

„Wir kämpfen um jeden Kilometer“

Rund 50 stillgelegte Eisenbahnstrecken existieren noch / Reaktivierung: Moorexpress-Fahrten als erster Schritt



Bahnkitschen ist sein Hobby: Michael Frömming, niedersächsischer Landesvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland, wandelt an und zuweilen auch auf stillgelegten Schienensträngen. FOTO: PRIVAT

VON JUSTUS RANDT

Hannover-Bremen. „Gut, dass Sie anrufen“, sagt Rainer Peters. Der Sprecher der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Niedersachsen redet gerne über die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Besonders seit landauf, landab eine Meldung kursiert, die große Euphorie ausgelöst hat, „so aber nicht ganz stimmt“, sagt Peters. So schnell werden in Niedersachsen nicht wieder Züge auf eingestellten Routen fahren, und schon gar nicht in großer Zahl. „Wir haben nur gesagt, das bleibt eine langfristige Option“, dämpft Peters die Erwartungen.

„Bevor überhaupt über eine mögliche Reaktivierung diskutiert werden kann, müssen zwei wesentliche Voraussetzungen erfüllt sein“, sagt Peters. „Die finanziellen Rahmenbedingungen müssen geklärt und die Vergabe der Regionalisierungsmittel muss gesichert sein.“ Und: „In jedem Einzelfall muss eine positive Kosten-Nutzen-Bewertung vorliegen. Und wir dürfen 2014 nicht weniger Geld zur Verfügung haben als jetzt.“ Die LNVG GmbH, die im Auftrag des Landes Niedersachsen den Nahverkehr auf der Schiene besorgt, ist abhängig von sogenannten Regionalisierungsmitteln, und im Jahr 2014 steht eine Revision der Vergabe unter den Ländern an.

„Das kann auch bedeuten, dass Niedersachsen weniger Geld bekommt“, sagt Peters. Es wäre nicht das erste Mal, dass es so kommt. 2006 habe die Neuverteilung des Geldes „zu einer zeitweisen Absenkung der Mittel geführt“. Gegenwärtig stehen der LNVG knapp 300 Millionen Euro Steuergeld zur Verfügung, mit denen niedersächsische Regionalzüge auf die Reise geschickt werden.

Wenn das Geld zur „Bestellung von Nahverkehrsleistungen“ neu verteilt wird, hofft Peters, dass sich der „stringente Wettbewerbskurs mit Ausschreibungen in ganz Europa auszahlt“. Soll heißen: „Bekommen die Länder wieder so viel, wie sie aus-

gegeben haben, oder wird sich am Wettbewerb orientiert?“ Peters hofft, „dass Sparen honoriert wird und so weiter in Fahrzeuge und Bahnhöfe investiert werden kann“.

Stillgelegte Eisenbahnstrecken wieder zu ertüchtigen, wie es im Bahnjargon heißt, rangiert da bei Weitem nicht an erster Stelle. „Niedersachsen hat in den vergangenen Jahren mehr auf Ausschreibungen gesetzt, um mit bestehenden Strecken neue Kunden aufs Gleis zu holen“, sagt Michael Frömming, Vorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) in Niedersachsen. „Der Metronom zum Beispiel ist ja auch gut“, meint er. „Aber in Sachen Reaktivierung, da gibt es eine unverändliche Hartnäckigkeit.“ So würde es Rainer Peters vermutlich nicht nennen. Die Position der LNVG lautet: „Vordringlich sind der Erhalt des guten Bedienungs niveaus und Investitionen in Bahnhöfe, Stationen und Fahrzeuge.“

Für Michael Frömming ist das Thema Reaktivierung „brandaktuell und deshalb hochsensibel“. Beim Moorexpress etwa, der zwischen Bremen und Stade verkehrt, „ist der erste Schritt schon gemacht – mit dem touristischen Verkehr an den Wochenenden“. Weitere Eisenbahnstrecken, die wieder zum Leben erweckt werden könnten, seien unter anderem Bad Bentheim-Nordhorn, Rinteln-Stadthagen und Einbeck-Salzerhelden.

Eine Auswahl treffen

„Dazu, was 2014 passiert, kann ich nichts sagen“, stellt Rainer Peters klar. Drei der vier genannten Linien fallen auch ihm spontan, aber „als willkürliche Beispiele“ ein. „Die Zahl der theoretisch infrage kommenden Strecken ist ungewiss. Wir können nicht alle noch vorhandenen stillgelegten Strecken untersuchen und werden eine Auswahl treffen müssen.“ Bei der jüngsten Untersuchung im Jahr 2000 sei es lediglich bei vier von 57 in Rede stehenden Strecken zur Kosten-Nutzen-Bewertung durch einen Gutachter gekommen.

Frömming ist sich sicher, dass neben den vier genannten Bahnstrecken „Kommunen und Verbände um die Berücksichtigung von rund zwei Dutzend weiteren stillgelegten Linien werben“ würden. Anders als andere Bundesländer habe Niedersachsen in den vergangenen zehn Jahren wenig auf dem Gebiet der Bahn-Reaktivierung getan. Während in Rheinland-Pfalz zwölf ehemals stillgelegte Bahnlinien wieder ins Schienennahverkehrsnetz aufgenommen worden seien, war es in Niedersachsen nur eine, sagt der VCD-Vorsitzende: Der „Halber Willem“ verkehrt seit 2005 wieder, nachdem die Strecke zwischen Osnabrück und Bielefeld 20 Jahre lang stillgelegt war.

Seit dem Zweiten Weltkrieg, weiß Michael Frömming, seien allein in Niedersachsen 3000 Kilometer Bahnstrecken stillgelegt worden. „Großstädte wie Oldenburg haben mehr als ein Dutzend Autobahnanschlüsse aber nur noch einen Bahnhof“, so Frömming. „Rund 50 Strecken in Niedersachsen werden nicht mehr genutzt, aber die Gleise liegen noch. Wir kämpfen um jeden Kilometer.“ Die Rückeroberung des Geländes durch die Natur lässt die alten Gleisanlagen erst aus dem Blickfeld verschwinden. Und schließlich wecken die Flächen Begehrlichkeiten – es droht der Abbau der Trasse.

Entlang der nach VCD-Überzeugung zur Hafenhinterlandanbindung wichtigen Strecke Bremen-Bielefeld, am Sulinger Kreuz, sei das so. Und aktuell auch an der 50 Kilometer langen Strecke Uelzen-Dannenberg, an der sich ein Gewerbebetrieb vergrößern wolle – ausgerechnet auf den alten Eisenbahnflächen. Den „Erhalt der Infrastruktur“, den sich der VCD auf die Fahne geschrieben hat, unterstützt dessen Landesvorsitzender durch ein „etwas wahnsinniges Hobby“.

Bahnkitschen nennt sich das Freizeitvergnügen, das Frömming mit einem ebenfalls verkehrspolitisch ambitionierten Freund teilt: Auf stillgelegten Schienensträngen zu wandeln – sofern sie noch auf-

den längst entwidmeten Arealen liegen – hilft, sich die Bahngeschichte in Erinnerung zu rufen, und Linien, die sich vielleicht wiederbeleben ließen, ausfindig zu machen. „Man kann sich schon fragen, was da falsch gelaufen ist“, sagt VCD-Chef Frömming, wenn man den Schienen durchs Dickicht folgt und der Weg plötzlich an einer Lärmschutzwand endet, hinter der sich der Lastwagenverkehr staut.“

ANZEIGE

WESER
KURIER

Leserreis

Schottische Impressionen

6 Tage Busreise vom 18. bis 23. September 2011



Schottland ist nicht nur wegen seiner atemberaubenden Steilküsten, zahllosen Trutzburgen, Schlössern, Ruinen und prähistorischen Stätten ein herrliches Urlaubsziel für Jedermann. Auch die zeitlose Romantik der Highlands sowie spannende Sagen und Mythen, der leckere Whisky und die einzigartige Lichtstimmung im Spätsommer begeistern die Besucher. Bei gutem Wetter ist Schottland das schönste Land der Welt, aber als WESER-KURIER Leser, da sind wir uns sicher, erkennen Sie diese Tatsache auch in Regenjacke!