



Alfhausen: Der Bahnsteig ist zwar verkrautet und das Schild verrostet – aber die Fahrgäste brauchen ihren Bahnhof!

DB-Netz legt Bahnhof still:

Opfer der Bahnreform

Gemeinde Alfhausen wird zwischen Monopol und Unverstand zerrieben

Alfhausen wird ein Opfer der Bahnreform: Ab 5. November 2000 halten hier keine Züge mehr. Vorausgegangen waren Fehleinschätzungen der Landesnahverkehrsgesellschaft in Hannover. Doch DB-Netz hat als Monopol-Grundeigentümer die Möglichkeit zur

Korrektur. Alle anderen wollen jetzt den Bahnhof Alfhausen erhalten – nur bei der DB bewegt sich nichts. Sie legt den Bahnhof still und beruft sich auf Verträge: Monopolkapitalismus pur mitten in Deutschland.

Alfhausen: Kein Zug hält mehr

Der Bahnhof Alfhausen liegt zwischen Osnabrück und Oldenburg. Nach Osnabrück sind es rund 30 Kilometer, nach Oldenburg über 80. Die nächste größere Station Bersenbrück ist immerhin 5 Kilometer entfernt.

In Alfhausen halten derzeit die Züge im Stundentakt, der erste werktags um 5 Uhr früh, der letzte nach 23 Uhr. Das soll ab 5. November anders sein: Dann fahren alle Züge nur noch durch. Das Nachsehen haben die Bürger, die bisher mit dem Zug gefahren sind: rund 200 täglich.

Ihnen bleibt nur der Bus. Aber der ist ausschließlich auf die Bedürfnisse der Schüler eingerichtet, fährt sie morgens

zur Schule und mittags zurück. Am Sonntag lässt er sich gar nicht blicken, in den Schulferien auch nicht.

Unselige Tradition

Die Stilllegung von Haltepunkten hat in Niedersachsen eine lange und unselige Tradition. Die Bundesbahndirektion Hannover führte bereits seit den sechziger Jahren einen regelrechten Krieg gegen alle „Personenzüge“. Die Schienenbusse, die damals diese Zuggattung repräsentierten, schienen ihr nicht mehr modern genug zu sein. Die Eilzüge aber waren zu schwer, um öfter halten zu können. So wurden die Personenzüge mit ihren Halten in Niedersachsen, aber auch bis tief ins benachbarte Ostwest-

falen hinein, soweit es von Hannover aus beherrscht wurde, gestrichen, um die Fahrgäste den verfügbaren Zügen anzupassen.

Der böse Geist bleibt

Im Ostwestfälischen werden die Flurschäden, die der Kahlschlag aus Hannover angerichtet hatte, langsam beseitigt. In Wehrden an der Weser und in Petershagen-Lahde halten schon wieder Züge. Für Schweicheln nahe Herford gibt es konkrete Pläne zur Wiederinbetriebnahme. Alle anderen Strecken werden systematisch darauf untersucht, welche Bahnhöfe wieder in Betrieb gehen sollen. In Niedersachsen hat es bisher nur eine

Gemeinde geschafft, ihren Bahnhof wiederzubekommen: In Dörverden halten seit Ende Mai wieder Züge.

Der böse Geist aus der Bundesbahndirektion Hannover ist mit ihrer Auflösung nicht etwa gewichen, sondern hat sich in die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und zu DB-Netz ausgebreitet – mit Mitarbeitern, die dorthin gewechselt sind. In Niedersachsen müssen die Gemeinden selbst nachweisen, dass sie ihren Bahnhof brauchen – obwohl sie nicht zuständig sind. So ist es kein Wunder, dass die LNVG den Bahnhof Alfhausen auf dem Altar ihrer Ambitionen zum Streckenausbau opfern wollte. Aber: Sie hat nicht mit den Fahrgästen gerechnet.

Ausbau mit Querelen

Die Züge sind zu langsam. 105 Minuten dauert derzeit die Fahrt von Oldenburg nach Osnabrück. Damit die Anschlüsse an den Endpunkten besser passen, sollte die Fahrzeit nur eineinhalb Stunden betragen. Nach langen Querelen kam ein Vertrag zwischen der DB AG und dem Land Niedersachsen zustande: Die Strecke sollte ausgebaut werden. Auf eine Fahrzeit von 89 Minuten ohne Halt in Alfhausen einigten sich DB und LNVG.

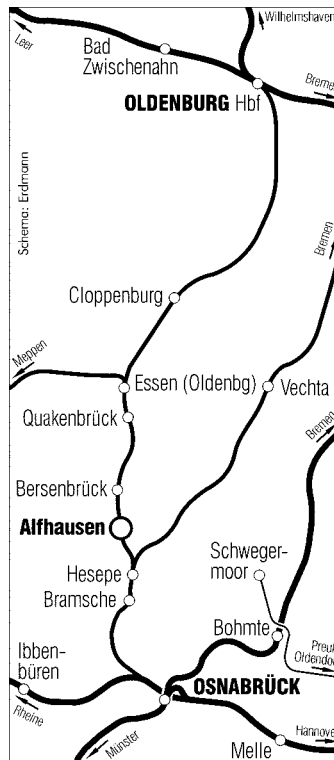
Der Ausbau hat begonnen – und ständige Querelen um Qualität und Zeitablauf haben ihn begleitet.

Die Strecke ist eingleisig, also musste ein Betriebsprogramm entwickelt werden, in dem alle Kreuzungsbahnhöfe festgelegt sind, die erhalten bleiben. Von einer Modernisierung dieser Kreuzungsbahnhöfe stand nichts im Vertrag – also tat die DB auch nichts.

...und für die Konkurrenz

Gleichzeitig mit der Vereinbarung über den Ausbau der Strecke schrieb aber die LNVG in Hannover den Betrieb aus: Das gesamte Netz zwischen Küste und Teutoburger Wald sollte als Pilotprojekt für die neuen Möglichkeiten nach der Regionalisierung vorgezeigt werden.

Der Zuschlag ging an die Nordwestbahn. Das Unter-



nehmen, gegründet von den Stadtwerken Osnabrück und der Deutschen Eisenbahngesellschaft, sollte schon im letzten Jahr den Betrieb aufnehmen, aber so schnell wurde DB-Netz mit dem Ausbau gar nicht fertig. Jetzt ist der 5. November als Termin für die Übernahme des Verkehrs festgelegt – auch in Alfhausen.

Die Ausschreibung in Niedersachsen weist aber eine Besonderheit auf, die hier nicht völlig ohne Belang ist: Die Triebwagen, die die Nordwestbahn einsetzen wird, gehören dem Land und ihre Verwendung wurde dem Betreiber vorgeschrieben.

Wer hat sich verrechnet?

Um eine oder zwei Minuten für einen Halt herauszuholen, gibt es immer mehrere Möglichkeiten.

Eine ist, stärker beschleunigende Triebwagen einzusetzen. Doch hier sind die Würfel schon gefallen, bevor das Spiel begann, weil das Land ganz bestimmte Triebwagen vorgab. Eine zweite ist ein neues Betriebskonzept mit anderen Kreuzungsbahnhöfen. Auch die entfällt: Die Bauarbeiten laufen schon. Eine dritte wäre die Optimierung der Strecke: Hier eine Kurve begradigen, dort eine Weiche schneller machen, woanders einen zweigleisigen Abschnitt verlängern. Irgendwo können die fehlenden Minuten dann zusammengekratzt werden.

Im Fall Alfhausen ist es besonders einfach: Die fehlenden Minuten werden im benachbarten Bahnhof Bersenbrück verplempert. Veraltete Signaltechnik und ein mangelhaft gesicherter Zugang zum Bahnsteig erfordern Haltezeiten, die den Möglichkeiten der modernen Triebwagen Hohn spotten.



Alfhausen: ein lebendiges Ortszentrum.

Mit den Fahrgästen nicht gerechnet

Verrechnet hat sich in jedem Fall die LNVG in Hannover. Das Ganze wäre wohl nicht passiert, wenn man in Hannover jemals von den Fahrgästen aus der Region Kenntnis genommen hätte. Doch da die LNVG das versäumte, ließ sie bereits zum Fahrplanwechsel 1997/1998 einige Zughalte in Alfhausen einfach streichen. Es war der ehrenamtliche Bürgermeister Karl-Heinz Bittner, der sich dem vehement widersetzte.

Alfhausen hatte sich in den letzten Jahren überproportional entwickelt, die Einwohnerzahl war von 2500 auf 3500 gestiegen. In unmittelbarer Bahnhofsnähe waren 250 Arbeitsplätze entstanden. Der nahe Alfsee war für Erholungssuchende aus der Region immer wichtiger geworden, vor allem für Radfahrer, die mit dem Zug bis Alfhausen kamen. Im Frühjahr wurde eine neue Jugendherberge am Alfsee eröffnet, die sich großer Beliebtheit bei Schulklassen erfreut. Auch das bedeutete neue Fahrgäste für den Bahnhof.

Doch 1998 scheiterte des Bürgermeisters Forderung nach mehr Zughalten an der starren Haltung von Bahn und LNVG. Erst als Bittner den Landtagsabgeordneten Coenen und den Landrat Hugo eingeschaltet hatte, kam ein Gespräch im Verkehrsministerium zustande und brachte den Durchbruch.

Seit Mai 1999 ist Alfhausen von früh bis spät per Bahn erreichbar. Und prompt stiegen die Fahrgastzahlen an: Die wenigen Züge wurden 1996, als die LNVG die Ausschreibung der Verkehrsleistungen

vorbereitete, von 30 bis 40 Fahrgästen täglich genutzt. Schon 1999 stiegen die Fahrgastzahlen auf 1000 je Woche an, in diesem Jahr wurden 1400 pro Woche gezählt.

Bürgermeister Bittner berichtet: „Ungefähr ein Dutzend Jugendliche, die sonst arbeitslos geworden wären, haben eine Lehrstelle in Osnabrück gefunden, weil sie da mit dem Zug hinkommen.“

Sogar am verkommenen Bahnsteig stehen sie nicht im Regen – die Gemeinde hat eine attraktive Warthalle aufstellen lassen.

Mit dem Fahrplan verrechnet

Die LNVG in Hannover hat zwar den Streckenausbau bei der DB eingekauft, nicht aber die Modernisierung der Bahnhöfe. Sie hat 89 Minuten Fahrzeit in den Vertrag geschrieben, und daran lässt die DB nicht rütteln. Diese Fahrzeit wird auch erreicht, wenn der Zug in Bersenbrück 8 Minuten herumsteht. Auch auf anderen Kreuzungsbahnhöfen sind ähnliche Haltezeiten eingeplant. Sie sind aufgrund der veralteten Signaltechnik und Weichenlage erforderlich, die aus der Wende zum 20. Jahrhundert stammt.

Im Fahrplan ist die fehlende Minute nicht zu finden, schreibt die Nordwestbahn an die PRO BAHN Zeitung – solange sich an der Signaltechnik der Strecke nichts ändert. Der Fahrplan ist so knapp konzipiert, dass der Zug in Osnabrück Anschlüsse mit 4 Minuten Übergang hat und nach wenigen Minuten wieder in die Gegenrichtung zurückfährt. Das ist unter den gegenwärtigen signaltechnischen Bedingungen äußerst riskant. Die Verfasser des Fahrplans – das ist aus gut unterrichteter Quelle bekannt – sind von einer wirklich modernen Eisenbahnlinie ausgegangen.

Die DB rechnet nicht...

Die Rechnung von DB-Netz sieht ganz anders aus. Ihr Trassenpreissystem ist von Anfang an nicht leistungsgerecht ausgelegt, sondern – wie Monopole das eben tun – darauf, die Kosten zu überwälzen. Trassen, die nichts wert sind, kosten genauso viel wie Trassen, die hochrentabel für das Verkehrsunternehmen sind. So auch in Sachen Alfhausen:

Das Monopol-Unternehmen DB-Netz kann der Nordwestbahn die Preise diktieren. Für die Strecke gibt es immer dasselbe Geld, ob der Zug nun in Alfhausen hält oder nicht. Die DB kommt gar nicht erst auf die Idee, die Mehrkosten zu kalkulieren, um sie über die Benutzungsgebühren wieder umzulegen.

...sondern hält die Hand auf

Wenn die LNVG die Modernisierung der Stellwerke- und Bahnhöfe verlangt hätte, dann hätte DB-Netz die Hand ganz weit aufgehalten. Ein Monopolunternehmen versucht nun einmal, Zuschüsse herauszuholen, wenn es möglich ist – selbst wenn die Rationalisierungseffekte den Aufwand in wenigen Jahren wieder eingespielt hätten.

Den Schaden hat der Wettbewerber

Der neue Betreiber, die Nordwestbahn, will den Halt Alfhausen weiter bedienen. Für ihn sind die Kunden aus diesem Ort durchaus interessant, denn viele kommen von oder fahren nach Osnabrück. Fahrgäste, die im Nahverkehr dreißig Kilometer weit mitfahren, sind schon sehr interessant. Einige fahren sogar bis Oldenburg, das bringt richtig Geld.

Mit einer sehr vorsichtigen Schätzung kann man den Schaden, den die Nordwestbahn erleidet, auf mindestens 200.000 DM jährlich angeben: Dafür muss nur jeder der täglich 200 Fahrgäste, die in Alfhausen ein- und aussteigen, drei Mark Fahrgeld im Zug lassen.

Für den Halt in Alfhausen könnte man also durchaus eine Million DM investieren, das würde sich auf Dauer rechnen.

Rechtzeitig gewarnt

Daher hat die Nordwestbahn schon im Mai auf das Problem hingewiesen, dass im Bahnhof Bersenbrück Veränderun-



Eine neue Warthalle am Bahnsteig. Wird sie jetzt leer bleiben, weil DB-Netz das so will?

gen nötig sind, um den Halt aufrechtzuerhalten. Auch Bürgermeister Bittner drängt ständig: Seine Gespräche mit Mandatsträgern reißen nicht ab.

Mittlerweile sind sich alle einig: Der Halt muss bleiben.

Nur die DB Netz AG hat nichts getan. Sie will nur besorgen, was im Vertrag mit dem Land Niedersachsen steht. Und darin steht: 89 Minuten Fahrzeit ohne Halt in Alfhausen.

Alles nur Schikane?

Bei vordergründiger Betrachtung sieht es nach Schikane aus, was die DB-Netz hier tut. Und diese Vermutung wird auch von DB-Netz fleißig genährt. Nichts, was die Nordwestbahn braucht, wird planmäßig fertig. Schlamperei bei der Streckensanierung ist an der Tagesordnung. Auch die Strecke Sande-Esens wurde von der DB saniert, dann aber nicht vom Eisenbahnbundesamt abgenommen, wegen Schlamperei (siehe PRO BAHN Zeitung 81, Seite 8). Auf der Strecke Osnabrück-Delmenhorst muss Tempo 50 gefahren werden statt zugesagter 80 km/h, wegen mangelhafter Sicherung der Bahnübergänge.

Doch ob es nur Unfähigkeit ist oder böser Wille, darüber nachzudenken bleibt müßig. Die Bürger von Alfhausen interessiert das ohnehin wenig. Sie wollen, dass die Züge weiterhin halten. Wie aber könnte das erreicht werden?

Die Bahnreform macht's (un)möglich

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft. Sie soll – so das Gesetz – Gewinne abwerfen, die Aktien sollen an der Börse verkauft werden, die Aktionäre wollen Renditen sehen. Zehn oder zwölf Prozent Rendite muss die Strecke bringen. Da ist es gleichgültig, ob der Bahnhof in Alfhausen bedient wird oder nicht.

Nicht einmal Geld hilft

Nachdem klar wurde, dass die Fahrgäste aus Alfhausen sich nicht so einfach vertreiben lassen, hat man in Hannover gehandelt. Eine Million Mark aus Landesmitteln stehen mittlerweile zur Verfügung, damit auch im Bahnhof Bersenbrück moderne Verhältnisse geschaffen werden können. Doch damit etwas geschieht, braucht man einen Vertrag mit der DB.



Typisch Niedersachsen: Gute Bushaltestellen – aber keine Busse! Hier in Alfhausen hält morgens und mittags je dreimal ein Schulbus – an nur 200 Tagen im Jahr.

Warum sollte sie sich damit beeilen? Die Dividende ist wichtiger als der Fahrgast. Das steht im Aktiengesetz. Und DB-Netz ist keine Wohltätigkeitsgesellschaft – schon gar nicht zugunsten eines konzernfremden Verkehrsunternehmens.

Alfhausen bleibt auf der Strecke

So bleiben – wenn nicht ein Wunder geschieht – die Bewohner von Alfhausen auf der Strecke. Bei Redaktionsschluss sah es

zumindest danach aus. Und das nur, weil derjenige, der die Verantwortung dafür trägt, sie nicht übernehmen will: die DB Netz AG. Das Monopolunternehmen diktiert, wieviel Mobilität den Bürgern zuteil werden darf. Vielleicht werden die Einwohner von Alfhausen auf die Schiene gehen, um den Halt doch noch durchzusetzen. Wenige Tage nach Erscheinen dieser PRO BAHN Zeitung werden wir es wissen.

(re)

Fünf Bahnhöfe – ein Vergleich



Fünf Bahnhöfe, von denen diese PRO BAHN-Zeitung berichtet, haben eines gemeinsam: Alle liegen in Norddeutschland und sind von den Zentren, zu denen die Fahrgäste mit der Bahn fahren können, ein gutes Stück entfernt.

Gemeinsam ist ihnen auch, dass der Anstoß zur Wiedereröffnung des Bahnhofs nicht von den Eisenbahnunternehmen ausging, sondern von anderen: In zwei Fällen waren die nach der Regionalisierung geschaffenen Aufgabenträger federführend, in den anderen drei Fällen forderten die Gemeinden mit ihren Bürgern ihre Rechte ein. In vier Fällen war die Initiative erfolgreich: Die Regionalisierung des Schienenverkehrs hatte gewirkt. Im fünften Fall – Alfhausen – ist der Bahnhof das tragische Opfer einer halbherzigen Reform.

Unterschiede gab und gibt es aber auch bei den Widerständen, die einer Wiederinbetriebnahme der Bahnhöfe entgegenstanden und -stehen. In Niedersachsen stehen die Zeichen einfach nicht günstig. Hier muss erst dickes Eis gebrochen werden. Kommt dann noch hinzu, dass Netz und Betrieb nicht in einer Hand sind, werden die Fahrgäste hin und her geschubst zwischen den Zuständigkeiten wie zu Zeiten des Hauptmanns von Köpenick und sind am Ende doch die Dummen. Nur – es ist leider keine Komödie, sondern eine Tragödie, die sich in Alfhausen abzuspielen droht.

Die weiteren Berichte finden Sie ab 28.



„Regent“ wird nicht helfen: Alfhausen und die große Politik

Es ist ein starkes Stück: In Alfhausen naht der Kommunalwahlkampf, und die SPD im Ort gründet eine Bürgerinitiative, die die LNVG in Hannover und DB-Netz flott machen soll. Die LNVG untersteht aber einer SPD-Regierung in Hannover. Und die DB AG wird von einem SPD-Verkehrsminister in Berlin kontrolliert. Der hat gerade wieder betont: Das Netz soll bei der DB bleiben.

Klimmths Worte heißen im Klartext: „Alles in Ordnung in Alfhausen, liebe Genossen! Worüber regt Ihr euch auf?“ Diese Erkenntnis könnte dem amtierenden CDU-Bürgermeister Bittner nur recht sein, aber er hat uns ausdrücklich gesagt: „Beim Bahnhof geht es um die Gemeinde und um die Bürger, nicht um Parteipolitik.“

Auch auf oberster Ebene ist der sich ständig verschärfende Konflikt um das Bahnnetz offen ausgebrochen. Während Bahnchef Hartmut Mehdorn das Netz nicht hergeben will, plant der DB-Aufsichtsratsvorsitzende Dieter Vogel, das Netz aus dem Unternehmen herauszulösen. Die Pällmann-Kommission will das Netz vom Betrieb trennen, nach Verkehrsminister Klimmt soll es bei der Bahn bleiben.

Gerhard Hennemann schrieb dazu in der Süddeutschen Zeitung, Regie führe nur einer, und das sei Mehdorn. Das stehe im Aktiengesetz. Doch so einfach ist es nicht.

Bahnlinien sind keine Fabrikhallen. Sie dienen dem Gemeinwohl wie Straßen und Wasserwege. Das bekommen nicht nur die Politiker in Alfhausen zu spüren, sondern überall im Land. Sie bekommen ihre Ohnmacht zu spüren gegenüber

dem Bahnkonzern, wenn sie ihre politischen Vorstellungen umsetzen wollen und es nicht können. In welcher Fabrikhalle Ruhekissen produziert werden, ist politisch kein Thema, wo Züge fahren, wie viele und wie schnell, sehr wohl.

Man stelle sich einmal vor, die DB sei verkauft und ihre Aktien gehören Aktionären, vom ausländischen Großanleger bis zum Kleinanleger aus Alfhausen. Die Bundesregierung will wieder einmal eine Neubaustrecke bauen, weil es so nicht weitergeht mit dem Stau. Heute zahlt sie der Bahn verlorene Baukostenzuschüsse dafür. Wird die Regierung das noch verantworten können, wenn der Bahnvorstand unberechenbar und von einem wenig bekannten Aufsichtsrat abhängig ist? Oder wenn sich die Bahn einfach weigert, die Neubaustrecke zu bauen, weil sie mit knappen Trassen viel besser verdient?

Wird die Regierung die Neubaustrecke dann wieder selbst bauen, vielleicht auch selbst betreiben oder zumindest an einen genehmen Partner verpachten, der der alten Bahn Konkurrenz macht?

Noch ist die Bahn in Staatshand. Noch stellt sich die Frage so nicht. Sie stellt sich auch deswegen nicht, weil der Bund nach den Bahnreform-Gesetzen gehindert ist, die Mehrheit an der Netz-AG zu verkaufen. Aber – das erfahren Bundesregierung und Aufsichtsrat jetzt schmerzlich: Der Aufsichtsrat einer Aktiengesellschaft eignet sich nicht zur Umsetzung politischer Ziele.

Die Bundesregierung ist aber nicht dazu berufen, Aktienvermögen zu verwalten, sondern politische Ziele zu verwirklichen. Nur wenn Vogel solche politischen Ziele in seine Aufsichtstätigkeit mit einbezieht, dann handelt er richtig.

Das Ergebnis der endlich begonnenen Auseinandersetzungen um das Netz kann aber nicht sein, dass einer der Kontrahenten „Recht behält“. Das zu erreichende Ziel liegt nämlich dazwischen: Nur die Einheit von Betrieb und Netz sichert der Bahn eine effiziente Verwendung aller Mittel, und diese ist nötig, um gegenüber anderen Verkehrsträgern bestehen zu können. Der Eingriff des Staates in diese Hoheit sichert wiederum, dass seine politischen Ziele erreicht werden.

Dieser Konflikt ist mit der Bahnreform noch nicht gelöst worden. Alfhausen belegt das wieder einmal: Weder die Einheit von Netz und Betrieb noch die Eingriffsmöglichkeiten der Politik sind hier gewährleistet. Herr Vogel als Aufsichtsratsvorsitzender wird für Alfhausen wohl kaum die gewünschte Veränderung bewirken können.

Alfhausen zeigt vor allem: Das Projekt „Regent“ der DB, in dem die DB AG die Konzernbestandteile Netz und Betrieb wieder zusammenführen will, ist keine wirkliche Lösung. Sie führt nur dazu, dass die Monopolstellung der DB AG zementiert wird. Jeder Konkurrent, der eine Ausschreibung gewinnt, bekommt es mit der DB als Netz-Eigentümer zu tun. Die Nordwestbahn hat es gewagt. Sie wird unglaublich viel Mühe haben, den Alfhausener Bürgern klar zu machen, dass nicht sie schuld daran ist, dass die Züge jetzt durchfahren. Denn die sehen nur: Auf den neuen Triebwagen steht „Nordwestbahn“ und nicht der Name der wirklich Schuldigen.

Die Politiker in Berlin müssen handeln. Wie lange wollen sie sich noch davor drücken?

Rainer Engel