



## **Gemeinden wurden mit Draisinenbahn über den Tisch gezogen!**

### **Schönau, den 6.4.2013**

Die Solardraisinen sind bestellt, aber niemand will damit auf eigene Rechnung einen Draisinenbahnbetrieb starten, zumindest nicht unter den Bedingungen, wie sie sich die Kommunale Arbeitsgemeinschaft vorstellt. Nachdem kürzlich bekannt wurde, dass auch der Entwickler der Solardraisinen Dag Schulze, als Betreiber ausgeschieden ist, hat der Kreis beschlossen, dass der Kreis und die drei Anliegergemeinden zunächst selbst den Betrieb der Solardraisinenbahn einrichten und übernehmen sollen. Dafür soll die Komm AG in die "gemeinnützige GmbH Überwaldbahn" umgewandelt werden.

Wenn keine Draisinenbahn zustande käme, müssten die Zuschüsse zurückgezahlt werden. Also muss es irgendwie weiter gehen. Außerdem ist die Politik anscheinend sehr darauf bedacht, dass bis zu den nächsten Wahlen zumindest die Kulisse gewahrt bleibt. 2015 soll dann noch einmal versucht werden einen privaten Betreiber zu finden.

Offensichtlich waren die finanziellen Belastungen und Risiken des ganzen Unternehmens unterschätzt worden und die wirtschaftlichen Chancen zu positiv ausgelegt worden. Was war den Gemeinden nicht alles versprochen worden, um sie dazu zu bewegen, Miteigentümer der Trasse der Überwaldbahn zu werden?

Den Gemeindevertretern wurde ein faszinierendes Stufenmodell vorgegaukelt: "Erst Draisinenbahn, dann Museumsbahn und Personenverkehr und dann S-Bahn". Dabei stand eigentlich von vornherein fest, dass die zur Förderung von Tourismus bestimmten Gelder nicht für eine eisenbahntaugliche Sanierung der Trasse ausreichen würden. Die bisher erfolgten ersten Schritte zur Sanierung der Trasse und der Kunstbauwerke sahen deshalb auch nur die Stabilisierung für Draisine und nicht für Eisenbahn vor entgegen den Empfehlungen der Fachleute von Eisenbahnbundesamt und der Fachfirmen. Vom ganzen Stufenmodell ist allenfalls die erste Stufe übrig geblieben. Die bisher erfolgten Sanierungen waren teils nur der erste Schritt und teils aus Geldmangel nicht belastbar und gründlich genug um Eisenbahnverkehr zu erlauben.

Es ist natürlich gut, dass die Viadukte neu abgedeckt wurden, d.h. von oben gegen Feuchtigkeit geschützt wurden, aber die Sanierung müsste in einigen Jahren weitergehen., z.B. muss nach dem Abtrocknen der Viadukte die Stabilisierung und Verfüguung des Mauerwerks der Viadukte in Angriff genommen werden. Wo ist nun der Investitionsplan und der Finanzierungsplan für die nächsten Jahre und Jahrzehnte?  
"Es werden Sponsoren gesucht." ist die Antwort!

Die Gemeinden scheinen bis heute nicht begriffen zu haben, in was sie da hinein gezogen wurden. Drei kleine Anliegergemeinden sollen zusammen die Hälfte des Erhalts einer Eisenbahntrasse mit teuren Kunstbauwerken stemmen und darüber hinaus zuschießen, wenn die Draisinenbahn in die roten Zahlen fährt!

Im Gesellschaftsvertrag der neuen gGmbH Überwaldbahn verpflichten sich die vier Gesellschafter zusammen jährlich bis zu 200 000 Euro aufzubringen.

Was ist mit darüberhinausgehenden Verpflichtungen, die es in Zukunft sicherlich geben wird?  
Viele Fragen sind noch gar nicht geklärt.

Man fragt sich, ob z.B. der Aufwand für die Sicherung der Bahnübergänge schon ganz durchdacht wurde. Ein anderes Beispiel: Der Unterhalt der Trasse bedeutet u.a. dass einmal im Jahr ein Vegetationsrückschnitt durchgeführt werden muss. Wenn man dafür keine Spezialfirma beauftragen will, wäre es gut ein Zwei-Wege-Fahrzeug, das sowohl auf der Straße wie auf der Schiene fahren kann, zur Verfügung zu haben. Dieses Zwei-Wege-Fahrzeug könnte dann auch für Rettungseinsätze an schlecht zugänglichen Stellen zur Verfügung stehen. Neben den Fragen nach der Ausstattung müssen sich nun - auch dem Ausscheiden von Dag Schulze - Kreis und Gemeinden auch fragen, welches Fachpersonal eingestellt werden muss.

Mit dem Erwerb einer gewidmeten Schienenstrecke wurden die drei Gemeinden zusammen mit dem Kreis zu "Eisenbahn- Infrastrukturunternehmern". Das kann allenfalls die Aufgabe eines Landkreises, nicht die einzelner Gemeinden sein. Sicher, es gibt auch andernorts Nebenbahntrecken, die der DB abgekauft wurden. Auf Dauer kann das aber nur funktionieren, wenn **erstens** eine solide handlungsfähige Organisation mit klaren bewährten Strukturen der Eigentümer ist, wie z.B. ein starker Zweckverband, in dem neben dem Kreis alle Städte und Gemeinden des Kreises vereint sind, **zweitens** die Finanzierung gesichert ist und **drittens** das nötige Fachpersonal zur Verfügung steht.

Eine solche Organisation kann dann auch an anderen Orten des Kreises tätig werden, z.B. Bahninfrastruktur durch Übernahme vor dem Abbau retten oder andere Aufgaben in der Verkehrsorganisation des Kreises übernehmen.

Beispielsweise hat im Hochtaunuskreis ein Zweckverband die Taunusbahn erworben und sehr erfolgreich reaktiviert, ein Zweckverband, in dem neben dem Kreis alle Städte und Gemeinden des Kreises Mitglied sind.

Ein anderes Beispiel: Für den Kreis Darmstadt-Dieburg hat die Nahverkehrsgesellschaft DADINA zwei Anschlussweichen durch Übernahme gerettet und nimmt damit die Aufgaben eines Eisenbahninfrastrukturunternehmers wahr. Der Kreis Bergstraße hat leider keine Nahverkehrsgesellschaft, die als Infrastrukturunternehmer tätig sein kann. Ein Versäumnis!

Um tätig werden zu können und die Gemeinden angemessen unterstützen zu können, bräuchte der Kreis Handlungsorgane, wie z.B. eine eigene Nahverkehrsgesellschaft oder auch eigene Kreiswerke, wie sie sich in anderen Landkreisen bestens bewährt haben, auch in finanzieller Hinsicht. Im Kreis Bergstraße werden die Gemeinden vom Kreis vergleichsweise schlecht unterstützt. In der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft wurden die drei Anliegergemeinden sogar regelrecht über den Tisch gezogen. Auch in der gGmbH Überwaldbahn haben sie kaum mehr Rechte als in der Komm AG, aber einen riesen Berg Belastungen. Das wird nicht gut gehen!

Der Landrat war sehr schlecht beraten als er auf die Tourismuskelder aus Brüssel setzte. Merkwürdig ist dabei, dass Wiesbaden so bereitwillig mitspielte und so lange schon tatenlos zuschaut.