

Hans-Jürgen Credé

Jagsttalbahnfreunde legen Förderkonzept vor

„Ist die Jagsttalbahn gerettet?“ – mit diesem Titel und einem dicken Fragezeichen überschrieb Wolfram Bäumer seine Gedanken zur Zukunft der Jagsttalbahn in DME 1/1990. Leider hat die Frage nichts an Aktualität verloren, denn trotz Bereitschaft des Landes Baden-Württemberg, den Fortbestand der Bahn finanziell großzügig zu unterstützen, gibt es zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Heftes noch keine definitiven Zusagen zur Darstellung aller anteiligen Investitionsmittel und zur Durchführung des zukünftigen Betriebes seitens der Jagsttalgemeinden. Den Jagsttalbahnfreunden e. V. gebührt daher Dank für ihre Bemühungen, die Notwendigkeit der Sanierung der Schmalspurbahn in der Öffentlichkeit wach zu halten und bei den politischen Institutionen Lösungen anzumahnen. Der 90. Geburtstag der Jagsttalbahn am 15. März 1991 wurde daher von den Freunden der Jagsttalbahn zum Anlaß genommen, in einem Festakt bei würdigem Ambiente des Klosters Schöntal, erneut Kommunalpolitiker, Eisenbahnfreunde und Interessenten der Jagsttalbahn zusammenzubringen. In diesem Rahmen sollte auch das „Förderkonzept Schmalspurbahn im Jagsttal“ der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Tatsächlich wurde auch ein gleichnamiges Papier präsentiert. Wer allerdings erwartet hatte, diesem Konzept etwas zu den geplanten Besitz- und Betriebsverhältnissen, Organisations- und Finanzierungsbeziehungen und künftigen Angebotsformen zu entnehmen, der mußte enttäuscht nach Hause fahren: Dargestellt wurden überwiegend nur Vorschläge zur Vermarktung von Werbeflächen an Fahrzeugen, Gebäuden, Uniformen und Accessoires der Jagsttalbahn. Eine Förderung durch ehrenamtliches Engagement kommt in diesem Förderkonzept ebenso wenig vor, wie Hilfen durch kostenlose Übernahmen von Reparaturen, Sachspenden usw. durch Dritte.

In den gegebenen Erläuterungen war denn auch viel die Rede von einem Marketingkonzept für die Bahn, von corporate identity, marketing mix und sponsering sowie von der Notwendigkeit, das Erscheinungsbild der Bahn zu „perfektionieren“. Da mutete es fast schon als Zugeständnis an die Eisenbahnfreunde an, wenn die Jagsttalbahn insgesamt aber „keine rollende Litfaßsäule“ werden und der „Charakter der Fahrzeuge möglichst nicht gestört“ werden soll (so der Vertreter der einbezogenen Werbeagentur). Damit wurde deutlich, daß für die Jagsttalbahn der kommerzielle Weg vorgegeben wird, bei dem museale Belange und Aspekte des Denkmalschutzes eindeutig nachrangigen Charakter haben werden. Diese Einschätzung wurde auch in Gesprächen mit einigen Initiatoren bestätigt.

Zur Zeit ist von folgendem Sachstand auszugehen:

- Die notwendigen Investitionen werden auf DM 15 Mio veranschlagt, wovon DM 12 Mio auf Oberbau und Fahrzeuge und DM 3 Mio auf die Sanierung der Brücken entfallen sollen. Ein hierzu erstelltes Gutachten wurde zwischenzeitlich mit dem Ergebnis überprüft, daß eine Sanierung auch zu einem geringeren Betrag möglich

ist. Insbesondere werden durch den Beitritt der 5 neuen Bundesländer Möglichkeiten einer kostengünstigeren Oberbauerneuerung und Fahrzeugbeschaffung gesehen. Ein Verzicht auf die bisherigen Betriebsmittel dürfte damit – wenn die Fristen abgelaufen sind – in Kauf genommen werden. Die Investitionen sollen wie folgt aufgeteilt werden:

- DM 10 Mio aus Zuschüssen des Landes Baden-Württemberg,

- DM 2,5 Mio aus sonstigen Fördertöpfen (z. B. Denkmalspflege etc.),

- DM 2,5 Mio aus Zuschüssen der anliegenden Gemeinden und der beteiligten Landkreise Heilbronn und Hohenlohe.

Das Anlagevermögen und die Betriebsmittel der Jagsttalbahn sollen von der SWEG (d. h. dem Land Baden-Württemberg) an eine Besitzgesellschaft, die sich aus den Gemeinden und Landkreisen zusammensetzen wird, übergeben werden. Diese Vermögensübertragung ist mit der Auflage verbunden, bis zum Sommer dieses Jahres eine Erklärung darüber abzugeben, daß ein Betrieb auf der Jagsttalbahn für die Dauer von zunächst 10 Jahren sichergestellt ist.

- Für den Betrieb der Bahn soll eine gesonderte Betriebsgesellschaft, in die die Gemeinden, die Jagsttalbahnfreunde e. V. und ggfls die Landkreise als Gesellschafter eintreten werden, gegründet werden. Diese Gesellschaft soll nach den derzeitigen Überlegungen 6 hauptamtliche Mitarbeiter beschäftigen, die einen möglichst ganzjährigen Betrieb auf der Jagsttalbahn durchführen sollen. Die nicht näher erläuterten Berechnungen gehen davon aus, daß bei festangestelltem Personal ein jährliches Betriebsdefizit in Höhe von 144 TDM zu erwarten ist.

Dieses Betriebsdefizit soll durch die eingangs erwähnten Werbeeinnahmen abgedeckt werden, so daß die Betriebsgesellschaft insgesamt kostendeckend arbeiten würde. Mit ausschließlich diesem Teil der Finanzierung beschäftigt sich also das sogenannte Förderkonzept Schmalspurbahn im Jagsttal.

- Die aktuellen Bemühungen gehen nun dahin, alle künftigen Gesellschafter für die Besitz- und Betriebsgesellschaften zusammenzubringen und die Gesellschaften zu gründen.

Bezüglich die Besitzgesellschaft bedeutet dies natürlich auch die Übernahme des noch ausstehenden gemeindlichen Finanzierungsbeitrags in Höhe von DM 2,5 Mio und entsprechend langwierige Diskussionen in den jeweiligen Kommunalparlamenten. Es ist einleuchtend, daß derartige Beschlüsse nicht auch noch durch die Erwartung von jährlich ausgleichenden Betriebsdefiziten erschwert werden sollten. So gesehen erfüllt das Förderkonzept sicherlich seinen Zweck und dürfte den Eintritt der Gemeinden in die beiden Gesellschaften erleichtern.

Die notwendigen Beschlüsse müssen nunmehr im Frühjahr, spätestens im Frühsommer dieses Jahres gefaßt werden. Das Schicksal der Jagsttalbahn wird sich somit in den nächsten 3 Monaten entscheiden.

Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichtes lag lediglich die Zusage der Gemeinde Schöntal für den Eintritt in die Gesellschaften vor, ver-

bunden mit einer Bereitschaftserklärung, 220 TDM für die Sanierung und 12 TDM Betriebskostenzuschüsse pro Jahr (ab dem dritten Betriebsjahr der Bahn) zu leisten.

- Nicht näher ausgeführt ist die künftige Rolle der Jagsttalbahnfreunde e. V. und ggfls weiterer Eisenbahnfreunde-Vereinigungen. Fest scheint zu stehen, daß zumindest erstere dort einbezogen werden, wo dies unter steuerlichen Gesichtspunkten vorteilhaft ist, d. h. bei der buchmäßigen Führung von Fahrzeugen und der Vereinnahmung von Spenden. Inwieweit jedoch – analog anderer Museumsbahnen – auch an ehrenamtliche Fahrzeugaufarbeitung und Mithilfe bei der Gleisunterhaltung gedacht ist, muß hier offen bleiben. Die diesbezüglich in der Vergangenheit bereits beklagten Defizite dürften zumindest durch die kommerzielle Zielsetzung nicht kleiner geworden sein. Die Andeutungen, daß man künftig seitens der Betriebsführungsgesellschaft eher an Fahrzeugbeschaffungen aus den 5 neuen Ländern oder aus Polen denken will, scheinen daher zumindest für die nahe Zukunft sinnvoll, denn ohne einem Kreis ideell tätiger Mitarbeiter sind aufwendige Fahrzeugrenovierungen heute kaum mehr denkbar.

Es bleibt also nach wie vor abzuwarten, ob es eine Zukunft für die Jagsttalbahn geben wird. Gewiß: Der sich jetzt abzeichnende Weg ist mit der Zielsetzung von Museums-Eisenbahnen nicht vergleichbar. Gäste der Festveranstaltung, die aus dem Kreis der Museumsbahnen kamen, waren daher nach Durchsicht des Förderkonzeptes eher traurig gestimmt. Man darf jedoch sicher eines nicht vergessen: Die Gemeinden des Jagsttales gehören nicht zu den finanziell gut ausgestatteten im Ländle. Sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu überfordern hieße, ihre Bereitschaft zur Beteiligung an der Rettung der Jagsttalbahn auf Spiel zu setzen. Bekanntlich sind die Verwaltungen und Kommunalparlamente nicht ausschließlich mit Historikern und Kulturdezernenten besetzt. In mancher Kommune dürfte mithin schon ein bescheidener Beitrag nur unter Schwierigkeiten die „parlamentarischen Hürden“ nehmen.

Die Eröffnung eines Touristenzugbetriebes ist zunächst allemal besser, als die betriebliche Stilllegung der Bahn zu beklagen. Chancen für einen späteren Wandel in ein lebendiges Museum für Technik- und Kulturgeschichte sind damit ja nicht vertan.

Den Initiatoren sei jedenfalls von hier aus bei der Inangasetzung des Bahnbetriebes Erfolg gewünscht. Möge es ihnen zunächst gelingen, die potentiellen Förderer aus der Wirtschaft beim Wort zu nehmen, die angedeutet haben, daß das Projekt Jagsttalbahn an jährlichen 144 TDM nicht scheitern darf. Alles weitere liegt wohl an den Eisenbahn- und Museumsfreunden und dem von ihnen formulierten Anspruchsniveau. Daß es allerdings mit der Formulierung dieses Niveaus nicht sein Bewenden haben kann, sondern die Einlösung dieses Anspruches auch sehr viel ehrenamtliches Engagement bedeutet, weiß jeder, der schon einmal aktiv bei einer Museums-Eisenbahn mitgearbeitet hat.