

■ Nahverkehr

Oberlandbahn: Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen überrumpelt die Region

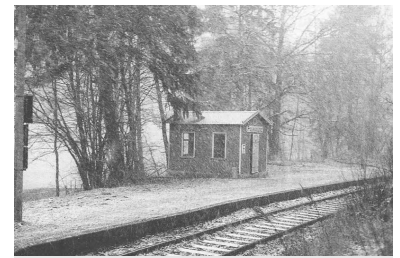
aus SIGNAL 01/1998 (Februar 1998), Seite 21-23 (Artikel-Nr: 10003681)
DBV-Präsidium

Auf der Bahnstrecke Triptis - Unterlemnitz sollen nach dem Willen der Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen (NVS) ab dem Fahrplanwechsel im Mai keine Regionalzüge mehr fahren. Die Serviceorganisation, die die Aufgabenträgerschaft für den SPNV im Freistaat Thüringen wahrnimmt, stellt sich damit ganz klar gegen die Region. Denn erst am 19. Dezember 1997 bekundeten der Landkreis Saale-Orla und alle Anliegergemeinden im Rahmen einer gemeinsam mit der NVS durchgeführten Beratung in Schleiz ihr vehementes Interesse am Erhalt der Nahverkehrsachse.

Während der Geschäftsführer der NVS, Dr. Peter Diedrich, anhand eines (für die anwesenden Kommunalvertreter nicht nachvollziehbaren) Nutzen-Kostenindicators die geplante Abbestellung als unverrückbare Entscheidung darstellte, argumentierten die von diesem Vorhaben sichtlich überraschten Kommunalvertreter mit der Bedeutung der Strecke für den Kreis als notwendige Durchmesserlinie. Zumindest wurde die Vertagung einer solch weitreichenden Entscheidung verlangt und eine Abbestellung bereits zum kommenden Fahrplanwechsel abgelehnt.

Während Dr. Diedrich nahezu ausschließlich mit dem Zahlenwert des Nutzen-Kosten-Indicators argumentierte, jedoch nicht in der Lage war, diesen plausibel zu interpretieren, wurde von den Gemeindevertretern eine Umkehr der rückwärts gerichteten Verkehrspolitik im Personen- und Güterverkehr gefordert und auch auf die touristische Bedeutung für Kurzurlauber und Ausflügler hingewiesen. Der Vertreter des Regionalverbandes Saale-Orla des Deutsche Bahnkunden-Verbandes kritisierte das zu dürftige Zugangebot, daß sich in seiner Grundstruktur seit Jahrzehnten nicht verändert hat und für die gegenwärtig geringe Inanspruchnahme verantwortlich ist. Bei einem verbesserten Zugangebot, wozu auch ein veränderter Wagenpark gehört, könnten sicherlich mehr Fahrgäste auf die Schiene geholt werden. Millionenbeträge seien in den letzten Jahren in die Sicherung der Bahnübergänge geflossen - auch aus diesen Gründen wäre eine Stilllegung unverantwortlich.

Unter den Bedingungen einer NE-Bahn könnten die Nahverkehrsleistungen, die gegenwärtig noch mit schweren Dieselloks und Doppelstockwagen erbracht werden, sicherlich auch kostengünstiger realisiert werden. Doch diesen Weg beschreitet die von einem ehemaligen DB-Mitarbeiter geleitete und entsprechend DB-hörigen NVS nur mehr als zögerlich. »Bei den 'Privaten' muß man vorsichtig sein«, erwiderte Dr. Diedrich auf den Vorschlag, den Regionalverkehr auf der Überlandbahn bei einer anderen Bahngesellschaft zu bestellen. Dabei gibt es hierfür in zahlreichen anderen Bundesländern äußerst positive Beispiele. Die bisherige Entwicklung im Freistaat Thüringen hat leider gezeigt, daß die NVS sich in ihren Entscheidungen praktisch ausnahmslos von den unternehmerischen Notwendigkeiten der DB AG leiten läßt. Stehen Nutzen und Kosten für die große Bahn nicht mehr in einem vernünftigen Verhältnis, so wird dieses als Naturgesetz für eine unabwendbare Abbestellung angesehen. Die Chance, daß unter dem Vorzeichen eines anderen Betreibers



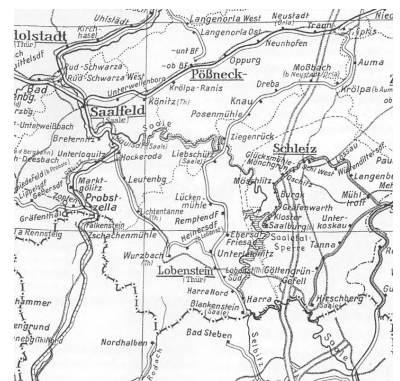
Haltepunkt Posenmühle (Foto: DBV)



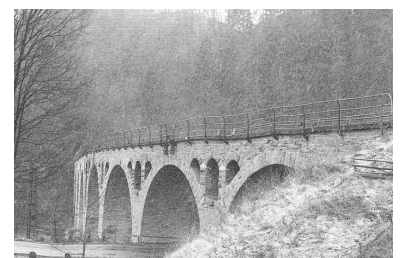
Bahnhof Ziegenrück (Foto: DBV)



Verzweigungsbahnhof Unterlemnitz (Foto: DBV)



Eisenbahnstrecke Triptis - Unterlemnitz (Karte Deutsche Reichsbahn)



Viadukt Unterlemnitz (Foto: DBV)

erfolgreiche Bahnpolitik unter Beweis gestellt werden kann, wurde in den vergangenen Jahren bereits bei zahlreichen Nebenstrecken vertan. Die Feldabahn (Dorndorf - Kaltennordheim) in der Rhön mußte aus diesen Gründen ebenso dranglauben wie beispielsweise die Verbindung Ilmenau - Großbreitenbach.

'Regionalisierung' wird in Thüringen vor allem dann großgeschrieben, wenn die Regionen sich gegen eine Strecke aussprechen: Lange Zeit setzte sich der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) für die Kleinbahn nach Saalburg ein, bekam jedoch - mit Ausnahme von der Stadt Saalburg - das überwiegende regionale Desinteresse an dieser Linie zu spüren. Dennoch propagierte der DBV zumindest einen Probetrieb mit einer durchgehenden Regionallinie von Plauen über Schönberg - Schleiz nach Saalburg. Die Idee bestand in der Zugrundelegung der für den Streckenabschnitt bis Schleiz eingesetzten Regionalisierungsmittel. Die Umsetzung des Konzeptvorschlages des DBV wäre für den Freistaat somit kostenneutral gewesen. Land und NVS standen einem solchen Vorhaben scheinbar aufgeschlossen gegenüber, verwiesen allerdings auf die Haltung der Region, über die sich auch der Freistaat Thüringen als Aufgabenträger des SPNV nicht hätte hinwegsetzen können. Der durchgehende Probetrieb wurde somit abgelehnt. Ein nur mit Fahrgeldern finanzierter Bahnbetrieb zwischen Schleiz und Saalburg wäre nicht wirtschaftlich gewesen, so daß der DBV von seinen Bemühungen zum Erhalt der Saalburger Strecke schweren Herzens Abstand nehmen mußte.

Im Fall der Überlandbahn, die von der Region befürwortet und vom Land abgelehnt wird, gelten nun offensichtlich ganz andere Spielregeln. Hier orientiert sich die NVS in keinsten Weise am Willen der betroffenen Gemeinden und des Landkreises und fährt einen knallharten Abbestellungskurs, der den Bestand der gesamten Strecke in Frage stellt. Wie sehr der Freistaat mit seiner NVS die betroffenen Kommunen hier verschaukelt, zeigt sich auch an einer im Dezember vorgenommenen Ausschreibung der NVS (gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG) zur Erstellung einer Studie zum möglichen Lückenschluß Blankenstein - Marxgrün (Wiederaufbau der Höllentalbahn). Gegenstand der Studie ist ein die Region zwischen Saalfeld und Hof umfassendes Schienenkonzept, doch zur Überlandbahn heißt es: »Da die Strecke Triptis - Lobenstein vsl. im Gegenzug zu einer Reaktivierung Marxgrün - Blankenstein stillgelegt werden kann, ist diese Strecke nicht in ein Betriebskonzept mit einzubeziehen". Somit steht fest, daß Mitte Dezember zum Zeitpunkt der Beratung zur Überlandbahn in Schleiz mit der NVS die Abbestellung und Stilllegung dieser Strecke bereits beschlossene Sache gewesen ist.

Der Landkreis Saale-Orla, die Gemeinden und der DBV sind nicht bereit, diese gegen die Interessen der Region gerichtete Schienenverkehrspolitik hinzunehmen. Der DBV erstellt daher zur Zeit ein Konzept für die Überlandbahn, das die vielen vorhandenen Wünsche und Ideen aufgreift und den Weg für eine neue Ära dieser Eisenbahnstrecke weisen wird. Der Schleizer Landrat Peter Stephan und DBV-Präsident Gerhard J. Curth hatten sich am 5. Dezember am Rande einer DBV-Tagung in Mügeln darauf verständigt, sich mit allen Möglichkeiten für den weiteren Erhalt der Überlandbahn im Personen- und Güterverkehr einzusetzen. Stephan erklärte die Stilllegung der Schleizer Kleinbahn zur letzten einschneidenden und geduldeten Maßnahme in seinem Landkreis. Durch Zusammenarbeit mit allen politischen Kräften muß schnellstens eine Kurskorrektur in der Schienenverkehrspolitik erreicht werden, sollen nicht noch weitere irreversible Lücken im Schienennetz des Freistaates Thüringen

entstehen.

Im Zuge des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 wurde die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit (Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr, und darunter fällt auch das Nahverkehrsangebot auf der Schiene, den durch Landesrecht bestimmten Stellen übertragen worden. Die Länder haben daraufhin in den vergangenen Jahren ÖPNV-Gesetze beschlossen, in denen landesspezifisch der Rahmen zur Ausgestaltung des ÖPNV und diesbezügliche organisatorische Fragen geregelt werden. Im Freistaat Thüringen gilt seit dem 8. Dezember 1995 das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG). Das ThürÖPNVG sieht das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vor. Zur Erfüllung dieser Aufgabe wurde die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS) gegründet.

Die Hauptaufgaben einer solchen Servicegesellschaft, die es mittlerweile in jedem Bundesland gibt:

Ermittlung eines bedarfsorientierten Rahmens für die Bestellung von SPNV-Leistungen, wobei insbesondere auf die regionalen Bedürfnissen und Planungen eingegangen werden muß. Beauftragung geeigneter Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die zu erbringenden Verkehrsleistungen kostengünstig in der erforderlichen Qualität sicherstellen können.

Gegebenenfalls Durchführung von SPNV-Leistungsausschreibungen, um geeignete Verkehrsunternehmen auswählen zu können.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003681>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten