



Reaktivierung der Moorexpressstrecke JETZT – eine Chance für den Elbe-Weser-Raum!

Inhaltsverzeichnis:

1. Zielsetzung und Grundlagen im Überblick	S. 2
2. Weitergehende Informationen zu Sinn und Zweck einer Reaktivierung der Moorexpressstrecke	S. 7
2.1 Die Reaktivierung unter den Bedingungen der „Standardisierten Bewertung“ inkl. der Landes- Bundessicht	S. 7
2.2 Touristische Aspekte (dargestellt am Beispiel von Worpswede)	S. 9
2.3 Chancen der Reaktivierung dargestellt am Beispiel der Samtgemeinde Fredenbeck	S. 12
2.3.1 Bauleitplanung und Bevölkerungsentwicklung	S. 12
2.3.2 Schülerbeförderung	S. 13
2.3.3 Ärztliche Versorgung und ältere Bevölkerung	S. 14
2.3.4 Betriebe und wirtschaftliche Situation	S. 14
2.3.5 Partner für eine Reaktivierung	S. 15
2.3.6 Die Bedeutung für Stade und Bremervörde und die anderen Kommunen	S. 15
2.4 Eine Perspektive: Die Bedeutung der Reaktivierung für ländliche Räume am Beispiel der Findorff-Region	S.17
3. Schlussbemerkung	S.20

1. Zielsetzung und Grundlagen im Überblick

a.) Ist-Stand 2022 und Zielsetzung

Eine Reaktivierung der „Moorexpressstrecke“ hin zum SPNV (Schienen-Personen-Nah-Verkehr) wird für die an der Strecke zwischen der Hansestadt Stade, über Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck (durch Anbindung nach Bremen) gelegenen Kommunen im Elbe-Weser-Dreieck für erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten sorgen.

Die Strecke liegt in einer der ländlichen Regionen Niedersachsens. Es ist eine Region, die zur Entwicklung neue Wege gehen muss. EU, Bund und Land Niedersachsen haben das erkannt und stellen für die Entwicklung des ländlichen Raumes erhebliche Mittel zur Verfügung. So wichtig diese Projektmittel sind, ohne eine dauerhaft gesicherte und den ökologischen Anforderungen des 21. Jahrhunderts entsprechende Verkehrsanbindung werden diese Mittel ihr Ziel nicht erreichen.

Hierbei ist ein Ausbau des Schienenverkehrs unverzichtbar. Und: Die Infrastruktur (Schienen inkl. Signaltechnik und Bahnhöfe) ist bei der „Moorexpressstrecke“ vorhanden und diese kann schon jetzt befahren werden. Die seit vielen Jahren laufenden touristischen Verkehre des historischen „Moorexpress“ belegen das. Eine Reaktivierung ist also vergleichsweise kostengünstig.

Gerade auf dem Streckenabschnitt zwischen Stade und Bremervörde verkehren zusätzlich schon jetzt mehrmals täglich die Züge der „Start-Bahn“ (aber nur leer auf dem Weg zur Instandhaltung in Bremervörde) und Güterverkehre inkl. der Transporte zur Einrichtung der Bundeswehr in Hesedorf. Hier ist schon jetzt durchgängig Tempo 80 km/h möglich.

Die EVB als Eigentümerin der kompletten Strecke investiert jedes Jahr erhebliche Mittel, um damit die Qualität der Infrastruktur nicht nur zu sichern, sondern deutlich zu verbessern.

Die Kommunen entlang der Strecke (Städte, Gemeinden, Samtgemeinden und Landkreise) unterstützen die Reaktivierung durch entsprechende Resolutionen an das Land und den Mitteleinsatz für den jetzt schon existierenden Betrieb der touristischen Verkehre.

Lange Jahre war es das Ziel aller Beteiligten die Strecke in einem Stück einer Reaktivierung des SPNV zuzuführen. *Das bleibt auch künftig das übergeordnete Ziel.*

Es ist aber denkbar, zunächst mit dem Abschnitt zwischen der Hansestadt Stade und Bremervörde zu beginnen, weil hier die Ausgangslage von der Infrastruktur her am besten ist. Der Abschnitt von Bremervörde bis Osterholz-Scharmbeck würde dann folgen.

Als Zwischenschritt ist es auch denkbar, die Initiative der Niedersächsischen Regierungsfractionen zum Ausbau der touristischen Verkehre aufzugreifen, wenn die Kosten vom Land getragen werden und eine verlässliche Taktung entsteht, die den Bedarfen Rechnung trägt.

Die Frage: „Lohnt sich eine Reaktivierung?“ ist klar mit JA zu beantworten. Jedenfalls dann, wenn man volkswirtschaftlich an die Betrachtung heran geht und nicht nur

einfach den betriebswirtschaftlichen Nutzen für den Betreiber sieht. Aber schauen Sie sich selbst die Argumente an und lassen Sie sich überzeugen.



Auf dieser Skizze ist die Streckenführung von Stade über Bremervörde bis Bremen zu erkennen.

Durch die Reaktivierung wird die Strecke zu einer Mobilitätsachse mit viel Potenzial!

Hinweis: Der Abschnitt zwischen Osterholz-Scharmbeck und Bremen ist bereits im SPNV Betrieb.

b.) Klimaschutz

Schienenverkehr in der ländlichen Region des Elbe-Weser-Dreiecks ist ein Mittel um die CO₂ Immissionen dauerhaft zu reduzieren.

Im Bereich der zu reaktivierenden Strecke ist es möglich als Antriebsmittel auf Wasserstoff (die ganze Region gehört zur Modellregion Wasserstoff) zu setzen. Schon jetzt fahren SPNV-Züge in der Region mit Wasserstoff. In Bremervörde ist für den Bahnverkehr eine Wasserstofftankstelle errichtet, mobile Anlagen sind vorhanden und Betreiber von Windparks/Solarparks entlang der Strecke wollen grünen Wasserstoff produzieren und können diesen auch speichern.

Man darf sich nichts vormachen: Menschen in unserem ländlichen Raum werden für einen SPNV nicht ganz auf den Pkw verzichten. Aber es ist möglich jeweils auf wenigstens ein Fahrzeug zu verzichten, was sich für die Familien rechnet und gut für den Klimaschutz ist.



I-Lind Moorexpress betrieben mit Wasserstoff (Fotomontage U. Baumert)

c.) SPNV

SPNV ist weitaus eher von den Nutzern akzeptiert, als z.B. die gern als Alternative ins Spiel gebrachten „Schnellbusse“. Das gilt besonders, weil das Attribut „schnell“ im ländlichen Raum beim Busverkehr eher zu einem Etikettenschwindel verkommt. Die Reaktivierung der Bahnstrecke würde an den Knoten Stade, Bremervörde, Osterholz-Scharmbeck und Bremen Netzbildung bedeuten, die dadurch auch zusätzliche Fahrgäste auf die Bahn bringt, weil damit die Bahnstrecke an den Fernverkehr angeschlossen wird.

Der SPNV auf der Strecke wäre an den sog. „Deutschlandtakt“ angebunden. Verlässlichkeit, Wirtschaftlichkeit und klare Verbindungen lassen Menschen ihr Verhalten eher ändern.

d.) Bevölkerungsentwicklung:

Der Raum des Moorexpress ist im Vergleich dünn besiedelt, aber der Flächendruck aus den Metropolregionen Hamburg und Bremen ist in den letzten Jahren (schon vor Corona) erheblich gewachsen. Kommunen, die jahrelang mit kleinen Baugebieten ein adäquates Angebot hatten, sehen sich jetzt gezwungen Flächen für Bauland in weit größerem Stil zu entwickeln. Das gilt für die Mittelzentren Stade, Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck, aber eben auch für die Gemeinden und Samtgemeinden an der Strecke. Umgekehrt ist der demographische Wandel mit einer Alterspyramide, die bei den älteren Jahrgängen zu den starken Ausschlägen führt im ländlichen Bereich überproportional stark. Das kann nur vermindert werden, wenn die Mobilitätsfrage aus Sicht aller Generationen gut beantwortet werden kann.

e.) Schülerbeförderung:

Gerade im Bereich der Gymnasien und Berufsbildenden Schulen sind Schülerinnen und Schüler oft nicht auf einen Schulstandort festgelegt und ab der Sek II entfällt die organisierte Schülerbeförderung. So haben z.B. die Mittelzentren Stade und Bremervörde sehr große Schulstandorte, die bisher mit Busverkehren bedient werden. Mit einem guten SPNV wäre das erheblich umweltfreundlicher und für die Innenstädte verkehrsberuhigend.

d.) Mitarbeitende in KMUs:

In den Gemeinden/Samtgemeinden an der Strecke gibt es hochspezialisierte Handwerks- u. Gewerbebetriebe, die schon lange einen Mangel an Mitarbeitenden beklagen. Azubis nutzen die vorhandenen Lehrstellen nicht, weil sie den Betrieb und die jeweilige BBS nur mit großer Mühe erreichen können. Mitarbeitende kommen schon lange nicht mehr nur aus den jeweiligen Ortschaften, sondern aus der ganzen Region. Lange Anfahrtswege sind teuer und damit unattraktiv und ein Umzug hin zu einem Betrieb ist selten möglich. Lebenspartner arbeiten selten an einem Ort. Und Paare/Familien investieren eine hohe 6-stellige Summe für ein Haus/eine Wohnung nur dann, wenn die für Familienmitglieder wichtigen Orte gut zu erreichen sind. Es lässt sich an anderen Orten nach einer Reaktivierung (oft schon nach der Ankündigung) zeigen, dass die Region dadurch erheblich attraktiver wird. Nur so können Betriebe auf Dauer gesichert werden. Mit guten Gründen wird heute auf eine Work-Life-Balance geachtet und lange Anfahrtswege im stressigen Individualverkehr oder in wenig attraktiven Bussen wirken da abschreckend.

e.) Gesundheitsversorgung (Daseinsvorsorge):

Hausärzte und Fachärzte werden in den kommenden Jahren zunehmend fehlen; bestehende Arztpraxen gerade in den ländlichen Räumen nur noch sehr schwer zu besetzen sein. In den Mittelzentren sind die verbliebenen Kliniken und auch Haus- u. Fachärzte eher zu halten. Ein funktionierender SPNV kann mit dafür sorgen, dass die Patienten und die Besucher (Kliniken, Pflegeheime etc.) diese Standorte aufsuchen können. Eine solche Möglichkeit zu schaffen ist alternativlos, wenn man die sonst entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten bedenkt.

f.) Tourismus:

Worpswede stellt unter touristischen Gesichtspunkten ein gewisses Zentrum an der Strecke dar. Allein hier gab es im Jahr 2019 rd. 50.000 Übernachtungen und rd. 300.000 Tagesgäste. Weitere touristische Ziele neben dem historischen Moorexpress

sind: Museen, Wander- u. Radwege, Torfkahnfahrten, Findorffsiedlungen, Moorerlebnispfade und Wasserwanderwege kommen hinzu. Diese Destinationen sind z.T. mit erheblichen öffentlichen Investitionsmitteln errichtet worden. Viele Galerien und Museen kommen hinzu. Durch die Reaktivierung wäre eine Verbindungsachse geschaffen zwischen den Städten Bremen, der Hansestadt Stade mit dem Alten Land und letztlich auch Hamburg. Die Touristiker beklagen, dass solch ein verbindendes Element fehlt. Erst wenn ein SPNV mit der Möglichkeit zur Mitnahme auch von Fahrrädern vorhanden ist, werden diese Chancen der verschiedenen touristischen Zielpunkte wirklich ausgenutzt. Und Tourismus ist ein erheblicher Wirtschaftsfaktor. (siehe zum Thema Tourismus auch als exemplarische Beispiele „Worpswede“ (S.8 ff) und Findorff-Region (S.16ff.).

g.) Naherholung:

Die Findorff-Region mit ihrem Kulturerbe – als Ergebnis der Tätigkeit von Jürgen Christian Findorff – und das Teufelsmoor bieten viele Möglichkeiten der Erholung in der Natur und in die Geschichte der Region. Die Natur des Teufelsmoores und das Kulturerbe sind Anregungen u.a. für die Künstler gewesen, die sich in Worpswede niedergelassen haben. In Abstufungen gilt das für die ganze Region. Der Moorexpress mit einer Wegekette von Bahn, Fahrrad, Torfkahn und ggf. Wasserwanderungen bietet hier eine ökologische und zeitgemäße Möglichkeit der Naherholung.

h.) Partnerschaft von Stadt und Land:

Die ländlichen Räume waren bisher bei der Nutzen-Kostenbewertung zur Reaktivierung von Bahnstrecken nicht im Blick. Sie werden bislang meist als „dünn besiedelter Raum“ oder mit dem Begriff „Fläche“ abqualifiziert. Hier muss ein Paradigmenwechsel von einer betriebswirtschaftlichen zu einer volkswirtschaftlichen und ressourcenorientierten Betrachtungsweise stattfinden. Eine solche Betrachtung wäre dadurch gekennzeichnet, dass die ländlichen Räume als Wohn- u. Lebensraum, als Raum der gesunden Ernährung und Naherholung mit kurzen Wegen auch für „Städter“ viel zu bieten hat. So können die bestehenden Partnerschaften von Stadt und Land zukunftsfähig werden und das trägt den Anforderungen des 21. Jahrhunderts Rechnung. Ohne funktionsfähigen SPNV wird das nur schwer umsetzbar sein.

i.) Unterstützung durch die Politik:

Alle Kommunen (auch die Mittelzentren, die bereits über eine Bahnanbindung in andere Richtungen verfügen) unterstützen die Reaktivierung der Moorexpressstrecke. Hierzu sind in den Jahren 2019 – 2021 von allen Kommunen entsprechende Resolutionen verfasst und an das Wirtschaftsministerium in Hannover verschickt worden. Aber es wird nicht nur geredet, sondern der aktive Betrieb der Strecke mit dem touristischen Moorexpress wird finanziell unterstützt und z.B. die Kommunen, Geestequelle, Gnarrenburg und Fredenbeck haben jeweils sechsstelligen Summen an Fördermitteln und Eigenmitteln bereitgestellt, um die Strecke voranzubringen. D.h. die Städte, Gemeinden, Samtgemeinden und Kreise gehen permanent in Vorleistung. Leider hat das Land Niedersachsen mehr als eine volle Legislaturperiode verstreichen lassen, ohne auch nur eine Strecke neu einer Reaktivierung zuzuführen. Vorhandene Bundes- und EU-Mittel gingen und gehen in andere Bundesländer. Hier muss ein Umdenken schnell erfolgen, damit die Klimaziele erreicht werden können und die ländlichen Räume nicht „ausgetrocknet“ werden. Das würde am Ende volkswirtschaftlich teuer zu stehen kommen.

Auf den weiteren Seiten dieses Textes werden zu den einzelnen Punkten an Hand von Beispielen exemplarisch ausführlichere Erläuterungen gegeben. Diese Beispiele bilden nicht die Situation in jeder Ortschaft ab, sind aber durchaus (mit Abstufungen) auf alle Kommunen übertragbar. Durch die Überschriften werden Sie als Leserin und Leser die entsprechenden Punkte schnell wieder finden können. Es lohnt sich, sich hier umfassend zu informieren, denn im *kommenden Landtagswahlkampf 2022* wird auch das Thema „Reaktivierung der Moorexpressstrecke“ zum SPNV eine Rolle spielen.



2. Weitergehende Informationen zu Sinn und Zweck einer Reaktivierung der Moorexpressstrecke

2.1. Die Reaktivierung unter den Bedingungen der sog. „Standardisierten Bewertung“ inkl. der Landes- u. Bundessicht.

Die bisherige Form der standardisierten Bewertung von Strecken, die zur Reaktivierung anstehen, ist selbst nach Meinung mehrerer Bundesländer überholt und führt in der Konsequenz zur Schwächung ländlicher Räume. Denn wenn ich im Kern Personenkilometer zähle, dann hat eine vergleichsweise dünn besiedelte Region gegenüber Ballungsräumen wie Osnabrück oder Braunschweig-Salzgitter immer das Nachsehen. Diese im Kern rein betriebswirtschaftliche Wertung schadet Niedersachsen und besonders dem Elbe-Weser-Raum.

Niedersachsen hat das schon vor Jahren erkannt, aber nicht gehandelt. Für die Ministerialbürokratie ist das zugegeben mit erheblichem Aufwand verbunden. Es gab

Lippenbekenntnisse aller Regierungsparteien und der Minister im zuständigen Wirtschaftsministerium, aber der nötige Druck diese Regelungen zu ändern und etwa mit einem Modellvorhaben zu zeigen, dass andere Kriterien (volkswirtschaftlich und ökologisch begründet) sehr wohl zielführend sein können, sind unterblieben.

Bahnverbindungen neben den Hauptstrecken der Bundesrepublik haben hier bisher ein Nischendasein erfahren. So lebt Niedersachsen jetzt mit dem traurigen Rekord seit 2014 keine Strecke neu für eine Reaktivierung auserkoren zu haben. Andere Bundesländer haben hier die Zeit genutzt und Anträge gestellt (auch als Modellversuche) und haben dafür die üppig vorhandenen Fördermittel erhalten. Andere Bundesländer haben auch über ihre jeweiligen Landeseinrichtungen (LNVG = Landesnahverkehrsgesellschaft) touristische Verkehre bestellt und so die Situation verbessert. In Niedersachsen (als großes Flächenland!) bisher Fehlanzeige. Hier gilt es, in den kommenden Jahren den Anschluss an andere Bundesländer wieder herzustellen. Die Zeit vor der Landtagswahl im Oktober 2022 und dann die ersten Monate der neuen Regierung werden zeigen, ob Niedersachsen in dieser Hinsicht zukunftsfähig ist. Zweifel sind dort bisher angebracht.

Der Bund und auch die EU sprechen sich an vielen Stellen gerade auch für eine stärkere Nutzung des SPNV in ländlichen Regionen aus. Dafür gibt es Fördermittel. Hier muss man der EVB als Eigentümerin der Strecke ein großes Lob aussprechen, denn sie hat erhebliche Investitionen an der hier zur Diskussion stehende Strecke geplant. Wirklich wirtschaftlich wird das aber nur, wenn Güter-, SPNV und touristische Verkehre die Strecke gemeinsam nutzen. Ein Gutachten zur Frage der Reaktivierung von EVB Strecken ist eigenwirtschaftlich auf den Weg gebracht worden. Es soll im 2. Quartal 2022 vorliegen. Wir werden darüber zu gegebener Zeit berichten.

Der Bund ist mit den Bundesländern inzwischen dabei, einen überarbeiteten standardisierten Bewertungsbogen zu etablieren. Man darf gespannt sein, ob dieser den ländlichen Raum und die langfristigen volkswirtschaftlichen und ökologischen Folgen angemessen berücksichtigt. Wie auch immer dieses Instrument aussieht, nichts hält das Land davon ab, vorher mit dem Instrument der „Modellversuche“ zu arbeiten und die touristischen Verkehre auszuweiten. Das ist einfach eine Frage des politischen Willens. Zukünftige Abgeordnete des Landtags in Hannover müssen für sich entscheiden, wie sie zu diesem Thema stehen. Das gilt besonders für die Menschen aus der Region des „Moorexpress“. Diese Strecke verdient eine Reaktivierung zum Wohl der Menschen und der Umwelt. Sie hat das Potential zu einer echten Mobilitätsachse ausgebaut zu werden. Bürgerinnen und Bürger und die kommunale Ebene sind zum Handeln bereit. Jetzt ist die Politik auf Lands- u. Bundesebene am Zuge!

2.2. Touristische Aspekte (dargestellt am Beispiel von Worpswede):



So sieht der Betrieb mit dem historischen Moorexpress heute aus!

Worpswede und der Moorexpress:

Diesen Abschnitt des Textes hat Burckhard Rehage aus Worpswede verfasst. Er bringt jahrelange Erfahrung als Regionalplaner in die Aktivitäten zur Reaktivierung der Strecke ein.

„Seit über einem Jahrhundert tuckert der Moorexpress durch das Teufelsmoor. Längst ist der rote Zug – wie die Torfkähne mit ihren braunen Segeln – zu einem Symbol der Landschaft und ihrer Besiedlungsgeschichte geworden. ... Auf den knapp 99 Kilometern zieht die weite Landschaft bisher gemächlich an Ihnen vorbei. Mehr als 20 Haltestellen bieten Ihnen die Gelegenheit, Land und Leute kennenzulernen und viele Sehenswürdigkeiten zu besuchen.“

(aus: Aus Werbeflyer „Moorexpress – Unterwegs zwischen Bremen, dem Teufelsmoor und Stade“, 2019)

In der Saison (Mai bis Oktober) benutzen 15.000 bis 20.000 Fahrgäste diesen Zug.

Auf einer Moorexpressfahrt stellt das Künstlerdorf Worpswede einen touristischen „Leuchtturm“ dar, der weit über die Grenzen Niedersachsens hinaus bekannt ist.

Im Jahre 1889 zog es einige Maler aus der Enge der akademischen Malerei hinein in die Idylle des Dorfes Worpswede, um dort ihre Sehnsucht nach einem naturnahen Leben und Kunstschaffen zu stillen. Es ist die Gründungsphase der Künstlerkolonie Worpswede, die besonders mit den Namen Fritz Mackensen, Otto Modersohn, Heinrich Vogeler, Hans am Ende und Carl Vinnen verbunden ist. Auch wird diese Gründungsphase geprägt vom Dichter Rainer Maria Rilke und der Malerin Paula Modersohn-Becker, die beide die Idylle des Ortes geschätzt haben. Gerade mit dem Namen Paula Modersohn-Becker, die als Künstlerin internationale Anerkennung erworben hat, wird der Name Worpswede auch weit über die Grenzen des Ortes getragen.

In den über 130 Jahren der Künstlerkolonie hat es immer wieder Künstler*innen in den Ort gezogen. Auch heute noch ist er ein Anziehungspunkt für Kunstschaffende, die hier eine attraktive Wirkungsstätte gefunden haben.

Diese besondere Verbindung zwischen Kultur und Landschaft des Teufelsmoores zieht jährlich viele Besucher in den Ort. Verschiedene Museen, Galerien und Veranstaltungen laden Einheimische und Gäste zu

zu Besuchen ein. Eine sehr gut ausgebaute touristische Infrastruktur mit Gaststätten, Cafès, Hotels etc. sorgt für einen unbeschwerten Aufenthalt.

Besondere Sehenswürdigkeiten, u.a.

- das Hoetger-Ensemble der Großen Kunstschau mit seinen ungewöhnlichen Architekturformen und Ausstellungen
- der Barkenhoff, dem Wohnhaus Heinrich Vogelers, heute Henrich-Vogeler-Museum
- das „Haus im Schluh“, Wohnstätte von Martha Vogeler, der Ehefrau Heinrichs
- das Modersohn-Museum, Wohnung von Otto Modersohn und Paula Modersohn-Becker
- die „Käseglocke“ ein einmaliger Rundbau, heute Museum
- die Worpsweder Windmühle, das Wahrzeichen des Ortes
- der Worpsweder Bahnhof, Moorexpress-Haltepunkt, erbaut und ausgestattet von Heinrich Vogeler, heute Restaurant

Musikfreunde sollten unbedingt die Music Hall besuchen, die für ihre erstklassigen Live-Konzerte und wegen einer besonderen Clubatmosphäre im ganzen norddeutschen Raum beliebt ist.

Worpswede besuchen heißt auch, die Landschaft genießen. Ausflüge in das weite Land des Teufelsmoores mit seinen weiten, grünen Wiesen, Flussläufen, vielen Gräben und einem vielfältigen Tier- und Pflanzenangebot sind ein Erlebnis. Eine Besonderheit in dieser Moorregion ist der Weyerberg, eine knapp 54 Meter hohe, aus Sand bestehende Geestinsel, die noch aus der Eiszeit erhalten geblieben ist. In den zu Worpswede gehörenden Ortschaften lässt sich bis heute die Siedlungsgeschichte der Region, die mit dem Namen Findorff verbunden ist, gut ablesen.

Diese einmalige Landschaft lädt zum Radfahren und Wandern ein. Aber auch die sehr beliebten Fahrten mit den Torfkähnen stellen eine Attraktion dar. Und nicht zuletzt lädt der Moorexpress zu einer Fahrt durch das Teufelsmoor und die Geest Richtung Bremen oder Stade ein. In der Verknüpfung von Rad- und Wanderwegen – Torfkahnfahrten und einer Moorexpress-Fahrt liegt für alle Gäste der besondere Reiz dieser Region.

Spielt die Bedeutung des Tourismus in Worpswede als heimischer Kultur- und Erholungsort schon heute eine große Rolle, wird die Attraktivität angesichts unserer Klimakrise wohl eher zunehmen.

Als Ort für „sanften Tourismus“ kann Worpswede eine noch größere Bedeutung bekommen. Dazu wird in erheblichem Maße der Ausbau der touristischen Verkehre mit dem Moorexpress gehören, der eine attraktive An- und Abreise mit dem klimafreundlichen Verkehrsmittel Eisenbahn ermöglicht und gleichzeitig eine Verkehrsverbindung an das Fernverkehrsnetz über Bremen und Osterholz-Scharmbeck ermöglicht.

Aber Worpswede ist nicht nur ein idealer Ort für Naherholung und Kulturinteressierte, sondern auch attraktiver Wohnort. Mit fast 10.000 Einwohnern gehört der Ort zum „Speckgürtel“ der Metropole Bremen. Viele der Bewohner leben in Worpswede, arbeiten aber in Bremen. Entsprechend ist eine gute Verkehrsverbindung ein wichtiger Wohnortfaktor. Das gilt auch für die Schüler*innen-Verkehre. Die Reaktivierung der

Moorexpress-Strecke würde eine zukunftsorientierte Verkehrsverbindung zwischen Bremen und dem Umland bedeuten.

Zahlen für das Jahr 2019:

- Jährliche Besucher in der Tourist-Information in Worpswede: 65.000 (!)
- jährliche Übernachtungen (nur meldepflichtige Betriebe mit mehr als 10 Betten): im Schnitt um die 50.000 Übernachtungen
- Tagesbesucher Worpswede (geschätzt) pro Jahr: 300.000

(Zahlen: Tourist-Information für Worpswede u.d. Teufelsmoor, Worpswede)



Der Barkenhof – heute das Heinrich-Volglter Museum in Worpswede

Die Touristiker der Landkreise Rotenburg, Stade, Osterholz, sowie der Metropolregionen Hamburg und Bremen haben immer ihre Bereitschaft erklärt, sich auch für den Raum der Moorexpressstrecke zu engagieren und diesen in die eigene Arbeit zu integrieren. Das geschieht seit Jahren. Auch die EVB als Streckeneigentümer engagiert sich hier in deutlicher Weise. So wurde zum Jahresbeginn 2022 gerade eine neue Personalstelle bei der EVB zur touristischen Vermarktung der Strecke neu etabliert. Das Potential wird von den Fachleuten also gesehen, aber ein Zug, der nur in den Sommermonaten und dann nur an den Wochenenden fährt ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Dass trotz dieser deutlichen Einschränkung rd. 15.000 Fahrgäste im Jahr 2019 den Moorexpress genutzt haben zeigt: Hier liegt Potential, welches für die Region eine zusätzliche Einkommensquelle bieten kann.

2.3. Chancen der Reaktivierung dargestellt am Beispiel der Samtgemeinde Fredenbeck

In der SG Fredenbeck leben aktuell rd. 13.000 Einwohner*innen. Sie liegt zwischen den Mittelzentren der Hansestadt Stade und der Stadt Bremervörde. Die Situation hier ist durchaus in vielen Punkten übertragbar auf die Kommunen/Grundzentren entlang der Strecke.

2.3.1 Bauleitplanung und Bevölkerungsentwicklung:

Die Samtgemeinde Fredenbeck hat in den letzten Jahren in erheblichem Umfang in den Ortsteilen Fredenbeck, Deinste, Helmste, Schwinge, Mulsum und Kutenholz im Flächennutzungsplan und in diversen Bebauungsplänen Wohnbauflächen ausgewiesen. Mehrere hundert Bauplätze sind hier im Entstehen. Die Entwicklung ist auch in dem 2021 vom LK Stade veröffentlichten Gutachten zur Wohnbauentwicklung abzulesen. Die Realität ist schon jetzt weiter vorangeschritten und neue Baugebiete z.B. im Ortsteil Mulsum sind auf dem Weg. Hinzu kommt die künftige Ausweisung von größeren Gewerbeflächen im Ortsteil Fredenbeck, *die nicht ohne Grund in der Nähe des Bahnhofes liegen werden*. Diese Entwicklung wird noch an Fahrt aufnehmen, weil sich die Rahmenbedingungen in den letzten 3 Jahren in erheblichem Maße zu Gunsten des ländlichen Raumes verschoben haben.

War es bis vor wenigen Jahren so, dass die täglichen Ströme der Menschen zu den Arbeitsstellen praktisch allein von der Bewegung in das Oberzentrum Hamburg geprägt waren, so gilt das heute nicht mehr. Die Hansestadt Stade hat neben den vorhandenen größeren Betrieben wie Airbus, DOW, Aluminium-Oxid-Werke etc. eine sehr erfreuliche Entwicklung genommen. Eine Hochschule ist entstanden und Forschungseinrichtungen im Bereich der Faserverbundstoffe und der Wasserstofftechnologie sind entstanden, bzw. entstehen gerade. Die Hochschule in Buxtehude zieht akademischen Nachwuchs an. Lebensqualität mit kurzen Wegen zieht Menschen in den Raum der Samtgemeinde Fredenbeck. Weiterhin ist aber auch der Raum des Oberzentrums Bremen neu in den Blick gekommen. Da der Bremer Senat beschlossen hat, keine weiteren Wohngebiete auf Bremer Gebiet auszuweisen, ist der Flächendruck auf das Umland erheblich gewachsen. Das hat Auswirkungen nicht nur auf Osterholz-Scharmbeck, sondern entlang der Moorexpressstrecke bis in die Samtgemeinde Fredenbeck. Dies zeigt z.B. die Bewerberlage um Grundstücke im Ortsteil Mulsum. Eine Entwicklung, die vor wenigen Jahren undenkbar gewesen wäre.

Die Situation der Corona-Pandemie hat hier noch einmal verstärkend gewirkt. Um einen Arbeitsplatz in Bremen und Hamburg zu erreichen, benötigt jemand aus der SG Fredenbeck bisher 60 -90 Minuten. Das ist für Arbeitnehmer machbar- bequem ist es nicht. Mit den Erfahrungen der Pandemie im Hinterkopf ändert sich das zu Gunsten des Raumes der Samtgemeinde Fredenbeck.

Auch in der Samtgemeinde Fredenbeck haben Menschen in hoher Zahl im Homeoffice gearbeitet. Diese Entwicklung wird nach Ende der Pandemie nicht zu 100 % umgekehrt. Mitarbeitende in vielen Bereichen werden 2-3 Tage dauerhaft im Homeoffice bleiben. Dann ist der Fahrtweg nach Hamburg oder Bremen (und all die Orte an der Strecke) für die restlichen 2-3 Tage zu verschmerzen. Sowohl die Fahrzeit als auch die Kosten für diese Arbeitswege werden hingenommen, weil die „work-life-balance“ stimmt. Ohne den SPNV bleiben aber dann immer noch alle Pkws erhalten, weil der ÖPNV bis jetzt zeitaufwendig und nicht kundenfreundlich gestaltet ist.

In der Vergangenheit war es kaum denkbar, dass in der Samtgemeinde Bereiche für „Co-Working-Spaces“ gesucht werden. Jetzt ist es Realität! Anders gesagt, die Bevölkerungszahl wird nicht nur moderat steigen, sondern die Menschen werden auch nach einer Alternative zum Auto suchen (nämlich den SPNV), weil es wirtschaftlich sinnvoller ist auf ein Auto (von im Schnitt mehr als 2-4 Pkw pro Familie im ländlichen Raum) zu verzichten. Im Ergebnis für die Samtgemeinde Fredenbeck wird wohnen und leben in unserem Bereich attraktiv bleiben.

Es ist kein Geheimnis, dass weiterer Zuzug in die Metropolen Hamburg und Bremen weder wünschenswert noch für große Teile der Bevölkerung wirtschaftlich erschwinglich ist. Wenn man das aber nicht will, weil das mehr Probleme schafft als löst, dann braucht es einen guten ÖPNV/SPNV, damit die Arbeitsplätze und sozialen und kulturellen Einrichtungen dort einfach zu erreichen sind. Die Ballungszentren profitieren von einer Reaktivierung und dem starken ländlichen Bereich der Samtgemeinde Fredenbeck. Es ist eine echte Win-Win-Situation.



Fredenbecker Badesee – Lebensqualität hat viele Gesichter (R. Handelsmann)

2.3.2 Schülerbeförderung:

Neben Grund- und Oberschule sind in der SG Fredenbeck keine Schulen vorhanden. Die Gymnasien in Stade, Harsefeld und Bremervörde und die Berufsbildenden Schulen in Stade und Bremervörde (neben Buxtehude) werden besucht. Gerade im Bereich der Sek II und der Berufsschülerinnen und Berufsschüler gibt es keine öffentlich organisierte Schülerbeförderung, sondern die Eltern oder Schülerinnen und Schüler müssen den Schulweg selbst organisieren. Da ein Busverkehr auf der Achse Bremervörde-Stade nicht in ausreichendem Maße vorhanden ist und selbst eine

„Schnellbuslinie“ hier zu sehr langen Fahrzeiten führen würde, wird im Regelfall spätestens mit 18 Jahren auch für Azubis ein zusätzlicher Pkw angeschafft. Das ist ökologisch und ökonomisch (volkswirtschaftlich betrachtet) Unsinn. Die Schulen können hier detaillierte Auskunft über die Schülerzahlen geben, die auf Grund der Entwicklung der Region im Wohnbereich eben auch dauerhaft steigen werden. Die Samtgemeinde gibt jetzt schon erhebliche Mittel für den Transport der Schülerinnen und Schüler aus. Denn für den Schwimmunterricht z.B. muss der Weg ins Hallenbad nach Bremervörde mit extra Bussen organisiert werden, weil diese Strecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln bisher nicht zu meistern ist. Im Bereich der BBS bieten die Standorte Stade und Bremervörde gute Angebote. Die Konsequenz ist: Je nach Ausbildungsgang oder je nach Auslastung der Klassen, fahren junge Menschen aus der SG Fredenbeck in beide Richtungen.

2.3.3 Ärztliche Versorgung und ältere Bevölkerung (Daseinsvorsorge):

Die hausärztliche Versorgung der SG Fredenbeck ist noch gerade ausreichend. Fachärzte im engeren Sinne (außer Zahnärzte) sind nicht vorhanden. Die Bevölkerung muss hier lange Wege auf sich nehmen. Schwerpunkte der Facharztpraxen liegen in Stade und Bremervörde. Hinzu kommt, dass die Kliniken in Bremervörde und Stade vorhanden sind. Ärzthäuser bzw. Belegärzte sind hier angegliedert. Diese Entwicklung umzukehren ist nicht realistisch.

Im Gegenteil, auch die Versorgung mit Hausärzten wird deutlich schwieriger werden. Also müssen die Menschen fahren. Gerade ältere Menschen sind hier entweder auf den Pkw angewiesen oder auf Familienangehörige, die den Transport übernehmen. Ist kein Pkw vorhanden muss auf ein Taxi ausgewichen werden. Das ist ökologischer Unsinn und die Einzelfahrten mit dem Pkw (egal ob eigener Pkw oder Taxi) sind volkswirtschaftlich betrachtet auch nicht sinnvoll. Ein verlässlicher SPNV kann hier Abhilfe schaffen und sichert perspektivisch das Leben im ländlichen Raum. Wenn Menschen sich nicht mehr allein versorgen können, also eine Pflegesituation eintritt, führt das oft zur Vereinsamung, weil Freunde, Nachbarn und Angehörige Schwierigkeiten haben, die Pflegeheime zu erreichen. Denn diese Gruppe der persönlichen sozialen Kontakte ist im Regelfall im gleichen Alter, also in der Mobilität eingeschränkt. Umgekehrt könnte z.B. der Bürgerbus oder anderer ÖPNV als Zubringer zur Bahn für eine akzeptierte Alternative zum Pkw sorgen.

2.3.4 Betriebe und wirtschaftliche Situation

Im Raum der SG Fredenbeck gibt es eine ganze Reihe von qualifizierten Betrieben, die Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze bieten. Diese Betriebe sind im Kern Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe. Hinzu kommen größere landwirtschaftliche Betriebe. Aber *alle haben das Problem des Fachkräftemangels*. Der größte vorhandene Betrieb (Berry – Verpackungen / rd. 210 Mitarbeitende) liegt direkt am Bahnhof in Mulsum.

Mitarbeitende und besonders Auszubildene sind auch deshalb nicht leicht zu finden, weil es von Stade her und von Bremervörde her keine Möglichkeit gibt in die größeren Ortschaften der SG Fredenbeck zu kommen. Die Handwerksbetriebe fahren zu ihren Kunden. Es gäbe die Bereitschaft einen Bahnhof anzufahren, um Mitarbeitende abzuholen, aber keine Bereitschaft Rundtouren zu fahren. Ein Bahnhof in Fredenbeck, Deinste und Mulsum wäre solch ein Ort. Somit würden Arbeitsplätze auch auf Dauer gesichert. Volkswirtschaftlich ist das sinnvoll und auch die *Wirtschaftsförderer der Landkreise und Mittelzentren könnten diese Sicht mit einem LOI (letter of intent) unterstützen*. Von der Sichtweise der IHK muss hier gar nicht erst geredet werden,

denn die ist in praktisch jeder Veröffentlichung nachzulesen. Es gilt Standortvorteile zu sichern und zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Es dürfte klar sein, dass die Pendlerbewegungen auch in die Mittelzentren gerichtet sind. Die DOW und Airbus haben in früheren Jahren eigene Busse fahren lassen, um ihre Mitarbeitenden zu den Betrieben zu bringen. Das gibt es nicht mehr, weil es völlig unwirtschaftlich war. Aber z.B. die DOW wäre (nach Gesprächen 2015/2016) bereit, ihre Mitarbeitenden vom Bahnhof in Stade abzuholen. Nur dieser Bahnhof mit seiner reinen Ost-West-Ausrichtung hilft hier bisher kaum.



Wir wollen gern die Kirche im Dorf lassen, aber eine Reaktivierung der Moorexpress-Linie im SPNV bringt uns voran!

Ostebrücke (Foto U. Baumert)



St. Petri Kirche Mulsum (Foto:R. Helmecke)

2.3.5 Partner für eine Reaktivierung

Die hier skizzierte Bedeutung exemplarisch für die Samtgemeinde Fredenbeck aus volkswirtschaftlicher Sicht, lässt sich mit LOIs der verschiedenen Stellen untermauern. Auch die Landespolitik in Niedersachsen sieht genau diese Fakten. So sind die Ämter für regionale Landesentwicklung in dieser Frage gute Informationsquellen. In praktisch jedem REK (regionalen Entwicklungskonzept) entlang der Strecke finden sich Aussagen zur Bedeutung der Reaktivierung der Moorexpressstrecke. Das ist kein Zufall. Das zuständige Amt für regionale Landesentwicklung in Bremerhaven (Leiter Lienhard Varoga) gibt hier sicher gern Auskunft.

Die Kliniken und Ärzteverbände könnten mit qualifizierten LOIs die Reaktivierung genauso unterstützen wie es die Wirtschaftsförderer, IHK, Handwerkskammer und Landtags- und Bundestagsabgeordneten aller Fraktionen auf Anfrage tun werden.

2.3.6 Die Bedeutung für Stade und Bremervörde und die anderen Kommunen

Nicht nur der ländliche Raum der Samtgemeinde Fredenbeck profitiert. Stade errichtet in Riensförde nicht nur Wohnbauflächen in großem Umfang (neuer Wohnraum für

mehrere tausend Einwohner*innen), sondern auch ein Schulzentrum für eine vierstellige Schülerzahl. Hier macht man sich erhebliche Gedanken über die Schülerbeförderung. Die Bahnlinie des „Moorexpress“ verläuft direkt durch das Gebiet und Flächen für einen Bahnhof sind vorhanden.

Bremervörde führt Schülerinnen und Schüler bisher im Ortsteil Hesedorf zusammen. Dann fahren Busse die Schulen an. Die Bahnlinie ist vorhanden und wenn Züge von Stade kämen, wäre das ganze viel sinnvoller zu koordinieren. Die Verkehrsbelastung der Innenstadt (gerade in der Hauptverkehrszeit) würde sinken.

Ein namhafter Betrieb in Gnarrenburg (über 100 Ingenieure und Planer) könnte seine Attraktivität steigern, wenn gerade die Familienangehörigen der hochqualifizierten Mitarbeiter über die Reaktivierung ebenfalls für den ländlichen Raum zu begeistern wären. Nur so bleibt der Betrieb auf Dauer lebensfähig vor Ort. Denn hochqualifizierte Mitarbeitende zu bekommen, wenn der Lebensmittelpunkt nicht vor Ort liegt, ist sehr schwer.

Die Samtgemeinde Fredenbeck ist in der ILE/Leaderregion mit den Kommunen Apsen, Harsefeld, Bremervörde, Gnarrenburg und Geestequelle verbunden. Es ist kein Zufall, dass der Name der Region „Moorexpress – Stader Geest“ lautet. Denn selbst die Kommunen, die nicht direkt von einer ersten Teilreaktivierung zwischen Stade und Bremervörde profitieren, halten eine solche Entwicklung für ihr Gemeinwesen für förderlich und wichtig.



Förderverein
moorexpress

Stade - Bremervörde -
Osterholz-Scharmbeck (mit Durchbindung nach Bremen)

REAKTIVIERUNG JETZT



Blütenköniginnen und Oldtimer-Rallye zu Gast in der SG - Fredenbeck 2019 (Foto R. Handelsmann)

2.4 Eine Perspektive: Die Bedeutung der Reaktivierung für ländliche Räume am Beispiel der Findorff-Region

Textteil verfasst von Wolfgang Konukiewitz; u.a. Sprecher Nahverkehrsbündnis Niedersachsen

Die Findorff-Region umfasst in der Nord-Süd-Ausdehnung Bremen bis Bremervörde und in der West-Ost-Ausdehnung ungefähr Osterholz-Scharmbeck bis Tarmstedt. Sie ist geprägt durch das Kulturerbe der Findorff-Siedlungen, was diese Region einmalig in Deutschland macht. Mitten durch diese Region fährt der Moorexpress.

Genauer eingegrenzt gehören zum „Kulturerbe Findorff-Siedlungen“ die gesamten Flächen der Moore zwischen Bremen und Bremervörde von Altenbrück (gegr. 1760) bis Rautendorf (1761) und von Worphausen (1764) bis Ostendorf (1764). Dabei handelt es sich um die ehemaligen Niederungs- und Hochmoore im Bereich der Flüsse Wörpe, Wümme, Hamme und Oste.

Diese Fläche von ca. 160 Quadratkilometern wurde im Zuge der staatlichen Moorkolonisation in der Zeit von den 50er Jahren des 17. Jh. bis 1828 bewohnbar gemacht. Im Jahr 1828 lebten auf 1.373 Stellen etwa 8.000 Menschen auf Moorflächen, die kaum zu betreten gewesen waren. 56 neue Dörfer wurden in dieser Zeit gegründet und 12 ältere saniert. Dazu rechnen muss man auch die Siedlungen im Hellweger oder Tüchtener Moor, die damals zum Amt Rotenburg (heute Landkreis Verden) gehörten. Dort wurden sieben Siedlungen gegründet (Wümmingen, Rothlake, Posthausen, Stellenfelde, Hintzendorf, Gersdorf-Schanzendorf und Grasdorf) und ihnen wurden insgesamt ca. 1.750 Hektar Land zugeteilt. So entstand ein einheitlicher zusammenhängender Kulturraum, der in der Umsetzung der Kultivierung durch Jürgen Christian Findorff (1720 – 1792) geprägt ist. Die Anlage der Siedlungen, Kanäle, Dämme und Kirchen sind weitgehend im ursprünglichen Zustand erhalten und prägen bis heute den Siedlungsraum. Er wird im weiteren Sinn auch als Teufelsmoor bezeichnet.

Zu diesem Kulturerbe gehört auch die Bahnlinie, die 1909 – 1911 gebaut wurde und einen beträchtlichen Anteil zum Erhalt der Lebensfähigkeit und an der Entwicklung der Findorff-Region Teufelsmoor beigetragen hat.

Das Kulturerbe Findorff-Siedlungen spiegelt sich u.a. in dem Roman von Heinrich Schmidt-Barrien, „Not oder Brot. Roman aus dem Teufelsmoor“ (1987) und dem Film von Elke Loewe „Teufelsmoor. Roman einer Familie“ (1983).

Wie soll man aber das Kulturerbe Findorff-Siedlungen darstellen und erhalten? Einzelne Gebäude oder sogar Kirchen, seien sie auch von Jürgen Christian Findorff gebaut und denkmalgeschützt, tun es nicht. Die gibt es auch anderswo. Es muss die Gesamtheit der Ressourcen sein, die dem Abringen von Lebensqualität in Vergangenheit und Gegenwart dienen. Die unwirtliche Lebenswelt im Moor verlangte den Siedler* innen einiges an Mut, Tatkraft und Erfindungsreichtum ab. Davon kann man sich heute kaum noch eine Vorstellung machen. Das kann man nur in einer Karte darzustellen versuchen, die alle Gegebenheit des Arbeitens und Lebens im Moor so weit wie möglich berücksichtigt.

In einer Faltkarte sollte dem interessierten Betrachter der Findorff-Region folgende Legende geboten werden: Naturschutzgebiete, renaturierte Moorflächen, Namen der Findorff-Siedlungen in Farbe je nach Gründungsjahr, Denkmalgeschützte Gebäude, Torfstiche, Kanäle, Klappstau, Schleusen, Hammehütten/Gaststätten an der Wümme, Schiffsschauer, Torfhäfen/ jetzige Torfkahnabfahrten, Torfschiffswerft, Kirchen, Mühlen, alte Schulen, Bahnhöfe, alte gepflasterte Wege/Straßen/Treidelpfade, Naturlehrpfade, Aussichtspunkte /-türme in das Teufelsmoor, Museen u.a. Es sollen ebenfalls Wegeketten dargestellt werden, mit Einschluss von „Hal över“ Abfahrt/Ankunft in Neu Helgoland (Schiffsfahrten von und nach Bremen).

Allerdings muss auch die heutige Problematik des Teufelsmoores dargestellt werden, z.B. in den wiedervernässten Flächen. Das ist aus Klimaschutzgründen nötig. Und erhöht den Erholungswert des Teufelsmoores.

Die Besonderheit der Findorff-Region Teufelsmoor besteht darin, dass sie mit den gleichen Symbolen, die ihre Kultur veranschaulichen, auch durch einen sanften Tourismus weiter erschlossen werden kann. Hinzu kommt noch die Möglichkeit, die weite ebene Fläche mit dem Fahrrad zu durchqueren. Wünschenswert wäre eine Wegekette, in der der Moorexpress, die Fahrt mit dem Torfkahn, der ebenfalls Fahrräder mitnehmen kann, und Fahrradfahren miteinander verlässlich verbindet. Vielleicht können auch noch Kutsch- und Kanufahren einbezogen werden, die das Fahrradfahren ergänzen.

Partnerschaft von Stadt und Land

Über die Besonderheit der Findorff-Region hinaus, gibt es für die Bedeutung der ländlichen Region noch Gesichtspunkte, die die Findorff-Region mit anderen ländlichen Regionen verbindet. Sie machen deutlich, dass Stadt und Land stärker aufeinander angewiesen sind und in einer Partnerschaft miteinander verbunden bleiben sollten.

Die Stadt (Mittelzentren und Oberzentren) benötigt die ländlichen Räume

- für eine gesunde regionale Ernährung.
- für eine nahe und entspannende Erholung.
- für die Erfahrung von Natur.
- für den Naturschutz
- für eine Möglichkeit zum Wohnen.

Die ländlichen Räume benötigen umgekehrt die Stadt

- für die Erweiterung des Bildungsangebotes
- für die Erweiterung des kulturellen Angebotes
- für die Erweiterung des Konsumangebotes
- für den Nachwuchs interessierter Menschen für das Leben auf dem Land.
- für neue Ideen, die ländliche Region bewohnbar zu halten.

Um diese Partnerschaft zu erhalten und zu fördern, müssen die ländlichen Räume ihre eigenen Strukturen entwickeln. Das gilt für das Wohnen und Arbeiten. Die Weite des Raumes muss erhalten bleiben, Verdichtung ist nicht angestrebt. Das bedeutet, dass nie so viele Menschen wie in der Stadt dort auf gleicher Fläche wohnen werden, aber dennoch für das Leben auf dem Land gewonnen werden müssen.

Gleichwertige Lebensverhältnisse von Stadt und Land

Die Städter sind darauf angewiesen, dass Menschen in den ländlichen Räumen leben. Deshalb müssen ihnen gleichwertige Lebensverhältnisse angeboten werden. Die Menschen dort haben die gleichen Bedürfnisse nach Daseinsvorsorge und Lebensqualität. Sie müssen gewährleistet sein, damit Menschen in den ländlichen Räumen leben wollen. Dazu gehören insbesondere auch Breitbandanschluss und Mobilität u.a. durch die Reaktivierung dieser Bahnstrecke.

Nutzen-Kosten-Bewertung

Alle Projekte, die der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse dienen, unterliegen der Nutzen-Kosten-Bewertung. So auch insbesondere die Reaktivierung von Bahnstrecken. *Bislang wurde in die Bahn dort investiert, wo man mit dem eingesetzten Geld die meisten Personenkilometer generieren konnte. Das führte aber zur Verschärfung von ungleichen Lebensverhältnissen in Stadt und Land und damit der Probleme, die sich daraus ergeben.*

Das ist insbesondere auch die Konsequenz aus der bisherigen Standardisierten Bewertung als Nutzen-Kosten-Bewertung, die eigentlich für Projekte in Ballungsgebieten und an sie angrenzende Gebiete gedacht war. Die ländlichen Räume mit ihren Erfordernissen waren nicht im Blick. Hier muss entschieden umgesteuert werden. Insbesondere muss darüber nachgedacht werden, dass die ländlichen Räume allein mit der Tatsache punkten, dass sie ländliche Räume sind, deren Verdichtung ihren Zweck verfehlen würde.



Historischer Torfwagen – Torf bleibt wichtig, heute als CO₂ Speicher Foto U. Baumert



Moorexpress am Bahnhof in Worpsswede

3. Schlussbemerkung

Wir hoffen, dass wir Ihnen die Bedeutung der Reaktivierung der „Moorexpressstrecke“ deutlich machen konnten. Die Chancen, hier jetzt zeitnah voranzukommen, sind gut. Trotzdem ist das ein „dickes Brett“, was wir gemeinsam mit Ihnen „bohren“ wollen. Es lohnt sich auf alle Fälle!

Darum:

Sie haben noch Fragen oder Anregungen? Sprechen Sie uns an. Auf der Homepage finden Sie Ansprechpartner.



Text:

Ralf Handelsmann (SG-Bürgermeister i.R.) für den Förderverein Moorexpress e.V.