

Roscherstraße 7  
30161 Hannover  
Telefon 05 11/3 48 53 70  
Telefax 05 11/3 48 53 99  
[info@lnvg.de](mailto:info@lnvg.de)  
[www.lnvg.de](http://www.lnvg.de)

Hannover, den 18.01.2001

Thü - 210095  
S3.1100  
Anzahl der Seiten: 3

## Stillgelegte Bahnhöfe in Niedersachsen - für einige besteht Hoffnung auf Reaktivierung Landesnahverkehrsgesellschaft legt Ergebnisse ihrer Untersuchung vor

Politik, Fahrgastverbände, Gemeinden und örtliche Initiativen fordern in Abständen immer wieder die Reaktivierung einzelner stillgelegter Bahnhöfe, um bestimmte Gebiete besser an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anzuschließen und wieder mehr Bahnkunden zu gewinnen. Zum Teil stützen zunehmende Besiedlung und Stauerlebnisse im Berufsverkehr solche Forderungen. Das erfolgreich initiierte Pilotprojekt Dörverden im Landkreis Verden an der Strecke Hannover - Bremen weckt Hoffnung auf Reaktivierung weiterer Stationen. Diese Haltestelle konnte im Mai vergangenen Jahres mit nicht nur finanziell beachtlichem Engagement der Gemeinde wiedereröffnet werden.

In Niedersachsen sind an im SPPV bedienten Strecken ca. 120 Haltestellen zum Teil seit Jahrzehnten nicht mehr in Betrieb. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) hat in einem mehrstufigen Untersuchungsverfahren letztlich noch 24 unter volkswirtschaftlichen Aspekten in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse näher untersucht.

*Das Ergebnis der Untersuchung wird in einem Nutzen-Kosten-Indikator (Nutzen im Verhältnis zu Kosten) dargestellt, der, liegt er über eins, volkswirtschaftlich grundsätzlich für eine Reaktivierung spricht. In dies Ergebnis eingeflossen sind zahlreiche Daten, u. a. die Investitionskosten je Haltestelle, die Kosten für deren Unterhaltung und durch weitere Zughalte nach Reaktivierung erhöhte Betriebskosten im SPPV. Darüber hinaus wurden positive und negative Auswirkungen ermittelt, womit der verkehrliche Nutzen einer zu reaktivierenden Haltestelle prognostiziert werden konnte. Positiv zu bewerten sind z. B. verkürzte Reisezeiten, weil nicht mehr umgestiegen werden muß oder eine hohe Zahl potentieller Fahrgäste, die eine Haltestelle auf kurzen Wegen erreichen können. Negativ wirkt sich aus, wenn die Fahrzeit durch den zusätzlichen Halt insgesamt erhöht wird, Anschlüsse nicht mehr erreicht werden oder Fahrgäste das Gefühl haben, jetzt viel langsamer zum Ziel zu kommen. Das kostet Kunden. Derart negative Teilergebnisse gibt es in unterschiedlicher Ausprägung bei allen untersuchten Haltestellen.*

Von den 24 untersuchten Haltestellen weisen 15 ein positives volkswirtschaftliches Ergebnis auf. Betrachtet man nur diese, könnte mit Investitionskosten von rd. 10 Mio. DM für rd. 40.000 Einwohner aus dem nahen Einzugsbereich ein zu Fuß leicht erreichbarer SPPV-Zugang geschaffen werden. Rein rechnerisch wären das rd. 5.300 zusätzliche Fahrgäste für den SPPV, wovon ca. 2.900 früher mit dem Pkw gefahren wären.



Bei fünf dieser Haltestellen (Adendorf, Altenwalde, Burhafe, Lutten und Wüsting) könnten auch ohne flankierende Maßnahmen, wie Verbesserungen der Schieneninfrastruktur und des betrieblichen Angebots, die weiteren zur Realisierung erforderlichen Planungsschritte unmittelbar eingeleitet werden. In diesen Fällen wird die LNVG zu den jeweiligen Gemeinden und zuständigen Aufgabenträgern für den kommunalen ÖPNV, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Station & Service AG und DB Netz AG) sowie dem jeweils zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Regio AG oder NordWestBahn GmbH) Kontakt aufnehmen, um die nächsten Schritte abzustimmen. Fünf weitere Haltestellen (Lenglern, Bad Salzdetfurth-Solebad, Fischbeck, Verliehausen, Wesseln) sollten nur im Rahmen eines infrastrukturellen und betrieblichen Gesamtkonzeptes in Reaktivierungsüberlegungen aufgenommen werden. Bei vier Haltestellen (Bovenden, Neermoor, Northeim-Mühlentor, Rosdorf) sind fahrplantechnische und infrastrukturelle Probleme so gravierend, daß eine Reaktivierung - ungeachtet des volkswirtschaftlich positiven Untersuchungsergebnisses - erst mittelfristig möglich sein dürfte. Für Landesbergen mit einem nur knapp positivem Nutzen-Kosten-Indikator sind weitere Betrachtungen angeraten.

Bei Apen, Bunde, Erbsen, Ihrhove, Kirchlinteln, Obernjesa, Ostercappeln und Weende lagen die errechneten Nutzen-Kosten-Indikatoren unter eins, so daß hier schon aus volkswirtschaftlicher Sicht eine Wiederinbetriebnahme nicht in Frage kommt. Das Ergebnis der Haltestelle Stedesdorf war nur knapp negativ, weshalb auch hier weitere Prüfungen erwogen werden.

Die Untersuchung hat gezeigt, daß mit der Inbetriebnahme neuer Haltestellen - lokal begrenzt - ein nennenswerter Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs geleistet werden kann. Trotz *volkswirtschaftlich* positiver Bewertungen darf bei einer potentiellen Reaktivierung jedoch nie übersehen werden, daß *betriebswirtschaftlich* jeder zusätzliche Halt erhöhte Betriebskosten verursacht, Verkehrsunternehmen aber meist nicht in der Lage sind, diese über vermehrte Fahrgeldeinnahmen zu kompensieren, so daß die Defizite auf Dauer aus Landesmitteln ausgeglichen werden müssen. Eine zentrale Rolle spielt auch, ob und inwieweit sich Kommunen an einer Reaktivierung „ihrer“ Haltestelle finanziell beteiligen. Das Beispiel Dörverden hat bewiesen, wie wichtig nicht nur finanzielles, sondern ein auch weitergehendes kommunales Engagement dafür sind.

# Haltestellen der Reaktivierungsuntersuchung

