahnverkehrs und der Fortschritt bei der Bahntechnik ist bislang in der Region der Niederlausitz auf den Gebieten der Fahrzeuginstandhaltung am konsequentesten vollzogen worden. Es folgten Ansätze eines fahrgastfreundlicheren Personenverkehrs, an die eine Neugestaltung der Verknüpfungsstellen von Bahn, Bus, Pkw usw. anschließen muss. Abgesehen vom stets günstigen Ganzzugtransport der Ladungsgüter, liegt für den Eisenbahngüterverkehr als einzelne Wagenladung oder für Wagengruppen noch erhebliches Reformpotential brach, das vor allem durch qualifizierte Infrastrukturbedingungen erschlossen werden kann.

Zum Abschluss sei an dieser Stelle den Mitgliedern des Arbeitskreises Eisenbahngeschichte des Historischen Heimatvereins Cottbus e. V. für ihre engagierte Arbeit gedankt, die die Vielzahl bahngeschichtlicher Fakten zusammengetragen haben.

Literatur- und Quellenverzeichnis:

- [1] Ohlsen, Manfred: Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousberg. Eine preußische Gründer Karriere. 1. Aufl., 1987. Berlin, Verlag der Nation.
- [2] Großstück, Harald: Finsterwalde - Sallgast - Senftenberg, Sallgast - Lauchhammer - Ruhland. Schipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft. - in: Machel, Wolf-Dieter (Hrsg.): Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland einst & jetzt. 1995, GeraNova Zeitschriftenverlag München.
- [3] Jünemann, Klaus; Machel, Wolf-Dieter: Forster Stadteisenbahn. - in: Machel, Wolf-Dieter (Hrsg.): Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland einst & jetzt. 1995, GeraNova Zeitschriftenverlag München.
- [4] Jünemann, Klaus: Spremberger Stadtbahn. - in: Machel, Wolf-Dieter (Hrsg.): Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland einst & jetzt. 1995, GeraNova Zeitschriftenverlag München.
- [5] Dernstmann, Richard: Falkenberg (Elster) - Uckro - Beeskow. - in: Machel, Wolf-Dieter (Hrsg.): Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland einst & jetzt. 1995, GeraNova Zeitschriftenverlag München.
- [6] Machel, Wolf-Dieter: Spreewaldbahn. - in: Machel, Wolf-Dieter (Hrsg.): Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland einst & jetzt. 1995, GeraNova Zeitschriftenverlag München.
- [7] 100 Jahre Rhätische Bahn. 1988, Verlagsgemeinschaft Desertine (Verlag Dissentis, Verlag M&T-Helvetica Chur und Terra Grischuna Verlag Bottmingen), S. 160
- [8] Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte (Reihe Kohlhammer Edition Eisenbahn, herausgegeben von Wolfgang Fiegenbaum). 1982, Stuttgart. Verlag Kohlhammer.
- [9] Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken. Eröffnungsdaten 1835 - 1935. Streckenlängen. Konzessionen. Eigentumsverhältnisse. 1984, Reprint, Mainz. Horst-Werner Dumjahn Verlag.

Das Erscheinen ist angekündigt:

Großstück, Harald; Kutschik, Dietrich; Mende, Volker; Thiel, Hans-Christoph: Eisenbahnen in Cottbus. Nordhorn, Verlag Kenning (ISBN 3-933613-83-3)
