



Draisinenbahn: Vorwand für Zweckentfremdung von Verkehrsflächen?

Schönau, 03.01.2010

In den letzten Monaten ist es auffallend still um das Draisinenprojekt auf der Überwaldbahn geworden. Schon vorher waren die angekündigten Termine für die Inbetriebnahme immer wieder hinausgeschoben worden, doch mittlerweile sind die Fristen für die 2008 bewilligten EU-Zuschussgelder wohl endgültig abgelaufen. Aber auch schon vorher war die Finanzierbarkeit unsicher. Das Projekt war schön gerechnet und schön geredet worden. Eigentlich ging es ja auch nicht darum, einen Draisinenbetrieb einzurichten, sondern darum, schon getätigte Immobiliengeschäfte mit Grundstücken der Überwaldbahn zu legalisieren und weitere Immobiliengeschäfte mit Bahngrundstücken möglich zu machen.

Die Planung der „Touristenattraktion“ auf dem Mittelteil der Trasse sollte hauptsächlich dazu dienen, die Vermarktung der Grundstücke an den beiden Enden der Strecke vorzubereiten, auch wenn öffentlich etwas anderes verkündet wurde. Vielleicht glaubten ja einige der Akteure wirklich, man könne mit einem Touristikunternehmen die Strecke und die Viadukte erhalten.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Vorbereitungen des Draisinenprojekts zurzeit nur deshalb weiterlaufen, um das Scheitern noch nicht öffentlich eingestehen zu müssen. Die Stunde der Wahrheit würde einigen Ärger bringen, denn es waren vermutlich nur wenige in die Strategie eingeweiht und damit einverstanden. Die Gemeindevertretungen waren gutgläubig mehrheitlich den Bürgermeistern und der Kreisspitze gefolgt, aber die Art und Weise, mit der die Vorlagen durch den Kreistag und die drei Gemeindevertretungen gejagt wurde, ist höchst angreifbar. Die Beschlüsse enthalten z.B. Vorbehalte, die nicht erfüllt worden waren. Das ganze Projekt würde wie ein Kartenhaus zusammenfallen, wenn unten eine Karte weggezogen würde.

Auf die fragwürdigen Beschlüsse, als „Kommunale Arbeitsgemeinschaft“ auf der Trasse einen Draisinenbetrieb einzurichten, wurde das nächste Stockwerk gegründet: Der Draisinen-„Betrieb“ wurde zur Draisinen-„Bahn“ uminterpretiert und es war von „Reaktivierung“ die Rede. Das reichte anscheinend für DB Immo und die Aufsichtsbehörden als Rechtfertigung aus um eine gewidmete Nahverkehrstrasse an den Landkreis und die drei Anliegergemeinden zu verkaufen. So wurde die „Kommunale Arbeitsgemeinschaft“ zum „Infrastrukturunternehmer“, auch wenn sie nicht in der Lage ist, diese Aufgabe auszufüllen.

Die Überwaldbahn ist, wie gesagt, eine gewidmete Nahverkehrstrasse, die in den Nahverkehrsbetrieb der kommenden Jahrzehnte eingebunden werden könnte – wenn es denn politisch gewollte würde. Eine Reaktivierung wird zwar in Hessen und im Kreis Bergstraße als Utopie dargestellt, wurde aber bei vergleichbaren Strecken, insbesondere in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sehr erfolgreich verwirklicht.

Die Hessische Landesregierung hatte jahrelang den Teilverkäufen tatenlos zugeschaut. Das Verkehrsministerium sei ja leider nicht zuständig. In Hessen sind seit 1994 die Landkreise für den Schienennahverkehr zuständig und wenn der Landkreis die Bahn sterben lassen will - bitte sehr. Dann verspricht das Hessische Verkehrsministerium sogar einen EU-Zuschuss für Einrichtung

eines Draisinenbetriebs als touristische Nutzung, so dass das Sterben unauffällig, geräuschlos und elegant eingeleitet werden kann. Was dem Landkreis und dem Ministerium recht ist, ist dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar billig. Der VRN ist vom Landkreis mit der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den Schienennahverkehr beauftragt. Für den VRN ist es sehr bequem, wenn die Überwaldbahn als Draisinenstrecke für die nächsten 15 Jahre aus dem (Nah)verkehr gezogen wird. Bei Inanspruchnahme der Tourismuskasse stünde die Trasse für die nächsten fünfzehn oder zwanzig Jahre nicht für Eisenbahnverkehr zur Verfügung, denn die Annahme der EU-Gelder würde ja auf fünfzehn Jahre an eben diese touristische Nutzung binden.

Das hätte gut gepasst, denn man ist gerade dabei den Schienennahverkehr für die nächsten 20 Jahre neu zu ordnen, genauer gesagt den Betrieb auszuschreiben. Üblich sind Verträge über 10-15 Jahre. Die Bergsträßer Nebenbahnen sollen als Teil eines großen Dieselnetzes mit Schwerpunkt Rheinland-Pfalz ausgeschrieben werden, für das Laufzeiten für die Betriebsvergabe von 20 oder gar 25 Jahre im Gespräch sind.

Wenn ein Draisinenbetrieb auf der Überwaldbahn eingerichtet würde, bräuchte sich der VRN nicht mit der Reaktivierung der kleinen Nebenbahn im Odenwald herumschlagen, für die sich weder die Kreisverwaltung noch das Verkehrsministerium richtig interessiert. Außerdem sind ja mittlerweile schon einige wichtige Bahngrundstücke an Privat verkauft worden. Das müsste bei einer Reaktivierung rückgängig gemacht werden und das gäbe noch mal Arbeit und Stress, auch für DB Immo und das Eisenbahnbundesamt und wer weiß, für wen noch. Vom VRN ist im Moment also wenig Hilfe zu erwarten.



Wer nimmt jetzt tatkräftig die Sanierung der Viadukte in die Hand! Kreis und Gemeinden sind so gut wie pleite. Die DB ist froh, wenn sie die Trasse mit den denkmalgeschützten Viadukten los ist. Das Land interessiert sich mehr für die Flughäfen als für den Nahverkehr im Odenwald. Alle haben mitgeholfen, die Karre in den Dreck zu fahren. Jetzt müsste reiner Tisch gemacht werden und gemeinsam ein tragfähiges Konzept für die Sanierung und Reaktivierung als Eisenbahn erarbeitet und verwirklicht werden.