



Interessengemeinschaft Unstrutbahn hat schlüssiges Konzept



Hier am Bahnhof Donndorf könnten aber bald wieder regelmäßig Züge fahren, wenn das Projekt Unstrut-Schrecke-Express klappt. Foto: Grit Pommer

Wenn alle Pläne der Interessengemeinschaft Unstrutbahn aufgehen, dann rollt schon im nächsten Jahr zwischen Artern und Nebra der Unstrut-Schrecke-Express. Wie es aussieht, könnte dem aber vor allem ein Problem entgegenstehen: das Geld.

Donndorf. Die Idee klingt wunderbar. Zwischen Ostern und dem Tag der Einheit soll an jedem Sonntag und Feiertag ein historischer Triebwagen auf der Strecke zwischen Artern und Nebra rollen und die Menschen zu den vielen Sehenswürdigkeiten bringen, die es entlang der Bahnlinie zu entdecken gibt. Kanufahren auf der Unstrut, in den uralten Buchenwäldern der Hohen Schrecke wandern oder den Fundort der Himmelsscheibe entdecken zu all diesen Erlebnissen könnte man dann bequem per Zug gelangen und neben dem Blick auf die schöne Landschaft auch noch das Gefühl genießen, in einem ganz besonderen Verkehrsmittel unterwegs zu sein.

Denn für den Unstrut-Schrecke- Express hat die Interessengemeinschaft einen Triebwagen aus den 1960er-Jahren ins Auge gefasst, der allgemein als Ferkeltaxe bekannt ist. Solche waren bis 2006 auch zwischen Artern und Wangen unterwegs gewesen, bis die Bahn AG ihren Betrieb auf der Unstrutbahn eingestellt hatte. In der Bauernstube in Donndorf stellte Christian Kirchner von der IG am Samstag die Pläne für den Unstrut-Schrecke- Express vor. Demnach würde der Triebwagen nächstes Jahr erst mal an sieben Tagen fahren, im darauf folgenden Jahr sind 33 Fahrtage geplant.

Das Projekt ist sogar schon so ausgefeilt, dass die Abfahrtszeiten an die Züge aus Erfurt, Naumburg und Magdeburg angepasst sind. Von Artern und von Nebra aus würde der Express jeweils viermal starten, immer im Abstand von zwei Stunden. Weitere Haltepunkte auf der Strecke wären Reinsdorf, Gehofen, Donndorf, Roßleben und Wangen. Aus der Erfahrung bisheriger Sondertouren nimmt Kirchner an, dass im ersten Jahr pro Tag 500 Fahrgäste mit von der Partie wären. Bei 33 Fahrtagen rechnet er dann vorsichtig mit 4000 bis 5000 Leuten, die eine Karte lösen. Auch über die Preise hat man sich schon Gedanken gemacht.

Ein Tagesticket, mit dem man beliebig hin- und herfahren kann, soll zehn Euro

kosten, ansonsten die einfache Fahrt für die volle Strecke fünf Euro und für Teilstrecken entsprechend weniger. Das allerdings würde nicht ausreichen, um die laufenden Kosten zu decken. Selbst wenn Lokführer und Zugbegleiter ehrenamtlich arbeiteten, bliebe im ersten Jahr ein Zuschussbedarf von knapp 5000 Euro. Und bei 33 Fahrtagen müssten sogar fast 50 000 Euro zugebuttert werden. Allerdings verwies Kirchner auf das Beispiel Harzer Schmalspurbahn: Auch die schreibe keine schwarzen Zahlen, sagte er. Aber die Kommunen steuerten eigene Mittel bei, weil die Bahn als Attraktion Touristen anlocke, die am Ende Geld in Hotels, Pensionen und Gaststätten ließen.

Auch die Anschaffung der alten Ferkeltaxe ist noch nicht durchfinanziert. Rund 100 000 Euro würde es kosten, sie anzukaufen und wieder betriebsbereit zu machen. Hier, so Kirchner, hoffe man auf Sponsoren und Fördertöpfe. Denn die kleine Interessengemeinschaft mit ihren 30 Mitgliedern kann dieses Geld ihm zufolge nicht aufbringen. Die Bürgermeisterinnen Dagmar Dittmer aus Wiehe und Gudrun Holbe aus Donndorf (beide CDU) lobten das ausgefeilte und schlüssige Konzept, konnten beim Geld aber auch keine Versprechungen machen.

Aus dem Fördertopf des Großprojekts Hohe Schrecke könnten immerhin Mittel für die Vermarktung und eine passende Lackierung des Triebwagens kommen, sagte Lars Appelt vom Regionalmanagement. Mit dem Geld wird es also schwer. Doch Christian Kirchner machte sich und seinen Mitstreitern Mut mit einem Zitat von Hermann Hesse: Man muss das Unmögliche versuchen, um das Mögliche zu schaffen.

Grit Pommer / 14.03.11 / TA

Z89B3EC570123

