

Wesentliche Mitverursacher von lebensbedrohlichem Ozonloch, Sommersmog und Treibhauseffekt sind die Kraftfahrzeuge mit ihren Abgasen; ebenso ist der Kfz-Verkehr energie- und flächenverbrauchend. Daher fordern Umweltschützer schon seit langem dazu auf, den Individual-Kfz-Verkehr einzuschränken, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere auf der Schiene, zu fördern und den Güterverkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern. Doch wer sich für den Zugbetrieb auf stillgelegten DB-Gleisen einsetzte, wurde noch vor wenigen Jahren als «Bähnles-Romantiker» belächelt, forderte er gar den Bau neuer Straßenbahnstrecken, war er ein Spinner und Fantast.

Doch nun scheint sich eine tiefgreifende Wende abzuzeichnen: Für die ersten stillgelegten Strecken laufen Verfahren zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs, modernste Schienenfahrzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben, Fahrplänenwürfe abgestimmt. Auch die Straßenbahn erlebt unter dem Namen Stadtbahn eine ungeahnte Renaissance, vor allem vom «Karlsruher Modell» ausgehend, einer Straßenbahn in der Innenstadt, die auf Eisenbahngleisen das Umland erreicht! Ihr Liniennetz dehnt sich ständig aus und hat als feste Planung u. a. bereits den Großraum Heilbronn erreicht. Die Städte und Gemeinden dort ersehnen

sich den Stadtbahnanschluß; er soll den Wettbewerb anregen und Standortvorteile bringen. Dies erinnert geradezu an die Pionierzeiten der Eisenbahn, als Gesellschaften, Kommissionen, Vereinigungen und lokale Initiativen gebildet wurden mit dem starken Wunsch, eine Bahnanbindung zu bekommen.

Diese heutige Entwicklung hat mehrere Gründe:

- die Grenzen des Individualverkehrs sind in manchen Gebieten bereits erreicht, in einigen Großstädten herrscht der «Verkehrsinfarkt»,
- die Bevölkerung zeigt ein steigendes Umweltbewußtsein und damit größere Bereitschaft, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen,
- die Bahnstrukturreform wirkt sich aus.

Zum letzten Punkt bedarf es einiger Erläuterungen. Entwicklungen auf Europa-, Bundes- und Länderebene – beispielsweise das Schienenkonzept¹ Baden-Württemberg des Verkehrsministeriums von 1991 – mündeten in eine zum 1. 1. 1994 in Kraft getretene Bahnstrukturreform mit neuen Gesetzen, so z. B. das Bundesgesetz zur «Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs» (Regionalisierungsgesetz). Dies führt zur Übertragung von Aufgaben und Verantwortung für den Schienenverkehr vom Bund auf die Länder, die zum 1. 1. 1996 umgesetzt sein muß.



Der Stolz der Württembergischen Staatsbahn: Eine Maschine der wegen ihrer windschnittigen, gefälligen Form auch «Zeppelin» genannten «württembergischen C», Deutschlands eleganteste Dampflokomotive, wie Kenner sagten. Hier im Bahnbetriebswerk Stuttgart-Rosenstein am 11. April 1952, bereits mit der Reichs-/Bundesbahn-Bezeichnung Baureihe 18, Ordnungsnummer 131. Das «C» stand für drei angetriebene Achsen.

Nunmehr müssen die Länder in Nahverkehrs- oder ÖPNV-Gesetzen Regelungen zur Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs schaffen. Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23. Mai 1995 dieses Gesetz zur «Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs» schon beschlossen (Drucksache 11/5626). Das Regionalisierungsgesetz schreibt vor, daß mit den Mitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen *insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren sei*. Damit wird einem wichtigen umwelt- und verkehrspolitischen Ziel Rechnung getragen, nämlich den Personennahverkehr – also Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr innerhalb von 50 km bzw. einer Stunde Reisezeit – auf der Schiene zu fördern.

So werden einige der bereits für tot gehaltenen Strecken oder *vergessene Bahnen*, wie Peter-Michael Mihailescu und Matthias Michalke ihr Buch² beschrieben, die Chance einer neuen Zukunft haben, vorausgesetzt, die Strecke wird generalüberholt, sicherer und damit schneller befahrbar, die Wagen sind modern und bequem, die Haltepunkte werden dort angelegt, wo sich heute die Siedlungsschwerpunkte befinden, ein Taktfahrplan ist mit anderen Verkehrsmitteln abgestimmt und die Betreiber zeigen Flexibilität. Weniger hoffen läßt die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Im regionalen Bereich zeichnet sich eine gegenläufige Entwicklung ab: Zahlreiche kleine Güterbahnhöfe wurden geschlossen, sämtliche neuen Postverteilzentren besitzen keinen Gleisanschluß, obwohl vielfach

in allernächster Nähe einer Bahn gelegen, die Anschlüsse einzelner Industriebetriebe an das Gütergleis werden immer weniger.

Die «Schwäbische Heimat», die sich in der Vergangenheit immer wieder diesen Fragen gewidmet hat, möchte den neuen «alten» Bahnen auf die Sprünge helfen und einen kleinen Beitrag leisten, um deren Bekanntheitsgrad und ihre Fahrgastzahlen zu steigern. In einer Serie unter der Überschrift *Wandern mit der Bahn* werden in loser Folge Nebenbahnen in Verbindung mit einem Wandervorschlag vorgestellt sowie Natur und Landschaft, die sie erschließen, beschrieben. Angesprochen werden soll damit der Umweltschützer, der sein Auto in der Garage läßt, der Wanderer, der eine reizvolle Landschaft und kulturelle Besonderheiten erleben will, sowie der Bahnfreund, der einiges über die Geschichte der Bahn und ihre neue Ausstattung erfahren möchte. Diese Serie beginnt im vorliegenden Heft mit einem einleitenden Artikel von Hans-Joachim Knupfer, der einen interessanten Querbezug zum 150jährigen Jubiläum der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn herstellt. In Vorbereitung sind Beiträge zur Wieslaufalbahn, zur Bodensee-Oberschwaben-Bahn und Hegau-Bodensee-Bahn sowie zur Schönbuch-Bahn.

ANMERKUNGEN:

- 1 Verkehrsministerium Baden-Württemberg: Schienenkonzept Baden-Württemberg. Stuttgart 1991.
- 2 Peter-Michael Mihailescu & Matthias Michalke: Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg. Konrad Theiss Verlag Stuttgart 1985.

Das Museum der «Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte» (DGEG) in Neustadt an der Weinstraße setzt auf dem «Kuckucksbühnel» nach Elmstein eine vollständige Garnitur württembergischer Personenwagen ein; weitere sind in Aufarbeitung. Die braune Lackierung mit römischen Klassenziffern entspricht den KWStE-Normalien bis zur Reichsbahnzeit.

