



HERR RATJENS KAUFT EIN GLEIS

In Schleswig-Holstein haben Bürger eine tote Bahnstrecke gekauft, um den Nahverkehr wiederzubeleben. Unser Autor ist mit ihnen Probe gefahren. Führt diese Reise in die Zukunft oder in die Vergangenheit?

Text **Max Rauner** Fotos **David Maupilé**

Kilometer 17 – Lütjenburg. Bevor die Fahrt losgeht, hält der neue Bahnchef eine kurze Ansprache. Er entschuldigt sich für den Gestank, das Gleis werde als Hundeklo missbraucht. Die Fahrgäste sollen unbedingt ein paar Sicherheitshinweise beachten: Auf dem Mittelsitz bitte anschnallen, damit bei einer Vollbremsung niemand runterplumpst. Wenn die Schienen eine Straße queren, anhalten, absteigen, nach Autos Ausschau halten. Eine Warnung an alle mit kurzen Hosen: Zwar wurden die Brombeersträucher von Freiwilligen zurückgeschnitten, aber ein paar Zweige sind schon wieder nachgewachsen. »Und das 9-Euro-Ticket hat keine Gültigkeit«, sagt er. Die Fahrgäste lachen.

Einerseits ist also alles wie immer im deutschen Schienenverkehr: Kaum steht man am Bahnhof, beginnt ein Abenteuer. Mal sehen, was heute passiert.

Andererseits ist hier in Lütjenburg, Schleswig-Holstein, acht Kilometer von der Ostsee entfernt, nichts wie gewohnt. Das Gleis beginnt neben einem Aldi-Parkplatz. Es gibt keinen Bahnsteig. Die Schienenfahrzeuge sind Fahrraddraisinen. Und der Bahnchef ist ein

33-Jähriger mit T-Shirt und kurzen Hosen, die Haare zum Dutt gesteckt, das rechte Knie aufgeschürft, er spielt in der vierten Fußballmannschaft des FC St. Pauli in Hamburg. Dieser Mann, Sven Ratjens, hat sich Geld geliehen und kurzerhand die 17 Kilometer lange Bahnstrecke von Lütjenburg (Kilometer 17) nach Malente (Kilometer 0) gekauft. Das war im März. Seitdem nennt er sich »Deutschlands jüngster Bahnchef«.

Die Draisinen sind nur der Anfang. Sven Ratjens hat einen Plan, wie dieses tote Gleis, gebaut 1890, ertüchtigt in den Sechzigerjahren und stillgelegt im Jahr 2000, schrittweise reanimiert werden kann. Erst für die Fahrraddraisinen, später für den Pendelverkehr. Nebenbei will er dem Bahn-Entwicklungsland Deutschland Mut machen. Sein Vorhaben soll ein Vorbild sein für mehr als 5000 Schienenkilometer, die die Deutsche Bahn seit 1994 aus dem Verkehr gezogen hat. Für eine Bahn von unten. »Ich habe mir die Klimadebatte ein paar Jahre lang angeschaut«, sagt Ratjens. »Und dann habe ich gedacht: Es reicht nicht, freitags mit einem Pappschild auf der Demo zu stehen. Ich kann nicht das große Ganze lösen, aber ich kann etwas Konkretes machen.«



In der Hoffnung auf baldigen Zugverkehr haben Landwirte und Anwohnerinnen den Haltepunkt Flehm hübsch gemacht. Bei den Behörden wird der improvisierte Bahnsteig es aber schwer haben

Sven Ratjens ist ein neuer Typ Weltretter. *BWL meets Fridays for Future*. Er ist selbst in Lütjenburg groß geworden und kann sich an die Panzer erinnern, die hier in den Neunzigerjahren von Zügen entladen wurden, um an der Küste schießen zu üben. Er erinnert sich an die Touristen, die scharenweise mit Museumszügen aus Hamburg kamen. Großer Bahnhof für einen kleinen Jungen. Heute sagt er: »Zu sehen, wie so eine Infrastruktur einfach überwuchert und wie die Leute ihr nachtrauern, das hat was mit einem gemacht.«

Ratjens ist nicht allein. Er hat Verbündete. Erstens den Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg, den er mitgegründet hat. Sie treffen sich regelmäßig mit den Bürgermeistern. Zweitens eine Forschungsgruppe der Universität Kiel, die an diesem Mittwoch im August zum Ausflug angereist ist. Die Studierenden haben Salami und Brötchen fürs Picknick eingekauft und beladen die Draisinen mit ein paar Kisten Flens. Der dritte Verbündete ist ein grauhaariger Mann mit gebügeltem Hemd, ein alter Hase der europäischen Verkehrspolitik. Er zurrt auf der hinteren Draisine sein E-Bike fest. Für die Lütjenburger Verkehrswende ist diese Fahrt nicht unwichtig. Nachdem alle Sättel justiert sind, geht es los.

Kilometer 16. Die Fahrradraisinen werden von jeweils zwei Personen angetrieben, die auf Sätteln sitzen und in die Pedale treten. Der Strecke ist flach, die Bahn

eben, die Ausflugsgesellschaft kommt gut voran. Am Rand taucht der erste Kilometerstein auf.

Wie kauft man eine Bahnstrecke? Eigentlich nicht anders als ein Haus. Man verhandelt mit der Besitzerin über den Preis, geht zum Notar und lässt alles besiegeln. Allerdings sollte man vorher das Eisenbahngesetz lesen. Eine Bahnstrecke ist öffentliche Infrastruktur, die dem Schienenverkehr »gewidmet« ist. Das heißt: Wer die Strecke kauft, besitzt zwar den Boden, darf die Schienen aber nicht an den Schrotthändler verkaufen, nur weil sie im Dornröschenschlaf liegen. Dafür müsste die Bahnstrecke entwidmet werden. Über einen entsprechenden Antrag entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt. Anliegergemeinden können Einspruch einlegen.

So geschehen auf der benachbarten Strecke Neumünster-Ascheberg. Die Deutsche Bahn hatte einige Abschnitte an Gutshöfe in der Umgebung verkauft. Die Landwirte wollten ihre Äcker vergrößern, aber daraus wurde nichts. Nun besitzen sie einen Strich Land, mit dem sie nichts anfangen können. Auch Lütjenburg pochte stets auf seine Anbindung ans Bahnnetz – in der Hoffnung, dass eines Tages ein Prinz kommt, der die Hecken zerschlägt und wieder Züge fahren lässt.

Die Prinzen kamen und gingen. Der eine ließ ohne Genehmigung eine Schmalspurbahn fahren. Ein anderer schwärmte von Museumsbahnen, die stets Märchenbahnen blieben. Der nächste schaffte Draisinen an, die



Das Bahnhofsgebäude Klettkamp (links) wackelte früher, wenn Panzertransporte vorbeifuhren. Rechts: Informatikstudierende der Uni Kiel beim Ausflug. Ihr Traum: Autonomer Schienenverkehr

allmählich vergammelten. Nun ruht die Hoffnung auf Sven Ratjens und seinen Verbündeten.

Bevor er die Bahnstrecke kaufte, arbeitete Ratjens für eine Unternehmensberatung und managte Projekte für einen Autokonzern. Einmal hörte er im Radio einen Bericht, in dem der Vorstandsvorsitzende mit dem Abbau von Tausenden Arbeitsplätzen drohte, sollten die Klimaziele von Paris eingehalten werden. Am selben Tag, erzählt Ratjens, habe er an einer Werksführung teilgenommen und die vielen Roboter gesehen. »Wie heuchlerisch«, habe er gedacht. Wenn Arbeitsplätze durch Roboter ersetzt werden, sind alle happy, aber wenn es um Klimaschutz geht, wird öffentlich rumgehault. Es war eine schleichende Entfremdung.

Tagsüber arbeitete er nun weiter für Auto-Deutschland. Doch abends studierte er das Eisenbahngesetz und lernte Begriffe kennen, die wie Güterzüge daherkommen: Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz. Außerdem recherchierte er, wem die Bahnstrecke Malente–Lütjenburg gehörte: der Mittenwalder Eisenbahn-Immobilien-Gesellschaft. Deren Geschäftsführer war bereit, zu verkaufen.

Anfangs gab es die Idee, dass Hochschulen die Strecke zu Forschungszwecken erwerben. Zu kompliziert. Oder der Verein? Zu riskant. Die Politik war auch keine Hilfe. Der damalige Minister für Wirtschaft und Ver-

kehr, Bernd Buchholz (FDP), hatte schon eine Machbarkeitsstudie blockiert. »Wir standen hier alle in den Startlöchern, aber das Ding gehörte uns nicht«, sagt Ratjens. Dann fand er im Bekanntenkreis einen Investor, den er für seinen Plan begeistern konnte: Karl Brauckmann, Managing Director von Backwerk und Ditsch. Die beiden gründeten die Hein Lüttenborg Bahnstreckenverwaltungsgesellschaft mbH mit Ratjens als Geschäftsführer. Am 28. Februar fuhren sie zum Notar und unterzeichneten den Kaufvertrag.

Wie teuer? Betriebsgeheimnis. Ratjens spricht von einem »relevanten sechsstelligen Betrag«. Phase null der Bürgerbahn war damit vollendet. Die 17 Kilometer gehörten ihnen. Dann begann Phase eins: Fahrrad-draisinen, drei Stunden für 45 Euro, den Schlüssel gibt es bei der Touristeninformation von Malente. So kommt ein Teil des Kaufpreises wieder rein. Als Nächstes folgt Phase zwei. Deshalb sind die Informatiker hier.

Kilometer 15. Gegenverkehr. Betriebsausflug vom Jobcenter Plön. Zwei Männer und zwei Frauen auf einer Draisine. Sie wuchten ihr Fahrzeug zur Seite, um Sven Ratjens mit seiner Entourage durchzulassen. Kurze Pause, Small Talk. Der Mann mit dem Schnauzer und den Driving-Schuhen stellt sich als CDU-Abgeordneter im Kreistag Plön vor. Was hält er von den Reaktivierungsplänen? Ihm fehlten noch Informationen über die

Kosten, sagt er. »Linienverkehr sehe ich im Moment noch nicht.« In Kiel wird gerade eine 24 Kilometer lange Strecke zum Schönberger Strand reaktiviert, da wohnt er in der Nähe. Die Kosten stiegen immer weiter, nun ist von 52 Millionen Euro die Rede. Dem Abgeordneten ist das zu viel. Er überreicht seine Visitenkarte. Ach ja, für die Draisinen fände er eine Gangschaltung gut. CDU ab.

Kilometer 14. Der alte Hase. Manche Berufsbiografien werden von der Geschichte brutal aussortiert. Reaktorfahrer zum Beispiel, das sind die Leute, die ein Atomkraftwerk steuern. Früher Helden des Wirtschaftswunders, heute im Abklingbecken. Für Heiner Monheim, geboren 1946 in Aachen, lief es andersherum. Früher ein Außenseiter, heute Verkehrswende-Held. Er strampelt gut gelaunt auf der hintersten Fahrraddraisine und

Das Schild »P« ist ein Grund, warum es Widerstand gegen neue Züge auf alten Gleisen gibt. Es steht für »Pfeifen!«

ist ganz in seinem Element. »Viele sogenannte Nebenstrecken wurden mit System ausgehungert«, sagt er. Da fuhren die Züge irgendwann nur noch alle zwei Stunden, dann einmal vormittags, dann noch ein bisschen Güterverkehr, dann wurde stillgelegt. »Für die Verkehrswende brauchen wir die jetzt alle wieder.«

1978 schrieb Monheim für das Bundesministerium für Städtebau das erste deutsche Konzept für eine kommunale Fahrradpolitik. Er hat den Fahrradclub ADFC und das Bündnis »Bürgerbahn statt Börsenbahn« mitbegründet. Von 1985 bis 1995 leitete er das Referat für Verkehrsberuhigung und Stadtverkehr im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium. Er führte im Land das Semesterticket ein und reaktivierte mehrere Bahnstrecken. Dann ging er als Professor für Raumentwicklung nach Trier. Verkehrsberatung für Dutzende Städte von Aachen über Kopenhagen bis Zürich. Fernsehdebatten, Vorträge, Proteste, Manifeste. Eigentlich ist er seit 2011 im Ruhestand, aber Monheim macht immer weiter. Die Liebe führte ihn nach Norddeutschland, und an diesem Morgen hat sie ihn nach Lütjenburg gebracht – mit dem Auto, es ging nicht anders. Dörte Monheim stand auf dem Aldi-Parkplatz und sagte: »Mein Mann ist ein absoluter Autohasser. Nur nicht mehr so militant wie früher.«

Über das Geistergleis stolperte Heiner Monheim buchstäblich bei einem Spaziergang. »Ich dachte: Hoppla, wieso liegt da so eine komische Strecke, auf der sich nichts tut?« Der Fahrgastverband Pro Bahn brachte ihn mit Sven Ratjens in Kontakt. Wenn es einen ÖPNV-

Gott gibt, dann war das kein Zufall. Heiner Monheim ist heute der Vorsitzende des Malente-Lütjenburg-Vereins, Ratjens sein Stellvertreter. Ein Dreamteam.

Und das ist der Plan: Nach den Draisinen, in Phase zwei, sollen Hochschulen auf der Strecke neue Fahrzeugtypen erproben, am liebsten elektrisch betriebene Solartrams, kleiner und leichter als Regionalzüge, 50 bis 60 Stundenkilometer schnell, Zielgruppe: Touristen. Sieben Hochschulen haben Interesse bekundet, die Universität Kiel hat bereits einen Nutzungsvertrag unterschrieben. Phase drei: öffentlicher Nahverkehr mit Solartrams in der Sommersaison. Phase vier: ÖPNV rund ums Jahr. Und eines Tages, so der Traum, sollen auch Zwitterfahrzeuge kommen, die von der Schiene runterfahren und die letzten Kilometer bis zur Ostsee auf der Straße zurücklegen.

Wann soll das sein? »Deutlich früher als 2030«, sagt Ratjens. Immerhin steht die Reaktivierung der Strecke nun im Koalitionsvertrag der schwarz-grünen Landesregierung. Und das Bundeswirtschaftsministerium hat das Vorhaben für den Innovationspreis Reallabor nominiert. Pluspunkt: Weil das Gleis einst für Panzertransporte ausgebaut wurde, ist es noch gut in Schuss. Der Verein rechnet mit Gesamtkosten von zwei Millionen Euro für drei Fahrzeuge, die Schienensanierung sowie eine Ausweichstelle für den Gegenverkehr.

Kilometer 12,9. Die Draisinen fahren an einem Schild mit dem Buchstaben P vorbei. Dahinter kommt ein unbeschränkter Bahnübergang. »Dieses harmlose Schild«, sagt Heiner Monheim, »ist ein Grund, warum viele Reaktivierungen in den letzten 30 Jahren gescheitert sind.« P steht für »Pfeifen!«. Monheim erzählt, wie er als Beamter im Verkehrsministerium die Bahnstrecke Bielefeld–Osnabrück reaktiviert hat. Er sagt: »Auf dieser Strecke sind, was sehr sinnvoll ist, lauter neue Baugebiete direkt an der Schiene entstanden. Morgens fahren die ersten Züge um 4.30 Uhr. Und weil es so viele Bahnübergänge gibt, ist das ein permanentes Pfeifkonzert. Dann gibt es sofort eine Bürgerinitiative gegen die Reaktivierung. Das sind die Absurditäten unseres hoch geregelten Bahnsystems.«

Was ist die Alternative? Moderne Sensorik. Ampeln. Auf Sicht fahren. Die Kommunen müssten flexibler planen dürfen, sagt Monheim. Sven Ratjens sagt: »Die Technik ist nicht das Problem. Die größere Hürde ist das Genehmigungsrecht.« Da sollen Bahnsteige und Signalanlagen dann so ausgelegt werden, als würde übermorgen der ICE dort einfahren.

»Damals im Ministerium«, sagt Heiner Monheim, »war immer die Frage: Schreibst du deinem Minister auf, wo das Problem liegt, oder heulst du einfach nur mit den Wölfen?« Mit den Wölfen heulen heißt: Geh auf Nummer sicher, und sei ein Bedenkenträger. Antrag X verstößt gegen Paragraph Y, mit freundlichen Grüßen, Z.





Die Anführer der Lütjenburger Verkehrswende: Sven Ratjens (links) kombiniert Fridays-for-Future-Mindset mit BWL. Heiner Monheim hat 50 Jahre Berufserfahrung im Nahverkehrskampf

Das ist die Tragik der Verkehrswende, in drei Wörtern zusammengefasst: zu viel Wolfsgeheul.

Kilometer 12. Draisine von hinten. Wie überholt man hier eigentlich? »Ganz einfach«, sagt Ratjens: »Man hält kurz an und tauscht.« Das ist pragmatisch. Und diesen Pragmatismus vermisst er in Bahn-Deutschland. Die Bürgerbahn überlegt jetzt, ihre neuartigen Fahrzeuge erst mal nach Straßenbahnrecht anzumelden. Das ist weniger streng als das Eisenbahnrecht. Ähnlich machen es Karlsruhe, Chemnitz und Kassel, wo Trams aus der Stadt bis ins Umland fahren.

Man muss den Ausflug hier kurz verlassen und sich nach Berlin beamen. Am Potsdamer Platz hat die DB Netz ihr Hauptquartier. Das ist jenes Tochterunternehmen der Bahn, in dem 46.000 Menschen sich um das Schienennetz kümmern. Ups, die Drehtür am Eingang ist blockiert. »Technische Störung Tür« steht auf einem laminierten Schild, was eigentlich schon wieder lustig ist, jedenfalls sitzt man irgendwann zwei Männern gegenüber, die bei allem Frust über Störungen im Betriebsablauf ein paar Kilometer Hoffnung verkörpern. Klaus-Martin Feder und Felix Krüll, ein älterer Mann im Hemd und ein jüngerer mit Dutt, ein bisschen wie Monheim und Ratjens, nur mit mehr Schienen. In Deutschland sind noch 38.000 Schienenkilometer in Betrieb, davon gehören 33.000 der DB Netz. Feder und

Krüll sind für die Reaktivierung zuständig. »Wir gucken nach vorn«, sagt Feder, der Ältere.

Ende 2019 verkündete die Bahn ein Moratorium: Keine Stilllegung von Bahnstrecken mehr. Stattdessen sollte eine Arbeitsgruppe herausfinden, welche Abschnitte wiederbelebt werden können. Sie legte eine Liste mit 87 Strecken vor, insgesamt 1300 Kilometer. Nun waren die Bundesländer gefragt.

In einer idealen Welt hat jede kleine Stadt und jede große Gemeinde einen Gleisanschluss. Im real existierenden Deutschland gibt es die »standardisierte Kosten-Nutzen-Bewertung«. Dafür kassieren Fachleute 100.000 bis 150.000 Euro, nehmen sich viele Monate Zeit, schreiben hundert Seiten und mehr. Sie schätzen ab: Wie viele Personen werden die neue Zugverbindung nutzen? Wie viel Zeit sparen sie? Wie viele Verkehrsunfälle werden vermieden, wie viele Krankenhauskosten gespart, wie viele Tonnen CO₂ weniger ausgestoßen? Das ist der Nutzen. Die Kosten, das sind die Ausgaben für Bahnsteige, Brücken, Schranken. Nur wenn der Nutzen größer ist als die Kosten, geht es weiter.

Nach Gesprächen mit den Bundesländern und Verbänden wählte die DB Netz 20 Strecken mit insgesamt 245 Kilometern aus. Feder und Krüll arbeiten die Liste jetzt ab. Bis in gut zehn Jahren sollen dort überall wieder Züge fahren. »Das ist nur der erste Aufschlag«, sagt Feder. Krüll sagt: »Wir kommen wieder.«

Einen Kilometer vom Büro der beiden entfernt sitzt ein Mann, dem das alles nicht reicht. Dirk Flege leitet die Allianz pro Schiene, einen Dachverband von Umweltverbänden, Verkehrsunternehmen, Universitäten, Gewerkschaften. »Wir gucken aus der Vogelperspektive auf den Schienenverkehr«, sagt er. Und von da oben sieht er: »ein dramatisch kaputtgespartes und geschrumpftes Schienennetz in Deutschland, das auch im internationalen Vergleich peinlich ist«.

Flege hat zwar die Reaktivierungspläne der Bahn öffentlich unterstützt. Das Moratorium für Stilllegungen nennt er »eine Zeitenwende«. Aber: »Dass zwei Menschen sich im Bahntower mit dem Thema Reaktivierung beschäftigen, ist ein Witz. Das hat eine viel größere Dimension.« Auf der Bahn rumzuhacken sei zu billig, sagt Flege. Alle Bahnaktien gehören dem Bund. Und der komme über Lippenbekenntnisse nicht hinaus. »Es ist wie so oft: Die Schiene bekommt die schönen Worte und die Straße bekommt das Geld.«

Immerhin steht im Koalitionsvertrag der Ampelregierung, die Infrastruktursparte der Bahn solle künftig »gemeinwohlorientiert« arbeiten. Auch ein schönes Wort, aber was heißt das konkret? Bei der Bahn gibt es nun eine Arbeitsgruppe, die darüber nachdenken soll. Dirk Flege hofft, dass der Begriff eine Debatte auslöst. Er sagt: »Es macht überhaupt keinen Sinn, bei einem natürlichen Monopol wie der Schieneninfrastruktur eine Rendite einzufordern. Das verlangt der Bund bis heute von der DB Netz. Und das ist natürlich das Gegenteil von einer gemeinwohlorientierten Infrastruktur.« Auch die standardisierte Kosten-Nutzen-Analyse hält er für überholt. »Das ist ein völlig verkorkstes, überdimensioniertes, in Jahrzehnten von Beratern verunstaltetes Bewertungssystem.« Besser wären pauschale Richtwerte. »Da brauchen wir den kompletten Neustart.«

Lütjenburg hat 5000 Einwohner, Malente 11.000. Man muss kein Ingenieurbüro betreiben, um zu erkennen: In der standardisierten Kosten-Nutzen-Analyse würde diese Strecke wohl durchfallen. Heiner Monheim kritisiert, dass die Analysen auf Berufs- und Schulpendler fixiert sind und die Touristenmassen ignorieren.

Kilometer 11. Die Draisinen erreichen ein kleines Paradies. Gepflegter Rasen, ein Häuschen mit Holzliegestühlen, ein Sonnenschirm, ein Schmetterlingsbaum: Kletkamp, ein Bahnhof ohne Bahn. Hier wohnen Elke und Rolf Nagel. Sie haben das Gebäude vor 40 Jahren gekauft und liebevoll saniert. Wenn die Transportzüge mit den Panzern vorbeifahren, wackelte das Haus. »Es war beängstigend«, sagt Elke Nagel, »die Kinder fanden das gar nicht gut.« Nun ist es ruhig, aber die Nagels hätten gerne wieder mehr Betrieb.

In Deutschland wird gerne auf die Nimbys geschimpft, die Abkürzung steht für *Not in my backyard*. Die Nimbys wollen Windräder und Nahverkehr, aber

bitte nicht in Sichtweite. Rolf und Elke Nagel sind Pimbys. *Please in my backyard*. Sie engagieren sich in dem Verein, der die Wiederbelebung vorantreibt. Vor Bahnlärm haben sie keine Angst. »Wir machen selber Lärm«, sagt Rolf Nagel.

Kilometer 6,9. Picknickpause am Haltepunkt Malkwitz. Die Informatikstudierenden fachsimpeln bei Saft, Flens und Salami über die Bahn und die Welt. Sie werden die Fahrraddraisinen demnächst mit Kameras ausstatten, um Daten zu sammeln und künstliche Lokführer-Intelligenz zu trainieren. Dann können nämlich eines Tages auch autonome Fahrzeuge auf der Schiene fahren, bestellbar per App. Eine Rufbahn.

Sicher, es kann nicht die Zukunft sein, dass die Deutschen ihre Bahnstrecken jetzt selber kaufen. Ein funktionierendes Schienennetz zu unterhalten ist Aufgabe der Bahn, der Bundesländer, des Bundes. Aber

Die Schieneninfrastruktur soll künftig dem Gemeinwohl dienen, nicht mehr nur der Rendite. Was folgt daraus?

diese kleine Draisine, die von Lütjenburg nach Malente fährt, ist auf Zukunftskurs. Ihr Antrieb ist nicht Diesel und nicht Ökostrom, sondern Ideenreichtum und Mut.

Kilometer 0 - Malente. Fehlt nur noch die Weiche. Seit 1994 hat die Bahn die Hälfte aller Weichen aus dem Netz entfernt. Die Weiche in Malente gehörte auch dazu. Hier stoßen die 17 Kilometer aus Richtung Lütjenburg auf das Gleis von Lübeck nach Kiel. Ratjens will mit der Bahn über einen Wiedereinbau sprechen, da ist nämlich noch Plan B: dass der Regionalzug aus Lübeck erst mal ein paar Kilometer nach Malente Nord und weiter bis zur Landesfinanzschule fährt. Leider wird es dadurch wieder kompliziert, weil Straßenbahnrecht und Eisenbahnrecht dasselbe Gleis nutzen würden. Dann heulen wieder die Wölfe.

Zum Schluss noch ein Eis, der Ausflug ist zu Ende. Heiner Monheim soll auf seinem E-Bike die Salami mitnehmen. Sven Ratjens wird von seiner Freundin abgeholt. Die Informatiker müssen zurück nach Kiel. Normalerweise fährt von hier ein Zug, der nur 40 Minuten braucht. Heute fährt kein Zug. Die Informatiker drosseln ihr Innovationstempo und trotten durch den Ort. Schienenersatzverkehr. Auch ein schönes Wort. —

Max Rauner *fühlte sich einmal fast wie ein Gleisbesitzer: Im Interrail-Urlaub 1989 in Griechenland stand er im Niemandsland neben einer Schiene und gab dem Lokführer ein Handzeichen. Der Zug hielt an und ließ ihn einsteigen.*