



Mittwoch, 26. Oktober 2022, 13:00 Uhr  
~30 Minuten Lesezeit

# Respekt vor der Vergangenheit

Der Denkmalschutz in Deutschland steht seit Jahrzehnten unter Beschuss — doch der Wegfall historischer Bauten markiert einen sichtbaren Kulturverlust.

von Marcus Pacem  
Foto: Mo Photography Berlin/Shutterstock.com

*Denkmalschutz wird gerne als störendes  
Randphänomen abgetan, erst recht jetzt, wo sich*

*Deutschland auf einen wirtschaftlichen Niedergang vorbereitet. Doch haben nicht nur die seit Jahrzehnten immer wieder geschundenen Baudenkmäler dieses Landes an sich endlich mehr Zuwendung verdient, um auch künftig noch an ihre Geschichte erinnern zu können. Es geht um mehr: um Lebensqualität, die Ästhetik vieler Landschaften, zerstörerische Ignoranz und die Frage, wie viel Respekt wir den Relikten unserer Vergangenheit schulden.*

**„Wenn eine Gesellschaft es will, kann sie natürlich ihre** Denkmäler wieder abreißen“, kommentierte der Berliner Stadtentwicklungssenator Volker Hassemer 1995 die Absichten der Deutschen Bahn AG (DB), den Lehrter Stadtbahnhof zugunsten eines Neubaus einzuebnen (1).

Das damals gerade vorgestellte, novellierte Denkmalschutzgesetz des Landes konnte und wollte dem nichts entgegensetzen. Dass hier mitnichten „eine Gesellschaft“ im Sinne der Gesamtheit betroffener Bürgerinnen und Bürger etwas wollte, sondern der denkmalgeschützte Altbau schlicht einem Konzern bei seiner Zukunftsplanung im Weg stand, wurde in der zeitgenössischen Berichterstattung durchaus benannt: „Trotz der Vorbehalte der Anwohner und Kritiker des Eisenbahnmonstrums lässt die Bahn keine Zweifel aufkommen, dass sie sich vor Ort durchsetzen (sic!) wird“, hieß es in einem entsprechenden Artikel der *taz* (1). Und die DB setzte sich durch (2).

## **Wehrlos gegen die Wirtschaft**

Mit dem Abriss im Jahr 2002 verschwand vor Ort sämtliche Historie. Kostengründe vorschiebend wurden alle Bitten niedergeschlagen, doch wenigstens besonders markante Teile der alten Konstruktion des Lehrter Bahnhofs zu erhalten (3). An die skurrilen Fahrpersonalwechsel zwischen den (West-)Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und der (Ost-)Deutschen Reichsbahn (DR) erinnert jetzt nichts mehr.

So mussten ab 1984 mit der Übernahme der Betriebsrechte der S-Bahn durch die BVG, weil diese nicht die Verwaltung der stark gesicherten Bahnanlagen des DDR-Grenzbereichs umfassten, die bis dato zuständigen Reichsbahner in den Westen eilen, um ihren Zug im Lehrter Stadtbahnhof – nunmehr bis zum Mauerfall Grenzstation der Bahngesellschaften – abzuholen und ihn dann über die Humboldthafenbrücke, an der Günter Litfin im August 1961 beim Fluchtversuch zum ersten Mauertoten wurde (4), mit zurück in den Osten zu überführen.

„Es sterben keine Menschen, es werden nur alte Häuser ausgehöhlt und abgeräumt. Und doch ist es eine Schlacht“, schrieb Hanno Rauterberg 2007 im Zeit-Artikel „Ein Land auf Abriss“.

*„Seit 1945 sind weit mehr Baudenkmale gefallen als im Bombenkrieg. Gleich nach der ersten Vernichtungswelle aus der Luft begann in der Bundesrepublik die zweite. Sie nannte sich Wiederaufbau, war aber eigentlich ein Abbau und tilgte vieles, was sich nicht fügen wollte ins Konzept der autogerechten Stadt. Jetzt, so scheint es, rollt die dritte Abrisswelle, und diesmal ist es der flexibilisierte Mensch mit seiner flexibilisierten Weltsicht, der die Zerstörung vorantreibt. Offenbar gilt im SMS-DSL-Wireless-Zeitalter ein eigenwilliges Denkmal nur mehr als Ballast“ (5).*

***In den drei Jahrzehnten nach 1975 wurden bundesweit geschätzt 300.000 Baudenkmäler zerstört. Nicht nur, dass deren Ableben den zuständigen Behörden oft gar***

***nicht bekannt war, wurde der Kahlschlag regelmäßig mit hohen Fördergeldern unterstützt.***

Bezogen auf den von der Bundesregierung aktuell geschätzten Bestand von 1,3 Millionen Kulturdenkmälern wäre das ein Verlust von beinahe 20 Prozent – Minimum (6)!

Besonders fatal entwickelte sich die Idee, im Rahmen des Programms „Stadtumbau Ost“ seit Mitte 2003 den Abriss ungenutzten Wohnraums mit 60 Euro pro Quadratmeter zu bezuschussen, um Städte mit hohem Leerstand vor dem totalen Verfall ihres Immobilienmarktes zu bewahren (7). Denn es verschwanden natürlich zuerst die alten Gebäude, deren Unterhalt teuer war und bei denen schlechte Aussichten auf Vermietung bestanden. Ein jahrelanger Aderlass der Kultur zugunsten des Kapitalismus begann.

Dabei ist selbstverständlich, dass nicht alle Denkmäler ewig erhalten bleiben. Erneuerungen müssen stattfinden (können), und manches Mal kommt auch dem historisch Interessierten der Status des Denkmals für ein Objekt skurril vor. Was schockiert und verstört, ist die ungebremste Radikalität dieser Vernichtungswellen, deren Hintermänner und -frauen den Eindruck entstehen lassen, dass es quasi gar keine Alternative gäbe. Mit dem Wort von der „Alternativlosigkeit“ hat Deutschland nun beileibe keine guten Erfahrungen gemacht, zu keiner Zeit. Deshalb lohnt sich ein genauerer Blick auf die tatsächliche Beschaffenheit dieser „höheren Gewalt“, die den Denkmalschutz zerschlagen will.



***Die Taktik des Verfallenlassens: Oft werden Denkmäler jahrelang sich selbst überlassen und aus finanziellen oder personellen Gründen nicht ihrem eigentlichen Wert entsprechend erhalten.***

Die traurige Konsequenz veranschaulicht hier der im Januar 1970 stillgelegte Bahnhof Altenkirchen auf der Halbinsel Wittow.

## **Ein verlorenes Paradies**

In aller Regel, das erkennt man schnell, ist Denkmalschutz doch eher eine Sache des Wollens. Für bekannte Fälle, bei denen der Erhalt von schutzwürdigen Bauten tatsächlich durch höhere Gewalt verhindert wird, muss man weit reisen: Nach Pripjat beispielsweise, in die einstige Satellitenstadt für die Arbeiter des sowjetischen „Tschernobylener Atomkraftwerks namens W. I. Lenin“, in unmittelbarer Nähe zur ukrainisch-weißrussischen Grenze gelegen.

Pripjat ist eine Stadt, die nach ihrer Grundsteinlegung 1970 nicht einmal erwachsen werden konnte, bis ihr abrupt das Leben genommen wurde (8).

Die Tragik, die die Reaktorhavarie im berüchtigten „Block 4“ am 26. April 1986 den 50.000 Einwohnern brachte, hat die Literaturnobelpreisträgerin Swetlana Alexandrowna Alexijewitsch in ihrem Buch „Tschernobylers Gebet“ (9) von 1997 auf eine einprägsame Weise vermittelt. In Literatur und Erinnerungen wirkt Pripjat wie ein verlorenes Paradies, erscheint als „eine der glücklichsten Städte der UdSSR“ (10).

Nicht zuletzt dürfte das daher rühren, dass die Bevölkerung, die einerseits mit einem Altersdurchschnitt von 26 Jahren außerordentlich jung und andererseits eine Konzentration von hoch qualifizierten Ingenieuren und Industriearbeitern mit einem dreimal so hohen Verdienst wie im Rest der Sowjetunion war, ein Leben über dem damaligen sowjetischen Standard führte.

Ehemalige Einwohner schwärmen noch heute von den vielen Festen, der guten Versorgung und Einrichtungen wie dem *Kino Prometheus* am zentralen Platz der Kurtschatow-Straße oder dem *Café Pripjat* oberhalb des Tragflächenboot-Anlegers am namensgebenden Fluss (11) – „Pripjat war eine beispielhafte Stadt der Sowjetunion Union und das Leben in ihr war ein Privileg“ (12). Im September 1985 berichtete das ukrainische Staatsfernsehen in einer Kurzdokumentation über die Geburtenrate, die so hoch war, dass man mit dem Bau von Kindergärten nie nachkam (13) – und die arglosen Einwohner feierten acht Monate später an ihrem Schicksalstag noch 16 Hochzeiten.

Am Sonntag, dem 27. April 1986, wurden sie evakuiert und dabei bewusst in dem Glauben gehalten, sie könnten bald zurückkehren. Doch Pripjat blieb infolge der nur vier Kilometer entfernten, tödlich strahlenden Reaktorrüine als Zentrum der bis heute bestehenden Sperrzone unbewohnt. Wertstoffdiebe plünderten auf ihrer Suche nach allem noch Veräußerbaren die Häuser und ließen nur leere, graue Ruinen zurück. Die Natur erobert sich mit den Jahren die Stadt zurück.

Immer wieder organisierten ehemalige Einwohner und Geschichtsinteressierte Initiativen, die Stadt zum Denkmal (14), gar zum UNESCO-Weltkulturerbe (15) erklären zu lassen. Tatsächlich wurden seit 2017 im 18 Kilometer südöstlicher gelegenen, eigentlichen Ort Tschernobyl zwei Hostels für Touristen eingerichtet; Aufenthalte dort sind allerdings genehmigungspflichtig. Das ukrainische Ministerium für Umweltschutz und natürliche Ressourcen erklärte 2020, dass ein Leben im Umkreis von zehn Kilometern zu „Block 4“ nie wieder möglich sei, selbst wenn die aktuelle Sperrzone in etwa 50 Jahren wieder geöffnet werden könnte (16). Die Strahlenbelastung ist schlicht zu hoch, selbstverständlich auch für alle Projekte einer Restauration, die für längere Zeit ein beachtliches Arbeiteraufgebot erfordern würden.

In den vergangenen fünf Jahren nahm das ukrainische Innenministerium Pripjat in Beschlag und ließ die Nationalgarde dort Schießübungen absolvieren, wobei einige zentrale Gebäude beschädigt wurden. Anfang Februar 2022, keine zwanzig Tage vor der russischen Offensive, fand noch ein groß angelegtes Manöver unter Beteiligung auch mechanisierter Kräfte statt (17).

Der Traum von der Rettung dieses „Paradieses“ wird also ein Traum bleiben, während die Zeitzeugen nach und nach aussterben. Den geschichtlichen Bogen über die Atommetropole in der sumpfigen Waldregion am rechten Ufer des *Pripjat* spannte die Eisenbahntrasse zwischen Owrutsch und Tschernihiw. Die Bahnverbindung mit Brücke über den Fluss bei Janow und damit die besseren Transportmöglichkeiten für Baumaterial waren der Grund, weshalb 1967 die Wahl des Standortes für das zu errichtende Atomkraftwerk auf die Region Tschernobyl statt auf das zentralukrainische Ladyschin fiel (18).

Noch am Vortag an der Evakuierung beteiligt (19), passierte der Fernzug Nummer 191 Moskau-Chmelnyzkyj am 29. April 1986 ein

letztes Mal ohne Halt den Bahnhof Janow, drei Kilometer vom Kernkraftwerk entfernt, ehe er ab dem darauffolgenden Tag über Kiew umgeleitet wurde (20).

## Weitgehende Lockerungen

Erfreulicherweise hat die Bundesrepublik Deutschland keine derartigen Probleme beim Denkmalschutz. Hierzulande ergeben sich die aktuellen Probleme des Denkmalrechts aus zum Teil unzureichenden Regelungen einzelner Bereiche in den Denkmalschutzgesetzen der jeweiligen Bundesländer. Diese machen es einerseits schwer, die Zahl der Denkmäler zu überblicken, und werden andererseits oft privaten Besitzern kleinerer Immobilien zum Verhängnis.

***Auch wenn diese Problematik einer Lösung bedarf, darf sie nicht darüber hinwegtäuschen, dass Großbauvorhaben meist Mittel und Wege finden, den Denkmalschutz zu umgehen. Daraus resultieren dann oft die wirklich schwerwiegenden Verluste, die ein Familienvater durch die unsachgemäße Sanierung seines Fachwerkhauses nie verursachen könnte.***

Deshalb sollte der Denkmalschutz besonders gegenüber Großprojekten hochgehalten werden.

Doch sank er im konservativen Bayern in diesem Jahr am tiefsten. 2014 hatte die Regierung Seehofer die sogenannte 10H-Regelung auf den Weg gebracht, die den Bau von Windkraftanlagen grundsätzlich verhinderte, wenn nicht das zehnfache der Anlagenhöhe als Distanz zum nächsten Wohngebiet eingehalten wird. Ausnahme: Die betreffende Gemeinde entschied sich explizit dafür. Damit waren sämtliche Windkraftprojekte quasi im Handstreich ausgeschaltet worden.

„Denn“, so klagte der bayerische Landesvorsitzende des Bundesverbandes WindEnergie damals, „wenn ich mir Bayern ansehe und um die Wohnbebauung Kreise von zwei Kilometern lege, dann bleiben 0,05 Prozent der Landesfläche übrig.“ (21)

Dann kam die Hundertachtziggradwende: Im April 2022 wurde die 10H-Regel lahm geschossen, findet jetzt in ausgewiesenen Vorranggebieten keine Anwendung mehr (22). Unter dem Motto „Bayern bringt Denkmalpflege und Klimaschutz zusammen“ kündigte die bayerische Staatsregierung am 2. August 2022 dann noch „Neuerungen“ im Denkmalschutzgesetz an, die einen erleichterten Einsatz erneuerbarer Energien im Denkmalbereich ermöglichen sollen. Dazu „sind weitgehende Lockerungen bei der Errichtung von Windenergieanlagen in der Nähe von Denkmälern vorgesehen“ (23).

Nur Tage später war der Gesetzesvorschlag beschlossen. „Für Windrad-Projekte gilt künftig: Das Landesamt für Denkmalpflege legt eine Liste von etwa 100 ‚besonders landschaftsprägenden Denkmälern‘ vor, etwa das Schloss Neuschwanstein, die Walhalla bei Donaustauf oder die Befreiungshalle in Kelheim“, schrieb die *Süddeutsche Zeitung* (SZ).

„Bei den anderen Tausenden Objekten soll es gar keine Prüfung auf einen Interessenkonflikt mehr geben. Der Denkmalschutz steht dem Windrad hier nicht mehr im Wege“ (24).

Damit ist der Stöpsel aus der Wanne. Zwar ist noch nicht ganz klar, ob in der Praxis auch der Abriss von Denkmälern erfolgen wird, doch ihre landschaftliche Kulisse können sie im Fall der Fälle ganz sicher nicht beibehalten. Die Einzigartigkeit der allermeisten Denkmäler hängt aber wesentlich von ihrem Zusammenspiel mit der Umgebung ab – *Tichys Einblick* veröffentlichte eine Fotomontage mit einer von Windrädern flankierten Münchener Frauenkirche (25) –, sodass man sich ihren Erhalt dann oft auch schenken könnte.

Doch die Medien leisten Schützenhilfe: „Die Energiewende werde durch den Denkmalschutz ausgebremst, beklagt die Windkraftbranche: Rund 10 Prozent der geplanten Anlagen lägen deshalb auf Eis“, untertitelt die *Tagesschau* einen Artikel von Torsten Mandalka (26). Am selben Tag erschien dieser Beitrag inhaltsgleich auch beim *Rundfunk Berlin-Brandenburg* (RBB), und nicht nur kleinere Newsportale, sondern auch die *SZ* und schließlich das linke *nd* übernahmen. „Laut einer Erhebung der Fachagentur Windenergie an Land werden mehr als 10 Prozent aller beantragten Windenergieanlagen aus Gründen des Denkmalschutzes abgelehnt. (...) Grundlage dieser Zahlen sind Umfragen und Erhebungen der Verbände bei den Projektierern“, schrieb das *nd* Ende September (27).



***Ziehen die Aufmerksamkeit doch massiv auf sich: Im Februar 2022 stören diese Windkraftanlagen in Nordhessen das Winterpanorama und erdrücken dabei nicht nur die malerische Atmosphäre insgesamt, sondern vor allem auch den historischen Pferdeschlitten in der Bildmitte.***

**Mit Vorsicht zu betrachten**

Allein die Auswertung der entsprechenden Umfrage hatte offensichtlich keiner und keine der Schreibenden gelesen. Die Behauptung, „schätzungsweise 10 Prozent der bundesweit in Genehmigungsverfahren befindlichen Projekte würden durch Denkmalschutz be- oder verhindert“, entstammt einer Aussage des Vorsitzenden des *Wirtschaftsverbands Windkraftwerke*, Lothar Schulze, auf einer Pressekonferenz in Berlin an dem Tag, an dem auch Mandalkas Artikel erschien (28). Die Umfrage der *Fachagentur Windenergie* – laut eigenem Fazit eine „nicht repräsentative Stichprobe“, die „mit Vorsicht zu betrachten“ (29) sei – stützt das nicht.

Von den 309 in die Umfrage eingebrachten Windkraft-Bauvorhaben wurden seit Januar 2017 136 genehmigt, 89 abgelehnt oder zurückgezogen, 84 versandeten anderweitig, ohne dass überhaupt ein gesetzmäßiger Antrag gestellt wurde. Von den insofern für die Frage nach Genehmigung und Ablehnung interessanten 225 Vorhaben lässt sich nicht genau sagen, wie viele von Behörden genehmigt oder abgelehnt wurden, da dies nicht ausgewiesen ist (30). Es können nicht alle 89 Projekte sein, die nach Antragstellung aufgegeben wurden, denn darunter fallen auch die zurückgezogenen ...

***Wie auch immer, es finden sich unter diesen 89 nur neun Fälle, in denen der „Denkmalschutz eine Rolle“ (31) spielte, bei dreien davon die einzige. Das entspricht 10,11 Prozent der nach Antrag entfallenen, exakt vier Prozent aller beantragten und 2,91 Prozent aller in der Umfrage erfassten Bauvorhaben.***

Zugunsten der Windkraft-Verfechter kann davon ausgegangen werden, dass ein Bauunternehmer wohl kaum aus Denkmalschutzgründen seinen Antrag selbst zurückzieht. Aber selbst dann ist die Zahl in den Artikeln um mehr als 100 Prozent zu hoch angegeben, zumal sich die Autorinnen und Autoren der Texte

erdreisten, dieser als energiewendebedrohend dargestellten Gefahr dümmlich wirkende Beispiele von längst verfallenen Gebäuden gegenüberzustellen, bei denen „der Istzustand keine Rolle spiele, sondern der Idealzustand zähle, denn es könnten auch wieder bessere Zeiten kommen“ (32).

Diese zugegebenermaßen wirklich kuriosen Einzelfälle sind dabei übrigens zwischen den Beiträgen von *Tagesschau*, RBB, privaten Plattformen und Branchenverbänden (33) genauso austauschbar wie die (fehlerhafte) Interpretation der Studie, auf deren mangelnde Repräsentativität nirgends hingewiesen wird.

## Entwürdigung durch Irrelevanz

Es ist schleierhaft, weshalb Personen wie der Vorsitzende des Wirtschaftsverbands Windkraftwerke Schulze ausgerechnet gegen den Denkmalschutz ausholen. 237 der beantragten Windräder in der Aufstellung der *Fachagentur Windenergie* scheiterten an planungs- und baurechtlichen Problemen, bei 162 Bauwerken behielt der Rotmilan die Lufthoheit und 47 Rotoren konnten aus Gründen der Flugsicherung nicht aufgerichtet werden. All dem – und vielem anderen – nachgeordnet erscheint im unteren Teil der Liste das Denkmalphänomen.

Und das ist dann, wenn es einmal auf den Plan gerufen wird, in aller Regel ein eher unwichtiger von mehreren Konfliktpunkten. Ein Beispiel dafür ist die Debatte um das Windenergieprojekt im bayerischen Pfaffenwinkel, die um den Jahreswechsel 2020/21 durch die Regionalpresse ging.

Weil man von der in elf Kilometern Entfernung zum vorgesehenen Standort liegenden Wieskirche, eines der touristisch am meisten frequentierten Gotteshäuser in Bayern, eventuell ein Rotorblatt

hätte sehen können, wurde befürchtet, dass die UNESCO ihr Welterbeprädikat zurückzieht: „Sobald von der Wieskirche aus auch nur ein Stück Flügel zu sehen ist, fällt der Status des Weltkulturerbes weg“, stellte die CSU-Landrätin im Umweltausschuss des Kreistages klar (34).

Ein Landtagsabgeordneter der Grünen brachte das zuständige Ministerium noch zur Einsicht, scheiterte dann aber – am Rotmilan, der rund um die Wiesen nistet. Und am Deutschen Wetterdienst, dem die Windräder ein Wetterradar verstellt hätten (35).

Sicherlich, und auch das gehört zur Wahrheit, wurde der Denkmalschutz in der Vergangenheit schon manches Mal als Mittel des Widerstands gegen Bauvorhaben genutzt, obwohl es augenscheinlich nicht oder nicht wirklich um das Denkmal an sich ging. Ein prominentes Beispiel dafür ist das Bahnprojekt *Stuttgart 21*.

„Als hätten sie das Ungemach bereits geahnt, errichteten die Architekten Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer ihren Bahnhof zwischen 1911 und 1928 als eine Art Burgtor zur Moderne, trutzig und erhaben, so als sollte dieser Bau der fortwährenden Beschleunigung etwas entgegensetzen, etwas Bleibendes und Würdevolles“, interpretierte Hanno Rauterberg im Januar 2009 das vom „Größenwahn“ der Deutschen Bahn bedrohte Hauptgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs. „Doch mit der Würde ist es aus, die Seitenflügel des Bahnhofs sollen abgerissen werden, und auch die grandiose Halle bleibt nicht unangetastet“ (36).

Der DB war es egal, dass der gewünschte Umbau des Kopfbahnhofs zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof in der Landeshauptstadt Baden-Württembergs sämtliche Versprechungen, die seine Befürworter machten, nicht würde halten können. Ende August 2010 forderte sogar „einer der Väter von Stuttgart 21“, der Stararchitekt Frei Otto, einen sofortigen Baustopp, weil der geplante Neubau eines Tiefbahnhofs „*Leib und Leben*“ unzähliger Menschen

aufs Spiel setze (37). Trotzdem begann zeitgleich der Abriss des denkmalgeschützten alten Hauptbahnhofgebäudes (38).

Großdemonstrationen mit mehreren Zehntausenden Bürgern und unzähligen Protestaktionen formierten sich. Es gab beileibe genug Kritik an „Stuttgart 21“, nur waren die 282 zu fällenden Bäume im nahe gelegenen Schlossgarten und die anstehende 30 Kilometer lange Untertunnelung der Stadt sicher die gewichtigeren Argumente, was das sterbende Baudenkmal entwürdigend zu einem Randphänomen degradierte.

***An den beginnenden Baumfällarbeiten entzündete sich auch der „Schwarze Donnerstag“, an dem die Polizei am 30. September 2010 in einem vom Ministerpräsidenten persönlich angeordneten Einsatz Demonstranten mit Schlagstöcken prügelte, illegalerweise Pfefferspray gegen Schüler einsetzte sowie mit gezieltem Wasserwerfereinsatz einem betagten Protestler die Augenlider zerriss und ihm so für immer die Sehkraft nahm (39).***

„Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt nicht mehr bauen“, räumte DB-Vorstand Richard Lutz 2018 schließlich ein und machte „zugleich deutlich (...), dass es wirtschaftlicher sei, das Projekt fortzuführen als abzubrechen“ (40).

Das Infrastrukturvorhaben Stuttgart 21 gilt bereits heute als Milliardengrab: „Sie investieren zehn Milliarden in eine schiefe Haltestelle ... an der wahrscheinlich nie ein Zug hält“ (41).

Da es in den meisten Fällen mindestens eine Handvoll guter Alternativgründe gibt, ist dieser „unlautere“ Missbrauch von Denkmälern als Bremsklotz eigentlich nicht der Rede wert – Ausnahmen mögen die Regel bestätigen. Es wäre im Gegenteil schön und täte von Zeit zu Zeit sicherlich gut, würden Denkmäler in Deutschland den Respekt genießen, der sie in die Lage versetzte,

aufkommende Hässlichkeiten im Alleingang zu verhindern. Diesen Respekt bringt ihnen aber kaum jemand entgegen, auch diejenigen nicht, die von ihm profitieren würden.

So ließ der Einfall der sozialdemokratischen Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns aus dem Jahr 2015, die Küste vor Kühlungsborn mit einem zehn Kilometer breiten Streifen aus Windrädern zu verstellen, ausreichend Einheimischen den Atem stocken, um bis heute blockiert zu werden (42). „Ganz Kühlungsborn hat Protest geflaggt – überall im Ort hängen die Transparente der Windparkgegner“, berichtete die *Welt* damals (43).

Der denkmalgeschützte Wachturm – ein Relikt der innerdeutschen Grenze direkt am Kühlungsborner Strand – tauchte in den Begründungen allerdings überhaupt nicht auf, obwohl er durch die „Wand aus Stahl“ ein Maximum an Bedrängnis erfahren hätte. Relevant waren nur die Interessen der Tourismusbranche, die um ihren herrlichen Sonnenuntergang am Meer gebracht worden wäre.

## **Offenkundiges Nischendasein**

Diese – ich kann es nicht anders nennen – Trollberichterstattung lässt zudem den Eindruck entstehen, dass Denkmäler, im fragwürdigen oder verfallenen Zustand, die Energiewende nur fürchten müssen, wo tatsächlich aktiv etwas für „erneuerbare Stromgewinnung“ getan wird. Hervorragend erhaltene, unzweifelhaft schützenswerte Denkmäler, die passiv vor den Auswüchsen grüner CO<sub>2</sub>-Panik auf dem Rückzug sind, sind in den Medien so gut wie nicht zu finden – und die Ausnahmen sind in ihrem Effekt auf die öffentliche Meinungsbildung zu vernachlässigen. Dennoch gibt es sie und es trifft einen der Schlag, welchen Tribut die Klimaschutzpläne diesbezüglich fordern.

Im kommenden Jahr soll die CO<sub>2</sub>-Bepreisung auch für Kohle greifen. Die Idee, Anreize für die Verbrennung von weniger Kohle zu setzen, ist durchaus auch ohne Klimaschutzinteressen richtig, denn ihr Abbau verwandelt jede betroffene Region in eine Mondlandschaft.

Allerdings ist jetzt, wo die Kohlekraftwerke die Heimatfront des Dritten Weltkriegs gegen Russland stützen sollen, dieser löbliche Einfall dahin, und jede zusätzliche Besteuerung erhöht einfach nur den Abnahmepreis. Doch auch unter „normalen“ Bedingungen wäre dieser Plan dort zu einem Problem geworden, wo es ohne Kohle einfach nicht geht – zum Beispiel bei technischen Verkehrsdenkmälern (44).

Auf dem einstigen Territorium der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) blieben mehr von ihnen erhalten als im Westen. Die gemütlichen, stilvollen Dampfeisenbahnen aus der Zeit, als Züge noch Charakter hatten – sie fahren im Harz, bei Bad Doberan oder in der Lausitz und ziehen dabei nicht nur ihre Liebhaber an, sondern unterstützen ihre jeweiligen Regionen vor allem in der Tourismushochsaison als gern gesehene Alternative zum Straßenverkehr.



***Mit erhobenem Haupt: Ein Zug der Rügensch  
BäderBahn verlässt im August 2022 den Bahnhof  
Putbus. Obwohl durch diverse „fahrgastfreundliche“  
Modernisierungen manches von dem historischen  
Eindruck der Kleinbahn verloren gegangen ist, bleibt sie  
in ihrer Ausstrahlung einzigartig.***

Historische Eisenbahnen fristen selbst im Denkmalschutz seit jeher ein offenkundiges Nischendasein. Der Umgebungsschutz wird ihnen im Gegensatz zu Kirchen, Gutshöfen und Schlössern so gut wie nie gewährt. Gerade im Normalspurbereich steht in aller Regel nur das Rollmaterial, also Lokomotiven und Waggonen, unter Denkmalschutz, die überwiegend von der Deutschen Bahn genutzten Trassen aber nicht.

Die vereinzelt stattfindenden Sonderfahrten mit Museumsstücken, wie beispielsweise die alljährlich adventlichen Stadtrundfahrten ab Hauptbahnhof München, wirken dann tatsächlich etwas sonderbar. Bieten ihnen doch weder die modernen Bahnhöfe noch die Hochspannungsleitungen unterwegs das richtige Ambiente.

Allein der Gedanke, was hier durch den Kampf um das historische Erscheinungsbild eines einzigen Streckenabschnitts für Windkraftanlagen zu verhindern wäre, unterstreicht die Lächerlichkeit von Beiträgen, in denen wie im *nd* behauptet wird, dass der Denkmalschutz „riesige Flächenpotenziale ausschließt“ und auf „absurde“ Weise „die Energiewende blockieren“ würde. Dafür lässt sich nicht ein einziges Beispiel finden und selbst wenn, würde es in der Interessenabwägung den Kürzeren ziehen.

Für die Dreharbeiten von „Babylon Berlin“, eine im Jahr 1929 spielende Serien-Koproduktion von ARD und Sky, die sich in den ersten beiden Staffeln ausgiebig mit einem Güterzug beschäftigt, gestaltete sich das Finden eines passenden Drehortes für längere Überlandfahrten zwar schwierig, aber letztlich als machbar (45). So

wird dem Energiewendeziel der Deutschen Bahn, bis 2025 immerhin 70 Prozent des Streckennetzes zu elektrifizieren, am Ende der Denkmalschutz weit weniger im Wege stehen als das schleichende Vorankommen der Bauarbeiten an sich (46).

## Feuriges Herz

Der Selbsterhaltungstrieb der historischen Eisenbahn ist dort umso hartnäckiger, wo auch das Streckenbild noch einigermaßen intakt und der Nostalgiebetrieb über Sonderfahrten hinaus häufig ist. Dergestalt zeichnen sich vor allem die separaten Schmalspurbetriebe aus. Wie es die Bezeichnung bereits andeutet, könnten die DB-Züge mit normaler Spurweite hier gar nicht fahren – der Abstand zwischen den Schienen ist zu gering. Keine nachträgliche Elektrifizierung also und auch sonst nur die notwendigsten Modernisierungen, weil das Schmalspurkonzept, das mit preisgünstigerem Eisenbahnmateriale den seit Anfang der 1870er-Jahre überwiegend brachliegenden lokalen Bahnbau wieder in Schwung brachte, eigentlich schon seit Ende des Ersten Weltkriegs überholt ist.

In den alten Bundesländern wurden Schmalspurbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg flächendeckend stillgelegt. Der Dampfbetrieb kam dort schon lange vor der Wiedervereinigung aus der Mode. Im Osten konnte man sich das gar nicht leisten.

Ein drastisches Beispiel ist die *Selketalbahn* bei Wernigerode, die nach dem Krieg wie die meisten Schmalspurbahnen in der Sowjetischen Besatzungszone zunächst als Reparaturleistung demontiert worden war. Bereits ab Herbst 1946 wurden bis 1950 zwar Teilstrecken wieder aufgebaut, aber aus finanziellen und wirtschaftlichen Gründen blieb 35 Jahre lang eine Lücke im Netz der *Selketalbahn*. Diese wurde erst 1983 geschlossen, als das neue

Heizwerk des VEB *Pyrotechnische Fabrik Silberhütte* mit Braunkohle versorgt werden musste (47). Gleich zwei Dampflokomotiven zogen die Kohlezüge auf der Bahn, um den Betrieb sicher zu stellen, und sie taten das auch noch bis zur Wende 1989 (48).

Bereits 1972 – mit einem „Beschluss zum langfristigen Erhalt der touristisch bedeutsamen Schmalspurbahn“ des DDR-Verkehrsministeriums – zum „technischen Denkmal“ ernannt (49), wurde die *Selketalbahn* ab dem Sommerfahrplan 1984 wieder für den Personenverkehr geöffnet.

Die *Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)* übernahm 1993 von der DR Infrastruktur, Fahrzeuge und Betriebsführung auf dem Harzer Schmalspurnetz, das aus den drei Einzelstrecken **Harzquer-**, **Selketal-** und **Brockenbahn** besteht. Mit 140,4 Kilometern Länge ist es das größte zusammenhängende Schmalspurnetz in Deutschland. Heute bringen zwischen April und November noch 13 dampfbespannte Züge der *Harzer Schmalspurbahnen (HSB)* täglich Passagiere von Quedlinburg nach Harzgerode, manchmal auch bis zur Eisfelder Talmühle, und zurück.

Bei der *Brockenbahn*, die 1998 ihren 100. Jahrestag feierte, schnaufen bis Ende November immerhin jeden Tag sechs Dampfzüge mit Wanderern und Schaulustigen den steilen Weg bis zur Brockenkuppe mit der heute zum Besucherzentrum umgenutzten ehemaligen sowjetischen Abhöranlage hinauf (50).

Der Fuhrpark der HSB umfasst diese 100 Jahre fast vollständig: Da sind die zehn baugleichen seit 1956 in Dienst gestellten „Brockenlokomotiven“ vom VEB *Lokomotivbau „Karl Marx“* Babelsberg (51). Schon etwas älter ist Lokomotive 99 7222 aus Berlin, die 1931 ihren Dienst antrat und seit 1966 in Wernigerode stationiert ist (52). Mit Abstand die Älteste ist jedoch die „Mallet“ 99 5901 von 1897, die nur noch vor Sonderzügen Verwendung findet (53). Bis in die Zeit der Industrialisierung des Deutschen Reiches unter den

Kaisern Wilhelm I. und Wilhelm II. reicht das HSB-Sortiment zurück, als die Eisenbahn gerade eine beliebte Alternative zu Pferdefuhrwerken wurde und als zentraler Faktor des wirtschaftlichen Aufschwungs fugierte.

Nachdem 1835 bei Nürnberg gerollt war – importiert aus England, weil man hierzulande noch nicht über die technischen Kenntnisse verfügte –, wuchs das Streckennetz schon bis zur Reichsgründung 1871 auf 20.500 Kilometer an, heute mehr als 37.000 Kilometer (54). Wer sich mit dieser Geschichte befasst, erkennt schnell, dass ohne die Dampfeisenbahnen das heutige Deutschland schlicht und ergreifend nicht vorstellbar gewesen wäre: Fabriken, Gruben und landwirtschaftliche Betriebe hätten sich ohne ihr Zusammenspiel nicht etablieren können.

Dieser Relevanz waren sich die zeitgenössischen Entscheider durchaus auch bewusst, wie der Widerstand der einzelnen Länder gegen die Versuche Otto von Bismarcks unterstreicht, alle Bahnanlagen 1873 unter die Kontrolle der preußischen Krone zu bringen (55). Das zu diesem Zweck gegründete „Reichseisenbahnamt“ entwickelte sich zu einem historischen Fehlschlag.

***Es wirkt fast zielstrebig, dass gerade unter der Fuchtel jener Bundesregierung, die sich im Schatten der Ahnungslosigkeit von Millionen Bürgerinnen und Bürgern an der Deindustrialisierung der Bundesrepublik versucht, auch diese hochbetagten Veteranen der deutschen Infrastrukturentwicklung mit dem Tode bedroht werden.***

Noch schlägt das feurige Herz, die kleinen Lokomotiven sind lebendig, atmen, drücken schnaufend ihre Anstrengung aus und machen bei jedem Halt, bei jedem Bahnübergang pfeifend auf sich aufmerksam. Zweieinhalb Dutzend Tonnen Stahl, die jedem Fahrgast

eine Freundschaft anbieten – und je näher man ihnen an kalten Tagen kommt, desto deutlicher spürt man, wie einem buchstäblich warm ums Herz wird.

## Todesurteil Kostenfalle

Aber der Unterhalt der gefräßigen Maschinen kostet auch ziemlich viel. Es hat einen Grund, weshalb ein Erwachsener für die rund 190 Kilometer lange Sonderfahrt im Schlepptau einer Schnellzuglokomotive von 1928, die die *BayernBahn GmbH* für den 3. Dezember 2022 plant, 75 Euro bezahlen soll. Die Steinkohle, die die Dampflokomotiven zum Heizen brauchen, wird seit 2018 nicht mehr in Deutschland gefördert und muss seither aus Polen importiert werden. „Das kostet gegenwärtig 1,4 Millionen Euro im Jahr, Tendenz deutlich steigend“, erklärte der Technische Direktor der HSB im vergangenen März für sein Unternehmen (56).

Bei der *Rügenschen BäderBahn (RüBB)*, die im Osten der größten Insel Deutschlands eine circa 24 Kilometer lange Strecke betreibt, zog der Preis für eine Wochenkarte mit dem *Rasenden Roland* seit 2013 in unregelmäßigen Schritten um 42,86 Prozent auf jetzt genau 40 Euro an, der größte Teil davon (28,57 Prozent) seit 2018. Für die privaten Betreiber wird die Luft zwischen Einnahmen und Ausgaben immer dünner, kontinuierliche Inflation inklusive. Natürlich bekommen sie als Touristenattraktion durch die für sie zuständigen Ämter den Rücken freigehalten (57), aber das kann auch nur bis zu einem gewissen Grad helfen.

Einen Schock, der in der Rückschau die Schmerzgrenze vermutlich deutlich überschritten hat, brachte der 1. Juni 2022 mit dem sogenannten *Neun-Euro-Ticket*, in dessen Geltungsbereich die meisten Schmalspurbahnen zu ihrer Überraschung inkludiert waren. Der anfängliche Optimismus wich schnell einem Murren.

„Bei dem Preis fiel es natürlich allen sehr leicht, hier auch drei- und viermal zu fahren“, klagte etwa die Leitung der *Bäderbahn Molli* in Bad Doberan bei Rostock (58). Im ersten vernünftigen Reisejahr seit Beginn der Coronapandemie konnten deshalb in der ganzen Hauptsaison keine angemessenen Preise verlangt werden: „So viel Ausgleichszahlungen werden wir gar nicht bekommen, dass das funktioniert“ (59).

Doch damit nicht genug. Durch das erhöhte Fahrgastaufkommen mussten die Züge verlängert werden – es wurden elf statt normalerweise acht Wagen bei der *Molli*, zehn beim *Rasenden Roland*. Und die waren dann trotzdem überfüllt, mit teilweise 150 Prozent Auslastung, also über die Maßen schwer. Die Folge: Der Kohleverbrauch schoss in die Höhe, der Verschleiß an den Maschinen nahm zu, sodass am 23. August 2022 schließlich ein Zug vom Ostseebad Göhren nach Putbus samt seiner lahmen Dampflokomotive von einer Diesellok geschleppt werden musste.



***Absolute Überlastung: Einer Dampflokomotive von 1938 wird von einer jüngeren „Verwandten“ unter die Arme gegriffen. Die Menge zusätzlicher Fahrgäste durch das Neun-Euro-Ticket im vergangenen Sommer sorgte bei vielen historischen Bahnen für außerordentlichen Verschleiß.***

Acht Tage später, am letzten Gültigkeitstag des *Neun-Euro-Tickets*, drängten sich die Massen, weil es längst nicht genug Sitzplätze gab, stehend auf den Bühnen und in den Gängen. Aus Gesprächen war herauszuhören, dass die meisten ohne das günstige Ticket nicht auf die Idee gekommen wären, mitzufahren, die Gelegenheit aber nicht ungenutzt lassen wollten. „Für touristische Verkehrsmittel geht das einfach nicht!“, murrte ein RüBB-Mitarbeiter an diesem Tag, bevor er erleichtert die Vergünstigungshinweise von den Tarifaushängen riss.

In Bad Doberan, Putbus und Wernigerode werden die Betreiber der Schmalspurbahnen wohl auf Kosten sitzen bleiben— und zwar dauerhaft. Denn bei den düsteren Aussichten für das deutsche Konsumklima wird es eine Hochsaison im eigentlichen Sinne so bald für keine Tourismusregion mehr geben.

## **Eine Frage des Wollens**

Allein bei der Preisentwicklung in Verbindung mit der sich anbahnenden Wirtschaftskrise dürfte den Dampfeisenbahnen die Puste ausgehen. Wie einst die Bahnstrecke nach Owrutsch für Pripjat werden die uralten Stahlrösser für den Industriestandort Deutschland Helfer des Aufstiegs und Zeugen des Niedergangs sein.

Ihr Ableben dürfte in einer Welt, in der kolonnenweise Panzerfahrzeuge in Kriegsgebiete geliefert werden, kaum einen Einfluss auf die Erreichung von Klimaschutzzielen haben.

„Heute sind rund 60 Prozent des Sondermülls in Deutschland Bauabfälle“, schreibt Hanno Rauterberg über das „Land auf Abriss“. „Vor 150 Jahren wurde schon deshalb fast niemals ein Gebäude abgerissen, weil man es sich schlicht nicht leisten konnte, so viel Material, so viel Arbeitsleistung zu vernichten“ (60).

Letztendlich wäre es vermutlich sogar im Interesse der Umwelt- und Klimaschützer, Denkmäler zu restaurieren und zu nutzen, statt sie im Namen ihrer Energiewende zu degradieren oder gar abzureißen. Hier gäbe es grenzenlose Möglichkeiten. Es ist nur eine Frage des Wollens.

„Wenn eine Gesellschaft es will, kann sie natürlich ihre Denkmäler wieder abreißen“ – nur für die Erkenntnis, dass sie das nicht wollen sollte, ist es hinterher zu spät.

---

### Quellen und Anmerkungen:

(1) Lautenschläger, Rolf: „Vom Angstfall zum Denkmalschutz“, *taz*, 19. Mai 1995.

(2) Vergleiche Kurpjuweit, Klaus: „Berlin: Lehrter Bahnhof: Die letzte Stahlbrücke wird abgerissen“, *Tagesspiegel*, 12. November 2002,

**<https://www.tagesspiegel.de/berlin/lehrter-bahnhof-die-letzte-stahlbruecke-wird-abgerissen-946303.html>**

**<https://www.tagesspiegel.de/berlin/lehrter-bahnhof-die-letzte-stahlbruecke-wird-abgerissen-946303.html>**.

(3) Vergleiche Kurpjuweit, Klaus: „Berlin: Nichts bleibt vom Lehrter Stadtbahnhof“, *Tagesspiegel*, 3. Juli 2002,

**<https://www.tagesspiegel.de/berlin/nichts-bleibt-vom-lehrter-stadtbahnhof-906976.html>**

**<https://www.tagesspiegel.de/berlin/nichts-bleibt-vom-lehrter-stadtbahnhof-906976.html>**.

(4) Vergleiche unter anderem Brecht, Christine: „Günter Litfin“, Todesopfer, *Chronik der Mauer*, **[https://www.chronik-der-](https://www.chronik-der-mauer.de/todesopfer/171441/litfin-guenter?n)**

**[mauer.de/todesopfer/171441/litfin-guenter?n](https://www.chronik-der-mauer.de/todesopfer/171441/litfin-guenter?n)**

**<https://www.chronik-der-mauer.de/todesopfer/171441/litfin-guenter?n>**.

(5) Rauterberg, Hanno: „Ein Land auf Abriss“, *Die Zeit*, 11. Januar 2007, Hamburg, [https://www.zeit.de/2007/03/Denkmal?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F\(https://www.zeit.de/2007/03/Denkmal?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F\)](https://www.zeit.de/2007/03/Denkmal?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F(https://www.zeit.de/2007/03/Denkmal?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F)).

(6) Vergleiche Staatsministerin für Kultur und Medien: „Denkmalschutz“, in: Förderbereiche, Bundesregierung, Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, [https://www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/bundeskanzleramt/staatsministerin-fuer-kultur-und-medien/kultur/kunst-kulturfoerderung/foerderbereiche/denkmalschutz-und-baukultur\(https://www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/bundeskanzleramt/staatsministerin-fuer-kultur-und-medien/kultur/kunst-kulturfoerderung/foerderbereiche/denkmalschutz-und-baukultur\)](https://www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/bundeskanzleramt/staatsministerin-fuer-kultur-und-medien/kultur/kunst-kulturfoerderung/foerderbereiche/denkmalschutz-und-baukultur(https://www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/bundeskanzleramt/staatsministerin-fuer-kultur-und-medien/kultur/kunst-kulturfoerderung/foerderbereiche/denkmalschutz-und-baukultur)).

Anmerkung: Da die Zahl von 300.000 eine Schätzung aus dem Jahr 2006 ist – von Prof. Dr.-Ing. Uta Hassler, damals Leiterin des Instituts für Denkmalpflege und Bauforschung an der ETH Zürich –, sind Zerstörungen seit 2006 in diesem Prozentsatz nicht berücksichtigt. Legt man die Angaben des Statistischen Bundesamtes vom Juni 2018 zugrunde, als man von nur rund einer Million Denkmäler **ausging** [\(https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/06/PD18\\_208\\_216.html\)](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/06/PD18_208_216.html), so käme man mit derselben Rechnung auf einen Schwund von etwa 30 Prozent.

(7) Vergleiche Shahd, Maurice: „Wirtschaft: Prämien für den Abriss“, *Tagesspiegel*, 6. August 2003, [https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/pramien-fur-den-abriss-1030366.html\(https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/pramien-fur-den-abriss-1030366.html\)](https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/pramien-fur-den-abriss-1030366.html(https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/pramien-fur-den-abriss-1030366.html)).

(8) Vergleiche unter anderen Evsjukov, Juri V.: „Прип'ять. Фотрозповідь про одне з наймолодших міст України що завдячує своїм виникненням спорудженню на р. Прип'яті

Чорнобильської АЕС ім. В. І. Леніна“ – übersetzt: Pripjat. Bildband über eine der jüngsten Städte der Ukraine, die ihre Entstehung dem Bau des nach W. I. Lenin benannten Kernkraftwerks Tschernobyl am Fluss Pripjat verdankt, 1. Auflage 1986, Kunstverlag Mistetstvo, Kiew.

(9) Vergleiche Alexijewitsch, Swetlana Alexandrowna: „Tschernobyl. Eine Chronik der Zukunft“, Berlin Verlag, Berlin 1997.

(10) Billerbeck, Liane im Gespräch mit Juri Andruchowytsch: „Sie verstanden die Dimension von einer solchen Katastrophe nicht“, *Deutschlandfunk Kultur*, 12. April 2011,

**<https://www.deutschlandfunkkultur.de/sie-verstanden-die-dimension-von-einer-solchen-katastrophe-100.html>**

**<https://www.deutschlandfunkkultur.de/sie-verstanden-die-dimension-von-einer-solchen-katastrophe-100.html>**

(11) Vergleiche unter anderem „Die Atomstadt vor dem Super-GAU“, *Der Spiegel*, 24. April 2016,

**<https://www.spiegel.de/fotostrecke/prypjat-vor-der-katastrophe-fotostrecke-136567.html>**

**<https://www.spiegel.de/fotostrecke/prypjat-vor-der-katastrophe-fotostrecke-136567.html>**

(12) Mesle, France; Poniakina, Svitlana: „Prypiat died – long live Slavutych: Mortality profile of population evacuated from Chornobyl exclusion zone“,

**<https://cdn.uclouvain.be/public/Exports%20reddot/demo/documents/MeslePoniakina.pdf>**

**<https://cdn.uclouvain.be/public/Exports%20reddot/demo/documents/MeslePoniakina.pdf>**, Seite 1.

(13) Vergleiche Moskaljuk, A.: „Involvement“, Staatliches Ukrainisches Fernsehen, 1982.

Der angegebene Titel und der Inhalt sind einer Übersetzung ins Englische entnommen, die auf *YouTube* zu finden ist,

**<https://www.youtube.com/watch?v=UYowEACHT6U>**

**<https://www.youtube.com/watch?v=UYowEACHT6U>**, 22.

Dezember 2020.

(14) Vergleiche Kruse, Niels: „(K)Ein Leben in Trümmern“, *Stern*, 21. April 2011,

**<https://www.stern.de/panorama/weltgeschehen/tschernobyl-gau-k-ein-leben-in-truemmern-3195594.html>**

**<https://www.stern.de/panorama/weltgeschehen/tschernobyl-gau-k-ein-leben-in-truemmern-3195594.html>**).

(15) Vergleiche „Schießübungen in der Tschernobyl-Zone“, Deutsche Welle, 1. August 2019, **<https://learngerman.dw.com/de/ukraine-schie%C3%9F%C3%Bcbungen-in-der-tschernobyl-zone/a-49832071>** (**<https://learngerman.dw.com/de/ukraine-schie%C3%9F%C3%Bcbungen-in-der-tschernobyl-zone/a-49832071>**).

(16) Vergleiche „When will it be possible to live in Chernobyl?“, Chernobyl Diaries Blog, Chernobyl Visit, 10. November 2020, **<https://chernobyl-visit.com/chernobyl-diaries/when-will-it-be-possible-to-live-in-chernobyl/>** (**<https://chernobyl-visit.com/chernobyl-diaries/when-will-it-be-possible-to-live-in-chernobyl/>**).

(17) Vergleiche „Wir müssen es verteidigen‘ – Ukraine übt Häuserkampf in Tschernobyl“, WELT, 5. Februar 2022, **<https://www.welt.de/politik/ausland/article236694057/Ukraine-uebt-Haeuserkampf-in-Sperrzone-von-Tschernobyl.html>** (**<https://www.welt.de/politik/ausland/article236694057/Ukraine-uebt-Haeuserkampf-in-Sperrzone-von-Tschernobyl.html>**).

(18) Vergleiche unter anderem „Pripyat: The Ninth ‚Atomograd‘ Next To The Chernobyl Nuclear Disaster“, Chernobyl X, 4. Februar 2022, **<https://chernobylx.com/de/pripyat-the-ninth-atomgrad-next-to-the-chernobyl-nuclear-disaster/>** (**<https://chernobylx.com/de/pripyat-the-ninth-atomgrad-next-to-the-chernobyl-nuclear-disaster/>**).

(19) Vergleiche Ploky, Serhii: „The Chernobyl Cover-Up: How Officials Botched Evacuating an Irradiated City“, History, 10. Mai 2019, **<https://www.history.com/news/chernobyl-disaster-coverup>** (**<https://www.history.com/news/chernobyl-disaster-coverup>**).

(20) Vergleiche Moser, Emily: „Permanently Contaminated: The Railroad Graveyard“, Radioactive Railroad,

**<http://www.radioactiverailroad.com/part6.html>**

**<http://www.radioactiverailroad.com/part6.html>**.

(21) Armbruster, Steffen: „Bayern nimmt Windkraft die Luft aus den Segeln“, WELT, 12. November 2024,

**<https://www.welt.de/regionales/bayern/article134279754/Bayern-nimmt-Windkraft-die-Luft-aus-den-Segeln.html>**

**<https://www.welt.de/regionales/bayern/article134279754/Bayern-nimmt-Windkraft-die-Luft-aus-den-Segeln.html>**.

(22) Vergleiche BR24-Redaktion: „10H-Regel für Windräder bleibt – aber mit deutlichen Ausnahmen“, Bayrischer Rundfunk, 27. April 2022,

**<https://www.br.de/nachrichten/bayern/csu-ringt-um-lockerung-der-10h-regel-fuer-windraeder,T4DaMoV>**

**<https://www.br.de/nachrichten/bayern/csu-ringt-um-lockerung-der-10h-regel-fuer-windraeder,T4DaMoV>**.

(23) Bayerische Staatsregierung: „Bericht aus der Kabinettsitzung vom 2. August 2022“, Presseerklärungen, Bayerische

Staatsregierung, 2. August 2022, **<https://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-02-august-2022/?seite=2453#a-6>**

**<https://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-02-august-2022/?seite=2453#a-6>**.

(24) Hummel, Thomas: „Alter vor Windkraft“, Süddeutsche Zeitung 25. August 2022,

**<https://www.sueddeutsche.de/politik/windraeder-denkmalschutz-streit-1.5644790>**

**<https://www.sueddeutsche.de/politik/windraeder-denkmalschutz-streit-1.5644790>**.

(25) Vergleiche Etscheit, Georg: „Bayern schleift Denkmalschutz für Windräder“, Gastbeitrag, Tichys Einblick, 15. August 2018,

**<https://www.tichyseinblick.de/gastbeitrag/windraeder-denkmalschutzgesetz-bayern/>**

**<https://www.tichyseinblick.de/gastbeitrag/windraeder-denkmalschutzgesetz-bayern/>**.

(26) Mandalka, Torsten: „Denkmäler gegen Windräder“, Tagesschau, 17. August 2022,

**<https://www.tagesschau.de/investigativ/rbb/erneuerbare->**

**[energien-ausbau-denkmalschutz-101.html](https://www.tagesschau.de/investigativ/rbb/erneuerbare-energien-ausbau-denkmalschutz-101.html)**

<https://www.tagesschau.de/investigativ/rbb/erneuerbare-energien-ausbau-denkmalschutz-101.html>).

(27) Herold, Anke: „Windrad am Hügelgrab“, in: *nd*, 29. September 2022, <https://www.nd-aktuell.de/artikel/1167322.energie-wende-windrad-am-huegelgrab.html> (<https://www.nd-aktuell.de/artikel/1167322.energie-wende-windrad-am-huegelgrab.html>).

(28) „Branchenverbände: Denkmalschutz blockiert Ausbau der Windkraft“, *Börse-Online*, 17. August 2022, <https://www.boerse-online.de/dpa-afx/branchenverbaende-denkmalschutz-blockiert-ausbau-der-windkraft-223556.html>

<https://www.boerse-online.de/dpa-afx/branchenverbaende-denkmalschutz-blockiert-ausbau-der-windkraft-223556.html>).

(29) Tucci, Franziska: „Hemmnisse beim Ausbau der Windenergie an Land. Ergebnisse einer Branchenbefragung“, Broschüre 2022, Fachagentur Windenergie an Land, Berlin, Seite 24 folgende.

(30) Vergleiche ebenda, Seite 8 und folgende.

(31) Ebenda, Seite 16.

(32) Hummel: „Alter vor Windkraft“.

(33) Vergleiche unter anderem: „Lösung der Blockade von Windenergieprojekten durch Denkmalschutz. Vorschläge zur Änderung des bestehenden Rechtsrahmens“, Positionspapier 2022, Bundesverband WindEnergie, Berlin, Seite 4.

(34) Bitala, Günter: „Welterbe versus Energiewende“, in: *Bayerische Staatszeitung*, 27. November 2020. <https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/kommunales/detailansicht-kommunales/artikel/welterbe-versus-energie-wende.html#topPosition> (<https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/kommunales/detailansicht-kommunales/artikel/welterbe-versus-energie-wende.html#topPosition>).

(35) Vergleiche Rohland, Jörg: „Zu hoch für das Wetterradar: DWD versetzt Windpark-Plänen in Peiting den Todesstoß“, in: *Merkur*, 2. Juni 2021, <https://www.merkur.de/lokales/schongau/dwd->

**[versetzt-windpark-den-todesstoss-90784629.html](https://www.merkur.de/lokales/schongau/dwd-versetzt-windpark-den-todesstoss-90784629.html)**

**<https://www.merkur.de/lokales/schongau/dwd-versetzt-windpark-den-todesstoss-90784629.html>**

(36) Rauterberg, Hanno: „Nothalt“, *Die Zeit*, 8. Januar 2009.

(37) „Stuttgart-21-Planer fordert Baustopp“, *i\*Handelsblatt\**, 25. August 2022,

**<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/leib-und-leben-gefaehrdet-stuttgart-21-planer-fordert-baustopp/3523504.html>**

**<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/leib-und-leben-gefaehrdet-stuttgart-21-planer-fordert-baustopp/3523504.html>**

(38) Vergleiche Milankovic, Christian: „Mit dem Baggerbiss begann auch der Konflikt“, *Stuttgarter Zeitung*, 25. August 2022,

**<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-mit-dem-baggerbiss-begann-auch-der-konflikt.1592d2b5-5144-4a48-835d-c5a385d041f1.html>** (**<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-mit-dem-baggerbiss-begann-auch-der-konflikt.1592d2b5-5144-4a48-835d-c5a385d041f1.html>**).

(39) Vergleiche unter anderem Abmayr, Hermann G.: „Showdown am Bahnhof – Stuttgart 21 und der Schwarze Donnerstag“, *SWR Doku*, 30. September 2020, **<https://www.youtube.com/watch?v=cjgafVjCfEA>** (**<https://www.youtube.com/watch?v=cjgafVjCfEA>**).

(40) Vergleiche unter anderem ebenda.

(41) Vergleiche Die Anstalt: „Stuttgart 21 - Die ganze Wahrheit!“, *ZDF* 29. Januar 2019 **<https://www.youtube.com/watch?v=V49b13fYFik>** (**<https://www.youtube.com/watch?v=V49b13fYFik>**)

(42) Vergleiche Werner, Lutz: „Offshore-Windparks stehen auf der Kippe“, *Ostsee-Zeitung*, 24. Februar 2015, **<https://www.ostsee-zeitung.de/lokales/rostock-lk/bad-doberan/offshore-windparks-stehen-auf-der-kippe-ZHL3RV6GCZVGJYC7G24JCYA53M.html>** (**<https://www.ostsee-zeitung.de/lokales/rostock-lk/bad-doberan/offshore-windparks-stehen-auf-der-kippe-ZHL3RV6GCZVGJYC7G24JCYA53M.html>**).

(43) Vergleiche Büscher, Wolfgang: „Die Energiewende wird das

Ende unserer Küste sein“, i\*elt\*, 24. März 2015,

**<https://www.welt.de/kultur/article138704352/Die-Energiewende-wird-das-Ende-unserer-Kueste-sein.html>**

<https://www.welt.de/kultur/article138704352/Die-Energiewende-wird-das-Ende-unserer-Kueste-sein.html>).

(44) Vergleiche „Beim CO<sub>2</sub>-Preis geht's noch nicht um die Kohle“, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen *Das Magazin*, 24. Februar 2021, **[https://www.vdv-dasmagazin.de/story\\_11\\_zgl\\_0121.aspx](https://www.vdv-dasmagazin.de/story_11_zgl_0121.aspx)**

[https://www.vdv-dasmagazin.de/story\\_11\\_zgl\\_0121.aspx](https://www.vdv-dasmagazin.de/story_11_zgl_0121.aspx)).

(45) Vergleiche Pressemitteilung der BayernBahn GmbH, Nördlingen, vom 1. November 2016, abrufbar unter

**<http://www.woernitz-franken.de/Babylon.htm>**

<http://www.woernitz-franken.de/Babylon.htm>).

(46) Vergleiche „Bahn-Elektrifizierung kommt nur langsam voran“, Heise, 21. Juli 2020, **<https://www.heise.de/news/Bahn-Elektrifizierung-kommt-nur-langsam-voran-4848387.html>**

<https://www.heise.de/news/Bahn-Elektrifizierung-kommt-nur-langsam-voran-4848387.html>).

(47) Vergleiche unter anderem Gottschling, Klaus: „Die Selketalbahn vor 30 Jahren – erster planmäßiger Kohlezug von Nordhausen nach Silberhütte“, *Preßkurier*, 18. Februar 2014,

**<https://www.presskurier.de/136/selketalbahn-jahren-erster-planmaessiger-kohlezug>**

<https://www.presskurier.de/136/selketalbahn-jahren-erster-planmaessiger-kohlezug>).

(48) Vergleiche Kugenbuch, Ingo: „Selketalbahn: Lückenschluss in Rekordzeit“, *Mitteldeutsche Zeitung*, 9. Mai 2014,

**<https://www.mz.de/lokal/quedlinburg/selketalbahn-luckenschluss-in-rekordzeit-2128431>**

<https://www.mz.de/lokal/quedlinburg/selketalbahn-luckenschluss-in-rekordzeit-2128431>).

(49) Zeittafel zur Geschichte der Selketalbahn,

**<https://www.selketalbahn.de/geschichte.htm?ereignisse.htm>**

<https://www.selketalbahn.de/geschichte.htm?ereignisse.htm>).

(50) Vergleiche Koßmann, Detlef: „Harz im Herbst – Die Harzer

Schmalspurbahnen“, Südwestrundfunk 2011.

(51) Vergleiche Harzer Schmalspurbahnen GmbH (Hrsg.):

„Brockenlokomotiven 99 7231 - 99 7247“, Harzer Schmalspurbahnen,

<https://www.hsb->

[wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/99-7231-99-](https://www.hsb-wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/99-7231-99-7247/)

[7247/ \(https://www.hsb-](https://www.hsb-7247/)

[wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/99-7231-99-](https://www.hsb-wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/99-7231-99-7247/)

[7247/\)](https://www.hsb-7247/), Datum unbekannt

(52) Vergleiche Harzer Schmalspurbahnen GmbH (Herausgeber): „99

7222“, in: Fuhrpark, Harzer Schmalspurbahnen, <https://www.hsb->

[wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/99-7222/](https://www.hsb-wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/99-7222/)

[\(https://www.hsb-](https://www.hsb-7222/)

[wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/99-7222/\)](https://www.hsb-wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/99-7222/).

(53) Vergleiche Harzer Schmalspurbahnen GmbH (Hrsg.):

„Malletlokomotiven 99 5901 - 99 5903“, in: Fuhrpark, Harzer

Schmalspurbahnen, <https://www.hsb->

[wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/Malletlokom-](https://www.hsb-wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/Malletlokomotiven-99-5901-99-5903/)

[otiven-99-5901-99-5903/ \(https://www.hsb-](https://www.hsb-wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/Malletlokomotiven-99-5901-99-5903/)

[wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/Malletlokomot-](https://www.hsb-wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/Malletlokomotiven-99-5901-99-5903/)

[iven-99-5901-99-5903/\)](https://www.hsb-wr.de/Unternehmen/Fuhrpark/Dampflokomotiven/Malletlokomotiven-99-5901-99-5903/).

(54) Vergleiche Blume, Doris: „Erste Eisenbahnen in Deutschland“,

i\*Lebendiges Museum Online\*,

[https://www.dhm.de/lemo/rueckblick/erste-eisenbahnen-in-](https://www.dhm.de/lemo/rueckblick/erste-eisenbahnen-in-deutschland.html)

[deutschland.html \(https://www.dhm.de/lemo/rueckblick/erste-](https://www.dhm.de/lemo/rueckblick/erste-eisenbahnen-in-deutschland.html)

[eisenbahnen-in-deutschland.html\)](https://www.dhm.de/lemo/rueckblick/erste-eisenbahnen-in-deutschland.html), Datum unbekannt

(55) Vergleiche Banzawa, Ayumu: „What caused the failure of

nationalisation of the railway system in Germany? Malfunction of

the German Imperial Railway Office“, in: Discussion Papers in

Economics and Business, Ausgabe Nummer. 12/18 2012, Graduate

School of Economics and Osaka School of International Public

Policy, Toyonaka, Seite 21.

(56) Kraus, Uwe: „Kein Kohleausstieg auf der Schmalspur“,

Klimareporter, <https://www.klimareporter.de/technik/kein->

[kohleausstieg-auf-der-schmalspur](https://www.klimareporter.de/technik/kein-kohleausstieg-auf-der-schmalspur/)

[\(https://www.klimareporter.de/technik/kein-kohleausstieg-auf-](https://www.klimareporter.de/technik/kein-kohleausstieg-auf-der-schmalspur/)

der-schmalspur), 20. März 2022

(57) Die Brockenbahn wurde erst im vergangenen September vom sachsen-anhaltinischen Forstminister vom Verdacht der Verschuldung eines größeren Waldbrandes im Nationalpark Harz freigesprochen,

Vergleiche Redaktion: „Harz soll besser vor Waldbränden geschützt werden“, *Proplanta*, [https://www.proplanta.de/agrar-nachrichten/wald-forst/harz-soll-besser-vor-waldbraenden-geschuetzt-werden\\_article1664546165.html](https://www.proplanta.de/agrar-nachrichten/wald-forst/harz-soll-besser-vor-waldbraenden-geschuetzt-werden_article1664546165.html)

([https://www.proplanta.de/agrar-nachrichten/wald-forst/harz-soll-besser-vor-waldbraenden-geschuetzt-werden\\_article1664546165.html](https://www.proplanta.de/agrar-nachrichten/wald-forst/harz-soll-besser-vor-waldbraenden-geschuetzt-werden_article1664546165.html)), 30. September 2022.

(58) Redaktion: „9-Euro-Ticket als Dauerlösung? ,Dann können wir zu machen!“, in: *Nordkurier*,

<https://www.nordkurier.de/mecklenburg-vorpommern/9-euro-ticket-gefahr-fuer-molli-und-rasenden-roland-3049451308.html>

(<https://www.nordkurier.de/mecklenburg-vorpommern/9-euro-ticket-gefahr-fuer-molli-und-rasenden-roland-3049451308.html>),

30. August 2022.

(59) Ebenda.

(60) Rauterberg, Hanno; [https://www.zeit.de/2007/03/Denkmal?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.zeit.de/2007/03/Denkmal?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F)

([https://www.zeit.de/2007/03/Denkmal?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.zeit.de/2007/03/Denkmal?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F)).

Dieser Artikel erschien bereits auf [www.rubikon.news](http://www.rubikon.news).

---



**Marcus Pacem**, Jahrgang 2001, ist Schüler in Mitteldeutschland. Seit 2018 arbeitet er freiwillig an

einigen gesellschaftskritischen Filmprojekten und Poetry-Slam-Stücken mit. Durch sein Interesse an Jura und sein zunehmendes politisches Engagement schreibt er seit 2020 schließlich auch über Themen aus diesen Gebieten. Er veröffentlicht seither in verschiedenen alternativen Medien.

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons-Lizenz (Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>))** lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.