



Hansbert Schruff hat Schienen gesäubert und Bahnhöfe hergerichtet. Der Aufwand hat sich gelohnt. Jetzt fährt wieder ein Zug von Düren nach Euskirchen.

Ein Artikel von



Anja Krüger

29.10.2020, 14:19 UHR

Der bunte Regionalzug mit dem Zielschild „Euskirchen“ biegt um die Ecke und fährt auf den Bahnübergang Elsiger Straße zu. Neben dem Lokführer sitzt ein Mann in orange Warnweste. Bevor das Fahrzeug die Straße erreicht, hält es an. Eine Zugtür öffnet sich, der Mann in der Weste springt heraus. Er stellt sich mit einer orange-weißen Fahne an einem Stock auf die Straße und breitet die Arme aus – um den Bahnübergang zu sichern. Der Zug überquert langsam die Kreuzung.

Es ist noch nicht lange her, da sicherten die Mitglieder des Arbeitskreises Bördebahn in der Eifel auf diese Weise Bahnübergänge, wenn sie am Wochenende TouristInnen und Bahnbegeisterten Fahrten zwischen Euskirchen und Düren im Regiosprinter anboten. „Wir mussten 23 Bahnübergänge auf der Strecke sichern“, berichtet Hansbert Schruff, Vorsitzender des Arbeitskreises Bördebahn, der taz – wegen der Coronakrise am Telefon.

Heute müssen die Züge auf dieser Strecke in der Eifel nicht mehr halten. Auch der bunte Regiosprinter verkehrt nicht mehr. Stattdessen fahren hier die weiß-blauen Züge der Rurtalbahn. Anders als früher sind nicht mehr die Mitglieder des Arbeitskreises Bördebahn für die Sicherung der Bahnübergänge verantwortlich, für die sie eigens eine Ausbildung als Sicherheitsposten gemacht hatten. Auch das liegt heute in der Hand der Rurtalbahn, die dem Kreis Düren und einer mittelständischen Firma gehört.

Die Eisenbahnstrecke ist eine von bundesweit sieben Linien, die im vergangenen Jahr wieder in Betrieb genommen wurden. Seit Dezember fährt die Bördebahn wieder regelmäßig die ganze Woche über. Zu verdanken ist das Hansbert Schruff und seinen MitstreiterInnen, die mehr als 20 Jahre dafür gekämpft haben. „Das war eine Riesenmühe“, sagt der stellvertretende Leiter des Jülicher Mädchengymnasiums. „Mehrere Male wollten wir das Handtuch werfen.“

Die Bahn rollt wieder

Ihren Namen trägt die Bahn, weil sie durch die Zülpicher Börde führt. Sie verkehrt wochentags alle zwei Stunden als Linie RE 28 vorbei an Feldern, Fachwerkhäusern und dem Bubenheimer Spieleland im sogenannten Vorlaufbetrieb. Ab Dezember 2021 soll sie im Stundentakt verkehren. Außerdem soll der Zug schneller werden. Die Lokführer müssen zwar nicht mehr vor Bahnübergängen halten. Aus Sicherheitsgründen dürfen die Dieseltriebwagen aber derzeit nur 50 Kilometer in der Stunde fahren, denn noch sind nicht alle Bahnübergänge modernisiert. Sind alle Erneuerungen abgeschlossen, kann der Zug bis auf 100 Kilometer in der Stunde kommen.

Als die Bördebahn noch vor jedem Bahnübergang hielt, brauchte sie für die Strecke eine Stunde, heute sind es 50 Minuten. „Das ist immer noch schneller als der Schnellbus, der eine Stunde und 20 Minuten fährt“, sagt Schruff, der in Düren wohnt und regelmäßig mit der Bördebahn fährt, wenn er seine Familie in Euskirchen besucht.

Ist die Strecke komplett ausgebaut, wird er dafür etwa 35 Minuten brauchen. Und das ist noch nicht alles: Schruff und seine MitstreiterInnen kämpfen für

einen weiteren Ausbau, ihr Ziel ist die direkte Eisenbahnverbindung von Bonn nach Aachen. Jetzt müssen Fahrgäste über Köln reisen und umsteigen.



1864 war die Bahnverbindung zwischen Düren, Zülpich und Euskirchen eingeweiht worden. Doch 1983 wurde der Betrieb – wie an vielen anderen Orten in Westdeutschland – eingestellt. Über Jahrzehnte schrumpfte das gesamte deutsche Schienennetz.

Das soll sich ändern. Denn das erklärte Ziel der Bundesregierung und nahezu aller VerkehrspolitikerInnen ist es, die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr bis 2030 im Vergleich zu 2018 zu verdoppeln. Dazu müssen die Kapazitäten erheblich ausgebaut werden, im Nah- wie im Fernverkehr. Mit einer besseren Technik allein ist das nicht zu erreichen. Deshalb versprechen sich Fachleute viel von der erneuten Nutzung noch vorhandener Gleise, der sogenannten Reaktivierung. Das Potenzial ist enorm.

„Die Leute sagten: Das ist ein Skandal, dass hier Schienen liegen und nichts fährt darauf“

Hansbert Schruff über den Start seiner Initiative

Das Mobilitätsbündnis [Allianz pro Schiene](#) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben deutschlandweit 238 Strecken mit einer Länge von insgesamt 4.016 Kilometern identifiziert, die für eine Reaktivierung

geeignet wären. Damit könnten 291 Städte mit mehr als 3 Millionen Menschen wieder ans Schienennetz angebunden werden.

Leicht ist das nicht. Gemeinsam mit AnwohnerInnen gründete Hansbert Schruff im Jahr 1998 den Arbeitskreis Bördebahn. „Die Leute sagten: Das ist ein Skandal, dass hier Schienen liegen und nichts fährt darauf“, sagt der 59-Jährige. Über die vielen Jahre entstanden ein harter Kern von 15 Aktiven und ein Unterstützerkreis von mehr als 50 Personen. Heute sind etliche von ihnen Fachleute in Eisenbahnfragen.



Soll noch schneller werden: Zwischen Düren und Euskirchen unterwegs

Foto: Sebastian Petermann

Doch anfangs war es für sie schwer, überhaupt zu durchschauen, wer für was zuständig war. „Es gab ein riesiges Verantwortungsgewirr“, sagt Schruff. Eisenbahnangelegenheiten sind in Deutschland extrem kompliziert. Bei der Deutschen Bahn sind zig Stellen involviert, Behörden und unterschiedliche Verbände der Kommunen haben ein Wörtchen mitzureden, die Länder ebenfalls. Die richtigen AnsprechpartnerInnen zu finden war für die Initiative wichtig, um die Bahn in Eigenregie wenigstens punktuell wiederzubeleben.

Dafür brauchte der Arbeitskreis Genehmigungen. „Unsere Strategie war, Demonstrationsfahrten auf der Strecke durchzuführen, um Aufmerksamkeit zu bekommen“, berichtet Schruff. Denn viele BürgerInnen waren davon überzeugt, dass nach dem langen Stillstand auf den Gleisen nichts mehr fahren könnte.

„Wir wollten beweisen, dass der Schienenbetrieb möglich war“, sagt der Lehrer für Englisch und Geschichte.

Die BördebahnerInnen aus der Eifel sind keine Einzellerscheinung. Bundesweit gibt es rund 100 Initiativen für eine Bahnreaktivierung, weiß Kerstin Haarmann, Vorsitzende des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland ([VCD](#)). „Das ist eine richtige Graswurzelbewegung“, berichtet sie. „Ehrenamtliche vor Ort machen Druck, damit sich etwas bewegt.“ Der VCD veranstaltet seit 2014 jährliche Netzwerktreffen, auf denen sich Aktive aus den Gruppen austauschen. Die meisten Initiativen gibt es mit knapp 30 in Bayern, in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen sind es jeweils etwa 20. Seit zwei Jahren beobachtet Haarmann, dass sich zunehmend Landkreise und Gemeinden mit der Wiederbelebung von Bahnverbindungen beschäftigen.

Denn Kommunen sehen darin eine Möglichkeit, als Stand- und Wohnort attraktiver zu werden und etwas für den Klimaschutz zu tun. Schnell geht das aber nicht. „Dass 10 bis 20 Jahre ins Land gehen, bis die Wiederbelebung einer Strecke glückt, ist normal“, sagt Haarmann. Geht es nur um einen neuen Haltepunkt oder die Modernisierung von wenigen Kilometern, kann es schneller gehen – *kann*.

„Die Debatte krankt daran, dass den Bundesländern überlassen ist, was sie reaktivieren wollen“, sagt die VCD-Vorsitzende. Die Länder legen unterschiedliche Maßstäbe an, ab wann sie eine Strecke für wirtschaftlich halten. Mitunter sind die Hürden zu hoch, die Politik und Verwaltung für eine Wiederinbetriebnahme aufstellen. „Dabei gilt eigentlich immer: Gibt es ein Angebot, fahren die Leute auch“, sagt Haarmann.

Davon sind auch Lehrer Schruff und seine MitstreiterInnen überzeugt. Die erste Demonstrationsfahrt auf der Bördebahn fand 1998 statt. Die ReaktiviererInnen liehen sich bei der Rhein-Sieg-Eisenbahn einen Zug samt Lokführer. Für die Kosten kam ein Sponsor auf, eine Sparkasse.

Damit die Gleise befahrbar wurden, mussten die BahnfreundInnen selbst Hand anlegen – über die ganzen Jahre bis zur offiziellen Wiederinbetriebnahme hinweg. Sie säuberten Schienen, kümmerten sich um Haltestellen und Bahnsteige. Für die erste Fahrt befreiten sie den Bahnhof Zulpich von Pflanzen. „Der war ganz zugewachsen“, erinnert sich Schruff.

Der geliehene Zug war alt. Das gefiel den BördebahnerInnen gar nicht. Sie wollten nicht als Eisenbahnromantiker gelten, sie wollten die Integration der Strecke in den Nahverkehr. Dazu wandten sie sich an Gremien, entwickelten Pläne, sprachen Verantwortliche in Verkehrsverbänden an, machten immer wieder Öffentlichkeitsarbeit und Sonderfahrten. „Viele Initiativen versuchen, mit Sonntags- oder Touristenfahrten Strecken wieder zu beleben“, sagt Andreas

Schröder vom Verband Pro Bahn. „Diese Projekte werden durch großes ehrenamtliches Engagement am Leben erhalten.“



Nicht länger auf dem Abstellgleis. Schienen lassen sich wieder in Betrieb nehmen Foto: Oliver Berg/dpa/picture alliance

Die Eifler BörderbahnerInnen schafften es, dass ihre Strecke zwischen den Jahren 2000 und 2005 von Mai bis Oktober sonntags befahren wurde, zunächst einmal im Monat, dann alle 14 Tage. Vor allem TouristInnen und WandererInnen nutzen die Bahn. Fahrkarten verkauften die AktivistInnen im Zug, denn die Strecke war nicht Teil des regulären Tarifsystems der Verkehrsverbände.

„Wir haben im Zug ein Catering angeboten, um das Angebot zu finanzieren“, berichtet Schruff. Viele Fahrgäste spendeten. Für den Betrieb arbeitete die Initiative mit der Rurtalbahn zusammen. Für das Verkehrsunternehmen war die Strecke durch die Gründung des Nationalparks Eifel interessant geworden. Denn der war von Aachen aus nicht mit dem Zug erreichbar.

„Wir haben das als Steigbügel betrachtet für mehr. Dieses Mehr blieb aber aus“, blickt Schruff zurück. Für die Initiative begann eine schwierige Zeit. Die Mittel für den Schienenausbau wurden stark gekürzt, das Angebot eingestellt. „Es gab keine Perspektive für den Nahverkehr auf der Schiene“, sagt er. „Da haben wir gedacht: Das können wir vergessen.“

Doch langsam drehte sich der Wind. Die Entlastung der Metropolen auch auf der Schiene wurde zum Thema. Der Arbeitskreis Bördebahn konnte die

Kommunen Düren und Euskirchen dazu bewegen, ein Gutachten in Auftrag zu geben, wie eine wiederbelebte Eisenbahnstrecke genutzt würde. Das Ergebnis: Bei optimalem Betrieb rechneten die Gutachter mit 2.000 bis 3.000 Fahrgästen täglich. „Das schlug ein wie eine Bombe“, sagt Schruff.

Durchbruch mit Landesgartenschau

Nach der langen Durststrecke kam der Durchbruch mit der Landesgartenschau in Zülpich im Jahr 2014. „Wir haben uns in die Vorbereitungen eingemischt, damit die Landesgartenschau über die Schiene erreichbar ist“, berichtet Schruff. Die Planer hatten das nicht vorgesehen. „Ihnen war gar nicht bewusst, dass die Schienen noch befahrbar sind.“ Von Düren und Euskirchen aus kamen in vier Monaten 13.000 Gäste mit dem Zug zur Landesgartenschau. Das ließ den Widerstand gegen die Reaktivierung bei Parteien, aber auch bei den Verantwortlichen in den kommunalen Verbänden bröckeln.



Ein Lehrer reaktiviert die Bahn: Hansbert Schruff
Als Zugbegleiter Foto: Sebastian Petermann

Gemeinsam mit dem künftigen Betreiber stellte die Initiative einen dreistufigen Plan für die Wieder-inbetriebnahme auf. Von 2015 bis 2017 für den Bahnbetrieb von Mai bis Oktober, ab 2018 ganzjährig an Wochenenden. Seit 2015 gelten die Fahrkarten der Verkehrsverbände Aachen und Rhein-Sieg. Parallel dazu wurden die Bahnübergänge modernisiert – eine langwierige Angelegenheit. „Bevor eine Blinklichtanlage an einem Bahnübergang angebracht werden kann,

muss ein Planfeststellungsverfahren stattfinden“, sagt Schruff. „Das ist ein gewaltiger Aufwand, das dauert nicht unter zwei Jahren.“ Nicht die Technik ist das Problem, sondern die Verwaltung.

Nicht nur in Politik und Verwaltung stieß die Initiative in den vergangenen zwei Jahrzehnten auf Widerstand. Im Örtchen Elsig, nahe dem Bahnübergang Elsiger Straße, gründete sich die Initiative „Nein zur Börde-Bahn“. AnwohnerInnen waren der Auffassung, die nötigen Investitionen sollten in andere Projekte fließen. Auch die Busunternehmer der Region waren nicht begeistert.

Die BörderbahnerInnen hielten dagegen: mit öffentlichen Veranstaltungen und verkehrspolitischen Stammtischen. Schruff und seine Mitstreiter machen seit einiger Zeit eine neue Erfahrung: „Wir haben Rückenwind“, freut sich der Lehrer. Jetzt gelten sie nicht mehr als NostalgikerInnen oder TräumerInnen: „Wenn wir mit unseren Anliegen kommen, heißt es jetzt: Und – welche Vorschläge haben Sie?“

Pläne für Oleftalbahn

Rückenwind gebrauchen können auch Marita Rauchberger und die anderen Mitglieder der **Bahn- und Businitiative (Bubi)** im Schleidener Tal, das südwestlich von Euskirchen liegt. Rauchberger kämpft seit 1995 für die Reaktivierung der Oleftalbahn. „Der ländliche Raum ist ohne Schiene abgeschnitten“, sagt die Vize-Vorsitzende der Initiative. Sie und ihre VereinskollegInnen wollen die Gleisverbindung von Kall bis Hellenthal reaktivieren.

Früher ist Rauchberger auf dieser Strecke mit dem Schienenbus zur Schule gefahren. Im Mai 1981 wurde der Personenverkehr eingestellt. Danach fuhren noch Güterzüge etwa mit Holz – und mit Panzern, die zu Manövern in die Eifel gebracht wurden.

Ende der 1990er Jahre wäre die Wiederbelebung fast gelungen. Die Pläne standen, Land, Kommune und Verkehrsverbände waren dafür – doch dann verzögerte sich die Umsetzung, es war kein Geld mehr da und die Reaktivierung hatte sich erledigt, bevor sie begonnen hatte.

Trotzdem ließen sich die BahnfreundInnen nicht entmutigen. „Wir halten die Gleise in Schuss“, sagt Rauchberger. Einmal im Jahr fährt ein Spritzwagen, damit das Unkraut nicht überhandnimmt. „Unsere Bahnstrecke ist kein Biotop“, betont sie. „Wir arbeiten die Strecke regelmäßig durch, schneiden Grün, stellen Signale auf, und vor Kurzem haben wir sogar eine Brücke saniert.“ Auch hier gibt es regelmäßig – außer in diesem Jahr coronabedingt – Fahrten zwischen

Mai und Oktober. Die Initiative finanziert das mit Zuwendungen von Stiftungen und Sponsoren. Einmal ist es Rauchberger sogar gelungen, den in den 1970er Jahren ausrangierten transeuropäischen Luxuszug TEE ins Oleftal zu holen.

„Ich bin zuversichtlich, dass uns die Reaktivierung der Strecke gelingen wird“, sagt Rauchberger. Das sagt sie nicht ohne Grund. Denn die Lage hat sich grundlegend geändert. In den ersten Jahren des Jahrtausends wurden die Mittel für Projekte wie die Börde- oder Olefbahn gestrichen. Jetzt ist Geld da.

Die Bundesregierung hat die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in ihre Förderrichtlinien aufgenommen, sie unterstützt die Wiederbelebung von Schienen mit einem Anteil von bis zu 90 Prozent. Die Mittel, die sie zur Verfügung stellt, wachsen: Seit 2019 sind es 600 Millionen jährlich, ab 2021 soll es eine Milliarde sein, 2025 kommt nochmals eine Milliarde hinzu.

„Die verbleibenden 10 Prozent können immer noch ein ziemlicher Brocken für Kommunen sein“, sagt Andreas Geißler von der **Allianz pro Schiene**, in der Verbände, Gewerkschaften und Unternehmen aus der Bahnbranche zusammengeschlossen sind. Einige Länder, etwa Baden-Württemberg, haben bereits signalisiert, dass sie die Kommunen bei diesen Projekten entlasten wollen.

Wie teuer eine Reaktivierung ist, hängt immer vom Einzelfall ab. Für die Wiederbelebung der Bördebahn wurden 15 Millionen Euro für die Instandsetzung von Haltestellen oder neue Sicherheitstechnik für Bahnübergänge investiert – zusätzlich zu den Leistungen der BürgerInnen. Je nach Zustand der Gleise und Anlagen kann ein Projekt aber erheblich teurer werden. „In den vergangenen 25 Jahren sind alle Verkehrsträger gewachsen, mit Ausnahme der Eisenbahn“, sagt Geißler. „Es wird Zeit, dass das Pendel umschlägt.“ Er hält einen Reaktivierungs-Boom für möglich: „Jetzt geht es darum, die Sünden der Vergangenheit wieder gutzumachen.“