

Hebel stellen die Weichen

Am **BAHNHOF GOTTENHEIM** wird noch mechanisch gearbeitet – 2018 beginnt eine neue Zeit

Gottenheims Bahnhof gehört zu den Dinosauriern der Eisenbahntechnik.

Wenn die Breisgaa-S-Bahn 2018 elektrifiziert wird, gehört eines der letzten mechanischen Stellwerke der Vergangenheit an. Ein Besuch im alten Dienstraum.

UTE SCHÖLER

„Ring, rring, rring“, bimmelt es. „Gottenheim hört“, antwortet Klaus Melcher. Sein Breisacher Stellwerkkollege bietet den Zug 4538 an. Jede Information wird vom Empfänger wiederholt, bis der Lokführer die Fahrterlaubnis bekommt. Verzögerungen müssen handschriftlich vermerkt werden. Ein elektronisches Signal kündigt den gleichen Vorgang aus Biegel und aus Freiburg an. Auf einem grafischen Computerbildschirm des Einheitsstellwerks ESDW blinken zwei Zugnummern. Automatisch summt hier der Drucker mit 50 Treffern am Bahnhof Gottenheim halbtäglich drei Züge und zwei Epochen der Bahngeschichte aufeinander – die mechanische und die elektronische.

„Wir sind der Nabel der Welt“, sagt Melcher und lacht. Oberhalb der Bahn ist das Gottenheimer Stellwerk mit den hammerförmigen Spangenschichten an den Gleisen, die die Zugseile straff halten – „relativ wartungsarm, sehr zuverlässig“, wie er sagt. „In Richtung Breisach, da machen wir alles noch mechanisch. Der ganze Bahnhof ist mechanisch.“

Was im modernen Bahnbetrieb der Drucker aufzeichnet, läuft auf der Breisacher Strecke noch handschriftlich. Ab zwei Minuten muss jede Verzögerung begründet werden. „Früher hat man noch auf jeden Fahrgast gewartet, der angerufen kam. Das geht heute leider nicht mehr“, sagt Melcher und tritt aus der Dienstraumtür. Mit einem Blick zur Schwarzwaldsüdwette hinter dem Gleisen kurbelt der Fahrdienstleiter die Hand-schranke zu. Damit niemand



Hebelbrüfte mit Seilzugsmechanik: Fahrdienstleiter Klaus Melcher legt das Signal um. FOTO: UTE SCHÖLER

dort eingeschlossen bleibt, geht ein Blick zum Schwarz-Weiß-Monitor. Der absolvierte Vorgang macht einen Schlüssel der Hebelbank frei. „Unser tägliches Fitnesstraining“, scherzt Melcher. Mit soutiniertem Kraftersatz legt er drei blaue Hebel um, die per Seilzug die Weichen positionieren, dann folgend drei rote Hebel für die Signale.

Seit 1988 im kleinen Stellwerksraum

Vorsicht am Gleis 2 bei Einfahrt des Zuges nach Freiburg? spricht Melcher ins Mikrofon. Minuten später quietschen Zugbremsen. Leute wechseln von einem Zug in den anderen, dann folgt das „Did-did-did“ schließender Türen. „Ich habe hier viele interessante Bekanntschaften gemacht, weltweit“, erzählt Melcher. Wenn ich die Sprache nicht versteht, sag ich. Zeit es mir mal auf der Landkarte – das funktioniert immer.“ Eine Frau klopft an die Tür und sagt „Herr Melcher, Sie müssen mir mal eine Auskunft geben“, Melcher hilft.

Seinen Arbeitsplatz mit Landschaft, Begegnungen und Hebeln wärmt Melcher gegen keinen modernen Stellwerksraum eintauschen. Das muss er sich

richt. Der 62-jährige geht in zweieinhalb Jahren „in die wohlverdiente Rente“. Seit 1981 arbeitet der Gottenheimer im kleinen Bahnhof, entweder in der Frühschicht ab 5.30 Uhr oder in der Spätschicht ab 13.30 Uhr – jeweils zehn Stunden lang.

Nachdem die drei Triebwagen abgefahren sind, liegt noch Dieselgench in der Luft. Nun heißt es: Züge abmelden. Signale und Weichen zurückstellen. Sollte irgendetwas vergessen sein, blockiert die Mechanik alle nachfolgenden Funktionen. In der Pause vom Personenverkehr saust ein kurzer Güterzug vorüber, ein seltener Anblick heute am Gottenheimer Bahnhof. „Früher gab es bis zu 400 Schotterwagen pro Monat vom Steinbruch Bötzingen“, erzählt Melcher. Ursprünglich war die Strecke zwischen Breisach und Freiburg im Jahr 1871 unter anderem für den Holztransport vom Schwarzwald an den Rhein und den Kohletransport vom Saargebiet nach Freiburg eröffnet worden.

Wenn mit dem Projekt „Breisgaa-S-Bahn 2018“ das Streckennetz zwischen Markgräflerland, Titisee, Elbtal und Kaiserstuhl modernisiert wird, ist das für den Abschnitt Breisach-Gottenheim der größte Schritt. Aus ei-

nem Umsteigebahnhof wird in Gottenheim der Ort, an dem Züge zu Freiburg, Breisach und Endlingen gekuppelt oder aufgestellt werden, so dass Fahrgäste einfach sitzenbleiben können. Bahnfahrern und Gottenheimer Bürgern stehen bis dahin einige Baustellen bevor. Außer dem Bahnhof müssen auch die Übergänge angepasst werden, auch elektronisch bleibt Gottenheim Dreh- und Angelpunkt.

Und vielleicht wird der Ort doch noch ein bisschen mehr zum „Nabel der Welt“, wie er es für Fahrdienstleiter Melcher schon ist: Für den 2012 gegründeten Verein Trans Rhin Rail Colmar-Freiburg ist die Verbindung erst dann komplett, wenn der Zug auch wieder bis nach Colmar fährt. Seit 1945 die Eisenbahnbrücken über Rhein und Rheinselkanal zerstört wurden, geht es ab Breisach nur mit dem Bus weiter. Nach ermutigenden Umfrageergebnissen hat der binationale Verein mit der Stadt Breisach eine Studie beauftragt, die das enorme Potenzial dieses Anschlusses bestätigen könnte.

➤ **INFOS** zur Breisgaa-S-Bahn unter www.rhb2020.de, zur Initiative Trans-Rhin-Rail unter www.freiburg-colmar-bahn.eu