

## „Hinterher war niemand dagegen“

**Damit gar nicht erst Skepsis aufkommt, lässt Michael Frömming an seinem Ziel keinen Zweifel: „Wir hängen uns hier voll rein.“ Wir, das ist der Verkehrsclub Deutschland (VCD), hier, das ist die Zukunft der von der Stilllegung bedrohten Rinteln-Stadthagener Eisenbahn (RStE). Der VCD-Landesvorsitzende weiß, was die Zukunft bringen wird: „Die Dämme werden brechen.“**

Obernkirchen. Für Frömming bietet die Strecke alles, was nicht nur das Herz von Eisenbahnfans höherschlagen lässt: Einen S-Bahn-Anschluss in Stadthagen, größere Orte direkt an der Trasse und damit eine Chance für den Tourismusverkehr aus der Landeshauptstadt in das Schaumburger Land: „Das ist in Niedersachsen die Top-Strecke überhaupt, wenn es um Reaktivierungen für den Schienenpersonenverkehr geht.“ Vor dem Förderkreis Rinteln-Stadthagener Eisenbahn erzählt Frömming aus Rotenburg/Wümme. Auch dort habe es einen Landrat gegeben, der nicht wollte und zudem seine Politiker im Griff hatte. Als der Landrat in Rente ging, sei niemand mehr gegen eine Aktivierung einer dortigen Strecke gewesen. Und heute? „Jetzt haben wir Eisenbahnverkehr am Wochenende, um die Menschen wieder daran zu gewöhnen, dass es die Bahn gibt. Alles das, was hier im Landkreis Schaumburg gerade passiert, haben wir schon in anderen Regionen Niedersachsens vor Jahren abgespult und oft zum Besseren wenden können. Hinterher war nie jemand gegen die Eisenbahn!“ Und genau diesen Ablauf sieht Frömming vor einem Comeback: Nicht nur, weil Bahnfahrer im Schnitt 35 Euro ausgeben, wenn sie eine andere Region besuchen und damit ein starker Wirtschaftsfaktor sind, sondern auch der demografische Wandel, der mehr Senioren auf die Bahn zurückgreifen lässt und nicht zuletzt die Endlichkeit der Ressourcen, die die Benzinpreise künftig in die Höhe treiben wird, speisen seinen Optimismus. Da sei auch der Landkreis Schaumburg eingebettet in die bundesweiten Entwicklungen. „Die Menschen nehmen das an. Es ist eine Frage der Mentalität, ob man sich neuen Entwicklungen öffnet oder nicht.“ Frömming hat vor Tagen an Wirtschaftsminister Dr. Philipp Rösler und an die Fraktionen im Landtag geschrieben – aus aktuellem Anlass, da der Aufsichtsrat der Rinteln-Stadthagener Verkehrs-GmbH am 25. Februar zunächst die Stilllegung der Bahnstrecke beschlossen hat. Die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn (RStE), schreibt Frömming, sei eine der ersten Regionalbahn-Strecken, die für eine baldige Reaktivierung des Schienen Personennahverkehrs (SPNV) vorgesehen sein sollte. Sowohl der Einzugsbereich der Region Hannover, die Erfolgsgeschichte der Hannoveraner S-Bahn (mit Anschluss in Stadthagen) als auch die Option touristischer Verkehre und der Zuwachs an Fahrgästen landesweit verdeutlichen die landespolitische Tragweite der Entwicklungen im Landkreis Schaumburg. Für ihn stehe daher außer Frage, dass die Ziele der Landesregierung Niedersachsen nach der „Förderung der ländlichen Region“ sowie dem Klimaschutz bei gleichzeitiger verbesserter Verkehrsinfrastruktur unmittelbar mit dem Themenfeld RStE verknüpft seien. Daher solle sich Rösler für den „Erhalt und Ausbau der RStE als Beitrag innovativer Verkehrspolitik für Niedersachsen“ einsetzen. Denn letztlich ist es vor allem auch eine politische, also keine rein verwaltungstechnische Entscheidung, die über wichtige Infrastrukturprojekte wie die Strecke Rinteln-Stadthagen den Ausschlag gibt, betont Frömming in Obernkirchen, wo er vor dem Freundeskreis der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn spricht. Das Land könne über die Landesverkehrsnahgesellschaft den Verkehr bestellen, die Nahverkehrsgesellschaft sei schließlich ein Dienstleister bei der Umsetzung des Schienenpersonennahverkehrs. Ein immer wieder auch gegen die RStE ins Feld geführtes Gutachten, das vor zehn Jahren erstellt wurde, war für Frömming fachlich noch nie belastbar und kann es angesichts der bundesweiten Erfolgsstory des Nahverkehrs in den letzten Jahren auch nicht mehr werden: Es sei ein politisches Gutachten gewesen, um damals Bestrebungen für eine innovative Verkehrspolitik analog anderer Bundesländer im Keim zu ersticken. Eine neue Studie wird deshalb seit Jahren vom VCD eingefordert. Der VCD erhofft sich angesichts des Wechsels sowohl im Verkehrsministerium als auch bei der Landesnahverkehrsgesellschaft zum Thema Reaktivierungen eine neue Dialogbereitschaft und steht für konstruktive Diskussionen gerne zur Verfügung. Fünf Jahre, so erklärt Frömming, werden reichen: Dann ist der Schienenverkehr aufgebaut, sollte sich bis dahin keiner den künftigen Entwicklungen in den Weg stellen. „Andere Bundesländer können das, dann können das doch die Niedersachsen schon lange“, so Frömming. Zuvor sollen zwei andere Schritte erfolgen: der Aufbau des touristischen Verkehrs und, am wichtigsten, die blanke Existenz der Strecke sichern. Nicht, dass die Schienen weggerissen werden, weil die Politik auf alternative Tourismusangebote setzt – und stattdessen vielleicht lieber einen Radweg baut. Frömming ist sicher: Im Sommer kommen die ersten Sonderfahrten, dann merken es die Menschen: „Das gibt es noch, das lebt noch, das wird noch was.“ nk