

# Neue Chance für alte Zugverbindung?

Die Kosten für die Strecke zwischen Döbeln, Nossen und Meißen werden erneut geprüft. Politiker machen Druck.

Von Maria Fricke und Marcus Herrmann



Abgefahren: Seit dem 12.

Dezember 2015 fährt zwischen Döbeln und Meißen kein Zug mehr. Ob sich das in näherer Zukunft ändern wird, ist ungewiss. Die beiden verantwortlichen Verkehrsunternehmen senden kaum positive Signale.

© SZ-Archiv/Dietmar Thomas

**Nossen/Döbeln.** Exakt 411 Tage ist es her, dass der letzte Personenzug zwischen Döbeln und Coswig über Nossen und Meißen gefahren ist. Doch damit, dass keine Regionalbahn die Städte mehr verbindet, wollen sich längst nicht alle Bahnreisenden und auch einige Politiker nicht abfinden. Nahrung erhielt die Debatte erst Ende des vergangenen Jahres, als die Kosten für die Strecke von Döbeln nach Meißen im früher geltenden Zweistundentakt unter dem neuen Betreiber NRE (Nossen-Riesauer Eisenbahn- Company) auf Anraten des Landkreises Meißen erneut untersucht werden sollten.

Im Ergebnis dessen wurde festgestellt, dass mit der NRE als neuem Partner die Zuschüsse des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) gesenkt werden könnten. Laut einem Gutachten von 2013 liegen die Zahlen zwar noch deutlich über den Zuschüssen für den momentan praktizierten Busbetrieb in der Region. Allerdings hatte SPD-Kreisrat Matthias Rost gegenüber der SZ zu bedenken gegeben: „Der Verkehrsverbund erhält sechs Millionen Euro zusätzlich, um die Abstände der Linie 1 durchs Elbtal zu verkürzen.“ Daraus ergebe sich also auch eine mögliche Zusatz-Investition in die Bahnverbindung.

Ähnlich sehen die Angelegenheit die beiden Landtagsabgeordneten Henning Homann (SPD) und Sven Liebhauser (CDU) aus dem Kreis Mittelsachsen. „Gerade erst wurden die finanziellen Mittel für die Zweckverbände um 15 Millionen Euro erhöht“, erklärt Liebhauser.

Wie für den VVO fielen auch für den Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) Zusatzeinnahmen an – nämlich 3,1 Millionen Euro.

Laut Sprecherin Jeanette Kiesinger liege aber noch keine ÖPNV-Finanzierungsverordnung vor, durch welche erst klar werde, wie viel Geld der VMS letztendlich genau erhält. „Derzeit erhält er noch die Zuwendungen in der gleichen Höhe wie im Jahr 2016“, sagt sie. Nach ersten Schätzungen gebe es jedoch eine erhöhte Zuwendung. Diese scheint jedoch zweckgebunden zu sein. „Unter anderem für die Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, Investitionen und die Verbundarbeit“, sagt Kiesinger.

Für eine Wiederbelebung der Strecke müsse eine langfristige Finanzierungssicherheit gegeben sein. Diese übersteige allerdings die heute zur Verfügung stehenden Mittel, so die VMS-Sprecherin. Aber: Ganz auf sich beruhen lässt der VMS die Strecke nicht. Wie Kiesinger weiter sagt, werde derzeit in Bezug auf den Betrieb eine Kostenschätzung erarbeitet. Dahingehend liefen Gespräche mit dem Betreiber der Strecke NRE. Geschäftsführer Eckart Sauter bestätigt die eingegangene Anfrage. Zu Details will er sich momentan jedoch noch nicht äußern, da es noch Klärungsbedarf gebe.

Problem ist jedoch, dass sich der VMS und Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) die Verantwortung für die Strecke teilen. Beide bekommen höhere Zuschüsse. VVO-Sprecher Christian Schlemper sagt dazu allerdings:

„Der VVO muss einen großen Teil dieser zusätzlichen Mittel für die Infrastruktur aufwenden. Durch ein neues Trassenpreissystem der DB Netz AG steigen die Kosten für den VVO um rund 2,8 Millionen Euro jährlich.“ Das restliche Geld sei schon verplant, bevorzugt für Projekte, die bereits in Planung sind und möglichst vielen Reisenden zugutekommen sollen. Die Konsequenz: Für die Bahnstrecke Döbeln-Meißen bleibt nichts übrig.

Trotzdem wollen einige Politiker nicht aufgeben und sich regelmäßig zu diesem Thema treffen. „Zweckverbandsgrenzen dürfen keinesfalls über das Schicksal von Bahnstrecken entscheiden“, sagt der Landtagsabgeordnete Sven Liebhauser dazu.

Sein Amtskollege Henning Homann wehrt sich entschieden gegen Vorwürfe der Grünen-Politikerin Katja Meier. Meier hatte in einer Pressemitteilung darauf hingewiesen dass das Bekenntnis für die Bahnstrecke noch nicht im Wirtschaftsministerium und den Gesamtfaktionen von CDU und SPD im sächsischen Landtag angekommen sei. Deshalb habe man eine bessere Finanzausstattung der Zweckverbände abgelehnt. Auf Anfragen zu diesem Thema verweise Wirtschaftsminister Dulig nur an die Zweckverbände oder wisse keine Antwort.

Ein für die Region geforderter Bahngipfel mit den Verantwortlichen sei bisher immer noch nicht umgesetzt worden. „Wir haben die Mittel deutlich aufgestockt, aber eben nicht so, wie die Grünen es wollten, da wir auch andere Ziele wie mehr Lehrer, mehr Schulsozialarbeit verfolgen müssen und keine neuen Schulden aufnehmen wollen“, wehrt sich Homann.

Die Erhöhung der Gelder sei zudem Thema in den Gesamtfaktionen gewesen, da diese über den Haushalt abstimmen müssen. Den Vorwurf, dass das Verkehrsministerium in dieser Angelegenheit nichts unternehme, kann Homann ebenfalls nicht nachvollziehen: „Frau Meier

weiß eigentlich, dass das Verkehrsministerium und der Sächsische Landtag lediglich zuständig sind, um Mittel zur Verfügung zu stellen. Das haben wir getan. Sogar mit einem deutlichen Plus.“

Die Entscheidung, wie diese Mittel vor Ort eingesetzt werden, liege aber in den Händen der Verkehrsverbände. Die Verkehrsverbände seien kommunale Zusammenschlüsse. Hier entschieden die Landräte und die Oberbürgermeister, wie das Geld ausgegeben wird. Diese wären die richtigen Adressaten.