

Bahnland Gazette

23.8.2024 Informationen rund um die große wie kleine Bahn in Nordost-Niedersachsen und der Altmark

Nr. 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ende April stellte die Interessengemeinschaft Lachte - Ohre - Allertalbahn an Stadt- und Ortschaft Wittingen den Antrag die alte OHE-Trasse der Ohretalbahn vom Bahnhofsgelände bis zum Wunderbütteler Kirchweg nicht zu asphaltieren, um so einer späteren Reaktivierung keine weiteren Steine in den Weg zu legen. Nun ist via Isenhagener Kreisblatt eine Antwort der Stadtverwaltung eingegangen, warum darüber erst 2025 entschieden werden soll.

Im Zuge der niedersächsischen Bahnstreckenreaktivierungen ist die Lachtetalbahn (Celle-Wittingen) mit 20 weiteren in die 2. Runde gekommen.

Mit besten Grüßen Roger Behn (Hrsg.)

26.7.2024: Antragsbearbeitung „Asphaltierung OHE-Trasse“ erst 2025

Auf Nachfrage des Isenhagener Kreisblattes (Ausgabe vom 26.7.24) auf Initiative der Interessengemeinschaft bezüglich der Verschiebung einer Abstimmung über den Ende April von der IG eingereichten Antrag gegen eine Asphaltierung der alten OHE-Trasse zwischen dem Bahnhof und dem Wunderbütteler Kirchweg, führt die Verwaltung u. a. die Kostenfrage einer Streckenreaktivierung ins Feld und was getan werden müßte, um die Entwidmung rückgängig zu machen. Auch hat man Bedenken wegen der überbauten Abschnitte. (Quelle: Isenhagener Kreisblatt v. 26.7.2024)

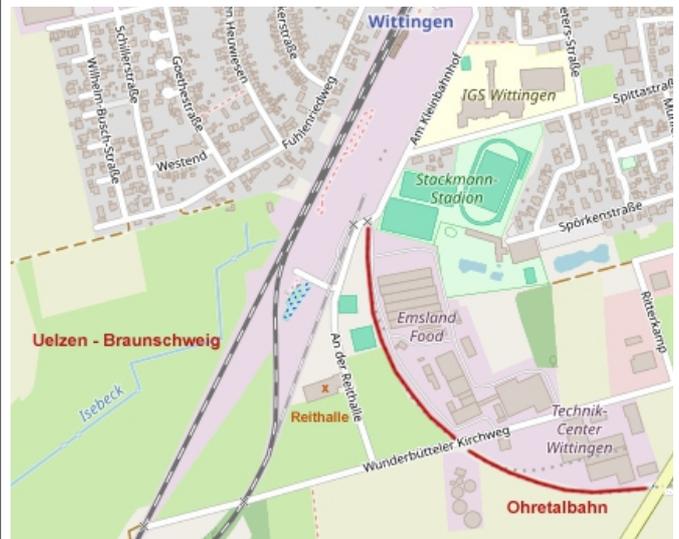
Kommentar der IG: Wenn wir denken zum Mars fliegen zu können, kann man auch einen Lückenschluß Rügen-Wolfsburg nebst einiger Umfahrungen Wittingen-Rügen hinbekommen. Die Verwirklichung würde sicherlich viele Jahre dauern, aber das Erreichen eines Zieles fängt mit dem ersten Schritt an. Die Schweizer haben sich durch lange Gebirgsmassive geböhrt; hat natürlich erst einmal gekostet und zwischen Dänemark und Fehmarn sollen in einigen Jahren ja auch u.a. Züge rollen.

Nebenbei bemerkt, gäbe es eine Asphaltierung auch nicht zum Nulltarif, insbesondere bei einer 2-spurigen. Und wie würde sich der neue Fahrweg auf den Innenstadtauffahrungsverkehr auswirken? Benötigte man dann ggf. an der Bahnhofstraße sowie an der Knesebecker Str. Ampeln?

Gerne werden Fehlentscheidungen der Vergangenheit, wie Überbauungen, in der Diskussion dazu verwendet um freigestellte (entwidmete) Strecken nicht wieder zu reanimieren. Zu nennen wäre in diesem Zusammenhang auch das Wittinger Neubaugebiet „Am Südbahnhof“ auf der ehemaligen Bahnstrecke Wittingen-Diesdorf-Salzwedel bzw. Wittingen-Diesdorf-Beetzendorf-Kalbe (Milde). Hätte die Stadt dabei nicht eher etwas gutzumachen, sich extra engagiert für einen Wiederaufbau der Ohretal- und Hansjochenwinkelbahn einzu-

setzen? Es sei auch noch einmal darin erinnert, daß der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durchaus Potenzial für die Strecke sieht, insbesondere bei einer Neutrassierung Rügen-Wolfsburg.

Sich für einen Personenverkehr auf der Lachtetalbahn zu positionieren ist richtig und gut, aber nur der oft genannte Tropfen auf den heißen Stein. Wie schon früher geäußert, kann eine spürbare Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene nur mit einer deutlichen Ausweitung des Streckennetzes gelingen, statt z. B. einer Abschaffung des Sonn- und Feiertagsfahrverbotes für LKW. Sie trüge damit u.a. zur Minderung des Fahrer mangels bei. Und da sind auch die Kommunen in der Pflicht.



Mögliche Asphaltierung zwischen "Am Kleinbahnhof" und dem Wunderbütteler Kirchweg (Grundkarte: Openstreetmap)

April 2024: Antrag der IG

Die IG Lachte - Ohre - Allertalbahn bzw. die Unterzeichner*innen stellen an den Stadtrat Wittingen hiermit den Antrag von einem Beschluss einer Asphaltierung der Trasse der ehemaligen Bahnstrecke von Wittingen nach Oebisfelde in Wittingen zwischen der Knesebecker Straße bzw. dem Wunderbütteler Kirchweg und der Straße "Am Kleinbahnhof" abzusehen.

Begründung: Die Folge einer Asphaltierung wäre eine Abkoppelung der Reststrecke. Sollte es in der Zukunft doch noch zur einer Reaktivierung (Neutrassierung) der Bahnverbindung (Wittingen - Brome - Wolfsburg) kommen, zu dem Wunsch der Unternehmer (z. B. Emsland Food) im angrenzenden Gewerbegebiet Güter wegen verbesserter Rahmenbedingungen auch wieder über die Schiene transportieren zu wollen, wäre dies nur noch ungünstiger und mit höheren Kosten verbunden möglich. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen **VDV** sieht in der Ohretalbahn durchaus Potenzi-

al (siehe dazu Auszug eines Schreibens von Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV vom 18.1.2021).

Man sollte sich die Tür einer Wiederbelebung der Strecke nicht zuschlagen, wie es in der Vergangenheit leider in vielen diesbezüglichen Bereichen allzu oft geschah, mit dem Resultat heutiger, zusätzlicher Erschwernisse im Rahmen von Streckenreaktivierungen. Ein Straßenneubau würde den finanziellen Spielraum der Stadt Wittingen bzw. der öffentlichen Hand durch zusätzliche Unterhaltungskosten zukünftig weiter einengen.

Eine spürbare, glaubwürdige Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene bedingt Kapazitäten. Dies kann nur mit einem dichteren Schienennetz gelingen, wozu u. a. auch die Ohretalbahn gehören sollte. Ein Ausbau von Bestandsstrecken allein reicht nicht aus. Je weiter ein Unternehmen vom nächsten Schienenstrang entfernt ist, desto unattraktiver werden Transporte per Eisenbahn. Je grobmaschiger das Netz, desto größer die Umwege, was in Anbetracht der hohen Schienen- (Trassen- und Stationsentgelte) im Vergleich zur LKW-Maut für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Zusatzkosten verursacht, inklusive längerer Fahrzeiten. Und für den Personenverkehr wäre es hilfreich, wenn es niemand weiter als 10 km bis zur nächsten Bahnstation hätte.

VDV sieht Potenzial für Ohretalbahn

Auszug aus Schreiben von Dr. Martin Henke (Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV) vom 18.1.2021

... Für die Verbindung Wittingen-Wolfsburg spricht das große Potenzial im Zulauf auf Wolfsburg, sowohl durch den Berufsverkehr zum VW-Werk als auch durch Ausbildungs- und Schülerverkehr als auch durch die guten Anschlussverbindungen in Wolfsburg im Rahmen des Deutschlandtaktes. Von den katastrophalen Verkehrsverhältnissen zum Schichtwechsel in Wolfsburg habe ich mich mehrfach selbst überzeugen können.

Eine Verbindung in Richtung Wittingen würde hier teilweise Abhilfe schaffen, und dies in einer Hauptverkehrsachse. Die Strecke kommt ggf. auch für den Durchgangs-Güterverkehr Richtung Seehäfen infrage, da auch die Strecke von Wittingen Richtung Uelzen absehbar ausgebaut wird.

Die Freistellung von Betriebszwecken und die Überbauung stellen - wie Sie zutreffend schreiben - ein Hindernis bei der Reaktivierung dar. Insbesondere erfordert die Freistellung eine Planfeststellung der Reaktivierung, bei der auch die Interessen der Nachnutzer der Trasse in die Abwägung einfließen muss. Außerdem ist das BMVI noch nicht sicher, ob es bei einer freigestellten Strecke den Fördersatz von 90% für Reaktivierungen nach dem GVFG ansetzen wird oder die 75% bzw. 60% für Neubauten. Wir argumentieren naturgemäß für die 90%.

Grundsätzlich sind allerdings Planfeststellungsverfahren für Eisenbahnstrecken in den letzten Jahren wesentlich vereinfacht und beschleunigt worden. Dies gilt auch für Enteignungen in diesem Zusammenhang. Diese Vorteile kommen auch Planfeststellungsverfahren bei Reaktivierung zugute.

Für die Durchsetzung einer Reaktivierung ist in erster Linie die Entscheidung des Landes maßgeblich, das für die Einreichung von GVFG-Projekten beim Bund zuständig ist. Die LNVG als Regieorganisation des Landes für den SPNV ist bekanntlich sehr zurückhaltend bei Reaktivierungen, da die

zunächst die vorhandenen Verbindungen sichern und ausbauen will. Auf diesem Wege ist man in Niedersachsen aber schon weit vorangekommen, so dass aus meiner Sicht nun verstärkt Reaktivierungen ins Auge gefasst werden sollten. Ziel sollte es sein, ähnlich wie in Baden-Württemberg Machbarkeitsstudien für alle vorgeschlagenen Projekte durchzuführen. In diesem Bundesland hat eine Potenzialanalyse eindrucksvoll unsere Vorschläge bestätigt, darunter auch solche, bei denen die Trasse seit langem entwidmet und teilüberbaut ist wie bei der Bottwartalbahn. Auch bei einem Projekt Wolfsburg - Rühren - Wittingen prognostiziere ich ein Fahrgastpotenzial im Bereich der obersten 10% unserer Vorschläge. Die erst seit kurzem wesentlich verbesserten Bedingungen der Bundesförderung und der Planungsverfahren wäre ein gutes Argument für das Land Niedersachsen, sich neu zur Reaktivierung zu positionieren. Ich prognostiziere, dass dies in den nächsten Jahren ohnehin passieren wird, zumal der Trend in allen Bundesländern stark zugunsten von aggressiven Reaktivierungsplanungen geht. Der Druck in diese Richtung wird in den nächsten Jahren aufgrund der im Verkehrsbereich stark verfehlten Klimaziele stark steigen.

Als Verbündete für das Aufgreifen des Projektes beim Land kommen Regierungsmitglieder, Abgeordnete, Landräte, Bürgermeister, regionale Wirtschaft (allen voran VW, aber auch IHKs) und Bezirksplanungsräte infrage. Bei den Ministerien im Land wäre nicht nur das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung wichtig, sondern auch das Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung. Das politische Ziel, strukturschwache Räume mit Wachstumsregionen zu verbinden, spricht eben auch für die Reaktivierung der Strecke Wittingen-Rühren und ihre Anbindung. Tatsächlich ist es auch auf Bundesebene die Heimatabteilung des Bundesinnenministeriums, die Reaktivierungen vorantreibt, weniger das BMVI. ...



2.8.2024: PRO BAHN Niedersachsen/Bremen stellt aktuellen Stand des Reaktivierungsverfahrens vor

Auf einer Informationsveranstaltung stellte der Landesverband Niedersachsen/Bremen des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V. den aktuellen Stand des Reaktivierungsverfahrens niedersächsischer Eisenbahnstrecken am 17.07.2024 vor. Auf 14 Seiten wird der derzeitige Sachstand, eine Beurteilung der Reaktivierungen 2013 sowie ein Zwischenfazit gezogen.

In der Präsentation enthalten ist auch die Zusammensetzung des Lenkungskreises, welcher die Empfehlungen zu den einzelnen Bahnverbindungen abgibt. Von den 21 in die zweite Runde aufgenommenen Strecken erreichte die Bahnstrecke Langen-Bremerhaven mit 32 die höchste Punktzahl. Die Strecke Celle-Wittingen belegt mit 2 weiteren und je 22 Punkten den 11. Platz, Celle-Lachendorf zusammen mit Holzhausen-Bohmt und je 21 Punkten folgen auf Platz 14.

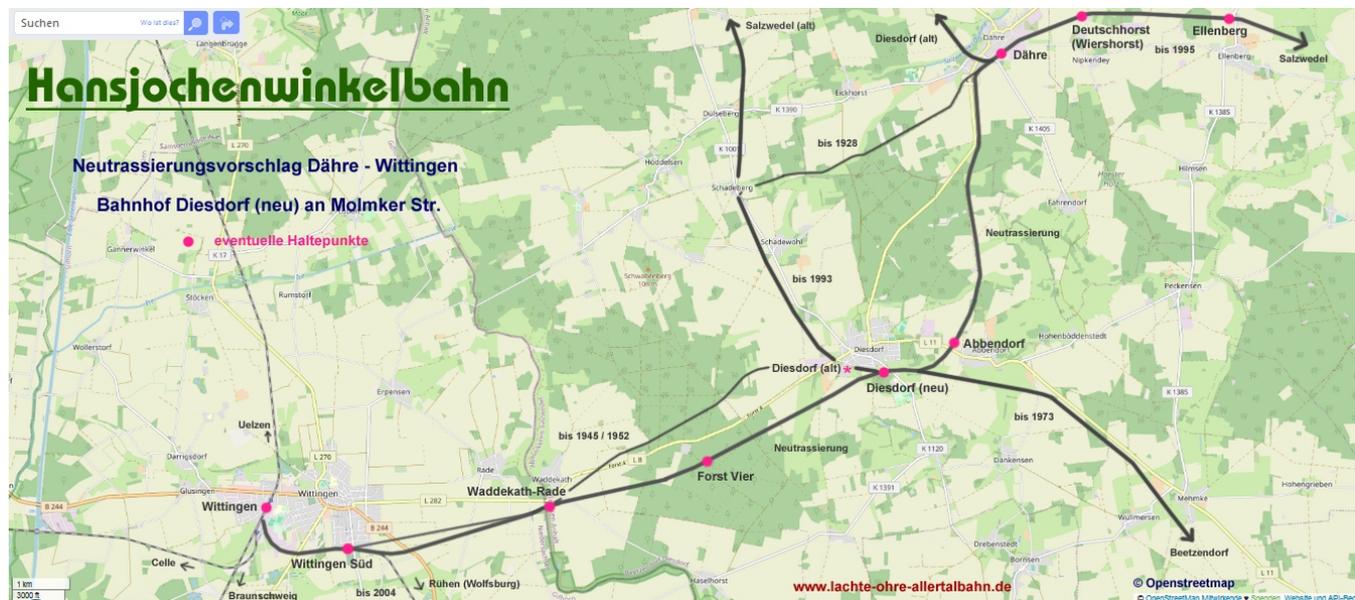
Die komplette Präsentation gibt es unter: [www.lachte-ohre-allertalbahn.de/PRO BAHN, Praesentation Reaktivierungen 17.07.2024.pdf](http://www.lachte-ohre-allertalbahn.de/PRO_BAHN_Praesentation_Reaktivierungen_17.07.2024.pdf)
Netzseite PRO BAHN: www.probahn.de

Hansjochenwinkelbahn: 13.7.2024; Infostand der IG in Dähre

Im Rahmen eines Infostandes in Dähre an der ehemaligen Bahnstrecke Salzwedel-Diesdorf stellte die IG eine detailliertere Karte mit den Neutrassierungsvorschlägen zwischen

Dähre und Wittingen nebst den Verläufen der alten Strecken rund um Diesdorf vor.

Darüber hinaus konnte in den jüngsten Ausgaben des Magazins "derFahrgast" von PRO BAHN geblättert und gelesen werden. Es erscheint vierteljährig.



Karte mit Neutrassierungsvorschlägen - Die magentafarbenen Punkte geben mögliche Haltestellen an. Der Bahnhof Diesdorf wurde hierauf an die Molmker Straße verlegt, in der Nähe von Freilichtmuseum und Grundschule (Trasse Wittingen-Diesdorf-Beetzendorf) (zum Lesen bitte Lupe verwenden) (Grundkarte: Openstreetmap)

22.8.2024: Kräftige Erhöhung der Schienenmaut. Landet die Bahn auf dem Abstellgleis ?

Wie einige in den letzten Monaten den Medien entnehmen konnten, steht für 2025 eine kräftige Erhöhung der Trassenpreise (Schienenmaut), insbesondere für den Güter- und Fernverkehr ins Haus.

Aufgrund des jüngst verabschiedeten Bundeshaushaltes drohen laut dem Wochenblatt "Zeit online" für 2026 weitere, drastische Anhebungen von bis zu 23,5%, die auch den Nahverkehr betreffen. Durchschnittlich sollen es 19,1% sein. Einmal mehr soll darauf hingewiesen werden, daß der E-LKW die Straßen völlig mautfrei nutzen darf. Diese Benachteiligung der Bahn im 21. Jahrhundert ist kaum noch nachzuvollziehen.

Damit könnte sich eine Abwärtsspirale in Gang setzen, deren Ende derzeit überhaupt nicht absehbar wäre. So wird z. B. der Schienenpersonennahverkehr von den Ländern bestellt. Bei gleichbleibendem Budget dafür müßten sie rein rechnerisch ihr Angebot dann um 23,5% vermindern.

Was nützt eine sanierte, reaktivierte Strecke, wenn darauf aus Kostengründen kaum jemand fährt.

kunden läuft die Bahn Gefahr vollends auf dem Abstellgleis zu landen. Schließlich rechnet ein Unternehmer mit spitzem Bleistift, wählt das für ihn günstigste Verkehrsmittel.

Statt zu mehr Bahnstrecken käme es mitunter zu weiteren Streckenstilllegungen. Wird vor diesem Hintergrund dann noch Geld z. B. für die Wiederaufnahme des Personenver-

kehrs auf der Lachtetalbahn da sein und wäre langfristig die Finanzierung gesichert? Wie teuer wird da der 49€-Fahrschein werden?

Quelle: www.zeit.de/news/2024-08/20/bahn-tochter-plant-erhoeherung-der-schiennenmaut-um-19-prozent vom 20.8.2024

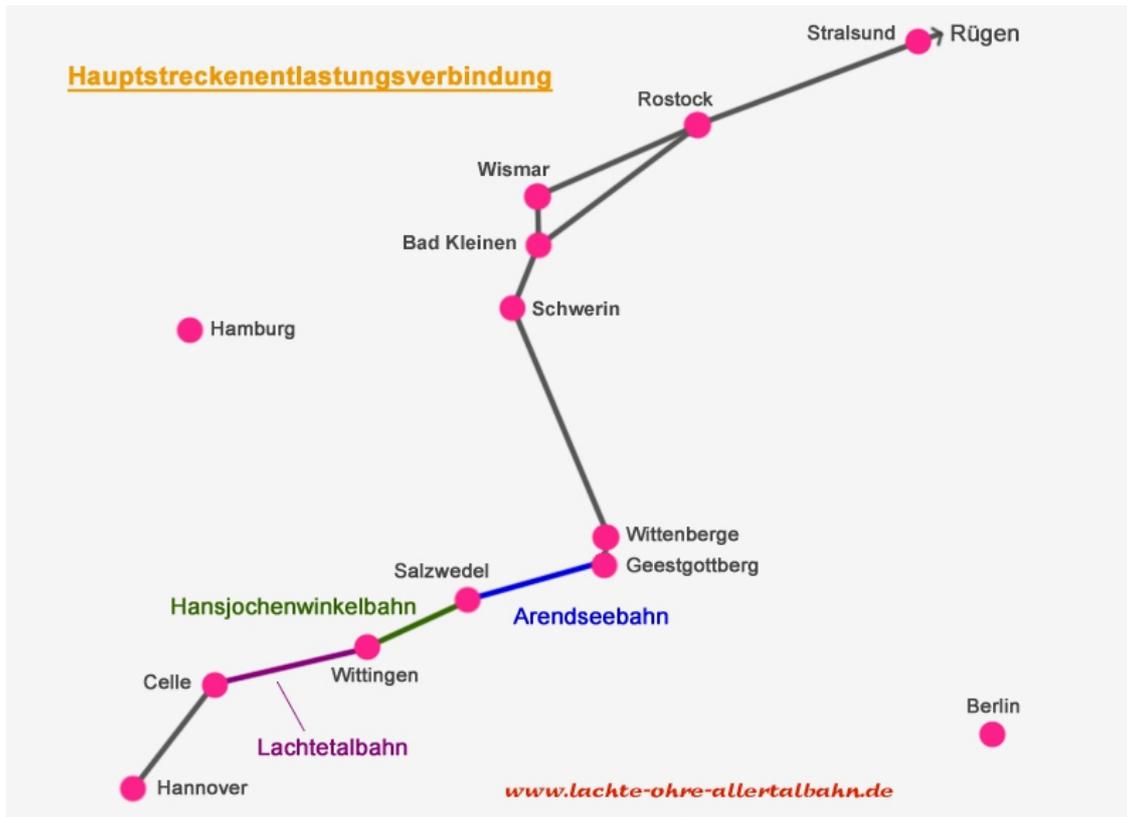
Unsere Frage an die Leser*innen: Sollte die Interessengemeinschaft die Forderung nach einer Abtrennung des Schienennetzes von der DB und einer Überführung in Staatshand oder in ein gemeinwohlorientiertes Schieneninfrastrukturunternehmen in den Katalog mit aufnehmen ?

27.5.2024: Ausflugszüge auch im Norden Deutschlands ?

Nach Meinung des Fahrgastverbandes PRO BAHN sollten in Zukunft, wie schon in Bayern, auch in Niedersachsen und Bremen Ausflugszüge mit mehr Platz für Fahrräder zum Einsatz kommen.

Wie wäre es in diesem Zusammenhang da mit einem solchen Zug mittel- bis langfristig beispielsweise von Hannover über Celle - Wittingen - Salzwedel - Wittenberge nach Schwerin/Wismar/Rostock/Rügen? Auch in der Lüneburger Heide, der Altmark oder in Mecklenburg-Vorpommern ist der Radtourismus ein nicht unbedeutender Faktor.

Quelle: Allgemeine Zeitung Uelzen vom 27.5.2024



Mögliche Verbindung Hannover-Celle-Wittingen-Diesdorf-Dähre-Salzwedel-Schwerin-Rostock-Rügen

Ohretalbahn: 22.8.2024; Arbeiten an der Draisenstrecke gehen weiter

Im Oktober 2023 konnte der Förderverein Ohretalbahn nach langem Kampf nun doch einen Streckenteil anpachten, und zwar von Brome 1,8 km bis zur Gemeindegrenze Tülauf. Seitdem arbeiten die Mitglieder in Absprache mit der Gemeinde Brome an der Herrichtung der Strecke. Im nächsten Jahr soll dann das erste Draisenfest stattfinden.

Arendseebahn: 27.7.2024; Bahnschwellen sollen gewechselt werden

Nach Mitteilung des Fördervereins "Die Bahn bleibt" vom 27.7. sollen demnächst in den Bahnhöfen von Riebau, Mechau und Binde-Kaulitz Schwellen gewechselt werden, um so einen erhofften Sonderzug fahren lassen zu können.

Seit 2023 gibt es am anderen Ende der Strecke kurz vor Geestgottberg wieder Güterverkehr (Happy Beton), woran schon niemand mehr geglaubt hatte.

Quelle: Altmark-Zeitung vom 5.3.2024

**Schienenmaut runter - LKW-Maut rauf
für einen fairen Wettbewerb**

IG Lachte - Ohre - Allertalbahn

Roger Behn (V.i.S.d.P.)
Salzwedeler Str. 16 - 29413 Höddelsen
Tel./Fax: 03902-939451
E-Post: behn-tt@t-online.de
Netz: www.lachte-ohre-allertalbahn.de

Ja, ich unterstütze die Wiederbelebung der (bitte ankreuzen, ausschneiden o. fotografieren):

Lachtetalbahn Ohretalbahn Allertalbahn Hansjochenwinkelbahn

Name: _____ Anschrift: _____

E-Post: _____ Datum, Unterschrift: _____

