

Von der Theorie am Schreibtisch bis zur Praxis am Führerstand

Herrenberg/Tübingen: Betriebsleiter Frank von Meißner begleitet die strukturellen Änderungen bei der Ammertalbahn

Von eher kleinen Maßnahmen bis hin zum großen Wurf: Bei der Ammertalbahn laufen derzeit viele Überlegungen, wie man die erfolgreiche Nebenbahn zwischen Herrenberg und Tübingen so ausstatten könnte, dass sie den Anforderungen der Zukunft gewachsen ist. Mittendrin in diesen Bemühungen ist der Herrenberger Frank von Meißner, der Betriebsleiter der Ammertalbahn.

VON KONRAD BUCK

Frank von Meißner ist als Eisenbahnbetriebsleiter für die Sicherheit und eine korrekte Betriebsführung zuständig – er überwacht also den laufenden Zugverkehr und die Instandhaltung, begleitet Neu- und Umbauten und baut ein Sicherheitsmanagement auf. Das Spektrum ist dabei sehr vielfältig und erstreckt sich von operativen Themen bis hin zu administrativen Tätigkeiten, die im Hintergrund ablaufen.

Die Ammertalbahn verzeichnet stetig steigende Fahrgastzahlen, aber damit gehen auch Probleme einher: Die Kapazitäten auf der eingleisigen Strecke sind weitgehend erschöpft, die Anschlüsse von und zur S-Bahn in Herrenberg gehen mitunter verloren. Bei den Fahrgästen führt dies zu großem Verdruss, weil sie außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine halbe Stunde in Herrenberg zubringen müssen. Beim Zweckverband ÖPNV im Ammertal verfolgt man, so von Meißner, mehrere Ansätze, wie man den neuralgischen Umstieg in Herrenberg verlässlicher gestalten könnte – zum Beispiel mit einem durchgehenden 15-Minuten-Takt bei den S-Bahnen. Derzeit gibt es Taktlücken, weil einige S-Bahnen wegen eines nachfolgenden Intercity-Zuges bereits in Böblingen statt in Herrenberg enden. Um diesem Problem abzuhelfen, könnten diese vereinzelt S-Bahnzüge ohne Halt von Böblingen bis Herrenberg weiterfahren, so lautet die Idee, die mit dem Ziel verbunden ist, eventuelle Wartezeiten in Herrenberg zu verkürzen.

Den Hebel gilt es aber auch bei der Ammertalbahn selbst anzusetzen. Frank von Meißner ist ohnehin nicht sonderlich optimistisch, dass die S-Bahnen künftig pünktlicher fahren werden. Ein dichter S-Bahn-Takt, mehr Fahrgäste im Stuttgarter „Flaschenhals“, der ohnehin schon an der Grenze der Belastbarkeit angekommen ist – „das macht den Betrieb noch schwerfälliger“, befürchtet er. Die für die Ammertalbahn tätigen Experten – neben Frank von Meißner auch noch der Tübinger Ger-



Frank von Meißner setzt sich dafür ein, dass die Ammertalbahn noch pünktlicher fährt

GB-Foto: Holom

hard Schnaitmann als Berater – tüfteln deshalb an Lösungen, die unmittelbar der Ammertalbahn zugutekommen sollen. Beispiel: In der Hauptverkehrszeit fahren die Züge der Ammertalbahn in Herrenberg bis zu vier Minuten später ab als geplant, um den S-Bahn-Umsteigern einen Anschluss zu ermöglichen. Die Entscheidung, ob ein Anschluss noch abzuwarten ist, obliegt zu meist den jeweiligen Triebfahrzeugführern. Eine technische Lösung soll dazu beitragen, dass der für die Ammertalbahn zuständige Fahrdienstleiter im Tübinger Stellwerk aktuell über die S-Bahn-Verspätungen informiert wird und dann entscheidet, wie lange die roten Dieseltriebwagen in Herrenberg warten können. „Wenn die Disposition über das Stellwerk erfolgen könnte, wäre das eine große Verbesserung“, glaubt Frank von Meißner.

Eine andere Idee: Nachmittags könnte man zwischen Tübingen und Entringen Verstärkerzüge ins System schleusen, um die Züge des Regeltaktes zu entlasten – ähnlich wie morgens und mittags im Schülerverkehr. Dafür würden dann in Tübingen die aufwendigen Kuppelmanöver entfallen, um zusätzliche Triebwagen an die

Nachmittagszüge anzuhängen, was oft wertvolle Minuten kostet.

Falls alle diese Maßnahmen keinen Erfolg zeitigen, steht eine grundsätzliche Änderung zur Diskussion an: den Fahrplan der Ammertalbahn generell um 15 Minuten zu verschieben, was indes mit dem Nachteil verbunden wäre, dass die Wartezeiten in Herrenberg bei einem pünktlichen Betrieb relativ lang wären. „Das ist aber eine große Kiste, das muss man genau abwägen, weil es auch Folgen für viele weitere Anschlüsse hätte, etwa zu den Bussen“, sagt Frank von Meißner. Die Ammertalbahn als „Inselbetrieb“ zu organisieren, wäre eine mögliche weitere grundsätzliche Reform. „Inselbetrieb“ heißt: Die Züge fahren nur noch zwischen Herrenberg und Tübingen und nicht mehr darüber hinaus bis Bad Urach, Wendlingen oder Plochingen. Dadurch würden auch keine Verspätungen aus der stark befahrenen Neckartalbahn ins Ammertal hineingeschleppt.

Als Schwachpunkt der Ammertalbahn gelten schon seit längerem die Triebwagen der Baureihe 650. Eigentlich handelt es sich dabei um spurtstarke Fahrzeuge, die für solche Strecken mit kurzen Haltestellen-Abständen durchaus geeignet sind. Mit zunehmendem Alter werden die Züge aber für technische Störungen immer anfälliger. Dazu kommt, dass es dem Betreiber – der Bahn-Tochter RAB – nicht immer gelingt, die Triebwagen zügig zu reparieren.

Der große Wurf bei der Infrastruktur soll dann gelingen, wenn die Ammertalbahn elektrifiziert und teilweise zweigleisig ausgebaut worden ist. Derzeit muss der in Entringen auf seine Fahrt nach Herrenberg wartende Zug solange am Bahnhof ausharren, bis der Gegenzug aus Herrenberg eingetroffen ist. Künftig könnte der Regionalschuttle bis zum Ende des Hardtwaldes vorrücken – auf diesem Abschnitt ist nämlich ein zweigleisiger Ausbau geplant. Diese Verbesserung soll den Betrieb verlässlicher und pünktlicher gestalten.

„Ans Herz gewachsen“

Trotz aller Schwach- und Kritikpunkte: „Die Ammertalbahn ist mir ans Herz gewachsen, sie ist eine erfolgreiche Eisenbahn. Der Ruf der Ammertalbahn ist deutlich schlechter als die tatsächliche Betriebsqualität“, glaubt Frank von Meißner.

Überzeugt ist der autolose Herrenberger auch von der Eisenbahn an sich, obwohl Frank von Meißner die These vertritt, dass dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel in Deutschland „chronisch unterfinanziert“ sei. Die Liebe zur Eisenbahn ist in ihm erwacht, als er als Kind eine Modellbahn im Maßstab 1:160 geschenkt bekam. „Heute spiele ich Modellbahn im Maßstab 1:1“, schmunzelt der 43-Jährige, der aus Bamberg stammt und sich nach dem Abitur zunächst zum Diplom-Kaufmann ausbilden ließ.

Der Herrenberger mischt auch gerne in der Praxis mit: In seiner Freizeit steuert er als Lokführer Züge. „Ich habe die Schreibtisch-Arbeit mit dem Blick auf das Praktische zu verbinden versucht“, erzählt er. Nach seinem Studium der technischen Betriebswirtschaftslehre in Stuttgart hat sich Frank von Meißner deshalb auch zum Triebfahrzeugführer bei der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) ausbilden lassen, begleitend zu seiner Tätigkeit als Projektleiter. Während er bei der HzL arbeitete, steuerte er auch regelmäßig die Triebwagen der Landesbahn. Mittlerweile ist Frank von Meißner auf größere Züge umgestiegen: Er sitzt nun in seiner Freizeit oder in seinem Urlaub im Führerstand der Güterzüge des privaten Eisenbahnunternehmens Captrain, einer Tochter der französischen Staatsbahn SNCF. „Das ist ein toller Ausgleich zur Arbeit im Büro“, sagt Frank von Meißner.

auptberuflich arbeitet Frank von Meißner als Eisenbahnbetriebsleiter bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB). Dort nimmt er sich unter anderem des S-Bahn-Ausbaus von Bernhausen nach Neuhausen/Filder an. Die SSB planen und bauen diese Strecke im Auftrag des Verbandes Region Stuttgart, des Landkreises Esslingen und der Anrainerkommunen. Zuständig ist von Meißner auch für das im Industriegebiet Hulb gelegene Industriegleis, das die SSB im Auftrag der Stadtwerke Böblingen betreiben. Die Tätigkeit für die Ammertalbahn ist ebenfalls ein Teil seines Hauptberufs: Die SSB erbringt diese Leistungen für den Zweckverband ÖPNV im Ammertal.

In Herrenberg ist der Vater einer fünfjährigen Tochter auch dadurch bekannt geworden, dass er sich mit anderen Mitstreitern dafür eingesetzt hat, die quartiernahen Spielplätze zu erhalten. Damals war darüber diskutiert worden, kleinere Spielflächen zugunsten einer Großspielanlage im Längenholz aufzugeben. Frank von Meißner wohnt im Herrenberger Holdergraben, von dort hat er einen Blick auf die Gleise der Gäu- und Ammertalbahn und kann mit einem Blick auf die Uhr auch sofort erkennen, ob die Züge pünktlich sind oder nicht. „Ein Eisenbahner hat nie Feierabend“, schmunzelt er.

Mädchen sexuell belästigt beim Fasnetsumzug

Tübingen – Weil er ein 17-jähriges Mädchen beim Fasnetsumzug in Tübingen-Bühl sexuell belästigt hat, wurde ein 44-jähriger Libyer am Dienstagmorgen vorübergehend festgenommen. Zeugen verständigten gegen 15.45 Uhr die Polizei, nachdem der Mann die Jugendliche zunächst angesprochen und dann zudringlich geworden war. Er soll sie gegen ihren Willen geküsst und am Gesäß gepackt haben. Als eine Zeugin hinzukam, konnte sich die 17-Jährige aus der Situation befreien. Die Kriminalpolizei leitete ein Ermittlungsverfahren gegen den 44-Jährigen ein. Er wurde auf der Dienststelle erkennungsdienstlich behandelt und danach im Laufe des Nachmittags wieder auf freien Fuß gesetzt, wie das Polizeipräsidium Reutlingen mitteilte. -pb-

Strengere Regeln für Feuerstätten

Kreis Böblingen: Feinstaub-Grenzwerte herabgesetzt

Verbraucher, die ihre vier Wände mit einem Kachelofen oder einem Kamin beheizen, müssen seit Januar strengere Auflagen für den Betrieb ihrer Feuerstätte beachten. Was sie beachten müssen, darüber klärt die Energieagentur Kreis Böblingen auf.

Alte Öfen geben neben wohliger Wärme auch eine erhebliche Menge Feinstaub ab. Neue Feuerstätten verbrennen das Brennmaterial viel effizienter als alte Öfen. So

mit sparen sie Brennholz und produzieren weniger Feinstaub. Der Gesetzgeber reagierte, indem er die Feinstaub-Grenzwerte herabsetzte und festlegte, dass ab dem 1. Januar 2018 Öfen, die vor 1985 eingebaut wurden, mit Feinstaubfiltern nachgerüstet oder komplett ausgetauscht werden müssen. Außerdem können Gemeinden und Kommunen je nach Luftqualität Betriebsverbote für Feuerstätten aussprechen.

Jeder Verbraucher kann selbst auf die Feinstaub-Emission Einfluss nehmen, indem er gut abgelagertes, trockenes Brennholz und geeignete Anzünder verwendet, keinen Müll verbrennt, auf sehr hohe

Raumtemperaturen verzichtet sowie Feuerstätten für Holzpellets wählt, da diese weniger Feinstaubemissionen haben als solche mit Brennholz.

Mit Brennholz zu heizen, ist häufig teurer als gedacht. Der Brennstoff ist zwar meist preiswerter als Erdgas oder Heizöl, aber Kamine und Öfen haben oft höhere Wärmeverluste, da sie den Brennstoff schlechter ausnutzen. Inwiefern es sich lohnt, eine Holzfeuerstätte an das zentrale Heizungsnetz anzuschließen, beantwortet die Energieagentur in einer unverbindlichen Beratung. Kontaktdaten: unter (0 70 31) 663-2040 oder www.ea-bb.de -gb-

Fahrer kratzt Scheibe frei: Porsche rollt davon

Kreis Böblingen – Ein Porsche machte sich in Weil der Stadt selbstständig. Während der 67-jährige Fahrer des Wagens die Frontscheibe freikratzen wollte, setzte sich das Auto plötzlich in Bewegung und rollte die leicht abschüssige Straße hinab. Der Fahrer versuchte noch erfolglos, den Porsche aufzuhalten. Doch der Pkw überfuhr ein Verkehrszeichen und wurde von einem Betonpflanzkübel und einer Hauswand aufgehalten. Der Wagen war nicht mehr fahrbereit und musste abgeschleppt werden. Es entstand ein Sachschaden von 11000 Euro. Vermutlich hatte sich der Wählhebel des Automatikgetriebes nicht in der „P“-Stellung befunden, so dass das Fahrzeug weggrollen konnte. Der 67-Jährige erlitt leichte Verletzungen und wurde in ein Krankenhaus gebracht. -pb-

LUXUS
SALE BIS **-44%***

ECKSOFA ab € 1.990,- | BETTEN ab € 995,- | TISCHE ab € 895,- | STÜHLE ab € 195,-

**JETZT ODER NIE!
NUR NOCH BIS
MORGEN**



STUTTGART
in den Königsbau Passagen, 3. OG

SINDELINGEN
neben dem Breuningerland

**WHO'S
PERFECT.**
So will ich leben