


FAKTENCHECK.

| | |
|-------------------------------------|--|
| Faktencheck | Eisenbahn-Reaktivierung |
| Name des/der Prüfer*in | Adi Busch |
| Person, die die Aussage gemacht hat | BM Möller |
| Ort und Anlass der Aussage | 1.Quartal 2020 |
| Datum des (ersten) Faktenchecks | Laenscheld2030 |
| Zu prüfende Aussage | Eine Reaktivierung der Eisenbahnstrecke ist für unter 1 Mio.€ machbar und es gibt Interessenten, die sich deshalb als Gewerbe ansiedeln wollen |

A – Management - Zusammenfassung

ERGEBNIS

| | |
|--|--|
|  | <p>Die Aussage ist auf Basis der ersten Machbarkeitsanalyse falsch.</p> <p><u>Die Aussage gilt vorbehaltlich der Prüfung durch die Behörde, die für die Fachaufsicht zuständig ist!</u></p> |
|--|--|

| ZUSAMMENFASSUNG / Management Summary |
|--|
| Seit der Ankündigung von BM Möller im Februar 2020, gibt es keine weiteren Informationen zu dem Thema. |
| Eine erste Schnell-Analyse hat ergeben, dass die Reaktivierung sich nur dann lohnt, wenn grosse Mengen transportiert werden. |
| Die Mengen, die transportiert werden müssten lägen z.B. bei 100.000 Autos pro Jahr. |
| Die Wahrscheinlichkeit, dass z.B. ein TESLA-Werk nach Schenkklengsfeld kommt, liegt bei NULL. In Eisenach ist bereits eine Infrastruktur aufgebaut. Dort wird gebangt, ob die Automobilindustrie bleibt. |
| Nachdem der Fall mittlerweile 10 Monate lang geprüft wurde, wäre es jetzt an der Zeit, mal eine Zwischeninformation zu bekommen. |

Viele Aspekte der "Goldfischglas-Analyse" sind unten im Text besprochen.

Aus Zeitgründen wurden die Infos noch nicht in die Tabelle eingetragen.

Methodische Anmerkung:
An diesem Beispiel kann man gut erkennen, welche VORTEILE die Beantwortung der Fragen in einer Tabelle hat.

| KERNFRAGEN | ANTWORTEN |
|-------------------------------|---|
| Datum der Erstbeschreibung | Januar 2020 |
| STATUS | Idee, wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie von Fachleuten geprüft |
| WER hat das Thema gestartet? | BM Möller |
| WER ist verantwortlich? | BM Möller |
| WER ist im Team? | BM Möller + Fachleute - KOSTEN ??? |
| NEXT STEPS / Nächste Schritte | Status Mitteilung auf der Bürgerversammlung im September 2020 |
| WAS soll gemacht werden? | Reaktivierung der seit 1995? stillgelegten Strecke der ehemaligen Hersfelder Kreisbahn. |
| WARUM soll es gemacht werden? | Ansiedlung von Gewerbe |
| WELCHE RISIKEN gibt es? | <ul style="list-style-type: none"> • Investitionen in mehrfacher Millionenhöhe • Betriebskosten in Millionenhöhe • Menge des Transportgutes • Zustimmung aus Hohenroda und Philippsthal |

| | |
|--|---|
| WAS PASSIERT, wenn die Aktion NICHT durchgeführt wird? | Nichts, es sei denn eine Firma wie TESLA siedelt sich an und baut jährlich über 70.000 Fahrzeuge. |
| WIE wird das Projekt finanziert ? | ??? |
| WIE ist die Priorität nach der "Eisenhower Matrix? | Gemäß BM Möller wichtig und dringend. Gemäß GV : ??? |
| WIE ist das Projekt ORGANISIERT? | BM Möller |
| WAS sind die nächsten Schritte? | |
| Ab WANN muss an WEN eskaliert werden? | Ab Bürgerversammlung 2020 |
| WIE wird die Aktion kommuniziert? | Ausser der Ankündigung bisher nicht |
| WIE ist das Abstimmungsergebnis in der GV? | Es gabe keinen Beschluß der GV, das Projekt anzugehen. <= Muss noch verifiziert werden |
| Für die Gemeinde geleistet Arbeitsstunden | unbekannt |
| Kosten für Material | unbekannt |
| Bisherige GESAMT-KOSTEN für die bisherige Planung | unbekannt |

Fuldaer Zeitung
3. August 2020

FULDA KINZIGTAL HÖRFELDER LAUB VOGELSBERG SPORT WESEN MEHR

Nächster Lauf - Vorstellung der Schenkengsfelder 4000 der Eisenbahn-Lokomotiv?

Azubi-Aktion 2020

Wer ist mit an Bord?

Nutzen Sie Ihre Chance und melden Sie sich gleich an!

Hier klicken!





Auchfänger, Christoph Wolf

f t i https://www.fuldaer-zeitung.de/2020/08/03/19:00

Vorschlag aus Schenkengsfeld: Wird die Bahnstrecke reaktiviert?

 **Förderverein Bürgerbahnhof Güssen e.V.** ist mit Daniel Groener und Strössner David in Schenkengsfeld.
24. Februar · 🌐

Wir sind gestern zusammen mit dem Vorstand vom Förderverein Werra-Fulda Bahn e.V. und dem Bürgermeister der Gemeinde Schenkengsfeld die Strecke abgegangen und haben Mängel aufgeschrieben und uns ein Fahrplan gelegt wie wir weiter Verfahren.

Hier in Schenkengsfeld zeigt sich wieder das sich Bürgerschaftliches Engagement als Ehrenamt sehr lohnt und jetzt in der Klimaschutz Agenda sollte man keinen meter Schiene mehr abbauen denn jede Schiene kann uns bei unseren Klimaziel helfen .

Es war ein sehr positiver Tag für die Reaktivierung der restlichen Hersfelder Kreisbahn zwischen Schenkengsfeld und Heimboldshausen .

Auf dem bild zusehen
Links Außen ist Ralph Blankenbach 2.Vorsitzender des Förderverein Werra-Fulda Bahn e.V.

Von rechts gesehen der 3 links ist der Bürgermeister der Gemeinde Schenkengsfeld Carl Christoph Möller
Der 2 von Rechts ist Daniel Groener 1.Vorsitzender vom Förderverein Bürgerbahnhof Güssen e.V. und ist bekannt als Bahnexperte
Rechts außen ist der 1.Vorsitzende vom Förderverein Werra-Fulda Bahn e.V. Jürgen Baumgart

Gez . Arbeitskreis Herfelder Kreisbahn



https://www.facebook.com/groups/217254672076237



Schenkengsfeld.info



Komentieren ...



Strössner David
3. Juli um 12:22 · 🌐

Offizielles Statement.

Wir als Förderverein BürgerBahnhof Güssen e.V werden uns absofort aus den Angelegenheiten der Strecke Schenkengsfeld - Heimboldshausen zurück ziehen. Wenn man Verträge nicht einhalten kann und uns vorgeworfen wird, wir würden das einfach so machen, sind wir das nicht gewollt. Da kümmern wir uns lieber um andere Projekte in der Region.

Wir wünschen der Strecke für die Zukunft viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen
Der Vorstand

B – Text aus Facebook Laenscheld2030

FACEBOOK-Eintrag in "Laenscheld2030" vom 23.02.2020

ERSTE SCHNELL-ANALYSE und daraus abgeleitet eine MEINUNGS-BILDUNG

Wenn die Angabe 1 Mio.€ pro Bahnkilometer stimmen sollte, käme man auf 12 Mio.€ allein für die Infrastruktur. Dann kämen noch Loks, Gebäude, Personalkosten u.s.w. dazu.

Wir reden also bei einer Abschreibungsfrist von min.30 Jahren von einem Investitionsvolumen in der Größenordnung von 20 Mio€.

Selbst bei diesen niedrig geschätzten Zahlen würde das Projekt ca. 650.000,-€ pro Jahr für den laufenden Betrieb verschlingen.

Gehen wir davon aus, dass im Handwerk ein Gewinn von 10% die Regel sein sollte, so bedeutet das, dass ein Handwerker für 10 Cent Gewinn 1,-€ Umsatz machen muss.

Rechnen wir zu den 650.000,-€ laufende Kosten pro Jahr 10% Gewinn hinzu, sind wir bei einem Minimalumsatz von 715.000,-€ pro Jahr.

Bei Kostensteigerungen in öffentlichen Projekten sollte man mit mindestens 1 Mio.€ rechnen. Das entspricht in etwa dem Kauf von 2-3 Fernlast-LKW, die auf öffentlichen Straßen fahren dürfen solange sie wollen.

Wenn man wüsste, wieviel K+S pro Achse und Bahnkilometer an die DB zahlt, könnte man die Tonnage hochrechnen, die benötigt würde, um den Betrieb langfristig zu finanzieren.

Als (nicht ganz ernst gemeinte) Alternativlösung könnte man ja auch Pläne machen, die Solz für die Binnenschiffahrt schiffbar zu machen und einen Binnenhafen am Baborn zu bauen. Dann könnte man Rathaus, Feuerwehrgerätehaus und Schiffsamt in einem einzigen Gebäude unterbringen. (Sorry, das konnte ich mir nicht verkneifen.)

Ich liebe Visionen, aber ich mache eine klare Trennung zwischen Vision und Utopie.

Was aber viel problematischer als diese "lustige" Rechnung ist:

Was bedeutet es, wenn die Gemeinde innerhalb von 2 Jahren nicht in der Lage ist, die Lindenpumpe zu reparieren, eine verkehrsberuhigte Zone auf der Linde zu errichten oder eine Lösung für den Generationenhof zu finden, aber sich anschickt, ein solches Projekt in die Diskussion zu bringen?

Von welchen unbequemen Fakten will man durch diese "Nebelwerfer-Diskussion" ablenken?

Bei William Shakespeare hieße das "Much Ado About Nothing" oder auf Deutsch "Viel Lärm um Nichts."

Mir sind da noch ein paar Gedanken und Fragen gekommen.

Warum werden 20.000,-€ für ein Gutachten im Schenkklengsfelder Haushalt eingestellt, wenn noch nicht einmal die BM von Schenkklengsfeld und Hohenroda darüber gesprochen haben, geschweige denn sich einig sind, ob man die Bahnstrecke überhaupt erneuern sollte?

Philippsthal und die Deutsche Bahn haben ja auch noch ein Wort mit zu reden.

Wird für das Gutachten eine Ausschreibung durchgeführt oder wird es direkt an ein Büro vergeben?

Welche Kriterien gelten bei einer Direktvergabe?

Langjährige Zusammenarbeit mit dem Bauamt? Persönliches Vertrauen im persönlichen Netzwerk? usw.

Die Bürgerliste hatte noch versucht, mit einem Sperrvermerk für das Gutachten, das (vorläufig) Schlimmste zu verhindern.

Leider vergebens. Eines steht zu mindestens bereits jetzt fest:

Wenn sich kein Gewerbebetrieb in Schenkklengsfeld ansiedeln sollte, wird das mit absoluter Sicherheit daran liegen, dass Schenkklengsfeld keinen Bahnanschluss hat.

Damit kann BM Möller folgerichtig auch nicht für mangelnde Gewerbe-Interessenten verantwortlich gemacht werden.

Wenn der Bahnhof nicht kommt, kann er auch kein Gewerbe ansiedeln. Super Plan,

Chapeau! Last not least:

Wenn wir heute am Tag plötzlich 30 Mio.€ zur Verfügung hätten, und loslegen könnten, kämen erst einmal die ganzen Genehmigungsverfahren.

Der erste Spatenstich würde dann vermutlich nicht vor der Eröffnung des Flughafens Berlin BER gemacht werden können.

Nehme ich die Bauzeit der Straße zwischen ev. Gemeindehaus und Konrode mit 2 Jahren als Kalkulationsgrundlage und lasse die Wasser, Abwasser, Elektro- und Gas-Leitungen weg, komme ich auf eine Bauzeit von mindestens 3-5 Jahren für die unzugänglichen 12 km.

Die erste Bahnverladung eines Schenklingfelder Gewerbebetriebs würde ich altersbedingt nicht mehr erleben.

Schade. Die vom Verein angedachte Attraktion einer "Draisinen-Strecke" halte ich für sehr zielführend.

Selbst das marodeste Schienennetz wird eine Last von 1-3 Tonnen, die mit Muskelkraft bewegt werden, aushalten.

Eine 100 Tonnen-Lok auf der sehr steilen Trasse von Philippsthal nach Schenklingfeld würde nach 30 Jahren ohne Pflege der Holz-Schwellen vermutlich noch nicht einmal bis Ransbach kommen.

Für Kranwagen auf der Schiene oder auf Rädern dürfte es auf der unzugänglichen Bahntrasse sehr schwer sein, an eine entgleiste Lok heran zu kommen; i

immer in der Hoffnung, dass die Lok nur entgleist ist und nicht einen Abhang hinuntergekullert ist.

Noch eine Info für die Jüngeren: Europas größte Lok, der "HEG-Elch" konnte aus eigener Kraft keinen vollen Kali Zug von Hattorf bis Schenklingfeld ziehen.

Da musste die zweitgrößte Lok "der kleine Elch" immer Schubhilfe leisten.

Der Verbrauch lag so sagte man mir, bei ca 1.000 Litern von Hattorf bis nach Bad Hersfeld.

Da lauern also viele unkalkulierbare technische und finanzielle Probleme.

Verantwortungsbewusste, professionelle Projektarbeit sieht anders aus.

Aber "mangelnde Kommunikation" und "mangelnde Transparenz" hatte ich ja bereits als Kernprobleme von Schenklingfeld bereits in früheren Posts herausgearbeitet.

Wie gesagt: in meiner Erfahrung ist das eine politisch/psychologische "Nebelwerfer-Aktion" durch die von anderen Problemen abgelenkt werden soll.

Wie aus dem Lehrbuch der populistischen Politik.

Ausführliches Endergebnis