

An die Redaktion der
Zevener Zeitung

Sehr geehrte Redaktion,

was Minister Althaus in dem Artikel vom 11.01.2021 zu bedenken gibt, ist größtenteils richtig. Allerdings erklärt er nicht, warum er nicht eine Förderrichtlinie für die Erarbeitung von Machbarkeitsstudien für reaktivierungswürdige Bahnstrecken für den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen erlässt. Damit würde er nur das tun, was in anderen Bundesländern (Hessen und Baden-Württemberg) schon längst passiert. Auch in Niedersachsen erarbeiten die Landkreise Grafschaft Bentheim und Lüneburg bereits Machbarkeitsstudien für ihre Bahnstrecken ohne Förderung durch das Land.

Um den Bedenken des Ministers Rechnung zu tragen und damit die Arbeit nicht vergeblich ist, müssten die Machbarkeitsstudien so gestaltet sein, dass sie ihren Ausgangspunkt bei den jetzigen Bedingungen der Standardisierten Bewertung (StandB) nehmen und dann aber auch alle weiteren Aspekte ihrer Bahnstrecke untersuchen, die ihren Wert für eine Reaktivierung ausmachen und die in der alten StgandB nicht zur Geltung kommen.

In einem rolling system müssten dann die Machbarkeitsstudien in die neuen StandB überführt werden. Davon würden das Land für die Erarbeitung von Gesichtspunkten für die neue StandB im Bund und die Akteure der Machbarkeitsstudien voneinander profitieren.

Zu den Gesichtspunkten, die für die Bewertung von Bahnstrecken im ländlichen Raum berücksichtigt werden müssen gehört alles, was der Entlastung der Städte und der Entwicklung der ländlichen Räume dient. Das ist zum einen die komfortable Erschließung des ländlichen Raumes für längere Fahrten auch für Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Fahrräder und Kinderwagen, die Verbindung zwischen aufkommensstarken Räumen, und vor allem auch die Netzbildung. Weiterhin gehören dazu die touristischen Verkehre für die Naherholung mit allen Besonderheiten, die Bahnstrecken in dieser Hinsicht bieten können. Es gehört natürlich auch dazu ein gutes Breitbandangebot für das Internet an möglichen Siedlungsachsen. Auch Güterverkehre sind zu berücksichtigen, wenn ein örtliches Aufkommen generiert werden kann, das zur Stabilisierung oder Generierung von Arbeitsplätzen führt. Aber das sind alles nur Beispiele.

Die Daseinsfürsorge muss ebenfalls zur Geltung kommen. Die Menschen im ländlichen Raum müssen die Sicherheit haben, dass „die da oben“ sie nicht abgehängt haben. Sie tun was für unsere Zukunft, für uns und unsere Kinder, etwas, das die Region in die Zukunft bringt. Und das kann man besser mit der Schiene als mit einer Buslinie oder dem Bürgerbus erreichen. Auch das muss sich in der Bewertung von Bahnstrecken niederschlagen.

Die Erarbeitung von Machbarkeitsstudien in Zusammenarbeit mit den Kommunen ist dann keineswegs vergeblich auch wenn ihre Bahnstrecken nicht zum Zuge kommen sollten; denn sie erfahren dadurch etwas über die Stärken und Schwächen ihrer Region und können somit Impulse für ihre Entwicklung erhalten.

Einfaches Abwarten wäre also in jedem Fall Zeitverschwendung und unproduktiv für alle Seiten.

Und warum erlässt der Minister nicht auch gleich Förderrichtlinien für die touristischen Verkehre? Er hat das schon lange zugesagt. Gerade in Coronazeiten könnten die Veranstalter von touristischen Bahnverkehren Geld gut gebrauchen. Auch für weitere Regionen wären touristische Verkehre mit der Bahn nützlich, z.B. für die Erschließung der Nordpfade im Landkreis Rotenburg für die Hamburger. Aber das ist ein anderes Thema.

Auf jeden Fall gäbe es für den Minister genügend Gelegenheit, sich als Förderer für die Verkehre mit der Bahn und damit für die Verkehrswende zu erweisen.

Hannover, den 19.01.2021

Mit freundlichen Grüßen

Konukiewitz

Nahverkehrsbündnis Niedersachsen
Der Sprecher
Dr. Wolfgang Konukiewitz
Bismarckstraße 39 A,
28203 Bremen,
Tel. 0421-794 779 60,
mobil 0172-972 65 03

