



Städte und Landkreise könnten über eine aktive kommunale Verkehrspolitik deutlich mehr Einfluss auf Klimapolitik und Verkehrswende nehmen. Der Einsatz von sogenannten „Schienencoaches“ würde das Bahn-Know-how von Städten und Landkreisen erheblich stärken.

Kommunale Schienenpolitik

(K)ein Comeback der Kreisbahn?

Die Verkehrswende ist in aller Munde; nicht nur in Sonntagsreden, sondern gelegentlich auch an Werktagen. Marian Zachow plädiert für eine neue Dynamik vor Ort. Zum Auftakt einer Thesenreihe formuliert er fünf Thesen für kommunale Schienenpolitik – und warum Privatbahnen dabei eine Schlüsselrolle haben.

1. Schiene wird vor Ort gemacht.

Der Anteil der Schiene im Güter- wie im Personenverkehr muss steigen. Die Initiative dazu sollten (auch) Kommunen und Kreise ergreifen. Schon die Geschichte der Bahn in Deutschland – besonders der Nebenbahnen – ist die (Erfolgs-)Story einer Graswurzelbewegung (vgl. Dieter Ziegler: Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung, 1996: 302–317). Die für Deutschland – und seine Mittelständler – so relevanten Bahnanbindungen auch ländlicher Regionen zwischen 1870 und 1910 waren nur möglich, weil Bürgermeister, Kammervertreter und sonstige örtliche „Stakeholder“ für ihren Bahnanschluss kämpften. Auch heute muss die lokale Seite initiativ werden! Auf Bundes- oder Landespolitik zu warten wäre fatal, zu mannigfaltig sind die Aufgaben.

2. Kein (Wirtschafts-)Wachstum ohne Gleise.

Auch wenn es noch nicht überall erkannt worden ist: Kommunale Schienenpolitik ist nachhaltige Klimapolitik UND aktive Standort- und Zukunftspolitik. Studien zeigen, wie wichtig ein Bahnanschluss für den Standort ist (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Räumliche Effekte reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum. BBSR-Online-Publikation 27/2022; unter „Veröffentlichungen“ auf www.bbsr.bund.de). Ähnliches gilt für den Güterverkehr. Es ist längst knallharte Betriebswirtschaft, wenn Unternehmen ihre Lieferketten auf der Schiene organisieren. Da Kosten für Kraftstoff und CO₂-Emissionen steigen werden, wird die Wirtschaft mehr denn je auf die Schiene angewiesen sein. Regionen, die wirtschaftlich

prosperieren wollen, brauchen Schienenanschluss ebenso wie Industrie- und Gewerbegebiete, wenn sie Erfolg haben wollen.

3. Schienen Know-how nicht da, wo es gebraucht wird.

Ein Problem der Verkehrswende ist, dass das Know-how in Sachen Schiene nicht da ist, wo es gebraucht wird. Thomas Siefer hat recht mit seiner Einschätzung: „Kommunen haben keine Fachleute in ihren Reihen, die wissen, wie Bahn geht“ (PriMa 2/2020: 8) – wobei ich mich selbst einschließe! In der Regel ist zum Beispiel die Bestellung von Schienenpersonenverkehr auf überregionale Ebene verlagert; ob Bauämter und örtliche Verkehrsbehörden wissen, wie man einen Gleisanschluss in der Bauleitplanung berücksichtigt, mag offen bleiben (vgl. PriMa 2/2020: 26–27), spätestens für weitergehende Fragen gibt es kaum Ansprechpartner. Das ist keine Kritik, denn vermutlich hat es diese – außer dort, wo es Kreis- oder lokale NE-Bahnen gibt – in Kreis- und Stadtverwaltungen NIE gegeben,

war doch Schiene über Jahrzehnte Sache der (Bundes-)Bahn. Hinzu kommt noch, dass auch MoraC schon eine Generation zurückliegt und selbst viele Logistiker in den Firmen Bahnverladung nur noch theoretisch kennen. Die DB, die oft als erster Ansprechpartner gesucht wird, kann diese Lücke kaum kompensieren: Zu weit sind deren Cargo-Strukturen aus der Fläche verschwunden. Deswegen laufen nicht selten selbst Unternehmen, die Interesse an der Schiene haben, mit ihren Anfragen ins Leere!

4. Warum (privaten) EVU eine Schlüsselrolle zukommt.

Das nötige Know-how ist aber durchaus vorhanden, zum Beispiel bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Und dort gibt es auch die entsprechende Haltung: Eine Privatbahn wird anfragenden Unternehmen mit Flexibilität und Offenheit begegnen, weil selbst kleine Verlademengen der Einstieg in deutlich interessantere Dimensionen sein können.

Fast immer, wenn Unternehmen zur Schiene zurückfinden, sind private EVU im Spiel oder aber die lokalen Verantwortlichen der DB haben agiert wie ein kleines, agiles Unternehmen. Deswegen sind Privatbahnen so wichtig; ihr Know-how kann ein Schlüssel zur lokalen Verkehrswende sein.



Marian Zachow, Erster Kreisbeigeordneter Landkreis Marburg-Biedenkopf

5. Kreis-Bahn-Coach statt Kreisbahn-Gesellschaft.

Ein Comeback der Kreisbahnen brauchen wir nicht; schon allein, weil es (private) Akteure am Markt gibt, denen der Staat nicht Konkurrenz bereiten darf. Vielmehr müssen Kommunen das Know-how in Sachen Bahn intelligent organisieren: Denn es ist nicht so, dass „Bahn-Know-how fehlt“ (vgl. PriMa 2/2020: 8). Das Fachwissen ist bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Logistikunternehmen, privaten Planern, Regierungspräsidien, dem Eisenbahn-

Bundesamt und durchaus auch in den Regionen vorhanden – aber es kommt nicht an die Stelle, wo es gebraucht wird.

Deswegen muss Politik vor allem Akteure zusammenführen und Netzwerke bilden, sie muss potenzielle Verlager, Bahn- und Logistikunternehmen, Politik und Verwaltung zusammenbringen, damit Anfragen nicht ins Leere laufen. Es braucht Beratung, wenn dem Schienenverkehr in Bauleitplanung und Zukunftsstrategie der Kommunen der nötige Stellenwert eingeräumt werden soll. Dafür muss es einen lokalen „Kümmerer“ geben, der für die Schiene motiviert. Keinen Alleskönner, aber jemanden, der Netzwerke bildet und Beratung anbietet und organisiert. Man könnte von einem Kreis-Bahn-Coach sprechen. Der Umlandverband Frankfurt („Regionaler Schienencoach für mehr ‚Zugkraft‘ in der Region“, 4.2.2021, online: www.region-frankfurt.de) und das Regierungspräsidium Gießen (vgl. in diesem Heft S. 80) haben solche „Schienencaches“ etabliert. Ob diese bei den Kreisen oder den Regierungsbezirken angesiedelt werden, kann dahingestellt bleiben. Sie brauchen natürlich den Rückhalt der Politik.

Marian Zachow
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Marburg-Biedenkopf



Lokale Verkehrspolitik braucht Netzwerke von Unternehmen, Kammern, Landkreisen und Kommunen.