

## Tauschgeschäft mit Hintersinn

Von Heidi Müller-Gerbes

Ob romantische „Sommernachtsfahrt“ oder „Vatertag auf der Aartalbahn“: Die Nassauische Touristikbahn (NTB), wenn sie denn fahren darf, hat selten Mangel an Fahrgästen. Im Gegenteil: Auch wenn die hölzernen Sitzbänke in den von museumsreifen Dampf- und Dieselloks gezogenen Wagen nicht sonderlich bequem sind: Wie in guten alten Zeiten geruhsam durch herrliche Taunuswälder ins Grüne fahren zu können scheint ein verbreitetes Bedürfnis zu sein. Weshalb ein Ausflug mit der nostalgisch anmutenden „Museumbahn“ auch zu Hessens beliebtesten touristischen Attraktionen zählt.

Wie gut, dass das auch die Politik zu schätzen weiß. Dem Wiesbadener Oberbürgermeister Müller als einem bekennenden „Modelleisenbahnfan“ ist es ein „echtes Anliegen“, die seit beinahe einem Jahr notgedrungen auf dem Abstellgleis befindliche Aartalbahn wieder ins Rollen zu bringen. Und da sie ja auch für den Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises einen „sehr hohen Stellenwert“ hat, sollte man eigentlich meinen, dass die benachbarten Gebietskörperschaften gemeinsam alles darangesetzt hätten, ihren leidigen Streit um die Unterhaltskosten für die denkmalgeschützte Bahnstrecke schleunigst beizulegen.

Taten sie aber nicht. Stattdessen wird gepokert, was das Zeug hält. Und wenn

Landrat Albers dem Wiesbadener Oberbürgermeister vorwirft, er versuche dem Rheingau-Taunus-Kreis auf Kosten des Vereins NTB Zugeständnisse abzurufen, weiß er selbst am besten, dass auch der Kreis ein weit über die beliebte Bahn hinausgehendes Interesse an dem streitigen Gegenstand hat.

Dem Kreis nämlich geht es ganz wesentlich um die bei ihm politisch nach wie vor gewünschte Reaktivierung der Aartalbahn, weshalb er sich freie Bahn auch über das Wiesbadener Stadtgebiet

---

### Wiesbaden will die Aartalbahn. Aber nur für Touristen.

---

bis zum Netz der Deutschen Bahn AG sichern möchte. Und in der Stadt hat die politische Mehrheit genau daran kein Interesse – schon um einer Diskussion über das nach der Kommunalwahl 2001 der FDP zuliebe geopfert Stadtbahnprojekt keine neue Nahrung zu geben.

Natürlich spielen auch die Kosten für die Erhaltung der Strecke eine Rolle. Der politische Hintersinn des „Gibst-du-mir-geb-ich-dir-Spielchens“ aber dürfte der eigentliche Grund dafür sein, dass die Signale der NTB schon viel zu lange auf Rot stehen.

WIESBADEN · RHEINGAU-TAUNUS · MAINZ

# Kleinkrieg um die Nassauische Touristikbahn

Der Rheingauer Landrat wirft Wiesbadens Oberbürgermeister vor, er nehme die Nassauische Touristikbahn „quasi als Geisel“, um dem Kreis Zugeständnisse abzurufen.

müg. WIESBADEN. Die liebevoll gepflegten Dampf- und Diesellokomotiven aus den vierziger und fünfziger Jahren dürften sich schon lange nicht mehr bewegen. Ein trauriger Zustand, der sich unmittelbar auch auf die Internetseiten des Vereins Nassauische Touristikbahn (NTB) niederschlägt: Unter einem mit „Winterstimmung im Bahnhof Dotzheim“ getitelten Foto steht da in großen Lettern zu lesen: „Auch weiter Ausfall aller Züge – Durch den Brückenschaden fallen auch weiter alle Verkehrstage komplett aus. Wir bitten um Ihr Verständnis. Der Vorstand.“

Mit dem „Brückenschaden“ ist die defekte Eisenbahnüberführung der Wiesbadener Flachstraße gemeint. Die Durchfahrtsbreite von nur 3,60 Metern hatte der genieteten Stahlblechträger-Konstruktion aus dem Jahr 1903 schon mehrfach zugezogen – einmal „verlor“ ein Autotransporter ihr Weges sogar sechs nagelneue Fahrzeuge. Die Schäden an der Brücke hatten sich aber immer in Grenzen gehalten. Anders am 29. Mai vorigen Jahres: Da rampte ein rasant talwärts fahrender Lastzug seine Ladung, einen schweren Raupenbagger, derart vehement gegen die Überführung, dass sich einer ihrer Hauptträger verformte und dem Eisenbahn-Bundesamt aus Sicherheitsgründen nichts mehr übrigblieb, als die Sperrung der Brücke anzukündigen.

Seither kann der Verein nicht mehr zu seinen beliebten Ausflügen in seinen nostalgischen Zügen einladen und deshalb, abgesehen von den Beiträgen seiner etwa 280 Mitglieder, keine Einnahmen mehr verbuchen. Und weil er andererseits auf einem stattlichen Schuldenberg von rund 260 000 Euro sitzt, droht ihm nach Angaben seines stellvertretenden Vorsitzenden, Marcus Giebeler, die Insolvenz.

Zwar könne man die Darlehen noch eine Zeitlang bedienen. Die Brückensanierung werde aber in jedem Fall fünf bis sechs Monate in Anspruch nehmen. Und um sich nicht der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung wegen Konkursverschleppung auszusetzen, müsste der Museumsbahn-



Verspätung: Bei der Nassauischen Touristikbahn stehen zurzeit alle Räder still.

Foto Cornelia Sick

Verein nach Einschätzung des Vorstands deshalb eigentlich schon jetzt zum Konkursrichter gehen.

Die Bundesbahn hat den Personenverkehr auf der eingleisigen, nahezu 50 Kilometer langen einstigen „Langenschwalbacher Bahn“, die vor 100 Jahren einmal als „Bäderbahn“ zwischen der „Weltkurstadt“ Wiesbaden und dem Frauenheilbad Langenschwalbach verkehrte, schon 1986 ganz aufgegeben. Die in ihrem hessischen Abschnitt unter Denkmalschutz stehende Strecke der heutigen Aartalbahn gehört zwar immer noch der DB Netz AG, die Eswe Versorgungs AG hat sie aber in dem Abschnitt Wiesbaden-Kettenbach langfristig gepachtet. Das Wiesbadener Versorgungsunternehmen ist deshalb für ihren Unterhalt verantwortlich und somit auch für die Instandsetzung der Brücke.

Die Stadt allerdings will die Instandsetzung des demolierten Bauwerks von der Voraussetzung abhängig machen, dass der Kreis sich an den Kosten für die Unterhaltung der Schienenstrecken beteiligt. „Wir werden die Brücke sanieren – keine Frage“, versicherte Oberbürgermeister Helmut Müller (CDU) gestern. Doch müsse sinnvollerweise gewährleistet sein, dass

die Aartal-Strecke dann auch befahren werden könne. Denn wenn die ITB quasi nur im Rangierverkehr bis zur Stadtgrenze verkehren könnte, wäre das „auch touristisch uninteressant“. Der Nachbarkreis, so Müller, müsse deshalb jetzt „außer wohlfeilen Absichtserklärungen einfach mal Butter bei die Fische geben“.

Landrat Burkhard Albers (SPD) hält dagegen: Wir sind ja bereit, uns an den Unterhaltungskosten der Strecke auf dem Kreisgebiet zu beteiligen – allerdings ebenfalls nur unter einer Bedingung. Dem Kreis müsse die Möglichkeit eingeräumt werden, auf der Schiene über Wiesbadener Stadtgebiet ans öffentliche Bahnnetz zu gelangen. Andernfalls nämlich, so Albers, „ergibt die Reaktivierung der Aartalbahn für uns keinen Sinn“.

Oberbürgermeister Müller sieht, wie er sagt, auch in einem Mitspracherecht des Kreises für die Benutzung der Strecke kein Problem; das habe Eswe den Nachbarn schon vor Jahresfrist offeriert. Was wiederum nach Darstellung des Landrats nur die halbe Wahrheit ist: Das Angebot habe nur für den Abschnitt im Kreisgebiet gegolten.

Dem Oberbürgermeister machte der Landrat in dem Zusammenhang gestern

den Vorwurf, er zögere die Brückensanierung, die in jedem Fall Aufgabe der Stadt sei, nur hinaus – und nehme die Nassauische Touristikbahn „quasi als Geisel“, um dem Kreis irgendwelche Zugeständnisse abzurufen.

Unterdessen fürchtet der Verein wohl nicht ganz zu Unrecht, er könnte „in den Mühlen der Politik zerrieben zu werden“. Und sein Vorsitzender Dirk Bullmann fordert, das „Tauziehen“ zwischen Stadt und Kreis endlich zu beenden. Offenbar wüssten die Beteiligten den Wert der Aartalbahn nur zu schätzen, wenn mit ihr keine Kosten verbunden seien. Die Politik aber könne eines der am meisten gefragten Denkmäler des Landes doch nicht „einfach zugrunde gehen lassen“.

Die SPD-Stadtverordnetenfraktion hat sich gestern für eine „pragmatische Lösung“ ausgesprochen. Jetzt sei „im wahrsten Sinne der Oberbürgermeister am Zug“, den Konkurs der Nassauischen Touristikbahn zu verhindern, meint ihr verkehrspolitischer Sprecher, Dennis Volk-Borowski. Es könne doch nicht sein, „dass auf dem Rücken Ehrenamtlicher ein Kleinkrieg zwischen zwei Kommunen ausgetragen“ werde.