

25 Jahre Bahnreform

Die Provinz bleibt auf der Strecke

Von Thilo Schmidt

[Beitrag hören](#) [Podcast abonnieren](#)



Was hat die Bahnreform von 1994 gebracht? Darüber gehen die Bewertungen auseinander. (picture-alliance/ dpa / Jens Büttner)

Vor allem die Hochgeschwindigkeitsstrecken haben von der Bahnreform 1994 profitiert. In strukturschwachen Regionen dagegen wurde eingestellt, abgebaut, stillgelegt. Doch es gibt Anzeichen für ein Umdenken der Politik.

Es gehört ein wenig Fantasie dazu, sich vorzustellen, wie viel Betrieb einst war – hier auf dem kleinen Bahnhof im kleinen Milmersdorf in der Uckermark, 60 Kilometer nördlich von Berlin. Die zwei Bahnsteiggleise sind blank, sie scheinen gelegentlich noch befahren zu werden. Aber die vier, fünf Gütergleise liegen im Dornröschenschlaf, Bäume wachsen zwischen den Schwellen hindurch. Klaus-Christian Arndt, der Bürgermeister von Milmersdorf, erinnert sich noch gut daran, wie hier den ganzen Tag Güterwagen rangiert wurden:

„Wir hatten in Milmersdorf ein Betonwerk, und Kiesproduktion, also, hier wurde Kies abgebaut und auch woanders mit der Bahn hin transportiert. Und Zement ist hierhergebracht worden, um die Betonplatten für den Wohnungsbau zu produzieren. Hier in Milmersdorf haben im Betonwerk 5.000 Menschen Arbeit gehabt, also ne große Bedeutung, und da sind wir dann manchmal hier nicht über den Bahnübergang gekommen, also totaler Betrieb gewesen.“

Nach langer Zeit wieder ein Zug Joachimsthal – Templin

Die Bahnstrecke führt von Templin nach Eberswalde. Nur – es fährt kein Zug mehr in Milmersdorf. Der Zugverkehr auf dem Abschnitt zwischen Templin und Joachimsthal wurde 2006 vom Land Brandenburg abbestellt. Nun enden die kleinen Dieseltriebzüge auf halber Strecke in Joachimsthal. Milmersdorf ist seitdem vom Bahnverkehr abgeschnitten. Und das, obwohl die Bahnstrecke 2004, zwei Jahre zuvor, erst

grundlegend saniert worden war. Für eine Millionensumme.

„Also hier ist das Gleisbett erneuert worden, zwischen Joachimsthal und Templin“, sagt Arndt. „Und von daher haben wir gedacht: Ja, ist ja ne Sicherung für diese Strecke, und nach dem Fertigstellen der Baumaßnahme wird der Zugverkehr abbestellt. Also war für uns total unverständlich.“



Auf dem Bahnhof von Milmersdorf herrscht heutzutage meist Tristesse. Jahrelang hat Bürgermeister Christian Arndt für eine Wiedereröffnung der Bahnstrecke gekämpft. (Foto: Thilo Schmidt)

Jahrelang, von Anfang an, gingen die Bürgermeister entlang der Strecke auf die Barrikaden, schmiedeten immer wieder Pläne zur Rettung der Strecke. Jetzt, nach 12 Jahren endlich der Erfolg: Die Züge werden wieder von Joachimsthal nach Templin verlängert. Die Anrainerkommunen und das Land konnten sich einigen. Allerdings: Die Kommunen müssen den Zugverkehr teilweise selbst zahlen.

„Also die Schwierigkeit ist so, dass wir als der kleinere Partner, Amt Gerswalde, schon mal gucken mussten, wieviel wird uns das denn im Gemeindehaushalt kosten, also wir sind jetzt mit ner Summe von maximal 5000 Euro im Jahr, haben wir beschlossen, können wir dann zugeben, das ist für uns schon ne ziemliche Summe.“

5.000 Euro ist zwar nur ein kleiner Teil der Kosten, aber es ist viel für eine Gemeinde mit 1.500 Einwohnern. Vor allem, weil eigentlich das Land für die Bestellung – und die Bezahlung – des Schienenverkehrs zuständig ist und dafür auch Gelder, die so genannten Regionalisierungsmittel, vom Bund erhält.

Bis Eberswalde sollte stillgelegt werden

Im alten, etwas heruntergekommenen Bahnhofsgebäude brennt Licht.

Im Erdgeschoss befindet sich das elektromechanische Stellwerk von 1912, Bauart Siemens und Halske. Hier wacht heute tatsächlich ein Fahrdienstleiter. Denn gleich soll tatsächlich ein Güterzug durch Milmersdorf kommen...

Autor: „Wann kommt er denn? Wissen Sie schon?“

Fahrdienstleiter: „In ner halben Stunde. Hab ich mich schon erkundigt. Weil, 33 wär eigentlich schon gewesen, die Durchfahrt. Aber ne halbe Stunde später kommt er.“

Der Fahrdienstleiter sagt, er habe das Stellwerk schon die ganze Nacht besetzt gehalten. Wegen einer Streckensperrung in Berlin würden Güterzüge über diese kleine Nebenbahn umgeleitet: „Drei Züge heute Nacht. Und zwei in der Früh. Fünf.“

Trotz der Sanierung und obwohl die Strecke offensichtlich noch gebraucht wird, war es fünf vor zwölf für die Strecke. Die Bahn kündigte 2011 an, sich von der Strecke trennen zu wollen, und die Landesregierung beabsichtigte die Stilllegung – sogar der gesamten Strecke bis Eberswalde.

Und eine halbe Stunde später kommt er tatsächlich, der Kesselwagenzug, mehrere hundert Meter lang,

gezogen von einer schweren Diesellokomotive.

„Wenn jetzt im Nahverkehr ein Bundesland entscheidet, auf einer bestimmten Strecke wegen der geringen Nachfrage keinen Zugverkehr mehr zu bestellen, dann verbleibt die Strecke erst einmal bei uns bei der Deutschen Bahn“, sagt Konzernsprecher Achim Stauß. „Aber natürlich verdienen wir dann kein Geld damit. Und die Überlegung ist dann natürlich auch zusammen mit dem Land und dem Bund als unserem Eigentümer: Was passiert jetzt mit solch einer Infrastruktur? Soll man sie vorhalten, für spätere Zeiten, soll man sie abbauen? Soll man ein förmliches Stilllegungsverfahren einleiten?“

Fast 40 Prozent größeres Zugangebot im Nahverkehr

Mit der Bahnreform 1994 wurden die beiden Staatsbahnen – Bundesbahn und Reichsbahn – in die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft übergeführt. Was in den alten Bundesländern schon in den Siebzigern und Achtzigern passierte, kam nun auf den Osten zu. Das zwar marode, aber flächendeckende und dichte Bahnnetz wurde massiv geschrumpft. Ganze Eisenbahnknoten, zum Beispiel Karow in Mecklenburg-Vorpommern oder auch Templin in Brandenburg verschwanden von der Landkarte. Vor allem eingleisige Nebenbahnen rechneten sich angeblich nicht mehr. Doch sogar eine zweigleisige Strecke in Sachsen-Anhalt, auf der in den Neunzigern ICE-Züge mit 160 Stundenkilometern fuhren, wurde 2004 stillgelegt und anschließend abgebaut.

Im Zeitraum von 1994 bis 2015 ist das Streckennetz der Bahn um über 6.000 Kilometer geschrumpft. Das entspricht acht Mal der Route Berlin-Hamburg.

„Die Zahlen sind schon sehr eindrucksvoll“, sagt Achim Stauß. Jedoch meint er damit: „Dass wir seit der Bahnreform eine Erhöhung des Zugangebots im Nahverkehr von fast 40 Prozent haben. Und die Reisendenzahlen im Nahverkehr seit 1994 um etwa 80 Prozent gestiegen sind.“

Zweifellos, auch wenn davon dichtbesiedeltere Gebiete entlang der großen Korridore mehr profitieren. ICE-Züge erreichen Fahrzeiten, an die man vor Jahrzehnten kaum geglaubt hätte.

„Die Strecke von Berlin nach München ist ja ein Riesenerfolg, nach fast einem Jahr haben wir die Reisendenzahlen verdoppelt“, sagt Stauß. „Auch das ist gelebter Klimaschutz, denn die Menschen, die jetzt in den Zügen sitzen, sind bisher zum Teil geflogen oder mit dem Auto gefahren. Und die sind im Zug viel besser aufgehoben.“

Eine Bahn der zwei Geschwindigkeiten?

Die strukturschwachen Gegenden, die auf eine gute Infrastruktur den gleichen Anspruch haben: vielerorts abgehängt. Eine Bahn der zwei Geschwindigkeiten?

„Die Zuwachsraten sind enorm, die Taktfrequenzen sind deutlich verbessert worden, und die Anbindungsqualität ist hervorragend“, so Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr. „Wir können ja nicht mit leeren Zügen überall durch die Gegend fahren, nur damit ein Zug fährt. Sondern es müssen auch Passagiere da sein. Und insofern zieht sich die Bahn auch nur da zurück, wo es einfach völlig unwirtschaftlich wäre, eine Bahn zu betreiben.“

Sabine Leidig, Bundestagsabgeordnete der Linken, möchte anders rechnen – und fordert eine Reform der Bahnreform: „Zum Beispiel, und das ist eigentlich das Zentrale: Dass nicht betriebswirtschaftliche Rechnungen das Entscheidende dafür sind, dass sich eine Eisenbahninfrastruktur oder auch ein Bahnangebot lohnt oder nicht, sondern die volkswirtschaftliche Betrachtung. Und tatsächlich ist es so, dass wir eben durch den massiven Ausbau des Straßenverkehrs einen gigantischen volkswirtschaftlichen Schaden haben. Dadurch dass Unfälle passieren, dadurch dass Umwelt zerstört wird, dadurch dass Fläche verbraucht wird, und so weiter. Und man müsste, wenn man eine Gemeinwohlbetrachtung vornehmen würde, sagen: das muss man dagegensetzen.“



„Infrastruktur ist Daseinsvorsorge“, sagt Claus Weselsky, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer. (imago)

Liegt der Fehler im System? Kann eine privatwirtschaftliche Bahn funktionieren? Wo doch öffentlicher Nahverkehr niemals, auch nicht in den Ballungsräumen, ohne Subventionen auskommt? Für Claus Weselsky, den streitbaren Chef der Gewerkschaft der Lokführer, liegt der Fehler vor allem darin, dass die Infrastruktur, also vor allem die Gleise und die Bahnhöfe, betriebswirtschaftlichen Gesetzen unterliegen:

„Die Infrastruktur ist Daseinsvorsorge. Die Infrastruktur wird mit hohen Milliardensummen vom Bund, von uns als Steuerzahler bezuschusst, und daraus darf man nicht Gewinn erzielen. Das heißt, bei der Bahnprivatisierung muss man ne scharfe Trennung ziehen zwischen den Fahrbetrieben, die sind durchaus wirtschaftlich, viele Konkurrenten, viele Wettbewerbsunternehmen hier in diesem Land, aus dem Ausland, haben bewiesen, dass sie sich hier ganz wohl fühlen, dass sie gut Geld verdienen, mit den entsprechenden Fahrbetrieben. Das gilt keinesfalls für die Infrastruktur.“

Anfangs sollte auch das Schienennetz an die Börse

Dabei hätte alles noch viel schlimmer kommen können: Mit dem Börsengang der Bahn, der ein erklärtes Ziel der Bundespolitik war. Anfangs sollte sogar die Infrastruktur mit an die Börse. Die Folgen wären kaum vorstellbar. Jedoch: die Kapitalprivatisierung wurde Ende 2008 abgesagt. Nicht, weil die Politik einsichtig wurde, sondern unter dem Eindruck der Finanzkrise. Die Bahn hat trotzdem Federn gelassen.

Weselsky: „Die ganzen Sparprogramme, die unter dem Ansatz Kapitalmarkt stattgefunden haben, Mora C, RZ2000, RZ2000 plus, alles Sparprogramme, wo Gleise abgebaut wurden, wo Weichen mit dem Schweißbrenner durchgeschnitten worden sind, damit man sie aus den Büchern bringt. Die uns heute in der Infrastruktur – nicht alle, aber viele – fehlen. Und zwar an entscheidenden Stellen.“

Mora C, das Sparprogramm, stand für Marktorientiertes Angebot Cargo. Und kommt nicht, wie man meinen könnte, von Moratorium, also „Aufschub“ oder „Stillstand“. Unwirtschaftliche Güterbahnhöfe wurden geschlossen, Gleisanschlüsse gekündigt. Kleineren Güterkunden wurde nahegelegt, auf der Straße zu transportieren. Fußnote: Zum Bahn-Konzern gehört auch „DB Schenker“, eine der weltweit größten Speditionen.

„Mora C hat beinhaltet, dass die Mitarbeiter Prämien dafür bekommen haben, dass sie Weichen, die nicht permanent genutzt werden, melden, um die stilllegen zu können“, sagt Sabine Leidig. „Mit diesem Programm sind 40.000 Weichen im deutschen Bahnnetz stillgelegt worden. Was jetzt dazu führt, und das macht sich immer mehr bemerkbar, dass es eben total schwierig ist, Ausweichstrecken zu befahren, Engpässe zu umschiffen. Und wenn es irgendwo klemmt, dann wirkt sich das leicht auf das ganze System aus. Also es ist ne Kapazitätsverkleinerung. Im ganzen Schienennetz.“



Der frühere Bahnchef Hartmut Mehdorn. (picture alliance / dpa – Wolfgang Kumm)

Sparprogramme und Börsengang sind vor allem mit einem Namen verbunden: Hartmut Mehdorn, Bahnchef von 1999 bis 2009. Selbst die Bundespolitik distanziert sich – nicht nur von Mehdorn und den Sparprogrammen, sondern auch von Entscheidungen im eigenen Haus.

„Es war das Prinzip von Herrn Mehdorn, und der damaligen politischen Führung im Verkehrsressort, die Bahn zu privatisieren. Und zwar nicht in der Form, dass man jetzt ne private Organisation hat, sondern regelrecht dem Kapitalmarkt zu unterwerfen“, sagt Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr. „Und deswegen hat man natürlich Ausweichgleise, Überholgleise, alles herausgenommen aus dem Netz, was irgendwie Kosten verursacht, um die Bahn schlank und fit zu machen. Ich sag jetzt mal: Die Braut hübsch zu machen. Wir haben das geändert. Als ich 2009 hier antrat, haben wir sofort umgestellt und haben gesagt: Wir wollen die Bahn nicht privatisieren, es wäre ein Irrsinn, es wäre falsch – die Infrastruktur gehört unzweifelhaft eindeutig in öffentliche Hand und nirgendwo anders hin.“

Sabine Leidig: „Besonders dramatisch ist es im Osten, wo eben noch 1994 ne viel, viel bessere Bahnversorgung da war, vor allem ne Grundstruktur, als im Westen, wo eben schon früher dieser Autowahn Platz gegriffen hat und man im Grunde davon ausgegangen ist, dass Bahn was Altmodisches ist, was niemand mehr braucht. Davon ist natürlich die Bevölkerung und auch die breite Bundespolitik inzwischen weg, aber die Bahn hat sich von dieser Schiefelage überhaupt noch nicht erholt.“

Lokführer: Dringend gesucht

Christian Merlein, der in Wirklichkeit anders heißt, ist Lokführer. Ausgebildet wurde er Anfang der 90er-Jahre bei der Deutschen Reichsbahn.

Merlein: „Naja, es waren also damals, wie gesagt, weiträumige Anlagen gewesen. Ich kenn das von den Strecken, die ich als Lehrling gefahren bin – es war alles weiträumiger gewesen. Die Infrastruktur war natürlich auch viel verschlissen, ist klar, viel veraltete Technik, aber der Platz und die Kapazitäten waren da. Und das hat natürlich den Verkehr immens am Laufen gehalten.“

Übernommen wurde er nicht, sondern kurz vor Auflösung der Reichsbahn und Gründung der Bahn AG wie viele seiner Kollegen vor die Tür gesetzt. Merlein suchte sich andere Jobs – und verfolgte den Niedergang der Bahninfrastruktur von außerhalb: „Es wurde alles zurückgebaut, es wurde eingespart, Strecken wurden zugemacht, es wurde auf Busverkehre umgeschwenkt, vielerorts, wo gar kein Bus mehr fährt, wo die Leute aufs Auto angewiesen sind. Viel Infrastruktur hätte irgendwo Potenzial gehabt.“

Zehn Jahre später konnte Merlein wieder als Lokführer anfangen, bei einem privaten Eisenbahnunternehmen, das Ausschreibungen im Regionalverkehr in Ostdeutschland gewann. Heute übrigens werden Lokführer bei jedem Bahnunternehmen in ganz Deutschland händeringend gesucht. 2018 mussten vermehrt Züge wegen Lokführermangel ausfallen, teilweise konnten ganze Strecken tagelang nicht bedient werden.

Hat auch das Image der Bahn als Arbeitgeber gelitten, nachdem sie Jahrzehnte nur stiefmütterlich behandelt wurde? Christian Merlein ist Lokführer aus Leidenschaft. Und spürt heute noch die Auswirkungen der vermeintlichen oder tatsächlichen Optimierung der Infrastruktur:

„Also, wenn ich auf Strecken fahre, und da sind vor mir andere Züge, die fahren, Güterzüge, dann muss ich als schneller fahrender Regionalexpress hinterherfahren, muss natürlich öfter mal bremsen, langsamer fahren, weil der Güterzug nicht ausweichen kann auf dem Bahnhof vor mir, weil es keine Bahnhöfe mehr gibt. Der nächste Bahnhof ist weiter weg, und demzufolge sind auch die ganzen Ausweichgleise weiter weg. Also, man merkt das dann schon, dass da ganz schön gespart wurde.“

„Wem gehört die Bahn, Herr Ferlemann?“

Ferlemann: „Die Bahn gehört letztlich allen Bürgern dieses Landes. Wir sind diejenigen, als Bundesverkehrsministerium, die das Eigentum halten und wahrnehmen. Aber letztlich gehört sie allen Bürgern.“

Sabine Leidig: „Naja, formal ist es ja tatsächlich das größte öffentliche Unternehmen dieser Republik und gehört zu 100 Prozent der Bundesrepublik Deutschland. Das ist sozusagen die formale Eigentümerschaft. Wenn die Eigentümerversammlung der Aktiengesellschaft Deutsche Bahn stattfindet, dann sitzt im Grunde genommen der Bundesverkehrsminister mit sich selbst zu Rate.“

Stauß: „Na, juristisch und formell gehört sie dem Bund als hundertprozentigem Eigentümer, aber für uns als Eisenbahner gehört die Bahn den Kunden, wir machen das nicht zum Selbstzweck, sondern die Bahn hat eigentlich drei Zwecke: einmal Mobilität der Menschen zu ermöglichen, das Wachstum der Wirtschaft zu ermöglichen, Prosperität zu schaffen damit für das Land und auch etwas für die Umwelt zu tun, die Klimaziele zu erreichen.“



Michael Schrader, Betriebsleiter der Deutschen Regionaleisenbahn in Arendsee/Altmark (Foto: Thilo Schmidt)

Michael Schrader steht auf den Gleisen des Bahnhofs Arendsee in der Altmark. Es ist der Mittelpunkt der Bahnstrecke von Salzwedel nach Wittenberge. Der Bahnhof ist verwittert, die Schienen zugewachsen.

„Wir haben jetzt hier drei größere Baustellen“, sagt Schrader. „Eine haben wir jetzt erst mal abgearbeitet, das ist die Alandbrücke, da sind die angezündeten Schwellen gewechselt worden, da haben sich Jugendliche einen Spaß draus gemacht und haben mal mehrere Schwellen angezündet. Und haben da vielleicht auch gegrillt drauf. Jedenfalls haben wir diesen Schaden erst mal beseitigen können. Mit ner Gleisbaufirma. Das nächste ist ne Gleislücke bei Harpe, weil sie uns da beklaut haben, Metalldiebe, die haben uns da circa 200 Meter Schiene geklaut, wird jetzt bald auch angegangen, aber eben das größere Problem, das wir hier haben, ist eben der Einschnitt in Arendsee, da sind uns die Holzschwellen abgesoffen, weil eben die Bahngräben auch immer wieder Hochwasser führen. Beziehungsweise nicht richtig abfließen können.“

Michael Schrader ist örtlicher Betriebsleiter der Deutschen Regionaleisenbahn. Nachdem das Land Sachsen-Anhalt den Zugverkehr auf der eingleisigen Strecke 2004 abbestellt hat, schrieb die Deutsche Bahn

die Strecke, an der sie nun nichts mehr verdienen kann, zur Übernahme durch Dritte aus. Das muss sie tun, bevor eine Strecke stillgelegt wird. Die Deutsche Regionaleisenbahn – eine Ausgründung aus dem Deutschen Bahnkundenverband, DBV, hat die Strecke seitdem gepachtet.

„Um ein Eisenbahnunternehmen zu sein, gibt es gesetzliche Vorgaben“, sagt Gerhard J. Curth, in Personalunion Präsident des Bahnkundenverbands und Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn. „Und die sind sehr streng, das heißt die Wirtschaftlichkeit ist aufgezwungen, wir können also nur so arbeiten wie jede andere Bahn auch, aber wir müssen nicht so arbeiten wie die DB, weil wir kein Konzern sind. Wir können also viele Dinge vereinfachen, auch die Betriebsvorschriften sind bei uns einfacher, weil wir die selber machen können, die müssen wir dann vom Land genehmigen lassen, aber es ist eben nicht vergleichbar mit der DB-Strecke. Heißt aber auch, dass so eine Strecke dann nicht in dem Standard betrieben werden kann, das heißt also, wir können nicht mit 100 km/h drüberfahren, aber bis 80 geht's schon bei Nebenstrecken.“

Fast 800 Kilometer lang ist das Streckennetz der Deutschen Regionaleisenbahn, es ist das zweitgrößte Streckennetz nach der Deutschen Bahn. Strecken in mehreren Bundesländern, die die DRE von der Deutschen Bahn gekauft oder gepachtet hat. Strecken, die ohne die DRE heute nicht mehr existieren würden. Auf einigen Strecken findet wieder bestellter Personenverkehr statt, teilweise im Stundentakt, auf anderen konnte die DRE einen bescheidenen Güterverkehr etablieren.

„Wir fahren mit musealen Fahrzeugen“

Zwischen Wittenberge und Salzwedel ist es noch nicht so weit. Michael Schrader, der örtliche Betriebsleiter, deutet auf einen Stapel alter Holzschwellen, die im Bahnhof abgestellt sind:

„Das sind jetzt Schwellen, die wir heute bekommen haben. Die sind gebraucht, aber in einem sehr guten Zustand. Die sind praktisch für den Bahnverkehr immer noch geeignet. Die sind mal aus Strecken ausgebaut worden, wo jetzt Betonschwellen reinkommen beziehungsweise Strecken, die abgerissen werden.“

Schrader muss mit bescheidensten Mitteln noch einiges erledigen rund um Arendsee. Der alte Zweiwegebagger, den ein befreundeter Eisenbahnverein zur Verfügung stellt, steht defekt im Bahnhof. Ehrenamtliche helfen, die Strecke vom Bewuchs freizuschneiden. Für Gleisbaufirmen hat die DRE nicht immer Geld. Gerhard Curth hat trotzdem das Ziel: die Strecke sichern. Und irgendwann wieder Zugverkehr zu ermöglichen:

„Der Arendsee ist eines der größten Ausflugsgebiete in Sachsen-Anhalt und ist nur auf der Straße erreichbar. Und natürlich stellen wir dann im Sommer selber Züge hin, damit die Leute dann vom ICE-Bahnhof Wittenberge oder Uelzen dann an den Arendsee fahren können. Das sind so Dinge, wo wir dann Eigeninitiative ergreifen, was aber natürlich überhaupt nicht mit den Standards vergleichbar ist, die heute in der Eisenbahn üblich sind. Bis hin zu den Fahrzeugen auch, wir fahren ja heute noch mit musealen Fahrzeugen.“

Auch Güterkunden wünschen sich die Verbindung

Das langfristige Ziel der Deutschen Regionaleisenbahn: ein regulärer, vom Land bestellter Personenverkehr. Aber es geht erst einmal darum, die Strecke überhaupt befahrbar zu machen – und ab und an tatsächlich zu befahren. Um die Bahn wieder ins Bewusstsein der Menschen zu bringen. Der Bahnkundenverband Altmark plant sogar, für den Gelegenheitsverkehr selbst einen alten Triebwagen anzuschaffen, sagt Roger Behn vom Bahnkundenverband Altmark/Wendland:

„Ja, das ist ein MAN-Triebwagen, im Volksmund sagt man, das ist so eine Art Ferkeltaxe, wobei das ein ziemlich seltenes Modell ist, da sind 36 oder 37 Stück nur von gebaut worden. Nur fünf sind noch betriebsfähig. Das alleine wäre schon ein Argument für Menschen, hier in die Altmark zu kommen, um allein mit diesem historischen Triebwagen fahren zu können. Und der andere Punkt ist: Wir wären dann unabhängig von teuren Zugbestellungen dritter, die oft keinen Lokführer haben, teilweise steht kein Triebfahrzeug zur Verfügung, und die Kosten sind einfach sehr hoch.“

DRE-Geschäftsführer Curth sagt, es gebe bereits Anfragen von Güterkunden, die nur darauf warten, dass die Strecke wieder befahrbar wird: „Und das ist dann ein Druck, der dann in der Regel aus der Bevölkerung auch kommt oder von den Kommunen kommt – dass die sagen: Na, was ist denn das für ein Blödsinn, hier fahren am Ausflugsgebiet Güterzüge durch und wir können da nicht fahren!“

Die Strecke Wittenberge – Salzwedel schließt an beiden Enden an Hauptbahnen an – und könnte damit Teil einer Verkehrsachse zwischen Norddeutschland und Berlin oder Halle/Leipzig sein.



Roger Behn vom Bahnkundenverband Altmark/Wendland. (Foto: Thilo Schmidt)

Noch allerdings ist es kaum vorstellbar, dass hier wieder Züge rollen. Aber wenn es so kommt, dann nur, weil sich einige Bahnenthusiasten mit den wenigen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln engagieren – allen Widerständen zum Trotz.

„Bezüglich man kann sich nicht vorstellen: Die Strecke von Salzwedel nach Klötze, vor vier, fünf Jahren, da fährt doch nie wieder ein Zug“, so Roger Behn vom Bahnkundenverband Altmark/Wendland. „Jetzt haben wir schon drei Mal geschafft, da einen Sonderzug fahren zu lassen, immerhin.“

Ein Triebwagen rumpelt über zugewachsene Gleise nach Klötze, an der ebenfalls von der DRE gepachteten Strecke Salzwedel-Oebisfelde. Auf Video-Mitschnitten der Sonderfahrt, die der Bahnkundenverband zu einem Volksfest organisierte, ist zu sehen, wie die Menschen staunend am Bahnsteig stehen und sich freuen, dass „ihre“ Bahn wieder fährt.

„Herzlichen Dank und alles Gute und für die Strecke immer unfallfreie Fahrt. Danke!“

Zurück in Joachimsthal in Brandenburg, Ende November. Großer Bahnhof, noch zwei Wochen bis zur Wiederinbetriebnahme der Verbindung von Joachimsthal nach Templin, nach 12 Jahren.

Bahnkunden-Präsident Curth hält es übrigens für ein Märchen, dass jeder Streckenstilllegung eine schlechte Nachfrage vorausging. Der Fehler liege oftmals bei Egoisten der Länder und der Landkreise. Darum hat es vielleicht auch Jahre gedauert, bis hier in der Uckermark wieder Züge fahren: „Bei der Bahnreform wurde dieser Topf Regionalisierungsmittel gegründet, damit die Länder Regionalverkehr bestellen können. Und die Länder haben teilweise, also Brandenburg an der Spitze, diese Mittel kannibalisiert, in dem sie sich Busse gekauft haben und die Bahnstrecken stillgelegt haben, oder stilllegen ließen und damit eine Unterversorgung geschaffen haben, und das ist die Kannibalisierung.“

Fast wäre die Strecke von der Landkarte verschwunden

In Joachimsthal sind die entscheidenden Unterschriften getan. Alle zwei Stunden wird wieder ein Zug fahren, mit gutem Anschluss nach Berlin. Zunächst auf Probe, für drei Jahre.

„Ich bin sehr froh, dass uns das gelungen ist, ich wünsche mir, wünsche uns sehr viele Fahrgäste auf dieser Bahnstrecke, und ich wünsche unfallfreie und pünktliche Fahrt. Vielen Dank!“

... sagt Brandenburgs Infrastrukturministerin.

„Ich würd jetzt bitten, die Vertreter der Politik und der Bahnunternehmer noch auf dieser Wolke zu unterschreiben.“

Es hat nicht viel gefehlt und die Bahnstrecke von Joachimsthal nach Templin wäre von der Landkarte verschwunden. Das Land Brandenburg hatte lange Zeit kein Interesse an ihr und liebäugelte mit der Stilllegung, die Bahn schrieb sie zur „Übernahme durch Dritte“ aus – der letzte Schritt vor der Stilllegung. Aber es fand sich ein Dritter: die Regioinfra, ein regionaler Streckenbetreiber aus der Prignitz, der bereits andere Strecken von der Bahn übernommen und vermutlich gerettet hat.

Regioinfra-Geschäftsführer Ralf Böhme: „Es war eigentlich schon fünf nach zwölf, und jetzt ging es darum, fünf nach zwölf jetzt mal zu gucken, was man vielleicht noch mit dieser Schieneninfrastruktur machen kann, und haben zusammen mit den regionalen Akteuren hier vor Ort, mit den Landkreisen und den kommunalen Gebietskörperschaften ein Konzept entwickelt, wie wir hier wieder Personenverkehr auf die Schiene bringen können, und das war jetzt hier quasi der Startschuss für ein neues Projekt, wo wir gucken, ob das in den nächsten Jahren auch erfolgreich wird.“

Ein regionaler Streckenbetreiber übernimmt

Regioinfra betreibt die Strecke, die Niederbarnimer Eisenbahn, die auch schon die bestehende Strecke befährt, übernimmt die Zugfahrten. Der Schülerverkehr soll von den Bussen auf die Schiene. Alle ziehen mit, von Bürgermeistern bis Tourismusverbände.

„Da ist viel Enthusiasmus mit dabei“, betont Böhme. „Wir sind alles Bahner, vor allem sind wir Bahner aus der Region, für die Region. Und wir sind ein mittelständisches Unternehmen. Und wir versuchen mit diesen Voraussetzungen, die wir haben, mit relativ flachen Hierarchien, mit kurzen Entscheidungswegen, mit geringeren Overhead- und Allgemeinkosten, mit diesen Möglichkeiten und mit unserem regionalen Engagement – was bei einem Staatskonzern nicht immer für die Fläche zu haben ist – versuchen wir halt, das beste draus zu machen und versuchen wir, die Akteure für so ein Projekt zu gewinnen.“

Der Triebwagen ist losgefahren. Erstmals seit 12 Jahren fährt wieder ein Personenzug von Joachimsthal nach Templin.

Mitarbeiter der Deutschen Bahn, dem alten Betreiber der Strecke, und der Regioinfra, dem neuen, sind zum Lokführer gestiegen und erklären Besonderheiten der Strecke.

Steuert die Politik zugunsten des Bahnverkehrs wieder um?

„Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Entscheidungen, an welcher Stelle des Netzes in den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird, müssen durch den Bund frei von Gewinninteressen privater Dritter gefällt werden“.

Was sich liest wie eine kleine Revolution, ist weder ein Statement des Bahnkundenverbands oder der Linksfraktion – sondern ein Auszug aus einem internen Dialogpapier des Bundesverkehrsministeriums. Das hat ein „Zukunftsbündnis Schiene“ ausgerufen, das die Bahnreform entscheidender denn je korrigieren könnte. Staatssekretär Ferlemann:

„Wir haben viele verschiedene Player in dem ganzen Spiel, und die arbeiten in dem Sektor aneinander häufig auch ein Stück weit vorbei. Deswegen haben wir gesagt: Wenn wir mehr Verkehr auf die Schiene bringen wollen und das effizienter machen wollen, müssen alle Beteiligten gemeinsam an dem Erfolg arbeiten. Und deswegen haben wir gesagt: Wir holen alle zusammen, die irgendwie mit Bahn zu tun haben, um die vielen unterschiedlichen Interessen unter einen Hut zu bringen – unter dem Motto: Wie schaffen wir es, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren, wie schaffen wir eine Verdoppelung der Passagierzahlen auf der Bahn mit der Perspektive 2030? Wie bekommen wir das hin? Wie bekommen wir den Ausbau der Infrastruktur hin, wie schaffen wir mehr Kapazitäten? Alle diese Fragen müssen gemeinschaftlich bearbeitet werden, damit wir im gesamten Schienensektor eine einheitliche Sprachregelung haben, wie wir den Sektor nach vorne bringen können.“

Kommt jetzt der Durchbruch? Bereits Ende 2017 hatte der damalige Verkehrsminister Dobrindt dem weiterhin wachsenden Anteil am Straßengüterverkehr ein Maßnahmenpaket entgegengesetzt. Nachdem die Bundespolitik jahrelang nur zugesehen hatte. Bahnsprecher Achim Stauß:

„Lassen Sie mich nur ein Beispiel nennen: Die Schienenmaut für Güterzüge wird halbiert. Das heißt, der Schienengüterverkehr wird dann kostengünstiger. Jeder Güterzug muss ja für die Benutzung der Strecke Geld bezahlen, das wird so angepasst, dass wir den Güterzugverkehr wirtschaftlicher gestalten können.“

Aufwind für die Regionalbahnen

Und auch die Deutsche Regionaleisenbahn verspürt ungeahnten Aufwind. Denn sie war bisher von

finanziellen Beteiligungen des Bundes zum Ausbau der Schienenwege ausgeschlossen. Von der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ profitierte nur die bundeseigene Deutsche Bahn. Im „Dialogpapier Schienenpakt“ des Verkehrsministeriums steht nun:

„Für aktuell nicht förderfähige Strecken plant das Verkehrsministerium, zielgerichtet weitere Fördermöglichkeiten zu schaffen – zum Beispiel für regionale Schienenstrecken“

Curth: „Wenn das jetzt greift, was er jetzt hier losgetreten hat, dann werden die Länder von diesen Dingen erst mal entlastet. Das heißt, der Bund würde die Verkehrswege mitfinanzieren, es sollen Fördermöglichkeiten geschaffen werden, und wenn diese Finanzierung dann steht, dann sehe ich auch große Chancen, dass zusammen mit dem Masterplan Güterverkehr die Strecken wieder belebt werden. Weil der Güterverkehr auf der Schiene für bestimmte Gutarten wäre nach dem Masterplan unschlagbar billiger. Also sie haben Schüttgüter, Flüssigstoffe und Holz dann billiger als auf der Straße. Das kann die Straße dann nicht mehr leisten.“

„Und dann wollen wir das ehrgeizige Ziel verwirklichen, und tatsächlich die Schiene zum Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts zu machen“, sagt Staatssekretär Ferlemann.

Quelle: https://www.deutschlandfunkkultur.de/25-jahre-bahnreform-die-provinz-bleibt-auf-der-strecke.976.de.html?dram:article_id=435018

abgerufen am 11.1.2019