Auf dem Gleis zum Taktverkehr

Moorexpress-Reaktivierung: Warum für diesen Sommer ein Durchbruch erwartet wird

Der Wunsch, die Moorexpress-Linie zu reaktivieren, existiert. Doch die Umsetzung dürfte sich hinziehen. FOTO: YANNIK KRUSE

VON MICHAEL SCHÖN

Osterholz-Scharmbeck. Wolfgang Konukiewitz hat zwei Nachrichten für die Freunde des Moorexpress parat. Eine gute und eine schlechte. „Die Strecke Stade – Osterholz-Scharmbeck wird reaktiviert“, versichert der Sprecher des Nahverkehrsbündnisses Niedersachsens. Der Haken an der Sache: Die dafür nötigen Verfahren werden sich hinziehen. „Vielleicht noch zehn Jahre“, schätzt Konukiewitz.

Dass sich aber überhaupt was bewegt in Richtung Regelbetrieb auf der 77 Kilometer langen Route, über 40 Jahre nach Einstellung des Personenverkehrs dort, ist schon eine gute Nachricht für den im Ruhestand lebenden Pastor, der in Bremen wohnt, aber auch in der Gemeinde Worpswede gearbeitet hat. Er kämpft seit vielen Jahren dafür, dass der Moorexpress wieder an seine frühere Bedeutung für den Berufspendlerverkehr anknüpfen kann. Anfangs war das nur ein Anliegen von Initiativen („Eine Bewegung von unten“). Inzwischen kann er sich jedoch auch der Unterstützung der Kommunen sicher sein, die seit der Expo 2000 in Hannover wieder mit dem roten Zug verbunden sind, allerdings bis auf die Sonderfahrten regelmäßig nur an den Wochenenden und Feiertagen von Mai bis September.

Der Betrieb des touristischen Verkehrs wird von der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe (EVB) Elbe-Weser GmbH vorgehalten, die dem Gleisbett in den vergangenen Jahren mit einem Millionenaufwand jede Menge Schotter sowie neue Schienen und Schwellen spendiert hat. Zuckelte der Zug vor einigen Jahren abschnittsweise noch mit Tempo 20 durch die von Flüssen und Kanälen durchzogene Landschaft, so kann er jetzt die erlaubten 60 Stundenkilometer erreichen. 16.000 Fahrgäste jährlich sind vor der Corona-Krise auf der historischen Strecke mit ihren 18 EVB-Haltepunkten unterwegs gewesen.

Das Verkehrsunternehmen mit Sitz in Zeven glaubt also an die Zukunft nicht nur des musealen Moorexpresses. Wie viele andere auch. Es gibt einen Förderverein, Umweltschützer, Tourismus-Lobbyisten und sich in der Sache engagierende Regionalpolitiker. Verkehrsexperten wie Konukiewitz sammeln Argumente für die Reaktivierung und fordern, dass in der Zwischenzeit der touristische Verkehr unter dem Einsatz öffentlicher Mittel zusätzliche Anreize erfährt.

Bewertungsverfahren angepasst

Die Zuversicht beim Nahverkehrsbündnis speist sich vor allem aus der sogenannten standardisierten Bewertung, deren Aktualisierung durch das Bundesverkehrsministerium in diesem Sommer erwartet wird. Die Überarbeitung und Weiterentwicklung des seit vielen Jahren etablierten Bewertungsverfahrens zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten ist in der Vergangenheit bereits mehrfach erfolgt, weil die Rahmenbedingungen für Verkehrswegeinvestitionen sich ständig verändern. Aktuell sind es neue Technologien wie die Elektromobilität sowie der Klima- und Umweltschutz, die auf den politischen Agenden einen Sprung nach oben gemacht haben. In diesem Jahr kam durch den Ukraine-Krieg auch noch die Energiekrise dazu. Nicht zuletzt das gestiegene Niveau der Spritpreise erhöht die Dringlichkeit des Vorhaltens von Schienennahverkehr als Daseinsvorsorge für die Pendler.

Bei einer landesweiten Prüfung stillgelegter Bahnstrecken war die Moorexpress-Linie 2014 wegen eines ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses durchgefallen. Bei dieser Wirtschaftlichkeitsprüfung sind freilich Kriterien angelegt worden, die Ballungsräume bevorzugen und deren Peripherie ignorieren. „Netzbildung“, sagt der Bremer Verkehrsexperte, spielt doch in der Großstadt überhaupt keine Rolle.“ In der Systematik der überarbeiteten standardisierten Bewertung soll der touristische Wert, mit dem weniger dicht besiedelte Landschaften punkten können, höher gewichtet werden als in der 2014er-Runde.

Die Voraussetzungen für eine Reaktivierung haben sich auch deshalb grundlegend verändert, weil Bahnstrecken inzwischen auch über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit Geld aus dem Bundeshaushalt reaktiviert werden können. Die Regionalisierungsmittel, aus denen der Betrieb der Bahnverkehre finanziert wird, sind durch den Bund ebenfalls erheblich aufgestockt worden und sollen dynamisiert werden.

Konukiewitz sieht im Tourismus großes Potenzial. „Weil es mit Sicherheit nicht mehr so viele Fernreisen geben wird, kommt der Naherholung eine größere Bedeutung zu.“ Über den Tourismus – er nennt in diesem Zusammenhang auch das Kulturerbe der Findorffsiedlungen – würde die Wirtschaftskraft der Region und damit ihre Zukunftsfähigkeit gestärkt. Der ertüchtigte Moorexpress könnte als Mobilitätsachse im Elbe-Weser-Raum die Metropolregionen Bremen und Hamburg verknüpfen.

Der Vorstand der Deutschen Bahn (DB) hat darauf aufmerksam gemacht, dass 70 Prozent der Deutschen in Mittel- und Kleinstädten oder im sogenannten ländlichen Raum leben. „Wenn die Eisenbahn wegen des Klimaschutzes und aus Gründen der Nachhaltigkeit das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts werden soll, dann müssen wir das ganze Land im Blick haben und nicht nur die Großstädte und Ballungsräume.“ Bei den Fahrgastzahlen strebt das bundeseigene Verkehrsunternehmen nichts weniger als eine Verdoppelung an.

Das angepasste Bewertungssystem werde auch bei künftigen Machbarkeitsstudien eine wesentliche Rolle spielen, erwartet Konukiewitz. Auch die EVB hat eine entsprechende Untersuchung in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse voraussichtlich ebenfalls im Sommer vorliegen sollen.

Konukiewitz hält es für eine Verschwendung, „Schienen nutzlos herum liegen zu lassen“. Die EVB habe inzwischen rund 90 Prozent der Moorexpress-Strecke ertüchtigt und damit schon mal Voraussetzungen dafür geschaffen, dass Schülerinnen und Schüler sowie andere Reisende wieder in den Genuss einer schnellen, bequemen und in gleichmäßigem Takt verkehrenden Verbindung kommen können.

Politikerinnen wie Brunhilde Rühl aus der CDU-Stadtratsfraktion Osterholz-Scharmbeck träumen schon von einem „Moorexpress 2.0“, der womöglich gar mit grünem Wasserstoff betrieben werden könnte. Niedersachsen als Flächenland mit seiner hohen Energieausbeute aus Windkraftanlagen ist für solche Antriebskonzepte zweifellos in besonderem Maße geeignet. Eisenbahnromantiker müssen deshalb allerdings nicht um den roten Zug bangen. Touristen, Ausflügler und Städtebummler, verspricht der Förderverein Moorexpress, würden an ausgewählten Wochenenden wie gewohnt mit den historischen Diesel-Triebwagen unterwegs sein dürfen.

Derzeit kann die Fahrt im Moorexpress übrigens nicht mit dem Neun-Euro-Ticket bestritten werden. Als Sonderzug wird der legendäre Schienenbus der EVB (Baujahr 1964, 90 Sitzplätze) nicht zum ÖPNV gerechnet.

NIEDERSACHSEN CHECK

Das ist der Niedersachsen-Check:

Wie zufrieden sind die Menschen in Niedersachsen mit der Arbeit der Regierungen in ihrem Land und im Bund? Werden die richtigen Schwerpunkte gesetzt? Wo wird nur geredet, wo wird auch gehandelt? Diesen Fragen geht der „Niedersachsen-Check“ von 43 niedersächsischen Tageszeitungen in mehreren Befragungswellen mithilfe des Meinungsforschungsinstituts Forsa nach.