

Fahrplankonzept Perleberg 2009

Einleitung

Wir befinden uns im Grenzgebiet zwischen BRD, DDR und der Tschechoslowakei, irgendwann in den 70ern oder frühen 80ern des 20.,Jahrhunderts.

Das Schienennetz der Deutschen Reichsbahn ist von der Deutschen Bundesbahn aus nur über eine tschechoslovakische Korridorstrecke erreichbar, wobei jedoch die DR den Transitverkehr mit der DB mit eigenen Fahrzeugen abwickelt. So ist Stara Paka der deutsch-tschechische Grenzbahnhof, die CSD fährt jedoch nur den tschechischen Binnenverkehr, die DR kommt mit ihren Lokomotiven und Personalen bis in den bundesdeutschen Grenzbahnhof Ober Roden.

Über diesen Grenzübergang wird nur recht wenig Verkehr abgewickelt, neben einer Frachtgutverbindung sind dies hauptsächlich Ganzzüge zum günstig gelegenen Nordhafen sowie ein Kurswagenpaar und ein Schnelltriebwagenpaar.

Ober Roden liegt an der eingleisigen Hauptbahn von Vechta über Felixstein nach Bad Grafenstein.

In Felixstein zweigt eine Nebenbahn nach Gefrees ab, zudem ist Felixstein Anschlussbahnhof für die Nebenbahn nach Burg am Stausee. Von Lanken aus erschliesst das eine Schmalspurbahn das Tal der Jagst, in dem ein neu eröffnetes Sägewerk eine Verkehrszunahme erwarten lässt.

Kronwerk ist der Übergabebahnhof an die Hafenbahn des prosperierenden Nordhafens, bevor am Ende der Strecke nach 44 Km der Kurort Bad Grafenstein erreicht wird.

Die DR-Strecke Darß – Weißenberg führt weiter nach Stara Paka, in Neu Oelsnitz zweigt der Rest einer bereits teilweise stillgelegten Nebenbahn ab, der nur noch bis Graal Müritz betrieben wird. Die Stilllegung dieser Strecke wird allgemein bereits seit Jahren erwartet. In Premnitz sorgt die Anschlussbahn zur Papierfabrik Niethammer&Kübler in Kriebstein für regen Güterverkehr, der einstmals vorhandene Personenverkehr wurde bereits auf den VEB Kraftverkehr umgestellt.

In Weißenberg besteht Anschluss an das weit verzweigte Kleinbahnnetz der altmärkischen Kleinbahn.

Der Personenverkehr spielt auf beiden Seiten des eisernen Vorhangs nur eine untergeordnete Rolle, der schwere Güterverkehr lastet die Strecken teilweise sehr dicht aus.

Da sich seit den späten sechziger Jahren die Wettbewerbsstellung des Schienengüterverkehrs zugunsten des LKW drastisch verschlechtert hat, gab es strukturpolitische Maßnahmen, um die Erlössituation der Bahnen zu verbessern. So soll in der DDR generell der Gütertransport über Entfernungen von mehr als 50 Kilometer über die Schiene erfolgen, leider jedoch ist erfüllt die knapp 30 Kilometer lange Strecke am Rande der Republik diese Kriterien nicht, daher findet so gut wie kein Binnenverkehr auf der Schiene statt. Aufgrund des schlechten Zustandes der Fernstrassen und der beengten Verhältnisse beim nächstgelegenen Strassen-Grenzübergang ist jedoch der grenzüberschreitende Verkehr überdurchschnittlich vertreten.

Güterverkehr DB

Der Bahnhof Ober Roden ist Hilfsknoten im Knotenpunktsystem der DB, er wird durch einen Dg aus dem Rangierbahnhof Vechta versorgt und bildet Übergabezüge nach Bad Grafenstein und einen Transit-Dg nach Premnitz. Den aus Premnitz kommenden TDg löst Ober Roden auf und sortiert auf die Richtungen Vechta und den eigenen Knotenbereich (Lanken-Bad Grafenstein).

Felixstein hat aufgrund begrenzter Kapazitäten keine Möglichkeit, eigene Rangierarbeiten durchzuführen, daher werden Felixstein und die angrenzenden Nebenbahnen durch direkte Übergabezüge aus Vechta bedient. Alle Umstellungen erfolgen daher in Vechta.

Eine Sonderstellung nimmt hier eine Direktanbindung der Ladestelle Müggenburg an Lanken ein, eine Sondervereinbarung des Verkehrsamtes ermöglicht hier eine bevorzugte Beförderung des Stammholzes zum Sägewerk in Roggenhorst.

Güterverkehr DR

Die DR betreibt auf der Strecke Darß – Weißenberg noch klassischen Nahgüterverkehr, insbesondere das Kleinbahnnetz und die Anschlußbahn nach Kriebstein sorgen hier für eine gute Auslastung der Nahgüterzüge. Da Weißenberg aufgrund einfacher sicherungstechnischer Verhältnisse nur eingeschränkt die Aufgaben eines Grenzbahnhofes wahrnehmen kann, werden die internationalen Frachtzüge in Premnitz behandelt. Alle DR-Bahnhöfe der Strecke sortieren ihren Wagenausgang nach den Richtungen Darß und Transit, letzterer wird morgens nach Premnitz zugeführt, um mittags mit einem TDg nach Stara Paka oder Ober Roden zu gelangen.

Güterverkehr CSD

Da ein seit Jahren bestehender Brückenschaden auf der Strecke zwischen Kviteckov und dem Stammnetz der CSD hohe Achslasten im Güterverkehr nicht mehr zulässt, erfolgt die Anbindung des Knotenbahnhofs Stara Paka erfolgt durch Korridorzüge über das Gebiet der DR.

Die Tschechoslowakei hat in einem günstig gelegenen Flußtal in der Nähe von Kviteckov einen gut ausgebauten Flusshafen an ihr Schienennetz angebunden, auch ein modernes Containerterminal wurde dort errichtet. Hier besteht eine tägliche Eilgutverbindung zum Terminal Waldhagen und zum Rangierbahnhof Darß. Durch gute Anschlußverbindungen ist auch der Nordhafen gut für Container erreichbar. Kurz vor der Grenze zur DDR liegt ein Betrieb für hochwertige pflanzliche Fette und deren Nebenprodukte, die Energieversorgung wird durch Ganzzüge mit Braunkohle vom Flusshafen Kviteckov sichergestellt.