

Gerd Wolff

Draisinenbahn im Glantal

Straßen-, Güter-, Werk-, Anschluß-, Privatbahnen, sie alle sind „Eisenbahnen“. Als neue Betriebsform gesellt sich die Draisinenbahn dazu. In grauen Vorzeiten bereisten Bahnmeister und Inspektoren mit Draisinen „ihre“ Strecke, die Draisine war Mittel zum Zweck und gehörte zum Alltagsleben einer Bahnstrecke. Dienstlich fährt heute kein Mensch mehr mit einer Draisine, diese Spezies gehört der Vergangenheit an. Dagegen ist die Draisinenbahn eine neue Form der Eisenbahn, ein Schienenweg ausschließlich für den Betrieb mit Draisinen. Das Draisinenfahren kann man als Vergnügen, als Spielerei, als Event betreiben. Man kann es aber auch ernst nehmen und mit einem richtigen Management als gewinnbringendes Unternehmen betreiben. Das tut z. B. die Draisinenbahn im Glantal.

Die rd. 40 km lange Glantalbahn befindet sich im Südwesten von Rheinland-Pfalz und war Teil der rd. 80 km langen (strategisch wichtigen) Hauptbahnstrecke Bad Kreuznach – Odernheim – Lauterecken – Altenglan – Glan-Münchweiler -Homburg (Saar) an der Strecke Kaiserslautern – Saarbrücken. Eine Verbindung zur Nahetalbahn Bingen – Bad Kreuznach – Türkismühle – Saarbrücken bestand zwischen Staudernheim (an der linken) und Odernheim (an der rechten Naheseite), in Lauterecken zweigte die Nebenbahn nach Kaiserslautern, in Altenglan nach Kusel – Schwarzerden – Türkismühle und in Glan-Münchweiler nach Landstuhl ab.

Nach dem Krieg veränderte sich die Struktur grundlegend, aus der zweigleisigen Hauptbahn Bad Kreuznach – Homburg wurde eine eingleisige Nebenbahn. Der Sommerfahrplan 1980 weist letztmalig Personenzüge zwischen Glan-Münchweiler und Homburg, 1984 zwischen Altenglan und Lauterecken und 1985 zwischen Staudernheim und Altenglan aus. Seitdem gibt es keinen Personenverkehr mehr auf der Glantalbahn. 1986 endete auch der Güterverkehr. Die Gleise blieben vorerst liegen. Geblieben ist der Verkehr Lauterecken – Kaiserslautern (Lautertalbahn DB Regio) und Kusel – Altenglan – Glan-Münchweiler – Landstuhl (TransRegio Dt. Regionalbahn GmbH).

Das Bundesland Rheinland-Pfalz hat mit dem Geschäftsbereich Netz der DB AG einen Rahmenvertrag geschlossen, um insgesamt elf Strecken vor einer immobilienmäßigen Veräußerung bzw. vor dem Rückbau zu retten. Eine dieser Strecken ist die Glantalbahn Staudernheim – Lauterecken – Altenglan, die seit 1986 als „stillgelegte Strecke“ galt. Das Projekt „Draisinenbahn“ verhinderte die Entwidmung und den Rückbau. 1999 wurde für die Glantalbahn ein Mietvertrag abgeschlossen. Damit wurde das Land Kostenschuldner für alle anfallenden Kosten im Sinne des Allg. Eisenbahngesetzes bzgl. der Verkehrssicherungspflicht.

Am 7. 2. 2000 wurde die Glantalbahn per Erlaß als Anschlußbahn nach § 35 Landeseisenbahngesetz Rh P erklärt. Diese Rechtsform wurde gewählt, um ggf. eine spätere Reaktivierung für den Eisenbahnverkehr zu ermöglichen. Der Betrieb erfolgt gemäß § 6 AEG in Verbindung mit §§ 4 und 35 LEG Rh P als nicht öffentliche Infrastruktur. Die Zuständigkeit für Genehmigung und Betrieb liegt bei den

entsprechenden Behörden des Landes Rh P und nicht beim Eisenbahnbundesamt. Soweit zur Geschichte und heutigen Rechtsform.

Nach der Gesamtstillegung der Glantalbahn bestand der Wunsch der Landkreise Kusel und Bad Kreuznach, die Strecke zu erhalten und die Möglichkeit einer spätere Wiederbelebung offen zu halten. Dazu machte die Universität Kaiserslautern einen Vorschlag: Draisinenbahn. Die Fahrraddraisine war zunächst eine Idee, die von Studenten des Lehr- und Fachgebietes Ländliche Ortsentwicklungs- und -erneuerungsplanung aufgegriffen und als studentische Arbeit behandelt wurde. Aus der Idee wurde ein Konzept, das ein Entwicklungspotential für die Region aufzeigte und von den politischen Gremien aufgegriffen wurde. Das Konzept war zündend und begeisterte viele engagierte Menschen aus ganz verschiedenen Aktionskreisen, unkonventionelle Wege zu beschreiten und den strukturschwachen Raum Glantal touristisch aufzuwerten. Am Ende stand die Draisinenbahn im Glantal.

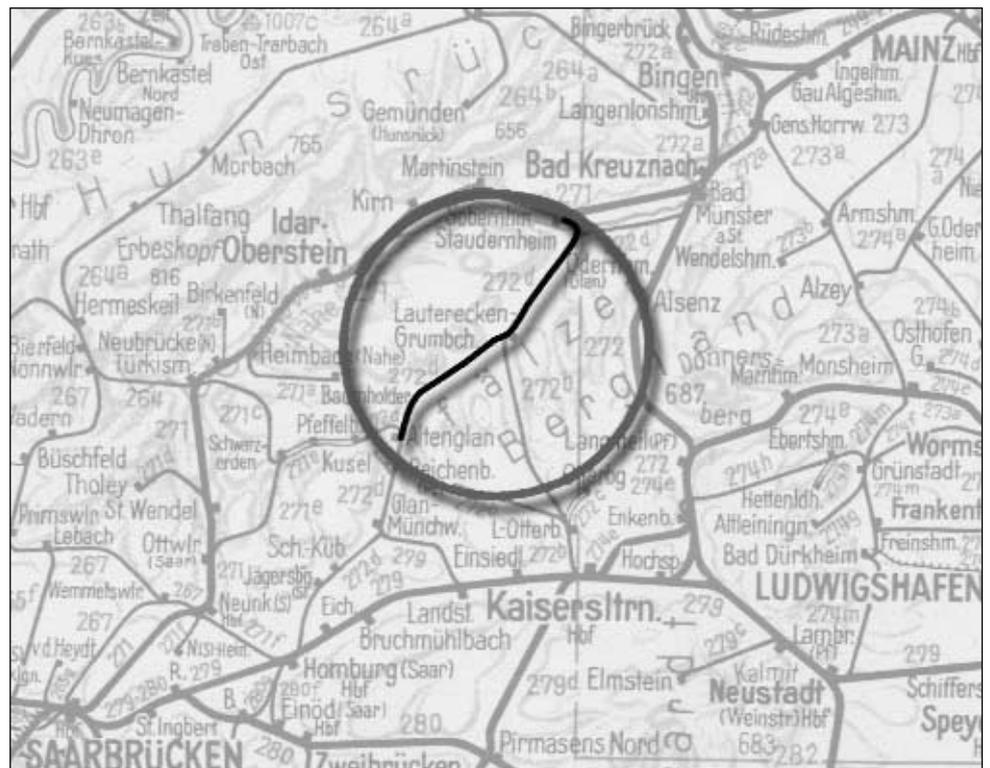
Akribisch, zielgerichtet und planerisch bis ins Detail vorgegeben gingen mehrere Studenten der Uni Kaiserslautern ans Werk, begleitet von Prof. Dr. Ing. Hans Denhardt, Leiter des Fachgebietes Ortsplanung und dem Fremdenverkehrszweckverband Landkreis Kusel. Eine Vielzahl von Fragen und Problemen mußte gelöst und Aktivitäten für die Umsetzung entwickelt werden wie:

- Soll oder kann die Strecke im Netz bleiben, d. h. kann Draisinenbetrieb und regulärer Eisenbahnbetrieb gleichzeitig durchgeführt werden?
- Wer ist für die einzelnen Problemstellungen zuständig?
- Grundsätzliche Eignung und Befahrung der

- Strecke, Streckenzustand, Bauwerke wie Brücken, Tunnel, Wegübergänge
- Steigungs- und Längenverhältnisse, für Draisinen überhaupt geeignet?
- Ein- und Ausstiegsunkte, Start und Ziel
- Gleiskörper, sollen vorhandene Weichen befahren werden?
- Sicherung der Bahnübergänge, Vorrang Schiene oder Vorfahrt Straße, Verkehrssicherungspflicht
- Verkehrszeichen für Schiene und Straße
- Betriebskonzept, Ein-/Zweirichtungsverkehr
- Ablauforganisation
- Rücktransport der Fahrgäste und ggf. auch der Draisinen
- Draisinentypen, Auswahl der Modelle
- Vermietmodus, zeit- oder streckenweise
- Trägerschaft, öffentlich oder privat
- Marketing, Werbung
- Touristisches Konzept
- Kosten, Anfangsinvestitionen, Folge- und Betriebskosten
- Personal, haupt-, neben- oder ehrenamtlich
- Haftung, Versicherungen

etc. etc., das sind nur einige Stichworte. Alle diese Themen und Probleme mußten für sich und im Einzelnen behandelt und mit den beteiligten Behörden, Kommunen, gesetzgeberischen Institutionen und Fremdenverkehrsorganisationen abgestimmt und bindend festgelegt werden. Fünf Jahre wurden bis zur Betriebsaufnahme benötigt.

Die Glantalbahn ist heute eingleisig, die Trasse besteht jedoch auf der ganzen Länge in der ursprünglichen Breite, ebenso sind die Brücken für zwei Gleise vorhanden. Im Zuge der Betriebseinstellung wurden die Hochbauten wie Bahnhofsgebäude, Güterschuppen, Toilettenhäuschen, Bahnwärterhäuser, Stellwerke und Schrankenwärterhäuschen verkauft, sie sind zum größten Teil als Wohnhäuser, Gaststätten oder Lagerschuppen noch vorhanden. Viele Gebäude sind in der ursprünglichen



Form belassen und kaum verändert, gut gepflegt und als ehemalige Bahngelände sofort erkennbar. Es gibt zwei Arten von Bahnhofsgebäuden: 1 1/2 geschossig mit kleinen angebauten Güterschuppen und mehrgeschossig mit freistehenden Güterschuppen und Toilettenhäuschen, alle gleich und die Handschrift eines Architekten zeigend, aus rotem Sandstein erstellt.

Schranken, Signalanlagen und Beschilderungen wurden zurückgelassen und dem Verfall preisgegeben, sie sind weitgehend noch vorhanden und sollen auch nicht abgebaut werden, vielmehr sollen sie Draisinenfahrer und Straßenverkehrsteilnehmer darauf aufmerksam machen, daß es sich nach wie vor um eine Eisenbahn mit entsprechendem Gefahrenpotential handelt. Was bei Eisenbahnfahrten schnell vorüber huscht und kaum beachtet wird, kann hier in beschaulichem Zockeltrapp beobachtet, untersucht und aus nächster Nähe mit viel Zeit studiert und erfaßt werden. Die Seilzüge für die Signal-, Weichen- und Schrankentriebe sind in Rudimenten noch vorhanden, Umlenkrollen, Spannvorrichtungen, Seilträger, die einzelnen Antriebe, der komplette komplizierte Antrieb einer Schranke und des Läutewerkes, alles kann zugeordnet werden.

Kilometersteine werden registriert und gezählt, Telegraphenmasten mit herunterhängenden Leitungen, Trapeztafeln, Rangierverbotschilder, Warnsignale, Andreaskreuze, Gleiswagen, Ladegleise und Laderampen . . . die ganze Fülle einer Bahninfrastruktur ist lebendig und greifbar. Die langen Bahnsteige lassen erahnen, welche Bedeutung die Strecke für den Berufsverkehr zu den Kohlengruben und Hüttenwerken im Saargebiet hatte. Ein großer Teil der Nebengleise ist noch vorhanden, stellenweise völlig zugewachsen. Für Eisenbahnfreunde sind alle diese Hinterlassenschaften hochinteressant, man fühlt sich wie in einem großen Freilichtmuseum, dabei ist das alles eigentlich gar nicht museal, sondern einfach zurückgelassen.

Landschaftlich ist die Strecke ungemein reizvoll, sie folgt auf der ganzen Länge dem Glan, mehrfach die Flußseite wechselnd. Die Bahnhöfe liegen durchweg nahe den Ortskernen, kurze Zuwege führen zum Ortsmittelpunkt. Fast jeder Ort ist geschichtsträchtig und hat besondere Sehenswürdigkeiten wie Kirchen, Rathäuser, Schlösser, Brücken und überall wunderschöne Fachwerkhäuser. Ulmet, St. Julian, Offenbach und allen voran Meisenheim, um nur einige zu nennen, sind besondere Kleinodien, und wer sich für Orgeln interessiert, stößt überall auf Orgeln aus der berühmten Hunsrücker Werkstatt der Gebrüder Stumm.

Brücken – ein besonderes Problem für die Draisinenbahn. Die Brücken mußten begehbar gemacht werden, d. h. der Raum seitlich und zwischen den Gleisen mußte mit Bohlen oder Blech abgedeckt und die Geländer mit engmaschigem Draht versehen werden. An den Tunneln und Überführungen mußten Vorrichtungen angebracht werden, die das Herabfallen von Steinen oder anderen Gegenständen verhindert. Vor der Inbetriebnahme mußten 40 (!) km stellenweise total zugewachsene Strecke geräumt und freigeschnitten und ein freier Lichtraum für die Draisinen hergestellt werden. Die Natur läßt Bäume und Sträucher schnell wachsen, das Freihalten dieses Raumes ist eine jährlich wiederkehrende Arbeit, die mit erheblichem Aufwand verbunden ist.

Bahnübergänge – eine hochbrisante Angelegenheit. Von Anfang an bestand Konsens, daß die Draisine Nachrang hat, trotzdem sind alle Andreaskreuze belassen worden, sie sind mit dem Hinweis „Fahrdrainisinen kreuzen“ ergänzt. Das schafft zwar eine Patsituation, die jedoch mit Hinweisschildern gelöst wird. Die Bahnübergänge sind in vier Kategorien eingeteilt

- Feldwege: keine Sicherung, keine Beschilderung
- frequentierte Ortstraßen und Zuwege: Schilder zur Warnung der Draisinenfahrer 50 m vor dem Übergang, und unmittelbar an der Kreuzung „Straßenkreuzung, absteigen“. Die Draisine soll über den Übergang geschoben werden (daran hält sich allerdings keiner).
- stark frequentierte Ortsstraßen: Zusätzlich zur Beschilderung vor und hinter dem Übergang eine Schranke, die von dem Draisinenfahrer geöffnet werden muß und selbsttätig wieder in die Grundstellung zurück fällt.
- schwer einsehbare Orts- oder Zugangsstraßen: Zu den Schildern und Schranken kommen Lichtsignale, die von dem Draisinenfahrer durch Drucksignale betätigt werden. Erst wenn ein rotes Dauerlicht am Gleis erloschen ist, darf die Schranke geöffnet und der Übergang befahren werden, Straßenteilnehmer werden durch ein rotes Signallicht gewarnt. Eine zeitliche Verzögerung stellt sicher, daß zwischen den einzelnen Öffnungen eine gewisse Zeit verstreicht und sich ggf. vor dem Übergang mehrere Draisinen sammeln. Die Straßenteilnehmer, durchweg Einheimische, haben die Draisinen längst akzeptiert und winken die Gefährte freundlich über den Übergang.

Bei dem Betriebskonzept hat man sich für den Einrichtungsbetrieb entschieden, d. h. es fahren alle Draisinen an einem Tag nur in einer Richtung, und zwar an geraden Tagen von Staudernheim nach Altenglan und an ungeraden Tagen von Altenglan nach Staudernheim. Das bringt zwar Probleme, denn je nach Bedarf müssen Draisinen zum Startpunkt zurückgebracht und vom 31. auf den 1. müssen alle Draisinen zurücktransportiert werden. Dafür steht ein schienengängiger Trecker zur Verfügung, der bis zu 15 Draisinen zusammengekuppelt befördern kann. Bei 40 km und dem Öffnen mehrerer Schranken ist das ein zeitaufwendiges Unterfangen von mehreren Stunden. Anfangs- und Endpunkt sind Altenglan und Staudernheim. Die Draisinen werden auf einem langen Gleis abgestellt und müssen jeweils auf einer kleinen Drehscheibe gedreht werden. Die gesamte 40 km lange Strecke wird befahren.

Etwa in Streckenmitte beim Bahnhof Lauterecken kann die Fahrt beendet und die Draisine zurückgegeben werden. In Altenglan und Lauterecken befindet sich der Draisinenbahnhof direkt beim DB-Bahnhof, in Staudernheim etwa 800 m vom Bahnhof entfernt. In Lauterecken und Altenglan gibt es wunderschöne und rustikal eingerichtete Bahnhofs-gaststätten mit Freiplätzen, die zur Rast einladen.

Fahrt „runter“ oder „rauf“ ist nicht relevant, der Höhenunterschied von 50 m auf 40 km ist kaum wahrnehmbar. Unangenehm sind die langgestreckten überhöhten Kurven, da muß man schon etwas kräftiger in die Pedalen treten. Die Draisinen sind zwar weichengängig, aber alle Weichen sind festgelegt und die Herzstücke mit Flacheisen überbrückt. Auch an den Endpunkten gibt es keine befahrbaren Weichen.

Unterwegs sind im Abstand von 2 – 3 km an geeigneten Stellen Groß-, Mittel- und Kleinhaltepunkte angelegt, hier ist zwischen den Gleisen und breite seitliche Streifen auf Schienenkopfhöhe gepflastert, so daß die Draisinen ausgehoben und seitlich profillfrei abgestellt werden können. An touristisch interessanten Stellen kann die Draisine verlassen werden, eine Kette mit Vorhängeschloß gehört zu jeder Draisine, mit der das Fahrzeug an Anschlußvorrichtungen angeschlossen werden kann. Informationstafeln machen auf den Zuweg und die Sehenswürdigkeiten aufmerksam, und natürlich dürfen Hinweisschilder zur nächsten Gastronomie nicht fehlen. An besonders reizvollen Stellen sind Picknickplätze mit Tischen und Bänken eingerichtet. Meisenheim ist ein Muß für einen ausgedehnten Ortsrundgang, am Bahnhof sind Gepäckschließfächer vorhanden.

Die „Glantaldrainisine“, ein speziell für die Glantalbahn entwickeltes Vehikel, besteht aus einem Rahmen mit vier einzeln aufgehängten Rädern, zwei höhenverstellbaren Sätteln auf Stützen mit Handgriffen, Fahrradpedalen und Kettenantrieb, Vorderradbremse und einer Sitzbank für zwei bis drei Personen. Unter und hinter der Bank ist genügend Stauraum für Picknickkorb, Gepäck, Kinderwagen oder Fahrräder. Die Draisinen sind gelb, blau, grün und rot angemalt und wiegen 116 kg. Die projektierte Geschwindigkeit beträgt 10 – 15 km/h. Zum Aussetzen sind zwei Personen notwendig, an zwei Griffen können die Vorder- und Hinterräder ausgehoben und die Draisine auf der gepflasterten Fläche außerhalb des Gleisbereiches weggerollt werden. Bei Überholmanövern muß die langsamere Draisine aus- und wieder eingesetzt werden. Im Allgemeinen sind alle Draisinenfahrer freundlich und helfen sich gegenseitig.

Die Draisinen werden nach dem Streckenmodus vermietet, d. h. man mietet eine Draisine für einen ganzen Tag und für die ganze Strecke. Der Mietpreis gilt pro Draisine unabhängig von der Anzahl der mitfahrenden Personen und der durchfahrenen Strecke. Der Mietpreis ist moderat, jedoch entsprechend dem Erfolg und auch mit der Euro-Umstellung deutlich angehoben worden (mo – fr 35 Euro, Sa, So und Feiertage 39 Euro). Dieses Betriebskonzept läßt generell täglich nur eine Vermietung zu. Von Mai bis Oktober wird täglich und ganztags gefahren. Der Fahrtverlauf ist völlig individuell, bis 19 Uhr muß die Draisine zurückgegeben werden. Für die Rückfahrt steht der ÖPNV-Linienbus zur Verfügung, der parallel zur Glantalbahn fährt. Wegen der großen Nachfrage müssen die Draisinen vorbestellt werden, der zugesandte Mietvertrag wird bei der Ausleihstation unterschrieben und bei der Rückgabe der Draisine am Zielort bestätigt.

Träger der Draisinenbahn sind die beiden Landkreise Kusel und Bad Kreuznach in Kooperation, formal ist der Fremdenverkehrszweckverband Kusel Projektträger. Organisiert wird der Betrieb durch die Tourist-Information Kusel und der Naheland-Touristik Kirn, wo auch die Draisine bestellt wird.

Dem Werbekonzept wurde ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Mit dem Mietvertrag wird ein Fleyer versandt, der die Bedingungen und Spielregeln enthält, ferner ein Busfahrplan sowie ein „Tourenplaner“, der für jeden Ort an der Strecke die Sehenswürdigkeiten beschreibt, auf die Gastronomie hinweist und auf Sport- und Freizeitangebote, Schwimmbäder, Spielplätze, Museen und

andere Besonderheiten aufmerksam macht. Ein Streckenband enthält alle Haltepunkte und die Entfernungen. Natürlich kann man die Glantal-Draisinenbahn auch im Internet finden. Zeitungsanzeigen, TV-Beiträge, Spots und Plakate vervollständigen das Werbeangebot.

Der „großen“ Eisenbahn begegnet man in Altenglan und Lauterecken, vom Bahnsteig gelangt man direkt zum Draisinenbahnsteig, wobei die Draisinenbahn in Lauterecken architektonisch in den neu gestalteten Bahnhof mit Rampe, Unterführung und Aufzug unmittelbar eingebunden ist.

Finanziert wurde das Projekt mit Fördermitteln aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung und vom Land Rh P, ferner beteiligten sich die beiden Landkreise an der Anschubfinanzierung, die immerhin 2 Mio DM Investitionen kostete. Die laufenden Kosten wie Personal, Instandhaltung der Draisinen und der Haltepunkte, Pflege der Strecke, Rücktransport der Draisinen, Werbung und Marketing müssen aus den Erlösen aufgebracht werden. Das Projekt ist so erfolgreich, daß die Wochenenden bereits Anfang der Saison vollständig ausgebucht sind, für Werkstage muß ein bis zwei Monate im voraus bestellt werden.

Der Draisinenbetrieb wurde zu Saisonbeginn Mai 2000 aufgenommen. Die Erwartungen wurden von Anfang an übertroffen, die erste Saison brachte 7.000 Buchungen, 2001 waren es bereits 12.000, wobei die Monate Juni bis September vollständig ausgebucht waren. 2002 wurde der ursprünglich 60 Draisinen umfassende Bestand auf 80 aufgestockt, diese Zahl will man nicht überschreiten. Aber nicht nur für die Draisinenbahn zeigte sich ein derartiger Erfolg, sondern auch die Gastronomie und Hotellerie sowie das Taxengewerbe und auch die ÖPNV-Busse verzeichnen große Zuwächse. Der Erfolg beruht auf einer genialen Idee, der vorzüglichen Planung, der zielgerichteten Realisierung und einem perfekten Marketing

Das ganze Unterfangen ist in einer ausführlichen wissenschaftlichen Projektdokumentation der Uni Kaiserslautern mit allgemeinen Planungskomponenten und der Realisierung im Glantal niedergelegt und beschrieben.

Erlebnis pur – eine originelle Idee, ein nicht alltägliches Erlebnis, Spaß beim Radeln, durch eine malerische Landschaft, auf einem außergewöhnlichen Gefährt, damit wirbt das Unternehmen. In der Tat ist die Draisinenbahn ein Erlebnis für Jung und Alt. Und wenn man 40 km geradelt ist, dann ist man leicht geschafft und freut sich auf ein gutes Pils oder ein Glas Nahewein.

Nachahmer sind bereits vorhanden, in Deutschland zwischen Barntrup und Alverdisen (Extertalbahn), Fürstenberg und Templin (Uckermark), Töpchin und Mittenwalde und Ratzeburg – Hollenbek.

Literaturhinweis: Bingeser, Dau, Dumberger, Fahrraddraisine im Glantal, Kaiserslautern, ISBN 3-925178-77-5, 12 Euro (s. DME 3/03, S. 32)

Oben: Anfangs- und Endpunkt Staudernheim

Mitte: Die Schranken werden für die Passage von den Draisinenfahrern geöffnet. Straßenübergang Meisenheim, das alte Schrankenwärterhäuschen steht leer.

Unten: Ausgabestelle Altenglan

Sept. 2003, alle Fotos: Gerd Wolff

