

Wiedergeburt der Bahn auf dem Lande

Deutschland braucht ein „GuteSchieneRückkehrGesetz“

Marian Zachow, Marburg

Im Jahr 2019 feierte ein weitgehend in Vergessenheit geratenes Ereignis sein 150jähriges Jubiläum: Mit den am 20. Juli 1869 beschlossenen „Grundzügen über die Anlage sekundärer Bahnen“ löste der Verband Deutscher Eisenbahnverwaltungen einen Boom beim Bau von Neben- und Kleinbahnen im ländlichen Raum aus. Ohne diese Nebenbahnen wäre der ländliche und kleinstädtische Raum vermutlich schon vor 150 Jahren (nicht nur wirtschaftlich) abgehängt worden. Heute sind viele dieser Neben- und Sekundärbahnen wieder stillgelegt und erneut droht der ländliche Raum ins Abseits zu geraten.

Alte Regelung(en) mit großer Wirkung

Als sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts mit Sekundärbahnen befassten,

war dies nichts anderes als eine Initiative für den ländlichen Raum. Schon damals war die von vielen Klein- und Mittelstädten gewünschte Bahnanbindung mit einer Hauptstrecke und ihren hohen technischen Voraussetzungen viel zu teuer. Deswegen beschloss am 20. Juli 1869 der Verband deutscher Eisenbahnverwaltungen die „Technischen Grundzüge über die Anlage sekundärer Bahnen“ – und erfand damit gleichsam die Neben- oder Sekundärbahnen: *„Der Zweck solcher Bahnen wird erreicht durch billige Herstellung und billigen Betrieb“* [1]. Aufgrund kostengünstigerer technischer Standards konnten so auch Regionen abseits der großen Verkehrsachsen Anschluss ans Bahnnetz erhalten. Die Bedeutung dieser Grundzüge [2] und vor allem der in der Folge in den Ländern entstandenen Nebenbahnordnungen/-gesetze oder des Preußischen Kleinbahngesetzes von 1892, insbesondere für das, was

wir heute Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land nennen, kann kaum überschätzt werden [3]: Auch dank dieser Bahnen des vorletzten Jahrhunderts konnte sich der vielgerühmte deutsche Mittelstand auch auf dem Land entwickeln und die neu entstehende Dynamik der Industrialisierung blieb nicht auf die rasant wachsenden Städte beschränkt. Leider glaubte man in den 1960er und 1970er Jahren, die Zukunft gehöre ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr, so dass viele Kilometer dieser so bedeutungsvollen Strecken aus dem 19. Jahrhundert bereits im 20. Jahrhundert wieder stillgelegt worden sind [4].

Zeit für eine Renaissance der Schiene

Seit den 1990er Jahren – und erst Recht mit Beginn des 21. Jahrhunderts – gibt es bekanntlich ein Umdenken. Strecken wie die Schönbuchbahn im Großraum Stuttgart – bei der sich sofort nach der Reaktivierung die Fahrgastzahlen gegenüber dem Busverkehr verdoppelt und bis heute sogar vervierfacht haben [5] – wurden ebenso zur Erfolgsgeschichte wie die Untere Edertalbahn Frankenberg–Korbach [6] in Nordhessen: Auch fernab jeder Metropole ist eine Verdoppelung, an den Wochenenden sogar fast eine Verdreifachung, der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Aber nicht nur bei den stillgelegten Nebenbahnen gibt es beachtliche Erfolge. Manche noch in den 1990er Jahren auf einen unattraktiven Restbetrieb heruntergefahrte Strecken wurden „wachgeküsst“. So etwa die Strecke Biedenkopf–Marburg, die durch die regionale DB-Tochter Kurhessenbahn übernommen worden ist und seither durch neue und modernisierte Bahnhöfe, attraktiven Fahrzeugeinsatz und intelligentes Marketing die Fahrgastzahlen um über 40 Prozent steigern konnte.



Foto: RegionNetz Kurhessenbahn

Abb. 1: Nach Jahrzehnten der Vernachlässigung erwachen alte (Neben-)Strecken zu neuem Leben und entfachen Verkehrs- und Wirtschaftsdynamik im ländlichen Raum.

Es ist also Zeit für eine Renaissance der Schiene. In einer aktuellen Umfrage aus der Region Stuttgart nennen bei der Frage nach dem bevorzugten Verkehrsmittel bei den jungen Menschen 46 Prozent öffentliche Verkehrsmittel und nur noch 28 Prozent das Auto [7]. Es bedarf keiner prophetischen Gaben, um abzusehen, was das heißt: In Zukunft wird von einer guten ÖPNV-Anbindung – und das ist in der Regel ein Schienenanschluss – abhängen, wo man leben möchte [8].

Hinzu kommt, dass Deutschlands Metropolen fast alle an ihre Wachstumsgrenzen stoßen. Wenn gleichzeitig auf dem Land oft Leerstand das Thema ist, müsste es auf der Hand liegen, beides miteinander zu verbinden. Statt unbegrenzt zusätzlich in städtischen Verdichtungsregionen zu bauen, muss das Wohnen (und Arbeiten) im ländlichen Raum attraktiver und Land und Stadt schnell und ökologisch sinnvoll – also per Schiene – miteinander verbunden werden. Nur so lässt sich Wachstum nachhaltig bewältigen.



Zum Autor

Marian Zachow (40) ist seit Juni 2014 hauptamtlicher Erster Beigeordneter des Landkreises Marburg-Biedenkopf und Vorstandsvorsitzender des Zweckverbandes Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf. Er hat Evangelische Theologie und Kunstgeschichte studiert. Nach 1. und 2. Theologischen Examen war Zachow von 2011 bis 2014 Pfarrer der Ev.-Luth. Kirchengemeinde Caldern. Er ist Mitglied im Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbunds.



Abb.: RegioNetz Kurhessenbahn

Abb. 2: Gerade im ländlichen Raum ist ein Schlüssel für den Erfolg neuer Verkehrskonzepte, dass Individualverkehr und ÖPNV intelligent miteinander verknüpft werden können. Hier das Beispiel des nordhessischen Bahnhofs Ederbringhausen, der als Verknüpfungspunkt rege von Autofahrern genutzt wird, die auf die Schiene umsteigen.

ANZEIGE

STRAILastic_mSW - mini-Schallschutzwand
Gewinner des Innovationspreises in der Kategorie Fahrweg & Infrastruktur

BEREITS ENTHALTEN IN DER NEUEN SCHALL 03

STRAILastic_IP – als Werbefläche oder zur optischen Integration in die Umgebung vorsetzbar.

SCHALLSCHUTZ x 3 – STRAILastic_IP - halbhohere Schallschutzwand
 STRAILastic_mSW - mini-Schallschutzwand STRAILastic_A - Schienenstegdämpfer

- Einbau ohne Fundament, dadurch
 - > kein Planfeststellungsverfahren
 - > keine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig
- keine Materialermüdung durch Vibrationen oder Druck- und Sogkräfte
- schnelles Entschärfen von Lärm-Hot-Spots möglich
- niedrige Bauhöhe > keine Sichtbehinderung für Fahrgäste und Anwohner
- nur geringer Bauraum notwendig

KRAIBURG STRAIL GmbH & Co. KG / STRAIL Bahnübergangssysteme | STRAILastic Gleisdämmsysteme | STRAILWAY Kunststoffschwelle
 D-84529 Tittmoning, Obb. / Göllstraße 8 / tel. +49|86 83|701-0 / info@strailastic.de / www.strail.de



Foto: Christoph Mehler



Abb. 3: Vielleicht fahren sogar nach Bad Endbach irgendwann wieder Züge: Lange galt die Reaktivierung der Aar-Salzbödebahn Niederwalgern–Bad Endbach–Herborn als „Schnapsidee“, aber eine von den örtlichen kommunalen Verantwortungsträgern initiierte Vorstudie bescheinigt zumindest dem Streckenabschnitt Niederwalgern–Bad Endbach(–Hartenrod) „großes Potential“. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund und der Landkreis werden nun eine Machbarkeitsstudie durchführen.

Eine leistungsfähige – und ökologisch nachhaltige – Bahnverbindung zwischen Stadt und Land ist dabei ein Schlüssel. Mit anderen Worten: Reaktivierte Bahnen im ländlichen Raum können helfen, die „Wachstumsschmerzen“ der Ballungsräume zu lindern.

Die Situation im Jahre 2019 ähnelt auf frappierende Weise der um 1869: Fast wie vor 150 Jahren geht es darum, dass die Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land nicht (zu) weit auseinanderklaffen. Der ländliche Raum hat nur eine Chance, wenn man gute Anbindungen auch unabhängig von der

Straße ermöglicht. Nur dass es anders als 1869 nicht um den Neubau geht, sondern darum, vorhandene, aber stillgelegte Nebenbahnen wieder zu aktivieren.

In noch einer weiteren Hinsicht ist die Lage auch 150 Jahre später vergleichbar: der Kampf um Nebenbahnen war seinerzeit eine Graswurzelbewegung. Akteure „von unten“, lokale Bürger- und Unternehmerkomitees und Lokalpolitiker haben für „ihren“ Bahnanschluss gekämpft, bevor sie von staatlicher Seite Gehör fanden. Nicht anders ist es heute, jedenfalls bevor in letzter Zeit Landes- und Bundespolitik und sogar die DB [9] das Thema für sich entdeckt haben. Es waren und sind wage mutige Kommunal- und Landespolitiker, vor allem aber Interessengemeinschaften und Verbände vor Ort, die überhaupt das Thema lebendig gemacht haben. Auch wenn das Thema in neuester Zeit in aller Munde ist, ist es Zeit, den vielen Worten auch konkrete Taten folgen zu lassen. Genau wie 1869 könnte ein länderübergreifender Impuls dafür ein Katalysator sein. Anders als 1869 sollten das aber nicht nur „Technische Grundzüge“ sein, sondern ein bundesweites Förderprogramm oder sogar -gesetz. Und da alles, was aus Berlin kommt, heute einen schönen Namen haben muss, ist es Zeit für ein „GuteSchieneRückkehrGesetz“ (oder -aktionsprogramm). Darin könnten viele der schon auf den Weg gebrachten klugen Weichenstellungen – wie die Ausweitung des GVFG-Bundesprogrammes [10], [11] – gebündelt und mit weiteren Gestaltungsmöglichkeiten ergänzt werden. So könnte die Kooperation von Bund und Ländern auf neue Beine gestellt werden, um systematisch – und mit Blick auf eine intelligente Vernetzung – die Reaktivierung von stillliegender Infrastruktur zu forcieren.

Foto: Marian Zachow



Abb. 4: Im Sinne einer durchdachten Reaktivierungsstrategie dürfen nicht nur – aufgrund der Zufälligkeiten der Zeitläufte – gut erhaltene Strecken im Blick sein, sondern auch Strecken, über die im Wortsinne schon Gras gewachsen ist oder die rechtlich entwidmet sind, müssen im Blick bleiben, sofern sie einen Beitrag zur verbesserten Verkehrserschließung leisten.

Im Folgenden exemplarisch einige der Punkte, die dabei von Bedeutung sein könnten.

Sieben Thesen zur Reaktivierung

1. Lokale Akteure statt Bürokratie

Das Erfolgsgeheimnis aller seit 1869 geschaffenen Regeln zu Nebenbahnen war, dass sie es sowohl staatlichen als auch kommunalen Akteuren (Klein- und Kreisbahngesellschaften) erleichterten, Bahnbetreiber zu werden. Auch heute müssen lokale kommunale und private Initiativen gefördert und Risiken bei Reaktivierungen in lokaler Trägerschaft minimiert werden. Insbesondere der Eigentumsübergang von alten Bahnstrecken von der DB Netz muss unkompliziert geregelt werden: Leuchtturm-Beispiele wie die Reaktivierung der Schönbuchbahn waren nur möglich, weil das Eigentum unbürokratisch – für den symbolischen Euro – den kommunalen Trägern übereignet wurde. Bisher und bis heute ist es indessen oft eher so, dass eher DB Immobilien versucht, auch ehemalige Strecken so wie andere Bahnimmobilien zu vermarkten – und so mitunter mitten auf den Trassen Häuser, Supermärkte oder Umgehungsstraßen errichtet worden sind. Standards und Regelungen für einen unkomplizierten, kostengünstigen Übergang auf lokale Akteure – Kommune oder Infrastrukturbetreiber – wären hier dringend notwendig: Eine Reaktivierung braucht Akzeptanz, Kompetenz und Netzwerke vor Ort: deswegen wäre es ungleich klüger, die Kompetenz auf die lokalen Ebenen zu verlagern, als dass der „rote Riese“ DB neben allen anderen Reform- und Verbesserungsnotwendigkeiten jetzt auch noch mit einer Task-Force das Thema „Reaktivierungen“ bearbeitet [12].

2. Versachlichung fördern statt polarisieren

Der Ablauf einer Reaktivierungsdiskussion verläuft fast überall in Deutschland nach demselben, zuweilen oberflächlichen, Muster. Am Anfang steht ein Impuls, über den hitzig und wenig sachlich gestritten wird – und dann verläuft die Debatte oft ohne ernsthafte Prüfung im Sande, weil es für vertiefende Untersuchungen keine Zuschüsse gibt. Hier könnte eine bundesweite Förderung von Potentialanalysen helfen. Voruntersuchungen könnten die Spreu vom Weizen trennen. Ein solches Förderprogramm wäre ein „Schnäppchen“: Po-

tential- oder Machbarkeitsstudien kosten in der Regel zwischen 50.000 und 200.000 Euro. Bei einer Förderquote von 50 Prozent ließen sich schon mit weniger als 10 Mio Euro Jahr für Jahr 50 Untersuchungen realisieren. Das würde deutschlandweit erhebliche Dynamik und Systematik in die vielfältigen lokalen Bemühungen bringen und wäre eine sinnvolle – und preiswerte – Ergänzung zu den sehr vernünftigen Ansätzen wie etwa die, dass Planungskosten in die Fördermöglichkeiten einbezogen werden. Ist mit einer Potential- und/oder Machbarkeitsstudie dann erstmal ein erster Schritt gemacht, lassen sich weitere Schritte in aller Regel auch deutlich leichter realisieren. Ein solch bundesweit vernetztes Förderprogramm könnte auch dazu verhelfen, dass die nicht unerheblich steigenden bundes- und landesweiten finanziellen Ressourcen für Reaktivierungen zielführend und unter verkehrsfachlichen und netzpolitischen Aspekten – und nicht etwa nach dem Windhund-Prinzip oder allein nach NKU-Zahlenakrobatik – gesteuert werden können.

Abb. 5: Reaktivierung wirkt – und zwar nachhaltig. Das stellt die Schönbuchbahn unter Beweis, die nach jahrzehntelangem Dornröschenschlaf einen richtigen Boom ausgelöst hat, der sogar den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung nach sich zog.



Foto: Zweiverband Schönbuchbahn

3. Kosten-Nutzen-Untersuchungen vereinfachen

Auf eine Voruntersuchung mit positivem Ausgang folgt in der Regel eine Machbarkeitsuntersuchung nach dem standardisierten Verfahren: Hierbei werden Kosten wie potentielle volkswirtschaftliche Erträge

gegenübergestellt. Eine bundesweit geregelte Reaktivierungsförderung böte den Anlass, dieses bewährte Verfahren – wie aktuell ja auch breit diskutiert – konsequent weiterzuentwickeln. So müssten ökologische Dimensionen – etwa die CO₂-Einsparung – stärker gewichtet werden, andere Aspekte entschlackt werden: So müsste man

ANZEIGE



DER NAHVERKEHR-LESER AUFGEPASST!

Nutzen Sie jetzt alle
DER NAHVERKEHR-Services und -Leistungen
ohne zusätzliche Kosten.

Jetzt anfordern:
www.busundbahn.de/dnv-digital

Denken Sie daran: Ihr bezahltes DER NAHVERKEHR-Abonnement enthält **ohne Mehrkosten** die digitale Ausgabe **bereits am Vorabend** der Print-Erscheinung, Zugriff auf alle Inhalte von DER NAHVERKEHR im **ÖPNV-Archiv** sowie alle Ausgaben in der **App**.

DER NAHVERKEHR



Abb. 6: Die sinnvolle Verknüpfung von Bus und Bahn muss auch bei Reaktivierungen mitgedacht werden – und die dadurch entstehenden zusätzlichen Potentiale müssen noch stärker in der Standardisierten Bewertung Berücksichtigung finden.

sich von manchen Unwuchten befreien, etwa dass unter bestimmten Umständen ein attraktives und schnelles Busangebot sogar zu Lasten der Nutzen-Kosten-Einschätzung geht, weil dadurch der für die Gesamtberechnung so wichtige Fahrzeitgewinn vergleichsweise niedrig ausfällt. An anderer Stelle hingegen gilt es, – ohne die inhaltliche und fachliche Tiefe zu verlieren – auch zusätzliche Potentiale, die sich aus flankierenden Verkehrs- oder siedlungspolitischen Maßnahmen ergeben, noch stärker in der Berechnung zu gewichten.

4. Potential statt Stahl

Es ist eine Schwäche der aktuellen Reaktivierungsdiskussionen, dass sich fast ausschließlich Strecken in der Diskussion befinden, die auch im eisenbahnrechtlichen Sinne noch gewidmet sind. Bei entwidmeten Strecken hingegen gilt der Aufwand als zu groß, wäre es doch rechtlich einem Neubau gleichzustellen, obwohl ein großer Teil der notwendigen Bahninfrastruktur (Bahndämme, Überführungen et cetera) noch vorhanden ist. Damit wird aber eine Hürde aufgebaut, die mit verkehrsfachlichen Belangen wenig zu tun hat. Nicht selten wurden Strecken gerade dann entwidmet, wenn es Vermarktungsmöglichkeiten für ehemaliges Bahngelände gibt. Diese sind jedoch in prosperierenden Regionen meist besser, so dass oft gerade dort entwidmet worden ist, wo heute der Verkehrsbedarf eigentlich groß ist.

Bundesweit gebündelte Reaktivierungs-Bemühungen müssten also auch dafür sorgen, dass nicht das (zufällige) Vorhandensein von (Schienen-)Stahl, sondern das verkehrliche Potential – unabhängig vom rechtlichen Status – betrachtet wird. Das heißt aber auch, dass rechtliche Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen,

Reaktivierungen entwidmeter Strecken anders zu betrachten als Neubauten: Sonst käme es zu der absurden Situation, dass unter Umständen neben vorhandenen (entwidmeten) Bahndämmen Nebenstrassen entstehen, weil aus rechtlichen Gründen die eigentliche Trasse, die über Jahrzehnte dem Verkehr diente, nicht genutzt werden darf.

5. Schnell realisieren statt Jahrzehnte planen

Die Planung neuer Infrastruktur dauert in Deutschland viel zu lang. Von daher braucht man dringend speziell für Bahnprojekte ein deutlich beschleunigtes Verfahren – etwa nach dem Vorbild der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“: Die erst jüngst vom BMVI auf den Weg gebrachten Maßnahmen zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich gehen in die richtige Richtung, sind aber erst ein Anfang, dem weitere Schritte folgen müssen. Der außerordentliche Bedarf ergibt sich allein aus der Tatsache, dass ohne die in den vergangenen Jahrzehnten zu oft unterlassenen Verbesserungen in der Schieneninfrastruktur erhebliche Verkehrsprobleme drohen. Auch wenn der Handlungsbedarf vor allem in den Ballungsräumen besteht, könnte die Reaktivierung von Nebenbahnen ein gutes Versuchsfeld sein, da hier – aufgrund der Nutzung vorhandener Bahndämme – die Interessenkonflikte und Belastungen für Anwohner geringer sein dürften als bei vollständigen Streckenneubauten – und die Erprobung eines beschleunigten Verfahrens von daher gerade sinnvoll wäre.

6. Überqueren statt überbrücken

Aktuell gilt der saloppe, aber nicht minder richtige Satz: „der größte Feind der

Reaktivierung ist der Bahnübergang“. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz verlangt, dass nahezu sämtliche Querungen von Bahn und Straße durch Brücken oder Unterführungen sicherzustellen sind. Daran scheitern nicht wenige Reaktivierungsüberlegungen. Während selbst bei noch aktiven Strecken niveaugleiche Übergänge, obwohl sie Bestandsschutz genießen, heftige und teils polemische politische Debatten evozieren, werden sie bei Reaktivierungen oft von vornherein zum K.O.-Kriterium, weil Über- und Unterführungsbauwerke vielfach zu einem negativen Nutzen-Kosten-Faktor führen. Hier müssen neue Regelungen geschaffen werden: Es dürfte angesichts neuer Möglichkeiten der technischen Sicherung letztlich auch keine wesentliche Einschränkung für die Verkehrssicherheit sein, wenn bei Reaktivierungen zumindest bei wenig frequentierten Straßen Regelungen gefunden werden, die einem faktischen Bestandsschutz für niveaugleiche Bahnübergänge selbst bei entwidmeten Strecken gleichkommen.

Was am Beispiel der Bahnübergänge deutlich geworden ist, gilt ähnlich auch für andere Regelungen: Die Standards der Eisenbahnbetriebsordnung machen – mindestens bei entwidmeten Strecken – eine Reaktivierung schwierig(er) und engen auch manche betriebliche Option ein. Hingegen ergeben sich, greift man auf die flexiblere Betriebsordnung BOStrab zurück, ganz neue Möglichkeiten. Nun ist das aber für viele zu reaktivierende Nebenbahnen letztlich eher eine Hilfskonstruktion, hat doch die BOStrab ihren Sitz im Leben eigentlich im Straßenbahnnetz und in kombinierten RegioTram-Modellen. Vielleicht wäre es sinnvoll, hier einen dritten Weg zu entwickeln, so etwas wie eine dritte Betriebsordnung, die zwischen EBO und BOStrab angesiedelt ist und den Bedarfen von zu reaktivierenden Nebenstrecken Rechnung trägt. Auch hier könnte das historische Beispiel Anstoß geben: So wie seinerzeit die Nebenbahnen mit ihrem niedrigeren technischen Standard einen einigermassen wirtschaftlichen Betrieb überhaupt erst möglich gemacht haben, könnte heute eine modifizierte Betriebsordnung, die neuen Anforderungen Rechnung trägt, auch bei der Renaissance dieser Nebenbahnen helfen.

7. Chancen wahren

Die Erfindung der Nebenbahn hat unserem Land ein reiches Bahnnetz beschert, von denen viele Strecken heute brachliegen.

Nun muss man sich – bei aller Euphorie in vielen heutigen Diskursen – auch ehrlich eingestehen, dass die meisten davon selbst bei wohlwollender Betrachtung und Förderung nicht sinnvoll zu reaktivieren sein werden. Was wir aber nicht wissen ist, ob für diese Strecken vielleicht in 20, 40 oder 100 Jahren Bedarf sein könnte. Das heißt, man müsste bei eigentlich allen einstigen Strecken dafür sorgen, dass sowohl die rechtliche Entwidmung als auch vor allem die Veräußerung ehemaliger Bahntrassen gestoppt wird. Was wir brauchen, ist ein Entwidmungs- und Veräußerungsmoratorium. Der angekündigte entsprechende Schritt der Deutschen Bahn

in dieser Hinsicht ist sehr zu begrüßen [9]; es bleibt zu hoffen, dass auch vor Ort – bei privaten und kommunalen Streckeneignern – die Einsicht wächst, dass das (Zukunfts-) Potential selbst einer lange stillgelegten Strecke ungleich größer sein kann als der kurzfristige Effekt, der sich erzielen lässt, wenn Gewerbegebiete oder Umgehungsstraßen über die Strecke gebaut werden.

Endlich mal anfangen

Es ist also Zeit, für die Aktivierung und Reaktivierung der (Neben-)Bahnen. Vor 150 Jahren haben Nebenbahnen dafür gesorgt, dass der ländliche Raum nicht abgehängt

wird. Auch in Zukunft wird die Bahn wichtig für die Zukunft des ländlichen Raumes sein: Also muss heute genauso wie vor 150 Jahren dafür gesorgt werden, dass das Land Anschluss an die Bahn (zurück-) bekommt. Anders als 1869 beginnt man aber nicht bei Null, sondern kann vorhandene Infrastruktur aktivieren: Man muss nur endlich mal anfangen!

Dieser Beitrag erschien erstmals in leicht gekürzter und veränderter Fassung anlässlich des 150-jährigen Jubiläums der am 20. Juli 1869 beschlossenen „Grundzüge“ unter dem Titel „Standpunkt: Der ländliche Raum braucht die Schiene“ in „Tagesspiel background“ vom 19.07.2019.

Literatur/Anmerkungen

- [1] Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Grundzüge für die Gestaltung der Secundären Eisenbahnen. Im Auftrag der geschäftsführenden Direction. Bearbeitet von der Technischen Commission des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Darmstadt, 1869. Hier zitiert nach: Festschrift über die Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens. 1846 – 1896, Berlin 1896, S. 82-102, S.82 (im Folgenden zitiert als VDEV: Festschrift).
- [2] Nun mag sich trefflich streiten lassen, ob sich die „Erfindung der Nebenbahn“ nicht eher auf das Jahr 1865 datieren lässt, in dem bereits die Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen „Grundsätze“ aufgestellt und sich mit secundären Bahnen befasst hat (vgl.dazu VDEV: Festschrift, S. 81) oder ob gar erst die z.T. erst ein bis zwei Jahrzehnte später erfolgende praktische Umsetzung in Klein- und Nebenbahngesetze die eigentliche Geburtsstunde sei. Da aber die Grundzüge aus dem Jahr 1869 das Thema tiefgreifend und – als Gegenstand der Generalversammlung – auch gewichtig behandelt haben, dürfte in den Grundzügen der eigentliche Durchbruch zumindest für die Idee der Secundärbahnen zu verorten sein, der den späteren Entwicklungen in technischer und fachlicher Hinsicht den Weg bereitet hat. Mitthin verdienen die „Grundzüge“ entsprechende Würdigung, ohne die (historische) Bedeutung der anderen Meilensteine zu schmälern.
- [3] Diese wirtschafts- und sozialgeschichtlich hoch bedeutsamen Zusammenhänge werden umfassend und bis heute grundlegend herausgearbeitet bei Ziegler, Dieter: Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der Deutschen Staaten im Vergleich. Stuttgart, 1996. (Im Folgenden zitiert als: Ziegler: Eisenbahn). Er nimmt insbesondere in den Blick, dass mit der aufkommenden Industrialisierung und den überwiegend privaten Eisenbahngesellschaften vor allem die entlang der (privaten) Hauptstrecken liegenden Regionen prosperierten und die Wohlstandssituation zwischen (haupt-)bahnhafenen und bahnfernen Regionen zunehmend auseinander klappte. Erst mit den sich im Wesentlichen zwischen 1870 und 1885 vollziehenden Verstaatlichungen privater Strecken und einer gezielten staatlichen Eisenbahnpolitik – die faktisch überhaupt erst notwendige Bedingung für den Bau betriebswirtschaftlich nur bedingt interessanter, aber strukturpolitisch notwendiger (Neben-)Bahnlinien auch jenseits der großen Verkehrsachsen war – habe sich das geändert. (vgl. ebd., S. 302 – 317). Ziegler konstatiert, dass sich die Forschung „über die Entwicklung der regionalen Disparitäten in Deutschland heute weitgehend darin einig ist, daß der Divergenztrend der „Industriellen Revolution“ irgendwann zwischen den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts und den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts in einen Konvergenztrend umgeschlagen ist. Der Wendepunkt dieser (...) Beziehung zwischen Niveau und Integrationsgrad der Wirtschaftstätigkeit stimmt zeitlich auffällig mit der Neuorientierung der Eisenbahnpolitik in den deutschen Staaten überein.“, Ziegler, Eisenbahn, 317.
- [4] Einen kompakten, aber gleichwohl umfassenden Überblick über Blüte und Niedergang des Deutschen Eisenbahnnetzes hat Ludwig Hruza unlängst in der Frankfurter Allgemeinen geboten. Hruza, Ludwig: Schwindende Strecken. Erinnerungen an das Eisenbahnzeitalter. In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung 51, 22. Dezember 2019, S. 54f.
- [5] Vgl. Allianz für die Schiene: Stadt. Land.Schiene. 16 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Regionalverkehr. Berlin, 2005. S. 6f.
- [6] <https://www.hna.de/lokales/frankenberg/kreis-waldeck-franken-berg-ort306259/jahr-bahnstrecke-korbach-frankenberg-fahrt-gaeste-6733661.html>, Zugriff am 15.01.2020.
- [7] <https://www.www-ag.com/de/newsroom/news-und-publikationen/newsroom/443721>, Zugriff am 15.01.2020.
- [8] Nur als Nebenbemerkung: Diese Renaissance der Schiene wird (und sollte) nicht nur den Personen-, sondern auch den Güterverkehr umfassen. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass aus ökologischen und logistischen Gründen das Interesse am Schienengüterverkehr wieder zunehmen wird. Hier dürfte sich als fataler Irrweg erweisen, dass die Infrastruktur für den Schienengüterverkehr in der Fläche in den letzten Jahrzehnten sogar noch starker dezimiert worden ist als im Schienenpersonennahverkehr.
- [9] <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/deutsche-bahn-stilllegung-von-strecken-bis-auf-weiteres-gestoppt-a-1300027.html>, Zugriff am 15.01.2020
- [10] <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/gvfjg-nahverkehr.html>, Zugriff am 15.01.2020
- [11] <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578>, Zugriff am 15.01.2020
- [12] <https://www.zeit.de/news/2019-12/06/deutsche-bahn-will-keine-strecken-mehr-stilllegen>, Zugriff am 15.01.2020.

Zusammenfassung/Summary

Wiedergeburt der Bahn auf dem Lande

Am 20. Juli 1869 hat der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ „Grundzüge über die Anlage sekundärer Bahnen“ beschlossen: und damit faktisch die Nebenbahn erfunden. Der in den folgenden Jahrzehnten entstandene „Boom“ von Nebenbahnen hat erheblich dazu beigetragen, dass auch ländliche Räume wirtschaftlich wachsen konnten. In den 1960er, 1970er und 1980er Jahren wurden im Zuge der radikalen Automobilbegeisterung viele dieser Strecken stillgelegt. Heute aber gibt es erneut eine Diskussion, wie es gelingen kann, dass der ländliche Raum nicht auf der Strecke bleibt. In Zeiten von Klimabewusstsein und Mobilitätswandel wird für die Attraktivität des ländlichen Raumes vermutlich ein Schienenanschluss entscheidend sein. Marian Zachow plädiert daher für einen systematischen, bundes- und länderübergreifenden Impuls – zum Beispiel ein bundesweites „Gute Schiene Rückkehr Gesetz (oder ein entsprechendes Förderprogramm). Er plädiert dafür, Verfahren für Kosten-Nutzen Untersuchungen zu entschlacken und um neue Aspekte zu ergänzen. Weiterhin wird für schnellere und einfachere Planungsverfahren und für ein Moratorium für Stilllegungen und Entwidmungen plädiert.

Rural railway renaissance

On July 20, 1869, the association of German railway administration „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ adopted the characteristics for the construction of secondary railway lines “Grundzüge über die Anlage sekundärer Bahnen” – and de facto invented the branch line. The “boom” of secondary lines which developed in the following decades has contributed considerably to the economic growth of rural areas. In the 1960s,70s and 80s many of these lines were closed down due to the radical enthusiasm for automobiles. Today, however, there is a new discussion about how to ensure that rural areas do not fall by the wayside. In times of climate awareness and mobility change, a rail connection will probably be decisive for the attractiveness of rural areas. Marian Zachow therefore pleads for a systematic, nationwide and interstate impulse – for example a nationwide law for the return of the railway, the “Gute Schiene Rückkehr Gesetz” (or a corresponding support program). He advocates purifying processes for cost-benefit studies and adding new aspects. Furthermore, it advocates faster and simpler planning procedures and a moratorium on decommissioning and dismantling.