

Auf Mallorca ist viel los.

Wenn der Ferrocarril de Soller (FS) etwas weniger Besucher hat, sieht es ganz anders aus bei dem Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) dessen Fahrgäste ständig zunehmen und deshalb er auch größere Investitionen unternehmen kann.

Ferrocarril de Sóller, "Roter Blitz"

Die Soller-Bahn (FS) hat ungefähr 200000 Fahrgäste verloren und die Benutzung beträgt nur noch etwa 1 Mio. Fahrgäste. Vor etwa fünf Jahren stand die Fahrgastzahl noch bei 1 200 000. Schwere Finanzprobleme sind entstanden und die bisherigen Hauptaktionäre wollten nicht mitmachen. Sie verkauften ihre Aktien an neue Aktionäre die die Probleme mit den Banken lösten und auch eine erhebliche Preiserhöhung vornahmen. Die fehlenden Fahrgäste sind in der Mehrheit jene die für ihre Arbeit reisen und seit der Eröffnung des Straßentunnels mehr und mehr auf die Busse wechselten.

Die Belegung der Bahn an Einzelfahrgäste war folgende:

2008 - 801 262 Passagiere

2009 - 696 832 Passagiere

2010 - 676 002 Passagiere

Die Differenz von ungefähr 300 000 Passagieren stammt von den Tour-Operators, deren exakte Beteiligung nicht bekannt ist.

Die Preiserhöhung hat der Bahn Neugestaltungen erlaubt, in der Hauptsache die Erneuerung von Gleisen.

Die Schienenerneuerung zwischen Palma und Bunyola wurde bereits im Winter 2009/2010 vorgenommen. Im Winter 2010/2011 waren die Schienen auf dem Nordhang der Sierra Alfabia an der Reihe. Die neuen Schienen sind schwerer als die alten. Die Schienenlänge bleibt aber bei 8 m, die Schienenstöße sind doch ein Muss für die Bahn. Um diese Arbeiten durchzuführen wurde die Bahn vom 27/12/2010 bis zum 02/02/2011 still gelegt.

Strassenbahn Sóller - Port de Sóller

Was die historische Straßenbahn zum Hafen, die auch zum FS gehört, anbelangt gibt es auch eine große Änderung. Die Bahn die, am Hafen Soller, bis vor Kurzem noch am Strande entlang lief wurde auf die Häuserseite verlegt. Dies erlaubt der Gemeinde eine schöne Promenade am Wasser entlang zu bauen. Der Verkehr musste auch einige Zeit eingestellt werden, wird aber Mitte Februar wieder aufgenommen.

Sie beförderte:

2008 - 801 262 Passagiere

2009 - 696 832 Passagiere

2010 - 676 002 Passagiere

Hier sind die Extra-Fahrten für die Tour-Operators auch nicht einbegriffen.

Nun kommen wir zum SFM.

Mit seinen etwa 30 täglichen Kursen in beiden Richtungen, kann er sich um einen Platzausnutzungskoeffizient von 75% rühmen. 2007 wurden 3 690 436 Fahrgäste befördert, 2010 waren es leicht mehr als 4 700 000. (Die exakte Zahl konnte ich nicht erfahren).

Die sogenannte Metrostrecke zwischen dem unterirdischen Hauptbahnhof und der Universität, bereitete große Sorgen. 2008 beförderte sie nur 782 707 Passagiere und 2010 ist aber diese Zahl auf 1 981 070 gestiegen. Man denkt dass diese Zahl noch steigern wird, hauptsächlich wenn die Strecke bis zum neuen hochmodernen Spital von Son Espases, das vor Kurzem eingeweiht wurde, um etwa 2 km verlängert wird.

Es ist nennenswert dass die Benutzung der Autobusse sich auch gesteigert hat. Das ist dem Transportes Illes Balears (tib) gut zu schreiben. Es handelt sich hier um eine Verwaltung die die Transporte auf der Insel koordiniert. So hat es bei jedem Zug einen Busanschluss zu den nicht an den Bahnhöfen gelegen Ortschaften. Man kann sogar Fahrkarten kaufen die auf der Bahn und im Bus angenommen werden. Das ist um so mehr außerordentlich denn die Buslinien sind Privatbetriebe, aber die Busse müssen die tib-Verkleidung tragen, genau wie die Bahn.

Netzausbau, Elektrifizierung

Dank dem Erfolg der Bahn, hat der SFM, seit einigen Monaten, große Investitionen unternommen. Einerseits wurde, im letzten Frühjahr, das zweite Gleis zwischen Inca und Enllaç (Son Bordils), Bahnhof wo sich die Strecken nach Sa Pobra und Manacor trennen, in Betrieb genommen. Die Gebäude des Bahnhofes Inca sind im Umbau und in Modernisierung. Anfangs 2010 wurde auch eine zentralisierte elektronische Zugleitungsstelle in dem unterirdischen Mehrzweck-Bahnhof (Bahn, Metro, Busse) von Palma eingerichtet. Diese Zugleitungsstelle ist für das ganze Netz zuständig.

Andererseits hat der SFM die Elektrifizierung seines ganzen Netzes unternommen. Die Stromzufuhr geschieht durch eine Oberleitung mit 1 500 V Gleichstrom, genau wie bei dem Metro. Die elektrischen Züge sollen noch dieses Jahr in Betrieb genommen werden. Das bringt einige Tiefbauarbeiten mit sich, wie zum Beispiel die Autobrücke von Lloseta die durch eine höhere ersetzt werden musste, wegen den Oberleitungen.

Schon hat die CAF die zwei ersten Züge geliefert, ein M-R-M und ein M-2R-M die zum Einarbeiten des Personals dienen. Dieses Einarbeiten erfolgt auf der Metrostrecke. 8 mehrere Züge sollen im Laufe des Jahres geliefert werden.

Ich muss auch erwähnen dass zurzeit die Strecke von Sineu bis Manacor still gelegt ist und soll diesen Monat wieder in Betrieb genommen werden. Im vergangenen Jahr, ist, in der Nacht vom 18 auf den 19 Mai die Mauer seitlich eines Einschnittes zwischen Sineu und Petra, eingefallen. Der erste Zug am Morgen, von Manacor kommend, ist in das Geröll gestoßen. Es gab zwei Schwerverletzte und zirka fünfzig leichtere Verletzte. Es kam zu einer gründlichen Untersuchung des ganzen Streckenteils die hervorbrachte dass die gesamten Rückhaltemauern verstärkt werden müssen. Eine Wiederlage einer Autobrücke musste auch verstärkt werden.

Zuletzt, wurde der Bau einer Tram-Eisenbahn (wie in Karlsruhe) von Artà bis Manacor letzten Sommer unternommen. Sie bekommt eine Oberleitung von 1500 V Gleichstrom und hat natürlich die Meterspur. Die 31 km lange Strecke benützt zum größten Teil die frühere Eisenbahnstrecke Manacor – Artà. An gewissen Stellen wird die Trasse verkürzt. Es war vorgesehen dass diese Strecke in einem provisorischen Bahnhof etwa zwei Kilometer vom Bahnhof Manacor endet, denn die Gemeinde machte Schwierigkeiten für die Streckenführung. Schließlich wurde eine Einigung getroffen und die neue Bahn wird durch die Avenida del Ferrocarril (Eisenbahnallee), eingleisig bis zum Bahnhof geführt. So verhindert man dass die Fahrgäste einen Bus nehmen müssen zwischen zwei Bahnhöfen in der gleichen Stadt.

Das Rollmaterial besteht aus 8 Einheiten (2M) die von Vossloh, Valencia, demnächst geliefert werden.

Dies alles benötigt dass die Gleisanlagen der Werkstätten in San Rullan erweitert werden müssen um all dieses neue Rollmaterial empfangen zu können.

Zum Schluss ist auch zu erwähnen das eine Straßenbahn geplant ist, von dem Strand in S'Arenal bis Santa Ponça, am Meer entlang. Diese Strecke verlässt nur das Meer in Palma wo sie die Alleen hinauffährt bis zur Plaza d'Espana, und dann wieder, über die Alleen zum Meer zurückkehrt. Ein Abstecher zum Flughafen ist vorgesehen. Dieser Abstecher soll die erste Etape dieser Straßenbahn, von der Plaza d'Espana, wo auch der Hauptbahnhof liegt, bis zum Flughafen sein.

Es ist auch erwähnungswert dass es in Palma zwei Vereine von Eisenbahnfreunden gibt die altes Rollmaterial renovieren, sich um ein Eisenbahnmuseum in Manacor, kümmern. Unter anderem renovieren sie zwei Dampfloks und einer der Vereine baut eine große Modellbahn mit Spur HO.

Man darf also sagen dass die Eisenbahn, die 1995 zum Verschwinden gehegt war, ein neues Leben beginnt. Ende 2011 werden die beiden Eisenbahnbetriebe über ein ganzes elektrisches Netz von zirka 200 km verfügen. 200 km Eisenbahnen für 650 000 Einwohner, ist das nicht ein großer Erfolg für die kleine Insel? Das sind 0.03 % pro Einwohner. In Frankreich sind es 0.04 %.

P.S. M steht für einen Triebwagen, R für einen Beiwagen. Zum Beispiel ist ein M-R-M eine Einheit die aus 2 Triebwagen und einem Beiwagen besteht und also 8 Treibachsen besitzt.

JJW 08.02.2011.