



WirtschaftsWoche online 22.06.2021 um 18:32:44 Uhr

Kommando zurück

## Die Deutsche Bahn reaktiviert Strecken, die nie hätten stillgelegt werden müssen

**Die Deutsche Bahn will 245 Kilometer Bahnstrecke reaktivieren und feiert sich als aktiven Klimaschützer. Die Wahrheit ist: Die Bahn hat in 27 Jahren viele Gleise radikal abgebaut - und damit offenbar überzogen.**

Die drei Kilometer lange Strecke zwischen Fangschleuse und Freienbrink im Osten Berlins ist für Tesla ein echter Glücksfall. Der Autobauer baut in Brandenburg eine Fabrik, spätestens Anfang 2022 sollen dort Elektroautos vom Band rollen. Viele Tonnen Material können dank des Gleisanschlusses zum benachbarten Güterverkehrszentrum Berlin-Ost per Zug angefahren werden - das ist praktisch und umweltfreundlich.

Dass es die Strecke überhaupt gibt, ist einem Mann zu verdanken, der sich Mitte der Neunzigerjahre für die Eisenbahn eingesetzt hat wie kaum ein Zweiter in Deutschland. Gerhard Curth ist Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE), die das Gleis betreibt - und die eigens für den Zweck der Streckenrettung gegründet wurde. Heute ist die DRE zweitgrößter Schienennetzbetreiber in Deutschland nach der Deutschen Bahn.

Die DRE von Unternehmer Curth betreibt und pflegt inzwischen mehr als 500 Kilometer Schienenstrecken in Bayern, Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Niedersachsen. Curth hat das Unternehmen 1993 gegründet - und der deutschen Industrie einen großen Dienst erwiesen. Als Präsident des Bahnkundenverbands, der die Interessen zahlreicher Güterverkehrskunden vertritt, habe er als Überzeugungstäter 'Strecken retten' wollen, sagt Curth. Strecken, die die Deutsche Bahn selbst nicht mehr erhalten wollte - und die heute klimafreundliche Transporte für Produktionsunternehmen ermöglichen.

Anfang der Neunzigerjahre galt das bundesdeutsche Schienennetz als überdimensioniert. Im Zuge der Bahnreform von 1994 hat die Deutsche Bahn zahlreiche Gleisanschlüsse geschlossen und abgewickelt. Die Begründung: Die Kosten seien zu hoch, der Nutzen zu niedrig. Die Zahl der Gleisanschlüsse sank daraufhin von 11.700 auf unter 2400. Das Sanierungsprogramm fiel in die 'Ära Mehdorn'. Unter dem Namen Mora C hatte der ehemalige Bahn-Chef Hartmut Mehdorn erwirkt, nicht mehr rentable Gleisanschlüsse zu schließen.

Im Zuge dessen wurden auch Strecken stillgelegt - vor allem in den neuen ostdeutschen Bundesländern. Seit der Bahnreform 1994 wurden 5150 Kilometer Gleise abgebaut. Auf die Länder Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern entfielen fast die Hälfte. Allein in Sachsen-Anhalt wurden 660 Kilometer Gleise abgebaut. Offenbar ist der Staatskonzern damit über das Ziel hinaus geschossen. Inzwischen ist bei der Deutschen Bahn jedenfalls die Erkenntnis gereift, dass viele Strecken, die sie einst stillgelegt hat, offenbar doch noch einen Nutzen generieren könnten.

Die Deutsche Bahn will nun selbst 20 Strecken reaktivieren. Dazu zählen Strecken wie die Darßbahn zwischen Barth und Prerow in Mecklenburg-Vorpommern, die sich bereits im Bau befindet und vor allem dem Personenverkehr dient. Oder Strecken wie die Siemensbahn zwischen Jungfernheide und Gartenfeld in Berlin, da neue Gewerbegebiete und Wohnsiedlungen angeschlossen werden. Teilweise will die Deutsche Bahn neue Projektideen untersuchen lassen, wie die Reaktivierung der Elbbrücke bei Barby in Sachsen-Anhalt. Die Strecke könnte auch dem Güterverkehr dienen. Jens Bergmann, Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte der DB Netz, sagt: 'Wir wollen mehr Menschen für die Bahn gewinnen, mehr Güter auf die Schiene bringen. Jeder Kilometer Gleis ist aktiver Klimaschutz.'

Viel Verständnis hat Curth dafür nicht. Er ist ein Urgestein der Bahnbranche und war einst als Sachverständiger der Bahnreform gehört worden. Er war nie ein Freund des anvisierten Börsengangs. Ihm sei damals klar gewesen, dass das Schienennetz durch die geforderte Gewinnmaximierung harte Einschnitte hinnehmen müssen, sagt er. 'Ich gehörte damals zu den Verlierern', sagt Curth.

Aufgeben wollte er aber nicht und so ersann er die Idee, die Deutsche Regionaleisenbahn zu gründen, mit der Mission, Bahnstrecken zu retten. Seit 1993 habe er bis sukzessive 162 Trassen durch ein ökonomisches Bewertungsraster analysieren lassen und ging mit DB Netz, der Tochter der Deutschen Bahn, einen Deal ein. Da, wo die DRE eine Zukunft sah, könne sie die Strecke pachten oder kaufen. Von den 162 untersuchten Strecken, 'haben wir 43 Strecken gerettet', sagt Curth. 32 davon betriebe das Unternehmen heute selbst, die anderen Trassen hätten sich Landkreise oder Unternehmen wie Kiesgrubenbetreiber geschnappt.

Im Vergleich mit der Deutschen Bahn ist das Netz der DRE winzig. Die Deutsche Bahn betreibt rund 33.400 Kilometer Schienen in Deutschland, die DRE nur rund 500 Kilometer - allesamt eher in der Kategorie Nebenstrecken. Für die Wirtschaft sind solche Anschlüsse aber oft sehr relevant.

So profitiert HeidelbergCement etwa von der rund sieben Kilometer langen Bahnstrecke von Burglengenfeld nach Maxhütte-Haidhof, die von einer DRE-Tochter betrieben wird. Über die so genannte Zementbahn lässt der Dax-Konzern wichtige Materialien transportieren.

Auch die Zuckerbahn gehört zu der Gruppe jener Strecken, die Curth damals vor dem Abbau bewahrt hat und die heute im Einsatz sind. Die rund acht Kilometer lange Trasse zwischen Blumenberg und Klein Wanzleben wurde 2003 stillgelegt und fast komplett demontiert. Nach einer öffentlichen Ausschreibung der Strecke durch die Deutsche Bahn wurde sie 2005 von der DRE übernommen. Als Ende 2007 ein Tochterunternehmen der Nordzucker AG ein Bioethanolwerk in Klein Wanzleben neu errichtete, wurde die Strecke reaktiviert. Seit 2008 hat die Infrastruktur wieder die Stellung einer öffentlichen Bahn und es werden jährlich etwa 100.000 Tonnen Bioethanol in Kesselwagen von Klein-Wanzleben zum Magdeburger Hafen befördert.

Ob eine Bahnstrecke noch notwendig ist oder neu gebaut werden soll, wird in der Regel danach geprüft, ob ihr Nutzen höher ist als die Kosten. Für Curth sei das Verfahren nicht immer zeitgemäß und allenfalls auf Ballungsräume anwendbar. Die Deutsche Bahn habe sehr oft 'viel zu hohe Kosten angesetzt', sagt er.

Die Strecke in Brandenburg beim Tesla-Werk in Gründheide ist inzwischen als öffentliche Strecke im Schienennetz registriert, das heißt jede Bahn, die dort fahren will, darf dort fahren. Dafür zahlen die Bahnunternehmen dann eine Trassengebühr an die DRE. 'Wir sind kein Unternehmen, das sich am Wettbewerb beteiligt', sagt Curth. Das Ziel der DRE sei, dass sich 'das Ganze trägt'. Die Trassenpreise würden so kalkuliert, dass die geplanten Einnahmen durch die Schienenmaut die Betriebskosten decken. Geld verdiene die DRE dann, wenn deutlich mehr Bahnen über die Trassen rollen. Tesla dürfte da willkommen sein.

/// Mehr zum Thema ///

: Anne Mathieu, Chefin der Nahverkehrsbahn Keolis, über die schwierige Lage des Nahverkehrs auf der Schiene, Stau auf dem Netz und die Folgen der Tarifabschlüsse.

*Schlesiger, Christian*


**Quelle:** WirtschaftsWoche online 22.06.2021 um 18:32:44 Uhr

**Dokumentnummer:** WW 27308078

**Dauerhafte Adresse des Dokuments:**

[https://www.genios.de/document/WWON\\_1880fb0bb4fe7526b6531932ad077c93fda53d2d](https://www.genios.de/document/WWON_1880fb0bb4fe7526b6531932ad077c93fda53d2d)

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH