

# Eine Bahn in Bürgerhand

Auf einer Nebenstrecke in Oberschwaben organisieren Ehrenamtliche den Eisenbahnverkehr teils in Eigenregie. Hobby-Lokführer steigen für das Projekt in den Führerstand – was deutschlandweit einmalig ist.

Von Andreas Geldner

Wer im oberschwäbischen Altshausen von Sigmaringen oder von Aulendorf kommend aus dem Zug steigt und auf die andere Bahnseite geht, der betritt eine andere, heile Bahnwelt. Auf dem Bahnsteig wuchert das frische Grün. Doch das rote Bahnhofschild mit weißen Lettern sieht hier nicht nach Deutscher Bahn aus.

Heinz Oswald sitzt vorne im Führerstand des roten, von der Deutschen Bahn geliehenen Dieseltriebwagens und wartet geduldig den verspäteten Anschluss der großen Bahn ab. Der 62-jährige Feinwerktechniker ist einer der Hobby-Lokführer, die in ihrer Freizeit dafür sorgen, dass hier Züge fahren. Frank Wilhelm schaut ihm im Führerstand genau über die Schulter. Zweieinhalb Jahrzehnte war er bei DB Regio, inzwischen arbeitet er als Leih-Lokführer bei einem Personaldienstleister. Doch heute ist auch er ehrenamtlich unterwegs. Er sorgt als Fahrlehrer dafür, dass Oswald nach seiner ersten schriftlichen Lokführer-Prüfung die vorgeschriebene Fahrpraxis sammeln kann.

Einfach den Zündschlüssel umdrehen und das Gaspedal drücken wie beim Auto, so funktioniert das beim Dieseltriebwagen vom Typ Regio Shuttle nicht. „Habe mer das? Und habe mer das?“, murmelt der Lokführer-Azubi beim konzentrierten Rundumblick auf die für Laien mysteriösen Schalter und Knöpfe am Fahrerpult. Es ist fast wie eine Checkliste beim Flugzeug: Die Getriebe der beiden Motoren in die richtige Fahrstellung bringen. Den Bremsdruck prüfen. Bremse anlegen und lösen. Lichtsignal kontrollieren. Freigabe der Türen prüfen. Dann ein Blick auf das betagte Flügelsignal bei der Bahnhofsabfahrt. „Du kannst loslegen“, sagt der Ausbilder Wilhelm. Die Motoren brummen, aber es rührt sich nichts. „Ach halt, ich habe das Getriebe nicht eingekuppelt“, sagt Oswald. Und dann setzt sich der Triebwagen tatsächlich in Bewegung.

## Samstags fährt die Bürgerbahn

Räuberbahn heißt nach einer örtlichen Legende die 25 Kilometer lange Strecke von Altshausen bis ins badische Pfullendorf. Doch sie ist auch eine Bürgerbahn im wahren Sinn des Wortes. 2009 reaktivierten die Anrainerkommunen nach fünf Jahren Dornröschenschlaf die zuletzt vor allem von Güterzügen für einen inzwischen pleite gegangenen Küchenhersteller befahrene Strecke. Die Kommunen unterhalten die Gleise mit Hilfe eines Dreiviertel der Kosten abdeckenden Landeszuschusses selber.

Seit vergangenem Jahr sorgen im Förderverein Räuberbahn organisierte Ehrenamtliche für ein samstägliches Fahrtangebot – neben dem vom Land Baden-Württemberg an Sonntagen bestellten Freizeitverkehr der Deutschen Bahn. Sie organisieren das Marketing, stellen die Zugbegleiter, sichern die Bahnübergänge, verkaufen die Fahrkarten, packen bei kleineren Arbeiten entlang der Strecke an. Um die 100 000 Euro dürfte der jährliche Gegenwert ihres Arbeitseinsatzes wert sein. Das Land fördert den Bahnbetrieb der Bürger mit etwa demselben Betrag.

In Deutschland einmalig: Einige Enthusiasten haben in einer mehrjährigen, 400 bis 500 Stunden umfassenden Ausbildung den Lokführerschein gemacht. Im April bestanden die ersten drei ihre Prüfung – nach allen Kriterien, wie sie auch bei der Deutschen Bahn gelten. Einzige Einschränkung: Die Fahrberechtigung gilt erst einmal nur auf ihrer Nebenbahn. Ziemlich bahnverrückt müsse man sein, um so etwas auf sich zu nehmen, sagt Matthias Boden. „Ich habe mir einen Kindheitstraum erfüllt.“ Im Hinterkopf hat der 48-jährige Notfallsanitäter aber auch den Gedanken, dass daraus vielleicht einmal ein zweiter Beruf werden könnte.

Die Ausbildung ist eine harte Schule. Denn auch wer mit höchstens Tempo 50 auf der Strecke zuckelt, braucht höchste Konzentration. 28 Bahnübergänge, mehr als einen je Kilometer, gibt es an der Strecke. Da ist lautes Tuten gefragt – und ein konzentrierter Blick um die Ecke, weil die meisten ungesichert sind. Die Deutsche Bahn hat zudem bei ihrem Rückzug die sechs Blinklichtanlagen an der Strecke so ausgeschlachtet, dass keine mehr funktionierte. Nur zwei konnten bisher repariert werden.

Und so muss der Zug an die Überwege, wo nicht mehr geblickt wird, im Schritttempo heranschleichen. Dann steigt ein mit grellroter Warnweste versehener Zugbegleiter aus, um die Autos zu stoppen. „Hast du gesehen?“, schimpft der Ausbildungslokführer, als wieder einmal ein Autofahrer trotz Andraaskreuz den sich behutsam vortastenden Zug als Aufforderung interpretiert, noch rasch über die Gleise zu fahren.

Das Ein- und Aussteigen ohne Bahnsteig ist für den Sicherungsposten ein Sportprogramm. „Fahr mal ein bisschen vorwärts“, sagt er, als er neben dem Übergang beim Einsteigeversuch in einem sumpfigen Graben zu versinken droht. „Ich komme sonst nicht mehr rein.“ Naturnah und entschleunigt ist das Fahrgefühl durch die offene, sanfte Landschaft. Verwunschene, verlassene Bahnhofsgebäude, grasbewachsene Bahnsteige. Wer aussteigt, ist an manchen Stationen gleich mitten im Grünen. Doch ab und zu mitfahrende Räuberdarsteller und regelmäßig im Zug aufspielende Musikgruppen, Bahnhofsbeste und Kindertage machen die Bahn selber zu einer Attraktion.

## Mehr als nur ein Tourismusprojekt

Seit kurzem ist der Förderverein als gemeinnützig anerkannt und darf damit auch um Spenden werben. Die rund 40 Mitglieder, die 55 Euro Beitrag im Jahr zahlen, wollen der großen Verkehrspolitik zeigen, wie man wertvolle Bahn-Infrastruktur in der Provinz retten kann. Der Lokführer-Lehrling Oswald nennt dies als Hauptmotivation. Es geht hier nämlich um mehr als nur ein Tourismusprojekt. Die Anrainerkommunen haben die Strecke in der Hoffnung übernommen, dass sie die Unternehmen in der Region überzeugen können, wieder auf die Bahn zu setzen. Zurzeit fahren sporadisch Holzzüge, wie man an den Rindenresten bei einer Verladestation an der Strecke sieht.

Der Güterverkehr sei aber ein hartes Geschäft, sagt Frank von Meißner, der im Auftrag der Kommunen als Betriebsleiter der Räuberbahn fungiert. Der Bahn-Enthusiast, der eine Beratungsfirma rund um die Eisenbahn betreibt, war bisher auch noch Geschäftsführer des Ludwigsburger Stadtbahnprojekts Lucie. Über Jahrzehnte sei der Lastwagen von der Politik bevorzugt worden, sagt er. Selbst das Wissen, wie Schienenverkehr überhaupt funktioniert, sei verloren gegangen. Zwei von vier potenziellen Ladestellen entlang der Strecke sind durch den Konkurs des anliegenden Unternehmens oder den Verkauf des Grundstücks inzwischen tot.

Zurzeit umwirbt die Stadt Pfullendorf einen örtlichen Holzverarbeiter, dass er seinen von ihm selber nicht genutzten Verladebahnhof an der Strecke für andere öffnet. Ein Schweizer Unternehmen, das gerne ganze Züge mit Zuckerrüben beladen würde, scheiterte vor kurzem mit seiner Anfrage. Auch ein Landwirtschaftshändler an der Strecke hat erst zweimal den Bahnverkehr für die Lieferung von Düngemitteln ausprobiert. Erschwert wird das dadurch, dass die Deutsche Bahn das Ladegleis der Firma demontiert hat und Waggons an der Strecke beladen werden müssen. Die von der Bahn angedrohte, massive Erhöhung der Trassenpreisentgelte im Güterverkehr sei ein Rückschlag, sagt Frank von Meißner. Eine Armada von Lastwagen werde so wirtschaftlicher als ein Güterzug.

Umso wichtiger sei auf der augenblicklichen Durststrecke der lange Atem der Kommunalpolitiker und der Bürger in der Region. Wer heute vorhandene Gleise ruiniere, handele kurzsichtig: „Wenn im Zeichen des Klimaschutzes in einigen Jahren die CO2-Preise hochgehen“, sagt Frank von Meißner, „dann wird der Güterverkehr auf der Bahn ganz anders konkurrenzfähig werden.“

## WIE KANN MAN MITFAHREN?

**Saison** In den baden-württembergischen Sommerferien verkehren jedes Wochenende Züge – bis einschließlich 8. September. Samstags fahren die Bürger, sonntags nach einem etwas anderen Fahrplan die Deutsche Bahn. In der Nachsaison bis Mitte November gibt es Züge nur an Sonntagen.

**Anfahrt** Einen Anschluss über Aulendorf mit Verspätungspuffer bietet an den Wochenenden von Stuttgart, Plochingen und Ulm aus der Freizeitexpress in Richtung Bodensee. Die Abfahrt in Stuttgart ist um 7 Uhr. *age*



Roter Triebwagen in sanfter, oberschwäbischer Landschaft – das ist die Räuberbahn. Für die Fahrgäste spielen öfter Musikanten auf. Und Betriebsleiter Frank von Meißner (unten) erklärt bei Kindertagen seinen künftigen Lokomotivführern schon einmal die Technik.

Fotos: Ingo Rack, Frank von Meißner (2)

