

Moorexpress Osterholz-Worpswede-Bremervörde

Alte Bahnlinie soll neue Chance erhalten

Von **Bernhard Komesker** - 28.07.2020 -

Vor 42 Jahren wurde der tägliche Personenverkehr auf der Moorexpress-Strecke zwischen Osterholz und Bremervörde eingestellt. In einer Resolution fordert der Osterholzer Kreistag die Wiederaufnahme des Betriebs.



Der Moorexpress fährt als touristisches Angebot wochenends und an Feiertagen zwischen Bremen und Stade. In diesem Sommer gibt es wegen Corona nur einige Sonderfahrten. (EVB)

Worpswede/Osterholz-Scharmbeck. Die amtliche Streckenbezeichnung lautet VzG 9132. Bekannter sind die 48 Gleiskilometer zwischen Osterholz-Scharmbeck und Bremervörde als Moorexpress-Route. Der Osterholzer Kreistag drängt nun erneut darauf, das Land möge mithilfe von Bundesmitteln die Linie für einen regulären Personenverkehr ertüchtigen. Es ist nach 2003 und 2014 der dritte Anlauf, seit der Moorexpress im Zuge der Expo 2000 als touristisches Angebot an Wochenenden und Feiertagen zu neuem Leben erwachte.

Der rote EVB-Triebwagen macht in diesem Sommer wegen Corona nur einige Sonderfahrten, die von Bremen bis nach Stade führen. Doch die Zahl der Befürworter wächst, die Linie als reguläre Bahn zu reaktivieren, die sonst nur von Anfang Mai bis Anfang Oktober verkehrt. Die VzG-Nummer 9132 steht schon länger auf einer jetzt überarbeiteten Liste derjenigen Strecken, für die der Interessenverband Allianz pro Schiene sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen ein Comeback empfehlen. Bundesweit geht es um 238 Strecken und 4633 Kilometer, doch nur ein Bruchteil davon wird von den Neustart-Befürwortern klassifiziert als „dringlich, geringer Aufwand, zügig zu realisieren“. Der Moorexpress hat diese Einstufung (Info unter www.allianz-pro-schiene.de).

Lohnend sei das Ganze für Pendler und Touristen ebenso wie für Umwelt und Klima, heißt es in der Studie; ein Teil des Güterverkehrs könnte von der Straße verschwinden, und auch der Bund habe seit diesem Jahr die Finanzierungsinstrumente stark verbessert. Für die Moorexpress-Linie spreche besonders, dass sie eine bisher unterversorgte Region erschließe und das Grundangebot im ÖPNV verbessere – fraglos ein Sinneswandel gegenüber den Argumenten, die 1978 zum Ende des Personenverkehrs geführt hatten: Für das Ausflossen seinerzeit fast elf Millionen Mark vom Land in den Landkreis, um die Moorstraßen tragfähig zu machen für die Regionalbusse, die fortan fahren sollten. Auch der Radweg an der K 11 geht darauf zurück.

Land gewichtet Fahrgastzahlen

Zuständig für den Nahverkehr auf der Schiene ist Niedersachsen damals wie heute. Hannover aber setzt zurzeit vor allem auf die Reaktivierung von 20 kleineren Haltestellen an bestehenden Bahnstrecken. Bei der jüngsten Initiative des Landes, still gelegte Bahnstrecken wieder in Betrieb zu nehmen, war der Moorexpress vor gut fünf Jahren durchgefallen, weil das Verkehrsministerium vergleichsweise geringes Fahrgastpotenzial gesehen und dem touristischen Nutzen der Verbindung wenig Gewicht beigemessen hatte.

Unter all diesen Vorzeichen, erklärten CDU und SPD jetzt im Osterholzer Kreistag, sei es ein guter Zeitpunkt, per Resolution nun einen erneuten Vorstoß zu unternehmen. Die Kreisverwaltung schätzt das ähnlich ein: „Es gibt Hinweise darauf, dass die Landesregierung reaktivierungswürdige Strecken erneut untersuchen wird“, ließ sie die Abgeordneten per Sitzungsvorlage wissen. Medienberichten zufolge überprüft das Ministerium bereits seit geraumer Zeit die bisherigen Bewertungskriterien im Hinblick auf Strecken im ländlichen Raum, bisher ergebnislos.

Der Rotenburger Kreistag hatte am 29. April bereits eine ähnliche Resolution verabschiedet. Die Osterholzer stellen ihrem Beschluss voran, dass sie den Ausbau von Bahn wie Bus gleichermaßen befürworten, um das Klima zu schützen und den ländlichen Raum zu erschließen. Der Kreistag werde Landes-Initiativen zur Reaktivierung von Bahnstrecken auch unterstützen. Das Ministerium solle die „bauliche Ertüchtigung und Reaktivierung der Strecke Stade-Bremervörde-Worpswede-Osterholz-Scharmbeck“ neu bewerten und mithilfe von Bundesmitteln finanzieren.

Man begehre genauere Auskunft darüber, welche Hindernisse einer Reaktivierung im Wege stehen, heißt es in dem Osterholzer Appell weiter. Kurzfristig helfen könnte auch ein sogenannter Saison-Vorlauf, bei dem Züge zwischen Bremen und Worpswede pendeln. Das Land solle zumindest diese Fahrplan-Ausdehnung finanzieren.

Obwohl der Kreistagsbeschluss am Ende mit deutlicher Mehrheit (36 zu drei Stimmen und eine Enthaltung) gefasst wurde, gab es unter den Abgeordneten zunächst eine Kontroverse. Die kleinen Fraktionen fühlten sich vom Vorstoß aus CDU und SPD übergangen. Reinhard Seekamp von der Linksfraktion kritisierte das besonders. Von einem gemeinsamen Antrag wäre ein stärkeres Signal ausgegangen, sagte er. Nur eine attraktive und schnelle ÖPNV-Anbindung bis nach Bremen – „dann eventuell über ein drittes Gleis“ – werde so attraktiv sein, dass die Menschen vom Auto umsteigen, erklärte Seekamp.

„Der Antrag hätte fast von uns sein können“, staunte unterdessen Grünen-Fraktionschefin Dörte Gedat. Noch im Dezember hätten SPD und CDU die Grünen-Forderung nach Mobilitätsalternativen zum Autoverkehr in die Ausschüsse verwiesen. Was die Finanzierungsbereitschaft des Landes

angehe, sei sie umso skeptischer: Die Antragsteller hätten bei der Groko in Hannover „noch ein paar dicke Bretter zu bohren“, unkte die Grünen-Fraktionschefin.

Ihr SPD-Pendant Björn Herrmann hatte die Grünen mit den Worten provoziert, die SPD wolle „bezahlbare Mobilität“ gerade auch für junge Menschen. Dabei war die Grünen-Forderung nach mehr Subventionen für den Schülerverkehr Ende 2018 im Verkehrsausschuss abgebügelt worden mit der Begründung, das 365-Euro-Ticket stehe ohnehin bereits im Koalitionsvertrag der Landesregierung. Das Projekt, so stellte Gedat nun fest, sei aber, ebenso wie der kostenlose Schülerverkehr, „derzeit erstmal begraben“. Wilfried Pallasch (Bürgerfraktion) sagte, wichtig sei eine zusätzliche Beförderungsmöglichkeit vom Worsweder Bahnhof in den Ortskern.
