

Reaktivierung von Schienenstrecken:

Visionen ohne Taten bleiben Träume

PRO BAHN steht hinter Reaktivierungsprojekten

➤ An der Reaktivierung von zwei Bahnlinien ist PRO BAHN aktiv beteiligt: Mit der Erteilung der Betriebsgenehmigung ist sowohl bei der Brexbachtalbahn in Rheinland-Pfalz wie bei der Ilztalbahn in Bayern eine „Schallmauer“ durchbrochen worden. Entscheidend war, die Verantwortlichen vom Wert der Schieneninfrastruktur für die Region zu überzeugen.

Die Brexbachtalbahn

Die Brexbachtalbahn, die einzige direkte Verbindung zwischen dem Rheintal und dem im Westerwald gelegenen Nebenbahnnetz, wird 13 Jahre nach ihrer Stilllegung reaktiviert. Am 12. Februar erteilte der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering die Betriebsgenehmigung für den ersten, etwa 11 km langen Teilabschnitt von Siershahn bis Grenzau. Folgen werden noch der ebenfalls 11 km lange Abschnitt von Grenzau nach Engers am Rhein bei Neuwied, womit wieder eine Verbindung zur rechten Rheinseite geschaffen wird, sowie in einem letzten Schritt die 2,5 km lange Stichstrecke von Grenzau nach Höhr-Grenzhausen.

Möglich wurde dies durch die gute Zusammenarbeit der Mitglieder des PRO BAHN-Regionalverbandes Mittelrhein-Westerwald und des Brexbachtalbahn e. V., die zum größten Teil ehrenamtlich die gesamten Reaktivierungsarbeiten durchführten. Wenn alles nach Plan läuft und sich auch die Verhandlungen mit der DB AG über den Erwerb der Strecke erfolgreich gestalten, werden sich bereits am Donnerstag, dem 21. Mai zu Christi Himmelfahrt sowie an den Pfingsttagen wieder historische Züge zwischen Grenzau und Siershahn in Bewegung setzen.

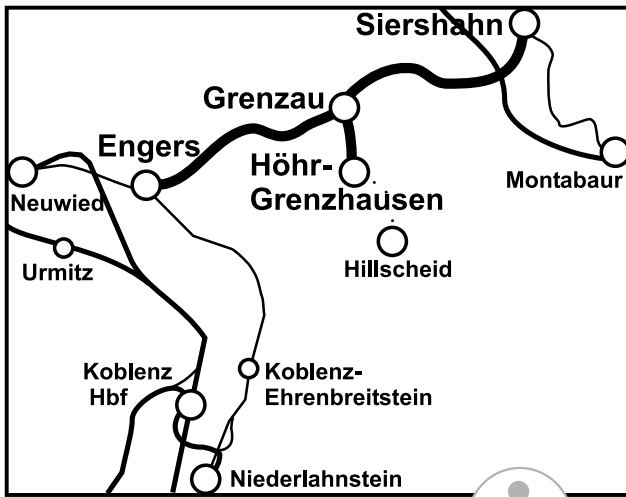
In letzter Minute

Um ein Haar wäre jedoch alles ganz anders gekommen: „Keine Züge mehr im Brexbachtal“, so titelte die Rhein-Zeitung am 20. September 2006 zum Votum des Neuwieder Kreistages, den im Jahr 1995 gefassten Beschluss zum Erhalt und der Reaktivierung der Brexbachtalbahn aufzuheben. Gleichlautende Beschlüsse gab es bereits vorher im benachbarten Westerwaldkreis und im Kreis Mayen-Koblenz. Die Eisenbahn-Szene in der Region war entsetzt, zumal der Trassensicherungsvertrag zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB



Foto: Ulrich Neumann

Reisezug auf der Brexbachtalbahn vor seiner Abbestellung 1989. Gibt die BUGA 2011 Hoffnung auf Rückkehr?



www.brexachtalbahnhof.net

Erste Fahrten zwischen Siershahn und Grenzau sind für Himmelfahrt und Pfingsten 2009 geplant. Zum Redaktionsschluss fehlten noch Unterlagen für die Genehmigung, so dass noch nicht feststand, ob die Fahrten stattfinden können.

Netz AG zum 31.12.2006 auslaufen sollte. Es drohten die Entwidmung und der Abbau der Strecke. Sofortiges Handeln war angesagt! Aber: Eine Reaktivierung für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) schied aus, da das Land keine Gelder in Maßnahmen investiert, die von den politischen Mehrheiten vor Ort nicht mitgetragen werden. Die waren der Meinung, dass eine Reaktivierung für den Personenverkehr über 20 Mio. Euro kosten würde und das Geld daher besser in „sinnvollere Maßnahmen“ wie z. B. Umgehungsstraßen investiert werden sollte. Und für eine Reaktivierung für den Güterverkehr fehlte erst recht die Akzeptanz, da große Teile der Bevölkerung darin meist nur eine Beschneidung ihrer Wohn- und Lebensqualität sehen und man als Autofahrer darüber hinaus „ständig vor stundenlang geschlossenen Bahnschranken steht“, so die Behauptung mehrerer Kommunalpolitiker im Ransbach-Baumbach.

Doch warum sollte man die Strecke nicht mit Tourismusverkehr oder historischem Eisenbahnverkehr vor dem Abbau zu retten versuchen? Schließlich gab und gibt es dazu genügend erfolgreiche Beispiele in Deutschland – wie die Harzer Schmalspurbahnen. Bietet das landschaftlich reizvolle Brexbachtal mit seinen vielen Attraktionen und bedeutenden kulturhistorischen Zeugnissen doch genau die richtige Kulisse für die mit

sieben Tunneln und über 30 Brücken und Viadukten für Mittelgebirge geradezu einzigartige Steilstrecke. Gesagt, getan! Am 26. März 2007 wurde auf Initiative des pensionierten Eisenbahners Adolf Bongartz und Klaus-Peter Kramer (dem Vorsitzenden des Bendorfer Werberings) sowie von sechs Mitgliedern des PRO BAHN-Regionalverbandes Mittelrhein-Westerwald der Brexbachtalbahn e. V. gegründet.

Hauptziel des Vereins sollte es sein, „den Erhalt der Strecke als Daseinsvorsorge zu sichern und mit einer Touristikbahn ein 125-jähriges Stück

Technikgeschichte wiederzubeleben – als Teil eines nachhaltigen und sanften Tourismus mit überregionaler Ausstrahlung“.

In den Wochen und Monaten nach der Vereinsgründung war es die wichtigste Aufgabe, die Bürger/innen und Politiker der Kommunen an der Strecke vom touristischen Nutzen einer Reaktivierung und den wirtschaftlichen Vorteilen für die Region zu überzeugen. Dies war keine einfache Aufgabe. An vielen Informationsabenden mussten sich die Mitglieder des Vereins von Gegnern des Projekts, die meist unmittelbar an der Strecke wohnen, beschimpfen und verhöhnen lassen.

Positive Reaktionen

Schnell stellte sich aber auch heraus, dass die Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger dem Projekt durchaus positiv gegenüberstand, je länger und häufiger über eine Reaktivierung und deren Ziele aufgeklärt wurde. Auch in der Politik schlug die Stimmung um: Bereits Mitte Mai 2007 kippte der Rat der Stadt Bendorf seinen sechs Jahre zuvor gefassten Beschluss, die Brexbachtalbahn nicht mehr zu reaktivieren, und beschloss, die Wiederinbetriebnahme der „Brex“ für den Freizeit- und Tourismusverkehr als Chance für die Stadt zu begreifen. Wenige Wochen später folgten die Stadt Neuwied, der Kreis Neuwied und

die Verbandsgemeinde Höhr-Grenzhausen mit ähnlichen Beschlüssen. Nachdem die Rettung erfolgreich in die Wege geleitet wurde, gehen alle aktiven Mitstreiter davon aus, dass die Züge nach erfolgter technischer Abnahme durch die Aufsichtsbehörde wieder mit 50 km/h über die Strecke fahren dürfen. Als künftiger Betreiber für Strecke und Betrieb konnte bereits die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH (EVG) aus Linz am Rhein gewonnen werden. Nach Abschluss der Arbeiten am zweiten Abschnitt zwischen Grenzau und Engers dürften somit an den Wochenenden im Stundentakt wieder historische Triebwagen durch das gesamte Brexbachtal fahren, zur Erschließung der hier in großer Zahl vorhandenen touristischen Angebote, wie z. B. des weit über die Region hinaus bekannten Rheinsteigs.

Schon in knapp zwei Jahren könnte mit der Bundesgartenschau 2011 (BUGA) in Koblenz eine neue Herausforderung für die reaktivierte Strecke bevorstehen. Mit „BUGA in der Region Mittelrhein“ werden auch zahlreiche Themen und Projekte entlang der Strecke in die BUGA eingebunden sein. Mit rund 150.000 Einwohnern im Einzugsgebiet der Brexbachtalbahn und der Anschlussstrecke von Siershahn zum ICE-Bahnhof Montabaur ergibt sich eine durchaus tragfähige Basis für die mögliche Rückkehr des Personenverkehrs auf der Strecke. PRO BAHN Mittelrhein-Westerwald und der Brexbachtalbahn e. V. werden auch hierfür mit entsprechenden Konzepten das Gespräch bei den Entscheidungsträgern suchen und sich einbringen.

Die Ilztalbahn ...

Die Ilztalbahn führt von Passau zunächst nach Westen und überquert auf einer Brücke die Donau, um nach Norden im Ilztal in den Bayerischen Wald aufzusteigen.

Über den ehemaligen Bahnknoten Waldkirchen wird nach 49,5 Kilometern Freyung erreicht. In Waldkirchen zweigte die 26,9 km lange Strecke früher über Jandelsbrunn nach Haidmühle ab und führte weiter nach Tschechien hinein. Diese Zweigstrecke ist heute zum Radweg umgebaut – ein Umstand, der den Bestrebungen zur Reaktivierung der Ilztalbahn schwer zu schaffen machte, da die Vertreter der Radfahrer-Lobby meinten, ein Radweg sei die richtige Verwendung für alle Bahntrassen. Zu schade für diesen Umbau, meinten die, die an die Zukunft der Bahn glauben.

1892 fertiggestellt diente die Ilztalbahn vornehmlich dem Güterverkehr. Die Verlängerung nach Grafenau und Zwiesel scheiterte am Widerstand aus Grafenau. In den 50er-Jahren wurde der durchgehende Verkehr mit dem Straße-Schiene-Bus von Furth im Wald nach Passau zu organisiert. Eine entsprechende Busverbindung sucht man allerdings in den Fahrplänen heute vergeblich, sonntags erreicht nur ein einziges Buspaar Freyung – zu wenig, um für Touristen attraktiv zu sein.

... vor der Entwidmung

Nachdem die Ilztalbahn Ende der 90er-Jahre aus dem Katalog der aus militärischen Gründen vorzuhaltenden Eisenbahninfrastruktur herausgenommen und der Bundeszuschuss für die Unterhaltung der Infrastruktur gestrichen wurde, versetzte das Programm „MORA C“ der Deutschen Bahn, das auf die Rationalisierung des Wagenladungsverkehrs abzielte, der Strecke einen schweren Schlag: Die Bundeswehr war nicht bereit, die Gesamtstrecke als Anschlussbahn zu übernehmen.

Daher stellte die DB Anfang 2001 den Güterverkehr auf der Ilztalbahn ein. Am 3. Oktober 2001 fuhr der letzte Sonderzug nach Freyung. Ein Jahr später sollte ein von den Umwelt- und Verkehrsverbänden PRO BAHN, Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Bund Naturschutz bestellter Sonderzug einen Neuanfang im Freizeitverkehr markieren. Die Schäden am Gleis infolge schwerer Hochwasser führten aber ab dem 13. August 2002 dazu, dass die Strecke „vorübergehend“ nicht mehr befahrbar war und der Sonderzug nicht verkehren konnte.

Das Modell „Wasserburg Stadt“ – nämlich die Einstellung des Verkehrs nach einer Beschädigung durch Naturgewalten bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag – hatte einen weiteren Anwendungsfall gefunden. Die DB verhandelte mehrere Jahre lang mit Interessenten über die Übernahme der Strecke – nach eigener Aussage ohne Erfolg. Auch auf die Ausschreibung der Ilztalbahn im September 2003 habe sich kein Interessent gemeldet. Nachdem schließlich alle Gespräche gescheitert waren, stimmte das Eisenbahn-Bundesamt einem Antrag der DB auf Stilllegung der Strecke zu – diese wurde dann am 31. März 2005 vollzogen.

Der Wert der Ilztalbahn für Freizeit- und Touristikverkehre war in einem Gutachten

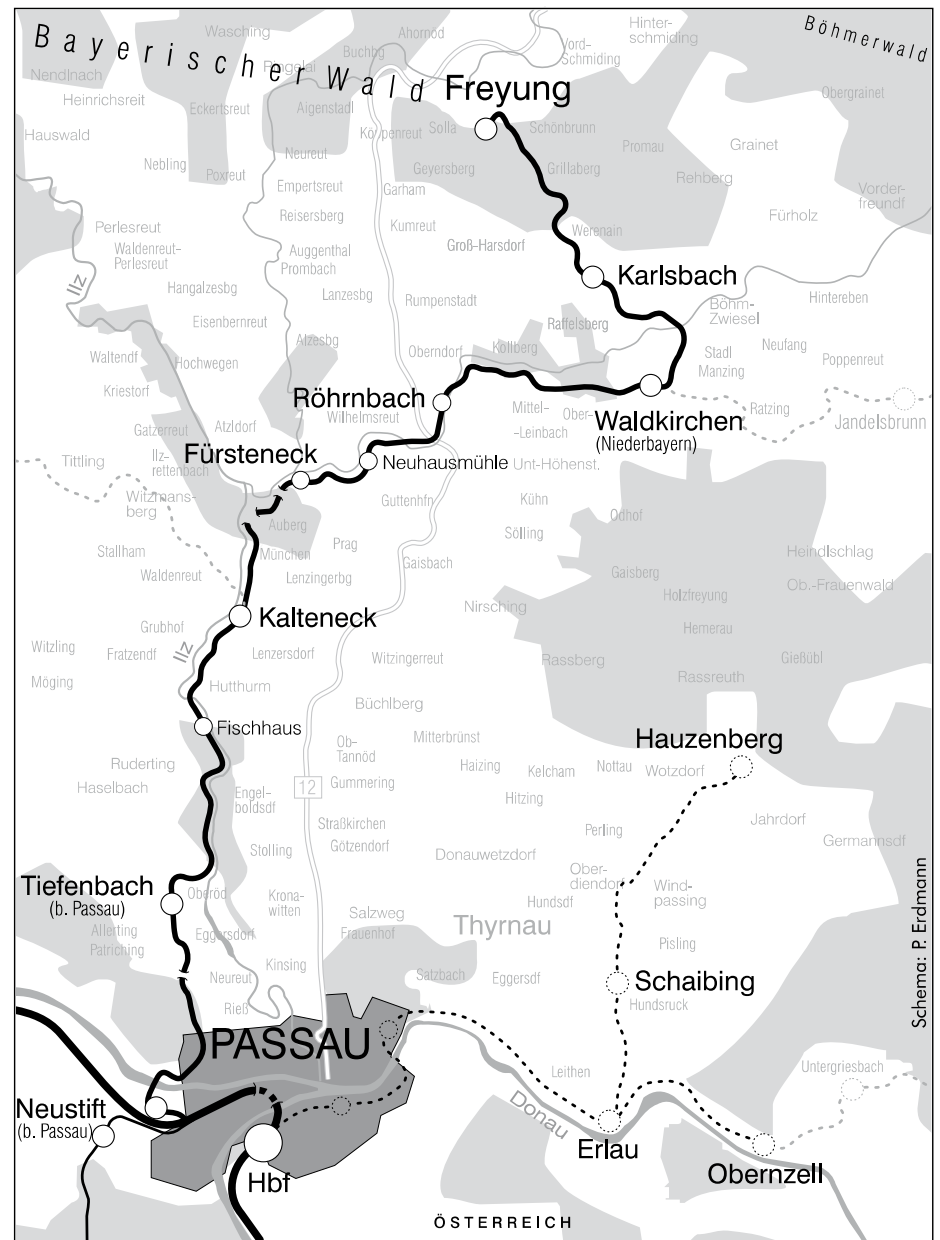
aus dem Jahr 1998, das im Auftrag des Bayerischen Wirtschaftsministeriums und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) erstellt worden war, eindrucksvoll untermauert worden.

Der Freistaat Bayern war seit 1999 bereit, die Wiederbelebung der Bahnlinie Passau – Freyung für diese Verkehre finanziell zu begleiten. Doch daraus wurde nichts, da den Kommunalpolitikern vor Ort die Anschubfinanzierung aus München nicht genügte.

Förderverein und Ilztalbahn GmbH gegründet

Am 17.11.2005 mündeten die bislang losen Aktivitäten für den Erhalt und die Wiederbelebung der Ilztalbahn in der Gründung des „Fördervereins Ilztalbahn e. V.“

Das Bemühen, die Beschlüsse der Region gegen die Bahnlinie und für einen hoch subventionierten Radweg auf politischer Ebene zu kippen, scheiterten an einer zu geringen Beteiligung bei einem Bürger-



Schema: P. Erdmann

www.ilztalbahn.net
www.ilztalbahn-gmbh.de
 Publikumsfahrten sind noch nicht angekündigt.

entscheid – allerdings wurde das erforderliche Quorum von 20 % Zustimmung zum Bürgerbegehren nur knapp verfehlt. Eine weitere Stufe des Ringens um die Rettung der Bahnlinie stellte die Ilztalbahn GmbH (ITB) dar, die am 14.11.2006 gegründet wurde. Die Ilztalbahn GmbH (ITB) beabsichtigt, die Bahnstrecke Passau – Freyung baldmöglichst von der DB langfristig zu pachten oder zu kaufen. Mit Bescheid vom 16.7.2007 hat das Eisenbahnbundesamt festgestellt, dass die nach § 23 AEG beantragte Freistellung der Bahnlinie und ihrer Anlagen von Bahnbetriebszwecken („Entwidmung“) abzulehnen ist.

Wertvolle Infrastruktur

Anders als viele andere Nebenbahnen, die bis zur Unbrauchbarkeit verschliffen sind, befindet sich die Ilztalbahn in einem guten Erhaltungszustand, weil sie bis Anfang der 90er-Jahre aus militärischen Gründen instand gehalten wurde. Zur Wiederaufnahme des Verkehrs muss die Strecke wieder befahrbar gemacht werden. Kostenschätzungen hierfür belaufen sich auf 500.000 bis 750.000 Euro. Um dies finanziell verkraften zu können, ist die Ilztalbahn GmbH auf eine Verstärkung ihrer Kapitalbasis angewiesen. Ziel ist es, den

Komplementäranteil von 50 % für die Wiederherstellung der Befahrbarkeit schultern zu können – konkret geht es darum, einen Betrag von ca. 200.000 Euro zu mobilisieren. Der Rest (50 % der genannten Investitionssumme) soll über Bankkredite abgedeckt werden.

Etappe Betriebsgenehmigung

Mit Bescheid vom 13. März 2009 hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) als Kooperationspartner der Ilztalbahn GmbH die Genehmigung zum Betrieb der Bahnlinie erteilt. Damit sind die notwendigen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Arbeiten an der Ilztalbahn nun in die heiße Phase gehen können. Die Ilztalbahn GmbH hatte in den vorangegangenen Monaten zusammen mit dem Förderverein Ilztalbahn und der RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH durch die Beauftragung zahlreicher Gutachten und die Erstellung eines aktualisierten Wirtschaftsplans die Grundlagen für die Erteilung der Betriebsgenehmigung geschaffen. Die Geschäftsführer der Ilztalbahn-Betriebsgesellschaft (ITB) Prof. Dr. Thomas Schempf, der schon lange für PRO BAHN

aktiv ist, und Helmut Wast Streit, meinen in ihrer ersten Reaktion: „Hier wird im Jahr 2009 eine Wunde geheilt, die durch Krieg und politische Ideologien zum Nachteil der Bevölkerung auf beiden Seiten des Böhmerwaldkammes gerissen wurde. Wir werden alles daran setzen, in Zusammenarbeit mit den politisch und wirtschaftlich Verantwortlichen ein klares, verständliches Verkehrskonzept von der Donau entlang der Ilz bis zur Moldau aufzubauen. Es wäre sehr zu wünschen, wenn die notwendigen Entscheidungen der Förderstellen so zügig vorliegen, dass zum Nutzen dieser zentralen europäischen Region bereits im Jubiläumsjahr des Goldenen Steigs das grenzüberschreitende Freizeitverkehrsnetz eröffnet werden kann!“

Betriebskonzept

Das Betriebskonzept, dessen Verwirklichung nun in Angriff genommen werden kann, sieht in einer ersten Stufe einen Ausflugsverkehr mit vier Fahrten an Sonn- und Feiertagen vor. Der Ausbau des Konzepts und die Integration in ein bis über die tschechische Grenze reichendes Verkehrskonzept ist beabsichtigt.

Der Kommentar:

Reaktivierung: Sinn oder Unsinn?

■ So manchem Zeitgenossen erscheint es unsinnig, Bahnlinien wieder instand zu setzen, auf denen schon lange nichts mehr gerollt ist. Und so mancher Enthusiast weint jeder Schiene und Schwelle, die entfernt wird, Tränen nach. Manches für unmöglich gehaltene Projekt wurde bereits verwirklicht, so mancher Traum wurde durch die Realität bereits überholt. Die Reaktivierung von Schienenstrecken gerät immer wieder zum lokalen Kampfplatz. Der eine will keine Eisenbahn vor dem Schlafzimmer, der andere möchte nicht jede ehemalige Bahnlinie als Radweg enden sehen.

Was hat Erfolg, was nicht? Einigermaßen genau kann man das vorhersagen, wenn man sich am Anfang mit siedlungsgeografischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten auseinandersetzt.

Beide Strecken bieten besondere landschaftliche Reize. Beide Strecken bieten betrieblich recht einfache Verhältnisse. Die Brexbachtalbahn liegt in einem relativ dicht besiedelten Raum und verbindet Rheintal und die Neubaustrecke nach Frankfurt. Die Ilztalbahn erschließt einen bereits touristisch geprägten

Raum, die Infrastruktur ist gut in Schuss. Auch hier sind die Ausgangsbedingungen günstig. Die Rahmenbedingungen sind deutlich besser als an manch anderem Schienenstrang.

Der schwerste Teil ist die Überwindung lokaler Widerstände, die nur ihr Auto und die rumpelnden Bundesbahn-Züge kennen und sich daran gewöhnt haben, dass auf der Schiene vor ihrer Tür Gras wächst.

Realistische Chancen erkennen und formulieren können die Aktiven umso besser, je mehr sie den Realismus mitbringen, der den Mitgliedern des Fahrgastverbandes PRO BAHN eigen ist. Beides scheint bei den beschriebenen Strecken gelungen.

Dennoch – bis zum dauerhaften Erfolg wird noch viel Tatkraft und Einsatz nötig sein.

Aber wer nicht mutig anfängt, kann auch keinen Erfolg erreichen.

Rainer Engel