

Das Wissen

Stillgelegte Bahnstrecken reaktivieren – Mit dem Zug ins Dorf

Von Max Rauner

Sendung vom: Mittwoch, 3. Juli 2024, 08.30 Uhr
(Erstsendung: Montag, 4. September 2023, 08.30 Uhr)
Redaktion: Dirk Asendorpf
Regie: Autorenproduktion
Produktion: SWR 2023

Über 5.000 Schienenkilometer hat die Bahn seit 1994 stillgelegt. Bürgerinitiativen und Kommunen kämpfen für die Wiederbelebung toter Gleise.

Das Wissen können Sie auch im **Webradio** unter www.swrkultur.de und auf Mobilgeräten in der **SWR Kultur App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<https://www.swr.de/~podcast/swrkultur/programm/podcast-swr-das-wissen-102.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Die SWR Kultur App für Android und iOS

Hören Sie das Programm von SWR Kultur, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR Kultur App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: <https://www.swrkultur.de/app>

MANUSKRIPT

O-Ton Bauarbeiter:

Ab, ab, ab, ab, ab.

Sprecher:

Eine Baustelle im Nordschwarzwald. Ein Sattelschlepper hat Betonplatten angeliefert.

O-Ton Reporter:

Da kommen dann die Gleise rein, später?

Bauarbeiter:

Das ist für die Gleise, ja.

Sprecher:

Ein paar Meter weiter beginnt ein alter Eisenbahntunnel. Da werden die Platten verlegt.

Hier entstehen ein paar Kilometer Hoffnung im Bahn-Entwicklungsland Deutschland. Die Gleise sind neu, die Bahnstrecke ist alt. Gebaut von Stuttgart nach Calw um 1870, als in Württemberg noch ein König regierte. Heute regiert Oberbürgermeister Florian Kling die Stadt Calw.

O-Ton Florian Kling, Oberbürgermeister Calw:

Wir sitzen natürlich genau gegenüber vom Geburtshaus von Hermann Hesse. Der ist früher mit dem Zug tatsächlich mit der württembergischen Schwarzwaldbahn immer nach Stuttgart gefahren. Und der hat in seinen ganzen Erzählungen immer diesen schönen Ausblick vom Zug, wenn man dann nach Calw reinfährt, wo man seinen Nachbarn zuwinkt und so weiter, davon berichtet. Das ist ganz genau die Strecke, die jetzt reaktiviert wird.

Ansage:

„Stillgelegte Bahnstrecken reaktivieren – Mit dem Zug ins Dorf“. Von Max Rauner.

O-Ton Bauarbeiter:

Das wars für heute. Das war's zweite Mal, wo ich hergefahren bin.

Sprecher:

Mehr als 5000 Schienenkilometer hat die Deutsche Bahn seit 1994 aus dem Verkehr gezogen (1). Viele Gleise wurden von Hecken überwuchert und schlummern buchstäblich im Dornröschenschlaf. Jetzt wollen Kommunen und Bürgerinitiativen sie wachküssen (2). Calw ist ganz vorne mit dabei – und bietet ein Lehrstück in Sachen Infrastruktur. Denn so einfach wie im Märchen geht es nicht.

O-Ton Helmut Riegger, Landrat:

Ich bin gestartet mit dem Ziel, dass wir das 2021 spätestens fertig haben. Dass es so viele Probleme gibt, ist wahrscheinlich typisch deutsch.

Sprecher:

Die Eröffnung der neuen alten Verbindung nach Stuttgart wurde immer wieder verschoben, zuletzt auf 2025. Vom Landratsamt Calw hat man eine wunderschöne Aussicht auf die Fachwerkhäuser und die Gleisarbeiten. Für die Menschen, die zur Arbeit nach Stuttgart pendeln, ist die Reaktivierung der Bahnstrecke ein ewiges Versprechen. Für Landrat Helmut Riegger ist es eine Achterbahnfahrt.

O-Ton Helmut Riegger:

Die Rückschläge, die die deutsche Bürokratie einem versetzt, die sind schon heftig.

O-Ton Reporter:

Eigentlich wird ja mit der Bürokratie Ihr Amt assoziiert, weil Sie ja die Verwaltung sind. Also kritisieren Sie da jetzt die Gesetze, die es gibt?

O-Ton Helmut Riegger:

Ich kritisiere ganz allgemein, dass Deutschland völlig überbürokratisiert ist. Wir sind nicht mehr fähig, vernünftige Infrastrukturprojekte durchzusetzen. Wir sind viel zu kompliziert, um einfache Bauvorhaben umzusetzen.

Sprecher:

Dabei ist der Landkreis sogar Eigentümer der Bahnstrecke. Rieggers Vor-Vorgänger hat sie der Bahn 1994 für eine symbolische D-Mark abgekauft (3).

O-Ton Helmut Riegger:

Wir machen hier seit zehn Jahren, fast zehn Jahren an einer bestehenden Strecke, die 25 Kilometer lang ist, bekommen wir es nicht hin, sie zu aktivieren. Wieso? Weil irgendwelche Leute in Berlin oder Stuttgart dann immer sagen: Jetzt brauchen wir noch mal ein Gutachten, noch mal ein Gutachten, dann noch mal ein Gutachten. Aber das Klima wartet nicht. Die Menschen warten auch nicht mehr.

Atmo: Zugdurchsage. „Hallo liebe Fahrgäste, willkommen in der Regionalbahn nach Horb am Neckar bei diesem schönen Wetter. Ausstieg in Fahrtrichtung rechts“.

Sprecher:

Calw liegt 50 Autokilometer westlich von Stuttgart. 25.000 Menschen leben hier. Man kann die Stadt zwar mit einer Regionalbahn aus Pforzheim erreichen. Aber wer von hier aus nach Stuttgart pendelt, ist seit mehr als 40 Jahren aufs Auto angewiesen – oder auf eine Odyssee über Weil der Stadt oder Böblingen mit Bus und S-Bahn. Hans-Joachim Knupfer kämpft dafür, dass sich das ändert. Die Liebe zur Bahn hat er von seinem Vater geerbt – der war technischer Modellbauer.

O-Ton Hans-Joachim Knupfer, Bahnliebhaber:

Natürlich, wenn Sie in so einer Werkstatt aufwachsen, in einer mechanischen Eisenbahnwerkstatt, dann kann das abfärben. Das hat in dem Fall funktioniert. Aber mein Anliegen war dann letztendlich – ich sage mal geschwollen – als Staatsbürger: Ich habe mitbekommen, der Staat will verschiedene Eisenbahnstrecken dicht

machen, auch diese. Da habe ich mir gesagt: Halt, das kann nicht sein, da muss ich mich irgendwo einbringen und den Finger heben. Das habe ich getan.

Sprecher:

Am 27. Mai 1983 fährt auf dem Gleis zum letzten Mal ein Personenzug. Knupfer fährt mit.

O-Ton Hans-Joachim Knupfer:

Die letzte Fahrt, da war es genagelt voll klar, keine Frage. Also man konnte nicht mehr umfallen. Das war ansonsten eine in Anführungszeichen normale Stilllegung. Man kannte das ja schon. Remmidemmi. Etwas improvisierte Blasmusik, natürlich schwarze Fahnen, Proteste, ein schwarzer Sarg, den Eisenbahner gezimmert hatten. Ja, also nichts, was man nicht zum ersten Mal gesehen hat damals.

Sprecher:

In den 50er-Jahren waren in Ost- und Westdeutschland knapp 54.000 Schienenkilometer in Betrieb. Seitdem ging es bergab. Als der letzte Personenzug Calw verlässt, sind es schon 8000 Kilometer weniger (4).

O-Ton Hans-Joachim Knupfer:

Und da gab es aber nicht, ich sage mal, irgendwelche großen Menschenketten, Protestdemos oder so was. Das war eben nach dem Motto: Na ja, dann ist es ebenso, wir sind zwar dagegen, aber wenn es der Staat so will und die große Bundesbahn und die Bundesregierung, was sollte man da machen? Man hat es erduldet. Und natürlich haben damals auch viele gesagt: Na ja, der alte Zug, was brauchen wir den noch? Jetzt ist er eben weg.

Sprecher:

Knupfer gründete mit ein paar anderen den „Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn“. Heute arbeitet er im Hauptberuf für die Stuttgarter Straßenbahnen – und in der Freizeit für die Bürgerinitiative „Unsere Schwarzwaldbahn“. Er steht vor dem früheren Bahnhof von Calw, einem Prachtbau aus rotem Sandstein. Heute ist da ein Second Hand Laden drin und ein Pizza-Lieferdienst. Die Bahn nach Pforzheim fährt vorbei, ohne anzuhalten.

Atmo: Zugdurchfahrt

Sprecher:

Stattdessen gibt es den funktionalen Haltepunkt am Busbahnhof. Knupfer holt ein Din-A4-Blatt aus dem Rucksack.

O-Ton Hans-Joachim Knupfer:

Und sie werden lachen. Ich hab's gefunden erst dieser Tage. Es ist ziemlich genau 30 Jahre alt. Einer meiner ersten Presseartikel, der erste Große hier aus der hiesigen Zeitung.

Sprecher:

Kreisnachrichten Calw vom 29. August 1991. Knupfer schlägt in dem Artikel vor, dass die Züge im Stundentakt nach Weil der Stadt fahren. Außerdem plädiert er dafür, den Busverkehr auf den Zugfahrplan abzustimmen. Es ist die Idee vom Deutschlandtakt in klein. Nur 30 Jahre zu früh.

O-Ton Hans-Joachim Knupfer:

Damals hat zum Beispiel dann der Landrat hier gesagt: Diese Strecke ist was für unsere Enkel. Also nach dem Motto: Bleibt mir vom Acker. Da kamen damals lustige Ablehnungs-Argumente, auch vom Kreis selber. Was bringt einen dazu, bei der Stange zu bleiben? Ich sage mal so, man glaubt immer, man ist so gefühlt kurz vorm Ziel.

O-Ton Pförtnerin:

Sie haben einen Termin. Der Herr wär schon da. Alles klar. Danke... Die ist schon auf dem Weg.

Sprecher:

Als der CDU-Mann Helmut Riegger 2010 zum Landrat gewählt wurde, da sah es für einen Moment so aus, als hätte die Bürgerinitiative ihr Ziel erreicht. Alle redeten jetzt über Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Die Schwarzwaldbahn passte wieder in die Zeit. Und im neuen Landrat hatte man einen Verbündeten.

O-Ton Helmut Riegger:

Schwarzwaldbahn hieß sie früher. Heute heißt sie Hesse-Bahn. Wir haben ein bisschen Namen gesucht, auch um Identität zu schaffen für die Bürgerinnen und Bürger. Und Hermann Hesse war ja der große Sohn unserer Stadt.

Sprecher:

In Calw gibt es das Hermann-Hesse Museum, die Hesse-Statue, den Hesse-Garten, den Hermann-Hesse-Platz, den Hesse-Brunnen, den Hesse-Weg. Die Namensfindung für den Zug war das geringste Problem. Das größere Hindernis war etwas anderes.

O-Ton Helmut Riegger:

Artenschutz und Naturschutz, das ist extrem. Das ist wirklich extrem. Die Gutachten sind wahrscheinlich anderthalb Meter hoch, die wir gemacht haben, Krebs und Fledermaus. Und ich verstehe bis heute nicht, dass anscheinend wir hier im Schwarzwald die größte Fledermauspopulation auf der ganzen Welt haben. Jetzt übertreibe ich natürlich, aber zumindest in Baden-Württemberg.

Sprecher:

„Blockade-Tiere“ heißen die geschützten Arten auch, weil Naturfreunde mit ihrer Hilfe riesige Bauvorhaben lahmlegen können.

O-Ton Renate Fischer, NABU Calw:

Das war das Schlimme an der ganzen Aktion. Wir wollten ja, wir sind ja für Klimaschutz. Uns war klar, dass es Sinn macht, diese Bahn zu reaktivieren. Aber auf

der anderen Seite eben der Fledermausschutz, das war für uns... Wir waren zerrissen, das muss man ehrlich sagen. Es war ein unglaubliches Dilemma.

Sprecher:

Renate Fischer vom Naturschutzbund NABU in Calw.

O-Ton Renate Fischer:

Wir sind sogar innerhalb des eigenen Vereins, also ja auch hier innerhalb unserer Ortsgruppe ziemlich angefeindet worden. Wir haben da schon schwierige Zeiten hinter uns.

Sprecher:

Die Fledermaus ist nicht so ein Sympathieträger wie etwa die Nachtigall oder die Eule (5). Sie steht aber ebenso unter Artenschutz. Ein Problem für die Hesse-Bahn: Fledermäuse hatten die beiden historischen Eisenbahntunnel als Winterquartier entdeckt. Durch die Ritzen zwischen den Sandsteinblöcken krochen sie hinter die Tunnelwand. Renate Fischer besuchte einen Workshop zum Fledermausschutz. Und zufällig brachte ihr jemand kurz darauf zwei entkräftete Exemplare vorbei.

O-Ton Reporter:

Babys?

O-Ton Renate Fischer:

Es war ein Baby und ein erwachsenes Tier.

O-Ton Reporter:

Wie macht man das dann, mit so einer kleinen Milchflasche?

O-Ton Renate Fischer:

So klein waren sie zwar nicht, aber dann mit Mehlwürmern. Und zwar braucht man lebende Mehlwürmer und aus den Mehlwürmern entnimmt man ihnen diesen Brei. Und den verfüttert man dann. Und ja, dann stellt man Wasser hin. Dann hatten wir die anfangs in dem Karton. Die Mutter ist relativ schnell weg gewesen und das Kleine war dann länger da. Dann haben wir ein Zelt in den Garten gestellt, damit es dort Fliegen üben kann.

Sprecher:

Die kleine Fledermaus wollte aber nicht fliegen. Dann wurde die Garage leergeräumt.

O-Ton Renate Fischer:

Dann haben wir dort das Fliegen geübt. Das wollte die Fledermaus nicht so gern. Da hatte die Angst. Dann haben wir sie wieder ins Zelt. Und dann wurde es langsam kritisch, dass sie so langsam in ihr Winterquartier muss. Und die wollte nie fliegen. Und dann bin ich, also ohne Witz bin ich raus in den Garten, habe es auf der Hand gehabt und habe gesagt: Wenn du heute nicht fliegst, dann weiß ich nicht, was ich mit dir machen soll. Und weg war sie.

Sprecher:

Der NABU schlug Alarm wegen der Fledermäuse. Und dann kamen die Gutachter. Sie stellten Fotofallen auf und Fledermausabhöranlagen, sogenannte Batcorder. Sie schrieben Gutachten und Gegengutachten. 6000 Fledermäuse überwintern in den beiden Tunneln, schätzte ein Fledermausexperte, 1000 zählte ein anderer.

O-Ton Reporter:

Was ist so die häufigste Art hier.

O-Ton Andreas Knörle:

Was ist die Häufigste? Wer weiß es? Die Zwergfledermaus. Ist aber an sich eh weit verbreitet. Wasserfledermaus...

Sprecher:

Auch im Landratsamt gräbt man sich in das Thema ein.

O-Ton Andreas Knörle, Leiter des Dezernats für Infrastruktur:

Kleines Mausohr, großes Mausohr, Breitflügelfledermaus. Braunes Langohr.

Sprecher:

Andreas Knörle ist hier der Mann fürs Grobe. Leiter des Dezernats für Infrastruktur, mehr als 300 Angestellte. Glasfasern, Straßenbau, Katastrophenschutz, die Bahnstrecke – und jetzt auch noch die Fledermaus.

O-Ton Andreas Knörle:

Also wie gesagt, 13 Arten. Eine 14. Art, die Bechsteinfledermaus, die streng geschützt ist, wurde nur ein oder zwei Mal in den vergangenen Jahren gesehen.

Sprecher:

Der Streit eskaliert. Im Oktober 2016 klagt der Nabu vor dem Verwaltungsgericht Mannheim gegen den Landkreis. Er will die Hesse-Bahn verhindern. Andreas Knörle profitiert nun davon, dass er vor dem BWL-Studium noch etwas anderes gelernt hat.

O-Ton Reporter:

Die Ausbildung als Sozialarbeiter, kommt die einem zugute, wenn man eine Bahnstrecke reaktiviert?

O-Ton Andreas Knörle:

Total.

Sprecher:

Was in Calw passiert, ist ein typisch grün-grüner Konflikt. Fledermaus gegen Nahverkehr. Artenschutz gegen Klimaschutz. Der Streit ist für die Grünen besonders schmerzhaft, er geht aber nicht nur sie etwas an. Der Mensch hängt da mit drin, auch wenn er die FDP wählt. Natur- und Klimaschutz sind für alle da. Und beide sind gesetzlich verankert.

Atmo (IC nach Nürnberg): „Wir begrüßen alle Fahrgäste im IC nach Nürnberg über Stuttgart, Untertürkheim ...“

Sprecher:

Der Streit um die Hesse-Bahn erreicht die Landesebene. Der grüne Verkehrsminister schaltet sich ein.

O-Ton Winfried Hermann, Verkehrsminister:

Güterbahnhof-Straße 1 ist mein Geburtsort. Mein Großvater war ein Bahnunternehmer, also Rollfuhrunternehmer, hieß es damals.

Sprecher:

Winfried Hermann ist seit 2011 im Amt. Stand 2023 der am längsten amtierende Verkehrsminister in Deutschland. Auch er kennt sich jetzt mit Fledermäusen aus.

O-Ton Winfried Hermann:

Das Erstaunliche ist ja, dass Infrastrukturen, die eigentlich ein unnatürlicher Eingriff in die Natur waren, nach einiger Zeit, wenn sie nicht mehr genutzt werden, die neuen Biotop werden. Und Tunnel sind sozusagen die 5-Sterne-Hotels für Fledermäuse. Und das war dann auch unser Problem.

Sprecher:

Hermann bestellt einen Mediator und lädt die Konfliktparteien ins Ministerium ein. Andreas Knörle vom Landkreis ist dabei.

O-Ton Andreas Knörle:

Am Anfang im Verkehrsministerium in einem moderierten Prozess sollten wir uns auf einer Skala von 1 bis 10 positionieren, mit welcher Wahrscheinlichkeit dieser Moderations- oder Mediationsprozess zum Erfolg führt. Ich bin auf der zehn gestanden und der Kollege vom NABU auf der Eins.

Sprecher:

Und Renate Fischer vom NABU Calw.

O-Ton Renate Fischer:

Wir hatten dann einen Moderator und die Sitzungen fanden im Verkehrsministerium statt. Und der Herr Hermann war eigentlich auch meistens dabei.

Reporter:

Wie haben Sie das erlebt?

Renate Fischer:

Toll, ganz toll, muss ich ehrlich sagen: Hut ab. Da habe ich viel gelernt dabei. Und auch der Umgang miteinander, wie man plötzlich in eine sachliche Diskussion einsteigen kann und wie sich aus diesen vielen unterschiedlichen Strömungen am Ende tatsächlich eine Lösung abzeichnet. Das finde ich großartig.

Reporter:

Teuer bezahlte Lösung?

Renate Fischer:

Ja, bestimmt.

Sprecher:

Die Reaktivierung der Bahnstrecke, inklusive eines neuen Tunnels und einer neuen Brücke, kostet insgesamt rund 90 Millionen Euro. Etwa ein Viertel davon geht auf das Konto des Naturschutzes. In den Tunneln, die früher zweigleisig waren, wird nun ein Teil abgetrennt für die Fledermäuse. Außerdem hat der Landkreis nebenan zwei Ausweichquartiere gebaut. Wenn man durch den Wald spaziert, taucht am Hang plötzlich eine Betonwand auf. Eine Tür mit einer Öffnung führt in ein dunkles feuchtes Labyrinth.

O-Ton Andreas Knörle:

Und hier haben wir halt so verschiedene Hohlblocksteine, einfach das ganze Spektrum dessen, was Fledermäuse eigentlich ganz gut finden. Es gibt hier wirklich unterschiedlichste Unterbringungsmöglichkeiten.

Sprecher:

Andreas Knörle und Renate Fischer. Frühere Gegner. Jetzt führen sie gemeinsam durch das Fledermaushotel.

O-Ton Andreas Knörle:

Und Sie merken es am Klima.

Renate Fischer:

Oh, das ist hier herrlich.

Reporter:

Kühl.

Andreas Knörle:

Ganz unterschiedlich.

Renate Fischer:

Also Sie sehen das auch hier. Manche gehen gerne in die Hohlblocksteine, andere unter diese komischen hier, diese Kunststoffwellblechteile.

Andreas Knörle:

Hier sind ganz verschiedene Quergänge, und da vorne geht es dann relativ steil nach oben.

Renate Fischer:

Und hier in dem Quergang gibt es auch noch was Interessantes. Meine Lampe ist echt mies.

Reporter:

Ist ja wie so ein alter Stollen.

Renate Fischer:

So, das ist aus dem Weinbau, gell, Weinkellerbau. Hier gibt es noch an der Seite Hohlräume, wo Arten reingehen können. Oder hier, dieser Steinhaufen, hat auch eine Bedeutung.

Sprecher:

Jetzt müssen nur noch die Tiere die Höhle entdecken. Der Landkreis hofft, dass eines Tages auch Fledermaus-Touristen den Weg nach Calw finden. Am besten mit der Bahn. Für den Betriebsbeginn hat der Verkehrsminister schon drei Elektrozüge kaufen lassen.

O-Ton Winfried Hermann:

Mir ist es wichtig, dass Reaktivieren nicht bedeutet: Nostalgie. Das kann es auch bedeuten. So fängt es oft an. Aber mir geht es darum, aus den alten Trassen eine moderne Bahn zu machen – für eine Region.

Sprecher:

Vielleicht geht es bald auch schneller. Nach dem Willen der Bundesregierung sollen Infrastrukturprojekte künftig doppelt so schnell genehmigt werden wie bisher. Das Bundesumweltministerium will dafür bis Ende 2024 das Naturschutzgesetz ändern und den Artenschutz stärker standardisieren. Das Justizministerium hat mit einer Gesetzesänderung dafür gesorgt, dass Einsprüche vor Gericht den Schienen- und Straßenbau nicht so lange lahmlegen können. Für Calw kommt das zu spät. Andere werden davon profitieren.

Atmo (Stuttgart HBF): „Ihre nächsten Anschlüsse: ICE nach Berlin-Gesundbrunnen ...“**Sprecher:**

Am Potsdamer Platz in Berlin hat die DB Netz ihr Hauptquartier – das ist das Tochterunternehmen der Bahn, in dem sich 46.000 Menschen um das Schienennetz kümmern. Zwei von ihnen sind für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken zuständig.

O-Ton Felix Krüll:

Mein Name ist Felix Krüll. Ich bin seit knapp zehn Jahren bei der Deutschen Bahn.

O-Ton Klaus Martin Feder:

Klaus Martin Feder. Ich arbeite in der Infrastruktur bei der DB Netz AG und leite das Projekt Streckenreaktivierung seit Anfang 2020.

Sprecher:

In Deutschland sind noch 38.000 Schienenkilometer in Betrieb, davon gehören 33.000 der DB Netz. Ende 2019 verkündete die Bahn ein Moratorium: keine

Stilllegung mehr. Stattdessen sollte eine Arbeitsgruppe herausfinden, welche Strecken wiederbelebt werden können.

O-Ton Klaus Martin Feder, Deutsche Bahn:

Ergebnis der Taskforce Mitte 2020 war, was wirklich betrachtenswert ist, wo wir sagen: Und darum müssen wir uns im Detail kümmern, ist dieses priorisierte Portfolio: 87 Strecken mit 1300 Kilometern.

Sprecher:

87 Strecken im gesamten Bundesgebiet. Auf welchen davon sollen wieder Züge fahren? In einer idealen Welt hätte jede kleine Stadt und jede große Gemeinde einen Gleisanschluss. Aber:

O-Ton Felix Krüll, Deutsche Bahn:

Was wir ja schon schauen ist, wir als Unternehmen, als Aktiengesellschaft müssen ja Strecken wirtschaftlich betreiben können.

Sprecher:

Und deshalb gibt es im real existierenden Deutschland die „standardisierte Kosten-Nutzen-Bewertung“. Dafür kassieren Fachleute 100.000 bis 150.000 Euro, nehmen sich viele Monate Zeit, schreiben hundert Seiten und mehr. Nur wenn der Nutzen größer ist als die Kosten, geben die Betriebswirtschaftler grünes Licht. Die DB Netz führte Gespräche mit Bundesländern und Verbänden. Am Ende wählte sie 20 Strecken mit insgesamt 245 Kilometern aus. Bis 2030 sollen auf den meisten von ihnen wieder Züge fahren. Feder und Krüll arbeiten die Liste jetzt ab.

O-Ton Felix Krüll:

Es heißt auch Reaktivierung von zunächst 20 Strecken. Da wird noch einiges kommen und das bereiten wir auch gerade vor.

Sprecher:

Einen Kilometer von der DB-Netz-Zentrale entfernt sitzt ein Mann, dem das alles zu langsam geht. Dirk Flege leitet die „Allianz pro Schiene“, einen Dachverband von Umweltverbänden, Verkehrsunternehmen, Gewerkschaften.

O-Ton Dirk Flege, Allianz pro Schiene:

Ich meine, alleine die Tatsache, dass zwei Menschen sich im Bahn Tower hier am Potsdamer Platz mit dem Thema Reaktivierung hauptberuflich und Vollzeit beschäftigen, ist ein Witz. Das Thema hat eine viel größere Dimension, da müssen Dutzende Menschen dran arbeiten.

Sprecher:

Allerdings muss die Bahn laut Aktiengesetz profitabel arbeiten. Sie kann nicht mal eben hundert Personen für die Reaktivierung abstellen.

O-Ton Dirk Flege:

Also insofern mache ich da der Deutschen Bahn keinen Vorwurf, dass dieses Thema nach wie vor unterbelichtet ist, sondern es ist für mich am Ende des Tages wieder

ein politisches Thema, dass der Bund beim Thema Streckenreaktivierung bislang nicht über die Lippenbekenntnisse hinausgekommen ist. Es gibt keine wirklich belastbare Initiative aus Berlin, die dem dringend notwendigen Thema Streckenreaktivierung ernsthaften Rückenwind verleiht. Das ist das eigentliche Problem. Es wird wie so oft geredet. Die Schiene bekommt die schönen Worte und die Straße das Geld.

Sprecher:

Die Bahn soll umstrukturiert werden, so viel ist sicher. DB Netz und DB Station & Service, also die Tochterunternehmen für Bahnhöfe und das Schienennetz, werden 2024 verschmolzen zu einer Infrastrukturgesellschaft. Und die soll „gemeinwohlorientiert“ arbeiten. Was das genau heißt, wie viel Geld es dafür gibt und welche Gesetze geändert werden müssen, das wird die Regierung noch eine Weile beschäftigen.

O-Ton Dirk Flege:

Ich habe schon die Hoffnung, dass diese Gemeinwohlorientierungsdebatte das System Schienenverkehr nennenswert voranbringt. Es ist völliger Quatsch, dass das eingesetzte Geld sich verzinsen muss mit sechs Prozent, acht Prozent, wie auch immer. Und genau das verlangt bis heute der Eigentümer von der DB Netz AG.

Sprecher:

Der Eigentümer der DB Netz – das ist der Bund.

O-Ton Dirk Flege:

Das ist natürlich das Gegenteil von dem, wie ich gemeinwohlorientierte Infrastruktur verstehe. Gerne darf es eine schwarze Null sein, aber eine Renditevorgabe zu machen bei einem natürlichen Monopol, das ist ja gerade Quell und Ursache dieser Fehlsteuerung der Schieneninfrastruktur durch den Bund, die zu einer Netzschumpfung führt, die zu einem kaputtgesparten Netz führt, die zu einer permanent isolierten Betrachtung von allen Einzelteilen führt und nicht zu diesem gesamthaften Blick.

Atmo: Zugdurchsage: „Nächster Halt, Kiel Hauptbahnhof...“

O-Ton Sven Ratjens:

So eine Fahrraddraisine fühlt sich gleich an wie Fahrradfahren. Aber es ist immer noch ein Schienenfahrzeug. Das hat einen Riesenvorteil. Die sind wahnsinnig leichtgängig. Das werdet Ihr gleich merken. Also man hat null Rollwiderstand...

Sprecher:

40 Autokilometer östlich von Kiel liegt die Kleinstadt Lütjenburg. Am Aldi-Parkplatz beginnt ein Gleis ins Grüne. Es gibt keinen Bahnsteig; die Schienenfahrzeuge sind Fahrraddraisinen; und der Bahnchef ist ein 34-Jähriger mit T-Shirt und kurzen Hosen, die blonden Haare zum Dutt gesteckt.

O-Ton Sven Ratjens, Käufer einer Bahnstrecke:

Auch vor Bahnübergängen: bitte rechtzeitig runterbremsen. Und im Idealfall lassen wir nachher einfach auch ein bisschen Abstand. Vor den Bahnübergängen sammeln wir uns eh wieder, wir werden keinen verlieren, es kann sich niemand verfahren. [Gelächter] Also von daher, es macht auch mehr Spaß, wenn man Abstand lässt. Wir kommen ja total in die Natur rein, man kommt dahin, wo kein Radfahrer, kein Auto hinkommt ...

Sprecher:

Sven Ratjens hat sich mit einem befreundeten Investor zusammengetan und die Bahnstrecke von Lütjenburg nach Malente kurzerhand selbst gekauft. Für einen „relevanten sechsstelligen Betrag“, wie er sagt. Das war im März 2022. Seitdem nennt er sich „Deutschlands jüngster Bahnchef“.

O-Ton Sven Ratjens:

Ich habe das immer so wie mein eigenes Fridays for Future-Projekt gesehen, weil ich mir immer gedacht habe: Das reicht mir jetzt nicht, nur zu demonstrieren oder irgendwie darauf aufmerksam zu machen oder wie auch immer, sondern ich hab dann immer gedacht: Man kann ja nicht das große Ganze lösen. Aber wenn man sich irgendwie eine Sache herausgreift – in einer kleinen relevanten Fragestellung versuche ich, mit etwas voranzubringen.

Sprecher:

Anders als in Calw ist das Gleis noch sehr gut in Schuss.

O-Ton Sven Ratjens:

Diese Bahnstrecke hier wurde halt für den Militärverkehr betrieben und bis 2000 sind ja Züge mit einem Gewicht von 1400 Tonnen gefahren. Die haben teilweise 14 Panzer hier hochgefahren und deswegen ist dieser Gleiskörper ausgebaut für Schwerlastverkehr, das seht ihr auch schon, wenn ihr hier darauf steht, dass es mit Schotterbett und das war auch das, wo wir gesagt haben, ey, diese Bahnstrecke ist nahezu komplett betriebsbereit, es fehlt kein Bahnübergang, keine Brücke. Dann lasst uns die doch für die Forschung nutzen.

Atmo: Draisinengeräusche.**Sprecher:**

An diesem Tag sind Forschende aus Kiel zu Besuch, Fachbereich Informatik. Sie wollen hier neue Zugtechnik erproben. Die Fahrradraisinen, die Touristen mieten können, sind nur der Anfang. Die Strecke soll schrittweise reanimiert werden. Erst Draisinen, dann Schienenbusse und eines Tages Pendelverkehr mit autonom fahrenden Elektrozügen.

O-Ton Sven Ratjens:

Dieses Konzept dieser Solartram hat bis jetzt keiner. Aber die größten Hürden in Deutschland sind wirklich... das ist nicht das technische Problem. Das Problem ist immer die Verwaltung. Das Problem ist immer, dass die Behörde lieber sagt: Nein, ich erlaube hier lieber gar nichts, sonst bin ich haftbar für irgendwas. Die

Schwierigkeit ist dann immer, wenn du mit etwas Neuem kommst, dass du dafür neue Rechtsprechungen und verwaltungsrechtliche Wege finden musst. In diesen kleinen Korridoren – die Verwaltung ist ja immer zehn Jahre hinterher und die Gesetzgebung sowieso – müssen wir unbedingt schneller werden, weil das geht ja so gar nicht.

Sprecher:

Der Plan klingt vielleicht naiv. Aber Sven Ratjens hat als Verbündeten einen alten Hasen der Verkehrspolitik gewonnen.

O-Ton Reporter:

Herr Monheim, ich fahre am besten bei Ihnen mit.

Heiner Monheim, Bürgerbahn statt Börsenbahn:

Können Sie machen.

Sprecher:

Heiner Monheim, geboren 1946. Er hat das Bündnis „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ mitbegründet, und als Referatsleiter im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium hat er in den 80er-Jahren mehrere Bahnstrecken reaktiviert. Eigentlich ist er längst im Ruhestand, aber Monheim macht immer weiter.

O-Ton Reporter:

Wie haben Sie denn diese Eisenbahnstrecke hier gefunden?

Heiner Monheim:

Spaziergehenderweise. Ich habe bis vorigen August in Malente direkt am Kellersee gewohnt, und da ist die Strecke praktisch ja nur 300, 400 Meter hinter dem Haus. Und ja, ich bin da gelaufen und dachte: Hoppla, wieso liegt da so eine komische Strecke, wo sich nichts drauf tut?

Sprecher:

Die Reaktivierung der Bahnstrecke steht nun im Koalitionsvertrag (6) der schwarz-grünen Landesregierung. Der Schönberger Kreistagsabgeordnete der CDU allerdings ist noch nicht überzeugt. Er kommt zufällig auf einer Draisine entgegen. Ein Geisterfahrer.

O-Ton Christian Lüken, CDU-Kreistagsabgeordneter:

Die Draisinen und die touristische Nutzung, im Moment ja, aber ob das nachher tatsächlich eine Reaktivierung mit Linienverkehr ist, sehe ich im Moment für mich persönlich noch nicht.

O-Ton Heiner Monheim:

Da müssen wir Sie schnell überzeugen. Wir wollen so sparsam wie möglich investieren, Fahrzeuge, die kostengünstig sind, Bahnsteige, die kostengünstig sind, aber es muss gut sein, es muss kundennah sein, im ländlichen Raum brauchst du etwa zehnmal mehr Haltestellen als wir die heute üblicherweise haben, weil wir ja nur

Schulbusverkehr machen. Also, da muss die Politik anfangen zu glauben, dass Verkehrswende bedeutet, dass tatsächlich massenhaft umgestiegen wird.

Sprecher:

Die Bürgerinitiative in Schleswig-Holstein taugt nur begrenzt als Vorbild. Es kann nicht sein, dass jedes Dorf seine Schienen bald selber sanieren muss. Aber für die Politik ist das Engagement ein wichtiges Signal. Sie wird diejenigen Strecken zuerst reaktivieren, wo es den geringsten Widerstand und die lautesten Fürsprecher gibt. Allerdings sind die Bundesländer selbst sehr unterschiedlich engagiert. Bayern und Sachsen gelten der Allianz pro Schiene als Schlusslichter, Baden-Württemberg gilt als Vorbild, dort werden Machbarkeitsstudien großzügig unterstützt (7). Schleswig-Holstein liegt in der Mitte.

O-Ton Sven Ratjens:

Da vorne muss nur eine Weiche rein und wir müssen drei bis vier Kilometer Gleis ertüchtigen, die schon da sind. Das ist planerisch total einfach umsetzbar. Und dann fährt der Zug schon mal nach Lübeck.

Sprecher:

Früher Panzertransporte, heute Draisinen und eines Tages vielleicht autonome Elektrozüge. Das wäre dann eine Verkehrswende wie im Bilderbuch. Fehlt nur noch die Weiche, um die Bürgerbahn an das Netz anzuschließen. Da war schon mal eine Weiche, aber die Deutsche Bahn hat sie ausgebaut.

Atmo: Bahndurchsage: „Dieser Zug endet. Wir bitten alle Gäste auszusteigen.“

Abspann:

SWR2 Wissen mit Musikbett

Sprecher:

„Mit dem Zug ins Dorf“. Autor und Sprecher: Max Rauner. Redaktion: Dirk Asendorpf. Ein Beitrag aus dem Jahr 2023.

Abspann

* * * * *

Endnoten:

(1) Bundeswesen für Bauwesen und Raumordnung:
[BBSR – Startseite – Neues Leben für stillgelegte Bahnstrecken \(bund.de\)](#)

(2) VDV – Die Verkehrsunternehmen:

Mobilitätswende: Reaktivierung von Bahnstrecken | VDV – Die Verkehrsunternehmen

(3) Hermann-Hesse-Bahn

Es war einmal – die württembergische Schwarzwaldbahn
Hermann-Hesse-Bahn – Landkreis Calw – Geschichte

(4) Forschungsergebnisse Ifo-Institut 2021:

15 000 Kilometer Bahnstrecken weniger als vor 70 Jahren in Deutschland – Ost und West gleichermaßen betroffen (ifo.de)

(5) Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg:

Besonders geschützte Arten:

Vögel – Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de)

(6) Koalitionsvertrag Schleswig-Holstein 2022 – 2027:

Koalitionsvertrag-2022-2027 .pdf (sh-gruene.de)

(7) Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:

Stillgelegte Gleise zu neuem Leben erwecken

Reaktivierung Bahnstrecken: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de)