

**Notdienste**

**Krankenhäuser**

**OsteMed-Klinik Bremervörde**  
Gnarrenburger Straße 117  
Tel. (0 47 61) 9 80-0

**Elbe-Klinikum Stade**  
Bremervörder Straße 111  
Tel. (0 41 41) 97-0

**Notruf**

**Polizei** 110  
**Feuerwehr/Rettungsdienst** 112  
**Giftnotruf** (05 51)19 24 0

**Allgemeinärzte**

**Ärztlicher Bereitschaftsdienst**  
**Bundesweite Rufnummer: 116 117**  
Fahrdienst der Bereitschaftsärzte: Mo., Di. und Do.: ab 19 Uhr. Mi. und Fr. ab 15 Uhr, sowie Sa., So. und an Feiertagen ab 8 Uhr jeweils bis zum Folgetag 7 Uhr.  
Zudem Sprechzeiten in der OsteMed-Klinik mittwochs und freitags 16 bis 19 Uhr sowie am Wochenende von 9 bis 12 und 16 bis 19 Uhr.

**Augenärzte**

Zentrale Rufnummer des augenärztlichen Notdienstes (0 41 41) 98 17 87  
Sprechzeiten: Mo., Di., Do. von 20 bis 22 Uhr. Mi und Fr. 18 bis 22 Uhr und Sa., So. sowie feiertags 10 - 16 Uhr.

**Kinderarzt**

**Notdienst im Elbe-Klinikum Stade**  
Mi. + Fr. 15 bis 20 Uhr  
Sa., So., Feiertag 10 bis 20 Uhr  
**Telefon (0 41 41) 66 08 66**

**Apotheken**

**Rats-Apotheke, Zeven**  
Tel. 0 42 81/30 68  
Zusätzlich bis 19 Uhr:  
**Neue Apotheke, Bremervörde**  
Tel. 0 47 61/9 85 80

**Leserbrief**

**„Umgekehrte Erfahrungen“**

**Folgender Leserbrief erreichte uns von Frank Heise aus Bremervörde.**

Etwas verwundert habe ich in der Bremervörder Zeitung vom 2. Januar 2021 die vergleichsweise große Berichterstattung über den Versuch von Herrn Mayr aus Wittkopsbostel gelesen, in dem dieser über seine negativen Erfahrungen mit der Corona-Hotline der Landesregierung berichtet. Natürlich muss ich zugeben, keine Kenntnis über die von ihm mit der Hotline geführten Gespräche zu haben. Allerdings habe ich genau die umgekehrten Erfahrungen mit dem Infocenter gemacht. Ohne Wartezeiten erläuterte mir vor Weihnachten nach der Frage eines möglichen Impftermins ein junger Mitarbeiter die grundsätzliche Vorgehensweise der Landesregierung zur Impfstrategie – und damit auch den ungefähren, unverbindlichen Zeitpunkt einer möglichen Impfung. Auf eine ergänzende Frage meinerseits hin erhielt ich sogar noch eine wichtige Detailinformation, sodass ich mich zum jetzigen Zeitpunkt ausreichend und umfassend informiert fühle.

Und was die Nennung eines konkreten Impftermins oder die Verfügbarkeit von Impfdosen betrifft, sollte man immer berücksichtigen, dass der aktuell sehr begrenzt verfügbare Impfstoff nicht nur in Niedersachsen außerordentlich gefragt ist. Das ist praktisch weltweit der Fall. Grundsätzliches Lob gebührt jedoch dem Engagement von Herrn Mayr, sich aktiv um einen möglichst schnellen Impftermin zu bemühen.

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. Unter dieser Rubrik veröffentlichte Einsendungen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Es werden nur Leserbriefe veröffentlicht, die handschriftlich unterschrieben und mit vollständiger Adresse versehen sind.



Das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen setzt sich für die Reaktivierung ehemaliger Eisenbahnstrecken ein – auch für die Strecke Stade-Bremervörde-Worpswede-Bremen. Zum Jahresbeginn fordert die Organisation, an der die Naturschutz-, Verkehrs- und Sozialverbände mitwirken, vom Land verstärkte Anstrengungen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Fotos: Archiv

# „Andere Länder um Jahre voraus“

Nahverkehrsbündnis kritisiert: „Niedersachsen lässt dringend notwendige Reaktivierung von Bahnstrecken schleifen“

**BREMERVÖRDE/WORPSWEDE.** Die Unterstützung für die Reaktivierung ehemaliger Eisenbahnstrecken in Niedersachsen wächst. So setzen sich Kommunen und Landkreise etwa für die Reaktivierung des Moor-expresses auf der Strecke Stade-Bremervörde-Worpswede-Bremen ein (BZ berichtete). Doch reicht diesbezüglich auch das Engagement des Landes Niedersachsen aus? Das Nahverkehrsbündnis Niedersachsen hat daran Zweifel. Dr. Wolfgang Konukiewitz, Sprecher des Bündnisses, hat zum Jahresbeginn noch einmal die Forderungen der Organisation bekräftigt und wirft einen Blick auf den Süden der Republik.

„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“, kritisiert Konukiewitz, der sich seit Jahren für die Stärkung des Eisenbahnverkehrs in Elbe-Weser-Region eingesetzt hat. 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 Bahn-

verkehre finanziert wird, sind durch den Bund ebenfalls erheblich aufgestockt worden. Eine Änderung der standardisierten Bewertung durch den Bund ist zugesagt worden“, erläutert Konukiewitz die Hintergründe. Doch leider habe die Regierung der jetzigen Koalition weder eine Strategie noch ein Konzept zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken. Stattdessen warte sie auf die Überarbeitung der „standardisierten Bewertung“ durch den Bund. „Erst dann will sie tätig werden. Dadurch geht nicht nur wertvolle Zeit, sondern auch Geldmittel verloren“, fürchtet Konukiewitz. Andere Bundesländer wie Baden-Württemberg seien nämlich schneller und kämen voraussichtlich Niedersachsen bei der Ausschöpfung der Bundesmittel zuvor.

Man könnte nach Überzeugung des Nahverkehrsbündnisses

in Niedersachsen ein wenig der vertanen Zeit aufholen, indem man den Anliegerkommunen der 28 Bahnstrecken, die im Oktober 2013 vom damaligen Lenkungs-kreis für die zweite Verfahrens-stufe 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.

**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 CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist der Verkehr“, betont Konukiewitz. In Deutschland sei 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 der „Allianz pro Schiene“, des Bundes für

Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sowie des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR). Andere Bundesländer seien Niedersachsen in Sachen Reaktivierung um Jahre voraus und werden die Bundesmittel in großem Stil abgreifen.

Konukiewitz: „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“, fordert der Sprecher des Nahverkehrsbündnis. (bz/ts)

» **Baden-Württemberg** setzt nach Überzeugung von Konukiewitz Maßstäbe, wenn es um die Reaktivierung geht. Eine Nachfrageuntersuchung für 42 vom Land stillgelegte Bahnstrecken habe 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 neun 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. „Auf die Nachfrageuntersuchung folgt eine Machbarkeitsstudie, deren Förderung von den Kommunen oder Verkehrs-bünden 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“, beschreibt Konukiewitz das Beispiel Baden-Württemberg.



**Kämpft seit vielen Jahren für die Stärkung der Eisenbahnen in der Region: Dr. Wolfgang Konukiewitz, Sprecher des Nahverkehrsbündnisses Niedersachsen.** Foto: Schmidt

# Heinz-Günter Bargfrede tritt nicht mehr an

„Baggi“ nimmt im Herbst seinen Hut – Keine Kandidatur bei Kommunalwahl am 12. September

Von Guido Menker

**ROTENBURG.** Was sich bereits in der letzten Ratssitzung des vergangenen Jahres angedeutet hat, bestätigt der Rotenburger Christdemokrat Heinz-Günter Bargfrede nur wenige Tage später gegenüber der Rotenburger Kreiszeitung: „Baggi“ verabschiedet sich in diesem Jahr als ältester und zugleich auch dienstältester Rats-herr aus der Rotenburger Kommunalpolitik. Für die Kommunalwahl am 12. September steht er nicht mehr zur Verfügung. Eine Entscheidung, die dem Alter geschuldet sei – Heinz-Günter Bargfrede feiert in diesem Monat seinen 79. Geburtstag.

„Ich möchte mehr Sport treiben, mehr reisen und an meinen Memoiren schreiben“, erklärt Bargfrede. Dinge, für die in den zurückliegenden Jahren nur wenig Zeit blieb. Der Terminkalender war stets gut gefüllt, der CDU-Mann viel auf Achse. „Das geht nur mit der Unterstützung und dem Einverständnis der Ehefrau und der Familie. Die noch zur Verfügung stehende gemein-

same Zeit sollte dann umso intensiver genutzt werden.“ Die vielen abendlichen Sitzungen machten nicht nur Freude. Sie seien häufig pure Pflichterfüllung. „Freude macht es, wenn nach kontroverser Diskussion ein einvernehmlicher Beschluss gefasst werden kann.“

Bis zu seiner Wahl in den Bundestag 1990 war Heinz-Günter Bargfrede 32 Jahre lang Postbeamter. Seine berufliche Laufbahn begann 1959 nach dem Besuch der Zevener Handelsschule mit der zweieinhalbjährigen Ausbildung für den mittleren Postdienst. Von 1970 bis 1972 folgte die erfolgreiche Ausbildung für den gehobenen Postdienst mit Beschäftigungen in Hannover, Soltau, Bremen und Rotenburg. Im Rahmen seiner Ausbildung für den gehobenen Postdienst wurde er 1970 nach Hannover versetzt. „Mein Ausbilder hat mich dort mitgenommen in den CDU-Veranstaltungen“, erinnert sich „Baggi“ – ein Jahr später trat er selbst in die Partei ein. Die CDU, sagt er, sei eine echte

Volkspartei mit christlich-sozialen, liberalen und konservativen Wurzeln. „Auf die CDU ist Verlass. Wichtige Weichenstellungen von der Einführung der sozialen Marktwirtschaft und der Westbindung über die dynamische Rente bis zur Pflegeversicherung wurden von der Union gestellt.“ Die Umsetzung des Nato-Doppelbeschlusses habe sie gegen die SPD durchsetzen müssen. Bargfrede: „Die CDU hielt unbeirrt am Ziel der Deutschen Einheit fest, als es von der SPD längst abgeschrieben war. Und heute verhindert die SPD die für das Leben unserer Soldaten in Afghanistan so unverzichtbare Bewaffnung von Drohnen.“

Die Bandbreite dieser Themen in nur wenigen Sätzen lässt erahnen, wie tief er selbst in der deutschen, aber eben auch in der kommunalen Politik verwurzelt ist. Von 1976 bis 2016 war er durchgehend Kreistagsmitglied. „Im Stadtrat war ich zunächst von 1981 bis 1991 und dann wieder seit 2001. Während meiner Mitgliedschaft im Bundestag habe

ich im Stadtrat eine Pause eingelegt.“ Darüber hinaus grüßte er von 1984 bis 1986 als Bürgermeister der Stadt Rotenburg, von 1987 bis 1991 und von 2001 bis 2006 als stellvertretender Landrat. Von 2006 bis 2016 hat er die CDU-Kreistagsfraktion geleitet.

In diesen vielen Jahren ist einiges passiert. „Am wichtigsten waren sicher 1984 die Einweihung der von den Grünen so heftig bekämpften Nordumgehung und die Aufnahme der Stadt Rotenburg in das Städtebauförderungsprogramm des Landes am 1. April 1985.“ Am schönsten seien die Sonderfahrten mit der Bundesbahn unter dem Motto „Eine Stadt geht auf Reisen“ mit fast 700 Teilnehmern nach Rotenburg ob der Tauber und mit mehr als 1300 Teilnehmern nach Rotenburg/Fulda gewesen.

Aber Bargfrede hat auch Erinnerungen an Dinge, die nicht so gut gelaufen sind: „In meiner Bürgermeisterzeit haben wir vergeblich versucht, partnerschaftliche Beziehungen nach Rotenburg/Saale und Rothenburg/Oberlau-



**Blick zurück auf viele Jahre in der Politik: Heinz-Günter Bargfrede.** Foto: Kreiszeitung/Menker

sitz aufzunehmen und eine Städtepartnerschaft mit Wernigerode in die Wege zu leiten. Briefe blieben ohne Antwort, bei Telefonaten wurde der Hörer aufgelegt.“ Im Rückblick auf die vielen Jahre ließe sich jedoch feststellen, dass sich die Stadt gut entwickelt habe. Besonders wichtig sei 1977 bei der Zusammenlegung der Landkreise Rotenburg und Bremervörde der Erhalt des Kreissitzes in Rotenburg gewesen. Bargfrede: „Und bei allen Reformen der Bundeswehr konnte der Standort Rotenburg mit guten Argumenten erhalten bleiben.“ (rk/mk)