



Stiefkind Schiene - Werden stillgelegte Eisenbahnstrecken wieder attraktiv?

Beitrag: Sven Stephan, Alexander Ihme

Kamera: Jörg Wagner, Andreas Weichold

Schnitt: Annegret Kubiak, Steffen Werner

Die Schienen rausgerissen, das Holz verwittert. Das sind die Reste der ehemaligen Kanonenbahn, die hier bei Barby die Elbe überquerte. Fürs Militär und zu DDR-Zeiten fast überall zweigleisig, erzählt Jürgen Krebs. Der Verkehrsingenieur im Ruhestand kennt die einstige Bedeutung der Güterbahn.

Jürgen Krebs, Verkehrsingenieur im Ruhestand

Sie war zu DDR-Zeiten unheimlich wichtig. Sie war auch die wichtigste Umleitungs- und Reservestrecke im Netz der damaligen Deutschen Reichsbahn. Wir lagen hier in dem mittleren Abschnitt bei ungefähr 30 bis 40 Güterzügen pro Tag.

Die Deutsche Reichsbahn wollte die Strecke sogar ausbauen und elektrifizieren. Doch nach dem Ende der DDR geschah das Gegenteil. Teilweise wurde sogar der Bahndamm komplett weggerissen – für eine Autobahn! Ein stärkeres Sinnbild für die deutsche Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte gibt es wohl kaum.

Seit 1990 wurde ein Fünftel des deutschen Schienennetzes stillgelegt. Mehr als 6.500 Kilometer Bahnstrecke. So viel wie das komplette Streckennetz der Niederlande!

Damals sollte die Deutsche Bahn an die Börse. Für bessere Geschäftszahlen verordnete der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn einen Schrumpfkurs, vor allem auch im Güterverkehr. Viele Strecken wurde einfach abgebaut, vier von fünf Gleisanschlüsse stillgelegt. So viel liegt im Argen, dass man es jetzt sogar bei der Bahn selbst bemängelt. Die Konzern-Tochter DB Cargo ist die größte deutsche Güterbahn und der drittgrößte Logistikkonzern Europas.

Vorstandsvorsitzende Sigrid Nikutta will zwar nicht von Fehlern sprechen, wohl aber von falschen Weichenstellungen durch die Politik.

Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende DB Cargo

Wir haben 50 Jahre hinter uns, in denen es immer mehr in Mode kam, auch immer mehr politisch unterstützt wurde, Güter auf der Straße zu transportieren. Die Schiene ist hier immer mehr ins Hintertreffen geraten. Also das heißt, wir haben die große Aufgabe vor uns, die Rahmenbedingungen wieder schienen-güterverkehrs-freundlich zu gestalten.



Im Juli hat die Bahn nun Pläne vorgestellt, das Schienennetz auch für den Güterverkehr wieder auszubauen. Kein einfaches Unterfangen. Beispiel Höllentalbahn – zwischen Blankenstein in Thüringen und Marxgrün in Bayern. Die Strecke wurde einst durch die innerdeutsche Grenze unterbrochen und fünf Kilometer Strecke abgebaut. Inzwischen gibt es Bedarf für neue Züge.

Die Zellstoff- und Papierfabrik in Blankenstein bekommt täglich hunderte Tonnen Holz geliefert. 250 LKW am Tag, die meisten aus Tschechien. An der Grenze wird das Holz vom Zug auf den LKW verladen – weil eine direkte Bahnverbindung fehlt.

Leonhard Nossol, Geschäftsführer Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH

Wir kriegen auch Holz mit der Bahn. Aus dem Süden muss es halt extreme Umwege fahren. Wenn wir also Holz aus dem nahegelegenen Tschechien bekommen – sind etwa 50 Kilometer Luftlinie – dann fährt dieses Holz ca. 280 Kilometer. Das ist natürlich ein Riesenumweg und vom CO²-Fußabdruck her natürlich nicht zu verantworten.

Anstelle des „Riesenumweges“ könnten gerade mal fünf Kilometer wiederaufgebauter Bahnstrecke zwischen Blankenstein und Marxgrün den Unterschied machen: ein Weg fast in Ideallinie zu den tschechischen Nachbarn. Dort hat man schon eine grenzüberschreitende Bahnstrecke reaktiviert. Zwei Güterzüge pro Tag könnten 50 LKW ersetzen.

Christian Keil und Katja Stölzel-Sell sind Naturschützer und sehen die Reaktivierung der Bahnstrecke kritisch, weil in ihren Augen dadurch gewachsene Natur zerstört wird. Zugleich bezweifeln sie deren Sinn. Der Aufwand sei viel zu hoch, der Nutzen gering.

Christian Keil, Bürgerinitiative „Bündnis Höllental“

Wir haben Zweifel an der Finanzierbarkeit des Ganzen. Das ist ja nicht: Wir legen hier ein Gleis durch und das war's. Das sind mindestens sechs, sieben Meter, die sie freimachen müssen, an den Hängen müssen Bäume fallen, da müssen Netze hin, dass die Steine nicht fallen – sie müssen das ja alles sichern, den ganzen Bahn-Gleiskörper.

Inzwischen hat die Deutsche Bahn eine Konzeptidee für den Wiederaufbau veröffentlicht. Die Politik, vor allem in Bayern aber auch Thüringen, zögert noch. Leonhard Nossol glaubt an den Nutzen des Lückenschlusses – und daran, dass er eines Tages kommt. Als Geschäftsführer des Zellstoffwerks hat er den Anteil der Schiene beim Versand von 20 auf 80 Prozent erhöht.

Die Politik habe lange gebraucht, um sich für eine Trendwende im Verkehr einzusetzen. Viel zu lange, meinen Kritiker. Eine neue Regierung könne es eigentlich nur besser machen.