

„Schnelles Ende der Bahn nicht sinnvoll“

Der Beweggrund ist klar: Nur weil die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn zurzeit daniederliegt, darf die über 110 Jahre alte Institution nicht einfach vergessen werden. Denn technisch ist die Strecke gut. Daher wollen sich die Freunde der Strecke am morgigen Sonnabend organisieren: Symbolträchtig soll auf der Sonderfahrt nach Bad Eilsen ein Förderkreis gegründet werden, der sich für den Erhalt der Bahnstrecke Rinteln-Stadthagen über das Jahr 2009 hinaus einsetzen will.

Obernkirchen. Neben örtlichen Bürgern wird auch der Vorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Michael Frömming, dabei sein. Frömming hat Kontakte zur Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und will mit dem VCD den Schienen-Personenverkehr forcieren, zunächst vor allem Schülerverkehr, aber auch den sonstigen Planverkehr. Hier sehen die Bahnfreunde durchaus noch Potenzial. Etwa beim Steinbruch Steinbergen, der in diesem Jahr nach Angaben von Wolfgang Rogl, Ehrenvorsitzender der Interessengemeinschaft (IG) Schienenbus Seelze, 14 000 Tonnen Steine zu einer Bahnbaustelle in Wunstorf auf der Straße statt auf der Schiene fahren ließ. Offiziell, so Rogl, habe es keine Wagen gegeben, aber er vermutet auch andere Hintergründe: Wer wie der Steinbruch ein Anschlussgleis unterhält, kann im Kostenpoker mit dem Spediteur ganz andere Preise durchdrücken. Trotzdem, so Rogl, „das muss nicht sein.“ Auch Holz wurde in diesem Jahr noch auf der Strecke transportiert. Weitere potenzielle Kunden sieht Rogl bei Ardagh (früher Glashütte Heye). In jedem Fall, so Rogl, werde angestrebt, die Strecke über 2009 hinaus nicht infrage zu stellen, sondern betriebsbereit zu halten, nicht zuletzt für die Dampfisenbahn-Weserbergland (DEW), die seit 1974 von Dampflokomotiven gezogene Eisenbahnzüge durch das Weserbergland schickt. Die Anschlüsse an die Deutsche Bundesbahn in Rinteln und Stadthagen des Gleises müssten unbedingt erhalten bleiben, betont Rogl: „Der Schienenverkehr wird mit Sicherheit nach Ende der Weltwirtschaftskrise wieder bedeutend zunehmen, und der geplante Zentral-Krankenhausbau unmittelbar neben der Bahnstrecke dürfte auch für den Schienenanschluss von Interesse sein. Also alles Dinge, die ein schnelles Ende der Bahn, wie es die Offiziellen verkünden, nicht sinnvoll erscheinen lassen.“ Die oft in den Raum gestellten acht Millionen für einen Streckenausbau stimmten so auch nicht, erklärte der Seelzer Ehrenvorsitzende. Die Bahn, die ja sehr steigungs- und kurvenreich ist, könne nicht durchgehend auf Tempo 80 umgebaut werden. Zu alten RSTE-Zeiten, als es bis 1965 noch Personenverkehr mit Tempo 50 gab, hätten die Züge zwischen den Endpunkten eine Fahrzeit von 37 Minuten, das lasse sich heute auf unter eine halbe Stunde senken, weil moderne Fahrzeuge eine schnellere Anfahrgeschwindigkeit hätten. Die Pfingstveranstaltung in Obernkirchen und die Veranstaltung im Vorjahr – ebenfalls dort – hätten gezeigt, wie viel Anklang die Bahn noch in der Bevölkerung habe. Auch die Nikolausfahrten der DEW hätten das jüngst belegt. Die Arbeitsgruppe Rinteln-Stadthagener-Eisenbahn der Lokalen Agenda 21 Schaumburg hatte dem vor sieben Jahren erstellten Gutachten der Landesnahverkehrsgesellschaft, das sich mit der Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Schiene zwischen Rinteln und Stadthagen befasste, immerhin auch Gutes entnehmen können. Dieses Gutachten habe dem Projekt gute Voraussetzungen in zwei wichtigen Punkten bescheinigt. Zum ersten auf der technischen Seite: Mit beachtlichen öffentlichen Mitteln sei erst vor wenigen Jahren der Oberbau der Strecke in einen Zustand versetzt worden, der jetzt nur geringe Anpassungen erforderlich machen würde. Zum anderen werde aus der Besiedlungsdichte ein ausreichendes Fahrgastpotenzial abgeleitet. Ernst Lenk aus Stadthagen und Thomas Stübke aus Obernkirchen hatten 2001, als das Gutachten vorgestellt wurde, moniert, dass wesentliche Fehler gemacht worden seien: Mit Zahlen, deren Herkunft nicht belegt werde, nehme das Gutachten eine Kurve in Richtung auf eine ablehnende Empfehlung, um am Ende befriedigt festzustellen, dass diese Ablehnung gut in die mittelfristige Finanzplanung des Landes Niedersachsen passen würde. Die Agendagruppe bemängelte damals ein zu eng gefasstes Betriebskonzept, das der Beurteilung zugrunde gelegt wurde. Fehlende Optionen seien damals gewesen: Weiterführung auch nur einiger Züge bis Hannover, ein Verkehrsangebot in den Abendstunden, Abstimmung mit den Fahrplänen der Strecke Löhne-Hamel, sowie Überlegungen zu einem Bus-Zubringersystem. Diskussionspunkte, die nach der Gründung einer Fördergruppe wohl wieder auf der politischen Tagesordnung auftauchen werden. Wer mitmachen möchte: Der Schienenbus fährt am morgigen Sonnabend um 16.15 Uhr in Obernkirchen ab. rnk