




**Mit dem Moorexpress in die Zukunft
des ländlichen Raumes
zwischen Elbe und Weser**



**Dokumentation der Tagung vom 10. Oktober 2003 im
Niels-Stensen-Haus in Lilienthal-Worphausen**



Mit dem Moorexpress in die Zukunft des ländlichen Raumes zwischen Elbe und Weser

**Dokumentation der Tagung
vom 10. Oktober im Niels-Stensen-Haus in Worphausen**

Inhaltsverzeichnis

Wolfgang Konukiewitz/Burckhard Rehage Vorwort	3
Ernst Bayer Grußwort	7
Wolfgang Konukiewitz Einführung in die Tagung	8
Bernd Strobel Erfolgreicher Schienenpersonennahverkehr in der Fläche durch reaktivierte Strecken und verbessertes Angebot	10
Streckenkarte	20
Fotos	21
Gerd Weidemann Darf's ein wenig günstiger sein? Eine kritische Betrachtung der offiziellen Nutzwertanalyse des Moorexpress	27
Tabellen	32
Jürgen Brunsing Zugpferd Moorexpress – Die Bedeutung des Moorexpress für die Förderung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor in der Region zwischen Elbe und Weser	39
Heiko Hillmann Die Bedeutung des Moorexpress für die Entwicklungsprozesse im ländlichen Raum am Beispiel Kollbecksmoor (Worpswede-Ostersode)	46
Anhang	
Lisbeth Klerken/Gerd Weidemann Touristische und wirtschaftliche Bedeutung der Moorexpress-Strecke Osterholz-Scharmbeck – Worpswede – Bremervörde – Stade	63
Roland Sellin Und das Taxi ist doch teurer. Alles eine Frage der Rechnung und des Wollens	66

Zusammenfassung der Ergebnisse der ersten Tagung am 6.3.2002	76
Bernd Bäse Streckenvergleich erweitert	77
Die Referenten	78
Presseecho	80

Das Titelblatt zeigt:

oben: Gleis der DB-Strecke Böblingen – Dettenhausen nach der Übernahme durch die WEG
als Betriebsführerin

unten: Vor der Übernahme durch die WEG

Vorwort

Die Arbeitsgemeinschaft Moorexpress, in der sich Politikerinnen und Politiker, Expertinnen und Experten aus den Verwaltungen der Landkreise, Städten und Gemeinden und andere Interessierte aus dem Land zwischen Elbe und Weser seit dem Frühjahr 2002 zusammengeschlossen haben, ist nicht ohne Erfolg geblieben. Nachdem schon der Aufsichtsrat der EVB den Auslaufbetrieb der Strecke beschlossen hatte, kam die Wende mit der Sendung des Nordwest-Radios am 26. Januar 2004, in der Herr Dr. Gorka von der Landesnahverkehrsgesellschaft erklärt hatte, dass er sich bei der Landesregierung für den Vorschlag einsetzen würde, die Kosten für die Sanierung der Strecke zum Erhalt der touristischen Verkehre, die für den nächsten 5 Jahre mit 1,4 Mio. € angesetzt wurde, auf das Land, die Landkreise und die Städte und Gemeinden zu je einem Drittel zu verteilen. Herr Dr. Gorka wörtlich: „An und für sich sage ich, sowohl für den Schienengüterverkehr als auch für den Tourismus lohnt sich dieses in den 5 Jahren, nicht für den Regelbetrieb.“ Diese Bemerkung hat einen taktischen und einen strategischen Aspekt. Der SPNV wird zwar im Augenblick abgewehrt. Aber die Strecke hat Bedeutung zunächst für die touristischen Verkehre und den Güterverkehr. Sie hat somit Qualität für zukünftige Entwicklungen, was alle bisherigen Gutachten zur Strecke bestätigt haben.

Dann ging alles ziemlich schnell. Durch die Aufsichtsratsitzung der EVB am 12.02.2004 vorbereitet, erreichten die Landtagsabgeordneten Frau Rühl und Herr Miesner beim Verkehrsminister den Durchbruch. Das Verkehrsministerium ist bereit, für die Strecke des Moorexpress 50% der Instandsetzungskosten für die nächsten 5 Jahre aus einem Topf für nicht DB-eigene Strecken mit Güterverkehr zu finanzieren, wenn die Landkreise, Städte und Gemeinden die Komplementärmittel in gleicher Höhe zur Verfügung stellen. Zu diesem Thema hat sich 8. März die „Verhandlungsdelegation“ zusammen mit Herrn Koch in Bremervörde getroffen. Für den Landkreis Stade war auch Herr 1. Kreisrat Michael Roesberg dabei. Die Frage war, wie eine gerechte Verteilung der finanziellen Lasten erfolgen sollte. Vorausgesetzt war dabei, dass nach neuestem Stand in den nächsten 5 Jahren insgesamt 1 Mio. € für die Instandhaltung der Strecke aufgebracht werden müssen. Davon werden über das Land voraussichtlich 500.000 € finanziert. Für die Landkreise, Städte und Gemeinden bleiben dann ebenfalls 500 000 € für die Jahre 2004 bis 2008.

Für die Aufteilung dieser Kosten wurde folgender Vorschlag angenommen: Die Landkreise Stade, Rotenburg und Osterholz tragen 50% der Kosten. Die Städte Stade, Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck tragen 25 % der Kosten. Die Gemeinden Fredenbeck, Geestequelle, Gnarrenburg und Worpsswede tragen ebenfalls 25% der Kosten. Allen Beteiligten ist deutlich, dass die nächsten Jahre genutzt werden müssen, durch geeignete Maßnahmen weitere Zuwächse bei den touristischen Verkehren mit dem Moorexpress zu erreichen.

Doch die Bemühungen der Arbeitsgemeinschaft zielen natürlich weiter auf die Reaktivierung der Strecke für den Schienenpersonennahverkehr. Der Kommunalverbund Bremen/Niedersachsen hat die Strecke in seine Überlegungen einbezogen, wenn es um bevorzugte Siedlungskorridore an den Schienenstrecken rund um Bremen geht. Die Potenziale dieser Strecken müssen abgeschätzt werden und es muss festgestellt werden, welche Bedeutung sie für die Zukunftsentwicklung der jeweiligen Region haben. Schließlich hat Herr Dr. Gorka auf dem 1. Bahnkongress 2002 in Hannover für die Zeit nach 2007 eine Neubewertung der Kat 5 Strecken (Strecken nur mit Güterverkehr) in Niedersachsen in Aussicht gestellt, die die zukünftige Siedlungsstrukturen berücksichtigen soll.

Unter dem Thema „Mit dem Moorexpress in die Zukunft des ländlichen Raumes zwischen Elbe und Weser“ hatten der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Niedersachsen, und das Niels-Stensen-Haus zur zweiten Tagung in Sachen Moorexpress zum 10. Oktober 2003 eingeladen. Mitfinanziert wurde sie aus Mitteln des EU-Projekts Target, das solche Projekte

fördert, die umweltfreundliche Mobilität zum Bestandteil von Regionalplanung und Tourismuskonzepten machen. Burckhard Rehage, politisch-kultureller Referent im Niels-Stensen-Haus, begrüßte die zahlreich erschienenen Teilnehmer. Unter ihnen waren der Landtagsabgeordnete Axel Miesner, zahlreiche Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die Geschäftsführer der Touristikagenturen und –verbände, Vertreter von Wirtschafts- und Naturschutzverbänden und viele andere interessierte Institutionen und Einzelpersonen. Ebenfalls anwesend war der Geschäftsführer der EVB, Ulrich Koch.

Bürgermeister Ernst Bayer aus Gnarrenburg richtete im Namen der Bürgermeister der an der Strecke liegenden Gemeinden ein Grußwort an die Anwesenden und bedankte sich dafür, dass im Niels-Stensen-Haus einem wichtigen kommunalpolitischen Anliegen eine Plattform geboten wird. Ein Aus für den Moorexpress würde seiner Meinung nach für die betroffenen Kommunen einen großen wirtschaftlichen Verlust bedeuten. Das betreffe sowohl den Tourismus, der mit dem Moorexpress als Rückgrat in den Gemeinden neu aufgebaut werde, aber auch z.B. die Humuswerke in Gnarrenburg, die sich auf die Bahn als günstigerem Transportmittel festgelegt haben und jetzt ihren Lieferverpflichtungen in die südeuropäischen Länder nur unter erschwerten Bedingungen nachkommen können, weil eine Eisenbahnbrücke bereits mit voller Last nicht mehr befahren werden darf.

Eine lange Reise aus Tübingen hatte Bernd Strobel auf sich genommen, um als Vorstandsmitglied der Hohenzollerischen Landesbahn AG (HzL) und der Südwestdeutschen Verkehrs AG über „Erfolgreichen Schienenpersonennahverkehr in der Fläche durch reaktivierte Strecken und verbessertes Angebot“ zu berichten. Erstaunlich ist, wie zahlreich die Reaktivierungen von Strecken in Süddeutschland sind. Darunter sind auch Strecken in dünn besiedelten Räumen, die schon abgebaut oder deren Gleise überwuchert waren. Die Erfahrung sei immer wieder, dass die ursprünglich angenommenen Nutzerzahlen um ein Mehrfaches übertroffen worden sind. Das liege wohl insbesondere daran, dass nicht nur Schüler und Pendler, wie prognostiziert, das Schienenangebot nutzen, sondern auch viele Bürgerinnen und Bürger, die sich zum Einkaufsbummel und zu Freizeitfahrten auf den Weg machen und durch ein attraktives Angebot (komfortable Fahrzeuge und Vertaktung) dazu motiviert werden. In der Fläche reicht der Stundentakt mit einer Verdichtung am Morgen und Nachmittag für den Schüler- und Pendlerverkehr. Zwar seien in den süddeutschen Bundesländern die Rahmenbedingungen für Reaktivierungen z.T. günstiger und die Länder und Gebietskörperschaften bei der Umsetzung motivierter, aber es gäbe auch immer wieder Bedenken, die mit Ausdauer überwunden werden müssen. Da seien die Schwaben halt Dickschädel, die sich von ihrem als richtig erkannten Weg nicht so leicht abbringen lassen. Mancher Zuhörer fragte sich bei den sehr interessanten und lebendigen Ausführungen von Herrn Strobel, ob er mit dem eisenbahnpolitischen nicht auch gleichzeitig den wirtschaftlichen Erfolg der südlichen Bundesländer beschreibt.

Ein lang gehütetes Geheimnis brachte Prof. Dr. Gerd Weidemann unter der Überschrift „Darf’s ein wenig günstiger sein?“ ans Licht der Öffentlichkeit: das Gutachten der Landesnahverkehrsgesellschaft, in dem die Reaktivierungswürdigkeit der 57 Strecken ohne Personenverkehr in Niedersachsen untersucht wird. Auf dieses Gutachten berufen sich alle, die eine Reaktivierung der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Stade für volkswirtschaftlich sinnlos halten. Dabei geht es vor allen Dingen um das vermutete geringen Nachfragepotential und die hohen Investitionskosten. Professor Weidemann konnte nachweisen, dass aufgrund neuer Berechnungen, die auch schon auf der ersten Moorexpresstagung dargestellt worden sind, das Pendler-Potential mit ca. 1.300 Personen pro Werktag anzusetzen ist und damit um 2,5-fach höher als in dem Gutachten der Landesnahverkehrsgesellschaft eingeschätzt werden muss. Nicht berücksichtigt sind dabei die Schüler der berufsbildenden Schulen. Hinzu kommen noch die Freizeit- und Einkaufsbummelfahrten, die in die Berechnungen gar nicht aufgenommen worden sind und damit zu einem erstaunlich hohen Fahrgastaufkommen jeweils beitragen. Bei den Berechnungen der Investitionskosten für eine Sanierung der Strecke Osterholz-Scharmbeck Bremervörde ist es so, dass diese von der

Landesnahverkehrsgesellschaft mit 21,07 Mio. € angegeben werden, nach den Berechnungen der EVB aber nur 10,88 Mio. € betragen. Nach Aussage von Herrn Weidemann ist auch an vielen anderen Stellen des Gutachtens zu bemerken, dass die örtlichen Verhältnisse nicht ausreichend berücksichtigt wurden und sich damit die Tendenz ergibt, eine Reaktivierung von vornherein als aussichtslos erscheinen zu lassen. Prof. Weidemann kommt zu dem Ergebnis: „Insgesamt sind die Schlußfolgerungen der LNVG zur Reaktivierungswürdigkeit des Moorexpress als nicht seriös zu kennzeichnen, weil sie auf einer Vielzahl unrealistischer oder nicht belegter und somit nicht nachprüfbarer Abschätzungen basieren. Es ist unverantwortlich, wenn die Landesregierung als Haupteigner der EVB auf dieser Grundlage den Verfall vorhandener Infrastruktur in Kauf nimmt und den Zusammenbruch einer in den letzten Jahren mit öffentlichen und privaten Mitteln aufgebauten touristischen Infrastruktur, die ein wesentliches wirtschaftliches Standbein der gesamten Region im Elbe-Weser-Dreieck bildet, verursacht.

Es muss auf allen politischen Ebenen für eine Reaktivierung des Moorexpress gekämpft werden. Dabei geht es zunächst um die touristischen Verkehre, aber im Weiteren auch um den allgemeinen SPNV.“

Dr. Jürgen Brunsing von der Hochschule Bremen führt die wissenschaftliche Begleitung des jetzt noch laufenden Projektes MobiTour durch, in dem es um Erarbeitung von touristischen Konzepten, die verschiedene Verkehrsmittel verknüpfen, deren Umsetzung, Vermarktung und Optimierung im Land zwischen Elbe und Weser geht. Dabei spielt der Moorexpress eine wesentliche Rolle. Herr Brunsing führt Befragungen durch, in denen es um die Wirksamkeit der Konzepte und ihrer Umsetzung geht. Neben vielen interessanten Details, die z.T. auch schon umgesetzt werden konnten, ist ein wesentliches Ergebnis, wie Herr Dr. Brunsing in seinem Referat berichtete, dass der Moorexpress einen hohen Euro-Betrag einfährt. Für die meisten Besucher ist der Tourismus im Teufelsmoor eng mit dem Moorexpress verbunden. Mit Recht sei der Moorexpress das wichtigste Projekt in der Kooperation der drei touristischen Verbände Touristikagentur Teufelsmoor – Worpswede – Unterweser e.V., Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V. und Tourismusverband Landkreis Stade/Elbe e.V.

Unter der Überschrift „Die Bedeutung des Moorexpress für die Entwicklungsprozesse im ländlichen Raum am Beispiel Kollbecksmoor (Worpswede-Ostersode)“ stellte Heiko Hillmann vom Planungsbüro ISTRa in Hüttenbusch dar, welche Zusammenhänge zwischen Landwirtschaft, Tourismus, Siedlungsentwicklung und dem Moorexpress bestehen, die jetzt gerade im Rahmen des Dorferneuerungsverbundes im Kulturland Teufelsmoor erarbeitet und in konkrete Projekte umgesetzt worden sind. Dazu gehören u.a. ein umfangreiches Radwanderwegenetz mit Radwanderweg an der Kollbeck und Hamme für den Fahrradtourismus, die Schaffung von Ferienwohnungen in den aufgegebenen Höfen der alten Findorff-Strukturen, der Bau eines Hafens für die Torfkähne am Übergang von Oste-Hamme-Kanal und Kollbeck/Hamme. Ein sehr interessantes Projekt von überörtlicher Bedeutung ist die Rekonstruktion des Ostersoder Bahnhofes im Rahmen der Dorferneuerung, in dem dann eine Direktvermarktung heimischer Produkte, eine Fahrradstation mit Fahrradverleih und eine Informationsmöglichkeit für Fahrradtouristen eingerichtet werden sollen. Der Moorexpress hat viele dieser Projekte hervorgerufen, ihre Koordination gesteuert und ihre Planung und Umsetzung beschleunigt. Jede Mark, die in den Moorexpress investiert wird, zahlt sich nach Meinung von Herrn Hillmann durch die wirtschaftliche Entwicklung für die Gemeinden und Landkreise aus.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Tagung zeigten ihr Interesse an den Referaten, in dem sie sich lebhaft an der Diskussion beteiligten. Viele ihrer Beiträge sollten dazu dienen, die Bedeutung des Moorexpress für Entwicklung des ländlichen Raumes zu unterstreichen. Den Teilnehmern wurde eine Ausarbeitung zum Thema „Optionen zur Sanierung der

Bahnstrecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde für touristische Verkehre“ von der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress und eine Dokumentation „Touristische und wirtschaftliche Bedeutung der Moorexpress-Strecke Osterholz-Scharmbeck – Worpswede – Bremervörde – Stade“ überreicht, die von Liesbeth Klerken, TWU e.V. und von Prof. Dr. Gerd Weidemann, Arbeitsgemeinschaft Moorexpress, erarbeitet worden ist.

Wir hoffen, dass diese Dokumentation der Tagung weitere Argumente für die Reaktivierung der Strecke für den Schienenpersonennahverkehr beisteuert.

Wolfgang Konukiewitz
Burckhard Rehage

Grußwort von Ernst Bayer, Bürgermeister der Gemeinde Gnarrenburg,

anlässlich der Tagung am 10. Okt. 2003 im Niels-Stensen-Haus

Sehr geehrter Herr Rehage, sehr geehrter Herr Konukiewitz, mein sehr geehrten Damen und Herren,

zunächst einmal möchte ich mich im Namen der Bürgermeister für die erneute Initiative von Herrn Konukiewitz und Herrn Rehage bedanken, dass wir uns heute wieder in einem Kreise Interessierter Bürgerinnen und Bürger mit dem Moorexpress auseinandersetzen können. Ich bin der Auffassung, dass durch die gesamten Aktivitäten der der letzten 5 Jahre die Strecke von Stade bis Osterholz an erheblicher Bedeutung für die Gemeinden Stade, Fredenbeck, Bremervörde, Geestequelle, Gnarrenburg, Worpswede und Osterholz und die drei Landkreise gewonnen hat.

Die Initiative für den Einsatz des Erhaltes und der gewünschten Reaktivierung der alten BEO-Strecke ging aus von den Touristikern in Worpswede, Gnarrenburg und Bremervörde, dem VCD und dem Fahrgastbeirat des VBN. Ihnen ging es 1998/99 darum touristische Verkehre verstärkt auf dieser Strecke verkehren zu lassen. Inzwischen hat sich der engagierte Personenkreis erheblich erweitert; dies sicherlich auch dank der Initiativen von Landes- und Kommunalpolitikern, Verkehrsexperten, und natürlich auch durch Herrn Koch als Geschäftsführer der EVB.

Der Moorexpress gewinnt in der Region immer mehr an Bedeutung und ist inzwischen zu einer starken Verkehrsachse im Weser-Elbe-Dreieck geworden, soweit es den touristischen Verkehr angeht. Ich behaupte sogar, dass die Strecke für viele neue touristische Aktivitäten (Torfkahnfahrten, Vermarktung von landwirtschaftlichen Produkten durch Hofläden, Fahrradtouren, gastronomische Aktivitäten, Erlebnistage in den Museen und anderen Sehenswürdigkeiten usw.) das Rückgrad bildet. Wenn man dieses bricht, werden die langsam wachsen „Pflänzchen“ der Touristik für viele Kommunen einen erhebliche Rückschlag bilden in der Bemühung auch in unserer wirtschaftlich nicht so starken Region neue Erwerbsfelder zu erschließen.

Aber nicht nur die Touristik partizipiert vom Moorexpress. Auch andere Wirtschaftszweige nutzen bereits die Strecke verstärkt (z.B. Humuswerke Gnarrenburg) oder würde sie sicherlich nutzen, wenn sie besser ausgebaut wäre.

Und letztendlich muss unser Bestreben sein den öffentlichen Verkehr wieder eines Tages auf die Wirtschafts- und Lebensader Moorexpress zu bringen.

Ich bin der Auffassung, da fühle ich mich von meinen Kollegen Bürgermeistern und auch Partei übergreifend bestärkt, dass wir alles tun müssen, um eine Stilllegung der Strecke zu verhindern. Insofern sind Initiativen wie die Befragung im Raum Worpswede und Fredenbeck, die Unterschriftenliste des Nabu, aller Bremervörder Parteien, des Bürgermeisters Gummich und meiner Person, die Initiative der Kreis ASPD in Rotenburg und der Stadt Bremervörde, die für Sanierungsmaßnahmen 10.000 Euro bereitgestellt hat nur zu begrüßen

Im Namen der Rotenburger Kommunen Bremervörde, Gnarrenburg, Geestequelle bitte ich sie, sich in die am Ausgang ausgelegte Unterschriftenliste zum Erhalt des Moorexpress einzutragen

Ich wünsche der heutigen Veranstaltung einen guten Verlauf und hoffe, dass wir in den nächsten Jahren erfolgreich arbeiten.

Dr. Wolfgang Konukiewitz

Einführung in die Tagung

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter, liebe Skeptiker!

Fakten, Fakten, Fakten fordert unser Minister für Landwirtschaft statt in vollen Zügen zu träumen in einem Zeitungsartikel für die Bremervörder Zeitung. Wenn es um die angeblich fehlende Wirtschaftlichkeit der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Stade geht (geringes Nachfragepotential und hohe Investitionskosten), dann beruft sich die Landesnahverkehrsgesellschaft auf ein Gutachten zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen, das vor einiger Zeit erstellt worden ist. 53 Strecken sind untersucht worden, für 14 Strecken hat man dann noch eine Nutzwertanalyse gemacht, für vier Strecken eine Kosten-Nutzen-Analyse, die noch eingehender ist. Dieses Gutachten wird aber nicht herausgegeben. Fakten, Fakten, Fakten ... Nun haben wir allerdings einen Zipfel dieses Gutachtens in die Hände bekommen, OHP-Folien, die unsere Strecke betreffen. Sie haben sie zur Hand. Wir haben versucht, eine Gutachterin zu finden, die uns heute diese Nutzwertanalyse erläutert, aber niemanden gefunden, der bereit gewesen wäre, etwas dazu zu sagen. Zufall? Dann haben wir beschlossen, uns selber an die Arbeit zu machen. Und wir hatten Fachleute, die uns Hinweise und Tips gegeben haben. Prof. Weidemann ist es als Umweltpolitiker gewohnt, mit solchen Analysen umzugehen. Wir sind sehr dankbar, dass es sofort zugesagt hat, die Aufgabe zu übernehmen, die Nutzwertanalyse mit uns kritisch zu betrachten. Da wir uns als eine Art Selbsthilfeorganisation betrachten, sind alle aufgefordert, die kritische Analyse der Nutzwertanalyse mit uns fortzusetzen.

„Nicht in vollen Zügen träumen“ ist die Überschrift des besagten Artikels. Unser Minister schreibt: „Bis auf ganz wenige Ausnahmen sind so gut wie alle Reaktivierungsversuche in Niedersachsen nicht gelungen und anschließend mit hohen Verlusten wieder abgebrochen worden.“ Wem sind solche Reaktivierungsversuche bekannt? Fakten, Fakten, Fakten ... Die Reaktivierung der Strecke Bremerhaven der EVB ist gegen große Bedenken erfolgt und nun so erfolgreich, dass neue Triebwagen für Doppeltraktion angeschafft werden müssen. Die Reaktivierung der Strecke Osnabrück – Bremen ist so erfolgreich, wie es sich keiner vorgestellt hatte. In vollen Zügen träumen? Die Landesnahverkehrsgesellschaft und in Einklang damit die maßgeblichen Spitzen unserer Landkreise tun alles um irgendwelche Erwartungen an eine Reaktivierung von vornherein aussichtslos erscheinen zu lassen. Die LNVG möchte in schnelle und komfortable Verbindungen zwischen den großen Zentren investieren. Die Spitzen der Landkreise machen da mit. Der Landkreis Osterholz an der Strecke Bremen – Bremerhaven, der Landkreis Rotenburg an der Strecke Bremen – Hamburg und der Landkreis Stade an der Strecke Cuxhaven – Hamburg. „Wenn ihr auf den Moorexpress verzichtet, dann können wir mehr für die für euch viel wichtigeren Strecken tun.“ So lautet der diskrete Hinweis der LNVG. Nicht umsonst verweist ein Angestellter des Verkehrsministers in einem Brief an einen Bürgermeister als Begründung für einen ablehnenden Bescheid als Reaktion auf die Resolution zur Reaktivierung auf die zum Fahrplanwechsel 2003 beabsichtigte Ausstattung der RegionalExpress-Züge Bremerhaven – Osterholz-Scharmbeck Bremen mit klimatisierten Doppelstockwagen modernster Bauart und die Verlängerung dieser Züge nach Osnabrück hin. Die maßgeblichen Spitzen der Landkreise sehen das offensichtlich ein und verkaufen den Moorexpress und damit den ländlichen Raum gegen eine Verbesserung des Angebots auf den bedeutenderen Strecken. Protest dagegen ist zwecklos, wie der Weser-Kurier einleitend zu einem entsprechenden Artikel mit der Überschrift „...“ feststellt. Der Landkreis Osterholz hat uns mitgeteilt, dass er die Resolutionen seiner Gemeinden zur Reaktivierung der Strecken an die Landesregierung und die LNVG

nicht weiterleiten würde. Man habe ja mitgeteilt bekommen ...Und diese Politik macht auch nun der Minister für den ländlichen Raum mit.

Keine Zukunft des ländlichen Raumes ohne eine gute Infrastruktur. Wir haben keine großen Straßenverbindungen in der Region und bekommen auch keine. Die projektierten Autobahnen gehen in großem Bogen um uns herum. Wir haben ja den Tourismus, der keine Autobahnen braucht. Aber der Tourismus braucht der Moorexpress und der ländliche Raum braucht ihn zu seiner Entwicklung. Und jetzt soll das Aus kommen für eine Infrastruktur, die im Vergleich zu Autobahnen aus der Portokasse zu bezahlen ist? Unter

http://www.bund.de/Bundeslaender/Staedte_Kreise_Gemeinden ist eine Karte von Worpsswede zu finden, in der die Ortschaft Ostersode nicht eingetragen ist, Viehspecken, ein Gasthaus am Übergang über die Hamme sehr wohl. Der ländliche Raum ein weißer Fleck? Fakten, Fakten, Fakten ...

Wir wollten uns eigentlich gar nicht mit der Frage beschäftigen, ob die gegenwärtigen Potentiale an der Strecke ausreichen für eine Reaktivierung, weil da der ländliche Raum immer gegenüber den Relationen zwischen den großen Zentren schlecht abschneidet. Diese Diskussion kam dann auf einmal als Reaktion auf die Reaktivierungsbeschlüsse und ihre Folgen. Wir wollen uns mit der Zukunft des ländlichen Raumes beschäftigen, die unter den gegebenen Bedingungen ohne den Moorexpress nicht denkbar ist. Der VCD hat eine Pilotstudie zur Zukunft des ländlichen Raumes am Beispiel von Ostersode in Auftrag gegeben, deren erste Ergebnisse Heiko Hillmann heute vortragen wird.

Wichtigstes Argument für die Sanierung der Strecke ist im Augenblick der Tourismus. Um die Potentiale des Moorexpress für den Tourismus zu erkunden, gibt es das Projekt MobiTour, für dessen wissenschaftliche Begleitung Herr Dr. Jürgen Brunsing von der Hochschule Bremen zuständig ist. Er wird uns die wesentlichen Ergebnisse vortragen. Es ist schon eine merkwürdige Sache, dass der Auslaufverkehr der Strecke zu einer Zeit beschlossen wurde, als die Ergebnisse dieses Projektes noch gar nicht vorlagen. Fakten, Fakten, Fakten ..

Sie merken, es macht richtig Spaß sich für den Moorexpress einzusetzen. Uns macht das auch deshalb Spaß in dem Team, dass sich um die Reaktivierung gebildet hat, weil wir die Fakten im Rücken haben und uns um immer weitere bemühen. Wir sind keine Eisenbahnnostalgiker. Allerdings unterschätzen wir nicht die Macht der Mächtigen. Deshalb sind wir auf alle angewiesen, die dem Moorexpress in Hannover eine Chance verschaffen können.

Ganz besonders freuen wir uns darüber, dass Bernd Strobel von der heute zu uns gekommen ist und die lange Reise auf sich genommen hat, um uns in unserem Jammertal ein wenig zu trösten und aufzurichten. Er berichtet von Erfolgen der Reaktivierung in Süddeutschland. Wenn die erfolgreichen süddeutschen Bundesländer vorbildlich für Niedersachsen sind, dann müssten eigentlich deren Reaktivierungsanstrengungen eingeschlossen sein.

Erfolgreicher Schienenpersonennahverkehr in der Fläche durch reaktivierte Strecken und verbessertes Angebot

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
ich darf mich zunächst ganz herzlich für die Begrüßung bedanken. Ich bin gerne hierher gereist, wenn ich auch heute Morgen um 5 Uhr schon aufstehen musste, aber die Transportkette hat hervorragend funktioniert und ich bin gut angekommen. Natürlich wäre ich lieber mit der Moorbahn gefahren, aber dann hätte ich ja gar keinen Grund mehr gehabt, Ihnen einen Vortrag zu halten.

Nun, ich darf mich zunächst vorstellen. Herr Konukiewitz hat es ja bereits gesagt, ich bin Vorstandsmitglied bei zwei größeren Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg, bei der SWEG (Südwestdeutsche Verkehrs-AG) und bei der HzL (Hohenzollerische Landesbahn AG). Beide Gesellschaften betreiben vorwiegend in der Region Eisenbahn- und Omnibusverkehre, wobei die SWEG die größere Gesellschaft ist. Ich habe Ihnen eine Landkarte des von beiden Gesellschaften bedienten Gebietes mitgebracht (siehe Karte) und darf diese kurz erläutern. Die SWEG ist vorrangig im Badischen Teil tätig, die HzL in Südwürttemberg-Hohenzollern. Beide Gesellschaften betreiben eigene Nebenstrecken, die schon immer "klassische" NE waren, dort sind sie sowohl Eisenbahninfrastruktur- als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen. Daneben erbringen sie jedoch auch beachtliche Leistungen im Schienenpersonen- und Güterverkehr auf DB-Stecken. Die eigenen Strecken wurden in den letzten Jahren teilweise modernisiert und fahrplantechnisch aufgewertet.

Die SWEG gehört zu 100 % dem Land Baden-Württemberg, die HzL gehört zu 72 % dem Land Baden-Württemberg, die restlichen 28 % teilen sich die Landkreise Sigmaringen und Zollernalb. So, jetzt wissen Sie, wo ich herkomme und wo ich arbeite. Ich pendele also immer zwischen den Netzen hin und her. Leider fehlt noch ein kleiner Tunnel, sonst könnte ich die Fahrt mit dem Zug machen.

In Baden-Württemberg ist es so, dass schon immer die NE-Bahnen mit dem Schienenpersonennahverkehr gepflegt wurden. Auch in den Jahren, als in anderen Bundesländern viele Strecken bei der DB und bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen stillgelegt oder auf Omnibusse umgestellt wurden, hat man in Baden-Württemberg die NE-Bahnen erhalten, zwar auf etwas niedrigerem Niveau, aber man hat sie erhalten. Man hat den Schienenpersonennahverkehr weiter betrieben und das war ein großes Glück. Als die Bahnreform dann Anfang der neunziger Jahre kam, waren Unternehmen vorhanden, die als Wettbewerber einsteigen konnten, und das hat sich als sehr gut erwiesen, so dass wir heute in Baden-Württemberg einen Anteil auf DB-Strecken von über 20 % haben, der durch NE erbracht wird. Insgesamt erbringen im Schienenpersonennahverkehr von Baden-Württemberg die NE 25 %, darin sind nicht nur die Leistungen auf DB-Strecken, sondern auch auf den Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahn selbst enthalten.

Regionalstadtbahn Karlsruhe

Was Sie aber nun am meisten interessiert, ist die Frage, wie wurden in den letzten Jahren Strecken reaktiviert oder wie wurde auf vorhandenen Strecken der SPNV systematisiert, verdichtet und zum Teil auch ganz neu aufgenommen. In Baden-Württemberg gibt es sicher eine Reihe von Beispielen und eines der spektakulärsten spielt sich im Karlsruher Raum ab, nämlich bei der Albtal-Verkehrsgesellschaft. Ihnen allen wird sicher das Karlsruher Stadtbahnmodell bekannt sein, das Fahren mit Stadtbahnwagen sowohl im Stadtbereich auf

Straßenbahnstrecken als auch auf DB-Strecken in der Region. Diese Gesellschaft hat inzwischen zusätzlich städteverbindende Funktionen, denn sie fährt zwischen Karlsruhe und Heilbronn und bis nach Baden-Baden. Ich möchte darüber jetzt allerdings keine Einzelheiten vortragen. Es sind zwar auch einige Reaktivierungen dabei, sowie Erneuerungen und der Ausbau von Strecken, hierüber kann mein Kollege Drechsler Ihnen jedoch erheblich mehr erzählen, und das viel detaillierter, denn er ist ja schließlich einer der Väter dieses Karlsruher Modells. Sie können ihn nachher fragen, er wird sicher noch kommen.

Donautalbahn (Tuttlingen)

Lassen Sie mich gleich zu einem Projekt übergehen, das zu Beginn der neunziger Jahre bei uns realisiert wurde. Damals waren gerade die ersten Diskussionen über die Bahnreform, aber man wusste die Richtung noch nicht. Damals gab es bereits Gebietskörperschaften, die gesagt haben, wir wollen jetzt schon selbst etwas mit der Schiene tun, da sich die DB immer mehr zurückzieht aus dem Schienenpersonennahverkehr. Ein solcher Fall trat im Bereich Tuttlingen ein. Dort wollte der Landrat nicht mehr, dass die Omnibusse, die jeden Tag die Schüler und die Berufstätigen aus der Region in die Kreisstadt Tuttlingen fahren, im Stau stehen, sondern auf der Donautalbahn durch Verlagerung wieder einen attraktiven, schnellen SPNV einrichten mit einer Großzahl von Haltestellen. Zuvor hatte die DB den Verkehr völlig ausgedünnt, sie ist nur noch alle 2 Stunden im Takt gefahren mit Regionalexpresszügen, damals hießen sie noch Eilzüge. Als dann der Kreis Tuttlingen bei der Deutschen Bundesbahn angefragt hat, wegen eines verdichteten Fahrplanes in dieser Region, da hat die DB geantwortet, nein, wir haben an solchen Dingen kein Interesse mehr, geht zur HzL. Wir waren schon immer mehr Spezialisten für Dinge vor Ort und haben zugesagt. Wir haben kalkuliert und sind dann auch sehr schnell mit dem Landkreis einig geworden. Der Landkreis hat auf diesem Abschnitt 6 neue Haltepunkte gebaut, auf einfachste Art und Weise. Er hat es damals alles weitgehend aus eigenen Mitteln bezahlen müssen; denn GVFG-Förderungen, wie im heutige Stil, gab es noch nicht. Haltepunkte wurden eingerichtet, auch an Flecken, wo früher niemals ein Haltepunkt war, wo ein paar hundert Leute wohnen. Auch dort wollte man den Menschen die Möglichkeiten zur Benutzung der Schiene geben. Gleichzeitig wurden aber sämtliche parallele Buslinien eingestellt, mit dem Ziel, die Fahrzeuge verstärkt in die Region als Zubringer zur Schiene einzusetzen. Die Fahrgäste hatten den großen Vorteil, dass sie einmal ein verbessertes Angebot in der Fläche bekamen und zum anderen natürlich durch die Schiene ohne Stau auch schneller nach Tuttlingen kamen, in die Kreisstadt, ins Mittelzentrum.

Nun, der Beginn war recht bescheiden, wir haben zuerst mit einem Triebwagen der Bauart MAN angefangen, also einen Schienenbus, kann man sagen, der an den ersten Tagen schon mit 50, 60 Leuten besetzt war und sehr schnell nicht ausgereicht hat. Dann haben wir noch einen Steuerwagen angehängt, später noch einen weiteren Triebwagen, dann nochmals einen Wagen und zum Schluss war es so weit, dass wir 2 nagelneue Triebwagen kaufen mussten, zwei Regio-Shuttle. Diese Fahrzeuge waren besonders ausgeführt. In jedes Fahrzeug mussten 200 Personen hineinpassen. Sie wurden also mit weniger Sitzplätzen ausgestattet, hatte zusätzliche Klappsitze, und große Stehflächen. Dieser Verband wurde zunächst dort eingesetzt, hatte später auch nicht mehr ausgereicht, zum Schluss war es so, dass wir noch ein drittes Fahrzeug – zumindest im Winter – einstellen mussten. Inzwischen ist dieses System "Donautal" in den Ringzug integriert worden. Es war praktisch der Nukleus für das Ringzugsystem, aber es war sicher eine der ersten Maßnahmen, zumindest in Baden-Württemberg, wo auf DB-Strecken ein Schienenpersonennahverkehr durch NE eingerichtet wurde, der schon lange vorher eingestellt war, und der sich dort gut bewährt hat, und bis zum heutigen Tag im Rahmen des Ringzuges auch weiter eine entsprechend wichtige Rolle spielt.

Zu den Fahrgastzahlen, das wird Sie vielleicht auch interessieren: Wir hatten dort im ersten Jahr etwa pro Tag eine Besetzung von 220 Fahrgästen, also nicht allzu viel. Es war insbesondere der Schülerverkehr morgens und mittags. Heute sind es etwa 1500 bis 2000 Fahrgäste, die auf der Relation werktäglich fahren; allerdings verteilen sich diese Zahlen auf insgesamt 8 Zugpaare. Es hat sich gezeigt, dass dieses System guten Anklang gefunden findet.

Friedrichshafen – Ravensburg

Ebenfalls ein System aus dieser Zeit hat sich im Bereich Friedrichshafen – Ravensburg, also am Bodensee entwickelt. Hier war eine ähnliche Situation. Auch dort hat sich die DB Jahre zuvor aus dem Schienenpersonennahverkehr verabschiedet, und lediglich noch schnelle Eilzüge sowie Interregio-Züge über die sogenannte Südbahn von Ulm über Aulendorf, Ravensburg nach Friedrichshafen und weiter nach Lindau fahren lassen. Aber die dortigen Kreise, der Bodenseekreis sowie der Kreis Ravensburg, waren es leid, dass die Fahrzeit von Ravensburg nach Friedrichshafen fast eine Stunde mit dem Omnibus betrug, da der Bus einmal sehr umständlich über die Straßen geführt werden musste und zum anderen natürlich auch der Stau in Ravensburg und Friedrichshafen eine große Rolle gespielt hat. Man ist ebenfalls an uns herangetreten und hat gefragt, ob wir nicht etwas Ähnliches machen könnten, wie in Tuttlingen. Auch hier haben wir zugestimmt, nachdem die DB uns erneut wissen ließ, dass sie kein Interesse hat. Wir haben kalkuliert und sind uns mit den Partnern ebenfalls einig geworden. So ergab sich eine recht interessante Konstruktion. Es gab eine eigene Eisenbahngesellschaft, die Bodensee-Oberschwaben-Bahn, eine GmbH, deren Eigner die Städte Friedrichshafen, Ravensburg, Mecklenbeuren – vom Lied der Schwäbischen Eisenbahn ist dieser Ort ja den meisten bekannt – und die beiden Kreise Bodenseekreis und Ravensburg sind.

Diese Eigner haben dann Fahrzeuge gekauft und zwar 2 Triebwagen, einer der eingesetzt wurde im Stundentakt zwischen Ravensburg und Friedrichshafen und einen in Reserve, also 100% Reserve. Wir wurden mit der Betriebsführung beauftragt, und hatten die Fahrzeuge instand zu halten. Die Lokführer sind von der Regionalverkehr Alb-Bodensee gestellt worden, das ist eine Tochter der DB, die den Busbetrieb in dem dortigen Bereich betreibt. Wir benötigen insgesamt 5 Lokführer, aber es macht keinen Sinn, dass wir drei davon ständig einsetzen und 2 in Reserve halten oder von unserem relativ weit entfernten Bereich immer dorthin fahren lassen. Wir suchten einige interessierte Busfahrer, die wir als Triebwagenführer ausgebildet haben und dort einsetzten. Wenn sie nicht bei der Eisenbahn gebraucht werden, fahren sie eben im Busbereich. Das haben wir so praktiziert, und auch dieses Modell ist gut gelaufen. Allerdings zeigte sich sehr schnell, dass der eine Triebwagen nicht mehr ausreichte. Es war erforderlich, auch den Reservetriebwagen einzusetzen. Es musste dann noch ein dritter dazugekauft werden. Inzwischen ist es so, dass die Strecke bis Aulendorf erweitert wurde und wir jetzt auf der Strecke mit 7 Triebwagen den gesamten Nahverkehr abwickeln.

Ich hatte vorhin gesagt, die Fahrzeit des Omnibusses zwischen Ravensburg und Friedrichshafen war eine Stunde. Die Fahrzeit beträgt, seitdem die Eisenbahn fährt, nur noch 22 Minuten, sicher ein ganz gewaltiger Sprung nach vorn. Aber auch hier wurde eine Vielzahl von neuen Haltepunkten gebaut, allerdings schon mit GVFG-Förderung. Kleine Ortschaften, die seit Jahren keinen Halt eines Zuges mehr erlebt hatten, waren wieder ans Eisenbahnnetz angebunden. Neu hinzugekommen ist auch noch der Flughafen in Friedrichshafen, so dass hier in der Tat ein gutes Angebot gegeben ist.

Schorndorf–Rudersberg: Die Wieslaufbahn

Nun, wenn ich der Chronologie etwas folge, dann kam als nächstes die Wieslauftalbahn der Württembergischen Eisenbahngesellschaft. Das ist eine DB-Stecke, die stillgelegt werden sollte von Schorndorf nach Rudersberg, eine Strecke, die stark heruntergefahren war, die noch von wenigen Fahrgästen benutzt wurde, es waren seinerzeit noch etwa 1300 Fahrgäste pro Tag. Die DB hat damals gesagt, es hat keinen Sinn, das machen wir alles mit dem Omnibus viel besser. Die Gebietskörperschaften dort wollten diese Bahn jedoch erhalten, denn in Schorndorf fährt die S-Bahn nach Stuttgart. Der Landkreis hat die Strecke von der DB für 1,00 DM + MwSt. gekauft und hat noch eine Anschubfinanzierung bekommen. Vielleicht ist auch noch darüber verhandelt worden, ob man die Mark noch etwas reduzieren kann, aber grundsätzlich war es so, dass damals auch die DB noch bereit war, eine Anschubfinanzierung in beachtlicher Größenordnung zu geben für die unterlassene Instandhaltung. Aber es musste ja auch sehr viel investiert werden, es mussten Bahnsteige gebaut werden, die Strecke war zu sanieren, es musste eine Wagenhalle erstellt werden, und, und, und. Neue Fahrzeuge waren natürlich zu beschaffen, aber das System ist dann auch angelaufen und heute fahren dort ca. 5.500 Fahrgäste pro Tag, die dieses Angebot nutzen. Die Strecke wurde sogar noch geringfügig verlängert zu einem Schulzentrum, das hat sich natürlich alles sehr positiv ausgewirkt. Ich habe einige Bilder dabei von der Strecke. Hier war damals das Ende, ab da ist weitergebaut worden (Bild 1). Dahinten ist die Wagenhalle hingekommen. Und das war nachher zu Zeiten, als die WEG die Strecke in Betrieb genommen hat. So sieht es heute aus (Bild 2). Sie sehen hier die neuen Haltestellen (Bild 3). Sie sind ausgebaut mit Fahrradständern und mit Wartehäuschen in einem attraktiven modernen Stil und hier unten sehen Sie, wie viele Fahrgäste tatsächlich auch den Zug benutzen (Bild 4). Ich glaube, die Bilder sprechen für sich. Das ist übrigens der Triebwagen NE 81, der seinerzeit noch als Standard für Nichtbundeseigene Eisenbahnen eingesetzt wurde und sich dort als kräftiges Zugpferd sehr gut bewährt hat.

Von der Wieslauftalbahn habe ich noch ein weiteres schönes Foto, das will ich Ihnen nicht vorenthalten. Dort sehen Sie im Einzelnen den Ausbau der Bahnsteige und der Fahrradständer (Bild 5, Bild 6). Interessant vielleicht, dass die Bahnsteige seinerzeit noch keine Höhe von 550 oder 760 mm über Schienenoberkante hatten, sondern nur 38 cm, d.h. damals gab es noch nicht die Niederflurtriebwagen. Man musste vom Bahnsteig aus richtig den Zug besteigen, heute können Sie waagrecht hineingehen in das moderne Fahrzeug wie bei der S-Bahn auch. Das ist meiner Meinung nach ein wesentlicher Fortschritt. Ansonsten ist es quasi ein vereinfachter S-Bahn Standard, wie er im ländlichen Bereich eben sicherlich auch angemessen ist.

Böblingen – Dettenhausen: Die Schönbuchbahn

Kehren wir zurück zur Karte, denn jetzt kommt ein weiteres Projekt. Nachdem es so gut anlief mit der Wieslauftalbahn, wollte auch der Landkreis Böblingen eine Strecke mit Personenverkehr wieder beleben und zwar die Strecke von Böblingen nach Dettenhausen. Das sind einmal der Landkreis Böblingen, der hier beteiligt ist und zum anderen der Landkreis Tübingen. Im Gegensatz zur Wieslauftalbahn, die ja bis zum Schluss auch von der DB im Personenverkehr betrieben wurde, war die Strecke Böblingen - Dettenhausen bereits seit den sechziger Jahren nicht mehr von Personenzügen befahren, hier liefen nur noch Güterzüge, ansonsten war der Personenverkehr komplett auf Omnibusse umgestellt. Es gab natürlich etliche Skeptiker, es waren etliche Gegner da. Das, was Sie jetzt mit dem Moorexpress erleben, war in Baden-Württemberg bei fast jedem Projekt auch vorzufinden. Es ist also nicht so, dass Sie hier alleine stehen. Sie hatten ja vorhin schon davon gesprochen, dass ich Sie etwas trösten soll. Ich kann sagen, das ist der normale Ablauf, den Sie erleben. Es ist völlig korrekt so, lassen Sie sich nicht entmutigen, auch Sie müssen durch diese Probleme, und wenn es eben Tiefen gibt, dann gibt es auch wieder Höhen, das kann ich Ihnen versichern. Sie

sollten einfach eine gewisse Hartnäckigkeit behalten und dann kommen Sie irgendwann auch zum Ziel. So war es jedenfalls hier.

Der schwäbische Dickkopf hat eine gewisse Rolle gespielt. Die, die das wollten, haben nicht nachgelassen, und die, die dagegen waren, waren zum Schluss überzeugt. Es kam dann soweit, dass man mit dem Land handelseinig war bezüglich der Finanzierung über das GVFG und es gab eine Ausschreibung, die ebenfalls von der Württembergischen Eisenbahngesellschaft, der WEG, die ja heute zur Connex-Gruppe gehört, gewonnen wurde. Diese hat ein System, ähnlich wie bei der Wieslaufalbahn, aufgebaut. Ich zeige Ihnen jetzt mal die Strecke vorher und nachher. Das war der letzte Abschnitt, der überhaupt nicht mehr befahren war, man hat sich davon aber nicht entmutigen lassen (siehe Titelblatt). Da sehen Sie deutlich, dass Sie mit dem Moorexpress mit der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – Stade in einer erheblich komfortableren Situation sind, denn Sie haben wenigstens eine voll befahrene Strecke, und das ist viel wert. Es kam dann die Bauphase, und auch da gibt es ein paar schöne Bilder. Als kleines Beispiel eine Brücke, wie sie vorher aussah zu DB-Zeiten im Güterverkehr und nachher, nachdem sie durch die WEG saniert war, mit integriertem Haltepunkt (Bild 9, Bild 10). Die Niederflurfahrzeuge mit dem entsprechend angepassten Bahnsteig und direktem Einstieg. Auch hier wieder die Ausstattung, so einfach wie möglich, nur ein Wartehäuschen und dann natürlich der Fahrkartenautomat und die Bahnhofsschilder. Hier ist die Treppe, der Aufgang, und von der anderen Seite her dann die Rampe als behindertengerechter Zugang, den wir heute natürlich überall bauen. Es gab es noch einige Bahnhofsgebäude vorher und nachher, die kann man sich auch anschauen. Das war z.B. das Bahnhofsgebäude von Holzgerlingen mit dem Bahnsteig, ich weiß nicht genau, wo die Bahnsteigkante ist, aber irgendwo im gewachsenen Gras muss es sein (Bild 11). Und das war nachher die Situation, der Bahnsteig ist völlig neu gebaut (Bild 12). Auch hier wieder ganz einfach, ein einziges Häuschen mit der entsprechenden Ausstattung.

Soweit also die Schönbuchbahn. Ich gebe Ihnen aber gleich noch ein paar Zahlen dazu, denn die Bahn kann wirklich mit einigem aufwarten. Die Schönbuchbahn hat heute, nachdem sie ja bei Beginn 0 Personen hatte, 7000 Fahrgäste pro Werktag, natürlich immer an Schultagen. Angefangen wurde mit 4 Triebwagen, die auf 5 erweitert werden mussten, und inzwischen ist es soweit, dass noch weitere Fahrzeuge benötigt werden, da der Takt verdichtet werden muss. Es ist ein Erfolgserlebnis ganz besonderer Art. Die Strecke und der Fahrplan schließen ebenfalls an die S-Bahn an, die dann in den Stuttgarter Raum fährt. Außerdem gibt es in Böblingen und Sindelfingen sehr viel Industrie, aber unabhängig davon, so viele Leute wohnen hier auch nicht.

Im Bereich der Schönbuchbahn sind es etwa 43.000 Einwohner, die im Einzugsbereich bis zu 1 km von der Bahn direkt erreicht werden. Die Strecke ist 17,2 km lang.

Die Kaiserstuhlbahn

Dann möchte ich Ihnen noch ein anderes Beispiel vortragen, das ist jetzt wieder aus meinem Bereich, und zwar vom Kaiserstuhl. Ich habe ja vorhin kurz erwähnt, dass die SWEG Eigentümerin der Kaiserstuhlbahn ist, die rings um den Kaiserstuhl herumführt. Der Fahrplan liest sich übrigens wie eine Weinkarte: Achkarren, Oberrotweil, Burkheim-Bischoffingen, Königschaffhausen etc., also wirklich ganz hervorragende Sorten. Die Strecken wurden früher etwas stiefmütterlich behandelt, es fand noch Schülerverkehr und ein bisschen Berufsverkehr statt. Der Rest ist mit Omnibussen abgewickelt worden, also mehr schlecht als recht fand hier ein ÖPNV statt. Im Rahmen eines konsequenten Ausbaues des dortigen SPNV sollte diese Bahn, obwohl sie im ländlichen Bereich liegt, modernisiert werden. Man hat Geld investiert, die Strecken teilweise auf 80 km/h beschleunigt, Bahnübergänge technisch gesichert, neue, schnellere Fahrzeuge beschafft und konnte dann im Endeffekt einen Halbstundentakt einführen, der wiederum abgestimmt ist mit der Breisgau-S-Bahn, über die ich Ihnen nachher

noch etwas erzähle. Während früher auf der Schiene noch pro Tag etwa 800 Fahrgäste fuhren, sind es heute über 3000, und das immerhin in einem regionalen Bereich, der nicht sehr dicht besiedelt ist. Ein Nebeneffekt entsteht übrigens, sobald der ÖPNV besser wird: dann ziehen die Städter auch in die Region, die insgesamt davon profitiert und sich weiter entwickelt. Das darf man bei solchen Projekten nicht vergessen!

Die Ammertalbahn

Ein weiteres Modell ist die Ammertalbahn. Nachdem der Kreis Tübingen bei der Strecke Böblingen – Dettenhausen mitbezahlen muss, war klar, dass bei der Strecke von Tübingen nach Herrenberg eine entsprechende Finanzierung anzustreben war (diese liegt zu 80% auf Gebiet des Kreises Tübingen und zu 20% auf Gebiet des Kreises Böblingen). Und da konnten natürlich die Böblingen nicht nein sagen, sie mussten mitmachen. Dennoch dauerte die Entscheidung zur Reaktivierung dieser Strecke gut und gerne 15 Jahre. Es war dort ebenfalls ein ständiges Hin und Her, es gab genauso wie beim Moorexpress eine entsprechende Gruppe von Interessenten, die diese Bahn haben wollte. Darin waren Politiker vertreten, Bürgermeister, die das Projekt mit der nötigen Weitsicht gesehen haben, Abgeordnete waren dabei, aber es waren auch sehr viele dagegen. Und auch hier hat sich letztlich der lange Atem der Befürworter durchgesetzt, die Strecke wurde reaktiviert.

Das besondere war, dass die Hälfte der Strecke noch durch die DB morgens im Schülerverkehr betrieben wurde. Danach kam ein Abschnitt, der nur im Güterverkehr in Betrieb war und danach kam ein Stück Eisenbahn, das noch nicht entwidmet, aber abgebaut war. Dort lagen keine Schienen mehr, da wuchs Gras, aber es war nach wie vor eine Eisenbahnstrecke. Das spielte eine große Rolle beim Wiederaufbau. Man musste damals kein Planfeststellungsverfahren durchführen, sondern konnte die Schienen direkt verlegen, nachdem natürlich der Untergrund hergerichtet worden war.

Auch diese Strecke läuft mit großem Erfolg. Es gab Anfang der neunziger Jahre eine Ausschreibung für den Bau und den Betrieb. Bei dieser Ausschreibung war die damalige Deutsche Bundesbahn günstigster Bieter. Sie hat die Strecke gebaut und betreibt sie heute, d.h. ihre Tochter RAB. Diese Strecke hat jetzt etwa 6000 Fahrgäste pro Tag, das ist auf jeden Fall eine nicht uninteressante Zahl.

Zur Finanzierung der bisher erwähnten Strecken

Bei den ehemaligen DB-Strecken, die ich bisher genannt habe, handelt es sich vorwiegend um Reaktivierungen, die noch vor der Regionalisierung umgesetzt wurden. Das Land bestellt dort keine oder nur eingeschränkt Verkehre, sondern die Kreise und die Gebietskörperschaften. Damit sind diese auch für die Finanzierung zuständig. Das bedeutet, auf den Strecken Schorndorf – Rudersberg, Böblingen – Dettenhausen und auch zu einem Großteil Tübingen – Herrenberg mussten die Gebietskörperschaften die Ko-Finanzierung zu den nach GVFG geförderten Investitionen übernehmen, also effektiv sind dies etwa 20 % - 30 % der Baukosten. Man darf allerdings nicht vergessen: Aus dem Betrieb heraus ergibt sich ein Abmangel, der unterschiedlich hoch ist, der aber zusätzlich von den Landkreisen und den Gemeinden dort bis heute übernommen werden muss.

Sobald die Schiene reaktiviert wurde, erfolgte natürlich auch eine Neuordnung der Busverkehre, was ich ja vorhin bereits erwähnte. Man muss immer das gesamte System betrachten, wenn ich also von Defizit spreche, dann sind es nicht die Bahnstrecken alleine, sondern dann ist das System der Busbetriebe dabei.

Reaktivierungen nach der Regionalisierung Breisgau-S-Bahn (BSB)

Dann kam die Regionalisierung und mit der Regionalisierung natürlich auch einige neue Modelle, deren Verkehrsleistungen aber über das Land bestellt wurden. Eines davon ist die Breisgau-S-Bahn (BSB). Ich hatte vorhin bereits am Rande erwähnt, dass die Breisgau-S-Bahn von Freiburg nach Breisach fährt und eine Tochter der SWEG Südwestdeutschen Verkehrs-AG gemeinsam mit der Freiburger Verkehrs-AG ist. Diese Strecke wurde bis zum Jahr 1997 durch die DB bedient mit "Silberlingen" und Diesellokomotiven. Die BSB hat vom Land den Auftrag zur Übernahme der Linie erhalten und mit Regio-Shuttle den Betrieb aufgenommen, ohne dass an der Infrastruktur etwas geändert wurde. Inzwischen sind lediglich einige zusätzliche Bahnsteige gebaut worden. Nur durch die Verbesserung des vertakteten Fahrplans und neue Fahrzeuge sind die Zahlen sprunghaft nach oben gegangen. Wir hatten ursprünglich mal 2500 Fahrgäste zu DB-Zeiten und heute sind es gut und gerne 7000 Fahrgäste pro Tag, die das Angebot der BSB nutzen. Es sind inzwischen zu wenige Fahrzeuge vorhanden, aber es ist gar nicht mehr so einfach, heute die erforderlichen Mittel für neues Wagenmaterial aufzubringen.

Der zweite Ast der Breisgau-S-Bahn ist die Strecke von Freiburg über Denzlingen nach Elzach. Da gab es eine Ausschreibung, die hat die Breisgau-S-Bahn gewonnen und den Fahrplan mit neuen Fahrzeugen verbessert. Früher benutzten 3000 Fahrgäste die Bahn, heute sind es etwa 6000 pro Werktag. Ich bin überzeugt, dass sie an die 7000 in den nächsten Monaten herankommt. Aber das zeigt erneut deutlich, dass schon alleine der Einsatz moderner Fahrzeuge und die Verdichtung und Systematisierung des Fahrplanes dazu führt, dass die Fahrgäste ein Angebot annehmen und auch entsprechend ausnutzen.

Strecke Tübingen – Sigmaringen (ZAB 1)

Auch die HzL hat im Jahr 1997 Betrieb auf DB-Strecken aufgenommen, nämlich auf der Strecke Tübingen – Hechingen – Balingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen, eine Länge von ca. 90 km. Seinerzeit fuhren auf der Strecke VT 628 im Zwei-Stunden-Takt. Heute fahren wir hier einen Ein-Stunden-Takt, der während der Berufsverkehrszeiten abschnittsweise verdichtet wird auf einen Halbstunden-Takt. So haben wir inzwischen natürlich auch entsprechend gute Fahrgastzahlen. Das waren ursprünglich mal etwa 5000 und heute liegen wir bei über 8000 Fahrgästen pro Tag, alleine im RB-Bereich. Wir dürfen nicht vergessen, dass auf der Strecke inzwischen auch im Zweistunden-Rhythmus noch der NeiTec fährt, somit fahren zwei Verkehrsunternehmen, nämlich nicht nur die HzL sondern auch die DB mit den Neitec-Zügen, und trotzdem haben wir allein auf dieser HzL-Linie (ohne NeiTec!) über 8000 Fahrgäste pro Tag!

Mit welcher Philosophie sind wir damals an die Strecke herangegangen? Wir wollten zwischen Tübingen und Sigmaringen die gleiche Fahrzeit einhalten, wie der RE, also wie der VT 628. Aber es sollten alle Haltestellen unterwegs bedient werden, auch wo der RE nicht mehr halten konnte und wir wollen noch zusätzliche Bahnsteige bauen. Aus dieser Situation heraus ist damals die Motorisierung des Regio-Shuttles entstanden. Das war unsere Vorgabe für die Auslegung des Fahrzeuges, das Ziel wurde dadurch erreicht. Es ist sicher eine ganz wichtige Sache, dass Sie möglichst viele Haltestellen vorsehen, nämlich dort, wo die Menschen wohnen. Es wird immer wieder darauf hingewiesen, dass dadurch Fahrzeit verloren geht. Diese muss dadurch hereingeholt werden, dass spurtstarke Fahrzeuge zum Einsatz gelangen, damit kann man einiges gutmachen. Letztlich muss ich sagen, meine Erfahrungen sind dahingehend, dass es eher vom Fahrgast akzeptiert wird, wenn er öfters kurz anhält, 20 oder 30 Sekunden, und dann sofort weiterfährt, als wenn er weit zur

Haltestelle zu laufen hat, also über 1 km, oder im Bus parallel zur Strecke zugefahren werden muss. Im Übrigen haben wir noch etwas anderes getan. Wir haben eine ganze Reihe von Bedarfshaltepunkten mit Signalisierung eingerichtet. Das hat sich bewährt und ich kann nur empfehlen, auch in anderen Fällen hierauf zurückzugreifen.

Die Strecke Hechingen - Gammertingen – Sigmaringen (ZAB 2)

Jetzt etwas zur HzL-Stammstrecke. Die Stammstrecke bezeichne ich als die ureigene HzL-Strecke zwischen Hechingen und Sigmaringen, die über Gammertingen führt, also über die Schwäbische Alb, wie sie seinerzeit vom Land Preußen als Kleinbahn gebaut wurde. Wir wissen alle, was dies bedeutet, nämlich enge Radien, wenig Fläche, viele Bahnübergänge usw. zu haben. Aber auch diese Strecke haben wir modernisiert, indem wir beispielsweise zusätzliche Haltepunkte erstellten, indem wir die Strecke teilweise beschleunigten und Bahnübergänge gesichert haben. Dadurch konnten wir die Fahrzeiten verkürzen, neue Fahrzeuge einsetzen und den Fahrplan systematisieren. Vorher war es ein Fahrplan, der sich am Bedarf orientierte, heute fahren wir dort im Stundentakt, das hat doch immerhin dazu geführt, dass die Fahrgastzahlen von seinerzeit 2000 auf heute über 3500 angestiegen sind und das in einer Region, die recht dünn besiedelt ist. Dabei waren die Investitionen maßvoll, es war eine Größenordnung von damals ca. 3 Millionen DM, darin ist ein Streckensicherungssystem, ein Blocksystem mit enthalten, das den größten Anteil erfordert hat. Sie sehen also, wenn in der Fläche insbesondere in den Fahrplan und bei den Fahrzeugen etwas getan wird, dann kann man schon viel erreichen.

Ringzug Rottweil – Tuttlingen/Villingen/Donaueschingen

Lassen Sie mich jetzt noch ein Wort zu unserem neuesten Projekt, nämlich dem Ringzug sagen. Dieser Ringzug war auch eine lange Geschichte. Die bedienten Strecken im Ringzug haben eine Länge von 204 km, und das in Regionen die über keine Großstädte verfügen, sondern ausschließlich Mittelzentren, also Rottweil etwa mit einer Größenordnung von ca. 70.000 Einwohnern, Tuttlingen ca. 35.000 Einwohnern, Villingen-Schwenningen etwa 80.000 Einwohner und Donaueschingen ca. 25.000 Einwohner. Dazwischen befinden sich aber eine ganze Menge kleiner Orte, allerdings mit einer Größe von 3000 bis 5000 Einwohnern. Und dieses alles wollte man zu einem Schienennahverkehrssystem, ich sage immer, zur S-Bahn des ländlichen Raumes, zusammenfassen. Die Idee dazu war Anfang der neunziger Jahre entstanden, die Inbetriebnahme fand erst am 01.09.2003 statt; damit können sie sich selbst ausrechnen, wie lange es gedauert hat. Denn da gingen die Wogen gewaltig auf und ab und viele Gegner waren gegen das System. Letztendlich gab es dann doch die Verträge zwischen dem Land und den Landkreisen.

Die Idee ist folgende: Es wird auf DB-Strecken sowie angrenzenden NE-Strecken nach Bräunlingen, einer HzL-Strecke, und nach Trossingen im Stundentakt gefahren. Das bedeutet, eine Linie geht von Bräunlingen aus über Hüfingen, Donaueschingen, Villingen zunächst nach Trossingen, besteht aus 2 Fahrzeugen, 1 Fahrzeug fährt nach Trossingen-Stadt, das andere fährt weiter nach Rottweil. Von Rottweil fährt gleichzeitig ein anderer Triebwagen ab, in der Mitte der Strecke ist eine Kreuzungsstelle, wenn das Fahrzeug im Trossinger Bahnhof ankommt, ist der andere Triebwagen von Trossingen Stadt schon wieder zurück, kuppelt an und dann geht der Zugverband zurück nach Bräunlingen und der Ablauf wiederholt sich von vorne. Die andere Linie beginnt in Rottweil, geht über Tuttlingen, Immendingen sowie später bis nach Leipferdingen und mehrmals am Tag auch bis Zollhaus-Blumberg. Besonders am Wochenende spielt das eine Rolle, denn dort gibt es eine interessante touristische Attraktion, eine Museumsbahn, die sogenannte "Sauschwänzles-Bahn", sie ist Ihnen vielleicht ein Begriff.

Das System "Ringzug" wurde seinerzeit europaweit ausgeschrieben aus dem Wettbewerbsgänger die HzL als Sieger hervor. Sie hat 20 Triebwagen beschafft, ein neues Betriebswerk in Immendingen errichtet, die erforderlichen Mitarbeiter eingestellt und ausgebildet. Interessant ist, dass 2 NE-Strecken praktisch komplett saniert wurden. Das ist die Trossinger Eisenbahn, die bis zum Schluss als Elektrische NE mit recht betagten Triebwagen gefahren ist, eine kleine 4 km lange Strecke. Heute fahren unsere Triebwagen hier, der Fahrdrat ist aber noch vorhanden, da die elektrischen Fahrzeuge historischen Wert haben und dementsprechend noch im Rahmen des Tourismus eingesetzt werden.

Die andere Strecke ist der 2,5 km lange Abschnitt von Hüfingen nach Bräunlingen. Die Hohenzollerische Landesbahn hat diese Strecke von der SWEG gekauft und saniert. Wir haben das Gleis komplett erneuert, 2 Bahnsteige gebaut und 6 Bahnübergänge technisch sichern müssen, um dort vernünftig fahren zu können. Jetzt werden wir die Strecke mit 80 h/km befahren. Heute stellen wir fest, nachdem wir jetzt etwa 4 Wochen fahren, dass der Bahnsteig schon fast nicht ausreicht, da morgens im Schülerverkehr ein großer Andrang ist. Von Bräunlingen fahren selbst während der Schwachlastzeiten in den Zügen 10, 20 oder mehr Fahrgäste mit. Auch dort wird dieser Zug angenommen von den Hausfrauen, von den Touristen im Schwarzwald etc. Interessant ist, dass in diesem gesamten System von 204 km Länge 26 Haltepunkte völlig neu gebaut werden, wo noch nie früher ein Bahnsteig vorhanden war. Somit ist wirklich eine Stadtbahn im ländlichen Bereich entstanden. Heute heißt es der "Dreiringzug". Ringzug daher, weil er weitgehend im Kreis fährt, "dreier" kommt von den drei Landkreisen, die beteiligt sind.

Ortenau-S-Bahn (OSB)

Ich hatte vorhin auch die Ortenau-S-Bahn als SWEG-Tochter erwähnt. Die Ortenau-S-Bahn ist komplett vom Land bestellt, wie die Breisgau-S-Bahn oder die DB auch. Das Besondere hierbei ist, dass seit Mitte 2003 durchgehende Züge nach Straßbourg fahren, also in das benachbarte Frankreich. Die Schwierigkeiten waren enorm, um die Fahrzeuge entsprechend technisch auszurüsten für die französischen Sicherungssysteme, aber wir haben das nach mehreren Jahren geschafft und waren einigermaßen stolz auf das Erreichte. Auch diese Züge werden sehr gut angenommen. Alle zwei Stunden fährt die Ortenau-S-Bahn von Offenburg nach Straßbourg und alle zwei Stunden fährt die französische Staatsbahn, die SNCF, von Straßbourg nach Offenburg, so dass auch hier ein Stundentakt angeboten wird.

Touristikverkehr

Vielleicht darf ich Ihnen noch kurz etwas über Touristikverkehre erzählen, denn ich nehme an, dass Sie das auch interessiert. Da waren wir auch nicht untätig in Baden-Württemberg. Wir haben uns hierbei insbesondere auf die Wochenenden konzentriert. Das erste Beispiel war wieder das Donautal, welches landschaftlich sehr schön ist, inzwischen ein Naturpark, das aber immer sehr stark mit Pkw belastet war. Dem wollte man entgegenwirken und hat dann letztendlich entschieden, eine Alternative mit der Eisenbahn zu schaffen. Zunächst wurden Anfang der neunziger Jahre probeweise mit lokbespannten Zügen Fahrten an Sonntagen durchgeführt. Als das erfolgreich war, sollte das Vorhaben systematisiert werden. Auch hier mussten alte Haltepunkte reaktiviert werden. Zu dieser Zeit ist das "Donautalmodell", von dem ich Ihnen vorhin erzählt habe, entstanden, so dass hier ohnedies einige neue Haltepunkte entstanden. Diese wurden natürlich miteinbezogen, und schließlich sollten Triebwagen-Einheiten hin- und herfahren, dreimal am Samstag, dreimal am Sonntag. Die 3 Zugpaare mussten alle Stationen unterwegs bedienen und ausreichend Zeit lassen für das Ein- und Ausladen der Fahrräder. Den Auftrag hat ebenfalls die HzL bekommen. Am Anfang waren für den Transport der Fahrräder Güterwagen angehängt, nur das war nicht optimal. Wir haben dann einen gebrauchten Postwagen ausgesucht und entsprechend umgebaut. Ich weiß nicht, ob man das erkennen kann, in der Mitte des Bildes ist er zu sehen

(Bild 13). Wir haben den Wagen so hergerichtet, dass nicht nur die Halteeinrichtungen für die Fahrräder darin sind, sondern wir haben eine Steuerleitung installiert, so dass wir mit 2 NE 81-Triebwagen als Wendzug die Einheit zwischen Tuttlingen und Immendingen an Wochenenden hin- und herfahren lassen können. Inzwischen ist dieser Zug auch Bestandteil des Ringzuges geworden und wird, nach Ausbau der Strecke, ab nächstes Jahr bis nach Blumberg verlängert. Dort hat er immer Anschluss an die Dampfzüge, an die "Sauschwänzlebahn".

Ein weiteres Modell ist seit zwei Jahren in Betrieb zur Erschließung der Schwäbischen Alb von Tübingen her für Radler, Wanderer etc. Sonntags fährt ein Triebwagenzug von Tübingen über Hechingen, Gammertingen nach Kleinengstingen, von Kleinengstingen nach Sigmaringen, von Sigmaringen nach Kleinengstingen zurück und wieder nach Tübingen. Dieses Zugsystem wurde "Radwander-Shuttle" genannt. Bei gutem Wetter ist der Zug recht voll. Wir haben am Tag etwa zwischen 100 und 200 Fahrgäste, manchmal auch noch mehr. Der Zug hat übrigens Anschluss an den sogenannten "Ulmer Spatz", der ja Ihnen ein Begriff ist, der von Ulm her nach Kleinengstingen fährt.

Eine weitere Variante läuft seit letztem Jahr. Heute fahren wir eine Einheit, eine "Radwander-Shuttle-Einheit", die sieht dann etwa so aus: Zunächst ein ganz normaler Regio-Shuttle und dann sehen Sie hier noch 2 blaue Wagen (Bild 14). Und diese blauen Wagen verfügen über besonders viele Stehflächen, die an Sonntagen für den Fahrradtransport genutzt werden. Die Einheit fährt in Tübingen um halb zehn los, in Hechingen werden die Fahrzeuge abgehängt, die auf die Schwäbische Alb nach Kleinengstingen fahren und ein Triebwagen fährt weiter über Balingen nach Schömberg auf der Zollernalb, also den südlichen Teil.

Und zu der Strecke möchte ich Ihnen auch noch ganz kurz etwas erzählen, denn damit hat es auch eine besondere Bewandnis: Diese Strecke hier von Balingen nach Schömberg ist eine ehemalige DB-Strecke. Eine Strecke, die die Deutsche Bahn vor 2 Jahren endgültig stilllegen wollte. Der Landkreis hatte großes Interesse am Erhalt, wir auch, weil wir den Güterverkehr durchführen. Wir waren daher bereit, die Strecke zu betreiben, aber auch nicht umsonst. Nach Ermittlung der jährlichen Kosten haben wir uns alle an einen Tisch gesetzt und ein Modell entwickelt,: 1/3 der Unterhaltungskosten zahlt der Landkreis, 1/3 zahlen die drei betroffenen Gemeinden und 1/3 die Verfrachter, die an der Strecke liegen. An Wochenenden kann somit auch der Touristikverkehr fahren. Vielleicht gibt es eines Tages wieder die Möglichkeit, regulären Schienenpersonenverkehr aufzunehmen im Zusammenhang mit einer Untersuchung, die zurzeit läuft, vielleicht in der Region sogar ein Stadtbahnssystem einzuführen.

Das sind die Dinge, die ich Ihnen aus meiner Sicht vortragen wollte. Wir haben natürlich auch noch eine ganze Reihe von Wünschen und Ideen. Nur im Augenblick merken wir natürlich, dass auch in Stuttgart die Kassen nicht mehr voll sind. Wir müssen uns danach richten. Wir werden aber weiter nachdenken und weiter planen, denn wohl dem, der etwas in der Schublade hat, wenn nachher wieder Gelder vorhanden sind.

HzL und SWEG

Streckenplan Baden-Württemberg



© HzL/AV Medien 11.2012











	Güter- u. Personenverkehr auf eigenen Strecken		HzL		SWEG
	Güterverkehr auf eigenen Strecken		HzL/Ringzug		OSB
	Personenverkehr auf eigenen Strecken		BOB		BSB
	Personenverkehr auf fremden Strecken				



Bild 1: Ende der ehemaligen DB-Strecke Schorndorf-Rudersberg vor der Übernahme durch die SWEG



Bild 2: Bahnhof Rudersberg der Strecke Schondorf - Rudersberg



Bild 3: Neue Haltestelle an der Strecke Schorndorf - Rudersberg



Bild 4: Fahrgäste mit Triebwagen NE 81 an der Strecke Schorndorf - Rudersberg



Bild 5: Gesamtansicht einer neuen Haltestelle an der Strecke Schorndorf - Rudersberg



Bild 6: Fahrradsränder an einem Haltepunkt der Strecke Schorndorf - Rudersberg



Bild 9: Brückenbauwerk an der Strecke Böblingen - Dettenhausen zu DB-Zeiten



Bild 10: Haltepunkt und Brückenbauwerk nach Reaktivierung der Strecke Böblingen - Dettenhausen



Bild 11: Bahnhof Holzgerlingen an der ehem. DB-Strecke Böblingen - Dettenhausen vor Übernahme durch



Bild 12: Der Bahnhof nach Reaktivierung/Übernahme durch die WEG als Betriebsführerin



Bild 13: Naturpark-Express (NPE) der Hzl im Donautal



Bild 14: Rad-Wander-Shuttle der HzL

Darf's ein wenig günstiger sein?

Zur Nutzwertanalyse der LNVG für die Moorbahn vom Mai 2003

(Gerd Weidemann, Worpswede)

Die LNVG, eine 100%ige Tochter des Landes Niedersachsen, ist „zuständige Bewilligungsstelle für SPNV-Maßnahmen“. Sie „steuert und kontrolliert die niedersächsischen Finanzmittel für den Öffentlichen Personennahverkehr und entscheidet über Finanzhilfen für SPNV-Projekte“.

Einer Förderentscheidung geht eine *Bewertung* voraus. Durch diese „soll bei der LNVG an zentraler Stelle sichergestellt werden, dass tatsächlich die Vorhaben gefördert werden, die am dringlichsten sind und unter Berücksichtigung der erforderlichen Kosten den größten Nutzen für die Allgemeinheit stiften.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die Frage, ob und in welchem Umfang eine Maßnahme geeignet ist, das ÖPNV-Angebot attraktiver zu gestalten und bedarfsgerecht auszuweiten, um so dauerhaft neue Fahrgäste für den ÖPNV auf Schiene und Straße zu gewinnen. Besonders häufig beantragte Vorhaben (...) werden zunächst in verschiedene Maßnahmegruppen eingeordnet und dann mittels eines von der LNVG entwickelten Instrumentarium vereinfachter Nutzen-Kosten-Untersuchungen (insbesondere Kosten-Wirksamkeits-Analysen) bewertet.

Durch Verwendung nachvollziehbarer und einheitlicher Bewertungskriterien kann mit Nutzen-Kosten-Untersuchungen ein größtmögliches Maß an Bewertungsobjektivität erreicht werden.“ (Zitate aus der Homepage der LNVG: www.lnvg.niedersachsen.de)
Unterstreichungen nicht im Original).

Im Mai dieses Jahres hat Herr Dr. Gorka, der Leiter der LNVG, im Kreis Ausschuß des Landkreises Osterholz die Prinzipien seiner vereinfachten Nutzen-Kosten-Analyse sowie die Bewertungskriterien vorgestellt und damit indirekt auch uns - jedenfalls andeutungsweise - zugänglich gemacht. So bekamen wir - endlich - die Möglichkeit, die Nachvollziehbarkeit der Bewertungskriterien und die Bewertungsobjektivität bezogen auf die Moorbahn-Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde zu überprüfen. Leider liegen uns nur Kopien der von ihm benutzten Folien vor, so dass bestimmte Aspekte der LNVG-Analyse nach wie vor in mystischem Dunkel verbleiben. Das Vertrauen in deren Objektivität und Nachvollziehbarkeit wird durch das Ergebnis der im folgenden dargestellten Datenprüfung nicht gerade gestärkt.

Die LNVG-Analyse stützt sich zunächst auf zwei Gruppen von Determinanten:

1. Investitionskosten
2. Pendlerpotenzial + Fahrgastnachfrage.

In der Tabelle 1 sind die von der LNVG für eine Reaktivierung der Strecke für den SPNV zugrunde gelegten Investitionskosten denen gegenübergestellt, die Herr Dr. Hein, der bis 2002 verantwortlicher Eisenbahnbetriebsleiter der EVB war, für realistisch hält. Umgerechnet in Euro ergibt sich eine Differenz zwischen beiden Ansätzen von 10,19 Mio €. Wie kommt diese Differenz zustande?

Die LNVG geht 1. davon aus, dass der Oberbau auf der Gesamtlänge von 40 km komplett erneuert werden muß. Das trifft jedoch nicht zu, denn in den vergangenen Jahren sind schon verschiedene Streckenabschnitte, vor allem im Hinblick auf den MobiTour-Verkehr, saniert worden, so dass tatsächlich nur noch etwa 12 km saniert werden müssen.

2. wird von der LNVG angenommen, dass alle 42 befestigten Bahnübergänge technisch gesichert werden müssen. Hierbei handelt es sich jedoch vielfach um wenig frequentierte Feldwege mit guter Übersichtlichkeit, so dass eine Sicherung nicht erforderlich ist. Weitere Übergänge können aufgelassen werden.

3. meint die LNVG, dass 14 Bahnstationen voll ausgebaut werden müssten. Es reicht jedoch vollständig aus, vier Stationen, nämlich Hüttenbusch, Karlshöfen, Basdahl und Oerel Süd, neu zu bauen, und die übrigen mit Fahrradständern, Bahnsteigbeleuchtung etc. auszustatten. Obwohl die LNVG eine Reparatur und Nachrüstung von Brücken nicht bedacht hat, liegen realistisch angesetzte Investitionskosten für die Infrastruktur-Sanierung um 50% unter denen der LNVG!

Im Hinblick auf die Option, zunächst eine Reaktivierung der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Worpswede/Hüttenbusch anzustreben, ist eine Aufteilung der Kosten auf die beiden Teilstrecken Osterholz-Scharmbeck – Hüttenbusch und Hüttenbusch – Bremervörde von Interesse (Tabelle 2). Die erste Teilstrecke erfordert lediglich knapp 3,9 Mio € an Investitionen – das sind ca. 15% dessen, was die etwa 7 km lange Umgehungsstrasse in Lilienthal kostet!.

Während die von der LNVG geschätzten Investitionskosten eindeutig und deshalb relativ leicht zu überprüfen sind, beruhen ihre Aussagen zum Pendlerpotential und zur sonstigen Fahrgastnachfrage auf wenig durchschaubaren Annahmen (Tabelle 3). Ausgangsgröße ist die Einwohner-Zahl in den Gemeindeteilen der Bahnhöfe und Haltepunkte bzw. die Zahl in deren 1 km-Einzugsbereich, nämlich 43.962 bzw. 24.476. Wie sich daraus das Pendlerpotenzial mit 530 Pendlern (pro Werktag) ableitet, ist unklar. Berücksichtigt werden offenbar die aktuellen Zahlen von Berufs- und Ausbildungspendlern und deren Teilnahme am MIV und ÖPNV. In seiner auf der 1. Moorexpress-Tagung am 06.03.2002 vorgestellten Studie hat Herr Bäse ebenfalls eine Abschätzung des Pendlerpotenzials vorgenommen. Auch er geht dabei von der Einwohnerzahl im unmittelbaren Einzugsgebiet der Zugangsstellen aus (Tabelle 3): Bei 17 Stationen von Osterholz-Scharmbeck bis Bremervörde sind das bei ihm 39.750 Einwohner, wobei neben den Endstationen nur vier mehr als 1000 (Ahrensfelde, Worpswede, Karlshöfen und Gnarrenburg) und drei weniger als 400 Einwohner aufweisen. (Zwischen Bremervörde und Stade liegen drei Stationen mit mehr als 1000 und eine mit weniger als 400 Einwohnern; bei Mitzählung der Endstationen insgesamt 49.250 Einwohner). Die Potenziale im Berufsverkehr leitet er ab aus der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort nicht mit dem Wohnort übereinstimmt (cf. Statistik Bundesanstalt für Arbeit) minus im Nachbarort Beschäftigte, minus Pendler, die zu weit vom Bahnhof entfernt wohnen (ca. 30 %), minus MIV-gebundene Pendler (ca. 60 %), plus eine Pauschale für Beamte und Selbständige. Somit verbleiben bei Bäse ca. 5 % ÖV-gebundene und ca. 35 % wahlfreie Pendler als Potenzial für den SPNV. Für den Berufsverkehr zwischen Bremervörde und Bremen ergeben sich nach seiner Rechnung ca. 300 Pendler pro Werktag. Hinzu kommt der Ausbildungsverkehr, wobei er nur Schüler der Sekundarstufe (Realschule und Gymnasium) nicht solche der berufsbildenden Schulen berücksichtigt. Hier rechnet er mit ca. 1000 pro Werktag. Somit ergibt sich bei ihm ein Pendler-Potenzial von 1.300 Personen pro Werktag, also knapp das 2,5-fache der LNVG-Schätzung. Dieser Wert korrespondiert mit den Ergebnissen der Fragebogenaktion zum Moorexpress in der Gemeinde Worpswede aus dem Winter 2002/03: danach würden von 1050 Personen 317 (= 30,2 %) eine Bahnverbindung nach bzw. Richtung Bremen regelmäßig nutzen. Wenn man diesen Wert auf den gesamten Einzugsbereich des Moorexpress hochrechnet, so ergibt sich:

$X / 33.300$ (Einwohner im Einzugsbereich, wobei angenommen ist, dass sich Bremervörder nur zu 50 % Richtung Bremen orientieren) = $317 \text{ Pendler} / 9.500$ (Einwohner) $\rightarrow X = 1.111$. (Zufolge einer ähnlichen Befragung in Fredenbeck würden dort 168 Berufs- und 116 Schulpendler Richtung Stade fahren, das sind 284 von 4.300 Einwohnern. Entsprechend hochgerechnet auf den Streckenabschnitt Bremervörde – Stade (Einwohnerzahl Bremervörde zu 50 %) wären das 832 Pendler pro Werktag Richtung Stade).

Die LNVG errechnet bei 530 Pendlern (pro Tag) 8.100 Reisenden-km (Rkm) (vgl. Tabelle 3), d.h., dass jeder Pendler täglich durchschnittlich ein Drittel der Betriebslänge von 47,4 km (= ca. 15,3 km) mit der Bahn zurücklegt. De facto benutzt ein Pendler seine jeweilige Strecke jedoch für die Hin- und Rückfahrt, d.h. zwei Mal pro Tag, so dass 16.200 Reisenden-km resultieren. Damit müßte in der LNVG- Tabelle Ergebnisse NWA I ein Pendlerpotenzial von 342 statt 171 Rkm je km-BL stehen und sich die Punktzahl entsprechend verdoppeln (Tabelle 5). – Legt man die oben nach den Worpssweder Befragungsergebnissen hochgerechneten Pendlerzahlen zugrunde, ergibt sich für die Strecke Bremervörde Osterholz-Scharmbeck ein Pendlerpotenzial von 716 Rkm je km-BL, das ist mehr als das Vierfache des LNVG-Wertes!

Zum maßgeblichen Thema Fahrgastnachfrage notiert die LNVG: für den Moorexpress: aus obigen Zahlen **“nicht direkt ableitbar, da Aufteilung auf die Verkehrsmittel unbekannt und weitere Reisezwecke zu ergänzen wären”** (vgl. Tabelle 3). In der Tabelle Ergebnisse NWA I (s. Tabelle 5) werden immerhin für das Potential Urlaub und Freizeit 6 Punkte eingesetzt. Die Erfahrungen der letzten drei Jahre haben gezeigt, dass der Touristik- und Freizeitverkehr ein ganz bedeutendes Potential für den Moorexpress darstellt, das gerade an den Wochenenden, wenn der Pendlerverkehr wegfällt, eine gute Kapazitätsauslastung gewährleistet, wovon auch Bäse (2002) ausgeht. Hinzu kommt das Potential der Gelegenheitsnutzer der Bahn. Immerhin haben 70 % der in Worpsswede Befragten angegeben, den Moorexpress sporadisch benutzen zu wollen, wenn er regelmäßig fährt.

Es drängt sich somit folgender Zwischenbefund auf:

Die LNVG geht in wesentlichen Punkten ihrer Wirtschaftlichkeitsberechnung von zu niedrig angesetzten Werten aus (vgl. Tabelle 5) und kommt damit hinsichtlich des Teilziels Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, das immerhin 50 % zur Gesamtbewertung des Moorexpress beiträgt, zu einem ungünstigen Ergebnis.

Ein weiteres Teilziel der Nutzwertanalyse betrifft die Übereinstimmung mit Zielen der Raumordnung und Landesplanung (20 %) und Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität (30 %) (Tabelle 6).

Als Prüfpunkte sind aufgeführt: Anbindung an Mittelzentren (-), Stärkung von Siedlungsachsen/Entwicklungsachsen (-), Förderung des Tourismus (+) und Anbindung von Gewerbegebieten (+). – Hierzu ist festzustellen, dass der Moorexpress ein wichtiger Zubringer zu den Mittelzentren Osterholz-Scharmbeck und Bremervörde wäre. So erfordert z.B. der Besuch der Kreisstadt OHZ aus der Gemeinde Worpsswede mindestens einen halben Tag, wenn man auf den ÖPNV angewiesen ist. Die Moorexpressfahrt hingegen dauert nach diesjährigem Fahrplan, also unter suboptimalen Betriebs-Bedingungen, nur 15 Minuten! Der Moorexpress könnte somit wichtige Forderungen des Landes-Raumordnungsprogramms (LROP) erfüllen. Im LROP heißt es ausdrücklich „In den Ordnungsräumen ... um Hamburg und um Bremen ist vorrangig der schienengebundene ÖPNV zu sichern und ... weiter auszubauen“ (C 3.6.1/03). Darüber hinaus enthält das LROP eine Reihe von Forderungen, die durch die Reaktivierung des Moorexpress für den SPNV gefördert würden:

- Ökologisch ausgerichteter Um- und Ausbau der Infrastruktur, z.B. im Bereich Verkehr (A 3.0);
- Stärkung des Fremdenverkehrs, insbesondere in den Teilräumen, wo er wesentlich zum Arbeitsplatzangebot und zur Einkommenssicherung beiträgt (A 3.1);
- Verkehrsverlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger (A 3.6);
- in den „Ländlichen Räumen“ sollen „Entwicklungspotentiale und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nachhaltig gestärkt“ sowie „Siedlungsstruktur und Infrastruktur bedarfsgerecht gestaltet und weiterentwickelt .. werden“ (B 3/01), u.a. durch „Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ (B 3/02).
- Ferner sind „solche Maßnahmen vorrangig durchzuführen, die ihnen (den Ländlichen Räumen) eine eigenständige Entwicklung ermöglichen und die besonderen

Standortvorteile für das Wohnen und die Wirtschaft nutzen“ u.a. durch „Sicherung, Angebotsverbesserung und Ausbau des ÖPNV“ (B 3/02).

Es ist also nicht erkennbar, weshalb die LNVG der Moorbahn in Hinblick auf Ziele der Raumordnung und Landesplanung eine unterdurchschnittliche Punktzahl zuschreibt. Das Gleiche gilt für die Bewertung des Teilziels Förderung der umweltfreundlichen Mobilität mit den Prüfpunkten Zahl potentieller Umsteiger Auto/Bus (-), voraussichtliche Auslastung der Bahn (-), Art der eingesetzten Fahrzeuge (-/o), Lage der Strecke zu Wohnsiedlungen (-) und Verhältnis Wegelänge Straße/Schiene (-). Auch hierzu nur wenige Anmerkungen. Die Erfahrungen mit Reaktivierungen von Bahnstrecken anderenorts hat gezeigt, dass bei entsprechender Betriebsführung, insbesondere hinsichtlich Taktzeiten und Fahrgeschwindigkeit, die vorab geschätzten Fahrgastzahlen innerhalb kurzer Zeit z.T. erheblich übertroffen wurden. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass das beim Moorexpress anders sein sollte. Es ist ferner unklar, weshalb die Lage der Strecke zu Wohnsiedlungen negativ bewertet wird. In der Tat durchquert die Bahn auch „leere“ Räume. Andererseits hat es sich vielfach als effektiv und attraktiv erwiesen, einen Zubringerverkehr von ferner liegenden Orten zu den Haltepunkten der Bahn einzurichten, wodurch die Bahnauslastung erhöht und der MIV reduziert werden.

Das Verhältnis Wegelänge Straße zu Schiene ist hier m.E. überhaupt kein geeigneter Bewertungsmaßstab. Von Bedeutung ist vielmehr die Geschwindigkeit, mit der Ort A mit Ort B verbunden wird. Und da ist die Schiene auf eigener Trasse gegenüber dem Straßenverkehr eindeutig im Vorteil. Und die oben aufgeführten Investitionen sollen ja gerade dazu dienen, hohe Fahrgeschwindigkeiten zu ermöglichen.

Auch bei den Schätzungen, die der Ableitung des betriebswirtschaftlichen Defizits durch die LNVG zugrunde liegen, sind einige Fragezeichen angebracht (Tabelle 7). So wird bei den Investitionskosten eine Summe von umgerechnet 4,6 Mio € (aktuell 6,9 Mio €) für drei Triebwagen angesetzt (s. Tabelle 1). Der Kapitaldienst hierfür wird mit 600.000,- € pro Jahr beziffert. Da über Tilgungsrate und Laufzeit nichts gesagt wird, läßt sich diese Angabe nicht überprüfen. Das Gleiche gilt für den für Kapitaldienst + Investitionen (Infrastruktur) angesetzten Posten von 1,75 Mio €. Darüber hinaus wird zusätzlich eine Summe von 1,75 Mio € pro Jahr für laufende Unterhaltung angesetzt! Es ist nicht ersichtlich, welche Annahmen diese Kosten begründen, zumal doch nach Ansicht der LNVG die gesamte Infrastruktur vorher mit 21,07 Mio € saniert werden muß. – Ebenfalls unklar ist die Berechnung der jährlichen Erlöse in Höhe von 600.000,- € pro Jahr entsprechend 1,- € pro Zug-km. Da diese von den Fahrgastzahlen abhängen, die LNVG aber keine Aussagen zur Fahrgastnachfrage macht, muß die Schätzung als willkürlich angesehen werden.

Dennoch leitet die LNVG aus der Relation zwischen dem aus ihrer Nutzwertanalyse abgeleiteten geringen „Nutzen“ der Moorbahn und den von ihr geschätzten Investitions- und Betriebskosten eine unterdurchschnittliche „volkswirtschaftliche Rentabilität“ der Moorbahn ab.

Resümee:

Insgesamt sind die Schlußfolgerungen der LNVG zur Reaktivierungswürdigkeit des Moorexpress als nicht seriös zu kennzeichnen, weil sie auf einer Vielzahl unrealistischer oder nicht belegter und somit nicht nachprüfbarer Abschätzungen basieren.

Es ist unverantwortlich, wenn die Landesregierung als Haupteigner der EVB auf dieser Grundlage den Verfall vorhandener Infrastruktur in Kauf nimmt und den Zusammenbruch einer in den letzten Jahren mit öffentlichen und privaten Mitteln aufgebauten touristischen Infrastruktur, die ein wesentliches wirtschaftliches Standbein der gesamten Region im Elbe-Weser-Dreieck bildet, verursacht.

Es muß auf allen politischen Ebenen für eine Reaktivierung des Moorexpress gekämpft werden. Dabei geht es zunächst um die touristischen Verkehre aber im Weiteren auch um den allgemeinen SPNV.

Anhang:

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Investitionskosten-Schätzung der LNVG und der EVB.

Tabelle 2: Geschätzter Investitionsbedarf für die Teilstrecken Osterholz-Scharmbeck –

Worpswede/Hüttenbusch und Hüttenbusch – Bremervörde.

Tabelle 3: LNVG: Determinanten II der Nutzwertanalyse.

Tabelle 4: Pendler-Potenzial nach Bäse (2002)

Tabelle 5: Teil-Ergebnisse NWA I, korrigiert

Tabelle 6: Teil-Ergebnisse NWA II (LNVG)

Tabelle 7: LNVG: Abschätzung des betriebswirtschaftlichen Defizits.

Tabelle 1: Zur Nutzwertanalyse der LNVG für die Moorbahn vom Mai 2003

Investitionskosten Infrastruktur

	LNVG (cf. Gorka	27-05.03)	tatsächlich (cf. Hein12.07.03)
Kompletterrng. Oberbau (40 km):	20,00 Mio DM =	10,23 Mio €	ca. 12 km: 6,00 Mio DM = 3,07 Mio €
Bahnübergänge Sicherung: 42:	14,65 Mio DM =	7,49 Mio €	22 + 4 Auflassg. 7,34 Mio DM = 3,75 Mio €
Stationen Ausbau: 14	5,02 Mio DM =	2,57 Mio €	4 Neu + Ausstattungen: 3,26 Mio DM = 1,67 Mio €
Zugsicherung:	1,53 Mio DM =	0,78 Mio €	1,53 Mio DM = 0,78 Mio €
Brücken (Nachrstg. Randwege) (Sanierung)	#		8 1,20 Mio DM = 0,61 Mio € 1,00 Mio €
<u>Summe</u>	41,20 Mio DM =	21,07 Mio €	19,33 Mio DM = 10,88 Mio €

Investitionskosten/km Betriebslänge (47,4 km)

0,190 Mio DM = 0,445 Mio €

0,408 Mio DM = 0,23 Mio €

3 Triebwagen à 2,3 Mio €

= 6,900 Mio €

woher stammt die Information, dass 3 neue Triebwagen erforderlich?

Investitionskosten/km Betriebslänge (47,4 km)

1,059 Mio DM = 0,59 Mio €

0,598 Mio DM = 0,375 Mio €

Tabelle 2: Zur Nutzwertanalyse der LNVG für die Moorbahn vom Mai 2003

Investitionskosten Infrastruktur					
tatsächlich (cf. Hein, 12.07.03)	OHZ – Worpswede/Hüttenbusch (INTRA)	Hüttenbusch - Bremervörde			
Oberbau, ca. 12 km	3.070.000,- €	ca. 4 km	1.020.000,- €	ca. 8 km	2.050.000,- €
Bahnübergänge	3.750.000,- €				
22 Sicherung		6	1.012.000,- €	16	2.700.000,- €
4 Auflassung		1	10.255,- €	3	30.700,- €
Stationen	1.670.000,- €				
neu		Hübu	76.700,- €	3	230.080,- €
Weiche		Hübu	358.000,- €		
Ausstattung		3	214.700,- €	11	787.400,- €
Zugsicherung	782.000,- €		782.300,- €		
Brücken (Randwege)	614.000,- €				
		Hamme	255.650,- €		
		1	51.130,- €	6	306.780,- €
(Sanierung)	172.000,- €		65.000,- €		107.000,- €
Summen	10.058.000,- €		3.845.735,- €		6.488.260,- €

Tabelle 3

Moorbahn

Determinanten II

Einwohner in den Gemeindeteilen der

Bahnhöfe und Haltepunkte

43.962

(davon im 1 km-Einzugsbereich 24.476)

Pendlerpotenzial-Methodik (14 x)

- Ermittlung relevanter Pendlerbeziehungen
- Betrachtung des 1 km-Einzugsbereichs
- Einbeziehung von Berufs- und Ausbildungspendlern
- Einbeziehung von Pkw- und Bus-/Eisenbahnpendlern
- Abgrenzung relevanter Zielbereiche (aus Sicht von ÖPNV-Nutzern)

Pendlerpotenzial in Maß und Zahl

- Pendler **530**
- Reisenden-km für den Moorexpress **8.100**

Fahrgastnachfrage

für Moorexpress daraus nicht direkt ableitbar, da

- Aufteilung auf die Verkehrsmittel unbekannt
- weitere Reisezwecke zu ergänzen wären

Tabelle 4

Bäse (2002):

17 Stationen von Osterholz-Scharmbeck bis Bremervörde

39.750 Einwohner

Potentiale im Berufsverkehr:

Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort nicht mit dem Wohnort übereinstimmt (cf. Statistik Bundesanstalt für Arbeit)

- minus im Nachbarort Beschäftigte,
- minus Pendler, die zu weit vom Bahnhof entfernt wohnen (ca. 30 %),
- minus MIV-gebundene Pendler (ca. 60 %)
- plus eine Pauschale für Beamte und Selbständige.

Somit verbleiben ca. 5 % ÖV-gebundene und ca. 35 % wahlfreie Pendler als Potential für den SPNV = ca. 300 Berufs-Pendler pro Werktag zwischen Bremervörde und Bremen.

Potentiale im Ausbildungsverkehr

(nur Sek.-Schüler (Realschule und Gymnasium) nicht solche der berufsbildenden Schulen berücksichtigt).

ca. 1000 Schul-Pendler pro Werktag.

Pendler-Potential insgesamt

ca. 1.300 Personen pro Werktag.

also knapp das 2,5-fache der LNVG-Schätzung.

Tabelle 5

(Teil-) Ergebnisse NWA I
 Teilziel Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (50 %)

	Wert LNVG	(Punkte)	Wert korrigiert
Investitionskosten	1,059 Mio DM		
=	0,541 Mio €/km BL	(1,06)	0,375 Mio €/ km BL
ohne Triebwagen	0,445 Mio €/km BL		0,229 Mio €/km BL
Einwohner-Potenzial	516	(0,02)	840 (cf. BÄse 2002)
		im 1-km-Radius je km-BL	
Pendler-Potenzial	171 (einfach) 342 (Hin/Rück)	(0,11)	419 (cf. BÄse 2002) 716 (cf. Worpsswede)
		Rkm je km-BL	
Reisezeitverhältnis PK W/Bahn	0,84	(0,53)	
Potential Urlaub+Freizeit	6 Punkte	(0,40)	
Sonstige			
Güterverkehr (Mitfinanzierung + Trassenkonflikte)			
Verhältnis zum Bus (Reisezeit + Fahrtangebot)	div.	(0,23)	
Summe Teilziel			(2,35 von 5,0 max.)

Tabelle 6

Moorbahn

**(Teil-) Ergebnisse NWA II
weitere Teilziele**

**Teilziel Übereinstimmung mit Zielen der Raumordnung
und Landesplanung (20 %)**

Prüfpunkte (u. a.)		Punkte Moorbahn	Punkte maximal	Punkte Ø
Anbindung Mittelzentren	(-)			
Stärkung von Siedlungsachsen/ Entwicklungsachsen	(-)	0,80	2,00	0,97
Förderung Tourismus	(+)			
Anbindung von Gewerbegebieten	(+)			

Teilziel

Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität (30 %)

Prüfpunkte (u. a.)		Punkte Moorbahn	Punkte maximal	Punkte Ø
Zahl potentieller Umsteiger Auto / Bus	(-)			
voraussichtliche Auslastung Bahn	(-)			
Art der eingesetzten Fahrzeuge	(-/0)	0,38	3,00	1,29
Lage der Strecke zu Wohnsiedlungen	(-)			
Verhältnis Wegelänge Straße / Schiene	(-)			

Tabelle 7

Moorbahn

Abschätzung des betriebswirtschaftlichen Defizits

<u>Zugförderkosten</u>	pro Zugkm	pro Jahr
• Fahrpersonal + Zugbegleiter	0,90 €	530.000 €
• Energie	0,50 €	280.000 €
• Wartung + Instandhaltung	0,90 €	520.000 €
• Kapitaldienst Fahrzeuge	1,00 €	600.000 €
• Overhead	<u>0,30 €</u>	<u>200.000 €</u>
Summe I	3,60 €	2.130.000 €
 <u>Infrastruktur</u>		
• Kapitaldienst + Investitionen	3,00 €	1.750.000 €
• laufende Unterhaltung	<u>3,00 €</u>	<u>1.750.000 €</u>
Summe II	6,00 €	3.500.000 €
 Gesamtkosten	 9,60 €	 5.630.000 €
Erlöse	<u>1,00 €</u>	<u>600.000 €</u>
Zuschussbedarf	8,60 €	5.030.000 €

Kostendeckungsgrad ca. 10 %

Defizit pro Fahrgast ca. 11 €

Zugferd Moorexpress – die Bedeutung des Moorexpress für die Förderung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor in der Region zwischen Elbe und Weser

(Ergänzte Fassung des Vortrag anlässlich der VCD-Studientagung „Mit dem Moorexpress in die Zukunft des ländlichen Raumes zwischen Elbe und Weser am 10.10.2003)

Hintergrund:

Die Studienrichtung „Angewandte Freizeitwissenschaften“ der Hochschule Bremen (ISAF) beteiligte sich am Forschungsvorhaben Mobilitätsdienstleistungen und Tourismusentwicklung „MobiTour“ unter Federführung der Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) mittels dreier Befragungswellen in den Jahren 2001-2003. Begleitet von verschiedenen studentischen Projekten, aber auch vom Besuch internationaler Gäste im Rahmen einer Sommerakademie hat sie damit einen besonderen Focus auf das Umland gerichtet. Durch Vorstellungen des Projekts u.a. im Wissenschaftszentrum der ITB Berlin, bei Wettbewerben sowie Tourismusmessen präsentierten sich Projekt wie Hochschule einer breiten Fachöffentlichkeit. Dieser Wissensaustausch entspricht der Intention der Bremer Hochschule in klassischer Weise.

Um die Projektergebnisse möglichst zügig umsetzen zu können, entschied sich der Bearbeiter in Absprache mit dem ehemaligen Studiengangsleiter Prof. Dr. J. Klimpel für den einem praxisbezogenen Forschungsverbund angemessenen Weg der Orientierung an den Bedürfnissen der Projektpartner, ohne wissenschaftliches Vorgehen dabei gänzlich auszublenden: einerseits ist Forschung bestimmten Maximen verpflichtet, andererseits müssen wissenschaftliche Ergebnisse in den Zusammenhang eines Forschungsvorhabens einzupassen sein. Zudem konnte nicht alles aus forschungsmethodischer Sicht Wünschenswertes seitens des Projektträgers finanziert werden. In enger Absprache mit den Praxispartnern wurden verschiedene Verfahren einer differenzierten qualitativen Erhebungsmethodik angewandt. Hierzu zählen Intensivinterviews spezifischer Probandengruppen, Expertenbefragungen sowie ergänzende teilnehmende Beobachtungen an unterschiedlichen Standorten.

Hinweis: Aus technischen Gründen wurde auf die Einbindung von Fotos verzichtet. Der Verfasser verfügt über eine Vielzahl an digitalen Aufnahmen, die er Interessierten auf Nachfrage zur Verfügung stellt.

Überblick:

Die Relevanz einer Kombination von Freizeit und Verkehr wird erneut in ersten Ergebnissen aus der kontinuierlichen Befragung zum Verkehrsverhalten (KONTIV 2002) deutlich: 32% aller Fahrten und Wege besitzen einen originären Freizeit Zweck als Ursache. Hierzu sind 12% private Erledigungen zu addieren, sodass mit mehr als 1/3 aller Fahrten und Wege dieser Verkehrszweck als ähnlich relevant wie der Berufs- und Ausbildungsverkehr gesehen werden muss. Während letztgenannte Verkehrszwecke vom öffentlichen Verkehr mehr oder weniger gut befriedigt werden, bleibt der öffentliche Freizeitverkehr ein Stiefkind der Verkehrspolitik: gerade im so genannten ländlichen Raum, dem städtischen Ausflugsgebiet, fährt vielfach von Samstags Nachmittags bis Montags Morgens kein straßengebundenes öffentliches Verkehrsmittel. In Anbetracht der negativen Begleiterscheinungen von 42% Kfz-Nutzung über alle Verkehrszwecke muss der öffentliche Verkehr (ÖV) dringend optimaler gestaltet werden. Eine grundsätzliche Ablehnung des ÖV seitens der Bevölkerung existiert nicht; im ersten Halbjahr 2003 verzeichnete das Statistische Bundesamt 1,8% mehr Fahrten mit Bussen und Bahnen als im vergleichbaren Halbjahr des Vorjahres. Wenn man nun noch eines der plakativ formulierten Ergebnisse des BAT-Freizeitmonitors 2003 berücksichtigt („Was weniger kostet gewinnt an Wert“), so erübrigt sich eigentlich jede weitere Begründung der Relevanz des öffentlichen Verkehrs – auch im ländlichen Raum wie der Region Teufelsmoor (Anmerkung: als Region Teufelsmoor wird im folgenden der Raum etwa zwischen Osterholz-Scharmbeck, Bederkesa, Stade und Sittensen gefasst).

In Zeiten knapper Haushaltsmittel werden freiwillige Leistungen – und dazu zählt der öffentliche Verkehr in Niedersachsen nach wie vor – auf den Prüfstand gestellt. Insofern erscheint es notwendig, der obligatorischen Argumentation („wünschenswert“) eine ökonomisch ausgerichtete („lohnenswert“) zur Seite zu stellen. Die aufbereiteten Ergebnisse der zweiten Befragungswelle sollen neben einer allgemeinen Darstellung der Projektergebnisse als Argumentationshilfe dienen.

Einblick:

Die durchgeführten drei Erhebungswellen dienten unterschiedlichen Zwecken: sie sollten das Potential in der Region wie bei den gegenwärtigen Besuchern explorieren, die Ideen des Vorhabens auf ihre Akzeptanz prüfen und die Zufriedenheit mit den optimierten bzw. umgesetzten Angeboten erfassen. Ein Forschungs-Fernziel bildete die Weiterentwicklung des öffentlichen Freizeitverkehrs an Wochenenden in Richtung Alltagstauglichkeit für die Bewohner. Hierzu wurden ebenfalls entsprechende Fragen gestellt. Studierende der Hochschule stellten in 2001 ‚face-to-face‘ 185 Fahrgästen des Moorexpress‘ und 192 Anwohnern in der Region Teufelsmoor über 20 z.T. offene Fragen. Um Personengruppen mit ihren Wünschen und Bedürfnissen zu erfassen, die die Region derzeit nicht besuchen, wurden zufallsauswahlbasierte telefonische Interviews in Hamburg, Bremen und Stade geführt (verkürzter Fragebogen mit 14 Fragen). Mit 287 Interviewten konnten lediglich 1/3 aller Anrufe zu einem erfolgreichen Ergebnis geführt werden; die telefonische Antwortbereitschaft verringerte sich in Abhängigkeit von der entsprechenden Stadtgröße.

In Absprache mit den Projektpartnern wurde im Jahre 2002 auf die telefonischen Interviews verzichtet zugunsten einer umfangreicheren (n = 465) zweistufigen (Urlaubs-/ Nachurlaubszeit) Befragung in den Verkehrsmitteln sowie in der Region. Hierbei waren die neuen Produkte hinsichtlich ihrer Akzeptanz und – vorrangig im Moorexpress – mögliche Verkehrsmittelnutzungsverhaltensänderungen zu analysieren. Nach betrieblichem Abschluss des Projekts Anfang Oktober 2003 erschien es ratsam, anstelle einer Nachher-Erhebung, die keine quantitativ verwertbaren Aussagen gebracht hätte, eine Befragung von 50 Schlüsselpersonen mit der Intention des „public awareness“ (Öffentliches Bewusstsein – Beeinflussung durch Befragung; methodologischer Hintergrund vgl. VDV / Socialdata GmbH: Nahverkehr in der Fläche, Köln 1994, S.15ff) durchzuführen. Aufgrund der aktuellen Situation im Herbst 2003 entschied sich die Projektgruppe MobiTour kurzfristig, der Befragung einen anderen Duktus zu verleihen.

Erkenntnisse:

Befragungswelle 1 (2001): Die überwiegende Anzahl der Mitfahrer war im MobiTour-Startjahr zufrieden mit dem Dreiklang Zug - Strecke - Landschaft. Allerdings äußerten viele Fahrgäste Detailkritik an der Erlebnisqualität, etwa am Fehlen touristischer Broschüren wie mündlicher Hinweise, die ihrer Meinung nach vom Zugbegleitpersonal gegeben werden sollten. In der Region unternahmen die Befragten die Aktivitäten unternommen, die von den Besuchern auch bei Ausflügen in andere Regionen gepflegt werden, vorrangig Wandern und Radfahren. Allerdings scheinen vorhandene lokale Angebote noch nicht ausreichend kommuniziert worden zu sein: die von der Tourismusagentur Teufelsmoor-Worpswede-Unterweser (TWU) verbreitete Fahrplanbroschüre war den meisten Moorexpressnutzern unbekannt, was gleichzeitig ein Grund für die geringe Akzeptanz der vorgeschlagenen Kombinationen ‚Bahn und Torfkahn‘ / ‚Bahn und Kremser‘ gewesen sein könnte. Den historischen „Schienenbus“ (VT 798/998) wählten die Eisenbahnhistorikfans; insbesondere sie bedauern den Einsatz des neuen Triebwagens (VT 628/ 928). Fahrradfahrer kritisierten dagegen den Güterwagen zwischen den zwei Schienenbusteilen: das Einladen erwies sich für viele als eine (zu) sportliche Hürde.

Während die Bremer Bevölkerung sporadisch das Teufelsmoor besucht, kennen die meisten telefonisch befragten Hamburger wie Stader die Angebote der Region (und damit den Moorexpress) überhaupt nicht. Andererseits nutzen viele Hamburger regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel und würden ein freizeitbezogenes Kombiticket für Fahrten Richtung Teufelsmoor begrüßen. Zudem unterscheiden sich die Freizeitaktivitäten der Hamburger nicht von den Nutzergruppen des Moorexpress‘. Damit erscheint diese Quellregion prädestiniert für Marketingmaßnahmen unter Einbeziehung interessanter öffentlicher Verkehre. Wie erwähnt ist den Bremer Interviewten die Untersuchungsregion deutlich geläufiger, wenngleich die genaue Kenntnis von Verkehrsmittelangeboten und regionalen Freizeitmöglichkeiten als verbesserungswürdig anzusehen ist. Neue Freizeitlinien erscheinen einigen als nutzungswürdige Alternative zum Pkw; als häufigste Anforderung an ein solches Angebot wurde das Attribut „kostengünstig“ erwähnt, was dem Ziel mittelfristiger Kostendeckung derartiger Angebote eher zuwiderläuft. Diese für neue Angebote allgemein gültige Erkenntnis, verbunden mit überwiegend negativen Beurteilungen einer entsprechenden Fragestellung, führte u.a. zu der Entscheidung der Umsetzungspartner, ab 2002 anstelle einer ‚Schlemmerlinie‘ einen Direktbus von Hamburg via Sittensen und Zeven nach Bremervörde zu implementieren. In den Orten der Region identifiziert sich die Mehrzahl der Einwohner stark mit der Landschaft, was unter anderem in den Antworten zum Ausdruck kam, dass sie hier gerne Urlaub machen würden, wenn sie nicht hier wohnten. Ähnlich stark erscheint die Identifikation der Älteren mit dem Moorexpress. Er wird als wesentlicher Baustein des regionalen Tourismus angesehen, wobei ein durchgehendes Fahrplanangebot Bremen – OHZ – Worpswede – Gnarrenburg – Bremervörde von den Bewohner nicht nur für Aus-

flügler und Touristen gefordert wird. Die Jüngeren (i.d.R. < 40 Jahre) reagieren eher desinteressiert auf öffentliche Verkehrsmittel und damit auf den Moorexpress: für sie existiert grundsätzlich keine Alternative zu ihrem Pkw – auch nicht im Freizeitverkehr. Anwohner, die sich unter Bezugnahme auf den täglichen Schienenverkehr im Expojahr 2000 massiv über Lärmemissionen im Umfeld von Bahnübergängen beklagt hatten, traten ein Jahr später kaum noch in Erscheinung.

Die Schlussfolgerung des Jahres 2001 lautete: Ein singuläres, unverknüpftes Verkehrsmittelangebot und seine nicht ausreichende Vermarktung wird weder Freizeitsuchende dauerhaft zum Umsteigen auf den sogenannten Umweltverbund bewegen, noch wird es mittelfristig kostendeckend fahren. Ein derartiges Angebot allein kann kein Impetus zu einer Nachfragesteigerung im regionalen Tourismus sein.

Befragungswelle 2 (2002): Die 2001er Schlussfolgerung führte in Verbindung mit der Analyse zahlreicher Detailkritikpunkte zur notwendigen Weiterentwicklung lokaler Angebote wie der optimierten Präsentation ein Jahr später. Dem 2001 häufig geäußerten Wunsch nach Optimierung des Moorexpress-Fahrplans wurde Rechnung getragen: der Zug fuhr bereits an Freitagen. An Samstagen und Sonntagen ermöglichte der Sommerfahrplan 2002 nun längere Aufenthalte in Bremervörde und Stade. Zudem fanden sich zahlreiche Neuerungen, die von den Besuchern positive Voten erhielt. Hierzu zählt die ‚Künstlerdorflinie‘ der EVB von Bremen nach Fischerhude, die das neben Worpsswede zweite Künstlerdorf Besuchern ab Bremen erschließt. Ein in den 2001er Befragungen gefordertes Kombiticket ermöglichte kostengünstiges Fahren einschließlich Unterbrechungen z.B. für Ausstellungs- und Museumsbesuche – wenn die Fahrgäste nicht ohnehin mit dem ‚Schönen Wochenende-Ticket‘ der Deutschen Bahn von auswärts angereist waren, welches zur Nutzung dieser VBN-Linie G 672 berechtigte. Hamburg wurde mittels des ‚AufsLandBus‘ des Kooperationspartners Stoss-Reisen erstmals direkt mit dem südlichen Teufelsmoor verknüpft. Der Moorexpress konnte mit anderen Angeboten wie Moorkahn- und Kremserfahrten, Stadtführungen oder zahlreiche Feste entlang der Strecke zu einer Erlebnistour kombiniert werden, was insbesondere auf Interesse von Reisegruppen stieß. Zahllose Details dieser Befragungswelle wurden den Umsetzungspartnern mitgeteilt, diskutiert und – falls möglich sowie als relevant angesehen – umgesetzt. Vereinzelt nutzten Fahrgäste die touristischen Linien für andere Zwecke. Reisen nach Gnarnsburg (Moorexpress), von der Jugendherberge Worpsswede zum Einkaufs- und Stadtbummel nach Bremen (Künstlerdorflinie) sowie von Sittensen zur Arbeit nach Hamburg (AufsLandBus) belegen die Notwendigkeit eines verbesserten Verkehrsmittelangebots für andere als Freizeitverkehrszwecke an Wochenenden. Diese Nutzer bemerkten unisono, sie wären eher zufällig auf diese Angebote gestoßen, was die Relevanz einer entsprechenden Mobilitätsberatung unterstreicht. Müssten die TWU und möglicherweise andere Organisationen ihre Mobilitätsberatung kostenpflichtig anbieten, so würde nahezu die Hälfte der Befragten diese Leistungen nicht in Anspruch nehmen: Verkehrsmittelauskünfte sollten nach überwiegender Meinung der Befragten kostenlos sein. Zur Statistik der Befragungswelle: Von den 465 befragten Personen bezeichneten sich etwa 45% als Ausflügler, 45% als Einheimische und 10% als Kurz-/ Urlauber.

Exkurs: volkswirtschaftliche Effekte

Eine der neu aufgenommenen Fragen hatte die Probanden gebeten, ihre Ausgaben während ihres Ausflugs näherungsweise zu benennen. Mit diesem Ansatz sollte ermittelt werden, welche volkswirtschaftlichen Effekte die Freizeitverkehrsangebote für die Region erbringen. Etwa 170 Personen beantworteten diese Frage, wobei in der Auswertung nicht zwischen Tages- und Mehrtagesgästen unterschieden wurde.

Bruttowertschöpfung der Ausflügler / Touristen in der Region Weser-Elbe

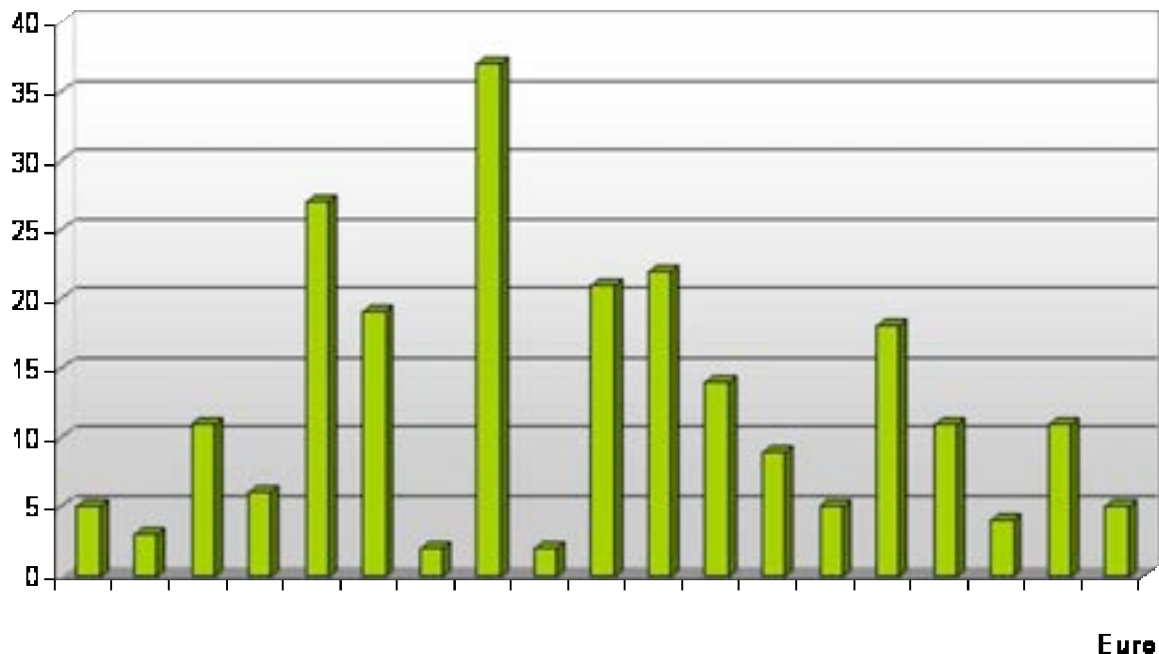


Abb. 1: Bruttowertschöpfung Ausflügler / Touristen

Mit einem Mittelwert von 36,89 € (gerundet 37 €) stimmt das Ergebnis mit ähnlichen Untersuchungen grundsätzlich überein, wenn die besonderen Aufwendungen für die Verkehrsmittel (10-15 €) subtrahiert werden. Bei der Berechnung des volkswirtschaftlichen Nutzens wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der Besucher die Region mit regulären öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen würde bzw. dem eigenen Pkw erreicht hat. Andere Ausflügler würden bei Entfallen des Moorexpress' eine vom ÖV adäquat erschlossene Freizeitregion im Umland – möglicherweise am Rand des Untersuchungsgebiets – aufsuchen. Die Freizeitausgaben der Besucher allgemein wie der Moorexpress-Fahrgäste können insofern nicht diesem Zug zugerechnet werden. Als ökonomische Effekte verbleiben die Fahrtaufwendungen der 18.000 Moorexpressfahrgäste sowie der etwa 1.000 zusätzliche Kremser-/ Torfkahnfahrgäste. Sie allein erbringen einen Bruttonutzen von mindestens 200.000 € jährlich, wobei Sekundäreffekte (etwa Fahrgäste als Restaurantbesucher im historischen Bahnhof Worswede) unberücksichtigt bleiben.

Wenn der Moorexpress nicht mehr verkehrt, so würde in jedem Falle die Gruppe der Eisenbahnfans (Fahrzeug, Strecke) fernbleiben. Somit können die Freizeitausgaben von 50% aller Fahrgäste in die Berechnung einfließen, vorsichtig geschätzt etwa 180.000 € (9.000 x 20 €). Somit bringt der Moorexpress etwa 380.000 € jährlich an zusätzlichen Finanzmitteln in die Region, in 10 Jahren etwa 3,8 Mio. €.

Welche Auswirkungen die Werbewirksamkeit des Moorexpress für Besucher hat, lässt sich wissenschaftlich nur schwerlich belegen. Entsprechende Annahmen führen bei den Harzer Schmalspurbahnen allerdings dazu, dass das Land Sachsen-Anhalt jährlich über 5 Mio. € in ihr touristisches Zugpferd steckt. Ein anderer Ansatz, über Unfallkosten-/ Emissionsreduktion bzw. die Verringerung von Aufwendungen für die Kfz-Infrastruktur die Sinnhaftigkeit der Bezuschussung öffentlicher Verkehre zu begründen, überzeugte die lokalpolitischen Gremien in den Stadtbusstädten des Bodensees.

Gruppenreisen bilden das ökonomische Rückgrat des touristischen Verkehrs in der Region lautete eine Schlussfolgerung des Jahres 2002. Zusammen mit den übrigen Touristen bringen sie einen Bruttowertschöpfungsgewinn in die Region, der nicht zu ignorieren ist.

Befragungswelle 3 (2003): Nachdem die Verlängerung der Projektlaufzeit bis Ende 2003 durch das Bundesforschungsministerium genehmigt wurde und sich die bekannte Problematik der Infrastrukturkostenfinanzierung (Moorexpress) bzw. der Betriebskostenbezuschussung (Künstlerdorflinie) abzeichneten, wur-

de die dritte Befragungswelle methodisch umkonzipiert. Denn eine Befragung von Besuchern und Bewohnern in der Region hätte kaum andere Erkenntnisse gebracht als ein Jahr zuvor: zu gering waren die Wirkungen der Kommunikationsinstrumente im regionalen Kontext. Somit hätte diese wenig erfolgreiche Vermarktung der neuen Angebote in den Städten des Einzugsbereichs kaum zu aussagekräftigen Ergebnissen im Rahmen einer telefonischen Nachher-Befragung geführt. Es stellte sich vielmehr die Frage, wie der Rückhalt für die Intention von MobiTour bei den lokalen Schlüsselpersonen verbessert werden kann, um mittelfristig ein Klima der lokalen Unterstützungsbereitschaft zu erzeugen. Vor diesem Hintergrund wurden im November 2003 etwa 60 Schlüsselpersonen (keine Politiker) aus der Region Teufelsmoor kontaktiert und um einen Termin gebeten. Die Interviews (17 Fragen) fanden bis Mitte Dezember 2003 statt.

Den meisten der 41 ausgewerteten Befragten sind die Zusammenhänge des Forschungsvorhabens MobiTour geläufig. Sie assoziieren je nach Erfahrungshintergrund entweder ein Forschungsvorhaben, den Projektzusammenhang oder einzelne Bausteine mit dem Akronym. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Antworten umso ungenauer werden, je weiter fachlich wie räumlich entfernt die Institutionen vom Tourismusthema bzw. vom Ort Worpsswede tätig sind. Ähnliches gilt für die Frage nach dem Freizeitgesamterlebnis: die meisten Antworter erhoffen sich eine Mischung aus Erlebniskombinationen in Form einer Vernetzung touristischer Sehenswürdigkeiten und einer kompletten Reisekette („kleiner Urlaub“). Die geäußerten Assoziationen zu Moorexpress, ‚Künstlerdorflinie‘ und ‚AufsLandBus‘ entsprechen nur selten den Fakten, wobei die Frageform grundsätzlich eher auf emotionale denn auf definitorische Antworten zielte. Grundsätzlich sind die beiden Buslinien deutlich unbekannter als der Schienenverkehr, mit dem ‚AufsLandBus‘ assoziieren etwa zwei Drittel der Befragten nichts Adäquates.

Ausgewählte Kommentare zur ‚Künstlerdorflinie‘ lauten „leerer Bus mit leerem Fahrradanhänger“, zum ‚AufsLandBus‘ ein Bus, der Leute aus der Stadt aufs Land fährt. Beim Moorexpress wird auf den Widerspruch des Wortteils Express (= schnell) und der realen Fahrt (= langsam) hingewiesen.

Weitern Fragen zielten auf die Einschätzung der drei Verkehrsmittel für Tourismus, Wirtschaft und Mobilität. Den Schlüsselpersonen wurden vier inhaltliche Themenfelder je touristischem Verkehrsmittel vorgegeben, deren Relevanz für die Region sie anhand einer einfachen dreistufigen Nominalskala beurteilen sollten.

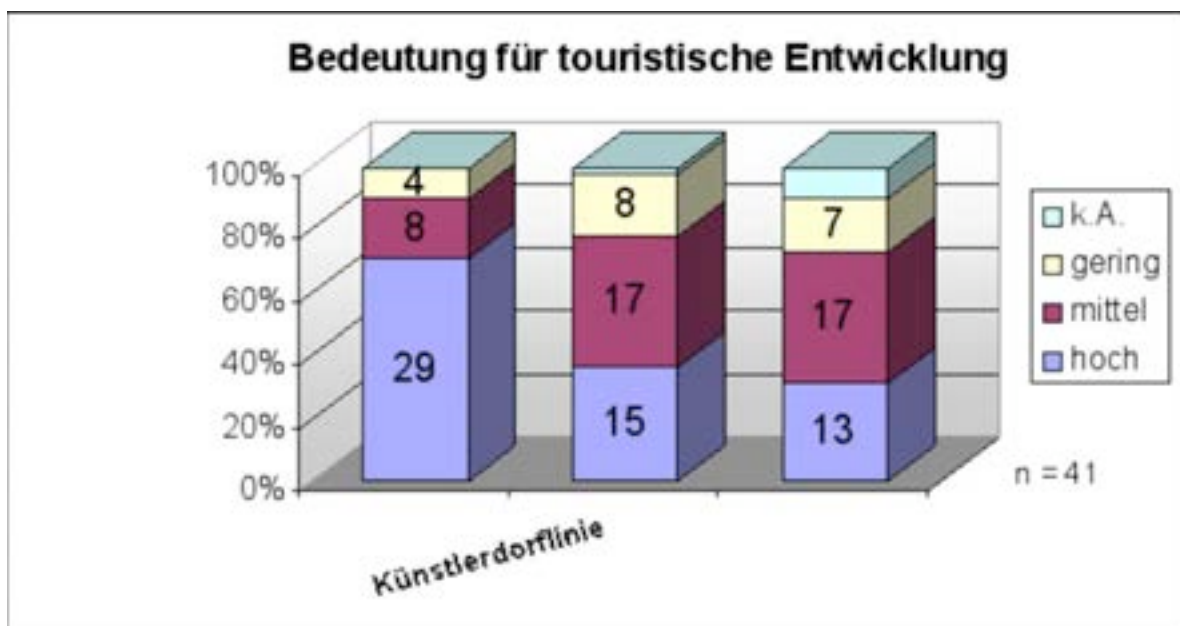


Abb. 2: Bedeutung der Verkehrsmittel Moorexpress, Künstlerdorflinie und AufsLandBus für die touristische Entwicklung

Nahezu drei Viertel der Befragten halten den Moorexpress für ein bedeutendes Element der touristische Entwicklung in der Region. Die straßengebundenen Verkehrsmittel fallen demgegenüber deutlich ab, wobei aufgrund der mehr positiven als geringen Einschätzungen dennoch ein Bedeutungsüberschuss zu konstatieren ist.

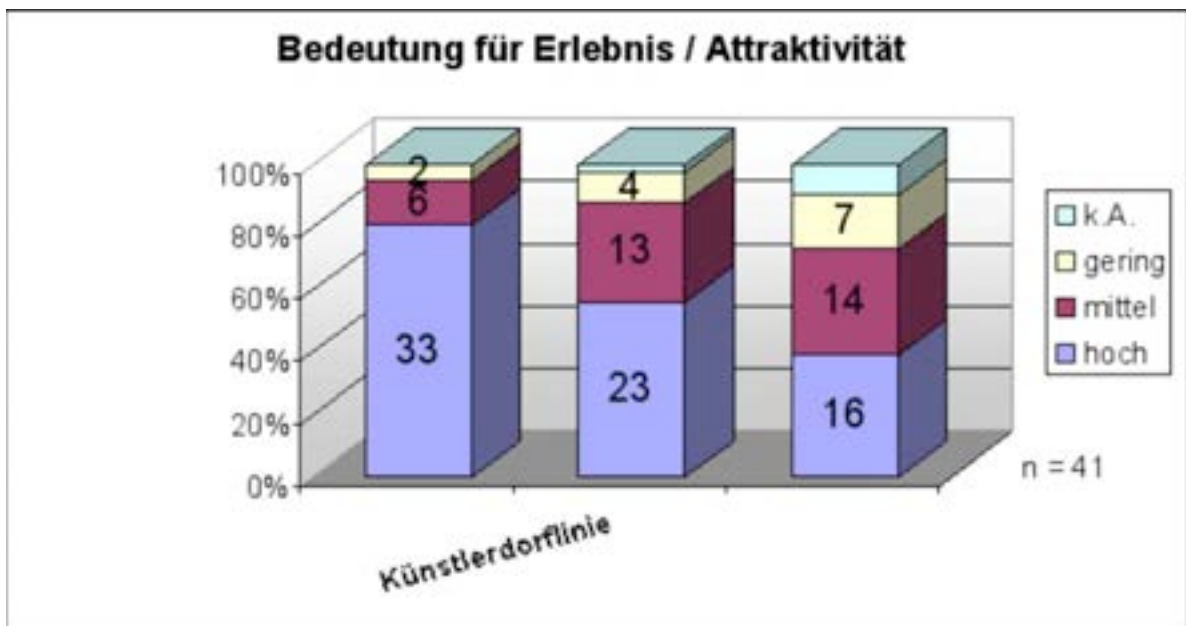


Abb. 3: Bedeutung der Verkehrsmittel Moorexpress, Künstlerdorflinie und AufsLandBus für die Einschätzung von Erlebnisqualität und Attraktivität der Region

Verglichen mit den Einschätzungen zur touristischen Bedeutung sind die Werte hinsichtlich Erlebnis und Attraktivität noch positiver: selbst der ‚Künstlerdorflinie‘ wird von mehr als der Hälfte der Antwortenden eine hohe Erlebnisqualität zugesprochen. Den ‚AufsLandBus‘ beurteilen – gemessen an der Einschätzung ‚gering‘ – mehr als doppelt so viele Schlüsselpersonen positiv.

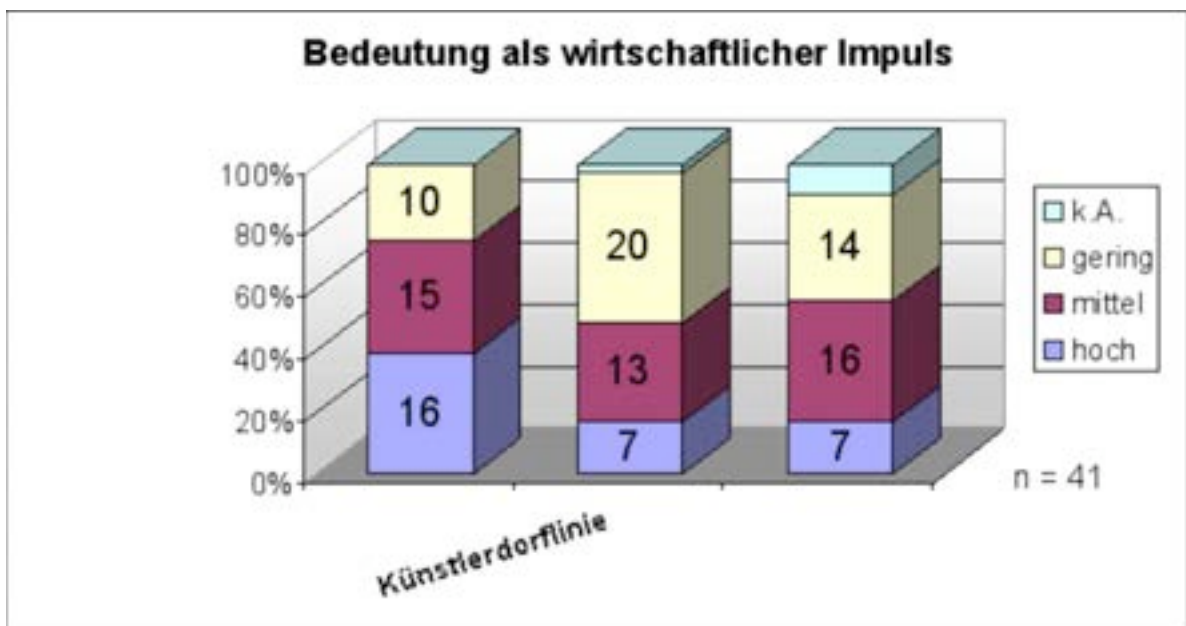


Abb. 4: Bedeutung der Verkehrsmittel Moorexpress, Künstlerdorflinie und AufsLandBus für regionale wirtschaftliche Impulse

Grundsätzlich scheint die Freizeit- und Tourismusverkehrsbranche als Wirtschaftsfaktor noch nicht als gleichrangig mit anderen Branchen gesehen zu werden. Die Verkehrsmittel gelten bei einem Teil der Befragten eher als Subventionsempfänger denn als Impulsgeber für ökonomisch richtungsweisende Entwicklungen.

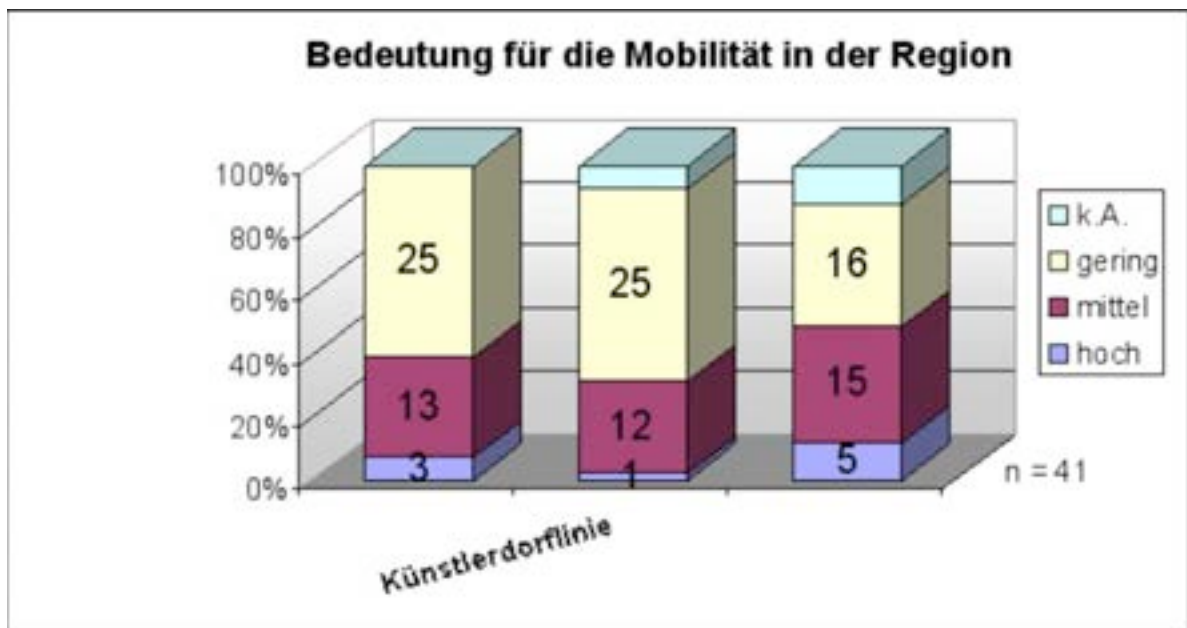


Abb. 5: Bedeutung der Verkehrsmittel Moorexpress, Künstlerdorflinie und AufsLandBus für die Mobilität der einheimischen Bevölkerung

Die meisten Befragten sehen zwischen den neuen (alten) Verkehrsangeboten und den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung keinen direkten Zusammenhang. Lediglich beim ‚AufsLandBus‘ spiegelt sich die reziproke Nutzung des Angebots als ‚IndieStadtBus‘ in den Wahrnehmungen der lokalen Experten wieder.

Die weiteren Fragen können derzeit lediglich überblickhaft ausgewertet werden. Eine eher schlechte Note wird der externen Kommunikation gegeben. Diese beurteilen die meisten als ausreichend; viele Befragte bemängeln die unzureichende Verteilung/ Auslage/ Vermarktung von Informationsmaterialien. Weitere Vorschläge decken sich in weiten Teilen mit den Anregungen aus den ersten beiden Befragungswellen sowie Ergebnissen der teilnehmenden Beobachtung. Als neue Anregungen kristallisierten sich die Förderung des Wassertourismus einschließlich der Ausweitung des Schiffsverkehrs auf der Hamme sowie die Einbindung der Hamburg – Stader Schnellfähre heraus. Straßengebundene Angebote wie ein „Lumpensammler“ (als ÖV-Angebot für diejenigen, die den letzten Moorexpress verpasst haben), Discobusse oder die Ausweitung von Anruf-Sammel-Taxi-Verkehren waren nicht unbekannt, verdeutlichten allerdings die anhaltende Nachfrage nach weiteren ÖV-Dienstleistungen in der Region.

Ausblick:

Als Ziele der projektspezifischen Zusammenarbeit wurde zu Projektbeginn u.a. eine Steigerung der Tourismusattraktivität sowie eine Erweiterung des Verkehrsmittelangebots in der Region formuliert. Damit einhergehend sollte die spezifische Standortqualität nicht nur, aber auch im wachsenden Wirtschaftsbereich Tourismus verbessert werden. Die erstgenannten Ziele gelten nach Auffassung aller Projektbeteiligten als erreicht: die Akzeptanz der Region als Freizeit- und Tourismusdestination ist deutlich gestiegen, was in einem nicht unerheblichen Maße den Produkten Moorexpress, Künstlerdorflinie, Torfkahn, Krenser im Rahmen der Kooperation ‚MobiTour‘ zuzurechnen ist. Für eine Optimierung des Verkehrsmittelangebots erscheint - trotz deutlich postuliertem Interesse der Probanden - ein Zeitraum von zwei Jahren aus heutiger Sicht als nicht ausreichend, um die entsprechenden Mechanismen in einer volkswirtschaftlich schwierigen Zeit in Gang zu bringen. Die Einstellung des ‚AufsLandBus‘ Mitte 2003 sowie der ‚Künstlerdorflinie‘ Ende 2003 müssen als sichtbare Folgen derartiger Rahmenbedingungen angesehen werden.

Das Forschungsvorhaben endet am 31. Dezember 2003, doch der durch MobiTour ausgelöste Impuls wirkt fort: fast alle MobiTour-Partner arbeiten auch zukünftig an einer regionalen Imageverbesserung unter besonderer Berücksichtigung des Freizeitverkehrs - getreu dem formulierten Motto der TWU: ‚Hier (d.h. im Teufelsmoor) ist der Wochenendausflug nicht von Langeweile geprägt, hier macht das Reisen Spass.‘

Die Bedeutung des Moorexpresses für die Entwicklung des ländlichen Raumes am Beispiel des Kollbecksmoores

Vorbemerkung

Die raumwirtschaftlichen und siedlungsgeschichtlichen Ursprünge des Kollbecksmoores wurzeln in der Mitte des 18. Jahrhunderts. Im Jahre 1765 fuhr die "Hohe Moorkommission" Hamme aufwärts zur Kreuzkuhle und bereitete das Projekt der Moorkolonisation rund um die Kollbeck vor. Die durch die Findorffsche Siedlungsstruktur geprägte Identität des Kollbecksmoores ("dem Vereinigungspunkt des zum Entwurf gebrachten Hamme-Oste-Kanals", wie dieses Gebiet in alten Dokumenten umschrieben wird) hat sich bis auf den heutigen Tag erhalten. Mit dem Moorexpress hielt die Neuzeit Einzug und modifizierte die wirtschaftlichen Grundlagen des Kollbecksmoores. Die Individualität und die charakteristischen Eigenschaften des Kollbecksmoores wurden dadurch jedoch in keiner Weise beeinträchtigt. Im Gegenteil: Der Moorexpress ist zum Symbol der Landschaft und der Moorkolonisation geworden. So läßt sich mit der Biografie des Moorexpress die Geschichte eines innovativen Abschnitts der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung des Kollbecksmoores exemplarisch nacherzählen:

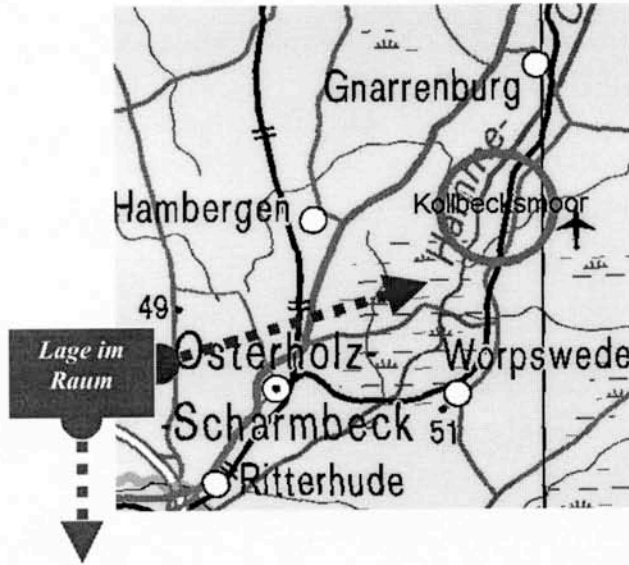
Der Moorexpress war der Torfkahnschiffahrt bei weitem überlegen. Seine auf allen Ebenen höhere Verkehrswertigkeit (Geschwindigkeit, Netzbildungsfähigkeit, Transportleistung, Kosten etc.) ermöglichte einen schwunghaften Auftrieb des Torfhandels und erschloß für viele Siedler im näheren und weiteren Umfeld des Nordsoder Bahnhofs alternative Haupteinnahmequellen. Zur Abwicklung des Güterumschlags entstanden hier neue Infrastrukturen (Lagerhallen, Verladeeinrichtungen etc.). Auf Betreiben der Bahngesellschaft wurde von den Siedlern ein Torfhafen gebaut. Er verfügte über zwei Hafenecken. Diese hatten unterschiedlich hohe Wasserspiegel, womit den unterschiedlichen Wasserständen der Zufahrtskanäle aus den Einzugsbereichen Karlshöfenermoor und Kuhstedtermoor Rechnung zu tragen war. Dieses Beispiel des aufblühenden Torfhandels samt damit einhergehender ausgeklügelter Infrastruktur belegt: Raumwirtschaftliche Strukturveränderungen hängen oft mit dem Auftreten neuer Einflußgrößen zusammen.

Welche Bedeutung kann die Reaktivierung des Moorexpresses in heutiger Zeit für das Kollbecksmoor haben? Welches sind die Mechanismen, die heute neue Kollbecksmoor-Strukturen entstehen lassen können? In erster Linie werden in der Anfangsphase die verstärkenden und gestaltenden Wirkungen des Moorexpress ausschlaggebend für eine zukunftsorientierte Neuausrichtung des Kollbecksmoores sein: Der Moorexpress wird Impulse für eine Aktivierung der vorhandenen touristischen Ressourcen des Kollbecksmoores auslösen können.

Alle bisher erkennbaren Anzeichen sprechen dafür, daß er dazu in der Lage ist (→ **zur Impulswirkung des Moorexpress siehe Abschnitt I**). Die Erwartung geht weiter dahin, daß die Neuerung sich erstens durchsetzen und zweitens die weitere Entwicklung durch die Einwirkungen des Moorexpresses in Übereinstimmung mit den charakteristischen Anlagen des Kollbecksmoores gesteuert und koordiniert werden wird (→ **zur gestaltenden Kraft des Moorexpresses siehe Abschnitt II**). Die auf diese Weise verursachten qualitativen Veränderungen im Kollbecksmoor werden im Zeitablauf quantitative Größenordnungen erreichen, die eine ausreichende Strukturstabilität gewährleisten. In der Verbesserung der regionalen Tragfähigkeit liegt die besondere Bedeutung des Moorexpresses für den ländlichen Raum. Dadurch, daß er die Tragfähigkeit auf ein höheres Niveau heben wird, wird er im Zeitablauf selbst die Grundlagen für seine eigene Existenz schaffen (→ **zur Verbesserung der Tragfähigkeit des Kollbecksmoores siehe Abschnitt III**).

Ein ländlicher Erlebnisraum stellt sich vor

- Das Kollbecksmoor im Kulturland Teufelsmoor -

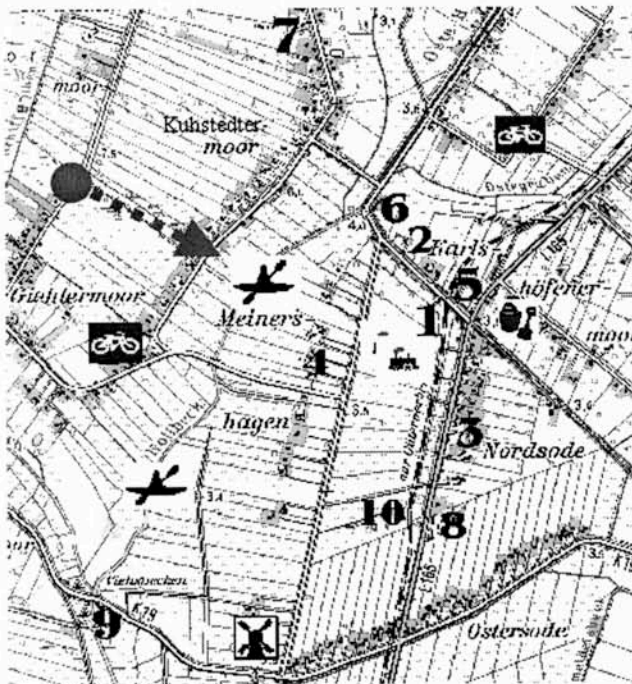


Das Kollbecksmoor liegt an der Strecke des Moorexpress.

Es umfaßt seit den Zeiten der Moorkolonisation grenzüberschreitend die Bereiche der Dorfschaften um Ostersode, Nordsode, Meinershagen, Karlshöfenmoor, Kuhstedtermoor, Giehlermoor und Viehspecken

Zukunftschancen durch Zukunftsinvestitionen nutzen!

In steigende Gäste- und Besucherzahlen investieren: Wie überall entlang der Verbindungsachse des Moorexpress im Land zwischen Elbe und Weser soll auch im Kollbecksmoor durch Marktöffnung und Marktausdehnung ein attraktiver Erlebnisraum für einen größeren Gäste- und Besucherkreis entwickelt werden. Die Arbeitsgemeinschaft Naherholung und Tourismus im Kollbecksmoor hat inzwischen eine vielseitige Angebotspalette installiert:



- 1 Ankunft Nordsoder Bahnhof
- 2 Keramikwerkstatt / Mitmach-Töpfern
- 3 Torfstich und Dorf-Café
- 3/4/5/6 Regionale Produkte
- 4 Hofführungen, Streichelzoo + Ponyreiten
- 6 Radrundfahrten / Fahrradverleih
- 6 geführte Moorwanderungen / Nasse Wildnis
- 7 Heimatmuseum / Torfkultur
- 8 Kunst in der Landschaft
- 9 Ortsgeschichte / Zollbücher und alte Aufzeichnungen
- 9/6 Torfkahnfahrten + Kanu-Verleih
- 9/10 Handwerker Ausstellung / Kunsthandwerkermarkt
- 10 Kulturtouristische Angebote / Konzerte/Vorträge

I. Der Moorexpress löst Impulse aus

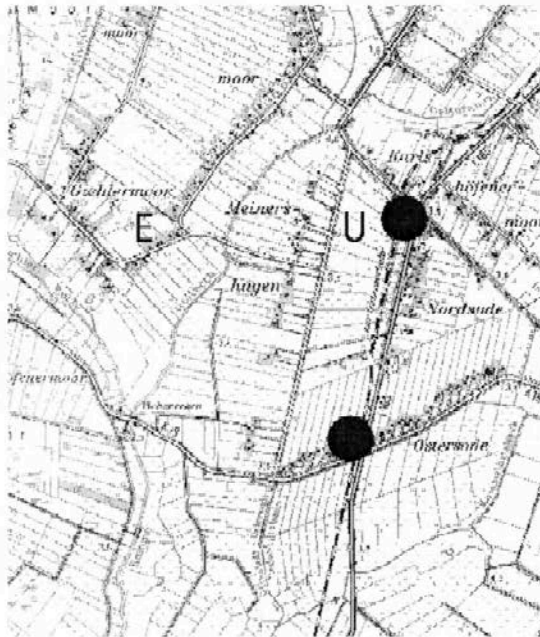
Das Kollbecksmoor ist – wie der gesamte ländliche Raum – einem tiefgreifenden Strukturwandel unterworfen. Die Tendenz weist in eine sehr unerwünschte Richtung. Die rückläufige Landwirtschaft und der damit einhergehende Verlust ortsgebundener Arbeitsplätze zieht weitere negative Folgewirkungen, wie der Fortzug junger Familien, Überalterung etc., nach sich. Für die Bewohner hat dieser Strukturwandel eine Symbolik, die ihnen überhaupt nicht gefällt. Deshalb wollen sie durch innovative Dorferneuerung die Lebensqualität halten und verbessern. Motiviert durch die Testphase MobiTOUR setzen sie dabei auf die Dynamik der innovativen Einflußgröße Moorexpress. Mit seiner Hilfe wollen sie neue Möglichkeiten zur Aktivierung der vorhandenen touristischen Potenziale nutzen und neue Perspektiven für ihren ländlichen Raum entwickeln. → Chart 1

Auf diese Weise wollen sie die Situation ihres Lebensraumes verbessern und Bedingungen für eine tragfähige Eigenentwicklung schaffen. Was zunächst eine bedeutungslose Angelegenheit zu sein schien, erweist sich inzwischen als ein entscheidender Impuls für eine nachhaltige Erneuerung ihres ländlichen Lebensraumes. Man kann sagen: Der Moorexpress mobilisiert die Innovationskraft der örtlichen Initiativen. → Chart 2

Durch Marktöffnung via Moorexpress wollen die Akteure ihr Kollbecksmoor im Austausch mit der regionalen Umgebung erhalten und weiter entwickeln. Wenn sich dieses Konzept durchsetzen kann, wird das gesamte Kollbecksmoor mit all seinen Komponenten durch die Wirkungen der neuen Einflußgröße Moorespress neue und zukunftsorientierte Funktionsweise annehmen können. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß der Moorexpress eine solche tragfähige Impulswirkung generieren kann. Der Moorexpress vermag somit maßgeblich zur Aktivierung der inneren Stärke des ländlichen Raumes beitragen. Er ermöglicht den Aufbau und die Durchführung räumlich vernetzter Kommunikation und Kooperation als Grundlage für eine zukunftsfähige Eigenentwicklung des ländlichen Raumes. → Chart 3

Chart 1: Naherholung und sanfter Tourismus im Kollbecksmoor

Der Moorexpress setzt Entwicklungsimpulse für den ländlichen Raum



Der Moorexpress regt Initiativen an!

Im Kollbecksmoor beispielsweise:

- Arbeitsgemeinschaft Naherholung und Tourismus im Kollbecksmoor
- Arbeitskreis Dorferneuerung
- Dorfgemeinschaft Ostersode e.V.

Das Kollbecksmoor im Einzugsbereich der Bahnhöfe Ostersode und Nordside bietet Potentiale für den Tages- und Naherholungstourismus. Die örtlichen Initiativen bemühen sich, diese Ressourcen mit Hilfe des Moorexpress einem neuen Kundenkreis zu erschließen.

Die örtlichen Initiativen im Kollbecksmoor setzen auf den Moorexpress als die entscheidende Einflußgröße für die Entwicklung des ländlichen Raumes:

- Der Moorexpress kann Kräfte mobilisieren
- Der Moorexpress kann Entwicklungsdefizite überwinden helfen

Hier kann und soll der Moorexpress entscheidende **Impulse** auslösen für die Umsetzung der erarbeiteten Entwicklungskonzepte zur

- Dorferneuerung
- Sicherung der Landwirtschaft
- Bewahrung und Weiterentwicklung der Findorffschen Siedlungsstrukturen
- Aufbau von Naherholung und sanften Tourismus

Chart 2: Internationaler Besuch des Torftages

Der Moorexpress als Prozeßauslöser

Beispiel: Torftag im Kollbecksmoor: eine Werbung für den Tourismus



Ankunft der internationalen Studiengruppe

mit Teilnehmern aus Polen, Spanien, Belgien und Bremen.

Die Menschen stehen dahinter:

Das Kollbecksmoor als ein Beispiel

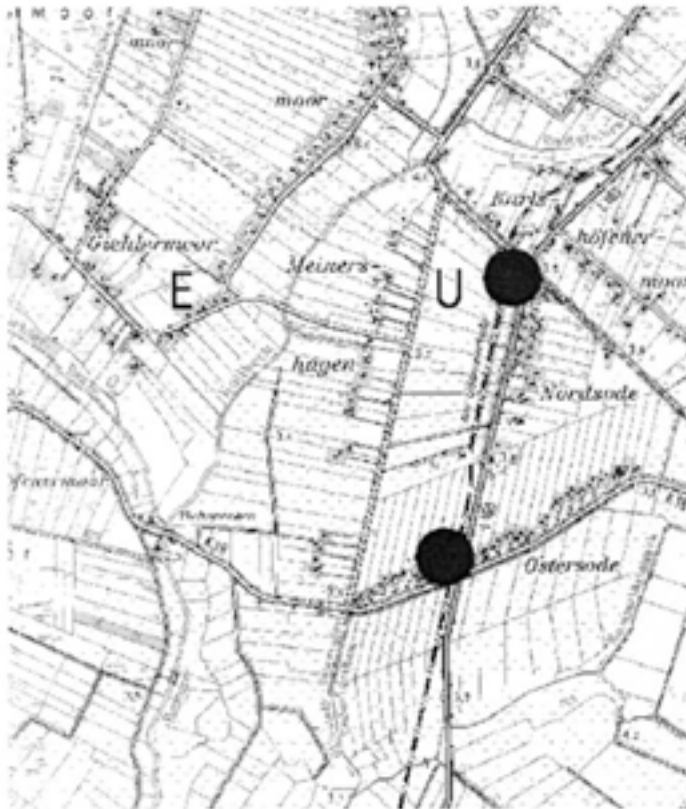
für die Erschließung touristischer Potentiale durch

- Konzipierung
- Vermarktung
- Optimierung



Von Freizeitangeboten

Chart 3: Der Moorexpress aktiviert die Freizeitbaustelle Kollbecksmoor



Es ist bereits sehr viel Arbeit investiert worden in die Entwicklung von Konzepten für den Ausbau und Aufbau von

- Freizeitangeboten
- Markterschließung
- Dorferneuerung

Für die weitere Zukunft liegt die Bedeutung des Moorexpress als touristische Verbindungsachse vor allem in der Marktöffnung.

Durch verbesserte An- und Verbindungen für touristische Verkehre werden mit steigender Nachfrage nach Freizeitangeboten zugleich auch steigende Fahrgastzahlen initiiert.

Marktöffnung durch die touristische Verkehrsachse Moorexpress bewirkt im ländlichen Raum einen qualitativen Entwicklungssprung und schafft damit zugleich ein insgesamt deutlich höheres Verkehrsaufkommen für dieses Ziel- und Quellgebiet.

Die entscheidende Einflußgröße Moorexpress wirkt auf das Ganze. Die touristische Verkehrsachse

→ hilft bei der Konzipierung von Freizeitangeboten:

- Ausgearbeitete und abgestimmte Konzepte liegen vor, wie z. B. Expertenplanungen für die Umsetzung der mit dem Moorexpress eng verknüpften Dorferneuerung

→ unterstützt die Vermarktung von Freizeitangeboten:

- Die Markterschließung durch den Moorexpress verbessert die Wettbewerbssituation beispielsweise auch des Kollbecksmoores;
- Kooperationen und regionales Marketing werden via Moorexpress erfolgversprechend möglich;

→ beschleunigt die Optimierung von Freizeitangeboten:

- wie beispielsweise Urlaub auf dem Bauernhof und weitere begleitende Angebote;
- wie die Leitprojekte Ostersoder Bahnhof und Kreuzkuhle beim Nordsoder Bahnhof.

II. Der Moorexpress eröffnet Zukunftsperspektiven

Der Bestand an vorhandenen touristischen Ressourcen kann und soll durch Zusammenfassung und Einbindung in neue Konzepte zukünftig effizienter genutzt werden. Insbesondere soll durch Entwicklung neuer Strukturen und Netzwerke die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Das heißt u. a.: Bündelung sämtlicher Aktivitäten zu einem wirksamen Touristik-Angebot.

→ **Chart 4**

Da trifft es sich gut, daß der Moorexpress über eine sehr vorteilhafte und hochwertige Zielaffinität mit den charakteristischen Funktionen und Besonderheiten des ländlichen Raumes verfügt. Meinungsumfragen in Fredenbeck und Worpswede bestätigen, daß der ländliche Raum und der Moorexpress sehr gut zusammen passen. → **Chart 5**

Im Zusammenhang mit dem Moorexpress erscheint das Kollbecksmoor nicht lediglich als eine lokale Ansammlung isolierter Möglichkeiten, sondern als ein ländlicher Bereich mit einer Fülle von wechselseitig verknüpften Potenzialen, Eigenheiten und Entwicklungssträngen. So kann und soll mit Hilfe der Einflußgröße Moorexpress das reichhaltige und charakteristische Verhaltensrepertoire des Kollbecksmoores aktiviert werden. Alles hängt irgendwie miteinander zusammen.

Mit der Einflußgröße Moorexpress sollen alle gestaltbildenden Prozesse im Kollbecksmoor

- beschleunigt werden → **Chart 6**
- koordiniert werden → **Chart 7**
- gesteuert werden → **Chart 8**

Chart 4: Steigerung der Leistungskraft durch Marktöffnung

Die wirklich zukunftssträchtigen Entwicklungsmöglichkeiten des Landes zwischen Elbe und Weser liegen vor allem in einem qualitativen Quantensprung des sozio-ökonomischen Gefüges.

Und da ist der Moorexpress der entscheidende Motor.



Der Moorexpress ist die herausragende Einflußgröße für das Gesamtgeschehen.

Der Moorexpress

- verbindet die überregionalen Ziele Osterholz-Scharmbeck, Wörpswede, Teufelsmoor, Gnarrenburg, Bremervörde, Stade und Altes Land
- fördert die überregionale Zusammenarbeit zum Wohle aller
- unterstützt die Identitätsfindung und Imagebildung in der Region

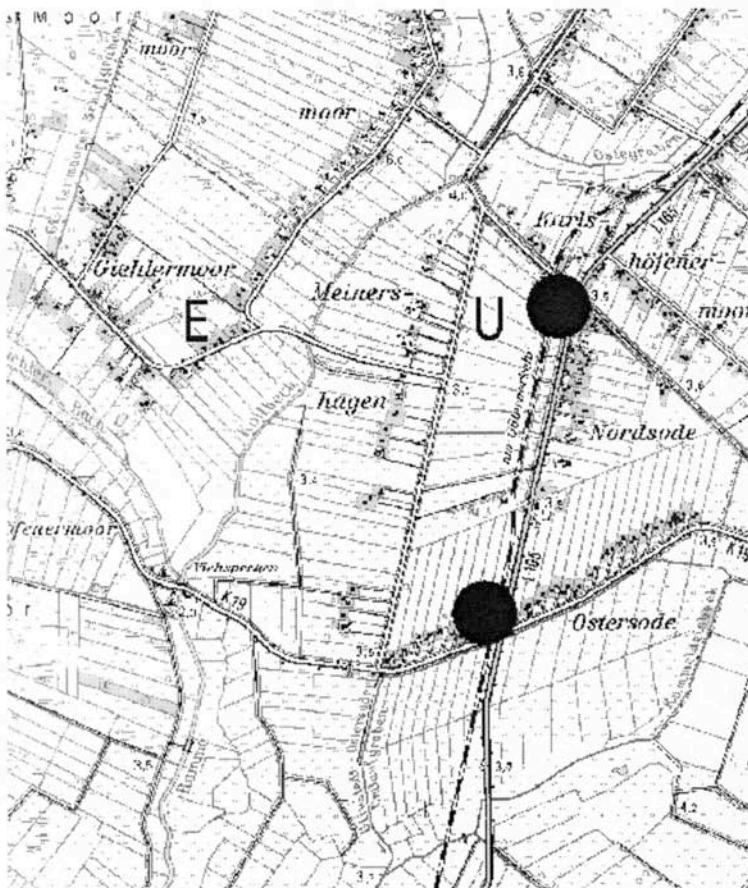
Nach einhelliger Überzeugung aller mit dem Thema Befassten bewirkt der Moorexpress in der Region vor allem eine

Steigerung der zukünftigen wirtschaftlichen Leistungskraft

Der Probelauf MobiTOUR beweist mit positiver Entwicklung der Fahrgastzahlen die guten Voraussetzungen für die touristische Entwicklung des ländlichen Raumes. Steigende Übernachtungszahlen bestätigen den Moorexpress als unverzichtbaren Leistungsträger.

Chart 5: Der Moorexpress verfügt über eine ideale Zielaffinität

Der Moorexpress und der ländliche Raum zwischen Elbe und Weser passen sehr gut zusammen! Das heißt: Die Eigenschaften des Moorexpress sind von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung aller Lebensbereiche des ländlichen Raumes.



Der Moorexpress ist eine Bahn mit Eigenschaften, die prädestiniert sind,

- die Dinge zusammen zu fügen,
- Zukunftsentwicklungen zu initiieren,
- Entwicklungsprozesse und Kreisläufe auszulösen
- und relevante Vernetzungen zu ermöglichen.

Das unterstützt vor allem auch „weiche“ Faktoren, die leicht übersehen werden, wie Konsens, Wohlgefühl, Kooperation etc.

Der Moorexpress ist die maßgebliche Einflußgröße zur

- Verbesserung der Lebensqualität,
- optimalen Nutzung des regionalen Raumes,
- Erschließung der vorhandenen Ressourcen

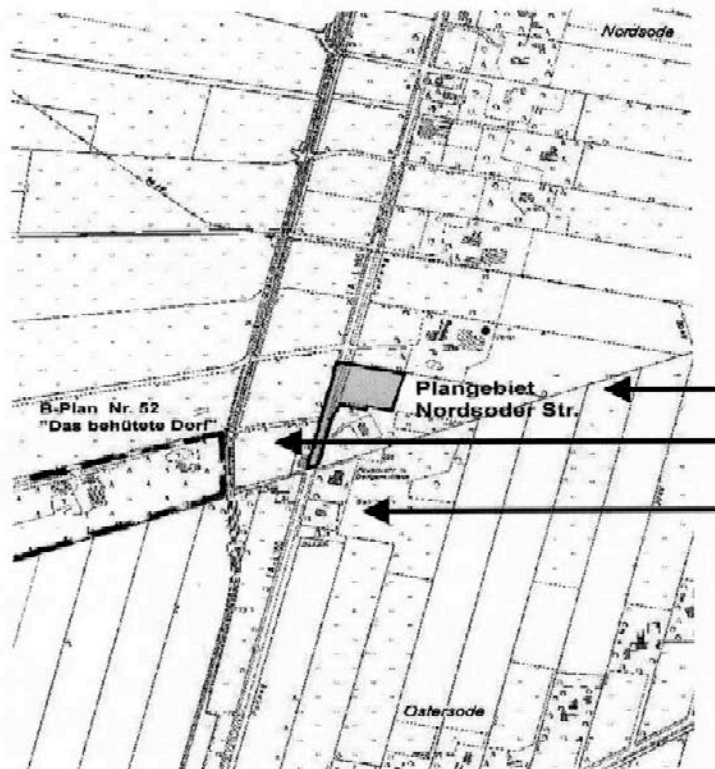
und damit zugleich auch zur Steigerung des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens.

Die Affinität des Moorexpress mit dem Kollbecksmoor kann und soll für die Zukunft dieses ländlichen Raumes auch wichtige **positive Rahmeneffekte** auslösen, wie beispielsweise:

- **Beschleunigung** der Planungs- und Umsetzungsprozesse → Der Moorexpress als Generator;
- **Koordinierung** und Synchronisierung der Prozesse → Der Moorexpress als Prozessor;
- **Steuerung** der Ziele und Planverfahren → Der Moorexpress als Regler.

Chart 6: Der Moorexpress als Generator

Der Moorexpress generiert beschleunigte Planungsprozesse



Beispiel

Ortsmitte Ostersode

Dort laufen zur Zeit
insbesondere
folgende
Planungsprozesse im
Parallelverfahren:

- Bauleitplanung Wohnen
- Bauleitplanung Arbeiten
- Dorferneuerungsplanung

Durch Verknüpfung parallel verlaufender Planungsprozesse
werden diese beschleunigt mit der Wirkung:

- Der rechtzeitigen Marktöffnung für Freizeitangebote
als Ausgleich für die rückläufige Landwirtschaft
- und Anstöße für die Entwicklung neuer Strukturen
durch diverse Dorferneuerungsprojekte.

Chart 7: Der Moorexpress als Koordinator

Der Moorexpress koordiniert das Bündel der Planungsprozesse

- Der Moorexpress koordiniert und synchronisiert mittelbar die laufenden Planungsprozesse zur Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum:
 - Bauleitplanung
 - Dorferneuerung
 - AG Naherholung und Tourismus
- Er hilft eine gemeinsame Sprache zu sprechen:
 - Moorexpress und Kollbecksmoor passen gut zusammen: ideale Zielaffinität!

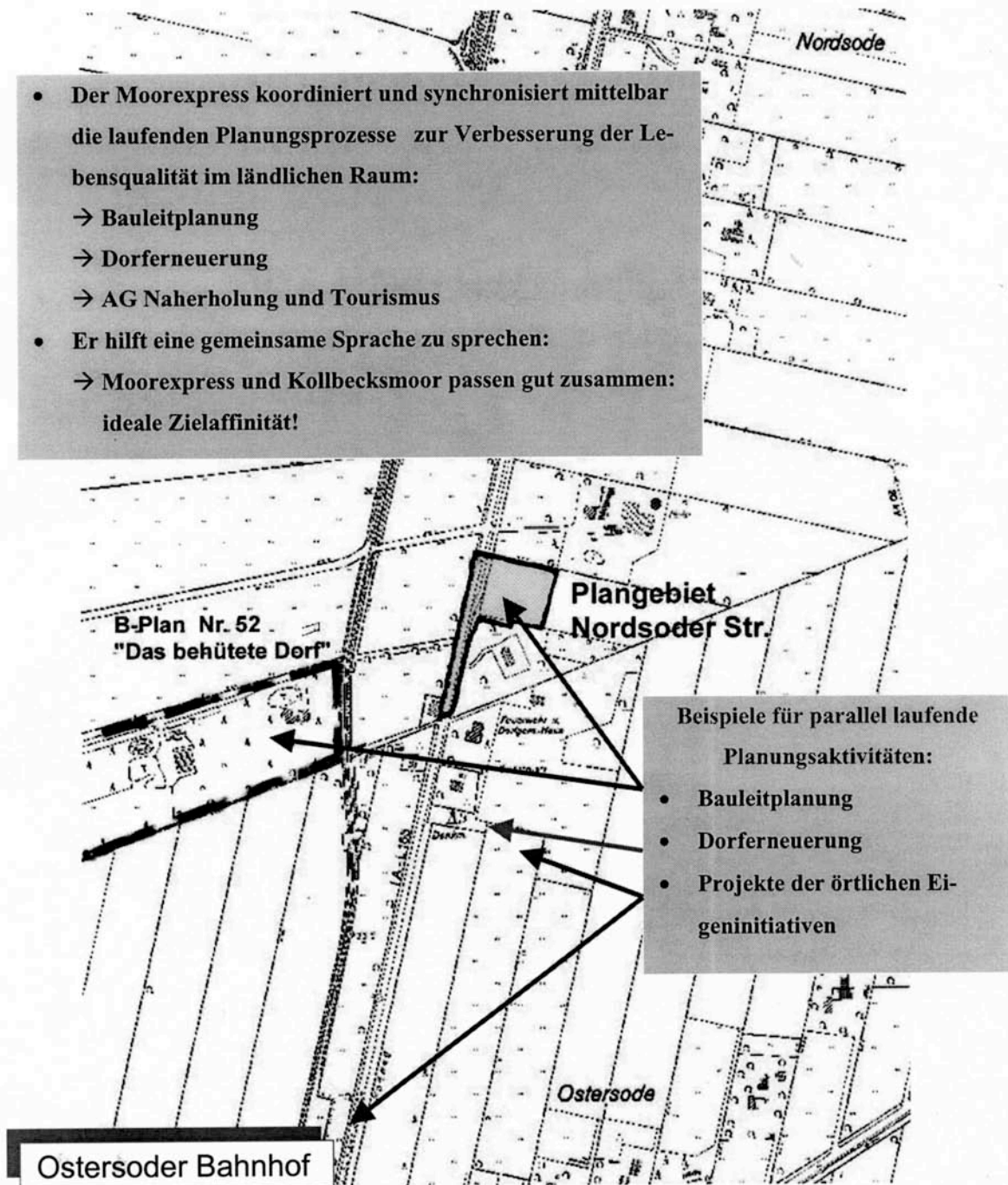
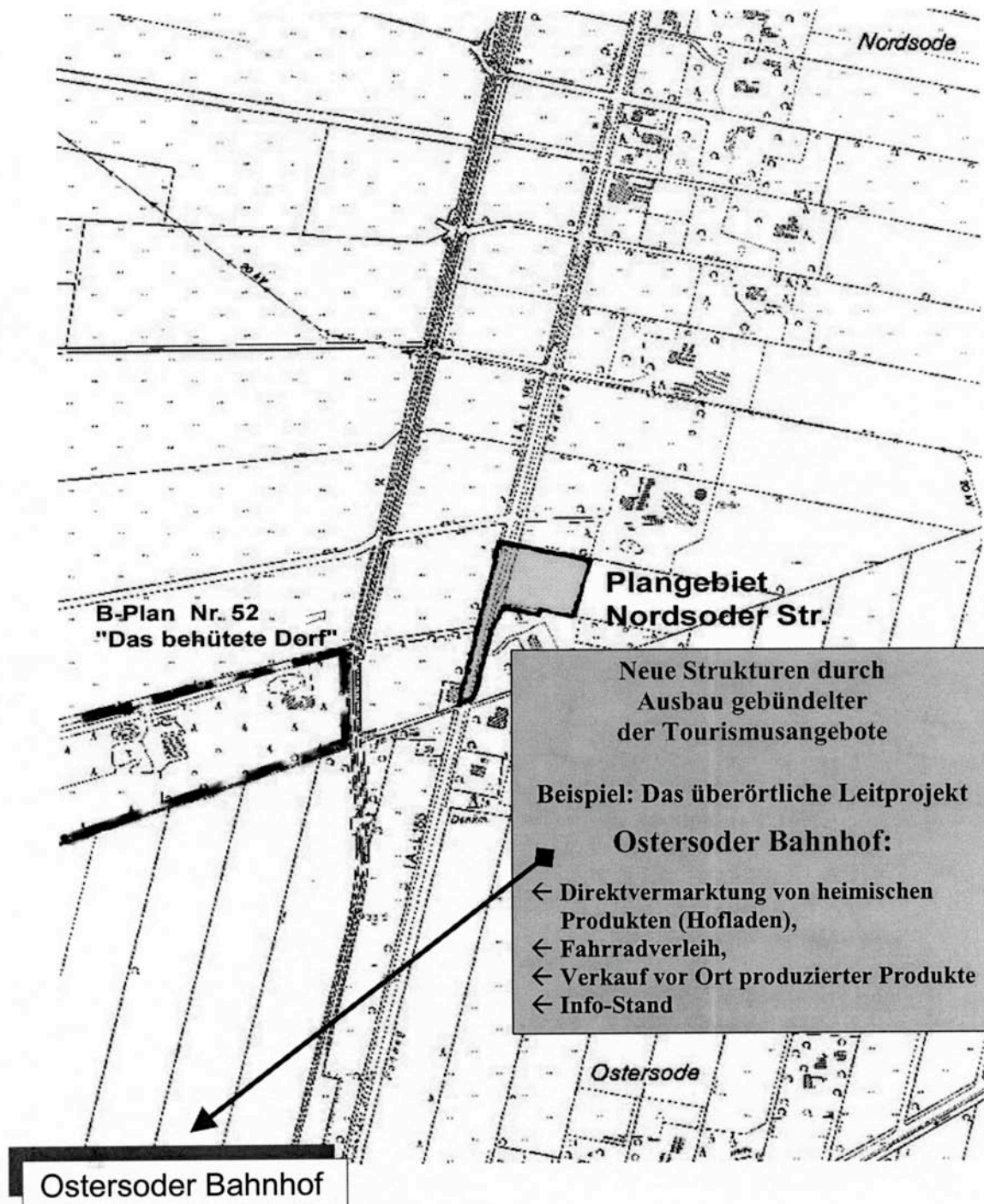


Chart 8: Der Moorexpress als Prozeßregler

Der Moorexpress steuert

die verschiedenen Planungsziele und Abläufe
in eine übereinstimmende einheitliche Richtung



III. Zukunftsinvestitionen mit dem Moorexpress

Die vorhandene infrastrukturelle Basis des Moorexpress (Schienenverkehre und Strecke) soll in Wechselwirkung mit dem erkennbaren Strukturwandel des ländlichen Raumes gesichert und gestärkt werden. Dies ist Voraussetzung für eine effiziente Erschließung der Erlebnisräume des Landes zwischen Elbe und Weser. Die notwendige Finanzierung soll durch gemeinsames Handeln bewerkstelligt werden. → Chart 9

Nach Lage der Dinge spricht am Beispiel des Kollbecksmoores alles dafür, daß unter raumwirtschaftlichen Gesichtspunkten ein gesamtwirtschaftlich rentables Gelingen möglich sein wird.

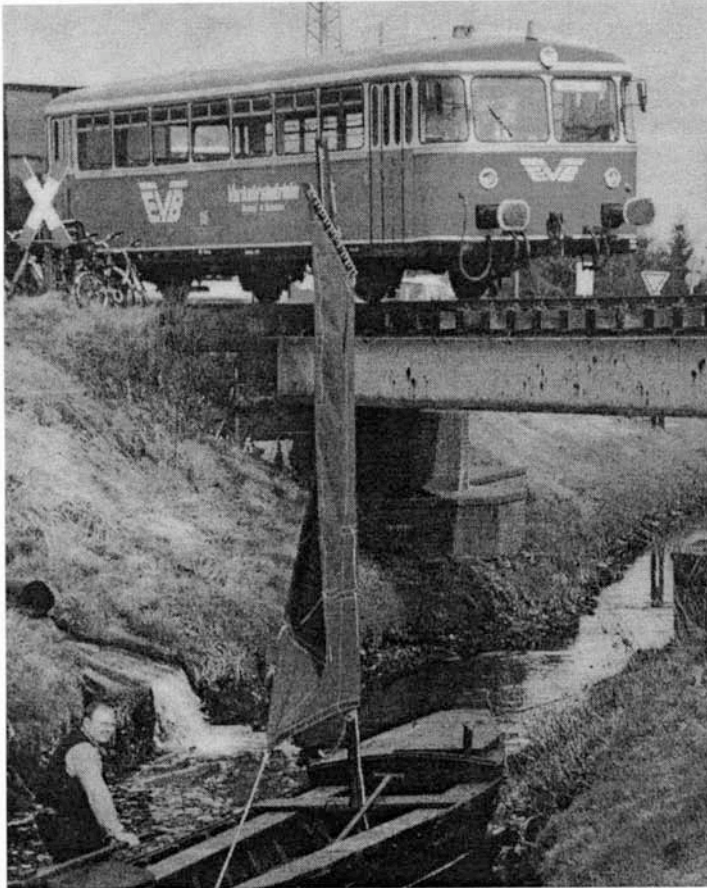
→ Chart 10

Wie sich das Szenario tatsächlich entwickeln wird, hängt erstens von den Menschen ab und zweitens von den Rahmenbedingungen, die ihrem Handeln gesetzt sind. Nicht warten, daß etwas passiert, sondern handeln, damit etwas passiert! Ermutigt und motiviert durch die positiven Anzeichen der Testphase MobiTOUR handeln die Akteure im Kollbecksmoor – wie auch an allen anderen Orten an der Strecke - nach dieser Devise. Die Handlungsprogramme werden von der Erwartung getragen, daß mit der Einflußgröße Moorexpress die Ziele zur Verbesserung des ländlichen Lebensraumes verwirklicht werden oder man sich ihnen wenigstens schrittweise nähern wird. Die örtlichen Initiativen stellen sich diesem Prozeß der Modifikationen, indem sie aktiv sind. Ganz vorn stehen dabei auch die Bemühungen um Eigenleistungen.

→ Chart 11

Chart 9: Zukunftssicherung im Interesse des Ganzen

Mit dem Moorexpress die Erlebnissräume der Region erschließen



Für den Verkehrsträger EVB geht es bei der Bedeutung des Moorexpress insbesondere um die folgenden vier differenziert zu behandelnden Themenbereiche:

- touristische Verkehre
- Erhalt der Schieneninfrastruktur
- Güterverkehr
- SPNV (als langfristiges Thema)

- Foto: Weser Kurier: 08. 10. 2003 -

Die Befürworter und Protagonisten sind im Interesse des Ganzen zur Zukunftssicherung entschlossen. Sie wollen:

- Den technischen Stand der Moorexpress-Strecke zum Erhalt und zur Stärkung des ländlichen Raumes zwischen Elbe und Weser unter touristischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sichern helfen;
- den erkennbaren Strukturveränderungen Rechnung tragen
- sowie die notwendige Finanzierung durch gemeinsames Handeln mit mehreren Partnern bewerkstelligen.

Chart 10: Finanz-Aspekte



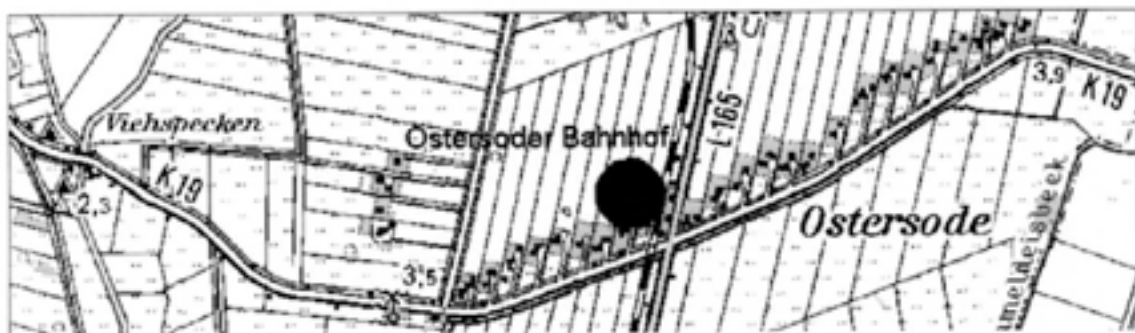
- Im Rahmen der Dorferneuerung stehen Mittel bereit, um im Kollbecksmoor in den kommenden 3 bis 4 Jahren ein Investitionsvolumen von etwa 3 Mio. EURO anschieben zu können.
- Die Streckensanierung erfordert in den kommen 3 bis 4 Jahren ein Investitionsvolumen von etwa 1,5 Mio. EURO

- Bis 2007: → Allein im Rahmen der Dorferneuerung stehen für das Kollbecksmoor Fördermittel in Höhe von etwa 1,5 Mio EURO bereit (davon 1,1 Mio für die Dorferneuerung Ostersode). Damit sollen im Kollbecksmoor zur Realisierung der im Rahmen der Dorferneuerung ausgearbeiteten und mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmten Projekten und Maßnahmen öffentliche und private Investitionen von mehr als 3 Mio. EURO angeschoben werden.
- Hinzu kommen - losgelöst von der Dorferneuerung - private Investitionen wie beispielsweise
→ bei Vichspecken zur Ausweitung des Camping-Tourismus,
→ im Johannishag zum Ausbau kulturtouristischer Angebote (Konzerte, Vorträge etc.).
- Allein die wirtschaftlichen Effekte einer erfolgreichen Strukturanpassung werden mit ihren Einnahmen im öffentlichen und privaten Sektor die kalkulatorischen Zinsen der Streckensanierung deutlich übersteigen.

Chart 11: Durch Eigenleistungen Handlungsprogramme anschieben

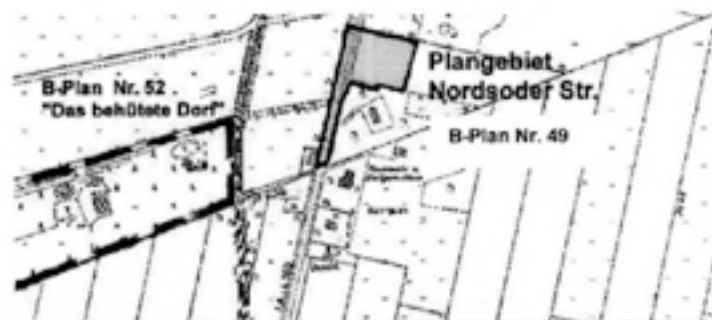
Sich selbst tragender Wirtschafts- und Finanzkreisläufe in Gang setzen

Beispiel: Überörtliches Leitprojekt Ostersoder Bahnhof



Der Ostersoder Bahnhof wird seit der Testphase MobiTOUR wieder als Haltepunkt angefahren. Da bietet es sich nach Erhalt des Moorexpress an, diesen entwicklungsfähigen Standort im verkehrsgünstig gelegenen Querschnittsbereich zwischen der Bahnstrecke des Moorexpress und der K 19 von Vollersode nach Breddorf wieder zu aktivieren. Der im Herbst 2003 u. a. mit Eigenleistung der Anlieger neu erbaute Radweg parallel zur K 19 verbessert die fahrradtouristische Vernetzungsmöglichkeit ideal.

Der Arbeitskreis Dorferneuerung und die Arbeitsgemeinschaft Naherholung und Tourismus für das Kollbecksmoor streben deshalb für das überörtliche Leitprojekt die Realisierung des folgenden Konzeptes an: Neben einem Info-Stand, Fahrradverleih, einem kleinen Café, einem Verkaufsstand für Moortöpferei und Keramik soll mit einem zentralen Laden für die direkte Vermarktung von Produkten der Region ein Beitrag zur Stärkung der alternativen aber auch der traditionellen Landwirtschaft geleistet werden. Dieses Projekt ist zugleich auch ein Beispiel, wie an der Moorexpress-Strecke touristisch interessante Ziel- und Quellverkehre entwickelt werden können. Der Ostersoder Bahnhof liegt im übrigen auch in guter Nachbarschaft zu den in Planverfahren befindlichen neuen Wohn- und Arbeitsplätzen.



Das Leitprojekt soll mit Drittmittel der Dorferneuerung finanziert werden. Als Komplementärmittel will die „Dorfgemeinschaft Ostersode e. V.“ zuschubfähige Eigenleistungen einbringen.

Ostersoder Bahnhof

Beispiel:

Zur Realisierung des überörtlichen Leitprojektes Ostersoder Bahnhof wurde der Verein „Dorfgemeinschaft Ostersode“ gegründet. Den Initiatoren geht insbesondere darum:

- Gemeininn auf alle möglichen Arten zu fördern
- zukunftssträngige Dorfstrukturen aufzubauen
- der Weiterentwicklung der Ortschaften zu dienen

Resümee

- Der Moorexpress verkörpert Aufbruch, Zuversicht und Optimismus. Er motiviert die Innovationskraft der örtlichen Initiativen und unterstützt sie in ihrem Bemühen, den unerwünschten Strukturwandel des ländlichen Raumes durch Neuerungen in eine zukunftsorientierte Eigenentwicklung umzulenken.
- Der Moorexpress entfaltet als neue Einflußgröße im Kontext mit dem Tourismus durch Auslösung und Aufrechterhaltung raumwirtschaftlich bedeutsamer Impulse qualitative und gestaltende Verbesserungen im ländlichen Raum.
- Im Zeitablauf werden neben den qualitativen Verbesserungen durch steigende Besucher- und Gästezahlen auch quantitative Veränderungen einhergehen wie Kaufkraftsteigerung und Umsatzsteigerungen, so daß die wirtschaftliche Leistungskraft durch neue touristische Strukturen des ländlichen Raumes gesteigert werden wird.
- Der Moorexpress verändert den ländlichen Raum. Er wirkt arbeitsplatz- und kapitalvermehrend. Dank seiner Netzbildungsfähigkeit fördert er das touristische Zusammenwirken aller Beteiligten.
- Der Moorexpress hebt als maßgebliches infrastrukturelles Rückgrat die Tragfähigkeit des ländlichen Raumes gegenüber der ursprünglichen Ausgangslage auf ein höheres Niveau.
- Durch letzteres und durch die steigenden Fahrgastzahlen schafft er letztlich die quantitativen Bedingungen für seine eigene Existenz.

Arbeitsgemeinschaft Moorexpress

Touristische und wirtschaftliche Bedeutung der Moorexpress-Strecke Osterholz-Scharmbeck – Worpswede – Bremervörde – Stade

(Lisbeth Klerken, TWU e.V. & Gerd Weidemann, AG Moorexpress)

Der Moorexpress: Touristische Verbindungsachse im Land zwischen Elbe und Weser

Der Moorexpress ist in den letzten 4 Jahre der Motor für die überregionale touristische Zusammenarbeit und Entwicklung zwischen Unterweser und Unterelbe gewesen. Über die Fahrtstrecke durch die Landkreise Osterholz, Rotenburg und Stade ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der touristischen Verbände entstanden. Sichtbar wurde dies am Abschluß einer Rahmenvereinbarung zwischen der Touristikagentur Teufelsmoor-Worpswede-Unterweser (TWU), dem Touristikverband Landkreis Rotenburg (TouRow) und dem Touristikverband Landkreis Stade/Elbe im September 2000. Deren wesentliches Ziel ist es, landkreisüberschreitende touristische Projekte zu planen und zu bewerben. Dabei ist der Moorexpress für die gemeinsame Identitätsfindung und das Image der gesamten Region von herausragender Bedeutung. Er stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen den überregional wirksamen Zielen Worpswede & Teufelsmoor und Stade & Altes Land dar. Seine Endbahnhöfe sind direkt mit den touristischen „Quellgebieten“ der Oberzentren Bremen und Hamburg verbunden.

Der regelmäßige Fahrplan des Moorexpress bildete die Voraussetzung für die Entwicklung einer zunehmenden Zahl weiterer touristischer Angebote entlang der Strecke. Er ist zu einem wichtigen Imageträger der Region geworden und hat wie die Torfkähne eine große symbolische Bedeutung mit hohem Wiedererkennungswert. In Verbindung mit dem Moorexpress wurde das Land zwischen Elbe und Weser schon oft im Fernsehen gezeigt. Für viele Gäste ist die Fahrt mit dem Moorexpress an sich schon ein Erlebnis. Wenn der Moorexpress nicht mehr fahren würde, würde eine wichtige touristische Attraktion wegfallen.

Die Geschichte

Die Nutzung der Strecke als touristisches Rückgrat der genannten Region und die Etablierung des Moorexpress als ihr Markenzeichen begann probeweise mit vier vom VCD veranstalteten und von der Worpsweder Touristik und Kulturmarketing GmbH (WTG) vermarkteten Sonderfahrten im Jahre 1999. Im Jahr 2000 wurden bereits an 8 Terminen Sonderfahrten angeboten und durch Prospekte und Plakate beworben. Außerdem wurde in diesem Jahr während der EXPO vom 1.6. bis 31.10. täglich fahrplanmäßig von Bremervörde nach Osterholz-Scharmbeck mit Anschlußmöglichkeit nach Hannover gefahren. In den Folgejahren wurde der Fahrplan exklusiv für touristische Verkehre aufgestellt. Ab 2001 verkehrte der Moorexpress fahrplanmäßig samstags, sonntags und feiertags vom 1. Mai bis zum 3. Oktober und zwar über Bremervörde hinaus bis Stade. Im Jahr 2002 wurde durch das Verbundprojekt MobiTour eine Erweiterung der Betriebstage um den Freitag möglich. Der Fahrplan galt vom 29. März (Karfreitag) bis zum 3. Oktober. Auf Basis der Erfahrungen in 2002 wurde die Gültigkeit des Fahrplans für 2003 wieder auf den Zeitraum vom 1. Mai bis zum 3. Oktober eingeschränkt.

2001/2002 gab es zusätzlich einen Winterfahrplan zwischen OHZ und Stade als Anreisemöglichkeit zu Bossel- oder Kohl & Pinkel-Touren. Im Winter 2002/2003 wurden Sonderfahrten zum Weihnachtsmarkt in Stade sowie in Verbindung mit dem Programm

Kultur on Tour durchgeführt. Auch für den Winter 2003/2004 werden insgesamt 13 Sonderfahrten angeboten, von denen die erste schon ausgebucht ist.

Der Moorexpress und der Radtourismus im Land zwischen Elbe und Weser

Die Mitnahme von Fahrrädern im Moorexpress wurde ab 2000 ermöglicht und im Folgejahr ausgebaut. Damit verbunden war das Angebot geführter Fahrradtouren z.B. in Osterholz-Scharmbeck, Hambergen, Wopswede und Bremervörde, die Eröffnung neuer Radwanderwege, z.B. in der Gemeinde Fredenbeck, und natürlich die Möglichkeit, von jedem Haltepunkt aus Radtouren zu unternehmen. Dies spiegelt sich wieder in der steigenden Zahl an Fahrradmitnahmen: 2000: 863; 2001: 212 Anmeldungen (ca. 1.500 x Fahrradbeförderung); 2002: 261 Buchungen (2.025 x Fahrradbeförderung); 2003: 271 Buchungen (1.743 x Fahrradbeförderung).

Auch bei der Vermarktung des neuen Radrundwegs „Naturerlebnis Elbe-Weser-Dreieck“ (480 Kilometer) spielt der Moorexpress eine wichtige Rolle. Zwischen Osterholz-Scharmbeck und Stade führt die Strecke mehr oder weniger parallel zur Bahnlinie. Für die Entwicklung von Übernachtungspauschalen ist die Verbindung von Rad und Bahn sehr interessant und einmalig.

Torfkahn & Moorexpress

Eine besondere Attraktion ist die Kombination von Moorexpress und Torfkahn zwischen Osterholz-Scharmbeck und Wopswede. In 2001 wurden 7 geführte Torfkahn & Moorexpressfahrten für insgesamt ca. 200 Personen durchgeführt. Im folgenden Jahr fanden neben 5 geführten Torfkahn & Moorexpressfahrten mit insgesamt 162 Fahrgästen zum ersten Mal auch sonntags fahrplanmäßigen Fahrten statt (731 Fahrgäste). Auch im Jahr 2003 wurden 5 geführte Fahrten angeboten (174 Personen). Außerdem fanden fahrplanmäßige Fahrten zusätzlich auch samstags statt. Sie waren fast immer ausgebucht, bis zum 3. Oktober 2003 waren 1295 Personen angemeldet worden. Wenn die Fahrten des Moorexpress wegfallen würden, müsste das ganze Torfkahn & Moorexpress-Programm ersatzlos gestrichen werden, denn seine Attraktivität beruht auf der Verbindung beider Verkehrsmittel.

Der Moorexpress für Gruppen

Der Moorexpress wurde von Anfang an sehr gut von Gruppen angenommen. Gruppen ab 10 Personen müssen sich bei der Gästeinformation für Wopswede und das Teufelsmoor anmelden.

Es wurden folgende Anzahl Gruppen (> 10 Personen) befördert: 2000: 244 Gruppen (5748 Personen) ; 2001: 183 Gruppen (5879 Personen); 2002: 267 Gruppen (7586 Personen); 2003 (bis 20. August): 252 Gruppen (Personenzahl noch nicht ermittelt).

Um die Gruppenbuchungen zu steigern, wurden 2001 und 2003 von den Touristikern attraktive Angebote entlang der Strecke zusammengestellt und mit gezieltem Mailing für sie geworben. Während 2001 9 Pauschalangebote zusammengestellt wurden, waren es 2003 schon 45 Vorschläge für Gruppen, Vereine und Schulklassen zu kulturell, natur- und landschaftskundlich oder historisch interessanten Zielen. Dies zeigt, dass sich Touristiker und Leistungsträger entlang der Strecke inzwischen mit buchbaren Programmen auseinander gesetzt haben.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Moorexpress

Wie die folgende Tabelle zeigt, hat die stetige Ausweitung der touristischen Angebote entlang der Moorexpress-Strecke und in Verbindung mit dem Moorexpress zu einem kontinuierlichen Umsatz-Wachstum geführt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es i.d.R. längere Zeit braucht, bis die volle Kapazität eines neuen Angebots erreicht wird. Das

bedeutet, dass das Potential des Moorexpress als „touristisches Zugpferd“ mit Sicherheit noch nicht erschöpft ist!

Jahr	Fahrkarten	Fahrgäste	Umsatz DM	Umsatz €	Zusätzliche Ausgaben (Ø: 25,-€/Person)
2000 153 Betriebstage	23.426	ca. 16.000	149.204,--	76.286,--	400.000,-
2001 48 Betriebstage	15.005	ca. 10.000	152.851,-	78.151,-	250.000,-
Winter 2001/02	1.078	?		14.890,-	nicht feststellbar
2002 98 Betriebstage	18.000	ca. 12.000		89.740,-	300.000,-
Winter 2002/03 9 Sonderfahrten		474		16.120,-	“All-Inklusive”- Touren
2003 69 Betriebstage	ca. 18.000	ca. 12.00		noch nicht ermittelt	300.000,-

Der Moorexpress im Rahmen des Projekts MobiTour (BMBF)

Von Juli 2001 bis September 2003 wurde der Moorexpress im Rahmen des Verbundprojekts „Mobilitätsleistungen und Tourismusentwicklung“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Ziel war es, durch die Unterstützung bestehender und die Entwicklung neuer ÖPNV-Angebote die touristische Attraktivität des ländlichen Raumes zwischen Weser und Elbe zu stärken. Eine maßgebliche Rolle spielte hierbei neben speziellen Buslinien der Moorexpress.

Hierfür wurde bei der Touristikagentur Kulturland Teufelsmoor (TWU) in Worpsswede eine Koordinationsstelle und Mobilitätszentrale eingerichtet. Sie ist zuständig für die Marketingaktivitäten und Produktentwicklung für die MobiTour-Verkehrsmittel. Insgesamt hat die TWU von Juli 2001 bis Juli 2003 eine Summe von ca. € 400.000,- erhalten. Diese flossen vor allem in Personalkosten (Konzeptentwicklung, Marketing und die Mobilitätszentrale) und in Sachkosten (Marketing, Werbemaßnahmen, Messebeteiligung). Für die Mobilitätszentrale wurde u.a. ein Buchungsprogramm für die Gruppen- und Fahrradmeldungen für den Moorexpress entwickelt.

Resümee

Die hier vorgelegten Informationen und Zahlen machen deutlich, dass der Moorexpress für die touristische Entwicklung der Region und damit für eines ihrer wichtigen wirtschaftlichen Standbeine von außerordentlicher Bedeutung ist. Die Einstellung des Fahrbetriebes würde die in den vergangenen Jahren mit erheblichen Mitteln entwickelten Strukturen schwer schädigen. Auch gegenüber dem Geldgeber BMBF wäre ein Abbruch der mit MobiTour aufgebauten Strukturen nicht zu verantworten.

Und das Taxi ist doch teurer
Alles eine Frage der Rechnung und des Wollens

Roland Sellien

Endlich sind sie bekannt: Die Zahlen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) zum Moorexpress. Die LNVG ist für ihre Geheimhaltung dieser Untersuchungen der so genannten Kategorie V - Strecken vielfach kritisiert worden, da die Zahlen nicht nachprüfbar gewesen sind. Auf der zweiten Studientagung zum Moorexpress „Mit dem Moorexpress in die Zukunft des ländlichen Raumes zwischen Elbe und Weser“ am 10.10.2003 hat Prof. Dr. Gerd Weidemann diese Zahlen einer kritischen Betrachtung unterzogen. Ergänzend dazu soll im Folgenden eine eigene (nachvollziehbare) Abschätzung vorgenommen und die sich daraus ergebenden Folgerungen erläutert werden. Dabei soll auch der Frage nachgegangen werden, ob die LNVG hier nach „Belieben“ Strecken - in diesem Fall den Moorexpress - „kaputtgerechnet“ hat.

Möglichkeiten der Moorbahnentwicklung

Die Situation der Moorbahn (mit dieser Bezeichnung soll im Folgenden die Infrastruktur der Strecke Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde gemeint sein) hat Carsten HEIN in einem sehr interessanten Vortrag auf der ersten „Moorexpresstagung“ dargelegt (siehe [Hein, 2002]). Die prinzipiellen Nutzungsvarianten sind in Abb. 1 aufgeführt.

Möglichkeiten für die Moorbahn Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde (keine Nutzaussage!)		
	jährliche Kosten	jährliche Einnahmen
1) Stilllegung und Entwidmung	0,00 EUR (ohne Abrisskosten)	0,00 EUR
2) Stilllegung	331.200 EUR	0,00 EUR
3) Museumsbahn und Güterverkehr	Saldo 2002 (Kosten - Einnahmen) : 638.400 EUR	
4) öffentlicher Personennahverkehr	? (siehe unten)	

Abbildung 1

Die einzige Möglichkeit, die keine jährlichen Kosten erzeugt, ist die Stilllegung plus Entwidmung. Damit wäre dann praktisch eine Erschließung des Moorbahn-Raumes mit Eisenbahninfrastruktur für immer ausgeschlossen. Auch bei einer Stilllegung fallen nicht unerhebliche jährliche Kosten an (siehe [Hein, 2002]), denen allerdings weder Einnahmen noch ein Nutzen gegenübersteht. Wird die erste Möglichkeit abgelehnt, so müssen für eine Diskussion die Fragezeichen durch Zahlen ersetzt werden. Dieses soll im Folgenden versucht werden.

Kostenabschätzung

Sind 30.000 Euro für ein Auto „teuer“, „normal“ oder „billig“? Sicher ist es für Viele „normal“, 30.000 Euro für ein Auto auszugeben, aber damit ist nicht die Frage geklärt, was die Gegenleistung für diesen Preis ist oder welche Anforderungen und Wünsche seitens des Kunden aufgestellt worden sind.

Daher muss zuerst ein Betriebskonzept aufgestellt werden. Hier werden beispielsweise Kriterien wie Linienverlauf, Takt, Betriebszeiten, Reisezeiten usw. festgelegt. Danach richtet sich dann der Ausbau der Infrastruktur und die Anforderungen an die Fahrzeugbeschaffung. Eine Verlängerung der Züge über die Moorbahn hinaus nach Bremen insbesondere zu Hauptverkehrszeiten bedingt, dass die Fahrzeuge z. B. mindestens über eine

Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h verfügen sollten, während im anderen Fall 80 km/h ausreichen.

Für die Kostenabschätzung werden die in Abb. 2 aufgeführten Annahmen getroffen, hier als Betriebskonzept „Standard“ bezeichnet. Bei der Betriebszeit ist zugrunde gelegt, dass die Fahrzeuge während der Betriebsruhe im Betriebshof in Bremervörde abgestellt werden.

Annahmen für Betriebskonzept und Kostenrechnung (Betriebskonzept „Standard“)				
Betriebszeit, Linienvverlauf und Zuganzahl		Mo. - Fr. Stunde	Sa. Stunde	So. und Feiertag Stunde
	ab Bremervörde (- Osterholz)	4 - 21	4 - 21	6 - 21
	ab Bremen / Osterholz (- Bremervörde)	6 - 23	6 - 23	8 - 23
	Züge pro Richtung	18	14	8
	davon bis / ab Bremen Hbf	5	5	3
Fahrzeugbasis	LINT 41, 98 Sitzplätze 2. Klasse, 16 Sitzplätze 1. Klasse, 15 Klappsitze			
Fahrzeiten	Moorbahn: deutlich unter 60 Minuten, siehe LNVG-Annahme (Abb. 3)			
Zahl Fahrzeuge	4 (davon ein Reservefahrzeug)			
Zugkilometer	630.268 Zugkm / Jahr (255 Mo.-Fr., 52 Sa., 58 So. + Feiertage)			
Personalkosten	50.000 Euro pro Jahr und Mitarbeiter			
Abschreibungen	Infrastruktur 30 Jahre, Fahrzeuge 25 Jahre Anm.: Eisenbahninfrastruktur wird in der Regel in 35 Jahren abgeschrieben. Auf Grund der extremeren Verhältnisse beim Moorexpress nur 30 Jahre angesetzt.			
Betriebsführung	Zusätzliche Kosten für die Betriebsführung (z.B. Stellwerkspersonal) fallen (praktisch) nicht an.			
Betriebshof	Es wird angenommen, dass die zusätzlichen Fahrzeuge im vorhandenen Betriebshof beheimatet und gewartet werden können bzw. nur geringe Ergänzungsinvestitionen vorgenommen werden müssen.			

Abbildung 2

Aus den dem Verfasser vorliegenden Unterlagen sind die in Abb. 3 zusammengefassten Annahmen der LNVG ersichtlich bzw. ableitbar. Etwas unverständlich ist leider die Tatsache, dass die jährlichen Zugkilometer nicht genau ermittelt bzw. angegeben werden. Dieses spricht nicht für die Qualität der präsentierten Daten.

Annahmen für Betriebskonzept und Kostenrechnung (Betriebskonzept „LNVG“)		
Betriebszeit, Linienvverlauf und Zuganzahl	ab Bremervörde (- Osterholz) ab Bremen / Osterholz (- Bremervörde) Züge pro Richtung davon bis / ab Bremen Hbf	560.000 bis 666.666 Zugkm pro (- Jahr ergeben auf der Moorbahn (48 km) täglich pro Richtung 16 bis 19 Züge. Eine Verlängerung der Züge nach Bremen wird nicht erwähnt.
Fahrzeugbasis	unbekannt	
Anzahl Fahrzeuge	3 (davon ein Reservefahrzeug?)	
Fahrzeiten	Bei 16 bis 19 Zügen pro Richtung und zwei Fahrzeugen folgt: Die Fahrzeit Bremervörde - Osterholz-S. muss weit unter 60 Minuten liegen.	
Zugkilometer	560.000 bis 666.666 Zugkm pro Jahr	
Personalkosten	unbekannt	
Abschreibungen	Infrastruktur und Fahrzeuge: unbekannt	

Abbildung 3

Die Bestimmung der notwendigen Zahl der Fahrzeuge soll an Hand der Abb. 4 verdeutlicht werden. Um mit zwei Fahrzeugen auf der Moorbahn einen Stundentakt fahren zu können, wie es nach den LNVG-Zahlen zugrundegelegt zu sein scheint, ist eine Fahrzeit deutlich unter 60 Minuten notwendig. Weiterhin ist erkennbar, dass bei einer Fahrzeit unter 60 Minuten auf der Moorbahn und einer Verlängerung nach Bremen ein weiteres Fahrzeug notwendig wird. Kann diese Fahrzeit nicht erreicht werden, so ist ein weiteres Fahrzeug notwendig. Im Jahre 2002 konnte einschließlich aller Langsamfahrstellen eine Fahrzeit von Bremervörde nach Osterholz-Scharmbeck von 75 Minuten erreicht werden.

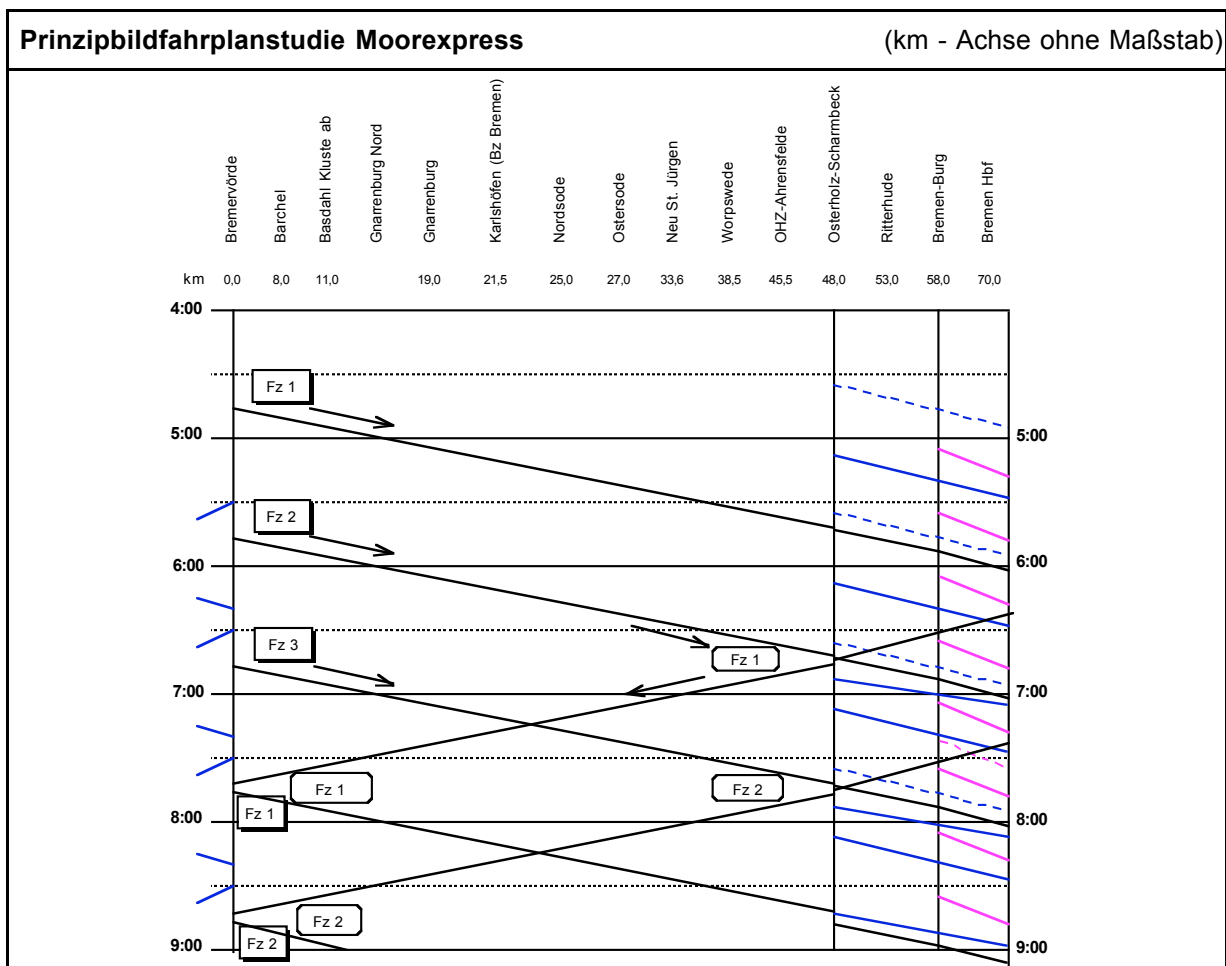


Abbildung 4

In dieser Prinzipbildfahrplanstudie sind die Moorexpress-Züge so gelegt, dass in Bremen Hbf Anschluss an die RE-Züge und ICE-Züge Richtung Hannover besteht. Dieses bedeutet, dass im aktuellen Fahrplan in Bremervörde kein Anschluss an die Züge von und nach Bremerhaven und Buxtehude realisiert werden kann (Stichwort Integraler Taktfahrplan, ITF). Diese Detailfragen müssen in einer weiteren Untersuchung geklärt werden, insbesondere wenn es um das abzuschöpfende Fahrgastpotenzial geht.

Mit diesen Daten sollen zwei Kostenabschätzungen, als Modell „Teuer“ (Abb. 5) und Modell „Billiger“ (Abb. 6) vorgenommen werden. Es muss darauf hingewiesen werden, dass mit diesen Bezeichnungen keine Aussage zum Nutzen-Kosten-Verhältnis getroffen wird.

Kostenabschätzung Modell „Teuer“

Bei diesem Modell werden die von der LNVG angesetzten Investitionskosten für die Infrastruktur ungeprüft übernommen und einfach unterstellt, dass damit eine Fahrzeit deutlich unter 60 Minuten gefahren werden kann. Weiterhin wird angenommen, dass Investitionen über Kredite oder Anleihen finanziert werden müssen. Mit der Annuitätenmethode wird dann die jährliche Belastung aus diesen Kreditverträgen berechnet. (Dieses Verfahren wird z. B. auch von [Breimeier, 2002, S. 70] angewendet.)

Bei den Kosten für die laufende Unterhaltung ist der von [Hein, 2002, S. 32] genannte Wert für die Moorbahn um 1.400 Euro erweitert worden. Die Modernisierung der Strecke wirkt sich eher kostenmindernd auf die Unterhaltung aus, während die Erhöhung der technisch gesicherten Bahnübergänge eine Erhöhung der Unterhaltungskosten bewirkt. Die Kosten pro Fahrzeug (LINT 41) werden im Nahverkehrsplan 2003 des Großraum Braunschweig auf Seite 269 mit 1,32 Millionen Euro angegeben. Werden die Züge nach Bremen verlängert, fallen für die Nutzung der Strecken der DB Netz AG und die Nutzung der Bahnhöfe von DB Station&Service Gebühren an (siehe [DB 2003/1] und [DB 2003/2]).

Kostenabschätzung Modell „Teuer“ (Durchbindung bis Bremen Hbf)
(Investitionen zu 100% über Kredit)

	abs. in EUR	pro Jahr	pro Zugkm	zum Vergleich LNVG-Gutachten Kosten pro Jahr (sofern vergleichbar)
Kilometerunabhängige Kosten (bzw. weitgehend kilometerunabhängig oder zeitabhängig)				
1) Infrastruktur				
a) Investitionen	21.066.000			21.066.000
Abschreibungszeitraum 30 Jahre (max. 35 Jahre mögl.)				
Kalkulatorischer Zinssatz 6,0 %				
Annuitätsfaktor 0,07265		1.531.000		1.750.000
b) laufende Unterhaltung				
48 km x (15.600 + 1.400) EUR / km		816.000		1.750.000
2) Fahrzeuge				
a) Investitionen: (3+1) Fahrzeuge x 1,32 Mio. EUR	5.280.000			3 Fahrz. : 4.601.627
Abschreibungszeitraum 25 Jahre				
Kalkulatorischer Zinssatz 6,0 %				
Annuitätsfaktor 0,07823		413.055		3 Fahrzeuge: 600.000
b) Instandhaltung, Wartung, Reinigung,...				Gesamt: 520.000
Personal (2 x 50.000)		100.000		
Material		500.000		
Reinigung (3 x 12.000 pro Fahrzeug)		36.000		
3) Personal / Betrieb / Sonstiges				
Zugpersonal: 1 Tfz-Führer, 0,5 Schaffner				
3 Fz x 1,5 x 3 Schichten x 1, 5 Urlaub x 50.000 EUR/a		1.012.500		530.000
Overhead		200.000		200.000
Zwischensumme 1 kilometerunabhängig		4.608.555 EUR		5.350.000 EUR
Kilometerabhängige Kosten				
4) Energie			0,50	0,50 pro Zugkm oder Gesamt: 280.000
Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck 48 km		277.536		
Osterholz - Scharmbeck - Bremen Hbf 22 km		37.600		
5) Trassengebühren DB Netz AG (nach [DB 2003/1])				
Trassenkat. F4 angenommen, ohne Regionalfaktor				
Osterholz-Scharmbeck - Bremen-Burg - Bremen Hbf		285.745	3,80	
6) Stationsgebühren DB Station&Service ([DB 2003/2])				
Bremen Hbf 29,24 EUR		99.942		
Bremen-Burg 2,97 EUR		10.152		
Ritterhude 0,84 EUR		2.871		
Osterholz-Scharmbeck 1,21 EUR		4136		
Zwischensumme 2 kilometerabhängig		717.982 EUR		280.000 EUR
Endsumme		5.326.537 EUR		5.630.000 EUR

Abbildung 5

Die Gesamtkosten sind bei diesem Modell zwar geringer als bei der LNVG, auf Grund der groben Abschätzung kann allerdings von Kostengleichheit gesprochen werden. Es muss dennoch ein „aber“ folgen. Die Kosten pro Zugkilometer (Zugkm) liegen mit 8,45 Euro um 12 Prozent unter den 9,60 Euro der LNVG.

Kostenabschätzung Modell „Billiger“

Wird nun angenommen, dass die LNVG die Investitionskosten „etwas“ zu hoch angesetzt hat, also wesentlich geringere Kosten für die Instandsetzung der Moorbahn ausreichen, da nicht jeder Haltepunkt mit viel Geld „modernisiert“ werden muss oder auch bei einigen Bahnübergängen die technische Sicherung entfallen kann, reduzieren sich die Investitionskosten. Diese sind hier mit 11 Millionen Euro angesetzt.

Bei den Fahrzeugen werden sowohl „billigere“ Fahrzeuge angesetzt, als auch angenommen, dass mit den vorhandenen Fahrzeugen eine Reserve abgedeckt ist oder im Notfall auch ein Museumsfahrzeug eingesetzt wird. Auf eine Verlängerung nach Bremen wird verzichtet. Damit ergibt sich die in Abb. 6 aufgestellte Kostenabschätzung.

Kostenabschätzung Modell „Billiger“ (keine Durchbindung bis Bremen Hbf) (Investitionen zu 100% über Kredit)				
	abs. in EUR	pro Jahr	pro Zugkm	zum Vergleich LNVG-Gutachten Kosten pro Jahr (sofern vergleichbar)
Kilometerunabhängige Kosten (bzw. weitgehend kilometerunabhängig oder zeitabhängig)				
1) Infrastruktur				
a) Investitionen	11.000.000			21.066.000
Abschreibungszeitraum 30 Jahre (max. 35 Jahre mögl.)				
Kalkulatorischer Zinssatz 6,0 %				
Annuitätsfaktor 0,07265		800.000		1.750.000
b) laufende Unterhaltung				
48 km x (15.600) EUR / km		748.000		1.750.000
2) Fahrzeuge				
a) Investitionen: (3) Fahrzeuge x 1,00 Mio. EUR	3.000.000			3 Fahrz. : 4.601.627
Abschreibungszeitraum 25 Jahre				
Kalkulatorischer Zinssatz 6,0 %				
Annuitätsfaktor 0,07823		234.690		3 Fahrzeuge: 600.000
b) Instandhaltung, Wartung, Reinigung,...				Gesamt: 520.000
Zuschlag		520.000		
Reinigung (3 x 10.000 pro Fahrzeug)		20.000		
Reinigung (3 x 10.000 pro Fahrzeug)		30.000		
3) Personal / Betrieb / Sonstiges				
Fahrpersonal + Zugbegleiter + Zuschlag		600.000		530.000
Overhead		200.000		200.000
Zwischensumme 1 kilometerunabhängig		3.152.690 EUR		5.350.000 EUR
Kilometerabhängige Kosten				
4) Energie				
Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck 48 km		277.536	0,50	0,50 pro Zugkm
Osterholz - Scharmbeck - Bremen Hbf 22 km		0		oder Gesamt: 280.000
5) Trassengebühren DB Netz AG				
Trassenkat. F4 angenommen, ohne Regionalfaktor				
Osterholz-Scharmbeck - Bremen-Burg - Bremen Hbf		0	3,80	
6) Stationsgebühren DB Station&Service				
Bremen Hbf 29,24 EUR		0		
Bremen-Burg 2,97 EUR		0		
Ritterhude 0,84 EUR		0		
Osterholz-Scharmbeck 1,21 EUR		0		
Zwischensumme 2 kilometerabhängig		277.536 EUR		280.000 EUR
Endsumme		3.430.226 EUR		5.630.000 EUR

Abbildung 6

Ein Ansetzen von wahrscheinlich realistischeren Investitionskosten und eine dem Zweck angepasste Modernisierung (Stichwort „beheizte Marmorwartehäuschen“) führt zu einer deutlichen Senkung der jährlichen Kosten.

Bei diesen beiden Abschätzungen ist eine 100 Prozent - Kreditfinanzierung angesetzt worden. „Für Infrastrukturinvestitionen kann nach jüngsten Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes auf die Berücksichtigung von Zinskosten verzichtet werden.“ [Breimeier, 1999, S. 82]. Dieses gilt für Investitionen in Infrastruktur von bundeseigenen Bahnen, wie der DB Netz AG.

Da die Investitionen bei der Moorbahn aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes (RegG) - §8 (2) oder auch X-Mittel - bzw. des Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG) erfolgen, kann hier vergleichbar vorgegangen werden. Denn diese Mittel werden vom Bund zur Verfügung gestellt und sind insofern keine Kredite. Wird nun bei der Infrastruktur eine Förderung von 70 Prozent und bei den Fahrzeugen eine Förderung von 50 Prozent angesetzt, ergeben sich für die Gesamtinvestitionen durchschnittliche Zinssätze von 1,8 bzw. 3,0 Prozent. Damit ergeben sich kleinere Annuitätsfaktoren und geringere Gesamtkosten. Die Kosten bei 70 bzw. 50 Prozent Förderung sind in Abb. 7 dargestellt.

Kostenabschätzung beider Modelle bei Investitionen zu 30 / 50% über Kredit (in Euro)			
	Modell „Teuer“	Modell „Billiger“	
zeitabhängige Kosten ohne Investitionen	2.664.500	2.118.000	
Infrastrukturinvestitionen (30 %)	(21.066.000 EUR)	(11.000.000)	
- Annuitätsfaktor (1,8 % Zinsen): 0,0434	914.265	477.400	
Fahrzeuginvestitionen (50 %)	(5.280.000)	(3.000.000)	
- Annuitätsfaktor (3 % Zinsen): 0,0574	303.072	172.200	
kilometerabhängige Kosten	717.982	277.536	
Gesamtkosten	4.599.819 EUR	3.045.136 EUR	
„Ersparnis“	726.718 EUR	385.090 EUR	

Abbildung 7

Beim teilweisen Verzicht auf die Zinskosten können die Gesamtkosten noch einmal erheblich reduziert werden. Dennoch bleiben nicht unerhebliche (absolute) Kosten vorhanden (ohne Berücksichtigung der Einnahmen und des Nutzens!). Dieses ist weder „überraschend“ noch zu bemängeln, in Zeiten knapper Kassen allenfalls etwas „ungünstig“, eine Wertung ist ausgeschlossen. Zulässig ist allenfalls ein absoluter Vergleich in der Form, dass 5 Millionen mehr als 3 Millionen sind.

Während bei den Gesamtkosten wenig „manipuliert“ werden kann, stellt sich das bei der Einheit „Kosten pro Zugkm“ ganz anders dar. In der Abb. 8 sind die Kosten pro Zugkm für verschiedene Betriebskonzepte aufgeführt. Es zeigt sich, dass diese je nach Betriebskonzept nicht nur stark schwanken, sondern sogar sinken, je mehr gefahren wird.

Gesamtkosten pro Zugkilometer (Modellrechnung)	(ohne Berücksichtigung der Einnahmen)	
	Modell „Teuer“	Modell „Billiger“
Betriebskonzept „Standard“ (100% Kredit)	8,45 EUR / Zugkm	6,17 EUR / Zugkm
dito plus „tägl. Stundentakt Moorbahn“ (100% Kredit)	7,74 EUR / Zugkm	5,66 EUR / Zugkm
Betriebskonzept „Standard“ (30% Kredit)	7,30 EUR / Zugkm	5,49 EUR / Zugkm
dito plus „tägl. Stundentakt Moorbahn“ (30% Kredit)	6,71 EUR / Zugkm	5,05 EUR / Zugkm
Betriebskonzept „LNVG“	9,60 EUR / Zugkm	

Abbildung 8

Die Ursache für diesen angeblichen Widerspruch (sinkende Kosten bei steigenden Zugkilometern) liegt in der Kostenstruktur des Eisenbahnverkehrs bzw. des öffentlichen Personenverkehrs begründet. Die zeitabhängigen Kosten bestimmen die Gesamtkosten, während die kilometerabhängigen Kosten nur einen geringen Teil ausmachen (siehe dazu auch Abb. 5 bis 7). Werden die Zugkilometer entsprechend reduziert, können sich „abschreckende“ Kosten pro Zugkilometer ergeben.

Einnahmenabschätzung

Den Kosten stehen natürlich auch Einnahmen oder Erlöse entgegen. An dieser Stelle kann keine belastbare Einnahmenabschätzung vorgenommen werden, da zum einen wichtige Daten fehlen und zum anderen auf Prognosen zurückgegriffen werden muss. Es soll aber auf zwei wichtige „Problembereiche“ hingewiesen werden, die die Erlösseite beeinflussen. Dieses sind

- die Prognose bzw. Schätzung
- die Erlösaufteilung

Zu erwartende Fahrgastzahlen können (leider) nicht exakt berechnet werden, so dass Prognosen erstellt oder Schätzungen vorgenommen werden müssen. Auch wenn dieses wissenschaftlich erfolgt, kann hier z. B. sehr konservativ vorgegangen werden. Die vielen übertroffenen Prognosen bei Reaktivierung von Strecken oder bei Angebotsverbesserung lassen dieses zumindest vermuten. Wenn allerdings die prozentuale Steigerung der Fahrgastzahlen gegenüber der Prognose betrachtet wird, die zum Teil im dreistelligen Bereich liegt, so wird hier entweder zu konservativ vorgegangen oder das System „Eisenbahn- / öffentlicher Verkehr“ kann noch nicht richtig erfasst werden.

Sehr exakt kann dagegen die Erlösaufteilung erfolgen. Hier kann bewußt etwas „schön- oder kaputtgerechnet“ werden. Das Beispiel in Abb. 9 soll dieses verdeutlichen.

Zwei Erwachsene aus Hannover entscheiden sich, mit dem Niedersachsen-Ticket nach Worpsswede zu fahren. Dieses aus dem Grund, weil Worpsswede durch die Reaktivierung schnell und bequem mit der Bahn zu erreichen ist. Jetzt folgt das Problem: Wie werden die 21,00 Euro aufgeteilt, die das Ticket kostet? Entsprechend den Anteilen an der Gesamtstrecke (also linear)? Oder wird berücksichtigt, dass die Reaktivierung diese Fahrt initiiert oder verursacht hat, ohne Reaktivierung diese Fahrt mit dem Auto stattgefunden hätte? Im ersten Fall würden dem Moorexpress nur 1,11 Euro an Erlösen gutgeschrieben, im zweiten Fall - je nach Aufteilungsschlüssel - 12,60 Euro.

Beispiel zu Erlösaufteilungsmodellen (Modellrechnung)		
Strecke: Hannover Hbf - Osterholz-Scharmbeck - Worpsswede (144km + 9.5km = 153,5 km = 100%)		
Fahrkarte: Niedersachsen-Ticket (21,00 Euro, davon 3 Euro für Vertrieb, Marketing,...angenommen)		
Reisende: zwei Erwachsene, „Wochenendfahrt“ von Freitag bis Sonntag		
Modell	Hannover Hbf - Osterholz-S. (144 km oder 93,8 %)	Osterholz-S. - Worpsswede (9,5 km oder 6,2 %)
linear	16,89 EUR bzw. 0,12 EUR/Zugkm	1,11 EUR bzw. 0,12 EUR/Zugkm (oder 0,56 EUR pro Fahrgast)
Verursacherprinzip z. B. (70 / 30)	5,40 EUR bzw. 0,034 EUR/Zugkm	12,60 EUR bzw. 1,32 EUR/Zugkm (oder 6,30 EUR pro Fahrgast)

Abbildung 9

Die gleiche Problematik stellt sich auch für einen Reisenden mit Verbundfahrkarte. Je „linearer“ aufgeteilt wird, desto wirtschaftlicher sind die bestehenden Strecken und desto unwirtschaftlicher die reaktivierten Strecken.

Kostendeckungsgrad und Defizit pro Fahrgast

Die LNVG geht von 457.273 Fahrgästen pro Jahr oder 1253 Fahrgästen pro Tag aus (Zuschussbedarf pro Jahr geteilt durch Defizit pro Fahrgast). Bei den von der LNVG genannten Gesamterlösen von 600.000 Euro beträgt der Erlös pro Fahrgast 1,31 Euro. Dieses entspricht einem Kostendeckungsgrad von etwa 10 Prozent.

Dazu soll folgende „Gegenrechnung“ (siehe Abb. 10), bei der als Basis die LNVG-Zahlen angesetzt sind und jeweils um 10 und 20 Prozent erhöht werden, aufgestellt werden. Bei den Gesamtkosten pro Jahr ist etwa der Mittelwert aus den Gesamtkosten aus Abb. 7 angesetzt worden.

Kostendeckung und Defizit pro Fahrgast				
		LNVG	„Gegenrechnung 1“	„Gegenrechnung 2“
jährl.	Fahrgastzahlen	457.273	LNVG + 10 %	LNVG + 20 %
(Prognose)				
	Erlös pro Fahrgast	1,31 EUR	LNVG + 10 %	LNVG + 20 %
	Gesamterlöse pro Jahr	600.000 EUR	726.000 EUR	864.000 EUR
	Gesamtkosten pro Jahr	5.630.000	3.800.000 EUR	3.800.000 EUR
	Zuschussbedarf pro Jahr	5.030.000	3.074.000 EUR	2.936.000 EUR
	Kostendeckungsgrad	ca. 10 %	ca. 19 %	ca. 22 %
	Defizit pro Fahrgast	ca. 11 EUR	ca. 6,10 EUR	ca. 5,40 EUR

Abbildung 10

Wird von politischer Seite ausgeschlossen, dass die Moorbahn stillgelegt *und* entwidmet wird, könnten die etwa 300.000 Euro Unterhaltungskosten pro Jahr (siehe Abb. 1) von den Gesamtkosten zusätzlich abgezogen werden.

Es zeigt sich, dass auch auf der Erlösseite je nach Prognose und Erlösaufteilung entsprechende Resultate erzielt werden können. Daher sind die Kriterien „Kostendeckungsgrad“ und „Defizit pro Fahrgast“ nur bedingt geeignet, als Entscheidungshilfe zu dienen.

Betriebswirtschaft ist nicht alles

Vielleicht kann bei entsprechender Erlösaufteilung und „nicht für möglich gehaltenen“ Fahrgastzahlen beim Moorexpress auch ein Defizit von einem Euro erreicht werden. Dieses wäre natürlich zu begrüßen, lenkt aber von dem eigentlichen Problem bzw. den eigentlichen Fragen ab.

Tatsache ist, dass der öffentliche Personennahverkehr unter den heute vorhandenen Rahmenbedingungen Ausgleichszahlungen erhalten muss. Insofern stellen sich folgende Fragen:

- Wenn die LNVG Streckenreaktivierungen kategorisch ablehnt, besteht keine Notwendigkeit, überhaupt Untersuchungen zu diesem Thema durchzuführen, Kosten fallen in allen Fällen an. Da dennoch untersucht worden ist, stellt sich die Frage, ab welchem „Grenzwert“ bzw. bis zu welchem Zuschussbedarf die LNVG Strecken reaktiviert.
- Wie werden die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel (durch RegG und GVFG) im Land verteilt? Wer bestimmt die Verteilung?

- Es ist evident, dass u.a. durch die Kostenstruktur bedingt, der öffentliche Verkehr „auf dem Lande“ nicht den gleichen Kostendeckungsgrad wie in „Ballungsgebieten“ erreichen kann. Welche „Grenzwerte“ können bei effektivem Betrieb erreicht werden?
- Welche Ziele verfolgt die Raumordnung? Was bedeuten „gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilen des Landes? Wie ernst sind z. B. Landes-Raumordnungsprogramme zu nehmen, wenn dort aufgeführt ist: „Der Oberbau ist auf folgenden Strecken zu verbessern: Bremerhaven - Bremervörde - Buxtehude und Osterholz-Scharmbeck - Worpswede“ (Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994)? Verschlechtern sich die „Lebensbedingungen“ entlang des Moorexpresses z. B. durch weniger Tourismus?

Fazit

Eine Strecke kann aus betriebswirtschaftlicher Sicht sowohl auf der Kosten- als auch auf der Erlösseite „kaputtgerechnet“ werden. Dabei nimmt die Erlösseite die Schlüsselstellung ein, da hier die Schwankungsbreite erheblich größer als auf der Kostenseite ist. Daher sollte zuerst eine genauere und belastbarere Kostenaufstellung erstellt werden, einschließlich eines oder mehrerer dazugehöriger Betriebskonzepte.

Ein betriebswirtschaftliches Defizit entsteht auch bei einem sehr effektiv geführten Bahn- oder Busverkehr. Die Frage ist also aus betriebswirtschaftlicher Sicht, wie hoch dieses Defizit sein darf. Die LNVG mag in ihrem „Gutachten“ die Moorbahn „kaputtgerechnet“ haben. Dieses kann man ihr vorwerfen, muss man aber nicht. Es lenkt auch von der eigentlichen Frage ab: Ab welchen betriebswirtschaftlichen Werten (oder Wertebereichen) ist die LNVG bereit, Strecken zu reaktivieren und wie werden diese Werte begründet?

Davon unabhängig sind die Fragen, die die Struktur- und Raumordnungspolitik betreffen, die von der Politik beantwortet werden müssen. Im Falle des Moorexpresses ist hier die Aussage eindeutig für den Erhalt und die Reaktivierung.

Literatur

- [Breimeier, 1999] Breimeier, Rudolf: Die Planung von Neubau- und Ausbaustrecken im deutschen Eisenbahnnetz, in Eisenbahn-Revue-International 3/1999, S. 79 - 87
- [Breimeier, 2002] Breimeier, Rudolf: Transrapid oder Eisenbahn. Ein technisch-wirtschaftlicher Vergleich. Minirex AG, Luzern, 2002
- [DB, 2003/1] www.bahn.de/konzern/netz/produkte/die_bahn_trassen_preise_2001_preise2003.shtml, Stand: März 2003
- [DB, 2003/2] www.bahn.de/pbhf/view/business/stationen_und_preise.shtml, Stand: 15.10.2003
- [Hein, 2002] Hein, Carsten: Quo vadis Moorbahn? Die Wirtschaftlichkeit der Strecke Osterholz-Scharmbeck - Stade. Kosten - Nutzen - Finanzierung. Vortrag auf der Tagung „Eine Zukunft für die Moorbahn“ am 6.3.2002 in Worphausen. Dokumentation der Tagung, S. 29 - 36.

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



Qualitativer Vergleich verschiedener Strecken für den SPNV:

- Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde - Stade/Buxtehude
- Bremerhaven - Cuxhaven
- Osnabrück - Delmenhorst
- Rinteln - Stadthagen

- Einbeck - Salzderhelden
- Aurich - Abelitz
- Osnabrück - Dissen/Bad Rothenfelde

Strecke	Streckenlänge	Anz. erschl. Oberzentren (über Durchbind.)	Anz. erschl. Mittelzentren (über Durchbind.)	Anz. Berufspendler zwischen Stationen	Anz. Berufspendler zwischen Stationen standardisiert	Schielenstreckenpa rallele Schnellstraßen	Qualität des gegenwärtigen SPNV
Osterholz-Sch. - Bremervörde - Stade/Buxtehude	117 km	1 + Anschluss an S-Bahn HH	4	9.900	85	nein	Gelegenheitsverkehr
Bremerhaven - Cuxhaven	43 km	1	1	4000	93	ja: A 27	1-h-Takt mit Lücken
Osnabrück - Delmenhorst	112 km	2	5	15100	135	ja: A 1	angenäherter 2-h-Takt
Rinteln - Stadthagen (- Hannover)	20 km	1	3	2.400	120	bedingt: A 2*	Schielenverkehr eingestellt
Einbeck - Salzderhelden (- Göttingen)	4 km	1	2	900	225	nein	Schielenverkehr eingestellt
Einbeck - Salzderhelden (- Hannover)	4 km	1	4	500	125	teilweise: A 7	Schielenverkehr eingestellt
Aurich - Abelitz (- Emden)	13 km	-	2	3.000	231	nein	Schielenverkehr eingestellt
Osnabrück - Dissen /Bad Rothenfelde (- Bielefeld)	27 km	2	1	10.900	404	ja: A 33	Schielenverkehr eingestellt

* A 2 verbindet Rinteln und Bad Eilsen mit Hannover, jedoch nicht mit Stadthagen

Die Referenten und Verfasser

Dipl.-Ing. Bernd Strobel

studierte Maschinenbau an der Universität Karlsruhe unter Einbeziehung der Verkehrstechnik. Er begann 1976 seine berufliche Laufbahn bei der Hohenzollerischen Landesbahn AG in leitender Stellung.

Jetzt ist er Vorstandsmitglied der Hohenzollerischen Landesbahn AG (HzL) und der Südwestdeutschen Verkehrs AG sowie Oberster Betriebsleiter / Eisenbahnbetriebsleiter der HzL. Er ist Mitglied in verschiedenen Gremien sowie im Verwaltungsrat Güterverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen

Prof. i.R. Dr. Gerhard (Gerd) Weidemann

1955-1962 Studium der Biologie (Zoologie, Botanik, Meeresbiologie), Chemie und Bodenkunde an den Universitäten Göttingen und Kiel

Kiel 1962 – 1964 wissenschaftlicher Mitarbeiter am II. Zoologischen Institut der Universität Göttingen

1964 Promotion zum Dr. rer. nat. an der Universität Kiel

1964-1974 war er wissenschaftlicher Angestellter am II. Zoologischen Institut der Universität Göttingen.

1974-1999 Professor für Ökologie (allgemeine und theoretische Ökologie, Bodenökologie, Ökotoxikologie) an der Universität Bremen; mehrere Jahre Vorsitzender des Diplomprüfungsausschusses und Beauftragter für die Lehre im Studiengang Biologie;

mehrere Jahre Mitglied des wissenschaftlichen Beirats „Ökotoxikologie“ des Bundesministeriums für Forschung und Technologie sowie des Projektzentrums für Ökosystemforschung der Universität Kiel

1986-2001 für die UWG Worpswede Mitglied des Gemeinderats; seit 2001 Mitglied des Ortsrats Worpswede.

Dr. Ing. Jürgen Brunsing

1981-88 Studium Raumplanung in Dortmund und Wien mit Abschluss Diplom (1988) und Promotion (1999).

1990 – 2000 Wissenschaftlicher Angestellter in der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

ab 2000 Lehrbeauftragter an der Hochschule Bremen, Fachbereich Sozialwesen im Internationalen Studiengang Angewandte Freizeitwissenschaften

und an der Hamburger Fern-Fachhochschule, Studiengang Wirtschaftsingenieurwesen, mit dem Fachgebiet Verkehrssystemtechnik

Als freiberuflicher Verkehrsplaner und Publizist in Dortmund tätig. Zu den Aufgabenfeldern seines im Jahre 2000 gegründeten Büros „Schrift-Verkehr“ zählen verkehrsplanerische Beratungsleistungen für Kommunen, Zweckverbände und Stadtplanungsbüros. Weiterhin betätigt er sich auf fachpublizistischem Gebiet, u.a. als Redaktionsmitglied der Fachzeitschrift

„Verkehrszeichen“ sowie als freier Mitarbeiter der Fachzeitschrift „NahverkehrsPraxis“. Aktuelle Schwerpunkte des Büros bilden die Felder der Freizeitverkehrsplanung, der Verkehrsplanung im ländlichen Raum sowie Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von Befragungen einschließlich der erhebungsbegleitenden Absprachen mit Politik und Verwaltung.

Heiko Hillmann

studierte Volkswirtschaft mit Abschluss Diplom-Volkswirt 1962 und war

bis 1964 Verbandsprüfer beim Hanseatischen Sparkassen- und Giroverband in Hamburg;

1964 – 1970 Referent für Landesplanung und Raumordnung sowie Stadtentwicklung beim Senator für das Bauwesen in Bremen
1970 – 1984 Referent für Finanzplanung und Haushaltswesen beim Senator für Finanzen in Bremen
1984 – 1999 Geschäftsführer einer Handelsgesellschaft in Bremen und im Projektmanagement für den Senator für Finanzen in Bremen
2000 eröffnete er das Planungsbüro Integrierte Stadt- und Raumentwicklung ISTRA

Lisbeth Klerken

Studium der Kunstgeschichte an der Universität Nijmegen
Seit 1989 im Tourismus tätig (u.a. Office-Manager im Reisebüro, Projektmitarbeiter Incentive-Reisen, und Marketingmanager für grenzüberschreitende (D/NL) Kulturreisen.
Seit 2000 Mitarbeiterin bei der Touristikagentur Kulturland Teufelsmoor
Zuständig für Marketing und Produktentwicklung.
Seit 2000 damit beschäftigt den Moorexpress zu vermarkten und neue Produkte in Verbindung mit dem Moorexpress zu entwickeln.
Seit Mai 2003 Geschäftsführerin der Touristikagentur Kulturland Teufelsmoor e.V. und die Worpsweder Touristik und Marketing GmbH.

Dipl.-Ing. Roland Sellien

Studium des Bauingenieurwesens an der TU Braunschweig, Vertiefung Eisenbahnwesen, Verkehr und Stadtplanung und Bauwirtschaft.
Beruflich tätig im Bereich Verkehrserhebungen.
Seit 2001 im Landesvorstand des VCD Niedersachsen. Dort z. B. Veröffentlichung der Studie "Hochleistungsschiennetz für Niedersachsen, Bremen und Hamburg statt Y-Trasse. Eine systemische Betrachtung." (Download unter www.vcd.org)

Ernst Bayer

Bürgermeister der Gemeinde Gnarrenburg

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

Freie Fahrt für den Moorexpress?

Verbände und Bürgermeister ringen weiter um die Stärkung der Schiene im ländlichen Raum

Von Thomas Schmidt

Bremervörde. „Mit dem Moorexpress in die Zukunft des ländlichen Raumes zwischen Elbe und Weser.“ Unter diesem Thema hatte kürzlich der Landesverband des Verkehrsclubs Deutschland in das Niels-Stensen-Haus nach Worphausen eingeladen. Zu den Teilnehmern der Konferenz gehörten zahlreiche Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Region, die Geschäftsführer der Touristikagenturen und -verbände, Vertreter von Wirtschafts- und Naturschutzverbänden und viele andere Institutionen sowie interessierte Bürger.

Mitfinanziert wurde die Tagung aus Mitteln des EU-Projekts Target, das Vorhaben fördert, die umweltfreundliche Mobilität zum Bestandteil von Regionalplanung und Tourismuskonzepten machen.

EVB-Geschäftsführer Ulrich Koch machte auf der Tagung deutlich, dass er eine Reaktivierung des Moorexpress volkswirtschaftlich für sinnvoll und für die wirtschaftliche Entwicklung der Region für unverzichtbar halte.

„Leider waren die Skeptiker in Sachen Moorexpress aus Politik und Verwaltung nicht erschienen, um sich mit den zahlreichen Fakten und Argumenten für den Er-



Kein sozialromantisches Experiment, sondern eine große ökonomische Entwicklungsmöglichkeit für den strukturschwachen ländlichen Raum sehen die Befürworter des Moorexpresses in der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs. Archivfoto: Schmidt

halt des Moorexpress auseinanderzusetzen“, unterstreicht Dr. Wolfgang Konukiewitz, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress, in einer Pressemitteilung.

Konukiewitz wies darauf hin, dass man das Verhalten der „maßgeblichen Spitzen der Landkreise zum Moorexpress“ so deuten müsse, dass sie an der Zukunft des Moorexpress nicht besonders interessiert seien. Sinn mache diese Haltung nur, wenn sie sich ein Entgegenkommen der Landesregierung bei anderen Projekten (Ausbau der großen Schienenverbindungen, Autobahnen und Umgehungsstrassen) versprechen. Konukiewitz: „Damit unterstützen sie die Verkehrspolitik der Landesnahverkehrsgesell-

schaft, die nur den großzügigen Ausbau der großen Strecken für sinnvoll hält (etwa klimatisierte Nahverkehrszüge und die Durchbindung der Züge von Bremerhaven nach Osnabrück).“

Der einstimmige Beschluss der Kreistage dient nach Überzeugung von Dr. Konukiewitz der Landesregierung und der Landesnahverkehrsgesellschaft in Hannover dazu, „noch einmal ihre ablehnende Haltung zum Moorexpress zu bekunden“. So konnten die Landkreise zusammen mit der Landesregierung zeitgleich im Aufsichtsrat der EVB „den Auslaufverkehr für die Strecke Osterholz-Scharmbeck-Stade beschließen“. Dies bedeute nach Meinung des Nahverkehrsexperten ein „Abkoppeln der ländli-

chen Region“ – eine Politik, die gerade die neue Landesregierung eigentlich „in andere Bahnen lenken wollte“.

Erstaunlich ist nach Einschätzung von Dr. Konukiewitz, wie zahlreich die Reaktivierungen von Strecken in Süddeutschland sind: „Darunter sind auch Strecken in dünnbesiedelten Räumen, die schon abgebaut oder deren Gleise überwuchert waren. Die Erfahrung sei immer wieder, dass die ursprünglich angenommenen Nutzerzahlen um ein Mehrfaches übertroffen worden sind.“ Das liege insbesondere daran, dass nicht nur Schüler und Pendler wie prognostiziert das Schienenangebot nutzen, sondern auch viele Bürgerinnen und Bürger, die sich zum Einkaufsbummel und zu Freizeitfahrten auf den Weg machen und durch ein attraktives Angebot (komfortable Fahrzeuge und Vertaktung) dazu motiviert werden.

Inzwischen hat sich auch der CDU-Kreisverband intensiv mit dem Moorexpress befasst. Lesen Sie hierzu unseren Beitrag auf dieser Seite. Über das umstrittene Gutachten der Landesnahverkehrsgesellschaft zum Moorexpress und eine Stellungnahme des NABU-Kreisvorsitzenden zur Tagung in Worphausen werden wir in unserer Montagsausgabe berichten.

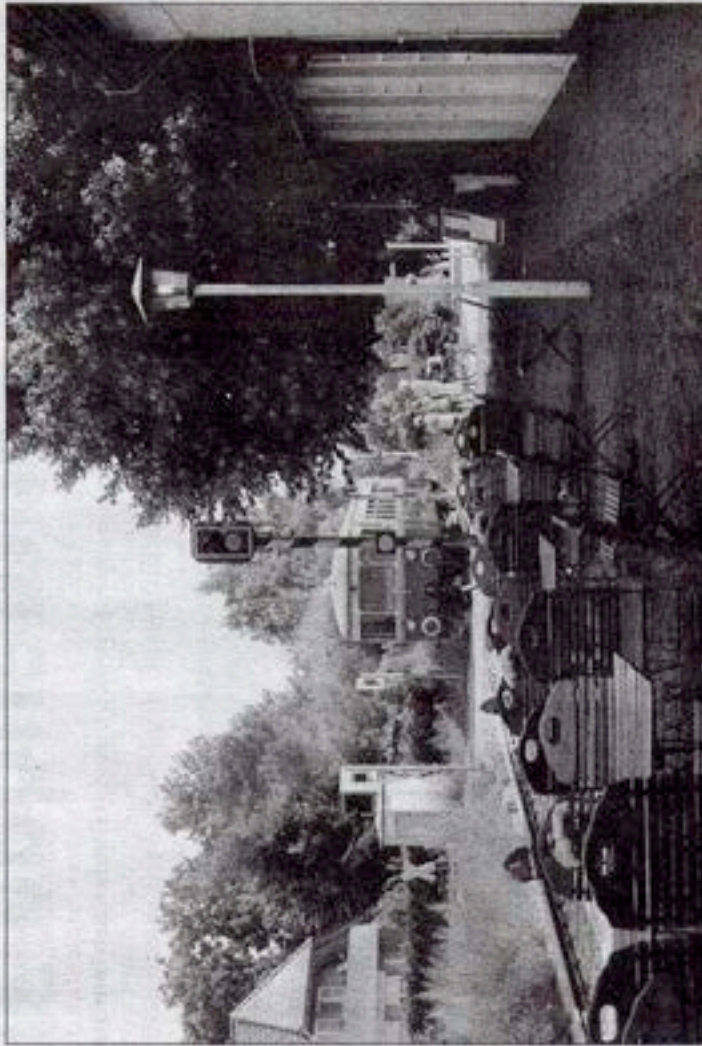
Die Bremervörder Zeitung
vom 19.10.2003

Wider den letzten Schnaufer

Endet der Moorexpress unabwehrbar auf dem Abstellgleis? Für den Betreiber und die Landesnahverkehrsgesellschaft ist der Zug längst abgefahren. Aber der Verkehrsclub Deutschland kämpft via Gegengutachten tapfer weiter und hofft auf die Politik

WORPSWIDE taz ■ Noch bimmelt und tutet er, der Moorexpress. Mittelfristig allerdings wird sich der historische Triebwagen mit seinen Fahrrad-Anhängern neben der Spur wiederfinden: Die Strecke zwischen Osterholz-Scharmbeck und Stade soll stillgelegt werden, da eine Sanierung fällig wird, die niemand zahlen will: Beim Betreiber Verkehrsbetrieb Elbe-Weser-GmbH (EVB) hat der Aufsichtsrat beschlossen, in diesem Fall „keine Investitionen mehr“ zu tätigen, so Geschäftsführer Ulrich Koch. Und der zweite mögliche Retter, die niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), bewertet die Strecke als Auslaufmodell: Eine Nutzwertanalyse habe ergeben, dass die Strecke nicht der Reaktivierung würdig sei.

Trotzdem steht der Moorexpress noch nicht ganz auf dem Abstellgleis: Der Worsweder Professor Gerd Weidemann hat sich im Auftrag des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) die Nutzwertanalyse der LNVG vorgenommen und kommt zu dem Ergebnis, dass das Gutachten „weder seriös noch nachprüfbar“ sei. Weidemann errechnete ein Pendler-Potenzial von ca.



Ausgeturkt? Ab Sommer 2004 droht dem Moorexpress das Abstellgleis FOTO: TOURISTIKAGENTUR TEUFELSMOOR

1.300 Personen pro Werktag auf dieser Strecke und lag damit 2,5-fach höher als die LNVG-Analysen. Außerdem stellte er fest, dass die Kosten für die Sanierung auf 10,88 Millionen Euro anzu-

setzen seien und nicht, wie die LNVG errechnete, auf 21,07 Millionen Euro. Was die LNVG allerdings wenig beeindruckt: Weidemanns Rechnung seien nicht zu kom-

mentieren, da man nicht wisse, auf welcher Kalkulationsbasis und mit welchen empirischen Daten hier gearbeitet worden sei. Klar sei nur: „Unsere Zahlen sind fundiert bewiesen“, so LNVG-

Sprecherin Karin Thümlin. Und fest stehe: „Wir werden die Strecke nicht reaktivieren.“

Ende im Gelände? Für Wolfgang Konukiewicz vom Landesvorstand des VCD keineswegs. Die Reaktion der LNVG zeige gerade, „wie relativ solche Berechnungen sind. Und genau das wollten wir herausarbeiten.“ Die Nutzwertanalyse der LNVG sei sowieso nur eine Art „Vorgutachten – es handelt sich dabei noch nicht um ein Rentabilitätsgutachten.“ Und genau ein solches möchte Konukiewicz in Gang bringen. „Da sind jetzt die Politiker am Zug. Und dann ist es ist eine politische Entscheidung, ob man den ländlichen Raum abgeschrieben hat oder fördern will.“

Für den Moorexpress allerdings müsste diese Entscheidung bald fallen: Im Winter könne er noch fahren, so Liesbeth Klerken von der Touristikagentur Kulturland Teufelsmoor. „Aber sobald die Sicherheit auf der Strecke nicht mehr gewährleistet ist, entfällt der Verkehr.“ Eine Prognose? „Wir planen gerade noch den Sommerfahrplan. Darüberhinaus trauen wir uns nichts vorherzusagen.“

KLAUS IRLER

Dr. Drechsler: Ständig auf der Matte stehen

Auf der Moorexpress-Tagung wird Befürwortern der Bahn von kompetenter Seite Mut zugesprochen

Von unserem Mitarbeiter
Jürgen Bettmann

Lillenthal-Worphausen. „Halten Sie durch! Auch bei uns haben Bahnprojekte bis zur Wiederbelebung Jahre gebraucht.“ Bernhard Strobel aus Baden-Württemberg beschwor im Niels-Stensen-Haus die Befürworter des Moorexpress, nicht den Mut zu verlieren. Doch er mahnte: „Die Menschen der Region müssen unbedingt dahinter stehen, wenn aus der ehemaligen BOE eine moderne Eisenbahn werden soll.“

Strobel ist Vorstandsmitglied der Hohenzollerischen Landesbahn. Er schilderte seinen 50 Zuhörern viele Beispiele für die nicht nur geglättete, sondern inzwischen sehr er-

folgreiche Reaktivierung von Strecken, die stillgelegt werden sollten oder es schon waren. Fahrgastzahlen haben sich verdoppelt und verdreifacht, spurtstarke Triebwagen fahren im Taktverkehr. Dort, wo die Menschen wohnen, seien neue Haltepunkte gebaut worden, darunter sogar Bedarfshaltestellen. Zusteiger geben per Knopfdruck dem Zugführer das Stoppsignal.

Zu Beginn der Arbeitstagung hatte Ernst Bayer aus Gnarrenburg im Namen aller Bürgermeister entlang der Strecke Osterholz-Scharmbeck-Stade den Moorexpress als die touristische Verkehrsachse im Elbe-Weser-Gebiet herausgestellt. „Er ist das Rückgrat der Region. Wenn es bricht, dann stirbt auch das langsam wachsende Pflänzchen Touris-

mus ab.“ Doch auch der rentable Güterverkehr der Gnarrenburger Humuswerke sei betroffen.

Dr. Wolfgang Konukiewitz aus Nordsoede betonte: „Wir sind keine Eisenbahn-Nostalgieker.“ Er ist Mitglied im Landesvorstand Niedersachsen des Verkehrsclub Deutschland und hatte zusammen mit Burckhard Reihage vom Niels-Stensen-Haus und Lisbeth Klerken von der Tourismusagentur Teufelsmoor zu der Tagung eingeladen.

In einer Region, die nicht mit einem Ausbau des Straßennetzes rechnen kann, bilde die Stilllegung der Bahn die zukünftige Siedlungsentwicklung, sagte Konukiewitz. Gegenüber den Kosten für eine Autobahn könne das Land die Sanierung der In-

frastruktur des Moorexpress „aus der Portokasse zahlen“, so es nur wolle. Leider hätten die Spitzen der Landkreise nicht den Mut, gegenüber dem Land aufzutrumphen. Auch Minister Heiner Ehlen sei inzwischen zu den Gegnern übergewechselt. Dafür konnte ein Teilnehmer der Tagung berichten, er habe aus dem Mund von Ministerpräsident Christian Wulff eine positive Aussage vernommen.

Professor Gerhard Weidemann, Umweltminister aus Worpsswede, löfete im Auftrag des VCD „einen Zipfel“ des bisher nie offengelegten mysteriösen Gutachtens, anhand dessen die Landesbahnverkehrs-gesellschaft den Ausbau der Moorexpress-Strecke für den Schienen-Personennahverkehr ablehnt. Er konnte Berechnungen vorweisen, die der Geschäftsführer der Landesbahnverkehrs-gesellschaft, Dr. Gorko, dem Osterholzer Kreisausschuss vorgetragen hat. Danach würde auf jeden Fahrgast ein Defizit von elf Euro entfallen.

Dieser Betrag sei ebenso fragwürdig wie die ganze offizielle Nutzwertanalyse, versicherte Weidemann. Ihr lägen nicht zu überprüfende Werte zugrunde, die zum Teil im Gegensatz zu viel günstigeren Einschätzungen der Eisenbahn und Verkehrs-betriebe Elbe-Weser (EVB) stünden. Wesentliche wirtschaftliche Gesichtspunkte seien unter-schlagen, andere falsch interpretiert worden. Das Ergebnis der Analyse, die totale Untrentabilität der Bahn, habe schon vorher festgestanden, alle Daten seien unter dieser Vorgabe negativ bewertet worden.

Wie groß die Fahrgastpotenziale der Region sind, konnte Dr. Jürgen Brunsing von der Hochschule Bremen verdeutlichen, der das vom Bundesforschungsministerium finanzierte, aber jetzt ausgelagerte Projekt MobiTour wissenschaftlich begleitet hat.

Am Beispiel von Nord- und Ostsoede zeigte Heiko Hillmann vom Planungsbüro ISTRA auf, wie sehr dort die Dorferneuerung vom Moorexpress abhängt. Der sei dort „der Zünder für den Motor Naherholung“. Gehe er ein, sei auch der Tourismus im Kollbecksmoor zum Sterben verurteilt. Ähnliches gelte für weitere neue touristische Angebote entlang der Strecke.

Aufmerksamer Zuhörer der Tagung war auch der Vorstandsvorsitzende der Bremer Straßenbahn AG, Georg Dreschler. Sein Rat: „Ständig auf der Matte stehen“.



Der Moorexpress und die Frage, in welche Richtung die Weichen für ihn gestellt werden, war Tagungsthema im Niels-Stensen-Haus.