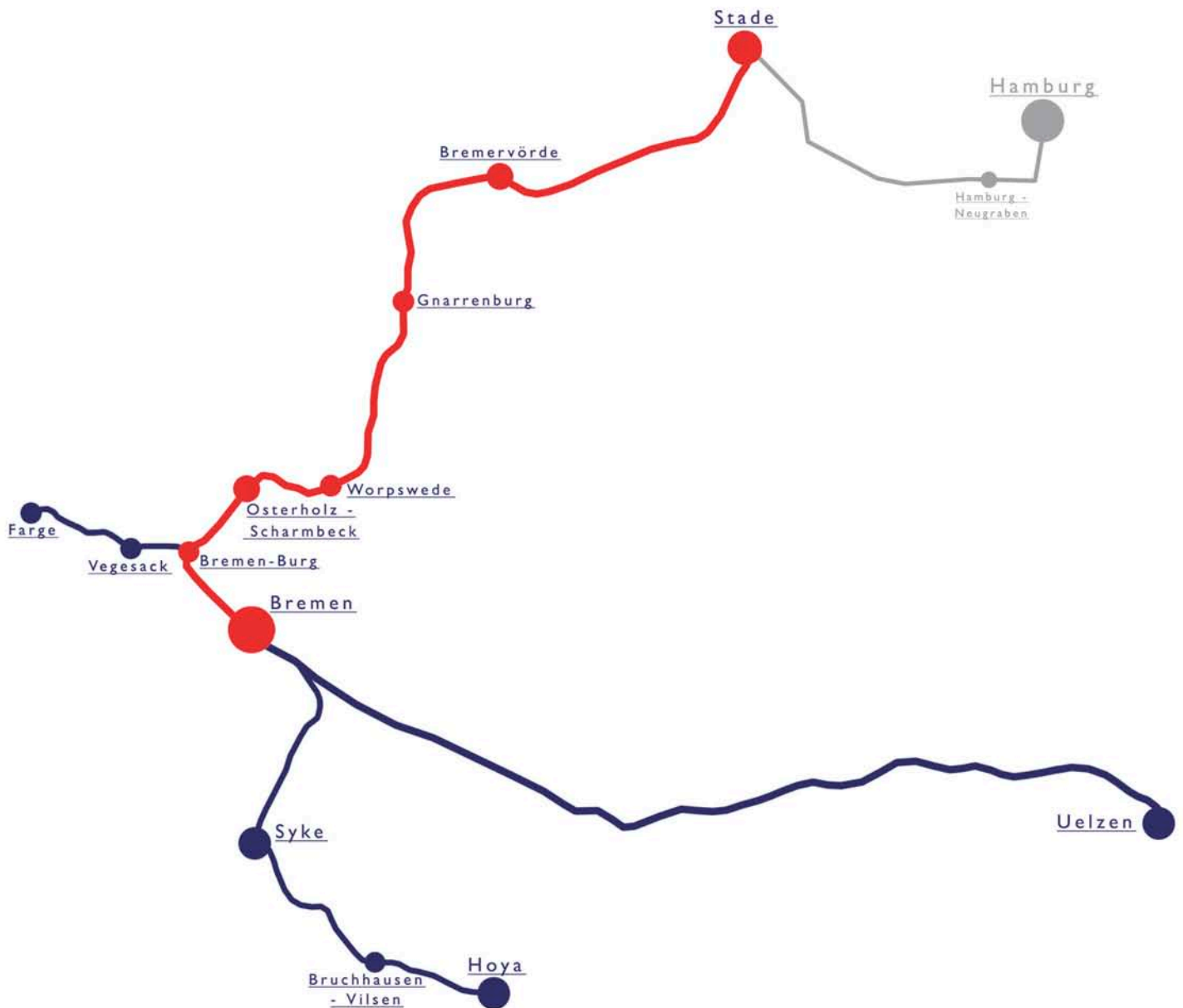


moor~~x~~press

verbindet Metropolregionen



Dokumentation der Tagung
vom 6. Oktober 2005
im Niels - Stensen - Haus
in Lilienthal - Worphausen



Der Moorexpress verbindet Metropolregionen

**Dokumentation der Tagung
vom 6. Oktober 2005 im Niels-Stensen-Haus in Worphausen**

Inhaltsverzeichnis

Dr. Wolfgang Konukiewitz/Burckhard Rehage Vorwort	3
Dr. Wolfgang Konukiewitz Einführung in die Tagung	6
Georg Nowak-Hertweck Die Stadtbahn als Impulsgeber – Siedlungsentwicklung und Ausflugsverkehr am Beispiel Karlsruhe	9
Grafiken	17
Heinz Mazur Verkehrsplanung zwischen den Metropolregionen Bremen und Hamburg: Zur Rolle des Moorexpress in Zusammenhang mit den Überlegungen des Raumstrukturkonzeptes INTRA	20
Dr. Ralph Baumheier Die Bedeutung des Moorexpresses für das Land Bremen	53
Folien	58
Dr. Jörg Mielke Die Bedeutung des Moorexpresses als Verbindung des Landkreises Osterholz mit Bremen	60
Dr. Wolfgang Konukiewitz Offener Brief an Landrat Dr. Jörg Mielke	66
Die Referenten	67

Vorwort

In Zeiten, in denen die Regionalisierungsmittel gekürzt werden, ist es sicherlich schwierig, über Reaktivierung von Bahn-Strecken für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nachzudenken. Aber wie so oft ist eine Reaktion nach dem Motto „Es wäre ja sehr schön, aber wir haben das Geld dafür nicht“ nur die halbe Wahrheit.

Die zweite und dritte Tagung zum Thema Moorexpress im Niels-Stensen-Haus haben uns am Beispiel Baden-Württemberg deutlich vor Augen geführt, dass in diesem Bundesland nicht nur eine andere SPNV-Politik betrieben worden ist, sondern offensichtlich auch mehr Gelder für den SPNV zur Verfügung gestanden haben (Georg Nowak-Hertweck).

Um mit Letzterem anzufangen: Wenn man den Anteil Niedersachsens an den Regionalisierungsmitteln auf Einwohnerzahl und Größe der Bundesländer bezieht, dann schneidet Niedersachsen zusammen mit Bayern schlecht ab. Da geht es schon mal um eine Größenordnung von 140 Mio. € jährlich. Außerdem werden die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz jetzt 60:40 auf Straße und Schiene verteilt. Das macht 100 Mio. € jährlich aus.

Wenn es um die Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Mittel geht und auch sonst, muss man der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und ihrem Geschäftsführer Herrn Dr. Gorka in den 10 Jahren ihres Bestehens eine sehr erfolgreiche Tätigkeit bescheinigen. Die LNVG hat die ganzen Jahre ohne Beschränkungen durch die Politik, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel konsequent nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten eingesetzt und zwar dort, wo eine hohe Zuwachsrate an Fahrgästen für den SPNV garantiert war, nämlich im SPNV in und zwischen den Zentren. Als die Mittel vor der Expo 2000 konzentriert in und um Hannover eingesetzt wurden, dachten viele noch, dass nach der Expo auch der ländliche Raum bedacht werden würde. Da hatte man sich aber getäuscht. Es geht weiterhin nur um den SPNV in den Ballungsräumen. Dass auch andere Strecke große Erfolge aufzuweisen haben, so z.B. die Nordwestbahn und die EVB zwischen Bremerhaven und Neugraben, wird zwar gefeiert, hat aber keine Konsequenzen. Die einzige Reaktivierung, die sich Niedersachsen in neuester Zeit geleistet hat, ist der „Haller Willem“ (Bahnlinie Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde). Die LNVG hat sogar so erfolgreich gewirtschaftet, dass auch noch die Schülerbeförderung nach § 45a PBefG ohne Schwierigkeiten aus den Regionalisierungsmitteln bezahlt werden konnte, obwohl eigentlich das Land die Gelder hätte aufbringen müssen. Die Absicht des Regionalisierungsgesetzes ist mit dieser Verkehrspolitik nicht ganz berücksichtigt „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“ (§ 1 (1) Regionalisierungsgesetz). Es gibt noch mehr fahrwürdige Strecken in Niedersachsen als den „Haller Willem“.

Das Niedersächsische Nahverkehrsbündnis, dessen Sprecher Wolfgang Konukiewitz ist, bereitet zusammen mit Parteien und Gewerkschaften eine Kampagne vor, mit deren Hilfe die Landesregierung aufgefordert werden soll, die Kürzung der Regionalisierungsmittel (283 Mio. € für 4 Jahre für Niedersachsen) auszugleichen aus der Zuweisung eines Teils der Mehreinnahmen des Bundes aus der Mehrwertsteuer (2 400 Mio. € für 4 Jahre für Niedersachsen), die auf der gleichen Sitzung des Bundesrates wie die Kürzung der Regionalisierungsmittel beschlossen worden ist.

Es gibt noch weitere Gründe, über Streckenreaktivierungen zu reden. In seinem Vortrag „Bedarfs- und Finanzentwicklung im Niedersächsischen Öffentlichen Nahverkehr der Zukunft“ auf dem „Hearing zur Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs in der Fläche“, veranstaltet am 21.04.2006 von der Landtagsfraktion „Die Grünen“ in Hannover, nennt Dr.

Gorka, Geschäftsführer der LNVG, zwei Eckdaten, die für die Zukunft des SPNV in Niedersachsen relevant sind. Einmal werden die Bevölkerungszahlen in den großen Zentren stabil bleiben, in einigen Regionen wird die Bevölkerung mäßig, in anderen stark wachsen. Dazu gehören die Landkreise zwischen Bremen und Stade: Osterholz (0,1 – 5%), Rotenburg (5,1 – 10%) und Stade (10,1 – 15%), Landkreise durch die der Moorexpress fährt (vgl. S. 2). Außerdem wird es mehr Pendler über längere Distanzen geben (S. 1). Auch dies ist für den Moorexpress in Richtung Bremen und Hamburg von Bedeutung. In seinem Referat vor dem 1. Bahnkongress Niedersachsen des VCD am 18. November 2002 hatte Dr. Gorka angekündigt, nach 2007 die Potenziale der Strecken im Blick auf die Siedlungsstrukturen zu überprüfen.

Wenn man nun davon ausgeht, dass alle bisherigen Untersuchungen (Groß 1998, Bäse 2002, Weidemann 2003) dem Moorexpress schon ein der Nordwestbahn vergleichbares Potenzial bescheinigt haben, dann ist nicht mehr einsehbar, warum die Reaktivierung der Strecke Bremen Stade unrealistisch sein soll. Ebenso ist die Moorexpress-Strecke der Strecke Bremerhaven - Neugraben(-Hamburg) ebenbürtig, auf der das Fahrgastaufkommen ständig wächst. Der aktuelle Erfolg der Durchbindung der touristischen Verkehre über Osterholz-Scharmbeck nach Bremen in der Saison 2006 unterstreicht diese Einschätzung.

Zusammengefasst ergeben sich folgende Argumente für eine Reaktivierung der Strecke (Bremen-)Osterholz-Scharmbeck – Stade:

1. Angesichts des Klimawandels und seiner katastrophalen Folgen muss das zunehmende Mobilitätsbedürfnis der Menschen umweltfreundlich gestaltet werden. Das geschieht bei entsprechendem Aufkommen am besten über die Schiene. Die Möglichkeit mit der Bahn fahren zu können motiviert viele Autofahrer, den Öffentlichen Personenverkehrs zu nutzen. Der oft unerwartete Erfolg von Streckenreaktivierungen zeigt außerdem, dass viele Menschen die Bahn benutzen, die vorher auf Mobilität verzichtet haben.
2. Schienenstrecken führen aus dem Umland in die Zentren der Städte und können beim RegioStadtbahn-Konzept die Fahrgäste auch noch wieder verteilen. Dies dient einerseits der Bequemlichkeit der Fahrgäste und entlastet andererseits die Zentren von unkontrollierbaren Verkehrsströmen und großem Parkplatzbedarf.
3. Wer die Möglichkeit hat, gleich in die Bahn zu steigen, wird sie auch auf Anschlussstrecken nutzen. Das Angebot der Bahn im Flächenland steigert die Nutzung der Bahn insgesamt.
4. Für eine Teilhabe aller Menschen, insbesondere für Ältere, Behinderte und sozial Schwache, am öffentlichen Leben ist zudem eine barrierefrei - im engeren und weiteren Sinne - ausgebaute Verkehrsinfrastruktur unerlässlich.
5. Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad für die täglichen Wege, die Fahrt zum Arbeitsplatz und touristische Unternehmungen. Dieser Trend hat seinen Sinn in einem zunehmenden Gesundheits- und Umweltbewusstsein und sollte unbedingt gefördert werden. Dazu ist insbesondere der SPNV geeignet, weil er entsprechende Mengen an Fahrrädern transportieren bzw. dazu in die Lage versetzt werden kann. Dies gilt insbesondere auch für Bahnstrecken, auf denen man zurzeit noch keinen täglichen SPNV bestellen will.
6. Die Bevölkerung im Korridor zwischen Bremen und Hamburg wird in den nächsten Jahren wachsen (www.wegweiserdemographie.de). Davon werden insbesondere die Städte und Gemeinden profitieren, die an der Schiene liegen und deren Neusiedlungen sich entlang dieser Bahnlinie entwickeln könnten. Ihre Attraktivität und ihr Wirtschaftspotenzial wird damit gestärkt.

Im Sinne dieser Argumentationen ist nun auch die hier vorgelegte Dokumentation der 3. Tagung zum Thema „Der Moorexpress verbindet Metropolregionen“ im Niels-Stensen-Haus

am 6. Oktober 2005 zu verstehen. Damit ist nicht die direkte Verbindung zwischen den Städten Bremen und Hamburg gemeint, sondern die Erschließung der Region zwischen diesen Zentren. Diese weist mit den Landkreisen Osterholz, Rotenburg und Stade Wachstumspotenziale auf, die nun auch noch durch die Ziel-1-Förderung verstärkt werden sollen.

Die Referenten gehen auf unterschiedliche Weise auf die Thematik ein. Sie gehen davon aus, dass der Moorexpress im Blick auf den Tourismus in diesen Regionen weiter an Bedeutung gewinnen wird. Heinz Mazur zeigt in Anlehnung an das Raumstrukturkonzept INTRA darüber hinaus Möglichkeiten auf, an die bisher noch gar nicht gedacht worden ist, z.B. Durchbindungen in den Süden von Bremen. Dr. Ralph Baumheier bestätigt aus Bremer Sicht ebenfalls, dass mit dem Moorexpress noch weitere touristische Entwicklungen möglich sind. Darauf bezieht sich auch der Osterholzer Landrat Dr. Jörg Mielke. Ferner hält er die Anbindung der Kreisstadt durch den ÖPNV für verbesserungsbedürftig und den Moorexpress in diesem Zusammenhang für ein attraktives Thema.

Dr. Wolfgang Konukiewitz
Burckhard Rehage

Lilienthal-Worphausen, November 2006

Wolfgang Konukiewitz

Einführung in die Tagung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Internet ist zum Thema Haller Willem folgende Geschichte nachzulesen:

„Der Haller Willem verbindet auf 57 km die beiden Großstädte Osnabrück und Bielefeld. Die entlang des Teutoburger Waldes verlaufende Strecke wurde als Nebenbahn zur Erschließung des ländlichen Raums konzipiert und im August 1886 eröffnet. Der Bau der Trasse stellte die Ingenieure durchaus vor Herausforderungen, sollte doch das Mittelgebirge in Höhe von Hilter/Hankenberge ohne teure Tunnelbauwerke überwunden werden. Große Höhenunterschiede auf kurzen Streckenabschnitten – Eisenbahner sprachen ehrfürchtig vom „Kleinen Brenner“ – sowie enge Kurvenradien sollten in späteren Jahren negative Auswirkungen haben.

Über Jahrzehnte blieb der Haller Willem zwischen Osnabrück und Bielefeld ein nahezu unverzichtbares Verkehrsmittel. Die Konkurrenz auf der Straße machte der Bahn jedoch spätestens seit Anfang der 60-er Jahre schwer zu schaffen. Investitionen in eine rationellere Betriebsabwicklung unterblieben – und mit der Technik aus dem 19. Jahrhundert hatte die Eisenbahn gegen Pkw und Lkw keine Chance. Insbesondere die bereits beschriebene schwierige Trassierung und viele nur durch Übersicht gesicherte Bahnübergänge verhinderten zeitgemäße Fahrzeiten. Obwohl die Deutsche Bundesbahn vermehrt lokbespannte Züge durch Triebwagen ersetzte, war das Ende nicht aufzuhalten; Fahrgast- und Gütermengen sanken. Jedoch nicht genug: Mitte der 70-er Jahre entschied die DB, sich von der Strecke Osnabrück – Bielefeld zu trennen. Um die letzten Fahrgäste aus den Zügen zu bekommen, wurden immer mehr Fahrten gestrichen und parallel Busse eingesetzt. Anfang der 80-er Jahre waren die Fahrgastzahlen schließlich so weit gesunken, dass in dem zur Bundesbahndirektion Hannover gehörenden Abschnitt Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde der Personenverkehr eingestellt werden konnte. Auf dem Reststück bis Bielefeld blieb der Verkehr zunächst erhalten, doch auch hier machte sich durch den Wegfall des Nordteils sehr bald ein Fahrgastrückgang bemerkbar.

Als Anfang der 90-er Jahre Pläne der damaligen Bundesbahn bekannt wurden, im niedersächsischen Teil des Haller Willem auch den Güterverkehr einzustellen und die Gleise dort abzureißen, wurden Kommunen und Bürger aktiv. Es gelang, den Abriss ebenso zu verhindern wie die drohende Einstellung des Personenverkehrs im ostwestfälischen Teil der Strecke. Die Initiative Haller Willem (bestehend aus dem VCD Verkehrsclub Deutschland,

dem Fahrgastverband PRO BAHN, der TRANSNET Gewerkschaft GdED, der GNU Gemeinschaft für Natur- und Umweltschutz im Kreis Gütersloh sowie zahlreichen Einzelpersonen) begann seit 1991 sich öffentlich für Erhalt, Modernisierung und Ausbau des Haller Willem einzusetzen. Meilenstein ihrer Arbeit war die Anerkennung ihres Konzeptes "Haller Willem – RegionalStationZukunft" als dezentrales Projekt zur Weltausstellung EXPO 2000. Es sah drei Bausteine vor:

1. die Modernisierung der Bahntechnik mit spurtstarken und komfortablen Fahrzeugen sowie neuen Gleis- und Signalanlagen;
2. die Erneuerung der Bahnhöfe sowie ihre Verlagerung oder Neueinrichtung an den Siedlungsschwerpunkten;
3. die Förderung der Lebensqualität durch die Ausweisung von Wohnbauflächen im direkten Umfeld der Bahnhöfe sowie Maßnahmen für Kunst und Tourismus entlang der Strecke.

Der Erfolg des vom Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) geförderten Projektes blieb nicht aus, denn die Fahrgastzahlen verdoppelten sich innerhalb kurzer Zeit. Dies veranlasste auch die niedersächsische Landesregierung, über die Reaktivierung ihres Streckenteils nachzudenken. Im Rahmen eines umfangreichen Gutachtens ermittelte daher die für den Schienennahverkehr zuständige Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), welche Bahnlinien generell aus volkswirtschaftlicher Sicht für eine Reaktivierung geeignet sind. Von weit über 50 Strecken aus dem gesamten Land kam nur eine einzige in Betracht: der Haller Willem.

Die Landesregierung entschied daher Ende 2000, den niedersächsischen Teil des Haller Willem nach gut 20-jähriger Unterbrechung wieder für den Schienennahverkehr in Betrieb zu nehmen.“

In einer gemeinsamen Presseinformation vom 16.09.2005 zum Thema „100-Tage Haller Willem“, ziehen Landesnahverkehrsgesellschaft und NordWestBahn folgende Bilanz: „Seit dem 12. Juni ist die NordWestBahn im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) auf dem wieder eröffneten Haller Willem zwischen Osnabrück und Dissen/Bad Rothenfelde unterwegs. Das ehrgeizige Reaktivierungsprojekt genießt nach wie vor großes öffentliches Interesse. Nach den ersten 100-Tagen ziehen Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen jetzt eine positive Bilanz. „Der Freizeitverkehr übertrifft bereits alle Erwartungen und nach den Sommerferien entscheiden sich immer mehr Schüler und Pendler für den Haller Willem“, freut sich LNVG-Bereichsleiter Klaus Weisbrich.“

Einiges ist an dieser Geschichte bemerkenswert.

1. Die Erschließung des ländlichen Raumes teilt diese Strecke ebenso wie die erschwerte Erstellung und die vielen ungesicherten Bahnübergänge mit der Strecke Bremen – Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – Stade. Und es gibt noch viel mehr Parallelen, wie sie sicher festgestellt haben.
2. Nun zur zweckbestimmten Legendenbildung: Das die Strecke Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde im Gutachten der LNVG die einzige Strecke sei, die für eine Reaktivierung in Frage komme, stimmt nicht. Im Gutachten der LNVG steht die Strecke Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde an vierter Stelle nach Rinteln – Stadthagen, Einbeck – Salzderhelden und Aurich – Abelitz.
Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck steht an 8. Stelle.
3. Die Reaktivierung der Strecke ist aufgrund eines politischen Beschlusses der Landesregierung erfolgt. Es war nicht so, dass die LNVG gesagt hat, eine Strecke können wir uns leisten und da nehmen wir die Ranghöchste.
4. Die Auswahl der Strecke hat wohl auch etwas damit zu tun, dass hier zwei Bundesländer beteiligt sind.

Weil dem so ist, werden wir als Arbeitsgemeinschaft Moorexpress mit unseren Bemühungen so lange weiter machen, bis wir den gleichen Erfolg wie die Initiative Haller Willem zu verzeichnen haben. Nach den Erfahrungen beim Haller Willem darf man nicht so schnell aufgeben und muss auf eine politische Entscheidung hinarbeiten.

Außerdem richtet sich unser Blick verstärkt auf Bremen als Unterstützer für unsere Bemühungen. Den Vertreter des Bremer Bausenators haben wir heute als Referenten bei uns und danken ihm dafür, dass er gekommen ist. Bürgermeister Dr. Scherf hat anlässlich des Torftages am 10. Juli diesen Jahres, als wir ihn von Bremen mit dem Moorexpress abgeholt haben, bereits seine Unterstützung zugesagt. Unser Landrat, den wir heute ebenso als Referenten bei uns haben, stützt auf Seiten des Landkreises unsere Bemühungen.

Herr Mazur aus Hannover sagt uns, wie der Moorexpress im Rahmen des Raumstrukturkonzeptes INTRA zu stehen kommt und Herr Nowack-Hertweck aus Karlsruhe zeigt uns, was dabei herauskommt. Der Vortrag soll uns motivieren, nicht aufzugeben.

Die Stadtbahn als Impulsgeber: Siedlungsentwicklung und Ausflugsverkehr am Beispiel Karlsruhe

Referat von Georg Nowak-Hertweck

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe

1992 wurde mit der 32 Kilometer langen Strecke Karlsruhe – Bretten die erste Zweisystem-Stadtbahn der Welt eröffnet. Hier gelang es zum ersten Mal, die bis dahin getrennten Systeme von Eisenbahn und Straßenbahn zu vereinen. Zusammengeführt werden mussten nicht nur die verschiedenen Stromsysteme, die Eisenbahn fährt mit 15 kV 16 2/3 Hz Wechselstrom und die Straßenbahn mit 750 V Gleichstrom, sondern auch die unterschiedlichen Betriebsordnungen. Im Eisenbahnbetrieb wird beispielsweise nach Signalen gefahren, während die Straßenbahn auf Sicht fährt. Hinzu kam das Problem unterschiedlicher Radprofile, das ein speziell für die Karlsruher Zweisystem-Stadtbahn entwickeltes Mischprofil erforderte.

Von den ersten 32 Kilometern ausgehend hat das Karlsruher Netz inzwischen eine Ausdehnung von über 500 Kilometern erreicht. In gleichem Maß stieg auch die Bekanntheit dieser Innovation. Vertreter zahlreicher Städte aus dem In- und Ausland haben sich in Karlsruhe vor Ort über die Vorteile des Zweisystembetriebs informiert. Einige Städte wie Saarbrücken und Kassel haben inzwischen eigene Netze eingerichtet, weitere planen fest die Einführung einer Zweisystem-Stadtbahn. Selbst in Fernost hat das „Karlsruher Modell“ inzwischen einen guten Ruf, nahezu wöchentlich können Delegationen aus den Ballungszentren Asiens in der Fächerstadt begrüßt werden.

Das nachfolgende Referat stellt in groben Zügen das „Karlsruher Modell“ vor. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf den Bereichen „Siedlungsentwicklung“ und „Naherholung“. Hier hat die Erschließung des Karlsruher Umlandes durch umsteigefreie Stadtbahnverbindungen starke Akzente gesetzt. Es wird einerseits aufgezeigt, wie sehr die Kommunen im Umland von direkten Verbindungen profitieren und wie andererseits der Tagestourismus zunehmend die neuen Verkehrsverbindungen entdeckt.

Ausgangslage und Entwicklung

Neue ÖPNV-Potenziale lassen sich nur aus Autobesitzern gewinnen. Die Zahl der Captives sinkt. Bei Autofahrer ist die Akzeptanz der Schiene wesentlich höher als straßengebundener ÖPNV. Während mehr als 40 Prozent der Autofahrer nach Untersuchungen im Raum Karlsruhe bereit sind, auf eine Stadtbahn umzusteigen, würden nur weniger als fünf Prozent aller Nutzer auf einen Bus umsteigen. Da man zudem mit dem Auto ohne Umsteigen vom Start- zum Zielpunkt gelangt, ist die Schaffung umsteigefreier Verbindungen besonders wichtig. Bei der Planung solcher Verbindungen sollte vor allem die Überlegung im Zentrum stehen, wie man aus der Region umsteigefrei in die Innenstadt gelangen kann. Die Stadtbahn auf Eisenbahngleisen vereint hierbei zwei wesentliche Vorteile: In der Region ist sie schnell als Eisenbahn auf eigenem Gleiskörper unterwegs, in der Stadt kann sie flexibel die Gleise vorhandener Straßenbahnnetze nutzen. Die bestehende Schieneninfrastruktur wird somit durch die Verknüpfung von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken optimal genutzt.

Auf den Eisenbahnstrecken bietet die Stadtbahn dank ihrer hohen Beschleunigung und ihrer kurzen Bremswege die Möglichkeit, ohne Fahrzeitverluste zusätzliche Haltepunkte zu bauen und damit weitere Siedlungsgebiete an die Bahn anzubinden. Auf der Pilotstrecke Karlsruhe – Bretten-Gölshausen konnte beispielsweise die Zahl der Haltepunkte mehr als verdoppelt werden, ohne dass die Fahrzeiten verlängert wurden. Ein weiteres herausragendes Beispiel sind die beiden Gaggenauer Stadtteile Hörden und Ottenau auf der Murgtalbahn. Hier lag zu Bundesbahnzeiten ein gemeinsamer Haltepunkt Hörden-Ottenau an einer ungünstigen Stelle zwischen den beiden Siedlungskernen. Mit Umstellung der Murgtalbahn wurde dieser wenig frequentierte Haltepunkt aufgegeben zu Gunsten zweier inzwischen wesentlich besser genutzte Haltepunkten direkt in den Zentren der Stadtteile. Dieter Ludwig, langjähriger Geschäftsführer der AVG und Erfinder des Karlsruher Modells, beschrieb die Vorgehensweise so: „Man muss die Bahn zu den Menschen bringen und nicht die Menschen zur Bahn“.

Fahrpläne mit festen Taktzeiten sorgen für leichte Merkbarkeit, dies beseitigt eines der großen Zugangshindernisse („Bevor ich mit der Bahn fahre, muss ich ja erst einmal umständlich den

Fahrplan studieren“...). Der Takt sollte – wenngleich etwas ausgedünnt – bis in die Nachtstunden verlängert werden, damit auch der Freizeitverkehr (Kino, Theater etc.) adäquate Reisemöglichkeiten nutzen kann. Die modernen Zweisystemwagen mit ihren bequem Polstersitzen und den großzügigen Fensterflächen vermitteln den Reisenden ein neues Fahrgefühl, auch hiermit kann man das Umsteigen attraktiver machen. Ein zielgruppenorientiertes Marketing mit maßgeschneiderten Tarifen für nahezu alle Altersgruppen begleitet idealerweise die Einführung des neuen Nahverkehrsangebots.

Aufschwung durch Stadtbahn – das Beispiel Bretten

Das gut 30 Kilometer nordöstlich von Karlsruhe gelegene Mittelstädtchen Bretten liegt ein wenig abseits der großen Verkehrswege. Es verfügt über keinen direkten Autobahnanschluss und die beiden in Bretten kreuzenden Eisenbahnlinien besaßen für den Personenverkehr Anfang der 90er Jahre lediglich noch lokale Bedeutung. Seit Eröffnung der DB-Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart diente die alte Hauptbahn über Bretten vorrangig dem Güterverkehr, für die Kraichgaubahn Karlsruhe – Heilbronn wurden sogar schon Stilllegungspläne geschmiedet.

Nicht nur die Eisenbahnen befanden sich in der Krise, auch die Wirtschaftsstruktur von Bretten hatte schwere Rückschläge erlitten. Bedingt durch einen Absatzrückgang bei den als „weiße Ware“ bekannten Haushaltsgeräten musste der Firma MALAG als größter Arbeitgeber Konkurs anmelden. Der Konkurrent Neff wurde von Bosch-Siemens übernommen und durch Rationalisierungsmaßnahmen deutlich verkleinert. Hierdurch stieg die Arbeitslosenquote in Bretten auf über 20 Prozent. Gleichzeitig verödeten große Industrieflächen in Bahn- und Citynähe.

In diese Situation traf der Beschluss, die Linie Karlsruhe – Bretten als Pilotstrecke für die Zweisystem-Stadtbahn auszubauen. Da wie gesagt die Kraichgaubahn nach jahrzehntelangem Niedergang am Rand der Stilllegung stand, konnte hier ohne große Behinderung für den Fernverkehr ein neues Nahverkehrsmittel zum Einsatz kommen. Gleichzeitig besaß die von nur noch knapp 2.000 Reisenden pro Tag genutzte Verbindung ein großes Potenzial. Zielgruppen waren und sind Auspendler ins Oberzentrum Karlsruhe (Berufstätige und Studenten), Einpendler aus den umliegenden Gemeinden ins Mittelzentrum Bretten

(Berufstätige, Schüler), Einkaufs- und Freizeitverkehr ins Oberzentrum Karlsruhe sowie Tourismus und Naherholung ins Mittelzentrum Bretten.

Da die Stadtbahn mit insgesamt acht Haltepunkten das Gebiet der Stadt Bretten wesentlich besser erschließt als die beiden ursprünglich vorhandenen DB-Stationen und auch der Takt erheblich verdichtet wurde, stiegen die Fahrgastzahlen sehr stark an. Unmittelbar nach Inbetriebnahme der Stadtbahn wurden schon viermal so viele Fahrgäste registriert. Bis heute haben sich die Fahrgastzahlen verachtfacht, von 1991 bis 2005 stiegen die Fahrgastzahlen zwischen Karlsruhe und Bretten von rund 2.000 auf 16.000 Reisende pro Tag. 80 Prozent aller Fahrgäste haben Start und Ziel entlang der Stadtbahn und müssen nicht (mehr) umsteigen. Nach einer Untersuchung des Karlsruher Verkehrsverbunds haben 42 % aller Stadtbahnfahrgäste zuvor den ÖPNV benutzt, 40 % fuhren mit dem Auto, 12 % führten ihre Fahrten gar nicht durch (z.B. Freizeitverkehr am Abend mangels Angebot), der Rest verteilt sich Fahrrad, Fußgänger u.ä.

Für den Wohnstandort Bretten bedeutete die Stadtbahn eine klare Orientierung an der Bahn als Entwicklungsachse. In der Kernstadt startete ein Nachverdichtungs- und Baulückenprogramm, gleichzeitig entstand direkt an der Stadtbahn ein Neubaugebiet für 2.000 Bewohner mit eigenem Haltepunkt Bretten-Kupferhölde. Damit das Neubaugebiet zügig besiedelt wird, gingen die Eigentümer eine Bauverpflichtung ein. Nicht zuletzt dank der guten ÖPNV-Anbindung stieg die Einwohnerzahl Brettens von 23.800 im Jahr 1988 auf aktuell 28.000, der Zuwachs betrug in diesem Zeitraum 17,6 Prozent. Im Gefolge der großen Nachfrage stiegen die Grundstückspreise an: In der Kernstadt von Bretten zahlte man 1988 für einen Quadratmeter Bauland durchschnittlich 160,- Euro, heute sind es 230,- Euro. Noch größer ist der Zuwachs in den von der Stadtbahn erschlossenen Stadtteilen Gölshausen (von 70,- auf 140,- Euro/m²) und Bauerbach (von 40,- auf 120,- Euro/m²). Der öffentliche Nahverkehr betreibt somit aktive Wertschöpfung.

Positiv entwickelten sich im Untersuchungszeitraum auch weitere Kennzahlen der Stadt Bretten:

	1988	2004
Arbeitsplätze	8.600	11.00
Arbeitslosenquote	20%	7%

Schülerzahlen an weiterführenden Schulen	1.450	2.790
Steueraufkommen	13.7 Mio. Euro	24.9 Mio. Euro
- davon Gewerbesteuer	4.8 Mio. Euro	14.1 Mio. Euro

Ähnliche Entwicklungen werden auch an anderen Stadtbahn-Entwicklungsachsen registriert. So stieg beispielsweise entlang der Hardtbahn (S1) die Einwohnerzahl der Gemeinde Eggenstein-Leopoldshafen von 1986 bis 2004 um 18,9 Prozent (12.780 auf 15.200 Einwohner). Noch größer war der Zuwachs in Linkenheim-Hochstetten, dem Endpunkt der S1. Hier nahm die Einwohnerzahl von 1966 bis 2003 um 23 Prozent zu (9.440 auf 11.640 Einwohner). In ähnlichen Dimensionen bewegen sich die Grundstückspreise entlang der Hardtbahn. Sie stiegen von durchschnittlich 100,- Euro/m² im Jahr 1980 auf derzeit 350,- Euro/m².

Ausflugsverkehr und Naherholung

Der zweite Teil des Vortrags beschäftigt sich mit Naherholung und Freizeitverkehr. Im Mittelpunkt stehen hier die beiden Stadtbahnlinien durch das Murgtal von Rastatt nach Freudenstadt (S41) und durch das Enztal von Pforzheim nach Bad Wildbad (S6). Beide Täler sind reich an Sehenswürdigkeiten, Ausflugs- und Wandermöglichkeiten. Für den Ausflugsverkehr mit dem ÖPNV spielten das Murg- und Enztal aufgrund der unzureichenden Verbindungen bis Ende der 90er Jahre aber eher eine untergeordnete Rolle.

Murgtalbahn

59 Jahre Bauzeit für 58 Kilometer Strecke – mit diesem zweifelhaften „Rekord“ kann die Murgtalbahn von Rastatt nach Freudenstadt aufwarten. Bedingt durch die zähen Verhandlungen zwischen Baden und Württemberg über den Bau einer grenzüberschreitenden

Linie mussten Teile des Murgtals lange auf ihren Anschluss an den „Weltverkehr“ warten. Erst 1928 rollte der erste durchgehende Zug auf dieser Linie, die mit Recht in die Liste der bekannten Gebirgsbahnen aufgenommen wurde. Tunnels und Brücken, spektakuläre Streckenführung an steilen Felswänden entlang und als Krönung eine Steilrampe hinauf nach Freudenstadt sind die Kennzeichen der Murgtalbahn. In der Anfangszeit mussten sogar auf der Steilstrecke zwischen Baiersbronn und Freudenstadt Zahnradloks eingesetzt werden, um die Züge über den Berg zu bringen.

Obwohl die Murgtalbahn noch bis in die 90er Jahre durchgehende Zugverbindungen ins Ruhrgebiet, nach Frankfurt und sogar nach Hamburg aufwies, schwebten jahrzehntelang dunkle Wolken über der Strecke. Die Deutsche Bundesbahn stellte Überlegungen an, den Personenverkehr auf die Straße zu verlagern.

In dieser Situation nahte die endgültige Rettung in Gestalt der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft. Das Unternehmen pachtete nicht nur die gesamte Linie, gleichzeitig wurde die Murgtalbahn elektrifiziert und zur Stadtbahn ausgebaut. Am 14. Juni 2002 ging der erste Abschnitt zwischen Rastatt und Forbach-Raumünzach in Betrieb, seit Dezember 2004 fahren die Stadtbahnen bis hinauf in die über 700 Meter hoch gelegene Kreisstadt Freudenstadt. Seither bieten die modernen Stadtbahnwagen direkte Verbindungen in die Karlsruher Innenstadt. Zusätzliche Haltepunkte erschließen die Siedlungen besser und bieten außerdem neue Ausflugsmöglichkeiten, wie beispielsweise der wieder eröffnete Bahnhof Raumünzach in der Nähe der Schwarzenbachtalsperre. Mit Eröffnung des Stadtbahnbetriebs wurde auch das Zugangebot auf der Bahn fast verdoppelt. Bis nach Mitternacht gibt es nun täglich Verbindungen durch das Tal, tagsüber fahren die Züge zweimal pro Stunde. Alle zwei Stunden ergänzen schnelle Eilzüge zum Karlsruher Hauptbahnhof die Stadtbahnen. Dadurch wird die Fahrt von Freudenstadt nach Karlsruhe rund 20 Minuten schneller. Auch die kleineren Orte und Stadtteile rechts und links des Schienenstrangs erhielten besseren Anschluss durch Buslinien im Taktverkehr. Ein besonderes Augenmerk richteten die Verkehrsplaner hier auf den Freizeitverkehr. Alle wichtigen, teilweise sogar neu geschaffenen Linien fahren auch am Wochenende mindestens im Zwei-Stunden-Takt; die Fahrpläne sind auf die Stadtbahn abgestimmt. Als besonderes Highlight bietet die AVG zusammen mit den Ulmer Eisenbahnfreunden seit einigen Jahren im Sommer regelmäßige Dampfzugfahrten auf der Murgtalbahn an. Außerdem werden an Sonn- und Feiertagen die Bistro-Abteile in den Stadtbahnwagen bewirtschaftet.

Die Murgtalbahn war die erste Stadtbahnlinie, deren Eröffnung vom Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) mit einer besonderen Marketingkampagne für den Freizeitverkehr begleitet wurde. Großflächige Citylight-Plakate mit typischen Murgtalmotiven wurden schon vor dem Eröffnungstermin an den Straßenbahnhaltestellen im Karlsruher Stadtgebiet ausgehängt. Gemeinsam mit den Touristikern erstellte der KVV eine Ausflugsbroschüre, die in Kurzform 33 interessante Ziele aus Natur und Kultur vorstellt. Diese Broschüre war so erfolgreich, dass innerhalb eines Jahres drei Auflagen gedruckt werden mussten. Auf einer eigens eingerichteten Homepage www.murgtalbahn.de spielt das Thema Freizeit und Ausflug ebenfalls eine wichtige Rolle. Das Angebot wird komplettiert durch geführte Wanderungen, die der Schwarzwaldverein in Kooperation mit dem KVV anbietet. Für Stadtbahn-Fahrgäste sind diese Wanderungen kostenlos. Während der Schwarzwaldverein die ehrenamtlichen Wanderführer stellt, übernimmt der KVV die Werbung und die Herausgabe des Programmheftes.

Alle diese Aktivitäten sorgten dafür, dass die Fahrgastzahlen auf der Murgtalbahn deutlich anstiegen. Nutzen zu Zeiten des DB-Dieselbetriebs durchschnittlich 2.700 Fahrgäste pro Tag die Züge, so registriert die AVG derzeit im Schnitt 11.000 Stadtbahn-Fahrgäste.

Enztalbahn

Ähnlich gestaltete sich die Situation im Enztal. Auf der Strecke zwischen Pforzheim und Bad Wildbad rollten schon 1869 die ersten Züge, damit ist die Enztalbahn eine der ältesten Linien im Nordschwarzwald. Allerdings wurde diese Strecke nicht vornehmlich zur Erschließung des Tales gebaut, sondern um den württembergischen Badeort Wildbad besser an das wachsende Eisenbahnnetz anzubinden. So rollten denn auch zu Zeiten der württembergischen Monarchie zahlreiche Sonderzüge mit gekrönten Häuptern nach Wildbad, das als württembergisches Pendant zum mondänen Baden-Baden aufgewertet werden sollte. Aus dieser Glanzzeit sind nicht nur in den Kuranlagen von Bad Wildbad zahlreiche Baudenkmäler erhalten, auch der Bahnhof des Staatsbades erinnert in seinen Dimensionen an die einstige Bedeutung des Bäderverkehrs. Bis vor wenigen Jahren noch bot die Deutsche Bundesbahn Kurswagenverbindungen aus Norddeutschland und dem Ruhrgebiet an. Wie so viele

Nebenbahnen drohte auch die Enztalbahn ein Opfer der Rationalisierung zu werden, ehe die AVG diese Linie mit dem Ziel pachtete, einen modernen elektrischen Stadtbahnbetrieb einzurichten.

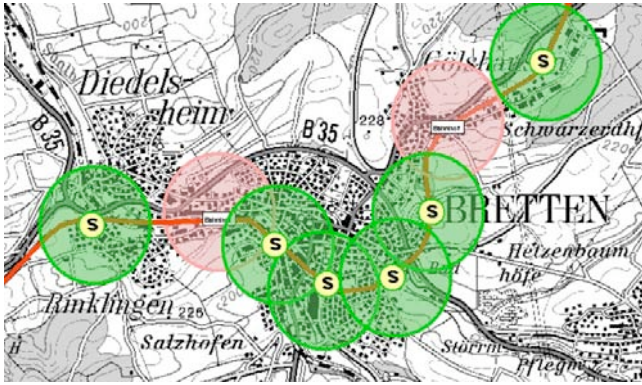
Bis am 14. Dezember 2002 die erste Stadtbahn von Pforzheim nach Bad Wildbad rollen konnte, musste jedoch die gesamte Strecke mit großem Aufwand saniert und umgebaut werden. Außerdem entstanden einige neue Haltepunkte, die interessante Ausflugsgebiete erschließen, so etwa das malerische Eyachtal, an dessen Eingang der neue Haltepunkt „Eyachbrücke“ liegt. Auch vom neuen Haltepunkt „Neuenbürg Freibad“ verkürzt sich der Weg zum dortigen Besucherbergwerk. Diese Route kann man ideal mit einem Spaziergang zum Schloss verknüpfen, wo das Regionalmuseum einen Abstecher wert ist.

Während die ersten Stadtbahnzüge noch am Bahnhof Bad Wildbad endeten, liefen im Sommer 2003 die Bauarbeiten in der Wildbader Innenstadt auf Hochtouren. Am 4. Oktober 2003 begann schließlich ein neues Zeitalter für die Enztalbahn. Seit diesem Tag geht es vom Bahnhof weiter in die Innenstadt von Bad Wildbad, so dass der knapp einen Kilometer lange Fußweg vom Bahnhof zu den Kureinrichtungen mit dem bekannten „Palais Thermal“ und weiteren attraktiven Zielen wie der Sommerbergbahn und dem Kurpark nun entfällt. Doch damit nicht genug. Dank der S 6 gibt es wieder regelmäßige Direktverbindungen von Karlsruhe und Bietigheim-Bissingen nach Bad Wildbad.

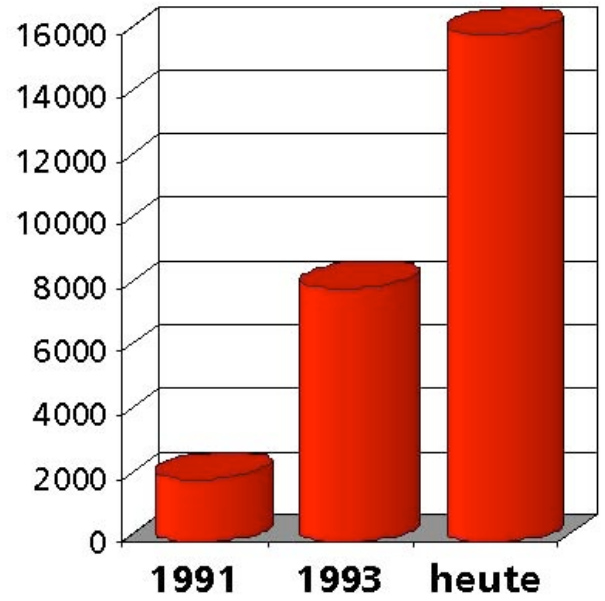
Damit die Ausflügler außerhalb des Karlsruher Verkehrsverbunds liegende Ziele wie Freudenstadt und Bad Wildbad ohne Nachlösen erreichen können, rief der KVV mit vier angrenzenden Verkehrsverbünde die gemeinsame Tageskarte „RegioX“ ins Leben. Für derzeit 18,- Euro können bis zu fünf gemeinsam reisende Fahrgäste 24 Stunden lang das Schienen- und Busnetz im Nordschwarzwald und in der Südpfalz erkunden. Für Einzelreise gibt es dieses Ticket zum Preis von 11,- Euro. Auf der Basis der „RegioX“ bietet der KVV sogar ein Kombiticket mit dem „Palais Thermal“ in Bad Wildbad an und wer bei der Sommerbergbahn seine Stadtbahnfahrkarte vorlegt, wird kostenlos mit der Standseilbahn auf den Wildbader Hausberg transportiert. Auch im Enztal wurde zur Stadtbahneinführung eine kostenlose Broschüre mit Ausflugstipps aufgelegt. Darüber hinaus druckte eine örtliche Gastronomen-Initiative Flyer für Stadtbahnkunden, die in den teilnehmenden Lokalen bei Vorlage ihrer Fahrkarte Ermäßigungen erhalten.

Nach Eröffnung der Stadtbahn ins Enztal wurde für die S6 eine detaillierte Fahrgast-Analyse durchgeführt. Diese Analyse zufolge stieg das Fahrgastaufkommen vor allem am Wochenende überproportional an. Während an Werktagen die Zahlen um 155,8 % wuchsen (von 1.290 auf 3.300 Fahrgäste), beträgt die Zunahme an Samstagen 335,2 % (540 auf 2.350 Fahrgäste) und an Sonntagen 327,3 % (550 auf 2.110 Fahrgäste). Den höchsten Anteil an Wochenendfahrgästen hat mit 1.710 Reisenden aufgrund ihrer Attraktivität naturgemäß die Kurstadt Bad Wildbad aber auch die Unterwegsbahnhöfe profitieren im Ausflugsverkehr erheblich von der Stadtbahn. So nutzen beispielsweise an Wochenenden im Schnitt 120 Reisende pro Tag den Haltepunkt Eyachbrücke. Da im Einzugsbereich dieses Haltepunkts maximal 20 Personen leben, handelt es sich bei den Ein- und Aussteigern zum größten Teil um Ausflügler.

Am Beispiel der Murgtal- und der Enztalbahn lässt sich damit ablesen, dass das Konzept von AVG und KVV zur Verlagerung des Ausflugsverkehrs auf die Schiene aufgegangen ist. Dabei handelt es sich um echte Neukunden, denn die Fahrgastzahlen auf den bisherigen „klassischen“ Ausflugsrouten in den Kraichgau oder ins Albtal blieben stabil oder wuchsen gleichzeitig um bis zu 20 Prozent.



Haltestellen in Bretten

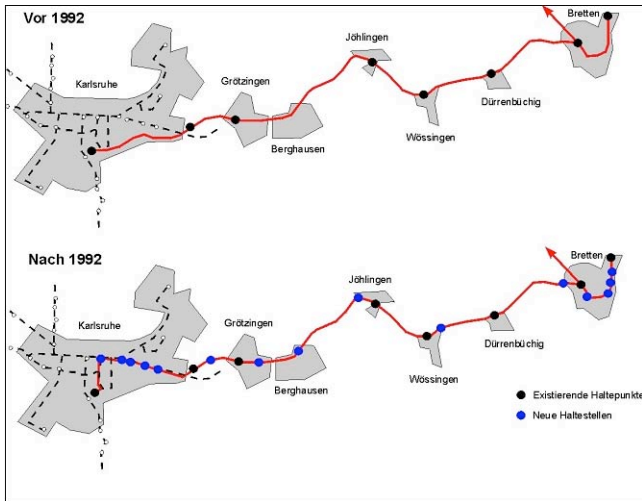


Fahrgastzahlen Bretten

➤ Entwicklung der Grundstückspreise (Hardtbahn)



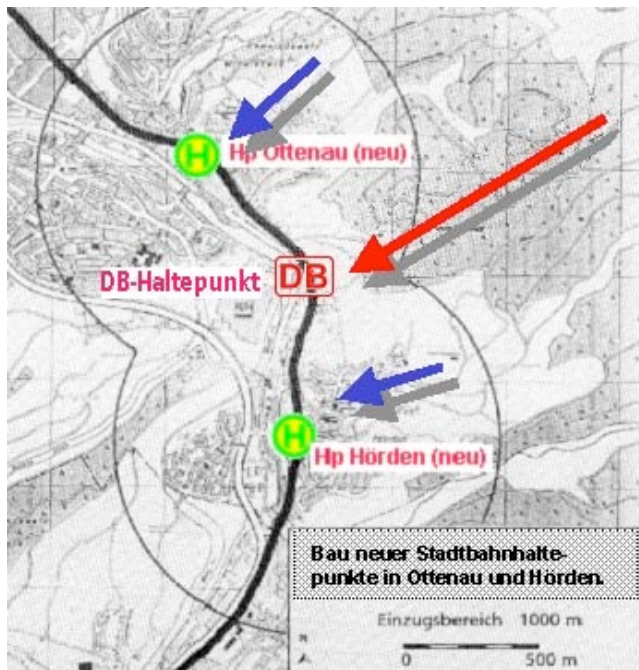
Stadtbahnnetz



Stadtbahn Bretten



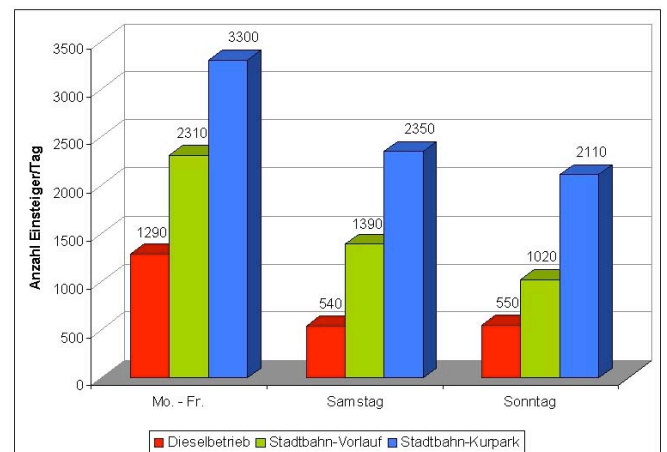
Grundstückspreise



Hörden - Ottenau



Verkehrsmittelwahl



Fahrgastentwicklung Enztal

VC Deutschland

„Der Moorexpress verbindet Metropolregionen Die Entwicklung von Siedlungsstrukturen und Tourismus im Land zwischen Elbe und Weser“

Studientag am 06.12.2005 im Niels-Stensen-Haus

Vortrag von Dipl.-Ing. Heinz Mazur (Planungsgemeinschaft Walter Theine, Hannover):

„Verkehrsplanung zwischen den Metropolregionen Bremen und Hamburg: Zur Rolle des Moorexpresses in Zusammenhang mit den Überlegungen des Raumstrukturkonzeptes INTRA“

Verfasser

Das Gutachten mit dem sperrigen Titel „INTRA -Interkommunales Raumstrukturkonzept“ haben wir nicht alleine gemacht. Für die Verkehrsplanung sind wir zuständig, weil wir seit Jahren im Bremer Raum tätig sind und diesen gut kennen. Obwohl ein hannoversches Büro, haben wir sehr starke Wurzeln im Bremer Umland, die uns vermehrt auch in die Stadt Bremen hineingeführt haben. Unser Büro hat von daher eine sehr umfassende Kenntnis des gesamten Umlandes von Bremen. Es lag daher nahe, dass wir als Partner in dem Gutachten zum „Interkommunalen Raumstrukturkonzept“ der Region Bremen, welches von der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen–Niedersachsen und vom Kommunalverbund gemeinsam herausgegeben wurde, tätig wurden. Wir sind aber nicht nur bei INTRA tätig gewesen, sondern ich werde Ihnen auch darüber berichten, was aus planerischer Sicht seitdem weiter passiert ist und wie die Ideen von INTRA in weiteren konkreteren Plänen fortgesetzt werden. Noch ganz kurz zu den anderen Verfassern: Wir haben dieses Raumstrukturkonzept zusammen erarbeitet mit dem Büro Baumgart (BPW) aus Bremen, die den stadtplanerischen Part gemacht haben, einer Landschaftsplanerin (Landschaft & Plan, Frau Borgmann-Voss) aus Hamburg, und einer prozessualen Begleitung (Raum + Prozess, Frau Kotzke) aus Hamburg und der GfK Prisma, Hamburg, die den Einzelhandel untersucht. Wir versuchen, ein gemeinsames Verständnis von einem Raum zu etablieren, der das große Problem hat, dass er von einer stolzen alten Hansestadt Bremen und einem „Umzu“ mit einer Reihe von Gemeinden im „Speckgürtel“ geprägt ist. Dieser Raum hat mit seiner Positionierung zu anderen großen Räumen (Region Hannover, auch zur Metropolregion Hamburg) nicht immer die „besten Karten“. Und dieser Raum hat in Bezug auf die Finanzausstattung ,dadurch dass der Bremer Haushalt hoch defizitär ist, natürlich seine besondere Problematik. Und INTRA ist der Versuch, Verständnis für den Gesamttraum „Bremen und umzu“ zu wecken. Für jemanden, der aus Hannover kommt, ist das eine völlig normale „Sache“. Wir haben mit der Region Hannover, welche vor ein paar Jahren als Nachfolgeorganisation des Zweckverbands Großraum Hannover gegründet wurde, eine regionale Kompetenz mit verschiedensten Aufgaben. So z.B. beim Nahverkehr, der zentral gesteuert wird und Qualitätsstandards aufweist, die für den

Bremer Raum so weit am Horizont sind wie das vorgenannte Beispiel aus Karlsruhe. Wir haben einen Stundentakt in die Region hinaus, den Sie hier in Bremen noch nicht finden. Wir haben eine lange Reihe von Bedienungsstandards in Hannover (z.B. im Abendverkehr) u.a. deswegen, weil wir eine lange Tradition bei den Zuständigkeiten haben. Der Interessenausgleich über die unterschiedlichen Planungsziele und die Durchsetzung werden mit der Regionskonferenz über die Stadtgrenzen hinaus gesteuert. Allerdings ist das möglicherweise auch sehr einfach, weil wir in Hannover mit der Region zusammen in einem Bundesland liegen.

Der INTRA-Raum

Die Abbildung 1 zeigt den Raum, der im Rahmen des INTRA-Raumstrukturkonzeptes bearbeitet wurde. Die Grenzen des Raumes sind bedingt durch die kommunalen Grenzen von Mitgliedskommunen. Der Raum bildet daher nicht die kompletten traditionellen Entwicklungsachsen ab, die sich zwischen Bremen und dem Umland entwickelt haben. Gerade das verkehrliche Grundnetz dieses Raumes, welches die Abbildung 1 auch zeigt, verdeutlicht, dass die Grenzen bezogen auf die Verkehrsströme teilweise willkürlich gesetzt sind. Dessen ungeachtet bilden A 1 und A 27 sowie die Bundes- und Landesstraßen radial von Bremen weg das Grundnetz für den Straßenverkehr. Dieses wird ergänzt um die Schienenverkehrswege, die – und das ist eine Besonderheit dieses Raumes – nicht immer der Siedlungsentwicklung folgen.

Aufgaben von INTRA

Die Aufgabe war herauszufinden, welche Stärken und Schwächen es in diesem Raum gibt und herauszufinden, welche Planungsleitideen entwickelt werden können und darüber Konsens zu erzielen. D.h. also, einen Interessenausgleich auf „raumplanerischer Ebene“ zu suchen, der – bestimmte Ziele der Entwicklung benennt, – und dafür sorgt, dass diese Ziele und diese Entwicklung dann auch angepackt werden können mit Hilfe einer Vielzahl von einzuleitenden Maßnahmen.

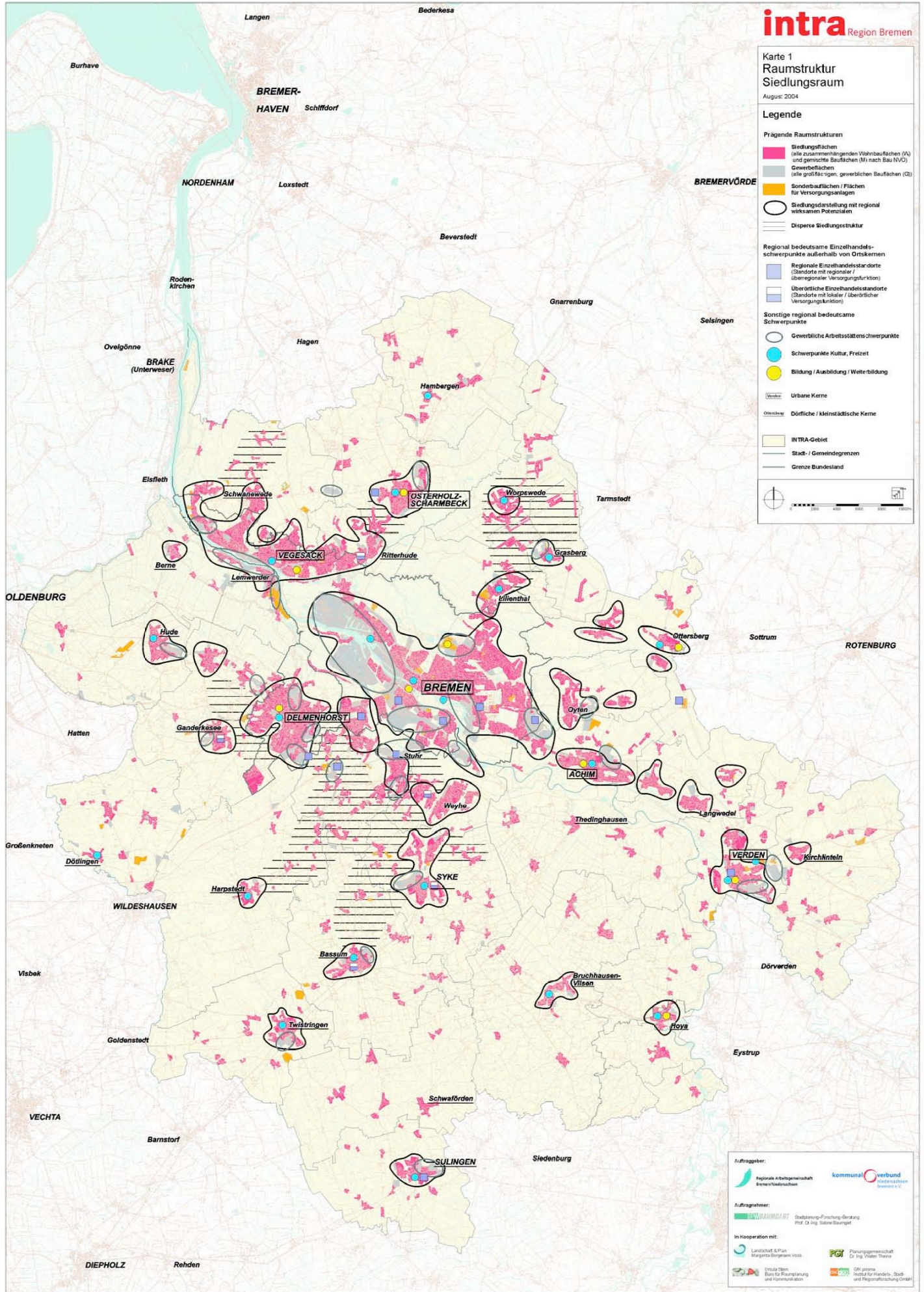
Im Rückblick ist die kommunale Ebene – d.h. deren Beteiligung – mit einer ganzen Reihe vielfältiger Probleme verbunden, die zu unterschiedlichen Identifikationen der Kommunen mit dem durch INTRA angestoßenen Prozess führten. Es sind aber nicht nur die Vielfalt der Kommunen und deren unterschiedlich intensive Beteiligungen, auch der Sachstand bei den Baulasträgern der für die Infrastruktur zuständigen Behörden ist unterschiedlich und kann am Beispiel der Verkehrswege verdeutlicht werden.

**Karte 1
Raumstruktur
Siedlungsraum**

August 2004

Legende

- Prägende Raumstrukturen**
- Siedlungsflächen (alle zusammenhängenden Wohnbauflächen (A) und gemischte Bauflächen (M) nach Bau NVO)
 - Gewerbeflächen (alle großflächigen, gewerblichen Bauflächen (G))
 - Sonderbauflächen / Flächen für Versorgungsanlagen
 - Siedlungsdarstellung mit regional wirksamen Potenzialen
 - Disperse Siedlungsstruktur
- Regional bedeutsame Einzelhandels-schwerpunkte außerhalb von Ortskernen**
- Regionale Einzelhandelsstandorte (Standorte mit regionaler / überregionaler Versorgungsfunktion)
 - Überörtliche Einzelhandelsstandorte (Standorte mit lokaler / überörtlicher Versorgungsfunktion)
- Sonstige regional bedeutsame Schwerpunkte**
- Gewerbliche Arbeitsstandortschwerpunkte
 - Schwerpunkte Kultur, Freizeit
 - Bildung / Ausbildung / Weiterbildung
- Urbane Kerne**
- Urbane Kerne
 - Dörfliche / kleinstädtische Kerne
- INTRA-Gebiet**
- INTRA-Gebiet
 - Stadt- / Gemeindegrenzen
 - Grenze Bundesland
- Skala**
- 0 2000 4000 6000 8000 10000



Auftraggeber:

Regionale Arbeitsgemeinschaft
Bremens/Verdenregion

kommunalverbund
Bremens/Verdenregion

Auftragnehmer:

LANDSCHAFT & PLANUNGSGEMEINSCHAFT
STADTSTRUKTUR-RESEARCH & CONSULTING

In Kooperation mit:

Landschaft & Planungsregion Bremen/Verden

intra-stadt
Büro für Raumplanung und Kommunikation

PGI
Planungsgemeinschaft Dr. Ing. Volker Thieme

GR-primus
Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung Ostert

Der Raum ist dadurch geprägt, dass es eine Reihe von Verkehrsinfrastruktur-Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehr gibt, die planerisch abgeschlossen kurz vor der Realisierung stehen (siehe Abb.3) :

- die dritte Spur der BAB A 27 (als wir angefangen haben, gab es diese noch nicht),
- die A 1 Richtung Hamburg, die ja auch ausgebaut werden soll um eine dritte Spur,
- die A 281, deren zweiter Bauabschnitt im Prinzip am Laufen ist (mit den ungeklärten Fragen der Anbindung an Niedersachsen auf der Delmenhorster und Stuhrer Seite),
- die Anbindung der B 212, die ebenfalls im Ausbauprogramm steht.

Die Schieneninfrastruktur wird nicht so optimistisch eingeschätzt. Raumbedeutsame Verkehrswege sind nicht nur Straßen, sondern auch Wege des ÖPNV und SPNV, z.B. gibt es Schienenachsen (vgl. Abb. 2) wie:

- Oldenburg – Bremen,
- Bremen – Hannover,
- Bremen – Osnabrück,
- Bremen – Delmenhorst – Wildeshausen – Vechta,
- Bremen – Bremerhaven,
- Bremen – Rotenburg – Hamburg.

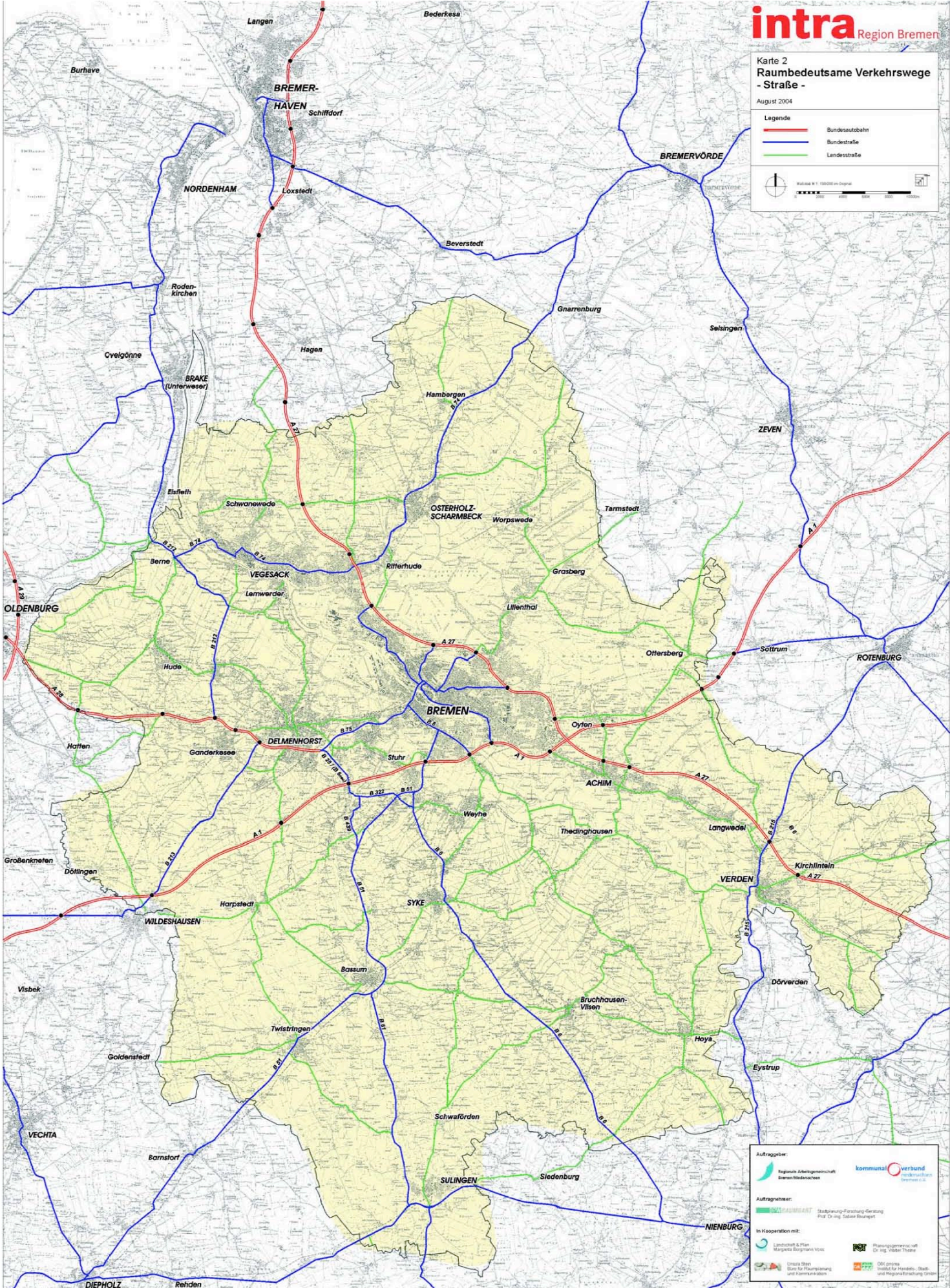
**Karte 2
Raumbedeutsame Verkehrswege
- Straße -**

August 2004

Legende

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße

Maßstab 1 : 1.000.000 (Digital)



Auftraggeber:
Regionale Arbeitsgemeinschaft
Bremen-Niederrhein

Auftragnehmer:
GWS-BRANDERT Stadtplanung-Forschung-Beratung
Prof. Dr.-Ing. Sabine Brandert

In Kooperation mit:

- Landschaft & Plan
Margareta Borgmann Völs
- Christa Stein
Büro für Raumplanung
und Kommunikation
- kommu**al** **verbund**
für Bremen und
Niederrhein e.V.
- PEB
Planungsgemeinschaft
Dr.-Ing. Walter Theune
- Öff. private
Initiative für Arbeits-, Stadt-
und Regionalplanung GmbH

Vom Beginn des INTRA-Prozesses an und auch während des INTRA-Prozesses ist auf die Bedeutung eines gleichwertigen Schienenverkehr-Infrastrukturausbaues hingewiesen worden. Allerdings war die Frage des Systementscheids weiterhin ungeklärt. Erst deutlich später ist der Systementscheid für die S-Bahn und neue Fahrzeuge gefallen. Somit hatten wir zum Zeitpunkt der Bearbeitung das Problem, diesen Entscheidungen einerseits hinterherzulaufen und andererseits auch mit zu beeinflussen. Aufgrund des länderübergreifenden Schienengeschäftes gibt es dabei besondere Probleme. So hat die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) die Hoheit für die niedersächsischen Strecken, allerdings sind die Bremer vielfach mit der streckenbezogenen Netzentwicklung ihrer S-Bahn-Achsen beauftragt. Letztendlich ist es aber den Kunden egal, ob das Angebot vertakteter Regionalverkehr heißt, S-Bahn-Verkehr oder sonst wie, ob es sich um niedersächsische oder bremische Zuständigkeiten handelt. Heute ist vereinbart, dass es einen neuen Standard gibt. Man weiß aber im Prinzip auch, dass dieser Standard bspw. in Richtung Bremerhaven wegen des finanziellen Aufwands nur sehr langfristig herstellbar ist. Und das betrifft vor allem den Nordosten – also den Raum, in dem der Moorexpress verkehrt. In Hambergen oder weiter nördlich gibt es Bahnhöfe, deren Infrastrukturausstattung ungefähr Weltkriegsstandard haben. Dort überquert man die Gleise ohne Gleisquerung und die Signalanlagen sind veraltet. Das heißt, es gibt zunächst einen immensen technischen Nachholbedarf, als Voraussetzung für das, was wir heute dann gerne als Standard wollen. Jeder weiß, dass auf dieser Strecke Züge ausfallen, weil die Technik nicht funktioniert. Und die technische Infrastruktur auf diesen Strecken führt zumindest in dem Moment, wo es um Fördermittel geht, zu Konflikten. Soll Nahverkehr in nennenswertem Maße verbessert werden, ist immer erst die Schientechnik instandzusetzen. Dies soll ja im Jahr 2009 begonnen werden. Aber finanzielle Mittel des Landes für den Nahverkehr sind nicht für die technische Infrastruktur im Netz anzusetzen. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen versucht also, ihre Mittel für den Ausbau des ÖPNV auf eine Verbesserung des ÖPNV abzustellen und weniger auf eine Verbesserung des Netzes der DB. Und da gibt es Abgrenzungsschwierigkeiten.

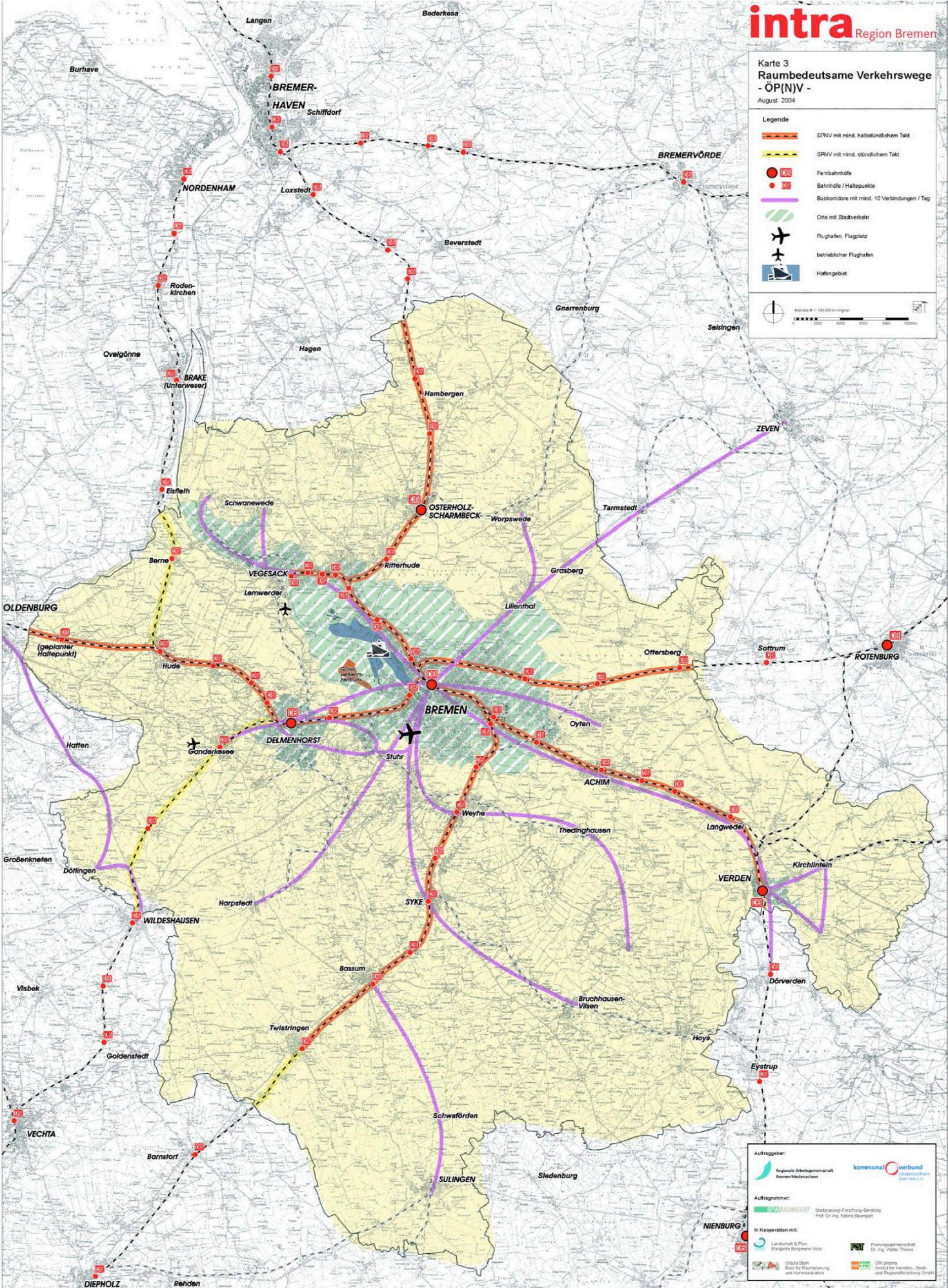
**Karte 3
Raumbedeutsame Verkehrswege
- ÖP(N)V -**

August 2004

Legende

-  S/NV mit mind. halbstündlichem Takt
-  SPNV mit mind. stündlichem Takt
-  Fernbahnhöfe
-  Bahnhöfe / Haltepunkte
-  Buskorsidore mit mind. 10 Verbindungen / Tag
-  Orte mit Stadtverkehr
-  Flughafen, Flugplatz
-  betrieblicher Flughafen
-  Hafengebiet

Maßstab 1 : 100.000 im Original

Auftraggeber:

-  Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen-Niederrhein
-  kommunalverbund

Auftragnehmer:

-  SPV RAUMGART
- Stadtplanung-Forschung-Beratung Prof. Dr.-Ing. Sabine Baumgart

In Kooperation mit:

-  Landschaft & Plan
Margareta Borgmann-Vöts
-  Umland Ober
Büro für Raumplanung
und Kommunikation
-  Planungsgemeinschaft
Dr.-Ing. Walter Thoma
-  GfL propra
Institut für Raum-, Stadt-
und Regionalplanung GmbH

Stärken und Schwächen

INTRA führte eine Stärken- und Schwächenanalyse durch und bewertete dabei die Erschließungsqualität des ÖPNV. In Abbildung 3 sind dargestellt:

- Schienenverkehr mit mindestens Halbstundenanbindung bzw. Stundentakt,
- Busse mit mindestens 10 Verbindungen am Tag (im Wesentlichen auch heute noch so fahrend).

D.h. es gibt in dem gesamten Raum, in dem auch der Moorexpress verkehrt, nennenswerten ÖPNV entlang der DB-Strecke Bremerhaven und entlang der teilweise als Straßenbahn vorgesehenen Strecke nach Lilienthal und weiter bis Zeven (mit dem Schnellbus) oder bis Worpswede. Was als ÖPNV derzeit „in das Moor hineinfährt“, zeigt schon auf den ersten Blick im Vergleich zum Gesamtraum eine große „Maschenweite“ als Indiz dafür, welches Fahrgastaufkommen dort heute erschlossen werden kann.

Man hat also eindeutig ein räumliches siedlungsstrukturelles Ungleichgewicht in diesem Raum. Den dünne Norden, den dünne, nassen Nordosten und das stärker besiedelte Umland Richtung Delmenhorst, die Achse Richtung Oldenburg und die Achse Richtung Verden. Das zeigt auch die Abbildung der Siedlungsstruktur (s. Abb. 4). Zusammenhängende Besiedlungsachsen führen nach (bzw. über) Worpswede, Ritterhude, Vegesack – also die Bremer Nordschiene – wir nennen das immer die „Banane“ – und in die Region Unterweser. Dann Bremen mit den ganzen „anklebenden“ Gemeinden Stuhr, Weyhe, etc., die hier natürlich auch ein großes Verkehrspotenzial bedeuten, das Ganze dann bis Hude und dann eigentlich schon bis an die Grenze zu Oldenburg. Der INTRA-Raum hat historische Entwicklungsachsen, die sich an der Weser orientieren. Die Weser ist insbesondere im nördlichen Bereich eine ganz krasse Zäsur. Es gibt nur die Fähren und mittlerweile noch den neuen Wesertunnel. Auch heute ist es noch normal, dass jemand, der auf dieser Seite des Flusses steht, mit der anderen Seite wenig zu tun hat. Also, die Verflechtung über die Weser hinaus ist historisch gering. Bezogen auf den gesamten INTRA-Raum zeigen sich in der Verkehrsinfrastruktur nachfolgende Stärken und Schwächen:

Stärken

- ein dichtes Gerüst der Verkehrsinfrastruktur für eine ausreichende Vernetzung der INTRA-bezogenen und INTRA-übergreifenden Verkehre
- zahlreich vorhandene Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern
- vorhandene Potenziale für die Reaktivierung von Schienenstrecken bzw. Bahnhöfen und Haltepunkten

Schwächen

- keine störungsfreie Nutzung infolge punktueller Engpässe trotz hoher Qualität des Verkehrsnetzes
- Weser bedingt (streckenweise) räumliche Zäsur
- verbesserungsbedürftige Radverkehrssituation
- fehlende hochwassersichere Weserquerungen der L 156 bei Thedinghausen / Achim (für Binnenverknüpfung des Südraumes positiv, aber Gefahr des Schleichverkehrs) und Verden – Blender (L 203)
- verbesserungsbedürftiger ÖPNV in den Räumen zwischen den Zugstrecken
- An der Schienenstrecke Bremen – Hamburg außerhalb Bremens, da hier die Bahnhöfe teilweise abseits der Hauptsiedlungsbereiche liegen (z.B. Oyten).

INTRA hat natürlich auch die anderen Stärken und Schwächen des Raumes bewertet. Die Stärken sind natürlich: Bremen gilt als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort mit regionalem und überregionalem Profil. Bremen ist eine Marke – ganz sicher. Aber Bremen möchte eigentlich eine noch größere Marke weltweit sein, als sie es vielleicht in der Tat ist. Wir haben in Bremen Abwanderungen vieler Unternehmen an die Peripherie. Wir haben Strukturschwächen die ausstrahlen auf den INTRA-Raum. Und es fehlen regionale Steuerungsmechanismen, die diese Schwächen durch Schwerpunktentwicklung auszugleichen vermögen. Man erinnere hier an Diskussionen z.B. um den Spacepark. D.h. hier gibt es möglicherweise eine Reihe von Mißständen, die eben auch von in der fehlenden Koordinierung auf der Gesamtebene begründet sind.

Im Hinblick auf die zukunftsfähige Entwicklung der Wirtschaft und von Arbeitsstättenstandorten weist die Region folgende Stärken und Schwächen auf:

Stärken

- Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte mit regionaler und überregionaler Bedeutung,
- Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsstandorte in integrierten Lagen mit hohen stadträumlichen Qualitäten,
- Hohe Lagegunst durch gute überregionale Erschließung
- Umfangreiche Aus- und Weiterbildungsangebote
- Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen
- Potenziale der Kultur-, Freizeit- und Tourismuswirtschaft
- Profilierung und Kopplungsprozesse in der Landwirtschaft

Schwächen

- Abwanderung ansässiger Unternehmen aus den Siedlungskernen an die Peripherie
- teilräumliche sozioökonomische Strukturschwächen
- nicht integrierte Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte
- fehlende regionale Steuerungsmechanismen für Gewerbeansiedlungen

Natur- und Freiraum

Stärken:

- vielfältige und abwechslungsreiche Landschaftsräume; unterschiedliche Landschaften mit intensiver Verflechtung in alle vier Himmelsrichtungen, nach Nordwesten die offene, weite, unverbauete Landschaft der Marsch, nach Nordosten das Moor, nach Südosten die Flusslandschaft und nach Südwesten die Geest mit Bewaldung
- hoher Anteil zusammenhängender, unzerschnittener Landschaftsräume
- wertvolle Biotopstrukturen in hoher Dichte und Verbund mit teilweise überregionaler Bedeutung
- qualitativ hochwertige Landschaftsbilder
- Erarbeitung eines gemeinsamen Kompensationskonzeptes als Orientierungsrahmen für die Region Bremen – Niedersachsen
- Günstiges Verhältnis zwischen Urbanität und Freiraum und gute Verbindungen zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Natur
- Optimale Standortfaktoren für die Entwicklung von Naherholung und Tourismus in der Region unter Berücksichtigung der guten Landschafts- und Biotopqualitäten
- Flusslandschaft mit Kombinationen von Radfahren, Reiten, Wandern und Wasserwandern
- Kulturhistorische Besonderheiten wie bspw. die Zisterzienser-Klosteranlage in Hude, Stift Bassum und Die Höge

Schwächen:

- Zersiedelung der Landschaft
- In weiten Teilen eingeschränkte Zugänglichkeit des Weserufers
- Verbesserungsbedürftige räumliche und organisatorische Kopplungen von wasser- und

fahrradbezogenen Angeboten sowie Wandermöglichkeiten

- Vermittlung der außerordentlichen Landschaftsqualitäten nach Außen

Die Weser – Sie alle kennen den Weserradweg, aber auch das Teufelsmoor und Worpswede – ist ein ganz wesentlicher Bestandteil der Stärken bei Netz und Freiraum, fast noch stärker als auf der anderen Seite Hasbruch oder die Wildeshauser Geest.

Im Hinblick auf die zukunftsfähige Entwicklung der vorhandenen Wohn- und Versorgungsangebote weist die Region folgende Stärken und Schwächen auf:

Stärken:

- Regionaltypische Siedlungsformen wie das Bremer Haus als städtisches Reihenhaus,
- Hoher Anteil Wohneigentum durch quantitativ und qualitativ breites Angebotsspektrum,
- Bevölkerungspotenziale für die schienengestützte Siedlungsentwicklung entlang bestehender SPNV-Bänder – vor allem nach Bremerhaven, Verden, Oldenburg und Syke,
- Hoher Einpendlerüberschuss der Stadt Verden (über 5.000)

Schwächen:

- Teilräumlicher Bevölkerungsrückgang und negative Bevölkerungsprognosen führen langfristig zu einer unzureichenden Auslastung der vorhandenen Infrastruktur
- Partielle Strukturschwächen der Zentren und Kerne
- Teilräumlich defizitäre Einzelhandelsversorgung im ländlichen Raum wie Dötlingen
- Ansätze disperser Siedlungsentwicklung im engeren Verflechtungsraum von Bremen, in Schwanewede und Lilienthal, Stuhr und Weyhe bis nach Syke
- Überformung historischer Siedlungsstrukturen wie z.B. in Grasberg
- Hohe Auspendlerraten im Gebiet des Landkreises Osterholz, im Raum Harpstedt und Dötlingen sowie im Raum Verden

Bezüglich der Wohn- und Versorgungsangebote hat man in diesem Gutachten teilräumliche Bevölkerungsrückgänge feststellen müssen. Aber es ist nicht genau bekannt wie sich der Raum entwickelt. Einwohnerzuwächse wie im Karlsruher Raum bekommen wir in der prognostischen Entwicklung im INTRA-Raum nicht. Wir haben im Wesentlichen Zugewinne durch Wanderungsbewegungen. Da gibt es einige Bereiche im INTRA-Raum, die stärker gewinnen werden und die auch von anderen was wegholen werden. Bremen wird nicht darunter leiden wollen, was natürlich dann auch wieder dazu führt, dass Bremen als eigenes Bundesland eigene

Entwicklungsziele dagegen setzt.

Wir hatten schon immer diese typische Bremer Siedlungs- oder Bremer „Umzu-Siedlungs“-Entwicklung – sehr disperse Strukturen. Ich sage das immer so bildlich: Wer die B 6 nach Syke fährt – da ist eigentlich immer Haus neben Haus und alles sehr dispers besiedelt. Also keine klaren Ortschaften.

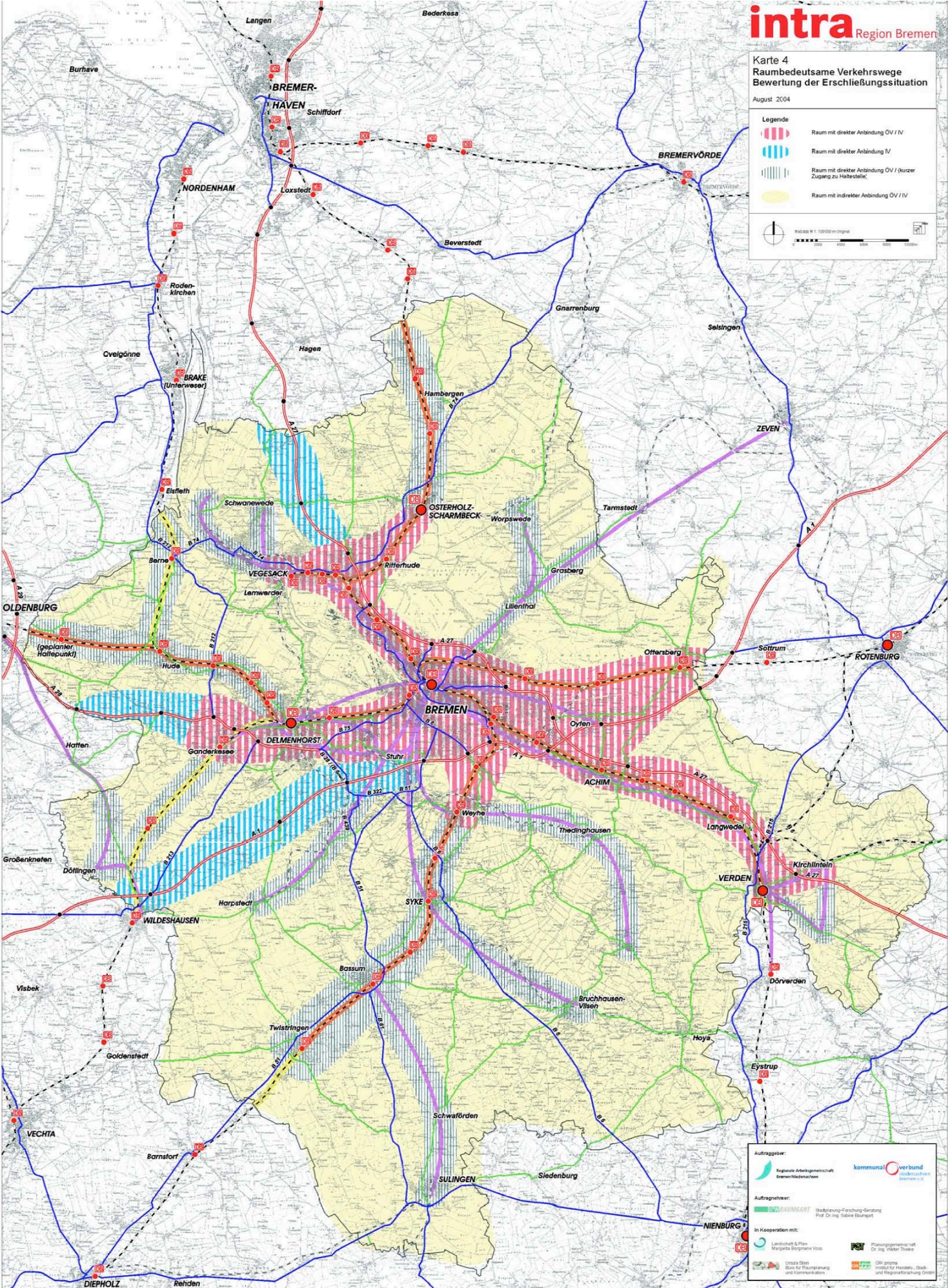
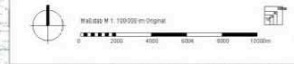
Erschließungssituation im INTRA-Raum

Die Siedlungsentwicklung im Raum bringt verkehrlich – im Sinne des ÖPNV als erschließbares Band – keine nennenswerten Verkehrsleistungen oder Verkehrsnachfragen. Das ist für den Gesamttraum typisch. In der verkehrlichen Entwicklung sind diese Räume dann natürlich besonders schwer zu greifen. Die unterschiedliche Lage wichtiger Arbeitsplätze innerhalb von Bremen, die sehr langen Wege bspw. zum Hauptbahnhof nach Bremen-Nord bzw. die dazwischen liegenden Bereiche wie Industriehäfen etc., aber auch die wenig dichte Siedlungsstruktur geben kaum Rückhalt für massive leistungsfähige, bandgebundene Verkehrsmittel. Wir haben eine Reihe von starken Pendlerbeziehungen, die auf den klassischen Verkehrsachsen liegen, nur eben nicht immer nach Bremen-Mitte gehen. D.h., sie sind nicht schienenaffin. Wie ist also die Verkehrsqualität des Raumes (s. Abbildung 4)?

Karte 4
Raumbedeutsame Verkehrswege
Bewertung der Erschließungssituation

August 2004

- Legende**
-  Raum mit direkter Anbindung ÖV / IV
 -  Raum mit direkter Anbindung IV
 -  Raum mit direkter Anbindung ÖV / (kurzer Zugang zu Haltestelle)
 -  Raum mit indirekter Anbindung ÖV / IV



Auftraggeber:

-  Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen-Niederrhein
-  kommunalverband
Bremenscher
Landkreis

Auftragsgeber:

-  GVB GARDING
Stadtplanung-Forschung-Beratung
Prof. Dr.-Ing. Sabine Baumgart

In Kooperation mit:

-  Landschaft & Plan
Margareta Borgmann-Voss
-  Ustra Oben
Büro für Planung und Kommunikation
-  P&T
Planungsgesellschaft
Dr. Ing. Walter Thies
-  G&P
G&P
Institut für Assistenten-, Stadt- und Regionalplanung GmbH

Alle in Abb.4 schraffierten Räume haben einen relativ guten Zugriff auf ÖV wie IV in kurzen Wegen zu Hauptverkehrsstraßen, Hauptschienenachsen, also Achsen, in denen wirklich ein nennenswertes Busangebot oder Schienenangebot vorhanden ist. Es gibt natürlich weitere Räume, die eine gute Straßenanbindung haben. Der Raum hat Stärken und Schwächen, die sich als Ausgangsbewertung in dem INTRA-Bericht präsentieren:

- Dichtes Gerüst der Verkehrsstruktur mit Autobahn,
- Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern an verschiedenen Punkten,
- Kurze Wegen vom Flughafen zur Bahn. Raumprägend sind also Wasser, Autobahn, Güterverkehrszentrum und es gibt eine ganze Reihe reaktivierbare Schienenstrecken bzw. Haltepunkte. Als Hauptschwäche gilt: Mangelhafter Ausbau des bedürftigern ÖPNVs in den Räumen zwischen den Achsen. Wenn man mit dem Bus mal irgendwo rausfahren will (auch abends), bspw. in einem Raum wie Ritterhude: Da sollte man stündlich mit dem Bus wegkommen. Die Verknüpfung zu Re-gionalexpress-Strecken ins weitere Umland ist schlecht. Zwischen den Schienenstrecken liegen die Hauptprobleme.

Das spricht sicherlich prinzipiell für Angebote wie den Moorexpress, weil er zwischen den Schienenstrecken liegt. Der heutige Standard der Schiene wird schon als vergleichsweise gut durch die Kommunen bewertet, obwohl wir als Verkehrsplaner da durchaus eine andere Meinung haben. So ist eine Schwäche, dass gerade die Strecke Bremen – Hamburg, also die Verbindungsachse zur Metropolregion mit ihrer Streckenführung nicht unbedingt da liegt, wo die Einwohner wohnen. Die Strecke müsste eigentlich verschoben werden, um z.B. in Oyten einen neuen Haltepunkt zu eröffnen. Oder das Beispiel Ottersberg: Ottersberg-Bahnhof ist nicht Ottersberg. Wer sich in Ottersberg zum Bahnhof begibt, der wird sich überlegen, - falls er nicht direkt zum Bremer Hbf will -ob er dann nicht lieber gleich mit dem Auto seine Bremer Ziele ansteuert. Und das ist das Dilemma des eingeschränkten Zugangs zum Öffentlichen Personennahverkehr an manchen Orten.

Das Siedlungsstrukturkonzept als Leitbild

Man könnte es vielleicht so beschreiben: Wir finden hier einen Raum, der eine sehr hohe Planungskompetenz -und auch eine Fülle von Planungskompetenz in der Stadt Bremen aufweist, dem viele Umlandgemeinden fachplanerisch begegnen können. Das stellt man immer wieder fest. Wir haben zusätzlich mit der Bundeslandgrenze hier natürlich einen besonders starken Widerstand in bestimmten Prozessen, der „geknackt“ werden muss, um gemeinsam Verbesserungen zu suchen. Deshalb wurde aus der Stärken- und Schwächenanalyse ein Siedlungsstrukturkonzept entwickelt, und zwar in zwei Schritten. Es gibt ein Leitbild (s. Abbildung 5),

Und es gibt ein **detaillierteres Raumstrukturkonzept** (s. Abbildung 6), welches die wesentlichen Leitideen auf raumplanerischer Ebene aufgreift.

Das Leitbild der **achsenorientierten Siedlungsentwicklung** (s. Abbildung 5) steht im Vordergrund aller Überlegungen. Im Rahmen des Abstimmungsprozesses sind jedoch eine Reihe von ergänzenden Fragestellungen hinzugekommen.

Das Raumstrukturkonzept, welches die Siedlungsflächen, schützenswerten Freiraumflächen und die verschiedenen Bahnlinien mitsamt der Entwicklung usw. enthält, zeigt, wie die Grenze der Hansestadt Bremen mit dem Umland verschwimmt. Es geht nicht mehr nur um das Land Bremen in den planerischen Köpfen. Sondern es ist ein Raum, der sich gemeinsam dieser Problematik stellen muss: -den Verkehr abzuwickeln (unser Schwerpunkt bei diesem Vortrag), -aber auch die Siedlungsentwicklung zu strukturieren.

Wenn man den Raum betrachtet, dann ist die Bandstruktur von Bremen plötzlich entscheidend. Dann sieht man, dass die Weser – zwar heute nicht mehr so eine Barriere – raumprägend ist. Bandartige Strukturen (wie an einer Perlenkette) sollen nicht zusammenwachsen. Eine Bandstadtstruktur würde die regionalen Besonderheiten vollständig zerstören. Die vorhandenen Wachstumspotenziale sowie die Steuerung der Wanderung soll in einem sinnvollen Siedlungsgefüge entlang der Verkehrsbänder des Schienenverkehrs angegliedert werden. Den Nachteil einer solchen gezielten Entwicklung haben die Achsenzwischenräume. Das Leitbild bezieht da klar Stellung: Siedlungsachsen mit Entwicklung und Priorität für den Ausbau bestimmter ÖPNV-/SPNV-Strecken (zus. Stadtbahnverlängerung, Nutzung des Potenzial des Schienenverkehrs). Auf die vorhandenen Strukturen zu setzen aus dem Wissen heraus, dass nur so eine sehr kostenaufwändige Infrastruktur vorgehalten werden kann. Eine Schienenstrecke mit ihrer technischen Infrastruktur ist heute so kostenaufwändig, dass sie deswegen gut genutzt werden sollte. Und als ein „Potenzial“ für eine solche Strecke taucht der „Moorexpress“ auf .

INTRA vergisst neben den Bändern entlang der Schiene nicht die Bereiche abseits der Schienenachsen und regt an, vorhandene Schienenanlagen zur Raumschließung zu überprüfen (Osterholz – Worpswede – Bremervörde Syke – Bruchhausen-Vilsen – Hoya – Eystrup -Stuhr, Weyhe, Thedinghausen). Die Wiederinbetriebnahme von Strecken und Haltepunkten kann aber nur wirtschaftlich umgesetzt und gefördert werden.

Verkehrliche Ziele umfassen weiterhin:

- Orientierung des regionalen Busverkehrs auf Haltepunkte des SPNV,
- Ausbau von Schnellbusverkehren,
- Qualitätsstandards und Verknüpfungsstandards aufstellen. Wie gesagt, der Takt bis 2 Uhr nachts (jemand hatte so schön gesagt, „... in Bremen gibt es das Musikfest, aber bei dem Musikfest hat man dann schon Probleme, mit dem ÖPNV da wieder wegzukommen.“) in einige Orte. Diese Probleme sollte man lösen.

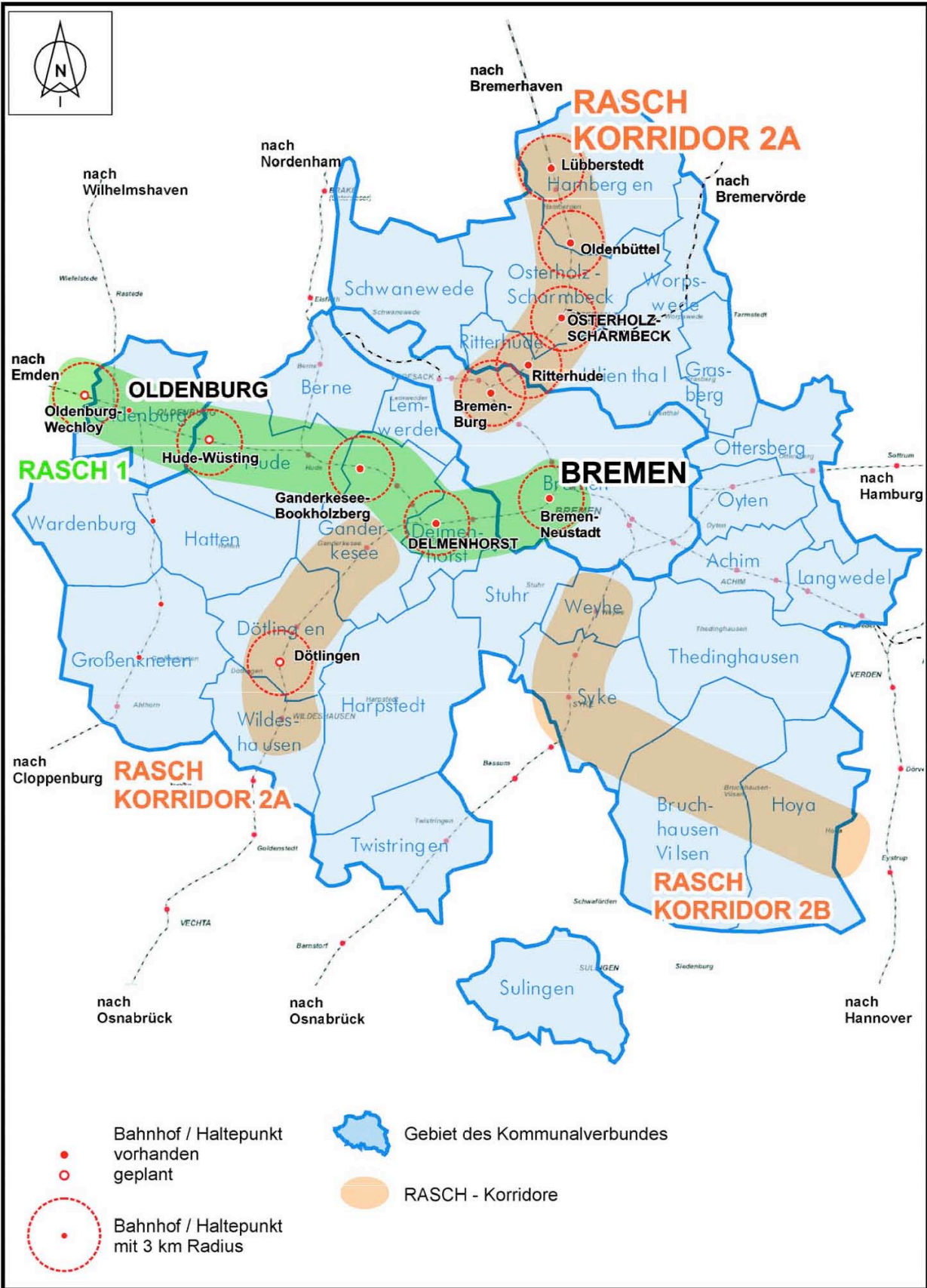
Schlüsselprojekte

INTRA will letztendlich Schlüsselprojekte, die vorbildhaft umgesetzt werden sollen, fördern. Das können Prozesse zur Raumorganisation sein - vielleicht gibt es dann mal eine Organisation wie die Region Hannover. Schlüsselprojekte sollen exemplarisch entwickelt werden, um im Rahmen des INTRA einzelne dieser typischen Konfliktpunkte im Raum abzuhandeln:

- regionale Zentrumsinitiativen, d.h. Stärken der kleineren und mittleren Ortskerne entwickeln (z.B. Erhalt des Einzelhandels der Ortsmittelpunkte).
- RASCH („Ran an die Schiene“) greift die leitbildartigen Ideen, die an diesem Raumstrukturkonzept verwirklicht werden können, intensiv auf. „Ran an die Schiene“ ist als Modellprojekt an zwei Korridoren durchgeführt worden (s. Abbildung 7), aber auch die Potenziale von Schienennebenstrecken wurden untersucht.

Zu Schlüsselprojekten können aber auch gehören: Moderationen bei regional bedeutsamen interkommunalen Verkehrsproblemen und die Entwicklung teilräumlicher Verkehrskonzepte : Wenn man bspw. die Diskussion über die Stadtbahnverlängerung nach Lilienthal verfolgte, während wir mitten im INTRA-Prozess waren, wurde klar, wie unterschiedlich Auffassungen sein können und wie wenige Dialoge sachlich geführt werden. Somit ist es wichtig, dass man Moderationsverfahren entwickelt und pflegt, um einen Konsens zu erzielen.

Der Raum, in dem wir heute tagen, besitzt schützenswerten Naturraum. Die Folge sind abgegrenzte Siedlungsschwerpunkte und damit auch eine leicht gebremste Siedlungsentwicklung im Vergleich zu einigen anderen Bereichen des INTRA-Raumes. Die Empfehlung, ortsangepasste und vorsichtige Siedlungsentwicklung zu betreiben und in Lilienthal mit der Verlängerung der Straßenbahn einen Meilenstein zu setzen, ist daher fast eine zwangsläufige Folge.



P 1440rasch2/allgemeinePläne/1-1 Raschkorridore.cdr
7-02-05

SCHIENENGESTÜTZTE
SIEDLUNGSENTWICKLUNG
RASCH - KORRIDOR 2A

RASCH-KORRIDORE

RASCH 1

Die Aussagen des Leitbildes sollen in Schlüsselprojekten mit Leben gefüllt werden. RASCH („Ran an die Schiene“) verfügt über zwei verschiedene Projektreihen. Die sogenannte „Ran-an-die-Schiene Phase –1“ war ein Forschungsvorhaben, welches auch durch INTRA initiiert und in Zusammenhang mit INTRA untersucht hat:

–Welche Potenziale hat man an Schienensträngen in der Siedlungsentwicklung?

–Wie können denn überhaupt Leute auf die Schiene gebracht werden?. Wir haben vorhin gehört, sie sollen vom Auto umsteigen -das ist ja auch der Anspruch von „Ran-an-die-Schiene“-also nicht nur der, neue Häuser zu bauen, deren Bewohner dann möglichst alle über die Schiene irgendwohin fahren, sondern auch die bereits vorhandenen Bewohner der Häuser in Ganderkesee, Hude, Wüstring, usw. vom Auto auf die Schiene zurückzubringen.

Diesem RASCH-1-Prozess ist zwischenzeitlich ein RASCH-2-Projekt gefolgt, welches auch den Moor-Express-Korridor umfasst. Er gehört zum RASCH-2a-Korridor, der entlang der Nordwestbahn, die ja als sehr erfolgreiche Wiedereröffnung der Schiene gilt, sich mit der Situation in der Gemeinde Dötlingen-Aschenstedt sowie dem Haltepunkt Wildeshausen und der Situation entlang der Haltepunkte von Bremen-Burg bis Lübberstadt befasst.

D.h. es gibt mittlerweile ausgehend von den Leitsätzen und Leitzielen von INTRA Überlegungen, die in der kommunalen Planung weitergeführt und umgesetzt werden.

Schwerpunkt des RASCH-1 Planungsprozesses war die Entwicklung des sog. **Bahnhofsbezogenen Rahmenplans**, in dem alle Faktoren der siedlungsstrukturellen und sonstigen Entwicklung einer Gemeinde in Bezug auf Auswirkungen und positive Effekte auf die Schienenutzung des jeweils zugehörigen Bahnhofs- oder Haltepunktes dargelegt wurden (s. Abbildung 8). Der Bahnhofsbezogene Rahmenplan ist somit Ideengeber, „Anfasser“ und Prozesssteuerer und zeigt die den Umfang der Fragestellungen auf.

DER BAHNHOFSBEOZUGENE RAHMENPLAN . . .



Abb. 8: Merkmale des Bahnhofsbezogenen Rahmenplans

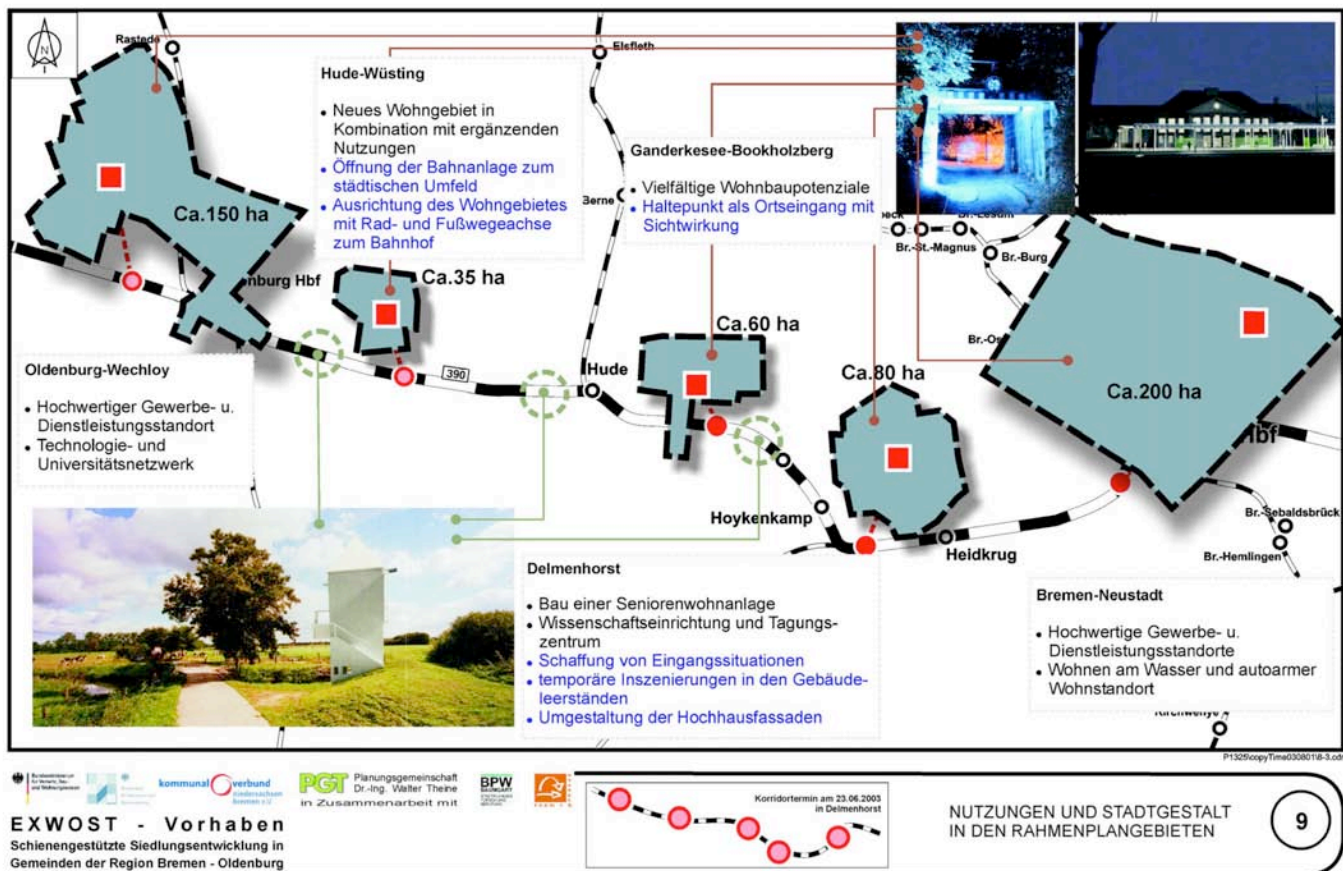
Herausgekommen sind somit aus INTRA offenbar doch ganz praktische Dinge, die das aufgreifen, was bereits 1990 gemacht wurde. Denn es gab schon damals in diesem Raum, der keinen kommunalen Verbund hat, ein „ÖPNV-orientiertes Siedlungsstrukturkonzept“, in dem genau dieses Ziel, Siedlungsentwicklung mit der ÖPNV-Erschließung zu kombinieren, schwerpunktmäßig untersucht wurde.

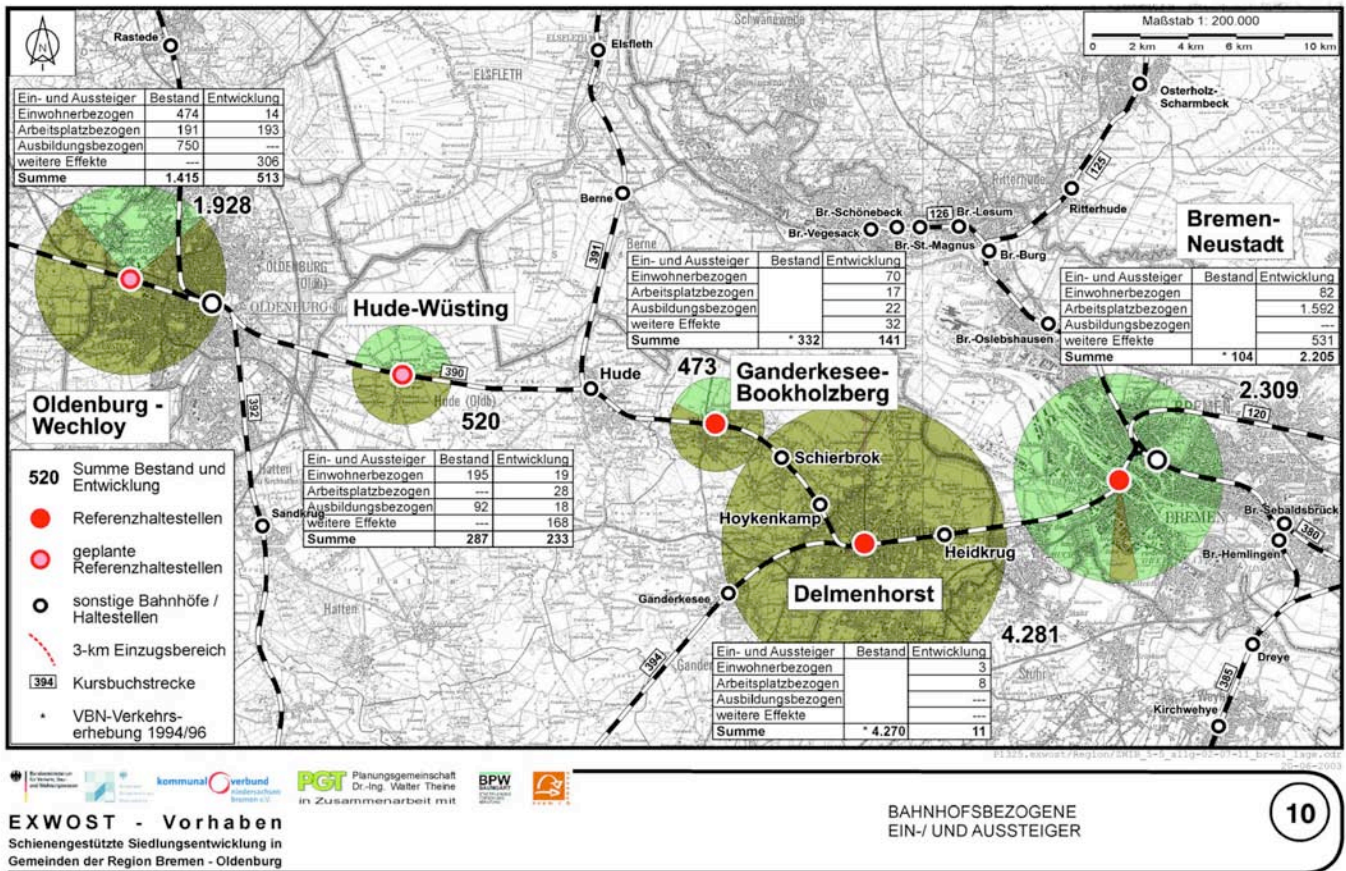
Schon damals wurden Lilienthal, Ritterhude und die Räume des Moorexpresses mit Worswede, aber eben auch der Raum RASCH 1 mit Wüstring, Hude und Oldenburg, welcher als besonders geeignet für die Siedlungsentwicklung im Rahmen der Bandachsenstruktur angesehen wurde, betrachtet.

Im RASCH-1-Korridor steht eine ganze Reihe von Zielen und Maßnahmen auf der Agenda: Man versucht die Ost-West-Achse der Wissenschaft und Bildung mit den Universitäten Oldenburg und Bremen, der Hochschule Bremen usw. mit verschiedenen Angeboten mit weiteren Haltepunkten wie Delmenhorst, Ganderkesee und Hude-Wüstring zu verknüpfen somit sollen neben dem Alltagsverkehr weitere Verkehrsaufkommen für diese Strecke gewonnen werden. Dieses bedeutete eine kommunen-übergreifende Vermarktung von schienenorientiertem Freizeit- oder Tourismusverkehr (Naherholung). Angedeutet sei hier z.B., dass es eine ganze Reihe von Radwanderverbindungen, Sehenswürdigkeiten, Ausflugsbereichen gibt, die bisher in keinem achsenbezogenen Zusammenhang mit den Bahnhöfen und der Strecke stehen. Sie können heute aussteigen wo Sie wollen, und Sie haben immer das Ge

fühl, Sie sind in einem völlig neuen Raum. Das ist aber gar nicht so. Es ist nur ein anderer Aspekt des gleichen über die Schiene erschlossenen Raumes.

Flächenpotenziale im Gebiet der Bahnhöfe und Haltepunkte werden untersucht auf: Welche Potenziale für Siedlungsflächen sind vorhanden und was kann man damit machen? Abbildung 9 zeigt, dass es ein binnenorientiertes Wachstum in Bahnhofsnähe (im Umkreis von 1 bis 3 km von diesen Haltepunkten) in einer Größenordnung von 60 ha in Bremen-Neustadt (die ganze Güterbahnfläche) gibt. In Delmenhorst ist dieses Potenzial aber nur 3 ha groß und in Ganderkesee 21 ha. Diese Entwicklungsflächen einmal neu zu betrachten unter dem Betrachtungswinkel „Was bekommen wir davon über die Schiene attraktiv erschlossen“? war die Frage, die zusammen mit der kommunalen Planung (Bauleitplanung) abgearbeitet wurde und eine ganze Reihe von Entwicklungspotenzialen hergab.





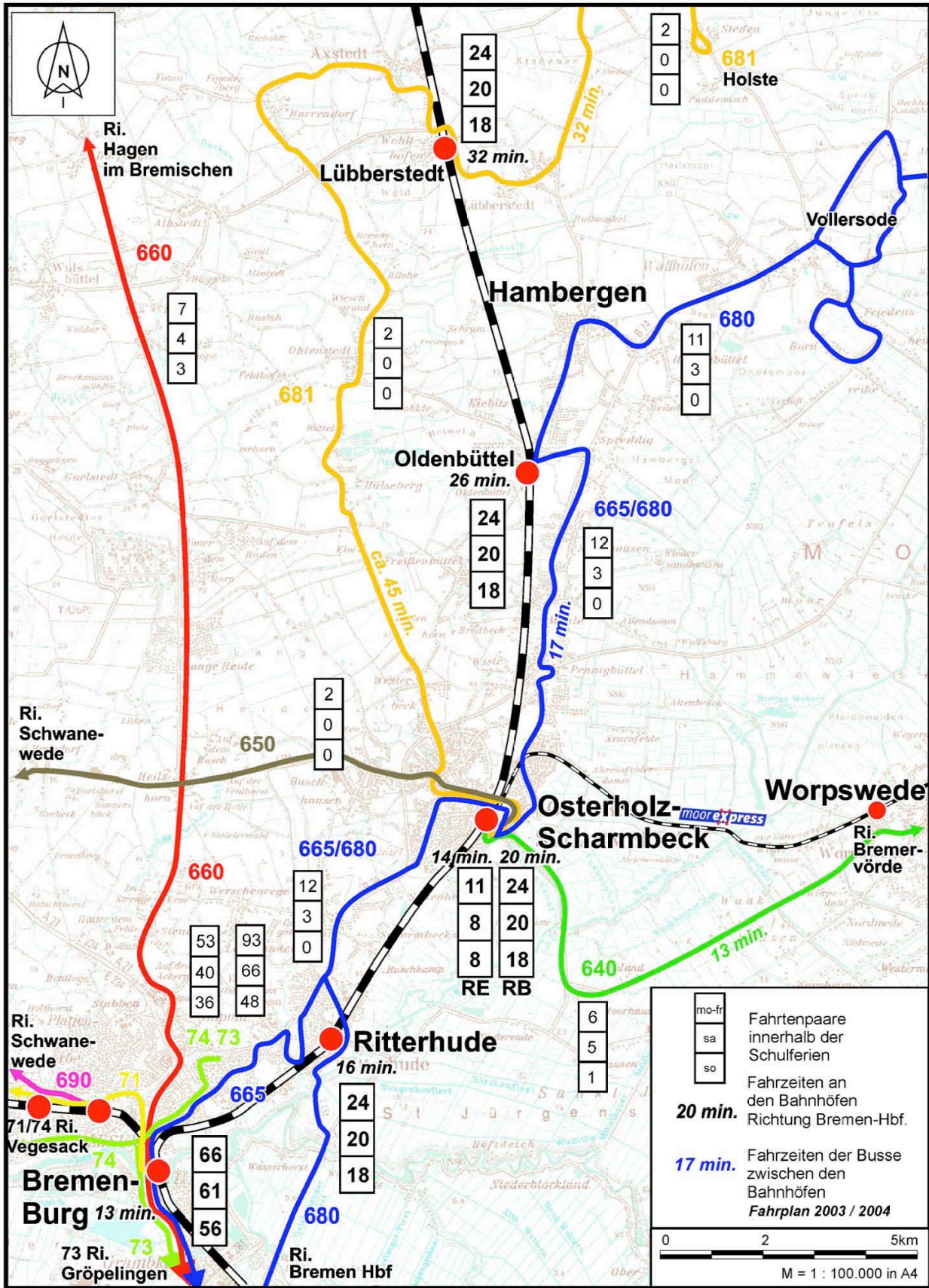
In der Prognose (s. Abbildung 10) konnten wir die bahnhofsbezogenen Ein- und Aussteigerzahlen stark erhöhen. Der Versuch von RASCH, kommunale Bauleitplanung, d.h. kommunale Anstrengungen an eine Strecke zu knüpfen und diese Dinge in der Entwicklungsplanung in den Kommunen anzustoßen, erzeugte starken Druck den Ausbau der Schienverkehrsinfrastruktur zu verstärken: -Hude-Wüstring wird 2007 wieder eröffnet. -Verbesserungen im Bereich des Bookholzberger Bahnhofs wurden angestoßen, sind derzeit aber schwierig umzusetzen.

-die Entwicklung in Bremen-Neustadt ist komplex, obwohl der Bahnhof nahezu 40 % der Neustadt erschließt. Es gibt also aus diesem Forschungsprozess heraus praktische Tätigkeiten und Entwicklungen, die in der Umsetzung vor Ort weiterführen und in sofern die Schiene stärken.

RASCH 2

Ermutigt durch RASCH-1 ist dann aus INTRA mittlerweile RASCH-2 entstanden. Und damit sind wir beim Moor-Express. Dabei ist die „Denke“ die gleiche. D.h. in RASCH-1, in dem wir das Instrument „Bahnhofsbezogener Rahmenplan“ entwickelten als Instrument, welches die Schiene in der kommunalen Entwicklungsplanung als Leitbild verankert und die dadurch erzielten(ich sage mal vorsichtig) „Erfolge“ haben dann den Kommunalverbund ermutigt, einen Wettbewerb auszuschreiben, bei dem sich weitere Kommunen im INTRA-Raum beteiligen konnten, um einen RASCH-Prozess zu bekommen. Ziel war immer, Prozesse auf den Weg zu bringen -die Schiene stärker in den Lebensalltag der Kommunen zu befördern. Der dann ausgewählte Raum am südlichen Ast des Korridors ist der RASCH-2-Korridor (Bremen-Burg – Lübberstedt) sowie einzelne punktuelle Gemeinden. Innerhalb des Korridors wurde das Instrument des „Bahnhofsbezogenen Rahmenplanes“ eingesetzt. Auch hier wurde wieder untersucht, wie der Raum insgesamt aussieht. Und es zeigte sich eine sehr eigenartige Situation: Man kann das in Abbildung 11 erkennen : die Fahrtenpaare montags/freitags und samstags/sonntags (Regionalexpress und Regionalbahn) an den Haltepunkten und die Busanbindung sind verzeichnet. Und hier sehen Sie, was Busbedienungsqualität bedeuten kann: In Ritterhude, wo die BSAG mit ihren Linien fährt, haben wir 140 Abfahrten / Werktag . In den anderen Gemeinden -im Achsenzwischenraum - gibt es nur 2 Busse / Werktag. Aber auch in dem Raum nach Worpsswede, in dem der Moor-Express parallel fährt, gibt es nur 6 Abfahrten / Werktag.

D.h. wir sehen dort einen Raum, der am Werktag kaum eine Bedeutung hat im ÖPNV, der im Tourismus aber in der Vernetzung mit dem Rad, zur Erschließung des Moores, mit dem Spezialangebot Moor-Express, plötzlich eine ganz andere Bedeutung bekommt (s. Abbildung 12). Also die Freizeitbedeutung, die im vorherigen Vortrag auch genannt wurde für eine Strecke im Schwarzwald. Die Pendlerströme entlang der Moorexpress-Strecke (die gibt es natürlich auch von Worpsswede nach Bremen), haben derzeit aber überhaupt nichts mit dem ÖPNV-Verkehrsgebiet zu tun. Obwohl es ein immenser Zeitvorteil brächte, würde man diese Strecke wieder richtig „flott“ kriegen. Dieser Widerspruch wird in der Analyse sofort deutlich. Anders herum wird aber auch deutlich, was INTRA gezeigt hat: Dass sich in diesem Raum nur wenig abseits des Tourismus findet, was irgendwie ÖPNV-„erschließungswürdig“ ist, bis hin nach Worpsswede - das ist der Betrachtungsraum von RASCH-2 - und somit auch keine Fahrgäste generiert.



P 1440 Bremen\2.1 ÖPNV.cdr
11-07-05

SCHIENENGESTÜTZTE
SIEDLUNGSENTWICKLUNG
RASCH - KORRIDOR 2A

kommunal **verbund**
niedersachsen
bremen e.V.

PGT

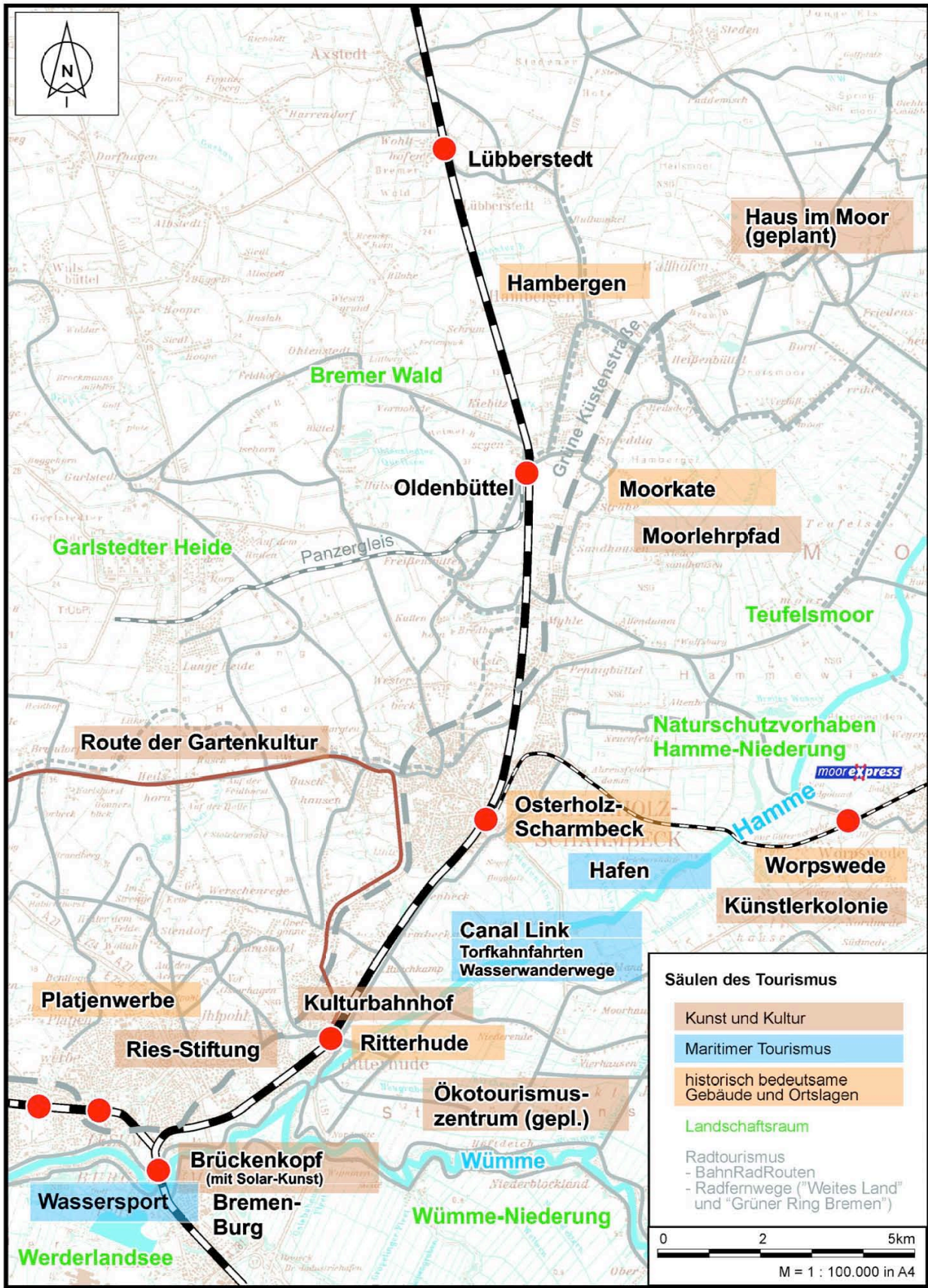
PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE

ÖPNV-ANGEBOT
BESTAND

PPL

PLANUNGSGRUPPE PROFESSOR LAAGE

11



P 1440 Bremen\ allg. \6-1 TouristischeZiele.cdr 26-07-2005

SCHIENENGESTÜTZTE
SIEDLUNGSENTWICKLUNG
RASCH - KORRIDOR 2A

ENTWICKLUNGSPOTENZIAL
TOURISMUS

12

kommunal verbund
niedersächsischen
bremen e.V.

PGT PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE

PPL PLANUNGSGRUPPE PROFESSOR LAAGE

So diskutieren wir in Rasch-2 in Bezug auf den Moorexpress zumeist über Haltepunkte, um Naturfotos zu erhalten, aber nicht mehr über die Verkehrsbedeutung für den Alltagsverkehr. Das Dilemma ist diese einseitige Ausrichtung auf Freizeit und Tourismus. Der Raum weist im Grunde ideale Infrastrukturvoraussetzungen auf. Es gibt viele Radrouten, die einen Raum erschließen, der viele touristische Potenziale hat. Das sind einerseits Naturräume – Landschaftsräume –, andererseits aber – und da kommen wir wieder dahin – Marketingideen (Chanel Link, Moor-Express). Marketingbegriffe wie z.B. „Route der Gartenkultur“ knüpfen an dieses Potenzial an. Nur wird derzeit die Tatsache, dass sie von nahen Bahnhöfen erschlossen werden, nicht vermittelt. Das ist ein ganz großer Mangel.

Der Nordost-Raum:

Wir haben einen relativ umfassenden Betrachtungsansatz in INTRA, der von der Raumplanung, von der regionalen Raumordnung herkommt. D.h. es gibt hier landschaftsraummäßig unglaubliche Stärken -insbesondere jetzt eben auch im „nassen Dreieck“. Aber die Erschließung, vor allem die Erschließung nicht als Einzelangebot, sondern als Landschaftsraum, ist mangelhaft. Im Detail stellt man immer wieder: Wenn Sie in Ritterhude sind, präsentiert sich der Raum anders als in Osterholz und in Osterholz präsentiert er sich anders als in Hambergen und dort präsentiert er sich wieder anders als von Lilienthal aus betrachtet. Für den, der das von Außen besuchen will, gibt es ganz erhebliche Zugriffsprobleme. Das ist kein Raum, der sich als Gesamtheit präsentiert. Wenn Sie sich allein die Kartenmaterialien ansieht: Es gibt zwar den Grünen Ring als umfassende Karte, aber der gibt kein allgemeines Raumbild. Jeder Haltepunkt sieht anders aus – hat andere Karteninformationen. An jedem Bahnhaltepunkt gibt es regional sicherlich 15 Mühlenrouten und 3 Moorrouten, aber es gibt nichts, was einem hilft, von Bremen hier oben irgendwas zu finden und das als individuelle Tour zu verknüpfen wäre mit einer einheitlichen Grundlage. Und das sind ganz erhebliche Probleme, die abzustellen wären, um den Zugriff zu verbessern.

Wir empfehlen in RASCH-2 daher in einem gleichen Standard, den wir RASCH-Standard nennen, die Ausstattung der Bahnhöfe zu verbessern. Und zwar für Alltags- und touristischen Verkehr mit gleichartigen Kartenmaterialien, die den Gesamtraum zeigen (s. Abbildung 12).

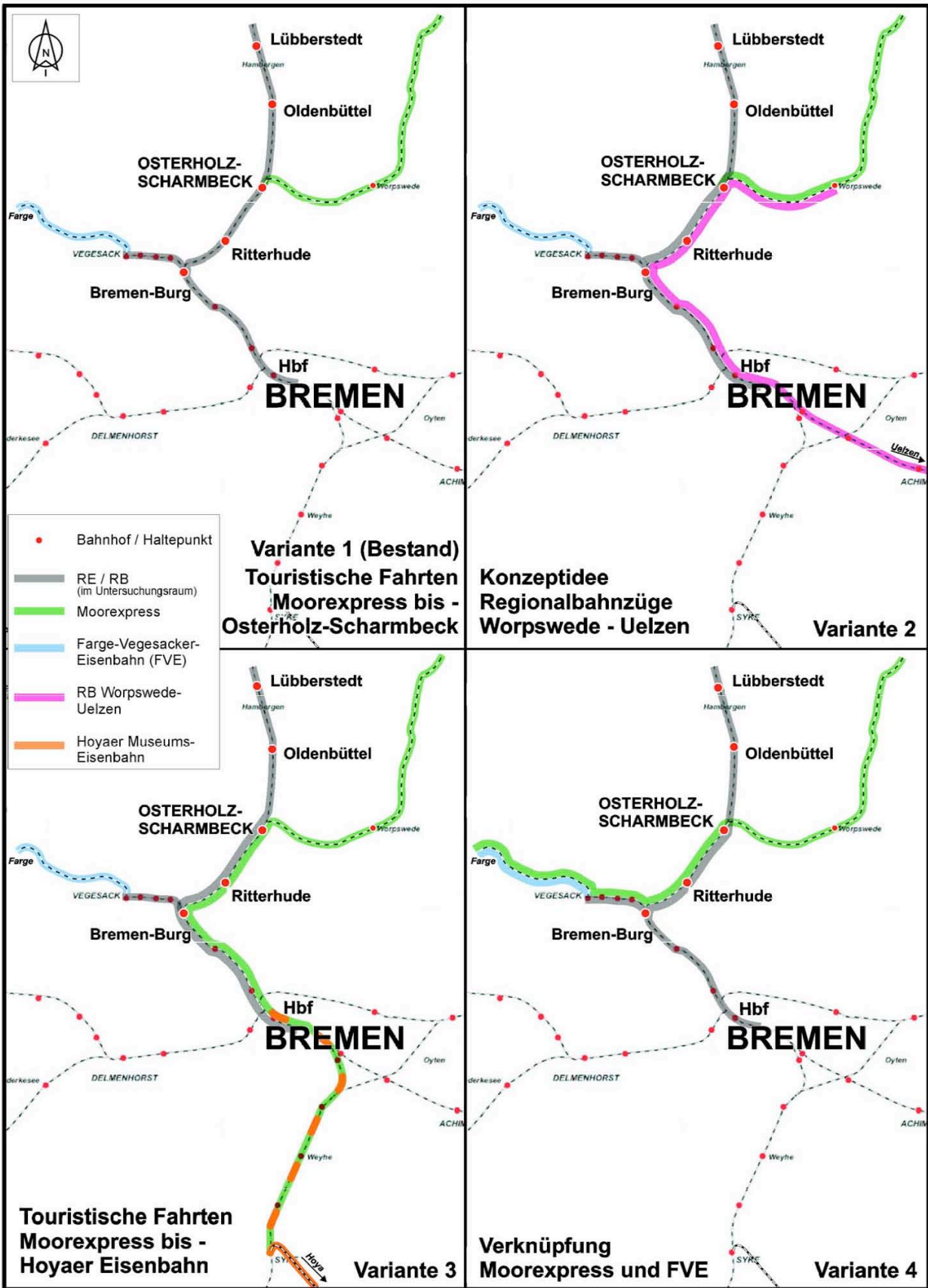
Die Kommunen entlang der Strecken streben diese Ausstattung an. Das bedeutet praktisch, dass jemand, der in Bremen-Burg aussteigt, gleiche Karten, gleiche Signaturen findet und weiß, wenn er sich im Raum Worpswede begibt, findet er auch Fahrplanhinweise, etc. Somit kann er dann diesen Raum als Raum insgesamt betrachten und nutzen.

Wir haben in RASCH-2 verschiedene Fragen untersucht :

- Ob es einen Haltepunkt „Marßel“ geben muss; die Empfehlung lautet: Kein Haltepunkt Marßel, denn alle Stunde in Marßel einsteigen ist schlechter als mit dem BSAG-Bus im 5-Minuten-Takt nach Burg zu fahren. Wer oben auf dem Höhenrücken wohnt, der wird nicht nach unten gehen und da warten - wohlmöglich fast eine Stunde -und vor allem, wenn er zurückkommt dann noch den Berg hochfahren mit dem Fahrrad; sondern er wird oben lang laufen nach Burg zum Busanschluss und alle 4-7 Minuten in den Bus einsteigen können, dort hat er das bessere Angebot. Trotzdem sollte in Burg natürlich auch der Regionalexpress halten.
- In Osterholz gibt es eine ganze Reihe von städtebaulichen Ansätzen zur Bahnhofsumfeldentwicklung, die ja auch umgesetzt werden, wie z. B. die Veranstaltungshalle, die Anbindung der Halle, die Behindertengerechtigkeit des Bahnhofs.
- In Hambergen die Frage: Sind beide Haltepunkte eigentlich sinnvoll oder nicht? Es ist dabei sehr deutlich geworden, dass dieser Raum seine Zukunft auch in einer touristischen Ausrichtung sieht. Die Freizeitgesellschaft, mehr Zeit - weniger Arbeit, Naherholungstourismus. Das heißt: Bremer/innen oder andere Personen, die im Raum wohnen, sollen das Ganze wie ein Alltagsnetz nutzen. Und in diesem Zusammenhang wird die Moorexpress-Strecke plötzlich ganz wichtig und die Frage stellte sich dann: Wie können wir sie verknüpfen?

Die Zukunft des Moorexpresses aktiv gestalten

Was passiert mit dem Moorexpress, wenn die touristische Bedeutung für diesen Raum nur eine von mehreren Aufgaben ist. Es geht den Kommunen hier sehr stark um die Ertüchtigung und Verbesserung des vorhandenen Angebots. Wir haben den Kommunen empfohlen zu diskutieren, den Moorexpress weiter als bis zur Durchbindung zum Bremer Hauptbahnhof fahren zu lassen und diese Idee politisch auch über INTRA in den Raum zu tragen (s. Abbildung 13). Es gibt einen Zug von Uelzen, der in Bremen hält und dort das Gleis belegt. Warum fährt der nicht bis Woppswede? Dieses wäre eine Variante, die man prüfen müsste und die sowohl zu einer Entlastung des Nadelöhrs Bremen führen kann (denn Bremen ist als Bahnhof mit den wenigen Gleisen immer noch ein Nadelöhr), als auch gleichzeitig eine Zusatzverbindung (in Fahrtrichtung Burg) auf der Strecke Ritterhude - Osterholz schaffen würde (Abb. 13, Variante 2). Dann hätte diese eine Linie mehr und nicht nur den Halt im 1-Stunden-Takt in Ritterhude.



P 1440 Bremen\7-2_Betriebskonzept.cdr
 11-07-2005

SCHIENENGESTÜTZTE
 SIEDLUNGSENTWICKLUNG
RASCH - KORRIDOR 2A



BETRIEBSKONZEPT
 SNPV IN VARIANTEN



Ein Angebot, das nicht in Bremen „Kopf macht“, kann zumindest auf dem aufkommensstärkeren Teil der Achse ein weiteres Angebot bieten. Dieses ist zu prüfen, es kann sogar für die Bahn betriebstechnische Vorteile bieten.

Aber es gibt auch andere Varianten: Aus dem Blickwinkel von INTRA ist auch die Verknüpfung mit der Hoyaer Eisenbahn, zumindest an Wochenenden, ganz offensiv anzugehen (Abb. 13, Variante 3). Denn dort gibt es die gleichen Bestrebungen wie in den Kommunen bezüglich des Moorexpresses. Auch dort soll der Zug langsam in den Alltagsverkehr integriert werden. Warum ziehen Sie nicht gemeinsam an einem Strang? Die touristische Nutzung ist ein wichtiges „Vehikel“, um die Strecke weithin bekannt zu machen. Nach Bremen wollen Sie beide. Gibt es dabei möglicherweise Verknüpfungen? Unsere Aufgabe ist ja nicht, dies im Detail technisch durchzuprüfen.

Eine weitere Variante ist, die in der Bremer Region Unterweser entstandenen Verkehrsverflechtungen, sowohl von Worpswede als auch insbesondere von Osterholz bis Vegesack und weiter, durch den ÖPNV abzudecken. Variante 4 (Abb. 13) zeigt die Durchbindung des Moorexpresses nach Farge. Also, es lohnt sich, „dranzubleiben“ und die Varianten zu prüfen. Im Gegensatz zur Betreiberseite habe ich versucht, eine planerische Seite darzulegen, die von der INTRA-Ausgangslage eines regionalen Raumstrukturkonzeptes mit bestimmten Leitbildern das „Herunterbrechen“ auf die örtliche Situation zeigt. Die Umsetzung der INTRA-Leitbilder in der planerischen Alltagspraxis bzw. in „häppchenhaften“ Gutachten, die erneut bearbeitet werden müssen, sind wiederum für die politische Meinungsbildung von Bedeutung. Ich glaube, dass es ein sehr langer und schwieriger Prozess wird, bei der LNVG den Moorexpress im Linienbetrieb durchzusetzen. Es wurde ja auch vorhin schon mal deutlich, dass es nicht so einfach ist die Mittel zu bekommen, zumal wir hier über sehr unterschiedliche technische Standards sprechen. In Dötlingen zeigt die Potenzialabschätzung für einen neuen Haltepunkt Aschenstedt (in Brettorf wird gehalten, in Aschenstedt noch nicht), dass dort - ohne in Brettorf Fahrgäste abzuziehen - mindestens so viele einsteigen werden wie derzeit in Brettorf einsteigen. Dort kann aufgrund der technischen Infrastruktur dieser Strecke, die nicht perfekt, aber relativ gut ist, mit einigen wenigen technischen Maßnahmen sogar zeitneutral mit den modernen Wagen durch kleine Verbesserungen an einem Bahnübergang die Zeit wieder rausgeholt werden, die für das Halten gebraucht wird. Verbunden mit dem Vorteil des immensen Fahrzeitgewinns (hier sind die potenziellen Fahrtzeiten bis zum Bremer Hauptbahnhof ohne Stau, schon geringer als mit dem Auto), ist das eine ganz andere Ausgangssituation gegenüber einer Strecke wie dem Moorexpress (ich sage es mal wieder vorsichtig) technisch nicht 100 % ist, aber gewisse Potenziale bietet und sich aber etwas anders einordnen muss. Ich weiß nicht, wie dort die technische Infrastruktur im

Detail ist. In sofern muss man sich langsam herantasten über intensivierete touristische Nutzung zum möglicherweise 2-stündlichen Verkehr mit der Regionalbahn (im Tempo nicht so attraktiv wie die Nord-West-Bahn), um dann sozusagen von da aus in der Instandhaltung und in der technischen Infrastruktur weiter zu gehen.

Ich bin nicht so optimistisch und kann keine siedlungsstrukturellen Begründungen finden, zumal auch eine gewisse Konkurrenz durch die Lilienthaler Straßenbahn besteht. Aber lohnenswert, diese Schritte intensiv zu prüfen ist es allemal.

Schönen Dank!

Ralph Baumheier

Die Bedeutung des Moorexpress für das Land Bremen

Vorbemerkungen

Ich möchte das Thema, so wie es mir jetzt gesagt wurde, „Die Bedeutung des Moorexpress für das Land Bremen“, ganz kurz in drei Punkten einleiten. Jetzt weiß ich natürlich nicht, wo ich Überlappungen erzeuge mit dem, was ich nicht selber gehört habe, aber das Stichwort „INTRA“ kommt bei mir auch noch mal vor. Ich kann jedoch, je nachdem wie es gleich hinein passt, noch einen ganz aktuellen Akzent dazu beitragen; denn wenn Sie sagten, dass INTRA bisher nur Papier ist und keine Politik, dann habe ich vor 24 Stunden etwas südlich von Bremen etwas anderes erfahren. Aber dazu komme ich vielleicht gleich noch.

Ganz kurz möchte ich zur Einführung sagen, dass ich in Bremen nicht nur für das Thema Raumordnung/Stadtentwicklung zuständig bin, sondern vor allem auch für das Thema der generellen regionalen Kooperation, was im Wesentlichen auch eine Koordinationsaufgabe in Bremen ist, wenn Sie in Bremen sich die Verwaltungsstrukturen vorstellen, allein schon durch die Umstände, dass wir diverse Ressorts haben, die auch immer mit ihren Aktivitäten Auswirkungen auf das Umland haben. Es ist also notwendig, den Versuch zu machen, eine gemeinsame Linie zu finden.

Strukturen der Zusammenarbeit zwischen Bremen und Niedersachsen

Dazu ganz kurz, wo wir eigentlich stehen, was wir für eine regionale Zusammenarbeit insgesamt hier im Raum Bremen - Niedersachsen haben, und wo wir uns da aufgestellt sehen. Das möchte ich konkretisieren im Zusammenhang mit dem Thema Tourismus und abschließend dann einige Punkte aus meiner Sicht zum Thema Moorexpress nennen. Das ist nämlich ein Beispiel gemeinsamer Interessen vor dem Hintergrund Tourismus.

Ganz grob noch mal die Einführung, wo wir uns in der doppelten Situation Bremen und Niedersachsen befinden. Grundsätzlich können wir feststellen: Wir haben eine außerordentlich vielfältige Region, eine außerordentlich vielfältige regionale Landschaft. (Siehe Folie 3) Ganz links in der roten Darstellung sehen Sie das Gebiet der ‚Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen – Niedersachsen‘ (RAG). Das ist ein Zusammenschluss, der sich aus der ehemaligen gemeinsamen Landesplanung entwickelt hat, sehr stark von den Landkreisen und kreisfreien Städten geprägt ist und letztlich die Ebene der großräumigen und eher strukturpolitischen Zusammenarbeit Bremen und Niedersachsen ist. Etwas kleiner im Zuschnitt, in der Darstellung in der Mitte, das Gebiet des ‚Kommunalverbundes Niedersachsen – Bremen‘; der Name ist nicht ganz zutreffend, da ja auch Landkreise Kommunen sind. Der Kommunalverbund ist eher der Verein der kreisangehörigen Gemeinden und Städte, allerdings auch mit der Stadtgemeinde Bremen als Mitglied und der Stadt Oldenburg, und als Ausnahme auch der Landkreis Oldenburg. Aber im Wesentlichen ist der Kommunalverbund dann doch der Verein der kreisangehörigen Gemeinden und Städte. Wir haben als letzte Facette die jetzt nicht mehr ganz aktuelle Karte der Regierungsbezirke in Niedersachsen. Mein Eindruck ist aber, dass sie zwar formal nicht mehr aktuell ist, mental dafür umso mehr. Insofern habe ich sie immer noch im Programm. Sie sehen also, dass wir in der ehemaligen Vielfalt von 4 Regierungsbezirken in Niedersachsen das Vergnügen haben, mit dreien unmittelbare Grenzen zu haben. Das ist auch nicht immer so einfach gewesen, aber möglicherweise ist es eine mentale Anerkennung dessen, dass sich da etwas geändert hat und vielleicht auch noch mal Raum greift. Dann mag sich da vielleicht künftig etwas allgemeiner und positiver entwickeln auf dieser Ebene der staatlichen Verwaltung. Wir sehen, dass das eine Vielfalt von Aktivitäten und Bezugsräumen war, die wir auch letztlich immer noch so haben.

Der engere Verflechtungsraum INTRA

Hier noch mal eine Karte dessen, wie sich das in der engeren Region um die Stadt Bremen darstellt. (Siehe Folie 6)

Wichtig ist mir zu sagen, dass wir aus einer Bremer Perspektive zwei Ebenen immer versuchen auseinander zu halten und auch entsprechend beide weiter zu entwickeln.

Das eine ist die Zusammenarbeit im engeren Raum, also dem Verflechtungsraum um die Stadt Bremen herum. Da ist für uns als ganz wesentliches Instrument das Stichwort INTRA (Interkommunales Raumstrukturkonzept Region Bremen), der Versuch eben, mit INTRA auf freiwilliger Ebene eine grenzüberschreitende gemeinsame Sichtweise für diesen Verflechtungsraum zu entwickeln, sehr stark ausgerichtet auf Siedlungsplanung, Freiraumplanung, Verkehrsplanung. Damit ist man natürlich auch schon von der Sichtweise her ein Stück weit beim Moorexpress, aber es ist vor allem ein Versuch, auf freiwilliger Basis einen regionalen Plan für den Verflechtungsraum zu entwickeln. Wie Sie wahrscheinlich auch schon heute vorgestellt bekommen haben, ist mit INTRA am Anfang des Jahres dieser Plan gemeinsam erarbeitet und auch quasi verabschiedet worden.

INTRA ist also der Versuch, den engeren Raum in eine verbindlichere Struktur zu bringen und damit auch gemeinsam getragene Leitlinien der Siedlungsentwicklung, die ein sehr starkes Element in der Verbindung von Siedlungsentwicklung und Schienenorientierung hat. Und das Stichwort RASCH (Modellprojekt ‚Ran an die Schiene‘) habe ich eben schon gehört, es ist auch von Herrn Mazur in seinem Referat schon sehr deutlich eingebracht worden. Das ist natürlich ein ganz wesentliches Element auch für das Thema Moorexpress.

Der weitere Raum: Regionale Arbeits-Gemeinschaft oder Metropolregion Bremen-Oldenburg

Wir haben aber neben diesem Bereich INTRA und engere Stadtregion noch eine zweite Ebene, die in den letzten Monaten eine größere öffentliche Bedeutung gewonnen hat und wo wir eher zurzeit mit dem Problem kämpfen, dass diese beiden Ebenen, die des engeren Raumes und die des größeren, sich in der politischen und öffentlichen Diskussion teilweise etwas schwierig verquicken bzw. überlagern, und man sie nicht mehr so genau unterscheiden kann. Das Thema der großräumigen Zusammenarbeit Bremen – Niedersachsen, das eingangs ja auf der Karte unter dem Stichwort der Regionalen Arbeitsgemeinschaft auch schon mal dargelegt worden ist, hat mittlerweile durch Anerkennung auf Bundesebene einen neuen Namen erfahren, nämlich den der ‚Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten‘. Sie wird durchaus über das Gebiet der Regionalen Arbeitsgemeinschaft hinaus gedacht, also in den weiter westlich gelegenen Bereich des ehemaligen Regierungsbezirkes Weser-Ems. Das ist etwas, was im Entstehen ist, was also den Ansatz hat, weniger jetzt Siedlungsplanung, weniger konkrete flächenbezogene Planung zu machen, sondern da geht es um strukturpolitische Zusammenarbeit in einem deutlich größeren Raum. Es geht darum, dann letztlich als europaweit wahrnehmbare Region sich aufzustellen und da entsprechend agieren zu können. Das Ganze ist nicht nur eine Region im Nordwesten, sondern fügt sich auch in ein bundesweites Bild ein.

Gegen Ende der neunziger Jahre, wurden erstmalig auf Bundesebene solche Regionen festgelegt. Mittlerweile gibt es vier Regionen, die im April 2005 durch die Ministerkonferenz für Raumordnung als solche benannt und anerkannt wurden. Dazu gehören neben dem Raum Bremen-Oldenburg der Raum Nürnberg, der Raum Rhein-Neckar und der Raum Hannover-Braunschweig-Göttingen. In der damaligen Darstellung gab es auch schon Verbindungselemente zwischen den großräumigen Metropolregionen aus Bundessicht, einschließlich einer Beziehung zwischen den beiden Metropolregionen im Werden, zwischen Bremen und Hamburg.

Das zur Einstimmung des Bildes, was wir an regionaler Kooperation und unterschiedlichen regionalen Raumbezügen hier zu gewärtigen haben.

Zusammenarbeit in Sachen Tourismus

Vor diesem Hintergrund nun einige konkretere Ausführungen zum Thema Tourismus-Zusammenarbeit. Ich glaube, es ist ganz deutlich, dass sowohl auf der Ebene der engeren räumlichen Verflechtung - sprich INTRA- als auch im großräumigeren Kontext der Metropolregion der Tourismus, die touristische Zusammenarbeit, eine ganz gewichtige Rolle spielt und dies auch weiter in einer prioritären Rolle tun wird. Obwohl man annehmen kann, dass das eigentlich ein klassisches Feld für die Binnensituation ist, ist es zumindest auf der großräumigen Ebene nicht immer so. Manchmal sind auch da die Befindlichkeiten und Empfindlichkeiten durchaus nicht zu unterschätzen, insbesondere wenn es um Namensgebungen geht und auch um die Frage, wer kann sich in welchem Kontext wo gemeinsam darstellen. Da sind, obwohl es auf beiden Ebenen positive Erfahrungen gibt, immer auch noch Schwierigkeiten, die man teilweise mühsam überwinden muss. Gleichwohl ist der Tourismus und sind die touristischen Aktivitäten ein Impulsgeber für das, was man in Regionalität leben kann.

Die touristischen Aktivitäten sind natürlich auch, abgesehen von dem, was ich gerade gesagt habe, ein grundsätzlich geeignetes Feld für Win-Win-Situationen.

Ich möchte dazu einige Beispiele nennen, zunächst auf der großräumigen Ebene, also Stichwort Metropolregion bzw. Nord-West-Kooperation. Das ist der Bereich, in dem es vor ca. 5-6 Jahren begonnen hat mit einer gemeinsamen Aktivität der im größeren Nord-West-Raum befindlichen Gebietskörperschaften und touristischen Anbietern. Damals ging es im Zusammenhang mit der EXPO in Hannover darum, die damals vorhandenen dezentralen EXPO-Projekte gemeinsam nach außen darzustellen. Das war ein erster Ansatz im Zusammenhang mit dem EXPO-Jahr. Daraus haben sich dann sehr konkrete andere Projekte entwickelt. Einerseits mehr nach innen gerichtet, ein Fortbildungsangebot für Touristiker, und dann das, was zurzeit noch immer als eine Erfolgsstory gelten kann, die Nord-West-Entdecker-Card, also die Karte, mit der sie zu einem festen Preis in einem Zeitraum von 3 Tagen verschiedene touristische Angebote in der Region nutzen können. Dieses Produkt ist insgesamt bundesweit sehr anerkannt und hoffentlich mittlerweile so weit gefestigt, dass wir damit auch künftig umgehen können.

Nun einige Beispiele auf der kleinräumigen Ebene der Stadtregion bzw. im INTRA-Raum, und damit kommen wir auch dem Thema Moorexpress wieder näher. Wir haben hier in der engeren Region natürlich vor allem den Aspekt der eher regional ausgerichteten touristischen Angebote, da spielt dann das Thema Naherholung eine besondere Rolle. Ein Beispiel, das in den letzten Jahren entstanden ist und mittlerweile ja auch ganz gut angenommen wurde, ist der Grüne Ring Region Bremen, ein erstmalig in dieser Form ausgeschildertes Radwege-System in der engeren Region um Bremen, wobei enger da durchaus als weniger eng zu interpretieren ist. Das gesamte dessen, was da an Kilometern zusammen kommt, ist glaub ich mittlerweile bei 800 gelandet, also, wenn sie das vollständig machen wollen, haben sie schon einiges vor.

Wir haben aber nicht nur die Radwege als Thema, sondern auch die Wasserwege. Und das ist ja auch etwas, was einige hier im Raum unmittelbar positiv betroffen hat, nämlich das EU-Projekt Canal Link, in dem gemeinsam zwischen Landkreis Osterholz und Bremen das Thema der alten Torfkanäle und der Torfschiffahrt aktiv versucht wird, wieder zu beleben. Also da gibt es ja im Bereich des Landkreises Osterholz ganz klare Potenziale, was den Ansatz von Tourismus und Naherholung angeht. Wir haben versucht, das auch nach Bremen hinein zu bewegen. Dort gibt es den Torfhafen in Findorff. Im vergangenen Frühjahr gab es im Zusammenhang mit der letzten Spundwandhebung eine große Aktion, verbunden mit einer Torfkahnarmada, die hier sehr perfekt von der Tourismusagentur in Worpsswede geleitet

wurde, und wir in Bremen durften uns freuen, dass so viele Torfkähne dann noch einmal wieder in Bremen waren. Das Lob, das bei uns ankam, war sehr angenehm, obwohl die eigentliche Arbeit bei Frau Klerken lag.

Das sind eigentlich Beispiele, dass wir jetzt schon auf dem Wege sind, hier in der engeren Region die verschiedenen Möglichkeiten für Naherholung und Tourismus konkret mit Projekten zu belegen und auch zukunftsfest noch weiter auszubauen.

Der Moorexpress

Wie passt nun der Moorexpress in das Ganze hinein? Sie sehen an der Herleitung des Ganzen, dass ich schon den Focus sehr stark auf diesen touristischen Kontext legen würde. Das ist ein bisschen anders, als das, was in der Überschrift der Tagung steht, nämlich Bindeglied zwischen Metropolregionen. Und damit komme ich zu einigen Punkten, wie die Einschätzung zum Thema Moorexpress aus einer Bremer Perspektive meiner Ansicht nach sein könnte.

1. Touristische Vernetzung durch den Moorexpress

Der Moorexpress kann vor allen Dingen auch ein wesentliches und wichtiges Element der Vernetzung innerhalb dieser Region sein, d. h., es geht darum, zwischen Bremen und Worpswede, wenn man zwei Punkte herausnehmen will, die Vernetzungspotenziale, die wir sicherlich einerseits per Rad und andererseits per Wasser auch schon jetzt auf den Weg gebracht haben, mit einem etwas bequemerem schnelleren Medium, sprich dem Moorexpress, unterstützen zu wollen und zu können. Dies ist für mich eine entscheidende Botschaft, dass wir damit innerhalb der Region eine verbesserte Vernetzung haben. Ich denke auch, dass die Beispiele aus der engeren Region, sei es Grüner Ring, sei es Canal Link, dazu beigetragen haben, noch einmal deutlich zu machen, dass wir da ein sehr starkes regionales Potenzial haben, d. h. das Stichwort der Naherholung in der engeren Region um Bremen ist etwas, was ich auch im Kontext mit dem Moorexpress als ein wesentliches Potenzial sehe, was dann dort, wenn er dauerhaft genutzt und angeboten werden kann, entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten bietet. Ich kann mir vorstellen - das hängt natürlich von Wetterlage und sonstigem ab -, dass natürlich auch die Kombination mit vorhandenen anderen Naherholungsangeboten wie eben den beiden Beispielen hier, Grüner Ring und Wasserwege-Tourismus, durchaus genutzt werden kann.

Wir haben uns auch in Vorbereitung auf den heutigen Tag noch einmal mit der Bremer Tourismus Zentrale (BTZ) zusammengesetzt und nachgefragt, wie denn die Touristen, die bei den BTZ-Ständen in Bremen ankommen, dieses Potenzial Moorexpress annehmen, und wie dieses Produkt nachgefragt wird. Es ist schon so, dass es eine kontinuierliche Nachfrage gibt, und man diese Möglichkeit nutzen will. Die Resonanzen werden nicht systematisch oder repräsentativ erfasst, aber das, was dann bei entsprechenden Stellen zurückkommt, ist schon, dass das eine sehr angenehme Zusatzmöglichkeit ist, die Region zu erfahren, und auch die Möglichkeiten darstellt - es wurde immer speziell Worpswede genannt - dorthin zu kommen. Von daher wird auch aus der touristischen Sicht der BTZ aus Bremen dieser touristische regionale Tourismusansatz, sprich Moorexpress, im Sinne von zunehmender Naherholungsnutzung sehr stark hervorgehoben.

2. Durchbindung des Moorexpress nach Bremen

Stichwort ÖPNV und Regelmäßigkeit der Nutzung des Moorexpress. Wenn man die derzeitige Situation sieht, wie sich die Verbindung aus Bremen heraus in die Region und nach Osterholz-Scharmbeck mit einer Umsteigemöglichkeit zum Moorexpress darstellt, muss man anhand der Nutzung des ÖPNV für den Wochenendverkehr des Moorexpress feststellen, dass das eigentlich auch schon eine bequem nutzbare Möglichkeit ist. Natürlich ist die Notwendigkeit, eine Unterbrechung in der Reise hinzunehmen, ein Nachteil. Von daher ist es keine Frage, dass eine durchgehende Anbindung bis zum Bremer Hauptbahnhof das idealere

Instrument wäre, aber aus der ÖPNV-Brille betrachtet muss man einfach feststellen, es gibt auch so eine gute Vernetzung dort ohne allzu große Probleme; denn in Osterholz-Scharmbeck ist es dasselbe Gleis mit entsprechender Dachsituation. Also im Prinzip, wenn man es unter diesen reinen Komfort –Aspekten sieht, dann ist aus ÖPNV-Gründen eine zwingende Notwendigkeit für eine Durchbindung nicht gegeben. Aus der touristischen Sicht ist es natürlich wieder anders zu sehen. Da ist es dann natürlich schon ein erheblicher Komfort-Vorteil, wenn man direkt im Bremer Hauptbahnhof einsteigen und ohne umsteigen zu müssen durchreisen kann.

3. Moorexpress und ÖPNV

Den einen Punkt und meinen letzten Punkt möchte ich einfach noch einmal wiederholen. Ich glaube nicht, dass es tatsächlich eine realistische Variante ist, den Moorexpress jetzt wirklich für den ÖPNV oder als Bindeglied zwischen den Metropolregionen, wie es in der Überschrift des heutigen Tages genannt wurde, zu reaktivieren. Ich sehe aber sehr wohl erhebliches Potenzial, das noch weiter in Richtung Naherholung und Tourismus zu nutzen ist.

Herr Mielke hat mich vorhin noch mal auf die Durchbindung der touristischen Verkehre nach Bremen angesprochen. Wir sind im Bereich des Bremer Senates, konkret in der senatorischen Behörde Bau-Umwelt und Verkehr, jetzt dabei, Möglichkeiten zu prüfen, was diese Anbindung an Bremen angeht. Die grundsätzlichen technischen Möglichkeiten sind nicht das Problem, das habe ich in den früheren Jahren so verstanden, wenn wir die Möglichkeiten haben, Zeitfenster der Anbindung an den Bremer Hauptbahnhof zu nutzen. Das ist allerdings nur unter der Voraussetzung richtig, dass wir auch weiterhin nur Wochenendverkehr haben. Wenn es unterhalb der Woche Richtung ÖPNV gehen sollte, dann ist auch dies wieder ein anderes Problem oder müsste anders gewichtet werden. Das Thema der Finanzierung ist jetzt in der Tat die Frage, das etwas, was grundsätzlich von Bremen noch mit auf den Weg genommen werden kann. Dazu kann ich heute, ich bitte um Verständnis, noch keine abschließende Äußerung machen. Aber es ist die Frage, wie das im Kontext mit den ÖPNV-Möglichkeiten zu sehen ist. Das ist etwas, was wir zurzeit noch prüfen. Aber die Zielrichtung, dass es in Richtung Naherholung-Tourismus auch aus unserer Sicht von Interesse ist, das möchte ich noch mal deutlich betonen. Ich hoffe, dass wir da zu einer Lösung kommen. Es ist bei jährlichen Betriebskostenzuschüssen natürlich eine andere Situation, als bei einmaligen Zuschüssen.

Das war im Überblick das, was ich zum Thema beitragen kann.

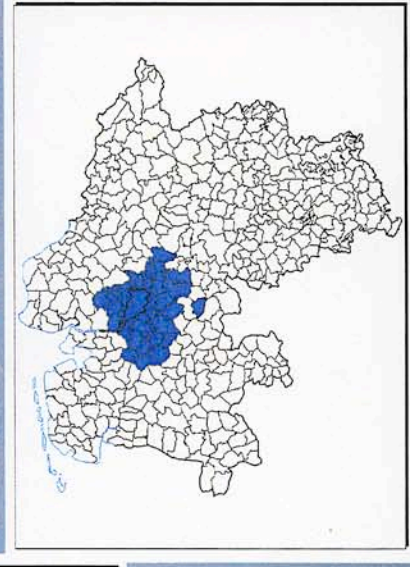
Der Stadtstaat Bremen in der Region

- Zur Ausgangslage: Vielfalt in jeder Hinsicht



Die Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen

Der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.



Die Regierungsbezirke in Niedersachsen

Senator für Bau, Umwelt und Verkehr - Regionale und ressortübergreifende Kooperation -

Dr. Jörg Mielke

Landrat des Landkreises Osterholz

Vorbemerkungen

Sie haben ja heute so ein bisschen das Problem, dass eine Teilmenge des Publikums aus einem Raum kommt, der mit den Prozessen, die heute hier beschrieben werden, nicht direkt etwas zu tun hat, nämlich die TeilnehmerInnen aus den Landkreisen Rotenburg und Stade. Doch Herr Rehage hat mir gerade in der Pause gesagt, dass man beim nächsten Mal den Blick mehr in Richtung Stade werfen will. Von daher werde ich mir erlauben, mich tatsächlich auf mein Thema, meinen Landkreis und die Beziehung zu Bremen, zu beschränken, wie das im Programm vorgesehen ist. Ich denke dann aber, dass sie im Kanon dieser vier Vorträge, die ja aus unterschiedlichen Perspektiven gehalten worden sind, vielleicht eine ganz interessante Schnittmenge für ihre anschließende Betrachtung bekommen.

Die Beziehungen zu Bremen

Ich fand, das Thema ist sehr schön und sehr fein formuliert. Ich lese das einmal vor. Da heißt es: „Die Bedeutung des Moorexpress als Verbindung des Landkreises Osterholz (nicht nach Bremen oder zu Bremen, sondern) mit Bremen“. Das finde ich also ausgesprochen schön, weil in dieser Formulierung, nicht nur eine räumliche Komponente steckt, sondern durchaus auch eine regional-emotionale Komponente. Sie haben an dem Vortrag des Kollegen Baumheier ja gemerkt, dass es anfänglich schon Dissonanzen gab, dass wir uns mittlerweile aber in vielen Dingen sehr gut miteinander arrangieren und sehr gut zusammen arbeiten.

Moorexpress, Tourismus und ÖPNV

Ich möchte mich als Landrat des Landkreises Osterholz beschränken auf drei Themen, für die ich von der Zuständigkeit her auch die Mütze auf habe. Das ist zum einen das Thema Tourismus, ein wichtiges Thema, was die Bedeutung des Moorexpress für die Verbindung dieses Landkreises mit Bremen ausmacht. Zum zweiten möchte ich auch etwas sagen zum Thema ÖPNV, und zum dritten möchte ich auch noch was sagen über das Thema Siedlungsflächenentwicklung und Raumstruktur im weitesten Sinne. Das möchte ich vor allem deshalb machen, weil ja bei vielen Betrachtungen, die sich auf den ländlichen Raum beziehen, den auch Herr Dr. Konukiewitz und den wir alle mit vertreten, sich mit dem Moorexpress immer auch so ein bisschen die Hoffnung verbindet: Das bringt uns in der Entwicklung irgendwie nach vorne. Deshalb möchte ich dazu ein bisschen was sagen. Ich habe das vor drei Jahren in der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress schon einmal gemacht.

Gestatten sie mir noch eine Bemerkung vorweg. Wir hatten ja heute Nachmittag eine sehr schmissige Einstimmung in das ganze Thema, und Herr Konukiewitz hat sich sehr an einem bestimmten Herrn aus Hannover abgearbeitet, auf den ich gleich auch noch einmal eingehe. Er hat dann gesagt, der arbeitet sowieso nur politisch, und im Grunde müssen wir das auch politisch machen. Dazu sage ich am Ende was. Und dann hat er aber auch gleich, klug wie er ist und erfahren wie er ist, und er ist ja durchaus auch kommunalpolitisch erfahren, gesagt: Unser Landrat unterstützt unser Anliegen. Ich sag mal gleich vorweg: differenziert; im Grunde ja, aber differenziert, und ich will das auch deutlich machen.

Ich komme auf den Bereich, der eigentlich zwischen uns allen ziemlich unumstritten ist. Da haben wir uns alle miteinander engagiert, damit es weiter geht. Das ist der touristische Bereich. Dazu ist jetzt schon einiges gesagt worden von meinen beiden Vorrednern, deshalb

will ich das an der Stelle ausgesprochen knapp halten, weil Sie wissen, was da an Attraktion dranhängt und an Möglichkeiten. Ich will aber einen Punkt aufgreifen, den Herr Baumheier gerade auch angesprochen hat. Und da bin ich bei meinem Thema „Die Bedeutung des Moorexpress für die Verbindung des Landkreises Osterholz mit Bremen“. Herr Baumheier hat gesagt, es wird im Moment geprüft, in welchem Umfang sich Bremen an den Kosten der Durchbindung, 25 000 Euro im Jahr, beteiligen kann. Dem liegt zugrunde ein Mandat von der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress. Ich habe mit Herrn Senator Eckhoff gesprochen, habe ihm auch geschrieben in dieser Angelegenheit. Wir sind so verblieben, dass demnächst auch eine Antwort kommt, weil die Sache gerade geprüft wird. An diesem Thema wird deutlich, welche Potenziale für alle drin liegen. Denn wir reden ja nicht nur über diejenigen, die im Städtetourismus nach Bremen kommen und von Bremen mal einen Abstecher nach Worpswede oder darüber hinaus machen wollen, sondern wir reden auch durchaus über diejenigen, die schwerpunktmäßig sich eigentlich eher in der Fläche aufhalten und ihren städtetouristischen Anteil dann mit dem Moorexpress abwickeln. Und Herr Baumheier hat zu Recht darauf hingewiesen, dass dieses Angebot natürlich umso attraktiver wird, je weniger - ich bin da bei Herrn Mazur - der Tourist durch unterschiedliche Situationen irren muss. Er weiß, da ist ein Angebot, da ist dieser Moorexpress, da steige ich hier ein und komme da an. Das ist eine Leistung aus einer Hand, das ist alles aufeinander abgestimmt, und von daher ist diese Durchbindung natürlich enorm wichtig. Von daher hoffe ich, Herr Dr. Baumheier, dass wir da irgendwie auch zueinander finden. Über Details kann man reden. Und mir ist natürlich auch klar, dass man nicht auf 100 Jahre irgendwelche laufenden Zahlungsverpflichtungen eingeht, aber vielleicht kann man da ja auch mal über einen bestimmten Beobachtungszeitraum reden. Nachdem man dann entsprechend saldiert hat, was hat das allen eigentlich gebracht, kann man neu über die Durchbindung entscheiden. Ich persönlich verspreche mir davon, (und da sind wir uns vielleicht nicht ganz einig, können wir aber gleich noch mal darüber diskutieren), auch durchaus Hinweise auf die potenzielle Tragfähigkeit einer ÖPNV-Verbindung mit dem Moorexpress.

Wir haben heute Nachmittag in dem ersten Vortrag von Herrn Nowak, der ja aus dem eisenbahnerischen und stadtbahnerischen Schlaraffenland berichtet hat, das kann man aus unserer Sicht glaub ich so sagen, durchaus gelernt, was alles geht, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Und dass wir nicht alle Rahmenbedingungen so haben, das ist deutlich gesagt worden. Aber wir müssen uns mal Gedanken darüber machen, was wir denn hinkriegen können. Wenn ich Autofahrern, die es gewohnt sind, sich zu Hause ins Auto zu setzen und wo auch immer sie hin wollen, dort wieder auszusteigen, gegebenenfalls nach einer kürzeren oder längeren Parkplatzsuche, wenn ich die irgendwie in den ÖPNV kriegen will, dann muss ich ihnen ein Angebot machen, das ähnlich bequem ist. Dazu gehört an der Stelle genau so die Durchbindung nach Bremen. Da haben wir also von dieser Attraktivität des touristischen Angebotes eigentlich einen relativ nahtlosen Übergang zu der Frage: Wie wird der Moorexpress eigentlich in einem bestimmten Segment darüber hinaus angenommen. Dass der Moorexpress für das Thema ÖPNV eine Rolle spielen kann, das ist heute schon angedeutet worden, mehr aber auch nicht, weil man mehr im Augenblick gar nicht machen kann. Herr Mazur hat sich da sehr diplomatisch verhalten, ich werde das gleich noch mal etwas deutlicher sagen. Dass die Reaktivierung des Moorexpress für den ÖPNV Vorteile hat, darüber müssen wir nicht diskutieren.

Ich möchte jetzt nicht die Globaldiskussion aufmachen; denn da sind wir uns alle einig, dass irgendwann in den nächsten 10 bis 20 Jahren die Uhren ganz anders ticken. Ich finde es schon massenpsychologisch interessant. Als 1973 der erste autofreie Sonntag bei uns an der Schule diskutiert worden ist, ich war da etwa Sechsklässler am Gymnasium, und der Erdkundelehrer vom Club of Rome erzählte, da dachten wir armen Kinder, um Gottes willen, hoffentlich überleben wir das alles. Das hat dann irgendwann überhaupt keine Rolle mehr gespielt. Jetzt

bin ich überrascht über den Aufruhr, den hohe Benzinpreise erzeugen. Das ist eigentlich in diesen so marktorientierten Zeiten eine völlig normale Entwicklung. Es will nur noch keiner wahrhaben. Von daher bin ich mir mit ihnen einig; das wird irgendwann ein ganz anderes Thema. Darauf komme ich aber gleich noch zurück, auch auf die Frage, die ich interessant fand, wann denn die ersten Orte aussterben. Ich werde gleich fragen, ist es denn unter Umständen nicht normal, dass die das tun? Muss man jeden Ort um jeden Preis erhalten?

Natürlich ist das Thema ganz konkret jetzt nicht nur ÖPNV im Allgemeinen, sondern der Moorexpress als ein attraktives Thema. Das hat ein bisschen was mit der Frage nach besserer Anbindung innerhalb der Region zu tun und auch natürlich mit einer sehr viel schnelleren, sehr viel bequemerer Verbindung aus dem nördlich von Worpswede gelegenen Raum und erst recht ab Worpswede nach Bremen. Wir hätten dann eine Reisezeit von Worpswede nach Bremen von 31 Minuten gegenüber 45 Minuten, die wir jetzt haben und mit allen Takt-Unwägbarkeiten, die da ansonsten drin stecken. Richtig spannend wird es ja dann, Herr Mazur hat es angedeutet, wenn ich mir mal die Querverkehre in meinem eigenen Landkreis angucke. Die Kreisstadt ist eigentlich überhaupt nur sinnvoll mit dem ÖPNV erreichbar auf dieser Schienentrasse, die von Bremerhaven nach Bremen führt. Alles andere ist ein ziemlicher Skandal. Das hat aber ein bisschen was mit den gewachsenen Strukturen zu tun, die sich irgendwann an den topografischen Verhältnissen orientiert haben. Davon heute runter zu kommen, ist ganz, ganz schwierig. Der Moorexpress, wenn man ihn denn als ÖPNV-Verbindung hinbekäme, wäre mit Sicherheit eine gute Möglichkeit, auf dieser wichtigen Achse zwischen der Kreisstadt und Worpswede zumindest (und wenn ich Worpswede sage, denke ich bis Ostersode immer mit, damit wir nachher nicht diskutieren müssen) auch zu einer entsprechenden Verbindung zu kommen. Das macht natürlich vor allem vor dem Hintergrund Sinn, dass wir uns Gedanken machen über das Thema demografischer Wandel, dass wir uns Gedanken machen über Mobilität im Alter. Was ist eigentlich ein besseres Verkehrsmittel für ältere Menschen, die sich in diesem Raum ja auch bewegen wollen. Das werden wir als Thema zunehmend bekommen und auch unter diesem Aspekt ist natürlich der Moorexpress interessant.

Mein Mitarbeiter hat mir was Schönes aufgeschrieben, deshalb habe ich das „mit“ vorhin so in den Mittelpunkt gestellt. Insgesamt, hat er mir aufgeschrieben, würde die Nutzung des Moorexpress für den ÖPNV eine Intensivierung der symbiotischen Beziehung zu Bremen bedeuten. Ich finde, dem muss man nicht viel hinzufügen, das hat er gut dargestellt. Von daher passte mir das mit dem „mit“ ja auch ganz gut. Den nächsten Satz lese ich ihnen wörtlich vor. Da heißt es: „eine Nutzung des Moorexpress für den allgemeinen ÖPNV kann jedoch nur bei entsprechender Herrichtung erfolgen“. So, da bin ich bei Herrn Mazur, der sehr diplomatisch Herrn Koch gefragt hat, wie ist denn eigentlich so die Qualität der Strecke zwischen Osterholz-Scharmbeck und Bremervörde. Ist sie so ähnlich wie bei der Nord-West-Bahn? Herr Koch hat salomonisch geantwortet. Er hat gesagt, im Grunde schon – wenn ich das Geld bekomme, sie so herzurichten. Da sind wir jetzt bei dem wesentlichen Thema. Es muss natürlich in dem Bericht einiges gemacht werden. Von daher war eigentlich der Vortrag etwas desillusionierend, Herr Nowak, wenn ich gesehen habe, wie schön sie das dort alles haben. Das war ja nur vom Neuesten und Feinsten und Allerbesten. Ich beneide Sie da ein bisschen. Wesentliches Thema ist in der Tat erstmal das Thema Komfort und Reisezeit, d. h. ich muss mir über Gleise und ich muss mir auch über Fahrzeuge Gedanken machen, um eine bestimmte Geschwindigkeit hinzubekommen und noch hinzubekommen, dass weniger diese etwas schaukelnde Zugfahrt bei 30 Stundenkilometer das Erlebnis ist, sondern mehr das Erlebnis, dass ich, ohne es zu merken, schnell von A nach B komme; denn das ist wiederum das, was den ÖPNV-Nutzer letztlich interessiert, da er spätestens am dritten Tag, den er fährt,

nicht mehr rausguckt, sondern Zeitung liest und dabei soll es nicht rütteln. Frage: Taktzahl: Stundentakt wäre möglich, und Verdichtung. Ich will das hier nicht weiter ausführen. Aber an der Stelle merken Sie im Grunde genommen schon, dass, wenn man an das Thema ran will, man auch noch tiefer einsteigen muss. Und da ist es aus meiner Sicht und nach meiner jetzigen Einschätzung, (und jetzt komme ich noch auf Herrn Gorka, den Sie heute Nachmittag bereits erwähnt haben), ziemlich egal, ob in diesem geheimen Gutachten, das offensichtlich jeder mittlerweile kennt, nun 23 Millionen für Investitionen drinstehen für die Ertüchtigung der 85 km Strecke, oder ob es 12,5 Mill. sind. Beides sind ganz ordentliche Summen.

Wege zur Reaktivierung des Moorexpress für den ÖPNV

Sie haben vorhin so schön gesagt, der Herr Gorka macht das ja sowieso politisch. Und Sie haben weiter ausgeführt: Die einzigen, die jetzt gefördert sind, standen an vierter Stelle. Die waren bestenfalls doppelt so gut wie wir, die wir Achte sind, und deshalb müssten wir genau so gut nach vorne kommen können. So geht es ja nicht. So wird es nicht funktionieren. Sondern ich fand, Herr Mazur hat es vorhin sehr schön gesagt. Er sagte nämlich, man muss schon noch mal in die Fach- und Sachbetrachtung einschließlich der Finanzbetrachtung einsteigen, auch eine Potenzialanalyse machen, um die, sie haben so schön gesagt, dann politisch zu relativieren. Das hat mir richtig gut gefallen. Das ist eine prima Sache und Sie haben im Grunde dafür auch einen Ansatzpunkt in INTRA bekommen. Und jetzt kann ich ihnen dieses sagen: dass der Moorexpress in INTRA drin ist, mindestens bis Worpsswede, das hat ein bisschen mit dem Untersuchungsraum zu tun. Das ist im Grunde genommen schon ihre politische Entscheidung. Denn, da können wir offen darüber reden, Herr Mazur, wir beide haben gemeinsam mit Herrn Dr. Baumheier und einigen anderen, einer sogenannten projektbegleitenden Arbeitsgruppe angehört. INTRA ist ein Hybridgeschöpf, so nenne ich es mal. Die Arbeit begann mit Gutachten und ist dann übergegangen in einen mehr politisch bewertenden und konsensual orientierten Prozess. Ich gehörte für die Landkreise mit zu der projektbegleitenden Arbeitsgruppe und hatte den großen Vorteil, dass das, was meine Gemeinden mir aufgeschrieben hatten als Bedingung dafür, dass sie INTRA auch mitmachen – u.a. die Gemeinde Worpsswede den Moorexpress – dass ich das da als Thema auch durchaus immer mal diskutieren durfte. Und wir haben, Herr Mazur, schon ein bisschen gerungen, weil sie sagten „Hm, hat das denn Potenzial?“. Und sie haben schon ein bisschen dargestellt, wo man die Fragezeichen machen muss, und gesagt, selbst wenn ich das mal so begucke, das könnte eng werden. Und deshalb ist alleine die Aufnahme dieser Strecke ins INTRA schon eine politische Entscheidung. Die ist allerdings den anderen Beteiligten auch leicht gefallen, weil sie erstmal keinem weh tut, weil sie zu nichts verpflichtet, außer das zu machen, was jetzt passiert, nämlich mal näher zu gucken; welches Potenzial haben wir denn wirklich. Und diesem Prozess müssen wir uns alle stellen, wenn es denn auch in Richtung ÖPNV in welcher Art und Weise auch immer weiter gehen soll. Und dann mach ich mir auch eine Empfehlung von Herrn Mazur zu Eigen, der gesagt hat, denken sie jetzt bitte nicht so in Metronomstrukturen (das Unternehmen führt den ÖPNV zwischen Bremen und Hamburg durch). Das kriegen sie nicht hin, da gibt es ein besseres Angebot. Da bin ich mit meinen beiden Vorrednern einer Meinung.

Der Moorexpress und die Entwicklungsmöglichkeiten für den ländlichen Raum

Der Moorexpress ist nicht irgendwie das Bindeglied zwischen zwei Metropolregionen, sondern er fährt durch das Land dazwischen. Sie müssen sich zwei Metropolregionen so vorstellen, dass diese beiden Metropolen Gravitationskräfte entwickeln, die aus ihrer Peripherie anziehen. Und diese Gravitation, das ist im Grunde wie in der Astronomie mit den

Planeten, die wird immer kleiner, je weiter sie nach außen kommt, bis sie irgendwann bei einer gedachten Null-Linie ist, wo es wieder umkippt zur Gravitation der nächsten. Sie werden es aber mit dem Moorexpress ganz schwer hinbekommen, dass diese ja auch aus ganz anderen Quellen sich speisenden Gravitationskräfte über den Moorexpress viel Entwicklungschancen im ländlichen Raum lassen. Da, denk ich mal, hängt man den Moorexpress mit seinen Möglichkeiten auch viel zu hoch auf, weil auch ganz andere Strukturen, andere Potenziale, eine Rolle spielen bei der Frage, wie sich etwas entwickelt. Sie haben im Vorwort der Studie „Die Bedeutung des Moorexpress für das Land zwischen Elbe und Weser“ zu Recht darauf hingewiesen, dass viele Faktoren zusammen kommen müssen. Man kann das halt nicht nur um diesen Moorexpress herum aufdröseln. Von daher auch meine Empfehlung, auch aus Sicht des Landkreises Osterholz, kleine Schritte machen, so wie sie jetzt angegangen werden, um an Hand dieser kleinen Schritte auch die Nachweise zu führen, hoffentlich führen zu können, das könnte funktionieren, um dann für weitere Schritte auch politisch werben zu können.

Siedlungsflächenentwicklung

Ich komme zu dem dritten Punkt Siedlungsflächenentwicklung. Ich fand es ganz gut, dass im INTRA bei allen Unschärfen, die wir bei dem Thema ja vorhin gesehen haben, schon sehr stark konzentriert dargestellt worden ist, wo denn eigentlich Potenziale für eine Siedlungsflächenentwicklung liegen. Und das Ganze ist ja in der weiteren Umsetzung in diesen Rasch-Projekten, in den „Ran-an-die-Schienen-Projekten“ noch etwas deutlicher geworden. Und dieses ÖPNV-orientierte Siedlungsstrukturkonzept aus Ende bis Mitte der Neunziger, ist ja mit eine der fachlichen Grundlagen des INTRA gewesen. Dort wird auch gesagt; bitte keine disperse Siedlungsentwicklung irgendwie in die Fläche hinein, weil uns das unsere ganze Infrastruktur, nicht nur den Verkehr, auseinander haut, sondern bitte nach wie vor eine Entwicklung an den zentralen Orten und das bitte, soweit irgendwie möglich, auch ÖPNV-, wenn möglich SPNV-gestützt.

Das heißt bei der Frage, welche Entwicklungsschübe kann ich denn eigentlich für diese Bevölkerungs- und sonstige Entwicklung in einem ländlichen Raum, der sehr dünn besiedelt ist, bekommen, und das sage ich Ihnen als jemand, der für die Raumordnung zuständig ist: So herum kann es für mich keinen Sinn machen, dass ich im Grunde irgendwo, jetzt überspitze ich das mal bewusst, ins Niemandsland eine Schienenstrecke lege oder auch auf einer bestehende Schienenstrecke einen ÖPNV mache, damit sich entlang dieser Strecke oder an kleineren Orten entlang dieser Strecken, schwerpunktmäßig Leute ansiedeln können. Das wird auch insoweit ein bisschen schwierig, als ein weiterer Faktor dazukommt, über den heute auch schon gesprochen worden ist, nämlich die berühmte demografische Entwicklung, die ja nicht nur was mit der Verschiebung der Alterspyramide zu tun hat, darüber habe ich schon gesprochen, sondern natürlich auch mit der Frage der mengenmäßigen Bevölkerungsentwicklung. Es gibt da unterschiedliche Szenarien. Zu Beginn des INTRA war es noch so, dass man einer Schrumpfung entgegen sehen musste in der gesamten Region. Das hat sich ja schon während der Bearbeitung umgedreht, aber jetzt nicht so, dass wir sagen könnten, wir werden noch mal einen richtigen Boom erleben, sondern wir werden als Region Bremen, ich mach es jetzt ganz weit, in den nächsten 10 bis 15 Jahren ein so genanntes moderates Wachstum entwickeln, das heißt, wir werden nicht weniger, wir werden aber auch nicht mehr als 1,5 bis 2% Bevölkerungs-Wachstum haben. Das macht, bezogen auf diesen Landkreis mit seinen rund 115 000 Einwohnern, irgendwas zwischen 1000 und 2000 Leuten aus. Welche Rolle für so eine Entwicklung der Moorexpress spielen kann, das muss ich, glaube ich, gar nicht weiter ausführen, da sollte und müsste man die Kirche auch deutlich im Dorf lassen. Ich will das auch an meinem ganz persönlichen Beispiel deutlich machen. Ich bin ein bisschen gelebte regionale Geschichte, weil ich seit 1987 in Bremen wohne und lebe, seit

dem 1.1.2005 hier nun in Osterholz Landrat bin und natürlich aus guten Gründen jetzt auch hierher ziehe. Meine Frau, die mit diesem Landkreis bisher nichts zu tun hatte und nun aus Bremen weg musste und dort ihre Arbeitsstelle hat, ist mit mir durch den Landkreis gefahren. Ich habe sie gefragt, wo ziehen wir jetzt hin, was gefällt Dir denn eigentlich? Und da spielte Lilienthal wegen der Straßenbahn eine Rolle. Da habe ich gesagt, die Linie 4 fährt doch noch gar nicht. Das war für sie sehr überraschend, und sie hat gesagt, dann kommt Lilienthal nicht in Frage. Und ich sag mal, selbst wenn der Moorexpress heute in einer Einstunden-Takt-Qualität so ausgebaut wäre, wie wir es bräuchten, um nach Bremen fahren zu können, hätten wir uns wahrscheinlich nicht in Nordsode oder Ostersode oder irgendwo sonst an der Strecke niedergelassen, weil natürlich noch eine Menge anderer Faktoren bei solchen Entscheidungen eine Rolle spielen, was man eigentlich so an Infrastrukturleistungen und Reisezeiten gerne hätte und dergleichen mehr. Das ist nun zwar eine sehr individuelle Entscheidung, und andere entscheiden sich sehr bewusst dafür, eher im ländlichen Raum zu leben. Da sage ich aber bewusst, das hat auch einen gewissen Preis und hat auch gewisse Gefahren. Bei der Diskussion um die demografische Entwicklung – und darauf wollte ich ja zurückkommen - entsteht die Frage; müssen wir mal Straßen dicht machen oder wird irgendwann ein Ort aussterben, weil er keinen Schienenanschluss hat? Dabei wird deutlich, warum es in der Raumordnung so etwas wie ein Zentrale-Orte-Konzept gib. Es kann eigentlich nach meiner festen Überzeugung nicht sein, dass wir irgendwann zu jedem Ort einen Schienenanschluss legen, nur damit der Ort aus sich selbst heraus weiter existieren kann. Auch da muss man im Einzelnen irgendwann mal gucken, was sinnvoll ist und was nicht sinnvoll ist, bei wahrscheinlich perspektivisch doch schrumpfender Bevölkerung. Aber das ist ein weites Feld, darüber können wir gerne noch weiter diskutieren. Ich will nur bewusst den Spiegel einmal etwas umdrehen, weil es hier, gerade auch in der AG Moorexpress, häufig ganz anders diskutiert wird.

Ergebnis

Ich habe bei der Geschichte mit dem ÖPNV noch eine Sache vergessen, die ich jetzt bei meinem Fazit gut einbauen kann. Sie haben mich gefragt nach der Bedeutung des Moorexpress. Er ist für die touristische Entwicklung, auch für die touristische Zusammenarbeit in der Region sehr bedeutend, deshalb engagieren wir uns da auch entsprechend. Für den ÖPNV wäre es schön, wenn es funktionieren würde. Aber auch da verweise ich noch mal auf den Vortrag von Herrn Mazur, der ja ein bisschen dargestellt hat, welche ÖPNV-Strukturen wir haben und welchen Handlungsbedarf wir eigentlich in den bereits laufenden bestehenden Hauptstrukturen des ÖPNV auf den DB-Strecken und dergleichen mehr haben. Und des Weiteren, und da trifft sich so ein bisschen Karlsruhe mit den Tal-Lagen, wo alle wohnen, und Lilienthal ist ja auch ein Tal, wo wir aber auch eine Struktur haben, die sich für eine Straßenbahn wunderbar eignet. Ich würde ihnen jederzeit sagen, dass, wenn ich eine Wertentscheidung, zum Beispiel politisch oder bei Investitionen treffen müsste, wären Themen wie Stadtbahnentwicklung mit einer Verlängerung der Linie 4 deutlich wichtiger und deutlich bedeutender als der Moorexpress. Also das heißt: auch bei dem Thema ÖPNV ist er in der Rangfolge eher etwas weiter hinten. Er kann und soll eine Rolle spielen, wenn wir das hinbekommen, aber die Prioritäten wären, wenn es Spitz auf Knopf käme, anders aus meiner Sicht. Auch das will ich deutlich sagen. Ich denke, dann habe ich zu meinem Thema alles gesagt, was ich sagen wollte, und ob ich alles gesagt habe, was sie hören wollten, das wird gleich die Diskussion zeigen. Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit zu vorgerückter Stunde.

Offener Brief

von Dr. Wolfgang Konukiewitz an Landrat Dr. Jörg Mielke

Sehr geehrter Herr Landrat!

Da wir die Diskussionen nach den jeweiligen Referaten nicht dokumentieren können, möchte ich meinen Beitrag zu Ihrem Referat auf unserer Tagung in der Form eines Briefes an Sie hier anfügen, zumal die jetzt vorliegende schriftliche Form Gelegenheit gibt, Ihren Beitrag noch einmal gründlicher zu studieren.

Wir sind Ihnen sehr dankbar, dass Sie das Thema Moorexpress in Ihre Agenda aufgenommen haben und auch bereit waren, auf unserer Tagung dazu Stellung zu nehmen. So, wie Sie mit dem Thema umgehen, ist es der Sache sehr förderlich. Und wenn Sie sagen, dass Sie unsere Bemühungen differenziert unterstützen, kann ich darin auch eigentlich keine Differenzen sehen. Vielleicht müssen wir nur ein paar Eindrücke unsererseits korrigieren, die wir mit unseren (vielleicht auch eher ich mit meinen) Aktivitäten hervorgerufen haben.

Wir sind uns darin völlig einig, dass neben den touristischen Verkehren eine Reaktivierung des Moorexpress bei dem desolaten Zustand des ÖPNV im Landkreis sinnvoll und sehr wünschenswert wäre. Wer an der Landesstraße in Nordsode wohnt und morgens nach Bremen fahren muss, der weiß, wovon er redet. Der Stau auf der Autobahn reicht morgens bis zum Parkplatz Osterwiese, so dass man lieber den Umweg über die Abfahrt Horn in Kauf nimmt, um pünktlich in der Neustadt zu sein.

Um diese Reaktivierung hinzubekommen, werden wir gemeinsam Schritt für Schritt vorangehen. Das nächste wird eine Potenzialanalyse sein, die politisch bewertet werden muss. Nur in diesem Zusammenhang sind die Bemühungen zu verstehen, die von den kleineren Ortschaften an der Strecke ausgehen. Wenn nämlich die Reaktivierung kommt, werden sie zweifellos davon profitieren, was den Tourismus angeht und ebenso ihre Siedlungsstrukturen. Und sicher werden nicht nur die Ortschaften in unmittelbarer Nähe der Strecke profitieren, sondern auch in einem breiteren Korridor daneben, wenn nämlich Busverkehre nicht mehr parallel zur Bahnlinie, sondern quer zu ihr verlaufen. Außerdem kann man dann Bürgerbusse und Ruftaxis einrichten. Damit würde man auch dem demografischen Wandel Rechnung tragen.

Die Bertelsmann-Stiftung prognostiziert für die Landkreise an der Strecke des Moorexpress bis zum Jahr 2020 entgegen dem sonstigen Trend ein Bevölkerungswachstum von 2 – 7 %. Wenn man weiß, dass Ortschaften an der Schiene proportional noch stärker wachsen, dann wird man sehr wohl die Bemühungen um eine Reaktivierung unterstützen ohne gleich die Vorstellung verbreiten zu wollen, dass jedes Dorf einen Schienenanschluss haben müsse. Da muss jeder selber wissen, was er für Anreize zur Entwicklung seiner Ortschaft bieten kann. Wir wollen für unsere Findorff-Siedlungen nur ein sehr moderates Wachstum, weil wir ja unsere Siedlungsstrukturen erhalten wollen. Aber für Worpsswede, Hüttenbusch, Gnarrenburg und Bremervörde böten die Reaktivierung schon gute Aussichten. Dasselbe gilt auch für die Ortschaften nördlich von Bremervörde, die sich nach Stade und Hamburg hin orientieren. Diese Anstrengungen der kleinen Ortschaften an der Strecke kann man sehr wohl im Rahmen von „Stärker stärken“ sehen; denn die Metropolen werden davon profitieren, wenn sie eine gute Anbindung an das Umland haben nicht nur auf touristischem Gebiet.

Natürlich ist der Ausbau der Strecke zwischen Bremen und Bremerhaven und die Verlängerung der Straßenbahn nach Lilienthal eine größere Nummer als die Reaktivierung des Moorexpress. Aber diese Projekte werden ja auch mindestens zum Teil anders finanziert. Wir im ländlichen Raum wollen nicht nur zusehen, wenn das Geld in eine andere Richtung fließt, wobei dann die Zentren eindeutig bevorteilt sind. Natürlich kämpfen wir um unsere Existenz, wohl wissend, dass es Prioritäten gibt.

gez. Wolfgang Konukiewitz

Die Referenten und Herausgeber

Georg Nowak-Hertweck, M.A.

Geboren 1969 in Malsch (Kreis Karlsruhe),

Studium der Neueren und Neusten Geschichte, Mediävistik und Literaturwissenschaft an der Universität Karlsruhe. Abschluss mit Magister Artium.

Verschiedene Tätigkeiten im Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Museum und Archiv.

Seit Dezember 2000 Mitarbeiter des Karlsruher Verkehrsverbunds im Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Redakteur der Kundenzeitschrift "KVV-Magazin", Autor mehrerer Veröffentlichungen zum Thema "Karlsruher Modell".

Heinz Mazur

geb. 1960 in Nordhorn, nach dem Abitur Ausbildung zum Landschaftsgärtner,

Berufspraxis, anschl. Studium der Landespflege, Dipl.-Ing., danach Selbständigkeit,

ab 1990 Ltd. Angestellter beim Verkehrsplanungsbüro Planungsgemeinschaft

Dr.-Ing. W. Theine in Hannover, gleichzeitig seit ca. 6 Jahren

Gesellschafter der Planungsgesellschaft VerkehrsBau GmbH, Hannover,

Mitglied im ADFC seit 1980, beim BDB seit 1985.

Dr. Ralph Baumheier

geboren 1962

Ausbildung: Diplom-Verwaltungswissenschaftler Universität Konstanz,

Promotion Dr. rer.soc.

1990-1995 Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

seit 1995 Referatsleiter beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

seit 2004 Senatsrat.

Landrat Dr. Jörg Mielke

Geboren 1959 in Hagen/Westfalen

1979 Abitur in Lippe/Westfalen

1979 - 1984 Jurastudium in Göttingen

1984 - 1987 Wissenschaftlicher Assistent an der Universität Göttingen

1987 - 1990 Referendariat und zweites juristisches Staatsexamen in Bremen

1991 - 1995 Jurist beim Landkreis Osterholz

1995 - 2004 Dezernent (Bauen, Umwelt, Kultur und Tourismus), Landkreis Osterholz

Seit 2004 erster hauptamtlicher Landrat des Landkreises Osterholz.

Dr. Wolfgang Konukiewitz

Landesvorstand des VCD Niedersachsen, Projektleiter Moorexpress

Burckhard Rehage

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