

BZ 03.12.2015

Vorstoß der SPD-Kreistagsfraktion: Plädoyer für Schienenpersonennahverkehr auf Strecke BRV-ROW

Von Thomas Schmidt

BREMERVÖRDE. Was spricht eigentlich dagegen, auf einer Eisenbahnstrecke, die mit Millionenaufwand für den Güterverkehr saniert wurde, auch Personen zu befördern? Diese Frage stellt der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Kreistagsfraktion, Hans-Klaus Genter-Mickley im Gespräch mit der BZ und denkt dabei an die mit Bundesmitteln für den Hafenhinterlandverkehr ertüchtigte Strecke Bremervörde-Zeven-Rotenburg. Der stellvertretende Bremervörder Bürgermeister ist überzeugt, dass die Strecke großes Potential für eine bessere Versorgung des Landkreises mit Schienengebundenen-Personennahverkehr (SPNV) böte.

- Dass sein Vorstoß nicht zum Nulltarif zu haben ist, weiß auch Genter-Mickley. „Eine im ersten Moment günstige Lösung ist aber oft nicht die sparsamste und effektivste“, sagt Genter-Mickley mit Blick auf die umweltpolitischen Ziele seiner Rotenburger Kreistagsfraktion, für die der Klimaschutz und die Schonung der Ressourcen, aber auch die Mobilität der Bevölkerung eine sehr hohe Priorität haben.

Es wäre „geradezu eine Vergeudung von Ressourcen, wenn die mit viel Geld aufwändig ertüchtigte Bahnstrecke nicht zusätzlich zur durchaus begrüßenswerten Nutzung für den Güterverkehr mittelfristig auch für den schienengebundenen Personennahverkehr genutzt“ würde, betont Genter-Mickley mit Bezug auf den Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg, der noch bis 2017 gilt und ab dem nächsten Jahr wieder neu diskutiert werden muss. Kosten für die Unterhaltung der Strecke fielen schließlich durch den Güterbahnbetrieb ohnehin immer an.

Da die sanierte Bahninfrastruktur schon vorhanden sei, benötige man jetzt „vor allem die Unterstützung der Landesnahverkehrsgesellschaft, sowie ein Bahnunternehmen, z.B. die EVB, der die Strecken im Inneren des Elbe-Weseraums gehören, um die benötigten zwei bis drei Triebwagen – etwa im Stunden- oder Zweistudentakt, bereitstellen“ zu können.

„Hinsichtlich der Mittel für die Personalkosten und den Betrieb, betont Genter-Mickley, „müsse man sich am Modell der Hafenhinterlandverkehre orientieren.“ Der

Hafenhinterlandverkehr ist aber reiner Transitverkehr ohne direkten Nutzen für die Kreisbevölkerung, aber er wird sicher nicht ohne Belastungen für die Bewohner durchgeführt werden können. Hier wird Handlungsbedarf für einen Ausgleich gesehen. Wenn aber der Hafenhinterlandverkehr unstrittig als übergeordnete, nationale Aufgabe betrachtet werde, sind nach Überzeugung des SPD-Verkehrsexperten auch der Bund und das Land gemeinsam gefordert, den Schienen-Personennahverkehr auf der Strecke ins Rollen zu bringen. Schließlich sei die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen Aufgabenträger für den schienengebundenen Personennahverkehr – wie auch auf der erfolgreichen Strecke Bremerhaven-Bremervörde-Buxtehude.

Über die Zahl der Haltepunkte beziehungsweise Bahnhöfe zwischen Bremervörde und Rotenburg möchte Genter-Mickley zunächst keine Aussagen treffen. Das sei Sache der Experten der EVB.

Wie berichtet, ist seit 2009 in die Strecke Bremervörde-Rotenburg kontinuierlich ertüchtigt worden (BZ berichtete). Ziel ist es, mehr Güterzüge fahren zu lassen, um die „Hotspots“ im Güterverkehr Norddeutschlands weiter zu entlasten. Etwa ein bis zwei Züge rollen pro Tag derzeit im Schnitt über die Gleise der Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe (EVB) zwischen

Bremervörde und Rotenburg. Nach aktuellen Planungen des Verkehrsministeriums in Hannover können dort pro Richtung bis zu 20 fahren.

Letztlich bietet der Vorstoß Genter-Mickleys auch Perspektiven, wieder neu über eine Anbindung Stades an den SPNV in Richtung Bremervördes nachzudenken, so wie es in die Gründerväter des Eisenbahnwesens in der Elbe-Weser-Region in weiser Voraussicht einst geplant hatten. „Wenn schon die Reaktivierung des Moorexpresses über die touristische Nutzung hinaus wegen der hohen Investition auf dem moorigen Teilstück nach Bremen vorerst gescheitert sei, sollten im Zuge der neuen Initiative der SPD jetzt zumindest Konzepte für den SPNV auf dem Teilstück Bremervörde-Stade vorangetrieben werden“, meint Genter-Mickley.

Abschließend betont Genter-Mickley, „ein durchgehender Zugverkehr zwischen Stade-Bremervörde-Zeven-Rotenburg bis nach Verden würde ein erhebliches Loch im Angebot des SPNV im Elbe-Weser-Raum wieder schließen.“