

SO J Perone HJ
06. Dez 2020

Skepsis ist durchaus angebracht



»Neben den Kosten stellt sich eben die Frage, ob der dünn besiedelte ländliche Raum genügend Potenzial für ein Massenverkehrsmittel hat.«

Manfred Rieken

Zu Zeiten des Froschkönigs hat das Wünschen noch geholfen. Aber heute? Die Reaktivierung alter Bahnstrecken wird von jedermann begrüßt. Es ist in der Tat wünschenswert, wenn die Strecken Bremerförde-Zeven-Rotenburg und Zeven-Sittensen-Tostedt wieder für den Personenverkehr betrieben würden. Nicht nur der Kreistag hat eine Resolution gefasst, und zwar einstimmig. Der Kreistag hat allerdings auch den Nahverkehrsplan für 2018 bis 2022 verabschiedet. In ihm hat er der Reaktivierung der Bahnstrecken Bremerförde-Zeven-Rotenburg und Zeven-Tostedt keine große Zukunft vorausgesagt. Die Strecke nach Tostedt kam nach einer Untersuchung des Landes von siebzig Strecken auf Platz acht, die Strecke Bremerförde-Zeven-Rotenburg auf Platz zwanzig. Beiden Strecken wird daher im Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg weder eine hohe noch eine mittlere Priorität eingeräumt. Die Reaktivierung sei in weite Ferne gerückt. Deshalb hat der Kreistag diesen Strecken nur eine geringe Priorität zugebilligt.

Alle würden sich über eine Reaktivierung der Bahnstrecken freuen, und zwar wegen der besseren Anbindung des ländlichen Raums und des Klimaschutzes. Besonders Zeven wäre erfreut – wohl das einzige Mittelzentrum in Deutschland ohne Bahnanschluss und Krankenhaus. Sind die beglückenden Resolutionen des Rotenburger Kreistages, aus Sittensen und Zeven nun

Wunschdenken oder Realität? Skepsis ist durchaus angebracht.

Entscheidend für eine Reaktivierung bleibt das Verkehrsaufkommen. Der Landkreis Rotenburg ist mit knapp 80 Einwohnern pro Quadratkilometer sehr dünn besiedelt. Da die Bahn ein Massenverkehrsmittel ist, und die Massen auf dem Lande nicht vorhanden sind, bleibt die Reaktivierung problematisch. Wie viele würden morgens auf dem Zevenner Bahnhof stehen, um mit dem Zug nach Bremerförde zu fahren? Sind es hundert, zweihundert oder gar dreihundert Personen? Nur eine Handvoll wäre katastrophal und der Bus viel günstiger.

Der NDR berichtete in Ju-

li, das Niedersächsische Verkehrsministerium habe keine Pläne zur weiteren Reaktivierung von Strecken. Die Aussichten seien insbesondere wegen des Fahrgastaufkommens gering. Jedoch gäbe es Überlegungen, das Verfahren im Hinblick auf Strecken im ländlichen Raum zu überprüfen. So könnte der touristische Nutzen stärker berücksichtigt werden. Begeisterung klingt anders.

Neben dem Fahrgastaufkommen stellt sich die Frage der laufenden Kosten. Sie ist bislang nicht beantwortet worden. Das für den Schienenverkehr zuständige Land Niedersachsen wird sicherlich die Erstinvestitionen größtenteils bezahlen, aber schon da die Kommunen beteiligen. Da das Land Niedersachsen mit hohen Schulden gesegnet ist, wird für den laufenden und teuren Betrieb einer Bahn sicherlich ein Mitzahlen der Kommunen in Millionenhöhe verlangt werden.

Da stellt sich sofort die Frage, ob alle an den Strecken liegenden Kommunen bereit sind, ihren nicht unerheblichen Beitrag zu leisten. Auch der Schnellbus nach Bremen wäre ohne eine jährliche sechsstellige Zahlung der anliegenden Kommunen nicht denkbar. Der Schnellbus fährt wenigstens bis in die City. Der Zug Richtung Tostedt endet dort am Prellbock, fährt nicht durch nach Hamburg.

Von den reaktivierungswürdigen Strecken sind in Niedersachsen zwei Strecken wieder in Betrieb genommen worden: Die Verbindung zwischen Bad Bent-

heim und Neuenhaus und die Strecke von Einbeck nach Salzderhelden. Die Instandsetzung der Strecke von Bad Bentheim nach Neuenhaus kostete 21 Millionen Euro, wovon das an sich zuständige Land nur 15 Millionen Euro zahlte. Der Rest wurde den Kommunen aufgebürdet.

Viel deutet darauf hin, dass die Resolutionen nur Hoffnungen erwecken, die nicht erfüllt werden können, besonders nicht in Corona-Zeiten. Die Strecken sind in den Jahren nach dem Kriege ja nicht aus Jux und Dollerei stillgelegt worden. Sie waren angesichts der zunehmenden Motorisierung schlichtweg vollkommen unwirtschaftlich. Regelrecht wirtschaftlich werden sie nie sein.

Es geht wahrscheinlich nur um die Frage, wer das Defizit der laufenden Kosten trägt. Davon ist in den Resolutionen allerdings nicht die Rede. Neben den Kosten stellt sich eben die Frage, ob der dünn besiedelte ländliche Raum genügend Potenzial für ein Massenverkehrsmittel hat. Auch das wird kaum der Fall sein. Auch müssten die bestehenden Buslinien (zum Beispiel der Oste-Sprinter) einer Beförderung mit der Eisenbahn angepasst werden.

Man darf auf die preiswerten Resolutionen aus Rotenburg, Sittensen oder Zeven daher nicht zu viel geben. Erst wenn die Kommunen bekunden, sich an den laufenden Kosten des Schienenverkehrs großzügig zu beteiligen, gibt es eine Chance. Aber davor scheuen sie zurück.