

Könnte Draisie die Ostertalbahn wiederbeleben?

Kommenden Samstag rollen wieder Züge durchs Ostertal. Echte Regionalbahn-Züge, die zeigen, dass hier Personenverkehr durchaus möglich ist.



Der elektrische Mini-Zug Draisie wird im Elsass entwickelt. Könnte er auch auf der Ostertalbahn fahren und so zur Reaktivierung beitragen? FOTO: HAIKU DESIGN

VON THORSTEN GRIM

SCHWARZERDEN | In Kreisen von Bahn-Befürwortern ist er schon länger Thema, der Mini-Zug Draisie, den die Saarbrücker Zeitung vorige Woche im Landesteil vorgestellt hat. Ein Konsortium in Frankreich entwickelt diesen derzeit unter der Federführung der Société nationale des chemins de fer français (SNCF/Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen). Mit dem modernen kleinen Schienenbus ließe sich wieder Zugverkehr in den ländlichen Raum bringen, so die Idee dahinter. Auch dort, wo Strecken stillgelegt wurden.

Bis 2027 soll Draisie, ein sehr leichter batteriebetriebener Personen-Triebwagen, in Lothringen fahren. Geplant ist, auf der Strecke Sarreguemines – Bitche

– Niederbronn-Les-Bains einen Probetrieb einzurichten. Wäre das auch im Saarland möglich? Einen Testbetrieb auf einer Strecke, auf der aktuell kein Linienverkehr stattfindet – und auch in Zukunft laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP) nicht stattfinden soll, weil der Kosten-Nutzen-Faktor nicht über einen bestimmten Wert hinauskommt, so wie die Ostertalbahn?

Die 21 Kilometer lange Bahnstrecke hat der Landkreis St. Wendel vor rund 25 Jahren von der Bahn gepachtet. Der Arbeitskreis Ostertalbahn (AkO) hält die Linie seither in Schuss, betreibt zwischen den Endpunkten Schwarzerden und Ottweiler eine Tourismus-Bahn und organisiert an mehreren Wochenenden im Jahr Fahrtage. Wäre Draisie also auch etwas für das Ostertal, um dort einen echten Regelverkehr zu testen?

„Auf jeden Fall“, sagt Erhard Pitzius von der Plattform Mobilität, die sich für einen besseren Schienenverkehr in der Großregion starkmacht. Pitzius fordert die saarländische Landesregierung auf, sich beim Hersteller zu informieren, ob Draisie auch für das deutsche Bahnnetz zugelassen werden könnte. Gerade für zu reaktivierende Nebenbahnen mit geringerem Fahrgastpotential seien kostengünstige Fahrzeuge wie Draisie „eine tolle Alternative, um den ländlichen Raum ans regionale und überregionale Bahnnetz anzubinden“.

Im Ministerium für Mobilität in Saarbrücken gibt man sich zurückhaltend. Ein Sprecher verweist darauf, dass der VEP für die Ostertalbahn kein ausreichendes Potenzial für eine Reaktivierung ausweist. Allerdings wurde für die Untersuchung der Strecke ein Betrieb mit einer „normalen“ Regionalbahn angenommen, wie sie beispielsweise auf der Nahestrecke zwischen Saarbrücken und Mainz beziehungsweise Frankfurt fährt. Doch ein solcher Zug ist mit der kleinen batteriebetriebenen Draisie eigentlich nicht zu vergleichen.

Ministeriums-Sprecher Matthias Weber sagt: „Unabhängig von dem einzusetzenden Fahrzeug, muss die Strecke inklusive Signal- und Sicherheitstechnik und Stationen, den heutigen technischen Anforderungen entsprechen. Dies bedeutet, wenn eine Strecke neben dem Personenverkehr auch für den Güterverkehr genutzt werden soll – was die Plattform Mobilität stets einfordert –, muss sie nach Standard Eisenbahnbetriebsordnung ausgebaut werden.“ Ein solcher Ausbau sei ohne Fördermittel des Bundes nicht darstellbar. Voraussetzung dafür sei jedoch „ein nachgewiesener Nutzen-Kosten-Wert von über 1“, erläutert Weber. Abgesehen davon erlaube die Ostertalbahn in ih-

rem Ist-Zustand nicht die Aufnahme von Personenverkehr. Die Strecke müsse saniert oder komplett neu aufgebaut werden. „Dazu bedarf es der Förderung durch den Bund, und diese gibt es nur, wenn der Nutzen-Kosten-Wert über 1 liegt. Von daher ist die Forderung der Plattform Mobilität (. . .) nicht umsetzbar.“ Ein Testbetrieb setze die gleiche Infrastruktur voraus wie ein Regelbetrieb.

„Die Ostertalbahn muss nicht saniert werden“, entgegnet Pitzius, „sie ist befahrbar. Sie müsste normalerweise die höchste Streckenklasse haben – vom Unterbau und vom Oberbau her, weil darauf schon immer mit Panzern beladene Güterzüge gefahren sind. Die Strecke ist ausgelegt für schwere Güterzüge, da muss nichts gemacht werden.“ Geld müsste vielleicht in die Haltepunkte gesteckt werden, aber das sei überschaubar. Und da dürfe das Land auch ruhig selbstständig tätig werden – ohne Mittel vom Bund. Zumal die Ostertalbahn durch die Pacht den Status einer nicht bundeseigenen Strecke habe.

„Die Zukunft ist Jetzt! – Moderner Nahverkehrszug auf der Ostertalbahn“, so hat der AkO die Saisonöffnung auf der Ostertalbahn am kommenden Samstag, 30. März, überschrieben. Für diese wird in diesem Jahr ein moderner Nahverkehrszug der Firma Vlexx durch das Ostertal rollen. „Das zeigt ja, dass es geht“, sagt Pitzius.

Der AkO-Vorsitzende Philipp Schepper widerspricht ebenfalls der Darstellung des Ministeriums, dass die Bahnlinie für einen Regelbetrieb umfangreich saniert werden müsste: „Auch wenn die Strecke seit 2002 fast ausschließlich mit dem Museumszug befahren wird, steht die Bahn weiterhin uneingeschränkt allen interessierten Eisenbahnunternehmen zur Verfügung. So kann die Strecke nach wie vor für den Güterverkehr – zum Beispiel für den Transport von Militärfahrzeugen zur Instandhaltung – oder aber natürlich für den Öffentlichen Personennahverkehr genutzt werden.“

Zwar sei das Land bei der Erstellung des VEP zu dem Schluss gekommen, dass ein regelmäßiger Personenverkehr auf der Ostertalbahn nicht sinnvoll möglich sei und auch kein Bedarf bestünde. „Aufgrund der stark gestiegenen Energiepreise und vor dem Hintergrund des Klimawandels, ist diese Entscheidung insbesondere mit Blick auf die angestrebte Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene mehr als fragwürdig und viel zu kurz gedacht“, findet Schepper. Die Fahrten zur Saisonöffnung sollen daher zeigen, dass bereits heute

der mögliche Personenverkehr von morgen durch das Ostertal rollen kann – sofern dies politisch gewollt ist.

Um am Fahrtag am Samstag die Ostertalbahn an das überörtliche Schienennetz anzubinden, werden die Fahrten über die Strecke der Ostertalbahn hinaus bis nach Neunkirchen verlängert. Dort starten im Hauptbahnhof drei Vlexx-Zugpaare nach Schwarzerden und bedienen ab Ottweiler alle Haltepunkte der Ostertalbahn im Stil einer möglichen Regionalbahnlinie.

Diese Aktion soll laut Schepper die Wichtigkeit verdeutlichen, die dem Erhalt der Ostertalbahn innewohnt. „Damit die Möglichkeit für einen Personennahverkehr auf der Ostertalbahn weiterhin gegeben ist, muss die Strecke auch zukünftig in einem betriebsfähigen Zustand gehalten werden. Dazu ist der AkO, aktuell mehr denn je, auf die aktive Mithilfe und Unterstützung beim Betrieb und der Unterhaltung der Bahn angewiesen.“

Seit 1999 hat der Landkreis St. Wendel die 21 Kilometer lange Eisenbahnlinie durch das Ostertal von der Bahn gepachtet. Kann man sich im Landratsamt vorstellen, einen Draisie-Testbetrieb gerade auch hinsichtlich des Klimawandels zu unterstützen? „Grundsätzlich ist jede umweltschonende Erweiterung des ÖPNV begrüßenswert“, sagt ein Sprecher des Landkreises. „Auch sind wir als Landkreis in dieser Beziehung für Neues offen. Allerdings ist die Ostertalbahn-Strecke im jetzigen Zustand nicht für den Personenverkehr geeignet“, sagt auch er. „Eine Reaktivierung würde enorme Summen erfordern, die von Land und Bund kommen müssten.“ Und bei Draisie stünden derzeit noch sehr viele Fragen offen – auch, ob das französische Konsortium überhaupt eine Zulassung für Deutschland beantrage.

Der Landkreis hat die Bahnstrecke jedenfalls noch bis 2025 gepachtet – und dann? Soll der Vertrag verlängert werden? „Bisher gibt es keine Entscheidung, das soll aber zeitnah besprochen werden“, erklärt der Sprecher.

INFO

Fahrtzeiten und Preise auf der Ostertalbahn

Zum Saisonstart der Ostertalbahn am kommenden Samstag fahren Züge der Firma Vlexx in Neunkirchen ab, und zwar um 10.15, 13.16 und 16.15 Uhr. Von Ott-

weiter fahren die Züge um 10.26, 13.26 und 16.26 Uhr in Richtung Schwarzerden. Von Schwarzerden aus geht es um 12, 15 und 18 Uhr wieder zurück. Zwischen Ottweiler und Schwarzerden ist an allen Stationen der Ein- und Ausstieg möglich. Somit kann auch eine Anreise zum Ostermarkt in Osterbrücken mit dem Zug erfolgen. Der Fahrpreis für die gesamte Strecke beträgt inklusive Rückfahrt 15 Euro. Familien können an dem Tag mit insgesamt drei Kindern für 30 Euro auf der gesamten Strecke mitfahren.

www.ostertalbahn.de



Solche Züge setzt die Firma Vlexx etwa auf der Nahestrecke ein. kommenden Samstag werden sie auch die Ostertalbahn befahren. Foto: Christine Maack

1/3

