

Transkript

[Intro-Musik startet]

Sonja: Monika, fährst Du oft Zug?

Monika: Ich fahr echt oft Bahn. Ich habe auch vor ein paar Jahren beim Umzug meinen Führerschein verloren. Also, ich habe auch gar nicht mehr so viele Alternativen. Aber ich fahr auch echt gerne Bahn.

Sonja: Ich fahr auch gerne Bahn. Aber für Dich – für mich auch – ist das eben relativ easy. Wir leben in der Stadt, der Hauptbahnhof ist gut erreichbar. Aber wenn du auf dem Land lebst und der nächste Bahnhof weit weg ist, wird es komplizierter. Dann brauchst du eine sehr gute Busanbindung. Oder ein Auto...

Severin Rommeler: Mit dem Auto. Ich bin aufs Auto angewiesen. Hier auf dem Land ist es so: Jeder hat zwei, mindestens zwei Autos vor der Haustür stehen. Je mehr Familienmitglieder, desto mehr Autos. Also, man kann pro Person eigentlich ein Auto rechnen.

Sonja: Das ist Severin Rommeler. Er lebt in Baden-Württemberg. Er würde gerne das Auto stehen lassen und die Bahn nutzen – in seinem Ort liegen auch Gleise, aber es fahren keine Züge. Und das will er ändern.

Severin Rommeler: Das ist die passende Strecke. Wir haben den entsprechenden Bedarf, wir haben die Nachfrage und es gibt keine besseren Zeiten, als jetzt eine Bahnstrecke zu reaktivieren.

Sonja: Wie das gelingen kann und wie sinnvoll Strecken-Reaktivierungen mit Blick auf die Energiewende sind – darum geht es in dieser Folge.

Ansage: Wir im Wandel. Geschichten vom Umbruch

[Intro-Musik startet]

Sonja: Hallo. Ich bin Sonja Ernst.

Monika: Und ich bin Monika Ahrens. Hallo!

Sonja: Monika und ich sind beide Journalistinnen. Und den Podcast „Wir im Wandel“ produzieren wir für die Bundeszentrale für politische Bildung. Wir sind in Staffel zwei. Und die dreht sich wieder um Menschen, die einen Umbruch erleben – in ihrem Beruf, im Alltag, in der Gesellschaft – oder auch einen Umbruch selbst vorantreiben. Diesmal haben diese persönlichen Geschichten alle mit der Energiewende zu tun.

Monika: Und die ist ja gerade ein richtig großes Thema. Für die Politik – und auch für jede und jeden persönlich. Wir haben die steigenden Preise für Strom und für

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Heizen, die treiben dann wieder andere Preise hoch, zum Beispiel die für Lebensmittel. Und bei manchen ist es auch auf der Arbeit Thema, den Energieverbrauch zu senken, um Kosten zu sparen.

Sonja: Und die Energiewende hat natürlich auch was mit Mobilität zu tun. Denn unterwegs sein = Energieverbrauch. Und wir sind viel unterwegs; wir pendeln zur Arbeit; wir besuchen Familie und Freunde; wir verreisen. Jedenfalls: Der Verkehrssektor ist energieintensiv und sorgt für reichlich CO₂-Emissionen. Eben auch, weil wir einen stark individualisierten Verkehr haben.

Monika: Also, das heißt, dass Leute eher mit dem eigenen Auto fahren als mit dem Bus oder der Bahn?

Sonja: Genau das. Aber teils auch einfach, weil die Bus- und Bahnanbindungen fehlen. Aber zu einer Energiewende gehört eben auch eine Verkehrswende: Und dafür ist es wichtig, dass wir weniger Auto fahren, eher Bus oder Bahn. Denn: Und, das zeigen Studien zum Beispiel vom Umweltbundesamt: Bus und Bahn verbrauchen pro Kopf und Kilometer deutlich weniger Energie – also, wenn sie ausgelastet sind.

[ATMO Zuggeräusch]

Sonja: Severin Rommeler war ja schon zu hören. Er ist 27 Jahre alt. Ich habe ihn getroffen und wir sind natürlich zusammen...

Monika: ... Zug gefahren!

Sonja: Klar.

Severin Rommeler: Ich bin Severin Rommeler. Ich habe den Förderverein Ablachtalbahn mitgegründet.

Sonja: Und zwar war das im Juni 2020. Und dank Severin und anderen engagierten Leuten in diesem Förderverein, konnte ich überhaupt mit diesem Zug fahren.

Sonja: Die Stimmung war super, der Ticketverkäufer sehr lustig – und Severin Rommeler kannte viele Leute...

Monika: Voll die Feststimmung, voll schön...

Sonja: Ja, aber das ist eben auch die Biberbahn. Zu dem Namen kommen wir gleich noch. Jedenfalls: Die fährt seit Juli 2021...

Severin Rommeler: ...das ist die Verbindung letztlich zwischen Bodensee und Donau.

[ATMO Zuggeräusch endet]

Sonja: Das ist ein reiner Freizeitverkehr; deshalb auch so unterhaltsam; es geht nicht um Pünktlichkeit. Der Zug fährt nur an Sonn- und Feiertagen, nur zwischen April und Oktober, zusätzlich in der Adventszeit. Dass es diesen Freizeitverkehr

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

überhaupt gibt, ist dem Förderverein zu verdanken. Aber, dabei soll es NICHT bleiben...

Severin Rommeler: Und jetzt müssen wir eben weiter daran arbeiten, dass die Leute auch davon überzeugt werden, dass es im Stundentakt wirklich auch ein super Angebot ist, hier für unsere ländliche Region, die einfach aktuell, was öffentlichen Nahverkehr angeht, nichts zu bieten hat.

Sonja: Und zwar wirklich fast nichts...

Severin Rommeler: Wir haben einen Schulbus, der fährt drei Mal am Tag und sonst gibt nichts. Und diese Bahn, deswegen sehe ich das als so große Chance hier, bietet eben die Möglichkeit, sich auch in seinen Mobilitätsbedürfnissen zu verändern.

Monika: Ok, das heißt, der Severin will, dass die Leute nicht nur in ihrer Freizeit mit der Biberbahn rumgondeln, sondern an allen Tagen.

Sonja: Genau das will er. Also, so grob... die Züge sollen dann in der Woche tagsüber stündlich fahren und auch deutlich schneller. Das hat dann mit diesem Charme des Freizeitverkehrs nicht mehr viel zu tun.

Monika: Welche Strecke soll denn da genau wiederbelebt werden?

Severin Rommeler: Also, diese Strecke Radolfzell-Stockach wurde 1996 bereits reaktiviert als Teil-Reaktivierung der Hegau-Ablachtal-Bahn. Und jetzt geht es darum, wofür wir uns einsetzen, den zweiten Teil zu reaktivieren. Die eigentliche Ablachtal-Bahn zwischen Stockach und Mengen.

Monika: Okay. Ich bin verwirrt. Wo genau sind wir?

Sonja: Im Süden von Baden-Württemberg. Zwischen Radolfzell am Bodensee und Stockach, die Stadt liegt so 20 Kilometer nördlich, gibt es eine Bahnstrecke: Auf der fahren seit 1996 wieder Personenzüge, die werden auch viel genutzt. Aber AB Stockach bis nach Mengen – das liegt noch weiter nördlich, an der Donau – da gibt es keinen Personenverkehr. Außer: hin und wieder die Biberbahn. Das ist eine Strecke von gut 40 Kilometern – und die wollen Severin und die anderen Engagierten reaktivieren.

Monika: Die wollen also die Orte entlang der Strecke wieder an den Zugverkehr anschließen. Wie viel Leute würden denn davon profitieren?

Sonja: Also, Stockach und Mengen sind kleinere Städte, mit 9000 beziehungsweise 6000 Menschen, also, was die Kernstadt betrifft. An der Strecke liegen weitere Orte, Meßkirch zum Beispiel, oder Sauldorf, da lebt Severin Rommeler seit ein paar Jahren. Und auf dieser Strecke Stockach-Mengen, auf der Ablachtalbahn – da soll wieder „normaler“ Zugverkehr sein.

Monika: Ablachtalbahn – das klingt ganz idyllisch...

Sonja: Die Strecke ist super schön und auch interessant...

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

[ATMO Zuggeräusch]

Severin Rommeler: Das ist jetzt hier der Abschnitt durch den Wald von Stockach, hoch auf die Wasserscheide. Wir haben hier oben die europäische Wasserscheide Rhein-Donau, also Nordsee-Schwarzes Meer.

Monika: Also, wenn es hier regnet, fließt das Wasser entweder nach links zum Rhein oder nach rechts zur Donau ab.

Sonja: Genau so ist das. Die Biberbahn, die fährt eben erst durch den Wald, danach öffnet sich dann ein Tal – mit Wiesen, Seen und man hat einen tollen Weitblick...

Severin Rommeler: Hier unten sind auch Biber. Zum Beispiel hier drüben in den Seen; das sind die Sauldorfer Baggerseen, ein Naturschutzgebiet. Da lebt der Biber und hat da sein Revier. Ist auch ein Reviertier. Auch hier vorne entlang der Gräben lebt der Biber. Könnte auch sein, dass wir jetzt hier im Bahn-Graben noch einen sehen, wobei hier jetzt relativ wenig Wasser ist...

[ATMO Zuggeräusch endet]

Sonja: Wir haben leider keinen Biber gesehen – vielleicht auch zum Glück. Denn das Tier ist eher ein „Feind“ des Bahnverkehrs. Biber können in den Bahngräben Dämme bauen, bei Starkregen kann sich dort dann Wasser aufstauen, wodurch im schlimmsten Fall so ein Gleisbett unterspült werden kann. Deshalb gibt es regelmäßig Biber-Kontrollen, um zu schauen, ob und was die Tiere entlang der Strecke da so bauen.

Monika: Und trotzdem nennen sie ihre Bahn Biberbahn! Das hat Größe.

Sonja: Ja, finde ich auch. Ist auch ein interessantes Tierchen, gehört dorthin und macht sich gut im Logo...

Monika: Den Feind zum Freund machen, ist ja auch eine Strategie... Erzähl' doch noch mal ein bisschen über Severin Rommeler: Wieso engagiert der sich für eine Zugstrecke? Ist das so ein totaler Bahn-Fan?

Sonja: Also, solche Leute gibt es beim Förderverein. Die interessieren sich für historische Loks, kennen Baureihen und Zugnummern – zu denen gehört Severin Rommeler aber nicht. Er hat ein total pragmatisches Verhältnis zur Bahn: Für ihn ist das einfach ein sinnvolles Verkehrsmittel. Und zwar schon lange ...

Severin Rommeler: Mit der ersten Klasse, also mit dem Besuch der ersten Klasse, bin ich Bahn gefahren. Das war eigentlich selbstverständlich, bin ich auch mit meinen Geschwistern zusammengefahren. Zu Beginn. Und das war eigentlich seitdem ganz klar: Wenn ich irgendwo hin wollte, dann mit der Bahn.

Sonja: Für ihn ist die Bahn wie der Schulbus für andere. Severin wird in Kirchzarten bei Freiburg groß. Die Familie lebt an einer Bahnstrecke: an der Höllentalbahn. Nach dem Abi macht Severin eine Ausbildung zum Zimmermann, geht dann weg für das Studium: Politik, Philosophie, Wirtschaft. Und ab 2016 fährt er – natürlich mit der Bahn – immer häufiger Richtung Bodensee – der Liebe wegen.

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Severin Rommeler: Ich habe meine Freundin hier besucht in der Region und habe in der Zeit noch im Ruhrgebiet studiert und ich war eben auf dieses Taxi angewiesen; das, was ich nie kannte als Kind.

Sonja: Dieses „Taxi“ – das ist meistens seine Freundin, die ihn mit dem Auto an einem entfernten Bahnhof abholen und wieder hinbringen muss.

Severin Rommeler: ...und das war für mich der ausschlaggebende Moment zu sagen, hier liegen Gleise im Ort, die laufen durch unseren Ort durch, aber hier fährt nichts außer sporadischer Güterverkehr.

Sonja: Irgendwann zieht Severin dann ganz nach Sauldorf und das Thema „hier fährt kein Zug“ nervt ihn noch mehr. Und noch was spielt da mit rein...

Severin Rommeler: Genau, ich habe während meines Studiums hatte ich mein Fokus mehr auf nationale und internationale Politik ausgerichtet und habe eben dann gemerkt über diese Bahn, über diese Reaktivierungs-Chance, die wir hier haben, habe ich gemerkt, es ist eben für mich viel sinnvoller und viel greifbarer, Dinge wirklich hier vor Ort anzupacken. Da hat uns natürlich auch ein stückweit Fridays for Future geholfen, die auch in der Gesellschaft ein Stück weit angeregt haben, sich über die Mobilität von morgen Gedanken zu machen.

Sonja: „Fridays for Future“, die Protestbewegung für den Klimaschutz, setzt sich auch dafür ein, dass der Verkehr energiesparender und klimaschonend wird. Severin Rommeler findet die Bewegung auch wichtig, er läuft da aber nur einmal mit ...

Severin Rommeler: ...weil ich eben gemerkt habe, das ist halt ein Mitlaufen, gegen etwas sein, aber sich nicht für etwas einsetzen. Wir müssen eben in das Tun kommen.

Sonja: Und das geht bei ihm mittlerweile auch weit über die Biberbahn hinaus. Severin Rommeler ist in Sauldorf bei der letzten Bürgermeisterwahl als parteiloser Kandidat angetreten – und er wurde gewählt. Seit März ist er jetzt Bürgermeister.

Monika: Und warum wurde der Bahnverkehr überhaupt eingestellt?

Sonja: Das Stilllegen von Gleisen, das betrifft nicht allein diese Strecke, das ist in der Vergangenheit häufig passiert – deshalb ist es gut, da systematischer draufzuschauen und zwar mit einer Person, die sich auskennt...

Maria Leenen: Mein Name ist Maria Leenen. Ich bin die Gründerin und Geschäftsführerin der SCI Verkehr GmbH...

Sonja: Die SCI ist spezialisiert auf die Bahnbranche – und berät zum Beispiel private Unternehmen im Bereich Güterverkehr. Und Maria Leenen ist klar „pro Bahn“; ihre Kundschaft will einen Ausbau von Bahnstrecken.

[ATMO Straßengeräusch endet]

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Maria Leenen: Niemand fragt sich bei einer Straße beispielsweise, wenn da mal eine Weile wenig Verkehr drüber ist, ob man die nicht abbauen könnte. Könnte man ja genauso gut tun, findet aber nicht statt, weil man natürlich den Wert der Infrastruktur kennt.

Monika: ...und weil die Leute sonst aufschreien würden!

Sonja: Ganz sicher. Aber bei der Bahn wurden in den vergangenen 70 Jahren mehr als 15.000 Kilometer Bahnstrecke stillgelegt. Das zeigt eine Studie des ifo Instituts für Wirtschaftsforschung. Das ist mehr als jeder vierte Streckenkilometer – in Ost- und Westdeutschland.

Maria Leenen: Ja, wir kamen aus einer Zeit, wo es ein ungebremstes Wachstum des Automobils gab. Es gibt auch wie in keinem anderen Land, eine enge Bindung, auch wirtschaftliche Bindung an das Automobil. Das merkt man im Steuerrecht, das sieht man auch bei den Strecken-Planungen über Land, dass es eine Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs gab und vielleicht sogar in Teilen noch gibt.

[ATMO Straßengeräusch endet]

Sonja: Das Auto dominiert unsere Mobilität. Wenn wir Schiffs- und Flugreisen außen vor lassen – und uns den motorisierten Personenverkehr anschauen: Dann ist es so, dass wir in Deutschland 89 Prozent mit dem Auto zurücklegen. Der eher kleine Rest entfällt auf den Zug mit 6 Prozent, Bus mit 4 Prozent – und 1 Prozent auf Tram und U-Bahn.

Monika: Das ist interessant. Weil, wenn ich in der Stadt unterwegs bin, dann fahr ich zum Beispiel Fahrrad und Taxi. Und sonst, längere Strecken, ist bei mir die Bahn total die Nummer 1.

Sonja: Ja, aber da gehörst Du eben zu diesen 6 Prozent. Die Bahn hat ja auch reichlich Probleme – das Netz ist teils an seinen Grenzen. Und die Bahn war eben auch lange Zeit nicht im Fokus der Verkehrsplanung. Strecken, die nicht wirtschaftlich waren, wurden abgeschafft. In Westdeutschland war das vor allem ab den 1950/60er Jahren der Fall, in der Zeit des Wirtschaftsbooms: Die Leute konnten sich ein Auto leisten, das war auch flexibler, machte unabhängiger. In Ostdeutschland wurden Strecken vor allem nach der Wiedervereinigung eingestellt. Das hieß oft auch: Abbau der Infrastruktur. Das ist bei der Ablachalbahn zum Glück anders; der Verkehr wurde ab 1969 eingestellt; so peu a peu. Aber die Gleise blieben, zumindest von der Hauptstrecke...

Severin Rommeler:

Wir haben einige Vereinsmitglieder, die damals gerade auch in Sauldorf am Abbau der Zweig-Strecke Schwackenreute-Pfullendorf mitgearbeitet haben und da waren die ja unter 18, Jugendliche, und die haben sich natürlich da ein gutes Geld verdient, als sie diese ganzen Gleisanlagen ausgebaut haben und dann auch entsprechend zum Schrottplatz gebracht haben; diese jetzt bei uns im Verein wieder zu sehen als aktive Mitglieder, das ist einfach sehr schön.

Monika: Verstehe, die haben da jetzt ne ganz andere Perspektive drauf. Und versuchen vielleicht auf ne Art zu reparieren, was damals kaputt gegangen ist.

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Sonja: Ja, gut möglich. Entlang der Strecke wurden auch alte Bahnhöfe abgerissen.

Monika: Schade! Also: Die Bahnstrecke wurde stillgelegt, weil das die Politik und auch die Denke der Zeit war. Wie haben Severin Rommeler und die anderen das jetzt gemacht, dass sie wieder Leben auf die Schiene bekommen haben?

Sonja: Severin Rommeler war ja reichlich genervt: Da liegen Gleise, aber es fährt nix – und dann hat er mal hier und da nachgefragt...

Severin Rommeler: Und hab mich dann eben mit den Bürgermeistern in Verbindung gesetzt und habe dann eben gemerkt, hier gab es auch schon mal eine Reaktivierungs-Initiative. Die ist aber nicht zur Blüte gekommen, könnte man so sagen...

Sonja: Denn so eine Reaktivierung ist teuer – dafür braucht es auch den politischen Willen. Jetzt sei der da – in den Kommunen, auch bei der Landesregierung in Stuttgart, sagt Severin Rommeler. Und genau auf der Ebene ist er eingestiegen.

Severin Rommeler: Mit dem Verkehrsministerium waren wir da im Austausch. Was braucht es, damit wir hier die Chance bekommen, einen Stundentakt auf die Beine zu stellen? Und da war die ganz klare Vorgabe: Engagement aus der Bevölkerung, das ist wichtig. Und daraufhin haben wir gesagt: Wie bündeln wir am einfachsten dieses Engagement – durch einen Förderverein. Mittlerweile haben wir 200 Mitglieder.

Sonja: Und dieses Bündeln, das macht der „Förderverein Ablachtalbahn“. Bei der Gründung sind es 35 Personen – und anfangs kommen rund 10 pro Monat dazu. Ziemlich bald ist die Idee da, dass man erstmal einen Freizeitverkehr auf die Gleise bringt.

Monika: Also, so was wie die Biberbahn... Das ist auf der Strecke so einfach möglich?

Sonja: Ja, weil die Gleise eben noch liegen. Und es gibt ja auch etwas Güterverkehr, sodass die Strecke nicht total aufgegeben wurde. Außerdem: Die Bürgermeister der Kommunen Meßkirch und Sauldorf sitzen mit im Förderverein – unterstützen das. Und schon bald nach der Vereinsgründung kaufen die beiden Kommunen die Strecke Stockach-Mengen der Bahn ab, also der DB Netz. Für 1 Euro, also ein symbolischer Preis. Der Schritt ist insofern wichtig, um den Freizeitverkehr schnell starten zu lassen.

Severin Rommeler: Die Kommunen sind die Eigentümer, sind natürlich auch die Finanziere in großen Teilen. Ohne die können wir nicht, aber die können auch ohne uns nicht.

Monika: Warum können die Kommunen nicht ohne die?

Sonja: Weil die Mitglieder im Förderverein auch wirklich richtig mit anpacken.

Severin Rommeler: ...zum Beispiel die Mitglieder der Vegetations-Pflege, also die wirklich Strecken-Pflege machen und dann die Profis unterstützen. Personen, die

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

sich aktiv darum kümmern, dass die Dienstpläne verschickt werden. Dann die Zugbegleitung in der Biberbahn, wie heute auch hier an diesem Wochenende...

Sonja: Strecken-Kontrollen gehören noch dazu und noch viel mehr. Für einige Jobs gibt es auch Geld, Mindestlohn. Hinzu kommt – komplett ehrenamtlich – die Arbeit im Verein, Gespräche mit der Politik, das Werben für den Studentakt...

Monika: (fällt ins Wort) Das ist ja das eigentliche Ziel...

Sonja: Genau. Und hier übernimmt der Förderverein eine entscheidende Funktion...

Severin Rommeler: Wir sorgen für Transparenz, wir machen regelmäßige Veranstaltungen, wir sind Ansprechpartner für Schwierigkeiten, Probleme, auch jetzt schon im Freizeitverkehr. Also, wir sind da schon auch die Schnittstelle und haben einfach den Bezug zu den Bürgerinnen und Bürgern. Wenn man einfach sagt, wir reaktivieren jetzt hier was, ohne die Öffentlichkeit darüber zu informieren, dann ist der Widerstand natürlich deutlich größer. Wenn wir das aber jetzt über Jahre schon aufbauen können und hier schon, wie jetzt dieser Freizeitverkehr hier einfach Stück für Stück erweitern – und die die Leute merken: Aha, hier fahr'n Züge, das ist gar nicht so laut. Man kann den selber auch nutzen. Das ist eigentlich ein ganz guter Service. Dann ist es ein relativ kleiner Schritt zu einer Studentakt-Reaktivierung.

Monika: Der Förderverein macht den Leuten an der Strecke das Thema „Zugfahren“ also systematisch schmackhaft...

Sonja: Also, das ist der Plan...

Monika: Und klappt das? Wollen die Leute, dass der Zug wieder regelmäßig fährt?

Sonja: Die Biberbahn zumindest wird super angenommen. So sehr, dass sie in diesem Jahr, also 2023 auch samstags fahren wird. Bisläng gab es zwei „Saisons“: 2021 und 2022. Und 22 fuhren rund 7.300 Menschen mit, außerdem 1.500 Fahrräder – was recht viel ist, weil die Biberbahn an nur 29 Tagen fuhr. Und ich saß ja jetzt in der Biberbahn, und da habe ich mich mal ein bisschen umgehört...

[ATMO Zuggeräusch]

Sonja im Zug: Dürfte ich sie was fragen...

Sonja: Und ich wollte wissen: Würden sie den Zug regelmäßig nutzen, wenn der im Studentakt fährt ...

Mann im Zug: Eher nicht... Wartezeiten und Stress, vielleicht kein Platz oder

Sonja: Also, er wird wohl eher nicht auf die Bahn umsteigen ...

Mann im Zug: ...im Auto, jeden Tag zur Arbeit und zurück, ist, ich weiß nicht, ist Gewohnsache. Auch...

Sonja: Eine ältere Dame hat sich erinnert, als der Zug noch regelmäßig fuhr.

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Frau im Zug: Da bin ich täglich gefahren, beruflich auch, gel. Und dann auf einmal war die Eisenbahn weg. Und jetzt besuche ich halt meine Schwester, wenn der Zug fährt. Denn das ist meine einzige Gelegenheit, dass ich wieder in die alte Heimat komm, gel, früher bin ich Auto gefahre'. Aber jetzt, mit meinem Alter brauche ich das nimmer mehr, da ist mir der Zug lieber.

Sonja: Ja, und da war es leider ein bisschen laut im Zug. Jedenfalls: Es gab auch echte Begeisterung für die Biberbahn.

Frau im Zug: Definitiv. Definitiv, weil ich öfter verreise, auch mit dem Zug und ich habe immer das Problem von Meßkirch, entweder muss ich jemand fragen, der mich fährt, wenn ich länger verreise, weil das ist immer meine Richtung Zürich. Also für mich wär's klasse.

[ATMO Zuggeräusch endet]

Monika: Gut. Die Meinungen gehen da offensichtlich sehr auseinander.

Sonja: Ja, und hinzukommt: Das ist natürlich null repräsentativ: Da sitzen einige, die Zugfahren ohnehin gut finden. Definitiv. Aber auch viele, für die ist Zugfahren eine rein touristische Attraktion. Severin Rommeler auf jeden Fall ist sich sicher: Es braucht das Angebot, erst dann können sich die Leute das vorstellen.

Severin Rommeler: Ich bin fest davon überzeugt, dass erst das Angebot da sein muss, dass überhaupt die Nachfrage geschaffen werden kann. Das ist einfach: Viele können sich das einfach nicht vorstellen: Jeden Tag mit dem Zug zur Arbeit fahren. Fakt ist, das sieht man eben bei allen bisherigen Reaktivierungen: Sobald ein Angebot da ist, wird es angenommen.

Sonja: Zumindest ist es so, dass der Abschnitt Radolfzell-Stockach – der schon seit 1996 reaktiviert ist – heute von zwei Drittel mehr Fahrgästen genutzt wird als prognostiziert.

Monika: Wobei die Frage ist, ob das mit dem Zugverkehr auf dieser Strecke im normalen Betrieb dann auch noch so gut läuft... Ich meine, wenn wir jetzt mal so ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn angucken, mit was für Problemen die kämpfen: veraltetes Schienennetz, mit Baustellen, die Züge kommen nicht pünktlich und fallen ganz aus...

Sonja: Ja, das stimmt. Die Bahn ist ziemlich an ihren Grenzen.

[ATMO Zuggeräusch]

Maria Leenen: Grundsätzlich besteht natürlich das Problem, dass wir immer mehr Verkehr auf das bestehende Netz bekommen haben.

Sonja: Sagt Maria Leenen...

Maria Leenen: Beispielsweise seit der Bahnreform 94 ist im Personenverkehr ungefähr 50 % an Verkehren dazugekommen, an Fahrgast-Kilometern, im

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Güterverkehr sind es sogar über 80 %. Aber das Netz selber hat sich eher verkleinert. Also das Netz hat keine 100 % mehr, sondern ist irgendwo durch diese Stilllegung auf 80 % gegangen.

Sonja: Und da gab es ein Umdenken: 2019 hat die Deutsche Bahn beschlossen, künftig keine Streckeninfrastruktur mehr stilllegen zu wollen. Man will prüfen, welches Potential solche aufgegebenen Strecken haben. Dafür wurde eine Liste von 87 Verbindungen erstellt – und dann wurde nochmal gefiltert. Jetzt geht es relativ konkret um 20 Strecken, die zusammen rund 245 Kilometer ausmachen. Stockach-Mengen gehört nicht dazu, weil die Strecke ja nicht mehr der DB Netz gehört.

Monika: Dieser Plan, der klingt erstmal total gut. Aber wann ist es denn eigentlich sinnvoll, so Strecken wieder zu reaktivieren?

Maria Leenen: Ich würde sagen, eine Reaktivierung einer Strecke ist überall da geboten, zumindest die Überprüfung, wo es einen verkehrlichen Mehrwert hat; das heißt, wo ich Ansiedlung damit induzieren kann oder aber besser anschließen kann, wo ich über eine Nebenstrecke vielleicht einen kombinierten Nutzen habe zwischen vielleicht auch touristischen Fahrten auf der einen Seite, aber eine Möglichkeit auch Umwegstrecken zu fahren, wenn die Hauptstrecke eben nicht befahrbar ist oder irgendein Problem hat etc.

[ATMO Zuggeräusch endet]

Sonja: Maria Leenen ist kein Fan von: Wir reaktivieren jetzt alles, was nicht bei 3 auf dem Baum ist. Wichtig sei erstmal das Hauptnetz; beim Personenverkehr sind das die Städte-Verbindungen. Es kann aber sinnvoll sein, Strecken zu reaktivieren, damit diese als Umleitungen helfen können, das Netz stabiler zu machen und die Bahn pünktlicher.

Monika: Und Maria Leenen sagt auch, dass das gut ist, um Orte wieder an den Bahnverkehr anzubinden. Das würde die Biberbahn ja machen.

Sonja: Das würde sie, Aber das ist natürlich alles nicht so einfach. Auch nicht bei der Biberbahn.

Severin Rommeler: Ich habe sehr viel Gegenwind bekommen und ich bekomme auch immer noch sehr viel Gegenwind. Aber da muss man einfach dagegenhalten. Wenn man da dieses Ziel hat und diesen Drang, sich dafür einzusetzen und das durchzuziehen, dann wird das auch anerkannt und respektiert.

Monika: Von wem bekommt Severin denn da Gegenwind?

Severin Rommeler: ... also der Widerstand von direkten Anliegern ist der größte Teil.

Monika: Also, von Leuten, die da an der Strecke wohnen, die da ihre Wohnung oder ihr Haus haben. Und die einfach dieser Krach auch stört...

Sonja: Genau.

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Severin Rommeler: Als Anwohner entlang der Strecke, da möchte man natürlich jetzt nicht unbedingt regen Verkehr durchs Wohnzimmer haben, sage ich jetzt mal. Das sind natürlich nachvollziehbare Gründe, auch teilweise, wobei man sagen muss, ein regelmäßiger Zug, der vorbeifährt, ist deutlich angenehmer als eine Straße, die in unregelmäßigen Abständen mal viel, mal weniger Verkehr hat. Und das die ganze Nacht.

Sonja: Manche Anwohner haben aber Sorge, dass der Wert ihres Hauses sinken könnte. Dann gibt es auch Bedenken, dass die Schranken zu lange unten sind und den Straßenverkehr stören. Und manche finden, der Bahnverkehr könnte gefährlich sein für Kinder – einfach auch weil niemand mehr daran gewöhnt ist, dass da Züge fahren.

Monika: Und wie gehen die Leute vom Förderverein mit diesen Bedenken um?

Severin Rommeler: Man muss halt im Gespräch bleiben und auch Lösungen finden. Es gibt ja auch die Möglichkeiten von Lärmschutz-Reduzierungen etc. Das ist ja nicht unmöglich. Also man kann da schon auch, wenn es denn zu einem Stundentakt kommt, auch entsprechend in guten nachbarschaftlichen Verhältnissen wieder reaktivieren. Sag ich jetzt mal.

Monika: Aber das wird trotzdem nicht allen gefallen, dass der Zug wieder häufig fährt...

Sonja: Denke ich auch. In der letzten Folge hast Du ja von Sven Konrath erzählt und in der Nähe seines Dorfes stehen Windkraftanlagen. Und gegen deren Bau gibt es auch oft reichlich Widerstand. Aber Windkraft ist ein Teil der Energiewende – genauso, dass wir mehr auf energiesparende Verkehrsmittel wie Bahn und Bus setzen. Wichtig ist es, die Leute vor Ort früh in Planungen einzubeziehen. Aber klar, nicht alle sind glücklich damit...

Monika: Wie viel Geld würde denn die Reaktivierung der Strecke Stockach-Mengen kosten?

Sonja: Schätzungsweise 20 Millionen Euro. Das ist viel Geld, ne?

Monika: Ja, das hätte ich mir jetzt billiger vorgestellt.

Sonja: Die ganze Gleisanlage muss überholt und angepasst werden. Die Biberbahn fährt zurzeit maximal 50 Kilometer in der Stunde; später soll das Tempo bei 80 bis 100 liegen. Es braucht Ausweich-Gleise, damit mehrere Züge auf der Strecke unterwegs sein können. Die Technik an den Bahnübergängen muss modernisiert werden. Damit nämlich so was hier...

[ATMO ein lautes Pfeifen wird eingeblendet]

Sonja: ... nicht mehr nötig ist. Im Moment pfeift die Biberbahn vor den Übergängen zur Warnung. Das ist bei modernen Signalanlagen dann nicht mehr so. Aber eine einzelne Bahnanlage kostet zwischen 300 bis 500.000 Euro.

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Monika: Okay, dann kommt man natürlich schnell auf 20 Millionen. Wer zahlt das denn?

Sonja: Das soll über Fördermittel vom Bund und vom Land Baden-Württemberg finanziert werden. Die Kommunen vor Ort werden sich teils beteiligen. Und insgesamt sieht Severin Rommeler hier einen guten Zeitpunkt...

Severin Rommeler: Einfach weil es politisch auch gewollt ist, dass diese Bahnen reaktiviert werden. Also von daher haben wir da ganz gute Chancen. Und es ist auch politisch gewünscht, dass das funktioniert, dass wir, dass wir vorankommen, auch andere Bahnen natürlich. Aber letztlich ist es dieses Kosten-Nutzen-Verhältnis, ob sich diese Investition volkswirtschaftlich lohnt.

Monika: Wer entscheidet denn am Ende da drüber, ob der Nutzen groß genug ist?

Sonja: Alle Reaktivierungs-Projekte müssen eine Machbarkeitsstudie durchlaufen. Die gibt es nur, wenn das Ganze grundsätzlich vorstellbar ist. Denn damit verbunden sind auch schon Kosten. Für die Strecke Stockach-Mengen läuft diese Studie gerade...

Monika: Und was wird da untersucht?

Sonja: Also, wie hoch sind die Investitionen; wie teuer ist später der Betrieb; Klimaschutz spielt mit rein; auch: welche Taktungen sind möglich – eher Expresszüge oder Züge, die überall halten, oder eine Kombination. Natürlich wird auch das Fahrgastpotential nochmal sehr genau angeschaut. Und diesen Punkt „wer nutzt nachher die Bahn“, den sieht Severin Rommeler kritisch, weil...

Severin Rommeler: Dafür braucht es das Angebot, erst dann kommt die Nachfrage. Und dann kommen ja auch die Leute hier aufs Land oder auch in die Region, die sagen ‚Na, hier gibt es dieses Angebot, dann komme ich hier auch ganz bewusst her‘.

Sonja: Aber solche Prognosen sind eben schwierig. Jedenfalls: Das Ergebnis der Studie wird im Frühsommer veröffentlicht. Es bleibt also spannend für den Förderverein...aber ich spoiler mal: Es sieht sehr positiv aus, das hatte mir Severin Rommeler jetzt nochmal gesagt.

Monika: Und es wäre natürlich super, wenn es klappt. Aber ich finde, der Förderverein hat eigentlich auch so schon viel bewegt.

Sonja: Ja, der Verein hat es geschafft, dass die Bahn überhaupt wieder eine Option ist. Mehr können die nicht machen. Das ist auch eine politische – und auch gesellschaftliche Entscheidung – wie wir künftig mobil sein wollen.

Monika: Ich fände es toll, wenn Bahnfahren in Zukunft eine viel wichtigere Rolle spielt als heute. Aber manchmal frage ich mich, ob es da draußen wirklich den Willen dafür gibt, dass sich was ändert...

Sonja: Maria Leenen macht da diesen Punkt ...

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Maria Leenen: Wir haben immense Diskussionen um Energie und da ist die Bahn mit ihren gebündelten Verkehren natürlich unschlagbar im Energieverbrauch pro Kopf und Kilometer. Wir müssen nur die Infrastruktur vernünftig ausbauen, dann fliegt das auch. Aber genau das „nur“ ist eben nicht so einfach...

Sonja: Ja, das „nur“ ist sogar ziemlich schwierig. Und das sagt jemand, deren berufliches Interesse es ist, dass die Bahn fliegt. Dennoch: Die Bahn spielt eine wichtige Rolle, wenn es um die Energiewende und das Einhalten der CO2-Ziele geht, die wir uns als Gesellschaft gegeben haben. Das Gute ist, es tut sich ja auch was – zum Beispiel mit dem 49-Euro-Ticket, das ab 1. Mai kommt.

Monika: Das Monats-Ticket, das bundesweit für den Nahverkehr gilt.

Sonja: Ja.

Severin Rommeler: ...wenn das Ticket kommt, dann haben wir eben auch zusätzlich eine gute Argumentationsgrundlage zu sagen, wir brauchen diesen Studentakt, weil dann wird nämlich das Ticket für uns auch sehr interessant. Ja, das ist einfach, dann wird dann auch viel auf dem Land gesagt: Ja und was bringt uns das Ticket, und wir müssen das mitfinanzieren durch unsere Steuern, aber bei uns fährt ja nur Schülerverkehr. Und das ist also auch einfach ein zusätzliches Plus, wo wir sagen: Das ist ja das Tolle, wenn der Studentakt kommt, dann bringt uns auch dieses Ticket was. Also das wird uns bestimmt auch noch mal in die Karten spielen, bin ich mir sicher.

Monika: Also, der Severin Rommeler das ist einfach ein grenzenloser Optimist!

Sonja: Da hast du so recht...

Severin Rommeler: Also. Machen ist wie wollen nur krasser. Das ist mittlerweile mein Lebensmotto geworden, sag ich jetzt mal Lebensmotto auch insofern, dass bei mir auch das Glas eigentlich immer halb voll ist.

[Outro-Musik startet]

Sonja: Das war die zweite Folge der zweiten Staffel von „Wir im Wandel“.

Monika: Ja, danke fürs Mitnehmen im Zug! Ich hab ja jetzt gelernt, dass es wichtig ist, sich einen Biber zum Freund zu machen und nicht zum Feind. Und natürlich auch ganz viel über Bahnanbindungen, was die alles Positives bringen können, zum Beispiel in Sachen Energiewende. Und vielleicht habt ihr auch was mitgenommen – und wenn ihr Feedback habt, gerne per E-Mail an wirimwandel@bpb.de.

Sonja: Auf der Webseite der Bundeszentrale für politische Bildung findet ihr weitere Infos und Links, und zwar unter bpb.de/wirimwandel,

Monika: Dort könnt ihr auch alle Episoden nachhören. Außerdem auf allen bekannten Plattformen für Podcasts und bei YouTube. Nächstes Mal erzähle ich von einer Gruppe von Leuten, die ein Parkhaus in ein Wohnhaus umbauen wollen. So das ganz viel „graue Energie“ weiter genutzt wird.

Wir im Wandel. Staffel 2 – Folge #2: Zug statt Auto – Severin will eine Bahnstrecke reaktivieren

Sonja: Wie man ein Parkhaus umbauen kann, da fehlt mir gerade noch die Phantasie... aber ich bin gespannt, ich lass mich überzeugen. Jedenfalls: Die Folge, die ihr gerade hört, steht unter der Creative Commons Lizenz. Das heißt: Ihr dürft den Podcast ohne Bearbeitung für nicht-kommerzielle Zwecke nutzen und auch teilen, und zwar, wenn ihr die Urheberin nennt, in diesem Fall „Sonja Ernst für bpb.de“.

Monika: Und macht gerne Werbung für uns. Empfiehlt uns weiter und abonniert unseren Podcast, dann finden uns andere noch einfacher.

Sonja: Wir haben auch eine Empfehlung. Die bpb hat noch mehr Podcasts. Zum Beispiel „Große Frage, kleine Pause“ vom Fluter-Team. Die liefern in rund 15 Minuten Antworten auf große Fragen, wie zum Beispiel „Macht Geld glücklich?“ oder „Wie verhandelt man den Frieden?“.

Monika: Beides Fragen, auf die ich gerne Antworten hätte! Bei diesem Podcast sind übrigens ich – Monika Ahrens – ...

Sonja: ... und ich – Sonja Ernst – verantwortlich für Konzept, Recherche, Umsetzung und auch die Produktion.

Monika: Bei der Bundeszentrale für politische Bildung hat Tim Schmalfeldt die Redaktion. Als Regie unterstützt uns Jenny Gärtner. Und Musikintro und -outro kommen von Alex Stojanoff.

Sonja: Ihr hört uns wieder in vier Wochen, am 2. Mai.

Monika: Das wird toll. Bis dann!

Sonja: Tschüss.

Ansage:

Wir im Wandel

Geschichten vom Umbruch

Ein Podcast der Bundeszentrale für politische Bildung

Bundeszentrale für politische Bildung/bpb 2023

Sonja Ernst für bpb.de

CC BY-NC-ND 4.0