



Dörverden setzt sich durch:

Züge locken Fahrgäste

Erster Bahnhof in Niedersachsen wieder eröffnet

Von Rainer Engel

Eine Gemeinde in der Region erhält ihren Bahnhof zurück: Seit dem 28. Mai 2000 halten in Dörverden wieder Züge. Für Niedersachsen ist das eine Premie-

re: Seit Jahrzehnten sind hier nur Bahnhöfe dicht gemacht worden.

Damals mitten in der Region

Dörverden liegt an der Hauptstrecke von Hannover nach Bremen. Nach Bremen sind es über 40 Kilometer, nach Hannover fast 80, bis in die Kreisstadt Verden 7 Kilometer. Seit 1979 fuhren die Züge hier nur noch durch. Schon vorher war nicht viel los: Der Fahrplan 1973 verzeichnet 3 Züge am frühen Morgen, einige am späten Abend nach 20 Uhr. Die zusätzlich zu den Eilzügen verkehrende Nahverkehrszüge wurden zwischen Nienburg und Verden eingestellt, der rote Bahnbus sollte genügen, um die Bedürfnisse der Menschen nach Anschluss an die große Welt zu befriedigen. Die große Welt endete schon in Nienburg und Verden.

Und heute...

Seit Ende Mai dieses Jahres ist alles anders. Man kann in Bremen, Bielefeld und Hannover einsteigen und durchfahren bis Dörverden. Wer hier aussteigt findet sich in einer attraktiven, landwirtschaftlich geprägten Parklandschaft wieder, die bis an den Bahnsteig reicht. Die Bebauung hat die Bahnlinie noch nicht überschritten. Der Verkehr auf der Bahnhofstraße ist mäßig, die Bebauung locker. Bis zum Zentrum der Gemeinde läuft man zu Fuß rund eine Viertel Stunde. Kommen hier genügend Fahrgäste zusammen?



Der Bahnhof ist attraktiv, aber nicht luxuriös ausgestattet. Die 76 cm hohen Bahnsteige entsprechen dem heutigen Standard, die Unterstände sind ausreichend, die Zuwegung zweckmäßig, aber haltbar angelegt. Noch fehlt der Personentunnel, um die beiden in Seitenlage gebauten Bahnsteige zu verbinden. Zum einen hat das Land Niedersachsen wegen der EXPO keine Fördermittel mehr zur Verfügung, zum anderen durfte während der EXPO an der Strecke auch kein Tunnel gebaut werden. So wurde erst einmal der Bahnübergang mit einem zusätzlichen Fußgängerweg versehen, aber das ist eine Einrichtung auf Zeit: Der Bahnübergang muss früher oder später beseitigt werden.

Über 20 Jahre nur Erinnerung, dass hier Züge abfahren.

...ist was los am Bahnhof

Drei Monate nach Eröffnung des Bahnhofs kann man sagen: Dieser Haltepunkt ist ein Erfolg. Wo 20 Jahre lang nur das Schild „Bahnhofstraße“ daran erinnerte, dass hier einmal Züge hielten, stehen die Fahrgäste auf dem Bahnhof – nicht nur ein paar Pendler am frühen Morgen, sondern den ganzen Tag über. Bevor die Züge kommen, finden sie sich ein, und wenn die Züge angekommen sind, gehen etliche über den Bahnsteig zurück. 40 abschließbare Fahrradboxen hat die Gemeinde aufstellen lassen, sie waren nach wenigen Wochen restlos vermietet. 112 überdachte Abstellplätze für Fahrräder sind – auch in den Schulferien – größtenteils belegt. Auch von den 50 Parkplätzen steht in den Ferien nur die Hälfte leer. Der Bus hält vor der Bahnhofstür, die ersten Anschlüsse sind gesichert. In Richtung Bremen und nach Eystrup und Hoya kann man mit Verbundfahrtscheinen fahren. Es ist unverkennbar: Hier wurden die Bürger effektiv über die neuen Möglichkeiten informiert, und sie haben sie angenommen.

Alles ganz einfach?

Der Wunsch, den Bahnhof Dörverden wieder in Betrieb zu nehmen, ist schon einige Jahre alt. Doch ein Wunsch genügt nicht. Wer daran glaubt, dass mit der Eisenbahn auch Menschen mitfahren, muss es allen anderen handfest beweisen.

Aufgrund des Truppenabbaues in der Niedersachsenkaserne erhielt die Gemeinde Dörverden Fördermittel für die Konversion. Mit den Konversionsfördermitteln des Landes Niedersachsen hat die Gemeinde in 1995 eine Entwicklungsplanung „Dörverden 2020“ in breiter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet. Das Leitbild „Nachhaltige Gemeinde“ nennt die Wiedereröffnung des Bahnhofs als eine wichtige Maßnahme. Im Mai 1995 beschloss der Verwaltungsausschuss der Gemeinde, EU-Fördermittel für eine Machbarkeitsstudie zu beantragen. Diese Machbarkeitsstudie wurde 1996/1997 in Rücksprache mit der LNVG erstellt. Das Ergebnis: 800 Ein- und Aussteiger würden die Züge täglich nutzen, wenn sie stündlich halten. 1200 wären es sogar bei einem Halbstundentakt. 4700 Einwohner wohnen in unmittelbarem Einzugsbereich des Bahnhofs.

Fahrgäste alleine genügen nicht. Züge, die anhalten sollen, brauchen dafür Zeit, und schon wenige Minuten mehr Fahrzeit können den gesamten Fahrplan durcheinanderbringen. Zwar gibt es an zweigleisigen Hauptstrecken wie dieser keine besonderen Probleme mit dem Streckenzustand oder mit entgegenkommenden Zügen, aber dennoch dürfen die Regionalexpresszüge, die allein für den Halt in Frage kamen, in Bremen und Hannover nicht ihre Anschlüsse versäumen. Seitdem die Strecke von Bremen nach Hannover vor Jahrzehnten elektrifiziert wurde,

hatte sich hier nichts mehr verändert: Lokomotiven aus den 50er Jahren zogen viel zu schwere, lange Züge, die nicht jünger waren. Erst im Vorfeld der EXPO kamen Doppelstockwagen auf die Strecke, die mehr Plätze bieten und an denen die Loks nicht mehr so schwer zu schleppen haben.

Auch hier konnte die Gemeinde Dörverden letztlich überzeugen: Schließlich ging es an dieser Strecke nur um diesen einen Halt, denn die Zwischenhalte im Einzugsbereich von Bremen und Hannover wurden schon damals durch S-bahnähnliche Vorortzüge bedient.



Am Eröffnungstag: Bürgermeister Heiner Falldorf (Mitte) gibt den Abfahrtauftrag.

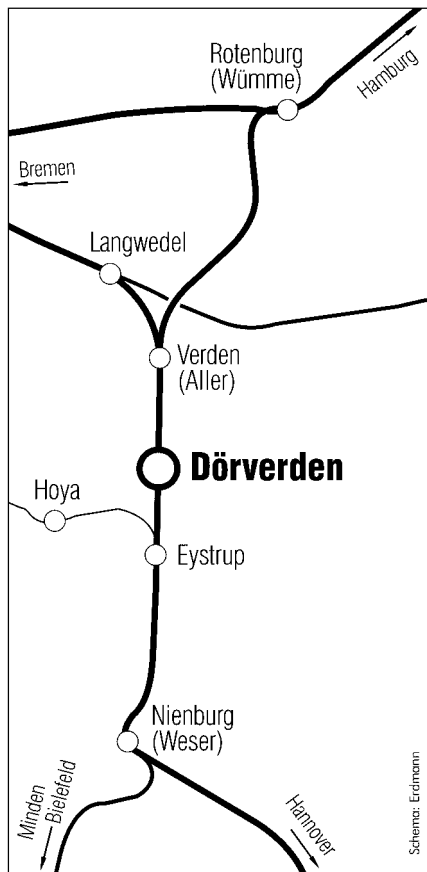
Klare Ziele

Mit der Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs verfolgt die Gemeinde Dörverden gleich eine ganze Reihe von Zielen. Bahn (und Rad) statt Auto ist hier ein sehr ernst zu nehmendes Argument: Schon die erste Untersuchung zeigte, dass rund 500 Autofahrten täglich eingespart werden können, wenn der Zug wieder hält. Die Nachbargemeinde Eystrup befürchtete gar, dass nun weniger Fahrgäste zu ihrem Bahnhof fahren, weil sie ihr Auto jetzt in Dörverden an den Bahnhof stellen. Positive Impulse erwartet die Gemeinde auch für die Entwicklung der Siedlungsstruktur: Die Gemeinde soll auf den Bahnhof hinentwickelt werden, und es wird sogar darüber diskutiert, ob auch auf der anderen Seite

der Bahnlinie gebaut werden soll. Auch für den Tourismus erwartet die Gemeinde von den Zughaltes neue Impulse. Schließlich erhofft man sich, dass auch der Busverkehr zwischen Verden und Eystrup neu geordnet werden kann: Bisher verkehren dort drei verschiedene Buslinien, ohne dass es dafür ein durchschaubares Konzept gibt. Nachdem die Nachbargemeinden Eystrup und Hoya im Süden von Dörverden mit dem Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen kooperieren und für Fahrten in den angrenzenden Verbund die Verbundfahrtscheine gelten, ergeben sich auch hierfür neue Perspektiven.

Erfolg nach zähem Kampf

Hinterher klingt alles sehr einfach und logisch. Doch ohne ein zähes Durchhaltevermögen ist ein derartiger Kampf um einen eigenen Bahnhof an einer vorhandenen Strecke nicht zu gewinnen. Eine Unzahl von Beteiligten muss „mitspielen“, damit das gesamte Projekt gelingen kann. Sind diejenigen, die eigentlich zuständig sind – hier sind es die Deutsche Bahn AG und die Landesnahverkehrsgesellschaft – nicht auf Anhieb davon zu überzeugen, dass das Projekt sinnvoll ist, so muss die Gemeinde in Vorlage treten, obwohl sie eigentlich für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs nicht zuständig ist. Allein das Geld, das



für eine Machbarkeitsstudie notwendig ist, ist in einer kleineren Gemeinde ein großer Posten, über den leidenschaftlich diskutiert wird und für den selten genug Fördermittel zur Verfügung stehen. Die Gemeinde Dörverden hatte das Glück, solche Fördermittel schon für die Machbarkeitsstudie zu erhalten, und nach innen ist in der Gemeinde Dörverden diese Überzeugungsarbeit gelungen. Hier ist der Bahnhof nicht – wie man sonst oft beobachten kann – zum politischen Kampfplatz geworden. Auch die Vereinigung der Selbständigen steht hinter dem Projekt: Sie sieht ihn als wichtigen Teil der Förderung des lokalen Gewerbes und der Attraktivität des Wohnstandorts mit allen positiven Rückwirkungen.

Nicht zuständig?

Das Argument, nicht zuständig zu sein, hat die Gemeinde Dörverden nicht gelten lassen. Vordergründig wird immer sehr schnell gesagt: Das Fahrgeld, dass die Fahrgäste später zahlen, bekommt die Eisenbahn, also soll sie sich doch um die Fahrgäste bemühen.

Auch aus der Landesnahverkehrsgesellschaft in Hannover sind solche Töne immer wieder zu hören. So sagte denn auch Klaus Weisbrich von der Landesnahverkehrsgesellschaft Hannover bei der symbolischen Grundsteinlegung für den Bahnhof Dörverden, dass die Deutsche Bahn AG nicht aus der Verantwortung entlassen werden könne. Dass die Verhältnisse nicht so einfach sind, sollte jeder wissen, der sich in der Materie auskennt:

Seit der Bahnreform ist die Deutsche Bahn AG ein Unternehmen, dessen einziges Ziel die Maximierung ihres Gewinns ist, auch wenn sie dafür Fahrgäste stehen lässt.

Den Politikern vor Ort helfen solche Argumente nichts. Wenn sie sich dafür einsetzen, dass ihre Bürger mit der Bahn fahren können, dann müssen sie erklären, was die Bürger und die Gemeinde davon haben. Das motiviert auch andere, mitzumachen, und hilft, erstarrte Strukturen in Bewegung zu setzen.

Diesen langen Weg hat die Gemeinde Dörverden zurückgelegt – und gewonnen. Schlüssel des Erfolgs war aber auch das zähe Durchhaltevermögen in den Verhandlungen: Bei auftretenden Schwierigkeiten wurde nicht lange gezögert, Landtagsabgeordnete anzusprechen und um Hilfe zu bitten und vorgesetzte Dienststellen der DB bis hin zur Zentrale anzugehen.

Nicht ganz billig

Die Bahnsteige haben 700.000 DM gekostet, die Länge von 195 Meter ist erforderlich, damit die langen Züge von Bremen nach Hannover halten können. Für die Gleise und Signalanlagen waren nochmals rund 1,2 Mio. DM erforderlich. Um das Gelände rund um die Bahnsteige von der DB zu erwerben, musste die Gemeinde 370.000 DM zahlen. Die Außenanlagen, die darauf errichtet wurden, kosteten noch einmal 850.000 DM. In allem summiert sich das Projekt mittlerweile auf 3,5 Mio. DM, und darin ist eine Unterführung zwischen den Bahnsteigen noch nicht enthalten, sie würde weitere 2 Mio. DM kosten.

Mit Unterstützung und Förderung

Mit diesen Kosten ist die Gemeinde Dörverden nicht allein gelassen worden. Große Teile wurden aus Fördermitteln des Landes finanziert, allein an die Gemeinde gingen Förderbescheide des Landes in Höhe von 2,267 Mio. DM. Der Landkreis Verden hat beschlossen, die nicht vom Land geförderten Kosten für die Errichtung der Haltestelle zu übernehmen, da der Bahnhof und Schienenpersonenverkehr eine übergemeindliche Bedeutung hat. Der Gemeinde fielen vor allem die Planungskosten zur Last, sowie anteilige Kosten für Grunderwerb und die Abstellanlagen für Pkw und Fahrräder.

Zur Zeit ist die Endabrechnung noch nicht erfolgt und daher offen, ob alle Kosten anerkannt und anteilig gefördert wer-



An der Bahnhofstraße gibt es noch Bauland. Die Gemeinde will sich bewusst auf den Bahnhof hin entwickeln.

den. Insgesamt liegt die Nettobelastung der Gemeinde ohne Fördermittel zwischen 600.000 und 700.000 DM.

Dann ging alles ganz schnell

Der weiteste Weg war der von der Idee bis zum Erhalt der Finanzierungszusage: Intensive Gespräche, zähe Verhandlungen, mühselige Überzeugungsarbeit bei Partnern und in der Öffentlichkeit begleiteten den Weg. Im Februar 1998 erfolgte die Aufnahme des Projekts über das SPNV-Förderungsprogramm des Landes. Im Dezember 1998 konnte der Kaufvertrag über das Bahnhofsgelände abgeschlossen werden, im Juni 1999 der Vertrag mit DB Netz sowie DB Station & Service über Bau und Betrieb der Bahnsteige. Im November 1999 begannen die Bauarbeiten auf dem angekauften Bahnhofsgelände. Am 9. März 2000 konnte Bürgermeister Heiner Falldorf im Beisein von Prominenz symbolisch die erste Bahnsteigkante legen, knapp drei Monate, bevor der erste Zug halten soll.

Es darf gefeiert werden

Am 28. Mai 2000 war es dann soweit: Um 4.15 hielt der erste Zug, er wurde bereits von rund 50 Bürgern feierlich begrüßt. Groß gefeiert wurde später am Vormittag mit einem großen Bahnhofsfest, Fröhschoppen und Ansprache und allen Attraktionen, die Bürger zum Bahnhof bewegen können. Die Bürger kamen und haben das Engagement ihrer Gemeinde gelohnt: Sie kamen nicht nur zum Bahnhofsfest, sie kommen jetzt immer wieder, weil es attraktiv ist, mit den Zügen zu fahren. Erste Stichprobenzählungen haben schon wenige Wochen nach Eröffnung gezeigt, dass sich die Prognosen einstellen werden.

Die Aufgabe bleibt

Die Aufgabe, den Bahnhof und sein Umfeld weiterzuentwickeln, bleibt.

Die Gemeinde hat 1998 mit Förderung „Gemeinsame Landesplanung Bremen-Niedersachsen“ einen Vorschlag zur Belegung des Bahnhof erstellen lassen.

Als erster Schritt zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Bahnhofs hat ein örtlicher Taxibetrieb eine Nebenstelle am Bahnhof eingerichtet in Form eines mobilen Büro-Containers, angestrebt wird die Ansiedlung weiterer ergänzender Dienstleistungen in Neubauten.

Die große Nachfrage nach gesicherten Fahrradabstellplätzen erfordert weitere Maßnahmen: Wenn der Bedarf an Boxen abschließend erfasst ist, wird sich die Gemeinde um eine entsprechende Ergänzung der Radabstellanlagen bemühen. Zur Zeit stehen bereits 17 Anmeldungen auf einer Warteliste. Ein Teil der überdachten Fahrradständer soll zusätzlich eingezäunt werden und zwei abschließbare Gruppenboxen mit je 13 Bügeln eingerichtet werden.



Alle 40 abschließbaren Fahrradboxen waren schon zwei Wochen nach Eröffnung vermietet.



Es ist was los am Bahnhof in Dörverden. Auch nachmittags warten hier Fahrgäste auf den Zug nach Bremen.

PRO BAHN Niedersachsen wird die Gemeinde Dörverden für das Engagement für die Wiedereröffnung ihres Bahnhof mit der Verleihung des „Silbernen Schienennagels“ auszeichnen.

Dörverden: Fahren Sie hin!

Die Gemeinde Dörverden besteht aus 10 größeren und kleineren Ortschaften im Dreieck zwischen Weser und Aller. Die weitläufige, parkartige Landschaft ist vielfältig: Marsch und Geest, Bruch und ausgedehnte Wälder laden ein zum Wandern, vor allem aber zum Radfahren. Nicht nur der Weserradweg führt durch die Gemeinde. In den Sommermonaten kann die Weser am Weserwehr am ältesten turbinengetriebenen Wasserkraftwerk Niedersachsens überquert werden. Am Wochenende lädt auch eine solarbetriebene Fähre über die Aller zur Überfahrt ein, die vom Heimatverein unterhalten wird. Weser- und Aller-Radweg haben eine direkte Anbindung zum Bahnhof.

Infos: Gemeinde Dörverden, Große Straße 80, 27313 Dörverden, Telefon: 04234/3990, Fax: 04234/39945.

Seit dem 28. Mai wieder am Netz:

◎ Petershagen-Lahde

Der Bahnhof liegt 13 Kilometer nördlich von Minden an der Bahnlinie nach Nienburg (Kursbuch 124) vor der Landesgrenze nach Niedersachsen und damit im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsverbundes Ostwestfalen-Lippe. Um den ersten Nahverkehrsplan zu erstellen, wurden alle der so zahlreich stillgelegten Bahnhöfe gutachtlich überprüft. Nördlich von Minden ist Lahde der einzige, der ein ausreichendes Fahrgastpotential verspricht: Über eine Brücke erreicht man die auf der anderen Seite der Weser liegende Stadt Petershagen. Da der Bahnsteig noch brauchbar war, wurde die Wiederinbetriebnahme kurzfristig verwirklicht. Die Bauarbeiten für die Anlagen, die den Bahnhof attraktiv machen sollen, laufen zur Zeit. Nach Abschluss wird auch eine attraktive Bahn-Bus-Verknüpfung nach Petershagen eingerichtet.

◎ Pansdorf

Der Bahnhof Pansdorf, zur Gemeinde Ratekau gehörend, liegt 14 Kilometer nördlich von Lübeck an der Bahnlinie nach Kiel (Kursbuch 145). Von hier ist die Kreisstadt Eutin in 18 Minuten und Lübeck in 12 Minuten erreichbar – eine halbe Stunde schneller als mit dem Bus. Jetzt wurde ein neuer Bahnsteig mit DB Pluspunkt angelegt. Die Gemeinde gestaltete den Bahnhofsvorplatz um, der eine Bushaltestelle, einen Parkplatz und einen Fahrradunterstand erhielt. Ermöglicht wurde die Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs durch das Engagement der Pansdorfer Bürgerinnen und Bürger, die sich mit der Stilllegung im Jahre

1985 nicht abfinden wollten, und der Gemeinde Ratekau, die deshalb schon 1993 den Bahnhof für 1,5 Mio. DM kaufte. Im Jahre 1996 gingen 250 Parsdorfer auf die Straße und demonstrierten eindrucksvoll für die Wiedereröffnung ihres Bahnhofs. Seither entwickelte sich eine enge und konstruktive Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Ratekau und PRO BAHN, die auch heute noch andauert und eine wesentliche Unterstützung für die fachliche Argumentation durch die Gemeinde wurde.

◎ Langeln

Der Haltepunkt Langeln liegt an der Bahnlinie von Elmshorn nach Ulzburg, die von der AKN, einer nicht bundeseigenen Eisenbahn, betrieben wird. Vor 26 Jahren wurde der Personenverkehr auf dieser Strecke eingestellt, seither endeten die Züge im 5 Kilometer entfernten Barmstedt. Erst seit kurzem fahren die Züge wieder von Elmshorn bis nach Ulzburg und haben dort Anschluss in Richtung Hamburg und Neumünster. Der Hochbahnsteig mit Wetterschutz, an dem U-bahnähnliche Triebwagen halten, kostete insgesamt nur 400.000 DM.

In Langeln ging der Anstoß für die Wiederinbetriebnahme von den Untersuchungen zum Nahverkehrsplan durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft aus. Auf Grundlage ihrer Untersuchungen war schon vorher der Streckenabschnitt wieder in Betrieb genommen worden. Der Bahnhof war schon vor Jahren verkauft worden, so dass der Haltepunkt jetzt an anderer Stelle neu errichtet wurde. Die Kosten in Höhe von 400.000 DM wurden aus Fördermitteln und von den Aufgabenträgern getragen.



*Nach 26 Jahren halten wieder Züge in Langeln.
Der Hochbahnsteig hat nur 400.000 DM gekostet.*