

Vom Binnenland zur Waterkant:

Die PRO BAHN-Bahn kommt

Wildeshausen ist die Keimzelle

Ist es ein Zufall, dass am heutigen Netz der Nordwestbahn gleich an drei Standorten aktive Gruppen von PRO BAHN seit Jahren engagiert und offensiv für eine Verbesserung des Schienenverkehrs eintreten? Wildeshausen, Jever und Osnabrück sind die Kristallisationspunkte des organisierten Engagements streitbarer Bürger, die den Niedergang des Schienenverkehrs aufhalten wollten und es geschafft haben.



Ausgangspunkt Wildeshausen: Im August 1986 wurde durch Werner Stommel in Wildeshausen eine erste PRO BAHN-Geschäftsstelle außerhalb der damaligen Zentrale in Wuppertal gegründet. Damals schien die Stilllegung des Schienenpersonenvverkehrs auf der Strecke von Osnabrück nach Delmenhorst über Bramsche und Vechta unmittelbar bevorzustehen. Während die parallele Autobahn immer bessere Möglichkeiten bot, mit dem eigenen Auto voranzukommen, waren die Bahnlinie auf dem technischen Stand der Jahrhundertwende und die Züge auf dem Stand der 60er Jahre stehen geblieben. Wie überall drohte die Form der



Wildeshausen: Eine Hochrechnung der Fahrgastzahlen der Bundesbahn hätte ergeben, dass diese Fahrgäste eine Geistererscheinung sind. Eigentlich dürfte es sie gar nicht geben. PRO BAHN hat die Trendwende erreicht.

Rationalisierung, die nicht Modernisierung, sondern Stilllegung hieß. Für die, die noch mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sein mussten, war der Bus gerade gut genug.

Auf der Strecke von Esens über Jever nach Wilhelmshaven sah es nicht besser aus. Die Fahrgäste wurden immer weniger. Die Politiker hatten längst aufgehört, mit der Bundesbahn zu reden und sich für die Eisenbahn zu interessieren.

Hätte man die damaligen Fahrgastzahlen der Bundesbahn hochgerechnet, dann dürfte laut diesem Ergebnis heute niemand mehr in diesen Bahnhöfen ankommen.

15 Jahre später: Statt dessen halten in Wildeshausen moderne Triebwagen, die direkt vom Bremer Hauptbahnhof kommen. Scharen von Menschen steigen aus und gehen über zugewachsene Gleise am Bahnhofsgebäude vorbei und über den neu gepflasterten Bahnhofplatz zum Bus oder durch die Fußgängerzone in die Stadt. In Jever und Esens sind die Gleise bereits saniert. Auch hier fahren moderne Triebwagen. Und während die Autofahrer an den Bahnübergängen früher immer geglaubt hatten, es säße sowieso keiner in den Zügen, staunen sie nun: Wenn der Triebwagen vorbeifährt, kann man die Fahrgäste sehen, die mitfahren. Und seitdem regt sich in den kleineren Ortschaften der Wunsch: Hier soll der flotte Triebwagen nun auch halten.

Am 5. November 2000 konnten die Triebwagen der Nordwestbahn starten. Als bald füllten sich die Züge mit Fahrgästen und in nur drei Monaten nahmen die Fahrgastzahlen auf der Hauptachse um 25 Prozent zu. Auf der Strecke Osnabrück – Wildeshausen – Bremen, auf der vorher nur ein unzulängliches Angebot ohne Takt gefahren wurde, stiegen die Fahrgastzahlen auf das Zweieinhalbfache, am Wochenende auf das Fünffache.

Kein Wunder, sondern harte Arbeit: Das ist das Ergebnis harter Arbeit von PRO BAHN. Werner Stommel erregte Aufsehen: „Das Elend mit der Bahn“ war eine Beschreibung der Unmöglichkeit, mit der Bahn zu fahren. Mangelhafte Nachfrage und mangelhafte Rentabilität beruhten wesentlich auf eigenen Versäumnissen der Bundesbahn – das konnte PRO BAHN belegen und so die lokalen Politiker aktivieren. Dieses Engagement durchzuhalten und immer wieder Politiker an Versprechungen zu erinnern war in diesen Jahren harte Arbeit. Nach der Bahnreform boten sich neue Handlungsmöglichkeiten für das Land Niedersachsen. Als erprobt werden sollte, wie Wettbewerb wirkt, fiel die Wahl auf das gesamte Streckennetz von Esens und Bremen bis Osnabrück. Landesregierung und Landesnahverkehrsgesellschaft hatten sich mit diesem Netz intensiv befassen müssen, dafür hatte PRO BAHN gesorgt. Jetzt sind die Strecken so gut bekannt, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft im September 2001 die Sanierung von 30 Bahnhöfen als erstes Projekt der Aktion „Zeit für Bahnhöfe“ vergab.