

**PRO BAHN**

Landesverband Hessen e.V.  
Gemeinnütziger Fahrgastverband



---

**Stellungnahme**

**Reaktivierung Überwaldbahn für touristische Nutzung  
(Draisine)**

**Antrag auf planrechtliche Genehmigung  
gem. Hess. Eisenbahngesetz  
der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft  
vom 22.9.2010**

# Vorbemerkung

Der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. beschränkt sich in seiner Stellungnahme auf die Konzeption, die verkehrlichen und baulichen Anforderungen sowie die Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens.

## 1. Allgemeine Gesichtspunkte

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hatte am 18.10.2000 beschlossen: „Von der Reaktivierung der Überwaldbahn wird bis zu einer möglichen Modifizierung des Betriebsprogramms auf der Weschnitztalbahn abgesehen. ..“ Unter Berufung auf diesen Beschluss haben es die Herren Landräte Hoffmann und Wilkes des Kreises Bergstraße immer wieder abgelehnt, die Option einer Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Überwaldbahn prüfen zu lassen. Unter Berufung auf die ablehnende Haltung des Kreises hat es auch der VRN es immer wieder abgelehnt, die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Überwaldbahn prüfen und diese in die anstehende Ausschreibung des Dieselnetzes Südwest aufzunehmen.

Dieser seit 10 Jahren permanent wiederholte logische Zirkelschluss kann nur durchbrochen werden, wenn alle Beteiligten längerfristig im Sinne einer umweltverträglichen Verkehrserschließung des Überwalds nach dem Ende des automobilen Zeitalters denken.

Wir begrüßen den Ansatz, mit dem Draisinenprojekt das Technische Gesamtdenkmal Überwaldbahn langfristig zu sichern. Allerdings lassen die Abstimmungen in den Kommunalparlamenten, der Grunderwerb, das Planungsverfahren der KAG, die Suche nach einem Betreiber, die fehlende Bürgerbeteiligung u.v.a. begründete Zweifel an der Solidität und den Erfolgsaussichten des Gesamtprojektes entstehen.

Das Projekt Draisinenbahn ist inzwischen wg. der Kosten von mehr als 6 Mio. Euro und des fragwürdigen Nutzens (zu Recht) in die Kritik des Bundes der Steuerzahler und der Presse gekommen.

Der Regionalplan Südhessen 2000, genehmigt 2004, sieht vor, Planungen für die Reaktivierung der Strecke weiter zu verfolgen, dies gilt auch für den Regionalplan Südhessen, Entwurf 2007.

Daher muss die Sanierung der Überwaldbahn für den Draisinenbetrieb strikt aufwärtskompatibel mit der Reaktivierung für einen planmäßigen Bahnverkehr und Museumsbahnbetrieb inkl. Dampfbetrieb sein, um kostspielige Doppelarbeiten und schlimmstenfalls die Rückzahlung von Fördermitteln zu vermeiden.

## 2. Bauliche Anforderungen

Alle Sanierungsmaßnahmen sollten die Anforderungen an den Bahnbetrieb beachten, insbesondere:

- Lichtraumprofil der gesamten Strecke, insbesondere Tunnel und Einschnitte, gemäß Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO), siehe [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Lichtraumprofil\\_EBO.png&filetimestamp=20090521162803](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Lichtraumprofil_EBO.png&filetimestamp=20090521162803)
- Fachgerechte Sanierung der Viadukte:
  - Entfernung des Gleisrostes und Schotterbetts
  - Standsicherheit der Pfeiler
  - Ausbesserung der Gewölbe
  - Aufbringen von Beton auf die Gewölbe mit ausreichender Festigkeit für den Bahnbetrieb
  - Aufbringen einer dauerfesten Folienabdichtung
  - Herstellung der Drainage
  - Reinigung Schotter und Wiedereinbau
  - Wiedereinbau des Gleisrostes

Wir verweisen auf:

<http://www.wallerich-ingenieure.de/images/references/1/4568227943ff1180ee733.pdf>

Grundhafte Erneuerung Viadukt Usseln, Strecke 3944 Wega – Brilon Wald, Dokumentation - Kurzbericht, 14.12.2005

- Konstruktive Ingenieurbauwerke
- Strecken und Tunnelentwässerung
- Sicherung der Bahnübergänge.

### 3. Bereits ausgeführte und laufende Bauarbeiten

Inzwischen haben auf der Überwaldbahn Sanierungsarbeiten an Viadukten und Tunneln begonnen. Wir bezweifeln, ob diese fachgerecht genug sind, um die Strecke für Eisenbahnverkehr zu ertüchtigen bzw. die Streckensubstanz zu erhalten.

- ✘ Wie zu erfahren war, wird aus Kostengründen die Sanierung der Tunnelausmauerung nur teilweise ausgeführt.
- ✘ Auf einigen Tunnelabschnitten werden nur Spannnetze gegen herabfallende Teile angebracht.
- ✘ Die Sanierung der Viadukte (s.o.) wird aus Kostengründen nur für die Beanspruchungen durch den Draisinenbetrieb ausgeführt. Deshalb halten diese den Belastungen eines Bahnbetriebes nicht stand.

Damit wird eine erneute Sanierung bei der Wiederaufnahme des Bahnverkehrs notwendig. Wir behalten uns vor, den Rechnungshof und/oder Bund der Steuerzahler zu informieren.

### 4. Fehlende Unterlagen

In den Unterlagen bzw. Konzept fehlen Hinweise zu den verkehrlichen Auswirkungen der Draisine.

- Wie viele Nutzer sind vorgesehen?
- Wie reisen diese an bzw. ab?
- Sind An- und Abreise mit dem ÖPNV möglich, insbesondere am Wochenende?
- Welche Auswirkungen auf das Straßen-/ÖPNV-Netz gehen davon aus?

Hierzu müssen Aussagen erfolgen. Grundlage in Hessen ist das Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung.

Es ist die Rede von Einhaltung der Lärmvorschriften, z.B. sonntags. Dies ist auch für die o.g. verkehrlichen Implikationen nachzuweisen.

Ebenso fehlen Aussagen zu Parkieranlagen in Mörlenbach und Wald-Michelbach

### 5. Kommentare zu einzelnen Dokumenten

Wir beziehen uns auf die vom Regierungspräsidium Darmstadt bereitgestellten Dokumente:

<http://www.rp-darmstadt.hessen.de>

[Startseite](#) > [Öffentliche Bekanntmachungen](#) > Reaktivierung der Überwaldbahn zur touristischen Nutzung (Draisine)

<b>Fundstelle Seite, Abschnitt</b>	<b>Zitat oder Problembeschreibung</b>	<b>Unser Kommentar</b>
Überwaldbahn_Antrag_auf_Genehmigung_Erläuterungsbericht S. 12	Die Strecke überwindet einen Höhenunterschied von ca. 210 Meter wobei Steigungen von maximal 3,8 % auftreten	Wir kennen keine Draisinenbahn mit solchen Steigungen, daher ist das Betriebskonzept als unerprobt einzustufen. Die starken Steigungen sind bei einem Schienenfahrzeug ein Unfallrisiko ersten Ranges.
S. 23	2.2.3 Sicherheitseinrichtungen an den Solardraisinen	Die Funktionsfähigkeit der Sicherheitseinrichtungen ist nicht nachgewiesen. Dazu sind mindestens zwei Prototypen für Zugbetrieb erforderlich.
S. 25	Abstellflächen für die Draisinen	Bei einem Gewicht von 600-1000 kg ist das Ausglei-

<b>Fundstelle Seite, Abschnitt</b>	<b>Zitat oder Problembeschreibung</b>	<b>Unser Kommentar</b>
		sen der Draisinen ohne technische Hilfen nicht möglich.
S.56	Bei maroden Mauerwerksteilen der Tunnelauskleidung sind die betroffenen Stellen abschnittsweise auszubauen und zu erneuern.	Ja. Jedoch keine Sicherung durch Spannnetze.
S. 60	8.3.2 Brücken, Viadukte und Stützbauwerke	Siehe 2 Bauliche Anforderungen
01_Anlage_09_be-1121-100726_Solarbahn_Schalltechnische Untersuchung	Es fehlt eine Abschätzung der Lärmbelastung durch den An- und Abreiseverkehr	
02_Anlage_09_be-1121-100719-Anlage_1_Betriebskonzept S. 2	Mittlere Steigung: 2,7 % auf 7,8 km Maximale Steigung: 3,3 %	Wir kennen keine Draisinenbahn mit solchen Steigungen, daher ist das Betriebskonzept als unerprobt einzustufen
02_Anlage_09_be-1121-100719-Anlage_1_Betriebskonzept S. 3	Solardraisine Modell 6-6	Offensichtlich existiert von der Solardraisine bisher lediglich eine Designzeichnung, jedoch kein funktionsfähiger Prototyp. Kaum kalkulierbares Entwicklungs- und Kostenrisiko
02_Anlage_09_be-1121-100719-Anlage_1_Betriebskonzept S. 4	Beginn des Radweges auf der alten Bahntrasse in Wald-Michelbach	Die kombinierte Nutzung Rad+Draisine erscheint zweifelhaft. Dann müssten Draisinen mit Fahrradmitnahme angeboten werden

## 6. Schlussfolgerungen

1. Alle Baumaßnahmen an der Überwaldbahn müssen mit einer Wiederaufnahme des regulären Bahnverkehrs kompatibel sein.
2. Alle mit diesem Ziel nicht zu vereinbarenden Baumaßnahmen sollten vom Regierungspräsidium unterbunden werden.
3. Die prognostizierten Nutzerzahlen der Draisinenbahn erscheinen uns komplett überhöht, sie sollten einer kritischen Überprüfung unterzogen werden.
4. Das Konzept der Solardraisine ist nicht erprobt und demgemäß mit großen technischen, zeitlichen und kostenmäßigen Risiken behaftet.
5. Wir halten das Draisinenprojekt finanziell nur für vertretbar, wenn die Strecke für den regulären Bahnbetrieb ertüchtigt wird, ansonsten wird es eine Fehlinvestition.

### Redaktion:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg

### Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.  
Postfach 11 14 16  
60049 Frankfurt am Main  
info(ät)hessen.pro-bahn.de