

Ideenskizze

"Oste - Wümme - Bahn"

Diskussionsvorschlag zur Wiederbelebung des SPNV
auf den Strecken der „WZTE“ und „BOE“
(regionale Ost-West-Trasse zwischen Tostedt und Osterholz-Scharmbeck)

Analyse und Beschreibung der Istsituation	2
Strecke Wilstedt - Zeven - Tostedt (ehemals WZTE)	2
Strecke Bremervörde - Gnarrenburg - Worpsswede - Osterholz-Scharmbeck (ehemals BOE)	2
Übersicht EVB - Streckennetz	3
Kennzahlen zur Geschwindigkeit, Anzahl der Züge und zum Instandhaltungsaufwand EVB-Strecken	4
Einwohnerzahlen/Zugangszahlen im Bereich des Moorexpress	5
Bewertung der Ist-Situation	6
Ideenskizze zur Wiederbelebung des Personenverkehrs auf der WZTE/BOE ("Oste-Wümme-Bahn")	7
Streckenverlauf der "Oste-Wümme-Bahn" (EVB Ost-West-Trasse)	9
Investitionsbedarf	11
Finanzierung	11
Zeitrahmen	11

Die nachfolgende **Ideenskizze** beschreibt die Möglichkeiten, wie insbesondere Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im ländlichen Raum der Elbe-Weser-Region auf den Streckenabschnitten der „WZTE“ und „BOE“ realisiert werden könnte (**Oste-Wümme-Bahn**). Es handelt sich nicht um ein fertiges Konzept, sondern um einen Diskussionsvorschlag.

Ziel ist es, wesentliche Teile der zur Zeit akut gefährdeten Schieneninfrastruktur im Elbe-Weser-Dreieck zu erhalten, um hier mittel- bis langfristig die Option für die Wiederaufnahme von SPNV und für moderne Bedienkonzepte im Schienengüterverkehr offen zu halten.

Stand: Oktober 2003

Analyse und Beschreibung der Istsituation

Strecke Wilstedt - Zeven - Tostedt (ehemals WZTE)

Auf der WZTE-Strecke erfolgte am 25.9.1971 die endgültige Stilllegung des Personenverkehrs zwischen Zeven und Tostedt. Einige Jahre zuvor wurde bereits der relativ schwache Personenverkehr (PV) zwischen Wilstedt und Zeven Süd eingestellt.

Beim Güterverkehr war noch bis Mitte bis Ende der 90er Jahre relativ reger Verkehr zu verzeichnen. Allerdings sind insbesondere die Transporte landwirtschaftlicher Güter während der letzten Jahre stark rückläufig gewesen. Hier gibt es gelegentlich noch Verkehre zu den verschiedenen Landhandelsbetrieben entlang der Strecke (Empfang von Düngemitteln; teilweise noch Brennstoffe):

- Wilstedt (Fa. Gebhard; Raiffeisengenossenschaft)
- Rhadeeistedt (Düngemittellager der Fa. Gebhard; Trocknungswerk; Brennereien; Rotenburger Rohstoff- und Energie GmbH / Biogasanlage)
- Weertzen
- Sittensen (u.a. Raiffeisengenossenschaft)
- Heidenau

Ein Versand an landwirtschaftlichen Produkten findet seit dem Wegfall von Rüben- und Kartoffeltransporten mitte der 90er Jahre so gut wie gar nicht mehr statt.

Größeres Güter-Aufkommen gibt es noch durch das Mischwerk in Zeven-Nord. Im Frühjahr 2003 wurde hier das Anschlußgleis grundlegend saniert, so dass diese Verkehre auch mittelfristig gesichert sind.

Zeitweilig wurde ein Teil der von der EVB gefahrenen Containerzüge zwischen Hamburg und Bremerhaven über den Streckenabschnitt zwischen Zeven und Tostedt geführt.

Die Strecke wurde in den frühen 80er Jahren an vielen Stellen grundlegend saniert (neue Schienen, neue Schwellen, Schotterbettung), so dass die maximale Geschwindigkeit auf vielen Abschnitten der Strecke 60 km/h beträgt (siehe auch Tabelle). Die Strecke befindet sich daher - abgesehen von einem kleinen Abschnitt bei Hepstedt - baulich weitgehend in einem Zustand, der noch einen Betrieb über viele Jahre ermöglicht ohne dass große Investitionen erforderlich sind.

Strecke Bremervörde - Gnarrenburg - Worpswede - Osterholz-Scharmbeck (ehemals BOE)

Ähnlich ist die Situation auf der BOE Strecke Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck. Auch hier wurde in den 70er Jahren der PV eingestellt und der vorhandene Güterverkehr ist relativ bescheiden (Torfwerke in Gnarrenburg und Neu St. Jürgen; wenige Landhandelsbetriebe).

Seit 3 Jahren verkehrt an den Sommerwochenenden auf der Strecke der sog. Moorexpress (touristischer Verkehr). Dieser Verkehr ist derzeit durch auslaufende Zuschüsse bedroht.

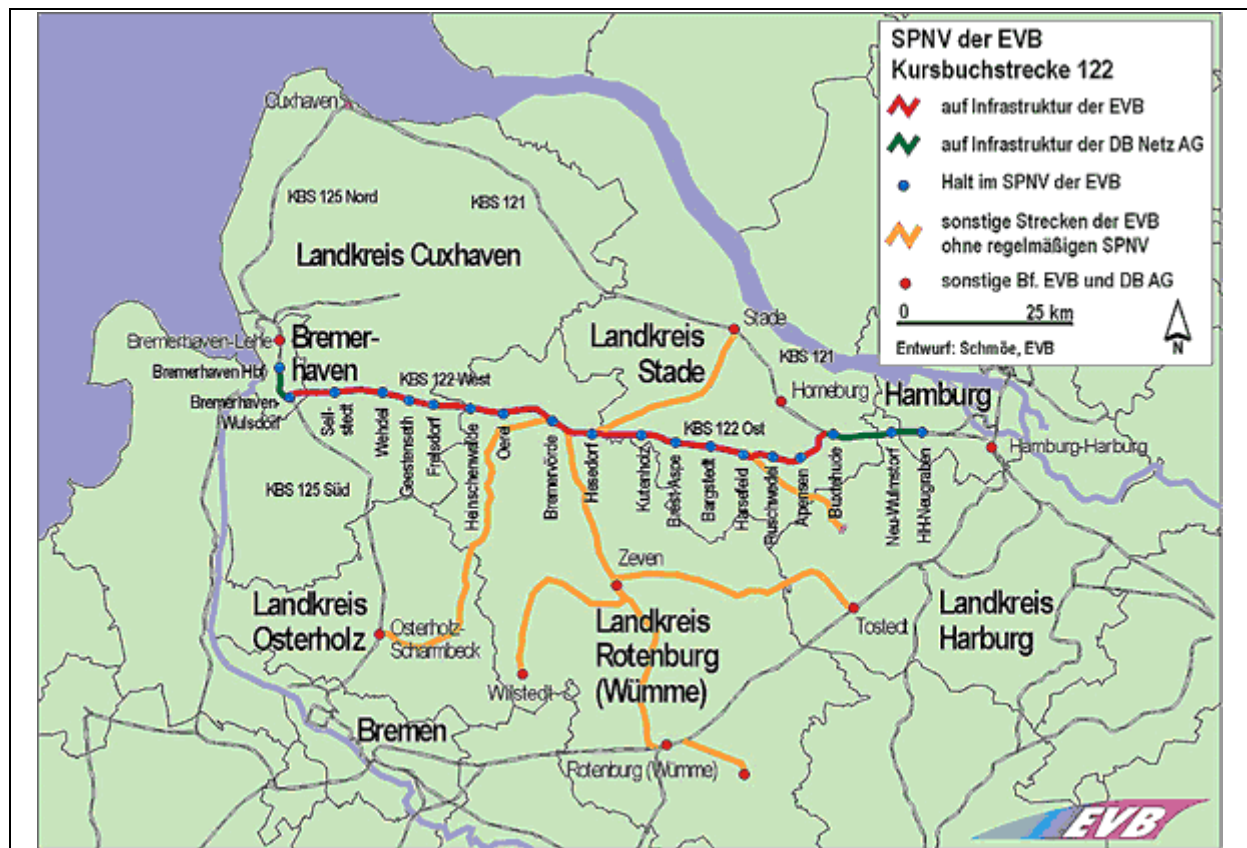
Auch hier sind viele Abschnitte saniert und für 60 km/h zugelassen. Problematisch sind allerdings die vielen ungesicherten Bahnübergänge entlang der Strecke, die zu einer deutlichen Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit führen. Die meisten Streckenabschnitte sind in einem guten baulichem Zustand und ermöglichen ebenfalls noch einen langjährigen Betrieb. Zu einer Streckensperrung könnte allerdings eine sanierungsbedürftige Brücke in der Nähe von Brillit führen.

Übersicht EVB - Streckennetz

Die EVB verfügt derzeit über folgende Strecken (als Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen):

- Bremerhaven - Bremervörde - Hesedorf - Harsefeld - Buxtehude
- Bremervörde - Gnarrenburg - Woppswede - Osterholz-Scharmbeck
- Brockel - Rotenburg/W. - Zeven - Bremervörde
- Wilstedt - Zeven - Tostedt
- Hesedorf - Stade
- Harsefeld Hollenstedt.

Offenbar beschlossen ist die Stilllegung der Strecke von Harsefeld nach Hollenstedt sowie der Abschnitt von Rotenburg/W. nach Brockel. Ebenfalls im "Auslaufprogramm" der EVB und damit akut von einer Stilllegung bedroht ist die Strecke Wilstedt - Zeven - Tostedt. Langfristig gesichert ist nur die Strecke von Bremerhaven über Bremervörde nach Buxtehude.



Streckennetz der EVB

Quelle: www.evb-elbe-weser.de

Kennzahlen zur Geschwindigkeit, Anzahl der Züge und zum Instandhaltungsaufwand EVB-Strecken

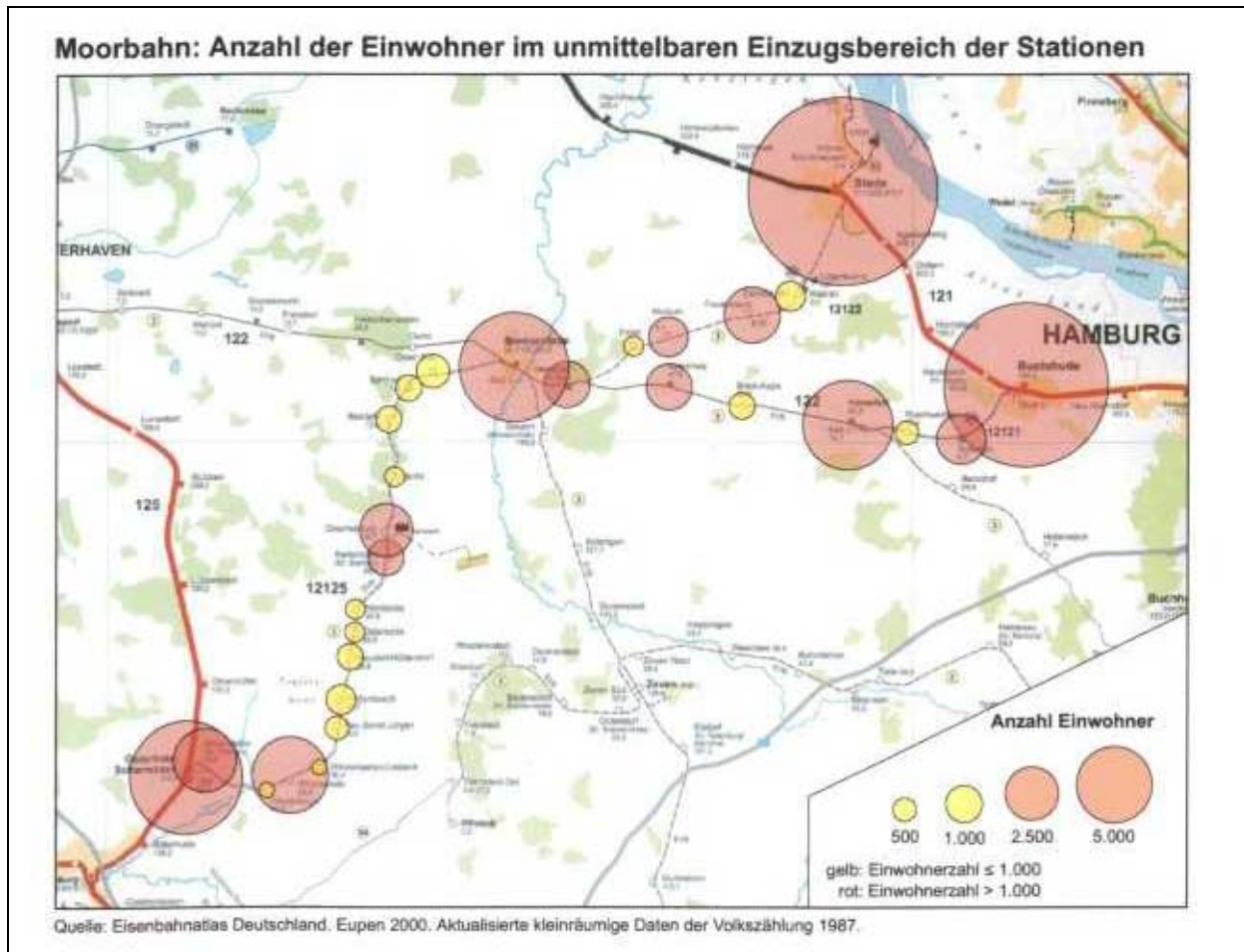
Strecke	Max. Geschwindigkeit (km/h)	Anzahl Züge pro Jahr	Jährlicher Aufwand pro km (T _α /km)
Bremerhaven - Buxtehude	80	14.530	17,3
Bremervörde - Osterholz	60	1.240	15,6
Hesedorf - Stade	80	800	5,4
Bremervörde - Rotenburg	60	1.144	6,7
Wilstedt - Zeven - Tostedt	60	115	3,8
Rotenburg - Brockel	30	10	4,6
Harsefeld - Hollenstedt	30	2	4,7

Kennzahlen der Instandhaltungskosten der EVB-Strecken im Vergleich
Quelle: Hein, Tagung Moorexpress, 2001

Instandhaltungskosten fallen auch dann an, wenn keine Züge fahren. So sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen z.B. für die Freihaltung der Gräben entlang der Strecke verantwortlich.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Maschinen und Geräte für eine Instandhaltung bei der EVB vorhanden sind und diese um so besser wirtschaftlich ausgelastet werden können, je länger das Streckennetz ist.

Einwohnerzahlen/Zugangszahlen im Bereich des Moorexpress



Einwohnerzahlen/Zugangszahlen im Bereich des Moorexpress

Quelle: Vortrag Bernd Båse: Eine Zukunft für die Moorbahn? Die Bedeutung der Bahnstrecke Bremen - Stade/Buxtehude für den Personenverkehr zwischen Weser und Elbe (6.3.02)
(<http://www.bremen.de/info/moorexpress/dokumentation/dokumentation.htm>)

Bewertung der Ist-Situation

Sollte es in den nächsten Jahren nicht gelingen, deutlich mehr Verkehr (insbesondere auch PV) auf diese Strecken zu bringen, so ist mittel- bis langfristig bei dem gegenwärtigen Verkehrsaufkommen mit einer Schließung/Sperrung und Stilllegung dieser Schieneninfrastrukturen zu rechnen. Dies sollte aber erst dann in Betracht gezogen werden, wenn größere Investitionen in die Infrastruktur erforderlich werden und keine Nachfrage bzw. Bedarf mehr vorhanden ist.

Angesichts der angespannten Finanzlage im Land und in den Kommunen haben die Eigentümer der EVB vor kurzem beschlossen, keine Instandhaltungs-Investitionen mehr für die beiden genannten Streckenabschnitte zu tätigen.

Will man also die Flächenbahn im Elbe-Weser-Dreieck langfristig sichern, ist es um so wichtiger, durch neue Konzepte für eine entsprechende Verkehrsnachfrage zu sorgen.

Generell sind zumindest im Güterverkehr die Rahmenbedingungen gar nicht so schlecht. So ist mit der Einführung der Straßenmaut für LKW zum Herbst 2003 damit zu rechnen, dass Güterverkehre auf die Bahn zurückkehren. Vielerorts ist bereits ein "back to rail" zu beobachten, was u.a. durch die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr, durch schlankere Produktionsverfahren, mehr Kundennähe der Eisenbahnen, flexible und neue Bedienkonzepte sowie logistische Dienstleistungen erklärt werden kann.

Für die Entlastung der Straßen ist der Erhalt von Schieneninfrastrukturen deshalb gerade auch im ländlichen Raum von Bedeutung (Flächenbahn).

Weiterhin gilt es, ungenutzte Potenziale im Güterverkehr in der Region zu erschließen. Beispiele hierfür sind das Betonwerk in Zeven; Nordmilch; Betriebe im Industriegebiet Bremervörde; Entsorgungszentrum Rhadeeistedt mit Biogasanlage; Gewerbegebiet in Sittensen; Verlagerungen von Transporten von Baustoffen und anderen Massengütern auf die Schiene; Rückverlagerung des Transports landwirtschaftlicher Güter.....). Auch bei der Ansiedlung neuer Unternehmen ist das Vorhandensein einer vernünftigen Schieneninfrastruktur von Bedeutung. Bei der Ausweisung von neuen Gewerbegebieten sollte zukünftig verstärkt auf die Möglichkeit einer Schienenanbindung geachtet werden.

Fazit:

Angesichts der hohen volkswirtschaftlichen Werte der beiden Strecken (ca. 50 Mio. Euro) ist es heute wichtig um jeden Kilometer Schieneninfrastruktur zu kämpfen, damit die Option für zukunftsfähige Konzepte zumindest mittelfristig offen gehalten wird. Dies gilt übrigens nicht nur für die beiden hier diskutierten Strecken der EVB, sondern generell für alle Strecken in ländlichen Regionen, die keinen Personenverkehr mehr haben. Ansonsten droht die völlige Abkopplung der Fläche vom Verkehrsträger Bahn. Ausserdem gilt es die Fehler zu vermeiden, die in der Vergangenheit mit Streckenstilllegungen gemacht worden sind (vgl. z.B. Kleinbahn Tarmstedt - Bremen).

Wie die Strecken im Elbe-Weser-Dreieck (BOE; WZTE) zukünftig genutzt werden könnten, soll mit der nachfolgend vorgestellten Ideenskizze einer Oste-Wümme-Bahn aufgezeigt werden.

Ideenskizze zur Wiederbelebung des Personenverkehrs auf der WZTE/BOE ("Oste-Wümme-Bahn")

Um Personenverkehr (PV) auf die Schiene zu bringen, braucht man attraktive Angebote und eine entsprechende Nachfrage, d.h. es muss für potenzielle Fahrgäste entsprechende Gründe geben, vom Auto auf die Bahn umzusteigen.

Dies gilt vor allem auch für den ländlichen Raum, der in der Vergangenheit von der Schiene abgekoppelt wurde und wo es vielfach überhaupt keine Alternative mehr zum Auto gibt.

Auf den Strecken der ehemaligen WZTE und auch auf der ehemaligen BOE lässt sich derzeit ein solcher PV derzeit nur eingeschränkt wirtschaftlich darstellen. Bei der WZTE fehlt die weitere Anbindung in Richtung Bremen, im Bereich der BOE sind die möglichen Zugangszahlen bedingt durch die relativ dünne Besiedlung im Einzugsgebiet der Strecke nicht besonders hoch (Ausnahme: Gnarrenburg; Worpswede). Auch ist die Fahrzeit zwischen Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck wegen der relativ geringen Höchstgeschwindigkeiten und den vielen unbeschränkten Bahnübergängen zu lang.

Dies würde sich allerdings grundlegend ändern, wenn es gelingt, einen weiteren attraktiven **Ost-West-Verkehr im Elbe Weser Dreieck** aufzubauen, der insbesondere die Mitte des Landkreises Rotenburg Wümme verkehrlich erschließt (**Oste-Wümme-Bahn**). Hierzu ist es notwendig, die vorhandenen Strecken der BOE und WZTE miteinander zu verknüpfen.

Eine solche Verbindung sollte zwischen Tarmstedt und Worpswede geschaffen werden. Dies würde einen Neubau von rund 10 km Schienentrasse erfordern.

Eine Verbindung zwischen Tarmstedt und Worpswede wäre nach Meinung des Verfassers für den regionalen SPNV von großer Bedeutung.

Dies betrifft insbesondere die Berufsverkehre in die beiden Metropolen Bremen und Hamburg. Pendler in Richtung Bremen hätten eine Anschlußmöglichkeit in Osterholz-Scharmbeck (evtl. ist es auch sinnvoll, die Züge von Osterholz-Scharmbeck bis Bremen Hbf umsteigefrei weiter zu führen) und Pendler in Richtung Hamburg hätten in Tostedt Anschluß an den neuen Metrorail Regionalexpress.

Auch im Bereich der Schülerverkehre hätte diese Relation eine erhebliche Bedeutung (z.B. Gymnasium und berufsbildende Schulen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Zeven-Süd).

Weitere Nachfrage entsteht durch Freizeitverkehre (siehe z.B. Moorexpress) sowie durch Anschlußverkehre an den Personen-Fernverkehr der DBAG, wo bisher die Region keinen vernünftigen Zugang hat.

Orte wie Tarmstedt oder Worpswede sind verkehrlich vorrangig in Richtung Bremen orientiert, während Sittensen, Heidenau und Tostedt sicherlich eine Orientierung Richtung Hamburg aufweisen. Zeven als Mittelzentrum ist vor allem ein interessantes Ziel bei den Schülerverkehren.

Durch eine intelligente Verknüpfung mit vorhandenen oder neu zu schaffenden Busverkehren ließen sich die Fahrgastzahlen ebenfalls positiv beeinflussen. Allerdings ist darauf zu achten, dass es dann keine Bus-Parallelverkehre mehr geben darf.

Hier wäre es sicherlich sinnvoll einen ergänzenden Bus-Takt-Verkehr (z.B. als Expressbus-Linie von Bremervörde Bhf./Stadt- Bevern - Selsingen - Seedorf (Kaserne) - Zeven - Zeven Aspe - Elsdorf - Ghyum - Mulmshorn - Rotenburg (Kaserne) - Rotenburg Bhf./Stadt) zu schaffen. Auf diese Weise würde die ländliche Region in der Mitte des Elbe-Weser-Dreiecks auch in Nord-Süd-Richtung vernünftig erschlossen. In Rotenburg und Bremervörde könnte ein solcher Bus im Vor- bzw. Nachlauf möglicherweise auch für die Schaffung eines Stadtverkehrs genutzt werden.

Um eine Wettbewerbsfähigkeit zum Individual- und auch zum Busverkehr herzustellen, ist es notwendig neben modernen Fahrzeugen und Taktzeiten insbesondere auch attraktive und schnelle Fahrzeiten anzubieten. Aus diesem Grunde ist es bei einer Reaktivierung der Strecken für den SPNV notwendig, durch Sanierung von Streckenabschnitten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h oder sogar höher zu ermöglichen.

Angesichts der veränderten Steuergesetzgebung (Gleichbehandlung der Pendler im öffentlichen Personennahverkehr), zunehmender Verkehrsdichte im Berufsverkehr auf den Straßen und steigender Treibstoffkosten hat die Bereitschaft, auf attraktive Nahverkehrsangebote umzusteigen, in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Wie erfolgreich Personenverkehr in ländlichen Regionen betrieben werden kann, zeigt die EVB schon seit Jahren auf der Strecke von Bremerhaven - Bremervörde - Buxtehude - Hamburg-Neugraben.

Güterverkehr:

Auch für den Güterverkehr wäre die Oste-Wümme-Bahn von Bedeutung. So könnten die EVB-Containerzüge zwischen Hamburg und Bremen diese Trasse nutzen und auch im Wagenladungseinzelverkehr wären durch den "Lückenschluß" eine einfachere Bedienung der Güterverkehrskunden möglich.

Streckenverlauf der "Oste-Wümme-Bahn" (EVB Ost-West-Trasse)

Tostedt - Sittensen - Zeven - Tarmstedt - Worpswede - OHZ - (Bremen Hbf.)

In der nachfolgenden Tabelle ist der mögliche Streckenverlauf der Ost-West-Trasse im Elbe-Weser-Dreieck näher beschrieben. Notwendig ist hierbei ein Lückenschluß von ca. 10 km Länge. Diese neu zu schaffende Verbindung könnte zwischen Weyerdeelen-Umbeck (etwa in Höhe des Bahnübergangs der Landstraße zwischen Gnarrenburg/Karlshöfen und Worpswede) und Tarmstedt-Ost (Abzweig von der Strecke Wilstedt Zeven westlich des Bahnübergangs der Landstraße zwischen Tarmstedt und Wilstedt) verlaufen.

Station	Zahl der Einwohner	Bemerkungen
Tostedt	13256	Anschluß und Umsteigmöglichkeit zum Regionalexpress HH - HB (Metrorail)
Tostedt-West		
Heidenau	1949	
Tiste/Kalbe	1401	Tiste/Kalbe (841/560 Einw.)
Sittensen	5446	
Kuhmühlen Klein-Meckelsen/ Groß-Meckelsen)	1360	Klein-Meckelsen/Groß-Meckelsen (852 und 508 Einwohner)
Weertzen		
Heeslingen	4733	
Zeven-Nord		Haltestelle müsste evtl. weiter in Richtung Kanalstrasse verlegt werden (Schulzentrum)
Zeven-Süd	12133	Gymnasium und berufsbildende Schule in Bahnhofsnähe
<i>Oldendorf</i>		<i>WZTE</i>
Badenstedt		WZTE; relativ günstige Lage, aber wenig Einwohner; evtl. P+R
<i>Ostereistedt</i>	<i>958</i>	<i>WZTE; Bahnhof liegt ausserhalb der Ortslage;</i>
Rhadeeistedt		WZTE; Bahnhof liegt weit ausserhalb der Ortslage; P+R
<i>Breddorf</i>	<i>1166</i>	<i>WZTE; Bahnhof liegt weit ausserhalb der Ortslage</i>
Hepstedt	1044	WZTE
Tarmstedt (Ost)	3507	WZTE; evtl. Verlegung des Bahnhof, um günstigeren Zugang zu bekommen.
		Lückenschluß
Worpswede	9537	BOE (evtl. Anschluß in Richtung Bremervörde - Stade; Moorexpress)
Ahrensfelde (OHZ-Nord)		BOE
Osterholz-Scharmbeck	31206	DB/BOE (Anschluß an DB Regio)
Ritterhude		DB Strecke Bremen - Bremerhaven
Lesum		DB Strecke Bremen - Bremerhaven
Walle		DB Strecke Bremen - Bremerhaven
Bremen Hbf.		DB

Tab: Streckenverlauf und Einwohnerzahlen (Oste-Wümme-Bahn)

Der vorhandene Streckenabschnitt zwischen Osterholz-Scharmbeck und Wopswede ist ca. 9,3 km lang (bis zum möglichen Abzweig bei Weyerdeelen-Umbeck ca. 11,5 km), der Abschnitt zwischen Tarmstedt-Ost und Tostedt ist ca. 59,5 km lang. Die neu zu schaffende Schienenverbindung (Lückenschluß) zwischen Tarmstedt und Wopswede (bzw. Weyerdeelen Umbeck) hat eine Länge von ca. 10 km. Der Abschnitt von Tarmstedt nach Wilstedt könnte ggfs. als Gleisanschlußbahn für den Güterverkehr erhalten bleiben.

Die gesamte Strecke zwischen Osterholz-Scharmbeck und Tostedt (Oste-Wümme-Bahn; EVB Ost-West-Trasse) würde damit eine Länge von rund 80 km aufweisen.

Um attraktive Fahrzeiten zu erzielen, ist es notwendig die Zahl der Haltepunkte zu begrenzen/zu optimieren und auf der anderen Seite die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge zu erhöhen. Als Standard gelten hier heute auf eingleisigen Strecken Geschwindigkeiten von ca. 80 km/h. Darüber hinaus sollten die Züge von Osterholz bis Bremen Hauptbahnhof als umsteigefreie Verbindung weitergeführt werden. Welche Haltepunkte zwischen Osterholz und Bremen dabei zu bedienen sind, ist noch näher zu untersuchen.

Attraktiver Nahverkehr erfordert heute zumindest an Werktagen einen stündlichen Taktverkehr.

Ob und in wie weit ein ergänzender SPNV-Betrieb dann auch auf der Relation Wopswede - Bremervörde - Heesedorf - Stade (**Moorexpress**) sinnvoll ist, bedarf einer weiteren Prüfung.

Einige Bahnhöfe der "Oste-Wümme-Bahn" liegen am Rande bzw. ausserhalb der Ortslagen. Dies ist heute eher als Vorteil, denn als Nachteil zu sehen, da so ausreichend Flächen für Park + Ride zur Verfügung stehen.

Neben dem PV wäre eine derartige regionale Ost-West-Trasse auch für den EVB-Containerverkehr von Relevanz, da dann die Züge zwischen Bremen und Hamburg über diese Strecke laufen könnten (Einsparung von Trassengebühren).

Investitionsbedarf

Um dieses Konzept (Ideenskizze) zu realisieren, sind natürlich zunächst einmal entsprechende Investitionen in die Infrastruktur notwendig (10 km neue Strecke; Sanierung und Ausbau vorhandener Streckenabschnitte; Bahnsteige; etc.). Hier ist anzumerken, dass die Kosten für 10 km neue Strecke bei rund 5 Mio. EUR liegen werden - also der Lückenschluß zum "Preis einer Umgehungsstraße" realisiert werden könnte. Der Bau neuer Autobahnen ist erheblich teurer.

Die benötigten Fahrzeuge könnten über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) beschafft werden (ggfs. auch Leasing). Die entsprechende Wartung der Fahrzeuge kann in der neuen Werkstatt in Bremervörde erfolgen.

Finanzierung

- Infrastrukturmaßnahmen: Investition durch Bund oder EU (prüfen, ob hier Strukturmittel verfügbar gemacht werden können !) sowie durch Landesmittel; Beteiligung der Kreise/Kommunen;
- evtl. Realisierung über innovative Finanzierungsmodelle als Privat-Public-Partnership
- Beschaffung der Fahrzeuge: über LNVG oder Leasing
- Einnahmen durch Bestellung der Verkehre durch das Land (Regionalisierungsmittel)
- Einnahmen aus Trassengebühren im Güterverkehr bei Nutzung der Trasse für EVB-Containerverkehre

Zeitraumen

Angesichts leerer öffentlicher Kassen bei Bund, Ländern und Kommunen ist eine schnelle Realisierung des Projekts zum gegenwärtigen Zeitpunkt sicherlich nicht realistisch. Dennoch wäre zunächst kurzfristig die vorliegende Ideenskizze im Rahmen einer Feasibility-Study zu überprüfen. Sollte diese Studie zu einem positiven Ergebnis kommen, wäre es wichtig, die vorhandene Schieneninfrastruktur mittel- bis langfristig zu sichern und für den Erhalt entsprechende Finanzmittel bereit zu halten.