

Arbeitsgemeinschaft Moorexpress



Mit der Bahn von Stade nach Bremen - täglich mit dem Moorexpress



Dokumentation der Studentagung
am 19. Oktober 2007 im Rathaus Stade

Inhalt	1
Einleitung	2
Begrüßung	3
Bürgermeister Andreas Rieckhoff, Stade	
Die Bedeutung des Moorexpress für den Landkreis Stade	4 - 10
Landrat Michael Roesberg, Landkreis Stade	
Der Moorexpress im Rahmen eines ÖPNV-Konzeptes für Niedersachsen	11 - 30
Roland Sellien, Verkehrsclub Deutschland (VCD)	
Der Moorexpress – Bedeutung der Strecke aus verkehrsplanerischer Sicht	31 - 32
Dietmar Opalka, Geschäftsführer der NVG (Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH)	
Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade	33 - 47
Lothar Giesler, Baudirektor	
Chancen einer Schienenverbindung Stade - /Bremen/Bremerhaven	48 - 63
Kersten Schröder-Doms, Stadtbaurat	
Perspektiven künftiger Nutzungsmöglichkeiten der Schieneninfrastruktur im Elbe-Weser-Raum	64 - 72
Ulrich Koch, Geschäftsführer Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)	
Tagungsbericht	73 - 74
Ernst Bayer, 1.Vorsitzender Förderverein Moorexpress e.V.	

Einleitung

Dr. Wolfgang Konukiewitz, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesvorstand
Niedersachsen

Burckhard Rehage, Katholische Erwachsenenbildung im Niels-Stensen-Haus

Von 2002 bis 2005 führte die Arbeitsgemeinschaft Moorexpress gemeinsam mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Bildungsstätte Niels-Stensen-Haus drei Studientage durch, die sich mit der Zukunft des Moorexpress befassten.

Der vierte Studientag fand unter dem Thema „Mit der Bahn von Stade nach Bremen – täglich mit dem Moorexpress“ am 19. Oktober 2007 im Rathaus Stade statt.

Stand bei der dritten Veranstaltung im Herbst 2005 der Streckenabschnitt zwischen Bremervörde und Bremen im Mittelpunkt, so ging es bei der hier dokumentierten Tagung primär um den nördlichen Abschnitt zwischen Stade und Bremervörde. Mit dieser Teilstrecke durch die Landkreise Rotenburg und Stade rückt die Anbindung an das Ballungszentrum Hamburg in den Blickpunkt.

Welche Entwicklungschancen sind mit einer Reaktivierung des Moorexpress für die Landkreise Stade und Rotenburg/Wümme bzw. die Stadt Bremervörde verbunden?

Schnelle Verkehrsverbindungen in die Metropole sollen den ländlichen Raum zwischen Elbe und Weser anbinden, müssen aber angesichts der Klima- veränderungen umweltfreundlich, d.h. nachhaltig gestaltet werden. Die Reaktivierung der Moorespress-Strecke könnte den ÖPNV in diesem Sinne erheblich stärken und das Mobilitätsangebot qualitativ steigern. Eine solche Maß- nahme würde die Lebensqualität und damit auch die Zukunftsfähigkeit dieser Region erheblich verbessern.

Die Referenten der 4. Tagung sind den damit verbundenen Fragen nachgegangen und haben den Zusammenhang zwischen schienengebundenen Verkehren und der Siedlungs- und Tourismusedwicklung beleuchtet.

Auch bei diesem Streckenabschnitt zeigte sich, dass für die Gebietskörperschaften der Moorexpress voll in die touristischen Konzepte integriert und nicht mehr wegzudenken ist. Weitere Optionen hält man für durchaus sinnvoll und will sie offenhalten. Auch bei dieser Fachtagung wurde deutlich, dass unter den Vertretern der Gebietskörperschaften der Region durchaus Befürworter einer baldigen Reakti- vierung der Strecke zwischen Bremen und Stade für den SPNV gibt.

Mit dieser Broschüre legen wir die Dokumentation der Veranstaltung vor. Wir danken dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) für die finanzielle Unterstützung.

Begrüßung

Bürgermeister Andreas Rieckhoff, Stade

Der Bürgermeister geht zunächst in seiner Begrüßung auf die Geschichte des Eisenbahnbaus im 19. Und 20. Jahrhundert aus Stader Sicht ein und merkt Probleme in Richtung Bremen an.

Er fährt dann fort: „Ich habe die Zahlen genannt, weil sie nicht immer Mut machen auf das, was wir wollen, was auch ich persönlich gerne möchte. Aber sie zeigen auf der anderen Seite eben auch, was die Region immer gebraucht hat und auch braucht zusätzlich zu den guten Bahnverbindungen nach Hamburg, die natürlich auch erforderlich sind. Sie wissen, unsere Stadt hat sich von Anfang an aktiv für den Moorexpress und die Unterhaltung und Reaktivierung der Strecke eingesetzt. Ich habe gerade auch die Rechnungen gesehen, in denen es um die Sanierungskosten geht. Ich kann sagen, wir haben gerne unseren Beitrag geleistet. Wir setzen uns für eine Verbesserung des ÖPNV in der Region ein. Es ist mir deshalb eine Ehre, dass wir heute für diese Veranstaltung den Saal zur Verfügung stellen können.“

Die Bedeutung des Moorexpress für den Landkreis Stade

Landrat Michael Roesberg, Landkreis Stade

Ich freue mich, dass diese Studientagung heute im Landkreis Stade stattfindet und begrüße Sie alle recht herzlich. Neben dem Dank insbesondere an die ehrenamtlich für den Moorexpress Engagierten geht der Dank auch an Herrn Bürgermeister Rieckhof, dass wir im Rathaus der Stadt Stade zu Gast sein dürfen.

Der Landkreis Stade feiert in diesem Jahr sein 75-jähriges Bestehen: Im Jahr 1932 wurden die Altkreise Kehdingen, Stade und Jork zum neuen Landkreis Stade zusammenggeführt. Dieses Jubiläum begehen wir mit dem Motto „Stärke, Vielfalt, Zukunft“.

Der Moorexpress ist dabei durchaus ein ermutigender Baustein, der die „Stärke, Vielfalt und Zukunft“ des Landkreises Stade mit ausmacht und mit Leben erfüllt. Und gerade deshalb messe ich den Initiativen des Moorexpress für den Landkreis Stade Bedeutung zu und unterstütze so gut es geht.

Die Bedeutung des Moorexpress betrifft einige Bereiche und Themen, die für den Landkreis Stade Relevanz haben. Als Stichworte möchte ich nennen

- Tourismus
- Öffentlicher Personennahverkehr und Infrastruktur sowie
- interregionale Kooperation.

Diese Aufzählung ist keinesfalls abschließend. So wird Herr Lothar Giesler, der Leiter unseres Planungsamtes, im Laufe der Veranstaltung noch auf die raumordnerische Perspektive eingehen, die ich deshalb nicht näher beleuchten werde.

Sehr geehrte Damen und Herren,
mit dem Moorexpress verbinden wir vor allem ein Angebot im Schienenverkehr. Seine Bedeutung für den Landkreis Stade ist somit vor dem Hintergrund der Situation des Landkreises im Schienenverkehr und vor dem Hintergrund des Engagements des Landkreises in diesem Bereich zu sehen.

Und weil ich aus Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress, die mich häufig nach Worphausen geführt haben, weiß, dass nicht alle hier im Raum exakt mit unserer Situation vertraut sein werden, möchte ich zunächst unseren Schienenverkehr im Landkreis beleuchten und daraus auch einige Erkenntnisse für die weitere Arbeit zum Moorexpress ableiten.

Die leistungsfähige Anbindung unserer Region durch den Schienenverkehr stellt einen wichtigen Standortfaktor für den Landkreis Stade dar. Das gilt für die Anbindung an die Magistralen des Fernverkehrs, aber vor allem auch für die Pendler: Täglich fahren allein rund 18.000 Bürger aus unserem Landkreis nach Hamburg zur Arbeit - viele mit dem Auto, aber ein beachtlicher Anteil eben auch mit der Bahn. Da liegt es auf der Hand, dass einem leistungsfähigen Schienen-Personen-Nahverkehr eine große Bedeutung zukommt – sowohl für die Lebensqualität der Menschen als auch als Entscheidungskriterium von Unternehmen bei der Standortwahl.

Eine leistungsfähige Eisenbahnanbindung ist aber auch im Güterverkehr von Bedeutung: Wir sind – vor allem mit den Aktivitäten in Stade – Industriestandort und

wollen das auch bleiben. Der sichere, kostengünstige und umweltfreundliche Transport über die Schiene spielt also für Unternehmen im Landkreis eine Rolle (Stichwort Gefahrgut).

Seit Jahrzehnten bemüht sich der Landkreis um eine bessere Verkehrsanbindung im Personen- und Güterverkehr – und ich freue mich besonders, dass wir im Dezember diesen Jahres gleich in zweifacher Hinsicht einen Quantensprung erleben werden:

Auf unserer Hauptstrecke, der Untereibe-Strecke von Cuxhaven über Stade und Buxtehude nach Hamburg, verkehrt ab dem 9. Dezember im Taktverkehr der „metro-nom“. Wir freuen uns, dass durch die entsprechende Bestellung der Landesnahverkehrsgesellschaft das Angebot nicht nur ausgeweitet wird, sondern auch der Reisekomfort mit den neuen Wagen endlich dem modernen Standard entsprechen wird. Bis heute fährt leider ein ziemlich heruntergekommenes Wagenmaterial.

Am gleichen Tag wird endlich auch die S-Bahn auf der Strecke Hamburg-Neugraben nach Stade in Betrieb gehen. Heute möchte ich dabei betonen, dass wir seit Jahrzehnten auf die verkehrlich absolut notwendige Erweiterung des S-Bahn-Netzes in das niedersächsische Umland Hamburgs hingewirkt haben. Das war, wie man so schön sagt, wahrlich das Bohren dicker Bretter, bis wir nun mit der Zweistrom-S-Bahn den Durchbruch erzielt haben.

Daraus kann man vielleicht auch für den Moorexpress ableiten, dass im Verkehrsbe-
reich bis zu weiteren Erfolgen
dicke Bretter gebohrt werden müssen,
man einen langen Atem braucht,
und man auch Zwischenschritte machen muss, ohne das Ziel aufzugeben. Ein erster Etappenschritt zur S-Bahn war für uns die Einrichtung der „City-Bahn“ von Hamburg-Neugraben bis Stade. Vielleicht erinnern Sie sich, dass mit diesen Zügen (nach dem Angebot von Köln nach Gummersbach) damals in den 1980er Jahren Vorreiter für vertaktete moderne Angebote im Regionalverkehr waren.

Wenn ich Ihnen bei meinem Vortrag zum Moorexpress die Gesamtsituation des Landkreises im Bereich des Schienen-Personenverkehrs aufzeige, dann tue ich das auch, um Ihnen aufzuzeigen, dass wir unsere Prioritäten immer realistisch im Blick behalten müssen:

Denn angesichts der Ausrichtung der Verkehrsströme auf Hamburg wird die Untereibe-Strecke für unseren Landkreis immer die Hauptachse im Nahverkehr bleiben. Und so wie mein Kollege Dr. Mielke es bei Ihrer Veranstaltung im Jahr 2005 in Worphausen für den Bereich Osterholz dargestellt hat, heißt das, dass die Strecke des Moorexpress zwar wichtig ist, dass wir aber seine Bedeutung und sein Potenzial auch nicht überschätzen dürfen. Angesichts des Fahrgastaufkommens und des Potenzials wird für uns die Priorität zur weiteren Entwicklung des ÖPNV auch in Zukunft auf der Hauptstrecke von Stade nach Hamburg und insgesamt auf den Strecken nach Hamburg liegen. Denn dort kann die Bahn angesichts des Verkehrsvolumens und der Bündelung der Verkehre nach Hamburg ihre Vorteile als Verkehrsträger richtig ausspielen. Und wir müssen auch akzeptieren, dass es dünn besiedelte Bereiche gibt, in denen das Auto bzw. der Busverkehr klar im Vorteil und sinnvoll sind.

Verstehen Sie das bitte nicht falsch, als ein negatives Votum für die Idee der Revitalisierung der Moorexpress-Strecke für den ÖPNV, aber als gut gemeinten Hinweis auf die Realitäten für die Ausrichtung des ÖPNV.

Bevor ich auf den Moorexpress selbst komme, möchte ich Ihre Aufmerksamkeit – und gerade auch zur Motivation für die weitere Arbeit zum Projekt Moorexpress – noch auf eine andere, wichtige Achse des schienenengebundenen ÖPNV im Landkreis lenken, nämlich auf die Eisenbahnstrecke von Buxtehude auf die Geest nach Harsefeld und weiter nach Bremervörde.

Denn aus dieser Entwicklung können wir – so denke ich – auch einige Aspekte für das Anliegen des Moorexpress mitnehmen.

Wie ist die Situation heute?

Auf der eingleisigen Strecke fahren moderne Triebwagen von Hamburg-Neugraben – ab dem Start der S-Bahn im Dezember dann vom neuen Knotenpunkt Buxtehude – über Harsefeld nach Bremervörde und weiter nach Bremerhaven. Insbesondere Pendler nach Hamburg nutzen das attraktive Angebot im Taktverkehr, das die EVB bietet. Der Landkreis Stade ist mit knapp 11 % an dieser, uns allen bekannten, wachsenden Eisenbahngesellschaft beteiligt. Die EVB ist dabei nicht nur im ÖPNV engagiert, sondern auch im Güterverkehr tätig. Und zwar sowohl auf dem eigenen Streckennetz im Elbe-Weser-Raum als auch auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn.

Wie ist es aber dazu gekommen?

Früher gab es die Buxtehuder-Harsefelder Eisenbahn, an der der Landkreis Mitgesellschafter war. Auf der Strecke von Harsefeld nach Buxtehude wurde – wie in so vielen Bereichen der Bundesrepublik – im Zuge der fortschreitenden Motorisierung der Bevölkerung der Eisenbahnverkehr immer unrentabler und schließlich der Personenverkehr Ende der 1960er Jahren durch Busverkehr ersetzt. Auf bescheidenem Niveau konnte der Güterverkehr fortgeführt werden.

Als dann die Sanierung der Strecke erforderlich wurde, wurde zum Glück die richtungsweisende Entscheidung getroffen, die Infrastruktur zu erhalten und entsprechend zu investieren.

Interessanterweise hing die Entscheidung damals auch damit zusammen, dass die Bahnlinie durch eine Mischung zwischen touristischer und kulturhistorischer Nutzung wieder in das Interesse der Öffentlichkeit geraten war.

Denn zwischenzeitlich hatte sich ein Verein gegründet, der ab 1980 mit einem aufgearbeiteten historischen Triebwagen im touristischen Gelegenheitsverkehr die Strecke wieder nutzte – und zwar mit dem sogenannten WUMAG-Triebwagen aus dem Jahr 1926. Die Aktiven aus dem Verein haben auch ehrenamtlich die Bahnhöfe wieder „in Schuss gebracht“. Dass der WUMAG-Triebwagen, der noch heute betriebsbereit ist, bei vielen Lok-Paraden der Deutschen Bahn dabei war und es auf einer Reise mit Passagieren bis nach Königsberg geschafft hat, mag Ihnen vielleicht auch ein Indiz dafür sein, dass es im Landkreis Stade viele Aktive gibt, die sich der Eisenbahn verbunden fühlen.

Wie wichtig die damalige Entscheidung war, in die Strecke zu investieren, können wir erst heute richtig ermessen. Denn hätte man die Strecke damals nicht technisch gesichert, dann hätten wir heute wohl keinen Eisenbahnverkehr von Bremervörde und Harsefeld über Buxtehude Richtung Hamburg. Die Voraussetzungen für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs wären jedenfalls noch erheblich schwieriger gewesen.

Das Beispiel der Entwicklung unserer Strecke von Buxtehude nach Harsefeld zeigt insgesamt auf, wie wertvoll es ist, sich Optionen offen zu halten. Und es zeigt uns, dass touristische Nutzung mit dazu beitragen kann, eine Strecke zu erhalten. Diese Aspekte sind meines Erachtens auch von Bedeutung für die Strecke von Stade nach Bremervörde und von dort weiter Richtung Süden nach Rotenburg und – auf der Route des Moorexpress – nach Bremen: Wir müssen die Infrastruktur absichern, um uns wichtige Optionen für die Zukunft zu erhalten!

Dabei gibt es für einzelne Streckenabschnitte ja bereits positive Signale. So wird ab Dezember der Abschnitt der Moorexpress-Strecke von Stade nach Bremervörde stärker genutzt. Denn die Metronom-Züge, die mit Diesellokomotiven auf der Strecke Cuxhaven-Hamburg verkehren, werden bei der EVB in Bremervörde gewartet werden und dazu, wenn auch nicht im Personenverkehr, regelmäßig die Strecke auslasten. Dass mit der Wartung der Standort Bremervörde gestärkt wird, ist sicherlich auch positiv zu werten.

Und dann sehe ich gute Möglichkeiten für den Güterverkehr. Die Wachstumsraten im Güterverkehr – insbesondere natürlich im Containerverkehr zu und vom Hamburger Hafen - und die zunehmenden Engpässe auf den Hauptabfuhrstrecken der Deutschen Bahn lassen auch das Streckennetz der EVB wieder interessant erscheinen.

Darüber hinaus wird in den kommenden Jahren der Hafen Stade-Bützfleth stark ausgebaut werden. Da aber die Strecke nach Hamburg durch die S-Bahn und den metronom schon belastet ist und der Bereich Hausbruch-Harburg schon jetzt ein Nadelöhr ist, könnten sich hier interessante Perspektiven für Strecken auftun, die sozusagen als Bypass wirken können. Das ist natürlich auch eine Chance für die Strecke des Moorexpress. Herr Koch, Geschäftsführer der EVB, wird dazu heute Abend berichten. Als Aufsichtsratsmitglied bin ich unterrichtet. Leider habe ich zu dieser Abendzeit als Landrat noch eine weitere Verpflichtung.

Sehr geehrte Damen und Herren,
in meinen bisherigen Bemerkungen zur Situation des Schienenverkehrs im Landkreis Stade und den Hinweisen, was man vielleicht für das Anliegen des Moorexpress lernen kann, habe ich schon 2 Aspekte der Bedeutung des Moorexpress für den Landkreis Stade verdeutlicht:

Erstens die Bedeutung für einen ÖPNV, die ich perspektivisch schon sehe, aber angesichts der auf der Hand liegenden Prioritäten auch nicht überschwenglich positiv darstellen möchte.

Und zweitens im Bereich der Infrastruktur, wo es darauf ankommt, Optionen für die Zukunft abzusichern.

Nun möchte ich zu dem Bereich kommen, in dem dem Moorexpress verdienentermaßen große Bedeutung zukommt, nämlich der touristischen Entwicklung.

Wie das Beispiel der Strecke Buxtehude-Harsefeld zeigt, ist die touristisch orientierte Nutzung nicht nur hilfreich für die Erhaltung anderer Optionen. Nein, ohne Zweifel kann der Moorexpress einen Beitrag zur weiteren touristischen Entwicklung der Region leisten.

Dabei möchte ich 3 Bereiche herausheben. Zum einen ist der Moorexpress natürlich eine Attraktion für alle, die sich der Eisenbahn verbunden fühlen und deswegen in unsere Region kommen. Dazu bieten wir über den Moorexpress hinaus bei uns im

Landkreis Stade noch die schon erwähnten Aktivitäten der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn-Freunde mit dem WUMAG-Triebwagen. Und in Deinste, also direkt an der Strecke des Moorexpress, kümmert sich der Verein Deutsches Feld- und Kleinbahnmuseum darum, typische Fahrzeuge der Feld- und Kleinbahnen der Nachwelt zu erhalten und betriebsfähig im Fahrbetrieb vorzuführen.

Weiterhin bietet die touristische Nutzung des Moorexpress für Touristen einen interessanten Zugang Richtung Teufelsmoor, zur Künstlerkolonie Worpsswede und zu anderen attraktiven Orten entlang der Strecke, die Entwicklungspotenzial aufweisen. Umgekehrt läßt z.B. die sehenswerte alte Hansestadt Stade zu einer Fahrt hierher ein. Ich weiß, dass die Stader Altstadt insbesondere auch zu Weihnachtsmarktzeiten im gesamten Dezember gerne besucht wird.

Schließlich kann der Moorexpress aber auch einen Beitrag zum Rad-Tourismus leisten. Denn das ist eine wachsende Zielgruppe, für die immer bessere mehr und bessere touristische Angebote bereitgestellt werden sollten, um attraktiv zu werden und auch zu bleiben. Der Moorexpress kann dazu einen Beitrag in unserer Region leisten – denn: Fahrradtouristen haben typischerweise einen sehr großen Aktionsradius. Und der Moorexpress verbindet die radtouristisch attraktiven Regionen Bremen, Landkreis Osterholz, Landkreis Rotenburg und die Urlaubsregion Altes Land am Elbstrom, nicht zu vergessen die bedeutenden Radfernwege Weserradweg und Elbradweg.

Dass Radtourismus dabei ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist, geht beispielsweise aus der Radreiseanalyse 2007 des ADFC hervor: So nutzen knapp 22 Mio. Deutsche in den Ferien das Fahrrad, und zwar 7,2 Mio. „häufig bis sehr häufig“.

Der Bereich Radtourismus im Landkreis Stade zielt natürlich nicht allein auf den Moorexpress ab. Mit dem sehr stark angenommenen Elbradweg, mit den Angeboten im Alten Land und den naturtouristischen Attraktionen – um nur einige wenige Möglichkeiten zu nennen – gibt es im Landkreis Stade ein breites Angebot in diesem Segment. Und: Da passt der Moorexpress sehr gut hinein, denn er ist ja eine idyllische Verbindungslinie zwischen Bremen und Stade mit vielen attraktiven Haltepunkten und der Möglichkeit, mit Hilfe des Moorexpress den eigenen Aktionsradius zu erweitern. Deshalb ist der Fahrradwaggon im Moorexpress mit seinen 30 Stellplätzen ein richtiges und wichtiges Angebot.

Aus Sicht des Landkreises Stade ist der Moorexpress also ein Angebot, dass wir touristisch nicht missen, sondern weiterentwickeln wollen. Die Fahrgastzahlen des Jahres 2007 sind dabei durchaus ermutigend. Denn in diesem Jahr haben immerhin rund 22.400 Fahrgäste den Moorexpress genutzt.

Sehr geehrte Damen und Herren,
als letzten Aspekt der Bedeutung des Moorexpress möchte ich nun auf die interregionale Kooperation eingehen - und damit auf eine durchaus erstaunliche Entwicklung. Denn die Samtgemeinden Apensen, Fredenbeck, Geestequelle, Harsefeld sowie die Gemeinde Gnarrenburg und die Stadt Bremervörde wollen ihre Zusammenarbeit ausbauen und die weitere Entwicklung der Region gemeinsam gestalten. Das klingt zunächst interessant, aber nicht besonders erstaunlich. Das Spannende ist aber, dass diese Gemeinden als strategische Leitlinie gemeinsam ein Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (ILEK) erarbeiten, für das sie als Klammer die Bezeichnung „Moorexpress - Stader Geest“ gewählt haben.

Ja, der Moorexpress hat als verbindende Idee mittlerweile eine so große Verankerung in der Region gefunden, dass – landkreis-übergreifend – Gemeinden sich unter der Überschrift Moorexpress zusammenschließen. Das finde ich sehr bemerkenswert. Und allein das ist schon ein Erfolg der Aktivitäten rund um den Moorexpress, zu dem ich Sie gern beglückwünsche!

Akteure aus allen relevanten Bereichen und interessierte Bürgerinnen und Bürger der Region erarbeiten gemeinsam das ILEK. Die folgenden Handlungsfelder werden im Rahmen des ILEK behandelt:

- Landwirtschaft, Landschaft und Umwelt
- Siedlung, Versorgung und Soziales
- Tourismus, Erholung und Kultur
- Wirtschaft, Handel und Verkehr

Ziel ist es, die Region nachhaltig als attraktiven Standort mit hoher Wohn- und Lebensqualität, hoher Wirtschaftskraft und intakter Natur und Landschaft zu entwickeln. Dazu werden im Rahmen des ILEK-Prozesses Entwicklungsvorstellungen und Strategien erarbeitet und Projekte zur Umsetzung dieser Strategien vereinbart.

Bestandteile des ILEK sind die Bestandsaufnahme mit der Analyse der regionalen Stärken und Schwächen, die Definition der Entwicklungsziele und die Festlegung der Handlungsfelder, die Formulierung von Strategien und die Erarbeitung umsetzungsfähiger, prioritäre Projekte.

Es soll ein dauerhafter Entwicklungsprozess und damit eine nachhaltig enge Kooperation der beteiligten Kommunen zur Entwicklung der Region eingeleitet werden. Dieser Prozess wird aktiv sowohl von der Landesregierung als auch durch die EU-Richtlinie unterstützt.

Ich bin gespannt, ob der Vorschlag „Moorexpress/Stader Geest“ es schafft, als Region für die entsprechende EU-Förderung ausgewählt zu werden. Dass ich dazu – wie natürlich für alle diese Ansätze, bei denen Gemeinden aus dem Landkreis Stade beteiligt sind, – die Daumen drücke, versteht sich von selbst. Am 27. Oktober findet dazu die große Abschlussveranstaltung in der Festhalle Harsefeld statt, nachdem der Förderantrag abgegeben worden ist.

Zur Bedeutung des Moorexpress für den Landkreis Stade kann ich aber auf jeden Fall festhalten, dass der Moorexpress es geschafft hat, eine inzwischen etablierte Verbindung in der Region zu initiieren. Das ist bei weitem nicht selbstverständlich und insofern eine wichtige Dimension der Bedeutung des Moorexpress für uns.

Sehr geehrte Damen und Herren,
fasst man nun alle Aspekte der Bedeutung des Moorexpress für den Landkreis Stade zusammen, so kann ich ohne Zweifel festhalten, dass der Moorexpress ein Projekt ist, das wir nicht missen möchten und weiter entwickeln wollen.

Entscheidend ist, dass wir uns für die Nutzung der Infrastruktur Optionen offen halten müssen. Der touristische Aspekt und die damit verbundenen Vorteile für die Region

allein rechtfertigt schon die Unterstützung, die der Landkreis im Rahmen seiner bekanntermaßen eingeschränkten Möglichkeiten ja auch leistet, z.B. mit einem jährlichen Zuschuss für das Marketing oder den zugesagten Zuschüssen zur Streckensanierung.

Die touristische Nutzung kann aber auch zum Erhalt der Strecke beitragen und damit Optionen für zukünftige Nutzung sowohl im ÖPNV als auch im Güterverkehr offen halten.

Und schließlich können wir feststellen, dass der Moorexpress als Leitbild und plakativer Titel eines landkreis-übergreifenden Kooperationsprozesses von Gemeinden über die rein verkehrliche Bedeutung hinausgewachsen ist.

Ich bin der festen Überzeugung, dass der „Moorexpress“ auch zukünftig in vielfältiger Weise im Landkreis Stade, aber auch in den Nachbarlandkreisen, weiterhin Thema bleiben wird.

Dazu wird sicherlich die heutige Veranstaltung weitere Impulse geben. Insofern bin ich besonders auf die Ausführungen von Herrn Sellien und Herrn Koch über die Reaktivierungspotenziale gespannt.

Allen beim Projekt Moorexpress Aktiven wünsche ich weiterhin viel Tatendrang. Sie haben schon einiges erreicht. Und wenn die Fortentwicklung auch das Bohren dicker Bretter bedeutet, so zeigen die bisherigen Erfolge doch, dass sich die Arbeit lohnt!

Mit der Bahn von Stade nach Bremen – täglich mit dem Moorexpress

- **Der Moorexpress**
im Rahmen eines SPNV-Konzeptes für
Niedersachsen und Bremen
- ▶ **Dipl.-Ing. Roland Sellien**

19. Oktober 2007, Rathaus Stade

Randbedingungen

▶ „Geht nicht“ geht nicht.

Um zu optimalen Ergebnissen zu kommen, muss alles überprüft werden.

- „Haben wir noch nie so gemacht“,
- „das war schon immer so“,
- „das ist ja unrealistisch“ oder
- „kann ich mir nicht vorstellen“

sind keine Argumente.

- ▶ Entscheidend ist der erhöhte Nutzen für die Mehrheit der betroffenen und zukünftigen Kunden und insgesamt die Kundenorientierung.

„Geht doch“i?

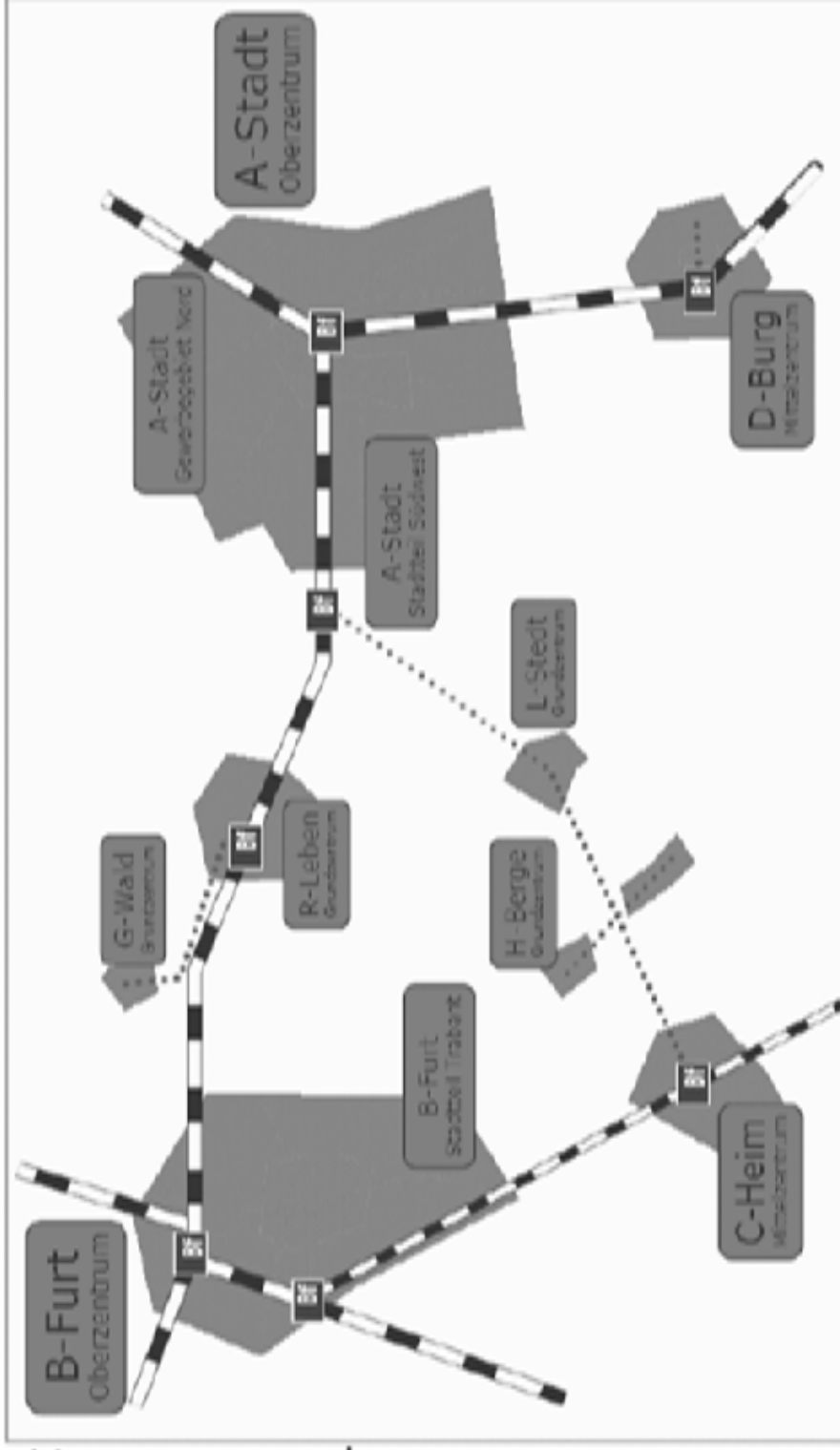
- ▶ „Geht doch!“ gibt es schon.
Das Angebot im SPNV in Niedersachsen hat seit der Bahnreform erhebliche Fortschritte und Verbesserungen erfahren.



- ▶ Doch „erheblich“ ist nicht erheblich genug.

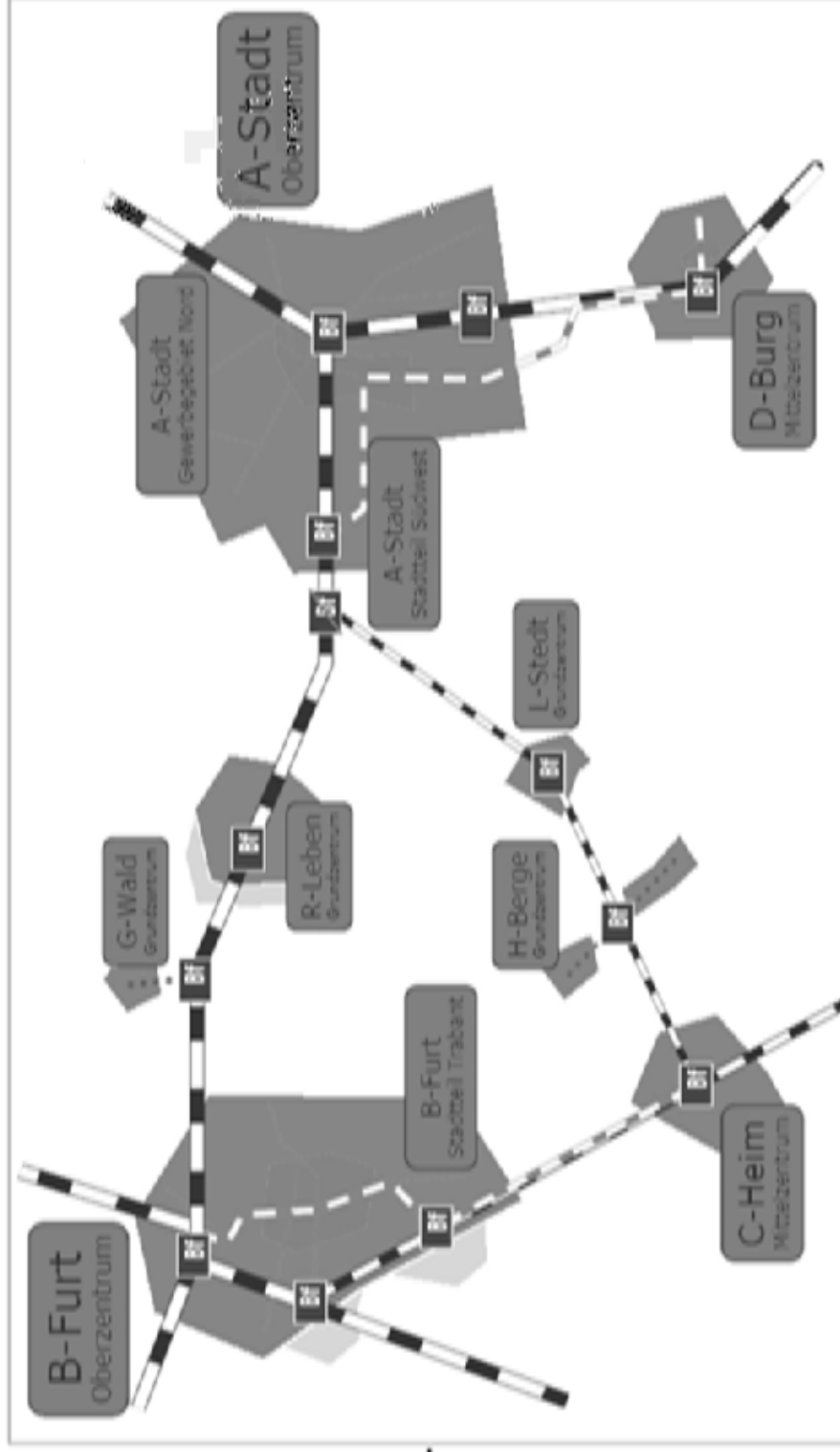
Struktur Netz, heute

- ▼ Nicht vernetzt
- ▼ umweglastig
- ▼ grobmaschig (Netz?)
- ▼ Stadtentwicklung weg von Schieneninfrastruktur



Struktur Netz, morgen

- + vernetzt
- + kurze und direkte Wege
- + feinmaschig (Netz!)
- + Stadtentwicklung entlang SPNV-Achsen und Zugangsstellen



Flächendeckend, kundenorientiert, wirtschaftlich

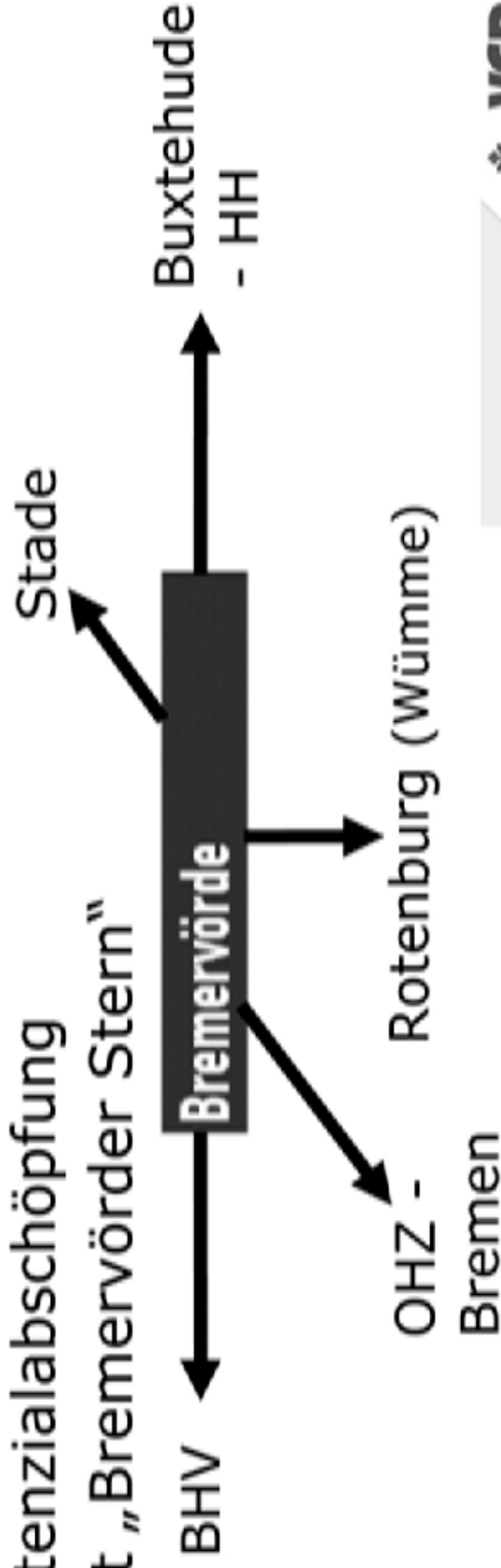
Beispiel 1: Nur zwei Ziele erreichbar

Keine Potenzialabschöpfung: SPNV „aus dem Sinn“



► Wer kauft beim Bäcker, der nur Pflaumen- und Apfelkuchen anbietet?

Potenzialabschöpfung
mit „Bremervörder Stern“



Beispiel 2a: „unsinnige“ Umwege nutzt „niemand“

Beispielstrecken

hier

- Stade – Bremen (heute)

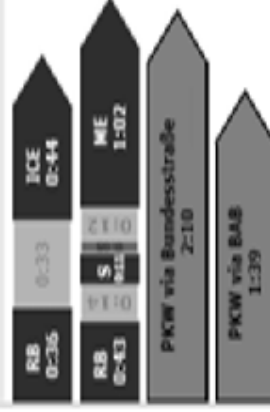
aber auch z. B.

- Diepholz – Hannover
- Emden – Wilhelmshaven
- Soltau – Celle / Lüneburg

Stade - Bremen

Vergleich heute: Eisenbahn - Straße

Reisezeitbilanz heute

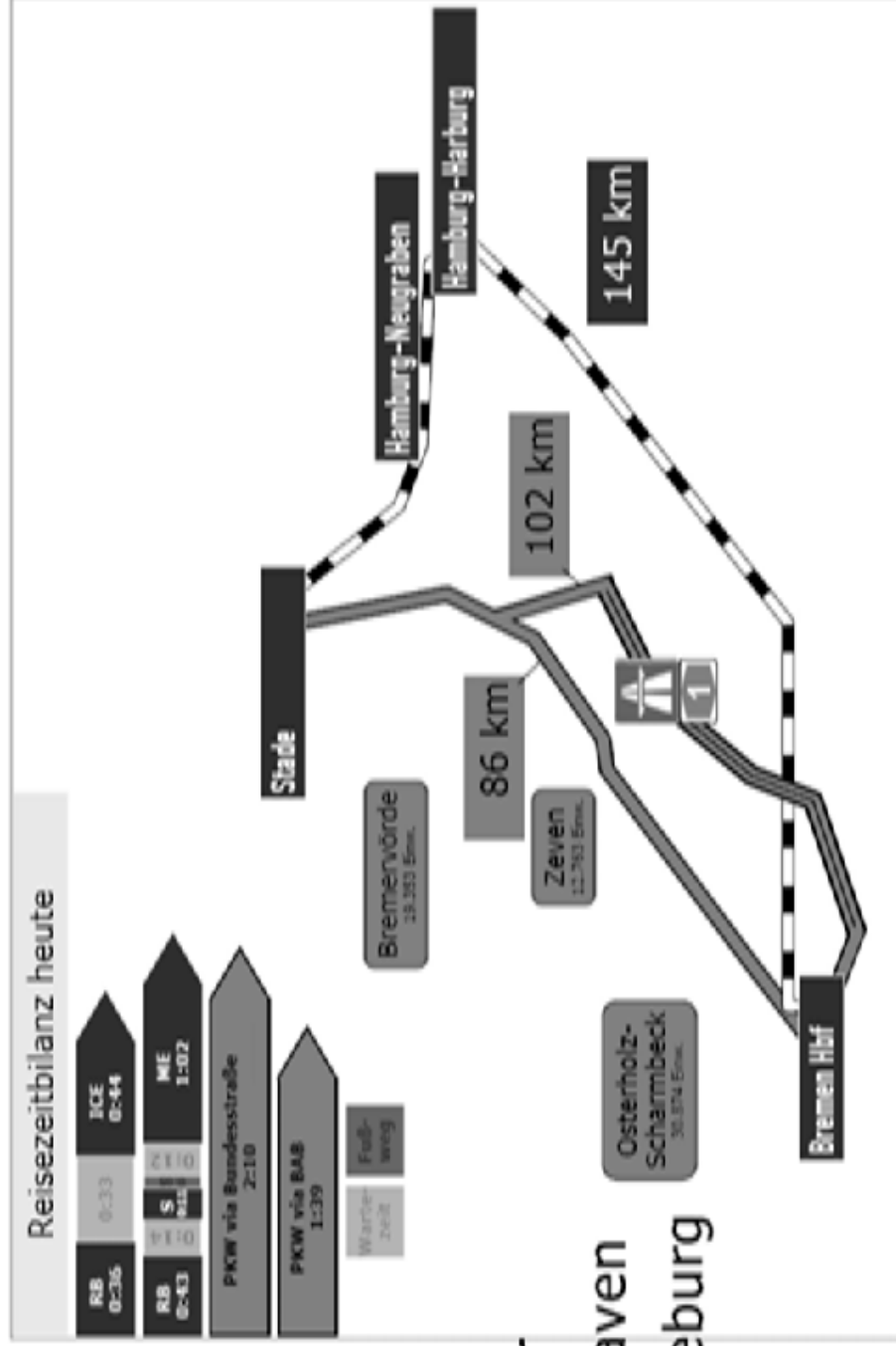


Wasserzeit
Fußweg

Bremenvörde
28.353 Einwohner

Zeven
12.783 Einwohner

Osterholz-Scharmbeck
30.574 Einwohner



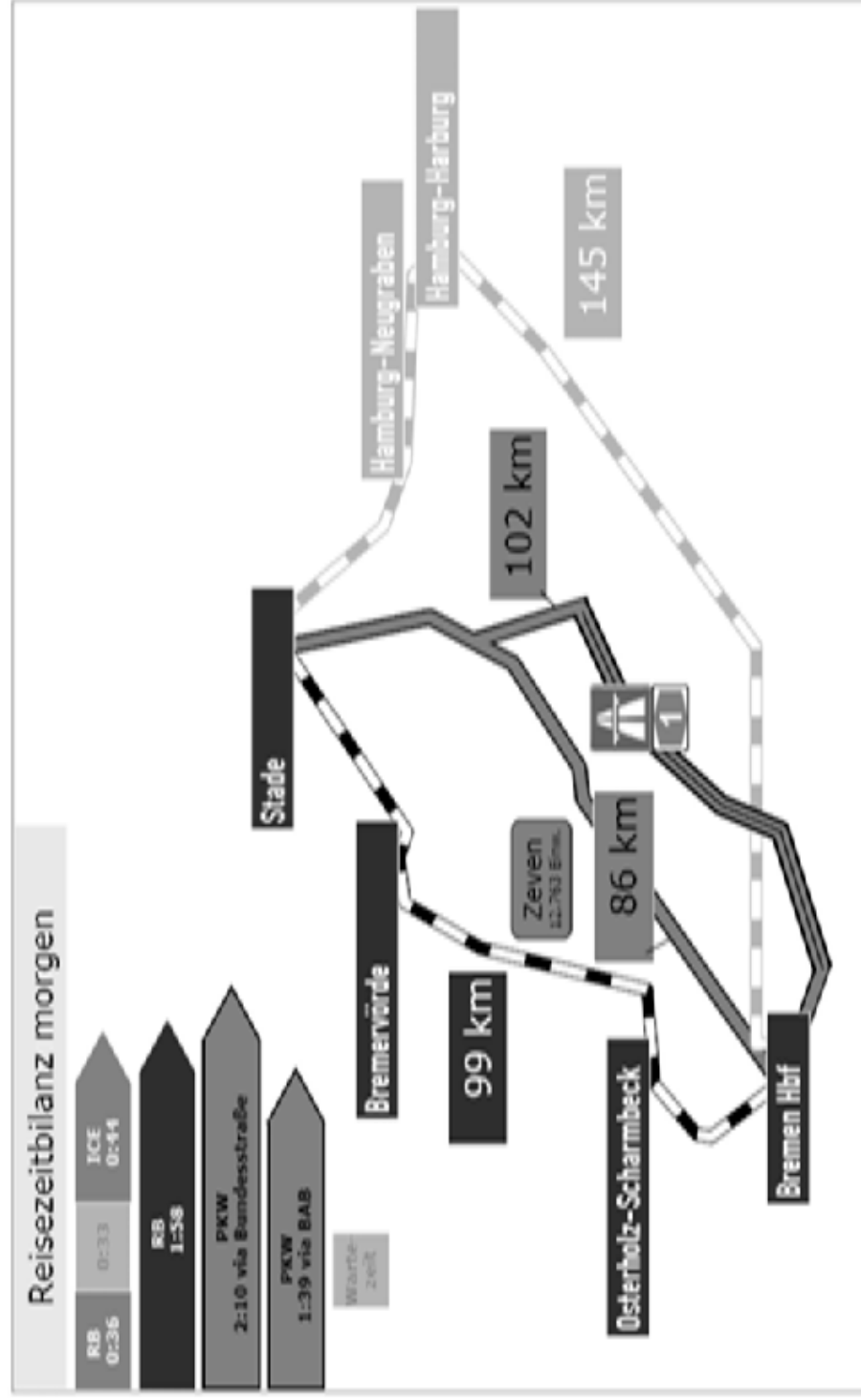
- ▶ Bäcker nur auf langen Umwegen erreichbar, da kauft keiner!

Beispiel 2b: „sinnige“ Wege werden genutzt

Stade – Bremen
Vergleich morgen: Eisenbahn – Straße

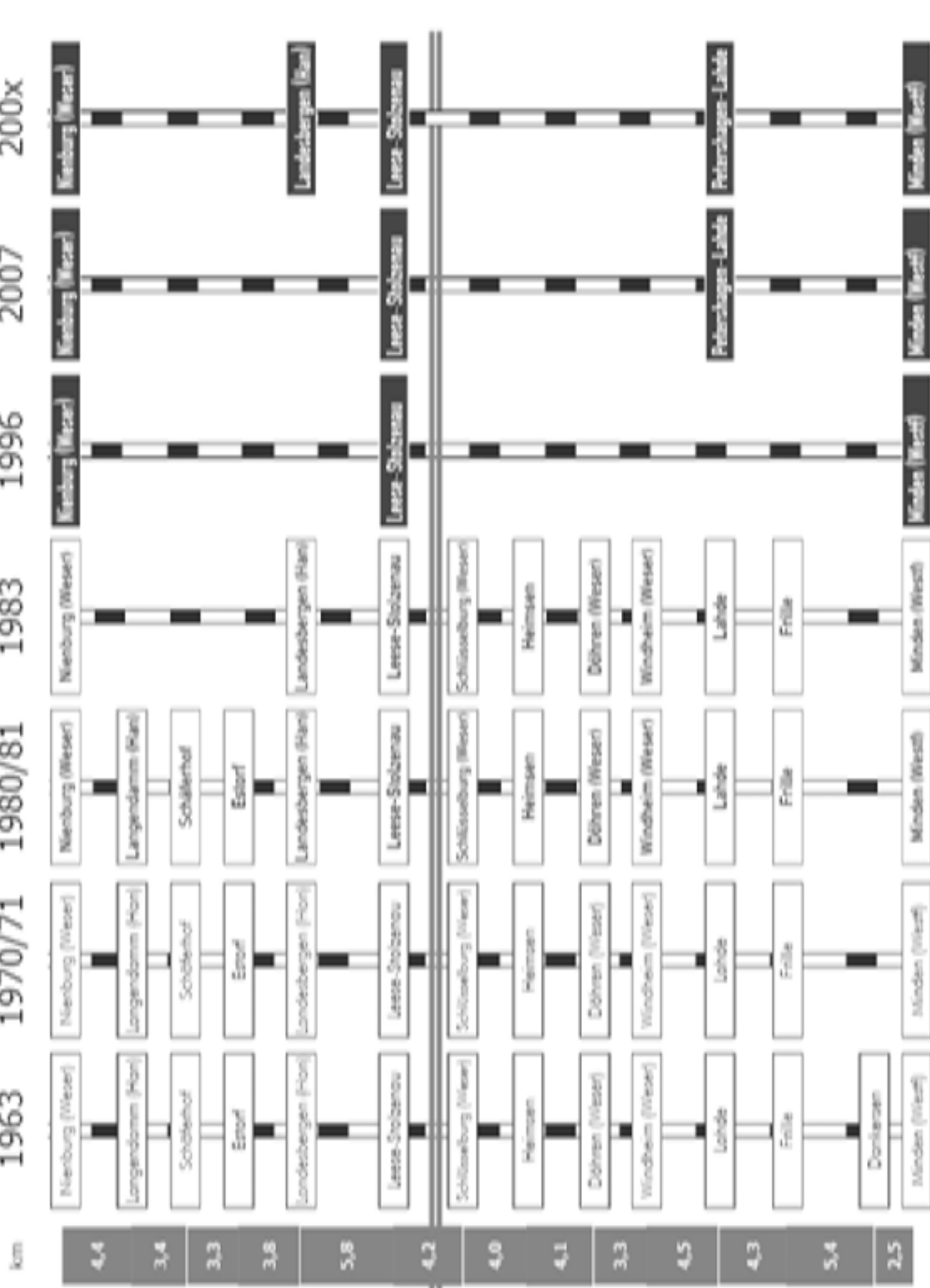
Beispielstrecken
hier

- Stade – Bremen
(morgen)



► Bäcker direkt erreichbar, wunderbar!

Beispiel 3: „Ausgesperrt: Keinen Zugang mehr



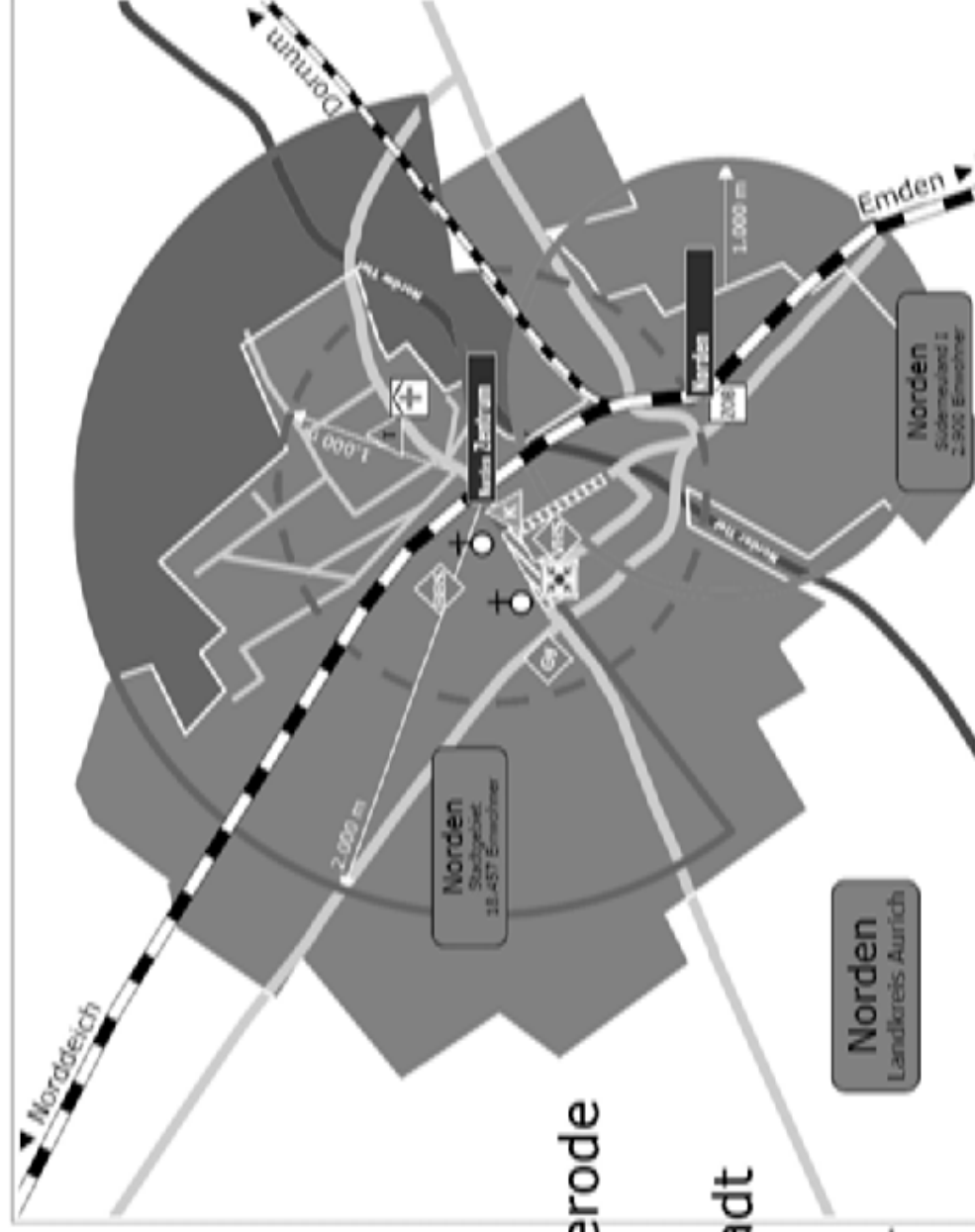
Beispiel
Entwicklung
der Zugangs-
stellen
Strecke
(Bielefeld -)
Minden -
Nienburg
(- Hamburg)

► Bäcker weg!

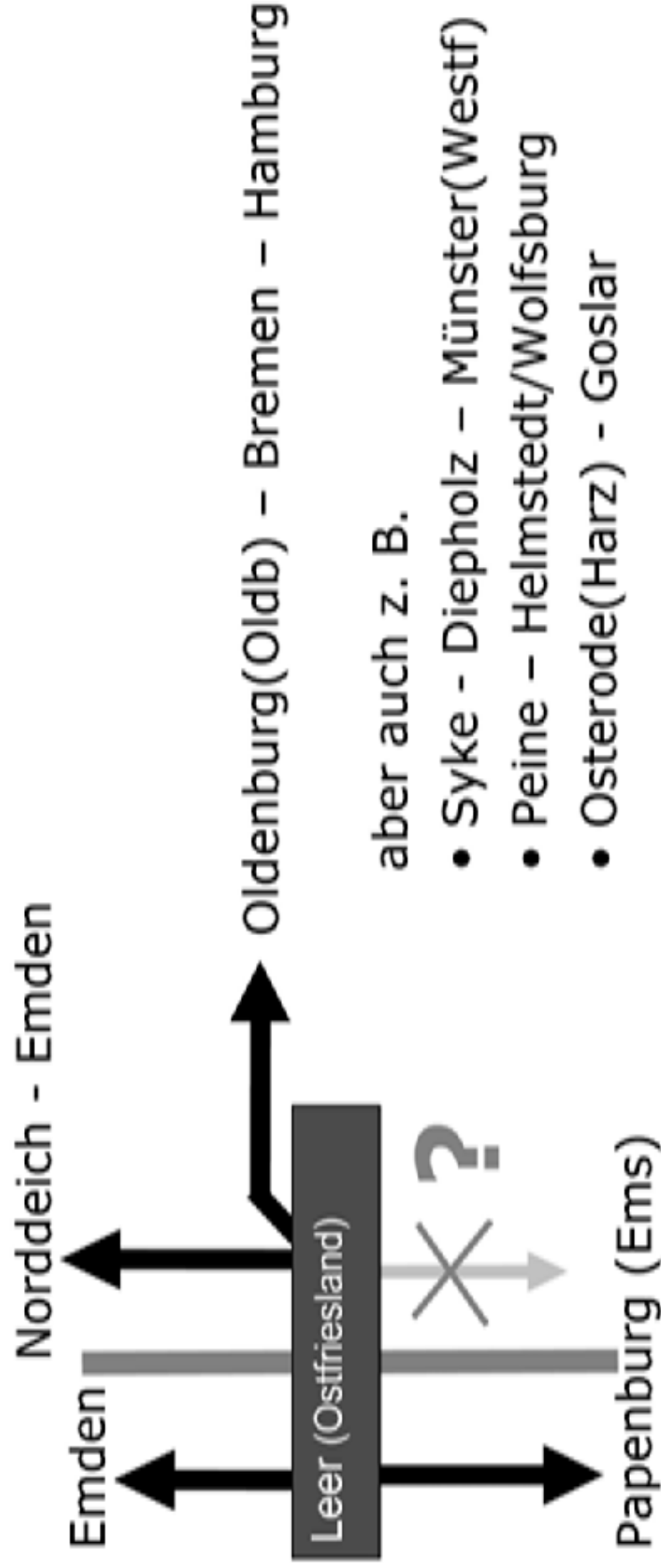
Beispiel 4: Zwar Zugang, aber vor den Toren der Stadt

- Beispiel:
Neubau Zugangsstelle
- Norden Zentrum
- aber auch z. B.
- Kirchlinteln
 - Ihrhove
 - Bad Harzburg-Harlingerode
 - Langelsheim Stadt
 - Braunschweig-Weststadt
 - Oldenburg-Wechloy

► Warum hat der Bäcker seinen Laden dort, wo die Menschen sind?



Beispiel 5: „100.000 Volt, aber kein Anschluss!“



aber auch z. B.

- Syke - Diepholz - Münster(Westf)
- Peine - Helmstedt/Wolfsburg
- Osterode(Harz) - Goslar

Meppen

► **Kundenverlust**

Lingen (Ems)

durch ungeeignetes Betriebskonzept!

Folgerung

Erhebliche Verbesserungen sind erfolgt, dennoch bestehen weiterhin große „Baustellen“ und Mängel landesweit.

Um koordiniert und zielstrebig Wachstum und Erfolge zu erzielen, ist daher ein

► **„SPNV-Konzept für Niedersachsen, Bremen, Hamburg + umzu“** notwendig.

Selbstverständlich unter **Berücksichtigung der Herausforderungen im Seehafenhinterlandverkehr.**

■ Daran muss gemeinsam gearbeitet werden.

Finanzierung

Vier Säulen der Finanzierung (Betrieb)

- 1) Regionalisierungsmittel / Ausschreibung
- 2) Optimierte und angepasste Betriebskonzepte
- 3) Neue zahlende Fahrgäste
- 4) Bessere Auslastung und Nutzung der vorhandenen Infrastruktur (Mehrfachnutzen)



Finanzierung

Säule 1: Regionalisierungsmittel / Ausschreibung

„Wettbewerber sind ca. 25% günstiger als durchschnittlicher Regionalisierungsmittleinsatz.“

(Dr. Gorka, Geschäftsführer LNVG am 26.11.2004)

Wenn nur 15% angesetzt werden, 50% dieser „Ersparnis“ jeweils in die Verbesserung bestehender Strecken und in Reaktivierungen, dann können bei einem hohen Regionalisierungsmittleinsatz von 10 Euro/Zugkm **rund 200 Kilometer Strecke reaktiviert werden.**

(Angebot: Mo-Fr 16 Zugpaare = Stundentakt 6 bis 21 Uhr, Sa 14 und So 12 Zugpaare)

Finanzierung

Säule 2: Optimierte und angepasste Betriebskonzepte

Beispiel **E-Netz 1**
knapp 15% weniger
Fahrzeuge
(rd. 50 Mio. Euro
Investitionssumme),
bei verbessertem
Fahrplanangebot



Säule 3: Neue zahlende Fahrgäste

- + Neue kundenorientierte Betriebskonzepte
- + Vermeidung der Mängel aus den Beispielen 1 - 5
- + Attraktive Tarifangebote (nicht zu verwechseln mit „billig“)
- + Begleitkonzepte (z. B. Tourismus, ÖPNV), „Erlebnis“ SPNV
- + Marketingkonzepte (ÖV im Bewusstsein verankern)
- + Stadt- und Regionalentwicklung entlang der Schiene

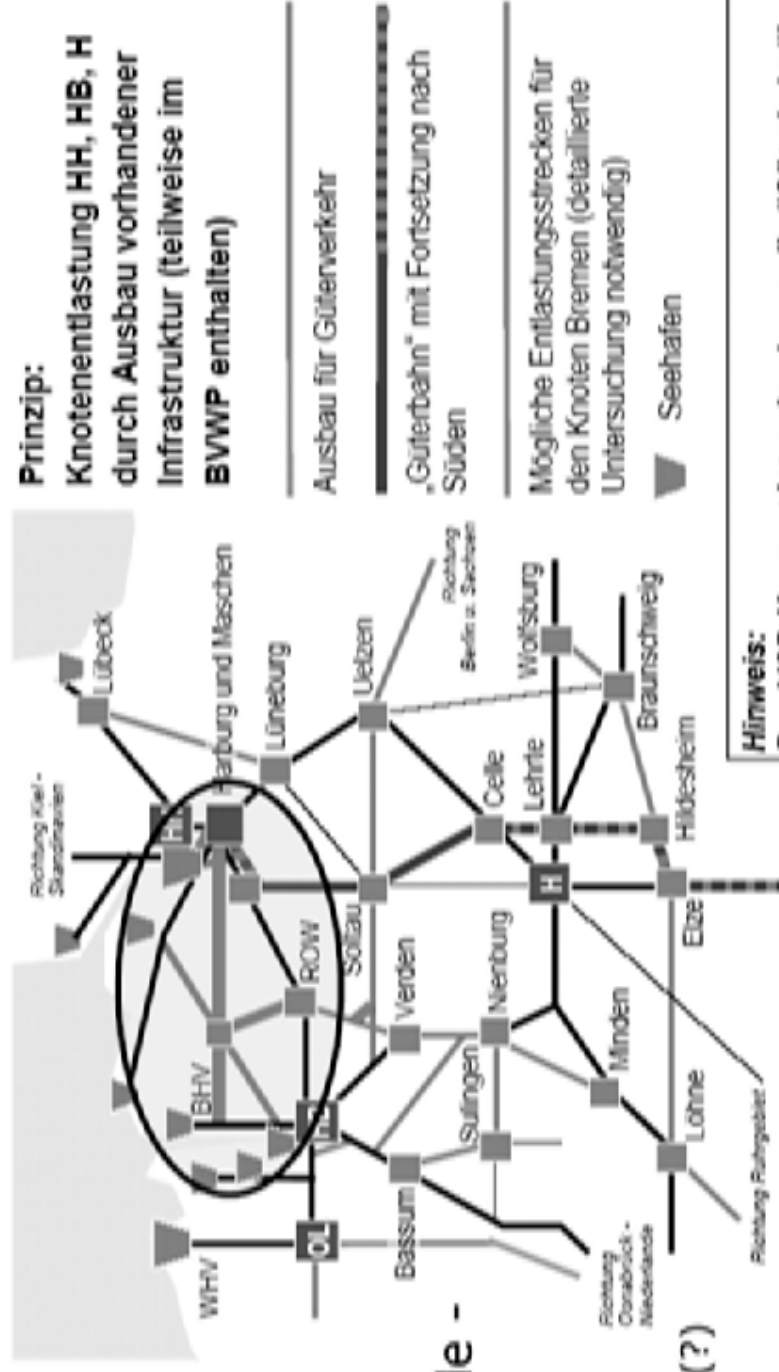
Finanzierung

Säule 4: Bessere Auslastung u. Nutzung der vorhandenen

Infrastruktur (Mehrfachnutzen)

Stichwort:
Seehafenhinterland-
und -querverkehr:

- BHV – Bremervörde -
ROW – Süden
- BHV – HH
- HB – HH/Bützfleth(?)



Prinzip:

Knotenentlastung HH, HB, H
durch Ausbau vorhandener
Infrastruktur (teilweise im
BVWP enthalten)

Ausbau für Güterverkehr

„Güterbahn“ mit Fortsetzung nach
Süden

Mögliche Entlastungsstrecken für
den Knoten Bremen (detaillierte
Untersuchung notwendig)

Seehäfen

Hinweis:
Das VCD-Konzept ist mehr als nur die „Güterbahn“!



Ausblick I

- Ein attraktiver
- ▶ **wirtschaftlicher,**
 - ▶ **flächendeckender**
 - ▶ **kundenorientierter**
- SPNV und ÖPNV** ist mit dem richtigen Konzept **machbar**. Auch deswegen, weil die Bürgerinnen und Bürger diesen ganz einfach **zu schätzen wissen**.



Ausblick II

~~Feinstaub, Bodenversauerung, Zersäuerung und CO₂~~



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



- www.sgnv.de · info@sgnv.de

- www.vcd.org/nds · nds@vcd.org

Der Moorexpress - Bedeutung der Strecke aus verkehrsplanerischer Sicht

Dietmar Opalka, Geschäftsführer Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben mir die Möglichkeit gegeben, Stellung zur Moorexpress-Strecke aus verkehrsplanerischer Sicht mit Blick auf den Abschnitt zwischen Stade und Bremervörde zu beziehen.

Der Rahmen für die Verkehrsplanung in den Landkreisen, die in Niedersachsen für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verantwortlich sind, ist in den Nahverkehrsplänen der Landkreise beschrieben und politisch beschlossen. Die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) mit Sitz in Stade als Managementgesellschaft von acht niedersächsischen Landkreisen in der Metropolregion Hamburg, u. a. des Landkreises Stade, erarbeitet diese Nahverkehrspläne. Sie enthalten neben der Bestandsbeschreibung auch eine Stärken- und Schwächenanalyse des Nahverkehrsangebotes im straßengebundenen Nahverkehr. Dabei wird ein Bewertungsraster in Anlehnung an bewährte Kriterien im ländlichen Raum angewandt, das die Angebotsmängel im ÖPNV aufzeigt.

Für die Verkehrsachse Bremervörde - Stade und die an der Moorexpress-Strecke gelegenen Orte wie Deinste, Essel, Kutenholz und Mulsum zeigen sich in der kleinräumigen Bedienung in das Grundzentrum Fredenbeck insbesondere außerhalb der Schulzeiten Mängel. Das Angebot aus diesem Raum in das benachbarte Mittelzentrum Stade ist als genügend, nach Bremervörde als ungenügend bewertet worden. Die Bedienungsqualität nach Hamburg in den Schulzeiten ist genügend, in den Ferien ungenügend. Hierzu ist anzumerken, dass ansonsten die Bedienungsqualität im Landkreis Stade durchgängig als gut zu bezeichnen ist. Bei den Fahrzeiten, also dem Reisezeitverhältnis Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr, gibt es ein sehr unterschiedliches Bild bei der kleinräumigen Erschließung sowie gute Werte für Fahrten nach Stade, Bremervörde und Hamburg. Wir haben es also, vereinfacht gesagt, eher mit einem Angebotsproblem als mit einem Reisezeitproblem, insbesondere in der schulfreien Zeit zu tun. Hieraus könnte die Frage abgeleitet werden, welches Verkehrssystem am besten geeignet ist, um die oben skizzierten Schwachstellen zu beseitigen.

Einer der Hauptgründe für den Erfolg des in den 80er Jahren eingerichteten Personenverkehrs auf der Schienenstrecke Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude – Hamburg besteht darin, dass mit diesem Angebot den Stärken des Verkehrsträgers Schiene gefolgt wurde, nämlich nennenswerte Verkehrsströme über größere Entfernungen zu bedienen. Die beeindruckenden Fahrgastzahlen insbesondere zwischen Bremervörde und Buxtehude zeigen, dass es richtig war, eine möglichst schnelle und direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Bremervörde in Richtung Ballungsraum Hamburg zu schaffen und dabei größere aufstrebende Orte wie Apensen und Harsefeld mit günstigen Bahnhofslagen anzubinden. Ich bin sicher, dass auch das neue Bedienungskonzept in Zusammenhang mit der S-Bahn-Verlängerung diesen Erfolg nicht schmälern wird.

Dieses Erfolgsrezept ist auf die Moorexpress-Strecke zurzeit nur eingeschränkt übertragbar. Die Behebung der oben genannten Mängel weisen eher auf die

Notwendigkeit flächenhaft wirkender Verkehrsmittel hin, die durch schnelle und nachfragegerechte Verbindungen überlagert werden. Nennenswerte Verkehrsbeziehungen zwischen Stade und Bremervörde als Hauptorte gibt es, deren Anbindung an den Ballungsraum Hamburg ist aber bereits über Buxtehude vollzogen. Es spricht einiges dafür, diese Nachfrage zwischen den Nachbarzentren ggf. per Schnellbus herzustellen, wie es ab Jahresende auch zwischen Zeven, Sittensen und Tostedt erfolgt. Dies würde eine attraktive und wirtschaftliche Alternative zum Schienenpersonennahverkehr darstellen. Diese Hauptlinien wären allerdings durch flächenhaft wirkende, differenzierte Angebote (Anruf-Sammel-Taxi, Rufbus) zu ergänzen, um die lokalen Erschließungsmängel zu beheben.

Das löst aber noch nicht eines der Hauptdefizite im ÖPNV im Landkreis, nämlich die zu verbessernde Anbindung von Fredenbeck an Hamburg. Auch hier scheint eine Busanbindung über Horneburg mit möglichst schnellen Fahrten erfolgversprechender als der Weg über Stade.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, soweit einige kurze Aspekte aus Sicht der ÖPNV-Planung für den Landkreis Stade.

So intensiv, wie wir den Erhalt der Schienenstrecke Moorexpress und die Nutzung der touristischen Angebote auf dieser Strecke unterstützen, so skeptisch sind wir bei unserer Einschätzung bezüglich einer kurz- bzw. mittelfristigen Erfolgchance für ein SPNV-Angebot. Langfristig halten wir es aber durchaus für nicht ausgeschlossen, dass auch auf dieser Strecke regelmäßiger Zugverkehr stattfinden wird. Aufgrund derzeitiger Rahmenbedingungen halten wir ein differenziertes Angebot auf der Straße für effizienter und wirtschaftlicher.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

„Moorexpress“ – Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade

Lothar Giesler, Baudirektor Landkreis Stade

Steht der „Moorexpress“ raumordnerisch aktuell auf der Agenda?

I. Bundes- und Landesraumordnung

Die raumordnerischen Perspektiven auf Bundesebene werden durch drei **Leitbilder** bzw. Handlungsstrategien der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) vom 30. Juni 2006 beschrieben:

1. Wachstum und Innovation fördern,
d.h. hier steht der Beitrag der Raumordnungspolitik für die Wirtschafts- und Arbeitsentwicklung im Vordergrund, insbesondere werden die Funktionen der Metropolregionen und deren **Kooperation** mit dem Umland herausgestellt.
2. Daseinsvorsorge sichern,
d. h. es gilt beim demografischen Wandel die **Versorgungsqualitäten** anzupassen. Um die Tragfähigkeit von Einrichtungen zu erhalten, soll das bewährte „Zentrale-Orte-Konzept“ weiterentwickelt werden.
3. Ressourcen bewahren und Kulturlandschaften gestalten,
d.h. dieses Nachhaltigkeitsziel umfasst die Abwägung konkurrierender Nutzungsansprüche sowie den Schutz der natürlichen Ressourcen und des Freiraumes. **Regionalparks** mit der Erholungsfunktion können dieses Leitbild spezifisch konkretisieren.

In der Neufassung des **Nieders. Raumordnungsgesetzes** (Juni 2007) wird in den Grundsätzen dies deutlicher formuliert. Die Standortattraktivität soll in allen Landesteilen durch Anpassung und Modernisierung der Versorgungsstrukturen gesichert und ausgebaut werden. Eine gesicherte Verkehrsinfrastruktur bedeutet für **Mobilität** und Wachstum nämlich die zentrale Voraussetzung.

Die aktuelle Fortschreibung des Nieders. Landesraumordnungsprogramms (Entwurf 2007) greift diese genannten Ziele und Leitlinien auf, u. a.

- partnerschaftliche Regelungen zu den ländlichen Räumen mit den Metropolregionen
- zentralörtliche Versorgungsstrukturen und Daseinsvorsorge
- integrative Verkehrsplanung und Landschaftspflege

Konkretisiert und begründet werden Aussagen zum Schienenverkehr und ÖPNV im Kapitel zur Entwicklung der technischen Infrastruktur und zu raumstrukturellen Standortpotenzialen. Der Schienenverkehr wird als besonders geeignet für eine umweltfreundliche und kostengünstige Abwicklung von Verkehrsvorkommen (einschließlich Güterverkehr) gekennzeichnet. Es werden Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des ÖPNV für erforderlich gehalten, damit der Schienenverkehr (für die räumliche Mobilität), in der Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr im Pkw, größere Anteile im Verkehrsaufkommen übernehmen kann (Angebotsverbesserungen und Ausbau).

In den regionalen Raumordnungsprogrammen sollen die Tragfähigkeit für eine qualitativ angemessene Verkehrsbedienung für alle Benutzergruppen sowie eine bedarfsgerechte Linienführung und Fahrplangestaltung festgelegt werden.

II. Regionalplanung

Im gültigen Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP 2004) des Landkreises Stade wird die Bedeutung der Mobilität für die Raumerschließung ebenfalls herausgehoben:

„Das Angebot an Verkehrswegen, insbesondere durch umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel, muss der Bevölkerung den Zugang zum Arbeits- und Ausbildungsangebot, zu öffentlichen und privaten Dienstleistungen, zu Freizeitangeboten und Erholungsgebieten ermöglichen.“

Der **öffentliche Personenverkehr** wird also nach den regionalen Grundsätzen und Zielen für die Erschließungsfunktion als Alternative zum Individualverkehr gesehen; auch soll er durch geeignete Maßnahmen attraktiver gemacht werden. (Bedienungshäufigkeit; Beachtung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, älterer Menschen und Kinder).

Um das notwendige wirtschaftliche Potenzial zu verbessern, wird aber gleichzeitig gefordert, dass sich die Siedlungsentwicklung vorrangig entlang von Achsen, auf Bahnstrecken mit Haltepunkten vollziehen soll.

Eine Ergänzungsfunktion zur S-Bahn wird durch die Einrichtung von Zubringerdiensten im Raum Stade erkannt. Als konkreter Auftrag wird die Untersuchung zur Wiederaufnahme der Personenförderung auf der Strecke nach Bremervörde über Fredenbeck ausdrücklich aufgeführt (Potenzialanalyse).

Im Regionalen Entwicklungskonzept der Metropolregion Hamburg (**REK 2000**) wurde gleichermaßen das räumliche Prinzip der axialen Entwicklung definiert. Zum Erhalt und zur weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit der zentralen Orte und zum Schutz der Freiräume soll die Siedlungsentwicklung entlang der von und nach Hamburg führenden überregionalen Verkehrswege ausgerichtet werden.

Im Landkreis Stade ist eine solche **Regionalachse** von Hamburg-Harburg über Buxtehude – Horneburg – Stade (Cuxhaven) mit der Abzweigung von Buxtehude nach Harsefeld und Bremervörde vorhanden.

Als wichtiges **Leitprojekt** der Metropolregion wird daher die Verlängerung der S-Bahn nach Buxtehude und Stade bis Ende 2007 politisch einvernehmlich zügig umgesetzt. Verkehrswirtschaftlich verbessert hat sich diese regionale Prioritätensetzung dadurch, dass in den letzten 15 Jahren an dieser Trasse eine beachtliche Ergänzung und Verdichtung der Siedlungsgebiete stattgefunden hat. Die Regionalplanung des Landkreises und die gemeindliche Bauleitplanung haben die dafür erforderlichen planungsrechtlichen Grundlagen vorbereitet. (Siedlungsschwerpunkte in den 90iger Jahren in Harsefeld und Buxtehude, zurzeit größtes Baugebiet des Landkreises in Apensen-Ortsmitte).

Die Strecke Hamburg – Stade – Cuxhaven hat aufgrund ihrer Funktionen, als Anbindung an das Oberzentrum Hamburg, zweifelsohne die wesentlichste Bedeutung für die Wirtschaftsstruktur, den Pendlerverkehr und den Tourismus im Landkreis Stade. Der Ausbau der Verbindung von Stade nach Bremervörde, mit Weiterführung nach

Bremerhaven bzw. Bremen, könnte bei ausreichenden Perspektiven ergänzende Funktionen für die Erschließung des südwestlichen Landkreisgebietes wahrnehmen.

III. Demografischer Wandel

Die Tatsache, dass Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung und durch den demografischen Wandel Auswirkungen auf die Tragfähigkeit der Daseinsvorsorge und öffentliche Infrastruktur haben, hat den Handlungsdruck auf politisch Verantwortliche und Planer erhöht. (Leitprojekt der Metropolregion, Auftaktveranstaltung des Landkreises 2006)

- Schaubild Altersstruktur 2004 und 2021 im Landkreis Stade

Herr Landrat Roesberg zog das Zwischenfazit:

„Die Trends machen deutlich, dass eine verstärkte interkommunale Kooperation für die zukunftsfähige Anpassung der Daseinsvorsorge und für die Sicherung der Standortattraktivität unerlässlich ist.“

Um aktuelle und spezifische Rahmenbedingungen berücksichtigende Planungsdaten zu haben, wurde in diesem Jahr durch den Landkreis eine Bevölkerungsprognose für den Zeitraum bis 2020 in Auftrag gegeben.

Im Kreisgebiet besteht eine Heterogenität zwischen Süd- und Nordkreis. Die Einwohnerzahl wird in den nächsten Jahren (bis ca. 2016) noch insgesamt leicht von 197.000 auf rd. 201.000 anwachsen. (Vergleich 1990 rd. 165.000 Einwohner).

Im Südkreis und entlang der Entwicklungsachsen findet weiterhin eine Zunahme der Bevölkerung statt (Buxtehude, Apensen, Stader Region). In Teilen des Nordkreises wird sich dagegen die Abnahme der Einwohnerzahlen fort – bzw. einsetzen.

- Heterogenitätsbeispiel Apensen – Nordkehdingen – zum Vergleich Fredenbeck
(Verdoppelung bzw. Halbierung der Bevölkerungszahl innerhalb der letzten 5 Jahrzehnte)

Ein wichtiges Steuerungsinstrument ist die **Baulandpolitik**, auch als Grundlage für Investitions- und Standortentscheidungen. Hierbei verfügt die Raumordnung mit dem Zentrale-Orte-Konzept und Siedlungsachsen über bewährte Instrumente, die angesichts der zunehmenden Notwendigkeit von Synergien bei der Infrastruktur und engerer Finanzspielräume an Bedeutung gewinnen.

Die Sicherstellung und Gewährleistung von Mindeststandards fordern insofern die Beratung bzw. Genehmigungspraxis bei Bauleitplänen. Als Vorarbeit erweisen sich integrierte Entwicklungskonzepte in den ländlichen Räumen und städtischen Regionen als sehr hilfreich.

Analysiert man die Bevölkerungs-Prognosendaten entlang der Verbindungsstrecke des Moorexpresses wird deutlich:

- In Stade und Fredenbeck ist auch noch mittel- und langfristig Zuwachs realistisch
- aber weiter westlich gelegene Orte - Haltestellen wie Bremervörde, Gnarrenburg, Worspwede oder Osterholz-Scharmbeck stagnieren nach den amtlichen Prognosen

sen oder haben kontinuierliche Abnahmen zu verzeichnen. (NLS – Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2016, Prognose 2020 - IES).

IV.) Freiwillige Entwicklungskonzepte - Leitbilder *ILEK-Leader Region "Moorexpress – Stader Geest"*

Im Landkreis Stade wurden, motiviert durch die EU-Förderperiode 2007 – 2013 im Zielgebiet 1, räumlich umfassend, freiwillig ländliche und städtische Entwicklungskonzepte mit integrierten und kooperativen Ansätzen erarbeitet.

Das Projekt „Moorexpress“ könnte hierbei, modellhaft als verbindendes und identitätsstiftendes Element mit dem Schwerpunkt Tourismus, die Attraktivität der Region verbessern.

*Weitere Ausführungen hierzu sind dem Vortrag des Landrates M. Roesberg „**Bedeutung des Moorexpresses für den Landkreis Stade** zu entnehmen. (Beispiel für innerregionale Vernetzung, interkommunale Kooperation)*

V.) Bericht Enquete Kommission

Die Enquete-Kommission „Demografischer Wandel“, die aus Mitgliedern des Landtages und Sachverständigen besteht, hat im Auftrag des Nieders. Landtages im Juni 2007 ihren Bericht fertig gestellt.

Die Problematik einer nachhaltigen Daseinsvorsorge und des Verkehrs wird im Analyseteil erläutert.

Ausschlaggebend für die Funktionalität und Tragfähigkeit technischer Infrastruktur, personenbezogener Dienstleistungen und Verkehrssysteme ist danach im **demografischen Wandel** weniger die Entwicklung der absoluten Einwohnerzahlen als vielmehr die Entwicklung der Siedlungsdichte. Dies bedeutet, eine dezentrale flächenhafte Siedlungsentwicklung wirkt sich aufgrund einer günstigen Kostenstruktur tendenziell nachteilig aus.

Es wird herausgestellt, dass Mobilität der bestimmende Faktor im Alltagsleben ist. Hierfür notwendige Verkehrssysteme sind daher ein wichtiger **Standortfaktor** und bilden eine Basis des gesellschaftlichen Lebens.

In den Handlungsempfehlungen fordert die Kommission folgerichtig:

Angesichts demografischer und ökonomische Entwicklungen sind eine stärkere Kooperation von öffentlichen und privaten Akteuren und eine **interkommunale Zusammenarbeit** notwendig.

Insbesondere ist es zur Sicherung der Tragfähigkeit die Koordination von Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung geboten, u. a.

- bestehende Siedlungsstrukturen zu verdichten bzw. zu erweitern, bevor neue Siedlungsflächen im Umland ausgewiesen werden.
- eine Orientierung der Siedlungsentwicklung an vorhandenen Infrastrukturnetzen vorzunehmen.

- eine effizientere Schülerbeförderung als Grundgerüst des ÖPNV zu gestalten, z. B. über Entzerrung des Beförderungsaufkommens durch gestaffelte Anfangs- und Endzeiten an den Schulen.
- Regionalisierungsmittel des Bundes für den bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV einzusetzen.

Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Personennahverkehrsangebotes müssen sich an veränderte Nutzerstrukturen und spezifische regionale Bedürfnisse anpassen und mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge stärker verzahnt werden.

In stagnierenden Regionen ist somit eine stärkere Konzentration der Siedlungsentwicklung an Nahverkehrsachsen notwendig.

VI.) Möglichkeiten im regionalen Handeln –Fazit

Ja, der Moorexpress-Strecke steht grundsätzlich auf der Raumordnungs- Agenda, aber

- Raumordnungspolitik muss angesichts veränderter Rahmenbedingungen künftig stärker spezifische Belange und nachhaltige Bedarfe der Regionen berücksichtigen.
- Fördermittel, u. a. im Rahmen der anstehenden EU-Programme (EFRE, ELER) sollten hierbei vorrangig Impulse setzen und Entwicklungen anstoßen.
- Die Vergabe von öffentlichen Fördermitteln muss an das Vorhandensein regionaler Entwicklungskonzepte (z. B. ILEK-Regionen, Stadt-Umland-Kooperationen) geknüpft sein.
- Potenziale und Entwicklungschancen, eine interkommunale Kooperation sowie integrative Betrachtungsweisen wären dabei überprüfbare **qualitative Anforderungen**.

Die Kommunen benötigen hierzu zweifelsohne Hilfestellungen. Konkret für die Realisierungschancen des Moorexpresses bedeutet dies, die regionalen Akteure müssen sich zu gemeinsamen Entwicklungszielen bekennen und Prioritäten bei der Umsetzung setzen.

Im wachsenden Wettbewerb um Einwohner wird es zukünftig mehr darum gehen, **attraktive Standortqualitäten** zu entwickeln.

Das übergemeindliche Projekt Moorexpress und die „Brückenfunktion“ über Landkreise hinweg haben im Wettbewerb der Regionen nur dann eine Realisierungschance, wenn nach der Ideenphase und einer positiven Machbarkeituntersuchung gemeinsame politische Handlungsstrategien vereinbart werden. Die enge Einbindung der Landesnahverkehrsgesellschaft sowie der EVB und der VNO (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe, Verkehrsgesellschaft), als fachliche und betriebliche Partner, müssen ebenso gewährleistet sein wie auch die Kooperation mit der benachbarten Region „LAG – Osterholz“.

Die drei berührten Landkreise sollten im Rahmen ihre Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten in überregionalen Planungsprozessen (z. B. Metropolregion) das gemeinsame Ziel einbringen, damit neben der Tourismusförderung die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung (Güterverkehr) an dieser Achse eine Perspektive erhält.

Realistisch erscheint zunächst über die Leader-Kooperation eine Stärkung der Tourismuswertsetzung in einer reizvollen Kultur-Natur-Landschaft (Regionalparkgedanke der Metropolregion). Aber es scheint zumindest auf der Strecke zwischen Stade und Bremervörde die Erweiterung um einen regelmäßigen Personennahverkehr mit modernen Nahverkehrstriebwagen wirtschaftlich möglich. Dafür müsste der Schülerverkehr als Basisbedienung genutzt und konsequent Baugebiete (z. B. Neubaugebiet Riensförde – Stade, Fredenbeck) an Haltepunkten zügig realisiert werden.

Eine Weiterverbindung nach Bremerhaven ist durch die vorhandene EVB Strecke Buxtehude nach Bremerhaven gegeben. Eine Fortführung nach Bremen sollte vom Ergebnis der Revitalisierungsuntersuchung abhängig gemacht werden.

Die Rahmenbedingungen für eine solche Verbesserung des „Moorexpresses“ würde einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des ländlichen Raumes, eine Aufwertung der Mittelzentren Stade bzw. Bremervörde bedeuten und auch die Brückenfunktion zwischen den Metropolregionen Hamburg und Bremen beleben.

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit

Stade, den 19.10.2007
Landkreis Stade
L. Giesler

Anlagen

- Schaubild Altersstruktur 2004 – 2010
- Heterogenitätsbeispiele

Moorexpress – Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade



- Bundes- und Landesraumordnung
- Regionalplanung im Landkreis
- Demographischer Wandel 2020
- (Freiwillige integrierte Entwicklungskonzepte)
- Bericht Enquete-Kommission (Landtag)
- Fazit – Möglichkeiten im regionalen Handeln

„Steht der Moorexpress aktuell auf der raumordnerischen
Agenda?“

Moorexpress – Raumordnerische
Rahmenbedingungen im Landkreis Stade

Bundes- und Landesraumordnung

- Leitbilder der Ministerkonferenz 2006
 - Metropolregionen – Kooperation mit Umland
 - Daseinsvorsorge – Versorgungsqualität
 - Kulturlandschaftsgestaltung - Regionalparks
- Neufassung Nieders Raumordnungsgesetz – „Mobilität“
- Fortschreibung Landes-Raumordnungsprogramm 2007
 - Partnerschaftliche Regelungen
 - Zentralörtliche Versorgungsstruktur
 - Integrative Verkehrsplanung - Landschaftspflege

Moorexpress – Raumordnerische
Rahmenbedingungen im Landkreis Stade

Regionalplanung

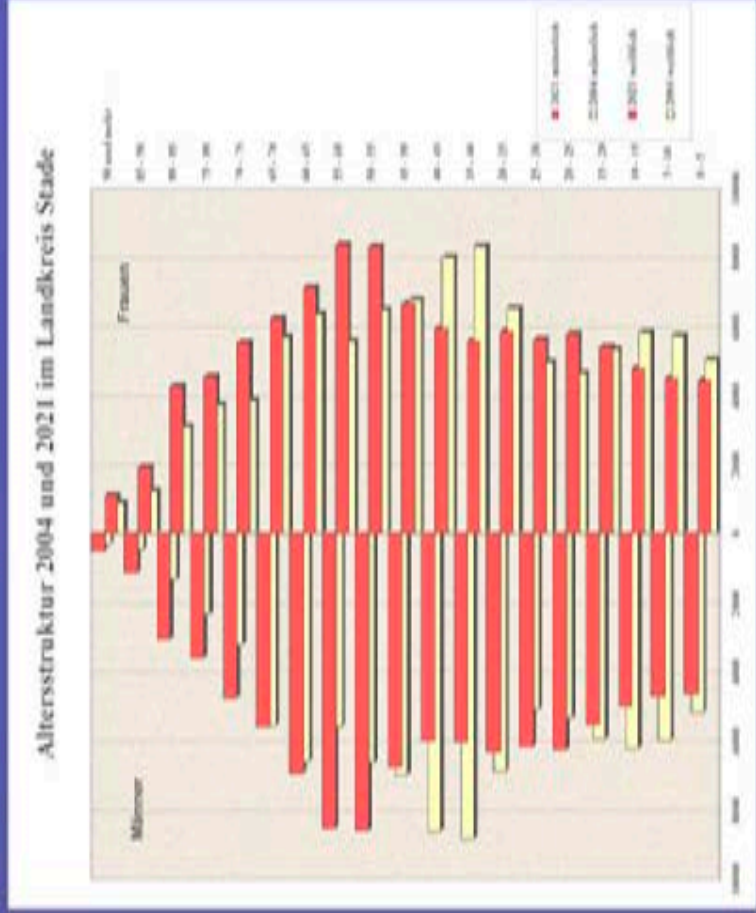
- Regionales Raumordnungsprogramm 2004
 - Öffentlicher Personennahverkehr mit Erschließungsfunktion
 - Ergänzungsfunktion – Zubringer

- REK 2000 – Metropolregion Hamburg
 - Prinzip der achsialen Entwicklung
 - Regionalachse
 - Leitprojekt S-Bahn

Moorexpress – Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade



Demographischer Wandel



➤ Auftaktveranstaltung des Landkreises am 22. Mai 2006

Moorexpress – Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade



Bevölkerungsprognose 2020 Heterogenität - Beispiele

Apensen



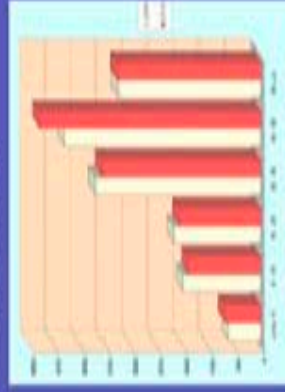
- starke Zunahme der Einwohnerzahl
- Zunahme der Zahl der Kinder und Schüler
- Zunahme der Zahl der erwerbstätigen Bevölkerung

Nordkehdingen



- starke Abnahme der Einwohnerzahl
- Abnahme der Schülerzahl
- starke Abnahme der älteren Bevölkerung

Fredenbeck



- Zunahme der Einwohnerzahl
- leichter Zuwahme der Kinder im Kindergartenalter
- starke Zunahme der ältesten erwerbstätigen Bevölkerung

- Steuerung durch Baulandpolitik als Grundlage für Investitions- und Standortentscheidungen
- Zuwachs in Stade und Fredenbeck, Stagnation bzw. Abnahme in Bremervörde, Gnarrenburg, Wörpswede, Osterholz

Moorexpress – Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade

- Freiwillige Entwicklungskonzepte – Leitbilder
 - Integrierte ländliche Entwicklungskonzepte
 - städtische Entwicklungskonzepte, zentrale Orte
- integrative, kooperative Ansätze
- Moorexpress als Beispiel für innerregionale Vernetzung, interkommunale Kooperation

➔ Vortrag Landrat Roesberg

Moorexpress – Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade



Bericht Enquete – Kommission 2007 „Demografie und Daseinsvorsorge“

- Funktionalität und Tragfähigkeit
 - technische Infrastruktur, Verkehrssysteme, personenbezogene Dienstleistungen
 - Standortfaktor, Verkehrssysteme - Mobilität
- Handlungsempfehlungen
 - Koordination von Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung
 - Verzahnung ÖPNV mit Daseinsvorsorgeeinrichtungen

Moorexpress – Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade

Fazit:

Moorexpress steht im Grundsatz auf Agenda – Aber:

- veränderte Rahmenbedingungen, spezifische Belange
- Fördermittel als Impulsgeber
- Regionale Entwicklungskonzepte, Einbeziehung aller Akteure
- Qualitative Anforderungen
- Wettbewerb um attraktive Standortqualitäten

Realisierungschancen

- Potenzialanalyse – Machbarkeitschancen
- gemeinsame Handlungsstrategien
- Strecke Bremervörde – Stade „plus – x“

Moorexpress – Raumordnerische Rahmenbedingungen im Landkreis Stade



- Stärkung des ländlichen Raumes
- Aufwertung der Mittelzentren Stade, Bremervörde
- Belebung der „Brückenfunktion“ zwischen Metropolregionen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Mit der Bahn von Stade nach Bremen –

19. Oktober 2007

täglich mit dem Moorexpress

Studientagung im Rathaus in Stade

Chancen einer Schienenverbindung (für)

Stade – Bremen/Bremerhaven

Dipl.-Ing. Kersten Schröder-Doms, Stadtbaurat Stadt Stade



Chancen einer Schienenverbindung

Stade – Bremen/Bremerhaven

CUXHAVEN

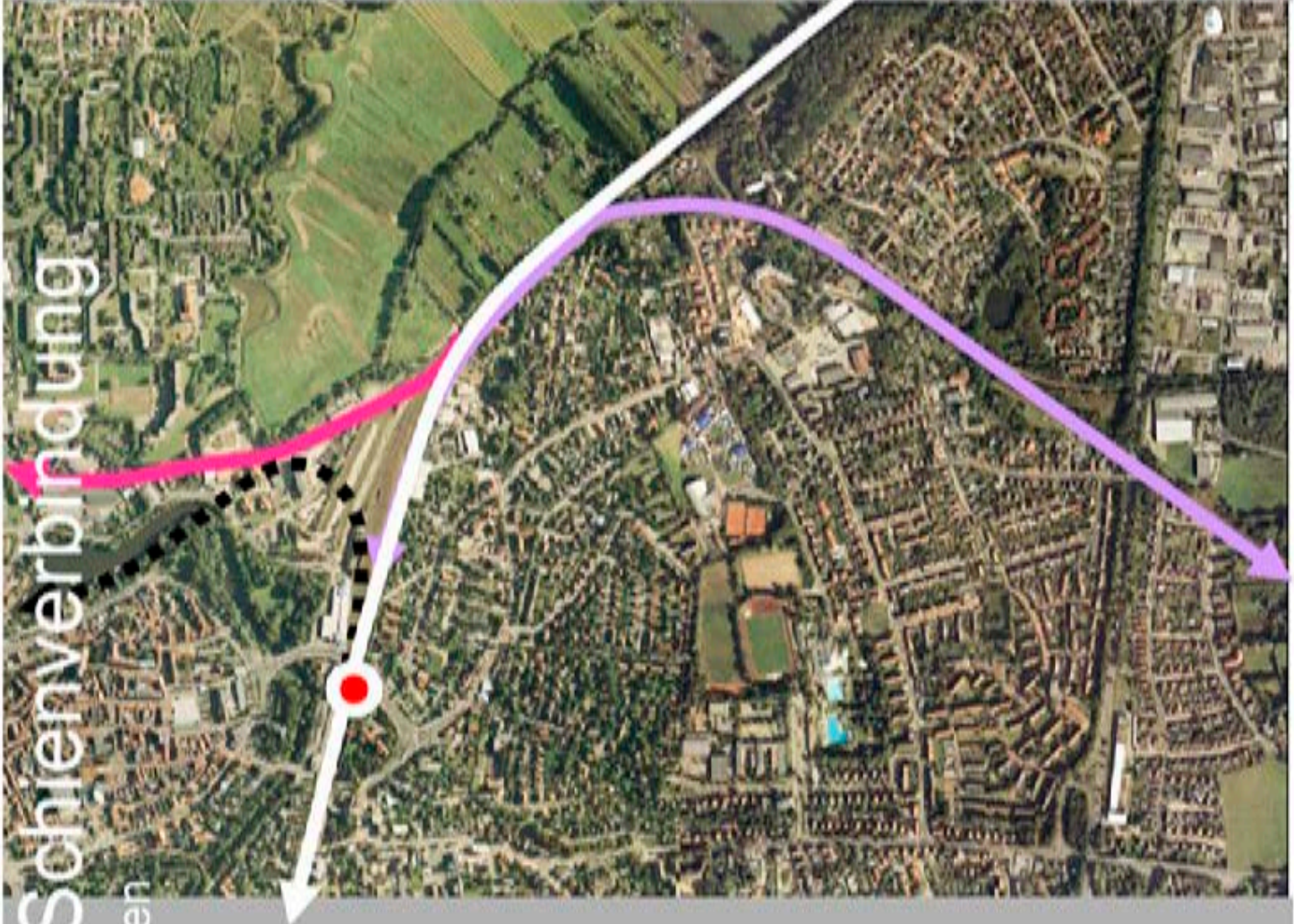
1881 Eisenbahn Cuxhaven/Stade/
Harburg

1886 Eisenbahn
Stade/Bremervörde

1897/99 Kehdinger Kreisbahn
1936 stillgelegt

1951/52 Industriebahn

HARBURG



Mit der „StadeBahn“ durch die Stadt und aufs Land

Studie der TU Harburg: Den öffentlichen Nahverkehr stärken

Stade (je). Das Jahr 2001 aus Sicht junger Städteplaner: Eine knallrote „StadeBahn“ düst auf Schiene und Straße von Stade nach Hemmoor und Cuxhaven. Vier Haltestellen in der Stade bilden den Kern eines netztes Bussystem mit kurzem Takt und attraktiven Haltestellen lockt auch frühere Autofahrer in die weichen Sitze. Fußgänger haben mehr Zebrastreifen, Radler ein durchgängiges Netz, Autos ein Tempolimit von 30.

Elf Studenten der Technischen Universität Hamburg-Harburg feilten auf Wunsch der Stadt ein Jahr lang an einem integrierten Konzept. Menschen- und umweltfreundlich wollen sie den Verkehr von morgen gestalten, ein gleichberechtigtes Nebeneinander aller Beförderungsmittel schaffen. Und das heißt: Weg vom (Zweit-)Wagen hin zu (Taxi)-Bus und Bahn. Ganz im Sinne der Schüler-AG vom Hohenwedel, die seit Jahren mit Power und Phantasie für die „Stadtbahn“ wirbt.

Sie werden viel zu lesen haben, die Bauräte und Politiker aus Stade und umzu. Einen 200-Seiten-Bericht kündigten Siska Simon aus

Kutenholz und ihre Kommilitonen für Mitte Dezember an. Am Donnerstag präsentierten sie im Rathaus die Eckdaten. Unter den Zuhörern Politiker und Verwaltungsexperten, die sich von der Studie und dem Projekt begeistern ließen, war auch Dr. Dittmar Machula.

Schon die Bestandsaufnahme gibt Denkanstöße satt: Zu viele und nicht ausgelastete Parkplätze zählten die Studenten in Stade, vergeblich suchten sie ein zusammenhängendes Netz für Radler, zu oft müssen diese den Weg mit Fußgänger teilen. „Da sind Konflikte programmiert“, resümiert Martina Henke.

Das Busliniennetz ist relativ dicht, aber nur an Wochentagen. In Stade hängen zu viele Busse mit im Stau. Es fehlen eigene Spuren, der Komfort an den Haltestellen ist mauer. Eckart Frohne belegte es mit einem Foto aus der Sachsenstraße. Traurig steht dort ein dürrer Pfahl mit einer einzigen Information.

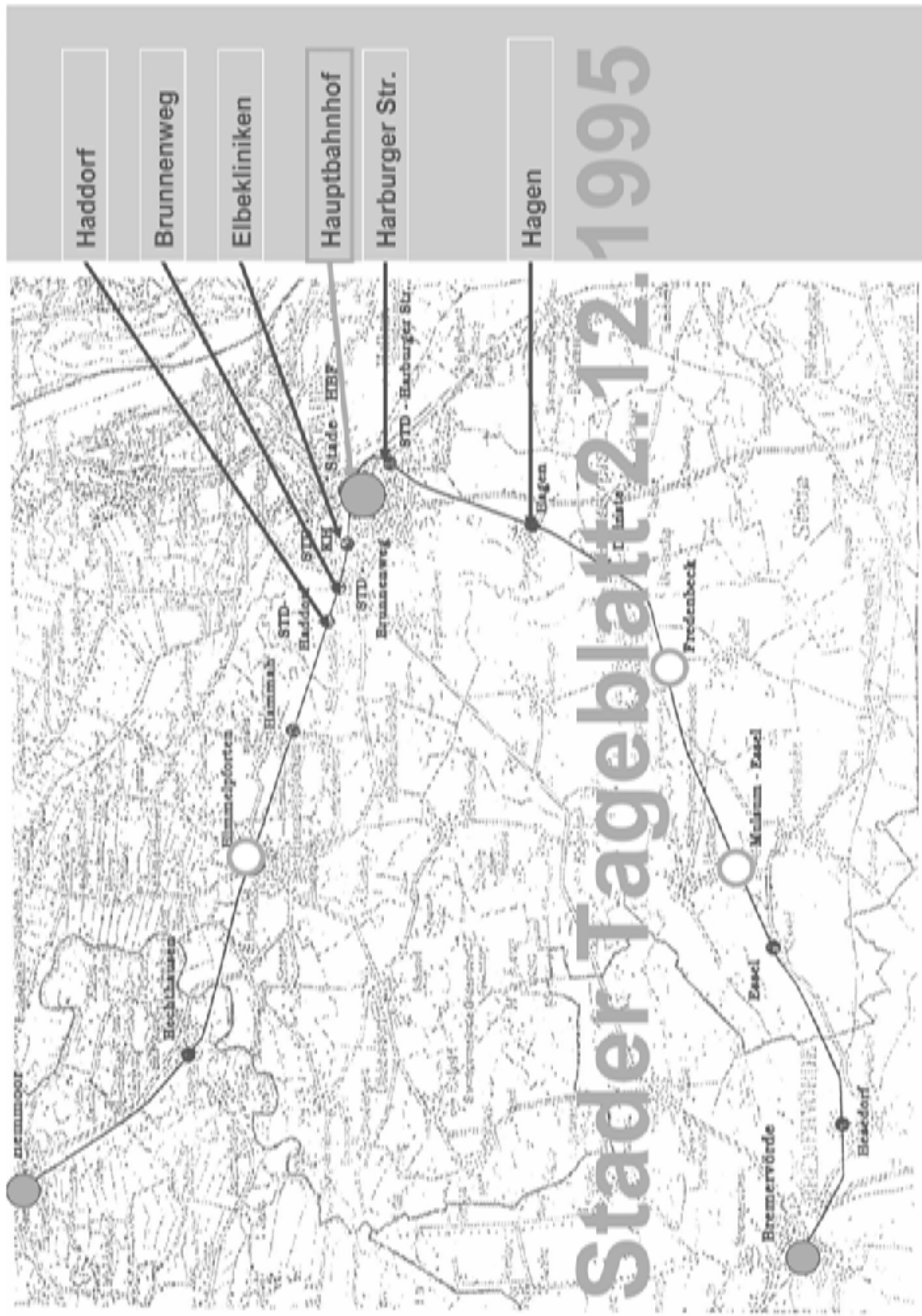
Eine Stadtbahn, also die moderne Art für Zwei-Spur-Straßenbahn, nur für Stade rechne sich nicht, legte Ulrike Thomas dar. Zu klein ist die Fläche, zu gering das Poten-

tial. Aber als ideal empfinden die Planer den Betrieb von drei „Regionalsprintern“ auf reaktivierten Strecken nach Hemmoor und Bremerförde. Städteplaner können in Stade Kinder spielen, außer am Bahnhof Haltestellen auf der Harburger Straße, am Krankenhaus, am Brunnenweg und in Haddorf haben, Himmlerforten, Fredenbeck und Mulsheim-Essel haben Übergänge im Schienenverkehr der Deutschen Bahn und zum regionalen Busnetz.

Den Stader Hauptbahnhof sehen die Studenten als Systemknoten. Natürlich gehört auch genau hier der zentrale Omnibus-Platz hin. Das Liniennetz im Stadtverkehr haben sie neu strukturiert, den Takt auf 20 Minuten verkürzt. Haltestellen sind geradezu Treffpunkte: optisch reizvoll, bequem zum Sitzen, mit vielen und klaren Infos.

Überhaupt die Infos: Eine attraktivere Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs muß einhergehen mit strategischem Marketing und offener Beratung. Das Potential an Nutzern ist größer als angenommen, das zeigen andere Städte und Regionen. Wer ausreichend investiert und wirbt, gewinnt ganz neue Zielgruppen.

Stadtmagazin 21/1995



Stader Tageblatt 2.12.1995

- Haddorf
- Brunnenweg
- Elbekliniken
- Hauptbahnhof
- Harburger Str.
- Hagen

Mit der „StadeBahn“ quer durch die Stadt und raus aufs Land. Diese Skizze zeigt Linienführung, Bahnhöfe und Haltepunkte im Verkehrskonzept, das Studenten der TU Hamburg-Harburg entwarfen.

Sternstunde der Paradiesvögel: Straßenbahn ist da

Bahntrassen bereits in Plänen verzeichnet

Stade (tn). Der rotweiße Straßenbahnwagen Nummer 3462 rollt heute halb reise am Sonnabend ein Breitere auf das Abstellgleis des Stader Güterbahnhofes. Joachim Fielitz und die Mitglieder seiner Projektgruppe „Stade-Bahn“ der Hauptschule Hohenwedel genießen diesen Augenblick. Nach sechs Jahren engagierter Arbeit haben sie es geschafft. Seit Sonnabend besitzt Stade eine eigene Straßenbahn - gestiftet von der Bremer Städtischen AG.

Schon am Freitag morgen hatte der Transport des 20 Tonnen schweren Wagens in Bremen begonnen. In Stade angekommen, brachte die Besatzung des Wagens nach 25 Jahre altem Brauch die Bremsen zum stillstopp. Nach einer kurzen Überführung nach Stade. Das Problem: Auch diesen Weg konnte die Straßenbahn nicht eigenständig rollen, weil Kupplung von Lok und Wagen nicht zu verbinden waren und das Bremssystem nicht funktionieren sollte. „Ursprünglich wollten wir, daß die Straßenbahn selbständig von Bremen nach Stade fährt. Als Wertebeton mit vielen Prominenten“, sagte Hans Hartkens, der mit Fielitz die Projektgruppe leitet. Des-

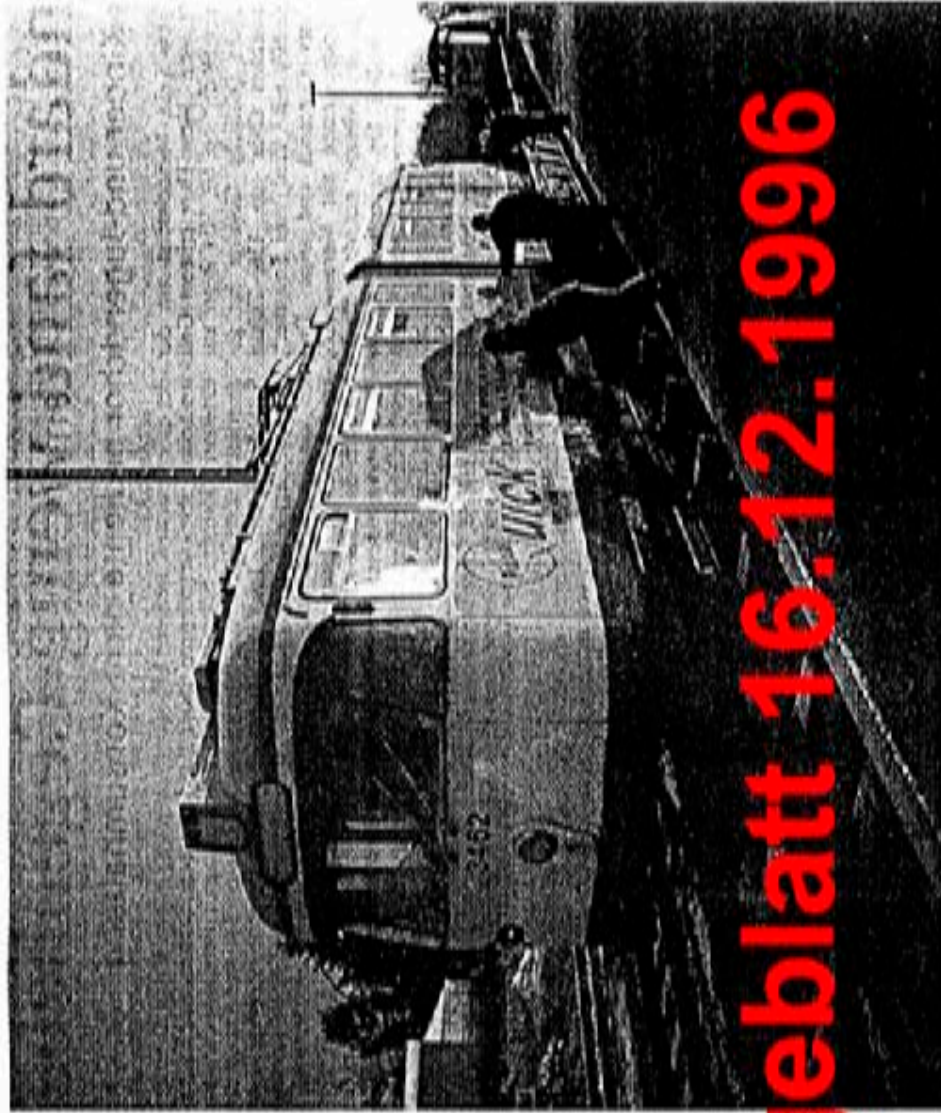
halb reise am Sonnabend ein Breitere auf das Abstellgleis des Stader Güterbahnhofes. Joachim Fielitz und die Mitglieder seiner Projektgruppe „Stade-Bahn“ der Hauptschule Hohenwedel genießen diesen Augenblick. Nach sechs Jahren engagierter Arbeit haben sie es geschafft. Seit Sonnabend besitzt Stade eine eigene Straßenbahn - gestiftet von der Bremer Städtischen AG.

halb reise am Sonnabend ein Breitere auf das Abstellgleis des Stader Güterbahnhofes. Joachim Fielitz und die Mitglieder seiner Projektgruppe „Stade-Bahn“ der Hauptschule Hohenwedel genießen diesen Augenblick. Nach sechs Jahren engagierter Arbeit haben sie es geschafft. Seit Sonnabend besitzt Stade eine eigene Straßenbahn - gestiftet von der Bremer Städtischen AG.

halb reise am Sonnabend ein Breitere auf das Abstellgleis des Stader Güterbahnhofes. Joachim Fielitz und die Mitglieder seiner Projektgruppe „Stade-Bahn“ der Hauptschule Hohenwedel genießen diesen Augenblick. Nach sechs Jahren engagierter Arbeit haben sie es geschafft. Seit Sonnabend besitzt Stade eine eigene Straßenbahn - gestiftet von der Bremer Städtischen AG.

halb reise am Sonnabend ein Breitere auf das Abstellgleis des Stader Güterbahnhofes. Joachim Fielitz und die Mitglieder seiner Projektgruppe „Stade-Bahn“ der Hauptschule Hohenwedel genießen diesen Augenblick. Nach sechs Jahren engagierter Arbeit haben sie es geschafft. Seit Sonnabend besitzt Stade eine eigene Straßenbahn - gestiftet von der Bremer Städtischen AG.

halb reise am Sonnabend ein Breitere auf das Abstellgleis des Stader Güterbahnhofes. Joachim Fielitz und die Mitglieder seiner Projektgruppe „Stade-Bahn“ der Hauptschule Hohenwedel genießen diesen Augenblick. Nach sechs Jahren engagierter Arbeit haben sie es geschafft. Seit Sonnabend besitzt Stade eine eigene Straßenbahn - gestiftet von der Bremer Städtischen AG.



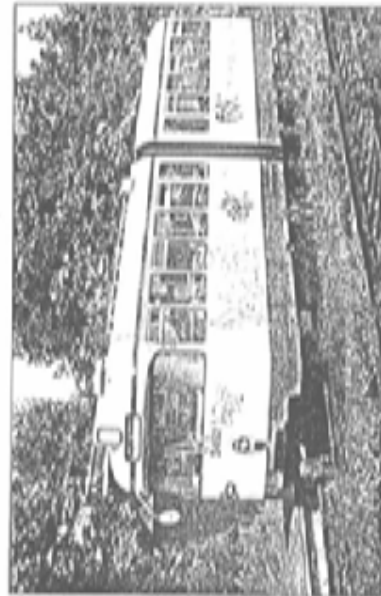
Stader Tageblatt 16.12.1996

Ein Spezialunternehmen brachte die 25 Jahre alte Straßenbahn von Bremen nach Stade. Die Arbeitsgruppe um Joachim Fielitz hofft auf den baldigen Einsatz auf der Schiene. Foto: Tripmaker

haben uns auch alle als Paradiesvögel bezeichnet. Heute sind unsere Bahntassen in den Plänen des Baues verzeichnet“, sagt Fielitz.

Was wird aus dem Güterbahnhof?

Auch im Rathaus hat man von Verkaufsabsichten gehört: Gleis für Stadtbahn gekündigt



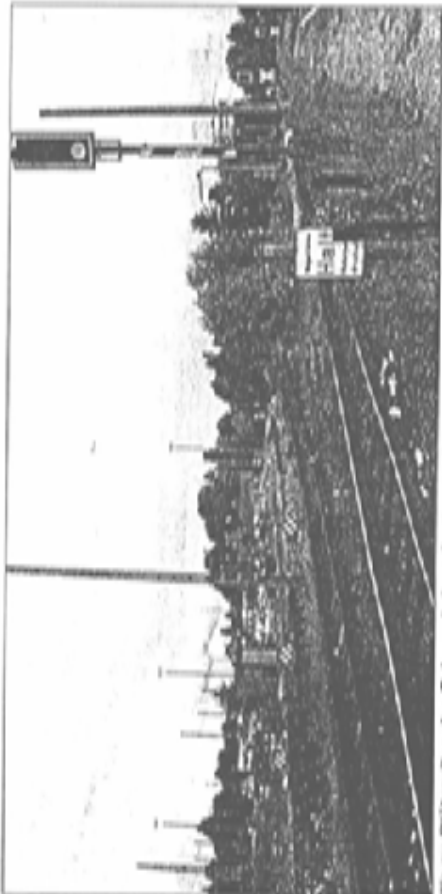
ic. STADE. Da kommt, allem Anschein nach, ein neues „großes Thema“ auf die Stader Kommunalpolitik zu: Die Deutsche Bahn AG soll sich nach WOCHENF-Informationen mit der Absicht tragen, das Güterbahnhofsgelände in Stade - oder zumindest Teile davon - zu verkaufen.

„Das haben wir auch gehört“, bestätigt Stadtbaurat Kerstin Schröder-Doms auf Anfrage. Allerdings liegen ihm noch keine greifbaren Informationen vor. Beim Immobilien-Management der Bahn AG in Hamburg waren auch keine handfesten Auskünfte zu bekommen: Konkrete Pläne gibt es derzeit nicht, es habe aber bereits Gespräche darüber gegeben, heißt es dort, bevor die Mitarbeiterin für weitere Informationen an die Pressestelle verweist. Da Mängel des Teils bei mehreren Versuchen verwickelt sind, ist es nicht auszuschließen, dass alles ein Stück weiter geht.

Die Bahn AG als Verkäuferin noch ein potenzieller Erwerber vorliebe. Die Planungshorizonte liegt bei der Stadt. Bisher gibt es keine verbindliche Bauleitplanung für den Bereich“, betont Stadtbaurat

Schröder-Doms. Auf die potentiellen Nutzungsmöglichkeiten angesprochen, meint er: „Im Prinzip ist das alles ein Stück weiter, das die Stadtbahn-Doms meint, dass die künftige Nutzung zunächst Gegenstand einer politischen Diskussion sein müsste.

Erste Konsequenz der Konzessions-„umsetzung“ - nächst noch „mutmaßlichen“ - Bahn-Pläne? Der Stadt Stads fast haben.“ Zu dieser „ultima ratio“



Wo zu Blüthen des Bahnverkehrs einst reger Rangierbetrieb herrschte, bestimmt heute Tristesse das Erscheinungsbild: Von nennenswerten Umschlagsschneidern können die Blumen und Kräuter, die zwischen den Gleisen sprießen, jedenfalls nicht

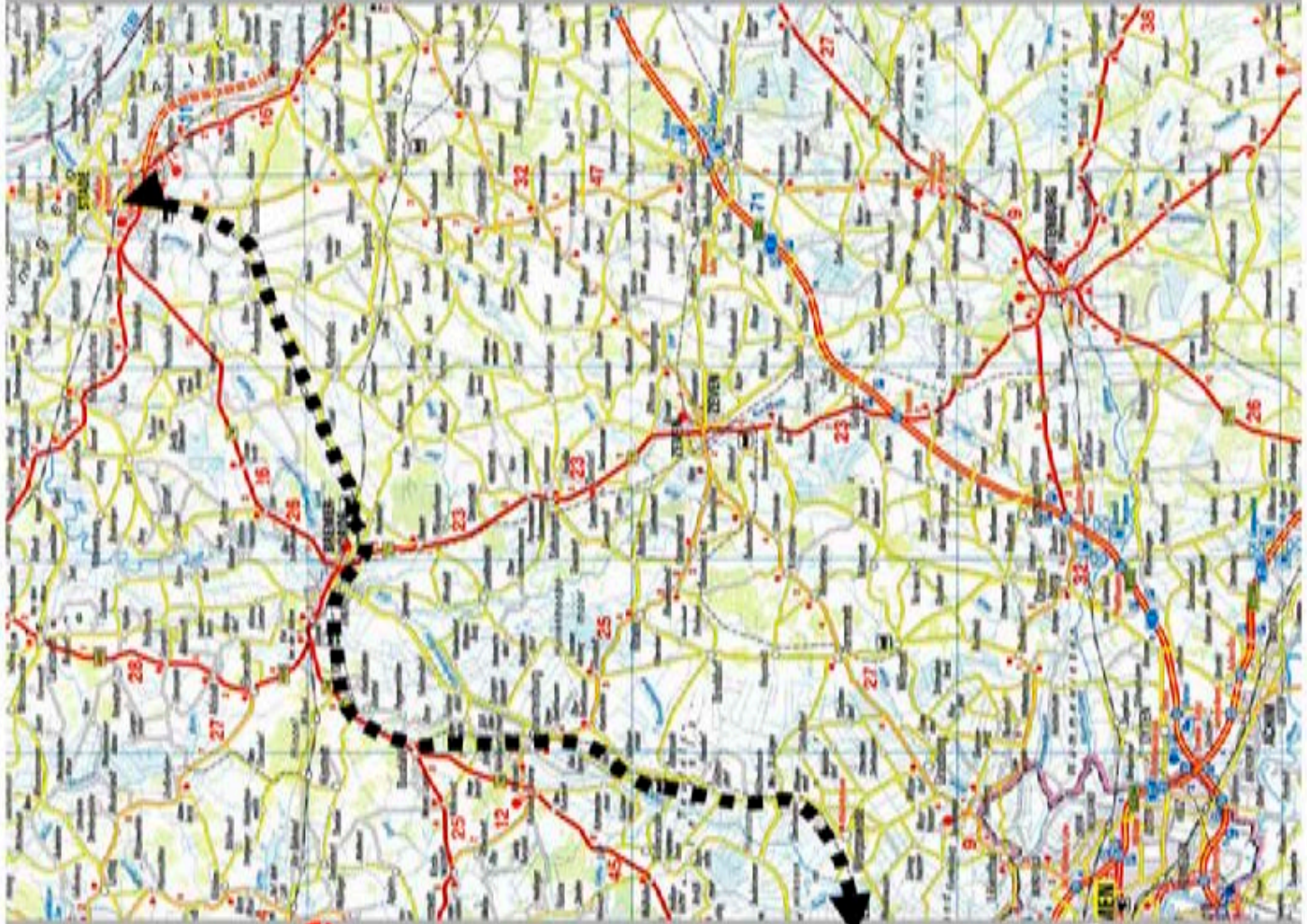
Foto: hr

Stadtbahn-Projekt

(hr). Vor etwa zehn Jahren hatten Schüler der Stader Hauptschule Hohenstedt die Idee, eine Stadtbahn für Stade zu planen. 1993, nach einer ersten Phase, in der das Projekt in Stade noch nicht so recht ernst genommen wurde, gelang der Durchbruch: Das Schulprojekt gewann das Umweltspreis des WWF, der den Schülern damals von Heinz Sielmann überreicht wurde. Zur 1.000-Jahr-Feier der Schwingezeit erbaute die Stadt Karlsruhe ein Jahr später zwei Stadtbahnzüge, die eine Woche lang zwischen Stade und Homburg pendelten, wie es die Schüler zuvor geplant hatten. 1996 bekam die Projektgruppe der Stadtbahn AG den Auftrag, ein Rathaus des Umwelts aufwendig restauriert und ausgebaut.

möchte Schröder-Doms auch deshalb ungern großen, weil die Schüler, die an der Bahn gearbeitet hätten, viel Arbeit in das „angeregte Schulprojekt“ investiert hätten: Sie haben die Bahn und deren Umfeld - es entstand ein hölzernes Wurfhäuschen - aufgemöbelt.

Im Rathaus warnt man derzeit noch auf eine Antwort der Schule auf die Frage, ob das Projekt auch nach dem Weggang des dabei federführenden Lehrers weitergeführt werden soll oder nicht. Falls ja, so verspricht Schröder-Doms einen anderen Stellplatz für das zwischen von Spray-Altsachen gezeichnete Schienenfahrweg. Auch wenn die Schule kein Träger mehr haben sollte, müßten die Tage der alten Stadtbahn nicht gezählt sein: Es gebe diverse Interessenten, die die Bahn übernehmen wollten, weiß der Stadtbaurat.



Stade

Bremervörde

Osterholz

Worpswede

Bremen

STADT STADE

Chancen einer Schienenverbindung

Stade – Bremen/Bremerhaven

Metronom

CUXHAVEN

Industriebahn

HH

S-Bahn

Metronom

SCHWAMSENSEE

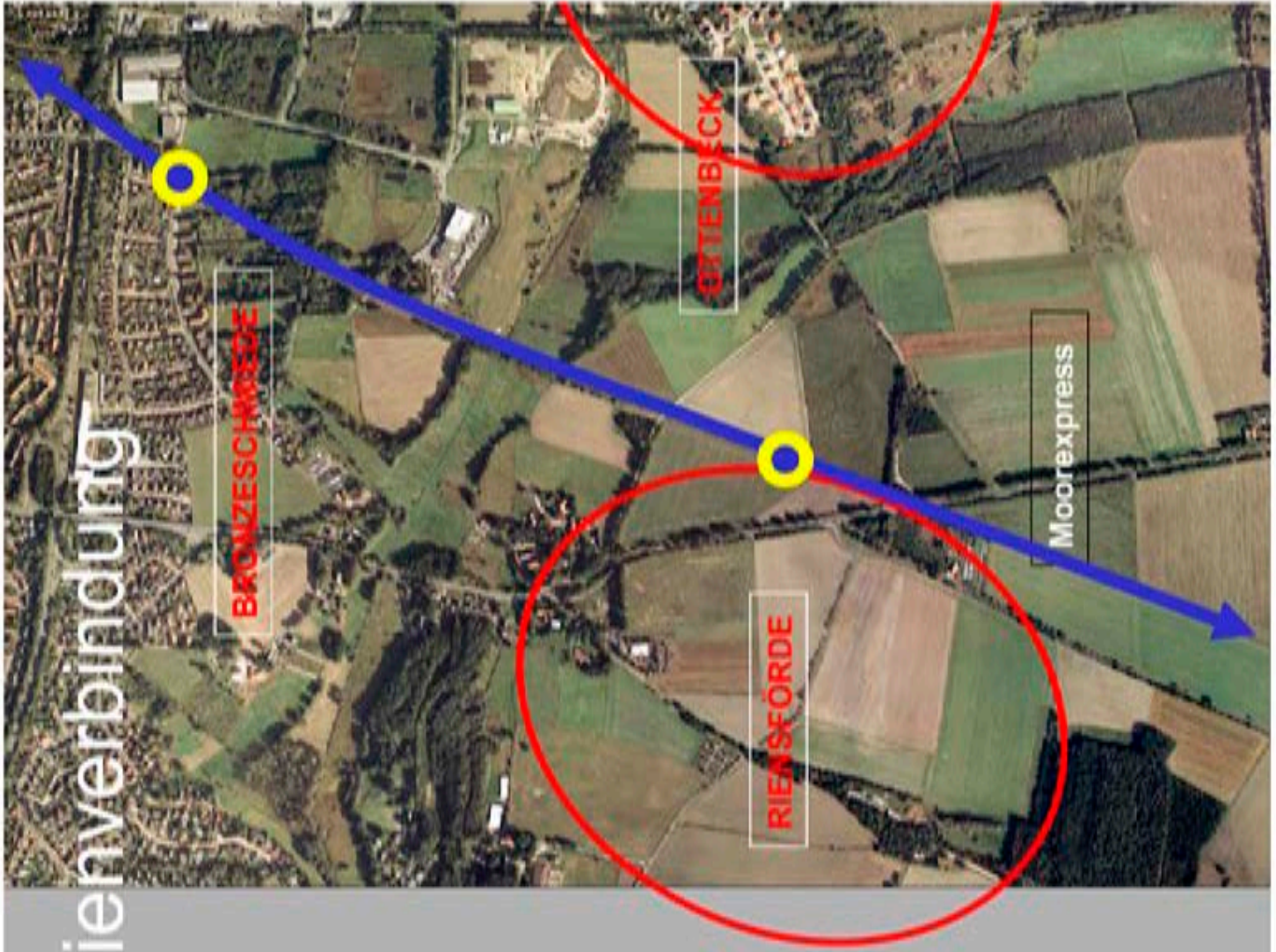
Moorexpress

SACHSENVIERTEL

BRONZESCHMIEDE

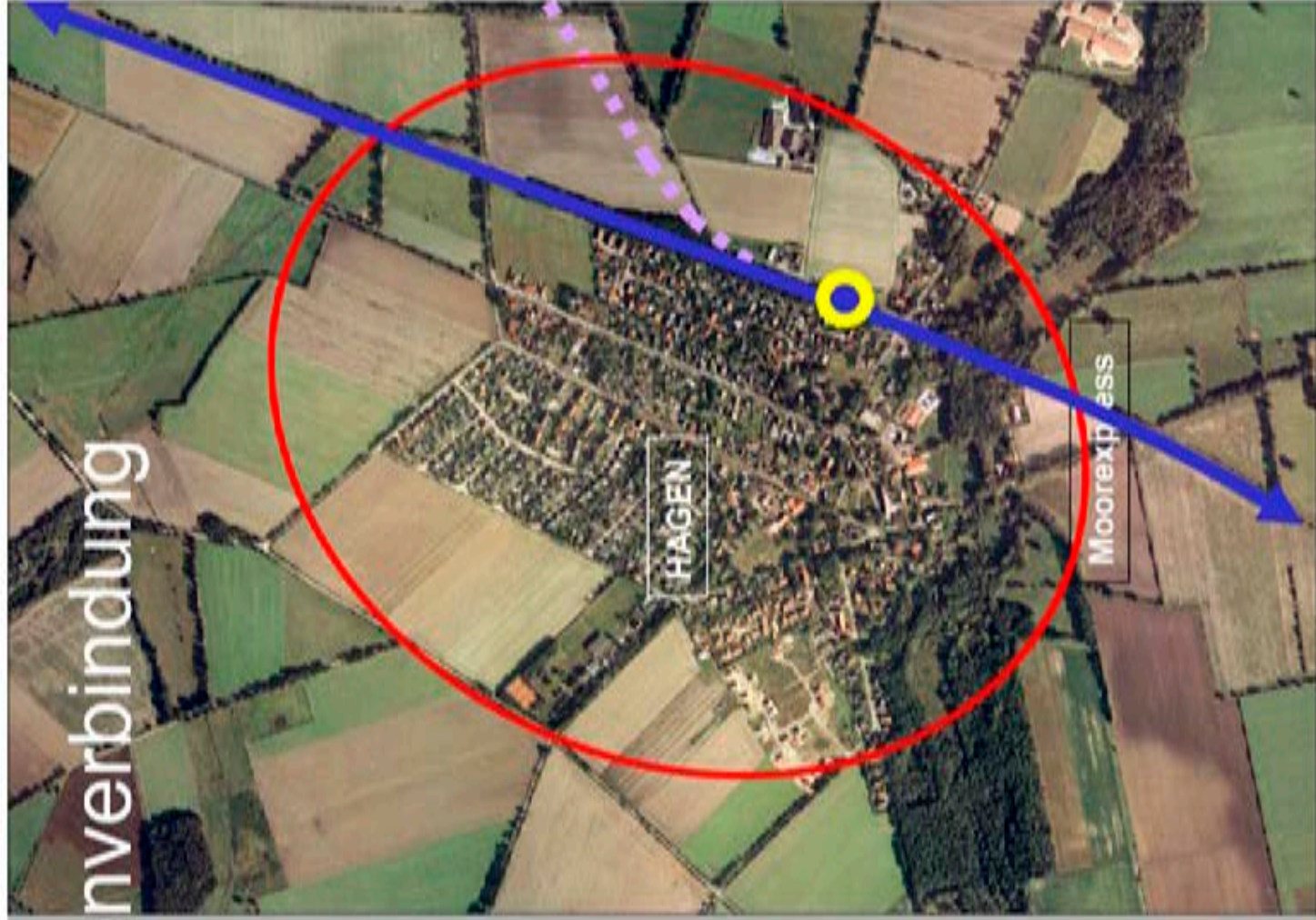
Chancen einer Schienenverbindung

Stade – Bremen/Bremerhaven



Chancen einer Schienenverbindung

Stade – Bremen/Bremerhaven



Chancen einer Schienenverbindung

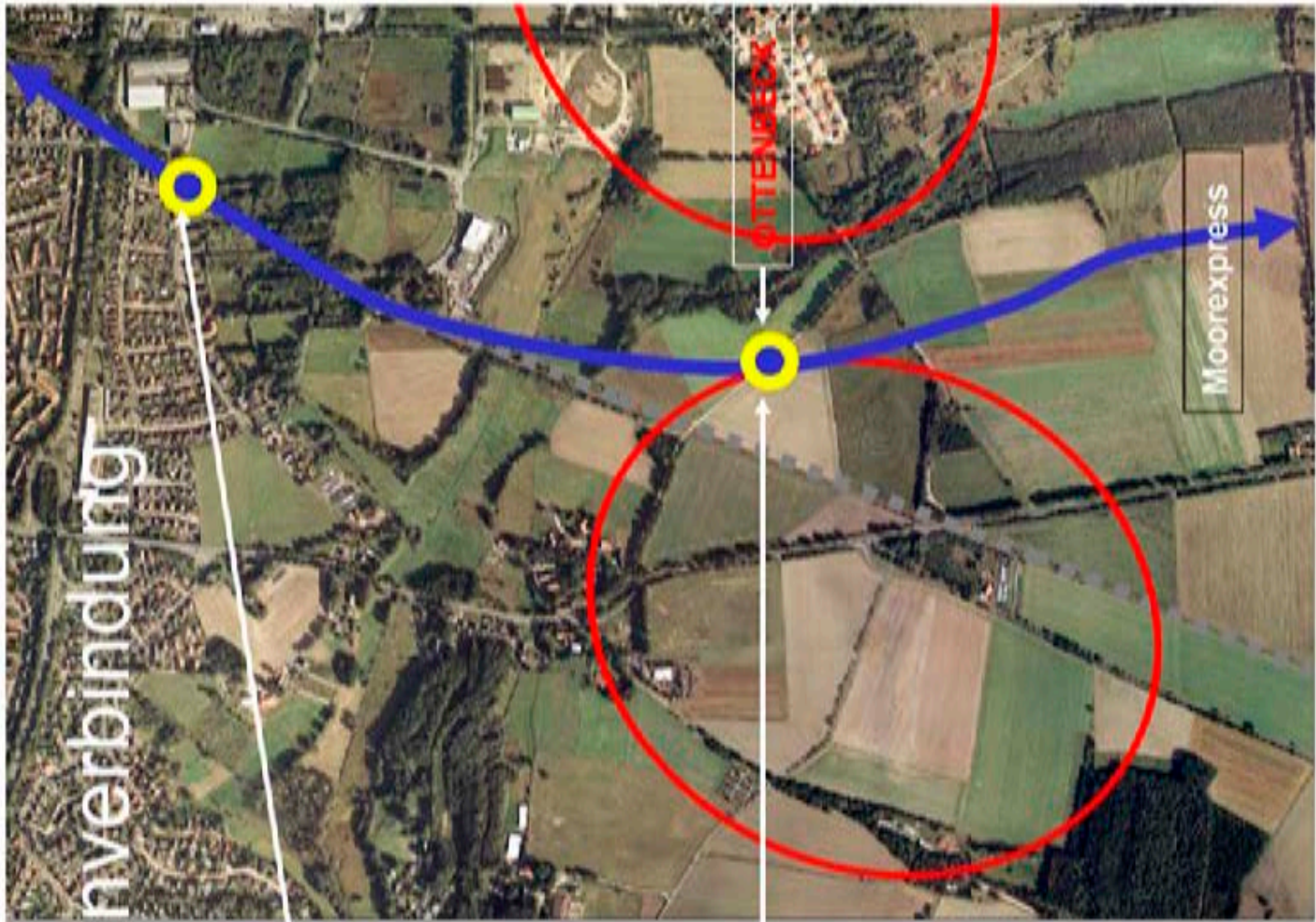
Stade – Bremen/Bremerhaven

BRONZESCHMIEDE

RIENSFÖRDE

OTTENBECK

Moorexpress



Chancen einer Schienenverbindung

Stade – Bremen/Bremerhaven

RIENSFÖRDE

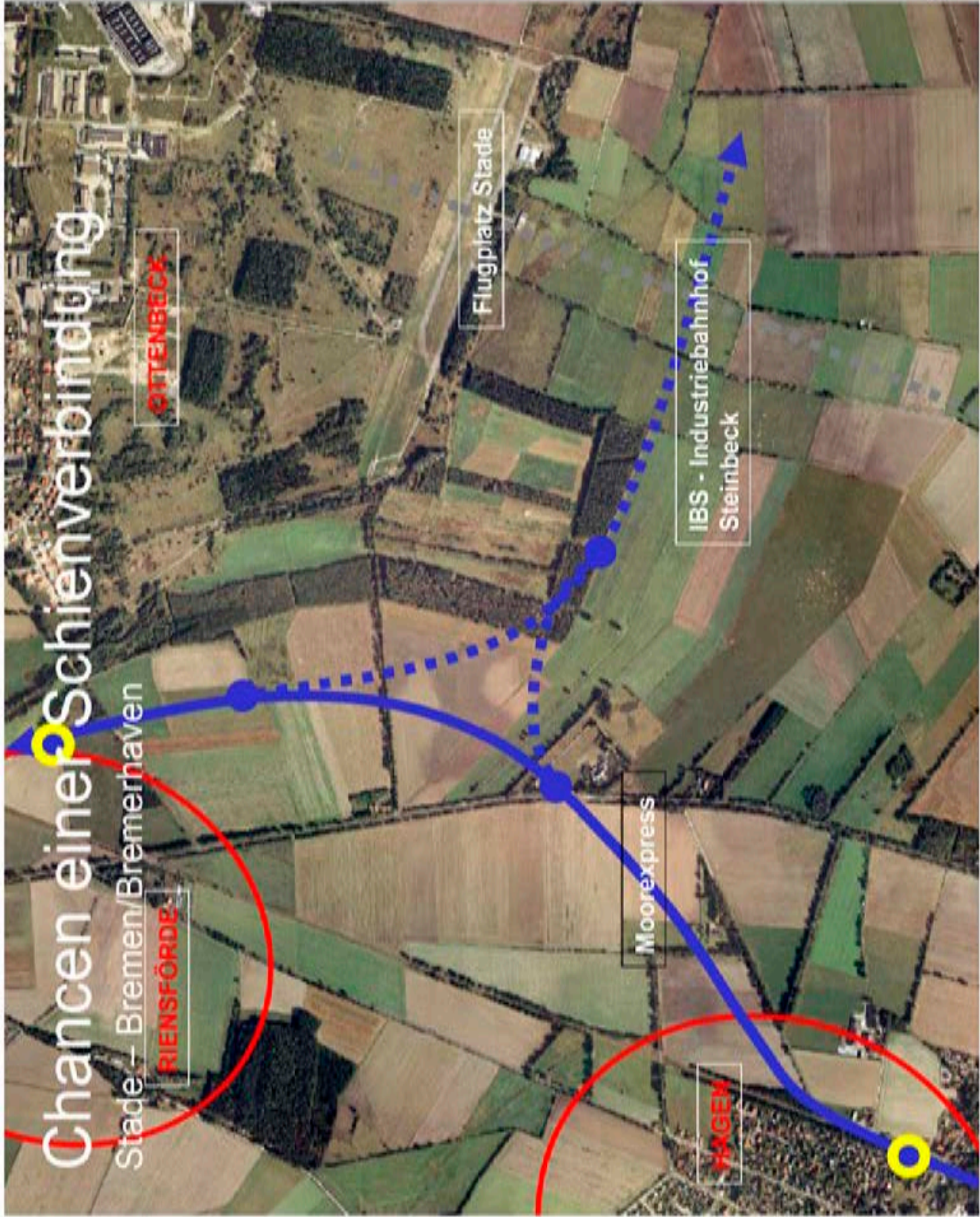
OTTENBECK

Flugplatz Stade

IBS - Industriebahnhof
Steinbeck

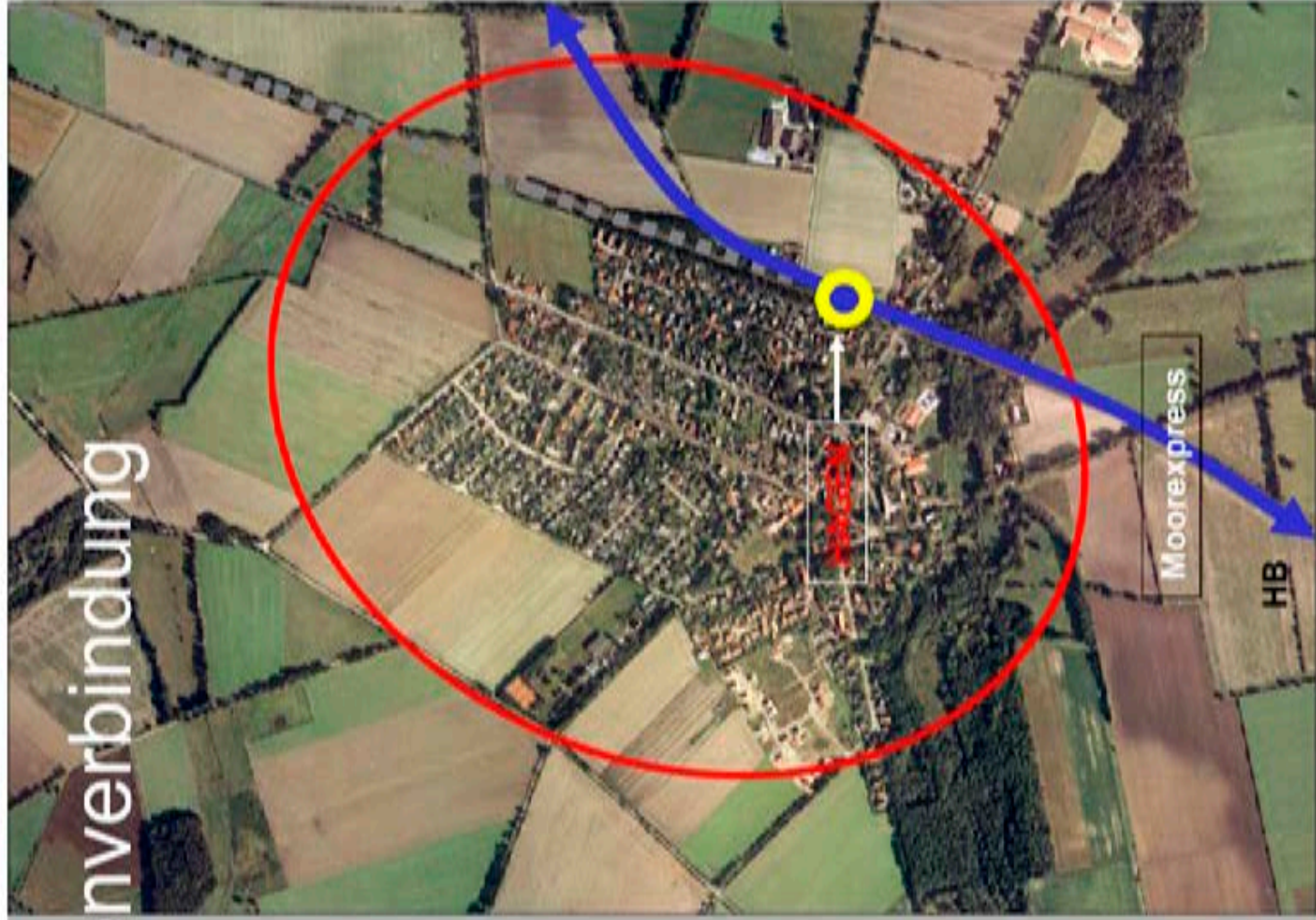
Moorexpress

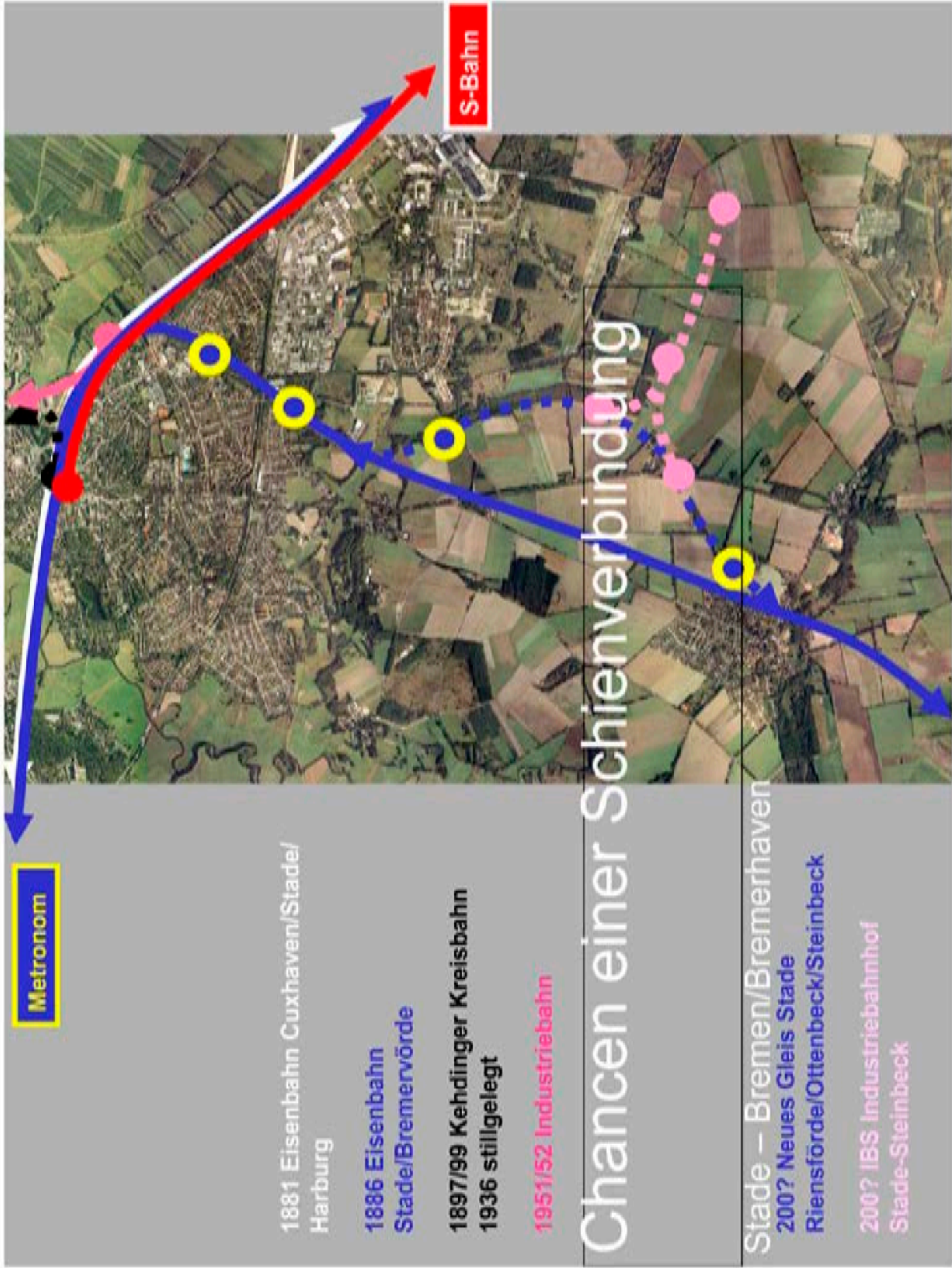
HAGEN



Chancen einer Schienenverbindung

Stade – Bremen/Bremerhaven





V e r m e r k

S-Bahn Hamburg-Neugrab
Erhalt von Gleis 5 / Hallep
Besprechung am 13.07.20

Teilnehmer:
Herr Behr -
Herr Wölfl,
Frau MR St
Herr Dr. Ja
Herr Schräb
Herr Allers

Die Interessenlage der S-Bahn
Bahnsieges als Hallep
Bremshaven wird anhand
Schriftverkehrs ausgiebig
Frau Schwabl und Herr D
sech und Projekte nach a
nung, zündenden Nahverk
Einleitung wurde die Strek
Im Planverfahren für den
gestellt, dass auf den veil
sind. Nach Abstimmung n
muss der Zuschuss längere

Die DB AG wird an den Iv
en. Jedes Gleis kostet im
kann besser in das aus D

Nach Ansicht der Verneht
das Gleis und die Kosten
als auch die Betriebs- un
der Fahrpläneverweige

Wenn grundsätzlich Bore
von der DB AG in direkts

Ergänzung:
Zur Grundstücksicherheit
der DB AG nicht mehr be

**S-Bahn Hmb.-Neugrab
Planfeststellungsabschnitt
Haltepunkt Moorexpress**

15.02.2005

DB Projekt E

Übersendung
Bahnhof Sta
Inhalt: 1.) R
2.) We
g
de

Chronologie

Datum

Inhalt

15.01.2004
DB Projekt Bau
Leitungsanfrage
Vorplanung, St
"Die weitere V
sucht."

27.09.2004
DB Projekt Bau
Übersendung E
de und Hinweis
Müllsammelpla
Gleise 4 + 5 so
Bereich Hospit

04.10.2004
Stadt Stade
im Bereich Höb
Anlage.

22.12.2004
Stadt Stade
Vorstellung der
Flächennutzun
Forderung:
"Ein Haltepunkt
Haltepunkt für
die EVB, auch
ten wird".

15.02.2005
Informationsve
Sachstand:
Haltepunkt Mo

25.05.2005

Stadter Tage

Planungsab-
Gleis 4 für N
den Fahrten

14.09.2005

Stellungnah

"Um derartig
in Abstimmu
weit Gleis 5
zumal es ne
baren Zusat
Baumaßnah

13.10.2005

Stellungnah

Planfeststel
"Erhalt und
für den Moc
lung Brems
Weiche 13

21.03.2006

Bekanntma

Stellungnah
den der St
"Dem Wun
Haltepunkt
Richtung B
nehmen beg
benträge r
Stade jedo
lungskoste
nimmt, wir
nung einse
Es geht nic
Haltepunkt
Substanz.

Stellungnahme der Stadt Stade

25.04.2006

Im Erörterungstermin der Niedersächsischen Landes-
behörde für Straßenbau und Verkehr wird das
Schreiben übergeben.

Besprechung mit DB AG

09.06.2006

Erförterung Haltepunkt Moorexpress.

Nach Aussage der DB AG ist der Erhalt von Gleis 5
nicht Bestandteil der Bestellung. Bei späterem Bedarf
kann das Gleis neu installiert werden.

Die DB AG übergibt Kopien des Schriftverkehrs zw-
schen Frau Dr. Krogmann und Herrn Dr. Mehdorn
vom 29. Juni 2005/8. August 2006.

Im Schreiben von Frau Dr. Krogmann spiegelt sich
das Planungsziel der Stadt Stade, den Erhalt eines
separaten Haltepunktes für den Moorexpress, wieder.
Herr Dr. Mehdorn bezieht sich auf die Nutzung des
Arealis zur Erstellung einer P+R-Anlage.

Es ist richtig, dass die Stadt Stade in den ersten Ü-
berlegungen im Jahr 2004 vornehmlich an den Bau
von B+R-Plätzen gedacht hat, mit zunehmender
Plandauer wurde jedoch die Chance und Notwendig-
keit zum Erhalt des separaten Haltepunktes für den
Moorexpress weiterentwickelt und frühzeitig als Be-
lang in des Planfeststellungsverfahrens eingebracht.

Protokoll Erörterungstermin

29.06.2006

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange, Ver-
kehrsvorstand Nordostniedersachsen (MNO) und
Stadt Stade

Dem Verlangen der MNO sowie der Stadt Stade nach
Erhalt von Gleis 5 wird von der DB entgegengbracht,
dass gem. Planungsauftrag entbehrlche Anlagen zu-
rückzubauen sind. Zudem würde der Erhalt zu Mehr-
kosten sowie zusätzlichem Platzbedarf im Stellwerk
(Signaltechnik) führen.

Tatsächliche Mehrkosten für den weiteren Betrieb von
Gleis 5 sowie die Aufwendungen für die signaltechni-
sche Einbindung einer Weiche wurden bisher nicht
benannt.

Bahnhof Stade



Gleis 5 (und 4) werden rückgebaut

S-Bahn

S-Bahn Innenreinigung

S-Bahn Service + Müll

STADT STADE

Kersten Schröder-Doms

Perspektiven künftiger Nutzungsmöglichkeiten der Schieneninfrastruktur im Elbe-Weser-Raum

Ulrich Koch, Geschäftsführer Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH

Ich kann das nur immer wieder sagen, es ist schlimm, dass nicht nur in Stade sondern auch woanders immer noch Infrastruktur abgebaut wird. Und an anderer Stelle suchen wir händeringend nach neuer Infrastruktur im Verkehrsbereich. Ob das eine A 22 ist, ob es eine Y-Trasse ist, ob es andere Dinge sind. Darum kann ich nicht verstehen, dass nach wie vor Dinge abgebaut werden. Einzelne Sachen will ich nicht nennen, aber gerade in dem Bahnhof Stade Gleise weg zu nehmen oder in Rotenburg oder in Bremen ganze Rangierbahnhöfe platt zu machen. Und wir suchen händeringend Rangiergleise.

Zur Entwicklung Moorexpress möchte ich gar nicht viel sagen. Ich hoffe, das meine Vorredner, ich konnte ja leider nicht von Anfang an dabei sein, den Moorexpress ordentlich gelobt haben. Wenn es jemand nicht gemacht hat, dann sagen sie es mir, mit dem rede ich hinterher, aber ich glaube das, was vor Jahren angestoßen worden ist, ist schon eine Erfolgsgeschichte. Und da bin ich sehr froh darüber und möchte mich bedanken, wenn ich da in die Runde schaue, hat fast jeder mitgewirkt. Trotzdem möchte ich Herrn Konukiewitz und Herrn Rehage danken für die Arbeitsgemeinschaft Moorexpress. Wie sie es geschaffen haben, dass Landräte, Bundestagsabgeordnete und Landtagsabgeordnete immer wieder zu diesem Thema herkommen, neben Verwaltungsleuten und Anderen, das finde ich eine tolle Sache. Und das wird in dem Förderverein fortgeführt, wo Herr Bayer und Frau Weh den Vorsitz haben. Ich finde es wichtig, wenn die EVB immer sagt, da muss was geschehen, um die Strecke zu erhalten, sich auch jemand kümmert. Na klar möchte ich das, also das ist immer wie der Prophet im eigenen Lande. Darum bin ich wirklich dankbar, wie hier mit Politik, mit Bürgern, mit der Verwaltung zusammen die Dinge in die Wege geleitet worden sind und den Erfolg sehen wir im Moment.

Letztes Jahr, seitdem wir mit dem Moorexpress bis nach Bremen fahren, hatten wir eher Kapazitätsprobleme. Also, wir haben überfüllte Züge, darum haben wir dieses Jahr zusammen mit Herrn Klein und Frau Tessmann ein Reservierungssystem eingeführt, das ganz neu ist. Ein touristisches System, womit man Plätze reservieren kann, damit Gruppen dann Sicherheit haben, dass sie auch mitkommen. Also, ich finde das ist eine tolle Sache und ich werbe darum, dass wir alle zusammen das auch in den nächsten Jahren vorantreiben. Denn inwieweit andere Dinge zum tragen kommen, wie schnell sie zum tragen kommen, weiß ich nicht.

Bedanken möchte ich mich, das muss ich hier mal, insbesondere auch bei den Landkreisen und Kommunen an der Strecke. Es ist nicht selbstverständlich das die Gemeinden und Landkreise auch in die Strecke investieren, weil die Eigentümer der EVB vor Jahren gesagt haben „Nein, wir brauchen es im Moment nicht, da müssen andere in die Finanzierung gehen.“ Da sind dann die Landkreise und Gemeinden seit den letzten Jahren in die Finanzierung anteilig gegangen und das hat natürlich dazu geführt, das auch das Land Niedersachsen, was kein Geld mehr geben wollte, sich beteiligt hat. Die Bürgermeister und Landräte haben gesagt, wir sind bereit vor Ort, obwohl wir kein Geld oder nur wenig Geld haben. Da musste das Land auch mit, also es hat prima geklappt und wir sind gerade dabei, die nächsten fünf Jahre

vorzubereiten und ich hoffe das es so weitergeht. Ich glaube, es ist zum Nutzen der Region, der Touristen und der Bewohner. Das ist schon eine tolle Sache.

Die Bedeutung der Infrastruktur wollte ich mir eigentlich zum Thema nehmen. Herr Schröder-Doms hat es ja sehr schön dargestellt, ich möchte da jetzt kein Bild an die Wand werfen, wie diese Strecke verläuft, das kennt jeder. Für den Moorexpress ist das Thema existenziell wichtig, denn wenn die Infrastruktur nicht in Ordnung ist, dann brauchen wir auch nicht mehr daran zu arbeiten. Meine Sorge ist, wenn wir mittelfristig keine weiteren Nutzungsmöglichkeiten finden, kann es mitunter auch passieren, dass alle Beteiligten sagen „Mensch wie lange können wir das eigentlich tragen?“ Spätestens dann, wenn größere Investitionen kommen. Im Moment machen wir Stück für Stück kleinere Investition, aber wenn mal richtig was kommt und plötzlich ein paar Millionen erforderlich wären und das kommt ja irgendwann, dann streichen womöglich alle Beteiligten, die heute beteiligt sind die Segel, deswegen ist meine Überlegung, unsere Überlegung: Hat diese Schieneninfrastruktur für den Elbe-Weser Raum eine Bedeutung neben den Hauptstrecken Hamburg – Cuxhaven, Bremen – Bremerhaven – Cuxhaven und natürlich Hamburg – Bremen? Die Schieneninfrastruktur, die in diesem Raum liegt, hat die eigentlich eine weitere Bedeutung oder hat sie diese nur für den touristischen Verkehr und die Hoffnung, darauf will ich gar nicht weiter eingehen, dass der SPNV irgendwann mal...

Herr Schröder-Doms hat das schön vorgestellt, Herr Sellin hat es ebenso erklärt. Ich will da nicht weiter drauf eingehen, wenn ich da zu viel zu sage, dann heißt es gleich „Mach doch“ oder ich verspreche Dinge die ich nicht halten kann. Das ist nur eine Hoffnung und ich sage, wir müssen uns die Option offen halten.

Daher beziehe ich mich auf den Güterverkehr. Sie, Herr Schröder-Doms, haben es ja schon begonnen.

Welche Rolle spielt der Güterverkehr? Das ist toll, wenn wir uns entgegenkommen, im Bereich der Infrastruktur und auch für unseren Betrieb. Und ich freue mich auch über eine Stadtbahn, wenn da so etwas geschieht. Aber was geschieht denn sonst noch, wenn Cuxhaven weiter ausgebaut wird? Der Vertrag zwischen Niedersachsen und Hamburg ist ja abgelaufen. Dass keine Container umgeschlagen werden dürfen, das ist zu Ende. Jetzt überlegt man, wie stark kann man den Hafen ausbauen. EU-Mittel und alle diese Diskussionen.

Wenn jetzt der Hafen in Cuxhaven ausgebaut wird und die Gütermengen befördert werden sollen, rufen alle, die Bahn muss das machen. So, wo fährt die Bahn denn dann? Von Cuxhaven nach Bremerhaven ist kaum möglich. Da fährt im Stundentakt Schienenpersonenverkehr, die Nordseebahn wird ja von uns betrieben. Jede Stunde, jede Richtung ein Zug. Es gibt da auf der Strecke nur eine Ausweichstelle. Die Strecke ist eingleisig. Wir mussten mal dringend einen Güterzug beladen mit Autos nach Cuxhaven fahren, damit die auf das Schiff kommen. Was haben wir dann gemacht? Ich hab einen Personzug ausfallen lassen. Haben den durch einen Bus ersetzt, damit der Güterzug fahren kann. Von Bremerhaven schätzt man, das in den nächsten 6-8 Jahren sich die Zahl der Containerzüge verdoppelt, also im Hafen Bremerhaven doppelt soviel wie heute. Wo fahren die alle längs? Richtung Bremen. Wer sich ein wenig auskennt, ein riesiges Problem. Schon heute dicht belegt, wir haben lange dafür gekämpft, dass der Moorexpress am Wochenende, die Bahnsteigkante bekommt. Vor einigen Wochen erst wäre das unmöglich gewesen, regelmäßig mit dem Moorexpress zu fahren, denn es ist nichts frei im Bremer

Hauptbahnhof. Und jetzt kommen noch ein paar hundert Güterzüge jeden Tag. Keiner weiß wie und parallel dazu wird eine S-Bahn in Bremen ausgeschrieben, die im 15 Minuten Takt fahren soll. Immer auf den gleichen Gleisen. Also ein riesiges Problem im Hauptbahnhof Bremen.

Nun denkt man sich, nun gut dann fahren die Güterzüge eben Richtung Stade. Zwischen Cuxhaven und Stade mag das noch gehen, die Strecke ist nicht so stark belastet, da ist sicherlich noch Platz. Dann kommt als nächstes der Hafen Stade-Bützfleth, Herr Schröder-Dohms hat es eben erwähnt, was da genau geschieht. Sie wissen sicherlich viel besser, in welchen Zugzahlen da Güterzüge fahren sollen. Ich würde sagen, ja toll, wenn ich sie fahren darf, aber wo können sie denn überhaupt fahren? Die fahren dann alle von Stade in Richtung Harburg. Da fährt die S-Bahn, da fährt der metronom. Die S-Bahn, die weiterläuft, die fährt zwischen Buxtehude und Hamburg im 10-Minuten-Takt in der Spitze. Alles auf den gleichen Schienen. Es sind maximal zwei Schienen nebeneinander. Und im Bahnhof Harburg existiert eine Planung, ich zeige das mal hier. Hier ist der Containerterminal Waltershof, es betrifft alle Züge, die aus dem Containerterminal rausfahren, auch alle die leer sind. Und dann die nächsten Terminals, die gebaut werden, zwei weitere Terminals sind ja in der Diskussion. Die Züge müssen also alle Harburg passieren, außer einigen Zügen in Richtung Norden, aber die meisten wollen Richtung Süd oder West. Also, alles durch den Bahnhof Harburg. Die Planungen gehen derzeit bis ins Jahr 2015. Manche sagen, schon 2012 gehen 400 Güterzüge täglich durch den Bahnhof Harburg. 400 täglich, sechseinhalb Tage die Woche. Das heißt in jede Richtung alle sieben Minuten ein Güterzug. 24 Stunden am Tag, sechseinhalb Tage die Woche. Dann habe ich die Frage gestellt, was passiert, wenn mal zwei, drei, vier Stunden eine Störung ist, kann ja mal passieren. Da stehen dann zig Güterzüge in Lüneburg bis Uelzen, ich weiß nicht, wie weit die da stehen auf der Hauptstrecke und die Antwort war, die puffern wir. Aber wo Puffern wir sie? Maschen ist voll. Auf der Hauptstrecke zum Schluss, weil es ein Nebengleis nicht mehr gibt. Darauf gibt es im Moment keine Antwort. Es wird immer nur gesagt, die sieben Minuten, das geht theoretisch am Rechner. Mit Modellen geht es, nur wenn dann auch noch zusätzliche Züge fahren, wissen wir schon, dass es nicht geht oder nicht regelmäßig geht. Also ein riesiges Problem im Bahnhof Harburg.

Ist immer noch die Frage, wo fahren die Züge aus Cuxhaven, Stade-Bützfleth nun längs? Ich mache mal einen Einschub. Vielen ist nicht bewusst, das wir die nächsten Jahre eine heiße Diskussion bekommen werden zwischen denen, die Personenzüge bestellen und betreiben einerseits und dem Güterverkehr andererseits. Noch geht es, aber ich prophezeie, an wichtigen Knoten werden wir in einigen Jahren den Streit haben. Wollen wir lieber die Taktfahrpläne im Personenverkehr beibehalten, auch inkl. Umstieg an Bahnhöfen, alles was wir immer gefordert haben? Das ist ja auch schon umgesetzt. Und dann kommt die Wirtschaft und sagt, das könnt ihr nicht machen, wir müssen unsere Güterzüge in den Hamburger Hafen fahren, sonst bricht die Deutsche Exportweltmeisterschaft zusammen. Klar per Flugzeug können wir die Ware nicht ausführen. Also wir haben aus meiner Einschätzung hohe Probleme.

Ein Ausbau der Infrastruktur für Güterzüge von Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven, Stade in Richtung Süden und in Richtung Westen, um Entlastung zu schaffen, wäre eine Möglichkeit. Also, nicht alles durch den Bremer Hbf zu fahren, sondern eine Entlastung zu schaffen. Das heißt nicht, das alle Züge über diese Strecke fahren, aber eine Möglichkeit zu schaffen. Vorhandene Schienstrecken so zu ertüchtigen

und auszubauen, um Entlastung zu schaffen. Also, eine Möglichkeit mehr aus dem Hamburger Bahnhof aus den Containerterminals nicht in Richtung Harburg, sondern in Richtung Bremervörde und dann über Rotenburg, Verden, Nienburg Richtung Süden zu fahren. Das Gleiche aus Bremerhaven, also nicht über Bremen Hbf fahren, sondern Bremerhaven – Bremervörde und dann Richtung Süden. Das Gleiche gilt auch für Stade. Cuxhaven bis Stade geht. Von Stade aus Richtung Bremervörde und dann Richtung Süden. Dann kann man noch von Rotenburg in Richtung Westen fahren, südlich an Bremen vorbei, also nicht durch den Hauptbahnhof.

Auf der Moorexpress Strecke, wobei ich hier nur ein Fünftel dargestellt habe, ist es ein Problem, durchs Moor mit schweren Güterzügen zu fahren. Ich mache da gar keinen Hehl draus. Es gab einen schweren Unfall Anfang des Jahres in Rotenburg, da konnte zehn Tage kein Zug durchfahren. Wir haben unseren Kunden gesagt, weil wir ja viele Containerzüge fahren zwischen Hamburg, Bremen und Bremerhaven, das wir über unsere Strecke fahren, bevor sie stehen bleiben. Haben wir mit einigen Containerzügen gemacht. Im Sinne der Kunden, eine kluge Entscheidung, die waren froh, kamen zwar etwas später mit den Containern, aber sie waren da. Im Nachhinein war es keine kluge Entscheidung, weil die Moorstrecke durchs Moor halt für schwere Züge nicht besonders geeignet ist. Weiter erläutern brauche ich das nicht. Man sieht es den Straßen an, man sieht es auch der Schiene an. Da müssen wir also überlegen, was können wir da machen, wie kann man das auch für schwere Züge gegebenenfalls ermöglichen. Was müssen wir dafür tun, das wir hier vorbauen für solche Fälle?

Heute besteht nur die Möglichkeit, ohne wenden zu müssen aus dem Containerterminal nach Harburg zu kommen. Ich komme gar nicht in Richtung Buxtehude aus den Häfen heraus. Wenn wir das heute machen, was wir ab und zu tun müssen, müssen wir bis Maschen fahren und in Maschen die Lok nach vorne holen, also Kopfmachen nennen wir das, das die Lok dann vorne ist. Die Lok wieder nach vorne und dann fahren wir nach Buxtehude oder Stade. Also, von Hausbruch bis Maschen. Unterwegs geht es nicht mehr. Früher konnte man das in Harburg machen. Geht alles nicht mehr. Heute müssen wir bis Maschen fahren, weil Gleise abgebaut wurden. Wir benötigen eine Kurve hier, wenn man von Stade oder von Harsefeld kommt, damit wir nicht in Bremervörde in der Stadt am Bahnhof Kopf machen muss, um nach Rotenburg zu kommen. Hier müsste ein neuer Oberbau entstehen. Zwischen Hesedorf und Stade und Bremervörde. Das ist machbar und wir sind am planen. Dann müsste hier unten bei Rotenburg eine Kurve her, damit man von da direkt nach Süden fahren kann und eine zweite Kurve, um in Richtung Bremen zu gelangen. Andererseits - ich will nicht gegen die Y-Trasse sprechen - viele wissen ja, worum es da geht - gibt es die Planung, eine Schnellfahrverbindung Hannover – Bremen – Hamburg neu zu bauen. Manche behaupten, die kostet unter zwei Milliarden, ich behaupte sie wird auf jeden Fall über zwei Milliarden kosten. Manche sagen, sie ist 2010 schon fertig, auf jeden Fall aber 2015. Ich glaube nicht dran.

Ich sage gleich mal, was unser Konzept kosten würde. Da haben wir natürlich genauso etwas, wie den geschilderten Engpass. Zwischen Neugraben und Buxtehude wegen der S-Bahn, bevor wir auf die EVB Strecke kommen. Da kann ich nichts angeben, da muss die DB sagen, wie das geht. Bei allen diesen Überlegungen sagt die DB sofort, es ginge nicht.

Für Nebenstrecken, die nicht der DB gehören, gibt es keine Gelder für den Ausbau, für Ertüchtigungen, für Investition. Weil sie sagen, da müssten wir ein Raumordnungsverfahren einleiten. Ich weiß nicht, höchstens für eine neue Bahntrasse brauche ich das, aber für eine Strecke, die vorhanden ist, eine Brücke zu bauen, Bahnübergänge zu sichern oder dergleichen Dinge, brauche ich doch kein Raumordnungsverfahren. Wenn ich diese Strecke zweigleisig ausbauen oder elektrifizieren will, was ich nicht denke, das ich das überhaupt benötige, da müsste ich natürlich, und das erlebe ich sicherlich auch nicht mehr, da müsste ich ins Planverfahren gehen. Aber einen Bahnübergang zu sichern, eine Brücke bauen, dafür müssen wir kein Planverfahren durchführen.

Sie wissen, das sind alles eingleisige Strecken. Wir müssen Kreuzungsbahnhöfe bauen, wo die Züge kreuzen können, einen Oberbau, also die Schwellen an einzelnen Stellen, erneuern. Wir müssen Bahnübergänge sichern, Brücken müssen saniert werden und es muss die Sicherungstechnik umgestellt werden. Die Reihenfolge, die da steht, muss vielleicht mal neu.

Das wichtigste für mich ist Bahnübergangssicherung. Das heißt also, da wo heute keine technische Sicherung der Bahnübergänge vorhanden ist, müssen Pfeifsignale gegeben werden. Wenn nachts Züge fahren zwischen Stade und Bremervörde, tun wir das in Zukunft häufiger als heute mit dem metronom, der in Bremervörde in die Werkstatt fährt. Dann muss an diesen Bahnübergängen das Pfeifsignal gegeben werden, das ist bei manchen Bürgern nicht beliebt. Also ist das der erste Punkt, denn klar, wenn man regelmäßig fährt, dann können wir nicht in bewohnten Gebieten nachts regelmäßig pfeifen, das ist uns schon klar. Rechtlich für uns kein Problem, aber ich weiß, dass das Leben aus mehr als Recht besteht. Also, das ist sicherlich die erste Priorität. Mit Herrn Helk haben wir gerade beschlossen, dass wir alle Bahnübergänge technisch in irgendeiner Art und Weise sichern. Ich möchte am besten alle an der Stecke überflüssigen Überwege aufheben. Mit Halbschranken und Ampeln gesicherte Bahnübergänge sind in dem Sinne nicht sicher, weil wir täglich Autofahrer erleben, die um Halbschranken herum fahren. Geschlossene Schranken und die fahren darum herum. In Oerel wer es weiß, Herr Brünjes weiß ja, ist ein Triebwagen vom Lkw kaputt gefahren worden. Der in einer Tempo 30 Zone mit 80 km/h gefahren ist und mit 40 km/h durch die Schranke gegen den Zug. Also, ein Bahnübergang der gar nicht erst da ist, ist der Beste. Also aufheben oder technisch sichern. Und das müssen wir tun, das ist für mich die höchste Priorität.

Das sind grundsätzliche Überlegungen und damit sie auch eine Zahl mitkriegen, wir haben mal grob geschätzt, das müsste natürlich differenziert werden. Wir müssten um die 70 Millionen Euro ausgeben, um das zu tun. So nun sind 70 Millionen Euro auch viel Geld, aber ich glaube, wenn irgendwann der Punkt erreicht ist, das ein Schiff aus Asien in Hamburg nicht mehr anlegt, weil die Container nicht rauskommen, weder auf der Straße noch auf der Schiene, dann geht's nicht mehr um 70 Millionen, das ist dann, ohne das es falsch klingen soll, Portokasse und dieses Konzept diskutiere ich mit Hamburger Stellen, mit niedersächsischen und Bremer Stellen. Sie fragen jetzt, was geschehen müsste, wie es nun weiter geht und ich sage, das es auch in diesem Kreise wichtig ist. Dann müssen wir eine Finanzierung finden, aber ich sehe kein grundlegendes Problem. Es geht sicher nicht von heute auf morgen. Ein Versuch ist, für Verkehrsinfrastrukturmittel, die nicht den Kommunen zur Verfügung stehen, eine weitere Verwertung zu finden. Verwendet man sie ausschließlich für die Y-Trasse, für Autobahnbau oder auch für ähnliche Dinge? Mein

Urteil ist: Neubau auf den Stecken ja, aber der Neubau kommt nicht heute oder morgen. Vorhandenes sollte so ertüchtigt werden, das wir starten können.

Warum ist es für die Kreise wichtig? Ich habe es, glaube ich am Anfang gesagt, wenn wir nur den Moorexpress viele Jahre haben, könnte der Punkt kommen, wo größere Investitionen notwendig werden und dann alle sagen, dafür haben wir das Geld nicht mehr. Darum ist mir wichtig, dass man im Hinterkopf hat, das eben auch der Güterverkehr an den Unterelbe- Häfen Cuxhaven und Stade einerseits und auch an den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven andererseits dem entgegen kommt. Ich werbe für ein Konzept für Nebenstrecken, vorhandene Nebenstrecken zur ertüchtigen. Ich habe das hier nur für den Elbe-Weser Raum besprochen, es gibt Überlegungen, die Heidebahn zu ertüchtigen und es gibt weitere Überlegungen. Es gibt Überlegungen südlich von Bremen, eingleisige Nebenbahnstrecken zu ertüchtigen, damit man nicht mehr durch Bremen fahren muss. Gerade dann, wenn auch der Jade-Weser-Port da ist.

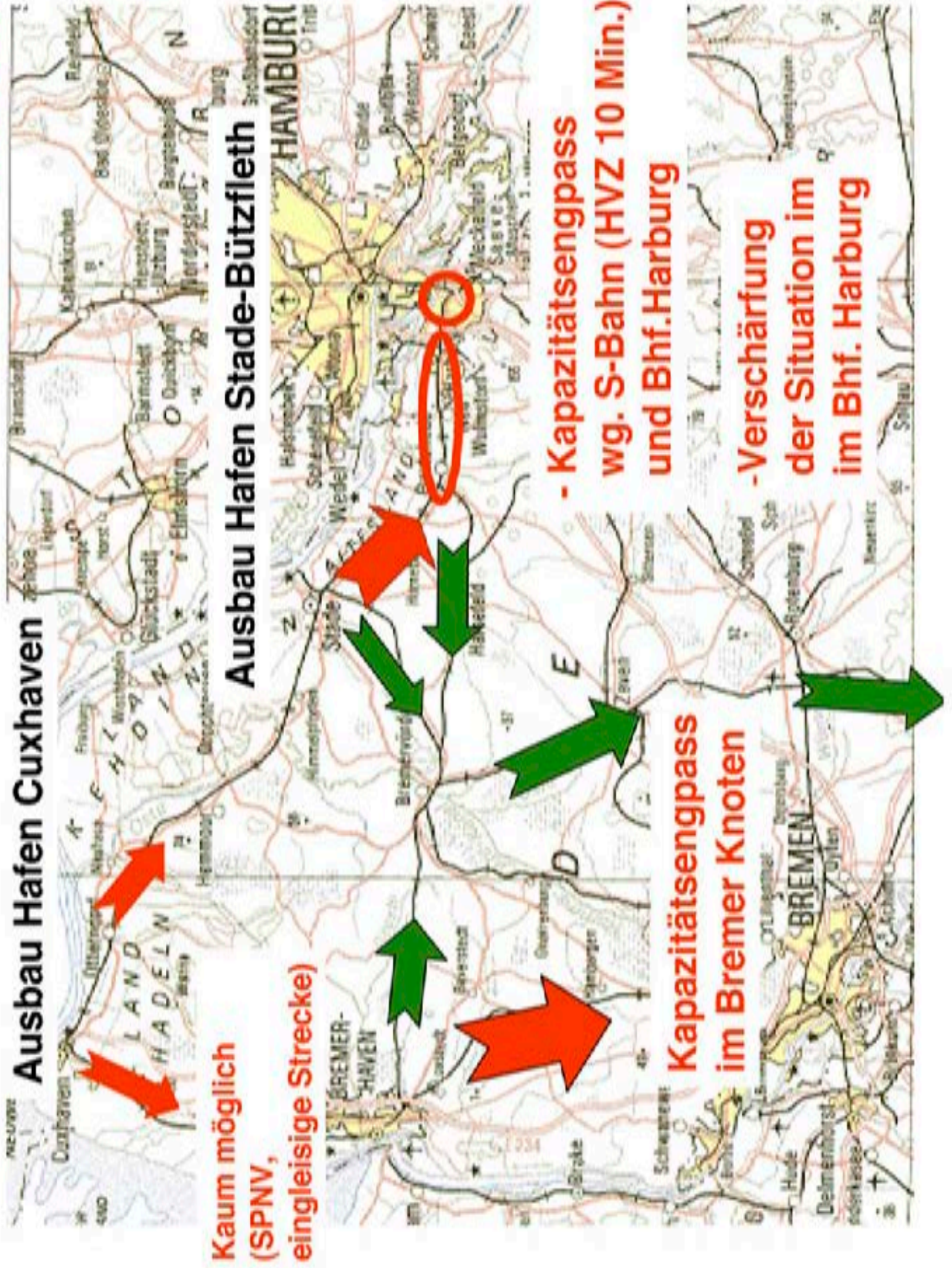
Für die SPNV Infrastruktur ist natürlich bei der EVB die Relation Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld – Buxtehude am wichtigsten. die müssen wir auch ertüchtigen, müssen sie weiter ausbauen, Informationssysteme fehlen dort. Es ist eigentlich unzumutbar, das an den Bahnhöfen Fahrgäste nicht wissen, wenn man Verspätung hat und im Moment haben wir Verspätungen, das ist leider so, wegen der S-Bahn Verlängerung und ähnlichen Dingen, so dass sie nicht mal weis, kommt der Zug oder kommt er nicht, fällt er ganz aus. Also, da müssen wir an der Strecke auch arbeiten.

Als letztes möchte ich erwähnen, das ist heute schon mehrmals angeklungen, das ich allen sehr dankbar bin, die mitgearbeitet haben an Dingen wie Moorexpress, SPNV und Infrastruktur. Und auch die, die ILEK mit vorangetrieben haben. Was ja jetzt gerade in dem LEADER Projekt „Moorexpress Stader Geest“ Ausdruck findet. Dass der Moorexpress Namensgeber ist, finde ich ganz toll. Dieser Leaderantrag, der von sechs Kommunen getragen wird, ist hoffentlich erfolgreich und ich bin überzeugt, dass da die Eisenbahn und die Infrastruktur eine wesentliche Rolle spielt. Es ist sehr hilfreich, wenn ich in Hannover und anderen Stellen wegen Komplementärmitteln und anderer Mittel vorspreche, das ich auf Mittel wie LEADER verweisen kann, die in diese Region fließen. Das hilft dann schon und die Signale aus Hannover sind im Moment positiv. Was noch nichts sagt, ich glaube so was erst, wenn es unterschrieben ist, vorher glaube ich da gar nichts. Aber ist ja schon mal gut, wenn da positive Signale kommen. Die Frage ist, wie wir es gegen finanzieren. Selbst wenn wir Mittel für solche Dinge einstellen würden, fehlt die Gegenfinanzierung, die die EVB alleine nicht aufbringen kann und ich glaube die Gesellschafter der EVB streichen da auch die Segel.

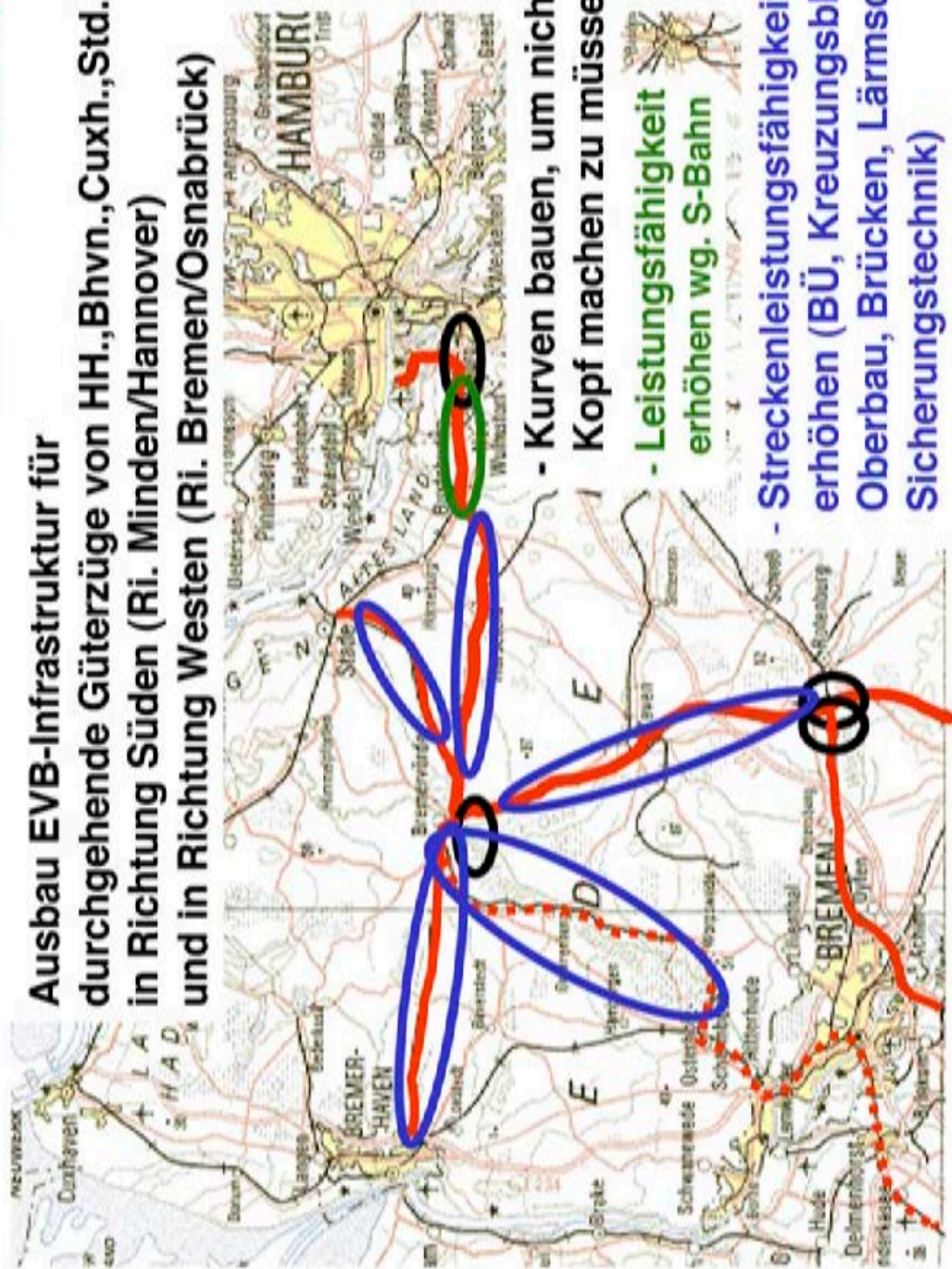
Ich zitiere Ole von Beust, der bei der IHK Neujahrstagung im Stadeum 2006 war. Alle hörten, dass Spannungen zwischen dem niedersächsischem Umland und Hamburg abgebaut werden sollen. Er hat gesagt, Hamburg sei bereit in diesem Ziel 1 -Gebiet eine Finanzierung bereit zu stellen, aber ich habe es mit Interesse gehört und fand es toll, wie alle anderen, die da waren auch. Es waren ca. 1.000 Leute da. Dann hat er einige Maßnahmen genannt. Ich habe hinterher jeden gefragt, habt ihr gehört, was er für Projekte genannt hat? Da müssen wir daran arbeiten. Also, er hat das Projekt Elbvertiefung genannt, er hat die Schaffung neuer Logistikflächen genannt, weil im Hafen keine Flächen mehr vorhanden sind. Diese Logistikflächen brauchen auch

Bahnen. Deswegen bin ich da mit Hamburger Stellen im Gespräch. Meine Sorge ist, dass man die Gegenfinanzierung nicht so schnell hinbekommt, wie die Äpfel verteilt werden. Da müssen wir auch andere fragen und wenn man dann nicht schnell ja sagt, ich habe die Gegenfinanzierung, gibt es auch andere die eine Gegenfinanzierung haben. Deswegen bin ich im Moment viel unterwegs, um zu sehen, wie man das hinbekommen kann. Und da werbe ich auch in diesem Kreis dafür bei allen Kommunalpolitikern, bei Verwaltungsleuten: Wenn wir alle der Meinung sind, dass der aufgezeigte Weg für den Moorexpress sinnvoll ist, wäre es eine klasse Absicherung, wenn die Infrastruktur für den Güterverkehr hergerichtet wird. Dann kann der Moorexpress alle mal fahren. Dann haben wir keine Sorgen mehr.

Soviel von mir. Schönen Dank, dass sie so spät noch zu gehört haben.



Ausbau EVB-Infrastruktur für durchgehende Güterzüge von HH., Bhvn., Cuxh., Std. in Richtung Süden (Ri. Minden/Hannover) und in Richtung Westen (Ri. Bremen/Osnabrück)



- Kurven bauen, um nicht Kopf machen zu müssen

- Leistungsfähigkeit erhöhen wg. S-Bahn

- Streckenleistungsfähigkeit erhöhen (BÜ, Kreuzungsbhfe., Oberbau, Brücken, Lärmsch., Sicherungstechnik)

**Bericht von der Tagung:
Fachtagung AG Moorexpress steht zur Schiene
Güterverkehr und touristische Verkehre könnten auch Personenverkehr
aktivieren**

Ernst Bayer, 1.Vorsitzender Förderverein Moorexpress e.V.

Die 4. Fachtagung der AG Moorexpress zusammen mit dem VCD und der Katholischen Erwachsenenbildung im Rathaus in Stade wurde am vergangenen Freitag vom Bürgermeister der Stadt Stade, Andreas Rieckhof, vor ca. 40 fachkundigen Teilnehmern eröffnet.

Organisiert wurde die Tagung durch die beiden bewährten Kräfte Dr. Wolfgang Konukiewitz und Burckhard Rehage, der auch die fast fünfstündige Veranstaltung moderierte.

Die Referenten waren in ihren verschiedenen Fachbeiträgen alle der Auffassung, dass für den Weser-Elbe-Raum die bestehenden Schienenstrecken eine hohe wirtschaftliche Bedeutung haben, darunter auch die Moorexpressstrecke von Stade über Bremervörde - Gnarrenburg - Worpswede bis Bremen. Welche Verkehre auf dieser Strecke in Zukunft stattfinden, muss sich in den nächsten Jahren weiterentwickeln. Die bisherigen touristischen Verkehre haben gezeigt, dass ein Bedarf in diesem Rahmen auf jeden Fall besteht und dass sich somit der Erhalt der Strecke auf jeden Fall lohnt.

Zu diesem Thema referierten der Landrat des Kreises Stade, Michael Roesberg, Roland Sellien vom Landesvorstand des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen (VNO) Dietmar Opalka, Bauamtsdirektor Lothar Giesler vom Landkreis Stade, Stadtbaurat Kersten Schröder-Doms und der Geschäftsführer der EVB Ulrich Koch.

Landrat Michael Roesberg stellte in seinem Referat „Die Bedeutung des Moorexpress für den Landkreis Stade“ u.a. den Tourismus, den öffentlichen Personennahverkehr und Infrastruktur und die interregionale Kooperation als bedeutende Komponenten heraus. Seiner Ansicht nach „stellt die leistungsfähige Anbindung unserer Region einen wichtigen Standortfaktor dar“. Dies gilt nicht nur für den überregionalen Fernverkehr, sondern auch für die Pendler nach Stade und ins Umland. Weiter führte er aus, dass eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung auch für den Güterverkehr von Bedeutung ist. Für die Strecke des Moorexpresses bedeuten diese Faktoren, dass man einen langen Atem braucht, dass Zwischenschritte notwendig sein werden, wie dies bereits seit einigen Jahren durch die touristischen Verkehre deutlich wird, und dass verlässliche Prognosen in den nächsten Jahren erarbeitet werden müssen. Er wies aber auch darauf hin, dass man realistisch sehen müssen, dass in den dünn besiedelten Bereichen der Busverkehr klar im Vorteil gegenüber der Schiene sei. Auf Nachfrage stellte er klar heraus, dass der Landkreis Stade, soweit es seine finanziellen Möglichkeiten erlauben, deutlich hinter dem Moorexpress steht. Dies wurde durch kurze Redebeiträge auch vom stellvertretenden Landrat des Kreises Rotenburg, Reinhard Brünjes, dem Bremervörder Bürgermeister Eduard Gummich und dem Vorsitzenden des Fördervereins Moorexpress Ernst Bayer bekräftigt.

Roland Sellien vom VCD begann seinen Vortrag über den „Moorexpress“ im Rahmen eines ÖPNV-Konzept für Niedersachsen“, mit der provokanten These „Geht nicht – geht nicht“. Anhand von vielen eindrucksvollen Beispielen zeigte er auf, dass „geht doch“, schon an mehreren Stellen erfolgreich verwirklicht wurde. Der Schienen gebundene Personennahverkehr (SPNV) muss engmaschig sein, taktmäßig günstig

und ohne lange Wartezeiten an den Fernverkehr angeschlossen sein, die Haltepunkte müssen dort an der Strecke liegen, wo die Menschen wohnen. Auch auf die mögliche Finanzierung ging Roland Sellien ein: Es müssen Regionalisierungsmittel genutzt werden für die Schienenstrecken in der Fläche, die Betriebskonzepte müssen verbessert werden (private Anbieter), die Schiene muss so attraktiv sein, dass neue zahlende Fahrgäste erreicht werden und eine bessere Ausnutzung der Strecke durch Mehrfachnutzungen (Güter-, Personen und touristischen Verkehr). Fazit war: Ein guter attraktiver SPNV führt vor allem auch in der Fläche zu einer besseren Lebensqualität.

Die Bedeutung des Moorexpress aus verkehrsplanerischer Sicht wurden von Dietmar Opalka dargestellt, wobei von ihm deutlich gemacht wurde, dass der VON für die vom ihm betreuten 8 Landkreise hauptsächlich für den auf der Straße durchgeführten Personenverkehr (ÖPNV) zuständig sei. Er machte aber deutlich, dass zumindest für die touristischen Verkehre die VON überzeugt sei, dass sie erhalten und auch ausgebaut werden müssen.

Die planerischen Voraussetzungen wurden von Baudirektor Lothar Giesler auf den verschiedensten Planungsebenen vom Bund bis zum Raumordnungsprogramm des Landkreises erläutert. Fazit seiner Ausführungen war, dass der Moorexpress auf dem raumordnerischen Grundsatz der Agenda des Landkreises steht. Dafür sollten Fördermittel aus ILEK und Ziel 1 Impulsgeber sein, die Qualitätsanforderungen damit erfüllt und ein regionales Entwicklungskonzept auf Grund der Ergebnisse der Arbeitsgruppen weiterentwickelt werden. Notwendig sind dazu gemeinsame Handlungsstrategien und eine Potentialstudie in Zusammenarbeit zwischen den drei Landkreisen Stade, Rotenburg (Wümme) und Osterholz. Mit dieser Entwicklung wird nach Ansicht von Giesler der ländliche Raum gestärkt, die Mittelzentren Stade, Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck aufgewertet und eine Belebung der Brückenfunktion zwischen der Metropolregion Hamburg und Bremen erreicht. Interessante Ausführungen für den Moorexpress im Bereich der Stadt Stade machte Kersten Schröder-Doms. Es wurde sehr deutlich, dass die Stadt immer gegen den Abbau der Gleise 4 und 5 (Moorexpress) im Stader Bahnhof gewesen ist, da man dieses Gleis für die schienenverkehrliche Anbindung der neuen Siedlungen Ottenbeck und Riensvörde und zum geplanten neuen Gewerbegebiet in der Nähe des Flugplatzes sowie dem Ortsteil Hagen benötigt. Die Flächen, auf denen die Gleise 4 und 5 gelegen haben, will die Stadt aufkaufen um die Option auf Schienenanbindung zu erhalten. Nach Aussage von Schröder-Doms setzt die Stadt für die Zukunft auf den Moorexpress.

Ulrich Koch schilderte eindrucksvoll die derzeitige und die zukünftige Situation vor allem des Güterverkehrs im Elbe-Weser-Dreieck. Hier ist es entscheidend, dass die vorhandenen Strecken erhalten bleiben und in diese Nebenstrecken investiert wird, ansonsten wird es in naher Zukunft zu erheblichen Problemen in der Güterabfertigung in den Hafenstädten des Nordens kommen. Hier spielt auch die Strecke des Moorexpress eine wichtige Rolle.