

Freie Fahrt für den Neuen Moorexpress

Dokumentation der Tagung

»Eine Zukunft für die Moorbahn? Chancen und Möglichkeiten des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Bremen-Stade«

am 6. März 2002 im Niels-Stensen-Haus in Worphausen

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung

Wolfgang Konukiewitz/Burckhard Rehage

Vorwort

Burckhard Rehage

„Der Neue Moorexpress“ - ein Beitrag zu einer zukunftsfähigen Gesellschaft

Gunter Armonat

Eine Zukunft für die Moorbahn

Ludwig Wätjen

Einführung in das Thema

Jens Joost-Krüger

Drei Jahre Moorexpress

Bernd Bäse

Die Bedeutung der Bahnstrecke Bremen & Stade/Buxtehude für den Personenverkehr zwischen Weser und Elbe

Carsten Hein

Quo vadis Moorbahn? Die Wirtschaftlichkeit der Strecke Osterholz-Scharmbeck & Stade. Kosten & Nutzen & Finanzierung

Winfried Sievert

Erfolgreiche Reaktivierung von Bahnstrecken mit kreativen Ideen und niedrigen Kosten am Beispiel der Strecke Freiberg (Sachsen) & Holzgau

Reinhard Brünjes

Anmerkungen zur Diskussion um den Moorexpress

Wolfgang Konukiewitz

Argumente für den Neuen Moorexpress (nicht nur für die Gemeinde Worpswede)

Die Referenten

Freie Fahrt für den Moorexpress

Perspektiven der Tagung vom 6. März 2002 im Niels-Stensen-Haus

1 Touristische Aspekte (Joost-Krüger)

1.1 Der Moorexpress ist eine Legende und damit ein Produkt für die touristische Vermarktung. Die Doppelfunktion (Produkt und Transportmittel) macht ihn zu einem wichtigen Bestandteil des touristischen Konzeptes der Region. Die Touristikagentur Teufelsmoor & Worpswede & Unterweser e.V., der Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V. und der Tourismusverband Landkreis Stade/Elbe e.V. haben am 26.09.2000 vertraglich vereinbart, den Moorexpress zum integrierten Bestandteil touristischer Bemühungen zu machen.

1.2 Die Tendenz der Nutzer des Moorexpress ist steigend. Insbesondere unter Fahrradtouristen erfreut er sich großer Beliebtheit. Auch die Strecke nach Stade wird nach einem entsprechenden Marketing 2002 gut angenommen.

2 Verkehrsplanerische Aspekte des Moorexpress (Bäse)

2.1 Die Moorbahn weist eine fast so hohe Verbindungsqualität im Raum auf wie die stark geförderte Strecke Osnabrück & Delmenhorst. Die Strecken Bremerhaven & Cuxhaven und Osnabrück & Delmenhorst weisen höhere Berufspendlerzahlen aus als die Moorbahn & dies ist jedoch mit der dort sehr guten Verkehrserschließung durch Autobahnen zu erklären. Die etwas ungünstigeren Potentialdaten werden tendentiell durch die günstigeren Rahmenbedingungen für den SPNV bei der Moorbahn kompensiert.

2.2 Im Konkurrenzverhältnis zwischen SPNV und MIV bestehen hier für den SPNV im ländlichen Raum ungewöhnlich günstige Rahmenbedingungen (keine schienenparallelen Schnellstraßen).

2.3 Es ist ein hinreichendes Nachfragepotential für ein attraktives SPNV-Angebot vorhanden. Dies zeigen überschlägige Pendleranalysen, Raumstrukturanalysen und Vergleiche mit anderen ländlichen SPNV-Linien.

3 Aspekte der Wirtschaftlichkeit des Moorexpress (Hein)

3.1 Der Aufwand für die Sanierung der Strecke ist relativ hoch, weil sie durch Mooregebiete führt.

3.2 Die Wirtschaftlichkeit der Strecke ist aber mit 22 Personenzügen pro Tag (11 in jeder Richtung) gegeben. Das entspräche einem Zweistundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten auf einen Stundentakt verdichtet ist.

4 Raumplanerische Aspekte (Brünjes)

4.1 Siedlungswillige junge Familien bevorzugen Baugebiete, die eine gute Anbindung an den SPNV bieten.

Die Grundstückspreise an der Strecke Bremervörde & Neugraben haben sich nach der Reaktivierung stark nach oben entwickelt.

4.2 Bisher gibt es kein Raumordnungsprogramm der Landkreise, in dem die Strecke Osterholz-Scharmbeck & Bremervörde & Stade/Buxtehude einbezogen ist. Dieses muss dringend gemeinsam auf den Weg gebracht werden, damit sich SPNV und Siedlungskonzeptionen weiter entwickeln können.

5 Aspekte der Reaktivierung (Sievert)

5.1 Der Wille zur Reaktivierung ist vor allem politisch motiviert. Politische Bewusstseinsbildung ist ihre Voraussetzung.

Die bereits jetzt auf der Tagung gemachten Aussagen zu den Perspektiven des Moorexpress könnten schon ausreichen, um seine Reaktivierung zu betreiben

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

Vorwort

Hiermit legen wir die Dokumentation der Tagung »Eine Zukunft für die Moorbahn? Chancen und Möglichkeiten des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Bremen-Stade« vor, die am 6. März im Niels-Stensen-Haus in Worphausen stattgefunden hat. Damit beabsichtigen wir, aufgrund der ermutigenden verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Ergebnissen, zu denen die Experten auf der Tagung gekommen sind, die politische Diskussion um die Reaktivierung der Bahnstrecke Osterholz-Scharmbeck & Stade zu befördern.

Die Dokumentation trägt den Titel »Freie Fahrt für den Neuen Moorexpress«. Damit wollen wir einerseits den Eindruck der TeilnehmerInnen dieser Tagung zum Ausdruck bringen, die alle verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Bedenken gegen eine Reaktivierung der Strecke zerstreut sahen und nun politische Aktivitäten für die Reaktivierung der Bahnstrecke für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) forderten. Zum anderen folgen wir einem ausgesprochen Wunsch von Landrat Wätjen, der statt »Moorbahn« lieber vom »Moorexpress« reden will, weil der Name Moorexpress tief verwurzelt und eingeführtes Markenzeichen für den Tourismus ist. Vielleicht sollte man dann aber von dem »Neuen Moorexpress« reden, weil der bisherige Moorexpress eher mit einem beschaulichen Landschaftserlebnis denn mit einer effizienten, komfortablen und schnellen Beförderung von BerufspendlernInnen, SchülerInnen und sonstigen Reisenden in Verbindung gebracht wird.

Da Herr Landrat Wätjen bereits zur Einführung der Tagung zu Wort gekommen war und Herr Landrat Brünjes in der Diskussion ebenfalls interessante Ausführungen zum Thema Moorexpress gemacht hatte, haben wir ihn und Herrn Landrat Armonat um einen Beitrag für die Dokumentation der Tagung gebeten. Sie sind unserer Bitte gerne nachgekommen und wir sind ihnen sehr dankbar, dass die Landräte der Landkreise, durch die der Moorexpress fährt, unser Anliegen unterstützen.

In die Dokumentation haben wir noch Ausführungen von Burckhard Rehage aufgenommen, die in der Einführung zur Tagung bereits Aufschluss über unsere Motivation zur Betreibung der Reaktivierung des Moorexpress geben. Wolfgang Konukiewitz steuert noch »Argumente für den Moorexpress« bei, die im Laufe der Beschäftigung mit dem Thema erarbeitet worden sind. Beigefügte Zeitungsausschnitte sollen noch ein wenig das Bild von der Tagung vervollständigen.

Wir wünschen uns nun, dass diese Dokumentation, ebenso wie bereits die Tagung selbst, auf lebhaftes Interesse stößt und den Gedanken der Reaktivierung des Moorexpress politisch ein Stück weiter bringt.

Worpswede/Worphausen im Mai 2002

Wolfgang Konukiewitz

Burckhard Rehage

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

Burckhard Rehage

„Der Neue Moorexpress" - ein Beitrag zu einer zukunftsfähigen Gesellschaft

Als der Verkehrsclub Deutschland und die katholische Erwachsenenbildungsstätte Niels-Stensen-Haus gemeinsam zur Studententagung „Eine Zukunft für die Moorbahn" einluden, hofften die Veranstalter auf eine gute Resonanz. Die vielen Anmeldungen und auch die Reaktionen der Medien haben unsere Erwartungen übertroffen. Gerade auch die rege Teilnahme der für unsere

Region verantwortlichen Politikerinnen und Politiker stärkt uns in dem Bemühen, für die Reaktivierung des „Moorexpresses" weiter zu arbeiten.

Was hat eine kirchliche Einrichtung bewogen, sich gemeinsam mit dem Verkehrsclub Deutschland für die Erhaltung des Schienenpersonennahverkehrs in unserer Region zu engagieren?

In dem gemeinsamen Wort des Rates der Evangelischen Kirche in Deutschland und der Deutschen Bischofskonferenz zur wirtschaftlichen und sozialen Lage in Deutschland, „Für eine Zukunft in Solidarität und Gerechtigkeit", veröffentlicht im Jahr 1997, steht zu lesen: „Die Kirchen wollen nicht selbst Politik machen, sie wollen Politik möglich machen!". Was ist gemeint?

Unser heutiges Leben ist geprägt von den verschiedensten gesellschaftlichen Gefährdungen und Bewährungen. Individuelle Lebensentwürfe in einer pluralen Gesellschaft sind gefragt. In dieser gesellschaftlichen Umbruchsituation sind wir vor weitreichende Zukunftsentscheidungen gestellt.

Unsere heutige Welt ist eben nicht mehr die ehemals statische der vergangenen Jahrhunderte, in der alles seinen Platz hatte. Strukturmerkmale unserer Gesellschaft sind Dynamik und Mobilität. Es ist eine Gesellschaft des öffentlichen, demokratischen Diskurses, der sich primär um die Frage dreht, in welcher Welt wir zukünftig leben wollen.

Bei dieser Frage geht es ganz entschieden um den Menschen und um die Bedingungen, mit denen er in Zukunft leben will.

Wenn es den christlichen Kirchen um den Menschen geht, können sie diese Frage nicht ausklammern. Sie müssen sich um des Menschen Willen in den politischen Diskurs einschalten. Dabei kann es nicht darum gehen, dass die Kirchen die sach- und fachbezogenen Patentrezepte liefern, die Politik dann umsetzen kann. Dazu fehlt den Kirchen in der Regel die formale und auch die Fachkompetenz. Der Ort der Kirchen und ihrer Einrichtungen liegt vielmehr im vorrechtlichen Raum: Politische Zuwendung heißt dann, in den Entscheidungs- und Handlungsprozessen grundlegende Orientierungen geben!

Den Kirchen geht es um die Werte, die vor jeder (partei-)politischen Entscheidung liegen. Sie sind die wertgebundenen Institutionen, die in aller gesellschaftskritischen Freiheit (- eben nicht fundamentalistisch -) für Solidarität und Gerechtigkeit einzutreten haben.

In welcher Gesellschaft wollen wir leben? Oder: In welcher Gesellschaft wollen wir hier in unserer Region leben?

Wenn diese Frage nicht nur mit den Mitteln der ökonomischen und technischen Sachlichkeit zu beantworten ist, und vieles spricht angesichts der erkennbaren Grenzen unserer gesellschaftlichen Steuerungssysteme dagegen – dann steht die Frage der Wertorientierung auf der Tagesordnung. Will eine Gesellschaft politikfähig und zukunftsfähig bleiben, kann sie die methaphysischen Fragen nicht ausklammern.

Wenn wir im Rahmen unserer Studententagung über die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in unserer Region sprechen, dann reden wir über die Zukunftsfähigkeit der Region. Wir reden über ihre Zukunft nicht nur im Sinne höher wirtschaftlicher Effektivität, sondern auch und in erster Linie über die

Lebensqualität für alle hier lebenden Menschen in Solidarität und Gerechtigkeit.

Deshalb werden wir im Zusammenhang mit der Zukunft des „Moorexpresses“ darüber reden müssen, wie ein Personennahverkehrssystem aussehen soll, dass - erstens &endash; die Lebensqualität des Menschen in den Mittelpunkt stellt. Ein Verkehrssystem ist danach zu bewerten, ob und wie es die Belange aller Menschen einbezieht. Dabei ist besonders an die Menschen zu denken, die in unserer mobilen Gesellschaft nicht schritthalten können, z.B. ältere Mitbürger, Kinder, behinderte Menschen, oft auch die Familien („Option für die Schwachen“). Wie ist ein Verkehrssystem zu schaffen, an dem alle Mitbürgerinnen und Mitbürger partizipieren können?

2. Wie sieht ein Personennahverkehrssystem aus, das unsere Schöpfung bewahrt und nicht vernichtet? Oder das dort, wo Naturrecourcen zwangsläufig eingesetzt werden müssen, mit dem Minimum an Mitteleinsatz auskommt?

3. Wie kann sich unsere Region, die auf den Tourismus setzt, ökonomisch entwickeln und gleichzeitig die Kriterien der Nachhaltigkeit berücksichtigen? In diesem Zusammenhang denken wir besonders an die laufenden Agenda-Prozesse in unsren Kommunen.

4. Welche verkehrspolitischen Entscheidungen müssen getroffen werden, wollen wir unseren Kindern noch ein Höchstmaß an Lebensqualität ermöglichen? Spätestens seit Hans Jonas uns die Verantwortung für die nachfolgenden Generationen in unsere Arbeitsbücher geschrieben hat, können wir nicht mehr so tun, als käme „nach uns die Sintflut“ (H. Jonas, Das Prinzip Verantwortung, Frankfurt/M.,1979).

Wenn wir diese vier Kriterien akzeptieren &endash; und darin treffen sich beide Veranstalter &endash; scheint der schienengebundene Personennahverkehr vorteilhaft zu sein.

Da sich die Beiträge unserer Studientagung in erster Linie den Fragen der Effizienz und Ökonomie des „Neuen Moorexpress“ stellen, wird es notwendig sein, die Fakten im Lichte einer Wertorientierung und Wertentscheidung zu beleuchten.

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

Gunter Armonat

Eine Zukunft für den Moorexpress

„Im Land zwischen Elbe und Weser gibt es viel zu entdecken, und es gibt neue Verbindungen, die fast ebensoviel Spaß bringen wie die Ziele.“

Mit dieser knappen und prägnanten Aussage wird für den Moorexpress zwischen Stade und Osterholz-Scharmbeck geworben.

Die Erfahrung der vergangenen Jahre mit dem Moorexpress hat gezeigt, dass es eine mehr als gute Idee war, Gebiete mit hohem touristischen Wert zwischen Elbe und Weser über Verbands-, Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinweg durch den Moorexpress zu vernetzen.

Die Idee ist deshalb so gut, weil mit dem Moorexpress Bedürfnissen der Besucher und Gäste in unserer Region Rechnung getragen wird. Mit dem Moorexpress ist es nämlich möglich, unabhängig vom eigenen Auto an einem Tag sowohl die Schönheit der Stadt Stade und des angrenzenden Alten Landes, die Vielfältigkeit der Stadt Bremervörde und seiner Umgebung wie auch die Gediegenheit des Künstlerdorfes Worpswede zu erleben. Die Resonanz auf das Produkt Moorexpress beweist eindeutig, dass hier auf den richtigen Zug gesetzt wurde und der Moorexpress einer guten Zukunft entgegenfährt.

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

Ludwig Wätjen

Eine Zukunft für die Moorbahn?

„Eine Zukunft für die Moorbahn? &endash; Chancen und Möglichkeiten". Wie der Untertitel schon sagt, die Moorbahn bietet ohne Frage Chancen und Möglichkeiten.

Denn in der Tat, wer kann sich nicht &endash; wie in der Einladung beschrieben &endash; vorstellen, schnell und bequem im Zug morgens zur Arbeit zu fahren, anstatt entweder in Lilienthal, Horn oder auch auf der A 27 im Stau zu stehen.

Und auch das abendliche Rückfahrzenario, das beschrieben wird, gefällt mir überaus gut. Entspannt im Zug sitzen mit dem Blick durch die Panoramascheiben und dabei stets die schöne Landschaft vor Augen.

Denn Muße und Ruhe können wir in unserer mittlerweile recht hektischen Gesellschaft allemal gebrauchen. Und an unserer Landschaft kann man sich ohnehin nicht sattsehen.

Als in den Jahren 1908 bis 1911 die Bahnstrecke von Bremervörde nach Osterholz von der Bremervörde-Osterholzer-Eisenbahn erbaut wurde, zweigte die Strecke von der Hauptbahn Bremen &endash; Geestemünde, dem heutigen Bremerhaven, ab. Diese Bahnstrecke erschloss das damals nahezu unwegbare Teufelsmoor. Daher rührt &endash; wie die meisten sicherlich wissen &endash; auch der Name „Moorexpress".

Mehrere Bahnhofsgebäude entlang der Bahn wurden von in Worpswede ansässigen Künstlern entworfen und gestaltet. Denken wir nur an „Vogelers" Worpsweder Bahnhof.

Die Bahnstrecke ist damit nicht nur irgendeine Achse des Personennahverkehrs. Nein, sie ist historisch in unserer Region verwachsen und &endash; wenn wir an die Bahnhöfe denken &endash; auch ein Teil unserer künstlerischen Kultur.

Im Jahre 1978 musste der fahrplanmäßige Personennahverkehr aus Kostengründen eingestellt werden. Zu hoch waren mittlerweile die Zuschüsse angestiegen, die das Land für den Erhalt der Bahnlinie ausgeben musste.

Seit einiger Zeit hat diese Bahn nun wieder an Schwung gewonnen. Zum einen durch die Expo &endash; jetzt fortgeführt durch die „MobiTour".

Mittlerweile hat auch insgesamt der Tourismus für den Landkreis eine große Bedeutung bekommen. Seit einiger Zeit arbeiten wir auch regional noch stärker zusammen &endash; und haben uns in der Region touristisch zum „Kulturland Teufelsmoor" zusammengefunden.

Das liegt auch nahe. Denn unsere Region zeichnet sich durch starke und erfolgreiche touristische Angebote aus. Landschaft, Kunst und Kultur der Region Teufelsmoor-Wümme animieren immer wieder viele Menschen in der gesamten Republik hier ihren Kurzurlaub zu verbringen.

Worpswede, Teufelsmoor, Wümme und Weser alles Begriffe, die unsere Region von Flensburg bis Oberammergau bekannt gemacht haben.

Kurz und gut: Unsere Region kann gute und erfolgreiche Angebote vorweisen, man muß sie nur für eine weitere erfolgreiche Entwicklung zu nutzen wissen.

Wir wissen, dass effektive Tourismusförderung nicht vor Kreis- oder Gemeindegrenzen halt machen darf. Wenn eine ganze Region mit touristischen Höhepunkten wuchern kann, dann muß sie diese auch als gemeinsame Initiative nach außen präsentieren.

Nur in einer zukünftig wirkungsvollen Zusammenarbeit kann der touristische Erfolg unserer Region liegen.

Eine Zukunft der Moorbahn könnte diese regionale und kreisübergreifende Zusammenarbeit noch einmal zusätzlich beleben.

Gefreut hat uns &endash; als Landkreis &endash; insbesondere, dass das Projekt „MobiTour“ auch den Moorexpress über eine weitere Zeit gesichert hat. MobiTour heißt in Langform soviel wie „Mobilitätsdienstleistungen und Tourismusedwicklung“.

Hier soll zum einen der alltägliche öffentliche Personennahverkehr weiterentwickelt, aber auch die touristische Dienstleistung ausgebaut werden.

Meine Damen und Herren, wie Sie sehen, aus touristischer Sicht wäre die Moorbahn ohne jeden Zweifel ein Highlight für unsere Region.

Wie das im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs aussieht, ist dabei eine andere Sache. Denn hier spielen zweifelsohne die wirtschaftlichen und finanziellen Belange eine übergeordnete Rolle.

Dass eine Moorbahn auf Dauer für den Öffentlichen Personennahverkehr wünschenswert wäre, ist dabei wohl unbestritten. Dass es sich aber unter diesen Gesichtspunkten schlecht rechnen würde, wohl auch.

Dazu werden wir aber im Detail heute Nachmittag und heute Abend in den Referaten noch Genaueres hören. Deshalb möchte ich dem auch hier an dieser Stelle nicht vorgreifen.

Abschließend danke ich dem Niels-Stensen-Haus und auch dem Verkehrsclub Deutschland, die diese Tagung auf die Beine gestellt haben.

Ich freue mich, dass sich viele Bürger und Institutionen mittlerweile für eine Zukunft der Moorbahn engagieren. Denn gerade von diesem Engagement leben die regionalen Projekte.

Uns allen wünsche ich einen informativen Tag.

Vielen Dank.

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

Jens Joost-Krüger

Drei Jahre Moorexpress

Entwicklungen

Zunächst habe ich mir erlaubt, den Titel meines Vortrages gegenüber der Ankündigung im Programm etwas abzuändern. In der Einladung steht, dass es in meinem Beitrag um zwei Jahre Erfahrung mit dem touristischen Moorexpress geht. Tatsächlich arbeiten wir seit drei Jahren daran, den Moorexpress als ein touristisches Produkt zu entwickeln. Dieser Hinweis ist wichtig, weil der Prozess von Beginn an von verschiedenen Gebietskörperschaften und touristischen Organisationen an der Moorexpressstrecke getragen wurde. Es war ein wirklich phänomenaler Schritt. Auf einmal fanden Organisationen zusammen, die sich über lange Jahre eher als Konkurrenten begriffen haben und nicht daran dachten, dass touristische Zusammenarbeit für alle gemeinsam sinnvoll sein könnte.

Das Interesse, den Moorexpress als Schienenstrang und als touristisches Produkt zu erhalten und weiterzuentwickeln hat dazu geführt, eingeübte Konkurrenzen beiseite zu legen. 1999 fuhr der Moorexpress erstmals seit der Einstellung des regelmäßigen Personenzugverkehrs an vier festgelegten Wochenenden wieder fahrplanmäßig. Es ist darauf hingewiesen worden, dass aus dieser Partnerschaft mittlerweile vertragliche Verbindungen zwischen den touristischen Verbänden geworden sind. Durch den Anstoß des Moorexpresses hat der Elbe-Weser-Raum zu einer touristischen Interessensvertretung gefunden, die der Region zwischen den entwickelten Marken Lüneburger Heide und Harz ein neues Gewicht insbesondere gegenüber Bezirk- und Landesregierung verliehen haben.

Eine Legende

Die Voraussetzungen, die wir 1998 vorfanden, den Moorexpress touristisch zu entwickeln, waren ausgesprochen günstig. Einige dieser Bedingungen sind in den anderen Beiträgen bereits angeklungen. Der Moorexpress ist nicht irgendeine Infrastruktur und nicht irgendeine Verbindung von A nach B. Der Zug weist bestimmte Eigenschaften auf, die ihn als touristisches Produkt auszeichnen. Der Moorexpress hat ein über Jahrzehnte gewachsenes Image. Das spiegelt sich unter anderem in seinem Namen wider. Dieser Name ist Legende und besitzt eine hohe Symbolkraft. Wahrscheinlich ist er mit den besonderen landschaftlichen Bedingungen eng verbunden, die über Jahrhunderte einen landgehenden Verkehr kaum zuließen. Geschwindigkeitsmaßstab für die Menschen im Teufelsmoor war das Tempo des Torfkahns, dem einst wichtigsten Verkehrsmittel der Region. Insofern war der Express, den wir heute als langsam empfinden, damals ganz zurecht eine Art Eilzug. Der zweite Grund für Symbolkraft und Image des Moorexpresses liegt wahrscheinlich in dem Engagement der Worpsweder Künstler beim Bau der Strecke und der notwendigen Gebäude. Aus Sorge, insbesondere um den Charakter Worpswedes und des ganzen Teufelsmoores, nahm vor allem Heinrich Vogeler Einfluss auf die Gestaltung der Hochbauten. Die Resultate wurden bereits im Laufe dieser Tagung erwähnt. Es handelt sich um Bauten, die heute zum architektonischen Kulturerbe unserer Region gehören und wichtige touristische Sehenswürdigkeiten darstellen. Zusammengefasst haben wir es mit einer Strecke zu tun, die touristisch produktfähig ist.

Es soll hier nicht verschwiegen werden, dass die Strecke schon ein touristisches Produkt war, bevor wir angefangen haben, fahrplanmäßige Fahrten zu organisieren. Es gab sehr viele Charterfahrten die alljährlich mit dem Moorexpress von Gruppen in eigener Regie durchgeführt wurden. Dazu kommt, dass die Strecke touristisch entwickelte Orte verbindet. Die wichtigsten Markennamen sind Worpswede, Stade und das Alte Land. Dazwischen liegen Gebiete, die eine touristischen Entwicklung vor sich haben, sie auch anvisieren und z.T. auch erste wichtige Investitionen in diese Richtung getätigt haben. Insbesondere gilt das für Bremervörde.

Kooperationen

Kooperationen, wie wir sie seit 1999 an dieser Strecke haben, werden generell immer dann nötig, wenn die touristisch erlebnisträchtige Entwicklung von Strecken zur Kontaktaufnahme mit anderen außerhalb der eigenen administrativen Zuständigkeit zwingt. So entstanden zum Beispiel viele andere Kooperationen entlang neuer Radwanderwege. Produktentwicklung und Marketing rücken neuerdings von der Festlegung fester geografischer Zuständigkeiten ab und definieren sich zunehmend strategisch. Das Interesse, Gäste für den Moorexpress zu gewinnen, ist ein gemeinsames Interesse zwischen Elbe und Weser. Das ist sehr förderlich, um anachronistische Konkurrenzen zwischen touristischen Organisationen und Gebietskörperschaften abzubauen.

Die [Abbildung 1](#) zeigt die gesamte Moorexpressstrecke. Sie sehen, dass zwischen den Eisenbahnlinien von Bremen über Rotenburg/Wümme nach Hamburg, von Bremen nach Bremerhaven und von Bremerhaven über Bremervörde nach Hamburg ein Eisenbahn-Niemandsland herrscht, in dem die Strecken allesamt stillgelegt sind. Das bedeutet, dort ist ein ganzer Raum vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den verknüpften Zubringerfunktionen abgeschnitten. Das trifft Teilbereiche touristischer Entwicklungen in einem besonderen Maße. Dazu gehört insbesondere der Radtourismus.

Außerdem ist deutlich zu erkennen, dass die Strecke des Moorexpresses eine wichtige Bindung nach Bremen und Hamburg herstellt. Unter touristischen Gesichtspunkten verbindet der Moorexpress das Teufelsmoor mit den zwei wichtigsten nordwestdeutschen Quellgebieten. Sie alle wissen: das Teufelsmoor ist klassisches Ausflugsgebiet für das Bremer Publikum. Der Norden des Gebietes um den Raum Altes Land und Stade gehört zu den klassischen Ausflugszielen Hamburgs. Diese Strecke setzt erstmals die Quellgebiete Bremen und Hamburg miteinander in Verbindung. Den Ausflugs- und Kurzreisepfanungen öffnen sich damit neue Horizonte.

Ziele

Mit dem Beginn der Kooperation wollten wir einen Beitrag zum Erhalt des Moorexpresses leisten. Diejenigen, die an dem Prozess beteiligt waren, wissen, dass wir uns noch in der Geltungsdauer eines Moratoriums befinden. 1999 hieß es, der Weiterbestand dieser Strecke sei von der Landesnahverkehrsgesellschaft für fünf Jahre gesichert. Danach seien die Gelder, die jetzt noch in den Erhalt, nicht in den Ausbau oder in die Ausstattung dieser Strecke, sondern lediglich in den Erhalt fließen, nicht mehr zugesagt. Es blieben uns fünf Jahre Zeit, Hannover zu beweisen, dass diese Strecke einen verkehrspolitischen Sinn hat. Den Nachweis werden wir nur erbringen können, wenn wir Hannover das Signal senden können, der Moorexpress transportiert eine ausreichende Anzahl von Gästen. Das ist meines Erachtens die einzige Chance, deutlich zu machen, dass es Unsinn wäre, auch ökonomischer Unsinn, diese Strecke abzubauen. Für die Kooperation der Leistungsträger, Kulturträger und anderer Partner an der Strecke gilt das gleiche wie für die Tourismusorganisationen und für die Gebietskörperschaften. Auch diese Einrichtungen und Institutionen, Ausstellungshäuser, Galeristen und Veranstalter an der Strecke finden mit Hilfe des Moorexpresses ein gemeinsames Publikum. Oft geht es um wirklich neue, zusätzliche Gäste, die ohne Moorexpress und das begleitende Marketing die Angebote an der Strecke gar nicht wahrnehmen könnten oder sich nicht für einen Besuch entscheiden würden. Die Verbindung zwischen den Quellgebieten habe ich eben schon an der Karte erläutert, die radtouristische Entwicklung ebenfalls.

Regionale Identität

Die Stärkung der regionalen Identität ist sehr wichtig. Wir werden nur dann eine Chance haben, diese Strecke zu behalten, wenn alle gemeinsam an der Strecke einen Beitrag dazu leisten. Das geht nur dann, wenn die Region zwischen Elbe und Weser in unser Denken und in unser Bewusstsein rückt. Damit stehen wir vorsichtig gesagt am Anfang. Das gilt für die Orte untereinander, das gilt aber manchmal auch in den Orten, wir brauchen daher ein verstärktes Wir-Gefühl, das sich an einem solchen Projekt wie dem Moorexpress deutlich schärfen und profilieren kann. Der Moorexpress ist Infrastruktur und touristisches Produkt und kann auf Messen, in Prospekten, bei der Ansprache von Gästen von allen gemeinsam genutzt werden.

Ergebnisse

Jetzt präsentiere ich Ihnen einige Zahlen zu den Ergebnissen der Moorexpress - Jahre 2000 ([Abb. 2](#)) und 2001 ([Abb. 3](#)). Sie sehen auf dieser Zusammenstellung die Anzahl der Fahrgäste, die im Jahr 2000 im Laufe von 149 Betriebstagen mit dem Moorexpress von Juni bis Ende Oktober gefahren sind. Zur Erinnerung: der Landtag hat im Frühjahr 2000 auf Antrag der Landtagsabgeordneten Frau Rühl überraschenderweise einstimmig beschlossen, den Moorexpress während der Expo täglich zwischen Osterholz-Scharmbeck und Wörpswede fahren zu lassen. Wir haben damals mit Blick auf unsere eingeübten Kooperationen die Fahrtstrecke bis nach Bremervörde erweitert. Jeden Tag pendelten 2 Fahrtenpaare zwischen den Orten und nahmen erstmals Fahrräder mit. Der Landtag hatte diesen Beschluss unter der im Frühjahr 2000 noch üblichen Aussicht gefasst, dass wir eine große Zahl von EXPOfahrgästen würden erwarten dürfen. Allerdings blieben EXPOfahrgäste sowohl in die eine als auch in die andere Richtung sehr selten. Es gab keine Notwendigkeit, den EXPObesuch mit einer Moorexpressfahrt zu verbinden. Die EXPO hatte einen sehr schleppenden Beginn und die Gäste konnten prima mit dem eigenen Auto bis vor die Tore der Weltausstellung fahren, was sie dann in der Regel auch getan haben. Als Zubringer zur EXPO war der Zug unsinnig. In der umgekehrten Richtung war die Nachfrage auch nicht reger. Gäste, die von weit her anreisten und ihren Besuch in Hannover mit einem Ausflug in die Region verbanden, waren Mangelware. In der Gästeinformation Wörpswede hat sich im Laufe der EXPO ein einziger Gast als EXPObesucher auf Ausflugstour geoutet. Damit ließ sich kein Zug füllen. Die Statistik zeigt insofern, dass wir im Jahr 2000 in einer Vielzahl der durchgeführten Betriebstage von falschen Erwartungen ausgehen mussten, die wir aber immerhin vom Niedersächsischen Landtag übernommen haben.

Die Statistik des nächsten Jahres sieht dann auch schon ein wenig freundlicher aus. Im Jahr 2001 sind wir bereits mit Fördermitteln des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekts MobiTour zwischen Mai und Anfang Oktober samstags, sonntags und feiertags gefahren. An 49 Betriebstagen mit jeweils 2 Fahrtenpaaren wurden knapp 15.000 Fahrgäste transportiert, d. h. wir haben mit gegenüber 2000 um ca. 70 % reduzierten Betriebstagen 75 % des Umsatzes realisiert. Die Nachfrage ist also deutlich gewachsen. Das gilt auch für die Auslastung der einzelnen Züge. Wir haben uns im Jahr 2001 nicht damit begnügt, die Strecke Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde zu bedienen, sondern haben das Angebot um den Abschnitt Bremervörde & Stade erweitert. Das hat einerseits den positive Effekt, dass wir auch den Hamburger Raum an den Moorexpress anbinden. Andererseits fand der neue Streckenabschnitt zwischen Bremervörde und Stade noch relativ wenige Fahrgäste, da im Raum Stade und Umgebung der zweijährige Vorlauf fehlte.

Ein- und Aussteiger an der Strecke

Diese Tatsache spiegelt sich insbesondere in den Ein- und Aussteigerstatistiken ([Abb. 4](#)). Diese Zahlen werden in den Gebietskörperschaften sehr genau gelesen. Für die Bürgermeister und Räte kann es natürlich nicht darum gehen, einen hübschen Zug durch die Landschaft fahren zu lassen, sondern es geht um touristische Wertschöpfung, um Geld, das die Gäste in die Orte bringen. Insofern ist diese Statistik natürlich von ganz erheblicher Bedeutung. Sie deutet Wertschöpfungen an und sie zeigt auch, welche Gemeinden eine touristische Anziehungskraft entwickelt haben. Ein gutes Beispiel ist der Natur und Erlebnispark in Bremervörde. Das Gelände liegt fußläufig zum Bahnhof, bietet ein interessantes familientaugliches Angebot und ist ein wichtiges Ziel für Moorexpress-Ausflüge. Wenn man sich dagegen z. B. Osterholz-Scharmbeck anschaut, werden Mängel und Defizite im städtischen Freizeit- und Tourismusangebot deutlich. Es gibt in der Kreisstadt fußläufig zum Bahnhof keine interessanten Angebote. In der Fläche, in kleinen Orten war die Wirkung des Moorexpress deutlich geringer als in den großen Orten. Dort muss etwas getan werden. Es müssen vorhandene touristische Angebote miteinander vernetzt und Angebote den Moorexpressgästen bereits frühzeitig kommuniziert werden. Welche Probleme dieses Ziel mit sich bringt, sei am Beispiel des Moorhofes in Augustendorf beschrieben. Man kann nicht erwarten, dass die Leute in Gnarrenhurf Bahnhof ankommen und 5 km zum Moorhof zu Fuß gehen. Das heißt wir

brauchen an solchen Stellen eine Bindung der Infrastruktur Moorexpress an weitere Angebote.

Die Dokumentation der Gruppenanmeldungen ([Abb. 5 und 6](#)) zeigt den oben geschilderten Trend. Sie sehen deutlich, dass die meisten Nutzer des Moorexpresses aus dem Süden in Richtung Norden fahren.

Im Marketing und Vertrieb müssen wir unsere Präsenz im Raum Stade und in Hamburg stärken. Erstmals waren wir deshalb auch im Februar auf einer Reisemesse in Hamburg. Der Moorexpress ist dort überraschend bekannt.

Radtourismus

Ein wichtiger Hinweis noch auf die radtouristische Entwicklung der Region. Dieses Thema ist für die Region auch unter ökonomischen Aspekten ausgesprochen interessant. Radtourismus heißt, dass dezentrale, bisher vom Gästestrom abgelegene Angebote neue Chancen bekommen. Zum Beispiel kommt zusätzliches Einkommen auch für Hofläden und für Hofcafes und andere Einrichtungen, die in der Fläche liegen, in Sicht. Fahrradfahren ist ein nach wie vor boomendes touristisches Teilssegment. Der Moorexpress mit der Anbindung an Bremen und Hamburg erweitert die Ausflughorizonte der städtischen Zielgruppen und von Übernachtungsgästen in der Region.

Zusammenfassung

Wir können zusammenfassen, dass es eine steigende Frequentierung des Moorexpresses an den Wochenenden gibt. Wir haben ein sehr starkes regionales Interesse, auch das muss deutlich sein, wenn man den Moorexpress unter touristischen Aspekten vermarkten will. In erster Linie sitzen die Zielgruppen nicht in Bayern, Schwaben, Berlin oder Sachsen, sondern die ganz überwiegende Mehrzahl derjenigen, die den Moorexpress nutzen, kommen aus der Region, aus einem Umkreis von etwa 200 km. Das liegt auch daran, dass die Bettenkapazitäten im Teufelsmoor und bis hoch an die Elbe nicht für teure Marketingkampagnen ausreichen. Natürlich sprechen wir die Übernachtungsgäste in der Region auch an, aber sie stehen nicht im Mittelpunkt der Marketingmaßnahmen. Immerhin haben wir einige Züge zu füllen und das geht nur, indem wir die regionalen tagestouristischen Märkte erreichen. Wir müssen mit dem Moorexpress in großen Städten wie Hamburg, Hannover und Bremen sowie in der Region präsent sein.

Angebote

Wichtig ist auch das Beispiel Bremervörde. Die Kombination von Moorexpress & Erlebnis und einem attraktiven Angebot am Zielort ist ein erfolgreiches Konzept. Ziel und Weg wachsen zu einem Erlebnis zusammen. Die wachsende Bedeutung der Fahrradmitnahme habe ich schon erwähnt. Wir hatten in dem ersten Jahr wenige Fahrradkapazitäten und viel Ärger mit Radfahrern, die keinen Platz mehr für ihre Räder fanden. Davor sind wir auch in diesem Jahr nicht wirklich geschützt, weil die technischen Kapazitäten bei der EVB einigermaßen begrenzt sind.

Interessant ist, dass wir eine Reihe von Programmen zusammengestellt haben, die zum Beispiel die Moorexpressfahrt mit Torfkahnfahrten zusammenbringt. Das sind spannende Angebote, die begleitet werden und sehr gut in die Kolonialisierungs-, die Sozialgeschichte und die Kulturgeschichte einführen

können. Die Resonanz auf diese Angebote ist sehr erfolgreich.

Der Moorexpress hat zudem neue Entwicklungen an der Strecke angeregt. Ein Beispiel, mit dem auch Herr Konukiewitz sehr viel zu tun hat, ist das Kollbecksmoor. Die Gegend ist bisher überhaupt nicht touristisch entwickelt. Der Moorexpress wird dort seit knapp 2 Jahren von einigen Akteuren als eine Chance für die touristische Entwicklung begriffen. In diesem Jahr findet dort der zweite Torftag im Kollbecksmoor statt.

Probleme

Wir haben natürlich auch eine Reihe von Problemen, die ich nicht verschweigen möchte. Die Unzahl von ungesicherten Bahnübergängen führt zu einer erheblichen Lärmbelästigung an der Strecke. Das hat viel Unmut insbesondere in Worpswede und an anderen Orten ausgelöst. Viel schlimmer ist natürlich, dass die Bahnübergänge ein erhebliches Gefahrenpotential bergen. Glücklicherweise ist in diesen 3 Jahren während des fahrplanmäßigen Moorexpressbetriebes kein Unfall geschehen. Dafür bin ich sehr dankbar.

Noch immer stimmt vielerorts die Infrastruktur nicht. Das betrifft insbesondere die Ausstattung der Bahnhöfe, die Einbindung in weitergehende Infrastrukturen wie zum Beispiel Radangebote, Radmietsysteme etc.

Auch die Erlebnisqualität der Angebote muss kontinuierlich verbessert werden. Im Rahmen von Mobitour wird eine Gästebefragung durchgeführt. Bei einer ersten Befragung konnten wir feststellen, dass die meisten Gäste den historischen Zug wollen. Wir können aber den Fahrplan mit 2 Fahrtenpaaren zwischen Stade und Osterholz-Scharmbeck nur durchführen, indem wir einen alten historischen Zug mit einem anderen Zug kombinieren. Diejenigen, die an den moderneren Zug geraten, sind oft enttäuscht, obwohl der Fahrplan natürlich ausweist, welcher Zug zum Einsatz kommt. Der moderne Zug ist zu sehr Alltagsverkehrsmittel, als dass er die von uns geschürte Erwartung eines Erlebnisses einlösen könnte. Zu diesem Erlebnis gehört, dass der Zug vor Gnarrenburg so stark schaukelt als wäre man bei Windstärke 7 auf dem Meer. Das ist klasse für die Freizeit. Wenn das jemand täglich auf dem Weg zur Arbeit erlebt, wird er sich wahrscheinlich so schnell wie möglich ein Auto kaufen.

MobiTour

Wie es weitergeht, ist schon mehrfach erwähnt worden. Seit Mai 2001 haben wir auf der Strecke eine Förderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung. Ziel ist die Mobilität zwischen Elbe und Weser durch Tourismusentwicklung zu stärken und zu prüfen, ob auf diesem Weg der ÖPNV in ländlichen Räumen stabilisiert und verbessert werden kann. Wir haben in MobiTour ganzjährig touristische Moorexpressfahrpläne, zur Zeit gilt noch der Winterfahrplan „Kohlkönige fahren Moorexpress“. Wir werden ab Ende März 2 zusätzliche Buslinien einrichten. Der AufsLandBus fährt von Hamburg nach Sittensen, Zeven und Bremervörde, die „Künstlerdorflinie“, verbindet im Pendelverkehr Bremen, Worpswede und Fischerhude. Beide Busse haben Radanhänger dabei. Wir arbeiten an einem flexiblen Radmietsystem, das ermöglichen wird, Räder an einer Stelle auszuleihen und an einer anderen Mietstation wieder abzugeben. Weitere touristische Verkehrsmittel werden in das System eingebunden. Ab Mai gibt es eine fahrplanmäßige Torfkahnlinie zwischen Worpswede/Hammehütte und Hafen Osterholz-Scharmbeck, die an den Moorexpress angelehnt ist. damit können auch individuell reisende Gäste beide Verkehrsmittel nutzen. Wir sind dabei, eine Mobilitätszentrale einzurichten und wir machen zielgruppenorientiertes Marketing.

Die Ziele von Mobitour sind deutlich: Wir wollen ein neues Image für die Region zwischen Elbe und Weser schaffen. Das Land zwischen Elbe und Weser soll das Image gewinnen „hier macht das Reisen Spaß macht und ist nicht von Langeweile geprägt“. Wenn Sie sich vorstellen, sie sollen ihren Wochenendausflug mit einem Bus des öffentlichen Personennahverkehrs beginnen, ist das erst mal langweilig. Das ist ein Problem für alle ÖPNV-Verkehrsmittel. Wir haben u. a. die MobiTour & Förderung bekommen, weil wir eine notwendige Imageveränderung anstreben. Es muss mehr Spaß geben, mehr Erlebnis geboten werden, und es muss einen Mehrwert haben, wenn statt des eigenen Autos Bus und Bahn in die Ausflugsplanung einbezogen werden. Wir wollen die neuen Produkte dazu nutzen. dauerhafte Kooperation

zwischen den Leistungsträgern herzustellen und wir sind dabei, die Quellgebiete für die Region zu aktivieren.

Ausblick

Wir wollen gerne auch die Schnittstellen zwischen Freizeitverkehrsangeboten und ÖPNV definieren. Wochenend-Fahrgäste stellen andere Ansprüche an Züge als Berufspendler. In diesem Punkt lassen sich aber durchaus gemeinsame Strategien umsetzen. Die nette Schaukelstrecke vor Gnarrenburg wird zwar die Streckensanierung nicht überstehen, aber die Verkehrsmittel könnten sich an den unterschiedlichen Zielgruppen orientieren. Nichts spricht gegen komfortable Züge an Wochentagen und erlebnisreichen Wagen an den Wochenenden. Ein Moorexpress & Cabrio oder ein plüschiger Salonwagen mit Kulturangebot fänden sicherlich breite Zustimmung.

Das Schlusswort soll der ehemaligen Wirtschaftsministers Fischer haben, der zum Ende der Debatte um den Moorexpress im Niedersächsischen Landtag erklärte: „Ich sehe, das möchte ich einmal zur Perspektive sagen, die Realisierung dieser zeitlich begrenzten Aktivitäten als Test an, dieses Angebot vielleicht auf Dauer zu etablieren und damit eine dauerhafte zusätzliche touristische Attraktion für die Region zu schaffen.“

Ich denke, über die Expo-Zeit sind wir hinaus. Den ersten Test haben wir bestanden. Jetzt geht es darum, wirklich dauerhafte Perspektiven für die Freizeitverkehre auf dieser Strecke zu schaffen. Sollten wir die weiterhin erfolgreich gestalten können, wächst die Hoffnung auf die Wiedereinrichtung des SPNV zwischen Stade und Osterholz-Scharmbeck.

[home moorexpress](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

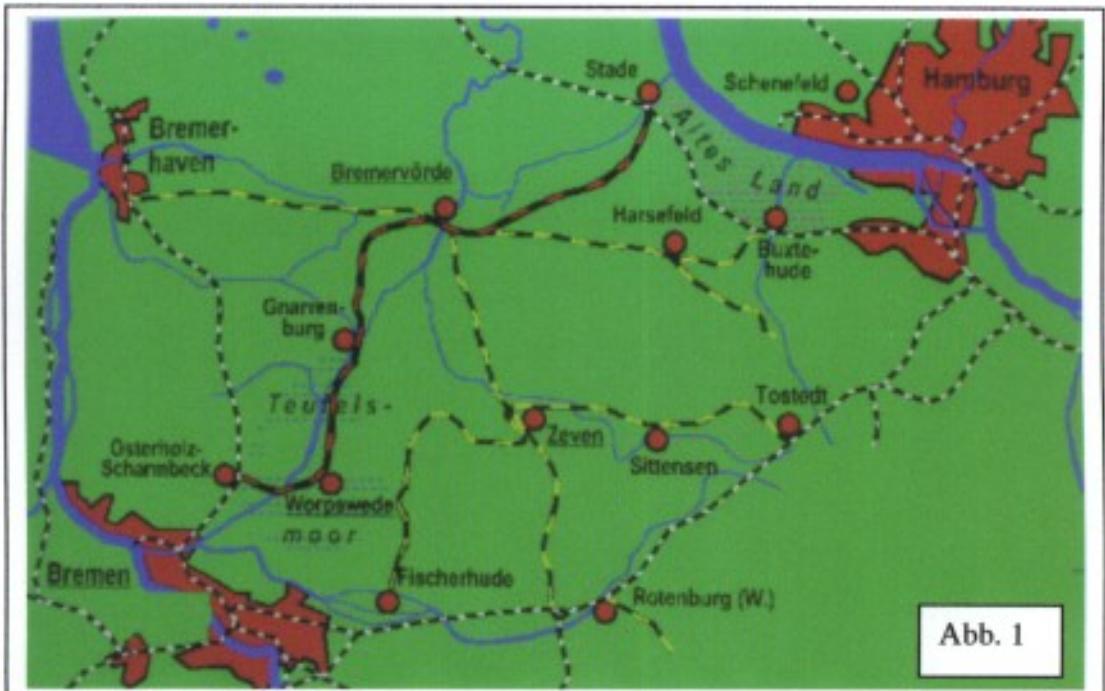


Abb. 1

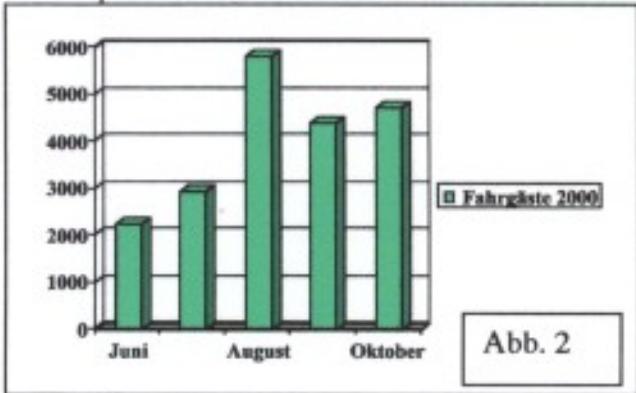


Abb. 2

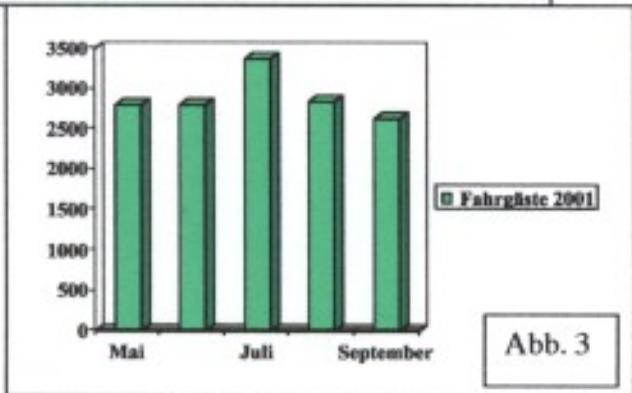


Abb. 3

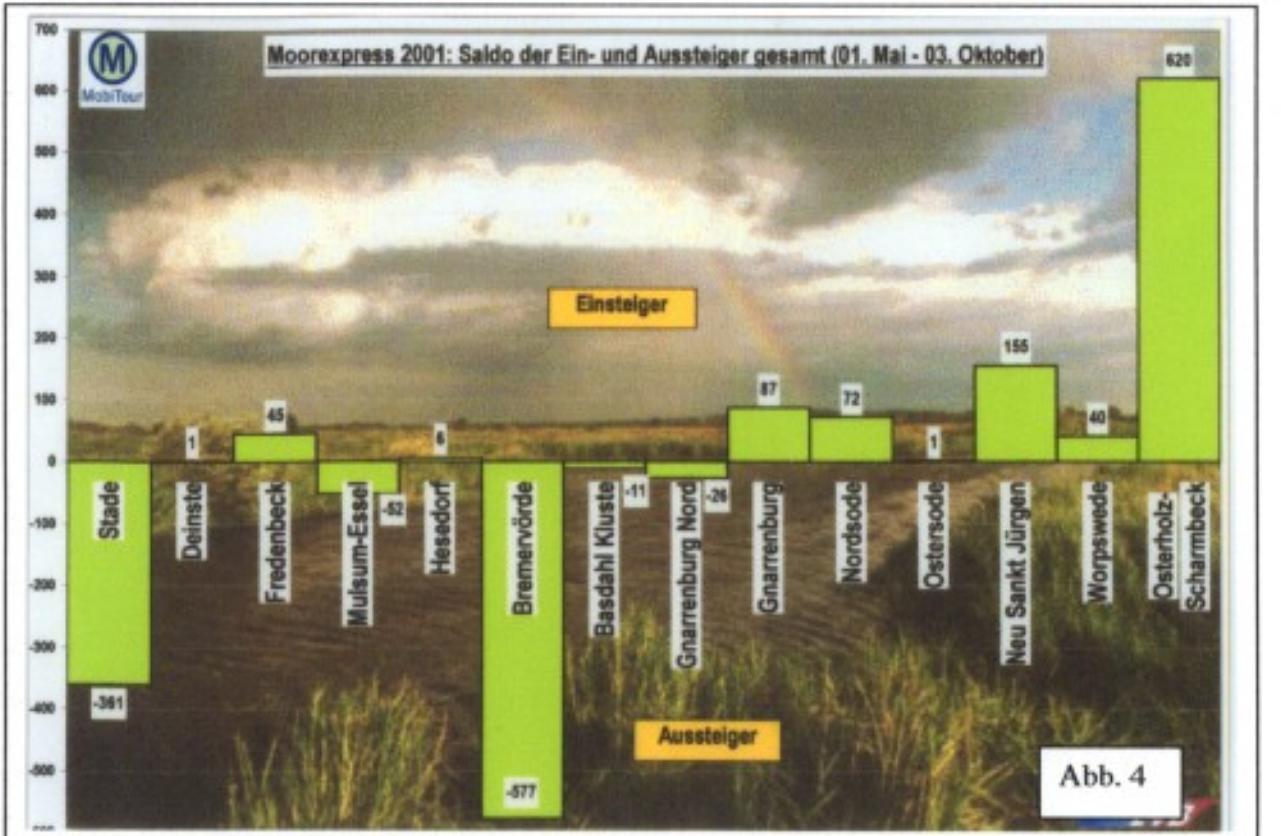


Abb. 4

Gruppenanmeldungen Abfahrtsort gruppiert

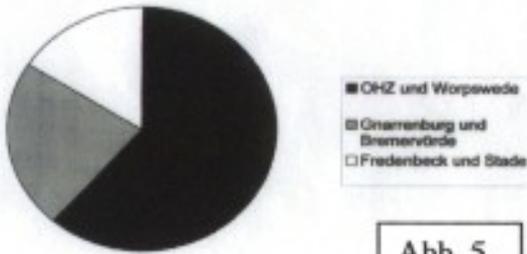


Abb. 5

Gruppenanmeldungen Zielort gruppiert

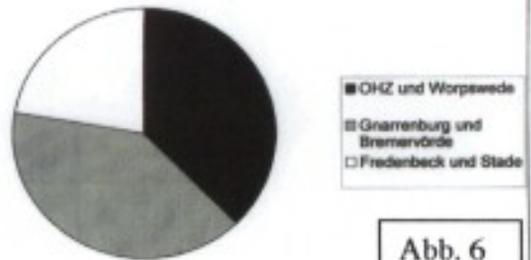


Abb. 6

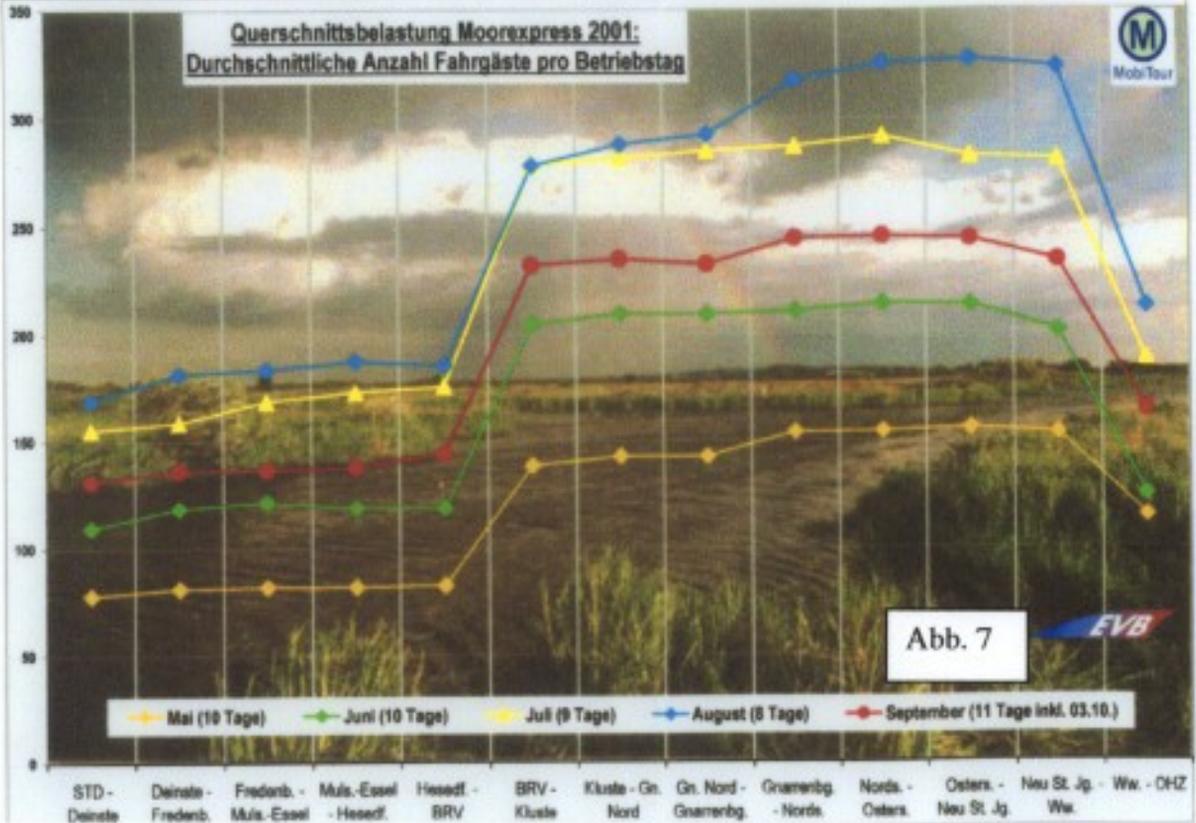


Abb. 7

Gruppen- und Fahrradregistrierung

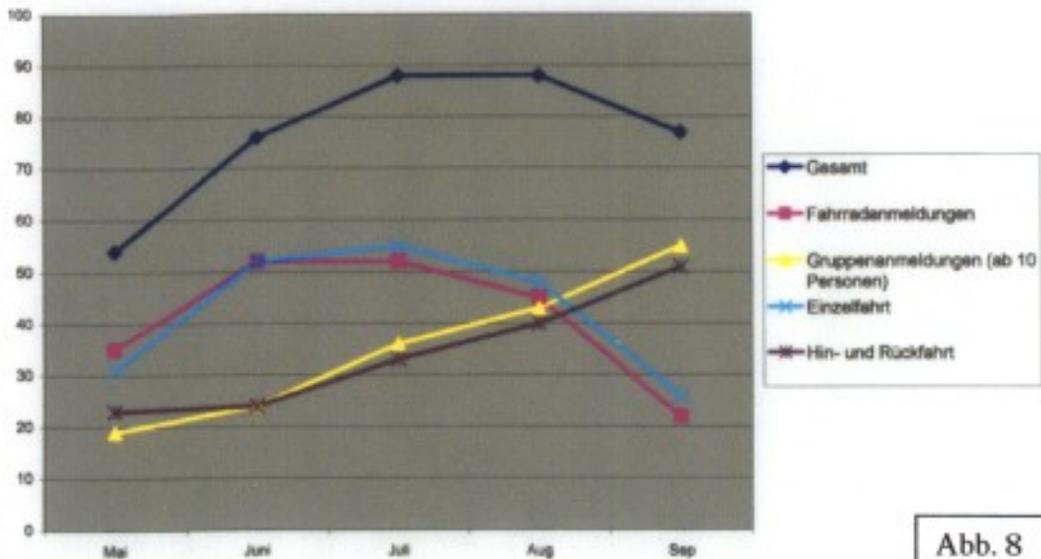


Abb. 8

Bernd Bäse

Eine Zukunft für die Moorbahn?

Die Bedeutung der Bahnstrecke Bremen - Stade/Buxtehude für den Personenverkehr zwischen Weser und Elbe

Gliederung

1. Rahmenbedingungen für den SPNV zwischen Bremen/Osterholz-Scharmbeck und Stade/Buxtehude

- Bewertung der Streckenführung
- Konkurrenzsituation zwischen SPNV und MIV
- Zentrale Aussagen in den Landesplanungen

2. Potentiale für den SPNV zwischen Bremen/Osterholz-Scharmbeck und Stade/Buxtehude

- Einwohner im unmittelbaren Einzugsbereich der Zugangsstellen
- Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr
- Pendlerverflechtungen im Ausbildungsverkehr
- Freizeitverkehre

3. Strecken im Vergleich

- Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde - Stade/Buxtehude
- Bremerhaven - Cuxhaven
- Osnabrück - Vechta - Delmenhorst

4. Fazit und Ausblick: SPNV-Bedienungswürdigkeit auf den betrachteten Strecken

1 Rahmenbedingungen für den SPNV zwischen Bremen/Osterholz-Scharmbeck und Stade/Buxtehude

Bewertung der Streckenführung und der erschlossenen Gebiete:

- Streckenführung ist weitgehend gestreckt, nicht gewunden
- Die Mittelzentren Osterholz-Scharmbeck, Stade, Buxtehude und Bremervörde werden untereinander sternförmig verbunden und über Durchbindungen an Bremen und Hamburg angebunden. Die Fremdenverkehrsziele Worpswede, Teufelsmoor und Geest um Harsefeld/Bremervörde werden erschlossen.
- Strecken führen nur bis zum äußeren Großstandrand (Osterholz-Scharmbeck, Buxtehude): Umstieg oder Durchbindung über dicht belegte Trassen erforderlich

- Aufkommensschwerpunkte werden erschlossen, in Bremen und Hamburg ist jedoch ein Umstieg auf den städtischen ÖPNV oft erforderlich
- **Fazit: Aufkommensschwerpunkte werden durch die Schienenstrecken so erschlossen, dass kurze Reisezeiten möglich sind.**

Konkurrenzsituation zwischen SPNV und MIV

- Es bestehen keine schienenstreckenparallelen Autobahnen
- Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck: Es bestehen keine zu den Schienenstrecken parallelen geführten Straßen, die hohe Fahrtgeschwindigkeiten erlauben (für Moorgegenden typische Reihensiedlungen führen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen)
- Bremervörde - Stade/Buxtehude: Nebenstraßennetz parallel zu Schienenstrecken erlaubt tendenziell höhere Fahrtgeschwindigkeiten für MIV als zwischen Bremervörde und Bremen
- Stadtverkehr Bremen und Hamburg: Deutlicher Vorteil für SPNV durch eigenen Gleiskörper; zwar ist für SPNV-Fahrgäste ein Umstieg auf den städtischen ÖV erforderlich, jedoch entfällt die Parkplatzsuche: ÖV-Nutzung ist zeitlich attraktiv
- **Fazit: Im Konkurrenzverhältnis zwischen SPNV und MIV bestehen hier für den SPNV im ländlichen Raum ungewöhnlich günstige Rahmenbedingungen**

Zentrale Aussagen in Landesplanungen

- Landesraumordnungsprogramm (1994, ergänzt 1998): Alle Schienenstrecken im Elbe-Weser-Dreieck sind zu erhalten.
- Ein wesentlicher Ausbau oder Neubau von Fernverkehrsstraßen und Ortsumgehungen ist nicht geplant (Ausnahme: Ortsumgehung Bremervörde). Allerdings wird der Bau der Autobahn Stade - Hamburg dazu führen, dass im Bereich der Strecke Bremervörde - Stade der MIV für Pendler nach Hamburg attraktiver wird.
- **Fazit: Innerhalb des nächsten Jahrzehnts ist keine wesentliche Änderung der gegenwärtig für den SPNV günstigen Rahmenbedingungen gegenüber dem MIV zu erwarten. Investitionen in den SPNV stehen damit nicht auf tönernen Füßen.**

2 Potentiale für den SPNV zwischen Bremen/Osterholz-Scharmbeck und Stade/Buxtehude

Exkurs: Was sind Potentiale für den SPNV?

Als Potential für den SPNV sind diejenigen Personen zu verstehen, die ...

- Wege zurücklegen, bei denen die ÖV-Reisezeit nicht gravierend länger ist als die MIV-Reisezeit (je weiter die Fahrt im SPNV ist, desto weniger fallen Vor- und Nachlauf ins Gewicht; Fahrten zwischen benachbarten Bahnstationen scheiden deshalb faktisch aus),
- Wege zurücklegen, deren Anfang und Ende an Schienenstrecken liegen,
- Wege zurücklegen, die maximal einen Umstieg zwischen SPNV-Linien erfordern,
- bezüglich der Verkehrsmittelnutzung an den ÖV gebunden sind (jetzige Fahrgäste im Bus - insbesondere Schüler) oder
- bezüglich der Verkehrsmittelnutzung wahlfrei sind (ÖV oder MIV), jedoch nicht zu den rund 60 % gehören, die subjektiv oder objektiv MIV-gebunden sind.

- Potentiale im Freizeitverkehr sind sehr schwer abzuschätzen, da die Zielwahl sehr viel flexibler ist als im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

Fazit: Als Potential für den SPNV stehen nur diejenigen Personen zuverlässig zur Verfügung, die schon heute Fahrten parallel zu den Schienenstrecken durchführen, nicht auf den Pkw angewiesen sind und für die die Fahrt im SPNV nicht wesentlich länger dauert als mit dem MIV.

Einwohner im unmittelbaren Einzugsgebiet der Zugangsstellen

- Im direkten Einzugsgebiet der 29 Zugangsstellen zwischen Osterholz-Scharmbeck, Stade und Buxtehude leben rund 120.000 Einwohner - im Durchschnitt rund 4.100 Einwohner je Station.
- Die Bevölkerung ist allerdings sehr ungleich verteilt: Fast 68.000 Einwohner leben an den drei Streckenendpunkten und sind damit nicht nur durch die drei hier betrachteten Strecken erschlossen. Damit verbleiben 52.000 Einwohner an 26 Stationen (ca. 2.000 Einwohner je Station), die nur durch die drei EVB-Strecken erschlossen werden.
- An nur sieben dieser 26 Stationen wohnen 2.000 Einwohner oder mehr: Apensen, Gnarenburg, Fredenbeck, Ahrensfelde, Worpswede, Harsefeld, Bremervörde. Weitere vier Stationen weisen 1.000 bis 2.000 Einwohner im engeren Einzugsgebiet auf - bei 15 Stationen besteht also nur eine geringe Einwohnerzahl.
- Die nachfolgende Tabelle zeigt Details:

	Zugangsstelle	Einwohner (ca.)
1	Osterholz-Scharmbeck	11.300
2	Ahrensfelde	3.600
3	Weyermoor	50
4	Worpswede	5.000
5	Weyerdeelen-Umbeck	50
6	Neu Stzankt Jürgen	500
7	Hüttenbusch	750
8	Heudorf-Hüttendorf	600
9	Ostersode	400
10	Nordsode	400
11	Karlshöfen	1.200
12	Gnarrenburg	2.500
13	Brillit	400
14	Basdahl	700
15	Barchel	650
16	Oerel	950
17	Bremervörde	10.700
18	Hesedorf	1.900
19	Essel	300
20	Mulsum	1.450
21	Fredenbeck	2.800
22	Deinste	800
23	Stade	31.600
24	Kutenholz	1.900
25	Brest-Aspe	700
26	Harsefeld	7.200

26	Harsefeld	7.200
27	Ruschwede	450
28	Apensen	2.250
29	Buxtehude	25.000
	Summe	116.100

- (Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik: Volkszählung 1987, Einwohner nach Gemeindeteilen, gerundet und fortgeschrieben)
- Diese Verteilung der Einwohner - und damit auch Potentiale - im Raum erfordert ein abgestimmtes Bedienungskonzept: Z. B. Erschließung kleiner und kleinster Orte durch Zubringbusse bei Bedienung nur der aufkommensstärkeren Stationen durch den SPNV (Stichwort: Steigerung der Reisegeschwindigkeit durch Verminderung der Zahl der Halte). Für den Ausbildungsverkehr können zusätzliche Halte bedient werden.

Fazit: Der ländlich strukturierte Raum entlang der betrachteten Strecken weist eine disperse Bevölkerungsverteilung mit einigen Ballungspunkten auf. Da die Bedienung jedes „kleinen“ Haltes zu unattraktiven Reisezeiten führt, müssen Busse als Vor- und Nachlaufverkehrsmittel ausgewählte Halte erschließen. Diese ausgewählten Stationen sind als Umsteigepunkte auszubauen.

Potentiale im Berufsverkehr

- Vergleichsweise einfach auf der Basis der Statistik der Bundesanstalt für Arbeit zu Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu ermitteln
- Ausfiltern der nicht SPNV-relevanten Relationen (innerorts, zwischen benachbarten Orten, bezüglich der Reisezeit unattraktive Umsteige-Relationen etc.): Basisdaten auf der nächsten Seite wiedergegeben
- Pauschale Berücksichtigung von Selbständigen, Beamten etc. über Zuschlag
- Pauschale Verminderung der Pendlerzahlen um diejenigen, die zu weit vom Bahnhof entfernt wohnen (rund 30 %)
- Verminderung der Pendlerzahlen um den Anteil der MIV-Gebundenen (rund 60 %)
- Damit werden nur noch diejenigen Pendler dargestellt, die ÖV-gebunden (rund 5 %) oder wahlfrei sind (rund 35 %): das Potential
- Verdoppelung der Werte: Aus Angaben zu Pendlern werden Angaben zu Pendlerfahrten (eine Hin-, eine Rückfahrt) und damit das Fahrtenpotential im Berufsverkehr

Zur Potentialausschöpfung

- Auch bei einem attraktiven SPNV-Angebot im ländlichen Raum (z. B. Fahrtrelation Gnarrenburg - Bremervörde) nutzen erfahrungsgemäß nur die ÖV-Gebundenen und ein recht geringer Anteil der Wahlfreien - zusammen rund 10 % des Potentials - den ÖV für den Berufsverkehr: Parkplätze vor der Haustür machen den MIV zu attraktiv.
- Bei Fahrten in die Oberzentren Bremen und Hamburg wird der ÖPNV wesentlich attraktiver, da die Fahrt und die Parkplatzsuche mit dem MIV deutlich beschwerlicher und/oder teurer wird als bei einer Fahrt im ländlichen Raum. Die ÖV-Nutzer (Gebundene und Wahlfreie zusammen) machen rund 20 % des Potentials für den ÖV im Berufsverkehr aus.
- Es ergeben sich folgende Größenordnungen für den Berufsverkehr auf den jeweils genannten Streckenabschnitten:

- Bremen - Bremervörde ca. 300 Fahrgäste je normaler Werktag
- Bremervörde - Buxtehude ca. 350 Fahrgäste je normaler Werktag

- Bremervörde - Stade ca. 100 Fahrgäste je normaler Werktag

Potentiale im Ausbildungsverkehr

- In den erschlossenen Orten bestehen 42 Schulen der Sekundarstufe (davon 7 Orientierungsstufen) mit rund 24.000 Schülern. Von diesen wohnt ein wesentlicher Anteil nicht in den Schulorten.
- Damit ist die Bedienung der folgenden Stationen obligatorisch: Bremervörde, Buxtehude, Fredenbeck, Gnarrenburg, Oerel, Osterholz-Scharmbeck, Stade. In Worpswede bestehen nur Grundschule und (noch) Orientierungsstufe, in weiteren Orten nur Grundschulen - diese sind wegen des kleineren Einzugsgebietes für den SPNV nicht von hoher Relevanz.
- Anzahl der Ausbildungspendler nur auf der Basis der Volkszählung 1987 zu ermitteln: Tendenzaussagen sind zulässig, da Schuleinzugsgebiete statisch sind.
- Da Auszubildende im hohen Maße ÖV-gebunden sind, können auch Fahrten zwischen benachbarten Orten (allerdings abhängig vom Bedienungskonzept) als ÖV-Potential ge-wertet werden.
- Rund 1.600 Schüler pendeln zwischen Orten entlang der drei betrachteten Strecken. In Abhängigkeit vom Bedienungskonzept werden damit mindestens 1.000 Schüler - eventuell deutlich mehr - den SPNV nutzen.
- Bezüglich der Potentialausschöpfung ergeben sich folgende Größenordnungen für den Ausbildungsverkehr auf den jeweils genannten Streckenabschnitten:

- Bremen - Bremervörde: ca. 1.000 Fahrgäste je normaler Werktag

- Bremervörde - Buxtehude: ca. 700 Fahrgäste je normaler Werktag

- Bremervörde - Stade: ca. 600 Fahrgäste je normaler Werktag

Potentiale im Freizeitverkehr

Die untersuchten Strecken erschließen die folgenden Fremdenverkehrsziele:

- Worpswede und Teufelsmoor (Ausflugsverkehr, Kurzurlaube)
- Geest um Bremervörde und Harsefeld
- Bremen
- Hamburg

Fazit: Bereits das Fahrtenangebot für Ausflugsverkehre wird gut angenommen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass insbesondere an Wochenenden durch den Freizeitverkehr im Zulauf auf Worpswede und die Oberzentren eine hohe Kapazitätsauslastung gewährleistet ist.

3 Strecken im Vergleich

Der Vergleich der Strecken

- Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde - Stade/Buxtehude,

- Bremerhaven - Cuxhaven und

- Osnabrück - Vechta - Delmenhorst

soll anhand qualitativer Merkmale verdeutlichen, dass die Moorbahn - anders als andere Schienenstrecken im ländlichen Raum - gute Voraussetzungen für einen hinreichend stark nachgefragten SPNV bestehen

Dazu wird ein Bewertungsraster aufgebaut.

Strecke	Streckenlänge	Anz. erschl. Oberzentren (über Durchbind.)	Anz. erschl. Mittelzentren (über Durchbind.)	Anz. Berufspendler zwischen Stationen
Osterholz-Sch. - Bremervörde - Stade/Buxtehude	117 km	1 + Anschluss an S-Bahn HH	4	9.900
Bremerhaven Cuxhaven	43 km	1	1	4.000
Osnabrück Delmenhorst	112 km	2	5	15.100

Strecke	Anz. Berufspendler zwischen Stationen standardisiert	Schienenstreckenparallele Schnellstraßen	Qualität des gegenwärtigen SPNV
Osterholz-Sch. - Bremervörde - Stade/Buxtehude	85	nein	Gelegenheitsverkehr
Bremerhaven Cuxhaven	93	ja: A 27	1-h-Takt mit Lücken
Osnabrück Delmenhorst	135	ja: A 1	angenäherter 2-h-Takt

Fazit: Die Moorbahn weist eine fast so hohe Verbindungsqualität im Raum auf wie die stark geförderte Strecke Osnabrück - Delmenhorst. Die Strecken Bremerhaven - Cuxhaven und Osnabrück - Delmenhorst weisen höhere Berufspendlerzahlen aus als die Moorbahn - dies ist jedoch mit der dort sehr guten Verkehrerschließung durch Autobahnen zu erklären. Die etwas ungünstigeren Potentialdaten werden tendenziell durch die günstigeren Rahmenbedingungen für den SPNV bei der Moorbahn kompensiert.

4 Fazit und Ausblick: SPNV-Bedienungswürdigkeit auf den betrachteten Strecken

- Es ist ein hinreichendes Nachfragepotential für ein attraktives SPNV-Angebot vorhanden. Dies zeigen überschlägige Pendleranalysen, Raumstrukturanalysen und Vergleiche mit anderen ländlichen SPNV-Linien.
- Die Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr sind im Bereich der Moorbahn ungewöhnlich ungünstig - um so attraktiver sind die Ausgangsbedingungen für den SPNV.
- Die Siedlungsstruktur entlang der Moorbahn ist dispers. Nur durch ein eng aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot von Bus und Bahn können einerseits möglichst viele potentielle Fahrgäste erreicht werden, ohne einen wegen zu vieler Halte zu langsamen SPNV auf die Schiene zu stellen. Park & Ride-Angebote müssen geschaffen werden.
- Die Streckenäste von Bremervörde nach Osterholz-Scharmbeck und Buxtehude stellen Verbindungen zu den Oberzentren Bremen und Hamburg her und sind damit für den SPNV attraktiver als die Strecke nach Stade.
- Aus diesen Rahmenbedingungen lässt sich folgendes Szenario für eine Reaktivierung der Moorbahn für den SPNV ableiten:

1. Entwicklung eines Bedienungskonzeptes (einschließlich ergänzender Buslinien!) für die drei Streckenäste als Mittelfristperspektive und Planungsgrundlage. Es muss ein Optimum zwischen Betriebs- und Infrastrukturkosten einerseits und zu erwartender Nachfrage andererseits gefunden werden. Kurzfristig zu realisierende Arbeiten und Verkehrsangebote müssen sich in dieses Gesamtkonzept einpassen.

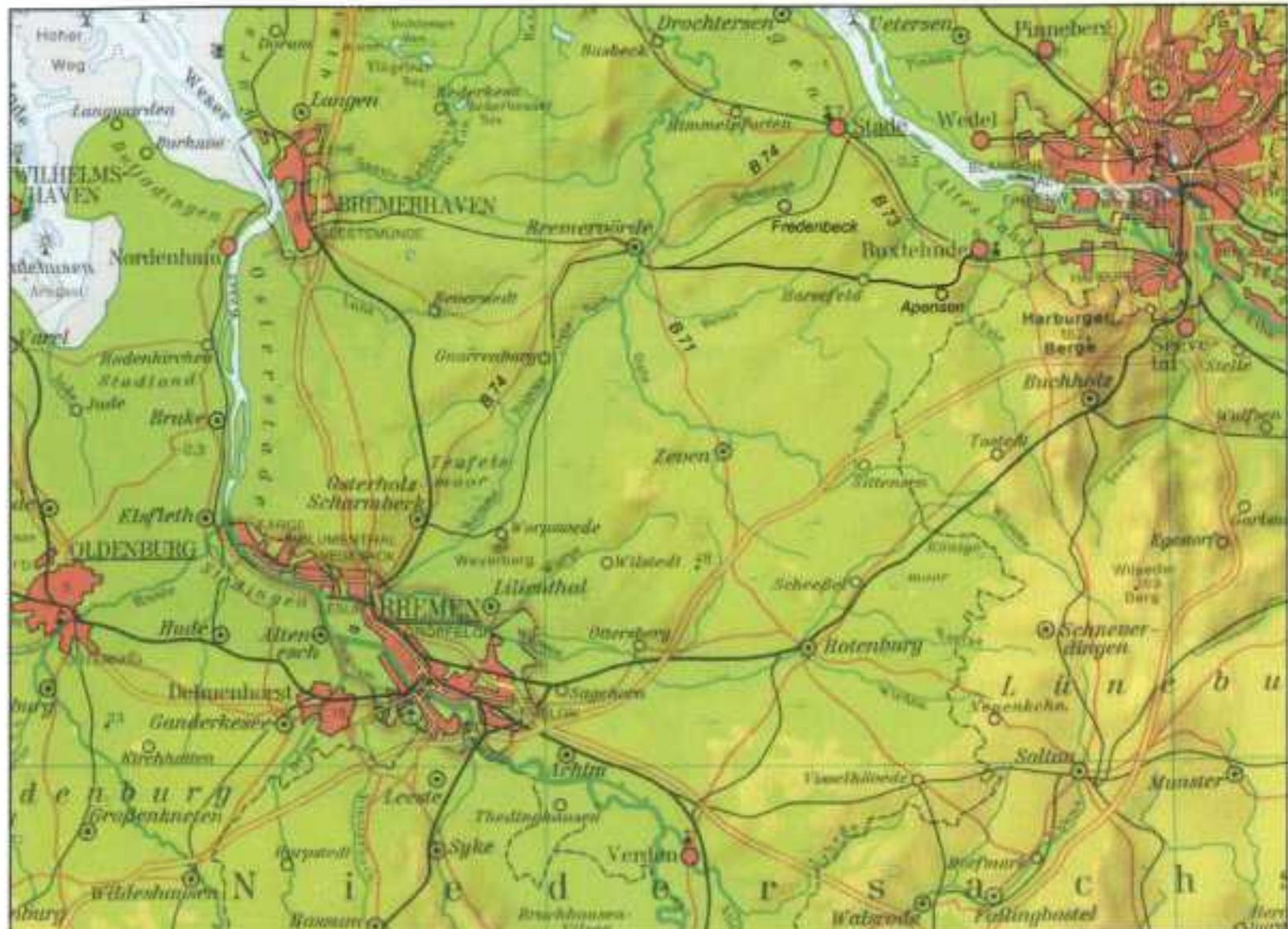
2. Einführung eines vertakteten durchgängigen SPNV-Angebotes zwischen Bremen Hbf und Worpswede.
3. Flügelung von zweiteiligen Triebwagenkonfigurationen von Buxtehude in Bremervörde: Schaffung von Direktverbindungen von Hamburg/Buxtehude nach Bremen und (wie im Status quo) nach Bremerhaven. Zu diesem Zeitpunkte sollte der VBN bis Bremervörde ausgeweitet sein.
4. Einrichten eines SPNV-Pendelverkehrs zwischen Bremervörde und Stade.

5 Anhang

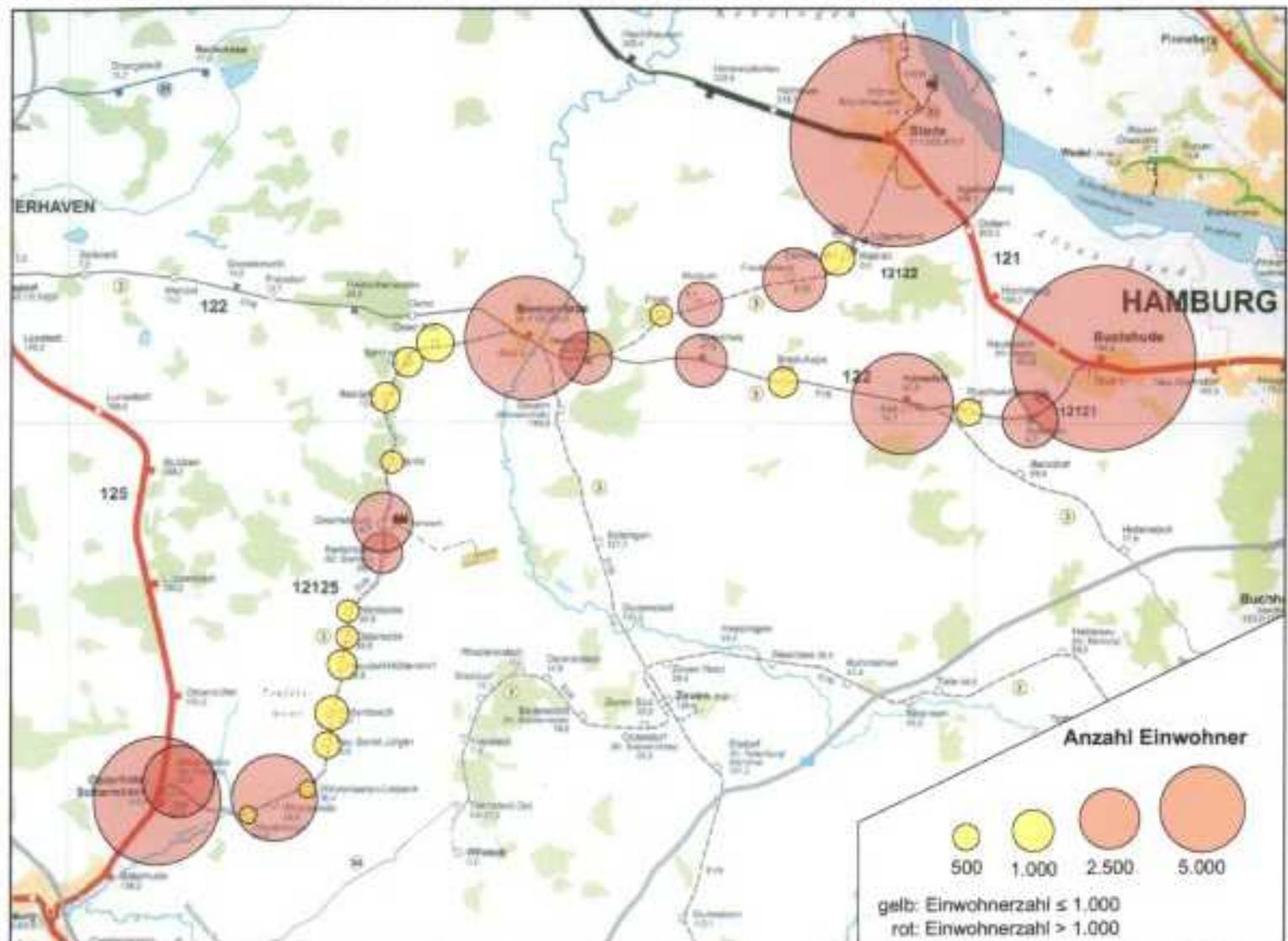
Materialien zum Vortrag:

- [Übersichtskarte](#)
- [Karte zur Verteilung der Einwohner im Streckenverlauf](#)
- [Statistische Daten zu Pendlern](#)

Moorbahn: Übersichtskarte



Moorbahn: Anzahl der Einwohner im unmittelbaren Einzugsbereich der Stationen



Quelle: Eisenbahnatlas Deutschland. Eupen 2000. Aktualisierte kleinräumige Daten der Volkszählung 1987.

Carsten Hein

Quo vadis Moorbahn? Die Wirtschaftlichkeit der Strecke Osterholz-Scharmbeck & Stede. Kosten & Nutzen - Finanzierung

Einleitung

Beim Thema „Quo vadis Moorbahn“ werde ich leider etwas Wasser in den Wein euphorischer Sichtweisen der Reaktivierungen gießen müssen. Dabei werden wir Erfahrungen, die wir als Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser und als Infrastrukturbetreiber der Strecke Bremervörde - Osterholz&Scharmbeck haben, aus dem Blickwinkel der Wirtschaftlichkeit aufzeigen. Hierbei zeigt sich, was aus unternehmerischer Sicht notwendig ist, um die Strecke zu erhalten, aber auch, wie hoch die bleibenden Kosten bei einer Stilllegung der Strecke wären. Unter diesen Aspekten möchte ich Ihnen die Optionen eines Eisenbahninfra-struktur-betreibers erläutern, der 285 km Eisenbahninfrastruktur im Elbe-Weser-Dreieck betreibt, von denen die Moorbahn - das darf ich schon gleich mal vorweg nehmen & die teuerste ist. Das hängt mit verschiedenen Faktoren zusammen, die ich Ihnen erläutern werde.

Mein Vortrag gliedert sich in fünf Teile. Im ersten Teil geht es um die Entstehung und Bedeutung der Moorbahn. Wie ist die Bahn eigentlich eingebunden? Wie ist sie historisch entstanden? Was hatte sie vormals für eine Bedeutung und hat sich ihre Bedeutung bis heute entwickelt? Im zweiten Teil möchte Sie konfrontieren mit der Frage, was zur Instandhaltungs-pflichtigen Eisenbahninfrastruktur gehört, für die das Eisenbahninfrastruktur-unternehmen die finanzielle Verantwortung zu tragen hat? Hierbei werde ich Ihnen auch darstellen, welche Einflüsse es auf die Höhe der Instandhaltungsaufwendungen gibt, speziell bei dieser Strecke. Im dritten Teil meines Referates möchte ich Ihnen die verschiedenen Finanzierungsmodelle für die Eisenbahninfrastruktur unter den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erläutern, die es seit ihrer Entstehung vor 167 Jahren gab und gibt. Dabei wird auch deutlich, inwieweit die Eisenbahninfrastruktur zur Daseinsvorsorge gehört. Es werden Ihnen die Grundzüge des durch die Bahnreform reformierten Finanzierungssystems vorgestellt und die Möglichkeiten dieses neuen Finanzierungssystems erörtert. Ich möchte Ihnen dann auch aufzeigen, welche Mischformen staatlicher Finanzierungsmodelle zur Verfügung stehen. Im vierten Teil stelle ich Ihnen ein selbst aufgestelltes Wirtschaftlichkeits-modell vor, das zur Beurteilung einer Streckenrentabilität aus betriebswirtschaftlicher Sicht helfen kann. Es stellt die Streckeneinnahmen durch das Verkehrsaufkommen in Abhängigkeit zu den Kosten der Strecke, so dass sich ein in Zugzahlen ausgedrückter ‚Break-even-point‘ ableiten lässt. Abschließend werde ich in einem Ausblick die Chancen und Risiken für die Moorbahn zusammenfassen.

1. Zur Entstehung und Bedeutung der Moorbahn

1.1 Gründungsphase des Streckenbaus

Diejenigen von Ihnen, die aus dieser Region kommen, wissen vielleicht aus Überlieferung von ihren Eltern oder Großeltern, dass die Eisenbahn von Bremervörde aus im Jahre 1909 zunächst in Richtung Gnarrenburg gebaut wurde. Am 23.7.1909 wurde dieses Teilstück in Betrieb genommen. Gnarrenburg war durchaus ein Zentrum in der damaligen Zeit, was es zu erschließen galt, um die wichtigen Moorabbaugelände für die Menschen leichter zu erreichen. 1911 wurde die Strecke bis Osterholz fertiggestellt, so dass sie den heutigen Ausbauzustand mit einer Länge von 47,8 km erreichte. Ich denke, es ist nachvollziehbar, dass das Thema Erschließung der Moorkolonien damals sehr wichtig war. Man kann sich leicht vorstellen, dass in den damals noch sehr urwüchsigen Gebieten mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, also den Pferdefuhrwerken, der Transport von Gütern sehr mühevoll war. Sie versanken im weichen Boden oder kippten um in den Mooregebieten. Die Eisenbahn hatte daher eine

wichtige regionalpolitische Erschließungsfunktion. Zudem entstand zeitgleich auch Industrie, in Gnarrenburg ganz speziell die Glas- und Ziegelindustrie. Die Eisenbahn hat ja auch immer wieder die Wirtschaft bzw. auch letztendlich die Siedlungsstruktur befruchtet. Dazu gehören natürlich auch die Torfwerke, die damals angeschlossen wurden, und noch heute zu den wichtigen Güterverkehrskunden der EVB gehören. Sicherlich war neben der wirtschaftlichen Bedeutung auch die politische Bedeutung der Strecke entscheidend für den Bau, gelang es doch, dass die Mittelzentren und Kreisstädte Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck in der damaligen Zeit eine schnelle Verbindung erhielten, schneller als das Pferdefuhrwerk als damaliges Hauptverkehrsmittel. Wichtig war auch, dass es bald eine Verbindung zwischen Stade und Osterholz gab und ein weit verzweigtes Streckennetz zwischen Bremerhaven, Stade, Buchholz, Tostedt, Rotenburg und Osterholz entstand, so dass Bremervörde einen Eisenbahnknotenpunkt im Elbe-Weser-Dreieck bildete.

1.2 Wirtschaftliches Rückgrat der Strecke im 20. Jahrhundert

Was war im 20. Jahrhundert das wirtschaftliche Rückgrat der Eisenbahnstrecke Bremervörde & Osterholz-Scharmbeck? Von ihrem Bau an bis 1970 lebte sie sowohl vom Güter- wie auch vom Personenverkehr.

Beim Güterverkehr war und ist insbesondere der Torf das entscheidende Transportgut, aber auch Kohle, Holz, Düngemitteln und landwirtschaftliche Produkte wie z.B. Kartoffeln. Aus dem Gnarrenburger Raum wurden außerdem Ziegeleiprodukte transportiert. Nach 1970 sind die landwirtschaftlichen Güter deutlich zurückgegangen, Kartoffeln und Rüben wurden mehr und mehr vom Lkw erobert. Sie sind relativ schnell von der Bahn abgewandert, weil es sehr aufwendig war, mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln die Produkte an die Bahn zu schaffen. Durch das Umladen entstand ein zusätzlicher Nachteil bei der Beförderung durch die Eisenbahn. Das Güteraufkommen für die Bahn hat sich nach und nach immer mehr auf den Torf beschränkt. Zeitweise gab es etwas Stahlaufkommen für Ahrensfelde. Dort war der Stahlhandel im Eisenbahnversand tätig. Heute verbleibt im Güterverkehr der Strecke noch Torf, etwas Dünger, vereinzelt Holz und Kohle.

Der Personenverkehr war Daseinsberechtigung der Strecke bis 1978. Im Jahr 1960 wurde eine Zahl von 605.000 beförderten Personen erreicht bei einer durchgängigen Verbindung von Stade bis Bremen Hauptbahnhof. Die Züge wurden erst ab 1958 bis Bremen Hauptbahnhof durchgebunden. Bis dahin fuhr man nur bis Bremen & Burg, davor nur bis Osterholz-Scharmbeck. In der Übersicht ausgewählter Jahre sind folgende Beförderungszahlen bekannt:

1928 207.121 Personen

1935 115.600 Personen

1938 215.263 Personen

1960 605.415 Personen

1965 514.200 Personen

1970 491.900 Personen

1.3 Gründe für den Verkehrsrückgang nach 1960

Nach 1960 gingen die Verkehre zunächst allmählich, dann aber doch sehr massiv zurück. Hauptgrund dafür war die zunehmende Motorisierung und der Ausbau des Straßennetzes ab 1960 auch in den Mooregebieten, so dass es allmählich schnellere Möglichkeiten gab, die Ziele in Bremen oder Bremervörde zu erreichen. Der Personenverkehr verlagerte sich zunehmend auf die Straße. Die Eisenbahn konnte in der Relation Bremervörde & Bremen nicht mehr mithalten. Die Fahrzeiten waren aufgrund des sich verschlechternden Streckenzustandes zu lang. Aus Bequemlichkeit und aus der schnelleren Erreichbarkeit verlagerte sich sehr viel Verkehr auf die Straße.

In jüngster Zeit erleben wir jedoch, dass sich die Verlagerung von der Schiene auf die Straße allmählich erschöpft hat. Die Eisenbahn, die eigentlich als Massenverkehrsmittel vor der Entwicklung des Individualverkehrs fast kapituliert hatte, bekommt wieder Aufwind. Die Erfahrungen der EVB auf der Strecke Bremerhaven & Buxtehude & Neugraben zeigen, dass insbesondere im nach Hamburg zugewandten Teil sich viele von der Straße wieder hin zur Schiene wenden. Viele erkennen, dass sie mit dem Auto gar nicht mehr vernünftig in die Innenstädte kommen. Auch in Richtung Bremen gibt es mit Lilienthal und Bremen Nord auf der Straße Engpässe auf dem Weg in die Innenstadt. Dort könnte eine ähnliche Entwicklung einsetzen, wenn eine attraktives Schienenverkehrsangebot zur Verfügung stünde.

2. Kosten der Eisenbahninfrastruktur

2.1 Was gehört zur instandhaltungspflichtigen Bahninfrastruktur?

Ich möchte mich nach den einleitenden historischen Betrachtungen den Instandhaltungs-aufwen-dungen der Eisenbahninfrastruktur zuwenden. Bei der Eisenbahninfrastruktur denkt man in erster Linie an die Schienen, die Schwellen und den Schotter. Es gehört aber leider noch viel mehr zur Eisenbahninfrastruktur. Neben Schienen, Schwellen und Schotter, die unter dem Begriff Eisenbahnoberbau zusammengefasst werden, gehören auch der Gleisunterbau, Brücken und Durchlässe, Bahnübergänge, Bahnseitengraben, Gebäude, Rampen, Bahnsteige und Beleuchtung.

Die EVB verfügt zwischen Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck über 54,7 km Oberbau und Unterbau einschließlich der Bahnhofsgleise, d.h. Schienen, Schwellen, Schotter und Weichen. Der Gleisunterbau besteht größtenteils aus einem Torf-/ Sandgemisch. Normalerweise sollte der Unterbau aus frostsicheren Materialien bestehen, die ein Aufsteigen von Kapillarwasser und dadurch Gleishöhenfehler durch gefrierendes Wasser verhindern. Wenn diese Frostschutzschicht wegen hoher organischer Bestandteile nicht funktioniert, dann führt das dazu, dass sich die Oberbauqualität relativ schnell verschlechtert. Dann muss langsamer gefahren werden. Im Unterbau liegt also sehr viel Instandhaltungsaufwand versteckt, der zugleich auch Schlüssel für eine gute Fahrqualität ist.

Die Moorbahn wird von 45 Brücken und Durchlässen (Brücken, die eine kleinere Spannweite als 2 m haben, manchmal auch nur Rohre) getragen. Die meisten Brücken haben nur kurze Spannweiten, es gibt aber auch mächtige Brücken wie die Hammebrücke. Brücken und Durchlässe erfordern regelmäßige Inspektionen und letztendlich auch Reparaturen. Außergewöhnlich ist bei der Moorbahn die Zahl von 135 Bahnübergängen. Das bedeutet, dass in Summe durchschnittlich alle 350 m dieser Strecke ein Bahnübergang liegt, dazu zählen sowohl öffentliche wie nichtöffentliche Bahnübergänge (Privatübergänge). Jeder Bahnübergang ist ein Gefahrenpunkt, an dem die Eisenbahn im Ansehen der Bevölkerung leidet. An fast jedem Bahnübergang, der nicht technisch gesichert ist, muss aus Sicherheitsgründen ønfeiffen werden. Nur 11 von 135 Bahnüberøängen sind technisch øesichert. Um mehr technisch

zu sichern, erfordert es die Beteiligung und Zustimmung der Straßenbau-last-träger, also je nach Straßenkategorie der Gemeinden (Gemeindestraßen) oder der Landkreise (Kreis-straßen). Ein Sicherungsprogramm für zur Verbesserung der Verkehrssituation, um beispielsweise höhere Geschwindigkeiten fahren zu können, kann also nur sukzessive und in finanzieller Rücksichtnahme auf die Kreuzungspartner erfolgen.

Ein oft unterschätzter Posten der Bahninstandhaltung sind die 70 km Bahnseitengräben zur Oberbauentwässerung der Moorbahn. Die Bahnseitengräben erfüllen für die Entwässerung des Eisenbahnunterbaus eine wichtige Funktion. Daraus erwächst aber auch die dauerhafte Pflicht, die Wasser aus den landwirtschaftlichen Flächen der Bahnnachbarschaft abzuführen. Insofern werden diese Gräben auch für die Landwirtschaft instandgehalten. Leider bleiben diese Verpflichtungen auch bestehen, wenn die Eisenbahnstrecke stillgelegt ist. Stilllegung führt also nicht zur vollständigen Loslösung von Instandhaltungsaufwendungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Ähnliches gilt für Verpflichtungen, die für die Instandhaltung von Bahnhofsgebäuden, Lok-schuppen und Lagerschuppen existieren. Auch diese Verpflichtungen bestehen unabhängig davon, ob eine Eisenbahn fährt. Das betrifft ebenso die Seiten- und Kopframpen für die Güterverladung, die Bahnsteige und Beleuchtung. All diese Dingen müssen instandgehalten und inspiziert werden.

2.2 Einflüsse für höhere Instandhaltungsaufwendungen

Ich hatte zu Eingang schon angedeutet, dass die Moorbahn besonders instandhaltungs-intensiv ist. Woran liegt das? Es gibt eigentlich drei wesentliche Gründe: der torfige Untergrund der Moorlandschaft, die feuchte Umgebung & beides mit dem Moorgebiet zusammenhängend & sowie als drittes die extrem hohe Zahl von Bahnübergängen. Diese drei Faktoren wirken sich leider alle negativ für die Strecke im Vergleich zu anderen Strecken aus.

Auf die Auswirkungen dieser drei Faktoren bin ich teilweise eingegangen. Durch den torfigen Untergrund verschlechtert sich die Gleislagestabilität, die sehr feuchten Umgebung führt zu einer entsprechend hohen Räumungsintensität der Bahnseitengräben. Gerade die starken Regenfälle der letzten Zeit haben zu größeren Materialeinschwemmungen in die Bahngräben geführt. Die Holzschwellen, die auf der Strecke sehr verbreitet sind, leiden unter der permanenten Durchfeuchtung des Gleisoberbaus. Der Fäulnisgrad der Schwellen dieser Strecke ist höher als anderswo. Hier hilft jedoch ein Strategiewechsel hin zu Betonschwellen. Die hohe Zahl der Bahnübergänge bedeutet einen hohen Inspektions- und Instandhaltungs-aufwand für die EVB, aber auch für die Kommunen als häufigster Straßenbulasträger an den Bahn-über-gängen der Strecke. Denn die Freihaltung der Sichtdreiecke bei den nicht technisch gesicher-ten Bahnübergängen der Gemeindestraßen liegt in der Unterhaltungslast der Kommunen.

2.3 Kennzahlen der Instandhaltungskosten im Vergleich

Strecke	Max. Geschwindigkeit	Anzahl Züge pro	Tägl. Aufwand pro km
Bremerhaven - Buxtehude	80	14.530	17,3
Bremervörde &	60	1.240	15,6
Hesedorf - Stade	80	800	5,4
Bremervörde - Rotenburg	60	1.144	6,7

Bremervörde - Rotenburg	60	1.144	6,7
Wilstedt & Zeven - Tostedt	60	115	3,8
Rotenburg - Brockel	30	10	4,6
Harsefeld - Hollenstedt	30	2	4,7

Sehr interessant sind die Kennzahlen der EVB-Strecken im Vergleich. Die Höchst-geschwin-digkeiten der EVB-Strecken liegen auf der Personenverkehrsstrecke Bremerhaven - Buxtehude sowie zwischen Bremervörde und Stade bei 80 km/h. Auf der Moorbahn-Strecke Bremervörde & Osterholz können höchstens 60 km/h gefahren werden.

Die Zugzahlen pro Jahr, bezogen auf das Jahr 2002, sind in sehr unterschiedlichen Größenordnungen. Hinter den 1240 Zügen auf der Moorbahn verbergen sich 720 Moorexpress-Züge. Trotzdem ist das noch eine verschwindend geringen Zahl im Vergleich zu einer Strecke, die im stündlichen Personenverkehr betrieben wird. Überraschend scheint, dass sich bei der Strecke Bremerhaven - Buxtehude trotz einer um den Faktor 12 höheren Zugzahl nicht entsprechend höhere jährliche Aufwendungen für die Strecke widerspiegeln. Hier zeigen sich die höheren Aufwendungen für die Moorbahn ebenso, wie im Vergleich zur Strecke Bremervörde & Rotenburg, die mit reinen Güterverkehr betriebenen wird und ebenso wie die Moorbahn auch mit 60 km/h befahren werden kann. Die Moorbahn ist dreifach so teuer in den spezifischen Kosten pro km wie die Strecke Rotenburg - Zeven - Bremervörde. Auf die anderen Strecken will ich im Detail nicht eingehen. Die Botschaft der vergleichsweise teureren Strecke ist - wie ich meine - eindrucksvoll deutlich geworden.

Aus diesen Überlegungen heraus wird die Frage akut, ob sich die EVB und mit ihr ihre Eigentümer (allen voran das Land Niedersachsen) diese Infrastruktur eigentlich noch leisten kann. Und deshalb heißt auch mein Thema „Quo vadis Moorbahn?“ Noch in dieser Dekade muss man sich ernsthaft mit der Frage nach der Zukunft der Moorbahn auseinandersetzen. Anhand dieser Zahlen lässt sich verstehen, dass die Stilllegung der Strecke aus betriebs-wirtschaftlicher Sicht und bei derzeitiger Nutzung ernsthaft erwogen werden muss.

3 System der Infrastrukturfinanzierung vor und nach der Bahnreform

Ich möchte Ihnen nun die verschiedenen Infrastruktur-finanzierungssysteme erläutern, die es bisher gab und die derzeit gelten. Denn sie beeinflussen die Kosten für den Schienen-personen--nahverkehr durchaus in Größenordnungen. Da der Schienenpersonen-nahverkehr in der Bestellverantwortung der Länder liegt, bezahlt das jeweilige Bundesland als Besteller neben dem Betrieb im derzeitigen Infrastruktur-Finanzierungs-system den Fahrweg zu einem großen Teil mit. Lediglich bei Maßnahmen, die der Sicherheitserhöhung an Bahnübergängen dienen, wären Landkreise und Kommunen als Straßenbulasträger bei Strecken-reakti-vie-rungen im Rahmen des Eisenbahn-kreuzungs-gesetzes finanziell mit beteiligt.

3.1 Eisenbahninfrastruktur als Daseinsvorsorge?

Im letzten Jahrhundert haben wir in Deutschland drei grundlegend verschiedene Systeme der Eisenbahninfrastruktur-Finanzierung durchlaufen. Das erste System endete 1920 mit Aufgabe der Ländereisenbahnen, die es bis dahin gab, und der Gründung der deutschen Reichsbahn-gesellschaft. Bis in die Länderbahnzeiten war die Eisenbahn eine Wirtschaftseinheit. Dazu gehörten der Personenverkehr, der Güterverkehr und das gesamte Gleisnetz, die Infrastruktur also. Für die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn war es daher nicht interessant wie jedes einzelne Glied für sich ökonomisch finanziell dasteht. Und da die

Eisenbahn damals wirklich das Rückgrat der gesellschaftlichen Verkehrsentwicklung darstellte, war sie auch in der damaligen Zeit wirtschaftlich so potent, dass sie sich selbst nicht nur am Leben erhalten, sondern auch die Länder und Teile des öffentlichen Lebens mitfinanzieren konnte.

Das Staatsbahnsystem, das man im Jahr 1920 eingeführt hat, ist dann im Grunde genommen vom Staatsbesitzum ausgegangen. Dem deutschen Reich gehörte damals die gesamte Eisenbahn und trug die Verantwortung für Gewinne ebenso wie für Verluste. Bis in die sechziger Jahre hinein hat der deutsche Staat (das Deutsche Reich vor 1945 und die Bundesrepublik Deutschland danach) vom erwirtschafteten Gewinn profitiert. Dann hat der Staat später als Eigentümer allerdings auch das Defizit ausgleichen müssen. Auch hier galt noch die Eisenbahn als Gesamtheit. Die Ausweglosigkeit, dem Defizit ausgleich des Staates in der jüngsten Zeit zu entgehen, führte schließlich zur Systemänderung der Infrastrukturfinanzierung durch die Bahnreform 1994.

Rechnerisch wurde durch die Bahnreform die Eisenbahn als Gesamtheit getrennt, die Betriebsteile und die Infrastruktur haben sich seitdem eigenständig wirtschaftlich zu behaupten. Auch die Infrastruktur ist zu einer sich selbst tragenden Wirtschaftseinheit geworden. Das bedeutet, dass sich fortan die Eisenbahn die Kosten für ihre Infrastruktur selbst verdienen muss. Die Einnahmen für die Eisenbahninfrastruktur erwirtschaften sich grundsätzlich aus den Trassenentgelten, einer Art „Maut“ für die Eisenbahnen zur Nutzung der Strecken. Nach diesem Prinzip sind die Einnahmen für das Infrastrukturunternehmen um so höher, je mehr Züge sie nutzen. Leider gilt aber auch der umgekehrte Fall: wenn nicht genügend Züge fahren, um die Kosten der Infrastruktur zu decken, hilft nur eine Trassenpreis-Erhöpfung, die jedoch der Tendenz, mehr Züge auf die Trassen zu locken, entgegenläuft. Das kann zu einer Art Teufelskreis für die betroffenen Strecken werden, der nur scheinbar durchbrochen werden kann, indem die Strecken stillgelegt werden.

3.2 Grundzüge der Finanzierung der Infrastruktur durch Nutzer

Basierend auf den Grundlagen der heutigen Infrastrukturfinanzierung lässt sich eine einfache kaufmännische Rechnung aufmachen: Wie viele Züge braucht das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, damit sich die Strecke selbst trägt? Eine beispielhafte Modellrechnung dieser Frage werden wir später beleuchten.

Gestatten Sie mir, hier zunächst auf die Grundzüge der Nutzerfinanzierung einzugehen. Wie ich angedeutet hatte, finanziert sich Infrastruktur vom Grundsatz her selbst durch die Nutzungsentgelte der Infrastrukturnutzung, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen sind. Die Nutzungsentgelte sind ‚diskriminierungsfrei‘ – so steht es im Gesetz –, also für alle gleich. Man kann also keine Moorexpresszüge zu Sonderkonditionen fahren lassen, wenn man die Sonderkonditionen nicht anderen Unternehmen auch einräumen will.

Die Grundidee der Infrastrukturfinanzierung durch die Nutzer ist es, durch mehr Nutzer auf der Schiene die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Lage zu versetzen, den Aufwand der Infrastruktur selbst tragen. Dadurch könnte sich schließlich – die Bahnreform geht von mehr Verkehr auf die Schiene aus – der Staat aus diesem Staatsmodell zurückziehen und bräufte eigentlich für die Infrastruktur nicht mehr aufzukommen. Das funktioniert jedoch nur, wenn mehr Verkehr durch mehr Nutzer (sprich: Züge) auf der Strecke fahren.

Umgekehrt ist es ein Teufelskreis, dann nämlich, wenn weniger Nutzer auf die Strecke kommen. Die Kosten werden dadurch nicht wesentlich geringer, so dass die Trassenpreise angehoben werden müssten. In diesem Fall würden jedoch noch weniger Nutzer auf der Strecke fahren so dass sich die Streckeneinnahmen weiter reduzierten: der Teufelskreis wäre erreicht. In letzter Konsequenz führt das zur Stilllegung einer Strecke. Diese Gefahr ist für die Moorstrecke insofern real, wenn - bei dem Güterverkehr sind wir auf diesem Weg - die Verkehre auf der Strecke nicht gesteigert werden können. Dann wären unternehmerisch klare Fragen zu beantworten, die aufzeigen, ob es Wege aus dem Teufelskreis gibt. Das ist auch nachvollziehbar und hier ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch in der unternehmerischen Pflicht. Da hilft es nicht, die Anwendung des Prinzips der Infrastruktur-Finanzierung durch die Nutzer in ihrer Beschränkung auf die Eisenbahn zu beklagen und damit zu hadern, dass den Verkehrswettbewerbern Straße, Binnenschiff und Luftfahrt (sogar noch die Mineralölsteuer) eine derartige Nutzer-Finanzierung nicht auferlegt wird, so dass es der Eisenbahn im Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander erschwert wird. Hier gilt es, für die Infrastruktur-Eigner der Moorbahn tragfähige Konzepte zu entwickeln.

3.3 Mischformen der Infrastruktur-Finanzierung

Die dargestellte Infrastruktur-Nutzungsfinanzierung betrifft vollständig die Kosten für die Instandhaltung der Strecke, nicht jedoch Neu- und Ausbau. Hierfür gelten Finanzierungs-mischformen, bei denen der Staat Zuschüsse zahlt und damit die Finanzierung vollständig oder teilweise übernimmt. Für den Bereich der Bundeseisenbahn (DB AG) gibt es ein Bundesgesetz, genannt Bundes-schienen--wege-ausbaugesetz (BschWAG); ein vergleichbares Ländergesetz gibt es nicht. Das BschWAG regelt den Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen, also für die Strecken der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG). Damit können Mittel für den Ausbau ihres Schienennetzes zur Verfügung gestellt werden. Dieses Gesetz regelt aber nicht die Finanzierung der Instandhaltungsaufwendungen.

Weiterhin gibt es das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das auch für nichtbundeseigene Eisenbahnen wie für die EVB als Betreiber der Moorbahn anwendbar ist. Es ermöglicht durch eine Landesfinanzierung die öffentliche Förderung von Ausbauprojekten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Der Maßnahmenträger, im Falle der Moorbahn die EVB, muss die Ausbaukosten mitfinanzieren, das Land fördert den größeren Anteil, üblich sind hier 75% der Gesamtkosten. Voraussetzung ist jedoch, dass es zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dient und diese Verbesserungsmaßnahme vom Land anerkannt wurde. Im Falle der Moorbahn wäre das nur gegeben, wenn die Strecke für den Schienenpersonennahverkehr reaktiviert würde.

Durch dieses Gesetz fördert der Staat den Ausbau, Neubau, Verbesserungen und Reaktivierungen im Rahmen von Projekten. Mit den Instandhaltungskosten wird aber jedes Unternehmen finanziell allein betraut bleiben. Wenn es nicht gelingt, Neu- oder Ausbau-projekte genehmigt zu bekommen, haben Eisenbahninfrastruktur bei Strecken mit wenig Trasseneinnahmen nur noch den Spielraum, Instandhaltungskosten zu sparen, indem sie notwendige Reparaturen von Eisenbahnnetzen durch entsprechende Geschwindigkeits-reduzierungen und Qualitätseinbußen aufschieben. Diese Vorgehensweise beobachten wir in Deutschland vielfach, auch in Norddeutschland. Reparaturen kosten Geld, das man nicht hat: denn Einnahmen aus Zugtrassen sind nicht in Sicht. Wenn man die Stilllegung vermeiden will, bleibt oft nichts anderes übrig, als zu Lasten der Betriebsqualität Reparaturen auf das unumgängliche Maß zu beschränken. In keiner anderen Situation ist die Moorbahn mit entsprechenden Verschlechterungen der Betriebsqualität. Wer von Ihnen aufmerksam mit dem Moorexpress fährt, der sieht vielleicht die vielen kleinen Langsamfahrstellen mit Tempo 30 km/h oder 20 km/h. Insofern stellt sich für die Moorbahn in der Tat die Frage: Quo vadis?

4. Die Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit zum Verkehrsaufkommen

	Stillegung	Nutzungsvariante 2002		Nutzungsvariante 1		Nutzungsvariante 2	
Strecke	Saldo* (T€/km)	Züge pro Jahr	Saldo* (T€/km)	Züge pro Jahr	Saldo* (T€/km)	Züge pro Jahr	Saldo* (T€/km)
Bremervörde - Osterholz	- 6,9	720 P 520 P	- 13,3	5096 P P520 G	- 4,7	8008 P 520 G	+ 1,0
Hesedorf - Stade	- 3,0	720 G 80 P	- 3,8	5096 P 80 G	- 4,8	8008 P 80 G	+ 10,5

*) Saldo = jährliche Trasseneinnahmen minus jährlicher Instandhaltungsaufwand

Auf Grundlagen der Streckeninstandhaltungskosten und auf der Basis der heutigen Zugzahlen haben wir ein Wirtschaftlichkeitsmodell entwickelt, wobei ich betonen möchte, dass es sich um ein Modell handelt. Mit Hilfe dieses Modells lässt sich grob festzustellen, welche Mindestzugzahlen erforderlich wären, um aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine Wirtschaftlichkeit der Strecke zu erreichen. In der Nutzungsvariante 2002 fahren 720 Personenzüge und 520 Güterzüge pro Jahr auf der Moorbahn. Wenn wir den Saldo aus Infrastrukturkosten (Kostenseite) und Trasseneinnahmen durch die Züge (Habenseite) bilden, dann verbleiben noch jährlich 13.300 Euro pro km als Defizit. Bei Stillegung der Strecke würden dauerhafte Lasten von 6.900 Euro pro km verbleiben, ohne dass je eine realistische Perspektive bestünde, davon befreit zu werden.

Bei der Nutzungsvariante 1 wurde unterstellt, dass neben den täglichen Güterzügen 14 Personenzüge pro Tag fahren, also 7 Personenzüge in jeder Richtung pro Tag. 7 Züge in einem Zeitraum von 24 Stunden entspräche in etwa einem Zweistundentakt. Das wäre in etwa ein Minimalmengengerüst für einen SPNV. Während diese Zugzahl für die Rentabilität der Strecke Hesedorf & Stade ausreichen würde, (per Saldo + 4,8 Tausend € pro km), würde dieses Szenario per Saldo für die Moorbahn nicht reichen (- 4,7 Tausend €/km), da die spezifischen Infrastrukturkosten der Moorbahn im Vergleich zur Strecke Stade - Hesedorf deutlich höher sind. Um die Bilanz für die Moorbahn in den wirtschaftlichen Bereich zu bringen, wären etwa 8000 Züge pro Jahr erforderlich, d.h. 24 Züge pro Tag, 22 Personenzüge pro Tag (11 in jeder Richtung) und ein Güterzugpaar pro Wochentag - das steckt hinter den angegebenen 520 Güterzügen -, wären notwendig, um die Streckenwirtschaftlichkeit (+ 1,0 Tausend €/km) zu erreichen. Das entspräche einem Zweistundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten auf einen Stundentakt verdichtet ist. Für die Relation Hesedorf & Stade sähe die Rechnung dann noch positiver aus (10,5 Tausend €/km).

Ich möchte Ihnen aber deutlich machen, dass diese Modellzahlen sind, die noch genauer zu erhärten wären. Insofern können sie für unsere Überlegungen nur einen groben Anhalt geben. Jedoch erlauben sie einen qualifizierten Ausblick auf das Ziel, das man bei der Moorbahn erreichen müsste, um die Strecke langfristig betreiben zu können.

5. Ausblick

Meine Damen und Herren, die Überlegungen haben gezeigt, dass die Situation für die Moorbahn in nächster Zeit Entscheidungen notwendig macht. Dabei wird in maßgeblicher Weise auch die Position des

Landes ausschlaggebend sein, das sich an der Finanzierung der Infrastruktur, sei es als Miteigentümer der EVB oder als Besteller für einen etwaigen Schienenpersonennahverkehr und bei den dann anfallenden Reaktivierungskosten, beteiligen sollte. Deshalb muss bei allen regionalen Strategien das Land Niedersachsen verkehrs-, struktur- und haushaltspolitisch miteingebunden werden. Nur so kann es gelingen, im politischen Konsens zwischen Land und Region die Zukunft der Strecke zu gestalten. Ich wünsche Ihnen und uns bei der Gestaltung dieser Zukunft viel Erfolg

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

Winfried Sievert

Erfolgreiche Reaktivierung von Bahnstrecken mit kreativen Ideen und niedrigen Kosten am Beispiel der Strecke Freiberg (Sachsen) & Holzgau

Winfried Sievert berichtete aus eigener Erfahrung interessant und detailliert über alle Aspekte der Reaktivierung von Bahnstrecken, die er bei verschiedenen Projekten gewonnen hatte.

Danach zog er folgende Schlussfolgerungen:

Es ist ganz wichtig, dass allen Anwesenden eines ganz klar ist: Die Frage, ob eine Strecke reaktiviert wird oder nicht, ist letztlich keine unternehmerische Entscheidung. Der Reaktivierung einer Strecke muss eine politische Entscheidung voraus gehen. Alles andere ist illusorisch. Kein Eisenbahnunternehmen in Deutschland, das SPNV betreibt, kann SPNV eigenwirtschaftlich betreiben. Selbst die Zugspitzbahn mit ihren sehr hohen Fahrpreisen kann ihre Bahn auch nicht kostendeckend betreiben, weder im Verkehrsbereich noch im Infrastrukturbereich, und die privilegierten Bahnen, die jetzt ausschließlich vom Tourismus leben, könnten dieses auch nicht. Die Harzer Schmalspurbahn kann ihr Netz nicht eigenwirtschaftlich betreiben, obwohl die Züge auf den Brocken bei gutem Wetter zu 120 % ausgelastet sind. Das Geld reicht dann nicht aus, um die Infrastruktur wirklich aus eigenen Mitteln zu betreiben. Schienenpersonennahverkehr ist grundsätzlich Zuschussgeschäft. Und wenn dort kein politischer Wille dahinter steht, kriegen sie es nicht geregelt. Das klingt hart, ist aber so. Und das der politische Wille sich nicht immer örtlich artikuliert in der gewünschten Weise, das ist ein Problem.

Einen Vorteil haben sie hier, dass sie eine NE als Eisenbahninfrastrukturbetreiber haben. Wenn das eine DB-Strecke wäre, hätte die DB diese längst stillgelegt. Den Zustand, den man hier erreicht hat, den akzeptiert man bei der DB intern schon gar nicht mehr. Von der Wirtschaftlichkeit lohnt es sich nicht. Da muss ich viel mehr Geld hineinstecken, als ich erwirtschaften kann.

Wenn sie wirklich die Gebietskörperschaften und die drei Landkreise unter einen Hut kriegen und sie auch bei ihren Landtagsabgeordneten und auch in der Administration den Leuten auf den Nerv gehen, dann besteht sicherlich irgendwo die Möglichkeit, die Strecke zu reaktivieren. Die Frage ist, ob das Land überhaupt noch in der Lage und willens ist, Nahverkehre in nennenswerter Größenordnung zu bestellen. Mit sieben Zügen zu fahren macht keinen Sinn. Das ist ein Angebot, das nicht genutzt wird. Sinn und Zweck ist es, dass ich zu jeder Zeit fahren kann. Klar, Stundentakt das ist schon relativ dicht. Vielleicht reicht schon ein Takt von 90 Minuten.

Daten und Fakten überzeugen die Politiker. Große Untersuchungen kosten allerdings viel Geld. Aber das, was sie schon vorbereitet haben, ist vielleicht schon ausreichend. Wahrscheinlich sind weitergehende Untersuchungen unsinnig, weil man anhand dessen, was hier vorgetragen wurde, schon sagen kann: Hier sind die Potentiale. Ob das nun auf hundert richtig oder falsch ist, spielt nachher für die Gesamtbetrachtung eigentlich gar keine Rolle mehr. Das hat man in Sachsen und Rheinland-Pfalz auch schon gemacht hat, das man an einem entsprechenden Punkt der Diskussion gesagt hat, das reicht uns, weil alles andere, was wir jetzt mehr machen, so viel Input braucht, dass das dann richtig Geld kostet. Und dafür muß man dann Experten lange beschäftigen. Wenn man hier sagt, der grobe Rahmen passt in etwa, dann ist das auch nachvollziehbar.

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

Reinhard Brünjes

Anmerkungen zur Diskussion um den Moorexpress

Beispielsweise müssen wir sehen, dass der Stundentakt zwischen Bremervörde und Hamburg gut läuft, und wir können an dieser Strecke besonders gut ablesen, welche Entwicklung sie genommen hat. Dort sind z. B. die Baulandpreise exorbitant in die Höhe geschneilt. Man kann heute nicht mehr sagen, was war jetzt eher da, das Ei oder die Henne, respektive die Schiene oder das Interesse an der Schiene für eine Entwicklung. Ich muss irgendwann eine Grundsatzentscheidung treffen, indem ich sage, hier entsteht jetzt in Verbindung mit SPNV eine Entwicklungsachse. Das ist ganz besonders wichtig, wenn wir unsere Raumordnungsprogramme in den nächsten Jahren wieder fortschreiben, dass hier Festlegungen getroffen werden. Man wehrt sich ja manchmal, z.B. an der Strecke Bremervörde - Stade gab es Widerstände, was die Entwicklung an dieser Trasse angeht, oder bei Entwicklung der an ihr liegenden Ortschaften. Beide Seiten sind wichtig und müssen entsprechend gewertet und gewürdigt werden. Man darf ja nicht sagen, in zwei Jahren läuft das jetzt. Ich muss schon eine Vorausschau machen für die nächsten 10 Jahre mindestens.

Wir machen uns diese ganze Arbeit ja unter dem Eindruck, dass wir uns die Schienen nicht aufnehmen lassen sollten. Wenn die erst aufgenommen sind, dann ist es das Ende der Strecke. Dieser Rettungsanker mit dem Moorexpress ist ja von Anfang an keine Spaßveranstaltung gewesen, obwohl das Vorhaben zunächst belächelt wurde. Der Freizeitverkehr hat eine beachtliche Dimension erreicht.

Es gibt viele Individualisten, die gerne mit dem Auto fahren. Das ist ja auch alles in Ordnung, aber wenn ich dann in Bremen-Horn ankomme, dann wird es schwierig, zeitlich günstig weiter voranzukommen. Dann verbringe ich die Zeit, die ich von Bremervörde nach Bremen-Horn gebraucht habe, noch einmal, um in Bremen nur ein Stück weiter zu kommen. Der klare Anschluss, wie er jetzt im Stundentakt zwischen Bremervörde und Hamburg besteht, zumindest bis Neugraben, der muss auch gewährleistet sein in Richtung Bremen. Ich glaube, Bremen wird auch ein Stück Entwicklung machen. Grundlage wird aber ein passender und interessanter Fahrplan sein.

Weites Vorausdenken ist wichtig, das muss allen Beteiligten klar sein. Diese Entscheidungen, die wir jetzt treffen, die sind dafür gedacht, dass es in 7, 8 oder 10 Jahren richtig läuft.

Und jetzt haben wir die große Metropolregion, die sich um Hamburg gebildet hat und den Landkreis Rotenburg um die Hälfte teilt. Die Bundesstraße 71 hat eine klare Ausrichtung nach Hamburg hin. Die wirtschaftliche Ausrichtung des Landkreises Rotenburg besteht zu 70 bis 80 % in Richtung Hamburg, die andere Seite Richtung Bremen. Bremen ist in vielen Bereichen weggebrochen. Aber Bremen baut sich ja auch ein Stück wieder auf und hat ja auch interessante neue Arbeitsplätze geschaffen. Ich glaube, gerade mit der Bedienung des Arbeitsmarktes wird es wichtig sein, diese Strecke eben doch wieder so in Gang zu bringen, dass sie mit einem intelligenten Fahrplan stärker angenommen wird. Dazu braucht man eine Entwicklung von 10 Jahren. Aber es ist doch wichtig zu wissen, wenn ich in der Nähe einer Bahn-Strecke mein Haus baue, dass ich dann in der Zukunft statt 2 Autos in der Familie nur noch 1 Auto haben muss, weil ich zu Fuß oder mit dem Rad zur Bahn komme. Das ist doch genau das, was sich in Richtung Hamburg abspielt.

Und jetzt kommt noch eins dazu. Das ganze Denken richtet sich von Regierungsseite in Niedersachsen dahingehend aus, dass man im Grunde genommen am liebsten diese 38 Landkreise auf ein Drittel runterschrauben will. D. h. wir bekämen schon wieder neue Regierungsgrößen, die da eine Rolle spielen. Worauf ich hinaus will ist, dass dieses Elbe-Weser-Dreieck, wenn es nicht zusammenhält und von Stade bis Bremen will, dass wir dieses interessante Dreieck bleiben, auch kulturell gesehen, werden wir anderweitig verplant. Ich denke auch an die Bahnstrecke Bremervörde - Rotenburg. Diese Strecke wird ja genauso interessant, weil die Strecke von Berlin nach Bremen ausgebaut wird, die ja in Visselhövede vorbeiführt. Insofern ist es wichtig, dass wir als Elbe-Weser-Dreieck zusammenhalten und uns fürchtbar anstrengen müssen, dass wir hier auch bis zum Ende durchhalten, bevor also hier irgendjemand die Schienen aufnimmt. Also die verschiedenen Regionen um Hamburg und um Bremen herum, wo jeder auf den anderen guckt und sagt, was interessiert mich der Bremer Raum, wenn ich in Hesedorf oder Bremervörde wohne. In Sittensen interessiert einen die Richtung nach Bremen weniger, da man dort eindeutig Richtung

Hamburg orientiert ist, auch arbeitsmäßig. Das sind also diese Feinheiten, die eine Rolle spielen.

Das ist das große Problem, das wir haben, und deswegen ist auch ein Arbeitskreis, der nach meiner Auffassung Gewicht haben muss, sehr wichtig. Er ist auch ein deutliches Sprachrohr für die Zukunft. Denn diese Schienen werden nur einmal aufgenommen und dann ist Ende, dann brauchen wir hier nicht wieder zusammen zu kommen.

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)

Die Referenten

Jens Joost-Krüger

1957 geb.

Studienabschluss mit Diplom als Sozialwissenschaftler

seit 1990 im Tourismus tätig

seit Jan 1996 Geschäftsführer der Worpsweder Touristik GmbH

seit 1999 auch Geschäftsführer der Touristikagentur Kulturland Teufelsmoor .

In diesen Funktionen hat er maßgeblich an dem „Touristischen Leitbild der Region Teufelsmoor und des Künstlerdorfes Worpswede“ mit gearbeitet, in dem der Moorexpress eine wichtige Funktion hat.

Auch die Kooperation zwischen der Touristikagentur Teufelsmoor & Worpswede & Unterweser e.V., dem Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V. und dem Tourismusverband Landkreis Stade/Elbe e.V., die am 26.09.200 vertraglich vereinbart worden ist, ist mit ihm zustande gekommen und hat mit dem Moorexpress zu tun.

Das Projekt MobiTour (Mobilitäts-Dienstleistungen und Tourismus-Entwicklung) aus dem Jahr 2001 ist ebenfalls seiner Mitwirkung zu verdanken und baut auf den Erfahrungen auf, die während der EXPO 2000 mit fahrplanmäßigen Fahrten auf der Strecke des Moorexpress gewonnen werden konnten.

Dr. Bernd Bäse

1965 geb. in Bonn, aufgewachsen in der Pfalz

Studium der Geographie mit den Schwerpunkten Verkehrsplanung und Städtebau an der Technischen Universität in Braunschweig und Virginia Polytechnic Institute and State University, USA,

1991 Diplom

1991/1992 Aufenthalt in den USA

1994 Promotion

März 1993 bis Dez. 2000: Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der W V I Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig

seit Januar 2001: Leiter des Bereiches für verkehrswirtschaftliche Analysen und Planungen zum SPNV bei der W V I GmbH

Tätigkeitsbereiche u.a.:

- Kommunale und regionale Verkehrsentwicklungsplanung
- Verkehrserhebungen im Bereich Öffentlicher Verkehr und ihre Auswertung
- Raumstrukturanalysen

Dr. Carsten Hein

5.10.1961 geboren in Bremen

1983 &endash; 1989 Studium an der TU in Braunschweig

1989 &endash; 1995 Im höheren Dienst der Deutschen Bundesbahn in Hannover und Karlsruhe, davon 4 1/2 Jahre Assistent an der Universität Hannover, dort Promotion mit dem Thema „Intensive Nutzung von Nebenstrecken“

1995 - 1997 Leiter Eisenbahnbetrieb der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter

1997 &endash; 2000 Leiter Marketing für Leit- und Sicherungstechnik bei Siemens Verkehrstechnik

2000 &endash; 2002 Eisenbahnbetriebsleiter der EVB

Seit 11.2.2002 Technischer Geschäftsführer der MetroRail GmbH, eine Tochter der EVB, BSAG, Hochbahn Hamburg, OHE.

Er bleibt der EVB erhalten als stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter.

Winfried Sievert

1959 geboren in Hildesheim
studierte an der Fachhochschule „elektrische Energietechnik“
machte Ausbildungen zum Triebfahrzeugführer und weiterer Betriebstätigkeiten

Ab 1992 örtlicher Betriebsleiter bei den Vorwohle-Emmenthaler Verkehrsbetrieben in Bodenwerder

1998 dort Geschäftsführer

ab 1998 (zunächst) örtlicher Betriebsleiter bei der Bahngesellschaft Waldhof AG in Mannheim für den Aufbau des Güterverkehrs Hildesheim &endash; Krefeld

dann als technischer Leiter und Oberster Betriebsleiter dort tätig

1999 im Rahmen von unternehmerischer Verbindung die gleiche Funktion bei der Eurobahn

In diesem Zusammenhang für die Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Alzey-Kirchheimbolanden für die RP-Eisenbahn als Oberster Betriebsleiter zuständig

Ab Aug. 2000 Reaktivierung der Strecke Freiberg (Sa.) &endash; Holzhausen durch die RP-Eisenbahn

Ab 2001 im Rahmen der Umsetzung des sog. Chemnitzer Modells Geschäftsführer und Oberster Betriebsleiter der Regio Infra Versice Sachsen GmbH für City-Bahn-Strecke Chemnitz-Stollberg (Sa.) sowie zwei weiterer Strecken im Raum Chemnitz.

Gunter Armonat

Landrat des Landkreises Stade

Reinhard Brünies

1. Stellvertretender Landrat des Landkreises Rotenburg/Wümme

Ludwig Wätjen

Landrat des Landkreises Osterholz
www.landkreis-osterholz.de

Dr. Wolfgang Konukiewitz

Landesvorstand des VCD Niedersachsen, Projektleiter Moorexpress
www.vcd.org/nds/
W.Konukiewitz@t-online.de

Burckhard Rehage

Referent für politische und kulturelle Bildung des Niels-Stensen-Hauses

[moorexpress home](#)

[Inhalt Dokumentation](#)