

NEUE DROHKULISSE DER POLITIK: Stahlbrücken verhindern die Elektrifizierung der Pegnitztalstrecke (siehe „Neuhauser Forum“ vom Dezember 2012 und HZ vom Januar)

Nachdem das Märchen von den sämtlich „maroden“ Stahlbrücken widerlegt ist, soll jetzt, nach dem Willen einiger Kommunalpolitiker, die Legende von der verhinderten Elektrifizierung der Strecke durch das Pegnitztal dazu dienen, den Ersatz der vorhandenen Stahlbrücken durch Betonverbundbrücken durchzusetzen. Angeblich erfordere die Elektrifizierung nämlich einen Gleisabstand von 4 Metern; der Abstand auf den Brücken ist tatsächlich geringer (ca 3.80m), also müssten die Brücken durch solche aus Beton mit 4m Gleisabstand ersetzt werden oder die Elektrifizierung kommt nicht. - Leider voll daneben!

Zwar stimmt es: der Regelgleisabstand bei der Deutschen Bahn beträgt 4 Meter, und bei Um- und Neubauten ist er *anzustreben*. Tatsache ist, dass die im 19. Jahrhundert erbauten Tunnels im Pegnitztal nur einen Gleisabstand von 3,80 m zulassen, jedoch stört dieser bei der Elektrifizierung keineswegs, ebenso wenig wie auf den Brücken. Die Tunnels zu verbreitern ist unmöglich und auch nicht nötig. Dies versicherte uns ein ehemaliger Bahnmitarbeiter, der mit der technischen Betreuung von Bahnstrecken wohl vertraut ist.

Man stelle sich vor: In den Tunnels unveränderbar 3.80 m Gleisabstand , davor und danach die „notwendigen Betonbrücken“ mit 4 m Abstand: das ergäbe eine hübsche Schlangenlinienfahrt. Die Elektrifizierung ist in der Tat durch etwas ganz anderes schwierig, nämlich durch die *zu geringe Höhe der Tunnels*, und über diesem Problem grübelt die DB schon seit 20 Jahren...

Ob und wann die Elektrifizierung kommt, wird weniger eine Frage der Technik, als eine der übergeordneten politischen und wirtschaftlichen Interessen sein. Und sie wird sehr teuer. Unsere Eisenbahnstrecke wird aber deshalb nicht ins Abseits geraten. Es gibt in ganz Deutschland Eisenbahnlinien, die nicht elektrisch betrieben werden und doch die jeweilige Region nicht benachteiligen. Zwar beschleunigen die elektrischen Triebfahrzeuge etwas schneller, der Fahrzeitgewinn dürfte trotzdem nur ein paar Minuten betragen. Wer es schneller haben will, sollte nach einer Neubaustrecke rufen mit 200-300 km/h Geschwindigkeit. Welch absurder Gedanke im Pegnitztal...

Übrigens: Es scheint z.B. beim „Neuhauser Forum“ leider noch immer nicht angekommen zu sein, dass die gepriesenen „schlanken Stahl-/Betonverbundbrücken“ zwar tatsächlich stählerne Bestandteile enthalten, tatsächlich aber eine überwiegende Betonoptik aufweisen („reine Betonbrücken gibt es ohnehin nicht). Und schlank wirken sie nur deshalb, weil sie erheblich länger sind. Und länger sind sie deshalb, weil ihre Erbauung eine unglaublich umfangreiche, nicht wieder gutzumachende Umgestaltung des gesamten Pegnitztales nötig machen würde – eine kulturelle Barbarei!

Es bleibt dabei: technische Gründe eignen sich nicht für ein Verteufeln der Stahlbrücken! Auch nicht die Klage, dass ein sorgfältig zu erstellendes Gutachten „aufwändig“ ist, wenn gleichzeitig ein mindestens 100 Mio. € teurer Neubau dem Steuerzahler aufgebürdet werden soll (man kennt ja inzwischen die „überraschenden“ Kostensteigerungen). Es ist bekanntlich erwiesen, dass die Ertüchtigung der alten Brücken wesentlich billiger und genauso sicher sein würde. Und die Elektrifizierung behindern sie schon gar nicht. Eher behindert der unnötige Brückenneubau kostenmäßig den Einstieg in die Elektrifizierung!

