

Niedersachsen:

Fahrgäste bitte nur massenweise!

PRO BAHN gibt Alfhausen nicht auf

PRO BAHN gibt den Kampf um den Zughalt in Alfhausen trotz einer Aufforderung des Niedersächsischen Wirtschaftsministers nicht auf. Die niedersächsische Regierungspolitik hält daran fest, dass bestimmte Fahrgast-

zahlen nötig sind, damit ein Zug hält – ohne Rücksicht auf Strukturpolitik und technische Möglichkeiten: Eine Haltung, die bundesweit inzwischen einmalig ist.



„Der Schienenverkehr ist nicht irgendeine Ware, die beliebig austauschbar wäre. Er ist ein sensibler Bereich, der die Bevölkerung an einer empfindlichen Stelle, nämlich ihrer Mobilität, trifft, die in den letzten Jahren erheblich gewachsen ist. Gerade auch deshalb sollte nicht nach der Devise verfahren werden, Augen zu und durch!“

*Niedersachsens Ministerpräsident
Sigmar Gabriel auf
der „Eisenbahnerkonferenz“
der SPD-Bezirksgruppen Eisenbahn
am 18.9. 2000 in Braunschweig.*

Augen zu und durch! Seit 5. November 2000 halten in Alfhausen keine Züge mehr.

Alfhausen ist abgehängt

In Alfhausen an der Strecke Osnabrück – Oldenburg halten seit dem 5. November 2000 keine Züge mehr. Über Hintergründe und Zusammenhänge berichtete die PRO BAHN Zeitung in der Ausgabe 84 ausführlich. Jetzt sind die Bewohner Alfhausens auf Zubringerfahrten zum Bahnhof Bersenbrück angewiesen, die ihnen ein wesentlich schlechteres Angebot bei erheblicher Verlängerung der Reisezeiten bieten. Wenn kein Bus fährt, verkehrt ein Anruf-Sammel-Taxi, das man 60 Minuten vorher bestellen muss. Um nach Osnabrück zu gelangen, muss man also zum Telefonhörer greifen, um zwei Stunden später an der Stelle mit dem Zug vorbeizufahren, von der man angerufen hatte. Auf eine Anfrage schrieb das Wirtschaftsministerium an PRO BAHN Niedersachsen-Südwest am 30.11.2000: „Ich hoffe, Ihnen die Gründe für die Entscheidung, Alfhausen nicht länger in den Schienenpersonennahverkehr einbinden

zu können, nachvollziehbar dargelegt zu haben und gehe davon aus, dass Sie als Fahrgastverband für das südwestliche Niedersachsen bei Abwägung der Interessen der aktiven und potentiellen Bahnkunden in diesem Raum die Entscheidung mittragen.“

Jeglicher Hinweis auf die Verbesserung der Signaltechnik in Bersenbrück und die Wiedereröffnung des Bahnhofs fehlt. Dient das „neue“ Angebot für Alfhausen nur dazu, den aktuellen Zorn zu besänftigen und nachzuweisen, dass aus Alfhausen doch keiner mit dem öffentlichen Verkehr fährt?

Kriegt PRO BAHN nie genug?

Möchte das Wirtschaftsministerium PRO BAHN als einen Verband hinstellen, der nie genug bekommen kann? Die Nordwestbahn

hat PRO BAHN schon bekommen, die Strecken nach Esens und Wildeshausen mit dazu, und nun auch noch den Haller Willem. Ist das nicht genug?

PRO BAHN gehört nicht zu denen, die jeden Meter Schiene mit Zähnen und Klauen verteidigen. Ein vernünftiges Gesamtkonzept ist das Ziel – zum Beispiel der integrale Taktfahrplan für ganz



Ein riesiger Erfolg mit 30 000 Fahrgästen war der Start der Nordwestbahn. Alfhausen durfte nicht teilhaben. Lint-Triebwagen in Wilhelmshaven.

Winnenden (Nov) 221		17.40	18.47	16.15		
ED Münst. Zug Nr.	Klasse	1346	1386	1352	1334	1354
		1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.
Oldenburg (Oldb) Hst 221	ob	14.10	15.02	15.31	16.47	16.47
Oldenburg-Osternburg	ob	14.14	15.06	15.36	16.51	16.51
Oldenburg-Krusenbusch	ob	14.18	15.11	15.41	16.56	16.56
Sandkrug	ob	14.24	15.18	15.47	17.05	17.05
Humblosen	ob	15.28	15.36	17.17		
Großenkneten	ob	15.35	16.25	17.24		
Althorn	ob	15.42		17.31		
Höttinghausen	ob	15.47				
Clappenburg 220d	ob	16.02				
Nütteln (Oldb)	ob	16.04				
Hemmeln	ob	16.10				
Essen (Oldb) 223e	ob	16.16				
Essen (Oldb) 223a	ob	16.25				
Essen (Oldb) 223b	ob	16.27				
Broktriek (Oldb)	ob	16.31				
Quakenbrück 223a	ob	16.36				
Quakenbrück 223b	ob	16.43				
Badbergen	ob	16.52				
Lohpen (Bz Bersenbrück)	ob	17.04				
Bersenbrück 220 b	ob	17.04				
Alfhausen	ob	17.11				
Hesepe	ob	17.25				
Bramsche	ob	17.18				
Vechta 220a	ob	17.23				
Bramsche	ob	17.25				
Achmer	ob	17.03				
Holen	ob	17.09				
Osnabrück-Eversburg	ob	17.18				
Osnabrück Haselohr	ob	17.23				
Osnabrück Hst Y	ob	17.26				

Das Bummelzug-Syndrom: Der Fahrplan aus 1960 (oben) zeigt 24 Zwischenhalte und eine Fahrzeit von 3 Stunden. Der Sommerfahrplan 2000 nennt eine Fahrzeit von 105 Minuten bei 11 Zwischenhalten, der Winterfahrplan 90 Minuten bei 10 Zwischenhalten.

Deutschland. Vernetztes Denken ist das Gebot der Zeit. Die Schließung des Bahnhofs Alfhausen ist ein Symptom dafür, dass den niedersächsischen Behörden das vernetzte Denken fehlt.

Die Bahn – das Massenverkehrsmittel?

In dem Schreiben aus Hannover heißt es: „Dennoch (trotz des Stundentakts, d. Red.) ist die Nachfrage in Alfhausen auf einem vergleichsweise sehr niedrigen Niveau verharret, so dass bei Abwägung der Interessen an der Aufgabe des Haltes Alfhausen festgehalten werden mußte.“ An anderer Stelle heißt es: „Die Systemvorteile der Eisenbahn liegen in der Überwindung größerer Entfernungen und der Bündelung größerer Verkehrsströme. Als sog. Massenverkehrsmittel eignet sich die Eisenbahn dagegen nicht zur feinräumigen Erschließung der Fläche. Diese Aufgabe können im öffentlichen Personennahverkehr Busse und/oder alternative Bedienungssysteme flexibler und wirtschaftlich sinnvoller erfüllen.“

Der Konflikt ist bekannt

Der Konflikt zwischen Halten und Geschwindigkeit ist bekannt, auch bei PRO BAHN. Halten kostet Zeit. Für die Strecke Osnabrück – Oldenburg hat die Landes-

regierung das Ziel gesetzt, dass die Reisezeit für 112 km auf unter 90 Minuten gedrückt werden soll. Mit dem Fahrplan vom November 2000 wurde das Ziel auch erreicht.

Dadurch wird der Zug aber noch kein Schnellzug. Mit einer Reisegeschwindigkeit von unter 80 km/h wird die Fahrzeit eines Autofahrers, der auf der parallelen Autobahn unterwegs ist, nicht unterboten. Mehr

ist auf der Strecke nur mit einem Zug ganz ohne Halt zu erreichen, der mit einer Stunde Fahrzeit auskäme. Da die Strecke aber nur eingleisig ist, kommt ein so schneller Zug nicht in Betracht.

Also dienen Strecken und Züge der Regionalserschließung. Die Konsequenzen daraus hat man in Hannover nicht erkannt: Eine eingehende regionalplanerische und eisenbahntechnische Untersuchung wäre notwendig gewesen, um Verkehrsbedürfnisse und technische Möglichkeiten optimal in Einklang zu bringen.

Kriterien für einen Zughalt

Wo eine vernetzte und interdisziplinäre Betrachtung nicht stattfindet, wird mit einfachen, groben Schablonen gearbeitet. Als einziges Kriterium für einen Zughalt gilt in Niedersachsen die Fahrgastzahl. Andere Argumente sind in dem Schreiben aus Hannover nicht enthalten. Finden sich die für notwendig erachteten Menschenmassen nicht am Bahnsteig, muss der Zug durchfahren, auch wenn

- Anschlüsse und Streckenzustand den Zughalt zulassen,
- das Fahrzeug ein Leichttriebwagen ist,
- die Fahrgeld-Mehreinnahmen höher sind als die Investitionen,
- eine ähnlich gute Busanbindung nicht vorhanden ist und
- seine Einrichtung viel teurer würde als die Kosten des Zughalts.

Kriterien für einen Zughalt	Bewertung im Fall Alfhausen
Technische Machbarkeit	
Verträglichkeit mit Fahrplan	ja, wenn Signaltechnik Bersenbrück modernisiert
Verträglichkeit mit Fahrzeug	ja, weil Leichttriebwagen
Verkehrsplanerisch	
lokales Potential	200 Fahrgäste täglich, auch am Wochenende
Reisegeschwindigkeit	unter 80 km/h
Mittlerer Halteabstand	9,5 km (Oldenburg – Osnabrück)
Nächste Haltestelle	Bersenbrück 5,5 km, Bramsche 10,3 km
Alternativer Busverkehr	
Angebot	wenige Busfahrten, Anruf-Sammel-Taxi
Reisezeit	+ 20 Minuten (Bersenbrück) + 40 Min. (Osnabrück) zusätzlich Anmeldezeiten für Anruf-Taxi
Raumplanerisch	
Gemeindetyp	Grundzentrum mit überregionalem Freizeitwert
Entwicklungsfähigkeit des Bahnhofsumfeldes	günstig (locker bebaute Ortslage)
Politisch	
Bereitschaft der Gemeinde	gegeben
Wirtschaftlich	
Fahrgeldeinnahmen Bahn	hoch durch hohe Reiseweite
Defizit der Alternative Bus	sehr hoch, weil keine weiteren Potentiale

Angst vor dem Bummelzug?

Anfang der 50er Jahre hatte die Bundesbahn in Niedersachsen den Weg gewählt, mit Schienenbussen und zahlreichen neuen kleinen Haltepunkten neue Fahrgäste zu gewinnen. Dieser Weg führte in die Irre. Denn man machte viele Fehler:

- es wurde einfach eine Bahnsteigkante in die Landschaft gebaut,
- ein paar Schienenbusse fuhren unregelmäßig über den Tag verteilt,
- die Vielzahl solcher Halte machte den Schienenbus zum Bummelzug und
- der Bus, vornehmlich der Geschäftsbereich Bahnbus der Bundesbahn, verstärkte gleichzeitig sein Angebot und erweiterte den Parallelverkehr.

So verschwanden die Schienenbusse und mit ihnen auch die neuen Haltepunkte. Doch ihr Verschwinden wurde nicht mit der Erkenntnis begründet, dass man grundlegende Fehler gemacht hatte, sondern mit „Rationalisierung“. „Zehn Mark kostet jeder Zughalt“, so schallte es PRO BAHN noch vor zehn Jahren aus der Bundesbahndirektion Hannover entgegen. Dass diese Kostenrechnungen der Bundesbahn absurd sind, war schon damals Kritikern innerhalb und außerhalb der Bahn bekannt. Die Kosten des Bahnbetriebes sind als „Sprungkosten“ für den Einzelfall zu kalkulieren, nicht als „Durchschnittswerte“. Ein Zughalt kann gar nichts kosten, aber auch einige Millionen – das hängt vom Einzelfall ab. Daher sagt der Hinweis auf die Bahn als „Massenverkehrsmittel“ überhaupt nichts darüber, was der konkrete Zughalt kostet.

Angst vor dem Präzedenzfall?

Heute sind die Verhältnisse grundlegend anders:

- Moderne Leichttriebwagen sind viel leistungsfähiger als die alten knatternden Schienenbusse.
- Haltepunkte brauchen eine integrierte städtebauliche Planung und den Willen der Anliegergemeinde, auf den Haltepunkt hin zu planen.
- Eine integrierte Planung von Bahn- und Buslinien ermöglicht es, teuren Parallelverkehr und unsinnige Konkurrenz zu vermeiden.

Die Schließung zahlreicher Bahnhöfe und Haltepunkte hat in Niedersachsen natürlich zur Folge, dass sich die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) einer großen Zahl von Forderungen nach Wie-



Massenverkehrsmittel Bahn? Regional-express in Osnabrück zur EXPO-Zeit.

dereröffnung von Bahnhöfen gegenüber sieht. Nördlich von Alfhausen sind allein acht Haltepunkte stillgelegt worden. In Wunschzetteln tauchen gleich mehrere davon auf. Aber jeder Fall ist anders. Zum Beispiel Badbergen auf halbem Weg zwischen Quakenbrück und Bersenbrück. Doch dieser liegt in einem anderen Abschnitt der Strecke zwischen zwei anderen Kreuzungsbahnhöfen. Hier können sich ganz andere Investitionsbedürfnisse auf tun, und auch die Einnahmeseite kann aufgrund des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung ganz anders ausfallen. Die Fahrgastzahl allein sagt noch gar nichts aus.

Deshalb braucht man ein Gesamtkonzept – eine Planung für Bahn und Bus aus einem Guss. Außerhalb der Verbände um Hannover und Braunschweig, die ihren Verkehr selbständig verwalten, fehlt in Niedersachsen aber ein solches Konzept, das die Raumplanung integriert. Solange eine Gemeinde vor der Frage steht: „Guter öffentlicher Verkehr“ oder „gar kein brauchbares Angebot“ – wie in Alfhausen oder Badbergen –, wird die LNVG die Interessenten nicht los-

Wo dem Druck der öffentlichen Meinung und der Sachkunde der externen Gutachter nachgeben werden muss, wird stereotyp darauf verwiesen, dass es „kein Präzedenzfall“ sei. Also hat man doch Angst vor einer innovativen und integrierten Planung?

Hat Niedersachsen ein Konzept?

Die Prüfung jedes Einzelfalles macht Arbeit. Man scheut sie in Hannover – und arbeitet weiter wie einstmal die Bundesbahndirektion Hannover. Wenn eine Gemeinde etwas will, dann muss sie schon mit Gutachten überzeugen wie im Fall Dörverden. Aber wie soll sich eine kleine Gemeinde mit einem ehrenamtlichen Bürgermeister denn gegen den angeblichen Sachverstand wehren?

Die Kritik von PRO BAHN rührt an Grundfesten der Arbeitsmethoden. Das ist nicht willkommen. Man lässt sich in Hannover nicht gern in die Karten schauen. Das Gutachten zur Frage, welche Bahnlinien reaktiviert werden sollen, ist nicht öffentlich einsehbar – auch für PRO BAHN nicht.

Nicht ganz ohne Grund haben sich die Großräume Hannover und Braunschweig von der Regie der LNVG emanzipiert. Hannover hat eine S-Bahn bekommen, die ein Regionalexpress ist, und in Braunschweig arbeitet man intensiv an einer Regionalstadtbahn nach Karlsruher Vorbild.

Neue Aufgaben warten

Neue Fragen warten schon auf die LNVG. Von der Strecke Northeim – Bodenfelde wird gemeldet, dass der Ertinghauser Tunnel sanierungsbedürftig ist und die DB die Kosten nicht aufbringen will. An der Strecke nach Salzdorf sprechen Gerüchte von der illegalen Stilllegung. Der Kreis Lüchow-Dannenberg will seine Eisenbahn behalten. Dutzende von Gemeinden wollen ihren Bahnhof wiederhaben.

Welche Antworten geben LNVG und Wirtschaftsminister? Der Hinweis auf die Eisenbahn als „Massenverkehrsmittel“ ist keine Antwort. Dieses Wort gehört einem Sprachgebrauch der Vergangenheit an. Kein modernes Verkehrsunternehmen wird es gebrauchen oder hören wollen.

Niedersachsens Ministerpräsident Sigmar Gabriel hat das Problem erkannt. Seine nachgeordneten Behörden waren wohl nicht anwesend, als er über den Schienenverkehr sprach. Oder war es nur eine Sonntagsrede?

Rainer Engel

Weiterführende Literatur

- **Frank Hole:** *Verbesserung der Erschließungswirkung des SPNV, Verkehrszeichen 3/98, S. 16ff.*
- **Erich Preuß:** *Dannnenwalde kam wieder ins Kursbuch, PRO BAHN Zeitung 1/99, S. 40ff.*
- **Rainer Engel:** *Alfhausen, Opfer der Bahnreform, PRO BAHN Zeitung 4/00, S. 16ff.*