

Auf dem Weg zum Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen Reaktivierung am Beispiel des Moorexpress

Politische Forderungen

Verlauf und Ergebnis der letzten Reaktivierungsrunde machen folgende politischen Forderungen unausweichlich:

- Die Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen muss als unbedingt notwendige Maßnahme einer Verkehrswende gesehen werden, die Daseinsvorsorge und Klimaschutz zum Ziel hat.
- Die Reaktivierung gehört in einen Mobilitätsplan, dem ein Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen zugrunde liegt, der politisch geplant und durchgesetzt werden muss.
- Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen zusammen mit den Landkreisen Rückgrat dieser Mobilitätsoffensive sein, weil ihre Interessen direkt berührt sind.
- Alle für den lokalen Schienennahverkehrs notwendigen Schienentrassen müssen in das Eigentum von regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen/Eisenbahninfrastrukturunternehmen überführt werden.¹
- Der Güterverkehr muss in einen Bahnplan Nahverkehr einbezogen werden bis hin zu Einzelwagenverkehren und Paketdienst.

Diese Forderungen entsprechen den Gegebenheiten in Baden-Württemberg, wo die Reaktivierungen sehr erfolgreich verlaufen. Bernd Strobel hatte uns auf der Tagung am 10.10.2003 das Vorgehen in Baden-Württemberg eindrucksvoll vor Augen geführt. Starke Eisenbahnverkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaften sind dort die Akteure unterstützt vom Verkehrsministerium und haben über die Zeiten die Reaktivierungen durchgeführt, bzw. dafür gesorgt, dass es soweit gar nicht erst kommen musste.

Die Zusammenfassung

Am Beispiel des Moorexpress stelle ich den Vorgang des Reaktivierungsprozesses in Niedersachsen dar. Dabei handelt es sich natürlich um meine Erfahrungen und Sichtweisen, die ich in mehr als zwanzig Jahren gewonnen habe.

Es fing im Jahr 1999 mit fahrplanmäßigen touristischen Fahrten des Moorexpress an, die federführend vom Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Niedersachsen (VCD), organisiert wurden. Sie waren gedacht als Einstieg in die Reaktivierung, die Programm des VCD war. Mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress versuchten wir die Region hinter das Projekt Reaktivierung Moorexpress zu bekommen. Das geschah gegen den erheblichen Widerstand der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) haben uns in unseren Vorhaben immer sehr unterstützt. Das wurde von der LNVG sehr kritisch gesehen. Aber auch die lokalen Zeitungen,

Wümme Zeitung (WZ) und Bremervörder Zeitung (BZ), haben immer in unserem Sinne berichtet und sind uns eine große Stütze. Quer durch alle Parteien und Landkreise gab es Menschen, die sich für die Reaktivierung des Moorexpress eingesetzt haben. Das führte dann immer wieder zu Resolutionen der Gebietskörperschaften in Sachen Reaktivierung des Moorexpress.

Der Verkehrsclub Niedersachsen (VCD), dessen Mitglied im Landesvorstand ich war, finanzierte unserer Aktivitäten.

Die wesentlichen Aktivitäten der Reaktivierung verlagerten sich dann immer mehr in das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen, dessen Mitglied der VCD ist. Hier ergaben sich intensive Kontakte zu den verkehrspolitischen Sprechern von Bündnis 90/Die Grünen (Enno Hagenah, Susanne Menge, Detlev Schulz-Hendel und Stephan Christ) und der SPD (Gerd Will und Dr. Dörte Liebethuth). Mit ihnen waren wir ganz nahe an den politischen Entscheidungen.

Durch die verkehrspolitischen Sprecher kam die Reaktivierung in die Koalitionsverträge und damit in die Umsetzung. Die Lenkungskreise, die von der Landesregierung eingerichtet wurden, waren der LNVG ein Dorn im Auge. Wir haben Olaf Lies, den damaligen Wirtschaftsminister und heutigen Ministerpräsidenten, kennengelernt als einen, der unsere Bemühungen durchaus unterstützt hat und dafür auch ins Risiko gegangen ist.

Das bisher Erreichte ist aber noch lange nicht das Ende des Weges. Die Bemühungen müssen zu einem Bahnplan Nahverkehrs Niedersachsen führen, der auch den Güterverkehr einschließt.

Teil I¹

Von den Anfängen in der AG Moorexpress

Mein Einstieg in die konkreten Bemühungen zur Reaktivierung des Moorexpress war die Moorbahn AG, in die mich Jens Tiedemann vom Landesverband Niedersachsen des VCD eingeführt hatte. Sie organisierte einen fahrplanmäßigen touristischen Verkehr mit dem Moorexpress an vier Sonntagen im Jahr 1999 und 2000. Dieser sollte nach Meinung des VCD dazu dienen, die zukünftige Reaktivierung vorzubereiten. Zur Moorbahn AG gehörten weiterhin Bürgermeister Ernst Bayer von Gnarrenburg und seine Touristiker:innen und Jens-Joost Krüger, Leiter der Wörpsweder Touristik GmbH. Aufgrund der Erfolge dieser Fahrten veröffentlichten die Gebietskörperschaften Landkreis Osterholz, die Gemeinden Wörpswede und Gnarrenburg und die Stadt Bremervörde im November 1999, alle waren Anlieger an der Strecke der ehemaligen Bremervörder-Osterholzer-Eisenbahn (BOE), eine Resolution, in der es um den Erhalt der Strecke und die touristischen Verkehre auf der Strecke ging. Im Niedersächsischen Landtag wurde dann tatsächlich ein regelmäßiger täglicher Bahnverkehr für die Zeit der EXPO 2000 in Hannover auf der Bahnstrecke beschlossen. Ganz starken Anteil an dieser Entwicklung hatte Brunhilde Rühl MdL (CDU).

Arbeitskreis Marketing Moorexpress

Bereits am 26.09.2000 vereinbarten die Touristikagentur Teufelsmoor – Wörpswede – Unterweser e.V., der Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V. und der Tourismusverband Landkreis Stade/Elbe e.V. vertraglich, den Moorexpress zum integrierten Bestandteil ihrer touristischen Bemühungen zu machen. Es wurde eine Rahmenvereinbarung beschlossen, deren Zweck es ist, „eine leistungsfähige touristische Struktur für das Binnenland zwischen Elbe und Weser der Landkreise Rotenburg (Wümme), Stade und Osterholz zu erzielen, damit diese Region nach außen und auch nach innen effizient vermarktet werden kann. Gleichzeitig soll durch die Kooperation die Attraktivität dieser Region für die Gäste gefördert werden, indem touristische Angebote auf der Grundlage gemeinsamer Stärken über die Grenzen der Landkreise hinweg entwickelt und vermarktet werden.“

Aus dieser Vereinbarung entwickelte sich der Arbeitskreis Marketing Moorexpress, der von Herrn Spliethoff und dann von Frau Stein (EVB) geleitet wurde. Dieser Arbeitskreis war für die jährlichen Prospekte des Moorexpress verantwortlich. Zusammen mit dem Förderverein Moorexpress wurde später erreicht, dass bei der evb eine spezielle Stelle für die Touristik des Moorexpress eingerichtet werden konnte, die nun von Anne Oberwemmer, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb), mit großem Engagement gemanagt wird.

Der Einstieg in die Reaktivierung

Im Februar 2001 nach meinem Umzug nach Osternode an die Bahnstrecke des Moorexpress wurde ich Mitglied im Landesvorstand des Verkehrsclub Deutschland (VCD) und bin zum Projektleiter Moorexpress bestimmt worden. Als die Bremervörder-Osterholzer-

¹ In diesem Skript wird nur über die Bemühungen zur Reaktivierung berichtet. Die Entwicklung der touristischen Verkehre wurde durch den Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) Ulrich Koch und Jens-Joost Krüger von der Touristikagentur Wörpswede sehr erfolgreich gemanagt (vgl. Wolfgang Konukiewitz/, Der neue Moorexpress, in: Wolfgang Konukiewitz/Horst Heinicke, Die Findorff-Siedlungen im Teufelsmoor bei Wörpswede, Bremen, 3. Aufl. 2024, S. 231 – 239).

Eisenbahnfreunde am 17.02.2001 in Basdahl, Kluster Hof, gegründet wurden, traf ich dort Burckhard Rehage. Er war Referent im Niels-Stensen-Haus, einer katholischen Bildungseinrichtung in Worphausen. Wir waren uns schnell einig, dass wir das Niels-Stensen-Haus mit seinem Renommee und seiner Infrastruktur für die Einigung der Region in Sachen Reaktivierung des Moorexpress nutzen wollten. Das Niels-Stensen-Haus war gesellschaftspolitisch engagiert und insofern passte das Projekt in die Programmatik des Hauses.

06.03.2002 Der erste Studientag

Unsere Absicht war es, der Region in einer Studientagung zu verdeutlichen, dass eine Reaktivierung des Moorexpress sinnvoll und möglich ist.

Die Wümme-Zeitung berichtete am 26.02.2002 von unserer Absicht, am 6. März eine Tagung mit dem Thema „Eine Zukunft für die Moorbahn? Chancen und Möglichkeiten des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Bremen - Stade“ im Niels-Stensen-Haus in Worphausen durchzuführen. Die Zeitung lockte mit der Nachricht, dass Lilienthals Bürgermeisterin Monica Röhr, Gnarrenburgs Bürgermeister Bayer, Stades stellv. Stadtdirektor, die Landräte Ludwig Wätjen (von 1991 – 2004 Landrat in Osterholz) und Reinhard Brünjes (stellv. Landrat Landkreis Rotenburg) und die Landtagsabgeordnete Brunhilde Rühl ihr Kommen zugesagt hatten.

In seinem Referat stellte Dr. Bernd Bäse, Leiter des Bereiches für verkehrswirtschaftliche Analysen und Planungen zum SPNV bei der WVI GmbH (WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH) dar, dass die Moorbahn eine fast so hohe Verbindungsqualität im Raum aufweise wie die stark geförderte Strecke Osnabrück – Delmenhorst. Dr. Casten Hein beschäftigte sich mit den betriebswirtschaftlichen Aspekten und kam zu dem Schluss, dass die Wirtschaftlichkeit der Strecke mit 22 Personenzügen pro Tag (11 in jeder Richtung) gegeben sei. Das entspräche einem Zweistundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten auf einen Stundentakt verdichtet wird. Winfried Sievert, Geschäftsführer und Oberster Betriebsleiter der Regio Infra Service Sachsen GmbH für City-Bahn-Strecke Chemnitz-Stollberg sowie zwei weiterer Strecken im Raum Chemnitz, meinte, dass der Wille zur Reaktivierung vor allem politisch motiviert sein müsse. Politische Bewusstseinsbildung sei deshalb eine Voraussetzung. Die bereits jetzt auf der Tagung gemachten Aussagen zu den Perspektiven des Moorexpress könnten schon ausreichen, um seine Reaktivierung zu betreiben, meinte er.

In dem Vorwort zur Dokumentation der Tagung mit dem Titel „Eine Zukunft für die Moorbahn? Chancen und Möglichkeiten des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Bremen - Stade“ hielt ich fest, dass mit dem Titel einerseits der Eindruck der Teilnehmer:innen dieser Tagung zum Ausdruck gebracht wurde, dass alle verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Bedenken gegen eine Reaktivierung der Strecke zerstreut und nun politische Aktivitäten für die Reaktivierung der Bahnstrecke für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gefordert seien.

Für die Dokumentation der Tagung waren die Landräte um Beiträge gebeten worden. Ludwig Wätjen, Landrat im Landkreis Osterholz, schrieb; „Unsere Region kann gute und erfolgreiche Angebote vorweisen, man muß sie nur für eine weitere erfolgreiche Entwicklung zu nutzen wissen. Wir wissen, dass effektive Tourismusförderung nicht vor Kreis- oder Gemeindegrenzen

halt machen darf. Wenn eine ganze Region mit touristischen Höhepunkten wuchern kann, dann muß sie diese auch als gemeinsame Initiative nach außen präsentieren. Nur in einer zukünftig wirkungsvollen Zusammenarbeit kann der touristische Erfolg unserer Region liegen. Eine Zukunft der Moorbahn könnte diese regionale und kreisübergreifende Zusammenarbeit noch einmal zusätzlich beleben.“ Günter Armonat, Landrat des Landkreises Stade, schrieb: „Die Erfahrung der vergangenen Jahre mit dem Moorexpress hat gezeigt, dass es eine mehr als gute Idee war, Gebiete mit hohem touristischen Wert zwischen Elbe und Weser über Verbands-, Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinweg durch den Moorexpress zu vernetzen. Die Resonanz auf das Produkt Moorexpress beweist eindeutig, dass hier auf den richtigen Zug gesetzt wurde und der Moorexpress einer guten Zukunft entgegenfährt.“ Die Ambitionen von Reinhard Brünjes (Landkreis Rotenburg) gingen weiter. Er setzte auf die Entwicklung der Region und forderte einen regelmäßigen SPNV auch auf dieser Bahnstrecke. Dazu braucht es seiner Meinung nach einen Arbeitskreis.

06.06.2002 Die erste Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress

Die Anregung kam von verschiedenen Seiten, aber auch Burckhard und mir war klar, dass wir eine fortgesetzte Diskussion um die Reaktivierung des Moorexpress brauchten, der auf Wunsch von Ludwig Wätjen nun so genannt werden sollte. Es fanden mehr als 30 Sitzungen der AG statt, die ausführlich protokolliert wurden², zuletzt – als das Niels-Stensen-Haus geschlossen wurde - rundum in den Rathäusern.

Zunächst hatten wir mit dem Niels-Stensen-Haus einen ausgezeichneten Stützpunkt für unsere Aktivitäten. Dort wurden auch alle Büroarbeiten für uns erledigt.

Für die erste Tagung der AG am 26.6.2002 gibt es leider keine Teilnehmer:innenliste. Daran wurde bei der zweiten Tagung gedacht. Die erste Tagung war gut besucht mit wichtigen Vertreter:innen aus allen drei Landkreisen. Es ging eigentlich immer um die Gesamtbahnstrecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – Stade. Die Bahnstrecke Bremervörde – Stade war auch immer vertreten und Elke Weh war in diesem Bereich von Anfang an aktiv. In den Landkreisen Osterholz und Rotenburg waren u.a. der Bürgermeister von Gnarrenburg, Ernst Bayer, der stellvertretende Landrat von Rotenburg, Reinhard Brünjes, und Landrat Ludwig Wätjen aktiv.

Das Protokoll der ersten Sitzung beginnt mit der Feststellung: „Nach der Begrüßung durch Herrn Rehage wurde in der Vorstellungsrunde von allen Teilnehmern großes Interesse an dem Erhalt des Moorexpress mit touristischen Fahrten bekundet, wobei das Ziel der Arbeitsgemeinschaft in der Reaktivierung des Moorexpress für den regelmäßigen Schienenpersonenverkehr gesehen wird. Herr Koch wies noch einmal darauf hin, dass die Strecke Osterholz-Scharmbeck – Stade für touristische Fahrten auf Dauer nur über ihre Reaktivierung für den SPNV erhalten werden kann.“³

Ulrich Koch brachte das jetzt vordringliche Problem zur Sprache: „Die Gremien der EVB werden in diesem Jahr über die Verlängerung des Moratoriums beraten, da die Strecke Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde sich in einem schlechten Zustand befindet. Wenn nicht kurzfristig 1 bis 1 1/2 Mio. € investiert werden, kann in ein oder zwei Jahren kein Personenzug

² Die Protokolle wurden von mir geschrieben, Burckhard Rehage leitete in der Regel die Sitzungen. Es wurde schriftlich eingeladen und die Protokolle wurden zusammen mit der Einladung durch das Niels-Stensen-Haus verschickt.

³ In Anführungszeichen zitiere ich wörtlich aus den Protokollen.

mehr auf der Strecke fahren. Die Landkreise müssten in den Gremien ihre Zustimmung zu den notwendigen Investitionen geben und das Land ebenfalls zur Zustimmung bewegen.“ Die Investitionen in die Strecke haben nur Sinn, wenn eine Reaktivierung in Aussicht steht. Beschlossen wurde: „Die LNVG muss gefragt werden, wieweit die vorliegende Dokumentation der Tagung für Überlegungen der Reaktivierung hilfreich ist, oder ob weitere Gutachten erstellt werden müssen.“

Damit war das nächste Problem angesprochen: Ist die LNVG überhaupt bereit, die Bahnstrecke zu reaktivieren? Drei Probleme müssen also die AG beschäftigen:

1. Die Notwendigkeit der Reaktivierung des Moorexpress für die Mobilität der Menschen in den ländlichen Räumen
2. Die Finanzierung der Bahnstrecke bis zur Reaktivierung
3. Die Einsicht in die Notwendigkeit und Möglichkeit der Reaktivierung bei der Landesnahverkehrsgesellschaft

Im Protokoll der 3. Sitzung am 7.11.2002 heißt es: „Das Niels-Stensen-Haus hat einen Brief aus dem Haus der Wirtschaftsministerin als Antwort auf die Zusendung der Dokumentation der Tagung vom 6. März erhalten, den Herr Rehage der Arbeitsgemeinschaft als Tischvorlage zugänglich gemacht hat. In diesem Brief wird dargelegt, „dass sich eine Reaktivierung der „Moorbahn“ für den Schienenpersonennahverkehr sowohl unter volkswirtschaftlichen als auch unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht rechtfertigen lässt.“ Im Weiteren wird unterstellt, dass die Tagung zu keinem anderen Ergebnis gekommen sei. Das war eine sehr schroffe Ablehnung unserer Bemühungen und ließ für die Zukunft unserer Bemühungen nichts Gutes erahnen.

Die AG war der Meinung, dass es nicht sinnvoll sei, diesen Unterstellungen argumentativ zu begegnen. Sie sollten zunächst als politische Stellungnahme hingenommen werden.

15.08.2002 Die zweite Sitzung

Sie fand am 15.08.2002 statt. Anwesend waren: Die Landtagsabgeordneten Uwe Brauns und Fritz-Heiner Hepke, die Landräte Reinhard Brünjes (Rotenburg) und Ludwig Wätjen (Osterholz), die Bürgermeister Ernst Bayer (Gnarrenburg) und Stefan Schwenke (Worpswede), Ortsbürgermeister Waldemar Hartstock (Hüttenbusch), Kreisverwaltungsdezernent Klaus Meyerhoff (Osterholz), Dieter-Theodor Bohlmann und Dieter Kunze (Kulturausschuss der Stadt Stade), der Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH Ulrich Koch, der Geschäftsführer der Worpsweder Touristik GmbH Jens Joost-Krüger, der Leiter der STADE Tourismus-GmbH, Frank Tinnemann, Dieter Sommer (Gemeinderat Worpswede), Prof. Dr. Gerhard Weidemann (Ortsrat Worpswede), Frank Schmidt (Vorsitzender des Ortsvereins der SPD Worpswede), Birthe Erdmann (GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH Bremen), Norbert Lippek (Landesvorstand Bremen VCD), Jürgen Bettmann (Weser-Kurier), Carsten Blanke und Ulf Barthel (Bremervörder-Osterholzer-Eisenbahn Freunde), als Gast Michael Frömming, Senator Bau und Umwelt Bremen. Ebenso: Dr. Wolfgang Konukiewicz (Verkehrsclub Deutschland, Landesvorstand Niedersachsen), Burckhard Rehage (Niels-Stensen-Haus).

„Ulrich Koch berichtet, dass in den Gremien der EVB eine Verlängerung des Moratoriums für die Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde beschlossen werden muss. 1 1/2 Mio. €

betragen die notwendigen Investitionen für eine kurzfristige Lösung, 2 1/2 Mio. € für eine längerfristige Lösung, wenn die Strecke eine Zukunftsperspektive haben soll. Die EVB will sich um Fördermittel bemühen. Es müssen aber auch Kredite aufgenommen werden.

Die Landkreise und Gemeinde sollten dem Land Niedersachsen sehr deutlich signalisieren, dass sie an der Aufrechterhaltung der touristischen Verkehre interessiert sind.

In der 2./3./4. Sitzung der AG berichten Gerd Weidemann und Elke Weh von ihren Agenda-Gruppen, dass sie Informationen über den Moorexpress mit einer Umfrage über die eventuelle Nutzung verbunden haben. Die Umfragen wurden gut angenommen und überwiegend positiv beantwortet.

In einem Brief wurden die Landkreise und Gemeinden, die von dem Moorexpress berührt werden, angeregt, ähnliche Befragungen durchzuführen. Herr Bayer (Gnarrenburg) will entsprechende Fragebögen mit den Steuerkarten versenden.“

Ansonsten ging es um eine Anpassung der Nahverkehrspläne und des Landesraumordnungsprogramms.

4. Sitzung AG MEX am 27.02.2003

Anwesend waren: Die Landtagsabgeordneten Fritz-Heiner Hepke, Axel Miesner und Helmut Dammann-Tamke.

Landkreis Stade: Dieter Kunze (Kulturausschuss der Stadt Stade), Horst Voigt (Leiter des Ordnungsamtes der Stadt Stade), Elke Weh (Lokale Agenda 21 der Samtgemeinde Fredenbeck), Frank Tinnemann (Leiter der STADE Tourismus-GmbH).

Landkreis Rotenburg: Landrat Reinhard Brünjes, Bürgermeister Ernst Bayer (Gnarrenburg), Udo Fischer (Geschäftsführer des Touristikverbandes Landkreis Rotenburg).

Landkreis Osterholz: Landrat Ludwig Wätjen, Kreistagsabgeordneter Erdwig Kramer, Klaus Meyerhoff (Leiter des Straßenverkehrsamtes des Landkreises Osterholz), Olaf Hespe (Leiter des Ordnungsamtes der Gemeinde Worpswede), Prof. Dr. Gerhard Weidemann (Ortsrat Worpswede), Gevehard von Grote (Lokale Agenda 21 der Gemeinde Worpswede), Regine Schäfer (Ritterhude), Heiko Hillmann (Hüttenbusch), Jens Joost-Krüger (Geschäftsführer der Worpsweder Touristik GmbH).

Ulrich Koch (Geschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH), Dr. Carsten Hein (Technischer Geschäftsführer der MetroRail GmbH), Horst Heinicke (GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH Bremen), Dr. Jürgen Brunsing (Schrift-Verkehr - Büro für Publizistik und Planung), Norbert Lippek (Landesvorstand Bremen VCD), Jürgen Bettmann (Weser-Kurier), Carsten Blanke und Ulf Barthel (Bremervörder-Osterholzer-Eisenbahn Freunde), Dr. Wolfgang Konukiewicz (Verkehrsclub Deutschland, Landesvorstand Niedersachsen), Burckhard Rehage (Niels-Stensen-Haus).

„Ludwig Wätjen berichtet vom Zustandekommen der Resolution zur Reaktivierung der Strecke Bremen – Stade für den Schienenpersonennahverkehr. Auf seine Initiative hin habe ein sehr offenes und konstruktives Gespräch zwischen den Vorsitzenden der Kreistagsfraktionen des Landkreises Osterholz, dem Oberkreisdirektor Herrn von Friedrichs und dem Geschäftsführer der EVB stattgefunden, bei dem eine Resolution folgenden Inhalts zur Vorlage im Kreistag verabredet worden ist:⁴

SPNV auf der Strecke (Bremen) - OHZ - Bremervörde - (Stade) /"Moorexpress"

⁴ Wenn ich längere Dokumente zitiere, rücke ich diese ein.

Bereits mehrfach, zuletzt im Jahr 1999, haben sich die politischen Gremien des Landkreises Osterholz mit dem Moorexpress befasst und dessen Erhalt gefordert. In den letzten Jahren konnte hier ein Projekt zur Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus installiert (MobiTour/gefördert vom BMBF) und so ein regelmäßiger Verkehr des Moorexpress sichergestellt werden.

Diese Verkehrsleistungen gilt es auch nach Ende der Projektlaufzeit (2003) zu erhalten und weiter auszubauen.

Im Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen (2002) ist die Erhaltung der Strecke für eine mögliche Reaktivierung des SPNV vorgesehen. Da der ZVBN nur Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ist, konnten hier keine detaillierten Angaben aufgenommen werden.

Das Land Niedersachsen - als Aufgabenträger für den SPNV -, vertreten durch die LNVG hat bisher Hinderungsgründe für einen Personennahverkehr auf der o. g. Strecke (bspw. Kosten-Nutzenanalyse) nicht vorgelegt.

Der Kreistag des Landkreises Osterholz fordert deshalb nachdrücklich:

Auf der o. g. Strecke sind umgehend ausreichende SPNV-Leistungen zu bestellen, die Strecke hierfür entsprechend herzurichten und modernes Wagenmaterial für den Betreiber zu beschaffen.“

Die Landräte der ebenfalls betroffenen Landkreise Rotenburg und Stade haben zugesagt, eine entsprechende Resolution ihren Kreistagen befürwortend vorzulegen. Der Kreistag Osterholz wird die Resolution auf der Sitzung am 31.03.2003 behandeln.“

So ist das dann auch erfolgt.

Aber damit waren die Finanzierungsprobleme, die zur Stilllegung der Bahnstrfecke hätten führen können, noch nicht gelöst.

5. Sitzung der AG am 19.06.2003

Zur 5. Sitzung am 19.06.2003 musste Ulrich Koch seine Teilnahme kurzfristig absagen. Er ließ jedoch durch mich⁵ telefonisch mitteilen: „Der Aufsichtsrat der EVB hat für die Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde den Auslaufbetrieb beschlossen mit der Maßgabe, nur noch sicherheitsrelevante Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Quersubventionen aus anderen Bereichen lässt der Aufsichtsrat nicht zu.“

Das konnte man als Absage an die Reaktivierungsforderungen der Landkreise verstehen und zwar, ohne dass ein Gespräch stattgefunden hatte. Das war wieder eine schroffe Reaktion auf unsere Bemühungen.

„Nach längerer Diskussion vereinbarte man folgendes Vorgehen: Frau Weh weist darauf hin, dass für die politische Willensbildung in den Kreistagen genaue Informationen zur Bedeutung des Moorexpress für den Tourismus notwendig ist. Die Touristikverbände müssen unbedingt in die Wirtschafts- und Tourismusausschüsse der Kreistage gehen, um dort für die touristische Bedeutung des Moorexpress Überzeugungsarbeit zu leisten. Dies ist auch Voraussetzung, um später den SPNV im ländlichen Raum zu ermöglichen.

Herr Weidemann erklärt sich bereit, zusammen mit Frau Klerken eine solche Dokumentation zu erstellen.

⁵ Wenn ich das Protokoll nicht wörtlich zitiere, benutze ich das Personalpronomen.

Herr Landrat Armonat lässt Herrn Koch bitten, doch noch einmal genau festzustellen, was dringlich für den weiteren Betrieb auf der Strecke getan muß und zu berechnen, was für die Weiterfahrt des Moorexpress ganz genau ausgegeben werden muß.“

6. Sitzung der AG am 3.9.2003

Herr Wätjen macht den entscheidenden Vorschlag, der weiterführen sollte: „Er plädiert für eine Konzentration der politischen Anstrengungen auf die touristischen Verkehre. Wenn man die dafür notwendigen Kosten (ca. 1,4 Mio. €) zur Erhaltung der Strecke auf fünf Jahre verteilt, müsste das einen Betrag ergeben, den die Anteilseigner aufbringen könnten. Dafür müssten die Gebietskörperschaften in einer solidarischen Aktion zu gewinnen sein.

Herr Landrat Brünjes fordert am Ende der Sitzung noch einmal die Landkreise auf, jetzt solidarisch gemeinsam zu handeln. Wenn die Landkreise Geld in die Streckensanierung stecken, kann sich das Land nicht verweigern. Insbesondere sei es notwendig, dem Land jetzt deutlich zu machen, dass sich die Region die Stilllegung der Strecke nicht gefallen lässt. Die neuerlichen Stilllegungs-Drohungen wirken wie ein Test, in dem es darum geht zu erkunden, wie weit man gehen kann. Wenn sich jetzt nichts von Seiten der Gebietskörperschaften rührt, fühlt sich die LNVG in ihrer Politik bestätigt und kann Schritt um Schritt die Schienen-Infrastruktur in der Region zwischen Elbe und Weser abbauen. Dies würde keinem nützen, sondern allen nur schaden. Wessen Wille hinter diesen Vorstellungen stecke, bleibe unergründlich.“

7. Sitzung der AG am 6.11.2003

„Landrat Brünjes berichtet von der Sitzung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses des Kreistages Rotenburg. Dort war Herr Dr. Gorka eingeladen, Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft, und erschienen. Sehr eloquent hat er einen verheerenden Eindruck hinterlassen und mit Zahlen alles plattgemacht. ‚Helfen Sie mit! Lasst uns dieses Projekt politisch begraben!‘ wird Herr Gorka zitiert. Allenfalls kann er sich touristische Verkehre zwischen Worpsswede und Osterholz vorstellen. Die Strecke sollte seiner Meinung nach stillgelegt, aber nicht entwidmet werden. Es wäre der größte Wunsch von Herrn Gorka, wenn solche Aktivitäten wie die unserer Arbeitsgemeinschaft verschwinden würden. Dr. Gorka denke nur an die Metropolen, meint Landrat Brünjes. Immerhin habe er empfohlen, die Strecke nicht zu entwidmen, da die Infrastruktur später noch einmal wichtig werden könne.

Landrat Wätjen setzt sich dafür ein, dass die Gebietskörperschaften als Anteilseigner das notwendige Geld für die Sanierung zur Verfügung stellen. Er wird sich darum kümmern, dass der Landkreis Osterholz entsprechend handelt.“

10.10.2003 Zweiter Studientag

Wie sich mir die Situation der Reaktivierung des Moorexpress zu der Zeit darstellte, zeigt meine Einführung zum zweiten Studientag.

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter, liebe Skeptiker!

„Fakten, Fakten, Fakten“ fordert unser Minister für Landwirtschaft Ehlen statt „in vollen Zügen zu träumen“ in einem Zeitungsartikel für die Bremervörder Zeitung. Wenn es um die angeblich fehlende Wirtschaftlichkeit der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Stade geht (geringes Nachfragepotential und hohe Investitionskosten), dann beruft sich die Landesnahverkehrsgesellschaft auf ein Gutachten zur Reaktivierung von Bahnstrecken in

Niedersachsen, das vor einiger Zeit erstellt worden ist. 53 Strecken sind untersucht worden, für 14 Strecken hat man dann noch eine Nutzwertanalyse gemacht, für vier Strecken eine Kosten-Nutzen-Analyse, die noch eingehender ist. Dieses Gutachten wird aber nicht herausgegeben. Fakten, Fakten, Fakten ... Nun haben wir allerdings einen Zipfel dieses Gutachtens in die Hände bekommen, OHP-Folien, die unsere Strecke betreffen. Sie haben sie zur Hand.

Wir haben versucht, eine Gutachter:in zu finden, die uns heute diese Nutzwertanalyse erläutert, aber niemanden gefunden, der bereit gewesen wäre, etwas dazu zu sagen. Zufall? Dann haben wir beschlossen, uns selber an die Arbeit zu machen. Und wir hatten Fachleute, die uns Hinweise und Tipps gegeben haben. Prof. Weidemann ist es als Umweltpolitiker gewohnt, mit solchen Analysen umzugehen. Wir sind sehr dankbar, dass es sofort zugesagt hat, die Aufgabe zu übernehmen, die Nutzwertanalyse mit uns kritisch zu betrachten. Da wir uns als eine Art Selbsthilfeorganisation betrachten, sind alle aufgefordert, die kritische Analyse der Nutzwertanalyse mit uns fortzusetzen.

„Nicht in vollen Zügen träumen“ ist die Überschrift des besagten Artikels. Unser Minister schreibt: „Bis auf ganz wenige Ausnahmen sind so gut wie alle Reaktivierungsversuche in Niedersachsen nicht gelungen und anschließend mit hohen Verlusten wieder abgebrochen worden.“

Wem sind solche Reaktivierungsversuche bekannt? Fakten, Fakten, Fakten ... Die Reaktivierung der Strecke Bremerhaven der EVB ist gegen große Bedenken erfolgt und nun so erfolgreich, dass neue Triebwagen für Doppeltraktion angeschafft werden müssen. Die Reaktivierung der Strecke Osnabrück – Bremen ist so erfolgreich, wie es sich keiner vorgestellt hatte. In vollen Zügen träumen? Die Landesnahverkehrsgesellschaft und in Einklang damit die maßgeblichen Spitzen unserer Landkreise tun alles, um irgendwelche Erwartungen an eine Reaktivierung von vornherein aussichtslos erscheinen zu lassen. Die LNVG möchte in schnelle und komfortable Verbindungen zwischen den großen Zentren investieren. Die Spitzen der Landkreise machen da mit. Der Landkreis Osterholz an der Strecke Bremen – Bremerhaven, der Landkreis Rotenburg an der Strecke Bremen – Hamburg und der Landkreis Stade an der Strecke Cuxhaven – Hamburg. „Wenn ihr auf den Moorexpress verzichtet, dann können wir mehr für die für euch viel wichtigeren Strecken tun.“ So lautet der diskrete Hinweis der LNVG. Nicht umsonst verweist ein Angestellter des Verkehrsministers in einem Brief an einen Bürgermeister als Begründung für einen ablehnenden Bescheid als Reaktion auf die Resolution zur Reaktivierung auf die zum Fahrplanwechsel 2003 beabsichtigte Ausstattung der RegionalExpress-Züge Bremerhaven – Osterholz-Scharmbeck - Bremen mit klimatisierten Doppelstockwagen modernster Bauart und die Verlängerung dieser Züge nach Osnabrück hin. Die maßgeblichen Spitzen der Landkreise sehen das offensichtlich ein und verkaufen den Moorexpress und damit den ländlichen Raum gegen eine Verbesserung des Angebots auf den bedeutenderen Strecken. Protest dagegen ist zwecklos, wie der Weser-Kurier einleitend zu einem entsprechenden Artikel ... feststellt. Der Landkreis Osterholz hat uns mitgeteilt, dass er die Resolutionen seiner Gemeinden zur Reaktivierung der Strecken an die Landesregierung und die LNVG nicht weiterleiten würde. Man habe ja mitgeteilt bekommen ... Und diese Politik macht auch nun der Minister für den ländlichen Raum mit. Keine Zukunft des ländlichen Raumes ohne eine gute Infrastruktur. Wir haben keine großen Straßenverbindungen in der Region und bekommen auch keine. Die projektierten

Autobahnen gehen in großem Bogen um uns herum. Wir haben ja den Tourismus, der keine Autobahnen braucht. Aber der Tourismus braucht der Moorexpress und der ländliche Raum braucht ihn zu seiner Entwicklung. Und jetzt soll das Aus kommen für eine Infrastruktur, die im Vergleich zu Autobahnen aus der Portokasse zu bezahlen ist? Unter http://www.bund.de/Bundeslaender/Staedte_Kreise_Gemeinden ist eine Karte von Worpswede zu finden, in der die Ortschaft Ostersode nicht eingetragen ist, Viehspecken, ein Gasthaus am Übergang über die Hamme sehr wohl. Der ländliche Raum ein weißer Fleck? Fakten, Fakten, Fakten ...

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

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

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

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

Ein besonderes Erlebnis auf diesem Studientag war der Vortrag von Bernd Strobel, der uns von Georg Drechsler, Chef der Bremer Straßenbahn AG, vermittelt worden ist. Bernd Strobel war Vorstandsmitglied bei zwei größeren Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg, bei der SWEG (Südwestdeutsche Verkehrs-AG) und bei der HzL (Hohenzollerische Landesbahn AG). Beide Gesellschaften betreiben vorwiegend in der Region Eisenbahn- und Omnibusverkehre, wobei die SWEG die größere Gesellschaft ist.

Einen entscheidenden Unterschied zu Niedersachsen nennt Strobel schon zu Beginn seines Vortrages: „In Baden-Württemberg ist es so, dass schon immer die NE-Bahnen mit dem

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

Das führte natürlich auch dazu, dass Baden-Württemberg erheblich mehr Regionalisierungsmittel zur Verfügung standen als Niedersachsen. Niedersachsen hat sie dadurch noch gemindert, dass ihnen 95 Mio. € entnommen wurden, um die Schülerverkehre damit zu finanzieren, die eigentlich aus dem Landeshaushalt bezahlt werden müssten.

Als ein Beispiel von vielen nennt Strobel die Bahnstrecke Schorndorf–Rudersberg, die Wieslaufbahn der Württembergischen Eisenbahngesellschaft. „Das ist eine DB-Strecke, die stillgelegt werden sollte von Schorndorf nach Rudersberg, eine Strecke, die stark heruntergefahren war, die noch von wenigen Fahrgästen benutzt wurde, es waren seinerzeit noch etwa 1300 Fahrgäste pro Tag. Die DB hat damals gesagt, es hat keinen Sinn, das machen wir alles mit dem Omnibus viel besser. Die Gebietskörperschaften dort wollten diese Bahn jedoch erhalten, denn in Schorndorf fährt die S-Bahn nach Stuttgart. Der Landkreis hat die Strecke von der DB für 1,00 DM + MwSt. gekauft und hat noch eine Anschubfinanzierung bekommen (1993). Vielleicht ist auch noch darüber verhandelt worden, ob man die Mark noch etwas reduzieren kann, aber grundsätzlich war es so, dass damals auch die DB noch bereit war, eine Anschubfinanzierung in beachtlicher Größenordnung zu geben für die unterlassene Instandhaltung. Aber es musste ja auch sehr viel investiert werden, es mussten Bahnsteige gebaut werden, die Strecke war zu sanieren, es musste eine Wagenhalle erstellt werden, und, und, und. Neue Fahrzeuge waren natürlich zu beschaffen, aber das System ist dann auch angelaufen und heute fahren dort ca. 5.500 Fahrgäste pro Tag, die dieses Angebot nutzen. Die Strecke wurde sogar noch geringfügig verlängert zu einem Schulzentrum, das hat sich natürlich alles sehr positiv ausgewirkt.“

Das waren noch Zeiten, in denen offenbar nur die Gebietskörperschaften und die Eisenbahngesellschaften das Sagen hatten. Erstaunlich, was alles möglich war, wenn man nur wollte. Und es hatte Erfolg!

Einweihung der neuen Betriebshalle der EVB am 22. Okt. 2003

Zur Einweihung der neuen Betriebshalle für Schienenfahrzeuge der EVB am 22. Oktober 2003 in Bremervörde überreichten Burckhard und ich dem niedersächsischen Wirtschaftsminister unter dem Titel „Mit dem Moorexpress in die Zukunft des ländlichen Raumes zwischen Elbe und Weser. Fakten, Fakten, Fakten“ eine Dokumentation mit folgendem Inhalt:

- die Presseerklärung vom 12.10.2003 zur Tagung
- das Grußwort von Bürgermeister Bayer, Gnarrenburg
- die Einführung in die Diskussionslage zum Moorexpress zu Beginn der Tagung



- das Referat von Prof. Dr. Weidemann zum Thema „Darf’s ein wenig günstiger sein ? Zur Nutzwertanalyse der LNVG für die Moorbahn vom Mai 2003“
- den Textteil der Dokumentation „Touristische und wirtschaftliche Bedeutung der Moorexpress-Strecke Osterholz-Scharmbeck – Wörpswede – Bremervörde – Stade“ (Liesbeth Klerken, TWU e.V. & Prof. Dr. Gerd Weidemann, AG Moorexpress)
- die „Optionen zur Sanierung der Bahnstrecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde für touristische Verkehre“
- Zeitungsartikel

Die Überreichung der Dokumentation wirbelte unter der beteiligten Prominenz und hinter den Kulissen einigen Staub auf. Alle Festredner gingen auf das Thema Moorexpress ein. Herr Gorka bot mir ein Gespräch an.

Gespräch mit Dr. Gorka, Geschäftsführer der LNVG, am 17.11.2003 und Herrn Dr. Konukiewicz

Am 17.11. hatte ich in der LNVG angerufen, mich auf das Angebot von Herrn Dr. Gorka vom 22.10.2003 in Bremervörde berufen, in Ruhe einmal über den Moorexpress zu reden. Wenig später rief Herr Dr. Gorka persönlich an.

Er meinte, wegen des Gespräches brauchte ich nicht nach Hannover zu kommen. Er begrüße solche Initiativen, die den Schienenverkehr betreffen, und fände es auch gut, wie wir das machen würden.

Bei den Gesprächen in der letzten Woche, die er mit Touristik-Leuten geführt habe, habe er deutlich gemacht, dass bei den Kosten (er nannte die Zahlen, die er immer nennt), ein Schienenpersonennahverkehr nicht finanzierbar sei.

Ich meinte, dass wir im Augenblick auch mehr an die touristischen Verkehre denken würden und uns daran liegt, dass die Strecke für den Personenverkehr befahrbar bleibt. Er könne sich einen Museumsverkehr zwischen Osterholz-Scharmbeck und Wörpswede durchaus vorstellen und den Güterverkehr zwischen Gnarrenburg und Bremervörde. Ich sagte, dass wir lieber von touristischen Verkehren reden würden, weil sie die Grundlage für die

touristische Konzeption der Region darstellen würden. Die Expo-Fahrten hätten ja gezeigt, dass dafür nicht der Bedarf wäre, meinte Herr Dr. Gorka. Für das Geld sollte man lieber Busse nehmen und damit den Tourismus bedienen. Schienenverkehr wäre im Zusammenhang mit dem Tourismus nicht geeignet. Allein auf den Nordseeinseln wäre der touristische Schienenverkehr sinnvoll. Ich entgegnete, dass während der Expo eigentlich nur Fahrten zwischen Osterholz-Scharmbeck und Worpswede vorgesehen waren, die aber gerade nicht so angenommen worden sind wie die Fahrten von und nach Bremervörde, die im Konzept eigentlich nicht vorgesehen waren und nur Überführungsfahrten hätten sein sollen. Ich erzählte ihm, dass beim letzten Torftag im Kollbecksmoor viele Menschen aus Bremen mit dem Moorexpress gekommen seien. Einige hätten gemeint, bisher nur nach Worpswede gefahren zu sein und sie hätten nicht gewusst, wie schön es in der Landschaft hinter Worpswede sei. Herr Dr. Gorka bestätigte die Schönheit der Landschaft, die ihm auch viel bedeute.

Ich sagte, dass bei der Stilllegung der Strecke die EVB jährlich über 300.000 € für Sicherungs- und Wartungsarbeiten aufbringen müsse. Herr Dr. Gorka war erst etwas sprachlos und erstaunt und fragte dann, ob ich die Zahlen von der EVB hätte. Ich sagte ihm, wenn er ein Herz für den Moorexpress habe, dann sei es doch nicht sinnvoll, so viel Geld für nichts auszugeben. Dann könne man mit etwas mehr Geld doch etwas für die Zukunft des Ländlichen Raumes tun. Die Menschen hier würden auf solche Zeichen warten. Eine Entwidmung der Strecke wolle er nicht und sie könnte ja auch mal für den Güterverkehr von Bedeutung sein. Dass es mit dem Ländlichen Raum bergab geht, das bestätigte er. Aber das sei nicht Sache der LNVG. Da müssten andere etwas tun. Die LNVG ist nur für den SPNV zuständig.

Ich bat Herrn Dr. Gorka, ein Wort für uns einzulegen, wenn es um die touristischen Verkehre geht. Das wollte er tun.

Angesprochen auf die Nordwest-Bahn meinte Herr Dr. Gorka, da hätten sie ja auch viel getan, um die Strecke zu einem Erfolg zu führen. Er ging aber nicht darauf ein, dass ja nach unseren Berechnungen der Moorexpress einen vergleichbaren Erfolg haben könne. Überhaupt ist er auf unsere Vorstellungen vom SPNV nicht eingegangen.

Für meine Begriffe war in dem Gespräch erstaunlich, wie wenig Vorstellungen Herr Dr. Gorka von der Bedeutung des Moorexpress für touristischen Konzepte hat (Museumsbahn) und wie wenig er mit dem Tourismus als Option für unsere Region anfangen kann. Er sieht zwar die Strukturschwäche des Ländlichen Raumes, kann sich aber nicht vorstellen, dass der Schienenpersonenverkehr damit irgendetwas zu tun hat. Im Gegenteil, die Strukturschwäche des Ländlichen Raumes ist eher ein Argument gegen den Schienenpersonenverkehr.

Diese Haltung muss man dann ja wohl dem gesamten Team der LNVG unterstellen.

Abschiedsfeier von Herrn Gorka wird am 27.11.2008 sein.

Dr. Gorka und Georg Drechsler

Georg Drechsler als Chef der Bremer Straßenbahn lernte ich 1999 kennen. Er wurde später mein Schwiegersohn.

Georg Drechsler wurde nach Bremen geholt, weil er in Karlsruhe ein erfolgreiches Stadtbahn-Modell auf die Schienen gebracht hatte. Es führte von der Innenstadt von Karlsruhe auf die Eisenbahngleise in das Umland. Herr Gorka lehnte so etwas für die Eisenbahn im Bremer Umland ab.

Ein Relikt aus der Zeit ist noch zu sehen. Auf der Kreuzung Westerstrasse/Langemarckstr. führen Schienen Richtung Große Sortillienstraße ins Nichts. Dort sollte mal die Straßenbahn unter der Brücke hindurch auf die Trasse nach Delmenhorst geführt werden.

Ein realisiertes Projekt in diesem Zusammenhang ist die Verlängerung der Linie 8 als Eisenbahn auf den Schienen der BTE nach Weyhe. Georg Drechsler hatte frühzeitig den Verkauf der BTE verhindert.

Georg Drechsler, Carsten Hein und ich trafen uns zum Frühstück in Worpswede, um zu überlegen, wie man die Reaktivierung des Moorexpress voranbringen könnte. Es entstand der Plan, die Verkehre Richtung Stade und Bremen-Vegesack in Bremen-Burg zu flügeln, womit einige Probleme gelöst werden könnten. Das war in der Zeit vor 2007 als Georg Drechsler noch die Hoffnung hatte, die Verkehre zwischen Vegesack und Farge fahren zu können. Aber so ein Projekt hätte man in Baden-Württemberg machen können, nicht in Niedersachsen mit Dr. Gorka.

Für die LNVG ist nur das von Bedeutung, was sich kurzfristig wirtschaftlich lohnt. Was langfristig für Menschen und Natur von Bedeutung ist, liegt nicht im Kalkül der LNVG.⁶ Im Beirat der LNVG wurde nie über das Thema Reaktivierung gesprochen. Anfragen in dieser Richtung wurde am Rande oder im Vorfeld mit immer der gleichen Begründung beantwortet: Unnötigen Geldausgabe, zu unwirtschaftlich. Wie kann man sich nur so den Problemen der ländlichen Räume und der Umwelt verschließen?! Das war damals (nur damals?) ein generelles politisches Problem.

Pressefahrt am 14. November 2003

Eine weitere Aktion zur Rettung des Moorexpress war die die von der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress durchgeführte Sonderfahrt des Moorexpress am 14. November 2003. Sie war aus der Sicht der Veranstalter ein voller Erfolg: Die gesamte Region zeigte sich in der Unterstützung für den Moorexpress einig. An der Fahrt zwischen Osterholz-Scharmbeck und Stade nahmen alle teil, für die die Strecke wirtschaftliche Bedeutung hat: die Bürgermeister der anliegenden Gemeinden, die Landräte von Rotenburg und Osterholz (Brünjes und Wätjen), Vertreter von Wirtschaftsverbänden sowie einzelne Unternehmer. Die Fahrt bot Möglichkeit zu zahlreichen Gesprächen und zur Anbahnung neuer Verbindungen. Da die Vertreter der touristischen Verbände von Osterholz, Rotenburg und Stade ebenfalls anwesend waren, bezogen sich die Gespräche auch auf eine Vertiefung der touristischen Beziehungen zwischen den Landkreisen und Gemeinden. Die etwa 60 Vertreter aus den drei Landkreisen demonstrierten, dass der Moorexpress für die wirtschaftliche Zukunft der Region ein wichtiges Zugpferd ist. Als Ergebnis der Fahrt stellte ich damals fest: „Die Region ist sich einig, dass der Moorexpress unverzichtbar ist und wir gemeinsam daran arbeiten, auch die finanziellen Voraussetzungen für den Fortbestand des Moorexpress zu schaffen. Wir sind der festen Überzeugung, dass uns das Land dann nicht im Stich lassen wird.“

⁶ Das ist ähnlich widersinnig, wie wenn Wirtschaftsunternehmen ihre Forschungs- und Entwicklungsabteilungen aufgeben, um Geld zu sparen.



Nordwestradio zum Moorexpress am 27.01.2004/2.02.2004

Einen entscheidenden Durchbruch in Sachen Moorexpress wurde bei der Aufzeichnung der Sendung des Nordwestradios erzielt, bei der auch der Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft Dr. Gorka beteiligt war.

Hier das verschriftlichte Gespräch:

(Moderator Sperl) Nordwestradio unterwegs. Worpswede ist eine Station dieser historischen Bahn, die zwischen Stade und Osterholz-Scharmbeck verkehrt. Eine Touristenattraktion ist dieser Moorexpress. Aber, so fürchten einige, wohl nicht mehr lange. Den Moorexpress retten will die regionale Arbeitsgemeinschaft Moorexpress. Dazu gehören – ich zähle einige auf – die Landkreise Osterholz, Rotenburg und Stade, die Gemeinden an der Strecke, Touristikverbände, der Verkehrsclub VCD und auch regionale Politiker. Und der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft ist Wolfgang Konukiewitz.

Ja, Herr Konukiewitz, wenn wir sagen, dem Moorexpress droht Gefahr: Woher droht die denn?

(Konukiewitz) Also, die Gefahr besteht einmal darin – und die ist ganz real –, dass der Aufsichtsrat der EVB beschlossen hat, dass Auslaufverkehr stattfindet.

(Moderator) Das ist die Betreibergesellschaft, die EVB.

(Konukiewitz) das heißt praktisch, dass der Moorexpress stillgelegt werden soll. Ich bin sehr dankbar, dass Herr Dr. Gorka hier ist und das Interesse an diesem Moorexpress damit bekundet. Und er hat ja auch vor gut einem Jahr gesagt, dass er sich Worpswede ohne Moorexpress eigentlich gar nicht vorstellen kann und dass eine Stilllegung für ihn gar nicht in Frage kommt. Und das ist der Punkt, wo wir dann mit ihm darüber reden sollten, ob wir nicht gemeinsame Sache an dem Punkt machen könnten, was die touristischen Verkehre angeht. Aber der Punkt, der dann dort im Weg steht, sind die 1,4 Mio. €, da man für die nächsten 5 Jahre braucht. Und wir könnten doch dann darüber reden, wie man die zusammenbringt. Und das tun wir in der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress. Und da würden wir auch mit Herrn Dr. Gorka gerne darüber reden, obwohl er sagt, für den Tourismus ist er nicht zuständig. Aber er hat doch ein Herz für uns, denke ich. Und da könnten wir ihn drauf ansprechen. Und er kann doch da an diesem Punkt etwas für uns tun. Und ich würde sagen, man sollte dem Motto folgen: Nicht danach fragen, warum etwas nicht geht, sondern gemeinsam gucken, wie man etwas machen kann.

(Moderator) Na, ist das ein Wort, Herr Gorka?

(Dr. Gorka) Ja.

In der Tat haben wir als Landesregierung, als Landesnahverkehrsgesellschaft ein Herz für die Schiene. Das ist eindeutig so. Ich habe vorhin gesagt, dass der Regelbetrieb für uns nicht in Frage kommen kann aufgrund der finanziellen Verpflichtungen, die wir anderweitig haben. Aber Touristik ist ein anderes Wort. Ich habe vorhin von 25 Mio. € reinen Investitionen gesprochen. Für die Touristik brauchen wir in den nächsten 5 Jahren 1,4 Mio. €. Und wie ich gehört habe, steht schon ein knappes Zehntel zur Verfügung. Ein

Unternehmen hat das bereitgestellt, um hier auch zukünftig Güterverkehr im Torfbereich fahren zu können. Also etwas haben wir schon. Was noch fehlt, sind die 1,3 Mio.

(Moderator) Also das meiste. Können Sie denn in Hannover was tun, das ein bisschen voran zu bringen?

(Dr. Gorka) An und für sich sage ich, sowohl für den Schienengüterverkehr als auch für den Tourismus lohnt sich dieses in den 5 Jahren, nicht für den Regelbetrieb. Aber es lohnt sich. Da muss man gucken, mit dem Land reden, mit dem Wirtschaftsministerium, ob man hier für die Infrastruktur Geld zur Verfügung stellen kann. Das Land hat viele, viele Millionen in die EVB, in die Elbe-Weser-GmbH schon hineingesteckt. Und man muss gucken, ob man auch dieses Geld hier noch zur Verfügung hat.

12.02.2004 8. Sitzung AG bestimmt Verhandlungsdelegation

„Herr Konukiewitz berichtet, dass er aufgrund alter Beziehungen aus seiner Bremer Zeit Herrn Bürgermeister Henning Scherf einen Brief geschrieben habe, in dem die gegenwärtigen Probleme geschildert werden. Dieses Schreiben ist an den Bausenator weitergeleitet worden. Es fand ein Gespräch mit Staatsrat Logemann statt, in dem Unterstützung für den Moorexpress in Aussicht gestellt wurde.

In einer Mail, die Herr Schwenke, Bürgermeister von Worswede, schreibt, weil er nicht teilnehmen kann, heißt es: ‚Zur Information möchte ich darauf hinweisen, dass die Gem. Ritterhude, die Stadt Osterholz-Scharmbeck und die SG Hambergen (!) grds. und vorbehaltlich der Zustimmung der pol. Gremien eine Unterstützung - jedoch in vorsichtigem Rahmen - in Aussicht gestellt haben. Andere Gemeinden sind sehr zurückhaltend.

Weitere Anstrengungen sind sicher erforderlich. Ich bin gern bereit, wie auch schon geschehen, weitere Sponsoren anzusprechen.‘

Herr Wätjen begrüßt ausdrücklich den Vorschlag von Herrn Brünjes, die Kosten für die Sanierung zu dritteln (Land, Landkreise und Gemeinden). Es sei der einzig mögliche begehbbare Weg. Der Wirtschaftsminister solle ein Drittel zur Verfügung stellen. Diese Äußerungen finden allgemeine Zustimmung.

Von verschiedenen Seiten wird allerdings die Frage gestellt, wie die Kommunen und Landkreise die Mittel aufbringen sollen.

Es wird darauf hingewiesen, dass man jetzt keine Erbsenzählerei anstellen solle. Jede Gebietskörperschaft solle so viel wie möglich in seinen Haushalt einstellen. Das solle auch schon für dieses Jahr gelten. Die ersten Mittel, die bereitgestellt werden, sind ein politisches Signal. Wie sich das dann alles auf die Jahre zurechtruckelt, wird man sehen.

Bremervörde hat 10.000 € in seinen Haushalt eingestellt.

Der Landkreis Osterholz stellt in diesem Jahr 17.000 € zur Verfügung.

Gnarrenburg ist mit 5.000 € dabei. Dieses Geld geht in den Ersatz der Brücke bei Brillit.

Worswede hat 2.000 € im Haushalt. Außerdem sind 10.000 € vorgesehen für den Bau des Bahnsteiges in Hüttenbusch, der noch einmal mit 10.000 € im Rahmen der Dorferneuerung vom AfA in Bremerhaven bezuschusst wird. Fredenbeck will 2.000 € bereitstellen.

Man muss berücksichtigen, dass im Augenblick die Bereitstellung dieser Mittel nur von denen erwirkt worden ist, die an die Zukunft des Moorexpress glauben und die sich nicht von düsteren Drohungen abschrecken lassen. Wenn sich der Horizont weiter aufhellt, wird die Bereitschaft zur Finanzierung der Sanierung noch weiter wachsen. Außerdem sollten die Gebietskörper-

schaften sehen, ob sie nicht über bestimmte Projekte Drittmittel zur Sanierung aufreiben können.

Die Arbeitsgemeinschaft beschließt, eine Verhandlungsdelegation zu bestimmen, die den Kontakt nach Hannover aufbauen soll. Ihr gehören an: Landrat Wätjen, Landrat Brünjes, Bürgerm. Bayer, Bürgerm. Schwenke und Frau Kupsch. Für den Landkreis Stade nehmen Frau Weh und Herr Helk teil.

Frau Kupsch (FDP) wird Herrn Minister Hirche (FDP) um einen Termin bitten. Dann trifft sich die Verhandlungsdelegation, um eine gemeinsame Strategie abzusprechen.

Frau Rühl MdL und Herr Miesner MdL haben zugesagt, die Verhandlungsdelegation zu unterstützen. Sie werden auf dem Laufenden gehalten.“

9. Sitzung AG Moorexpress am 6.5.2004

Anwesend waren: Landkreis Stade: Erster Kreisrat Michael Roesberg, Horst Voigt (Leiter des Ordnungsamtes der Stadt Stade), Friedhelm Helk (Samtgemeindebürgermeister Fredenbeck), Johann Peter Hink (Bürgermeister Kutenholz), Hans-Wilhelm Schmetjen (Bürgermeister Kutenholz), Peter Wortmann (Mitglied im Oldendorfer Gemeinderat), Herr Wittschus (Fredenbeck).

Landkreis Rotenburg: Bianca Kummer (Stadt Bremervörde), Helmut Ringe (Bürgermeister Gemeinde Oerel), Udo Fischer (Geschäftsführer des Touristikverbandes Landkreis Rotenburg)

Landkreis Osterholz: Landrat Wätjen, Dr. Jörg Mielke (Dezernent des Landkreises Osterholz), Brigitte Sylla-Meyer (Erste Stadträtin Osterholz-Scharmbeck), Heidi Kupsch (Landesvorstand FDP, Kreistag Osterholz), Stefan Schwenke (Bürgermeister Worpswede), Willy Hollatz (Kreistagsabgeordneter), P. Wolters, Imke Reichert (Touristikagentur Kulturland Teufelsmoor Worpswede), Prof. Dr. Gerhard Weidemann (Ortsrat Worpswede), Wolfgang Diekmann (DEHOGA Osterholz-Scharmbeck), Eckart Spliethoff (EVB)

Frank Schmidt (Ortsverein Worpswede SPD), Heiko Hillmann (Planungsbüro ISTRa), Uwe Baumert (Kreisvorsitzender NABU Bremervörde), Norbert Lippek (Landesvorsitzender VCD Bremen), Herr Veltzke (Worpswede), Rainer Groß (VCD Bremerhaven), Dr. Wolfgang Konukiewicz (Verkehrsclub Deutschland, Landesvorstand Niedersachsen), Burckhard Rehage (Niels-Stensen-Haus)

Gesprächsleitung: B. Rehage, Protokoll: W. Konukiewicz

„Bericht: Was seit der letzten Sitzung geschehen ist

Als wir das letzte Mal hier tagten, hatte am selben Tag der Aufsichtsrat eine Kursänderung eingeleitet. Genaueres ist nicht bekannt. Wir hatten schon eine Verhandlungsdelegation bestimmt. Unsere Landtagsabgeordneten haben dann die Sache mit dem Wirtschaftsminister klar gemacht.

Da das Verkehrsministerium für die Strecke des Moorexpress 50% der Instandsetzungskosten für die nächsten 5 Jahre aus einem Topf für nicht DB-eigene Strecken mit Güterverkehr finanzieren will, müssen die Landkreise, Städte und Gemeinden die Komplementärmittel in Höhe der anderen 50% zur Verfügung stellen.

Zu diesem Thema hat sich am 8. März die „Verhandlungsdelegation“ zusammen mit Herrn Koch in Bremervörde getroffen. Für den Landkreis Stade war auch Herr 1. Kreisrat Michael Roesberg dabei. Die Frage war, wie eine gerechte Verteilung der finanziellen Lasten erfolgen sollte. Vorausgesetzt war dabei, dass in den nächsten 5 Jahren insgesamt 1 Mio. € für die Instandhaltung der Strecke aufgebracht werden müssen. Davon werden über das Land

voraussichtlich 500.000 € finanziert. Für die Landkreise, Städte und Gemeinden bleiben dann ebenfalls 500 000 € für die Jahre 2004 bis 2008.

Für die Aufteilung dieser Kosten wurde folgender Vorschlag angenommen:

Die Landkreise Stade, Rotenburg und Osterholz tragen 50% der Kosten.

Die Städte Stade, Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck tragen 25 % der Kosten.

Die Gemeinden Fredenbeck, Geestequelle, Gnarrenburg und Worpsswede tragen ebenfalls 25% der Kosten.

Wenn weitere Gemeinden sich an den Kosten beteiligen, verringert sich der Anteil der Städte und Gemeinden anteilmäßig, wenn es größere Sponsoren geben sollte, verringert sich der Anteil der Landkreise, Städte und Gemeinden entsprechend.“

Die Zukunft des Moorexpress ist gesichert

Die Verhandlungsdelegation traf sich unter der Leitung von Richard Eckermann (Leiter des Dezernates Ordnung, Bauen, Umwelt beim Landkreis Osterholz) und sprach das weitere Vorgehen ab. Herr Eckermann entwarf später auch einen Brief an den Minister, in dem er um die Finanzierung der touristischen Verkehre bitten wollte. Ein Argument dafür war neu. Eckermann führt an, dass der Moorexpress auch für den normalen Personenverkehr genutzt wird. Das hatte unsere Umfrage ergeben. Die Absendung des Briefes verzögert sich aber und war dann nicht mehr aktuell, weil Eckermann im März 2016 an das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr abgeordnet wurde und dort als Leiter des Referates 44 „Schiene, Öffentlicher Personenverkehr“ bis zum 1. Oktober 2021 tätig war.

Aus den Zeitungen haben wir dann am 23.02.2004 erfahren, dass Brunhilde Brühl und Axel Miesner im Wirtschaftsministerium Folgendes erreicht haben: „Zu 50 Prozent sollen die Sanierungskosten für Strecke und Brücken in Höhe von rund 1,4 Millionen Euro aus dem Landeshaushalt finanziert werden. Gebunden ist die Zusage allerdings an die Bereitschaft der Kommunen und Landkreise entlang der Strecke, die übrigen 50 Prozent aufzubringen. Damit wäre der Fortbestand des Moorexpress für die nächsten fünf Jahre gesichert, sagte Brunhilde Brühl zur BZ.“ (Bremervörder Zeitung)

Auf der 10. Sitzung am 9.9.2004 wird erstmalig die Möglichkeit der Durchbindung nach Bremen gesprochen.

11. Sitzung AG am 13.01.2005

„Frau Kupsch stellt die Grundlinien eines zu gründenden Fördervereins vor. Dieser sollte die Idee und die Geschichte des Moorexpress gut verkaufen und in den „Herzen der Menschen“ weiter verankern. Dazu müssten Menschen mit Ausstrahlungskraft gefunden werden, die von der Sache selbst überzeugt sind. Dazu gehören Menschen aus der Öffentlichkeit (Kunst, Wirtschaft, Unterhaltung, Wirtschaft) und Politik. Aber es sollte auch die breite Öffentlichkeit für die Sache des Moorexpress gewonnen werden. Frau Kupsch denkt an 100 Fördermitglieder im 1. Jahr. Neben der ideellen Beteiligung geht es auch um eine finanzielle Beteiligung. Der Förderverein müsste eine eigene Marketing-Organisation haben.

Frau Kupsch sucht MitstreiterInnen für diese Idee.

Herr Konukiewicz stellt ein Strategiepapier für die langfristige Sicherung des Moorexpress vor.“

12. Sitzung der AG am 12.05.2005

„Bürgermeister Schwenke berichtete vom Bau und von der Einweihung des neuen Bahnsteigs in Hüttenbusch.

Herr Koch berichtet von den Planungen der EVB für ein Betriebskonzept zur Durchbindung der touristischen Verkehre nach Bremen. Trassen seien samstags und sonntags zu bekommen, ebenso Stellplätze in Bremen Hbf. Ein Problem sei die technische Einfädelung in Osterholz-Scharmbeck. Aber auch dort sei man an einer Lösung dran. Es seien 2 Fahrplan-Entwürfe erarbeitet worden, die die Durchbindung aller 4 Fahrten pro Tag ermöglichen. Es wird zusätzlich in Bremen-Burg und in Ritterhude gehalten. Ein mehrstündiger Aufenthalt in Stade und Bremen ist gesichert. ...

Zum Schluss der Sitzung merkt Herr Rehage an, dass sich sehr viele Aktivitäten (die hier nicht alle aufgeführt sind) um den Moorexpress herausbilden, was deutlich mache, dass die Region jetzt Mut gefasst habe und den Moorexpress auf keinen Fall mehr einem ungewissen Schicksal überlassen wolle.“

Sonderfahrt mit Bürgermeister Scherf

„Die Sonderfahrt des Moorexpress nach Bremen, um Bürgermeister Scherf zum 5. Torftag am 19.07.2005 nach Nordsode abzuholen, war eine erfolgreiche Werbeveranstaltung für die Durchbindung nach Bremen. Aus Hagen, Fredenbeck und weiteren Orte an der Strecke sind viele Mitglieder der AG Moorexpress mitgefahren, darunter Landrat Mielke, Landtagsabgeordneter Miesner und die Bürgermeister Blanke (Hagen), Bayer (Gnarrenburg), Schwenke Worpswede) und Klinger Ritterhude). In seiner Rede zur Taufe des Kollbecksmoor-Huhnes hat sich Herr Scherf wiederum positiv zum Moorexpress geäußert und seine volle Unterstützung zugesagt.“

Viele gute Ratschläge für Taufpaten Scherf

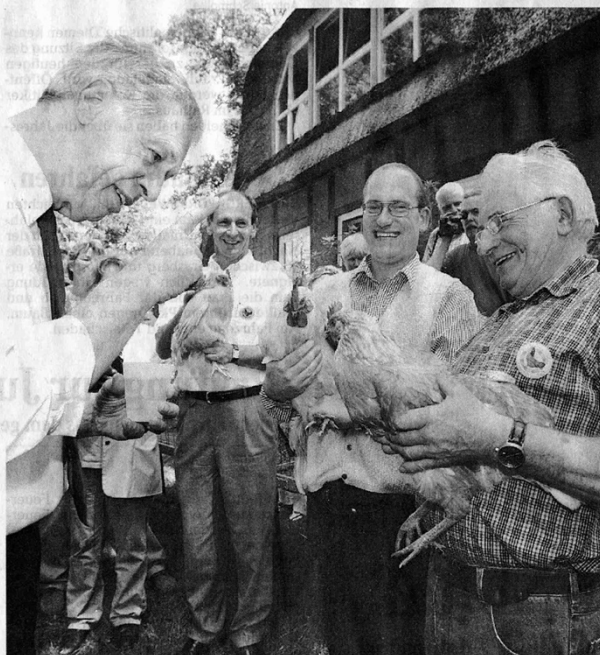
Bremer Bürgermeister wünscht dem Kollbecksmoor-Huhn vom Arche Noah Hof „viele Eier und ein langes Leben“

Von unserem Redakteur
Peter Erdmann

WORPSWEDE-OSTERSODE. Henning Scherf hatte gestern gleich mehrere Gründe, mit der Bimmelbahn nach Nordsode zum fünften Torftag zu kommen: Er ist Fan des Moorexpress und setzt sich für enge Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land ein. Zudem kennt er Dr. Wolfgang Konukiewitz aus dessen Bremer Pastorenzeit, und der Bruder von Fritz-Günther Röhrssen, dem Arche Noah Hofbetreiber in Meinerhagen, ist der ehemalige Chef des Bremer Großmarktes. Also war klar, dass Bremens Bürgermeister sich als Taufpate fürs neu gezüchtete Kollbecksmoor-Huhn nicht lange bitten ließ.

Gemeinsam mit den Honoratioren aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung stieg Henning Scherf, der einen geschenkten Reisigbesen in der Hand hielt, mit viertelstündiger Verspätung aus dem Moorexpress, der direkt aus Bremen kam. Im Festzelt auf dem Hof für artgerechte Haltung alter regionaler Haus- und Nutztierassen fragte dann der Stadtmensch erst etwas verlegen: „Was wünscht man einem Huhn zur Taufe?“ Was man Babys wünsche, das wisse Konukiewitz – „Bremens Leihgabe fürs Teufelsmoor“.

Der Angesprochene konnte nur mit der Schulter zucken. Aber natürlich hatten sowohl der Praktiker Röhrssen, als auch die „Eltern“ vom Kollbeck-Huhn, Züchter Professor Rudolf Preisinger und Dr. Steffen Weigend von der Bundesforschungsanstalt Mariensee bei Hannover, die richtige Antwort parat: „Viel Gefieder, viele Eier und ein langes Leben.“ Schon am Kleinbahnhof hatte Bürgermeister Stefan Schwenke dem Amtskollegen aus der Metropole empfohlen, das kleine Huhn nicht zu fest zu drücken. Aber Henning Scherf habe schon das richtige Händchen. Das hatte er dann auch, als das Kollbeck-Hühnerpaar mit Wasser und oben- und hinten mit launigen Worten getauft wurde.



Bei dem Taufpaten wird das Kollbecksmoor-Huhn sicherlich ein Verkaufsschlager: Henning Scherf mit Rudolf Preisinger, Steffen Weigend und Fritz-Günther Röhrssen (von links). FOTO: TAC

Eltern der beiden Prachtexemplare, die in Zukunft in der Region als Eierproduzenten und als leckerer Braten für Furore sorgen sollen, sind übrigens der artgerechte braune Vorweg-Hahn und die für Supermarkt-Discounter „arbeitende“ White Roks-Henne. Das Kreuzungsprodukt ergibt weibliche Nachkommen mit braunem und männliche mit weißem Gefieder. Röhrssen zufolge lege die Henne – Untersuchungen belegen das – bis zu 250 Eier im Jahr. Ihn ergänzen Preisinger vom Cuxhavener Tierzuchtbetrieb Lohmann und der Wissenschaftler Weigend, dass damit die Eier-Leistung etwa genau in der Mitte zwischen Vorwerk- und Legebatteriehennen liege. Da der Hahn weiß aus dem Ei schlüpfte, könne er auf Anhieb für die Mast aussortiert werden. Also seien auch beim Fleisch gute Möglichkeiten der Vermarktung gegeben. An Ähnliches denke man künftig bei Rind und Schwein.

Etwa eine Stunde zuvor hatten auch Schwenke, Landrat Jörg Mielke, Gnarrenburgs Bürgermeister Erwin Bayer und Ortsbürgermeister Winfried Niefeld in ihren Begrüßungsreden auf dem Bahnsteig auf die Bedeutung der Vermarktung regionaler landwirtschaftlicher Produkte hingewiesen: Die sei für die Zukunft des ländlichen Raums ebenso notwendig wie Tourismus und Moorexpress, hieß es unisono.

Die gut einstündige Fahrt aus der Stadt ins Dorf war für Mielke auch ein Zusammentreffen von „kleiner und großer Welt“, das sich hoffentlich noch weitere 50 Mal erfüllen.

Für Schwenke, der sich auch mit Kritik im Vorfeld der Veranstaltung auseinander setzen musste, weil er die Einladungen dazu versandt hatte, bedeutet der Torftag neben Tourismus und landwirtschaftlicher Entwicklung auch dörfliche Gemeinschaft und Gemeinsinn. Sein Amtskollege Bayer sprach sich – nur 15 Meter von der Gemeindegrenze entfernt – für weitere dörfliche Zusammenarbeit in der Zukunft aus.

13. Sitzung AG Moorexpress an 01.09.2005

„Das Projekt NEW (Nordsee Elbe Weser)

Herr Konukiewitz berichtet: Nachdem Michael Frömming vom Landesvorstand Niedersachsen des Verkehrsclub Deutschland zunächst im Harz und dann auch im Wendland ein Kooperationsprojekt mit Partnern im Tourismus und den Verkehrsunternehmen durchgeführt hatte, regte Herr Konukiewitz an, ein ähnliches Projekt auch im Land zwischen Elbe und Weser durchzuführen. Dies stieß bei allen, die daran beteiligt werden sollten, auf Zustimmung. Dieses Projekt läuft jetzt seit dem 1. Juli 2005 mit Michael Frömming als Projektleiter und den Kooperationspartnern Landkreis Cuxhaven, Tourismusverband Landkreis Stade/Elbe e.V., Touristikagentur Kulturland Teufelsmoor e.V., Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V./TouROW und Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen. Das Finanzvolumen beträgt 100.000,- €. 25 % werden von der Stiftung Bingo getragen, 75% bestehen in den Aufwendungen der Kooperationspartner. Das Projekt läuft bis zum 31.12.2006. Zu Beginn und am Ende finden Befragungen der Besucher statt.

Es geht darum, die Region schwerpunktmäßig mit den Fahrradwegen zu vermarkten und den Besuchern die Anreise mit Bahn und Bus darzustellen. Dazu gibt es eine interaktive Fahrplankarte im Internet und einen Flyer mit beispielhaft ausgearbeiteten Angeboten.“

Durchbindung nach Bremen

„Herr Rehage berichtet weiter von einem Telefongespräch mit Herrn Landrat Dr. Mielke kurz vor der Sitzung. Die Kontakte zu Senator Jens Eckhoff in Bremen sind geknüpft und es wird über den Beitrag Bremens zu den Kosten der Durchbindung gesprochen. Ebenso werden Gespräche mit Ritterhude in diese Richtung geführt

Herr Spliethoff berichtet, dass die Trassen bei der DB für die Saison 2006 bestellt und genehmigt sind. Auch der Fahrplan ist bereits mit allen Beteiligten abgesprochen worden und fertig erstellt. Man geht bei der EVB davon aus, dass die Durchbindung im nächsten Jahr kommen wird.“

06.10.2005 3. Tagung Moorexpress

Die 3. Tagung zum Thema „Der Moorexpress verbindet Metropolregionen“ fand am 6. Oktober 2005 wieder im Niels-Stensen-Haus statt. Zu dem Thema war Ralph Baumheier, Referatsleiter für Raumordnung, Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, angereist. Sein Fazit: „Ich glaube nicht, dass es tatsächlich eine realistische Variante ist, den Moorexpress jetzt wirklich für den ÖPNV oder Bindeglied zwischen den Metropolregionen, wie es in der Überschrift des heutigen Tages genannt wurde, zu reaktivieren. Ich sehe aber sehr wohl erhebliches Potential, das noch in Richtung Naherholung und Tourismus zu nutzen ist.“ Er sieht die Durchbindung nach Bremen zwar nicht als zwingend notwendig, aber natürlich für den Tourismus förderlich an. Er setzt sich für die Mitfinanzierung der Durchbindung durch Bremen ein und hofft, zu einem positiven Ergebnis zu kommen.

Landrat Jörg Mielke sprach zum Thema „Die Bedeutung des Moorexpress als Verbindung des Landkreises Osterholz mit Bremen“. Sein Fazit: „Er (der Moorexpress) ist für die touristische Entwicklung, auch für die touristische Zusammenarbeit in der Region sehr bedeutend, deshalb engagieren wir uns da auch entsprechend.“ Er sieht ein Mandat für ihn durch die Arbeitsgemeinschaft Moorexpress, sich für die Durchbindung nach Bremen einzusetzen. Im

Blick auf den ÖPNV sieht er die Lange differenziert. „Für den ÖPNV wäre es schön, wenn es funktionieren würde.“ Es sei noch nicht ausreichend geklärt, ob er denn wirklich erfolgreich wäre, und die hohen Kosten für die Herrichtung der Strecke seien ein Problem. Man sollte Schritt für Schritt vorangehen. Im Blick auf die Durchbindung verspreche er sich „auch durchaus Hinweise auf die potenzielle Tragfähigkeit einer ÖPNV-Verbindung mit dem Moorexpress.“

Dieser Hinweis ist problematisch, weil die Fahrpreise im Moorexpress einem Sondertarif entsprechen und nicht dem üblichen SPNV-Tarif. Es gibt also Sonderfahrtscheine, deren Kosten höher sind. Noch schwieriger ist die Situation durch die Einführung des Deutschlandtickets geworden. Wenn ich anderswo, z.B. nach Cuxhaven mit dem Deutschlandticket einen Ausflug machen kann, warum sollte ich dann auf dem Moorexpress noch einmal zahlen? In Bruchhausen-Vilsen ist die Situation anders. Dort ist die Fahrt ein Museumsbesuch mit allem, was dazu gehört. Dafür zahle ich dann auch.

Landrat Milke hat uns auf jeden Fall deutlich gemacht, dass wir eine zuverlässige Machbarkeit für die Bahnstrecke brauchen, um uns überzeugend für ihre Reaktivierung einsetzen zu können.

Nutzwertanalyse – Nachfrageabschätzung

Eine Untersuchung der so genannten Kategorie V – Strecken aus Ende der 90er Jahre, auf die sich die LNVG bei ihrer ablehnenden Haltung einer Reaktivierung des Moorexpress immer berief, blieb lange unveröffentlicht. Mitarbeiter der LNVG erklärten in Gesprächen: „Wenn es reaktivierungswürdige Bahnstrecken in Niedersachsen geben würde, hätten wir sie reaktiviert.“ Den Haller Willem haben sie als einzige Strecke zwar reaktiviert, aber mehr oder weniger nicht so ganz freiwillig und wie sie meinten, mit enttäuschendem Resultat. Neuerdings spricht man allerdings von einer Erfolgsgeschichte mit rund 5000 Fahrgästen pro Tag. Die Zahlen haben sich seit den Anfängen mehr als verdreifacht. Kurz vor seiner Verabschiedung meinte Dr. Gorka, man müsste die Strecken ohne Personenverkehr noch einmal auf neue Siedlungsgebiete hin untersuchen und auch die geforderten Fahrgastzahlen reduzieren. Von Daseinsvorsorge, regionaler Entwicklung und angebotsorientiertem ÖPNV war nie die Rede. Es ging immer nur um vermeintliche Wirtschaftlichkeit.

Auf der 2. Studientagung am 10. Oktober 2003 setzt sich Gerd Weidemann mit der Nutzwertanalyse der LNVG auseinander, weil Gorka sie im Kreisausschuss des Landkreises Osterholz vorgestellt hat. Sein Fazit: „Insgesamt sind die Schlussfolgerungen der LNVG zur Reaktivierungswürdigkeit des Moorexpress als nicht seriös zu kennzeichnen, weil sie auf einer Vielzahl unrealistischer oder nicht belegter und somit nicht nachprüfbarer Abschätzungen basieren.

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

Roland Sellin stellt angesichts seiner Nutzwertanalyse der LNVG die grundsätzliche Frage: „Ein betriebswirtschaftliches Defizit entsteht auch bei einem sehr effektiv geführten Bahn- oder Busverkehr. Die Frage ist also aus betriebswirtschaftlicher Sicht, wie hoch dieses Defizit sein darf. Die LNVG mag in ihrem „Gutachten“ die Moorbahn „kaputtgerechnet“ haben. Dieses kann man ihr vorwerfen, muss man aber nicht. Es lenkt auch von der eigentlichen Frage ab: Ab

welchen betriebswirtschaftlichen Werten (oder Wertebereichen) ist die LNVG bereit, Strecken zu reaktivieren und wie werden diese Werte begründet?

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

Und bereits auf der 1. Tagung hatte Bernd Bäse festgestellt: „Es ist ein hinreichendes Nachfragepotential für ein attraktives SPNV-Angebot vorhanden. Dies zeigen überschlägige Pendleranalysen, Raumstrukturanalysen und Vergleiche mit anderen ländlichen SPNV-Linien.“

Allerdings haben die bisher vorgelegten Analysen und Berechnungen noch keinen ausreichenden Schub für die Reaktivierung des Moorexpress gebracht.

Auf der 14. Sitzung der AG, die der Studientagung unmittelbar folgte (1.12.2005), schlug Frau Kupsch vor, sich in Sachen Machbarkeitsstudie von den Bremern unabhängig zu machen, weil man nicht wisse, ob sie denn auch wirklich die Interessen des Moorexpress vertreten würden. Dies bezog sich auf Meldungen, dass verschiedene Raumentwicklungsprojekte auch Machbarkeitsstudien für Bahnstrecken anstreben wollen.

01.03.2006 Gründung Förderverein Moorexpress

Der Verein wurde aufgrund der Anregung von Heidi Kupsch (Lilienthal) gegründet. Zum Zweck des Vereins heißt es in der Satzung: „Der Förderverein Moorexpress e.V. hat das Ziel, den Moorexpress, das ist die historische Schienenverbindung zwischen Stade und Osterholz-Scharmbeck mit Durchbindung nach Bremen, im Sinne des Heimatgedankens im Zusammenhang mit der Moorkultur und anderen Kulturgütern entlang der Strecke bekannt zu machen und zu seinem Erhalt beizutragen. Gleichzeitig soll der Gedanke gefördert werden, dass der Moorexpress in heutiger Zeit dem umweltfreundlichen Tourismus und der nachhaltigen Mobilität dient.

Der Verein betreibt zu diesem Zweck eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und baut ein Netzwerk mit anderen Institutionen und Vereinen auf. Er wirkt insbesondere bei der Beschaffung finanzieller Mittel und Ressourcen mit.“

16. Sitzung der AG MEX am 28.06.2006

„Herr Spliethoff berichtet, dass der Moorexpress in der Saison 2006 erstmalig nach Bremen durchgebunden ist. Beide Städte werden je 4 x angefahren. Der Fahrplan ermöglicht sowohl längere Aufenthalte in Bremen als auch in Stade. Neu sind auch eine Audioführung im Zug und das Angebot von Snacks und Getränken. Das Personal wurde in zwei umfassenden Schulungen auf die neue Situation vorbereitet. 70 Tsd. kurz gehaltene Flyer und 20 Tsd. umfassendere Infobroschüren wurden gedruckt. Weitere 10 Tsd. Infobroschüren mussten nachgedruckt werden. Zu Beginn der Saison erfolgten flächendeckende Marketingmaßnahmen (Funk, Fernsehen, Anzeigen, Pressemitteilungen).

Der Erfolg war überwältigend, der Moorexpress wurde überrannt. In den ersten beiden Monaten waren es 8.000 Fahrgäste, während es in der Saison 2005 insgesamt 11.000 Fahrgäste waren. Das führte jedoch dazu, dass das ursprüngliche Fahrzeugkonzept nicht zum Zuge kommen konnte. Die erste Garnitur der VT 98 wurde um einen Motorwagen ergänzt, so dass sie jetzt als Vierer-Garnitur fuhr. Im Gegenzug musste der 628 z.T. in Doppeltraktion wieder fahren.“

18. Sitzung der AG am 31.11.2006

„Herr Konukiewitz berichtet das erste Mal vom Nahverkehrsbündnis Niedersachsen:

Das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen (NVBN) ist eine Kooperation von Umwelt-, Verkehrs-, Verbraucher- und Sozialverbänden mit dem gemeinsamen Ziel, die Umsetzung eines attraktiven und innovativen Schienenpersonennahverkehrs gegenüber dem Land und den Aufgabenträgern zu begleiten und zu forcieren, berichtet Herr Konukiewitz. Er sei seit 2004 zum Sprecher des Nahverkehrsbündnisses gewählt worden und als sein Vertreter Mitglied im Beirat der Landesnahverkehrsgesellschaft.

Zurzeit beschäftigt sich das NVBN mit dem Verkauf der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) und den Kürzungen der Regionalisierungsmittel.

Zum ersten Punkt sind Resolutionen, Briefe an die zuständigen Ministerien und Abgeordneten verfasst und Gespräche mit den Parteien FDP (MdL Klaus Rickert und Jan-Christoph Oetjen) und CDU (MdL Brunhilde Rühl und MdL Hermann Dinkla) geführt worden. Neben den allgemeinen Folgen des Verkaufs, wie dem Abbau von Arbeitsplätzen, ging es dem NVBN vor allem um die Zukunft des Schienennetzes der OHE und damit um die möglichen Folgen für den Güterverkehr und für eine SPNV-Option. Sowohl die FDP als auch die CDU betonten, dass es bei dem Verkauf nicht in erster Linie um das Geld ginge, sondern darum, dass Verkehrsunternehmen durch entsprechendes Knowhow des zukünftigen Besitzers in eine sichere Zukunft zu führen. Auf den Erhalt des Schienennetzes würde man ein besonderes Augenmerk richten, da es für den Güterverkehr erforderlich sei. Den Vertretern des NVBN ging es vor allem darum, deutlich zu machen, dass man die Entwicklung sehr genau verfolge. Es wurde versichert, dass der Verkauf der EVB im Augenblick nicht zur Diskussion stehe. Sie werde vom jetzigen Geschäftsführer Herrn Koch sehr gut geführt.

Ein weiteres Thema sei die Kürzung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 283 Mio. € durch den Bund in den Jahren von 2006 bis 2010 bzw. der fehlende Ausgleich dieser Kürzungen mittels Zuweisungen aus der Erhöhung der Mehrwertsteuer an die Bundesländer in Höhe von 600 Mio. € jährlich. Dazu hat sich ein „Bündnis gegen Kürzungen bei Bus und Bahn“ gebildet, das praktisch eine Erweiterung des NVBN durch die Partei Bündnis 90/Die Grünen darstellt. Die SPD konnte bisher noch nicht gewonnen werden. Bei der CDU gibt es mit Sicherheit Sympathisanten, die sich aber nicht öffentlich zu Wort melden. Am 28.11.2006 fand eine Pressekonferenz statt. Das Grundsatzpapier und der kurz gefasste Flyer, die zu diesem Thema erarbeitet worden sind, sind beigelegt. Weitere Aktionen des Bündnisses werden geplant.“

17.10.2007 Memorandum Reaktivierung 2011 (NVBN)

Das NVBN hat das Memorandum zur Reaktivierung zustimmend zur Kenntnis genommen. In ihm wird zunächst der Ist-Zustand beschrieben:

Obwohl in wichtigen Aspekten sehr erfolgreich, gibt es doch insgesamt beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und insbesondere beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen gegenüber anderen Bundesländern erhebliche Defizite, wie eine Studie der Stiftung der Bauindustrie Niedersachsen – Bremen ausweist. Das hat mit speziellen Gegebenheiten in Niedersachsen zu tun. Diese liegen darin begründet, dass bereits vor der Bahnreform der SPNV in Niedersachsen stärker ausgedünnt worden ist als in anderen Bundesländern. So sollte z.B. der gesamte Personenverkehr im Elbe-Weser-Dreieck zwischen den

Bahnlinien Bremen–Bremerhaven–Cuxhaven, Cuxhaven–Hamburg und Bremen–Hamburg durch die damalige Deutsche Bundesbahn eingestellt werden und von dem vorhandenen Schienennetz nur noch Stichstrecken übrig bleiben.

Dies hatte dann Auswirkungen auf die Verteilung der Regionalisierungsmittel durch den Bund. Grundlage für die Verteilung der Regionalisierungsmittel war nämlich das Fahrplanangebot 1993/94. Da dieses bereits unterdurchschnittlich war, ist Niedersachsen bis heute benachteiligt. Aber auch die Politik der Landesregierungen hat den SPNV stark in den Hintergrund treten lassen. Zweifellos hat dies auch mit der Tatsache zu tun, dass Niedersachsen mit dem „Volkswagen“ ein Konzept vorgefunden hatte, das insbesondere auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) setzte und noch setzt - mit weitreichenden Verpflichtungen in die Politik hinein. Nicht umsonst werden in Niedersachsen Eisenbahnunternehmen privatisiert (siehe Osthannoversche Eisenbahn AG/ OHE), aber Aktien bei Volkswagen gekauft, um sich den politischen Einfluss zu erhalten.

Der Ist-Zustand wird am Beispiel des Moorexpress weiter ausgeführt. Zum Schluss erfolgt ein Ausblick auf das Jahr 2011:

Der Moorexpress ist nur ein Beispiel für sinnvolle Reaktivierungen. Der VCD hält auch die Reaktivierung weiterer Strecken, die das Umland von Großstädten erschließen (Rinteln–Stadthagen) und die Wiederanbindung von Mittelstädten an das Schienennetz (Aurich, Nordhorn, Sulingen, Lüchow, Einbeck) für notwendig. Es dürfen keine Strecken mehr aufgegeben werden.

Zudem werden im Zuge der Diskussion um die Privatisierung der DB die Nebenstrecken eine größere Bedeutung gewinnen. Außerdem hat die Problematik des Klimawandels bisher noch kaum Einfluss auf die tatsächliche Umsetzung der Verkehrspolitik und Gestaltung des SPNV gehabt.

Im Jahr 2011 wird absehbar sein, wie viele Mittel für die Ausweitung des SPNV und die Reaktivierung von Strecken zur Verfügung stehen. Darauf gilt es vorbereitet zu sein und die Chance zu nutzen, die sich daraus für Reaktivierungen ergibt.

4. Tagung am 19.10.2007 in Stade

Diese Tagung war noch einmal ein starkes Plädoyer für den Moorexpress. Ernst Bayer fasst das Ergebnis folgendermaßen zusammen:

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

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

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

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

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

Roland Sellien vom VCD begann seinen Vortrag über den „Moorexpress“ im Rahmen eines ÖPNV-Konzept für Niedersachsen“, mit der provokanten These „Geht nicht – geht nicht“. Anhand von vielen eindrucksvollen Beispielen zeigte er auf, dass „geht doch“, schon an mehreren Stellen erfolgreich verwirklicht wurde. Der Schienen gebundene Personennahverkehr (SPNV) muss engmaschig sein, taktmäßig günstig und ohne lange Wartezeiten an den Fernverkehr angeschlossen sein, die Haltepunkte müssen dort an der Strecke liegen, wo die Menschen wohnen. Auch auf die mögliche Finanzierung ging Roland Sellien ein: Es müssen Regionalisierungsmittel genutzt werden für die Schienenstrecken in der Fläche, die Betriebskonzepte müssen verbessert werden (private Anbieter), die Schiene muss so attraktiv sein, das neue zahlenden Fahrgäste erreicht werden und eine bessere Ausnutzung der Strecke durch Mehrfachnutzungen (Güter-, Personen und touristischen Verkehr). Fazit war: Ein guter attraktiver SPNV führt vor allem auch in der Fläche zu einer besseren Lebensqualität.

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

Die planerischen Voraussetzungen wurden von Baudirektor Lothar Giesler auf den verschiedensten Planungsebenen vom Bund bis zum Raumordnungsprogramm des Landkreises erläutert. Fazit seiner Ausführungen war, dass der Moorexpress auf dem

raumordnerischen Grundsatz der Agenda des Landkreises steht. Dafür sollten Fördermittel aus ILEK und Ziel 1 Impulsgeber sein, die Qualitätsanforderungen damit erfüllt und ein regionales Entwicklungskonzept auf Grund der Ergebnisse der Arbeitsgruppen weiterentwickelt werden. Notwendig sind dazu gemeinsame Handlungsstrategien und eine Potentialstudie in Zusammenarbeit zwischen den drei Landkreisen Stade, Rotenburg (Wümme) und Osterholz. Mit dieser Entwicklung wird nach Ansicht von Giesler der ländliche Raum gestärkt, die Mittelzentren Stade, Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck aufgewertet und eine Belebung der Brückenfunktion zwischen der Metropolregion Hamburg und Bremen erreicht.

Interessante Ausführungen für den Moorexpress im Bereich der Stadt Stade machte Kersten Schröder-Doms. Es wurde sehr deutlich, dass die Stadt immer gegen den Abbau der Gleise 4 und 5 (Moorexpress) im Stader Bahnhof gewesen ist, da man dieses Gleis für die schienenverkehrliche Anbindung der neuen Siedlungen Ottenbeck und Riensvörde und zum geplanten neuen Gewerbegebiet in der Nähe des Flugplatzes sowie dem Ortsteil Hagen benötigt. Die Flächen, auf denen die Gleise 4 und 5 gelegen haben, will die Stadt aufkaufen um die Option auf Schienenanbindung zu erhalten. Nach Aussage von Schröder-Doms setzt die Stadt für die Zukunft auf den Moorexpress.

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

Herr Koch würdigte auch die Arbeit der AG Moorexpress: „... aber ich glaube das, was vor Jahren angestoßen worden ist, ist schon eine Erfolgsgeschichte. Und da bin ich sehr froh darüber und möchte mich bedanken, wenn ich da in die Runde schaue, hat fast jeder mitgewirkt. Trotzdem möchte ich Herrn Konukiewitz und Herrn Rehage danken für die Arbeitsgemeinschaft Moorexpress. Wie sie es geschafft haben, dass Landräte, Bundestagsabgeordnete und Landtagsabgeordnete immer wieder zu diesem Thema herkommen, neben Verwaltungsleuten und Anderen, das finde ich eine tolle Sache. Und das wird in dem Förderverein fortgeführt, wo Herr Bayer und Frau Weh den Vorsitz haben. Ich finde es wichtig, wenn die EVB immer sagt, da muss was geschehen, um die Strecke zu erhalten, sich auch jemand kümmert.“

22. Sitzung der AG Moorexpress am 21.02.2008 in Gnarrenburg

Das Niels-Stensen-Haus war nun geschlossen und deshalb tagten wir in Gnarrenburg.

Herr Dieter-Theodor Bohlmann, Ratsherr der Stadt Stade und Autor einiger Bücher über den Moorexpress, berichtet von den Vorbereitungen zum Saisonauftakt am 25. April in Stade. „Geplant sei, dass die Motorenwagen der beiden Moorexpress-Garnituren die Gäste aus Bremen und an der Strecke um 8.30 Uhr in Bremen abholen. Der Zug kommt um 11.10 Uhr auf dem Bahnsteig in Stade an und wird dort von den bereits anwesenden Gästen, Presse und Medien begrüßt. Dann wird die Taufe der beiden Triebwagen durch die Bürgermeister von Bremen und Stade vorgenommen. Nach dem Taufakt werden alle Gäste von Gästeführerinnen in Gruppen durch die Stadt zum Rathaus geführt. Dort beginnt um 12.00 Uhr die

Festveranstaltung im historischen Ratssaal mit Reden der Bürgermeister von Stade, Bremervörde, Worswede, Osterholz-Scharmbeck, Hamburg und Bremen. Danach gibt es ein Buffet.“ Die Taufansprache sollte ich halten.

Herr Konukiewicz berichtete: „Der Förderverein Moorexpress bestellte im vergangenen Jahr eine Potenzialanalyse bei Dr. Jürgen Brunsing vom Büro „Schrift-Verkehr“, der bereits eine Potenzialanalyse für die Strecke Eystrup – Syke im Auftrag des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen erstellt hatte. Herr Brunsing führte aus: „Bei einem guten ÖPNV-Angebot und der Annahme, dass 25 % der Pendler diesen nutzen, kam er bei seinen Berechnungen in der Summe auf 2774 mögliche Berufspendler und 338 Schülerinnen und Schüler pro Tag (insgesamt also 3112). Noch nicht eingerechnet seien dabei die touristischen Verkehre und die Binnenverkehre. Die LNVG (1994) hatte seinerzeit 500-600 Pendler und G. Weidemann (2004) 1300 Pendler pro Tag auf der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde geschätzt.“

Weiter aus dem Protokoll. „Als Vergleichszahl zitierte Herr Konukiewicz aus einem Brief des Bundesverkehrsministeriums an das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen vom Dezember 2007, dass für die Finanzierung von Neu- und Ausbau von Strecken eine Mindestnutzung von 1 000 Reisenden pro Tag festgelegt worden sei. Allgemein wurde festgestellt, dass man in Zukunft mit den Ergebnissen der Potenzialanalyse die Reaktivierung der Strecke für den Schienenpersonennahverkehr wird überzeugend vertreten können.“

28.10.2008 „Bahninfrastruktur und Bahnverkehr in Niedersachsen 2009 – 2013“

Wir (NVBN) haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Niedersachsen und Personen vom Fach abgefragt, was in Sachen Eisenbahninfrastruktur in den nächsten Jahren geschehen muss. Aus den vorliegenden Antworten haben wir ein Papier erstellt von dem wir hofften, dass es die Projekte der nächsten Jahre darstellt. Wir haben es unter dem Titel „Bahninfrastruktur und Bahnverkehr in Niedersachsen 2009 – 2013“ veröffentlicht. Es enthält auch die Forderung: „Schaffung einer Landesinfrastrukturgesellschaft zur Sicherung der nichtbundeseigenen oder bei der DB nicht mehr benötigten Netzinfrastuktur“ und eine Liste zu reaktivierender Bahnstrecken: Rinteln – Stadthagen, Osterholz-Scharmbeck – Stade, Salzderhelden – Einbeck, Eystrup – Syke, Rotenburg – Bremervörde, Norden – Sande.

25. Sitzung AG Moorexpress 29.04.2009

Zu dieser Jubiläumssitzung wurde auf Beschluss der AG der neue Geschäftsführer der LNVG, Herr Menn, eingeladen. Es liegt leider keine Teilnehmer: innenliste vor, sodass ich nicht weiß, ob er tatsächlich anwesend war.

Landrat Mielke hielt einen Vortrag zum Thema „Der Moorexpress als Projekt der Region“. Darin führte er aus: „Wiederum mit der AG Moorexpress als Triebwagen beschlossen die Kommunen an der Strecke ein solidarisches Finanzierungsmodell für den Betrieb und die Investitionen für fünf Jahre und warben hiermit beim Land Niedersachsen um dessen weitere Beteiligung. Ich habe noch nie erlebt, dass der Kreistag des Landkreises Osterholz in ein und demselben Jahr zu ein und derselben Sache zwei Resolutionen verabschiedet hat. Dies verdeutlicht die symbolische Kraft und die einigende Wirkung des Moorexpress.“

Das Ganze hatte Erfolg. Am 26. Januar 2004 fand im Worpsweder Bahnhof eine Radio Livesendung zum Thema statt. Argumentativ schwer bedrängt von Dr. Konukiewicz signalisierte Dr. Gorka dort, es gehe für den touristischen Betrieb vielleicht doch etwas.

Und es ging. Die Schlagzeile des Jahres 2004 lautete:

Moorexpress ist für fünf Jahre sicher/Land sagt 50%ige Finanzierung zu.“

Mielkes Fazit: „Nach allem können wir feststellen: Der Moorexpress als Projekt hat sich seine eigene Region geschaffen. Das alles ist ein wesentliches Verdienst der AG Moorexpress.“

27. Sitzung der AG MEX am 29.11.2010 im Rathaus der Stadt Osterholz-Scharmbeck

„Ernst Bayer, Vorsitzender des Fördervereins Moorexpress und Auftraggeber der Potenzialanalyse Moorexpress gibt eine Kursänderung in dieser Sache bekannt. Er berichtet, dass die bisherigen Bemühungen um eine Potenzialabschätzung in eine Sackgasse geraten waren. Das lag daran, dass sich ein sehr differenziertes Verfahren der Abstimmung mit den Gebietskörperschaften und den Aufgabenträgern VNO und ZVBN entwickelt hatte, in dem sich Fronten gegenüberstanden, die so nicht mehr aufzulösen waren. Nachdem Gespräche mit den Aufgabenträgern und den Landkreisen stattgefunden hatten, entschloss sich der Vorstand des Fördervereins zu einem Neustart. Herr Sellien wird beauftragt, in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern nach der Methode Zöllner den Neustart in Angriff zu nehmen.“

Die neue Nachfrageabschätzung von Roland Sellin (März 2012)

Nun standen die Bemühungen um die Nachfrageabschätzung im Vordergrund des Interesses. Sie wurde im März 2012 veröffentlicht unter dem Titel „Nachfrageabschätzung und SPNV-Betriebskonzept für den Moorexpress (MEX). Osterholz-Scharmbeck – Worpswede – Bremervörde – Stade“. Auftraggeber war der Förderverein Moorexpress e.V.

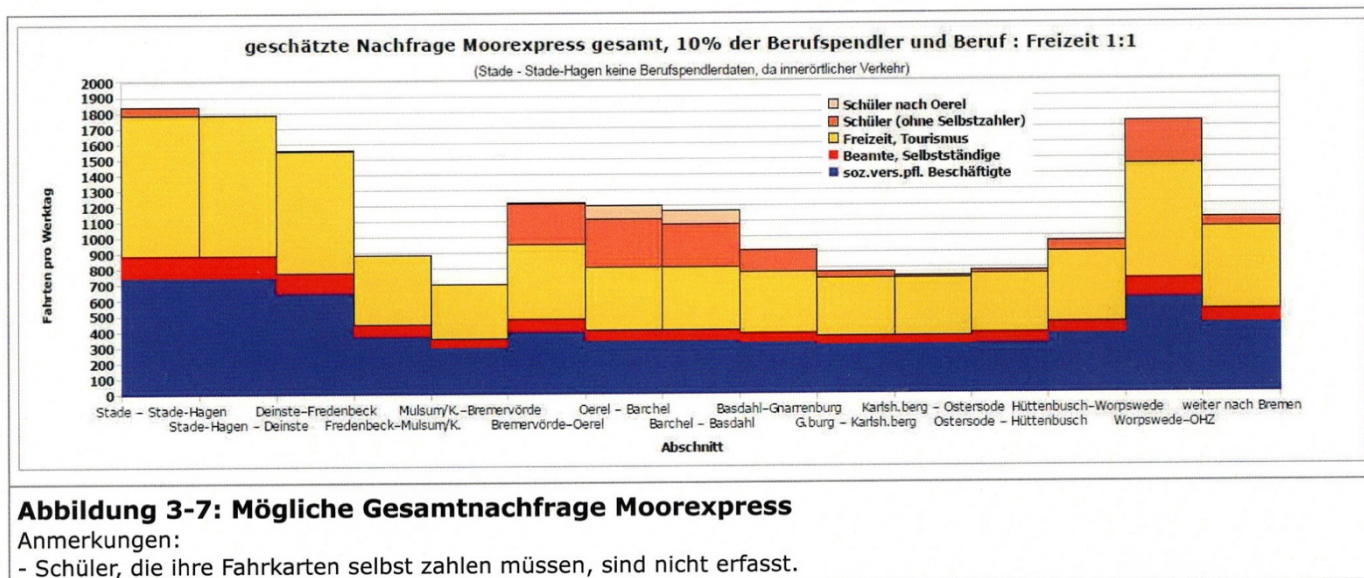
Die Grundlage für eine Abschätzung war die Statistik über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten entlang der Moorexpressstrecke. Diese wurden mir freundlicher- und dankenswerterweise von der VNO in Stade zur Verfügung gestellt. Diese "spezifischen" Daten mussten so bearbeitet und ergänzt werden, dass für alle

Berufsgruppen und Reiseanlässe, wie Selbständige und Freizeitverkehre, eine belastbare Abschätzung entsteht. Dazu wurden auch andere Studien und Abschätzungen als Orientierung herangezogen.

Der reale Erfolg hängt aber von vielen Faktoren ab:

- tägliches Fahrtenangebot
- notwendige Umstiege
- vorhandene/nicht vorhandene Anschlüsse
- Qualität der Fahrzeuge

So ist es ersichtlich, dass ein fehlender Anschluss in Osterholz-Scharmbeck nach Bremen dazu führt, dass hier keine Reisenden nach Bremen für die Schiene gewonnen werden können.



Um zu zeigen, wie ein Angebot bzw. Fahrplan aussehen kann oder muss, wurde zur Abschätzung noch ein Fahrplan in Form eines gut lesbaren und bekannten "IZB - Ihr Zugbegleiter" erstellt.

Dieser zeigt beispielsweise, wie der Moorexpress mit Taktknoten (Stichwort ITF - Integraler Taktfahrplan) in Wörpswede und Bremervörde in die Fläche mit dem Bus verlängert werden kann, so dass nicht nur die unmittelbar an der Strecke gelegenen Orte von einer Reaktivierung profitieren, sondern auch die gesamte ländliche Region.

Der Entwurf wurde von den „Gebietskörperschaften Moorexpress“, einem Gremium bestehend aus Vertretern der Landkreise, Städte und Gemeinden entlang der MEX-Strecke unter der Leitung von Richard Eckermann, das sich aus der AG Moorexpress heraus gebildet hatte, um wichtige Entscheidungen zu treffen, am 13. Januar 2012 eingehend diskutiert. Insgesamt fand sie die Zustimmung dieses Gremiums, die Vorschläge und Korrekturen wurden von dem Verfasser Roland Sellien eingearbeitet. Am 3. Mai 2012 fand eine Zusammenkunft der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress statt, auf der Roland Sellien die Nachfrageabschätzung vorstellte. Der Verf. gab einen Überblick über die bisherigen Bemühungen zur Reaktivierung des MEX. 100 Exemplare der Nachfrageabschätzung wurden dann verschickt. Dazu wurde auch ein Flyer erarbeitet, der die wichtigsten Ergebnisse der Nachfrageabschätzung zusammenfasst und im Zusammenhang einordnet.

Es wurde vereinbart, dass eine Abordnung, bestehend aus Mitgliedern des Vorstandes des Fördervereins MEX, Bürgermeistern und Vertretern der Landräte unter Führung von Samtbürgermeister Helk (Fredenbeck) die Nachfrageabschätzung dem Wirtschaftsminister überreicht.

Damit waren die Möglichkeiten der regionalen Bemühungen um den Moorexpress optimal genutzt. Es musste jetzt auf Landesebene weitergehen. Es ist aber erstaunlich, wie wenig unsere gründliche Nachfrageabschätzung in dem späteren Reaktivierungsprozess von Bedeutung war.“

Teil II

Die Arbeit für die Reaktivierung im Nahverkehrsbündnis

Das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen (NVBN)

Im Jahr 1995 sammelte Frank Bsirske (Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV)) die niedersächsischen Vertreter der Verkehrs- und Umweltverbände um sich mit dem Ziel, das Nahverkehrsbündnis für das Land Niedersachsen zu gründen. Dazu gehörten neben der ÖTV der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), der Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), der Fahrgastverband Pro Bahn e.V. (ProBahn), die Verbraucherzentrale Niedersachsen (VZN), der Landesverband Bürgerinitiative Umweltschutz Niedersachsen (LBU), der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) und der Sozialverband Deutschland e.V. (SoVD).

Das Nahverkehrsbündnis wurde schon im Jahr 1997 in den Beirat der Landesnahverkehrsgesellschaft aufgenommen. Auf Gewerkschaftsseite sind inzwischen die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Mitglied im Nahverkehrsbündnis Niedersachsen (NVBN). Das Ziel des NVBN ist, die Entwicklung und Umsetzung eines attraktiven und innovativen „Öffentlichen Verkehrs“ (ÖV) gegenüber dem Land Niedersachsen und den Aufgabenträgern zu vertreten und dafür zu sorgen, dass allen Bürgerinnen und Bürgern ein umweltfreundliches und bezahlbares Mobilitätsangebot zur Verfügung steht. Sprecher ist seit 2004 Dr. Wolfgang Konukiewitz, Vertreter des VCD, und er ist damit Mitglied im Beirat der Landesnahverkehrsgesellschaft.

Als Mitglied des Landesvorstandes des VCD hatte ich Kenntnis vom Nahverkehrsbündnis Niedersachsen (NVBN), weil der VCD dort Mitglied ist. Ich erkundigte mich nach seinen Aktivitäten, hörte aber nur, dass das NVBN im Beirat der LNVG vertreten war. Da wollte ich hin. Mich interessierten die Schaltstellen, von denen ich vermutete, dass dort Entscheidungen getroffen werden.

So ging ich mit Michael Frömming, unserem Landesvorsitzenden, und Roland Sellin zum NVBN. Ich wollte dann auch gleich zum Sprecher gewählt werden; denn ich wollte ja etwas: Mir ging es um die Reaktivierungsbemühungen auf Landesebene.

Um als Sprecher im NVBN Fuß zu fassen, fragte ich zunächst nach den Anliegen der anderen Vertreter. Dabei ging es um den Verkauf der OHE-Bahnstrecken und eine Initiative gegen die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund.

Als wir vom Nahverkehrsbündnis Niedersachsen im Januar 2010 ein Aktionsprogramm gegen die Unterfinanzierung des Schienenpersonennahverkehrs in Niedersachsen starteten und mit einer Umfrage verbanden, antwortete die LNVG folgendermaßen: „Zwar ist es richtig, dass sich der Spielraum für Investitionsförderung durch Entscheidungen der Vergangenheit wie etwa die Kürzung der Regionalisierungsmittel oder die Finanzierung der Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr aus Regionalisierungsmitteln verringert hat. Dennoch ist es gegenwärtig aber immer noch so, dass sämtliche beim Land zur Förderung beantragten Investitionsprojekte, die förderfähig und –würdig sind, auch gefördert werden können.“

Und die CDU schrieb aus Anlass einer Anfrage des NVBN zum Thema „aktuelle Probleme des SPNV“ im September 2009: „Bei der Mittelverwendung ist es so, dass das Land Niedersachsen die Kürzung der Regionalisierungsmittel in den vergangenen zwei Jahren mit jeweils fünfzehn Millionen Euro aufgefangen hat. Für die Zukunft ist es jedoch so, dass die LNVG so gut

gewirtschaftet hat, dass sie für das Jahr 2010 keinerlei zusätzliche Landesmittel mehr benötigt. Darüber hinaus finanziert die LNVG aus ihren Gewinnen auch die „defizitären“ ZGB Braunschweig und Region Hannover mit. Außerdem ist die LNVG aufgrund der guten Leistung in der Lage, trotz der Wirtschaftskrise zusätzliche Verkehre auf die Schiene zu bringen.“

Schon bei diesen Aktionen hatten wir eine enge Zusammenarbeit mit dem verkehrspolitischen Sprecher von Bündnis 90/Die Grünen Enno Hagenah. Er war regelmäßig bei unseren Sitzungen dabei und wir haben alles gemeinsam vertreten.⁷ Später hatten wir dann auch gute Kontakte zu Susanne Menge (2013 – 2017), Detlev Schulz-Hendel (2017 – 2022) und Stephan Christ (seit 2022). Auch zu dem verkehrspolitischen Sprecher der SPD, Gerd Will, hatten wir guten Kontakt. Sein Interesse war die Reaktivierung der Bentheimer Eisenbahn. Dort haben Susanne Menge, verkehrspolitische Sprecherin von Bündnis 90/Die Grünen, und ich ihn auch einmal besucht. Später war dann bei der SPD Dr. Dörte Liebethuth unsere Gesprächspartnerin. Vor allem war es aber Richard Eckermann, Referatsleiter im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, dort verantwortlich für das Referat 44 „Schiene, Öffentlicher Personennahverkehr“ (2016 - 2021). Er war uns schon Gesprächspartner in seiner Zeit als Dezernent beim Landkreis Osterholz (2005 -2016). Während dieser Zeit leitete er dort das Dezernat Ordnung, Bauen.

Die CDU hatte kein Interesse an Kontakten, die FDP schon gar nicht. Der SPD ging es vor allem um Autobahnen, der FDP ausschließlich um den Individualverkehr.



15.05.2007 Erster Flyer des NVBN

Der erste Flyer des NVBN vom Mai 2007 spiegelt die Themen wider, mit denen wir uns beschäftigt hatten, zeigt aber auch, dass die Reaktivierung von Bahnstrecken immer mehr in den Vordergrund rückt. „Wo immer möglich und sofern Bahnstrecken noch vorhanden sind, sollte schienengebundener Nahverkehr angeboten bzw. eingerichtet werden. Für Fahrgäste ist die Bahn gegenüber Bussen attraktiver, da Züge mehr Fahrkomfort, schnellere Fahrzeiten und mehr Kapazität für die Mitnahme von Kinderwagen, Fahrrädern, Rollstuhl und Gepäck bieten. Davon profitieren nicht nur Eltern und Menschen mit Behinderung, sondern auch Berufspendler und Touristen, die ihr Fahrrad mitnehmen wollen.“

Bahninfrastruktur und Bahnverkehr in Niedersachsen 2009 – 2013

In einem Papier mit dem Titel „Bahninfrastruktur und Bahnverkehr in Niedersachsen 2009 – 2013“ wird vom NVBN im September 2008 die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken Rinteln – Stadthagen, Osterholz-Scharmbeck – Stade, Salzderhelden – Einbeck, Eystrup – Syke, Rotenburg – Bremervörde und

⁷ Ohne den engagierten Einsatz von Enno Hagenah, zusammen mit Bündnis 90/Die Grünen und seine enge Zusammenarbeit mit dem NVBN wäre es so schnell nicht zu Reaktivierungen in Niedersachsen gekommen.

Norden – Sande gefordert. Diese Veröffentlichungen zogen eine Folge von Gesprächen mit den politischen Akteuren in Sachen Schienenpersonennahverkehr in Hannover nach sich.

Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten in Niedersachsen

Im Juni 2011 veröffentlichte Bündnis 90/Die Grünen ein Heft mit dem Titel „Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten in Niedersachsen“, für das Enno Hagenah (MdL), verkehrspolitischer Sprecher von Bündnis90/Die Grünen, verantwortlich war und an dem wir mitgewirkt hatten. Aufgeführt und beschrieben sind dort 16 Strecken bzw. Streckenbündel und 4 Haltepunkte, u.a. auch die Strecke Osterholz-Scharmbeck – Stade.

04.10.2011 Der erste Antrag von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag

In einem Antrag an den niedersächsischen Landtag vom 04.10.2011 fordert die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen von den Landesregierung, „auf Antrag betroffener Kommunen eine fundierte Nutzen-Kosten-Analyse für die Neu- oder Wiedereinrichtung zusätzlicher Haltepunkte sowie für die Wiederinbetriebnahme still liegender Bahnstrecken zu veranlassen (...) die Ergebnisse dieser Analysen anschließend anhand transparenter Kriterien zu bewerten und (...) die Projekte bei Eignung umzusetzen.“

27.09.2012 Antrag zur Abstimmung im Plenum des Landtages

Auf der 146. Sitzung des Niedersächsischen Landtags zum Antrag von Bündnis 90/Die Grünen sagte Enno Hagenah: „Bahninfrastruktur für die Zukunft sichern - Reaktivierung prüfen und vorantreiben“ - dafür stehen klar die Grünen hier in Niedersachsen. Auch die SPD hat sich unserer Initiative angeschlossen. Damit unterstützen wir ganz konkret die vielen engagierten Menschen, die sich regional an vielen Standorten um eine Qualitätsverbesserung oder auch eine Reaktivierung des Schienenangebotes vor ihrer Haustür einsetzen ...

Es ist ein Trauerspiel: Vom Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gibt Schwarz-Gelb höchstens 40 % der Gelder für ÖPNV und Schiene aus. Von den Regionalisierungsmitteln, der Bundesförderung für den Schienennahverkehr, zwackt diese Landesregierung seit Jahren mit fast 90 Millionen Euro jährlich ein übergroßes Stück für die Landesaufgabe Schülerverkehre ab, die in Niedersachsen zum größten Teil mit Bussen auf der Straße abgewickelt wird. Kein Wunder, dass - anders als in anderen Bundesländern - außer dem Haller Willem bei Osnabrück und der Güterverbindung nach Aurich in den vergangenen zehn Jahren in Niedersachsen keine Bahnreaktivierungen vorgenommen wurden. Die verbleibenden Mittel reichten dafür auch wegen der zusätzlichen Kürzungen des Bundes einfach nicht aus. Dadurch besteht heute die fatale Ungerechtigkeit, dass etliche stillgelegte Bahnen und Haltepunkte ein besseres Verkehrspotenzial aufweisen als manche der unter dieser Regierung noch zu wenig gepflegten Bestandsstrecken und Haltepunkte.

Nehmen wir z. B. die überzeugende Untersuchung für einen attraktiven Personenverkehr auf der Schiene nach Nordhorn oder die touristisch schmerzlich vermisste Schienenanbindung der Fährorte zu den Inseln mit der Küstenbahn und z. B. das gute Konzept des Moorexpress, der für Bremen eine attraktive Schienenverbindung gerade auch für die Pendler sein könnte, oder bisher verwaiste Haltepunkte wie Jaderberg, bei denen mit einem breiten politischen Bündnis vor Ort sehr beachtliche Argumente zusammengetragen wurden.

(Beifall bei den GRÜNEN und Zustimmung von Olaf Lies [SPD])“

Gerd Will sagte: „Der Antrag der Bündnisgrünen zur Sicherung der Bahninfrastruktur fordert, die Reaktivierung von Bahnstrecken zu prüfen. Das ist sinnvoll; denn vorhandene Infrastruktur sollte unter den veränderten volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Rahmenbedingungen neu geprüft werden. Auch müssen Fehler für die Zukunft vermieden werden, z.B. durch den schleichenden Abbau von Infrastruktur. Wir müssen gerade auf Anträge von Kommunen reagieren - Herr Hagenah hat darauf hingewiesen -, die mit eigenem Engagement die Wiederbelebung von Haltepunkten und Bahnstrecken unterstützen... Meine Damen und Herren, wir werden heute dem Antrag der Bündnisgrünen zur Reaktivierung zustimmen, weil er realistisch die Ziele und Chancen für die Zukunft des Verkehrsmittels Bahn in Niedersachsen beschreibt.“

Das war ein guter Auftakt für die Wahlen im Januar 2013 und die Aussichten für eine Reaktivierung von Bahnstrecken mit einer rot-grünen Regierung. Bemerkenswert: Olaf Lies (SPD) stimmt den Ausführungen von Enno Hagenah (Bündnis 90/Die Grünen) zu.



Im Oktober 2012: Flyer zu den Landtagswahlen

In einem Flyer zu den Landtagswahlen 2013 fordert das NVBN noch einmal nachdrücklich die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken.

Das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen widmet sich aufgrund jahrzehntelanger Defizite im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Niedersachsen vor allem drei Schwerpunkten:

- Finanzierung des SPNV

Da in Niedersachsen schon vor der Bahnreform auf mehr Bahnstrecken als in anderen Bundesländern der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingestellt worden ist, war Niedersachsen von Anfang an bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel benachteiligt. Zudem hat Niedersachsen schon sehr früh vor allen anderen Bundesländern den Schülerverkehr nicht wie vorgesehen aus dem Landeshaushalt, sondern aus den Regionalisierungsmitteln finanziert. Das macht im Jahr ca. 90 Mio. € aus. ...

- Daseinsvorsorge

Vor dem Hintergrund, dass eklatant Fläche und strukturschwache Gebiete im Hinblick auf die ÖPNV-Versorgung vernachlässigt werden, fordern wir die künftige Landesregierung auf darauf hinzuwirken, dass die Aufgabenträger des ÖPNV landesweit die verfassungsmäßig garantierte Daseinsvorsorge ernst nehmen verbindliche Standards für die ÖPNV-Versorgung über die Nahverkehrspläne einführen und verbindlich sicherstellen, damit sich der Nutzer im Zweifelsfall darauf berufen kann....,

- Reaktivierung von Bahnstrecken für den SPNV.

Teil III

Die neue Regierung will die Reaktivierung

Aus den Wahlen zum Niedersächsischen Landtag am 20. Januar 2013 geht eine rot-grüne Landesregierung hervor. In deren Koalitionsvertrag heißt es: „Die rot-grüne Koalition wird alle Regionen des Landes bedarfsgerecht in den öffentlichen Nahverkehr einbeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anbinden. Sie wird deshalb umgehend prüfen, welche Schienenstrecken und Haltepunkte mit wirtschaftlicher Vernunft reaktiviert werden können und wo Strecken ausgebaut werden müssen, um dem Verkehrsbedarf gerecht zu werden. Wo eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar ist, wird ergänzend die Einführung eines Landes-Busliniennetzes geprüft.“

Weiter heißt es: „Die rot-grüne Koalition wird (...) den Zusammenschluss der Fahrgast- und Verkehrsinitiativen im "Nahverkehrsbündnis" in allen Nahverkehrsfragen nicht nur weiter im Beirat der Nahverkehrsgesellschaft beteiligen, sondern dem Bündnis auch einen regelmäßigen fachlichen Austausch im Verkehrsministerium anbieten.“ Damit wird das NVBN aufgrund der geleisteten Arbeit als Fachverband anerkannt. Dieser Passus im Koalitionsvertrag war mit Sicherheit Enno Hagen zu verdanken und Ausdruck unserer gemeinsamen Arbeit.

Pro Bahn hatte den neuen Wirtschaftsminister Lies zu einer Veranstaltung am 6. April 2013 nach Göttingen eingeladen, zu der ich mit Bernd Skoda gefahren bin, weil wir dort im Anschluss an die Veranstaltung einen Termin mit dem Minister angeboten bekommen hatten.

Bericht vom Gespräch mit Minister Lies am 6. April 2013 in Göttingen

Ich bin dann also schon um 11.45 zum öffentlichen Rahmenprogramm der Landesversammlung von Pro Bahn da gewesen. Pro Bahn hat da einiges auf die Beine gestellt: Besichtigung des Bahnhofes unter sachkundiger Führung, viel Prominenz (Pro Bahn hatte auch Dr. Carsten Hein eingeladen.), Fernsehen, Radio. Für einen guten Rahmen des Vortrages vom Minister war gesorgt.

Er kam verspätet mit dem Zug von Oldenburg und machte von Anfang an einen sehr sympathischen Eindruck. Seine Rede wurde an vielen Stellen vom Beifall unterbrochen. „Die LNVG soll bis Juni Kriterien für die Reaktivierung von Strecken entwickeln. Diese sollen eine Reaktivierung nicht verhindern, sondern - weil es politischer Wille ist - helfen, diese zu realisieren.“ Offensichtlich hatte Lies vom Verhalten der LNVG Kenntnis erhalten. Und dass er das öffentlich so sagt – erstaunlich und mir aus dem Herzen gesprochen. Die Rede ist eine wahre Fundgrube der Dinge, die wir schon immer gefordert haben. Besonders wichtig war ihm, dass der ÖPNV der Daseinsvorsorge dienen soll und nicht im Vordergrund steht, dass er sich wirtschaftlich rechnet. Das war die eine Seite. Die andere war die, das ich entsetzt war über die Tatsache, dass die LNVG die neue Reaktivierung in die Hand nehmen sollte. Da wurde für meine Begriffe der Bock zum Gärtner gemacht und man musste höllisch aufpassen, dass da überhaupt etwas in Bewegung kommt. Ich hatte noch im Ohr: Wenn etwas zu reaktivieren wäre, hätten wir es gemacht.

Im Anschluss an die Rede wollten ihn viele Leute der Reaktivierungsinitiativen sprechen. Er hörtet allen sehr geduldig zu und ermunterte sie, ihm per E-Mail zu schreiben. Er würde sie alle lesen und seinen Leute weiterleiten. Er gab auch Interviews für Radio und

Fernsehen. Bernd Skoda und ich standen schon etwas unruhig dabei, weil wir dachten, dass ginge alles auf Kosten unserer Zeit mit ihm.

Wir hatten zuvor einen Raum organisiert und Kaffee mitgenommen. Da saßen wir dann entspannt zu dritt. Wir hatten gedacht, dass wir nur die Möglichkeit haben, Organisatorisches mit ihm zu bereden (wann und auf welcher Ebene wir die eigentlichen Gespräche führen werden). Nein, es ging von Anfang an um die Inhalte und wir sprachen (fast) alles an, was uns einfiel.

Besonders wichtig waren uns zwei Dinge:

1. eine Bestandsaufnahme für den ÖPNV in Niedersachsen, um dann daraus ein Konzept zu entwickeln. Er fand das auch und meinte, es gäbe schon so etwas. Er wolle sich darum kümmern.

2. Die Entwicklung von Kriterien für die Reaktivierung von Strecken. Wir meinten, es wäre gut, wenn wir nicht erst gehört werden, wenn diese bereits von der LNVG entwickelt worden sind, sondern dass wir (NVBN) in den Prozess einbezogen werden. Das fand er bedenkenswert. Wir sagten auch, dass die LNVG zur Entwicklung von Kriterien Sachverstand von außen braucht, da man dort auf so etwas nicht eingestellt sei. Zu allen Themen machte er sich Notizen auf seinem iPad, die er dann gleich an seine MitarbeiterInnen verschickte („Ich bin Ingenieur und habe ein Faible für Technik“). Um 15.40 Uhr brachen wir dann auf und gingen zum Bahnhof.

05.06.2013 Tagung MEX zu den Kriterien

Um in Sachen Moorexpress von Anfang an dabei zu sein, fand am 5. Juni 2013 in Gnarrenburg eine Tagung der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress statt, auf der Carsten Hein einen Vortrag zum Thema „Kriterien für Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen und Chancen für den Moorexpress“ hielt. Die Diskussion um die Kriterien wurde im Nahverkehrsbündnis im Juli 2013 aufgrund von weiteren Vorlagen von Carsten Hein fortgeführt. Es bildete sich eine Arbeitsgruppe im NVBN, zu der der Sprecher, ebenso Björn Gryschka, Landesvorsitzender von Pro Bahn in Niedersachsen, Bernd Skoda, Vertreter des Sozialverbandes Deutschland, und Carsten Hein gehörten. Wir erarbeiteten einen eigenen Kriterienkatalog.

Auftakt zur Reaktivierung 5. August 2013

Die Auftaktsitzung zur Auswahl von zu untersuchenden Bahnstrecken für die Reaktivierung fand am 5. August 2013 in Hannover statt. Zu einem kleineren Lenkungskreis, der die Kriterien für die Auswahl von 6 – 8 Bahnstrecken aus der Vorauswahl von 28 Bahnstrecken erarbeiten sollte, wurde zum 19. September 2013 eingeladen. Hier waren die verkehrspolitischen Sprecher der vier Landtagsfraktionen, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und FDP, Vertreter der kommunalen Spitzenverbände (Städte- und Gemeindebund, Städtetag, Niedersächsischer Landkreistag), die Aufgabenträger des Schienen-Personennahverkehrs (LNVG, Zweckverband Großraum Braunschweig, Region Hannover), der Landesvorsitzende des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Sprecher des NVBN sowie der Landesvorsitzende von Pro Bahn, Björn Gryschka - als weiterer Delegierter des NVBN - vertreten.

Die Vertreter des NVBN versuchten, die Ergebnisse ihrer Arbeitsgruppe einzubringen, die aber nicht in vollem Umfang berücksichtigt wurden. Björn Gryschka und ich haben hart gekämpft und wurden dabei nur von Susanne Menge unterstützt. Enno Hagena hatte leider nicht mehr für den Landtag kandidiert. Das war ein harter Verlust für uns. Stattdessen war Susanne Menge an

seine Stelle getreten und ebenso regelmäßig bei unseren Besprechungen im NVBN dabei und auch mit ihr haben wir gut zusammengearbeitet.

Ein Punkt, bei dem wir beispielsweise unterlegen waren, war das Kriterium „neue Anbindung von Mittelzentren“. Das bedeutete beim Moorexpress, dass weder Osterholz-Scharmbeck, noch Bremervörde oder Stade berücksichtigt wurden, geschweige denn Bremen, weil sie ja schon an die Bahn angebunden seien. Es ist völlig widersinnig, die Potenziale der Zentren nicht zu berücksichtigen. Es werden doch gerade neue Fahrgastpotenziale geschaffen und nicht die alten noch einmal mehr bedient. Wenn man so vorgeht, will man die Potenziale absichtlich niedrig halten, um Reaktivierungswürdigkeit zu vermeiden. Das hat mich damals sehr aufgeregt, dass man gegen alle Vernunft die Potenziale manipulieren wollte und damit auch durchkam. Auch wurden die touristischen Verkehre nicht in die Bewertung einbezogen. Diese und weitere Ungereimtheiten, die sich auf die Bewertung der Bahnstrecke Bremen – Stade beziehen, wurden in einer Stellungnahme der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH vom 01.04.2014 benannt.

Wie die Büros unter Aufsicht der LNVG mit der Standardisierte Bewertung umgegangen sind, entzog sich unserer Beurteilungsmöglichkeiten. So gab es dann auch nur vier Bahnstrecken, die die Standardisierte Bewertung mit größer 1 bestanden: Einbeck-Mitte - Einbeck-Salzderhelden (Wert: 1,38), Salzgitter-Lebenstedt - Salzgitter-Fredenber (1,82), Neuenhaus - Bad Bentheim (1,62) und Buchholz -Maschen (Wert: 1,51). Zwei der Strecken konnten in Betrieb genommen werden.

Diskussion des Ergebnisses der ersten Reaktivierungsrunde

Dieses Ergebnis war für alle Aktiven in Sachen Reaktivierung sehr enttäuschend. Der Moorexpress war schon in der zweiten Auswahlrunde nur auf dem 24. von 28 Plätzen gelandet und damit ausgeschieden. In einem Gespräch, das das NVBN nach Abschluß des Verfahrens mit der LNVG geführt hatte, wurde deutlich, dass es das Bestreben der LNVG gewesen war, die Kriterien für die Auswahl der Bahnstrecken so nahe wie möglich an die Kriterien der Standardisierten Bewertung (in der Auslegung der LNVG) heranzuführen, damit es der anstehenden Bewertung möglichst wenig Überraschungen gab.

Diese Gegebenheiten führten zur grundsätzlichen Kritik an dem Verfahren mit der Standardisierten Bewertung.

29.04.2014 30. AG MEX: Stabilität für den Moorexpress

Nach dem enttäuschenden Ergebnis für den Moorexpress musste in unserer Region die Stimmung für den Moorexpress wieder stabilisiert werden. Um dies zu erreichen, luden wir zur 30. Sitzung der AG MEX Carsten Hein und den Geschäftsführer der evb, Herrn Frank ein.

Der dem Moorexpress sehr gewogene Frank Schmidt schrieb in der Bremervörder Zeitung unter der Überschrift:

„Jetzt nicht nachkarten!“ Nach LNVG-Ranking: Arbeitskreis Moorexpress will jetzt Kräfte für touristische Verkehre bündeln.

Eigentlich wäre die 30. Tagung der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress („MEX“) ein Grund zum Feiern gewesen. Doch das überraschend schlechte Abschneiden der Strecke beim jüngsten Ranking zur dauerhaften Reaktivierung über die touristische Nutzung hinaus (BZ berichtete) gab dann doch eher Anlass für Selters statt Sekt. Dass bei der Sitzung im Bremervörder Rathaus dennoch so etwas wie Aufbruchsstimmung aufkam,

lag an der Einigkeit aller Akteure, dass „Nachkarten“ jetzt keinen Sinn mache, sondern der Blick nach vorn zu richten sei: Alle Kräfte sollten für die ohnehin schon erfolgreiche touristische Nutzung gebündelt werden, hieß es am Dienstagabend im Ratssaal.

Die „Katerstimmung“ nach dem schlechten Abschneiden im Prüfungsverfahren der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) brachte Worpstedes Bürgermeister zum Ausdruck. Er sei schon regelrecht frustriert und fühle sich um Jahre zurückgeworfen, sagte Stefan Schwenke. Nicht entmutigen lassen wollte sich der stellvertretende Bremervörder Bürgermeister Hans-Klaus Genter-Mickley. Denn in der Bevölkerung gebe es große Zustimmung für den Moorexpress. Reaktivierte Bahnstrecken seien für den ländlichen Raum unverzichtbar, begrüßte er die Teilnehmer der Tagung im Ratssaal.

Ein Grund zum Nachkarten bestehe jedenfalls nicht, da das Verfahren zur Reaktivierung alles in allem transparent und fair gelaufen sei, wie der Eisenbahnexperte Dr. Carsten Hein (kleines Foto unten) in einem Referat ausführte. Nicht ganz schlüssig sei das Prüfungsverfahren der LNVG indes mit Blick auf einige Kriterien gewesen. So sei der für die Nutzung des Moorexpresses so prägende Tagestourismus überhaupt nicht voll erfasst worden. Bei den Pendlerzahlen habe die Strecke aber gar nicht so schlecht abgeschnitten, betonte Hein. Jetzt gelte es, für den Erhalt der touristischen Verkehre zu sorgen, sagte der beratende Ingenieur im Eisenbahnwesen und verwies auf zwei Herausforderungen: die beträchtlichen Betriebs- und Trassenkosten und die Kosten für den Erhalt der Gleise zwischen Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck. Er empfahl der AG, die sich als Lobby für den Moorexpress versteht und in der alle Kommunen, Landkreise und weitere Institutionen entlang der Strecke mitwirken, jetzt zu versuchen, dass die touristischen Verkehre über die Regionalisierungsmittel finanziert werden, die der Bund den Ländern für den Eisenbahnverkehr zur Verfügung stellt. Denn in Sachen Finanzierung der Infrastruktur habe beim Bund ein Umdenken eingesetzt, befand Hein, so dass es noch Möglichkeiten gebe, die Infrastruktur des Moorexpresses zu finanzieren. Das sieht der neue EVB-Geschäftsführer Wolfgang Birlin, der sich in Bremervörde erstmals einer größeren Öffentlichkeit vorstellte, genauso: Er setzt ebenfalls auf die Tourismus-Karte und sah gleichfalls Potential für eine Förderung durch das Land, das für den Tourismus schließlich nicht so tief in die Tasche greifen müsse wie bei einer dauerhaften Reaktivierung. Er will sich für die Finanzierung der touristischen Verkehre aus den Regionalisierungsmitteln – nach dem Vorbild in Rheinland-Pfalz – einsetzen, versprach Birlin. Das Betriebskostendefizit beim Moorexpress wolle die EVB so lange tragen, wie die Gebietskörperschaften zu ihren finanziellen Zusagen stehen, sagte der EVB-Chef, so dass es in ferner Zukunft vielleicht doch noch eine Option auf eine dauerhafte Reaktivierung geben könne.

Dass der Moorexpress ungeachtet des jüngsten Dämpfers in Sachen dauerhafte Reaktivierung eine Erfolgsgeschichte sei, stellte EVB-Marketingleiterin Andrea Stein mit Blick auf die Saison 2013 unter Beweis. Die Fahrgastzahlen liegen weiter bei etwa 18 000 Fahrgäste pro Jahr. Haupt-Ein- und Aussteigepunkte sind Bremen und Stade, gefolgt von Worpstedes, Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck. 64 Prozent buchten den einfachen Weg, weil sie den Rück- oder Hinweg mit dem Fahrrad fahren. In der Diskussion betonte Elke Weh vom Förderverein Moorexpress, dass sich die LNVG-Kriterien auf Bahnstrecken in Ballungsräumen beziehen, nicht jedoch auf den ländlichen Raum. Sie hätten anders ausgelegt werden müssen, kritisierte die Fredenbeckerin.

Gerhard J. Curth, Vorsitzender Geschäftsführer und Präsident des Deutschen Bahnkunden-Verbandes, bestätigte, dass die Maßstäbe der standardisierten Bewertung auf dem Land zu kurz griffen und verwies auf das „Schmiedeberger Modell“. Da habe man „alles auf die Schiene gebracht“, was auf die Schiene zu bringen sei, machte er der AG Hoffnungen für die Zukunft. Und Fördervereins-Vorsitzender Ernst Bayer untermauerte, wie sehr der Moorexpress zur Stärkung einer ganzen Region beigetragen habe. Ohne die touristische Erfolgsgeschichte seien die vielen EU-LEADER-Projekte entlang der Moorexpress-Achse nur schwer vorstellbar. Auch Dieter Bohlmann, Autor mehrerer Bücher über den Moorexpress aus Stade, wies darauf hin, dass der „MEX“ die Gemeinden verbunden und den Tourismus entscheidend gefördert habe. Stade habe sogar sein Neubaugebiet so angelegt, dass der „MEX“ mitten hindurchführe. Benjamin Bünning, Leiter des Fachbereichs für Kultur, Tourismus und Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Bremervörde, führte aus, dass der Moorexpress die Kommunen in drei Landkreisen anrege, weitere touristische Angebote zu schaffen. Beispielhaft nannte er den zurzeit in Bau befindlichen Torfhafen in Karlshöfenermoor.

Die Standardisierte Bewertung in der Diskussion

Mir war klar, dass sich der Reaktivierungsprozess in Niedersachsen über das bisher erreichte hinaus so schnell nicht fortführen ließ. Erstmal mussten die bisherigen Ergebnisse umgesetzt und überlegt werden, ob und wie es weitergehen kann.

Zunächst konnte man die Standardisierte Bewertung für den spärlichen Erfolg der Reaktivierung verantwortlich machen. Im Vorwort zur StandB ist deutlich zu lesen, dass sie ursprünglich für die Stadt und ihre Bedürfnisse, dann erweitert für die unmittelbare Umgebung gedacht war und zwar für den Neubau von Straßen-, U- und S-Bahnen, aber nicht für die Reaktivierung langer Bahnstrecken in den ländlichen Räumen.

Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von Projekten des Öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Sie hat zu erfolgen, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 50 Millionen Euro übersteigen. Der Bund plant jetzt, den Kommunen im Rahmen des Förderprogramms jetzt statt 330 Millionen Euro pro Jahr im nächsten Jahr die Mittel auf 660 € zu verdoppeln, mit denen bis zu 60 Prozent der Kosten gefördert werden.

Das Verfahren soll eine vergleichbare Bewertung verschiedener Projekte nach einheitlichen Maßstäben liefern, um öffentliche Fördermittel vor allem des Bundes nach Förderwürdigkeit zu verteilen. Dabei werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen Effekte einer Maßnahme, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung dargestellt.

Die Standardisierte Bewertung ist als Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht für Projekte im ländlichen Raum vorgesehen und ebenfalls nicht für Projekte unter 25 Mio. €. In diesen Fällen können die Länder selber über Verfahren zur Nutzen-Kosten-Untersuchung entscheiden.

07.10.2014 Bahnkongress in Hannover

Auf dem 7. VCD-Bahnkongress Niedersachsen am 7. Oktober 2014 in Hannover „Anforderungen an eine zukunftsfähige Eisenbahninfrastruktur in Niedersachsen“ sprachen Herr Menn und ich zum Thema „Reaktivierungen in Niedersachsen: Ziele und Perspektiven“. In einem Rückblick auf den Bahnkongress 2011 stellt Herr Menn zunächst die erreichten Ziele

seit 2011 dar und danach den geplanten Ablauf der gegenwärtig laufenden Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten. Auf Ziele und Perspektiven der Reaktivierung ging er nicht ein.

In meiner Präsentation habe ich dargestellt, dass die Standardisierte Bewertung dem Wert der Bahnstrecken im ländlichen Raum nicht im Blick hat und sie daher so verändert werden muss, dass die Bahnstrecken im ländlichen Raum den Wert zugemessen bekommen, den sie tatsächlich haben. Als ich Herrn Menn vor mir sitzen sah, hatte ich das Gefühl eines Tabubruches, den ich beging, weil die StandB noch niemand öffentlich in Frage gestellt hatte. Die LNVG hätte es meinem Gefühl nach auch gar nicht gewollt; denn für sie war die StandB im damaligen Zustand eine willkommene Hilfe für ihre restriktive Reaktivierungs-Politik. Herr Menn sprach mich auch nicht auf meine Einlassungen hin an.

Auf einer Veranstaltung der Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V., BV Niedersachsen-Bremen am 18.11.2014 in Hannover wiederholte ich die Kritik an der Standardisierten Bewertung. Ebenso auf dem Fachtag des VCD zum Thema Reaktivierung am 8. Mai 2015 in Hannover.

19.06.2017 Fachgespräch im Landtag

Er fand statt unter dem Thema: „Standardisierte Bewertungsverfahren in der Mobilitätsförderung“. Susanne Menge, verkehrspolitische Sprecherin von Bündnis 90/Die Grünen, hatte dazu eingeladen.

Referenten waren: Prof. Dr. Volker Stölting (TU Köln), Matthias Kurzeck (VCD-Bundesvorstand, Vorstandsmitglied bei Allianz pro Schiene), Michael Frömming (Geschäftsführer ZVSN), Dr. Wolfgang Konukiewitz (Nahverkehrsbündnis Nds.)

Susanne Menge, (Grüne MdL, verkehrspolitische Sprecherin)

Prof. Volker Stölting stellte fest: „Das Verfahren der Standardisierten Bewertung ist nicht das geeignete Verfahren für den ländlichen Raum.“ Matthias Kurzeck ging auf die Frage ein, warum die Fahrgastprognosen nicht stimmen und kritisierte, dass es keinen Nutzenansatz für die Daseinsvorsorge gibt, falsche Berechnung des direkten Nutzens von ÖPNV-Verbindungen vorliegt und es keine Vergleichbarkeit zwischen Maßnahmen für MIV (motorisierter Individualverkehr) und für ÖPNV vorliegt.

Er kommt zu folgendem Schluss:

- Bisher kann die Standardisierte Bewertung nur zur Reihung von ÖV-Projekten untereinander dienen, zur Bewertung der „Volkswirtschaftlichkeit“ oder zum Vergleich mit Straßenbau-Projekten ist sie ungeeignet.
- Der VCD fordert, die regelmäßig erreichten höheren Umsteigerzahlen zum ÖV bzw. der höhere Nutzen für den Fahrgast sind in der Standardisierten Bewertung für ÖV-Projekte abzubilden!

Wieweit diese Forderungen auch noch gegenüber der neuen StandB16+ gelten, wäre zu prüfen.

Ich hielt meine Präsentation unter der Überschrift: „Die Standardisierte Bewertung und die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum“.

Ergebnis des Fachgesprächs: Wenn man Geld für die Reaktivierung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz- Bundesprogramm haben wollte, brauchte man die StandB, aber sie musste für die Reaktivierung von Bahnstrecken in ländlichen Räumen

überarbeitet werden. Richard Eckermann, der ebenfalls bei dieser Veranstaltung anwesend war, betonte, dass Reaktivierungen nur mit einer übergreifenden Nutzen-Kosten-Bewertung machbar sein, weil sie gerichtsfest sein müssten.

21.10.2014 Gespräch mit Herrn Menn wg. StandB

Am Rande der Beiratssitzung der LNVG am 21. Oktober 2014 führte ich ein Gespräch mit Herrn Menn, einer der Geschäftsführer der LNVH. Ich machte mir Gedanken, „ob denn die 8 Bahnstrecke die Standardisierte Bewertung überstehen. Außerdem kann man sich ja denken, dass in Zukunft keine weiteren Reaktivierungen möglich sein werden, wenn die Standardisierte Bewertung das Nadelöhr ist. Das hat er dann verstanden und zog Herrn Römer hinzu. Der sagte, dass vor längerem im Land beschlossen worden sei, auch Vorhaben über 10 Mio. € der Standardisierte Bewertung zu unterziehen, weil man ja sonst keine Nutzen-Kosten-Rechnung habe. Er meinte, wenn es in Niedersachsen reaktivierungswürdige Strecken gegeben hätte, hätte die LNVG das schon längst gemacht. Zu dem Hinweis auf andere Bundesländer meinte Herr Menn, den stehen die Kosten bis zum Hals und müssten eventuell Verkehre abbestellen.“

Teil IV

Suche nach neuen Wegen zur Reaktivierung

Wie soll dann Reaktivierung gehen? Hier ein Überblick der Ansätze, die in den folgenden Jahren diskutiert wurden:

1. Man geht einen Sonderweg und nutzt die bestehenden touristischen Verkehre als Basis. Sie werden mit Hilfe von Fördermitteln u.a. mit gebrauchten Fahrzeugen aufgestockt.
2. Man nutzt die Möglichkeit, dass Sanierungen der Schieneninfrastruktur unterhalb von 25 Mio. € über eine landeseigene Bewertung genehmigt werden können.
3. Landkreise geben eine Standardisierte Bewertung 2016 in Auftrag, die sie selbst bezahlen. Eckermann hat immer gesagt, wenn solch eine mit positivem Ergebnis vorliegt, werde reaktiviert.
4. Man wartet auf eine novellierte StandB 2016+ vom Bund.

Die anstehenden Probleme konnten in einem Fachgespräch, zu dem Susanne Menge als verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen am 19. Juni 2017 in den Landtag eingeladen hatte, vertieft werden. Als Referenten waren Prof. Dr. Volker Stölting von der TU Köln, Dr. Wolfgang Konukiewitz, Sprecher des Nahverkehrsbündnisses Niedersachsen, und Michael Frömming, Geschäftsführer Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) geladen. Anwesend war u.a. Richard Eckermann.

Ergebnis des Fachgespräches war der Vorschlag, eine Fachgruppe beim Ministerium oder beim Landtag einzurichten, die eine Nutzen-Kosten-Analyse erstellt, die dem Wert der Bahnstrecken im ländlichen Raum gerecht wird. Diese Fachgruppe sollte mit entsprechenden Aktivitäten in anderen Bundesländern Kontakt suchen, damit ein gerichtsfestes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung zur Verfügung steht, das vom Land für die Untersuchung von Projekten unter 25 Mio. € angewendet werden kann. Für dieses Finanzvolumen ist eine Standardisierte Bewertung nicht notwendig.

Dieser Vorschlag geht auf einen Vorgang bei der Lumdatal-Bahn in Hessen zurück. Unter der Überschrift "Gute Lumdatalbahn-Nachrichten zum neuen Jahr" berichtete der Gießener Anzeiger am 18. Januar 2017 von einem Neujahrsempfang der SPD-Ortsvereine Allendorf/Lda. und Rabenau in Allendorf/Lda. Dort sei die Landrätin Anita Schneider aufgrund von intensiven Gesprächen mit Vertretern des Wirtschaftsministeriums und den Bürgermeistern des Lumdats zu folgendem Ergebnis gekommen: „Der ländliche Raum stehe vor der vielschichtigen Herausforderung, vom Wachstum der Metropolen abgehängt zu werden. Die durch die EU geförderte Regionalisierung verschiebe Handlungserfordernisse zunehmend von der lokalen auf eine interkommunale sowie regionale Ebene. Das bisherige standardisierte Verfahren zur Kosten-Nutzen-Untersuchung, welches nicht ausreichte, um die Reaktivierung der Lumdatalbahn in Gang zu setzen, werde den Gesprächen im Landratsamt zufolge, nicht mehr angewendet. Das Wirtschaftsministerium möchte das Verfahren verändern und weitere Kriterien einfließen lassen. Mit anderen Worten: Es kann bei der Bewertung nicht nur die reine Wirtschaftlichkeit gelten.“

Diesem Vorgehen könnte sich Niedersachsen anschließen. Damit sei gewährleistet, dass ein gerichtsfestes Verfahren käme, das Eckermann für einen Reaktivierungsvorgang gefordert hatte.

Sonderwege wurden von Eckermann ausgeschlossen, weil sie nicht gerichtsfest seien. Die Gefahr bestünde, dass sofort gegen einen Sonderweg geklagt würde. Dieses Risiko wolle man nicht eingehen.

Flyer „Schwerpunkte 2018 – 2022“

Für die Wahlen im Oktober 2027 haben wir wieder einen Flyer erarbeitet: „Schwerpunkte 2028 – 2022“. Auch er hatte die Reaktivierung von Bahnstrecken als Schwerpunkt.

„Das Ziel des Nahverkehrsbündnisses ist die Entwicklung und Umsetzung eines attraktiven und innovativen „Öffentlichen Verkehrs“ (ÖV) gegenüber dem Land und den Aufgabenträgern zu begleiten und zu forcieren und allen Bürgerinnen und Bürgern eine umweltfreundliche und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen. Ein besonderes Augenmerk gilt dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dessen Entwicklung sowie der Reaktivierung stillgelegter Strecken insbesondere in strukturschwachen Gebieten.“

Neben den Themen, die immer wieder genannt werden mussten, ging es diesmal auch ausführlicher um Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft.

„Eine Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft, der eigene Eisenbahnstrecken gehören oder die Eisenbahnstrecken anderer Eigentümer verwaltet, bietet die Möglichkeit, Interessen des Landes durchzusetzen. Sie kann schneller planen, ausschreiben, kostengünstiger sanieren und bauen, wie das Beispiel des „Haller Willem“ seit 2003 nachdrücklich zeigt. Sie wäre ein Garant für den Erhalt wichtiger Bahntrassen für eine zukünftige Bahninfrastruktur in Niedersachsen.“



Eine neue Regierung

Die Wahlen am 15. Oktober 2017 brachten eine Koalitionsregierung aus SPD und CDU. In der Koalitionsvereinbarung heißt es zum Thema Reaktivierung: „SPD und CDU wollen durch die Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten sowie verbesserte Taktungen den Schienenpersonennahverkehr stärken und länderübergreifende Kooperationen ausbauen.“

Der neue Minister im MW, Bernd Althusmann, sagte in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung am 12. Januar 2018: „Weitere Reaktivierungen wollen wir in Verbindung mit einer Evaluierung und Fortschreibung des bis- her angewandten Verfahrens zur Kosten-Nutzen-Bewertung, der sogenannten Standardisierten Bewertung, prüfen. Darüber hinaus wollen wir auch Möglichkeiten zur Unterstützung besonders bedeutsamer touristischer Verkehre auf Schienenstrecken ohne regelmäßigen Nahverkehr durch das Land

untersuchen.“

Der zweite Antrag von Bündnis 90/Die Grünen

Einen Antrag mit dem Titel „Mobilitätswende jetzt! Reaktivierungsprozess für Bahnstrecken in Niedersachsen fortsetzen!“ brachte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen am 14.08.2018 in den Landtag ein. Darin wird u.a. gefordert: einen Lenkungskreis mit den verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprechern aller im Landtag vertretenen Fraktionen sowie Fachexperten für

die Fortsetzung des Reaktivierungsprozesses zeitnah einzurichten bzw. wieder in Betrieb zu nehmen, „dass der Lenkungskreis die Fortsetzung des Reaktivierungsprozesses inhaltlich vorbereiten und dabei nachfolgend aufgeführte Aufgaben- und Fragestellungen klären soll:

- a) Prüfen und Erarbeitung von Alternativen zum standardisierten Bewertungsverfahren im weiteren Reaktivierungsprozess, um insbesondere auch die ländlichen Räume stärker zu berücksichtigen,
- b) die Einbeziehung touristischer Verkehre in den Reaktivierungsprozess zu prüfen bzw. ein gesondertes Verfahren zur Bestellung touristischer Verkehre einzuleiten,
- c) eine Auswahl von Strecken vorzunehmen, die im weiteren Reaktivierungsverfahren einbezogen werden sollen, dazu soll ein neues Auswahlverfahren erarbeitet werden,
- d) eine Reaktivierung von Bahnstrecken im Zusammenhang mit der Entwicklung von Siedlungsstrukturen zu prüfen,
- e) eine Möglichkeiten für die Einrichtung von Modellregionen (Reaktivierung und Siedlungsstrukturen und Reaktivierung und Touristische Verkehre) zu prüfen.“

Es soll also weitergehen mit der Reaktivierung unter anderen Bedingungen, dass nämlich die Nutzen-Kosten-Analyse der Standardisierten Bewertung für Projekte unter 25 Mio. € modifiziert und damit den Bedingungen des ländlichen Raumes angepasst wird. Aber wie soll es weitergehen? Dazu machte sich unter dem Titel „Neue Ansätze für die Reaktivierung von Bahnstrecken im ländlichen Raum“ der niedersächsische Landesverband des ökologischen Verkehrsclubs VCD am 2. Februar 2019 in Hannover Gedanken.

Samtgemeindebürgermeister der Samtgemeinde Fredenbeck, Ralf Handelsmann, forderte eine neue Bewertung der Bahnstrecken im ländlichen Raum, wobei volkswirtschaftliche Aspekte im Vordergrund stehen müssten. Dabei sollen insbesondere die ärztliche Versorgung für die Fläche, der Schülertransport (BBS als Schwerpunkt), Arbeitsplätze + AZUBIS für Betriebe der Region und der (Mittel-) Zentren, besondere Belange der Städte Stade und Bremervörde und die Sicherung von Dienstleistungsgewerbe und Handel und Handwerk berücksichtigt werden. Er machte auch Vorschläge, wie das kostengünstig im Blick auf die Bahnstrecke Stade – Bremervörde umgesetzt werden könnte.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung hat am 25. April 2019 die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des ehemaligen Lenkungskreises aus der letzten Legislaturperiode zu einer Informationsveranstaltung rund um das Thema Reaktivierung von Schienenstrecken und Bahnstationen eingeladen.

Richard Eckermann berichtete, dass Niedersachsen von Hessen in die Auswertung des anzufertigenden Gutachtens einbezogen wird. Auch andere Bundesländer wie Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg hätten Interesse signalisiert. Es werde zu prüfen sein, ob die neuen Erkenntnisse für ein von mehreren Ländern getragenes alternatives Bewertungsverfahren genutzt werden können. Die Bundesregierung möchte ihre Klimaziele für das Jahr 2030 erreichen. Ein Bestandteil dessen könnte im Verkehrsbereich die Reaktivierung von Bahnstrecken sein. Niedersachsen fordere deshalb eine Bundesförderung für Reaktivierungen, auch dafür wäre die Anpassung der Standardisierte Bewertung sinnvoll.

Eckermann berichtete weiter, dass die Entwicklung alternativer Bewertungsverfahren und eine Weiterentwicklung der Standardisierten Bewertung in Abstimmung mit anderen

Bundesländern und unter Berücksichtigung der Diskussion auf Bundesebene weiter geprüft und begleitet werden. Ziel ist ein abgestimmtes neues Bewertungsmodell. Künftige Bundesprogramme für weitere Reaktivierungen werden beobachtet.

Die Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen soll also weitergehen mit der Erarbeitung einer Kosten-Nutzen-Analyse für Bahnstrecken im ländlichen Raum mit einem Investitionsvolumen unter 25 Mio. €. Danach kann eine Untersuchung der in Frage kommenden Bahnstrecken folgen.

Einen anderen Weg wollte der Landkreis Lüneburg gehen. Wie der Erste Kreirat des Landkreises Lüneburg, Jürgen Krumböhrer, am 29.11.2018 berichtete, soll ein Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecken Lüneburg - Bleckede und Lüneburg - Amelinghausen erstellt werden. Der Kreisausschuss hat am 23.04.2018 beschlossen:

- Das Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecken Lüneburg - Bleckede und Lüneburg - Amelinghausen soll jetzt ausgeschrieben werden. Auf eine neue Bewertungsmethode wird nicht gewartet.
- Das Gutachten soll das standardisierte Verfahren anwenden, dabei aber aktuelle Daten zugrunde legen.
- Aspekte der Raumordnung, Luftreinhaltung, Lärmvermeidung und Verkehrsentlastung für die Innenstadt von Lüneburg sollen dargestellt werden.

Das Gutachten soll das standardisierte Verfahren anwenden, dabei aber aktuelle Daten zugrunde legen. Aspekte der Raumordnung, Luftreinhaltung, Lärmvermeidung und Verkehrsentlastung für die Innenstadt von Lüneburg sollen dargestellt werden. Ziel ist es, eine fundierte Grundlage zu bieten, um das zuständige Land Niedersachsen zu bewegen, die Reaktivierung der beiden Bahnstrecken wieder zu prüfen. Dabei sollen Alternativen ins Auge gefasst werden, zum Beispiel die Reaktivierung von Teilstrecken oder andere Betriebskonzepte. Basis ist die Anwendung des standardisierten Verfahrens. Gewünscht sind aber auch Vorschläge für weitere Bewertungsaspekte, die geeignet sein könnten, das standardisierte Verfahren auf die Belange ländlicher Räume anzupassen.

Für dieses Gutachten hat der Landkreis 100.000 € zur Verfügung gestellt. Richard Eckermann hatte abgeraten, jetzt solch ein Gutachten in Auftrag zu geben. Man solle lieber abwarten, bis der Bund die StandB überarbeitet habe.

Am 14.02.19 kam die Nachricht aus Hessen, dass es richtig sei, dass Hessen als erstes Bundesland die Erstellung eines „Beurteilungsverfahrens für ÖPNV-Investitionsmaßnahmen < 50 Mio. €“ beauftragt hat. Unter solche Investitionsmaßnahmen falle auch die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in ländlichen Räumen. Derzeit werde ein Bewertungsverfahren entwickelt, in dem die Monetarisierung/Gewichtung weiterer Nutzenkomponenten wie die Strukturentwicklung des ländlichen Raums oder der Beitrag des ÖPNV zur Entlastung der Städte von Emissionen sachgerecht einbezogen werden können. Darüber hinaus solle der Aufwand für die Durchführung der Verfahren verringert werden. Das Gutachten befände sich derzeit in der Erarbeitung. Es solle voraussichtlich Ende 2019 veröffentlicht werden.

25.04.2019 Stand der Bemühungen in Niedersachsen

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung hat am 25. April 2019 die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des ehemaligen Lenkungskreises aus der

letzten Legislaturperiode zu einer Informationsveranstaltung rund um das Thema Reaktivierung von Schienenstrecken und Bahnstationen eingeladen.

Richard Eckermann berichtete, dass Niedersachsen von Hessen in die Auswertung des anzufertigenden Gutachtens einbezogen wird. Auch andere Bundesländer wie Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg hätten Interesse signalisiert. Es werde zu prüfen sein, ob die neuen Erkenntnisse für ein von mehreren Ländern getragenes alternatives Bewertungsverfahren genutzt werden können. Die Bundesregierung möchte ihre Klimaziele für das Jahr 2030 erreichen. Ein Bestandteil dessen könnte im Verkehrsbereich die Reaktivierung von Bahnstrecken sein. Niedersachsen fordere deshalb eine Bundesförderung für Reaktivierungen, auch dafür wäre die Anpassung der Standardisierten Bewertung sinnvoll.

Eckermann berichtete weiter, dass die Entwicklung alternativer Bewertungsverfahren und eine Weiterentwicklung der Standardisierten Bewertung in Abstimmung mit anderen Bundesländern und unter Berücksichtigung der Diskussion auf Bundesebene weiter geprüft und begleitet werden. Ziel ist ein abgestimmtes neues Bewertungsmodell. Künftige Bundesprogramme für weitere Reaktivierungen werden beobachtet.

Der Vertreter der LNVG (DS) kommt bei seinem Bericht „Sachstand bei der Reaktivierung von Strecken“ zu folgendem Ergebnis:

- Untersuchungsdesign hat sich bewährt
- hohes Engagement der Infrastrukturunternehmen hat maßgeblich zu schneller Umsetzung beigetragen
- Investitionskosten sind annähernd im erwarteten Rahmen geblieben
- Sicherstellung der Finanzierung des laufenden Betriebs ist von deutlich höherem Gewicht als die Erst-Investition
- Reaktivierungsstrecken erfordern überproportional hohen Zuschussbedarf bei langfristiger Bindung

Die Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen soll also weitergehen mit der Erarbeitung einer Kosten-Nutzen-Analyse für Bahnstrecken im ländlichen Raum mit einem Investitionsvolumen unter 25 Mio. €. Danach kann eine Untersuchung der in Frage kommenden Bahnstrecken folgen.

Möglicherweise ist das auch eine neue Chance für den Moorexpress, die genutzt werden sollte. Diese Nachricht habe ich dann gleich an den Vorstand des Fördervereins weitergeleitet.

Der letzte Satz der Ausführungen des Vertreters der LNVG war aber auch eine Warnung vor zu viel Erwartungen und ein Hinweis darauf, dass die Reaktivierung von Bahnstrecken bei der LBVG nicht gern gesehen wird.

Vorstandssitzung des Förderverein vom 29.01.2019

Elke Wehberichtet „über die verschiedenen „Projekte“, die zu einer Verbesserung des Personenverkehrs auf dem Streckenabschnitt Brv. – Stade führen sollen. Im Rahmen der Aktivitäten in der ILE-Region Moorexpress-Stader Geest zur Aufnahme von regelmäßigen Personenverkehren hat Herr Handelsmann ein Gespräch mit dem für Verkehrsfragen zuständigen Minister Althusmann geführt. Ziel des Gespräches war es, die Verantwortlichen des Landes Nds für das geplante Projekt „regelmäßiger Personenverkehr auf der Strecke Brv. – Stade im Rahmen einer regionalen Gesamtentwicklung im ländlichen Raum“ zu gewinnen.

Um weitere konkrete Gespräche führen zu können, wurde die EVB gebeten, einen möglichst konkreten Kostenrahmen zu errechnen. Dieses Zahlenmaterial stehe noch aus. Die Gespräche mit verschiedenen Akteuren auf der Landesebene sollen fortgesetzt werden.“

Ebenso ist im Protokoll der Vorstandssitzung des Förderverein vom 29.01.2019 vermerkt:

„Wolfgang Konukiewicz fragt nach Aktivitäten auf dem Streckenabschnitt Brv. – OHZ. Während die Gemeinde Gnarrenburg und die SG Geestequelle die Gespräche und Aktivitäten auf dem Streckenabschnitt Brv. – OHZ aktiv begleiten, ist es in den Gemeinden Worpswede und Osterholz-Scharmbeck eher ruhig.“

Ich hatte diese Frage nicht auf sich beruhen lassen und um ein Gespräch mit Bgm. Schwenke gebeten. Dieser erkläre mir, dass die Gemeinden im Südteil der Bahnstrecke gebeten worden seien, „die Füße still zu halten“. Man wolle erst den Nordteil reaktivieren, weil er die besseren Chancen habe, und danach käme der Südteil dran. Daran wolle man sich halten.

Vorstandssitzung FöMEX am 28.03.2019

„Burckhard Rehage berichtet zum Stand der Bemühungen, den Schienenpersonenverkehr auf dem Nordstrang von Stade nach Bremervörde zu verdichten. Geplant ist die Einbindung in ein Entwicklungskonzept für diese Region im ländlichen Raum.

Dazu haben verschiedene Gespräche mit Vertretern der Landesregierung, der Landkreise und der Wirtschaft stattgefunden. Aktuell wird an einem tragbaren Finanzierungsplan gearbeitet. Federführend für dieses Projekt ist Ralf Handelsmann als Bürgermeister der SG Fredenbeck und das Regionalmanagement der ILE-Region Moorexpress-Stader Geest.

Burckhard Rehage hat – wie bei der vergangenen Vorstandssitzung besprochen – mit Vertretern aus Worpswede gesprochen, um auch die Aktivitäten auf der Strecke Brv. – Osterholz zu verstärken. Ergebnis: Worpswede unterstützt die Aktivitäten auf dem Nordstrang ausdrücklich. Allerdings wurde auch deutlich, dass zurzeit andere kommunale Projekte in Worpswede vorrangig sind.

Wolfgang Konukiewicz weist auf das Papier „Reaktivierung von Bahnstecken in Niedersachsen 2.0“ (19.04.2019) des Nahverkehrsbündnisses Niedersachsen hin. Er bittet um kräftige Unterstützung der dort genannten Forderungen. Der Förderverein unterstützt diese ausdrücklich!“

Vorstand FöMEX 29.10.2019

Ich berichte von zwei Gesprächen des NVBN mit den verkehrspolitischen Sprechern der SPD (Herr Klein) und des Bündnis 90/Die Grünen (Herr Schulz-Hendel). Thema war die Entwicklung alternativer Bewertungsverfahren bzw. eine Weiterentwicklung der Standardisierten Bewertung. Das Land Niedersachsen wartet z.Zt. auf das Land Hessen, wo alternative Bewertungsverfahren geprüft werden.

Diese könnten dann auch in Niedersachsen umgesetzt werden.

Für den 27.04.2020 war eine Tagung MEX in Worpswede geplant mit folgenden Themen:

1. Erfahrungen mit der durchgeführten Reaktivierung Nordhorn – Bad Bentheim
2. Erfahrungen mit den Reaktivierungs-Bestrebungen der Lumdatalbahn in Hessen
3. Stand der Aktivitäten der Reaktiverungs-Bestrebungen Stade – Bremervörde

Dazu sollen entsprechende Referenten geladen werden. Diese Tagung konnte wegen Corona nicht durchgeführt werden und wurde verschoben.

Kein Gespräch mit dem Minister

Wir (NVBN) hatten den Minister um einen Termin gebeten. Darauf erhielten wir am 19.08.2020 folgende Antwort als E-Mail: „Bedauerlicherweise muss ich Ihnen mitteilen, dass Herr Dr. Althusmann aufgrund der erheblichen Termindichte Ihrem Wunsch sobald leider nicht nachkommen kann.

Gerne mache ich Ihnen aber den Vorschlag, dieses Gespräch mit unserem Fachreferat zu führen. Ansprechpartner: Herr Richard Eckermann. Ihren Gesprächswunsch werde ich an Herrn Eckermann weiterleiten, er wird dann, wenn dies in Ihrem Sinne ist, die weitere Planung übernehmen.“

Daraufhin schrieben wir ihm am 16.09.2020 einen Brief mit folgenden Inhalt:

Sehr geehrter Herr Minister,

da wir als Fachverband bei Ihnen leider keinen Gesprächstermin bekommen konnten, möchten wir gerne, schon bevor wir mit Herrn Eckermann reden, unser Anliegen vorbringen.

Wir schicken Ihnen ein Papier zu, das von der Sorge bestimmt ist, Niedersachsen könne im Rennen um die vom Bund für den SPNV angebotenen Gelder leer ausgehen. Bisher hat Niedersachsen vom Bundes GVFG wenig profitiert und das könnte sich in der Zukunft wiederholen.

Deshalb wollen wir in dem Papier einige Vorschläge machen, wie Niedersachsen von den jetzt vorhandenen Geldern profitieren könnte.

Ein besonderes Anliegen ist uns die Finanzierung der touristischen Verkehre aus Regionalisierungsmitteln. Das ist uns seit langem schon von Ihnen versprochen worden. Da hat sich aber bisher noch nichts getan. Die Angelegenheit ist aber nun besonders dringlich, weil z.B. der Moorexpress mit seinen Fahrzeugen die Verkehre in diesem Jahr coronabedingt nicht durchführen konnte und diese auch im nächsten Jahr in Frage gestellt sind. Es müssten Fahrzeuge beschafft werden, mit denen man die Verkehre durchführen kann. Andere Veranstalter werden coronabedingt ähnliche Probleme haben. Deshalb brauchen wir ganz schnell die Förderung der touristischen Verkehre durch das Land.

Ich hoffe, dass wir bei Ihnen ein offenes Ohr für unsere Anliegen finden.“

Dass nun der Termin mit Richard Eckermann stattfinden sollte, kam mir nicht ungelegen, auch von dem Minister erwartete ich nichts. Björn Gryschka hatte schon jegliche Gesprächsversuche mit dem Minister aufgegeben, weil dem Minister Schienenverkehr nicht interessierte. Er redete bei jeder Gelegenheit nur von Autobahnen. Richard Eckermann war uns gegenüber aufgeschlossen, und ich erwartete von ihm ehrliche Einschätzungen.

So fand denn das Gespräch unter Corona-Bedingungen als Telefonkonferenz statt.

Telefonkonferenz am 21.10.2020 von 15.00 bis 16.40 des NVBN mit

Richard Eckermann, Referatsleiter 4 (Schiene) im MW

Dazu geschaltet: Bernd Skoda (SoVD), Hans-Werner Mohrmann (BUND). Wolfgang Konukiewitz (VCD)

Das Gespräch konzentrierte sich auf die Finanzierung der Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen über das Bundes-GVFG, dessen Finanzvolumen kräftig

aufgestockt worden ist. Allerdings sei die ganze Sache eher eine Schaufensteraktion. Der Mittelabfluss liegt unter 100 Mio. €. Wie die Mitteln insbesondere für die Reaktivierung an Ort und Stelle kommen sollen, ist noch völlig unklar. Es soll eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Länder und im neuen Jahr eine wissenschaftliche Begleitung dazu eingerichtet werden.

Die Finanzierung der Reaktivierung über das Nds. GVFG ist mehr oder weniger aus dem Blick geraten. Es war mal angedacht, mit Hessen als Vorreiter für diesen Zweck der Reaktivierung eine ländereigene Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zu erarbeiten. Es soll noch mal Kontakt zu den Kollegen in Hessen aufgenommen werden. Die LNVG ist nach wie vor skeptisch gegenüber Reaktivierungen. Sie findet das Geld dort nicht zweckmäßig verwendet. Es könnte dann an anderer Stelle fehlen.

Nachricht von der Strecke Neuenhaus - Bad Bentheim: Die Verlängerung in die Niederlande wird auf Kosten der Bentheimer Eisenbahn mit der Standardisierten Bewertung untersucht.

Lüneburg – Amelinghausen: Die Untersuchung der Bahnstrecke auf Kosten des Landkreises scheint nicht voranzukommen.

Ankauf der OHE-Strecken: Das Land will die OHE-Strecken zurückkaufen. Im Gespräch ist die Strecke Celle – Wittingen. Es ist noch nicht klar, wie die Infrastruktur organisatorisch aufgefangen wird, ob es eine eigene Niedersächsische Strukturgesellschaft o.Ä. geben wird.

Förderprogramm für touristische Verkehre: Dazu gibt es im Augenblick keine Überlegungen. Die LNVG lehnt die Finanzierung von touristischen Verkehren ab.

Für uns war das Ergebnis dieses Gespräches: Es soll, anders als der Vorschlag des NVBN, so laufen: Der Bund erarbeitet Kriterien für eine neue Standardisierte Bewertung, dann sieht sich Niedersachsen seine Bahnstrecken an, um zu prüfen, welche Bahnstrecken unter den neuen Bedingungen für eine Prüfung der Reaktivierung in Frage kommen. Dann wird das Verfahren mit dem Bund in Gang gesetzt.

Am 22.10.20 erfolgte der Wechsel in der Geschäftsleitung der evb von Marcel Frank auf Christoph Grimm.

Teil V

Die unerwartete Wende

Im Zeichen der Wahlen

Die Wende in Sachen Reaktivierung kam noch unter der alten Landesregierung im Zuge des Wahlkampfes für die Kommunalwahl (12.09.2021) und die Landtagswahlen Oktober 2022 in Niedersachsen zustande. Marco Prietz (CDU) als Kandidat für das Landratsamt im Landkreis Rotenburg bot im Zuge einer Wahlkampf-Aktion Elke Weh ein Gespräch an. Sie wollte es nicht allein führen und bat den Vorstand dazu. Das Gespräch fand am 27.10.20 statt. Marco Prietz sagte zu, dass zeitnah (d.h. wahrscheinlich 2022) eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung des Moorexpress erstellt werden soll. Er will – sollte er gewählt werden – gemeinsam mit seinen Landratskollegen in Rotenburg und Osterholz über eine solche Studie sprechen. (Prietz wurde am 12.09.2021 bei den Kreiswahlen zum Landrat gewählt.)



Das war eine radikale Wende im Landkreis Rotenburg. Der damals noch regierende Landrat Hermann Luttmann hatte sich für eine Reaktivierung nicht interessiert, sie sollte ja auch im Nordkreis stattfinden, weit entfernt. Er hat zwar gesagt: „Wenn die Landkreise wollen, dass der Moorexpress weiter fährt, dann fährt er auch“ (wir hatten das auf ein T-Shirt gedruckt), aber nie ernsthaft gewollt.

Als Nachbereitung des Gespräches mit Marco Prietz wurde am 22.12.2020 im Vorstand Förderverein besprochen: Wie bei dem Gespräch mit dem Landratskandidaten für den LK Rotenburg, Marco Prietz,

besprochen wurde, soll zeitnah (d.h. wahrscheinlich 2022) eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung des Moorexpress erstellt werden. Herr Prietz will – sollte er gewählt werden – gemeinsam mit seinen Landratskollegen in Rotenburg und Osterholz über eine solche Studie sprechen.

Zur Vorbereitung will der Förderverein einen Kriterienkatalog für die Reaktivierung der Strecke im ländlichen Raum erarbeiten. Um hier geeignete Kriterien entwickeln zu können, wird Wolfgang Konukiewitz den Kontakt zu Herrn Stölting aufnehmen, der gebeten werden soll, uns bei der Aufstellung zu helfen. Herr Stölting entwickelt zurzeit eine solche Machbarkeitsstudie.

Nach den Kommunalwahlen im Spätsommer 2021 könnte dann über Herrn Prietz bzw. über die Landräte (möglichst gemeinsam mit den Bürgermeistern der Orte entlang der Strecke) eine Bitte an das Land Niedersachsen gerichtet werden, eine möglichst umfangreiche Finanzierung von Machbarkeitsstudien durch das Land und die Anerkennung derartiger Machbarkeitsstudien als Beitrag zu weiteren Reaktivierungen im Land Niedersachsen zu erreichen.

Auch soll das Thema Reaktivierung des Moorexpress im Wahlkampf zur Kommunalwahl eine große Rolle spielen.

Es kam anders

Ende des Jahres 2020 wurde ich aufmerksam auf das Reaktivierungskonzept von Baden-Württemberg, das mit Datum 3.11.2020 im Netz veröffentlicht wurde: „Reaktivierungskonzept des Landes. Vorstellung der Fördermöglichkeiten von Bund und Land zu Planung, Bau und Betrieb. Gerd Hickmann, Leiter der Abteilung 3 (Öffentlicher Verkehr) Ministerium für Verkehr. Stuttgart, 3. November 2020.“

Damals war mir nicht bekannt, dass das Bundesverkehrsministerium bereits im Vorgriff auf die neue StandB empfohlen hatte, Machbarkeitsstudien zu erstellen. In einem Artikel der taz vom 14.08.21, der ausführlich über unsere Bemühungen berichtet, heißt es: „Das Scheuer-Ministerium hat ... angekündigt, bis Ende 2021 mit der Überarbeitung [der StandB] fertig zu sein. Auf Nachfrage der taz erklärt eine Sprecherin: 'Die Länder können mit vorbereitenden Maßnahmen wie zum Beispiel Machbarkeitsstudien beginnen, weil diese unabhängig von dem derzeit sich in Erarbeitung befindlichen Verfahren des Bundes benötigt werden.' Dies werde vom Bund auch 'seit Längerem so gegenüber den Ländern kommuniziert'“.

Dieses Konzept hat mich so sehr beeindruckt, dass ich in Absprache mit meinen Kollegen im NVBN sofort eine Pressemitteilung verfasst habe. Mit dem Datum vom 04.01.2021 hieß es:

04.01.2021 Pressemitteilung des NVBN

Sie hatte folgenden Inhalt:

„Niedersachsen lässt dringend notwendige Reaktivierung von Bahnstrecken schleifen. Eigentlich sind die Voraussetzungen für eine Reaktivierung gerade ideal, aber die niedersächsische Landesregierung lässt die Zeit für wichtige Maßnahmen ungenutzt verstreichen. Andere Bundesländer sind schneller.

In der Legislaturperiode 2013/2017 hatte das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit dem damaligen Minister Olaf Lies die Reaktivierung von Bahnstrecken in Angriff genommen und unter der wesentlichen Mitwirkung der Landesnahverkehrsgesellschaft ein entsprechendes Konzept entwickelt. Bei den Bahnstrecken, die dabei zum Zuge kamen, wurde die notwendige Sanierung der Infrastruktur „aus eigener Tasche“, nämlich der des Landes, finanziert. Allerdings wurden dann nur zwei Strecken tatsächlich reaktiviert. Das lag auch an der hohen Hürde der jetzt noch bundesweit gültigen Bewertungsmethodik, Standardisierte Bewertung genannt. In der jetzigen Form ist sie gedacht für den Neubau von Stadtbahnen in Ballungsräumen, nicht für die Reaktivierung von Bahnstrecken in ländlichen Gebieten.

Die Voraussetzungen für eine Reaktivierung haben sich mittlerweile grundlegend verändert. Denn inzwischen können Bahnstrecken auch über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes reaktiviert werden und die Regionalisierungsmittel, aus denen der Betrieb der Bahnverkehre finanziert wird, sind durch den Bund ebenfalls erheblich aufgestockt worden. Eine Änderung der Standardisierten Bewertung durch den Bund ist zugesagt worden. Doch leider hat die Regierung der jetzigen Koalition weder eine Strategie noch ein Konzept zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken. Stattdessen wartet sie auf die Überarbeitung der Standardisierten Bewertung durch den Bund. Erst dann will sie tätig werden. Dadurch gehen nicht nur wertvolle Zeit, sondern auch Geldmittel verloren.

Andere Bundesländer sind nämlich schneller und kommen voraussichtlich Niedersachsen bei der Ausschöpfung der Bundesmittel zuvor. In Baden-Württemberg z. B. hat eine Nachfrageuntersuchung für 42 vom Land stillgelegte Bahnstrecken ergeben, dass 22 von ihnen mit einem Nachfragepotenzial von über 750 Personenkilometer pro Streckenkilometer (Pkm/km) in die Kategorie A und B, und immerhin noch 9 Strecken zwischen 750 und 500 Pkm/km in die Kategorie C eingestuft wurden. Für die Kategorien A und B sollen die Betriebskosten ganz und für die Kategorie C zu 60 Prozent übernommen werden, wenn die Kommunen 40 Prozent der Betriebskosten übernehmen.

Der weitere Weg ist in Baden-Württemberg jetzt folgendermaßen geplant: Auf die Nachfrageuntersuchung folgt eine Machbarkeitsstudie, deren Förderung von den Kommunen oder Verkehrsbünden beim Land beantragt werden kann und die 75 Prozent der Kosten beträgt. Sie gilt für die Strecken der Kategorie A, B und C. Und dann kommt die Standardisierte Bewertung, deren Überarbeitung für die Anpassung an die Bedingungen der ländlichen Räume in Angriff genommen wird.

Vorschlag um aufzuholen

Man könnte in Niedersachsen ein wenig der verlorenen Zeit aufholen, indem man den Anliegerkommunen der 28 Bahnstrecken, die im Oktober 2013 vom damaligen Lenkungskreis für die 2. Verfahrensstufe der Reaktivierung zur Untersuchung vorgeschlagen wurden, die Förderung einer Machbarkeitsstudie anbietet. Das Ministerium müsste dann die notwendigen Inhalte der Machbarkeitsstudie festlegen. Einige Landkreise haben sich schon in diese Richtung auf den Weg gemacht: Der Landkreis Bentheim mit der Verlängerung der Bahnstrecke von Neuhaus bis an die holländische Grenze und der Landkreis Lüneburg mit der Bahnstrecke Soltau-Lüneburg und Lüneburg-Bleckede. Weitere Landkreise werden wohl auch Machbarkeitsstudien anstreben. Sie alle haben die Aussicht, über eine reformierte Standardisierte Bewertung die Reaktivierung ihrer Bahnstrecken zu erreichen.

Ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz

Niedersachsen hätte einen schnellen Neustart in Sachen Reaktivierung jetzt nötiger denn je. Der Klimawandel ist eine der größten Bedrohungen für die Menschheit und ein zentraler Verursacher des klimaschädlichen CO₂-Ausstoßes ist der Verkehr. In Deutschland ist er für ein Fünftel der gesamten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Niedersachsen steht nur an vorletzter Stelle im Ranking der Bundesländer in Sachen Klimaschutz, das ermittelte jetzt das Forschungsinstitut Quotas im Auftrag von Allianz pro Schiene, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). Andere Bundesländer sind Niedersachsen in Sachen Reaktivierung um Jahre voraus und werden die Bundesmittel in großem Stil abgreifen. Aber Niedersachsen war immer schon Stiefkind bei der Finanzierung von Bahnprojekten durch den Bund. Das muss sich zur Sicherung der Mobilität in der Fläche ändern.“

05.01.2021 Bremervörder Zeitung

Thomas Schmidt von der Bremervörder Zeitung, der an dem Moorexpress sehr interessiert ist, greift die Thematik auf, und schon am nächsten Tag ist ein ausführlicher Artikel mit dem Inhalt unserer PM zu lesen. Überschrift: „Andere Länder um Jahre voraus“. Er gibt auch die Intention unserer PM wider mit dem Untertitel: „Nahverkehrsbündnis kritisiert: Niedersachsen lässt dringend notwendige Reaktivierung von Bahnstrecken schleifen“.

Zwei Tage später erscheint in der Bremervörder Zeitung ein Artikel mit der Überschrift: „Minister weist Vorwurf zurück“, der auch im Stader Tageblatt erscheint. Der Minister weist auf die erfolgte Reaktivierung von zwei Bahnstrecken und die in Arbeit befindliche neue StandB. Auf unsere Vorschläge geht er nicht ein und verschweigt ebenfalls die vom Bundesverkehrsministerium erfolgte Aufforderung an die Länder, mit Machbarkeitsstudien im Blick auf die neue StandB zu beginnen.

07.01.2021 Gespräch mit Kai Seefried

Am 07.01.2021 führte Elke Weh ein Gespräch im Rathaus der Stadt Stade mit dem Landratskandidaten von Stade, Kai Seefried, das sie - an den Vorstand gerichtet - wie folgt beschreibt:

Hallo Junx,

in kurzen Worten zu Seefried:

Wir haben 1 Stunde getagt. BGM Hartlef hat uns nett bewirtet, will die Reaktivierung und steht ansonsten nicht sonderlich gut im Thema.

Seefried war sehr gut vorbereitet, hatte am Wochenende ein Treffen mit Prietz und hat auch mit ihm über Reaktivierung gesprochen. Ihm lag Wolfgang's PM vor und er hatte sie verstanden! Darum kam von ihm der Vorschlag, es schon im Nachtragshaushalt 2021, der im März verabschiedet werden soll, zu versuchen, eine gewisse Summe für eine Machbarkeitsstudie einzuplanen. Dafür braucht er schnell Hinweise, wie teuer das werden könnte. Alle 3 Landkreise jetzt auf die gleiche Schiene zu bringen, wird vor allem in ROW schwierig, wegen der 3 potenziell reaktivierbaren Strecken dort. Darum gefiel es ihm ganz gut, dass wir ja unsere Strecke schon in insgesamt 4 Abschnitte eingeteilt haben. Er schreibt an Althusmann und gibt weiter, dass das Land jetzt vorbereitende Arbeiten unternehmen muss, um dann, wenn die Standardisierte Bewertung für den Ländlichen Raum fertig ist, bereits Machbarkeitsstudien in der Schublade zu haben. Das Land sollte diese Machbarkeitsstudien finanziell bezuschussen.

Andrea Stein wird die Touristiker für einen Termin in der 4. KW zur Videokonferenz einladen. Ein Termin mit dem neuen Geschäftsführer Herrn Grimm schlägt sie für Anfang März vor. Kosten für die „Filmfahrt“ mit der historischen Garnitur ermittelt sie.

Soweit mein Bericht. Die Antwort von Althusmann ist natürlich wieder wenig erbaulich. Für dumm verkaufen lassen wir uns mal nicht, oder?

12.01.2021 Elke Weh in der BZ

Elke Weh verfasst aber am 05.01.2021 auch eine eigene PM mit ähnlichen Inhalt wie unsere vom NVBN. Der Inhalt von Elkes PM erscheint mit einem Bild von Elke am 12.01.2021 in der Bremervörder Zeitung. Das war jetzt ein allerbester Wahlaufakt für den Moorexpress.

Am 13.01.2021 fand eine Vorstandssitzung statt, in der es um ein Grundsatzpapier für die Landtagswahlen ging. Ralf Handelsmann, der gerade erst in den Vorstand gewählt worden war, meldete sich, um es zu verfassen. Ich war eine Sekunde zu spät, wo ich mich doch immer sehr schnell melde. Ich hatte kein gutes Gefühl, weil ich fürchtete, dass er seine Vorstellungen aus dem ILEK Moorexpress Stader Geest hier einbringen wird.

08.03.2021 Brief der MdL an Minister

Am 08.03.2021 schrieben Marco Mohrmann und Kai Seefried als Mitglieder des Landtages einen Brief an Minister Bernd Althusmann: „Genau in diesem Zusammenhang bitten wir um Deine Unterstützung. Um für die Reaktivierung von Bahnstrecken auch landesseitig in dieser Wahlperiode des Niedersächsischen Landtages ein Zeichen zu setzen, wäre es aus unserer Sicht ein gutes Angebot des Landes, den verschiedenen Initiativen, die wir hierzu in Niedersachsen haben, eine Förderung für entsprechende Machbarkeitsstudien zu geben. Neben dem Land sind dann natürlich vor allem auch die regionale Wirtschaft und die Kommunen gefordert, sich an der Erstellung einer solchen Machbarkeitsstudie zu beteiligen. Hierdurch könnte auch noch einmal der wirkliche Wille der Kommunen unterstrichen werden. Erster Ausgangspunkt sollte aber die Förderung des Landes und damit auch ein entsprechend verbundenes Signal, mit der Zielsetzung der Reaktivierung von Strecken, sein.“

Interessant ist an diesem Brief, dass es um Förderung von Machbarkeitsstudien für alle interessierten Initiativen in Niedersachsen geht.

Am 6. Mai 2021 antwortet der Minister und macht aus der Bitte um Förderung verschiedener Initiativen die Bitte um finanzielle Unterstützung des Landes für eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Stade - Bremervörde - Osterholz. Damit wird die Angelegenheit zu einer Unterstützung im Wahlkampf für die CDU.

Althusmann erklärt: „Ihren Vorschlag für eine Machbarkeitsstudie unterstütze ich daher gerne. ... Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, dass eine entsprechende Studie unmittelbar von Seiten der evb initiiert wird. Entsprechende erste Überlegungen in diese Richtung sind über die Vertretung des Landes im Aufsichtsrat auch bereits an die Geschäftsführung der evb herangetragen worden. Ich gehe davon aus, dass darüber in nächster Zeit beraten werden kann. Hilfreich wäre, wenn neben der evb auch die beteiligten Landkreise eine Bereitschaft zeigen würden, sich an den Kosten einer solchen Studie finanziell zu beteiligen, wie dies auch in anderen Teilen des Landes erfolgt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie dies vor Ort unterstützen könnten.“

01.06.2021 Antrag CDU/SPD

Am 01.06.2021 stellten die Fraktionen von SPD und CDU im Landesparlament einen Antrag.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. sich gegenüber dem Bund weiterhin mit Nachdruck für eine möglichst rasche Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens bzw. die Entwicklung eines alternativen Bewertungsverfahrens für Streckenreaktivierungen einzusetzen und sich in den Prozess zur Entwicklung neuer Rahmenbedingungen, Bewertungskriterien und -maßstäbe unter besondere Berücksichtigung der Situation im ländlichen Raum, einer zukunftsgerichteten Siedlungsentwicklung und des Klimaschutzes aktiv einzubringen,
2. gemeinsam mit anderen Bundesländern aktiv darauf hinzuwirken, dass die Möglichkeiten zur zügigen Verwendung der erhöhten GVFG-Mittel für die Realisierung

von umsetzungsreifen ÖPNV-Projekten in den Ländern zumindest im Rahmen einer Übergangslösung kurzfristig praxisorientiert verbessert werden,

3. die Aktivitäten zur Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Buchholz–Jesteburg–Ramelsloh–Maschen–Hamburg-Harburg weiter mit Nachdruck voranzutreiben,

4. die aktuell laufenden Standardisierten Bewertungsverfahren für Reaktivierungsvorhaben auf den Strecken Neuenhaus–Coevorden (NL), Lüneburg–Amelinghausen–Bispingen–Soltau und Lüneburg–Bleckede sowie die vom Regionalverband Großraum Braunschweig geplanten weiteren Standardisierten Bewertungsverfahren für die Strecken Salzgitter–Lebenstedt–Salzgitter-Fredenberg und Harvesse–Braunschweig–Gliesmarode aktiv fachlich zu begleiten, voranzutreiben und sich für den Fall eines positiven Ergebnisses der Standardisierten Bewertung gegenüber dem Bund für eine Förderung dieser Streckenreaktivierungen einzusetzen,

5. auch weiteren Strecken die Chance zur Reaktivierung durch eine intensive Begleitung zu ermöglichen, indem sich die Landesregierung nach Abschluss der bundeseinheitlichen Überarbeitung des Bewertungsverfahrens für die Initiierung erneuter Streckenreaktivierungen einsetzt und dann für den weiteren Prozess einen parlamentarischen Lenkungsreis, unter Einbeziehung von Fachexpertinnen und -experten sowie Verbänden, zur sinnvollen Identifizierung und Prüfung potenzieller Reaktivierungstrecken einzuberufen,

6. gemeinsam mit betroffenen Kommunen die Förderung von Landesbuslinien zu prüfen, sofern die Möglichkeit einer Reaktivierung des SPNV zur Anbindung von Mittelzentren ohne Schienenanschluss derzeit nicht besteht und dies als Zwischenlösung sinnvoll erscheint,

7. zu prüfen, ob unabhängig von der Fortsetzung des Reaktivierungsprozesses durch das Land eine gesonderte Förderung verkehrlich bedeutsamer touristischer Verkehre auf der Schiene aufgelegt werden kann.

Hier zeigt sich schon der Erfolg der Bahnstrecken, die auf Initiative ihrer Landkreise eine StandB in Auftrag gegeben haben. Die Bahnstrecke Stade – Bremervörde sollte dann noch folgen.

Machbarkeitsstudie für die Bahnstrecken der evb

Am 25.06.2021 meldet die Bremervörder Zeitung: „Im Rahmen eines Gesprächs mit EVB-Geschäftsführer Christoph Grimm erörterten der örtliche Landtagsabgeordnete Dr. Mohrmann und die beiden CDU-Landratskandidaten Seefried (für Stade) und Prietz (für Rotenburg) das weitere Vorgehen. Einig war sich die Runde in der Einschätzung, dass eine Reaktivierung von Bahnstrecken sowohl mit Blick auf den Klimaschutz als auch die Attraktivität der berührten Regionen von großem Wert wäre. „Die Pendlerbeziehungen zwischen Stade und Bremervörde sind sehr ausgeprägt“, verweist Kai Seefried auf die enge Verflechtung der Region. „Mit der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie können wir dieses Fahrgastpotenzial näher ermitteln und in die Waagschale werfen“, so Seefried. Sein Landtagskollege Marco Mohrmann verweist darauf, dass man nun einen ganzen Schritt weiter sei. „Vor einer Reaktivierung werden sich weiterhin das Land Niedersachsen und die weiteren Bundesländer auf zeitgemäße Kriterien zum Ausbau und Reaktivierung von Bahnstrecken verständigen müssen“, erinnerte Mohrmann an die notwendigen Abläufe. Nur so könnten Finanzmittel des Bundes, die für den Klimaschutz

vorgesehen seien, tatsächlich fließen. Gleichwohl werde man mit der Machbarkeitsstudie die notwendigen wertvollen Vorarbeiten leisten, die dann in die Bewertung der Strecke einfließen könnten. Dabei kamen neben dem Moorexpress auch die vom Landkreis Rotenburg ebenfalls angestrebten Streckenreaktivierungen zwischen Zeven und Tostedt sowie Bremervörde, Zeven und Rotenburg zur Sprache.

Auffällig an dieser Nachricht ist, dass sich die drei CDU-Kandidaten für die Wahlen um die Machbarkeitsstudie kümmern. Der Landrat vom Landkreis Osterholz (SPD) ist nicht dabei. Die Bahnstrecke Osterholz-Bremervörde wird mit keinem Wort erwähnt, die übrigen Bahnstrecken im Landkreis Osterholz dagegen schon. Das entspricht genau dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie, die dann folgt.

14.07.2021 Pressekonferenz

Am 14. Juli 2021 fand im Landtag eine Pressekonferenz statt, zu der auch VCD (Hans-Christian Friedrichs) und NVBN (Wolfgang Konukiewitz) auf das Podium eingeladen worden waren. Bei dieser Gelegenheit wurde die neue Broschüre von Bündnis 90/die Grünen mit dem Titel „Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen“ vorgestellt, an der wir (NVBN) mitgewirkt haben. Sie erwähnt neben der Beschreibung reaktivierungswürdiger Bahnstrecken auch die Resolution auf der JHV des VCD vom 21. April 2021.

22.02.2022 FöMEX Vorstand

Das Reaktivierungspapier von Ralf Handelsmann wird im Vorstand noch einmal diskutiert. Über den Entwurf gibt es eine laut Protokoll kontroverse Diskussion: „Wolfgang Konukiewitz würde gern die Bevorzugung der Strecke Bremervörde – Stade im Text streichen, damit beide Streckenabschnitte in der Bewertung gleich aufgestellt wären. Für die Reaktivierung des Nordstranges als ersten Schritt sehen verschiedene Vorstandsmitglieder dagegen größere Chancen. Da es sich um eine grundsätzliche Strategie bei den Landtagswahlen handelt, wird über die Frage abgestimmt: 7 Vorstandsmitglieder stimmen für eine Beibehaltung der Textpassage zum Streckenabschnitt Brv. - Stade. Es gibt nur eine Gegenstimme.“⁸

Dieses Grundsatzpapier, an dem auch Burckhard und ich mit Beiträgen mitgearbeitet hatten, war am 29.03.2022 fertig. Auf welchem Wege die Reaktivierung erfolgen soll, wird in dem Text nicht beschrieben. Auf die Vorgänge im Blick auf die Machbarkeitsstudie der EVB nimmt das Grundsatzpapier keinen Bezug. Er enthält aber die Bemerkung: „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.“

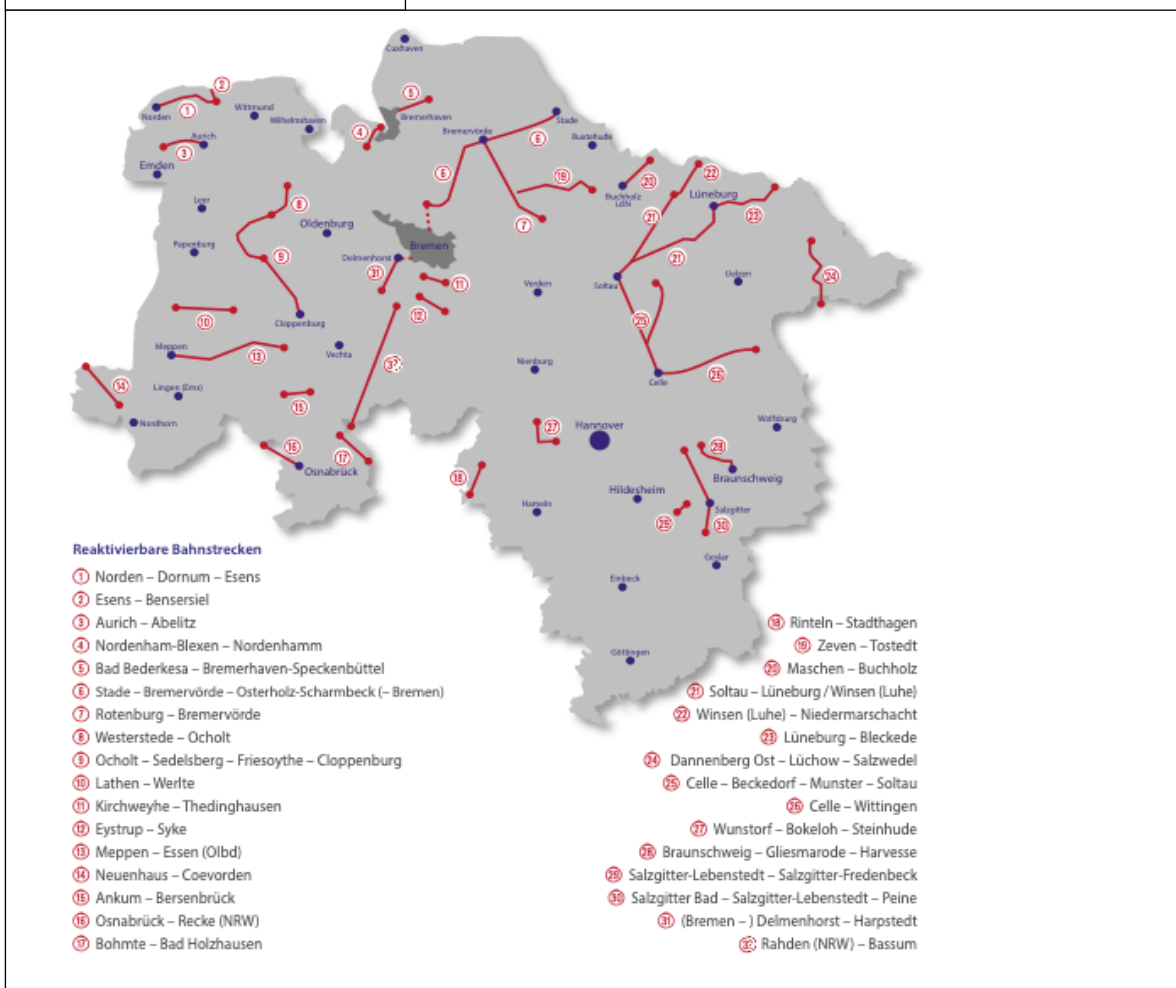
⁸ Die Bevorzugung der Nordstrecke gegenüber der Südstrecke folgt einer falschen Logik. Die Bahnstrecken standen nicht untereinander in Konkurrenz, sondern gegen die StandB. Mir war es nicht gelungen, dies zu vermitteln.



Forderungen zur Verkehrswende März 2022

Für die Wahlen im Oktober 2022 haben wir (NVBN) eine kleine Broschüre aufgelegt, die unsere Forderungen enthielt. Zu allererst ging es uns um die Reaktivierung von Bahnstrecken.

- Wir fordern von der Landesregierung die Förderung von Machbarkeitsstudien auf Antrag und die Vorbereitung der Überführung der Machbarkeitsstudien in die neue Standardisierte Bewertung. Ein Lenkungsreis muss unter Einbeziehung von Verbänden eingerichtet werden.



Dann folgten weitere Forderungen

- Das NVBN unterstützt die Forderungen nach einer Mobilitätsgarantie. Sie ist das Versprechen, dass alle Personen in den ländlichen Räumen jederzeit mobil sein können. Konkret bedeutet das, dass jeder Ort von 5 Uhr morgens bis Mitternacht mindestens im

Stundentakt erreichbar ist. In den ÖPNV integrierte Bedarfsverkehre ergänzen die Linienverbindungen.

- Wir fordern die konsequente Umsetzung von Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen für den ÖPNV und Kontrolle der Umsetzung bei geforderten Vorhaben. Bei Nichtbeachtung müssen die Zuwendungen zurückgezahlt werden.
- Die Fahrradmitnahme im ÖPNV muss kostengünstiger bzw. wie in anderen Bundesländern kostenlos werden.
- Für die Entwicklung der Regionen ist es dringend geboten, dass das Land saisonale touristische Verkehre bestellt. Beispiele hierzu gibt es seit vielen Jahren u.a. in Rheinland-Pfalz und Bayern, wo die Landesregierungen nicht nur den Betrieb des touristischen Verkehrs (aus Regionalisierungsmitteln) finanziert, sondern auch 85% der erforderlichen Investitionskosten an den Strecken zur Verfügung stellt.

Auch das war uns wichtig:

- Wir fordern, dass die Pläne für eine Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft konkrete Gestalt annehmen und zu einem Ergebnis gebracht werden.
- Wir fordern deshalb eine erheblich bessere personelle Ausstattung auf allen Ebenen der Verwaltung und Planung, des Baus und der Instandhaltung und des Dienstes am Kunden sowie verlässliche und attraktive Arbeitsbedingungen im Nahverkehr.

Diese Forderungen werden in der Broschüre näher begründet.

Juni 2022 neue StandB 2016+

Im Juni 2022 stand dann die neue Standardisierte Bewertung 2016+ zur Verfügung. Sie hat den Wert der Bahnstrecken in den ländlichen Räumen ein wenig besser gewürdigt.

Die Bedingungen für die Reaktivierung im Blick auf das Bundes

„Die Änderungen im Gemeindefinanzierungsgesetz und bei den Regionalisierungsmitteln sind schon älter. Der Bundestag hat am 30. Januar 2020, beschlossen, die Regionalisierungsmittel, mit denen der Bund den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unterstützt, rückwirkend zum 1. Januar 2020 zu erhöhen. Im Jahr 2020 beträgt diese finanzielle Unterstützung der Länder rund 8,65 Milliarden Euro. Die bislang für 2020 vorgesehene Erhöhung auf 8,8 Milliarden Euro wird nun um weitere 150 Millionen Euro aufgestockt. Unter Berücksichtigung der Dynamisierung dieser Erhöhung und einer erneuten Aufstockung um weitere 150 Millionen Euro belaufen sich die zusätzlichen Mittel 2021 bereits auf 302,7 Millionen Euro, 2022 auf 308,1 Millionen Euro und 2023 auf circa 463,7 Millionen Euro. Ab dem Jahr 2024 greift die bestehende Dynamisierung in Höhe von 1,8 Prozent. Insgesamt erhöhen sich damit die Regionalisierungsmittel über die Jahre 2020 bis 2031 addiert um circa 5,2 Milliarden Euro. Ebenso wurde das Bundes Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geändert. Die wichtigste Änderung zum Thema Reaktivierung seit dem 6. März 2020 ist, dass die Reaktivierung von Schienenstrecken unter die förderungsfähigen Vorhaben fällt und in Höhe von bis zu 90 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten gefordert werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen Programme auch auf für Vorhaben, deren zuwendungsfähige Kosten 10 Millionen Euro überschreiten. Die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände ist möglich. Die Kriterien der Standardisierten Bewertung, die nach wie vor für alle Vorhaben des Bundes GVFG gelten, werden insofern erweitert, als es „in

besonderem Bundesinteresse liegen (kann), bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren vorhabenspezifisch stärker zu gewichten, zum Beispiel Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge.“ Die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) hat dazu am 16./17. September 2020 beschlossen: „Die GKVS bittet den Bund, einen Zeitplan für die Einberufung des Arbeitskreises und die Fortschreibung der Verfahrensanleitung mitzuteilen. Die GKVS bittet den Bund, eine kurzfristig in Kraft tretende Übergangslösung zumindest für die zeitlich befristeten Fördertatbestände des § 2 Absatz 2 GVFG zu schaffen.“

Im März 2022 gibt das NVBN eine kleine Broschüre zur Landtagswahl 2022 unter dem Motto „Mobilität für Menschen“ heraus. Sie enthält unsere Forderungen zur Landtagswahl 2022. Einen breiten Raum nimmt die Reaktivierung von Bahnstrecken in ihrer Bedeutung für die ländlichen Räume ein. „Wir fordern von der Landesregierung die Förderung von Machbarkeitsstudien auf Antrag und die Vorbereitung der Überführung der Machbarkeitsstudien in die neue Standardisierte Bewertung. Ein Lenkungskreis muss unter Einbeziehung von Verbänden eingerichtet werden.“ Eine Karte reaktivierbarer Bahnstrecken ist beigelegt. Aus Versehen fehlt allerdings das Sulinger Kreuz, dass in der Online-Version eingefügt worden ist. Neben anderen Forderungen heißt es: Wir fordern, dass die Pläne für eine Landeseisenbahnstrukturgesellschaft konkrete Gestalt annehmen und zu einem Ergebnis gebracht werden.“

30.08.2022 Machbarkeitsstudie evb

Die Machbarkeitsstudie für die Bahnstrecken der evb liegt seit dem 30.08.2022 als „Bericht Reaktivierungen im Streckennetz der EVB“ vor. Darin werden zunächst in einer Grobbewertung die Strecken Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck, Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Zeven-Süd – Tostedt und Bremervörde-Hesedorf – Stade untersucht. In der folgenden Feinbewertung der Planfälle tauchen die Bahnstrecken Bremervörde – Stade, Bremervörde -Stade-Klinikum, Stade – Himmelpforten und Zeven Tostedt auf. Es wird nicht begründet, warum Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck nicht weiter untersucht wird. In der Grobbewertung der Planfälle sieht es so aus, als könne sich die Bahnstrecke gut behaupten.

Wie ich hörte, soll es eine Entscheidung des Aufsichtsrates gegeben haben, nur zwei Bahnstrecken im Streckennetz der EVB zu reaktivieren. Und auch: Der Wert der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde würde auch nach der alten StandB > 1 sein.

Wenn dem so wäre, dann würde das Ergebnis des Berichtes nicht auf sachlich begründeten Entscheidungen beruhen. Diese Entscheidung hätte nur Sinn, wenn es darum ginge, in Niedersachsen (und bei der evb) möglichst wenig Bahnstrecken zu reaktivieren und wäre gleichzeitig gedacht als Wahlkampfunterstützung für die CDU-Kandidaten, da die positiv bewerteten Bahnstrecken in den Landkreisen der CDU-Kandidaten liegen. Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde liegt zum größeren Teil im Landkreis Osterholz mit einem Landrat von der SPD. Der wollte wohl keinen Wahlkampf mit der Reaktivierung führen.

Die Feinbewertung der Planfälle lässt auf die Favorisierung einer S-Bahn Stade vor der Reaktivierung des Moorexpress schließen. Die Planung in Richtung Norden über Stade hinaus wäre keine Reaktivierung. Auch ist die Strecke Bremervörde – Stade nicht die Stammstrecke des Moorexpress. Also gibt es keine Machbarkeitsstudie für den Moorexpress.

Wie ich hörte, soll diese Strecke schon unter den Bedingungen der alten Standardisierten Bewertung 2016 über 1 bewertet worden sein.

September 2022 Die Landräte beim Minister

Am 23.09.2022 schrieb die Bremervörder Zeitung: „Die ganze Region würde durch die verbesserte verkehrliche Anbindung deutlich gewinnen, so die Landräte Kai Seefried (Stade) und Marco Prietz (Rotenburg) in einem gemeinsamen Brief, den sie am Mittwoch in Hannover dem niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Bernd Althusmann übergeben haben. Landrat Marco Prietz hofft nun auf eine schnelle Entscheidung des Landes: Viele Berufspendler aus dem Raum Bremervörde würden gerne vom Auto auf die Bahn umsteigen und die Verbindung nach Stade nutzen - und umgekehrt.“

Für Marco Prietz hat auch die Reaktivierung der Bahnstrecke von Zeven nach Tostedt eine hohe Priorität. Die Machbarkeitsstudie bilanziert in diesem Fall ein hohes Potenzial bei mäßigem Aufwand für Betrieb und Investition. Für beide Strecken gehen die Gutachter davon aus, dass der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten einer Reaktivierung voraussichtlich übersteigen würde.

Verkehrsminister Althusmann unterstützt die Forderungen zur Reaktivierung ausdrücklich und dankte den Landräten für das Engagement der Landkreise bei Erstellung der Machbarkeitsstudie. Die erarbeiteten Grundlagen seien eine gute Voraussetzung, um einen konkreten Antrag zur Investitionsförderung durch den Bund zu stellen.

Der Minister ist überzeugt: „Die Streckenabschnitte zwischen Bremervörde und Stade und vielleicht sogar darüber hinaus, sowie die Verbindung zwischen Tostedt und Zeven haben wirklich ein hohes Potenzial, das wir unbedingt weiterverfolgen müssen.“

Die neue Regierung

Aus den Wahlen am 9.10.2022 ging wieder eine Koalition aus SPD und Bündnis 90/ Die Grünen hervor. Wirtschaftsminister wurde wieder Olaf Lies.

Am 07.11.2022 wurde der neue Koalitionsvertrag geschlossen: „Im Schienenverkehr setzen wir auf eine Infrastrukturoffensive mit dem Ziel, Kapazitäten im Regionalverkehr zu erhöhen, Taktungen zu verbessern und die Zuverlässigkeit zu steigern. Die Chancen der Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken und Haltepunkten werden wir stärker nutzen und ein neues Reaktivierungsprogramm starten. Ziel ist für uns eine Anbindung der Mittelzentren sowie touristisch relevanter Destinationen. Dazu werden wir zeitnah einen parlamentarischen Lenkungskreis unter Hinzuziehung des Nahverkehrsbündnisses Niedersachsen, weiterer Fachexpertinnen und Fachexperten sowie Verbänden einrichten. Die Kommunen werden wir bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von Bahnstrecken finanziell unterstützen. Dort wo eine Streckenreaktivierung nicht realisierbar ist, prüfen wir die weitere Einführung und Finanzierung von Landesbuslinien.“

Dass die Kommunen die Machbarkeitsstudien in Auftrag geben sollten, war vom NVBN und Bündnis 90/Die Grünen gefordert worden und hatte nun Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden. Damit wäre die Macht der LNVG entscheidend zurückgedrängt worden und die Kommunen hätten ihre Bahnstrecken nach vorne bringen können. Sie wären sozusagen Herr des Verfahrens geworden.

Ein letzter Versuch für den Moorexpress

Dass das Nahverkehrsbündnis in dem Koalitionsvertrag an erster Stelle im Blick auf den Lenkungsreis erwähnt wurde, verlieh uns natürlich ein gewisses Selbstbewusstsein. Da es auch um die touristisch relevanten Destinationen und die Initiative der Kommunen bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien ging, sah ich hier eine neue Chance für den Moorexpress. Prof. Volker Stölting, zu dem ich über das NNVBN engagierten Kontakt entwickelt hatte, bot sich an, zusammen mit mir ein Gespräch mit Herrn Grimm von der evb zu führen. Dies war für den 7.11.2022 um 9.00 Uhr in Bremervörde Süd geplant.

Ich schrieb an die evb:

Sehr geehrte Frau Quack,

Herr Prof. Stölting und ich freuen uns auf das Gespräch mit Herrn Grimm am 7. Nov. 9.00 Uhr in Bremervörde Süd.

Wir möchten gerne über folgende Themen reden:

1. Die Bahnstrecken der evb und die Standi 16+
2. Die Untersuchung zu einem regelmäßigen Freizeitverkehr auf der Strecke (Stade -) Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck
3. Das Wasserstoffkonzept der evb
4. Die Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg
5. Der Reaktivierungsprozess der neuen Landesregierung

Der Termin musste aufgrund einer Verhinderung von Herrn Grimm verschoben werden. Da Prof. Stölting am 7.12.2022 nicht konnte und auf absehbare Zeit nicht konnte, ging ich allein zu Herrn Grimm, weil ich endlich einen Termin hatte und auch nicht länger warten wollte.

Vor dem Gespräch schrieb ich einen Brief, in dem ich ihm meine Vorstellungen darlegte.

Ich dachte, ich hätte folgende Verabredung mit ihm getroffen, die ich dem Vorstand des Fördervereins auch mitteilte:

1. Das NNVBN unterstützt die schnelle Umsetzung der der bereits vorliegenden Machbarkeitsstudien der evb zur Reaktivierung.
2. Das NNVBN unterstützt die Anliegerkommunen der Bahnstrecke Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde bei der Beauftragung einer Machbarkeitsstudie. Die evb wird das ihr Mögliche für das Zustandekommen dieser Studie tun.
3. Das NNVBN wird alles dafür tun, dass die Vergabe der SPNV-Verkehre bei der evb als In-House-Vergabe erfolgt.
4. Das NNVBN wird sich dafür einsetzen, dass die Bestellung von touristischen Verkehren auf Bahnstrecken erfolgt, die in der Standardisierten Bewertung über 1 liegen.

In dieser Angelegenheit besuchte ich als Sprecher des Nahverkehrsbündnisses zusammen mit Burckhard Rehage Bürgermeister Schwenke in Wörpswede, schrieb und besuchte Bürgermeister Breitenfeld in Gnarrenburg und schrieb an Landrat Bernd Lütjen vom Landkreis Osterholz und den Referenten des Landkreises Baudirektor Dominik Finbrück (Dezernat 3, Ordnung, Bauen, Umwelt) einen Brief, um sie auf die neuen Möglichkeiten, die durch den Koalitionsvertrag gegeben waren, aufmerksam zu machen.

Dies teilte ich dem Vorstand in einer Mail vom 10.11.2022 mit:

„Lieber Vorstand, die Möglichkeit über einen direkten Draht über die Landräte zum Minister eine schnelle Reaktivierung der Bahnstrecke Bremervörde – Stade zu erreichen ist nicht mehr gegeben. Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist nun eine Gemeinschaftsaufgabe des Landes Niedersachsen zu dessen Durchführung ein parlamentarischen Lenkungsreis eingesetzt wird, dem das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen angehören wird, dessen Sprecher ich bin. Neben dem Lenkungsreis spielen jetzt die Kommunen eine wichtige Rolle, weil sie der Ausgangspunkt für die Reaktivierung ihrer Bahnstrecken sind. Sie erstellen die Machbarkeitsstudien für ihre Bahnstrecken und werden dabei finanziell unterstützt. So steht es im Koalitionsvertrag. Das Nahverkehrsbündnis hat sich seit 2004 für die Reaktivierung von Bahnstrecken eingesetzt und Initiativen und Kommunen in dieser Angelegenheit beraten. So gehen wir auch jetzt auf die Kommunen zu, um ihnen die neue Situation zu erläutern und sie zu ermuntern, Machbarkeitsstudien in Auftrag zu geben. Ich gehe davon aus, dass die vorliegenden Machbarkeitsstudien schnell in eine Standardisierte Bewertung umgewandelt und in den Reaktivierungsprozess mit dem Bund eingebracht werden kann. Da es keine Machbarkeitsstudie für den Moorexpress gibt, habe ich die Kommunen an unserer Bahnstrecke angeschrieben und sie z.T. besucht. Den Brief an den Landrat des Landkreises Osterholz füge ich bei. Ich werde bei der Sitzung am 21.12.2022 dabei sein und gerne auch über diese Angelegenheit mit Euch reden.“

Auf der dann folgenden Vorstandssitzung wurde ich wegen meiner Aktion scharf gerügt. Es hieß, dass ich Unruhe verbreite. Da ich nicht gegen den von mir mitgegründeten Verein arbeiten wollte, verfolgte ich meine Aktion auch nicht weiter. Sie hatte auch keinerlei Folgen.⁹

23.01.2023 Uns wurde die Masterarbeit von Frederik Burdorf zugeschickt

In einer Mail vom 22.03.2024 berichtet Elke Weh von folgendem Vorschlag von Herrn Vinbruck: „Der Förderverein macht einen Entwurf für ein Schreiben an die Gemeinden entlang

⁹ Was noch im Hintergrund geschah, um die nicht erfolgte Berücksichtigung der Bahnstrecke Osterholt-Scharmbeck - Bremervörde in dem nun folgenden Reaktivierungsverfahren auszugleichen, ist nicht ganz transparent. Dominik Vinbruck war seit Mai 2016 Nachfolger von Richard Eckermann als Dezernent im Dezernat 3 „Ordnung - Bauen - Umwelt“ des Landkreises Osterholz geworden. Ihm hatte ich am 16.11.2022 geschrieben und auf den Koalitionsvertrag mit seinen neuen Bedingungen für die Reaktivierung aufmerksam gemacht, die auch neue Chancen für den Moorexpress bedeutet hätten. Ich glaube, ich hatte daraufhin eine Diskussion mit ihm, in der er aufgrund der Bedingungen der Infrastruktur des Bahnhofes Osterholz-Scharmbeck keine Möglichkeit der Reaktivierung sah. (Das gleiche Problem bei der jetzt erfolgenden Reaktivierung von Bremervörde – Stade im Bahnhof Stade scheint jetzt keine Rolle zu spielen.) Zumindest hatte ich schon eine Diskussion mit ihm anlässlich einer Veranstaltung, zu der Frederik Burdorf zum Thema Moorexpress eingeladen hatte. Auch da ging es um die Probleme der Einfädelung in Osterholz-Scharmbeck. Ich bekam damals den Hinweis von Carsten Hein, dass man doch die Strecke Bremerhaven – Rotenburg elektrifizieren solle, damit dort Güterzüge fahren können.

des Südastes, in dem die Kommunen aufgefordert werden, ein Unterstützungsschreiben oder Letter of intend für die Umsetzung der nationalen Tourismusstrategie des Bundes in der Region, die wir als Förderverein ja verfolgen, aufzusetzen. Unseren Entwurf würde Vinbruck noch überarbeiten und dann – nach Rücksprache mit uns – als Landkreis an die LK ROW und OHZ, das Land Bremen und die Kommunen Ritterhude, Osterholz-Scharmbeck, Worpswede, Geestequelle, Gnarrenburg und Bremervörde senden.“ Herr Vinbruck stehe in Kontakt mit der LNVG. Und: „Herr Vinbruck hat aber gesagt, dass die LNVG sehr spröde bzw. störrisch sei.“ Vom Landkreis waren also keine Aktivitäten mehr zu erwarten, dass der Südast doch noch in die Reaktivierung kommt. Aber dann hatte sich Frederik Burdorf in dieser Angelegenheit noch einmal bemüht.

Teil VI

Die neue Reaktivierungsrunde

Vorbereitung für den Lenkungskreis

Eine entscheidende Aussage im Koalitionsvertrag wurde schon im Vorfeld zurückgenommen. In seiner Rede am 23. März 2023 im Landtag sagte Minister Lies: „Deshalb gibt es den Gedanken, nicht jeden einzeln bei einem Dritten eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben zu lassen, sondern das konzentriert über die LNVG zu machen. Und im Lenkungskreis sehen wir uns jeweils an, wie die Kriterien ausgewählt und wie sie berücksichtigt werden.“ Damit hatten die Gebietskörperschaften die Bewertung ihrer Bahnstrecken nicht mehr in ihrer Hand und die Macht der LNVG war uneingeschränkt. Der Lenkungskreis sollte nur die Entscheidungen der LNVG entgegennehmen, wie im Beirat üblich. Das war für meine Begriffe ein entscheidendes Handicap für die Reaktivierung. Als Ausgleich dafür hat das NVBN eine wissenschaftlich-fachliche Begleitung gefordert, die aber nicht in der Form gegeben war, wie wir sie uns gewünscht hatten. Es war nur eine Begleitung im Blick auf das Verfahren, nicht auf die Sache.¹⁰

Der Minister sagte aber auch: „Auch im Jahr 2013 haben wir die Reaktivierung gewollt. Seinerzeit haben wir einzelne Strecken in den Blick genommen, die gut und sinnvoll wiedergenutzt werden müssen. Aber 2023 reden wir darüber, wie die Mobilität der Zukunft aussieht. Wir wissen, dass der öffentliche Personennahverkehr auf der Schiene und auf der Straße dabei eine ganz zentrale Rolle einnehmen und dass wir dafür die notwendige Infrastruktur schaffen müssen. Es geht also nicht darum, die einzelne Strecke in den Blick zu nehmen, sondern wir müssen insgesamt betrachten: Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Wie sieht die Mobilität in Niedersachsen im Jahr 2040 aus? Darauf müssen wir hinarbeiten, und jeder Baustein, den wir hier miteinander diskutieren und miteinander beschließen, muss dazu beitragen, dieses Bild eines Mobilitätskonzeptes 2040 für Niedersachsen zu entwickeln und zu verstetigen.“¹¹ Dieser Teil der Rede war Versprechen, das weit über das hinausging, was bisher über Reaktivierungen gedacht war.

Der Lenkungskreis

Aus den Erfahrung der Arbeit im ersten Lenkungskreis klug geworden, haben wir als NVBN noch vor Beginn der Arbeit im Lenkungskreis Minister Lies um ein Gespräch gebeten, das bereits am 2.02.2023 stattfand. Aus dem Ministerium waren außer dem Minister alle Mitarbeiter dabei und fast alle Mitglieder des NVBN. Wir brachten unsere Anliegen vor und stießen dabei auf Wohlwollen, bekamen aber keine Zusagen.

Deshalb haben wir in einem Brief noch einmal unsere Anliegen zusammengefasst, der unter dem Datum des 25.02.2023 per Mail an den Herrn Minister ging. In dem Brief haben wir sehr deutlich unsere Bedenken gegen das zu erwartende Vorgehen der LNVG geäußert und um eine wissenschaftliche Begleitung gebeten. Dazu kämen unserer Meinung nach etwa Prof. Volker Stöltzing und Dr. Carsten Hein in Frage. Sie seien ausgezeichneten Experten in Sachen

¹⁰ Wir haben das hingenommen, weil wir froh waren, dass überhaupt etwas in Sachen Reaktivierung passiert.

¹¹ Landtag 23. März 2023 S. 61

Reaktivierung mit großer Streckenkenntnis. Außerdem läge uns daran, dass die Bahnstrecken unabhängig von den Kosten des Betriebes und nur im Blick auf ihre Reaktivierungswürdigkeit untersucht werden. Die Möglichkeit der Reaktivierung von Bahnstrecken soll die Grundlage für einen Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen bilden, der auch den Güterverkehr mit einbezieht; denn wo Menschen transportiert werden, da werden auch Güter bewegt. Das war schon bei der alten Eisenbahn so. Mit dieser Forderung konnten wir uns auf die Rede des Ministers beziehen.

Zu der ersten und zweiten Sitzung des Lenkungskreises haben wir dem Minister fast gleichlautende Resolutionen zukommen lassen, die im Wesentlichen drei Dinge enthielten:

1. Die Bitte um eine fachwissenschaftliche Begleitung
2. Die Prüfung der Bahnstrecken auf ihre Reaktivierungswürdigkeit zunächst ohne die später entstehenden Kosten durch den Betrieb zu berücksichtigen
3. Die Berücksichtigung eines Bahnplans Nahverkehr Niedersachsen

Die erste Sitzung des Lenkungskreises

Die Mitglieder des NVBN sind im Lenkungskreis gut vertreten. Dazu gehören BUND, VCD, Pro Bahn, SoVD und Einfach Einsteigen und Frederik Burdorf, der durch ein Sondervotum des Ministers in den Lenkungskreis gekommen war. Die Vertreter der Städte und Landkreise zeigten sich wenig interessiert an der Arbeit im Lenkungskreis. Einer von ihnen stellte auf der ersten Sitzung die Reaktivierung überhaupt in Frage. Björn Gryschka vom Niedersächsischen Städtetag und früherer Landesvorsitzender von Pro Bahn bildete allerdings eine Ausnahme. Auf der Tagesordnung der ersten Sitzung am 11.04.2023 stand die wissenschaftliche Begleitung.

In seiner Begrüßung dämpfte Herr Doods vom Ministerium zunächst die Erwartung im Blick auf die Anzahl der Reaktivierungsprojekte. Dem folgte dann die LNVG mit dem Hinweis auf die Problematik der Betriebskosten und die Begrenzung der Regionalisierungsmittel. 2013 habe der Fokus auf Finanzierung der Investitionskosten gelegen. Die Nachbetrachtung habe gezeigt, dass Betriebskosten in der Gesamtschau ein weitaus höheres Volumen haben. Daher seien auch die Analyse von Produktionsstrukturen notwendig. Berücksichtigt werden müssen die Kosten bei der Einfädelung in existierende Bahnhöfe.

Design der Reaktivierungsuntersuchung

Die Reaktivierungsuntersuchung sollte folgendes Design haben: Es gibt einen großen Pool von 56 Bahnstrecken, die in Betracht gezogen werden sollen. Einige sind ausgeschlossen worden.

1. Aus diesen 56 wird mit Hilfe eines Kriterienkataloges eine Vorauswahl derjenigen Bahnstrecken ausgewählt, für die eine Nutzwertanalyse in Frage kommt. Das könnten ca. 25 Bahnstrecken sein.
2. Nun werden der verfügbare Finanzrahmen für die Betriebskosten sowie die Kosten für Planungsleistungen geklärt und das Vorhaben mit dem BMDV abgestimmt.
3. Dann werden für die Vorhaben, für die vom Land Betriebskosten bereitgestellt werden (die LNVG trifft die Auswahl und entscheidet!), StandB erstellt. Damit gehen dann diese Strecken, für die die StandB erstellt worden ist, in die Reaktivierung.

Dies ist ein gutes Design, das verhindert, dass für die Planung von Bahnstrecken Geld ausgegeben wird, für die keine Betriebskosten zur Verfügung stehen. Aber im Vorfeld und bei den Kriterien muss sichergestellt werden, dass keine Bahnstrecken ausgeschlossen werden, die für einen Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen notwendig sind. Das sind z.B. Norden – Bengersiel oder Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde. Die Reaktivierung kann sukzessive erfolgen, sobald die notwendigen Regionalisierungsmittel vorhanden sind.

Zum Thema wissenschaftliche Begleitung stellte Frau Schwabl, eine der Geschäftsführer:innen der LNVG, auf Anfrage eine Skizze der wissenschaftlichen Begleitung als Verfahrensbegleitung vor. Ich merkte an, dass dies nicht die Vorstellung des NVBN zur wissenschaftlichen Begleitung sei. Das NVBN wolle eine wissenschaftliche Begleitung durch Verkehrsplaner, die sich mit Reaktivierungen von Bahnstrecken auskennen. Herr Doods sagte zu, dies zu prüfen. Für die nächste Sitzung wurde in Aussicht gestellt, diejenigen Bahnstrecken zu identifizieren, die sofort eine Standardisierte Bewertung bekommen sollen.

Die zweite Sitzung des Lenkungskreises 5. Juni 2023

Nach der Begrüßung durch den Minister gibt Frau Birk für die Projektgruppe innerhalb der LNVG mbH einen kurzen Zwischenstand des Verfahrens. Die Reaktivierungsuntersuchung startete wenige Tage nach der ersten Lenkungskreis-Sitzung mit einem Ideenaufwurf des Ministers an die kommunalen Spitzenverbände, SPNV-Aufgabenträger und den VDV-Landesverband. Auf den Aufruf folgten 29 Vorschläge für Strecken und Streckenabschnitte, die die Eingangskriterien erfüllen. Diese werden nun in Stufe 1 der Reaktivierungsuntersuchung gemeinsam mit den 25 aus dem früheren Programm stammenden Vorhaben betrachtet. Das ergibt 54 Strecken.

Nicht berücksichtigt werden z.B. Bassum – Sulingen und Norden – Dornum – Bengersiel, weil sie die Kriterien nicht erfüllen.

Es wird der Entwurf eines Kriterienkataloges für Bahnstrecken aufgestellt, die in die Stufe zwei aufgenommen werden sollen.

Aus dem Protokoll der zweiten Sitzung:

„Herr Lies erläutert, dass einige Reaktivierungsvorhaben aufgrund ihrer Historie und Rahmenbedingungen naturgemäß schon deutlich weiter fortgeschritten sind als andere, die nun beim Ideenaufwurf gemeldet wurden. Dies betrifft zum einen die bereits aus der früheren Untersuchung mit sehr guten Ergebnissen hervorgegangenen Projekte HH-Harburg - Buchholz/Nhd. und Salzgitter-Lebenstedt - Salzgitter-Lichtenberg sowie das grenzüberschreitende Vorhaben zwischen Neuenhaus und Coevorden/Niederlande. Zum anderen gibt es auch im Gebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig sowie im Eigentum der landeseigenen Gesellschaften evb GmbH und SInON GmbH Strecken, auf denen bereits umfangreiche Vorarbeiten stattgefunden haben. Im Einzelnen vorgestellt werden nachfolgend:

- Mehrere Strecken im Regionalverband Großraum Braunschweig (durch Herrn Verbandsdirektor Sygusch)
- die Strecke von Bremervörde nach Stade (durch Herrn Grimm/EVB GmbH)
- die Strecke von Lüneburg nach Soltau (durch Herrn Schülke/SInON GmbH)

Da auf den vorgestellten Strecken zum Beispiel schon umfangreiche Investitionen für bauliche Ertüchtigungsmaßnahmen getätigt wurden und in Machbarkeitsstudien der NKI deutlich positiv bewertet wurde, sind diese Vorhaben schon deutlich weiter als andere. Daher plädiert Herr Lies dafür, bei diesen Projekten nun außerhalb der parallel von der LNVG durchgeführten flächendeckenden Untersuchung konsequent und zügig weiter zu planen. Das Plenum zeigt hierzu sein allgemeines Einverständnis.

Es stellt sich unwillkürlich die Frage, was bei diesen Bahnstrecken möglich ist, sollte nicht bei anderen ebenso möglich sein? Deutet sich hier nicht schon eine völlig andere Herangehensweise an die Reaktivierung von Bahnstrecken an? Was Ausnahme ist, sollte die Regel werden!

Workshop “Bewertungskriterien Stufe 1“ am 4.9.2023

Zu dem Workshop wurde von der wissenschaftlichen Begleitung eingeladen und der Kriterienkatalog wurde beigelegt. Ziemlich unverständlich erscheint bei dem Kriterienkatalog erneut die Tatsache, dass Orte mittelmittler Bedeutung nur dann berücksichtigt werden sollen, wenn sie neu an die Schiene angebunden werden. Das bedeutet, dass ihre Anwohner wie bei der ersten Reaktivierungsrunde nicht als Fahrgäste berücksichtigt werden. Es hat sich also bei der LNVG in der Einstellung nichts geändert. Diese Regelung ist widersinnig. Als wenn sich die Fahrgäste in der betreffenden Stadt entscheiden würden, ob sie in die eine oder in die andere Richtung fahren würden und das ein für alle Mal. Damit wird ja auch das Fahrgastaufkommen durch Netzbildung nicht berücksichtigt. Eigentlich ist das eine Vorstellung, die dem Sinn der Reaktivierung total widerspricht.¹² Und es gibt noch mehr solcher Kriterien, die das Unternehmen Reaktivierung in Frage stellen.

Wir haben diesen Punkt mit den Mitgliedern der Projektgruppe der LNVG heftig diskutiert, sind aber auf keinerlei Verständnis gestoßen. Unseren kurzfristig zu dieser Sitzung erarbeiteten Kriterienblatt hatten wir der wissenschaftlichen Begleitung zugesandt. Auf dem Workshop wurden unsere Vorschläge mit keinem Wort erwähnt. Es war in der Tat ein Erklärungs-Workshop¹³, wie der zweite Workshop dann ehrlicherweise genannt wurde.

Die Kriterien wurden nur unwesentlich geändert, aber auch verschlechtert. Das gilt auch für das Kriterium 1: „EW-Zahl von bereits im SPNV bedienten Stationen wird zu einem Drittel berücksichtigt.“¹⁴

01.10.2023 EVB: 125 Jahre – Stade-Bremervörde

Anlässlich des Jubiläums 125 Jahre – Stade – Bremervörde kam der damalige Wirtschaftsminister Lies mit dem Zug nach Bremervörde und hielt im Festzelt einer Rede. In dieser Rede versprach er, dass die Landesregierung die Defizite der touristischen Verkehre Moorexpress in Höhe von 420.000 € übernehmen wolle. Allerdings wisse er noch nicht, wie das geschehen könne. Er reagierte damit auf die zahlreichen Demonstrationen während seiner

¹² Auch die evb findet in ihrem Brief vom 01.04.2014 dieses Kriterium damals schon unverständlich. Kritiker meinen, spätestens jetzt hätten wir unsere Kritik öffentlich machen sollen. Allerdings waren wir immer noch froh, dass überhaupt Reaktivierung stattfinden soll. Diesen Vorgang wollten wir nicht gefährden.

¹³ Die Bezeichnung ist widersinnig und zeigt die Einstellung der LNVG, dass sie bestimmt, was geschieht. Wenn es ein Workshop ist, dann arbeiten die Teilnehmer:innen gleichberechtigt miteinander.

¹⁴ Diese Absprache habe ich allerdings in den veröffentlichten Kriterien nicht wiedergefunden.

Fahr an der Strecke. Herr Grimm hatte gedroht, die Verkehre einzustellen, wenn das Defizit nicht durch das Land ausgeglichen werde.

19.10.2023 Die dritte Sitzung des Lenkungskreises

Zu dritten Sitzung des Lenkungskreises hatte der Minister speziell uns (NVBN) zu einem Vorgespräch eingeladen. Er bereitete uns darauf vor, dass es im Wesentlichen darum gehen werde, die erarbeitete Liste der 14 Bahnstrecken ohne weitere Diskussion zu verabschieden, damit es zu schnellen Reaktivierungen kommen könne. Die Diskussion der Kriterien und Bewertung einzelner Bahnstrecken, die nicht in die Liste aufgenommen seien, werde auf einem Workshop verhandelt, der im Jahr 2024 stattfinden solle.

So lief dann auch die dritte Sitzung des Lenkungskreises ab: Die Kriterien wurden vorgestellt, ihre Anwendung erläutert und im Blick auf die 14 Bahnstrecken ausgeführt.

Eine Diskussion gab es nicht.¹⁵

Die Auswahl der 14 (dann 15) Bahnstrecken hat im weiteren Verlauf viel Kritik ausgelöst. Bemerkenswert ist das Übergewicht von kurzen Bahnstrecken ausgerichtet auf die Zentren. Langlaufende Bahnstrecken, die die ländlichen Räume erschließen, sind unterrepräsentiert. Unverständlich ist die Einbeziehung der Schmalspurstrecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Sie ist nur mit einem Punkt schlechter (12) als die Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde (13) bewertet.

Die LNVG hat für die Reaktivierung 25 €/Zug-Km sieben Strecken ab Ende 2025 veranschlagt. Das sind ca. 300 km Bahnstrecken, die für die Betriebskosten zur Reaktivierung bereitstehen könnten. Bei sieben Bahnstrecken könnten Bahnstrecken über 20 km Länge durchaus dabei sein.

Erklär-Workshop am 05.02.2024

Die Projektgruppe der LNVG hat auf der Internetseite des Ministeriums die Ergebnisse der Bewertung der Bahnstrecken vorgestellt. Frederik Burdorf und Malte Diehl, die am 18.01.2024 zusammen mit Martin Roger zu neuen Sprechern des NVBN gewählt wurden, haben sich insbesondere die Bewertung der Bahnstrecken angesehen, die noch nicht zu den Bahnstrecken der Stufe 2 gewählt worden sind. Sie haben damit die Aufgabe übernommen, die eigentlich der wissenschaftlichen Begleitung zugedacht war, wie wir sie uns vorgestellt hatten.

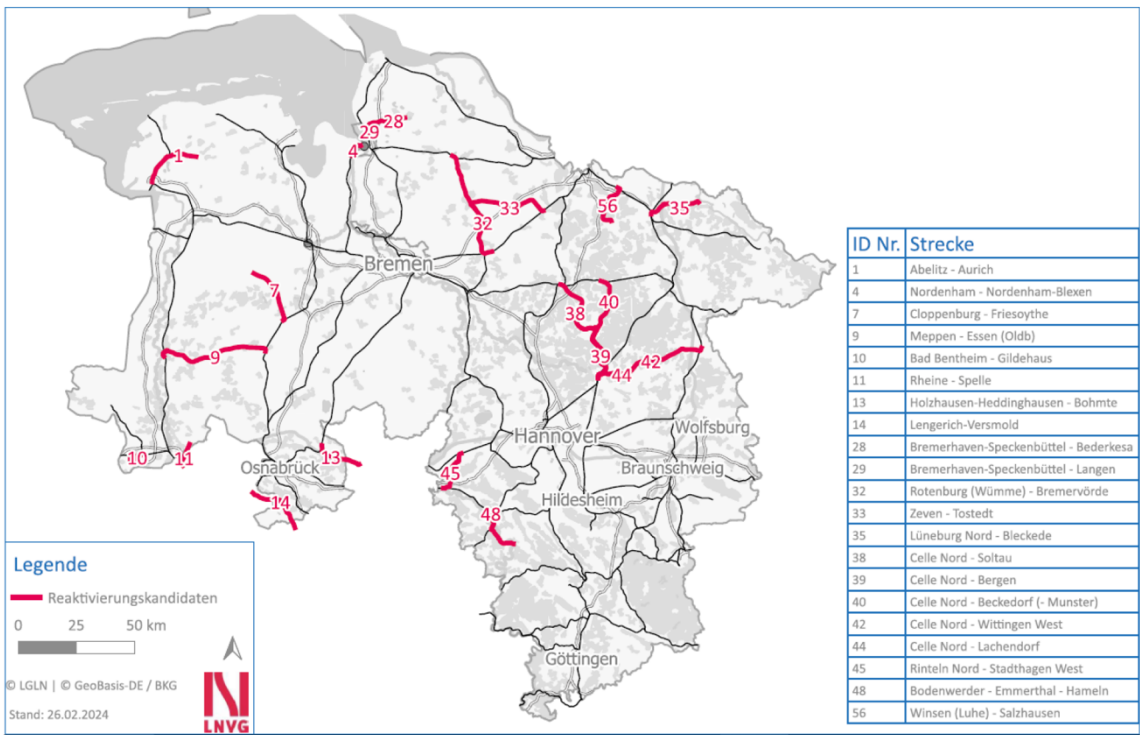
Den Sprechern ist es allerdings aufgrund ihrer Vorlagen gelungen, in einen Dialog mit der Projektgruppe der LNVG einzutreten. So wurde mir berichtet.

4. Sitzung des Lenkungskreises am 27.02.2024

Auf der 4. Sitzung des Lenkungskreises wurden die modifizierten Bewertungskriterien für die 2. Stufe vorgestellt. Sechs weitere Bahnstrecken rücken in die 2. Stufe nach. Damit enthält die Liste der 2. Stufe jetzt 21 Bahnstrecken.

¹⁵ Es ist schon sehr merkwürdig, dass der Minister uns zu einem Vorgespräch einlädt um uns darauf einzuschwören, die Entscheidungen der Projektgruppe so hinzunehmen. Hast das noch etwas mit einem Lenkungskreis zu tun?

Übersicht über alle Strecken in Stufe 2



Diese Bahnstrecken werden jetzt weiter untersucht, um zu ermitteln, welche die geeignetsten für die Standardisierte Bewertung sind. Dann wird die LNVG entscheiden, für welche Bahnstrecken sie im Endeffekt die Betriebsmittel bereitstellen will. Danach erst erfolgt die StandB und die Anmeldung zur Finanzierung durch das Bundes Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Ergebnis

Die LNVG legte als Ergebnis der Untersuchung folgende Liste vor:

Ergebnisse Förderfähigkeit



Voraussichtlich förderfähig	Nach derzeitiger Untersuchung voraussichtlich nicht förderfähig, bei weiteren Maßnahmen vor Ort möglicherweise zukünftig positiver	Aktuell strukturell für SPNV voraussichtlich nicht förderfähig, aber aufgrund Netzwirkung oder potentiell Güterverkehr weiter relevant
(Emden –) Abelitz – Aurich	Friesoythe – Cloppenburg	Rotenburg – Bremervörde
Nordenham – Nordenham-Blexen	Meppen – Essen (Oldenburg)	Celle – Soltau, inkl. Celle – Bergen
Bad Bentheim – Gildehaus	Holzhausen – Bohmte	Celle – Beckedorf (– Munster)
Rheine – Spelle	Lengerich – Versmold	Celle – Wittingen, inkl. Celle – Lachendorf
Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa, inkl. Bremerhaven-Lehe – Langen	Winsen (Luhe) – Salzhausen	Zeven – Tostedt
	Lüneburg – Bleckede	Bodenwerder – Emmerthal (–Hameln)
	Rinteln – Stadthagen	

Das gesamte vorläufige Ergebnis in der Übersicht:

SPNV-Reaktivierung bisher			
Zur Reaktivierung vorgesehene Strecken			
außerhalb des Verfahrens	Länge	Bewert.	Betreiber
• Neuenhaus – Coevorden	29 km	(im Bau)	BE
• Lüneburg – Soltau	57 km	NKI 3	SinON
• Bremervörde – Stade	26 km	NKI 2	EVB
• SZ-Lebenstedt – Lichtenberg	2,5 km	Standi ✓	RGB
• BS-Gliesmarode – Harvesse	10 km	Standi ✓	(in Klärung)
• Helmstedt – Schöningen	10 km	MBS ✓	(in Klärung)
• (HH –) Maschen – Buchholz	20 km	NKI > 1	DB
Lenkungskreis 2023 – 2025			
• (EMD –) Abelitz – Aurich	13 km	NKI 5	EAE
• (HB –) Nordenham – Blexen	7 km	NKI 6	Regio Infra
• Bad Bentheim – Gildehaus	5 km	NKI 7	BE
• (MS –) Rheine – Spelle	12 km	NKI 3	RVM
• BHV-Lehe – Bad Bederkesa	18 km	NKI 11	(in Klärung)
nahverkehrsbuendnis.de/reaktivierung mw.niedersachsen.de → Verkehr → Schiene und ÖPNV → Reaktivierung Martin Roger • 14.02.2026 • Hannover • SPNV-Reaktivierung in Niedersachsen			
			8

(Aus einer Präsentation von Martin Roger.)

Das von der LNVG vorgelegte Ergebnis für eine Reaktivierung von Bahnstrecken entspricht nicht der Vorstellung einer Perspektive, die Wirtschaftsminister Lies in seiner Rede anlässlich des Beschlusses des Lenkungskreises im Landesparlament am 23.03.2023 vortrug: „Auch im Jahr 2013 haben wir die Reaktivierung gewollt. Seinerzeit haben wir einzelne Strecken in den Blick genommen, die gut und sinnvoll wiedergenutzt werden müssen. Aber 2023 reden wir darüber, wie die Mobilität der Zukunft aussieht. Wir wissen, dass der öffentliche Personennahverkehr auf der Schiene und auf der Straße dabei eine ganz zentrale Rolle einnehmen und dass wir dafür die notwendige Infrastruktur schaffen müssen. Es geht also nicht darum, die einzelne Strecke in den Blick zu nehmen, sondern wir müssen insgesamt betrachten: Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Wie sieht die Mobilität in Niedersachsen im Jahr 2040 aus? Darauf müssen wir hinarbeiten, und jeder Baustein, den wir hier miteinander diskutieren und miteinander beschließen, muss dazu beitragen, dieses Bild eines Mobilitätskonzeptes 2040 für Niedersachsen zu entwickeln und zu verstetigen.“

Ohne das Einschreiten des Ministers wäre das Ergebnis dieser Reaktivierungsrunde aber noch kümmerlicher gewesen.

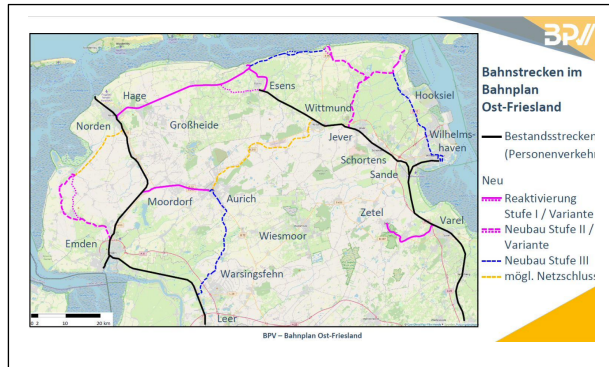
Im Ergebnis waren 6 Bahnstrecken mit insgesamt 134,5 km außerhalb des Verfahrens vorgegeben, und 5 Bahnstrecken mit 55 km kamen durch das Verfahren der LNVG dazu. Angesichts eines BahnPlanes Niedersachsen für ein neues Netz von Bahnstrecken als Rückgrat eines Mobilitätskonzeptes 2040, wie es „Einfach Einsteigen“ vorgelegt hat, wäre das kaum ein sehr bescheidener Anfang. Es geht um die Perspektive, die die LNVG nicht hat, weil sie nicht Daseinsvorsorge vertritt, sondern ihre Vorstellung von Wirtschaftlichkeit. „Reaktivierungsstrecken erfordern überproportional hohen Zuschussbedarf bei langfristiger Bindung.“ (LNVG

am 25.04.2019) Schon das Wort Zuschuss ist verräterisch. Es geht um Daseinsvorsorge, die vom Staat politisch verantwortet und finanziert werden muss.

Teil VII

Das Ziel: Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen

18.03.2023 Netzwerk Reaktivierung : „Von der Reaktivierung der Bahnstrecken zum Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen“



Zur Vorbereitung auf die Veranstaltung Netzwerk Reaktivierung im Jahr 2023 besuchte ich Tilli Rachner. Er war und ist Geschäftsführer der Verkehrsregion Nahverkehr Ems – Jade, ein Zusammenschluss der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger der Region Ems-Jade seit 1997. Dieser setzt sich für die Mobilität im nordwestlichen Niedersachsen ein und befasst sich auch mit der Schiene. Das fand

ich ungewöhnlich. Besonders beeindruckt hat mich die Tatsache, dass Rachner einen Bahnplan Ost-Friesland entwickelt hatte, den er dann auf unserer Veranstaltung vortrug. Bemerkenswert fand ich, dass dieser Plan aufgrund der realen Verkehrsverhältnisse des Autoverkehrs zu den Inseln entstanden ist. Zur Umsetzung seiner Pläne fehlt ihm allerdings ein Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Zu diesen Ambitionen passen die Bemühungen von Einfach Einsteigen. Mark Peter Wege und Frederik Burdorf stellten ihre Arbeit unter dem Motto „Verkehrswende, Daseinsvorsorge und Anbindung des ländlichen Raums - Ein Netzvorschlag für den niedersächsischen Schienenpersonennahverkehr“ vor. Netzbildung und damit Netzwirkung sollten also ein wichtiger

Gesichtspunkt neben der Verbindung von Mittelzentren und touristisch relevanter Destinationen sein.

Bei meinen Vorbereitungen auf die Veranstaltung war ich auch auf die Seite des Bundesverkehrsministeriums gestoßen. Dort erregte meine Aufmerksamkeit die Tatsache, dass für die Zukunft eine Zunahme des LKW-Verkehrs prognostiziert wurde und zwar mit dem Hinweis darauf, dass immer mehr Post- und Stückgüter transportiert werden müssten und das könnte nur auf der Straße erfolgen. Das ist ein Plädoyer für den Bau von Autobahnen statt Schienenstrecken. Dieser Umstand ließ mir keine Ruhe und veranlasste mich zu den Ausführungen meiner Einleitung zur Veranstaltung (siehe Anlage).



Die verkehrspolitischen Sprecher Stephan Christ (Bündnis 90/Die Grünen) und Dr. Dörte Liebetruh (SPD) stellen sich den Fragen der Teilnehmer:innen.

Diese Einsichten habe ich dann auch auf der Jahreshauptversammlung des VCD am 22.04.2023 vorgetragen. Sie verabschiedete daraufhin eine entsprechende Resolution.

22.04.2023 Resolution: Mit der Reaktivierung von Bahnstrecken in die Verkehrswende

Auf der Jahreshauptversammlung des VCD am 22.04.2023 wurde eine Resolution verabschiedet, die u.a. folgenden Inhalt hatte: „Der VCD Landesverband Niedersachsen begrüßt die Wiederaufnahme der Bemühungen um die Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen. Es ist an der Zeit, in den ländlichen Räumen die Bahn wieder zu den Menschen zu bringen. Eine Abkehr von den rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten, die die Ballungszentren bevorzugten, tut Not und ist jetzt möglich.

Wir gehen davon aus, dass die Bedeutung der Bahn für das Wohlergehen der Menschen erkannt und mit mutigen Schritten nicht nur danach gesehen wird, was mit den wenigen finanziellen Mitteln im Augenblick an Bahnbetrieb geleistet werden kann.

Wir wollen nicht nur viele reaktivierte Bahnstrecken, wir wollen auch solche, die einen zukünftigen Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen in den Blick nehmen, den wir dringend brauchen. Dazu brauchen wir über die Reaktivierung hinaus im Rahmen eines Bahnplanes auch den Aus- und Neubau von Bahnstrecken und Bahnhäfen.“

Stellungnahme zur zweiten Reaktivierungsrunde

Die Problematik der gegenwärtigen Reaktivierungsbemühungen wird sehr deutlich am Umgang mit dem Moorexpress (Bahnstrecke Bremen - Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – Stade). Für diese Bahnstrecke hat sich niemand eingesetzt, auch kein Infrastrukturunternehmen und kein Landkreis, obwohl sie eine gründliche Machbarkeitsstudie hat, die ihre Reaktivierungswürdigkeit nachweist.

Sie fällt bei der LNVG unter den Tisch. Schuld daran ist auch die besondere Sicht von Wirtschaftlichkeit, die die Bewertung der Bahnstrecken prägt.

Wenn man bedenkt, dass es sich nur um 6 Bahnstrecken handelt, die aus dem Pool der anerkannt reaktivierungswürdigen Bahnstrecken¹⁶ herausgenommen sind, muss man annehmen, dass es noch viel mehr Bahnstrecken gibt, die über die StandB16+ reaktiviert werden könnten.

Unbedingt reaktiviert werden müssten im Sinne eines Mobilitätskonzeptes 2040 oder eines Bahnplanes Nahverkehr Niedersachsen, der den Güterverkehr mit berücksichtigt, folgende Bahnstrecke:

- Die Küstenbahn Norden – Jever – Bensen
- Der Moorexpress (Bremen -) Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – (Stade)
- Bassum – Sulingen – Rahden
- Syke - Eystrup

Auffällig ist, dass die längeren Bahnstrecken, die reaktiviert werden sollen, die Reaktivierung aufgrund der Initiative von Landkreisen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhalten, nicht auf Initiative der LNVG.

Die reaktivierungswürdigen Bahnstrecken in der Hand von DB können lange auf eine Reaktivierung warten. DB ist an Nebenbahnen nicht interessiert. Andere Bahnstrecken haben

¹⁶ Angabe des VDV („Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“) sind es 31 und bei Bündnis 90 („Reaktivierung von Bahnstrecken“) sind es 39 in Niedersachsen.

keine Chance, weil es keine Eisenbahninfrastrukturunternehmen gibt, die sich für sie einsetzen könnten.

Fazit

Verlauf und Ergebnis der letzten Reaktivierungsrunde machen folgende politischen Forderungen unausweichlich:

- Die Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen muss als unbedingt notwendige Maßnahme einer Verkehrswende gesehen werden, die Daseinsvorsorge und Klimaschutz zum Ziel hat.
- Die Reaktivierung gehört in einen Mobilitätsplan, der einem Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen zugrunde liegt, der politisch geplant und durchgesetzt werden muss.
- Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen zusammen mit den Landkreisen Rückgrat dieser Mobilitätsoffensive sein, weil ihre Interessen berührt sind.
- Alle für den lokalen Schienennahverkehrs notwendigen Schienentrassen müssen in das Eigentum von regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen/Eisenbahninfrastrukturunternehmen überführt werden.

Bremen, den 15.08.2026

Dr. Wolfgang Konukiewitz

Mitglied in der Moorbahn AG (1999 – 2001);

Mitglied im Landesvorstand des Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Niedersachsen (2001 – 2021)

Projektleiter Moorexpress seit 2001

Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress (zusammen mit Burckhard Rehage) 2003 – 2023:

Sprecher des Nahverkehrsbündnisses Niedersachsen (2004 – 2024)

Mitglied im Vorstand Förderverein Moorexpress (2006 – 2024)

Dokumente

- 15.08.2003 Liesbeth Klerken/Gerd Weidemann, Touristische und wirtschaftliche Bedeutung der Moorexpress-Strecke Osterholz-Scharmbeck – Worpsswede – Bremervörde – Stade
- 10.10.2003 Bernhard Strobel, Erfolgreicher Schienenpersonennahverkehr in der Fläche durch reaktivierte Strecken und verbessertes Angebot, Vortrag
- 17.10.2007 NVBN, Memorandum Reaktivierung 2011, Arbeitspapier
- 28.10.2008 Bahninfrastruktur und Bahnverkehr in Niedersachsen 2009 – 2013“
- 15.05.2007 Erster Flyer des NVBN
- 15.06.2011 Bündnis 90/Die Grünen, Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten in Niedersachsen, Broschüre
- 15.03.2012 Roland Sellin im Auftrag des Fördervereins Moorexpress e.V., Nachfrageabschätzung und SPNV-Betriebskonzept für den Moorexpress (MEX)
- 15.10.2012 NVBN, Forderungen zur Landtagswahl im Januar 2013
- 19.06.2017 Matthias Kurzeck, Fachgespräch Standardisiertes Bewertungsverfahren, Präsentation
- 10.04.2019 NVBN, Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen 2.0, Arbeitspapier
- 14.07.2021 Bündnis 90/Die Grünen, Broschüre „Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen“
- 02.02.2022 NVBN, Potenzialabschätzung – Machbarkeitsstudie – Standardisierte Bewertung. Auf dem Weg zur Reaktivierung von Bahnstrecken 2.0 , Arbeitspapier
- 15.03.2022 NVBN, Mobilität für Menschen. Forderungen zur Verkehrswende. Landtagswahl 2022, Broschüre mit Karte von zu reaktivierenden Bahnstrecken
- 18.03.2023 Ralf Rachner (Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade) Bahnplan Ost-Friesland. Präsentation
- 21.03.2023 PM VCD Niedersachsen, VCD Niedersachsen fordert einen Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen
- 20.04.2023 Resolution des VCD, Landesverband Niedersachsen
„Mit der Reaktivierung von Bahnstrecken in die Verkehrswende“
- 2025 Jasper Bohling, Frederik Burdorf, Elisa Gramm, Svenja Gudel, Mark Wege,
Schienen verbinden. Von der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken zu einem integrierten Nahverkehrsnetz in Niedersachsen

Wolfgang Konukiewitz

Von der Reaktivierung der Bahnstrecken zum Bahnplan Nahverkehr

Niedersachsen

Netzwerk Reaktivierung 18. März 2023

1. Kulturkampf ums Auto

Vor Corona und dem Krieg gegen die Ukraine hatte es den Anschein, als ob der Kraftfahrzeugverkehr zumindest im Personenbereich abnehmen würde. Man sprach davon, dass für die jungen Leute der PKW kein Prestigeobjekt mehr sei und ihre Mobilitätswünsche durch das Smartphone kompensiert würden. Davon ist nun nicht mehr die Rede. Stattdessen heißt es: „Kulturkampf ums Auto“ (Spiegel 9/25.2.2023). „86 Prozent aller PKW-Halter in Deutschland macht Autofahren Spaß“ heißt es im FDP-geführten Verkehrsministerium, „und das ist gut so.“ Das kann ich verstehen. Aber der Spaß vergeht mir, wenn ich im Stau stehe, wenn ich an die Gefahren denke, wenn ich an den Flächenverbrauch denke, wenn ich an den Lärm und andere gesundheitlichen Folgen denke und ... und Von der Klimaproblematik ganz zu schweigen. Und das Problem wird sich verschärfen.

2. Keine Verkehrswende mit dem Bundesverkehrsminister

Auf der Seite des BMDV ist zu lesen: „BMDV legt neue Verkehrsprognose bis 2051 vor. Besonders stark wächst der Güterverkehr auf der Straße; neue Rekorde auch für die Schiene.

Bis 2051 wird der Verkehr überall in Deutschland zunehmen, besonders stark im Güterbereich. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steigt hier die Verkehrsleistung um die Hälfte – von 679 auf 990 Milliarden Tonnenkilometer. Der LKW bleibt dabei das dominierende Verkehrsmittel und nimmt an Bedeutung weiter zu (+54 Prozent Zuwachs auf der Straße). Der Güterverkehr auf der Schiene legt um ein Drittel zu, während die Wasserstraße stagniert.

Der Personenverkehr wird um 13 Prozent auf fast 1.400 Milliarden Personenkilometer in 2051 ansteigen. Bei den einzelnen Verkehrsträgern gibt es starke Zuwächse gibt es beim Bahn- und Luftverkehr von über 50 Prozent, auch der Radverkehr legt spürbar zu (+36 Prozent), während der Straßenverkehr nur geringfügig wächst. Dennoch bleiben Auto und Motorrad mit Abstand beliebtestes Fortbewegungsmittel der Deutschen. Mehr als zwei Drittel aller Wege werden damit zurückgelegt.

Bundesminister Dr. Wissing: Ich richte meine Verkehrspolitik an den tatsächlichen Begebenheiten aus, an Zahlen, Daten und Fakten und nicht an politischem Wunschdenken. Die Ergebnisse der neuen Langfrist-Verkehrsprognose machen deutlich: Der Verkehr in Deutschland wird in jeder Hinsicht zunehmen. Um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern, brauchen wir jetzt dringend das Deutschlandtempo für den Ausbau aller Verkehrsträger – auch der Straße.“

Die Antriebswende beschränkt sich auf den PKW. Das Verbrenner-Aus für LKW ist noch nicht in Sicht. Straßen und Autobahnen werden weiter gebaut für den Güterverkehr und dann natürlich auch vom Personenverkehr genutzt. Eine Verkehrswende gibt es nicht.

3. Wie macht man Verkehrswende?

Künstliche Intelligenz (KI) fordert Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Nun kann man ja die Künstliche Intelligenz fragen, wie man die Verkehrswende angehen kann. Auf die Frage: Wie macht man die Verkehrswende? Antwortet die KI in Sekundenschnelle mit folgenden Lösungsvorschlägen:

1. Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, 2. Förderung von Fahrradverkehr, 3. Förderung von Elektromobilität, 4. Verkehrsberuhigung, 5. Anreize für umweltfreundliche Verkehrsmittel.

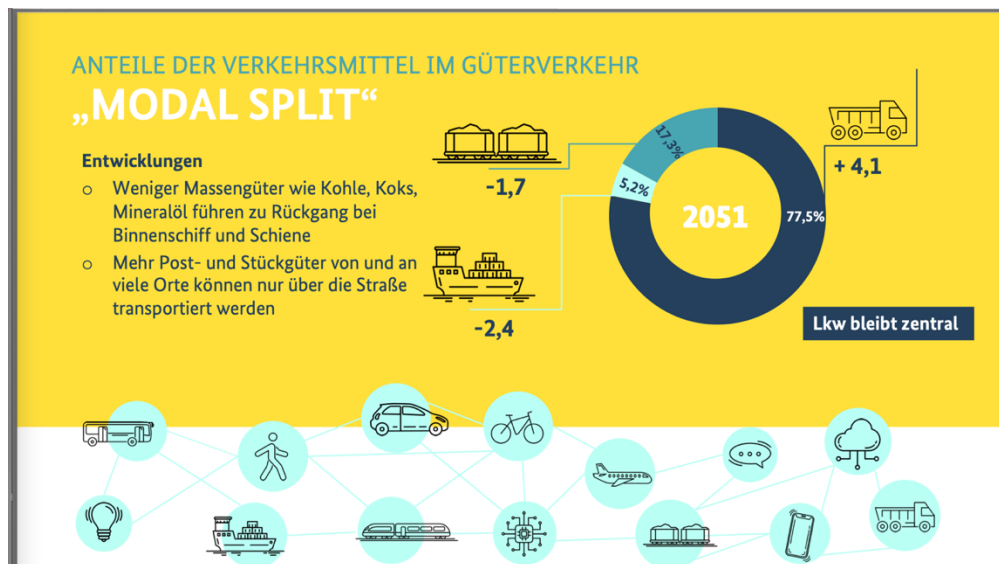
1. Schritt: Reaktivierung von Bahnstrecken in ländlichen Räumen

Wir setzen seit langem insbesondere auf die Reaktivierung von Bahnstrecken in den ländlichen Räumen. Sie ist dort ein solider und zuverlässiger Träger der Daseinsvorsorge, wie wir sie in Krisenzeiten besonders wahrnehmen und brauchen. Baden-Württemberg macht es uns vor und wir werden jetzt folgen. Aber auch schon die Reaktivierung der Bentheimer Eisenbahn ist ein Beispiel, das uns zeigt, wohin der Weg gehen muss.

2. Schritt: Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen

Wir wollen es aber bei der Reaktivierung einzelner Bahnstrecken nicht belassen. Diese Idee verdanke ich den heutigen Referenten, insbesondere, als ich Jürgen Rachner in Jever besuchte. Den heutigen Referenten geht es um mehr: Um Netze, die sich dann zusammenfügen und mit dem bestehenden Netz ein Gesamtnetz Nahverkehr Niedersachsen bilden.

4. Was macht unser Bundesverkehrsminister



3. Schritt: Bahnplan für den Personen- und Güterverkehr

Gerade die Verkehrsprognose des Bundesministeriums provoziert noch weitere Ideen, die dann wirklich zu einer Verkehrswende führen, weil neue Autobahnen für den Güterverkehr nicht mehr gebaut werden müssen.

„Mehr Post und Stückgüter von und an viele Orte können nur über die Straße transportiert werden.“ Ist das richtig?

Post- und Stückgüter werden meist dahin transportiert, wo Menschen wohnen.

Warum kombiniert man nicht beides? Also Menschen und Güter mit der Schiene bis dahin, von wo aus sie mit kleineren Transportmitteln weiter verteilt werden. Die Ingenieure sind aufgefordert, sich Gedanken zum Thema zu machen.

4. Schritt: Verteilzentren für Post- Stückgut an Bahnhöfen

Fazit

Also wir brauchen zunächst Reaktivierungen von Bahnstrecken im Blick auf einen Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen

- Dann einen Bahnplan Nahverkehr Niedersachsen
- Dann einen Bahnplan Güter- und Personenverkehr Niedersachsen
- Und dann einen Bahnplan mit Verteilzentren Post- und Stückgut

6. Und die Kosten?

Das kostet uns natürlich einiges. Aber was kostet der Straßenbau? Und was kosten die Schäden durch den Klimawandel?