



Fotos: Engel (2)



Horb am Neckar: Ein neuer Steg über den Fluss verbindet die Altstadt direkt mit dem Eingang des Bahnhofs. Die Horber Schienen-Tage haben auch vor Ort den Bahnhof wieder in den Mittelpunkt gerückt.

25. Horber Schienen-Tage:

Die Eisenbahn vor 25 Jahren – in 25 Jahren

> *Politik für die Schiene in Vergangenheit und Zukunft: In Horb am Neckar führten die Horber Schienen-Tage vom 21. bis zum 25. November 2007 zum 25. Mal wieder fast 200 Bürger zusammen, die sich aus privatem und beruflichem Interesse für das Verkehrssystem Schiene engagieren – Anlass für Rückblick und Ausblick auf Erfolge und die Notwendigkeit, aktiv und wachsam zu bleiben. Rund 30 Fachvorträge und anschließende Diskussionen öffneten den Teilnehmern den Blick auf Vergangenheit und Zukunft.*

Begründet 1983 von Kurt Bielecki

Im November 1983 hatte Kurt Bielecki mit Unterstützung der Zeitschrift „Schiene“ engagierte Bürger in Horb zu den ersten Horber Schienen-Tagen zusammengerufen, die sich für das Verkehrssystem Schiene einsetzten. Die politische Landschaft war damals geprägt von einer übermächtigen Staatsbahn, die als veraltet und als Verursacher eines wachsenden Defizits und Risiko für den Bundeshaushalt galt. Das Intercity-System als neues Rückgrat des Fernverkehrs war wenige Jahre alt, die erste Neubaustrecke im Westen Deutschlands war in Bau, aber die Eisenbahn in der Region hatte keine Chance auf Erneuerung. Der Fahrgastverband PRO BAHN – heute ältester überregionaler Verband der Fahrgäste – war gerade gegründet. Zu den Teilnehmern der ersten Schienen-Tage gehörte auch der jetzige Bundesvorsitzende von PRO BAHN, Karl-Peter Naumann.

Was änderten 25 Jahre?

Zu den 25. Horber Schienen-Tagen ist die Bedeutung der Eisenbahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region unbestritten, aber nach wie vor im Bestand gefährdet. Ihren Anfang nahm die Bewusstseinsänderung mit Initiativen, die in Horb erdacht wurden: beispielsweise der Bau eines Haltepunkts in Balingen Süd direkt am Schulzentrum, sodass zahlreiche Schüler wieder den Zug zur Schule nutzen konnten, oder die Wiederaufnahme des Nahverkehrs im oberen Donautal durch den Landkreis Tuttlingen. Solche Pilotprojekte bewiesen, dass regionales Engagement dem Schienenverkehr neue Impulse geben würde, und förderten die Regionalisierung des

Nahverkehrs, die mit der Bahnreform von 1994 Gesetz wurde und wiederum einen erheblichen Aufschwung möglich machte. Zugleich sind aber die Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr in vieler Hinsicht unverändert nachteilig und die Finanzierung nicht klar geregelt. Während der Wettbewerb zwischen mehreren Schienenverkehrsunternehmen positiv wirkt, zeichnet sich der Marktführer Deutsche Bahn durch geringe Beeinflussbarkeit und das Bevorzugen von Prestigeprojekten aus. Diese behindern die positive Entwicklung des Gesamtsystems Schiene ebenso wie die lang dauernde Diskussion um die Zukunft des Schienennetzes und die Kapitalprivatisierung der DB.

Verklärung und verbotener Film

So verwundert es nicht, dass Vorträge zur Bahn vor 25 Jahren nicht nur einen kritischen Rückblick, sondern auch Ansätze zu einer Verklärung der damals gescholtenen Beamtenbahn boten – nicht nur streikberechtigte Lokführer führen zu neuen Erfahrungen mit der privatisierten Bahn. Einen Kontrapunkt dazu setzte die Vorführung des Films zu „Bahn und Börsengang“, die nicht stattfinden durfte: Die DB hatte zwei Passagen in dem vorgesehenen Film, der bereits im SWR gezeigt worden war, beanstandet und ein vorläufiges gerichtliches Verbot erwirkt. Hagen von Ortloff konnte daher den Film nicht zeigen und erläuterte den Teilnehmern die Rechtslage. Den Organisatoren der Schienen-Tage war es gelungen, einen aktuellen Film des Westdeutschen Rundfunks zum gleichen Thema zu beschaffen: So wurden die Teilnehmer von der brandneuen Tatsache informiert, dass die Privatisierung der DB mitsamt Schienennetz seit wenigen Tagen vom Tisch war.

Stuttgart 21: Auch Städtebauer sind nicht überzeugt

Eine Überraschung war bereits der Vortragsblock am Eröffnungstag, der dem kontrovers diskutierten Projekt des Tunnelbahnhofs „Stuttgart 21“ gewidmet war. Rainer Engel, PRO BAHN, stellte dar, dass die Motivation für dieses Projekt mit keinem anderen Projekt vergleichbar ist, bei dem ein Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt wurde oder wird. Professor Dr. Franz Pesch,

Universität Stuttgart, stellte die städtebaulichen Aspekte des Projekts dar und zeichnete ein sehr differenziertes Bild über die Chancen auf eine Verbesserung und Erweiterung der Stadtstruktur durch die frei zu machenden Flächen der Stadt. Pesch machte deutlich, dass den von der Politik hervorgehobenen Vorteilen erhebliche Bedenken entgegenstehen und auch unter Beibehaltung des Kopfbahnhofs noch erhebliche ungenutzte und vor allem bisher nicht diskutierte Entwicklungspotenziale bestehen. Matthias Lieb, Verkehrsclub Deutschland, stellte die Argumente zusammen, die die Umwelt- und Verkehrsverbände bisher gegen das Projekt vorgebracht hatten. In der anschließenden Diskussion wurde deutlich: Das Tunnelbahnhofprojekt ist viel zu früh als einzige Lösung politisch festgelegt worden und eine Diskussion über Alternativen hat nie ernsthaft stattgefunden.

Elektrobus und Netzzugang

Weitere Glanzpunkte waren die Themenblöcke zum elektrischen Bus und zum Netzzugang. Der Elektrobus – sei es in der Form des Obusses oder in der Form des mit Wasserstoff angetriebenen Busses – hat in der technischen Entwicklung eine Pionierfunktion, um bekannte Technologien weiterzuentwickeln und neue Technologien zu testen, die auch für Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeuge nutzbar sind. Wesentlich zur Energieeinsparung beitragen können beim elektrischen Bus die Speicherung der Bremsenergie und ihre Nutzung beim Wiederanfahren.

Zum Netzzugang stellten sich das Eisenbahnbundesamt mit Reinhard Hennes und erstmals die Bundesnetzagentur mit Wolfgang Groß vor und boten einen Einblick in die schwierige Arbeit der Aufsichtsbehörden und in die sich ändernden gesetzlichen Grundlagen. Beide Redner machten deutlich, welche Schwierigkeiten ihre Tätigkeit bereitet, aber auch welche Chancen durch ihr Eingreifen das System Schiene hat.

Weitere Themenblöcke wie zum Güterverkehr, zur Technik und zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs rundeten das Programm ab und boten ein weites Spektrum für den Einblick in neue Entwicklungen.

Zum Nutzen von Stadt und Land

Wie die Horber Schienen-Tage wirken, konnten die Teilnehmer auf den beiden Exkursionen selbst erfahren: Das Bahnhofsumfeld von Horb ist von einer reinen Bahnstation durch die Errichtung eines Kaufhauses und eines Parkhauses zu einer Drehscheibe des Verkehrs mit vielfältigen Funktionen geworden. Dieter Ludwig, der „Vater“ des Karlsruher Stadtbahnnetzes, ehrte die Teilnehmer der Schienen-Tage durch seine persönliche Mitfahrt auf der Bahnlinie Eutingen – Freudenstadt mit einem Karlsruher Stadtbahnwagen, die auf seine Initiative elektrifiziert worden war. Diese Fahrt und die Exkursion zur Hohenzollerischen Landesbahn und zum Haltepunkt Balingen Süd zeigten, was Engagement im Eisenbahnwesen bewegen kann.

Die Horber Schienen-Tage sind trotz der starken regionalen Komponente keine regionale Veranstaltung, sondern ein deutschlandweit wirksames, verbandsunabhängiges Forum zum Austausch aktuellen Wissens im gesamten deutschen Sprachraum. Deshalb wünscht sich der „Cheforganisator“ Rudolf Barth noch mehr Teilnehmer aus der weiteren Entfernung, damit Vorträge und Diskussionen eine immer breitere Basis finden. Die 26. Horber Schienen-Tage finden vom 19. bis 23. November 2008 statt.



Zwischenhalt in Hochdorf: Die Teilnehmer der Horber Schienen-Tage bereisen die Bahnlinie von Eutingen nach Freudenstadt. Das Gespenst der Stilllegung ist vertrieben.

Resolution der 25. Horber Schienen-Tage

■ Seit einem Vierteljahrhundert begleiten die Horber Schienen-Tage die verkehrspolitische Entwicklung in Deutschland. Viele Ziele wurden bereits erreicht, zahlreiche Forderungen umgesetzt. Neue Aufgaben und Probleme kamen hinzu.

Fazit: Es bleibt viel zu tun. Die Teilnehmer der 25. Horber Schienen-Tage stellen fest:

- Attraktiver öffentlicher Verkehr und attraktive Eisenbahn sind Kernfaktoren für ein erfolgreiches Land und eine erfolgreiche Wirtschaft und unverzichtbar für eine nachhaltige Mobilität.
- Das Schienennetz soll in Staatshand bleiben und nicht verkauft werden. Die Teilnehmer der Horber Schienen-Tage begrüßen diese Entwicklung und fordern die Festschreibung dieser Entscheidung.
- Infrastruktur ist mehr als nur die Gleise. Damit die Regionalisierung und der bestehende Wettbewerb erfolgreich sind und bleiben, muss der Zugang zu Infrastruktur, Fahrplandaten und Fahrkartenvertrieb für Unternehmen und Fahrgäste diskriminierungsfrei möglich sein. Das Bewusstsein für diese Problemfelder muss teilweise erst geschaffen werden.
- Deutschland ist führend in der Technologie für den öffentlichen Verkehr und die Eisenbahn sowie in der Umwelttechnologie. Diese Chancen müssen genutzt, die weitere Forschung unterstützt werden. Dies nützt uns allen und ist für den Wissensstandort Deutschland eminent wichtig.
- Die langfristige Entwicklung des Netzes muss durch den Staat geplant, vorgegeben und dann auch umgesetzt werden – nur dies schafft die für die Wirtschaft notwendige Planungssicherheit.
- Maßnahmen zur Lärmbereinigung im Güterverkehr (insbesondere Lärmsanierung von Fahrzeugen) sind notwendig. Emissionen sollen bei Trassengebühren berücksichtigt werden.

Die Teilnehmer der 25. Horber Schienen-Tage

Weitere Informationen:

<http://horber.schiene-tage.de/>