



Üben schon einmal symbolisch die Er-  
tüchtigung von  
Schienen (von links):  
Frank Doods, Volker  
Meyer, Stephan  
Korte, Gero Hocker,  
Frank Seidel, Özlem  
Ünsal und Thorsten  
Harder.

FOTOS: MICHAEL GALIAN

VON WOLFGANG SEMBRITZKI

**Stuhr-Moordeich/Weyhe.** Für den symbolischen Baustart haben sie sich einen neuralgischen Punkt ausgesucht: An der Haferflockenkreuzung in Moordeich, der bremisch-niedersächsischen Landesgrenze, traf sich am Montagnachmittag alles, was Rang und Namen hat. Die Prominenz aus Bund, Ländern und Kommunen hat einen für die Region bedeutsamen Prozess eingeläutet: Von nun an wird über die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 von Huchting über Stuhr nach Leeste nicht mehr nur geredet – es wird auch gebaut.

Im Zelt nahe der Landesgrenze wurden fleißig Hände geschüttelt und die länderübergreifende Zusammenarbeit gelobt, vor allem während der Fragerunde auf dem Podium, an der Vertreter der beteiligten Akteure zu Wort kamen. Weyhes Gemeindepressesprecher Sebastian Kelm moderierte anschließend das Gespräch und hatte diverse Fragen zu dem Großprojekt vorbereitet. „Historisch“ sei dieser Tag, darüber waren sich von Bremen über Stuhr bis Weyhe und von Hannover nach Berlin alle einig.

### Planung über 50 Jahre

Der erste, der das große Wort in den Mund nehmen durfte, war Stuhrs Bürgermeister Stephan Korte, der als Gastgeber die rund 100 geladenen Gäste, darunter viele Mandatsträger aller politischen Ebenen, begrüßte. Für „ein wahrlich historisches Ereignis“

befand Korte den Baustart der Verlängerung der Linie 8 und umriss den Zeitrahmen des Projekts: Vor über 50 Jahren, als die Flächenversiegelung in der heutigen Gemeinde Stuhr begann, wurde auch damit geworben, dass Bremer, die aus der Stadt heraus ziehen, bald mit der Straßenbahn in selbige pendeln könnten.

Aus „bald“ wird, wenn die Ertüchtigung der Strecke wie gewünscht verläuft, Stand jetzt die Mitte des Jahres 2027. „Das wird die Region prägen“, war sich Landrat Volker Meyer sicher. Er verwies auf die Bedeutung des Projekts, das im Laufe des vergangenen halben Jahrhunderts zahlreiche Parlamente auf kommunaler, aber auch auf Landes- und

Bundesebene überdauert hat. In dieselbe Kerbe schlug Bremens Verkehrssenatorin Özlem Ünsal, die Vorteile sowohl für die Hansestadt als auch für die angrenzenden Gemeinden sieht. Sie verwies auf die Anbindung der Gewerbegebiete in Stuhr und Weyhe. Auch in Sachen Klimaschutz punkte die Straßenbahn laut Ünsal dadurch, dass sie zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Energien fahre.

20 Minuten soll die Bahn von Leeste bis zum Roland-Center in Huchting brauchen, 36 Minuten zur Domsheide. Volker Klemm von der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) freute sich über etwas, was viel zitiert, aber selten umgesetzt werde: „Eine Reakti-



Frank Seidel (Zweiter von rechts) hofft auf eine Verlängerung der Linie 8 bis nach Sudweyhe.

vierung steht an.“ Die Linie 8 soll nämlich künftig auf der früheren BTE-Strecke zwischen Leeste und Bremen pendeln.

Das sei jedoch nur der erste Schritt, betonte Weyhes Bürgermeister Frank Seidel, der auch die Querverbindungen zwischen Stuhr und Weyhe herausstrich. Der Wesergemeinde könne es mit dem Ausbau der Strecke kaum schnell genug gehen, die Hagener Straße sei nach dem Willen der Gemeinde Weyhe nur eine vorläufige Endstation. Geht es nach dem Weyher Rathaus, erfolgt im nächsten Schritt der Anschluss der Linie 8 an den Kirchweyher Bahnhof und die Verlängerung der Trasse bis nach Sudweyhe. Auch Thedinghausen ließe sich mit der Straßenbahn anbinden, war sich Seidel sicher und erntete dafür Applaus aus dem Publikum. Vorerst zeigte sich der Weyher Rathauschef aber auch mit dem ersten Schritt zufrieden: „Die Linie 8 nimmt Gestalt an. Schon bald wird sie erhebliche Verbesserungen für etliche Pendlerinnen und Pendler in Sachen Komfort und Verlässlichkeit mit sich bringen.“

Das Projekt kostet in Summe Stand jetzt knapp über 80 Millionen Euro. 90 Prozent des Betrags fördert der Bund. Laut aktuellem Zeitplan soll Mitte 2027 die erste Bahn vom Roland-Center über Stuhr nach Leeste rollen.

Den Kommentar zur Verlängerung der Linie 8 lesen Sie auf Seite 2 im Mantelteil dieser Ausgabe.



**Den Förderbescheid überreichen** Staatssekretär Gero Hocker (vorne l.) und Bremens Bausenatorin Özlem Ünsal an BTE-Geschäftsführer Volker Klemm (vorne r.) . Zuschauer im Hintergrund sind (v.l.) Frank Doods, Stephan Korte, Volker Meyer, Frank Seidel und Thorsten Harder.

ANDREAS HAPKE

**Moordeich** – Mit großem Getöse haben die Projektbeteiligten am Montagnachmittag den Baubeginn zur Verlängerung der Linie 8 von Huchting über Stuhr nach Leeste gefeiert. Um den Festakt gebührend bei Sekt und Suppe zu begehen, hatten sie ein großes Eventzelt aufbauen lassen. Es stand an der sogenannten Haferflockenkreuzung in Stuhr-Moordeich, wo das Nahverkehrsprojekt die Grenze zwischen Bremen und Niedersachsen überschreitet.

Vor 50 Jahren habe es dort weitestgehend nur Wiesen und grasende Kühe gegeben, „alles sehr, sehr friedlich“, sagte Stuhrs Bürgermeister Stephan Korte. Doch die Idee einer Straßenbahnanbindung sei schon damals im Jahre 1973 in dem Exposé einer Bremer Baufirma aufgetaucht. 25 Jahre später seien dafür die politischen Beschlüsse gefasst worden.

Landrat Volker Meyer fand es „bemerkenswert, dass so eine Idee über 50 Jahre verschiedene Räte, Kreistage, Bürgermeister, Landräte, Landes- und Bundesregierungen überlebt hat – über Ländergrenzen hinweg“.

Einen „Tag wie heute“ könne eine nicht-bundeseigene Eisenbahn eigentlich gar nicht feiern, stellte Volker Klemm, Geschäftsführer der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) als offizielle



**Statt Spatenstich:** Die Projektbeteiligten puzzeln sich eine Gleisverbindung zusammen.

ANDREAS HAPKE

Vorhabenträgerin, fest. Die Reaktivierung einer Strecke stehe an, und dies sei etwas ganz Besonderes. „Ich freue mich darauf, dass wir in den nächsten Jahren zusammen in die Hände spucken und etwas Bleibendes schaffen.“

Dr. Gero Hocker, Parlamentarischer Staatssekretär des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, betonte, dass sowohl die ländliche als auch die urbane Region von der Bahn profitierten. Grundsätzlich müssten solche Projekte vor Ort entschieden werden. Dort wisse man besser, wie sich Verkehre entwickelten.

„In den letzten Monaten haben wir es uns zur gemeinsamen Aufgabe gemacht, das

Projekt zum Ende zu führen“, sagte Özlem Ünsal, Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen. Als Oberzentrum habe Bremen die Funktion, die Region zu verbinden. „Wenn uns das gelingt, verbinden wir ganz viele Fragen der Mobilität, nämlich auch den Klimaschutz.“ Weniger Autofahrten, weniger Verkehrslärm und den Rückgang des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes nannte Ünsal als positive „Begleiteffekte“.

Gemeinsam übergaben Ünsal und Hocker einen aktuellen Förderbescheid des Bundes. Spannender als die beiden hätten auch Moderatoren einschlägiger Vorabend-Quizsendungen das Öffnen

des Briefes nicht gestalten können. Es dauerte eine Weile, bis sie ein Papier aus dem Umschlag zogen, auf dem ein Zuschuss von rund 66 Millionen Euro vermerkt war. Dass sich die Förderung des Projekts auf bis zu 90 Prozent der Investitionskosten beläuft, ging ebenfalls aus dem Schreiben hervor. Weitere fünf Prozent schießt das Land hinzu. Laut Weyhes Pressesprecher Sebastian Kelm kalkulieren Stuhr und Weyhe zurzeit mit Kosten von 81 Millionen Euro.

Eine Straßenbahn, die zum Zug wird und auf Eisenbahngleisen fährt: „Ein solches Projekt haben wir sonst in Niedersachsen nicht“, sagte Frank Doods, Staatssekretär des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung. „Man würde sich per se mehr solcher Projekte wünschen, um Strecken zu reaktivieren.“ Für die Bremer Straßenbahn AG bedeute dies eine besondere Herausforderung, wie deren technischer Vorstand Thorsten Harder erklärte: „Unsere Fahrer fahren nicht mehr auf Sicht, sondern auf Signaltechnik.“ Die BSAG müsse Personal schulen und Wagen technisch entsprechend ausrüsten.

Für Weyhes Bürgermeister Frank Seidel ist die Hagener Straße in Leeste nur vorübergehend Endstation der Linie 8. „Viele Leute nutzen den

Bahnhof in Kirchweyhe, um nach Bremen zu kommen. Es muss weiter gehen, gerne bis nach Thedinghausen.“

Die Finanzierung des laufenden Betriebs falle nicht leicht, sagte Doods. Gleichwohl trage das Land das absehbare jährliche Defizit bis 2041 zur Hälfte mit. „Das machen wir auch nicht alle Tage. Das ist der guten Partnerschaft mit Bremen geschuldet.“ Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf zwei Millionen Euro bei täglich 2000 Fahrgästen.

Das Ende der Bauarbeiten ist für Dezember 2026 geplant, der Betrieb der Bahn im 20-Minuten-Takt für Mitte 2027. Daran hatte so mancher Bürger zwischenzeitlich nicht mehr geglaubt. „Sicher ist ein solches Projekt eine Glaubensfrage“, sagte Christof Herr, Geschäftsführer des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. „Es ist aber auch eine Frage von Hartnäckigkeit und Beharrlichkeit.“ Dies habe Stuhr und Weyhe in den vergangenen Jahrzehnten ausgezeichnet.

Ausgehend vom Ort des Festaktes wird die BTE-Strecke jetzt abschnittsweise ertüchtigt. Die Eisenbahner lassen unter anderem die Gleise erneuern und Bahnübergänge modernisieren. Die Stationen erhalten Bike-and-Ride, teilweise auch Park-and-Ride-Anlagen. **ANDREAS HAPKE**