

Kolloquium „Handel, Transport und Verkehr in Grenzregionen“ der Sächsischen Landesstelle für Museumswesen. Kirche Wiedersberg, 10.06.2006

Hans-Christoph Thiel

Eisenbahnen im Spannungsfeld von Tradition und Moderne - Aspekte der musealen Nutzung von Eisenbahnen (nicht nur) in Tourismusregionen.

Eisenbahnen verkehren nicht zum Selbstzweck, sondern erfüllen genau jene Anforderungen und Leistungen, die den Transport von Gütern und die Beförderung von Personen kennzeichnen bzw. umfassen. Diese Anforderungen sind von ständigen qualitativen und quantitativen Veränderungen geprägt, ebenso können sich auch wirtschaftlich erfolgreiche Eisenbahnen dem steten technologischen und technischen Wandel nicht entziehen. Nach Jahrzehnten bleibt vom ursprünglich implementierten „System Eisenbahn“ gewöhnlich nur das Immobiler übrig. Das Mobile, die handelnden Personen, die von ihnen praktizierten verkehrlichen Prozesse und betrieblichen Verfahren und Handlungen sowie die Fahrzeuge, wandelt sich mit der Zeit und gerät deshalb eher in Vergessenheit. Aus Gründen der grundsätzlichen Wettbewerbssituation zwischen öffentlichen Verkehr (ÖV) und Individualverkehr (IV), sind auf wirtschaftliche Effektivität ausgerichtete Eisenbahnen auf die Moderne fixiert, die die Moderne prägt den Alltag.

Eisenbahnen waren für die technische Revolution und die Durchsetzung der Industrieproduktion eine entscheidende Grundlage. Sie haben das soziale Leben und Gefüge umfassend geprägt. Eisenbahnen in der Interaktion zu erleben, macht einen, wenn nicht gar den besonderen Reiz aus, der auch in ihrer musealen Nutzung liegt. Die museale Nutzung reflektiert dabei historische Zusammenhänge und bedient sich dabei längst Vergangenen. Eisenbahnmuseen leben von aktivem Betrieb der unter Schutz gestellten Sachzeugnisse, oder besser noch von der verkehrlichen Nutzung auf real existierender, öffentlich genutzter Infrastruktur. Da die öffentlich genutzte Infrastruktur vom Zeitgeist geprägt ist, auch als Folge der weit reichenden Ökonomisierung der Gesellschaft sogar geprägt sein muss, sind Widersprüche hinsichtlich ihrer musealen Nutzung vorprogrammiert, aber auch lösbar.

Mit den nachfolgenden Ausführungen zum Thema - Eisenbahnen im Spannungsfeld von Tradition und Moderne - Aspekte der musealen Nutzung von Eisenbahnen (nicht nur) in Tourismusregionen - versuche ich, exemplarisch Antwort zu geben und Grundsätzliches zu offenbaren und klar zu definieren.

„Bislang warten die Bahnen ebenso geduldig wie passiv auf den Kunden, der den Käse zum Bahnhof rollte und ihn noch eigenhändig verlud.“¹ Dieses Zitat aus einer Publikation anlässlich der 100-Jahr-Feier der Rhätischen Bahn (Schweiz) beschreibt sehr eindrucksvoll den Grundwiderspruch, denen Eisenbahnen bei der Bewältigung der Tagesaufgaben ausgesetzt sind. Mit Blick auf das Spannungsfeld zwischen Tradition und Moderne lässt sich dies auch mit der Umkehrung der bislang gängigen kausalen Folge von - Die Technik bestimmt den Betrieb und der wiederum definiert die Marktbedingungen - hin zu - Der Markt bestimmt die anzuwendenden betrieblichen Verfahren und die wiederum definieren die zum Einsatz kommenden Techniken - beschreiben. Daher haben technikorientierte Unternehmensstrukturen geringe Aussicht auf Erfolg und wurden mittlerweile aufgelöst, wie z. B. die traditionelle Gliederung der Eisenbahnen in die Fachbereiche Betrieb und Verkehr, Bahnanlagen, Maschinenwirtschaft, Wagenwirtschaft etc. Vielmehr haben sich absatzorientierte Unternehmensstrukturen bewährt. Sie sind im Falle der Eisenbahnen auf den Kunden ausgerichtet und deshalb hinsichtlich der Verkehrsdienstleistung in die beiden grundsätzlichen Produktbereiche Personenverkehr und Güterverkehr aufgeteilt. Ob innerhalb des Produktbereiches Personenverkehr die bei der Deutschen Bahn AG wohl nur politisch gewollte, jedoch konsequent vollzogene Trennung in Fern- und Nahverkehr sinnvoll ist, bezweifelt der Autor von Anbeginn an. Da es durch diese Splittung erschwert, ja geradezu torpediert wird, vernetzte Angebote des ÖV, zu den Eisenbahnfern- und Eisenbahnnahverkehrsleistungen als Ganzes zu zählen. Insofern gehen museal ausgerichtete Eisenbahnen mit Vorbild voran, wenn sie den Fahrgast nicht nur als Reisenden ihrer Museumsbahnzüge auf einem Streckenabschnitt begreifen, sondern den Beförderungsprozess als Teil eines ganzheitlichen Pakets von musealen bzw. touristischen Angeboten betrachten.

Bevor die museale Nutzung von Eisenbahnen im Personenverkehr exemplarisch erörtert wird, seien einige Aspekte der Situation im Eisenbahngüterverkehr dargelegt (Bild 1). Der unbestrittene Vorzug der Eisenbahnen, auf geringfügig geneigtem Gleis mit geringem energetischen Aufwand erhebliche Massen in Bewegung zu setzen und zu halten, begründete maßgeblich die technologische Trennung des Beladens der Waggons und des Bildens der Züge (Rangieren) vom Fahren der Züge und bedingte das Ausladen der Waggons erst nach dem Auflösen der Züge. Durch das Bilden langer Züge konnten geringe Stückpreise für Transportleistungen realisiert werden.

Züge fahren zu lassen und Fahrzeuge zu rangieren, ist sowohl als zeitliche als auch als räumliche Trennung aufzufassen. Dabei prägte die räumliche Trennung das Gesicht der Bahnhöfe nachhaltig, denn jeder Bahnhof ist strikt in Hauptgleise (Zugfahrgleise) und in Nebengleise (Rangier-, Aufstell-, und Ladegleise) unterteilt. Diesem Prinzip folgend, lässt die Sicherheits- und Signaltechnik auch keine Zugfahrten von bzw. in Ladegleise zu. Diese Eigenschaft behindert Eisenbahnen nachhaltig in den Wettbewerb konkurrenzfähiger Transporttechnologien ernsthaft oder erfolgreich einzugreifen und ist grundsätzliche Ursache des Rückganges der Güterverkehrsleistungen der Eisenbahn, und das nicht nur aus dem ländlichen Siedlungsraum! Der Technologiewandel des modernen Eisenbahngüterverkehrs ist deshalb auch mit radikalen Konsequenzen für den Bahnbetrieb und für die Bahnanlagen verbunden, die sich allgemein mit rangierfreien bzw. rangierarmen Strukturen beschreiben lassen.

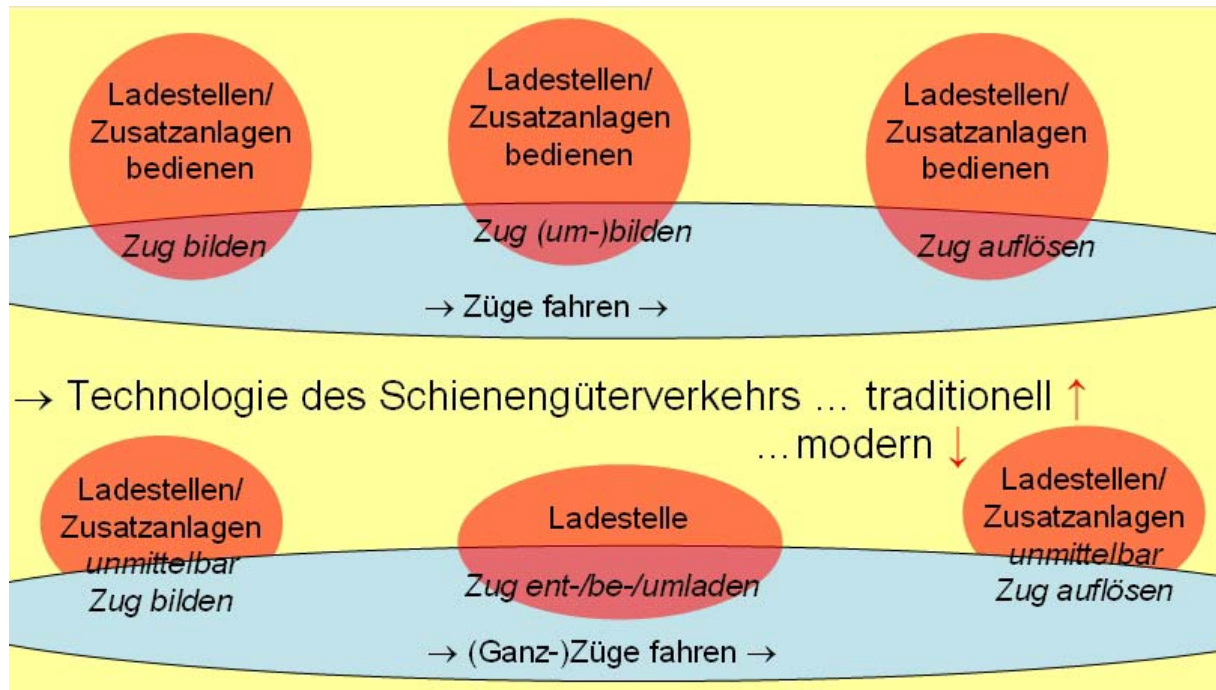


Bild 1 schematische Gegenüberstellung der traditionellen (oben) und modernen (unten) Technologie des Schienengüterverkehrs
alle Grafiken: Thiel, 2006

Museumsbahnen haben als besonderes Angebot, anfangs sogar als ein Alleinstellungsmerkmal, das Fahren von traditionellen Einzelwagengüterzügen bzw. von Personenzügen mit Beförderung von Güterwagen (PmG) entdeckt und profiliert und präsentieren auf diese Weise dem interessierten Gast, einen Teil der längs vergangenen Transporttechnologie.

Im Sinne der vollständigen Abbildung der traditionellen Gütertransporttechnologie als Teil der musealen Nutzung von Eisenbahnen ist deshalb die Vorhaltung und Einbindung von Nebengleisen und so genannten Zusatzanlagen (Rampen, Bühnen, Ladestraßen), auch wenn es nur an wenigen Orten exemplarisch realisiert werden kann, zu begrüßen und zu fördern.

Bevor auf Aspekte der musealen Nutzung von Eisenbahnen im Personenverkehr eingegangen wird, sei auch der technologische Wandel auf diesem Gebiet des Verkehrswesens kurz umrissen. Von grundlegender Bedeutung sind in diesem Falle die Reisebedürfnisse bzw. -gewohnheiten, die sich - quasi im Extremen - beschreiben lassen als: Der Fahrgast will zu seiner Ortsveränderung keine Fußwege zurücklegen,

nicht warten, nicht umsteigen, nicht zwischenhalten, keine Fahrpläne konsultieren und - streng genommen - auch keine Fahrkarte erwerben, mit anderen Worten, möglichst rasch, bequem, sicher und billig (bzw. preiswert) zur selbst bestimmten Zeit von seinem Ausgangsort an sein Ziel gelangen. Diese Ansprüche werden vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt, der trotz gewisser Kooperation (z. B. Park and Ride) die Schärfe des Wettbewerbs mehrheitlich zu Ungunsten des ÖV diktiert. Konsequenz für den ÖV ist - damit auch für Eisenbahnen zutreffend - die Vernetzung der Angebote zu tatsächlichen geschlossenen Reiseketten zu vollziehen. Als maßgebliches Kriterium gilt diesbezüglich für jede einzelne Verkehrsrelation das Reisezeitverhältnis ÖV zu IV gezielt zu Gunsten des ÖV zu verändern. Abgesehen von Rationalisierungseffekten innerhalb der einzelnen Verkehrsmittel des ÖV, kann dies nur durch Überwindung bislang etablierter Systemgrenzen gelingen. In diesem Sinne steht das Moderne des ÖV ausnahmslos im Widerspruch zur Tradition, schlussfolgernd demnach auch die Moderne des Eisenbahnpersonenverkehrs im Widerspruch zur eignen traditionellen Beförderungstechnologie und Technik.

Dies lässt sich auch in der Gegenüberstellung von Tradition und Moderne grundlegend an Hand des Wandels in der Verkehrstechnologie, der Betriebstechnologie und der Infrastruktur belegen (Bild 2). Zugleich gestattet diese Gegenüberstellung das inhaltliche Spektrum der musealen Nutzung von Eisenbahnen zu definieren und das Gemeinsame und Gegensätzliche im Vergleich zur touristischen Nutzung zu umreißen. Der interessierte Leser dürfte sich anhand, der ihn bekannten museal und/oder touristisch genutzten Eisenbahnen, deren Professionalität bzw. noch ausstehender Profilierung bewusst werden.



Bild 2 Kennzeichen des Technologiewandels der Eisenbahnen im Personenverkehr

Um auf Möglichkeiten der gezielten musealen bzw. touristischen Nutzung von Eisenbahnen aufmerksam zu machen, sei folgendes Szenario skizziert. Der Prozess des schrittweisen Niedergangs der Eisenbahnen ab Mitte des 20. Jh. (Bild 3) lässt sich unter anderem an Streckenkürzungen, Gleisrückbau, Stilllegung von Feld- und Werkbahnen und brachliegender Ladestraßen ausmachen. Seit jener Zeit haben sich die Bahnen, auch als Folge der technologischen Möglichkeiten neuer Traktionen, auf immer weniger Bahnbetriebswerke konzentriert, so dass auch maschinentechnische Anlagen in Größenordnung entbehrlich wurden.

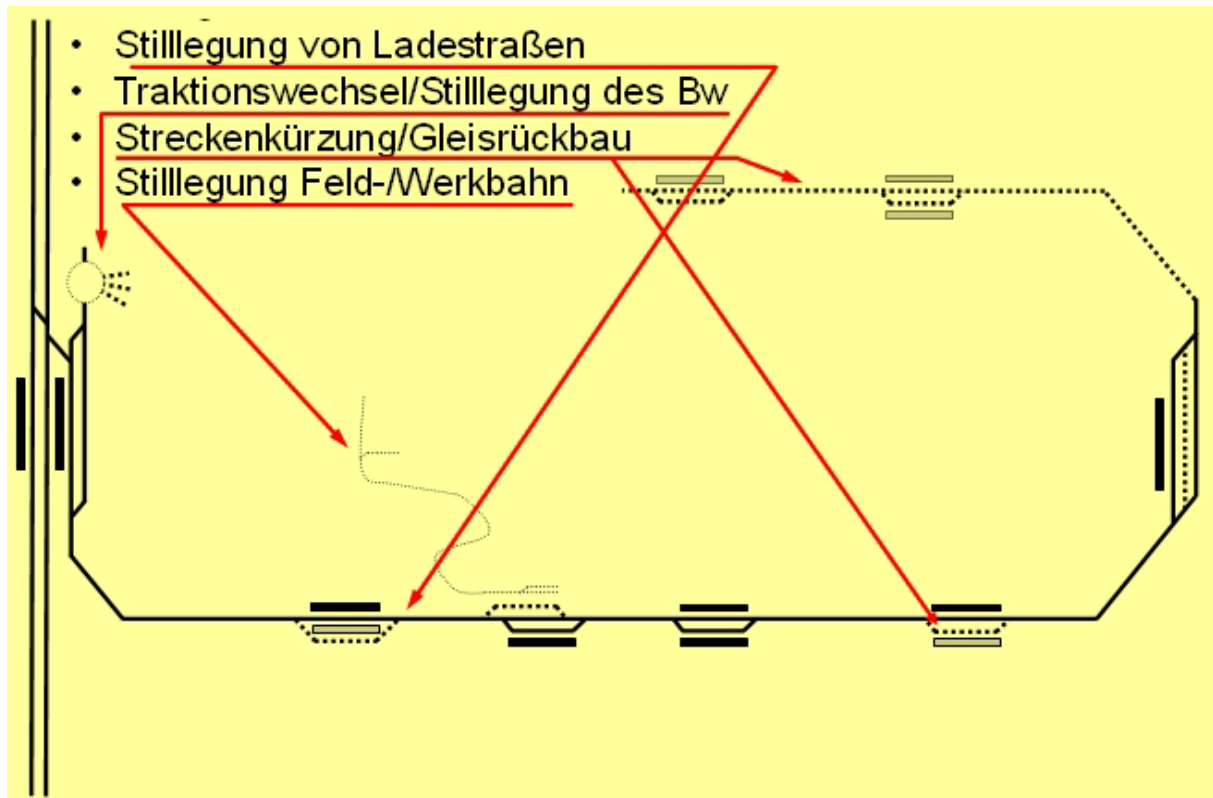


Bild 3 Rückzug der Eisenbahnen aus der Fläche

Sofern es zum Reaktivieren der Eisenbahn kam bzw. kommt, ist dies mit einem gezielten, auf ein konkretes Verkehrsprogramm zugeschnittenen Bahnbetriebsablauf verbunden (Bild 4). Im Mittelpunkt steht dabei gewöhnlich der Streckenausbau auf eine höhere Geschwindigkeit, die Umwidmung brachliegender Güterverkehrsanlagen zu räumlich konzentrierten Umsteigeanlagen (Bahn/Bus) bzw. zu Stellplätzen für Fahrräder und Pkw. Neue Haltepunkte mit kurzen Erschließungswegen ergänzen die streckenseitigen Maßnahmen. Auch an den bislang gewöhnlich als Anschlussbahnhof betriebenen Gemeinschaftsanlagen mit übergeordneten Bahnstrecken finden gezielte betriebliche und im Kontext dazu stehende infrastrukturelle Anpassungen statt, gelegentlich auch der Umbau zum Trennungsbahnhof. Alle diese Maßnahmen der Reaktivierung gestatten zugleich, sich aber auch der Freiräume für eine museale touristische Nutzung der Bahn bewusst zu werden.

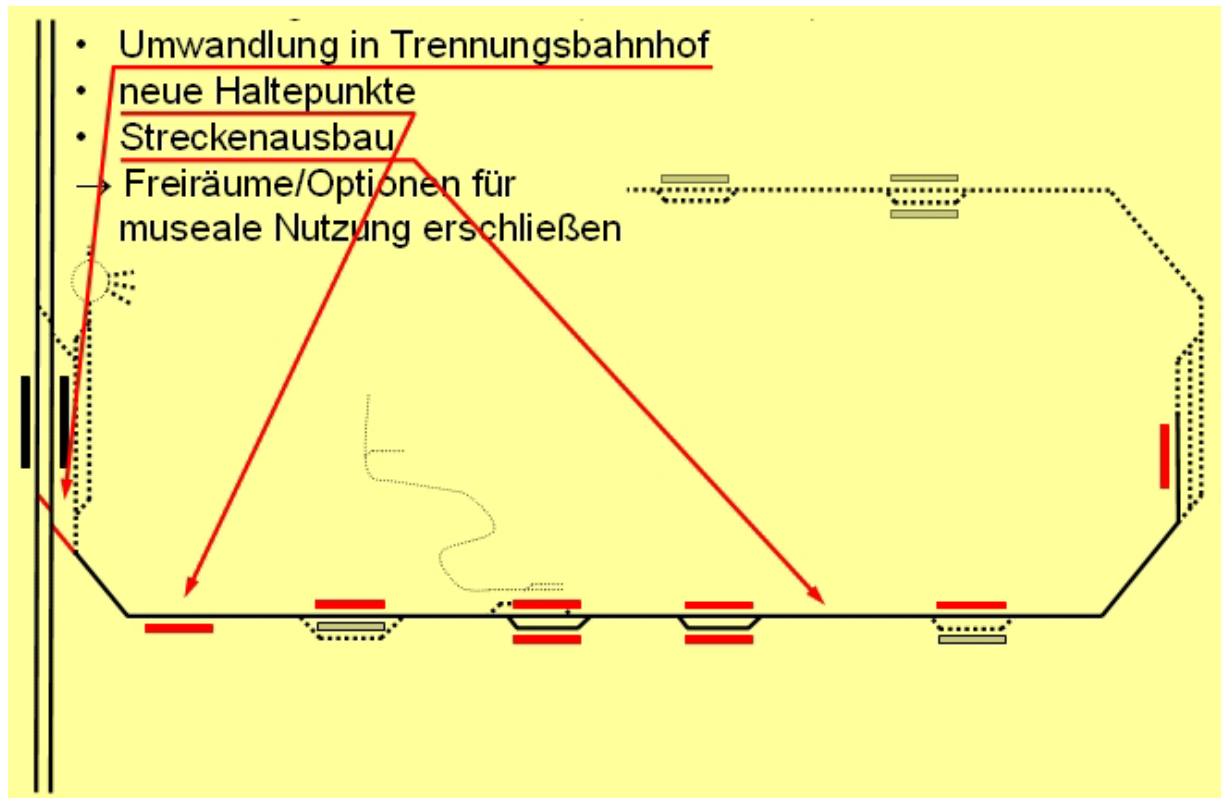


Bild 4 Reaktivieren einer Eisenbahn im vernetzten ÖV

Gewöhnlich etablierten sich Museumsbahnen auf einem hierzu reaktivierten Teilabschnitt einer Bahnstrecke (Bild 5), der in vielen Fällen auch über eine herausragende technikgeschichtliche bzw. geografische Bedeutung verfügt. Der Inselbetrieb der Museumsbahn kann und sollte dabei nahezu alle Facetten der vergangenen Eisenbahnverkehrs- und -betriebstechnologie umfassen, ohne dass sich Konflikte zu modernen Technologien des Eisenbahnverkehrs ergeben. In diesem Sinne sei die Pressnitzalbahn Jöhstadt-Steinbach² als ein in vieler Hinsicht umfassendes Projekt einer Museumsbahn besonders erwähnt, bei der - wie z. B. jüngst durch den Wiederaufbau der Streckenfernsprechleitung - die komplexe und lebendige Darstellung technologischer Prozesse verfolgt wird.

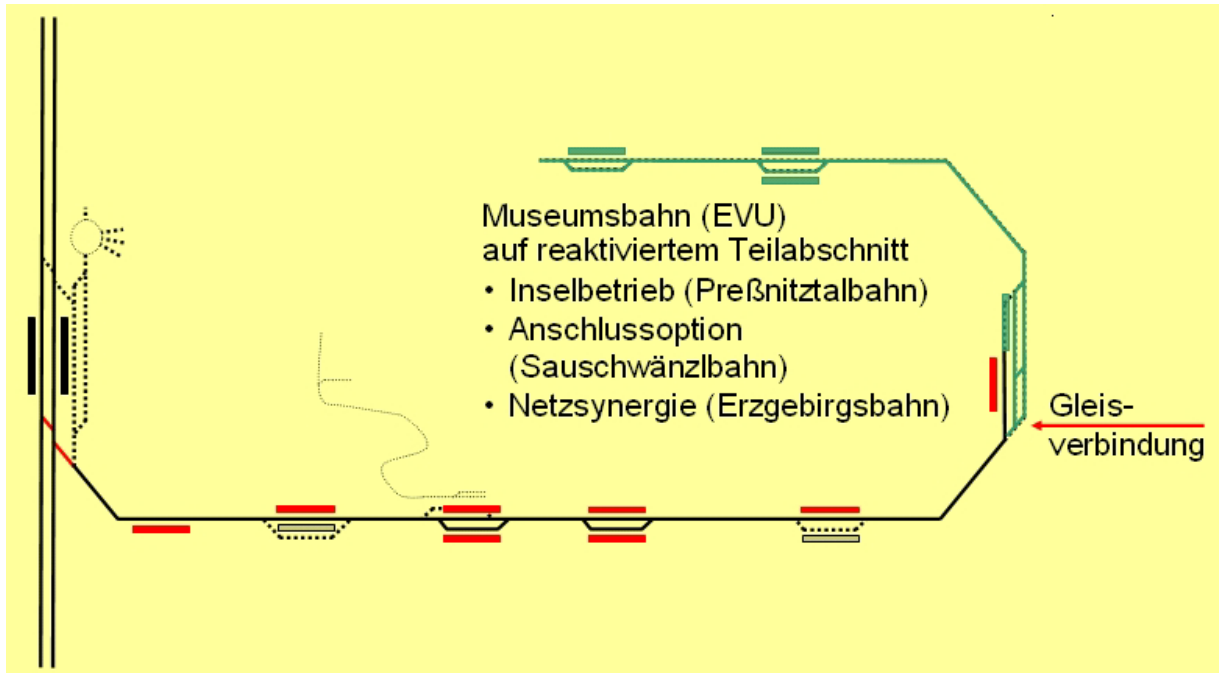


Bild 5 Eisenbahn der Moderne versus museale Komponenten/Ergänzungen (1)



Bild 6 Bahnhof Blumberg-Zollhaus, links der Bahnsteig und das Hauptgleis für pendelnde Triebwagen von/nach Tuttlingen, Mitte/rechts Gleise der Museumsbahn, im Hintergrund das ehemalige Reiterstellwerk vom Bahnhof Konstanz als technisches Denkmal erhalten.

Foto: Thiel, 2005.

Günstige Voraussetzungen haben es bei der heute als Museumsbahn betriebenen Wutachtalbahn³ - Strecke Blumberg-Zollhaus - Weizen (Baden-Württemberg) - gestattet, die Anschlussoption zum bestehenden Bahnnetz aufrecht zu erhalten. Im konkreten Falle wurde sogar der Lückenschluss zum landesweiten Eisenbahnnetz im

Bf Blumberg-Zollhaus realisiert. Das Besondere am Bahnhof Blumberg-Zollhaus (Bild 6) ist dabei die geschickte Platzierung des einzigen, dem öffentlichen Eisenbahnverkehr dienenden Hauptgleises, das von den pendelnden Triebwageneinheiten von und nach Tuttlingen befahren wird, ohne eine ständige betriebliche Wechselwirkung zur Museumsbahn zu haben. Über eine Gleisverbindung zum Anlagenteil der Museumsbahn ist aber jederzeit der Fahrzeugübergang möglich. Dieses Konstrukt sollte Modellcharakter haben, um am Endpunkt - streng genommen nicht nur an Endpunkten - von uneingeschränkt öffentlich genutzten Eisenbahnstrecken auf günstige Weise einen Museumsbahnbetrieb entwickeln zu können, ohne das konkrete historische Vorbild zu verklären und zugleich den modernen Eisenbahnverkehr und -betrieb zu behindern. So sollte es auch beim Wiederaufbau der Weißeritztalbahn anzustreben sein, den Bahnhof Kurort Kipsdorf in einen auch baulich durchrationalisierten Zustand für den getakteten Nahverkehr zu bringen, der zugleich aber auch über einen Bahnhofsanschluss zu Gleisanlagen verfügt, von dem aus unmittelbar museale Züge beginnen bzw. ihre Fahrt beenden.⁴

Bemerkenswert ist die touristische Nutzung der Erzgebirgsbahn⁵ durch Sonderzüge des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) e. V., Eisenbahnmuseum Schwarzenberg, die unter anderem zwischen den Bahnhöfen Schwarzenberg⁶ und Anna-Berg-Buchholz oberer Bahnhof auf einem exponierten Streckenabschnitt verkehren. Dieser Streckenabschnitt dient regulär nur dem netzweiten Austausch der Fahrzeuge der Erzgebirgsbahn, verfügt aber mit dem Markersbacher Viadukt über ein sehr bekanntes Ingenieurbauwerk.

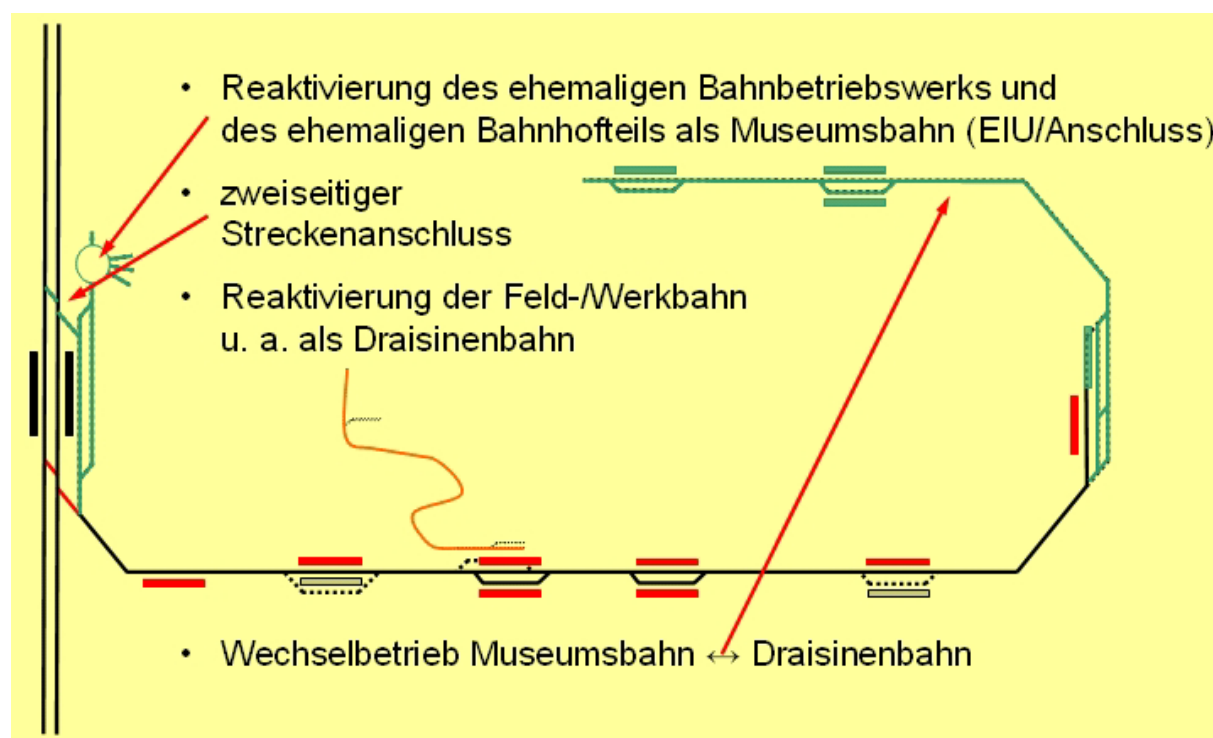


Bild 7 Eisenbahn der Moderne versus museale Komponenten/Ergänzungen (2)

Von besonderer Bedeutung ist die Entwicklung eines stillgelegten Bahnbetriebswerkes hin zu einer musealen Anlage (Bild 7). Mit der Bahnreform ergab sich auch für die Museumsbahnen die Möglichkeit, sich als Eisenbahnverkehrsunternehmen konzessionieren zu lassen und damit quasi netzweit museale Züge fahren zu dürfen, deren Fahrzeuge ohne Abstriche die Zulassung als Regelfahrzeuge besitzen. In fast allen Fällen ist aber ein ehemaliges, in seinen Grundbestandteilen vollständig erhaltenes Bahnbetriebswerke die Voraussetzung, um zum Beispiel⁷ Dampflokomotiven für den Betrieb vorhalten zu können. Das unter der Regie des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf am Leben gehaltene ehemalige Bahnbetriebswerk des Rangierbahnhofs Chemnitz-Hilbersdorf ist ein solches gelungenes Beispiel, auch wenn durch den ersatzlosen Rückbau des Rangierbahnhofs nicht unerhebliche Probleme und Aufwendungen mit dem Netzanschluss über den entfernten Bahnhof Niederwiesa aufkamen. Mit der gleichen Vision startete vor 15 Jahren der Lausitzer Dampflokclub (LDC) e. V.⁸, der für die fachgerechte Überbringung seiner Fahrzeuge die Übernahme des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Lübbenau verfolgte, aber an den starren Verkaufsvorstellungen der Deutschen Bahn AG scheiterte. Heute nutzt der LDC ehemalige Lokbehandlungsanlagen der Werkbahn des

Vattenfall-Konzerns bei Cottbus nutzt. Nach wie vor brachliegende Gleise, Gebäude und maschinentechnische Anlagen (1990 wurde die Drehscheibe total erneuert!) sind für den Bahnhof Lübbenau alles andere als eine würdige Visitenkarte als das Eingangstor der Tourismusregion des Spreewaldes.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass für touristische Zwecke ungenutzte Bahnanlagen sich zu Draisinenbahnen entwickeln lassen. Die Widmung als Draisinenbahn⁹ muss dabei nicht ausschließlich und uneingeschränkt sein, sondern kann auch tageweise bzw. anderweitig zeitlich bestimmt im Wechselbetrieb mit Eisenbahnen organisiert sein, wie es z. B. bei der Extertalbahn (Bahnstrecke zwischen Barntrup und Rinteln verbindet den Landkreis Lippe in Nordrhein-Westfalen mit dem Landkreis Schaumburg in Niedersachsen) der Fall ist.

Es sei der Versuch eines Fazits erlaubt: Betrachtet man Eisenbahnen im Spannungsfeld von Tradition und Moderne lassen sich folgende Thesen formulieren:

- (1) Die museale Nutzung hebt auf das Nichtalltägliche ab.
- (2) Das Nichtalltägliche ist etwas Besonderes, weckt die Neugier und wird mit hoher Wahrscheinlichkeit bewusst wahrgenommen.
- (3) Die museale Nutzung ist ein Potenzial für Tourismusregionen und kann Kulturkreise verbinden, deshalb auch Grenzen überwindend sein.
- (4) Die Moderne schließt die museale Nutzung von Eisenbahnen nicht grundsätzlich aus.
- (5) Die museale Nutzung von Eisenbahnen setzt bewusstes Handeln voraus und verlangt nach bewusster laufender Aktivität.

Anschrift des Autors:

Brandenburgische Technische Universität (BTU) Cottbus
Lehrstuhl Eisenbahn- und Straßenwesen, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Hans-Christoph Thiel
Postfach 101 344 D-03013 Cottbus, Tel. +49 355 69-2111, Fax -3739, Mobil +49 177 2417089
hc.thiel@tu-cottbus.de, www.verkehrswesen.tu-cottbus.de

¹ 100 Jahre Rhätische Bahn. 1988, Verlagsgemeinschaft Desertine (Verlag Disentis, Verlag M&T-Helvetica Chur und Terra Grischuna Verlag Böttmingen), S. 160

² www.pressnitzalbahn.de [04.05.2007]

³ www.wutachtalbahn.de; www.sauschwaenzlebahn.de [04.05.2007]

⁴ www.weisseritzalbahn.de [04.05.2007]

⁵ www.erzgebirgsbahn.de [04.05.2007]

⁶ www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de [04.05.2007]

⁷ www.sem-chemnitz.de [04.05.2007]

⁸ www.lausitzerdampflokclub.de [04.05.2007]

⁹ www.draisinen.de [04.05.2007]