

Für die Deutsche Bundesbahn war 1991 ein wichtiges, signalgebendes Jahr: das Jahr der Inbetriebnahme einer neuen Generation superschneller Züge, das Jahr des ICE, des Intercity-Express. Das Hochgeschwindigkeitszeitalter ist angebrochen. Auf den Neu- und Ausbaustrecken, aber auch auf Teilen des bisherigen Netzes rauschen seit dem Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 Reisezüge mit über 200 km/h durch das Land, um in noch kürzerer Zeit die Siedlungsschwerpunkte zu verbinden. Eine weitere moderne Zuggattung, der Interregio, ergänzt das Intercity-/ICE-Netz. Die neuen Strecken und Züge finden erfreulich guten Zuspruch. Ganz offenkundig haben nicht wenige Autofahrer und «Flieger» begriffen, daß man mit dem Zug rasch und bequem von München und Stuttgart ins Ruhrgebiet und nach Hamburg gelangen kann. Aus der Sicht des Umweltschutzes eine begrüßenswerte, aber leider auf wenige Verbindungen und damit auf einen kleinen Teil des Landes und der Bevölkerung beschränkte Entwicklung. Auf ausgewählten Strecken verkehren auch schnelle Güterzüge, Intercargos genannt, die im «Nachtsprung» Wirtschaftszentren miteinander verknüpfen. Neues Wagenmaterial für den «Huckepackverkehr» und für Wechselcontainer sowie Spezialwaggons sollen ebenfalls dazu beitragen, dem Gütertransport auf der Schiene wieder mehr Konkurrenzkraft zu verleihen.

*Bundesbahn zieht sich immer mehr zurück,  
Stückgut- und Güterbahnhöfe werden geschlossen*

1991 war aber auch ein Jahr des weiteren Rückzuges von den Bahngleisen, vor allem in ländlichen Gegenden, abseits der schnellen Strecken, doch selbst im Umfeld größerer Städte. Dort werden Zug um Zug nicht nur für Nebenlinien, sondern sogar für manche bisherigen Hauptstrecken die Weichen in Richtung Lastkraftwagen und Privatautos gestellt. *Bahn will Expreschalter schließen; Güterverkehr wird eingeschränkt; Für zahlreiche Wagenladungs-Bahnhöfe ist die Schließung vorgesehen; Kochertalbahn Waldenburg-Künzelsau-Forchtenberg wurde «ausgeknockt»; Rübentransporte nur noch bis 1994; Rüben künftig nur noch mit Laster; Stückgutbahnhof wird geschlossen* – es vergeht kaum eine Woche, in der nicht solche oder ähnliche Hiobsbotschaften in der Presse zu lesen sind.

Vom regionalen Postverkehr hat die Bahn in den letzten Jahren weitgehend Abschied genommen. So gab sie z.B. die Postbeförderung auf den Linien Stuttgart-Tübingen, Stuttgart-Ulm, Offenburg-Konstanz und Freiburg-Offenburg bereits zum Sommerfahrplanwechsel 1988 ganz oder teilweise auf. Mindestens hundert Schalter für Expresgut und Handgepäck will sie mit dem Sommerfahrplanwechsel 1992 in unserem Land schließen.



Wie lange noch im Herbst ein gewohnter Anblick? «Rübenzug» im Bahnhof Bad Friedrichshall-Jagstfeld.



...über  
...das  
...Laden, denn die  
...Länge der  
...Waggon  
...wird  
...1994 alle  
...besonders  
...den  
...nach  
...auf der  
...Landes  
...Zucker



Die elektrifizierten Gleisanlagen der Zuckerfabrik Offenau bei Heilbronn, – bald ohne Rübentransporte?

...den  
...die Verladung  
...Schritt  
...Anzahl  
...system  
...Schleife... Die  
...Zucker  
...schwarze  
...Frachtwagen  
...auf den  
...Mehrfach  
...Laster  
...Neubau  
...auf  
...Frachtwagen  
...Zucker



Zuckerrübenlaster auf der Fahrt nach Offenau. Bald die einzige Möglichkeit des Rüben transports?

Dem Reisenden fällt auf, daß viele Züge keine Gepäckwagen mehr mitführen. Angeblich stören Ladearbeiten an den Bahnhöfen den Taktverkehr. Expressgut und Handgepäck werden neuerdings in gesonderten Nachtzügen zwischen wenigen Knotenpunkten und Depots befördert. Von dort gelangen sie dann auf der Straße an die Bestimmungsbahnhöfe.  
An der oberen Donau beabsichtigt die Bundesbahn, die Station Geisingen aufzuheben und den Gleisanschluß zum dortigen Zementwerk zu kündigen. Im

Bahnhof Tuttlingen will sie die Abfertigung von Kleingut einstellen. Der Tarifpunkt Mühlheim bei Tuttlingen wird geschlossen und damit der Gleisanschluß in Mühlheim nicht mehr bedient. Grünes Licht also für den Lastkraftwagen! Oft verabschiedet sich die Bundesbahn von ihren Kunden, nicht umgekehrt. Auch weitere Stückgutbahnhöfe sollen die Pforten schließen bzw. haben sie vor kurzem geschlossen, selbst in größeren Städten wie beispielsweise in Crailsheim, einem ehemals wichtigen Eisenbahnknoten.





Am Bahnhof Nebringen im Oberen Gäu bei Herrenberg; Rübenfracht auf Bauernwagen vor der Entladung.



Hat die Rübenverladungsanlage in Nebringen bald ausgedient und ist zum Schrottpreis zu haben?

In Leonberg, Renningen, Magstadt und Maichingen steht das Ende der Güterbahnhöfe bevor. «Wirtschaftlichkeit», «geänderte Marktkonzeption» und «Konzentration auf mengenmäßig große Transporte über weite Entfernungen» hört man als Gründe. Dabei wollten sich dort zwei Firmen gerade wegen der Möglichkeit eines Bahnanschlusses niederlassen und hätten es, Presseberichten zufolge, immerhin auf 250 bis 300 Waggon im Laufe eines Jahres gebracht. Nun sind die Weichen für den LKW gestellt!

Für die Kochertalbahn von Waldenburg über Künzelsau nach Forchtenberg steht das endgültige Aus wohl bereits fest. Nachdem der Personenverkehr – schon seit längerer Zeit sein Ende gefunden hatte, diente die Strecke noch dem Gütertransport. Kreis und Gemeinden waren sich einig, wenigstens ihn zu retten, sie waren auch bereit, dafür die Investitionskosten je zu einem Drittel zu tragen. Als dritter Geldgeber wäre das Land eingesprungen. Doch die Bundesbahn verlangte die unbezahlbare Ablöse-



summe von über neun Millionen Mark und stellte damit das Signal auf Rot. Sie muß es dabei sehr eilig haben, denn offenbar wartet sie nicht einmal das Ergebnis des Stilllegungsverfahrens ab. Statt täglich 5 bis 8 Waggons auf den Gleisen im Kochertal rollen nunmehr 10 bis 15 Laster mehr auf der Straße.

*Unterland besonders betroffen:*

*ab 1994 alle Rübentransporte auf der Straße*

Ganz besonders schwerwiegend würde sowohl für den Straßenverkehr als auch für die Umwelt die (endgültige) Einstellung des Zuckerrüben-transportes auf der Schiene sein. Beträchtliche Teile unseres Landes, sowohl die Anbaugebiete wie die Umgebung der Zuckerfabriken, sind davon betroffen, in allererster Linie das Obere Gäu, die Gegend um den Mittleren Neckar, Kraichgau, Bauland und Hohenloher Land. Schon seit einigen Jahren hält man vielerorts vergeblich Ausschau nach den gewohnten riesigen Haufen von Zuckerrüben, die im Herbst an den Bahnhöfen lagerten. Bis spätestens 1994 sollen die Verladeanlagen an der Gäubahn in Herrenberg, Nebringen und Bondorf schließen. Auch die Ammertalbahn würde ihre Verladestelle in Altingen verlieren, getreu der Devise: «Weg von der Schiene». Ob die ohnehin schon übervolle Autobahn den Rübenlastern freie Fahrt gewähren wird? Noch schlimmer wären die Auswirkungen im Kraichgau. Endgültig scheint die Entscheidung zu sein, an den Bahnhöfen Richen und Steinsfurt der Elsenzalbahn von Eppingen nach Sinsheim den gesamten Güterverkehr einschließlich des Zuckerrüben-transportes einzustellen. In Richen, Ittlingen und Steinsfurt sind 1991 wohl zum letzten Mal Rüben auf Züge verladen worden. Ab 1992 wird dann die Fracht von rund 550 Waggons<sup>1</sup> per Lastautos zur Zuckerfabrik in Waghäusel bei Bruchsal gefahren. Nebenbei bemerkt: Die Aufgabe des Tarifpunktes Richen würde auch das Ende für die geplante Ansiedlung eines Glycol-Recycling-Unternehmens bedeuten, für dessen Standortwahl die Möglichkeit eines Schienenanschlusses wichtig war. Ab 1993 sollten dort täglich 132 t verladen werden. Der Rückzug geht auch auf der Kraichgaubahn weiter: In Schwaigern war wohl 1991 Schluß mit dem Rüben-transport, Gemmingen soll in diesem Jahr folgen, Eppingen hat noch eine etwas längere Galgenfrist. Lastwagen übernehmen dann die süße Fracht von 1200 Eisenbahnwaggons<sup>1</sup> je Saison!

Auf der Zabergäubahn sieht es nicht besser aus: 1992/93 soll auch dort das Ende eingeläutet werden. Ziel der Bundesbahn sowie der Zuckerfabriken im unterländischen Offenau und im badischen Wag-

häusel ist es, von 1994 an alle Rüben auf der Straße zu befördern – verkehrspolitisch und ökologisch die helle Unvernunft! Auch nicht-bundeseigene Strecken geraten in Mitleidenschaft, so die Untere Kochertalbahn von Friedrichshall nach Ohrnberg und die Stroh Gäubahn von Korntal nach Weißach, beide von der Württembergischen Eisenbahngesellschaft betrieben.

Nicht minder fatal als die unmittelbaren Folgen der Verlagerung des Rüben-transportes auf die Straße werden möglicherweise die mittelbaren sein: Für eine ganze Reihe von Strecken bildet er nämlich den «Lebensanker», das wirtschaftliche Rückgrat. Entfällt er, so können sie in unmittelbare Gefahr geraten. Das dürfte ganz besonders für die Untere Kochertalbahn und die Zabergäubahn gelten – die letztere schon seit Jahren ohne Personenverkehr –, aber z.B. auch für die Kraichgaubahn Eppingen–Sinsheim.

*Bedrohliche Folgen für die Umwelt:*

*LKW braucht neunmal mehr Energie als der Zug*

Es erübrigt sich, die Folgen des wachsenden Last- (und Personen-)wagenverkehrs auf die Umwelt eingehender darzulegen. Das geschieht derzeit allenthalben in Zeitungen und Zeitschriften verschiedenster Art. Nur soviel: 53% aller emittierten Stickstoffoxyde, 42% der Kohlenwasserstoffe und gar 70% des Kohlenmonoxyds gehen nach einem Bericht im «Spiegel» (1989), der als Quelle das Umweltbundesamt nennt, auf das Schuldkonto des Autos. Bei gleicher Transportleistung belastet der LKW die Umwelt dreißigmal mehr als der Zug und braucht fast neunmal so viel Energie – vom steigenden Treibhauseffekt durch die Anreicherung von Kohlendioxyd, der «Versiegelung» und Zerschneidung von immer mehr Flächen und der Lärmbelästigung ganz abgesehen.

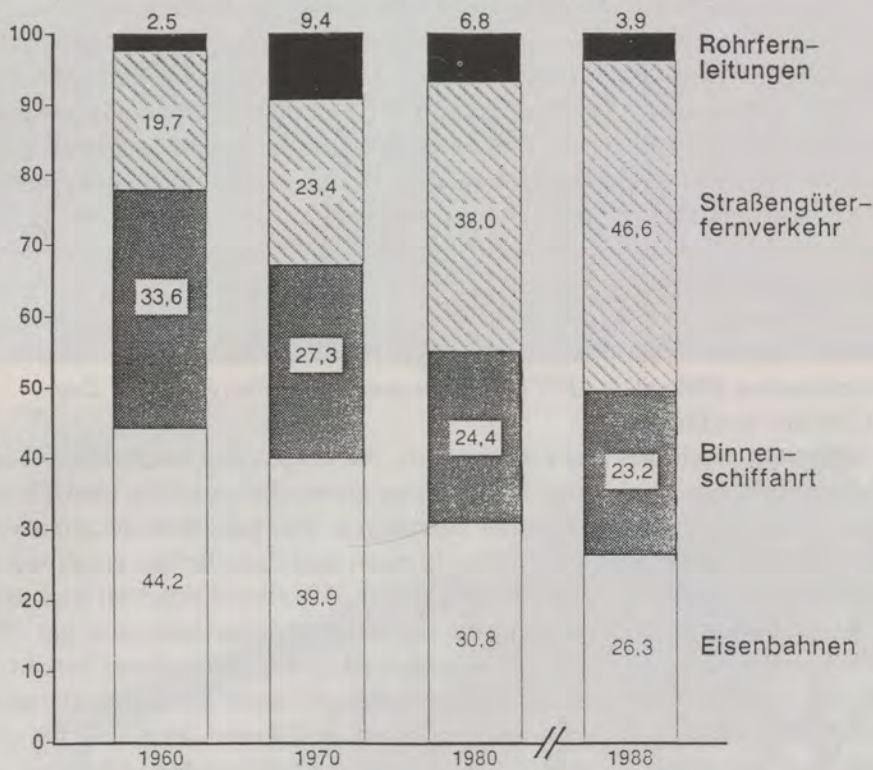
Doch nach wie vor ist der Blick der Bundesbahnpolitik eng sektoral auf die «roten Zahlen» der Schiene gerichtet; Umweltprobleme bleiben randlich oder ganz außerhalb der Überlegungen. Die roten Zahlen des Straßenverkehrs übersieht man. Daher verwundert es auch nicht, daß die Proteste gegen «Ausdünnung» des Bahnbetriebs, gegen die Schließung von Bahnhöfen und ganzen Strecken zum großen Teil wirkungslos verhallen. *Zuckerrübenorte gegen die Bundesbahn. 50 Gemeinden drohen mit Blockadeaktion*, so oder ähnlich lauteten im Oktober letzten Jahres Überschriften von Presseartikeln. Werden auch diese Proteste und Bemühungen erfolglos zerrinnen? Resignierende Untertöne ließen sich schon im November heraushören. Die Bundesbahn, so hieß





## Marktanteile im Güterverkehr

– Verkehrsleistungen (tkm) in % –



«Verkehr in Zahlen», Mai 1990, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr.

es, bleibe hart; sie verlange einen kostendeckenden Preis, der weit über dem derzeitigen liege. Der Heilbronner Landrat Klaus Cernuska äußerte in der *Heilbronner Stimme* (30. 11. 1991): *Die Situation wird sich nicht ändern, solange die Politik die Straße gegenüber der Schiene in Vorteil setzt und andererseits den Auftrag der Bahn so formuliert, daß sie wirtschaftlich arbeiten muß.* – 50 Gemeinden setzen auf die Politik, lautete eine Presseüberschrift in Sachen Rübentransport. Dem haben wir nichts hinzuzufügen.

Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn wuchs der Anteil der Straße am Güterfernverkehr (Tonnenkilometer) von 19,7% im Jahre 1960 bis 1988 auf 46,6%, während jener der Gleise von 44,2% auf 26,3% sank. Durch die alte Bundesrepublik rollten 1970 im Durchgangsverkehr 6,6 Millionen Tonnen auf Gleisen, 1990 8,6 Millionen, auf der Straße waren es 1970 2,4 Millionen gegenüber 21,8 im Jahre

1990<sup>2)</sup>! Horrorvisionen entstehen beim Gedanken an den europäischen Binnenmarkt! Intercargo, ICE und IC werden zwar in «Korridoren» entlang den großen Strecken die Straße entlasten, aber, sofern keine Änderung der Bahnpolitik erfolgt, eben nur dort. Die Zulieferung, auch auf mittleren Entfernungen, vollzieht sich auf der Straße.

*Positive Ansätze: zweit- und drittrangige Strecken sollen von anderen Trägern übernommen werden*

Doch trotz aller Befürchtungen, Enttäuschungen und negativen Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten geben das «Schienenkonzept» der Landesregierung, der Kampf von Bürgerinitiativen, Gemeinden, Kreis- und Landespolitikern aller Parteien um die Erhaltung, Stärkung und Wiederinbetriebnahme von Bahnen Grund zur Hoffnung. Ein paar



Beispiele: Rems-Murr-Kreis und Gemeinden kämpfen um die Erhaltung der Wieslaufalbahn, der Regionalverband Mittlerer Neckar, der Kreis Ludwigsburg, Gemeinden und BUND setzen sich für die Wiederbelebung der Strecke Ludwigsburg–Markgröningen ein, der «Runde Tisch Schönbuchbahn» und eine Initiative «Ammertalbahn» zusammen mit den Landkreisen Böblingen und Tübingen sowie den berührten Gemeinden ringen um die Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen (s. Schwäbische Heimat 1987/1, Seite 38) und um die Schließung der Lücke Entringen–Herrenberg auf der Ammertalbahn (s. Schwäbische Heimat 1985/2, Seite 36). Der «Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn» bemüht sich mit den Gemeinden und den Landkreisen Calw und Böblingen um die Wiederaufnahme des Betriebs zwischen Weil der Stadt und Calw (s. Schwäbische Heimat 1989/3, Seite 40 und 1991/3, Seite 42), die Ermstal-Verkehrs-AG um die Linie Metzingen–Urach usw. Das Konzept des baden-württembergischen Verkehrsministeriums enthält eine ganze Reihe dieser gefährdeten oder bereits stillgelegten Strecken.

Von «Regionalisierung» der Bahn im Güter- und Personentransport ist heute die Rede, d. h. von der Übernahme zweit- und dritrangiger Linien durch finanziell vom Land, den Kreisen und Gemeinden gestützte Unternehmen. Daran knüpft sich Hoffnung, andererseits aber auch die Sorge um wirtschaftliche Tragfähigkeit, da die lukrativeren Fernstrecken bei der Bundesbahn bleiben. Dabei ist entscheidend, daß die Bundesbahn ihre Anlagen ko-

stenfrei überläßt, wie sie dies erfreulicherweise jüngst für den Abschnitt Weil der Stadt–Calw angekündigt hat, und nicht durch hohe Ablösesummen die Bemühungen zunichte macht. Gute Beispiele liefern die Albtalverkehrsgesellschaft, die heute die Bundesbahnstrecke von Pforzheim nach Karlsruhe für den Nahverkehr benützt, und die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft, welche die Linie Mekkesheim–Aglastershausen übernommen hat.

Der Transport jeder Tonne auf den «Regionalbahnen» muß ermöglicht und gefördert werden, d. h. Massengüter wie Zuckerrüben, Getreide und Holz müssen auch auf kurzen Strecken den Schienenweg benützen. Ein dichtes Netz von Fracht- und Güterzentren mit Gleisanschlüssen zu Betrieben muß erhalten bleiben bzw. neu entstehen, der Einsatz neuer Techniken muß weiter entwickelt werden. Zu denken ist dabei u. a. an sogenannte Abrollbehälter, ein flexibles und dank Einmannbetrieb auch kostengünstiges Transportsystem im kombinierten Umschlag Straße/Schiene, wie dies die Bundesbahn in Holstein gegenwärtig als «Pilotprojekt» betreibt.

Die Antwort auf den drohenden, z. T. bereits erfolgten «Infarkt» des Straßenverkehrs kann nur lauten: Grünes Licht für den Zug. Und dies nicht nur auf einigen wenigen Fernstrecken!

#### Anmerkungen

- 1 Die Zahlen entstammen Presseberichten.
- 2 Entnommen «Verkehr in Zahlen 1990 und 1991», herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr.

*Ein Triebwagen der «Strohgebäuhahn» auf der Strecke Böblingen–Dettenhausen bei Holzgerlingen aus Anlaß des 80jährigen Bestehens der Schönbuchbahn im Sommer 1991. Er sollte der Bevölkerung die Möglichkeit eines modernen öffentlichen Nahverkehrs auf der Schiene zeigen.*

