„Die Zahlen stimmen so nicht“

Ernst Lenk hat ein Problem. Was rund um die Rintelner-Stadthagener Eisenbahn geschieht, ist für das Vorstandsmitglied der Schaumburger Grünen und den sachkundigen Eisenbahner ein Skandal, nur: Er darf nicht darüber reden.

Obernkirchen. Jedenfalls nicht so, wie er es gerne möchte. Denn die Zukunft der Bahnstrecke zwischen Rinteln und Stadthagen, die hängt an Zahlen, an Kosten und Gewinnen. Lenk kennt diese Zahlen, darf sie aber nicht nennen: Sie stehen auf den vertraulichen Unterlagen für die Politik, einen Verstoß gegen die Verschwiegenheitspflicht will der Probsthäger nicht in Kauf nehmen. Dabei drängt die Zeit. Gestern hat sich der hinter verschlossenen Türen tagende Kreisausschuss mit der Strecke befasst, heute wird es wohl der Obernkirchner Verwaltungsausschuss sein, der über Wohl und Wehe mitentscheidet. Was den Gremien vorgelegt wird, das sei, so Lenk, juristisch völlig in Ordnung, „aber bei den Kosten werden Zahlen genannt, die so nicht stimmen.“ Zahlen, die einen Stilllegungsbeschluss unterfüttern sollen, der unter Ausschluss der Öffentlichkeit gefällt wird, sagt er und verweist auf die Beschlussvorlagen, die er nicht zeigen darf: Sowohl in Stadthagen, wo der Kreisausschuss tagt, als auch in Obernkirchen seien die Vorlagen im Wortlaut nahezu identisch. Was ihn stört: „Möglichkeiten, die Strecke zu erhalten, werden gar nicht genannt.“ Wann immer, so weiß Lenk aus eigener Erfahrung, mit politisch Verantwortlichen über die Zukunft der Bahnstrecke zwischen Rinteln und Stadthagen gesprochen wird, dann taucht sofort das Argument hoher Kosten auf. „Hier gibt es Missverständnisse“, formuliert es Lenk sehr, sehr vorsichtig. Er hat die Entwicklungen im Eisenbahnwesen und besonders bei der RStV seit langem intensiv beobachtet und plädiert für eine differenzierte Betrachtung. Es seien drei Zeitabschnitte zu unterscheiden. Im ersten waren Verlustausgleichszahlungen der beteiligten Kommunen und des Landkreises erforderlich. Denn die Kosten für Vollzeit- und Betriebspersonal, die Betriebsleitung, Geschäftsführung und diverse Dienstleistungen durch die OHE (Osthannoversche Eisenbahn in Celle) sowie die Raten für eine teure Lokomotive waren durch den abnehmenden Güterverkehr nicht mehr gedeckt. Lenk: „Aus dieser Zeit stammen die Vorstellungen von Kosten in vielen Köpfen.“ Aber diese Zeit sei mit der Einstellung des eigenen Güterverkehrs längst Vergangenheit. Im Augenblick befinde sich die Strecke im zweiten Zeitabschnitt. Die drei Städte Rinteln, Stadthagen und Obernkirchen und der Kreis betreiben sie als Infrastrukturgesellschaft: „Sie erhalten einen betriebssicheren Zustand für das Befahren durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen aufrecht“, sagt Lenk. Keine große Sache: Bei dem guten Zustand der Strecke beschränke sich das auf Gelegenheitsreparaturen an Bahnübergängen, das Zurückschneiden von Bewuchs und Aufsichts- und Verwaltungstätigkeiten, die nur wenige Stunden im Jahr in Anspruch nehmen. Sein Vorschlag: Ein nach tatsächlichem Aufwand bezahlter Betriebsleiter könnte diese Leistungen auf dem freien Markt einkaufen. Denn, davon ist Lenk überzeugt, es ist Geld in der Kasse: „Aus den Grundstücksverkäufen an die Stadt Rinteln, die Dampfeisenbahn und dem Verkauf der Lokomotive kommt eine Summe zustande, die diese Betriebsform für einige Jahre abdecken kann.“ Trassenentgelte von Nutzern, wie zum Beispiel regelmäßig von der Dampfeisenbahn, würden die einsetzbaren Mittel ergänzen. Lenk befürchtet, dass die Entscheidungsgremien nur über einen Bruchteil der tatsächlich vorhandenen Gelder in ihren Beschlussvorlagen aufgeklärt wurden. Der dritte Zeitabschnitt beginne, wenn eines Tages eine notwendige Reparatur das Budget überschreite. Für die dann folgende Betriebsruhe geistere der Begriff der Verkehrssicherungspflicht als irreales Schreckgespenst durch die Diskussionen: „Jeder ist aufgefordert, sich vorzustellen, welche Gefahr von still in der Landschaft liegenden Schienen ausgeht. Sie dürfen ja nicht einmal betreten werden.“ Maßnahmen, die eine spätere Wiederinbetriebnahme erleichtern, und die dafür notwendigen Mittel seien zu diskutieren, wenn es denn soweit sei. Richtig teuer werde es dagegen, wenn nach einer Entwidmung andere Nutzungen auf der Strecke stattfinden sollen. Dann müssten alle Schwellen und Hunderte von Kubikmetern Boden als Sondermüll entsorgt werden: „Der Aufwand wird die derzeit verfügbaren Mittel um ein Mehrfaches überschreiten.“ Bis Ende Februar, so fürchtet Lenk, wird ein Urteil gefällt, „auf der Basis von Zahlen, die das endgültige Ende der Strecke betreffen, aber mit Blick auf die Kosten gar nicht existieren“. Immerhin: Die Beschlüsse würden nicht dazu führen, dass morgen die Strecke still gelegt würde – dafür seien die Hürden der Bürokratie zu hoch. rnk