



## ENTDECKT DAS OLDENBURGER LAND!

Analyse des regionalen  
Wirtschaftsraums  
Schwerpunkt  
Verkehrsinfrastruktur

Unterrichtsmaterial  
für die Sekundarstufe I



KOOPERATION ZWISCHEN:

INSTITUT FÜR ÖKONOMISCHE BILDUNG  
an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

OLDENBURGISCHE LANDSCHAFT  
Oldenburg



Das Unterrichtsmaterial wurde in Kooperation zwischen dem Institut für Ökonomische Bildung an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg und der Oldenburgischen Landschaft erstellt.

1. Auflage, Oldenburg, Juni 2016

**Dieses Material können Sie kostenlos runterladen unter:**

[http://www.oldenburger-land-entdecken.de/uploads/live/dms/87/entdeckt\\_das\\_oldenburger\\_land.pdf](http://www.oldenburger-land-entdecken.de/uploads/live/dms/87/entdeckt_das_oldenburger_land.pdf)

**und unter:**

<http://www.ioeb.de/publikationen/entdeckt-oldenburger-land-2705>

© 2016 Institut für Ökonomische Bildung gemeinnützige GmbH, Oldenburg ([www.ioeb.de](http://www.ioeb.de))

Anschrift: Bismarckstraße 31, 26122 Oldenburg

© 2016 Oldenburgische Landschaft KdöR, Oldenburg

(<http://www.oldenburgische-landschaft.de>)

Anschrift: Gartenstraße 7, 26122 Oldenburg

Deckblatt Foto: Merk, Peter (2015): Das Oldenburger Land von oben, 1. Auflage, Sutton Verlag GmbH, S. 115 (Rastede)

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.

Auf verschiedenen Seiten dieses Materialpakets befinden sich Verweise (Links) auf Internet-Adressen. Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle wird die Haftung für die Inhalte der externen Seiten ausgeschlossen. Für den Inhalt der externen Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich. Sollten Sie bei dem angegebenen Inhalt des Anbieters dieser Seite auf kostenpflichtige, illegale oder anstößige Inhalte treffen, so bedauern wir dies ausdrücklich und bitten Sie, uns umgehend per E-Mail davon in Kenntnis zu setzen, damit beim Nachdruck der Verweis gelöscht wird.

# Entdeckt das Oldenburger Land!

Analyse des regionalen  
Wirtschaftsraums

Schwerpunkt Verkehrsinfrastruktur

**Autoren:**

Dr. Michael Koch

Jasmin Fresemann

(Institut für Ökonomische Bildung Oldenburg)

Sabrina Kolata

(Oldenburgische Landschaft)

## Inhalt

1	Lehrerhandreichung .....	IV
1.1	Einführung .....	IV
1.2	Einordnung der Unterrichtseinheit .....	V
1.3	Aufbau der Materialien .....	VI
1.4	Lösungshinweise .....	VII
1.5	Hilfreiche Informationsquellen .....	X
2	Unterrichtsmaterialien .....	1
M1:	Ein regionaler Wirtschaftsraum .....	2
M2:	Analyse eines regionalen Wirtschaftsraums .....	4
M3:	Verkehrsinfrastruktur .....	9
M4:	Verkehrsinfrastruktur im Oldenburger Land .....	10
M5:	Die Bedeutung der Eisenbahn in der Region .....	12
M6:	Verkehrsinfrastruktur – ein Thema mit viel Konfliktpotenzial .....	20

# 1 Lehrerhandreichung

## 1.1 Einführung

Schülerinnen und Schüler nehmen sehr frühzeitig wirtschaftliche Phänomene und Prozesse in ihrem Nahraum wahr (z. B. Tauschhandlungen auf Märkten, Entstehung von Unternehmen in der Nachbarschaft, Arbeitstätigkeiten der Eltern), ohne diese bereits in einen größeren Zusammenhang zu stellen bzw. Beziehungsgeflechte zu identifizieren. Im Wirtschaftsunterricht ist es deshalb sinnvoll, auf diese Erfahrungen und Beobachtungen zurückzugreifen, um systematisch grundlegende Zusammenhänge und Prozesse des wirtschaftlichen Geschehens zu vermitteln. Insbesondere die geleitete Analyse des regionalen Wirtschaftsraumes stellt einen guten Ausgangspunkt für die weitere Beschäftigung mit ökonomischen Fragestellungen dar. Die Auseinandersetzung mit der Wirtschaft „vor der Haustür“ verringert den Grad der Abstraktion bei der Vermittlung ökonomischer Sachverhalte über den direkten Bezug zum Alltagsgeschehen der Schülerinnen und Schüler und bietet vielerlei Anknüpfungspunkte für die Behandlung inhaltlicher Fragestellungen. So lässt sich beispielsweise schrittweise die Einbettung der regional angesiedelten Unternehmen in nationale und internationale Wirtschaftsprozesse herausarbeiten. Diesem Gedanken folgend liefert das vorliegende Materialpaket im ersten Schritt einige grundlegende Hilfestellungen zur Annäherung an sowie zur Analyse des eigenen regionalen Wirtschaftsraums, hier des Oldenburger Landes bzw. der Stadt Oldenburg.

Der Status eines regionalen Wirtschaftsraumes sowie insbesondere dessen Zukunftsperspektiven werden maßgeblich von seiner infrastrukturellen Anbindung bestimmt. Hierbei ist es wichtig zu erkennen, dass die Verkehrsinfrastruktur stetigen Veränderungsprozessen unterworfen ist, um den sich verändernden Herausforderungen gewachsen zu sein. Ein Beispiel: Der weltweit steigende Warenhandel im Zuge der fortschreitenden Globalisierung bedeutet auch für die Region Oldenburg zunehmend mehr Güterumschlag, der wiederum spezifische infrastrukturelle Voraussetzungen erforderlich machte und macht. Die vorliegende Unterrichtssequenz legt deshalb einen besonderen Fokus auf die Bedeutung und Entwicklung der Infrastruktur im Oldenburger Land. Exemplarisch wird hierzu die historische Entwicklung der Eisenbahnanbindungen im Oldenburger Land in den Blick genommen. Zum einen werden dabei die wirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur und den regionalen Schlüsselbranchen (z. B. Logistik und Hafenwirtschaft) und ihren Entwicklungsprozessen dargelegt. Zum anderen wird anhand der historischen Perspektive deutlich gemacht, dass wirtschaftliche Strukturen und damit auch die infrastrukturellen Systeme einem permanenten Veränderungsprozess unterworfen sind (Strukturwandel). Die Bezugnahme auf aktuelle Diskussionen bezüglich der zukünftigen Gestaltung der Eisenbahnlinien in Oldenburg und seinem Umland verdeutlicht dabei, dass die Veränderung und der Ausbau der Infrastruktur stets durch Interessenkonflikte charakterisiert ist.

## 1.2 Einordnung der Unterrichtseinheit

Das Unterrichtsmaterial ist für den Wirtschaftsunterricht ab Jahrgang 8 konzipiert. Mögliche Verknüpfungen ergeben sich beispielsweise mit den Fächern Geschichte und Erdkunde. Die Materialien können als Gesamtheit in der vorgeschlagenen Reihenfolge erarbeitet werden. Sie sind jedoch auch einzeln einzusetzen, um beispielsweise bestehende Unterrichtseinheiten zu ergänzen. Die Aufgabenformulierungen stellen lediglich Bearbeitungsvorschläge dar und können selbstverständlich – je nach eigener Zielsetzung und den Voraussetzungen in der Lerngruppe – verändert und ergänzt werden.

Die gewählte Thematik ist im Kerncurriculum „Wirtschaft“ für niedersächsische Haupt-, Real- und Oberschulen sowie in den curricularen Vorgaben für das „Profil Wirtschaft“ im Themenbereich IV „Ökonomisches Handeln regional, national und international“ angesiedelt.

Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler ...
Kerncurriculum Wirtschaft	<p><u>Jahrgang 7/8</u></p> <p>Fachwissen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ beschreiben den regionalen Wirtschaftsraum und ermitteln Kriterien für seine Analyse wie Verkehrsanbindung, Bevölkerungsstruktur, öffentliche Einrichtungen und Umweltbedingungen.</li> </ul> <p>Erkenntnisgewinn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ untersuchen mithilfe von Kriterien die Infrastruktur ihrer Region und stellen die Ergebnisse grafisch dar.</li> </ul> <p><u>Jahrgang 9/10</u></p> <p>Fachwissen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ benennen Standortfaktoren für die Ansiedlung von Unternehmen.</li> <li>▪ ermitteln Erscheinungsformen des Strukturwandels in einem Wirtschaftsraum.</li> <li>▪ benennen Entwicklungsmöglichkeiten einer Region.</li> </ul> <p>Erkenntnisgewinnung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ analysieren Standortfaktoren wie Infrastrukturausstattung, Arbeitsmarkt und finanzielle Rahmenbedingungen.</li> <li>▪ erschließen wichtige Einflussfaktoren auf den Strukturwandel.</li> </ul> <p>Beurteilung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ setzen sich mit Einflussfaktoren des Strukturwandels und deren Auswirkungen auf Wirtschaftsräume auseinander.</li> </ul>

Auszug Kerncurriculum Oberschule Fach Wirtschaft (Niedersachsen)

## 1.3 Aufbau der Materialien

### **M1: Ein regionaler Wirtschaftsraum**

#### **M2: Analyse eines regionalen Wirtschaftsraums**

In M1 wird zum Einstieg erklärt, wie ein regionaler Wirtschaftsraum definiert werden kann und welche Klassifizierungsmöglichkeiten es gibt. Darüber hinaus werden die zentralen Merkmale sogenannter Metropolregionen kurz dargelegt.

Im Anschluss an diese Einführung erfolgt der Vorschlag für eine systematische Annäherung an den regionalen Wirtschaftsraum über die Analyseschwerpunkte „Allgemeine Informationen“, „Wirtschaftliche Strukturen und Beschäftigung“ sowie „Infrastruktur“ (M2). Die Schülerinnen und Schüler können ihre Untersuchungsergebnisse direkt im Material festhalten. Bevor sie starten, muss jedoch festgelegt werden, welcher konkrete Wirtschaftsraum analysiert werden soll. Für die bessere Verfügbarkeit von Daten und Fakten bietet es sich ggf. an, eine einzelne Stadt (insbesondere Oldenburg) oder einen einzelnen Landkreis auszuwählen.

### **M3: Verkehrsinfrastruktur**

#### **M4: Verkehrsinfrastruktur im Oldenburger Land**

Den Schwerpunkt dieser Unterrichtseinheit bildet das Thema „Verkehrsinfrastruktur“. Zum Einstieg werden in M3 interessante Informationen zur Infrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellt, bevor in M4 eine Fokussierung auf die infrastrukturelle Einbindung des Oldenburger Landes, dessen Struktur ebenfalls kurz umrissen wird, erfolgt (ggf. im Abgleich zu den von den Schülerinnen und Schülern ermittelten Daten). Von zentraler Bedeutung ist es, dass hierüber die wesentlichen Erkenntnisse hinsichtlich der Strukturierung, Einbindung sowie Besonderheiten der eigenen Wirtschaftsregion erschlossen werden.

### **M5: Die Bedeutung der Eisenbahn in der Region**

Der besondere Fokus der Einheit liegt auf der Beschäftigung mit der Eisenbahnanbindung in der Region. In M5 wird in ausführlicher Form die Geschichte der Anfänge der Eisenbahn im Oldenburger Land beschrieben. Verdeutlicht werden soll durch die vorgenommene Verknüpfung von ökonomischer und historischer Perspektive insbesondere, dass sich die Infrastruktur permanent verändert, entsprechend der jeweiligen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Anforderungen. Zudem wird exemplarisch herausgestellt, welche Bedeutung einer funktionsfähigen Infrastruktur für die Entwicklungsperspektive einer Region zukommt.

### **M6: Verkehrsinfrastruktur – ein Thema mit viel Konfliktpotenzial**

Der Ausbau und die Veränderung der Infrastruktur sorgt stets für Interessenkonflikte und öffentlich-politische Kontroversen. Zumeist geraten hierbei kollektive Interessen (kurze bzw. reibungslose Transportwege für den Güterverkehr) mit partikularen Interessen (Anwohner, direkt Betroffene) in Konflikt.

Ein Beispiel hierfür ist der Streit um die zukünftige Ausgestaltung der Bahntrassen in und um Oldenburg, wie er im Zuge der Eröffnung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven aufgefunden ist. Besteht einerseits innerhalb der Region ein großes Interesse am erfolgreichen Betrieb des Hafens, so verursachen die hiermit einhergehenden Transportströme für einige Bürgerinnen und Bürger negative externe Effekte (Lärm, Wertverluste von Grundstücken etc.). Die hier zu erkennenden politischen Herausforderungen lassen sich auch auf andere Infrastrukturprojekte übertragen (z. B. Straßenbau, Ausbau Leitungsnetze, Windparkanlagen).

## 1.4 Lösungshinweise

Zu einigen Aufgabenstellungen werden im Folgenden Lösungsvorschläge unterbreitet. Zudem finden Sie unter 1.5 hilfreiche Informationsquellen.

### M1: Ein regionaler Wirtschaftsraum

---

#### Aufgabe 2

Eine Gemeinde hat feste Verwaltungsgrenzen, während ein regionaler Wirtschaftsraum über solche festgelegten administrativen Grenzen hinausgehen kann.

#### Aufgabe 3

Metropolregionen sollen als Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung dienen. Sie sollen die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten.

#### Aufgabe 4

Ostfriesland = Region  
Rheinland-Pfalz = Bundesland  
dein Wohnviertel = Nahbereich  
Norddeutschland = Großregion

An diesen Beispielen wird schnell klar, dass eine genaue Unterteilung schwierig sein kann.

### M4: Verkehrsinfrastruktur im Oldenburger Land

---

#### Aufgabe 3

Das **Oldenburger Land** umfasst die Landkreise Ammerland, Cloppenburg, Friesland, Oldenburg, Vechta und Wesermarsch sowie die kreisfreien Städte Delmenhorst, Oldenburg und Wilhelmshaven.

Der **Landkreis Oldenburg** besteht aus den Gemeinden Dötlingen, Ganderkesee, Großenkneten, Hatten, Hude, Wardenburg, der Samtgemeinde Harpstedt und der Stadt Wildeshausen.

Die **Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten** zum Beispiel besteht aus den Städten Wilhelmshaven, Bremerhaven, Bremen, Oldenburg, Delmenhorst und den Landkreisen Cuxhaven, Friesland, Ammerland, Wesermarsch, Osterholz, Oldenburg, Verden, Cloppenburg, Diepholz, Vechta und Osnabrück.

## M5: Die Bedeutung der Eisenbahn in der Region

### Aufgabe 1

Das kleine Großherzogtum Oldenburg war damals umgeben von seinem großen und mächtigen Nachbarn Hannover (es hatte dazu noch jeweils eine Provinz in Birkenfeld und eine in Lübeck). Ein Eisenbahnanschluss nach Süden, Westen oder Osten hätte stets über hannoversches Gebiet geführt und es wäre ein Überwegungsrecht erforderlich gewesen. Da Hannover dieses Recht aus Konkurrenzgründen nicht erteilen wollte, fiel das Oldenburger Land in die Isolation.

### Aufgabe 2

Nicht einfach von A nach B zu gelangen wie heute, bedeutete z. B.,

- nur Freunde und Verwandte in der Nähe besuchen zu können und keine Personen aus anderen Orten kennenzulernen.
- nicht in die Stadt zum Einkaufen fahren zu können. Man musste sich also selbst versorgen oder alles Nötige in der Nähe haben.
- nicht (oder kaum) mitzubekommen, was gerade in anderen Orten passiert und was z. B. gerade Mode ist.
- dass die Schule in der Nähe sein musste, um sie besuchen zu können.
- dass man nicht zu einer entfernten Arbeitsstelle pendeln konnte.

### Aufgabe 3

Gesteigerter Faktor	Begründung
Mobilität	Die Eisenbahn machte es möglich, in kurzer Zeit große Strecken zurückzulegen. Nach festen Fahrplänen wurden nun Massen von Personen transportiert, die zuvor lediglich in kleinen Gruppen mit Ochsespannen oder der Postkutsche befördert werden konnten.
Allgemeiner Bildungsstand	Die Eisenbahn ermöglichte einen schnelleren Austausch von Informationen. So konnten z. B. Zeitungen tagesaktuell in die ländlichen Regionen gebracht werden. Die Eisenbahn machte es auch leichter (und teilweise auch erst möglich) Schulen zu besuchen.
Handelsbewegungen	Auch Güter waren nun leichter von A nach B zu bewegen, die Transportkosten waren geringer als für den langwierigen Transport mit Ochsespannen. Der Handel mit Waren war nun viel leichter zu bewerkstelligen, sodass die Handelsbewegungen rasant stiegen.

Gesteigerter Faktor	Begründung
Zahl großer Handwerks- und Industriebetriebe	Da Güter nun leichter massenweise und günstig transportiert werden konnten, erlebte die Wirtschaft einen großen Aufschwung. Die Waren wurden günstiger und die Nachfrage größer. Handwerks- und Industriebetriebe erhöhten ihre Produktion und mussten sich vergrößern. Außerdem wurden viele neue Unternehmen gegründet.
Rohstoffbedarf	Immer mehr Lokomotiven, Waggons, Schienen und Gleise wurden gebaut. Dafür wurde viel Stahl, Eisen und Holz benötigt. Zur Befuerung der Lokomotiven wurde Kohle verwendet, die vor allem im Ruhrgebiet abgebaut wurde.
Zahl der Arbeitsplätze	Sowohl für den Eisenbahnbau als auch für den Bahnbetrieb wurden Arbeiter und Personal benötigt. Doch auch die vielen neuen Handwerks- und Industriebetriebe benötigten mehr Arbeitskräfte, um für den großen Warenbedarf zu produzieren.
Einwohnerzahlen der Städte	Die großen Betriebe waren vor allem in den Städten ansässig. Dort zog es viele Menschen hin, um dort zu arbeiten, sodass die Einwohnerzahlen der Städte stiegen.
Drang nach Fortschritt	Die Erfindung der Eisenbahn war revolutionär. Sie veränderte das Leben der Menschen und zeigte, was Technik möglich machte. Neben dem neuen Transportmittel sollte nun auch die Technik der Maschinen in den Betrieben fortschrittlicher werden. Die Eisenbahn machte vieles leichter und so war auch der Weg für neue Erfindungen geebnet, die das Leben bequemer machten.
Grunderwerbspreise in der Nähe von Bahnstrecken	Eisenbahnlinien bedeuteten Mobilität. Am nahegelegenen Bahnhof in den Zug steigen zu können, machte die Grundstücke in der Nähe der Bahnstrecken attraktiv und somit teurer.

#### Aufgabe 4

- Nordwolle Delmenhorst, Gründung 1884, Standort: nördlich der Bahnstrecke Oldenburg-Bremen; Praxiskontakt über das Industriemuseum Delmenhorst
- Stahlwerke Augustfehn, Gründung 1883, Standort: am Augustfehnkanal
- Norddeutsche Seekabelwerke Nordenham (NSW), Gründung 1899, Standort: an der Wesermündung; Praxiskontakt über das Museum Nordenham

## 1.5 Hilfreiche Informationsquellen

### Internetseiten:

Daten und Fakten zur Stadt Oldenburg

[http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/Oldenburg\\_in\\_Zahlen.September\\_2015.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/Oldenburg_in_Zahlen.September_2015.pdf)

Daten und Fakten zum Landkreis Oldenburg

<http://www.oldenburg-kreis.de/310.html>

Gästeführer Oldenburger Land

[www.kulturtourismus-ol.de](http://www.kulturtourismus-ol.de)

Themenportal der Oldenburgischen Landschaft

[www.oldenburger-land-entdecken.de](http://www.oldenburger-land-entdecken.de)

Online-Portal des Schul- und Bildungsprojektes: Maritime Wirtschaft & Logistik

[www.marwilo.de](http://www.marwilo.de)

### Literaturhinweise:

Friebel, S./Kirchner, V./Loerwald, D. (2013): Der regionale Wirtschaftsraum als sozialer Aneignungsraum für Schülerinnen und Schüler – Konzeptionelle Überlegungen und empirische Befunde, in: Zeitschrift für ökonomische Bildung, (02/2013), S. 42-61  
URL: [http://www.zfoeb.de/2013\\_2/friebel\\_kirchner\\_loerwald.pdf](http://www.zfoeb.de/2013_2/friebel_kirchner_loerwald.pdf)

Haas, H. D./Neumair, S. M. (2008): Wirtschaftsgeographie: Geowissen kompakt, WBG (Wissenschaftliche Buchgesellschaft)

Loerwald, D./Eickelkamp, A./Friebel, S./Kienast, M./Kirchner, V./Malz, S. (2013): Regionale Wirtschaft entdecken!, Ein Schülerarbeitsheft zu ausgewählten Branchen, Oldenburg: Institut für Ökonomische Bildung

Rheude, R./Kreier, P. (2006): Das Oldenburger Land. Ein starkes Stück Niedersachsen, hg. von der Oldenburgischen Landschaft, Oldenburg: Isensee Verlag

von Walcke-Schuldt, J./Fresemann, J./Koch, M. (2012): Der regionale Wirtschaftsraum im Unterricht, Qualifizierungsbaustein M 10, Oldenburg: Institut für Ökonomische Bildung (nur im Rahmen von IÖB-Qualifizierungsmaßnahmen verfügbar)

### Ausstellungen- und/oder Veranstaltungstipps:

Nordwestdeutsches Museum für Industriekultur

Am Turbinenhaus 10-12, 27749 Delmenhorst

Industrie Museum Lohne

Küstermeyerstraße 20, 49393 Lohne

Ausstellungen zur Eisenbahngeschichte im Stadtmuseum Oldenburg und dem Museumsdorf Cloppenburg ab April 2017



INSTITUT FÜR ÖKONOMISCHE BILDUNG  
an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg



## 2 Unterrichtsmaterialien

## M1: Ein regionaler Wirtschaftsraum

### Was ist ein regionaler Wirtschaftsraum?

Regionale Wirtschaftsräume müssen nicht zwingend in festgelegten Verwaltungsgrenzen liegen. Die Zusammenfassung von Städten und Landkreisen zu einer Region hängt von Gemeinsamkeiten ab, die sich auf die Kultur, die Wirtschaft oder die Politik beziehen können. Städte, Landkreise und Unternehmen arbeiten häufig zusammen, um gemeinsam wirtschaftliche Ziele zu verfolgen. Diese Zusammenschlüsse können dann als Wirtschaftsraum oder Wirtschaftsregion bezeichnet werden.



Definiert wird der Begriff Wirtschaftsraum als

*„ein durch menschliche Aktivitäten organisierter und gestalteter Erdräum bzw. Landschaftsausschnitt, welcher durch bestimmte sozioökonomische Strukturmerkmale und funktionale Verflechtungen charakterisiert und abgegrenzt ist. Ein Wirtschaftsraum hebt sich durch seine individuelle Struktur von den ihn umgebenden Wirtschaftsräumen ab.“*

Quelle: Kraus, T. H., zitiert in: Haas, H. D./Neumair, S.-M. (2008): Wirtschaftsgeographie, Darmstadt, 11

### Aufgaben

- (1) Benenne die Region, aus der du stammst bzw. in der du wohnst.
- (2) Beschreibe den Unterschied zwischen einer Gemeinde und einem regionalen Wirtschaftsraum.

Meine Region:

---

## Wie werden regionale Wirtschaftsräume aufgeteilt bzw. klassifiziert?

In der Bundesrepublik Deutschland leben rund 82 Millionen Menschen in 16 Bundesländern, die aus insgesamt 402 Landkreisen und kreisfreien Städten bestehen. So gibt es in Deutschland sehr viele verschiedene Wirtschaftsräume, die analysiert und betrachtet werden können.



## Was versteht man unter dem Begriff „Metropolregion“?



Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten  
Quelle: <http://www.metropolregion-nordwest.de>

Eine Metropolregion ist ein großer Wirtschaftsraum. Sie umfasst eine oder mehrere bedeutende Städte und die ländlichen Gebiete um sie herum. Diese Region ist eng miteinander verflochten. Metropolregionen sind Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung. Sie sollen die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten. In der Europäischen Union gibt es 50 Metropolregionen, elf davon sind in Deutschland. Eine dieser Metropolregionen ist zum Beispiel die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten. Sie wurde 2006 gegründet, um die Stärken der Region zu bündeln.

### Aufgaben

- (3) Erkläre, was genau Ziele der Bildung von Metropolregionen sind.
- (4) Verorte die folgenden Wirtschaftsräume in der oberen Grafik: Ostfriesland, Rheinland-Pfalz, dein Wohnviertel, Norddeutschland. Begründe deine Entscheidungen.

## M2: Analyse eines regionalen Wirtschaftsraums

Die Analyse eines regionalen Wirtschaftsraumes erfolgt hier in drei Schritten.

### 1. Schritt: Allgemeine Informationen

Als Erstes sammeln wir die grundlegenden Informationen zum regionalen Wirtschaftsraum. Das sind die Lage des Gebietes in der Bundesrepublik Deutschland, die Zusammensetzung des Gebietes aus Landkreisen und Städten, die Größe des Gebietes (= Fläche) und die Anzahl der Einwohner (= Bevölkerung). Damit gewinnen wir einen ersten Eindruck vom regionalen Wirtschaftsraum.

### 2. Schritt: Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung

Um den Wirtschaftsraum besser kennenzulernen, betrachten wir die Verteilung der Beschäftigten in den regionalen Unternehmen genauer. Das heißt, wir schauen uns an, wie viele Beschäftigte in den verschiedenen Wirtschaftsbereichen tätig sind. Als Wirtschaftsbereich (oder auch Wirtschaftsbranche) bezeichnet man eine Gruppe von Unternehmen, die ähnliche Produkte herstellen oder ähnliche Dienstleistungen erbringen. Treten ähnliche Unternehmen in einem Wirtschaftsraum häufiger auf, dann bildet dieser Wirtschaftsbereich einen Schwerpunkt im regionalen Wirtschaftsraum.

### 3. Schritt: Infrastruktur

Ein wichtiges Merkmal eines Wirtschaftsraumes ist auch seine Infrastruktur. Als Infrastruktur bezeichnet man die wirtschaftlichen und organisatorischen Grundlagen, die für das Funktionieren und die Entwicklung einer Wirtschaft nötig sind. Das sind z. B. die Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen, die Energieversorgung und die Telekommunikation (Telefon und Internet), aber auch das Verkehrssystem: Straßen, Wasser- und Schienenwege sowie Flugplätze, die den Waren- und Personenverkehr ermöglichen.

#### Daten und Fakten zur Stadt Oldenburg

[http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/Oldenburg\\_in\\_Zahlen.September\\_2015.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/Oldenburg_in_Zahlen.September_2015.pdf)

#### Daten und Fakten zum Landkreis Oldenburg

<http://www.oldenburg-kreis.de/310.html>

## 1. Schritt: Allgemeine Informationen

### Aufgabe

Zunächst geht es darum, dass ihr einen regionalen Wirtschaftsraum aussucht. Es darf auch eine Stadt oder ein Landkreis sein. Hilfe gibt es beispielsweise auf den Internetseiten der Stadt oder des Landkreises.

<b>Regionaler Wirtschaftsraum:</b>	
<b>Lage</b>	
<b>Bundesland/Bundesländer</b>	
<b>Städte</b>	
<b>Landkreise</b>	
<b>Fläche</b>	
<b>Bevölkerungszahl</b>	_____ Einwohner
<b>Bevölkerungsdichte</b>	_____ Einwohner pro km <sup>2</sup>

## 2. Schritt: Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung

### Aufgabe

Ermittelt in Kleingruppen die Daten zur Wirtschaftsstruktur und zum Arbeitsmarkt in der von euch gewählten Region. Wie hoch ist die Anzahl der Beschäftigten? Welche größeren Unternehmen gibt es in der Region?

<b>Regionaler Wirtschaftsraum:</b>	
<b>Welche größeren Unternehmen gibt es in diesem Wirtschaftsraum?</b>	
Zu welcher Branche gehören diese Unternehmen?	
<b>Welches sind die Branchen mit den meisten bzw. größten Unternehmen?</b>	
<b>Anzahl der Beschäftigten in Unternehmen</b>	
<b>Höhe der Arbeitslosenquote</b> (Ist sie im Vergleich zum Durchschnitt der Bundesrepublik Deutschland höher oder niedriger?)	
<b>Wie viele Beschäftigte gibt es in den folgenden Wirtschaftsbereichen?</b>  <i>Land- und Forstwirtschaft:</i> <i>Produzierendes und verarbeitendes Gewerbe:</i> <i>Handel, Gastgewerbe und Verkehr:</i> <i>Dienstleistungen:</i>	

## 3. Schritt: Infrastruktur

### Aufgabe

Häufig fällt der Begriff Infrastruktur: Die Infrastruktur ist z. B. „gut“ oder „verbesserungswürdig“ oder „die Infrastruktur weist erhebliche Lücken auf“. Was alles zur Infrastruktur gehört, erfahrt ihr in der folgenden Übersicht. Jedes Feld beschreibt einen Teil der Infrastruktur. Arbeitet die Informationen zur Infrastruktur in eurem Wirtschaftsraum heraus und tragt die Daten in die Felder ein.

<b>Regionaler Wirtschaftsraum:</b>	
<p><b>Energie- und Wasserversorgung</b> Haushalte und Unternehmen brauchen Gas und Mineralöl, Elektrizität und Wasser. Dafür sind Strom-, Gas- und Wasserleitungen erforderlich.</p> <p><i>Regionale Energieversorger:</i></p>	
<p><b>Informationsstruktur</b> Dazu gehören die Zeitungen, das Fernsehen, der Hörfunk, eine leistungsfähige Post, aber auch Telefon und Internet.</p> <p><i>Regionale Zeitungen:</i> <i>Regionale Radiosender:</i></p>	
<p><b>Verkehrsinfrastruktur</b> Damit ist gemeint, wie gut eine Region mit Straßen, Kanälen, Bahnschienen, Häfen, Flughäfen usw. ausgestattet ist.</p> <p><i>Bahnhöfe:</i> <i>Autobahnen:</i> <i>Bundesstraßen:</i> <i>Häfen:</i> <i>Flughäfen:</i></p>	

### **Gesundheitswesen**

Hierzu gehören z. B. Krankenhäuser,  
die Ausstattung einer Region mit Ärzten  
oder ein Rettungsdienst.

*Krankenhäuser:*

*Weitere große Einrichtungen (z. B. Kurkliniken):*

---

### **Bildung**

Besonders wichtig ist die Ausstattung einer  
Region mit Bildungsmöglichkeiten wie Schulen,  
Hochschulen und Weiterbildungsmöglichkeiten  
(z. B. Volkshochschulen)

*Universitäten/Fachhochschulen:*

---

### **Kultur und Freizeit**

Dazu gehören z. B. Theater, Museen, Sport-  
möglichkeiten, Rockkonzerte oder auch Frei-  
zeitaktivitäten.

*Kultur- und Freizeiteinrichtungen:*

### M3: Verkehrsinfrastruktur

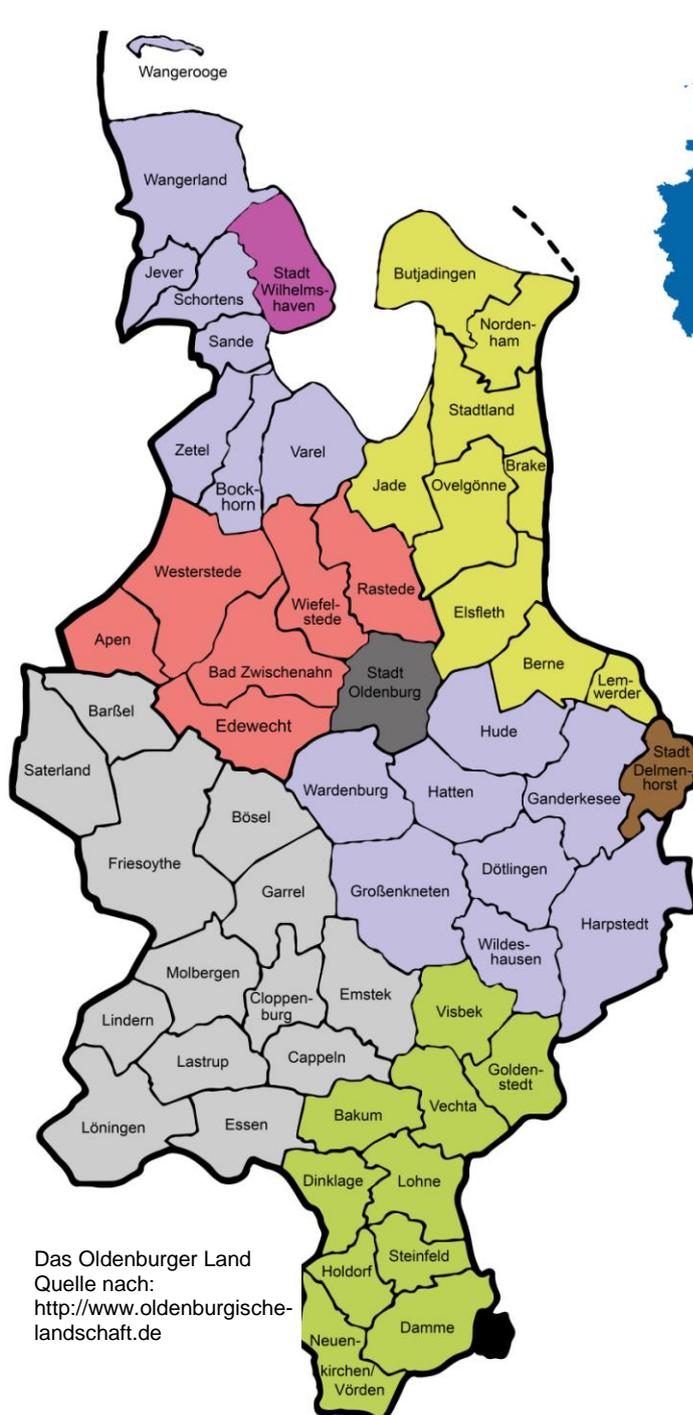
Die Verkehrsinfrastruktur einer Region umfasst zum Beispiel alle Verkehrswege – Straßen, Autobahnen, Wasserstraßen. Daneben zählen auch Bahnhöfe, Häfen, Flughäfen etc. zur Verkehrsinfrastruktur.



## M4: Verkehrsinfrastruktur im Oldenburger Land

### Das Oldenburger Land

Das Oldenburger Land besteht aus den Landkreisen Ammerland, Cloppenburg, Friesland, Oldenburg, Vechta und Wesermarsch sowie den kreisfreien Städten Delmenhorst, Oldenburg und Wilhelmshaven.



Das Oldenburger Land  
Quelle nach:  
<http://www.oldenburgische-landschaft.de>

Das Oldenburger Land reicht von der Insel Wangerooge bis zu den Dammer Bergen und von der Weser bis nach Ostfriesland. Es umfasst ganz unterschiedlich geprägte Regionen. So sind z. B. Friesland und die Wesermarsch stark vom Wasser beeinflusst, das Ammerland von seinen parkartigen Landschaften und die Landkreise Vechta und Cloppenburg – die gemeinsam das Oldenburger Münsterland bilden – von der Landwirtschaft. Auch die Städte Oldenburg, Wilhelmshaven und Delmenhorst gehören zum Oldenburger Land, haben aber gleichzeitig ihre ganz eigene Geschichte.

## Verkehrsinfrastruktur im Oldenburger Land

Die folgende Tabelle liefert euch eine Übersicht über wichtige Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur im Oldenburger Land:

<b>Autobahnen:</b>	<b>Bundesstraßen:</b>
A 28: Bremen – Niederlande A 29: Wilhelmshaven – Ahlhorner Dreieck, Anschluss an die A1 (Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet)	B 211 – Wesertunnel B 401 – Papenburg/Meppen
<b>Personenfernbahnhof:</b>	<b>Güterbahnhof:</b>
Oldenburg, ICE-Verbindung nach München	Oldenburg
<b>Internationaler Flughafen:</b>	<b>Regionalflughäfen:</b>
Bremen	Hatten Ganderkesee
<b>Seehafen/Binnenhafen:</b>	<b>Binnenwasserstraßen:</b>
Oldenburg	Hunte Küstenkanal

### Aufgaben

- (1) Beschreibe in deinen eigenen Worten, was unter Verkehrsinfrastruktur verstanden wird.
- (2) Ermittle die Bestandteile der Infrastruktur, die du alltäglich nutzt.
- (3) Erkläre den Unterschied zwischen dem Oldenburger Land als Region und dem Landkreis Oldenburg. Schau dir dazu auch die Grafik auf Seite 10 an.

Verkehrsinfrastruktur ist

---



---

## M5: Die Bedeutung der Eisenbahn in der Region

### Die Anfänge der Verkehrsentwicklung im Oldenburger Land

Der verkehrstechnische Ausbau von Oldenburg und dem sogenannten Oldenburger Land begann vor über 150 Jahren.

Das Oldenburger Land blickt auf eine lange Geschichte zurück und war einst Grafschaft, dann Herzogtum, Großherzogtum, Freistaat und schließlich (bis 1978) Verwaltungsbezirk. Die Stadt Oldenburg diente als Residenzstadt und Verwaltungssitz.

Heute sind noch einige Organisationen in Wirtschaft, Kultur, Kirche oder Vereinen in diesen Grenzen organisiert. Wie überall waren Verkehrs- und Handelswege auch hier stets wichtig für den Wettbewerb mit den Märkten anderer Städte, wie Bremen und Osnabrück.

Die erste steinerne Straße in dieser Region wurde zwischen Oldenburg und Bremen gebaut. Eine besondere Bedeutung hatten für den Warenverkehr auch die Wasserstraßen Hunte und Weser.

### Mit dabei oder außen vor?

Einen ganz besonderen Stellenwert erlangte die Eisenbahn. Schon bald nachdem 1835 die erste Eisenbahn auf deutschem Boden gefahren war, wünschten sich die Einwohner des Oldenburger Landes, an den Eisenbahnverkehr angeschlossen zu werden. Das neue Transportmittel hatte große Bedeutung für die Wirtschaft und revolutionierte den Güter- und Personenverkehr. Doch bis auch das Oldenburger Land davon profitierte und die erste Bahnstrecke auf oldenburgischem Gebiet eröffnet wurde, sollten noch 32 Jahre vergehen.

1835: Erste Eisenbahn fährt auf deutscher Strecke



Nachbarn des Oldenburger Landes waren die Königreiche Hannover und Preußen. Hannover baute schon seit den 1840er Jahren an einem Eisenbahnnetz, das das oldenburgische Gebiet jedoch ausschloss. Oldenburgs großer Konkurrent Bremen war hingegen Teil davon und erfuhr dadurch große wirtschaftliche Vorteile.



Quelle: Karte des „Königreichs Hannover“ 1815–1866 Based on „Karte des Deutschen Bundes“ 1815–1866 by [kqberger](#); Putzger – Historischer Weltatlas, 89. Auflage, 1965

### Aufgabe

- (1) Erkläre mithilfe der Karte, warum das Oldenburger Land so leicht ins verkehrstechnische Abseits geraten konnte.

## Der lange Weg zur eigenen Eisenbahnlinie

Den Bau einer Bahnstrecke allein zu bewerkstelligen, kam für die Oldenburger nicht infrage, denn dafür fühlte sich das kleine Herzogtum finanziell zu schwach. Eine Finanzierung durch den Staat wurde zunächst nicht in Betracht gezogen und auf private Investoren vertraute man nicht. Doch in Hannover fand der oldenburgische Staat keinen Partner, sondern einen Rivalen, der ihn in die Isolation geraten ließ. Außerdem verweigerte Hannover das notwendige Überwegungsrecht, das für einen Anschluss nach Süden erforderlich war. Während vor den Grenzen des Oldenburger Landes das Eisenbahnnetz stetig weiter wuchs, blieben in seinem Inneren vorerst nur Ochsespanne und Postkutschen als Fortbewegungsmittel.



Die letzte Fahrt der Postkutsche in Friesoythe, 1906, Quelle: Archiv des Postgeschichtlichen Museums Friesoythe

1853: Oldenburg verkauft ein Stück Land an Preußen für einen Nordseehafen (das spätere Wilhelmshaven)

### Aufgabe

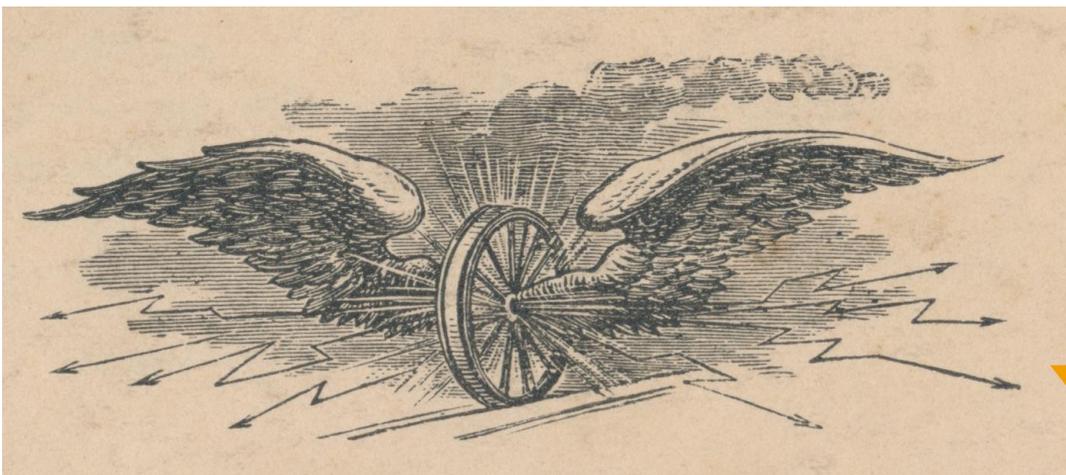
- (2) Diskutiert, wie wohl das Leben ausgesehen haben mag, als die Postkutsche das einzige Fortbewegungsmittel war. Sie fuhr nur selten und nicht jeder konnte es sich leisten, mit ihr zu fahren. Was wird es wohl bedeutet haben, nicht so einfach von Ort zu Ort zu kommen wie heute? Bedenkt, dass es damals auch weder Smartphone noch Internet oder Telefon gab. Tragt eure Ideen zusammen und haltet sie an der Tafel fest.

Nach verschiedenen Anläufen zum Bau einer Bahnstrecke fand Oldenburg den gewünschten Partner dann in Preußen. Prinz Adalbert von Preußen beabsichtigte, einen Nordseehafen für den Aufbau einer Kriegsflotte einzurichten, hatte über eigenes Gebiet aber nur Zugang zur Ostsee. So verkaufte Oldenburg 1853 ein Stück Land an Preußen, das an der Stelle der heutigen Stadt Wilhelmshaven lag. Da eine Bahnstrecke für Güter- und Personentransporte bei Neubau und Unterhaltung des Hafens unausweichlich schien, hoffte Oldenburg, Preußen würde sich dafür einsetzen. Doch der Baubeginn der Eisenbahn war vertraglich nicht festgelegt und ließ weiter auf sich warten. Hannover stellte sich weiterhin quer, ebenso der preußische Finanzminister und der Handelsminister. Als die Angelegenheit völlig festgefahren war und inzwischen auch in der preußischen Regierung für großen Aufruhr sorgte, nahmen sich schließlich der preußische Außenminister Otto von Bismarck und alsbald sogar der preußische König Wilhelm I. der Sache an. 1864 wurde endlich ein Vertrag zum Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Oldenburg, Preußen und Bremen festgesetzt – unter Ausschluss von Hannover.

Als nun mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte, waren auch diese mit enormen Schwierigkeiten verbunden. So machte beispielsweise das damalige Enteignungsgesetz Probleme, das die Entschädigung für die zum Bahnbau benötigten Felder und Weiden regelte. Außerdem war der Baugrund schlecht und der Materialtransport aufgrund der noch fehlenden Brücken über Weser und Hunte sehr umständlich. Im Sommer 1867 war es dann aber endlich geschafft und die erste Bahnlinie der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (G.O.E) von Bremen über Oldenburg nach Heppens war fertiggestellt.

1864: Vertrag zwischen Preußen, Bremen und Oldenburg

1867: Eröffnung der Strecken Oldenburg — Bremen und Oldenburg — Heppens (später Wilhelmshaven)



Das Flügelrad war das Wahrzeichen der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (G.O.E.),  
Quelle: Stadtmuseum Oldenburg.

## Es ist geschafft

Die Einführung der Eisenbahn und die Anbindung an das umliegende Eisenbahnnetz veränderte das Leben im Oldenburger Land erheblich.

### Gesteigert wurde/wurden

- die Mobilität.
- der allgemeine Bildungsstand.
- die Handelsbewegungen.
- die Zahl großer Handwerks- und Industriebetriebe.
- der Bedarf an Rohstoffen wie Holz, Kohle, Eisen und Stahl.
- die Zahl der Arbeitsplätze.
- die Einwohnerzahlen der Städte.
- der Drang nach Fortschritt.
- die Grunderwerbspreise in der Nähe von Bahnstrecken.

Eine weitere Folge war die geringere Nutzung der Postkutschen und die Vereinsamung von Gasthöfen.

### Aufgabe

- (3) Erklärt die allgemeinen Veränderungen, die durch den Einzug der Eisenbahn stattgefunden haben. Legt dar, warum und wie sich die genannten Faktoren gesteigert/verändert haben. Tragt eure Ergebnisse in die Tabelle auf Seite 17 ein.

Gesteigerter Faktor	Begründung
<b>Mobilität (z. B. Reisemöglichkeiten)</b>	
<b>Allgemeiner Bildungsstand</b>	
<b>Handelsbewegungen</b>	
<b>Zahl großer Handwerks- und Industriebetriebe</b>	
<b>Rohstoffbedarf</b>	
<b>Zahl der Arbeitsplätze</b>	
<b>Einwohnerzahlen der Städte</b>	
<b>Drang nach Fortschritt</b>	
<b>Grunderwerbspreise in der Nähe von Bahnstrecken</b>	

## Dran bleiben

Im Laufe der Zeit wandelte sich das Eisenbahnwesen. In den ersten Jahren fuhr die Züge mit Torf, später mit Kohle, wodurch die Lokomotiven größere Zugkraft und Tempo bekamen. Ab etwa 1950 kamen in Deutschland dann Diesellokomotiven auf. Elektroloks hielten ab 1980 Einzug im Oldenburger Land. Neben ihrer wirtschaftlichen und energetisch höheren Effizienz waren sie vor allem leiser und umweltfreundlicher. Danach „kämpfte“ Oldenburg für die Anbindung an das Intercity-Netz der Deutschen Bahn, die es als Universitätsstadt mit rund 140 000 Einwohnern und als Hauptstadt des Regierungsbezirks Weser-Ems im Jahr 1985 erhielt.

Seit Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie im Oldenburger Land wurde das Netz der Bahnlinien in dieser Region immer enger. Weitere Bahnlinien wurden gebaut und im Laufe der Zeit teilweise auch wieder stillgelegt. Bedarf und Voraussetzungen änderten sich ständig und die Verkehrsentwicklung musste dem ständig angepasst werden. Noch heute erinnert manches historische Bahnhofsgebäude an die Anfangszeit der Eisenbahn im Oldenburger Land.

1950er: In Deutschland kommen die Diesellokomotiven auf

1980: Umweltfreundlichere Elektroloks halten Einzug im Oldenburger Land

1985: wird Oldenburg Teil des Intercity-Netzes

### Aufgabe

- (4) Analysiert industrielle Traditionsbetriebe in eurer Nähe. Wählt einen dieser Betriebe aus und findet etwas über seine Produkte und seine Geschichte heraus. Recherchiert Lage und Gründungsjahr des Unternehmens und stellt daraufhin Vermutungen an, ob die Betriebsgründung mit der Entwicklung der Eisenbahn in der Region zusammenhängt oder welche anderen Transportwege wichtig gewesen sein könnten.

*Drei bedeutende Beispiele großer Traditionsbetriebe im Oldenburger Land sind die ehemalige Nordwolle in Delmenhorst, die Stahlwerke in Augstfehn und die Norddeutschen Seekabelwerke (NSW) in Nordenham.*

## Historischer Überblick



- 1835:** Erste Eisenbahn fährt auf deutscher Strecke
- 1853:** Oldenburg verkauft ein Stück Land an Preußen für einen Nordseehafen (das spätere Wilhelmshaven)
- 1864:** Vertrag zwischen Preußen, Bremen und Oldenburg
- 1867:** (Juli) Eröffnung der Strecke zwischen Oldenburg und Bremen
- 1867:** (September) Eröffnung der Strecke Oldenburg – Heppens (später Wilhelmshaven)
- 1869:** Eröffnung der Strecke zwischen Oldenburg und Leer
- 1850er:** In Deutschland kommen die Diesellokomotiven auf
- 1980:** Die umweltfreundlicheren Elektroloks halten Einzug im Oldenburger Land
- 1985:** Oldenburg wird Teil des Intercity-Netzes

## M6: Verkehrsinfrastruktur – ein Thema mit viel Konfliktpotenzial

Wenn es um den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur geht, gibt es in der heutigen Zeit eine Reihe unterschiedlicher Interessenlagen und es kommt zu Konflikten. Zum einen ist eine gute Anbindung ein relevanter Faktor für die wirtschaftliche Kraft einer Region, zum anderen führen solche Baumaßnahmen aber auch zu Eingriffen in die Natur und zu Belästigungen für Anwohner.

### Aktuelles Beispiel: Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven

Die Deutsche Bahn will die Strecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven ausbauen, da auf der Strecke zukünftig ein stärkerer Güterzugverkehr erwartet wird. Der Grund hierfür ist der neu gebaute JadeWeserPort in Wilhelmshaven, in dem zukünftig viele Schiffe ihre Ladung abladen werden, die dann mit Zügen weiter transportiert werden muss. Ausbau heißt in diesem Fall, dass die zweigleisige Strecke, neben weiteren Modernisierungen, komplett elektrifiziert werden soll. Damit können die Züge zum Beispiel künftig die Strecke schneller befahren.

#### Stimmen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke:

„Also für mich ist der Ausbau dramatisch. Wenn mehr Züge direkt an meinem Haus vorbeifahren, wird der Lärm sehr belästigend.“

(Anwohner der Stadt Oldenburg)

„Damit weitere Unternehmen sich am Hafen ansiedeln, ist es unbedingt notwendig, dass eine gute Anbindung ans Hinterland gewährleistet ist.“ (Hafenbetreiber)

„Ist doch gut so wie es ist. Für den Personenverkehr reicht es, da muss nichts ausgebaut werden.“ (Bürgerin der Stadt Oldenburg)

„Für die leistungsfähige Anbindung des Hafens (JadeWeserPort) an das Schienennetz ist der Ausbau ein wichtiger Schritt.“ (Politiker in Oldenburg)

*Die Bahn schreibt:*

„Der JadeWeserPort ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen. Er wurde im Herbst 2012 eröffnet und ist für die neueste Generation von Großcontainerschiffen konzipiert. Mit dem Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven soll eine leistungsfähige Anbindung des Containerhafens an das nationale und europäische Schienennetz geschaffen werden.“

(Quelle: [http://bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/1659/docs/PR\\_Oldenburg-Wilhelmshaven\\_25092015\\_Expowand%20Oldenburg.pdf](http://bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/1659/docs/PR_Oldenburg-Wilhelmshaven_25092015_Expowand%20Oldenburg.pdf))

*Auf [www.oldenburg.de](http://www.oldenburg.de) ist zu lesen:*

„Dieser Ausbau wird gemäß Aussagen des Bundesverkehrsministeriums als wesentliche Änderung definiert. Das bedeutet, dass für die schutzbedürftige Bebauung der Stadt Oldenburg Lärmvorsorge im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung gewährt wird. Viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt Oldenburg und der Rat der Stadt betrachten diesen Zustand der Planung als nicht zumutbar. Sie fordern eine Umleitungsstrecke, damit der Eisenbahnverkehr nicht durch die stark besiedelten Stadtbereiche läuft.“

(Quelle: <http://www.oldenburg.de/de/microsites/bahn/ausbau-bahnstrecke-ol-whaven.html>)

Die Osnabrücker Zeitung schreibt am 06.04.2014:

„Oldenburg wehrt sich gegen Pläne. Tausendfacher Widerspruch gegen Bahn-Ausbau

Mehr als 5.000 Einwendungen gegen die Ausbaupläne der Bahn für die Strecke innerhalb der Stadt Oldenburg sind bis zum Stichtag in dieser Woche bei der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover eingegangen. Eine vergleichsweise sehr hohe Zahl, teilt die zuständige Stelle mit, und ein starkes Signal an Bahn und Behörden – aber zugleich wohl auch der letzte Pfeil, den die Oldenburger in ihrem jahrelangen Kampf gegen die Planungen im Köcher haben. So gut wie alle anderen Maßnahmen, mit denen sie den Bau einer Umfahrungstrasse durchsetzen wollten, sind gescheitert.“

(Quelle: <http://www.noz.de/deutschland-welt/niedersachsen/artikel/464997/tausendfacher-widerspruch-gegen-bahn-ausbau>)

### Aufgaben

- (1) Arbeitet die verschiedenen genannten sowie weitere Positionen zu dem Fall heraus. Ermittelt die jeweiligen Interessenlagen der Akteure und tragt eure Ergebnisse in die Tabelle ein.
- (2) Erklärt, warum es oft schwierig ist, eine schnelle Lösung zu finden.
- (3) Ermittelt welche Verkehrsinfrastrukturprojekte aktuell noch in der Region diskutiert werden.
- (4) Diskutiert, wie sich die Wahrnehmung zum Thema Verkehrsinfrastruktur im Laufe der Zeit verändert hat. Setzt euch dabei mit der Frage auseinander, wie wichtig eine gute Verkehrsanbindung für Wirtschaft und Gesellschaft heute und in Zukunft ist?

### Argumente für und gegen den Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven

Pro		Contra	
Akteur	Interessenlage	Akteur	Interessenlage

Institut für Ökonomische Bildung  
Bismarckstraße 31  
26122 Oldenburg

Internet: [www.ioeb.de](http://www.ioeb.de)

Oldenburgische Landschaft  
Gartenstraße 7  
26122 Oldenburg

Internet:  
[www.oldenburgische-landschaft.de](http://www.oldenburgische-landschaft.de)