

28. November 2003

Kurhessenbahn: Tod auf Raten

Die Kurhessenbahn, welche die Schienen in Nordhessen im Raum zwischen Kassel und Marburg befährt, war eine Ausgründung der Deutschen Bahn im Rahmen ihrer „Mittelstandsoffensive“. Das Prinzip, das dahinter steht, ist einfach: Anstatt Nahverkehr von der Zentrale aus zu organisieren, sollten mittelständische Unternehmen vor Ort dies flexibler und besser organisieren. Die Kurhessenbahn hat Pilotcharakter: Sollte das Unternehmen erfolgreich sein, so sollte es Bundesweit Schule machen.

Das Arbeitsgebiet der Kurhessenbahn war bis zu deren Gründung Ende 2000 größtenteils von der Schiene abgehängt worden. Gleise und Bahnhöfe waren schwer renovierungsbedürftig, die Fahrzeiten zu lang – die Bahn plante bereits sich komplett zurück zu ziehen. Das Modellprojekt Kurhessenbahn bot ein Kontrastprogramm. Aus den verbliebenen Stichbahnen sollte wieder ein geschlossenes Netz werden, die Gleise sollten grundsätzlich erneuert werden, die Fahrzeiten sollten mit dem Auto konkurrenzfähig werden. Die Finanzierung, die bis Anfang 2002 zwischen Land, Bund, Bahn und Kommunen ausgehandelt wurde, sah vor, dass die insgesamt 90 Millionen Euro Investitionskosten zu 60% vom Bund und zu 30% vom Land übernommen wird; der kommunale Finanzierungsanteil beträgt demnach zehn Prozent. Nach dem der Ausbau der Hälfte des Netzes damals schon vertraglich abgesichert wurde und seit dem voranschreitet, stünde nun der Vertragsabschluss für die Südhälfte des Schienennetzes an. Doch diese droht nun zu scheitern – und mit ihr das ganze Projekt, wie der nordhessische Landtagsabgeordnete Jürgen Frömmrich (BÜNDNIS/90 DIE GRÜNEN) vermutet.

Die Mehrheit aus CDU, FWG und F.D.P. im Landkreis Waldeck – Frankenberg, durch diesen Kreis führt der Großteil der Bahnstrecken – daher ist er auch maßgeblich an der Finanzierung beteiligt, möchte nun die weitere Sanierung verhindern. Verbündet mit Ihnen ist der Rhein – Main – Verkehrsverbund (RMV), der über ein kurzes Teilstück im Landkreis Marburg – Biedenkopf mit am Verhandlungstisch sitzt. Der RMV hat kein Interesse Mittel in eine Strecke zu investieren, die zum größten Teil zum NVV gehört. Die Mehrheit im Kreistag möchte kein Geld für die Bahn ausgeben, da ein „sale and lease back“ – Geschäft, dass der Landrat des Kreises vorhatte geplatzt sei und daher das Geld zu knapp sei. Eine Verknüpfung, die Jürgen Frömmrich, der gleichzeitig Kreistagsabgeordneter ist, nicht nachvollziehen kann: „So weit ich mich entsinnen kann, haben wir das Projekt Kurhessenbahn im Kreistag beschlossen, da war an „sale and lease back“ noch gar nicht zu denken!“ Unverständlich sei ihm, wieso die Mehrheitsfraktionen jetzt das Projekt ablehnten. Schließlich seien die Kosten lange bekannt gewesen – zudem sei fraglich, ob jemals wieder eine so günstige Förderung angeboten würde. In der Tat waren bis vor kurzem noch die heutigen Bahngegner geradezu enthusiastisch: Claudia Ravensburg, CDU Landtagsabgeordnete, beispielsweise meinte in einer Kreistagsitzung noch, zehn Prozent seien „ein tragbarer Finanzierungsanteil“. Der Fraktionsvorsitzende der FWG fand, dass es wichtig sei, dass sein Landkreis sich nicht „vom überregionalen Netz der Bahn abschneiden lasse“, während sein F.D.P. Kollege meinte: „Was lange währt, wird endlich gut.“ Der Landrat des Kreises, CDU-Mann Helmut Eichenlaub meinte sogar: „Wir brauchen den Ausbau der Schiene, damit wir nicht im Museum landen.“ Und eilig hatte man es damals auch, so ließ der Landkreis in dem Vertrag über den Nordteil des Netzes extra noch eine Passage einfügen, welche besagte, „zeitnah soll die Strecke Marburg – Korbach als 2. Teilabschnitt umgesetzt werden“.

Heute soll das nicht mehr gelten, denn am 11. Dezember will die Mehrheit im Kreistag Waldeck – Frankenberg den Ausstieg aus dem Projekt beschließen – allein für die Planung werden noch mal 200 000 € bereit gestellt. Denn der Kreisausschuss hat die Hoffnung, dass vielleicht doch noch Bund und Land den Kommunalen Anteil übernehmen.

Dass der Ausstieg ausgerechnet jetzt kommt, lässt die Grünen an der Ernsthaftigkeit eines zweiten großen Projektes zweifeln: an der Ausweisung des Nationalparks Kellerwald – Edersee. Denn die Bahnlinie, um die es sich dreht verläuft nämlich gerade am Westrand des künftigen Nationalparks. „Für Reisende aus dem Ballungsraum Rhein – Main und Süddeutschland, ist diese Bahnlinie das Eingangstor zum Nationalpark Kellerwald,“ meint Frömmrich. Er verweist zudem darauf, dass Ministerpräsident, Umweltminister und Landrat noch im März gemeinsam verkündet hatten: „Die umweltfreundliche Erschließung durch die Schiene bietet sich geradezu von selbst an.“ Doch wenn sich die Mehrheit im Kreistag beschließen sollte, das Projekt fallen zu lassen, bleibt der Streckenabschnitt zum Nationalpark weiter stillgelegt.

Dadurch bliebe auch das Netz der Kurhessenbahn unvollendet. Die Grünen bezweifeln, dass dann trotz allem die Kurhessenbahn ein Erfolg werden könnte. „Ohne den Einzug aus den süddeutschen Ballungsräumen werden auch die Linien im Nordteil weniger Fahrgäste haben,“ so Frömmrich. Denn ohne das fehlende Stück zwischen Frankenberg an der Eder und Korbach muss bislang ein Umweg über Kassel genommen werden, einhergehend mit sehr viel längerer Fahrzeit.

„Wenn die Kurhessenbahn zwischen Marburg und Korbach nicht saniert bzw. reaktiviert wird, sind die Erfolgchancen für das Projekt erheblich geschmälert. Wahrscheinlich bedeutet das sogar den Tod der Kurhessenbahn auf Raten,“ erklärte Frömmrich abschließend.