

Wolf-Dietrich Geitz

# Die moderne Eisenbahn in Rumänien

**"Leser:** Vor kurzem nahm ich zum ersten Mal seit Jahren wieder den Zug, den Intercity von Braşov nach Bukarest. Vorbei war es mit all den Unbequemlichkeiten, die mit früheren Bahnfahrten verbunden gewesen waren. Die Fahrt ging schnell und war ruhig und friedlich.

Die Schaffner waren höflich, und es gab sogar eine Bar. Es war eine der angenehmsten Bahnfahrten, die man sich vorstellen kann, und ich empfehle allen Lesern, auf ihre Autos zu verzichten und mit dem Zug zu reisen, wann immer es möglich ist.

**Kommentar des Herausgebers:** Vielen Dank für den nützlichen Hinweis. Wahrlich haben die rumänischen Eisenbahnen in den vergangenen Jahren einen langen Weg zurückgelegt.

Man kann sagen, dass sie das Land hinter sich gelassen haben."

(Aus: Vivid magazine, Bucureşti, No. 60, February 2004)

## Die Bahnreform

Schon 1997 entwickelten das Verkehrsministerium und die Führung der alten CFR erste Gedanken zu einer Bahnreform, die das Unternehmen in die Zukunft führen und bereits den Ansprüchen der EU genügen sollten.

Bis 1998 wurde die alte CFR in Infrastruktur (CFR S.A.), Personenverkehr (CFR Călători), Güterverkehr (CFR Marfa), und eine Verwaltungs- und Abwicklungsgesellschaft (SAAF) unter dem Dach einer Holding aufgeteilt. Die SAAF wurde mit dem Verkauf nicht mehr benötigten Materials beauftragt. Von dieser Gesellschaft erfolgte beispielsweise der Verkauf von Fahrzeugen nach Deutschland an die Karsdorfer Eisenbahn.

Vor kurzem wurde SAAF als Gesellschaft der Holding aufgelöst und der Infrastruktur zugeordnet. Mit der Reform begann die Zulassung privater Bahnen, ein erstes Trassenpreissystem entstand. Der Güterverkehr "CFR Marfa" wurde auf eigene finanzielle Beine gestellt, die Finanzierung des Personenverkehrs mit einem Verkehrsvertrag zwischen Ministerium und CFR Călători geregelt.

Letzterer sieht eine festgelegte Summe vor, der definierte Leistungen der Bahn gegenüberstehen. Mit internationalen Institutionen wurden Finanzierungsvereinbarungen zum Ausbau der Hauptstrecken getroffen.

Die nächste Stufe der Reform ist eine Art Regionalisierung, bei der etwa ein Drittel des Streckennetzes ausgeschrieben wird und teilweise von lokalen Institutionen finanziert werden soll. Bei den betroffenen Strecken handelt es sich im Wesentlichen um die Nebenstreckennetze des Landes. Stilllegungen im Rahmen der Regionalisierung können zwar nicht ausgeschlossen werden. Trotzdem dürfte das Netz in seiner Gesamtstruktur im Wesentlichen erhal-

ten bleiben. Ein drastischer Rückbau wie in Polen, der eher einer Demontage des Eisenbahnnetzes gleicht, ist nicht zu erwarten.

## Personenverkehr

Das Erscheinungsbild des Personenverkehrs für den Bahnreisenden ändert sich rasant. Langsame, überfüllte Fernzüge mit verschlissenen Sitzen oder fünfzig Jahre alte Triebwagen sind zwar noch nicht verschwunden, werden aber zunehmend von neuen Intercity-Zügen, modernisierten Schnellzugwagen und Desiro-Triebwagen abgelöst. Insbesondere die erste Klasse der Intercity-Züge gehört zum Besten, was Europas Bahnen zu bieten haben. Modernisierte Schnellzüge zeigen auf, wie auch ohne Hochgeschwindigkeitsverkehr angenehme Reisekultur geboten werden kann.

Die zunehmende Ablieferung von Desiro-Triebwagen, die seit Oktober 2003 in Lizenz in Arad montiert werden, ermöglicht neue Fernverkehrsrelationen als Ergänzung zu den klassischen Hauptstrecken in Rumänien. Auch wenn ihr Komfort bei weitem nicht an den der Intercity-Züge heranreicht, sind sie den Busverbindungen des Landes deutlich überlegen. Die geringe Häufigkeit der Verbindungen mag einem westeuropäischen Reisenden ungenügend erscheinen, entspricht aber dem noch sehr geringen Mobilitätsbedürfnis der Rumänen. Internationale Verbindungen führen in alle angrenzenden Länder sowie nach Moskau und Minsk, nach Wien und Prag, nach Venedig, Thessaloniki und Istanbul. Vorbei ist es auch mit klapprigen und verstaubten Schlafwagen, seit die Schlaf- und Speisewagengesellschaft Gevaro gebrauchte Schlaf- und Liegewagen der DB



Modernisierung von Diesellokomotiven in Craiova (September 2003)

modernisiert und einsetzt. Seitdem stiegen die Fahrgastzahlen im Nachtzugverkehr stark an, viele Fahrgäste kommen von Billigfluggesellschaften zurück oder erstmals zur Bahn.

Dem Reisenden fällt insbesondere die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge auf, die sich in einer Pünktlichkeitsquote von mehr als 98 Prozent auch statistisch widerspiegelt. Treten Verspätungen auf, sind diese oft auf Witterungsbedingungen zurückzuführen.

Komplettiert wird das positive Bild des rumänischen Bahnverkehrs – insbesondere angesichts der sehr schwachen wirtschaftlichen Basis des Landes – durch den guten Zustand vieler Bahnhöfe.

### Güterverkehr

Dem Reisenden im Jahr 2004 stellt sich der Güterverkehr auf der Schiene zwiespältig dar. Weite ungenutzte, zugewachsene Flächen ehemaliger Rangierbahnhöfe und lange Reihen, dem Verfall preis gegebener Güterwagen passen nicht so recht zu den langen Zügen, die ihm oft in dichtem Abstand begegnen.

Die Erklärung ist das enorme Aufkommen der Bahn vor 1989, dessen Absinken auf ein Drittel des früheren Niveaus der wirtschaftlichen Entwicklung folgte. Die rumänischen Bahnen zählen mit einem jährlichen Güteraufkommen von mehr als 70 Millionen Tonnen aber immer noch zu den Großen im Güterverkehr in Europa.

Eine umfassende Restrukturierung von CFR Marfa ist derzeit im Gang, verbunden mit Arbeitsplatzverlusten auf der einen, umfassenden Modernisierungen im Management, der Betriebsabwicklung und beim Fahrzeugpark auf der anderen Seite. Die flexible betriebliche Gestaltung des Einzelwagenverkehrs ist einmalig in Europa und wird weiter verbessert. Zunehmende Aktivitäten im anspruchsvollen Kombinierten Verkehr, die Modernisierung von Wagen und Lokomotiven und eine erste Bestellung von neuen Lokomotiven der Hercules-Reihe von Siemens sind sicher wesentliche Gründe für den weiterhin sehr hohen Anteil der Bahn an der Güterbeförderung im Land.

Trotz der parallelen Investitionen in den Straßenbau und des Erscheinens von Bil-

lig-Spediteuren beträgt der *modal split* der Bahn deutlich mehr als 40 Prozent und steigt sogar noch leicht an.

Eine Motivation für die schnelle Modernisierung der Staatsbahn war die ebenso schnelle Entwicklung der privaten Bahnen, die mit der Bahnreform 1998 begonnen hatte. Wie auch in Westeuropa, entstanden aus Werksbahnen und Arbeitszuganbietern private Eisenbahnunternehmen. Mittlerweile gibt es zwölf lizenzierte Bahnen für den Gütertransport. Besonders erfolgreich sind die Grup Feroviar Roman GFR und Servtrans, die mit einem umfangreichen Fahrzeugpark Güterzüge im gan-



**Auch Züge auf Nebenstrecken sind oft bis auf den letzten Platz gefüllt.** (Zarnesti, Mai 2003)

zen Land befördern. Sie betreiben neben Werksbahnen und Werkstätten auch die Umspurungseinrichtungen an den Grenzbahnhöfen zu Moldawien und der Ukraine. Dadurch können sie ihren Kunden komplette logistische Dienstleistungen anbieten. Seit Herbst 2003 sind sie außerdem Mitglied der UIC.

Der Lokomotivpark der Privatbahnen besteht (noch) aus den Standardtypen der Staatsbahn. Allein GFR und Servtrans verfügen über mehr als fünfzig Streckenlokomotiven und werden diese Zahl wohl bald verdoppeln. Die Wagen stammen von Werksbahnen, den Kunden oder privaten Waggonvermietern. Sechs der zwölf privaten Bahnen bedienen den sich schnell entwickelnden Hafen Constanța mit seiner umfangreichen Hafenbahn, wo ein halbes Dutzend weiterer Dienstleister für den privaten Rangierdienst zur Verfügung steht.

Eine Spezialität der Staatsbahn ist der Betrieb der Eisenbahnfahrten von Constanța über das schwarze Meer: zwei Fährverbindungen Rumänien mit den Eisenbahnnetzen der Türkei und Georgiens. Die Fährdestinationen wechseln häufiger. Im April 2004 standen Mersin (Türkei) und Poti

(Georgien) auf dem Programm. Derzeit ruht der Fährbetrieb weil beide Fährschiffe überholt werden.

### Infrastruktur

Verglichen mit vielen anderen Ländern ähnlicher Wirtschaftskraft ist der Zustand des Hauptbahnnetzes hervorragend, auch wenn selbstverständlich unzählige Langsamfahrstellen auf ihre Beseitigung warten. Die Ost-West-Verbindung Constanța – București – Brașov – Curtici und weiter nach Ungarn wird derzeit mit europäischen und japanischen Mitteln modernisiert. Ein erster Abschnitt zwischen București und Cămpina ist bereits fertig gestellt. Ähnlich

modern zeigt sich die wichtige Nord – Süd – Strecke von Suceava und der ukrainischen Grenze nach București. Parallel zu den Planungen für eine neue Donaubrücke von Calafat nach Bulgarien wird auch die Verbindung București – Timișoara zur ungarischen Grenze über Craiova ausgebaut.

Die noch nicht modernisierten Hauptstrecken entsprechen französischem Standard der siebziger Jahre mit automatischem Block und Gleiswechselbe-

trieb, wurden sie doch damals, wie auch alle Rangierbahnhöfe, von französischen Ingenieuren gestaltet. Analog dazu können die modernisierten Strecken ihren deutschen Einfluss nicht leugnen.

Historischer sind die preußischen Formsignale auf Strecken wie zum Beispiel zwischen Constanța und Mangalia, Medgidia – Tulcea und den meisten Nebenbahnen. Sie bilden einen reizvollen Gegensatz zu den elektronischen Stellwerken in Ploiești und Brașov.

### Fahrzeuge

Schrittweise und den finanziellen Möglichkeiten der Bahn und des Landes angepasst, werden neue und gebrauchte Fahrzeuge beschafft und vorhandene modernisiert. Aktuelle Neubeschaffungen betreffen die erwähnten Desiros, Güterwagen und Intercitywagen. Gebrauchtfahrzeuge kommen in Form von Schienenbussen und Schlafwagen aus Deutschland während vorhandene Reisezugwagen und Lokomotiven mit Unterstützung ausländischer Firmen modernisiert werden.



Der Nachmittags-Badezug von Mangalia nach Bukarest erreicht Eforie Sud. (August 2003)

Intercity 521 Bucuresti Nord – Arad sonnt sich im November 2003 in Brasov.

