

Faktencheck Reaktivierung der Kreisbahn 2021



Kurz-Name für das Thema	Faktencheck Reaktivierung der Kreisbahn 2021
Kurz-Beschreibung des Themas	Versorgung von Abgeordneten und Bevölkerung mit Informationen zum geplanten Kauf der Kreisbahnstrecke
Ziel des Projektes	Vermittlung von Informationen vor einer Kaufentscheidung der Gemeinde Schenklengsfeld an Abgeordnete und Bürger*innen
Kategorie	Info-Vermittlung, Tourismus, Infrastruktur, Finanzen, Transparenz, Zulieferung von Bürger-Wissen an die Gemeindegremien, Entlastung der Verwaltung
Datum der ersten Nennung des Themas	Seit ca.1990 mit Gründung des Vereins „Werra-Fulda-Bahn“ konkreter Anlass: Aktuelle Kaufpläne durch BM Möller
Zuständigkeiten	
Autor*in - Initiative von	Tobias Karbe
Gemeinde-Zuständigkeiten	BM Möller (Vorstand) und Rainer Daube (GV) Fraktionsvorsitzende
Arbeitskreis/Verein/Gremium	Gemeindevvertretung und Gemeindevorstand
BEMERKUNGEN	Diese Recherche soll den Abgeordneten, so, wie in der GV Sitzung am 25.11.2021 von allen Fraktionen gefordert, Hintergrundinformationen VOR einer Kaufentscheidung liefern.
ViSdP	Tobias Karbe, IG Kreisbahn Hersfeld-Heimboldshausen
STAND der Ausarbeitung	30.11.2021

Inhalt

Management Zusammenfassung	3
Ausgangslage	3
Allgemeine Beschreibung	3
Aktueller Projektbereich	3
Kostenrechnung (grob überschlagsmässig):	5
ALTERNATIVEN	6
DRE – Deutsche Regionaleisenbahn	6
Weitere Willensbekundungen	6
Fazit:	6
RISIKOANALYSE	8
Risikofaktoren:	8
Die Bahnanlagen	8
Abzweigungen	8
Ausweichstellen	8
Bausubstanz	9
Bauliche Risiken	9
ERSTE GROBE KOSTENSCHÄTZUNG	10
Instandsetzung Lokschuppen	10
Generalsanierung der Gleisanlagen	10
Sanierungsschritte	10
Kosten pro Meter	10
Erneuerung Signaltechnik an der Strecke	10
Erneuerung Signaltechnik an den Bahnübergängen	10
Anschluss DB Netz	10
Brückensanierung	10
Unterhaltungskosten:	11
Dringend erforderlich	11
Strategisches Konzept	11
Machbarkeitsstudie	11
Kosten-Nutzen-Analyse	12
Zusatzkosten	12
Zeitraumen	12

Management Zusammenfassung

Im Rahmen der seit 2019 andauernden Diskussion in der Gemeinde Schenkklengsfeld über eine Reaktivierung der alten Kreisbahnstrecke sollte am 25.11.2021 in einer GV-Sitzung der Kauf der Strecke durch die Gemeinde Schenkklengsfeld beschlossen werden.

In der Vorbereitung hatten Haupt-und Finanzausschuss und Bau und Planungsausschuss bereits eine Kaufen-Empfehlung abgegeben.

In letzter Minute haben Abgeordnete aller 4 Fraktionen Bedenken geäußert, sie hätten für eine fundierte Entscheidung noch zu wenig Fakten zu den Folgen des Kaufs.

Diese Zusammenstellung soll eine erste grobe Übersicht über die Folgen eines Kaufs geben.

Alle Angaben sind nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt.

Alle Recherchen erfolgten durch interessierte Privatleute.

Alle Recherchen müssen ZWINGEND durch weitere Institutionen verifiziert werden.

Die genannten Zahlen basieren auf im Netz recherchierten Werten.

Ausgangslage

Allgemeine Beschreibung

Die Bahnstrecke Bad Hersfeld - Heimboldshausen hat eine Streckenlänge von 26 km, mit allen Nebengleisen ca 38 km. Sie steigt von Bad Hersfeld (206 Meter über Normalnull) bis Wehrshausen auf 355 m ü NN um dann bis Heimboldshausen auf 220 m ü NN zu fallen.

Die steilsten, mehrere Kilometer langen, Abschnitte mit einer Steigung von 1:50 befinden sich zwischen Wehrshausen und Heimboldshausen.

Es sind Kurvenradien zwischen 200 Meter und 1000 Meter vorhanden. Der Streckenabschnitt Bad Hersfeld - Schenkklengsfeld wurde 1999 entwidmet und abgebaut.

Aktueller Projektbereich

Der Streckenabschnitt Schenkklengsfeld - Heimboldshausen ist stillgelegt aber noch Bahn-technisch gewidmet. Die Streckenlänge auf dem noch vorhandenen Streckenabschnitt beträgt mit allen Nebengleisen ca 16 km. Es sind 13 Bahnübergänge vorhanden. Es befinden sich 2 doppelkreuzungsweichen und 23 einfache weichen auf diesem Streckenabschnitt. Alle Weichen sind ortsbedient.

Die Bahnanlagen befinden sich in Schenkklengsfeld (Bahnhof mit zwei Bahnsteigen und Betriebswerk mit Lokschuppen und Dieseltankstelle, Ladestraße und Kopframpe) Wehrshausen (Haltepunkt mit Bahnsteig), Ransbach (Bahnhof mit Bahnsteig und Ladestraße), Nippe (Haltepunkt mit Bahnsteig) und Heimboldshausen (Gemeinschaftsbahnhof mit der DB).

In Schenklingfeld zweigt ein Nebengleis zu der Firma Brenzel ab, in Nippe zu Kali und Salz Schacht Hera. Ausweichstellenmngint es im Ransbach und Schenklingfeld. Die Strecke wird im Zugleitbetrieb befahren.

Es gibt 10 Brücken und durchlässe. Vor dem Bahnhof Heiboldshausen ist ein Flügel-einfahrsignal zur Sicherung der Einfahrt in den Bahnhof Heiboldshausen vorhanden. Die Strecken-Höchstgeschwindigkeit beträgt derzeit 10 km/h.

Der Oberbau besteht aus Schotter-Oberbau mit Holzschwellen.

Bei einer Reaktivierung muss mit Sanierungskosten von mehreren Millionen Euro gerechnet werden, insbesondere im Bahnhofsbereich Schenklingfeld. Aufgrund des dort vorhandenen Bahnbetriebswerkes ist der Boden mit Kraftstoffresten, Metallverbindungen und der gleichen Verunreinigt. Die dort vorhandenen Dieseltankstelle mit im Boden liegenden Erdtanks wurde in den letzten Jahrzehnten nicht auf Undichtigkeiten und evtl noch vorhandenen Kraftstoffresten überprüft. Eine Drainage der Gleisanlagen ist nicht vorhanden. Ein Anschluss an das örtliche Abwassernetz besteht nicht. Bei Regenfällen überflutet das Wasser der angrenzen Felder den Bahnkörper.

Der Lokschuppen ist einsturzgefährdet, das Dach im Bereich der ehemaligen Schmiede bzw. Werkswohnung ist mit Hausschwamm durchsetzt. Die Untersuchungsgruben stehen regelmäßig durch eintretendes Grundwasser unter Wasser, bei Regen wird das Wasser durch die Grundmauern in den Lokschuppen gedrückt. Fließendes Wasser für die Toilettenanlage und die Duschen ist nicht vorhanden aufgrund geklauter Kupferleitungen. Eine Heizung ist ebenfalls aufgrund geklautem Kupfer nicht betriebsbereit.

Geschätzte Kosten für Instandsetzung Lokschuppen, Atlastsanierung und Drainage ca 2 Millionen Euro.

Die Gleisanlagen müssen generalsaniert werden. Holzschwellen haben eine Liegezeit von ca 30 Jahren. Der Streckenast Schenklingfeld - Heiboldshausen wurde letztmalig Mitte der 80er Jahre erneuert.

Die Sanierung besteht aus folgenden Schritten: Abbau der vorhandenen Gleisanlagen, auswechseln des Schotteroberbaus, Einbau neuer Schwellen und Schienen. Kosten pro Meter belaufen sich auf ca 1000 Euro, dazu kommen die Entsorgungskosten von ca. 150 Euro pro Tonne für die alten Holzschwellen, da diese Sondermüll sind.

Alle weichen müssen gewechselt werden, was pro einfacher weiche ca 25 000 Euro und pro Doppelkreuzungsweiche ca 100 000 kostet.

Die Signaltechnik an der Strecke und den Bahnübergängen muss erneuert werden, die Kosten pro technisch gesichertem Bahnübergang belaufen sich auf ca 300 000 Euro. Für die Signaltechnik der Strecke fallen ca 2 Millionen Euro an.

Der Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn in Heiboldshausen verursacht jährlich Kosten von ca 30 000 Euro.

Die Brückensanierung der drei vorhanden Brücken und durchlässe beläuft sich auf ca 2 Millionen Euro.

An fortlaufenden Kosten kommen Kosten für Brückenprüfungen, Weichenprüfungen, Fahrwegprüfungen, Signalprüfungen sowie Instandhaltungsarbeiten hinzu. Schätzungsweise 1 Millionen Euro pro Jahr.

Eine Machbarkeitsstudie sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse muss unbedingt veranlasst werden, dies schlägt noch einmal mit ca 100 000 Euro zu Buche. Es ist ungewiss, ob dies positiv ausfällt.

Bei Anschluss eines Gewerbegebietes auf dem freien Feld fallen Kosten für Planung, Gleisanlagen und Genehmigungsverfahren an. Es muss ein Planfeststellungsverfahren sowie eine Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt stattfinden. Dieses wird sich im zeitlichen Rahmen von ca 5-7 Jahren

verlaufen. Die Gesamtkosten bei Anschluss eines Gewerbegebietes belaufen sich auf ca 5 Millionen Euro.

Kostenrechnung (grob überschlagsmässig):

Kaufpreis 35 000€
Sanierung Schenklengsfeld. 2 000 000€
Gleisbau 16 000 000€
Entsorgungskosten. 5 000€
Weichen. 775 000€
Bahnübergänge. 3 900 000€
Signaltechnik. 2 000 000€
Brückensanierung. 2 000 000€
Machbarkeitsstudie. 100 000€
Anschluss Gewerbegebiet. 5 000 000€

Gesamtkosten: 31.815.000€

Anschluss DB. 30 000€
Prüfungskosten/Instandhaltung 1 000 000€

Jährliche Kosten. 1 030 000€

Zuschüsse in Höhe von bis zu 80% der Kosten sind nur nach einer erfolgreichen Machbarkeitsstudie sowie Kosten-Nutzen-Analyse möglich.

Bei Reaktivierung der Gesamtstrecke fallen Kosten von ca 250 Millionen Euro an.

ALTERNATIVEN

DRE – Deutsche Regionaleisenbahn



[Deutsche Regionaleisenbahn Gruppe | Wir vernetzen Sie effizient.](#)

Es besteht seitens der DRE, Deutsche Regionaleisenbahn, Interesse, die Bahnstrecke zu kaufen.

Die DRE betreut derzeit ca 750 km Bahninfrastruktur und ist der zweitgrößte Streckennetzbetreiber in Deutschland nach der deutschen Bahn.

Dieses Unternehmen steht mit dem Förderverein Werra-Fulda-Bahn aktuell im Kaufverhandlungen.

Weitere Willensbekundungen

- eines Unternehmens aus dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg
- zwei Unternehmen aus der Rhön
- Touristischer Verkehr ist ebenso angedacht.
-

Die DRE hat sowohl die technischen Mittel als auch die Mitarbeiter, um die Strecke kostengünstig instand zu setzen und zu betreiben.

Fazit:

Bei Kauf der Bahnstrecke von der Gemeinde fallen Kosten in Höhe von ca 50 Millionen Euro an, die der Steuerzahler bezahlen muss.

Ein positive Kosten-Nutzen-Analyse sowie Machbarkeitsstudie ist sehr unwahrscheinlich.

Die Kosten der Analyse und der Studie sind auch ohne Reaktivierung zu bezahlen.
Ohne positivem Ergebnis werden keine Fördergelder freigegeben

Für die DRE treffen diese Bedingungen nicht zu, da dieses Unternehmen privatwirtschaftlich arbeitet.

Eine Machbarkeitsstudie sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht erforderlich und es fließen auch keine Steuergelder, da Fördergelder nicht notwendig sind.

Die Gemeinde Schenklengsfeld hat kein Vorkaufsrecht, da bei einer gewidmeten Bahnstrecke die Belange eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorgehen.

Meine persönliche Meinung ist, den Verkauf an die DRE zu favorisieren und der Gemeinde Schenklengsfeld unnötige Kosten zu Ersparen.

Gez.: Tobias Karbe, IG Kreisbahn Hersfeld-Heimboldshausen

RISIKOANALYSE

ALLE ANGABEN SIND SUBJEKTIVE RECHERCHEN VON INTERESSIERTEN BÜRGER*INNEN

ALLE ANGABEN MÜSSEN NOCH VON STAATLICHEN STELLEN VERIFIZIERT WERDEN.

ALLE ANGABEN HABEN LEDIGLICH DEN ZWECK, DIE GRUNDLAGE FÜR EINE RISIKOBEWERTUNG ZU LEGEN.

DIE RISIKOANALYSE IST IN EINER EXCEL-TABELLE DETAILLIERTER BESCHRIEBEN.

Risikofaktoren:

Streckenlänge	ca. 16 km.
Brücken/Durchlässe	10
Bahnübergänge	13
Weichen	23
Doppelkreuzungsweichen	2
Alle Weichen sind ortsbedient.	
Flügel-Einfahrtsignal	1

Die Bahnanlagen

- Schenklengsfeld (Bahnhof mit zwei Bahnsteigen und Betriebswerk mit Lokschuppen und Dieseltankstelle, Ladestraße und Kopframpe)
- Wehrshausen (Haltepunkt mit Bahnsteig)
- Ransbach (Bahnhof mit Bahnsteig und Ladestraße)
- Nippe (Haltepunkt mit Bahnsteig)
- Heiboldshausen (Gemeinschaftsbahnhof mit der DB)

Abzweigungen

- Schenklengsfeld Nebengleis zu der Firma Brenzel
- Nippe zu Kali und Salz Schacht Hera.

Ausweichstellen

- Ransbach

ERSTE GROBE KOSTENSCHÄTZUNG

Instandsetzung Lokschuppen

Altlastsanierung

Drainage

Generalsanierung der Gleisanlagen

Liegezeit der Holzschwellen > 30 Jahre

Schenklingfeld - Heimboldshausen wurde letztmalig Mitte der 80er Jahre erneuert.

Sanierungsschritte

- Abbau der vorhandenen Gleisanlagen
- Auswechseln des Schotteroberbaus
- Einbau neuer Schwellen und Schienen

Kosten pro Meter

- Neubau ca 1000 Euro
- Entsorgungskosten ca. 150 Euro pro Tonne für die alten Holzschwellen, da diese Sondermüll sind.
- Wechseln aller Weichen müssen gewechselt werden,
 - pro einfacher weiche ca 25 000 Euro
 - pro Doppelkreuzungsweiche ca 100 000 Euro

Erneuerung Signaltechnik an der Strecke

Erneuerung Signaltechnik an den Bahnübergängen

Kosten pro technisch gesichertem Bahnübergang belaufen sich auf ca 300 000 Euro.

Für die Signaltechnik der Strecke fallen ca 2 Millionen Euro an.

Anschluss DB Netz

Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn in Heimboldshausen verursacht jährlich Kosten von ca 30 000 Euro.

Brückensanierung

der drei vorhanden Brücken und Durchlässe beläuft sich auf ca 2 Millionen Euro.

Unterhaltungskosten:

- Brückenprüfungen
- Weichenprüfungen
- Fahrwegprüfungen
- Signalprüfungen
- Instandhaltungsarbeiten

Schätzungsweise 1 Millionen Euro pro Jahr.

DIE GENANNTEN ZAHLEN SIND LEDIGLICH ERSTE GROBE SCHÄTZUNGEN

Dringend erforderlich

Strategisches Konzept

(WARUM soll es gemacht werden?)

- Welches Ziel soll verfolgt werden?
- Welche Firmen wollen sich ansiedeln? (Mit schriftlicher Absichtserklärung)
- Welche Förderungen gibt es und welche Bedingungen müssen dafür erfüllt werden?
- usw-

Machbarkeitsstudie

(WAS ist möglich?)

- Freizeitbetrieb
- Draisinen-Verkehr
- Güterverkehr
- Waggonverkehr und/oder Lastverkehr
- Radweg
- Grünstreifen als "Bienen-Highway"
- usw.

Kosten-Nutzen-Analyse

(WIEVIEL für WAS)

ca 100 000 Euro

Zusatzkosten

Anschluss eines Gewerbegebietes auf dem freien Feld

-Planung

-Gleisanlagen

-Genehmigungsverfahren

-Planfeststellungsverfahren

-Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt

Zeitraumen

Zeitlicher Rahmen von ca 5-7 Jahren verlaufen.

Die Gesamtkosten bei Anschluss eines Gewerbegebietes belaufen sich auf ca 5 Millionen Euro.