

REAKTIVIERUNG VON BAHNSTRECKEN UND HALTEPUNKTEN IN NIEDERSACHSEN



IM LANDTAG NIEDERSACHSEN



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten in Niedersachsen	2
2. Karten-Übersicht mit allen Projekten	4
3. Fragebogen Bahnstrecken	6
4. Antworten zu allen Projekten mit jeweiligen Kontaktdaten:	7
[1] Küstenbahn: Norden- Dornum- Esens	
[2] Esens - Bengersiel	
[3] Moorexpress: Osterholz-Scharmbeck - Stade	
[4] Sulinger Kreuz - Bassum- Sulingen- Diepholz- Rahden - Marklohe	
[5] Wittlager Kreisbahn: Bohmte - Holzhausen	
[6] Tecklenburger Nordbahn: Recke- Osnabrück	
[7] Nordhorn - Bad Bentheim	
[8] Bleckeder Kleinbahn: Lüneburg – Bleckede	
[9] Fahrstrecken Heideexpress (OHE-Strecken):	
Gebirgsbahn: Lüneburg – Hützel - Soltau, Luhebahn: Winsen (Luhe) - Hützel,	
Elbmarschbahn: Winsen (Luhe) - Niedermarschacht, Falkenbergbahn:	
Celle – Beekedorf - Soltau, Örtzebahn: Beekedorf - Munster,	
Jordan-Bomlitz-Bahn: Bomlitz – Cordingen – Walsrode – Hollige - Altenboitzen	
[10] Uelzen - Dannenberg	
[11] Dannenberg - Lüchow Süd (- Salzwedel) (Jeetzeltalbahn)	
[12] Wittingen – Brome – Rühren - Oebisfelde (Ohretalbahn)	
[13] Harvesse - Braunschweig	
[14] Harzer Schmalspurbahn: Elend - Braunlage	
[15] Rinteln - Stadthagen	
5. Fragebogen Haltepunkte	40
6. Antworten zu allen Projekten mit jeweiligen Kontaktdaten	41
[A] Alfhausen	
[B] Vehrte	
[C] Eickeloh	
[D] Jaderberg	

1. Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten in Niedersachsen

In Niedersachsen gibt es inzwischen fast zwei Dutzend Initiativen zur Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten. Die grüne Landtagsfraktion bedankt sich sehr dafür, dass ein großer Teil dieser Initiativen sich zur Vorbereitung unseres Hearings und der nachfolgenden Auswertungsarbeit bereit erklärt hat, eine kurze Darstellung der eigenen Arbeit, der Potenziale der angestrebten Reaktivierung/ des Neubaus, aber auch der voraussichtlichen Kosten ihres Anliegen zusammenzustellen. Zumeist erfolgte dies in ehrenamtlicher Arbeit oder als freiwillige Initiative kommunaler Stellen. Wir bitten um Verständnis, dass wir manches für eine einigermaßen gleichwertige Darstellung in dem vorliegenden Heft etwas kürzen oder zusammenfassen mussten.

Bis zur Drucklegung dieser Broschüre erreichen uns immer noch Hinweise auf weitere Projektgruppen und Initiativen. Deshalb entschuldigen wir uns bei denjenigen, die wir noch nicht berücksichtigen konnten. Sie haben die Möglichkeit, uns nach dem Vorbild der hier dokumentierten Fragebögen, die Grundlage unserer Einzelberichte sind, auch ihr Reaktivierungsprojekt zukommen zu lassen. Wir werden unsere Materialsammlung in einer Internetdokumentation auf der Homepage der Fraktion zusammen mit dem Bericht über das Hearing und die dort gehaltenen Vorträge ständig aktualisieren: **www.enno-hagenah.de**

Für eine politische Unterstützung und Abwägung zwischen den hoffentlich kurzfristig machbaren Projekten und den Ideen - die zwar verständlich, aber realistisch betrachtet auch bei grüner Regierungsverantwortung derzeit nicht vertretbar finanziert werden könnten - wird die grüne Landtagsfraktion zusammen mit der grünen Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr und dem niedersächsischen Nahverkehrsbündnis eine vergleichende Aufarbeitung der Projektideen und fachliche Prüfung der kreativen Umsetzungsvorschläge vorantreiben.

Diese Broschüre bietet zunächst eine Gesamtübersicht aller uns bisher vorgestellten Projekte auf einer Niedersachsenkarte. Danach folgt ein Fragebogen als Basis der Projektvorstellung und anschließend die einzelnen Projektbeschreibungen mit Detailkarten und -infos.

Bündnis 90/Die Grünen fordern Landesregierung und Landesnahverkehrsgesellschaft auf, ihre Reaktivierungsanstrengungen zu verstärken. Es ist nicht länger hinnehmbar, dass beispielsweise ein Fährhafen zu den ostfriesischen Inseln (ohne Autoverkehr) mit einem überregional ausstrahlendem Tourismusangebot oder eine Stadt wie Nordhorn mit über 50.000 EinwohnerInnen vom Schienenpersonenverkehr abgeschnitten sind, obwohl weite Teile der Infrastruktur sowie der politische Wille vor Ort seit Langem vorhanden sind.

Dafür ist es nötig:

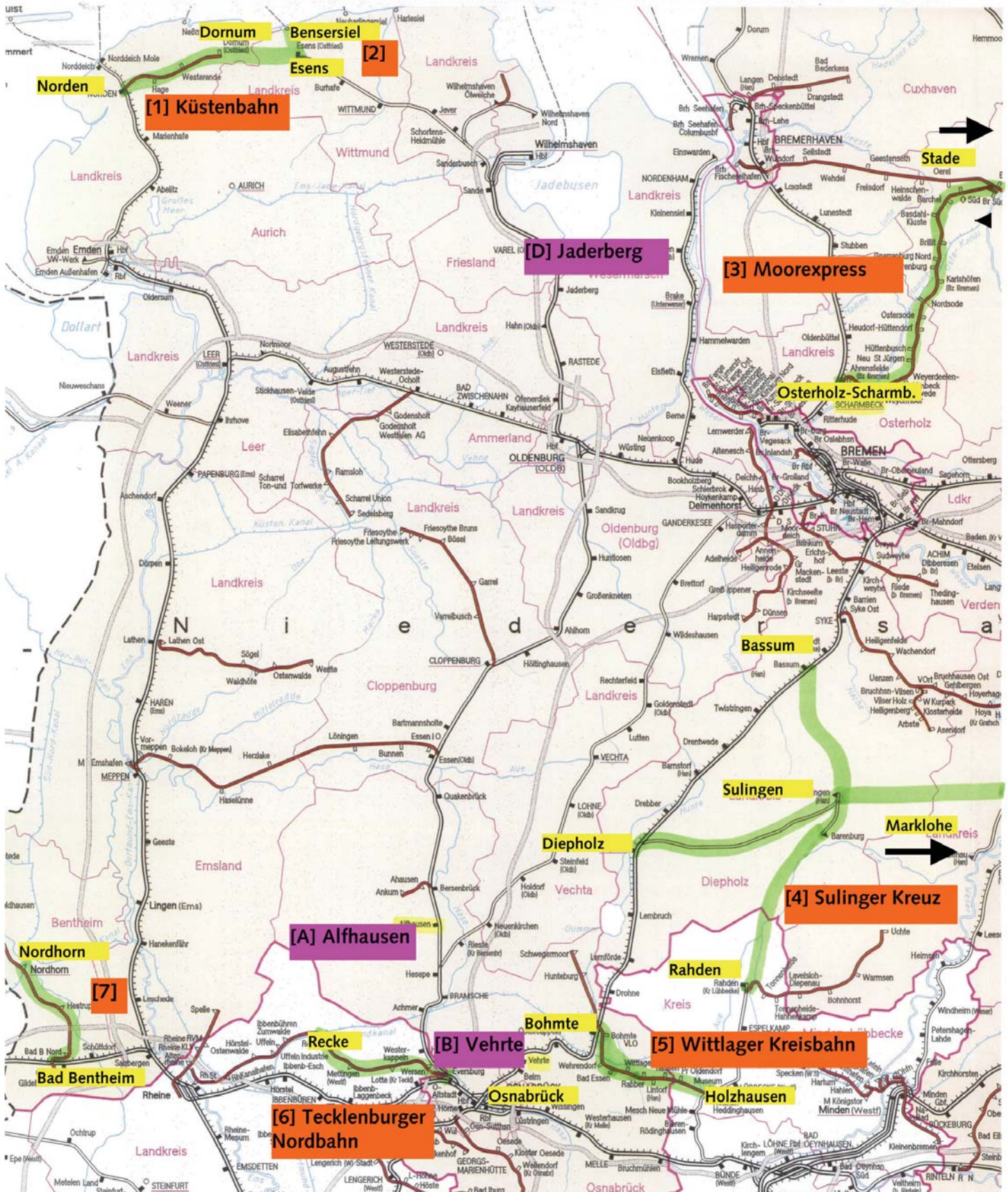
1. Das Potenzial still liegender Trassen und Güterbahnhöfe in Niedersachsen muss grundlegend geprüft und für die Zukunft gesichert werden. Die Entwidmung und der schleichende Abbau von Bahninfrastruktur in Niedersachsen, die dadurch für immer verloren geht, muss endlich gestoppt werden. Einmal entfernte Schienen müssen später bei neu erkanntem Bedarf aufwändig ersetzt werden - oder ihre Trassen sind wegen Überbauung sogar unwiederbringlich verloren.
2. Daneben soll das Land Niedersachsen auf Antrag betroffener Landkreise eine fundierte Nutzen-Kosten-Analyse für die Neu- oder Wiedereinrichtung zusätzlicher Haltepunkte sowie für die Wiederinbetriebnahme still liegender Bahnstrecken veranlassen. Deren Ergebnisse sollen anschließend anhand transparenter Kriterien bewertet und ggf. umgesetzt werden.

Bündnis 90/Die Grünen setzen sich seit ihrer Gründung auf allen Ebenen für die Förderung des umweltfreundlichen Bahnverkehrs ein. Wir sehen angesichts des Klimawandels die Vernachlässigung der Schiene und die falsche Schwerpunktsetzung von Bund und Land in der Verkehrswegefinanzierung mit großer Sorge. Statt dringend benötigte Ausbaumaßnahmen für die Schiene zu finanzieren, werden die knappen öffentlichen Gelder immer noch allzu häufig vorrangig in den Neubau von Autobahnen gesteckt.

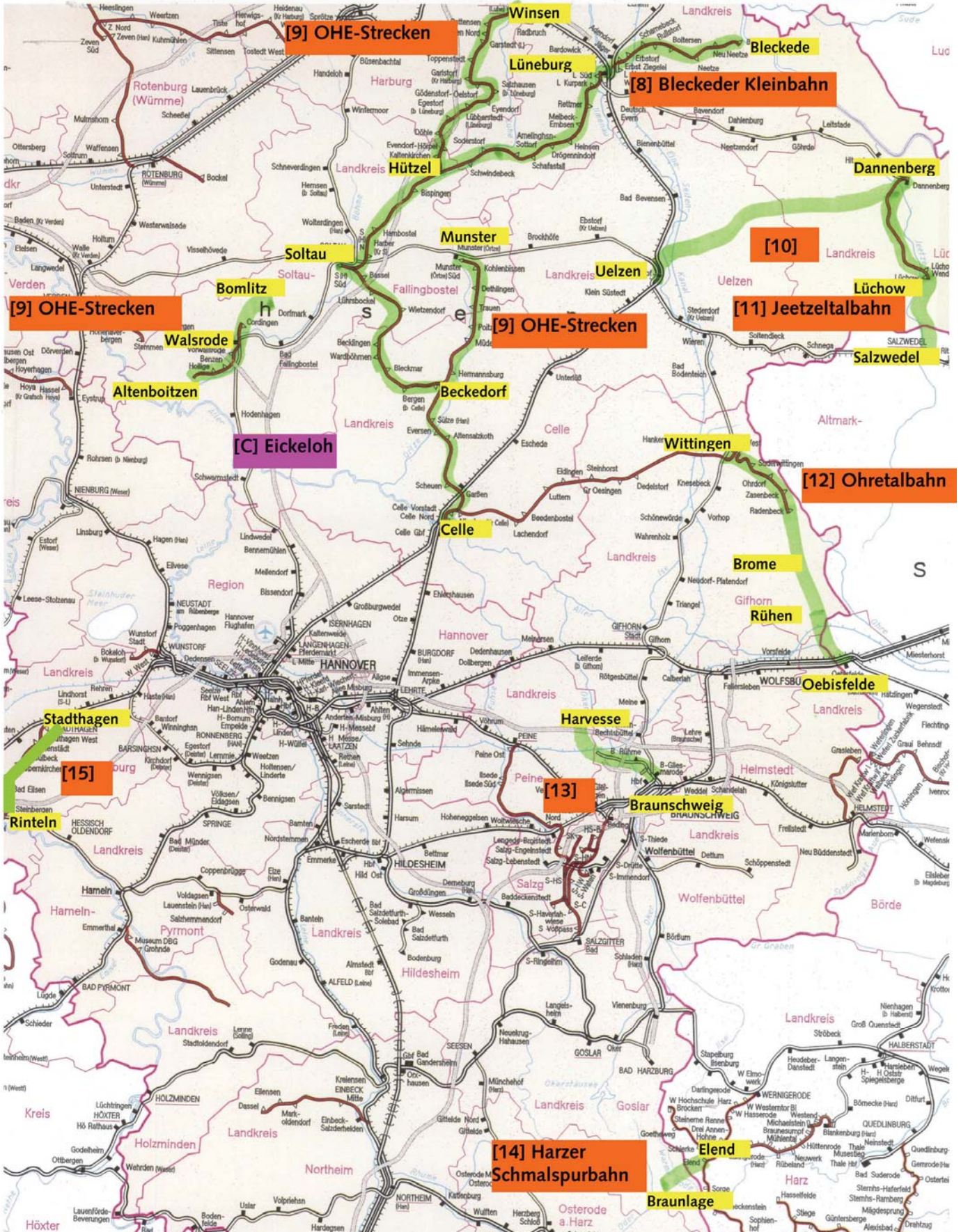
Enno Hagenah, MdL
verkehrspolitischer Sprecher

Hannover, Juni 2011

2. Karten Übersicht: Niedersachsen - West



Karten-Übersicht: Niedersachsen – Ost



3. Fragebogen zu Reaktivierungen von Bahnstrecken

Fragen zu Bahnstrecken:

1. Welcher Streckenabschnitt soll reaktiviert werden?
2. An welche Strecke würde die reaktivierte Strecke anschließen und wo?
3. Inwieweit sind noch Teile (Gleise, Weichen, Signaltechnik) der zu reaktivierenden Strecke vorhanden? Welche Qualität und Traglast haben die vorhandenen Teile? Fehlen besondere Teile wie Brücken, größere Signal- oder Weichenanlagen an der Strecke? Welche Teile müssten neu gebaut oder modernisiert werden? An welchen Stellen und in welchem Umfang ist die Strecke verbaut (z.B. durch Gebäude, die nach der Entfernung der Gleise dort gebaut wurden)?
4. Welche Haltepunkte/Bahnhofsgebäude existieren/müssen eingerichtet werden?
5. Für welchen Zweck soll die Reaktivierung erfolgen (Güter- und/oder Personenverkehr)?
6. Wer ist Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur?
7. Welches Eisenbahnunternehmen nutzt die Strecke ggf. schon (Museumseisenbahnen, Güterverkehr)?
8. Wer kommt für die zukünftige Nutzung nach der Reaktivierung in Frage?
9. Welche Geschwindigkeiten wurden früher auf der Strecke gefahren bzw. werden nach Reaktivierung angestrebt?
10. Existieren schon Planungen, Planungsunterlagen, Fahrgasterhebungen, Prognosen, Nutzen-Kosten-Berechnungen für die zu reaktivierende Strecke und ggf. mit welchen Ergebnissen?
11. Welche Alternativangebote zur Bahn existieren auf der Strecke oder im Zusammenhang damit (z.B. Busse)?
12. Existieren Pläne und/oder Fotos von der Strecke oder Anlagen? (bitte in aussagekräftigen Auszügen in Kopie beifügen) Welche Kosten würde die Nutzbarmachung für den angestrebten Zweck verursachen?
13. Welche Zusammensetzung und Geschichte hat die die Reaktivierung fordernde Initiative?
14. Sonstiges?

Projekt Nr. [1]: Küstenbahn (Norden – Dornum – Esens)

Kontakt:

Reinhard Aswegen

Loogstrasse 22, 26427 Holtgast

Tel.: 04971-7383,

Email: R.Aswegen@web.de

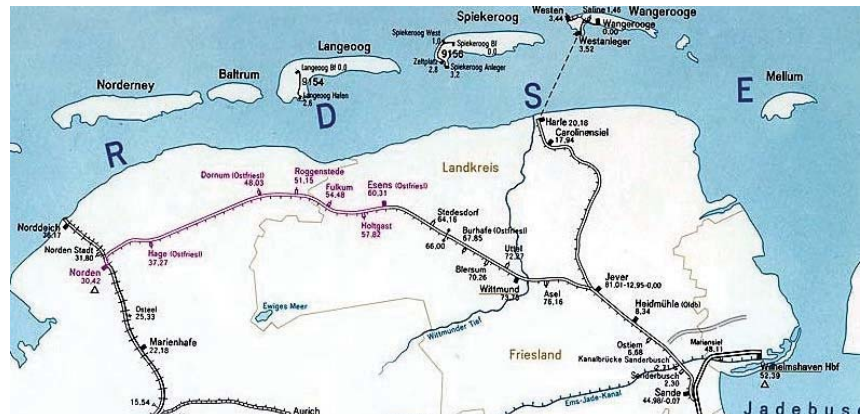
Kay Brita Gröting

Gröting und Kuppe GmbH

Baumstr. 29, 26506 Norden

Tel.: 4931-973024

Email: K.Groeting@gundk.info



1. Bezeichnung: Norden – Dornum – Esens
2. Anschlussstellen: In Norden an die Strecke Emden-Norden-Norddeich, in Esens an die Strecke Esens-Sande
3. Baulicher Zustand: Der Streckenabschnitt Norden-Dornum ist im betriebsfähigen Zustand. Von Norden nach Hage ist die Strecke teilweise neuwertig, laufende Unterhaltung und Verbesserung durch die Museumseisenbahn-Küstenbahn-Ostfriesland (MKO), 18t Achslast. Der 12km lange Streckenteil zwischen Dornum und Esens muss wieder aufgebaut werden, in Esens ist ein Umfahrungs-/Ausweichgleis nötig. Eine Brücke fehlt komplett (Benser Tief), 2 Brücken müssen erneuert werden (Pumptief, Dornumersielier Tief). Zum Teil wurde die Strecke mit einem Radweg überbaut, ein Buswartehäuschen in Fulkum ragt in die Trasse. Bis auf zwei Grundstücke in Esens ist die Trasse bahnrechtlich gewidmet. Für die Grundstücke ohne Widmung in Esens besteht ein städtebaulicher Vertrag zur Vorhaltung einer Trasse für einen Wiederaufbau der Bahnstrecke.
4. Haltepunkte: Vorhandene Haltepunkte, die in Betrieb sind: Lütetsburg, Bahnhof Hage, Haltepunkt Westerende, Bahnhof Dornum. Die Haltepunkte Fulkum und Holtgast müssen neu eingerichtet werden.
5. Zweck der Reaktivierung: Öffentlicher Schienenpersonennahverkehr, Verbesserung der Fernanbindung (Tourismus), Nostalgiefahrten der Museumsbahn MKO, eventuell Güteranschlussverkehr.

6. Eigentümer Infrastruktur: Norden-Dornum befindet sich im Besitz der Anliegerkommunen und ist verpachtet an die MKO. Die Grundstücke des abgebauten Streckenabschnitts gehören dem Land Niedersachsen (ca. 1,5km), Landkreis Wittmund (ca. 5,5km), Landkreis Aurich (ca. 3km), der Stadt Esens (ca. 1km), DB; einem privaten Eigentümer ca. 200m, 2 Grundstücke in Esens gehören der Patron-Elke Baugesellschaft; Sielacht Esens (Benser Tief), Sielacht Dornumersiel (Pumptief, Dornumersieler Tief).
7. Aktuelle Nutzung: Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland(MKO) auf dem Abschnitt Norden-Dornum.
8. Mögliche zukünftige Betreiber: Die MKO, Nordwestbahn(NWB), eventuell auch Eisenbahngesellschaft Oldenburg-Ostfriesland (E.G.O.O.) und andere.
9. Angaben zur Geschwindigkeit auf der Strecke: 60 bis 80 km/h.
10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Potenzialstudie Küstenbahnreaktivierung; Laut der Potenzialstudie ca. 16 Millionen Euro für den Wiederaufbau Dornum-Esens und ca. 12 Millionen für die Modernisierung Norden-Dornum.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke: Busverkehr, mit den üblichen Einschränkungen.
12. Geschichte und Zusammensetzung Initiative: Die Bürgerinitiative „Bahn free vör t' Küstenbahn" wurde im Frühjahr 2010 gegründet, um das Projekt voranzubringen, nachdem von BürgerInnen, regionalen Institutionen, der Wirtschaft und der Politik die Wichtigkeit dieser Schienenverbindung erkannt wurde. Ziel ist die Wiederherstellung der durchgängigen Befahrbarkeit zur Wiederanbindung der Region Ostfriesland/Küste/Inseln an das westliche Schienenfernverkehrsnetz (Emslandstrecke) und ein ökologisch nachhaltiges Gesamtverkehrskonzept. Anhand sachlicher Öffentlichkeitsarbeit und der gezielten Nutzung der in der Region vorhandenen Kompetenz soll das Vorhaben vorangetrieben werden und weitere Unterstützung auch über Ostfriesland hinaus mobilisieren. Die Entwicklung alternativer Bau- und Finanzierungskonzepte sowie die Einbindung des Projektes in ein regionaltypisches Gesamtkonzept (Weltnaturerbe Wattenmeer/Naturnaher Tourismus/Modellregion für die Entwicklung und Nutzung alternativer Energie und innovativer Berufsbildung...) werden bereits von der Bürgerinitiative in Kooperation mit Politik und Wirtschaft vorangetrieben.
13. Sonstiges: Eine Verbindung der Küstenbahn am Westrand von Esens nach Benersiel (Anleger Langeoog) wird derzeit diskutiert.

Projekt Nr. [2]: Esens - Bengersiel

Kontakt:

Detlef Greek

Wirtschaftsförderkreis

Harlingerland e. V.

Osterstraße 1

26409 Wittmund

Tel.: 0 44 62 - 50 31

Email:

d.greek@wirtschaftsfoerderkreis.de

Hermann Kröger

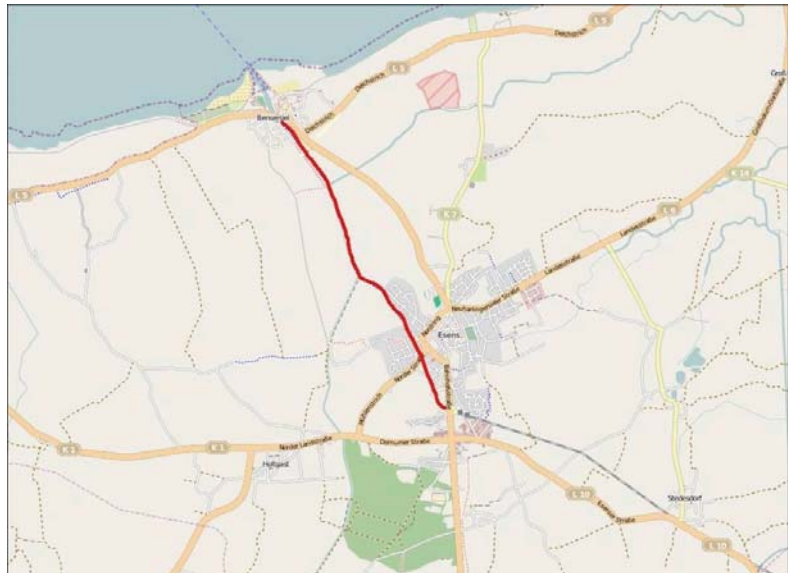
Präsident DEHOGA Nds.

Yorckstraße 3

30161 Hannover

Fon 0511/33 70 6-0

hermannkroegeresens@ewetel.net

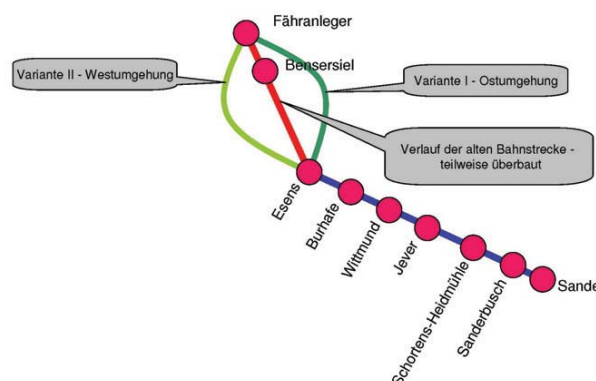


1. Verlängerung der Bahnstrecke Sande-Esens von Esens nach Bengersiel, ggf. mit späterer Verlängerung nach Neuharlingersiel zur Anbindung der Insel Spiekerog, sowie weiter über Harlesiel zur Anbindung der Insel Wangerooge.
2. Anschlussstelle für den Streckenabschnitt: Esens
3. Baulicher Zustand: Neubau der Strecke erforderlich.
4. Haltepunkte: Untersuchung/Machbarkeitsstudie ist in Vorbereitung
5. Zweck des Neubaus: Personenverkehr auf die autofreie Insel Langeoog und in die Urlaubsregion Bengersiel vom Auto auf die Schiene bringen (Bei vergleichbarer Bahnnutzung wie bei den Inseln Borkum, Juist und Norderney wären das allein für das Ziel Langeoog ca. 20 % von 170.000 Anreisenden/a).
6. Eigentümer der geplanten Strecke: Öffentliche und Private Eigentümer. Auf 1,5 Km der Strecke führt die neue Schienenstrecke auch durch ein Vogelschutzgebiet, wobei der NABU bereits signalisiert hat, das Projekt trotzdem zu unterstützen, wenn sich die Trasse an die vorhandene Straße oder einen landwirtschaftlich genutzten Weg anlehnt. Untersuchung/Machbarkeitsstudie ist in Vorbereitung.

7. Aktuelle Nutzung der Strecke: Kleinbahn Betrieb bis 1968. Inzwischen teilweise überbaut. Anstatt der zu erwartenden 20 % Bahntouristen auf Langeoog, ist der Anteil wegen der schlechten Anbindung nur bei 2,5 – 5%.
8. Mögliche zukünftige Betreiber: Würde mit dem vorhandenen Netz zusammen ausgeschrieben. Durch Verlängerung der Strecke Richtung Küste erhielte der Betreiber der Strecke bis Esens (derzeit NordWestBahn) ein erhebliches zusätzliches Passagierpotential.
9. Angaben zur Geschwindigkeit auf der Strecke:
Untersuchung/Machbarkeitsstudie ist in Vorbereitung
10. Aktueller Planungsstand und Kosten:
Trassenverlauf wird derzeit untersucht. Untersuchung/Machbarkeitsstudie ist in Vorbereitung. Eine erste grobe Schätzung der LNVG ergab Investitionskosten von 21 Millionen EURO.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke:
Busse vom Bahnhof Esens nach Bengersiel, bzw. Anreise mit eigenem PKW
12. Geschichte und Zusammensetzung der Initiative:
Die Region fordert die Verlängerung der Bahnstrecke Esens-Bengersiel nach einer Initiative des DEHOGA Kreisverbandes. Der Landkreis Wittmund und die Räte der Samtgemeinde Esens, bzw. der Inselgemeinde Langeoog haben dementsprechende Beschlüsse gefasst.
13. Sonstiges: DEHOGA hat gerade 20.000 € als Anteil für eine aktuelle Machbarkeitsstudie gesammelt. Der Auftrag soll zu jeweils einem 1/4 zusammen mit dem Landkreis Wittmund sowie Esens und Langeoog finanziert werden.

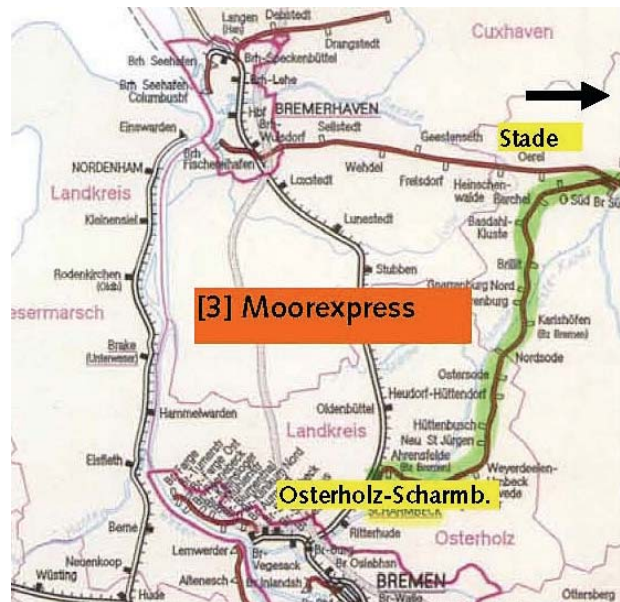
Bahnanbindung - Infrastruktur

Verlängerung der Bahnstrecke von Esens nach Bengersiel



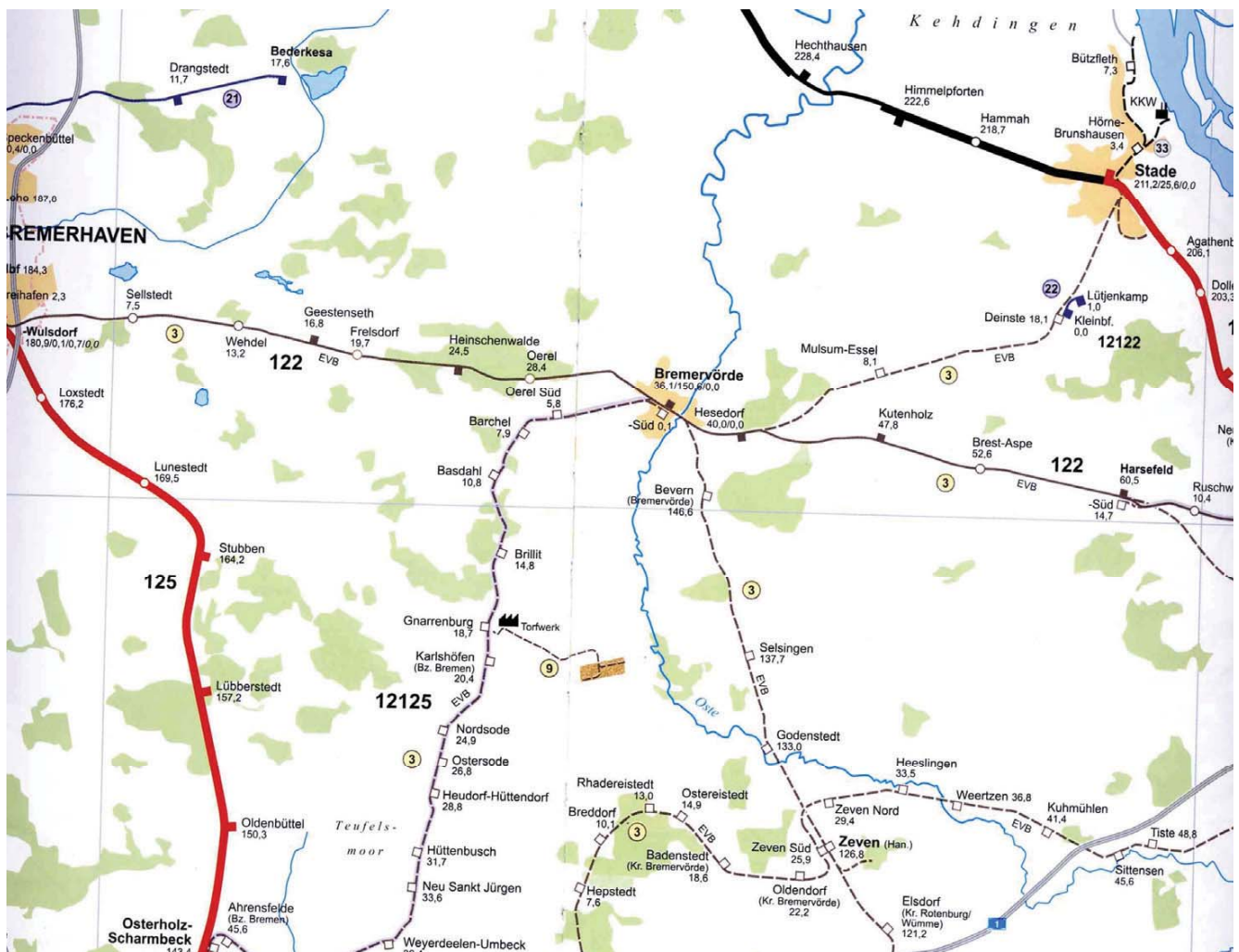
Projekt Nr.: [3] Osterholz-Scharmbeck – Stade (Moorexpress)

Kontakt:
Elke Weh
stellvertretende Vorsitzende
Fördervereins Moorexpress e.V.
Holzweg 4
21717 Fredenbeck -
Klein Fredenbeck
Tel.: 04149 85 43
www.moorexpress.info
Wolfgang Konukiewitz,
Sprecher Nahverkehrsbündnis
Tel.: 0170 5819462



1. Bezeichnung des Streckenabschnitts:
Osterholz-Scharmbeck - Stade
2. Anschlussstellen für den Streckenabschnitt:
Im Südwesten schließt die Strecke an die Strecke Bremen – Bremerhaven an und im Nordosten an die Strecke Hamburg – Cuxhaven.
3. Baulicher Zustand:
Die Strecke wird von Güterzügen und Triebwagen (touristische Verkehre nach Fahrplan) befahren. Sie ist durchgängig befahrbar und für 18 Tonnen Achslast sowie für 60 km/h zugelassen. Es gibt Langsamfahrstellen. Die Strecke wird bereits abschnittsweise modernisiert. Für den SPNV müssten Bahnübergänge aufgehoben bzw. technisch gesichert werden. Besondere Teile wie Brücken, größere Signal- oder Weichenanlagen fehlen nicht an der Strecke.
4. Haltepunkte und Bahnhöfe:
Haltepunkte müssten modernisiert werden.
5. Zweck der Reaktivierung:
Die Reaktivierung soll für den SPNV erfolgen.
6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur:
EVB

7. Aktuelle Nutzung der Strecke:
Die EVB nutzt sie für Güterverkehr und touristische Verkehre.
8. Mögliche zukünftige Betreiber: 12:
Alle Eisenbahnunternehmen
9. Angaben zur Geschwindigkeit auf der Strecke:
Angestrebt werden 80 km/h. Die Strecke ist zurzeit für 60 km/h zugelassen.
10. Aktueller Planungsstand und Kosten:
Es ist eine Potenzialabschätzung in Arbeit. Sie wird in den nächsten Wochen vorliegen. Die Nutzbarmachung für den angestrebten Zweck würde Kosten in Höhe von etwa 15 Mio. Euro verursachen.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke:
Es gibt entlang der Strecke Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck Busverkehr.



Projekt Nr. [4]: Diepholz – Sulingen – Marklohe, Rahden – Sulingen - Bassum (Sulinger Kreuz)

Kontakt:

Matthias Huck, Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke

Bassum – Bünde e.V., Tel. 0160/96252347

info@aebb.de, www.aebb.de



1. Bezeichnung: Strecke 2982: Barenburg – Ströhen (- Rahden) [12,4 km]; Sulingen – Bassum [20,4 km]; Strecke 1744: Sulingen – Nienburg [28,9 km]
2. Anschlussstellen: In Bassum an Strecke Bremen – Osnabrück. In Sulingen an Strecke Diepholz – Barenburg. In Lohe an Strecke Nienburg – Liebenau. Außerdem in Rahden an Rahden – Bünde und Rahden – Uchte.
3. Baulicher Zustand: Die Strecke Rahden – Ströhen ist zurzeit als Draisinenbahn gesichert. Die Gleise sind bis auf eine Brücke und fünf Bahnübergänge zwischen Sulingen und Bassum vorhanden, die Strecke Barenburg – Ströhen ist komplett, in Ströhen im Bahnhof fehlen ca. 30m, der Strecke Sulingen – Nienburg fehlen vier Brücken und vier Bahnübergänge sowie an zwei Stellen ca. 40m Gleis. Die Strecke Rahden – Bassum war eine Strecke nach Klassifizierung D4. Die Anlagen sind entsprechend ausgelegt. Der vorhandene Oberbau besteht bis auf wenige Teilabschnitte aus Betonschwellen und wäre nach Vegetationsschnitt und Stopfen auch nutzbar. Dies gilt auch für Sulingen – Nienburg. Der Neubau bezieht sich auf fehlende oder schlechte Neben- und Kreuzungsgleise. Dies betrifft in einer ersten Stufe 3 x ca. 350m Kreuzungsgleis und 2 x ca. 300m Ladegleis. Es fehlen eine Eisenbahnbrücke bei Bassum und vier Straßenbrücken zwischen Sulingen und Nienburg. Sinnvoll wäre die Errichtung eines elektronischen Stellwerks in Sulingen. Die Kosten dafür sind überschaubar, Grundkonzeption liegt vor.
Es gibt bei Siedenburg eine Halle, die teilweise auf der Trasse steht. Allerdings wurde die Trasse nicht entwidmet. Ebenso steht in Ströhen eine Halle auf dem Hauptgleis, allerdings kann das Nebengleis an der Halle vorbeigeführt werden.

4. Haltepunkte: Leider sind alle Neben-/Bahnhofsgebäude in Privatbesitz. Die Bahnsteige lassen sich allerdings zum Teil nach Reparatur nutzen. Bei einem Gebäude besteht eine Chance zur Übernahme (Kauf). Es liegt in Barenburg. Auch in Ströhen gäbe es die Chance auf Erwerb einer Lagerhalle.
5. Reaktivierungszweck: Sulingen – Bassum im ÖPNV; Sulingen – Nienburg regelmäßiger Freizeitverkehr; (Rahden) - Ströhen – Barrenburg gelegentlicher Freizeitverkehr. Zudem ist Güterverkehr zur regionalen Erschließung vorgesehen, Lübbecke – Rahden – Sulingen – Bassum und Diepholz – Sulingen – Nienburg.
6. Eigentümer: Zurzeit noch die DB Netz AG. Die Strecke Rahden – Ströhen befindet sich im Besitz der Gemeinden Rahden und Wagenfeld.
7. Aktuelle Nutzung: Gespräche wurden vor allem mit der RSE (Rhein-Sieg-Eisenbahn) geführt, die die Infrastruktur Rahden – Uchte betreut.
8. Mögliche Betreiber: Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei entsprechendem Ausbau können die Strecken bei Störungen zwischen Bremen und Osnabrück bzw. Bremen – Hannover eine Umleitungsfunktion erfüllen. Trotzdem ist vorrangiges Ziel die regionale Erschließung. Deshalb wird ein Teil der Nutzung mit eigenem EVU angestrebt.
9. Angaben zur Geschwindigkeit: Auf Grund der Trassierung eignet sich die Strecke für Geschwindigkeiten bis 120 km/h. Früher wurden wegen vieler unbeschränkter Bahnübergänge zwischen 50 und 80 km/h gefahren. Angestrebt werden im ersten Schritt je nach Streckenteil 50 bzw. 60 km/h.
10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Es gibt zahlreiche Planungsunterlagen und Prognosen. Da aktuell diverse Entwidmungsverfahren angestoßen wurden, erarbeiten wir zurzeit notwendige Unterlagen, die zu einer Beantragung einer Betriebsgenehmigung erforderlich sind, also Betriebskonzept und Kostenplanung. Letzte Prognosen lagen bei ca. 1300 Nutzern zwischen Sulingen und Bassum, 1100 Nutzern zwischen Diepholz und Sulingen, 800 Nutzern zwischen Sulingen und Nienburg und 450 Nutzern zwischen Rahden und Sulingen. Dabei wurde allerdings kein möglicher Fernverkehr (z.B. Bielefeld – Bremen und Osnabrück – Hannover über Sulingen) berücksichtigt, ebenso fehlen die S-Bahnen von Bremen (in Bassum) und Hannover (in Nienburg) in der Betrachtung. Es existiert eine umfangreiche weitgehend komplette Streckendokumentation, die zurzeit um die noch fehlenden Bausteine ergänzt wird. Wegen des Umfangs und da wir wegen der laufenden Verfahren aktuell mit den Unterlagen arbeiten müssen, möchten wir auf unsere Internetseite verweisen: www.aebb.de. Eine genaue Kostenschätzung wird zurzeit erarbeitet. Unter der Berücksichti-

gung von ehrenamtlicher Arbeit vor Ort würden als ganz grobe Richtwerte folgende Beträge anfallen:

Ströhen – Barenburg: ca. 400.000 Euro

Sulingen – Bassum: ca. 1,5 Mio. Euro, davon ca. 700.000 Euro für Eisenbahnbrücke

Sulingen – Nienburg: ca. 3,6 Mio. Euro, davon ca. 1,9 Mio. Euro für Straßenbrücken

GVFG-Mittel sind nicht berücksichtigt, ebenso die prinzipielle EU-Förderung!

11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke:

Es gibt noch zwei im Schienenersatzverkehr(!) betriebene Busverbindungen: Rahden – Sulingen – Bassum und Diepholz – Sulingen – Nienburg. Allerdings weisen diese Buslinien, die parallel zur Schiene fahren, deutlich längere Fahrzeiten auf, als eine auch „nur“ mit 60 km/h verkehrende Bahn.

12. Geschichte und Zusammensetzung der Initiative:

Das Aktionsbündnis Eisenbahn Bassum - Bünde e.V. geht auf eine Initiative des VCD zurück. Es ist noch sehr jung und besteht erst etwas länger als ein Jahr.

13. Sonstiges:

Zwischen Bünde und Rahden wird vom nordrhein-westfälischen Aufgabenträger ein Stundentakt gefahren, zwischen Bünde und Lübbecke verkehren auch noch Güterzüge für ein Unternehmen. Der niedersächsische Teil von Ströhen über Sulingen nach Bassum ist auch für die nordrhein-westfälische Region Ostwestfalen wichtig. Insbesondere die Wirtschaftsunternehmen klagen über die fehlende direkte Verbindung nach Bremen. Insofern müsste sich NRW an den Kosten einer Reaktivierung beteiligen.

Die Strecke Diepholz – Sulingen – Barenburg wird von der DB Netz AG noch betrieben und durch Güterzüge befahren. Auch diese Strecke soll zur touristischen Erschließung wieder durch Personenzüge befahren werden. Dazu müssten mindestens drei Bahnsteige wieder errichtet werden, die vor Jahren abgebaut wurden. Da aber die DB Netz AG dieses Vorhaben ablehnt, wird es zurzeit nicht weiter verfolgt.

Der Bahnhof Sulingen soll durch den Neubau einer Verbindungskurve nicht weiter befahren werden. Ihm drohen in den aktuellen Verfahren die Stilllegung, der Rückbau der Gleisanlagen und die teilweise Überbauung durch neue Straßen. Die Durchführung dieses Vorhabens würde die komplette Schieneninfrastruktur des Raumes in Frage stellen, also die Strecken Nienburg – Sulingen – Diepholz (61,5 km) und Bassum – Sulingen – Rahden (53,8 km).

Projekt Nr. [5]: Holzhausen – Wittlage – Bohmte (Wittlager Kreisbahn)

Kontakt:

Dr. Franz Kahlert

Sonnenhöhe 7

49179 Ostercappeln,

Tel.: 05473/397

FranzKahlert@t-online.de

Heinz Müller

Nordhauser Str. 1

49179 Ostercappeln

Tel.: 05473-759

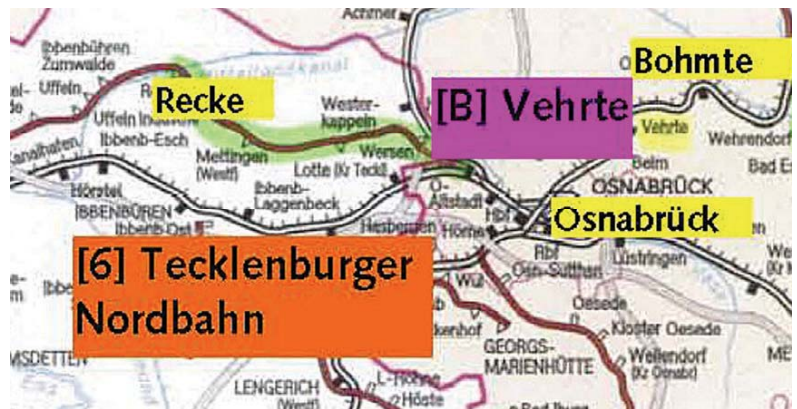


1. Bezeichnung des Streckenabschnitts:
Reaktivierung vorrangig: Bohmte - Bad Essen - Pr.Oldendorf - Bad Holzhausen: 20,5 km
evtl. später: Bohmte – Hunteburg (Damme) (20 km)
2. Anschlussstellen für den Streckenabschnitt:
Streckenanschluss Bohmte: Wanne-Eickel – Münster – Osnabrück – Bremen – Bremerhaven (DB).
Streckenanschluss Bad Holzhausen: Rahden-Bünde (KBS 386-Eurobahn) – Bielefeld – Bünde – Minden - Hannover (DB)
3. Baulicher Zustand:
Bohmte - Pr. Oldendorf: Gleise, Weichen und Signaltechnik vorhanden; Qualität mäßig, aber noch so, dass Güterverkehr und Museumsbahn derzeit bei 30 km/h möglich ist.
Pr. Oldendorf - Bad Holzhausen (NRW) 3 km zum Teil marode; Qualität: schlecht.
Bohmte – Hunteburg sehr marode; bis Damme Trasse nur angedeutet, ohne Schienen
Eine Verbauung durch Gebäude kommt nicht vor.

4. Haltepunkte und Bahnhöfe:
Bahnhof Bohmte (DB) und Bad Holzhausen (EuroBahn): voller Betrieb.
Bahnhof Pr. Oldendorf: Stützpunkt der Museumsbahn Minden/W.
5. Zweck der Reaktivierung:
für Güter- und Personenverkehr
6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur:
Landkreis Osnabrück, Wittlager Kreisbahn, Stadt Pr. Oldendorf (NRW),
Landkreis Minden-Lübbecke und DB
7. Aktuelle Nutzung der Strecke:
Wittlager Kreisbahn und Museumsbahn Bahnfreunde Minden/NRW
8. Mögliche zukünftige Betreiber:
DB , Landkreis Osnabrück, Privatbahnen
9. Angaben zur Geschwindigkeit auf der Strecke:
zurzeit 30 km/h; angestrebt: 60 km/h
10. Aktueller Planungsstand und Kosten:
Stadt Pr. Oldendorf hatte vor, mit der Universität Bielefeld ein Gutachten zur Machbarkeit zu erstellen. Dieses Vorhaben scheiterte zunächst an den Kosten für das Gutachten. Es ist leider nicht bekannt, ob dann später noch ein Gutachten erstellt wurde. Die Kosten der Reaktivierung wurden noch nicht ermittelt.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke:
Buslinien
12. Geschichte und Zusammensetzung der Initiative:
Nach Beendigung des schienengebundenen Personennahverkehr auf dieser Strecke im Jahr 1977 besondere Initiativen einer Reaktivierung durch Bahnfreunde Minden. Seit 2006 Initiative Haller Wilhelm; ab 2008 Initiativen: „Starkes Dorf Ostercappeln“; Stadt Pr. Oldendorf; „Ein guter Zug für Vehrte und Ostercappeln“. In der Bahninitiative arbeiten Mitglieder aller demokratischen Parteien engagiert mit.
13. Sonstiges:
Es gibt einen einstimmig gefassten Ratsbeschluss (im Rat sind nur CDU und SPD vertreten) der Gemeinde Ostercappeln aus dem Jahr 2010 über die Unterstützung und Förderung der Reaktivierung der Bahnstrecke von Osnabrück über Bohmte, Bad Essen, Lintorf, Pr. Oldendorf nach Bad Holzhausen und Bahnhalt Vehrte.

Projekt Nr. [6]: Recke – Mettingen – Osnabrück (Tecklenburger Nordbahn)

Kontakt:
Johannes Bartelt
Tel.: 01706917390
gruene-os-land@osnanet.de



1. Bezeichnung des Streckenabschnitts:
Osnabrück – Mettingen/Recke (NRW)
2. Anschlussstellen für den Streckenabschnitt:
Anschluss an die Strecke Osnabrück – Bramsche (Richtung Wilhelmshaven und Delmenhorst/Bremen) in Eversburg
3. Baulicher Zustand:
Die Traglast ist für den vorhandenen Güterverkehr ausreichend. Der Ober- und Unterbau muss insbesondere für höhere Geschwindigkeiten (bis zu 80 km/h) erneuert werden. Signale und Weichenanlagen sind entsprechend dem Betriebsprogramm neu anzulegen. Strecke ist nicht verbaut.
4. Haltepunkte und Bahnhöfe:
Zu noch existierenden oder einzurichtenden Haltepunkten und Bahnhofsgebäuden siehe Gutachten des Zweckverbands SPNV Münsterland; keine in Niedersachsen.
5. Zweck der Reaktivierung:
Personenverkehr; Güterverkehr bleibt erhalten.
6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur:
Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)
7. Aktuelle Nutzung der Strecke:
Strecke wird von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) für den Güterverkehr genutzt.

8. Mögliche zukünftige Betreiber:
z.B. Nordwestbahn GmbH
9. Angaben zur Geschwindigkeit auf der Strecke:
früher bis zu 50 km/h, künftig bis zu 80 km/h
10. Aktueller Planungsstand und Kosten:
Es liegt ein positives Ergebnis einer standardisierten Bewertung vor. Im Übrigen siehe Gutachten des Zweckverbands SPNV Münsterland. Die Nutzbarmachung für den angestrebten Zweck würde Kosten in Höhe von 29 Mio. Euro verursachen.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke:
Buslinien S 10 und R 11
12. Geschichte und Zusammensetzung der Initiative:
Es existiert ein e.V.



Projekt Nr.[7]: Nordhorn – Bad Bentheim

Kontakt:

Dieter Kunert, Vors. Bündnis 90/Die Grünen
Kreisverband Grafschaft Bentheim

Johann-Strauß-Str. 23a

48527 Nordhorn

Tel.: 0163 2806110

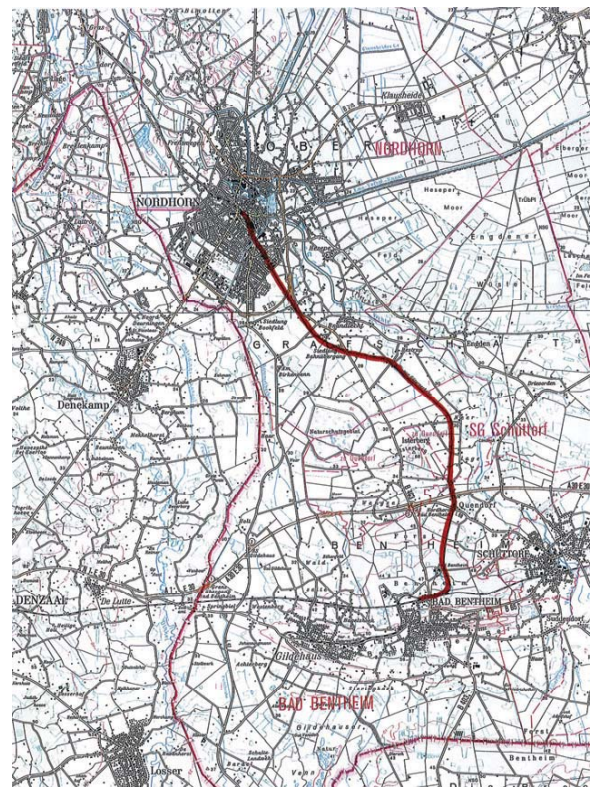
dkunert@t-online.de

Holger Kloth

Geschäftsführer Planungsgesellschaft
Grafschaft Bentheim (Aufgabenträger)

Tel.: 05921/961624

holger.kloth@grafschaft.de



1. Bezeichnung: Die Reaktivierung soll auf dem Streckenabschnitt Bad Bentheim – Nordhorn erfolgen.
2. Anschlussstellen: Die Strecke würde in Bad Bentheim an die Strecke der DB Netz Bad Bentheim – Rheine – Münster – Osnabrück – Hannover anschließen.
3. Zustand: Der Streckenabschnitt zwischen Bad Bentheim und Nordhorn wird aktuell für den schweren Güterverkehr (Streckenklasse D 2 mit 22,5 Tonnen Achslast) betrieben. Rund 1 Mio. Tonnen werden jährlich über diesen Streckenabschnitt befördert. Sämtliche für eine Reaktivierung notwendigen Gleise, Umfahrgleise sind vorhanden. Eine Ergänzung muss erfolgen im Bereich von sogenannten Rückfallweichen und dem Einsatz elektrischer Weichen sowie erforderlicher Signaltechnik und einer Ausrüstung mit dem Sicherungssystem PZB 90, damit für einen Personenverkehr ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet ist. Modernisiert werden muss ein Umfahrgleis im Bereich des Bahnhofs Hestrup mit einer Aufnahmekapazität von 750 m für kreuzenden Güterverkehr. Im Bereich des Bahnhofs in Nordhorn ist die Elektrifizierung von Weichen sowie die Einrichtung von Signalanlagen erforderlich, gleiches gilt im Bereich des Umfahrgleises im Bahnhof Hestrup. Im Übrigen verweisen wir auf das agrarstrukturelle Entwicklungsprogramm, in dessen Zuge eine Vielzahl von Bahn-

übergängen geschlossen bzw. technisch gesichert werden. Den endgültigen Abschluss dieser Maßnahmen erwarten wir bis zum Jahre 2015.

4. Haltepunkte: In Nordhorn ist einfach ein Verknüpfungspunkt am heutigen Bahnhof herzustellen. Hier ist der Bahnsteig technisch aktuell herzurichten. Ein weiterer Neubau eines Haltepunktes muss im Bereich Nordhorn Süd zur Erschließung des Stadtteils Blanke erfolgen sowie ein neuer Haltepunkt in Bad Bentheim, der es ermöglicht, dass in einer direkten Verbindung von Nordhorn über Bad Bentheim bis Rheine eine Erschließung des Bereiches Bad Bentheim auch zukünftig erfolgen kann. Erste Untersuchungen zeigen hierbei, dass gute Voraussetzungen im Verlauf der Bundesstraße 65 innerhalb von Bad Bentheim (in etwa gegenüber der Franzosenschlucht) bestehen würden.
5. Zweck der Reaktivierung: Der Personenverkehr soll zurück auf die Schiene. Ziel ist es, bestehende Zugverbindungen im Nahverkehr bis Nordhorn zu verlängern oder durch geringfügige Veränderungen durch neue Umläufe eine geänderte Zuordnung zu erreichen, um so ein Höchstmaß an Attraktivität und Wirtschaftlichkeit herzustellen. Mit der Kreisstadt Nordhorn erreichen wir dann einen Ziel- bzw. Anfangspunkt, der mit 53.000 Einwohnern im Bereich der Stadt und rund 130.000 Einwohnern im Umfeld ein hohes Maß an Fahrgastpotentialen hat.
6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur ist die Bentheimer Eisenbahn AG, deren Aktionäre zu 94 % der Landkreis Grafschaft Bentheim sowie zu 6 % die Stadt Nordhorn und mit 2 Aktien die Stadt Neuenhaus sind.
7. Aktuelle Nutzung: Derzeit wird die Strecke umfangreich für den Schienengüterverkehr durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen Bentheimer Eisenbahn AG genutzt sowie an Wochenenden durch den Grafschafter Modelleisenbahnclub.
8. Zukünftige Betreiber: Die Reaktivierung der Strecke steht in ganz engem Zusammenhang mit Planung der Ausschreibung in dem Netz Münster – Rheine – Bad Bentheim bzw. Bielefeld – Osnabrück – Bad Bentheim und würde seine zukünftigen Betreiber durch eine EU-weite Ausschreibung erfahren.
9. Geschwindigkeit auf der Strecke: Derzeit ist die Strecke mit einer maximalen Geschwindigkeit von 60 km/h zugelassen, nach Aufhebung bzw. technischer Sicherung von Bahnübergängen ist kurzfristig eine höhere Geschwindigkeit von 80 km/h erreichbar. Langfristig soll eine Streckengeschwindigkeit nach erfolgten zusätzlichen Investitionen von 120 km/h erreicht werden. Zur kurzfristigen Erhöhung wurde bzw. wird ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt, um durch Aufhebung nicht technisch gesicherter Bahnübergänge die Zahl der technisch zu sichernden Bahnübergänge zu reduzieren. Durch den Wegfall des Signalgebens

ist dies im Übrigen ein wesentlicher Beitrag zur Lärminderung für die nachts fahrenden Güterzüge sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.

10. Planungsstand und Kosten: Es gibt mehrere Erhebungen. Eine Untersuchung der LNVG aus dem Jahre 1997 kam zu einem negativen Ergebnis von $\cdot / \cdot 0,3$ in einer Kosten-Nutzen-Berechnung. Allerdings unter der Voraussetzung, dass zwei Fahrzeuge lediglich auf dem Abschnitt Bad Bentheim bis Nordhorn eingesetzt werden (ein Fahrzeug betrieblich erforderlich, das andere Fahrzeug als Reserve) sowie eine erheblich größere Anzahl technisch zu sichernder Bahnübergänge, die zu einem unverhältnismäßig hohen Investitionsvolumen führten. Ziel ist daher, durch eine Integration der Strecke in das bestehende Schienenverkehrsangebot die Vorhaltung des Reservefahrzeuges überflüssig zu machen und durch Aufhebung von Bahnübergängen die hierfür in der Vergangenheit einkalkulierten Investitionsvolumina erheblich zu reduzieren. Durch diese Maßnahmen gelangt das Vorhaben zu einem positiven Kosten-Nutzen-Faktor. Des Weiteren ist durch die NORD/LB Regio Consulting aktuell eine Fahrgastprognose von 2.460 Fahrten täglich ermittelt worden. Eine enge Abstimmung zwischen den SPNV-Aufgabenträgern im benachbarten Nordrhein-Westfalen, den Niederlanden sowie der LNVG ist Voraussetzung, um Nordhorn in ein Schienenverkehrsangebot integrieren zu können, um ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen. Nach Kostenschätzung durch die Bentheimer Eisenbahn AG kosten sie Sicherung von Übergängen, die Aufarbeitung von Streckenabschnitten bzw. Umfahrgleisen, Signalisierungstechnik und elektrischer Weichen ca. 7,5 Mio. Euro.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke:
Im Landkreis Grafschaft Bentheim existiert derzeit auf der Hauptstrecke zwischen Bad Bentheim und Emlichheim ein Busangebot von Montag bis Sonntag.
12. Geschichte der Initiative:
Bündnis 90/Die Grünen haben das Thema Reaktivierung auf die Tagesordnung gebracht. Inzwischen geht die Initiative durchgängig im Landkreis Grafschaft Bentheim sowohl vom Aufgabenträger, den im Landkreis Grafschaft Bentheim vertretenen Parteien, den Kommunen einschließlich der angrenzenden Niederlande, den Verkehrsunternehmen, der lokalen Politik, der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland, der Wirtschaftsvereinigung Grafschaft Bentheim sowie einer Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern in der Grafschaft aus.
13. Sonstiges: Für die Grafschaft Bentheim besteht dringender Handlungsbedarf, damit für die Neuausschreibung des Westfalen-Netzes eine Einbindung Nordhorns frühzeitig erfolgt, und somit eine Fahrplanaufnahme ab Dezember 2017 gewährleistet ist.

Projekt Nr. [8]: Lüneburg - Bleckede (Bleckeder Kleinbahn)

Kontakt:

AVL - Arbeitsgemeinschaft
Verkehrsfreunde Lüneburg e.V.

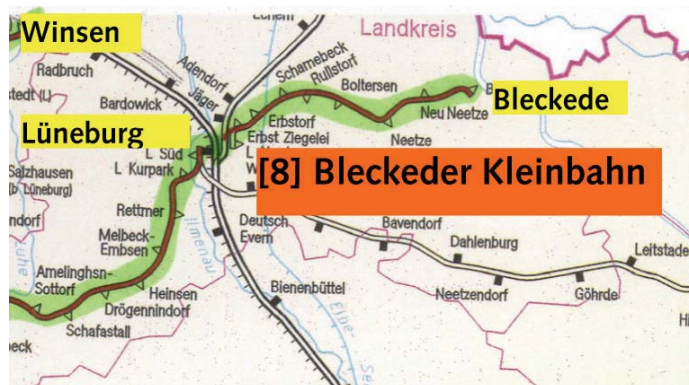
Lüner Damm 26

21337 Lüneburg

Telefon (0 41 31) 851 801

info@heide-express.de

http://www.heide-express.de/index.php/bleckeder_kleinbahn.html



1. Bezeichnung: Lüneburg-Nord – Bleckede
2. Anschlussstellen: Der Bahnhof Lüneburg Nord ist vom Hauptbahnhof erreichbar und wird sporadisch zur Bedienung der dort anschließenden Bahn zum Anschluss der Bundeswehr und zum Hafen (am Elbe-Seiten-Kanal) im Güterverkehr genutzt. Die zu reaktivierende Strecke beginnt am Abzweig zum Hafen.
3. Zustand: Die Strecke ist vollständig vorhanden. Lediglich einige Abschnitte sind in schlechtem Zustand und einige Nebengleise und Anschlussgleise an Unterwegsbahnhöfen sind nicht mehr angebunden. Die Strecke war bisher für 20t Achslast zugelassen. Wegen abgängiger Schwellen in einigen Abschnitten ist sie zurzeit gesperrt. Ungefähr 6,5 km müssen vor Wiederinbetriebnahme instand gesetzt werden. Anschließend ist ein Betrieb wieder möglich, jedoch ist jährlich mit Instandhaltungsmaßnahmen zu rechnen. Der Oberbau der Strecke liegt überwiegend in Kiesbettung. Einige Bereiche sind dabei noch für die vorgesehene Fahrgeschwindigkeit in gutem Zustand. Die Schienen selber befinden sich im Hauptgleis durchgehend in guten Zustand. Ein Teil der im Wald liegenden Streckenabschnitte sind stark mit Humus belegt. Eine kleine Gruppe Mitarbeiter unterstützt die Arbeiten, insbesondere mit Reinigungsarbeiten der Gleise von Humus und Aufwuchs. Die wenigen Weichen auf der Strecke befinden sich noch in brauchbarem Zustand. In Erbstorf Ziegelei, Boltersen und Bleckede sind nutzbare Nebengleise vorhanden. Die Strecke beinhaltet kaum Kunstbauten. Das größte Bauwerk der BLKB ist die Brücke über den Fluss Neetze beim gleichnamigen Ort. Die Brücke ist momentan uneingeschränkt nutzbar. Eine vorbeugende Sanierung ist in etwa 10 Jahren vorgesehen.

4. Haltepunkte: Die Bahnhöfe sind: (Lüneburg Hbf DB-Bahnhof), Erbstorf Ziegelei, Erbstorf, Scharnebeck, Rullstorf, Boltersen, Neetze, Neu Neetze, Bleckede. Im nächsten Schritt sollen Bleckede Süd und Bleckede Hafen dazu kommen, langfristig Bleckede Waldfrieden. Alle Gebäude wurden abgerissen oder an Privatleute verkauft. Die Bahnsteige sind sämtlich vorhanden und noch nutzbar. Eine schrittweise Sanierung der Bahnsteige ist in den nächsten 10 Jahren vorgesehen.
5. Zweck der Reaktivierung: In erster Linie für den touristischen Gelegenheitsverkehr mit historischen Fahrzeugen, weiterhin zur Anbindung des Eisenbahnausbesserungswerkes in Bleckede.
6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur: Osthannoversche Eisenbahn (OHE)
7. Aktuelle Nutzung: Touristik Eisenbahn Lüneburger Heide (TEL) und OHE
8. Zukünftige Betreiber: Touristik Eisenbahn Lüneburger Heide (TEL) und OHE
9. Geschwindigkeit auf der Strecke: Früher 50 km/h, zuletzt 20 km/h, in Teilbereichen 10 km/h. Angestrebt 20 km/h, in Teilbereichen 40 km/h
10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Es ist geplant, die Strecke ab 2012 wieder in Betrieb zu nehmen. Verhandlungen mit den Kommunen und der OHE laufen, Verträge sind geschlossen, die Arbeiten durch Ehrenamtliche haben begonnen. Nach Erfahrungen aus den Vorjahren wird prognostiziert, dass mit ca. 30 Fahrten im Jahr (öffentlich und Charter zusammen) mehrere tausend Tagestouristen befördert werden. Der Erhalt der Strecke ist zudem wichtig für den Erhalt der ca. 25 Arbeitsplätze im Eisenbahnausbesserungswerk Bleckede. Eine Gewinnaussicht besteht nicht, jedoch Aussicht auf dauerhafte Erhaltung und kontinuierliche Verbesserung, solange ehrenamtliche Arbeit geleistet wird und gelegentliche Beihilfen in vierstelliger Höhe sowie Ausgleichszahlungen der Straßenbaulastträger fließen. Die Wiederinbetriebnahme kostet bei unentgeltlicher Arbeitsleistung und Sachleistungen des Eigentümers deutlich unter 100.000 Euro.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot: Ein regelmäßiger Linienbusverkehr existiert.
12. Geschichte der Initiative: Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. besteht seit 1981 und betreibt Gelegenheits- und Museumsbahnverkehr. Der Verein verfügt über mehrere betriebsfähige historische Lokomotiven und Triebwagen sowie Waggons. Er ist alleiniger Gesellschafter des EVU Touristik Eisenbahn Lüneburger Heide GmbH TEL sowie der Bleckeder Kleinbahn Verwaltungsges. UG BIKB, die den Status des EIU für die Strecke beantragt hat. Die ca. 150 Vereinsmitglieder stellen ehrenamtlich das Personal der TEL und BIKB.
13. Sonstiges: Die momentane zustandsbedingte Sperrung hätte im Falle, dass es keine BIKB gäbe, zur Stilllegung der Strecke geführt.

Projekt Nr. [9]: Fahrstrecken Heideexpress (OHE-Strecken)

Kontakt:

Hans Dierken

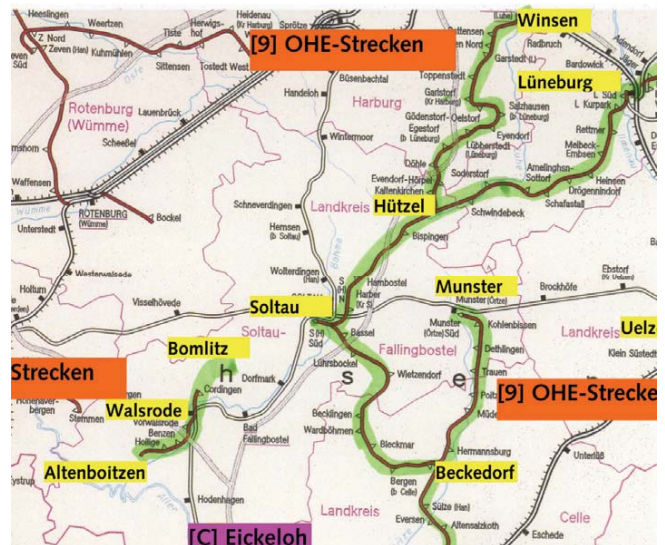
Vorsitzender Arbeitsgemeinschaft
Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. (AVL)

An der Wittenberger Bahn 4-6

21337 Lüneburg

info@heide-express.de

Tel.: 0 41 31/85 18 01



1. Bezeichnung: Lüneburg- Hützel- Soltau, Winsen (Luhe)- Hützel, Winsen (Luhe)- Niedermarschacht, Celle- Beekedorf- Soltau, Beekedorf- Munster, Bomlitz- Cordingen- Walsrode- Hollige- Altenboitzen
2. Anschlussstellen: Es handelt sich um den nördlichen und mittleren Teil des Netzes der OHE, sowie um einen Ast der Strecke Verden- Walsrode der VWE und um die von der OHE betriebene Werkbahn der Fa. Dow Wolff Walsrode. Anschluss zur DB besteht in Lüneburg, Soltau, Winsen (Luhe) - z.Zt. nicht befahrbar, Munster, Celle, Walsrode.
3. Baulicher Zustand: Soweit für die Nutzung erforderlich ist die Infrastruktur vollständig und intakt. Lediglich der Abschnitt Altenboitzen- Hollige ist nicht mehr befahrbar und zwischen Niedermarschacht- Acherndeich und in Niedermarschacht ist die Trasse überbaut (ca. 1 km). Innerhalb der genannten Strecken sind diverse kleinere Verbesserungen erforderlich und werden durch den Netzbetreiber noch erledigt. Einige Brücken sind in reparaturbedürftigem Zustand.
4. Haltepunkte: Auf dem genannten Netz bestehen noch ungefähr 50 Haltepunkte. Fast alle Bahnhofsgebäude sind abgerissen oder an Private verkauft. Die Anlagen des Bahnhofs Lüneburg Süd wurden im Frühjahr 2011 bis auf einen kleinen Rest abgerissen. Der Einstieg von Reisenden ist nicht mehr möglich. Es muss auf den Bahnhof Lüneburg West (DB) ausgewichen werden.
5. Zweck der Reaktivierung: Die Strecken werden im Güterverkehr betrieben. Zusätzlich wird Gelegenheitspersonenverkehr mit historischen Zügen durchgeführt. Eine Reaktivierung im eigentlichen Sinne ist nicht geplant, nur die weitere Erhaltung und Verbesserung der dem Reisezugverkehr dienenden Einrichtungen.

6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur: Osthannoversche Eisenbahn (OHE), Verden-Walsroder Eisenbahn (VWE), Dow Wolff.
7. Aktuelle Nutzung der Strecke: Im Museumseisenbahnverkehr werden die Strecken durch die Touristik Eisenbahn Lüneburger Heide (TEL) sowie sporadisch durch andere genutzt. Der Güterverkehr wird überwiegend von der OHE, selten von anderen z.B. Mittelweserbahn (MWB) durchgeführt.
8. Mögliche zukünftige Betreiber: Die Selben wie jetzt.
9. Angaben zur Geschwindigkeit auf der Strecke: Zumeist lässt ein befriedigender Zustand 40 bis 60 km/h und mind. 20t Achslast zu. Weiterhin erstrebenswert ist eine Geschwindigkeit bis zu 60 km/h.
10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Die Strecken sind momentan für den angestrebten Zweck nutzbar. Um den trotz aller Mühen voranschreitenden Verfall zu stoppen ist für das gesamte Netz jährlich sicher ein sechsstelliger Betrag notwendig. Aktuelle Planungsunterlagen, Fahrgasterhebungen, Prognosen, Nutzen-Kosten-Berechnungen sind nicht bekannt. Die TEL führt eine Statistik für die Museumsbahnfahrten.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot: Es existieren diverse Buslinien unterschiedlicher Qualität. Einige Orte sind über andere Bahnstrecken der DB erreichbar.
12. Geschichte und Zusammensetzung Initiative: Der Verein Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. besteht seit 1981 und betreibt seit über 25 Jahren Gelegenheits- Museumsbahnverkehr. Der Verein verfügt mittlerweile über mehrere betriebsfähige historische Lokomotiven und Triebwagen sowie Wagons. Er ist alleiniger Gesellschafter des Eisenbahnverkehrsunternehmens Touristik Eisenbahn Lüneburger Heide GmbH (TEL) sowie der Bleckeder Kleinbahn Verwaltungsges. UG (BICKB). Die ca. 150 Vereinsmitglieder stellen ehrenamtlich das Personal der TEL.
13. Sonstiges: Das gesamte Nebenbahnnetz in der Heide ist kulturell und touristisch hochinteressant und wichtig. Zukünftig kann es sowohl im Güterverkehr in der Fläche, als Ausweich- und Entlastungsstrasse und im Nahverkehr zu den Unter- und Mittelzentren wieder an Bedeutung gewinnen. Dazu ist eine benutzbare Erhaltung Voraussetzung. Der museale Gelegenheitsverkehr der TEL und anderer kann dazu nur begrenzt beitragen.

Projekt Nr. [10]: Uelzen - Dannenberg

Kontakt:

Förderverein

Ostheide-Elbe-Bahn e.V.

1. Vorsitzende:

Simone Stolzenbach

Bauckstraße 42

29588 Oetzen

simone.stolzenbach@gmx.de

www.ostheide-elbe-bahn.de



1. Bezeichnung des Streckenabschnitts:
Uelzen-Dannenberg, Streckennummer 1936
2. Anschlussstellen für den Streckenabschnitt:
Die zu reaktivierende Strecke schließt in Dannenberg an die Bahnstrecke Dannenberg – Lüneburg und in Uelzen an das Eisenbahnkreuz Uelzen mit den Strecken nach Hamburg – Hannover, Uelzen – Bremen, Uelzen – Stendal – Berlin an.
3. Baulicher Zustand:
Gleise sind bis auf wenige 100 Meter fast vollständig erhalten, ebenso sind die Weichen nahezu vollständig. Nur die Signaltechnik ist teilweise demon-
tiert. Die Qualität der gesamten Strecke ist gut, die Achslast beträgt 20
Tonnen. Die gesamte Strecke wurde 1996 für einen Castortransport neu er-
tüchtigt. An einigen Bahnübergängen müssen Schienen eingepasst werden,
teilweise muss die Signaltechnik erneuert und ggf. Bahnsteige modernisiert
werden. Drei Brücken wurden für die Herstellung von Feldwegen ge-
sprengt.
Die Strecke ist durchgehend komplett erhalten, an drei Stellen wurde durch
vorgenannte Brückensprengungen der Brückenschutt auf dem Gleisbett ab-
gelagert, das Gleisbett darunter ist vollständig erhalten.

4. Haltepunkte und Bahnhöfe:
Die Haltepunkte Uelzen und Dannenberg/Ost sind noch vollständig erhalten. Alle anderen Bahnhofsgebäude wurden an Privatpersonen veräußert. Die Bahnsteige sind noch vorhanden.
5. Zweck der Reaktivierung:
Güter- und Personenverkehr
6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur:
Eigentümer der Strecke ist noch die DB. Ein Übernahmeantrag der Deutschen Regionalbahn liegt dem EBA und der DB vor.
7. Aktuelle Nutzung der Strecke: 11
Derzeit nutzt keiner die Strecke. Dies ist von der DB auch nicht erwünscht. Mehrere Anfragen bzgl. einer Nutzung für Draisinenfahrten sind aufgrund mangelnder Kooperationsbereitschaft der DB im Sande verlaufen. Es ist nicht möglich einen zuständigen Ansprechpartner zu ermitteln.
8. Mögliche zukünftige Betreiber:
Die an der Strecke anliegenden Städte, Samtgemeinden und Wirtschaftsunternehmen
9. Angaben zur Geschwindigkeit auf der Strecke:
80 - 100 km/h
10. Aktueller Planungsstand und Kosten:
Es gibt ein vorläufiges Konzept des FV Ostheide–Elbe–Bahn und der Deutschen Regionaleisenbahn, sowie gesteigertes Interesse von bereits ansässigen und zukünftigen Wirtschaftsunternehmen, die sich entlang der Strecke ansiedeln möchten. Eine Kosteneinschätzung ist noch zu ermitteln.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke:
Der Bahnverkehr wird unter der Streckennummer 1936 durch die Regionalbus Braunschweig mit Bussen durchgeführt, auch der Schülerverkehr wird so gewährleistet. Andere Möglichkeiten zur Beförderung von Personen und Gütern existieren nur über Individualverkehr mit Pkw, Lkw und Traktoren.
12. Geschichte und Zusammensetzung der Initiative:
Der Förderverein ist aus einer Bürgerinitiative entstanden. Das Mitgliederspektrum ist breit gefächert und umfasst Vereine, Gemeinden, Wirtschaftsunternehmen, DB-Angestellte, Menschen aus der Region und wird von Kommunalpolitikern der Region aus allen Parteien und der Stadt Uelzen unterstützt.

Projekt Nr. [11]: Dannenberg- Lüchow Süd (- Salzwedel) (Jeetzeltalbahn)

Kontakt:

Jan Christopher Witt

Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
Projektleiter Netz Altmark-Wendland
Kurfürstendamm 11

10719 Berlin

Tel: 030-63 49 70 76

Email: info@regionaleisenbahn.de

www.regionaleisenbahn.de



1. Bezeichnung: Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) prüft derzeit mit dem Landkreis Lüchow-Dannenberg die Reaktivierung des Streckenabschnittes Dannenberg Ost – Lüchow / Lüchow Süd für den SPNV. Darüber hinaus ist eine Vorhaltung der Strecke für den Seehafenhinterlandverkehr, einschließlich Lückenschluss nach Salzwedel (Unterbrechung seit 1945), vorgesehen.
2. Anschlussstellen: Die „Jeetzeltalbahn“ (Strecke 6905) der DRE schließt in Dannenberg Ost an die im SPNV regelmäßig befahrene Strecke 1151 (Lüneburg – Dannenberg Ost, „Wendlandbahn“) der DB Netz AG an.
3. Baulicher Zustand: Die Strecke wurde zuletzt 1996 im Güterverkehr und 2005 im Personenverkehr (Ausflugsverkehr an Wochenenden) befahren. Gleise und Weichen sowie das Einfahrtssignal zur DB Strecke sind vorhanden und funktionsfähig. In Lüchow wurde 2010 eine neue Bahnübergangs-Signalanlage modernster Bauart in Betrieb genommen. Die Brückenbauwerke sind für die Streckenklasse CE (20 t Radsatzlast / 8 t/m Streckenlast) ausgelegt. Für die Wiederinbetriebnahme der Strecke müssen die Holzschwellen aus den Jahren 1964/1965 ausgewechselt werden. Darüber hinaus werden der Ausbau von zwei nicht mehr benötigten Brückenbauwerken und das entsprechende Auffüllen des Bahndammes erforderlich. Nach dem vorliegenden Brückengutachten aus dem Jahr 2005 sind verschiedene Maßnahmen zur Ertüchtigung der bestehenden Brückenbauwerke erforderlich (z.B. Tausch von Brückenhölzern). Im Zuge einer Wiederinbetriebnahme der Jeetzeltalbahn für den SPNV ist die technische Sicherung von einzelnen Bahnübergängen neu einzurichten, um ei-

nen Verkehr mit attraktiver Geschwindigkeit durchführen zu können. Für den vorgesehenen Betrieb sind keine zusätzlichen Weichen oder Signale erforderlich. Die Strecke ist im Bereich Wustrow (südlich von Lüchow) verbaut. Dieses betrifft das Vorhaben einer Wiederaufnahme des SPNV auf dem Abschnitt Dannenberg - Lüchow jedoch nicht. Dort ist die Strecke durchgängig befahrbar.

4. Haltepunkte: Die Bahnhofsgebäude in Dannenberg West, Jameln, Grabow, Golau und Lüchow existieren noch, werden heute jedoch nicht mehr für Bahnbetriebszwecke genutzt. Diese Bahnhofsgebäude werden für die Durchführung eines regelmäßigen SPNV auf der Jeetzeltalbahn nicht benötigt. Die Bahnsteige befinden sich in unterschiedlich gutem Zustand und können mit geringem Aufwand wieder für eine Nutzung hergerichtet werden. Teilweise ist eine Anpassung der Lage der Haltepunkte an die gewachsene Siedlungsstruktur des jeweiligen Ortes wünschenswert. Zudem werden zusätzliche Haltepunkte untersucht, um adäquate Zugangsstellen zum SPNV (hier: insbesondere für den Schülerverkehr) im Vergleich zum heutigen ÖPNV-Angebot anbieten zu können.
5. Die Reaktivierung erfolgt sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr (regelmäßiger SPNV nach dem „Schmiedeberger Modell“, s. Punkt 13).
6. Eigentümer: Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH hat die Strecke 6905 auf dem Abschnitt Dannenberg Ost (ausschließlich) bis Lüchow Süd (einschließlich) 2001 von der Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH erworben.
7. Aktuelle Nutzung: Da die Kapazitäten der Strecke 1151 der DB Netz AG hinsichtlich der Durchlassfähigkeit und der Zugsicherung derzeit nicht ausreichend sind, kann die Strecke 6905 der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH gegenwärtig nicht über das Bestandsnetz der Deutschen Bahn AG erreicht werden. Vor diesem Hintergrund hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Schenker Rail die Abgabe eines Angebotes für die Bedienung eines Güterkunden in Lüchow abgelehnt. Nach Auskunft des Eisenbahnbundesamtes soll bis September 2011 eine Kapazitätserweiterung auf der Strecke 1151 erfolgen; ob diese Maßnahme tatsächlich erfolgt, bleibt abzuwarten.
8. Mögliche zukünftige Betreiber: Neben einer Bedienung im Güterverkehr nach Lüchow (Stahl aus mehreren verschiedenen Stahlwerken, teilw. aus dem Ausland) wird von Seiten der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis die Rückverlagerung des bestehenden Busverkehrs auf die Schiene angestrebt. Hauptzielgruppen sind der Ausbildungs- und Ausflugsverkehr.
9. Geschwindigkeit: Die Strecke wurde früher mit bis zu 50 km/h befahren. Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH will eine Ertüchtigung auf 80 km/h.

10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH hat in den Jahren 1999 bis 2002 mehrere Konzeptionen für eine Verlagerung des ÖPNV (und insbesondere des Schülerverkehrs) auf die Schiene vorgelegt. Derzeit erfolgt in Rücksprache mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg die Erarbeitung eines Integrierten Verkehrskonzeptes (IVK) für die Verbindung Dannenberg – Lüchow und den zuzuordnenden Verkehrsraum. Mit einer Fertigstellung des IVK wird im Herbst 2011 gerechnet. Zu den Kosten können noch keine verbindlichen Aussagen getroffen werden, da die Ergebnisse der Brückenprüfung im Raum Dannenberg abzuwarten sind.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke: Derzeit erbringt das zum DB Konzern gehörende Unternehmen Regionalbus Braunschweig GmbH Leistungen im straßengebundenen ÖPNV zwischen Dannenberg und Lüchow. Dabei wird kein Taktverkehr angeboten; es besteht in Dannenberg nur von und zu einzelnen Zügen der Wendlandbahn ein eher zufälliger Anschluss.
12. Geschichte und Zusammensetzung Initiative: Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH ist mit derzeit rund 850 km Streckennetz das größte private Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland und betreibt Eisenbahnstrecken überwiegend in den neuen Bundesländern sowie in Bayern und Niedersachsen. Der Deutsche Bahnkunden-Verband und die DRE setzen sich seit dem Ende des regulären Güterverkehrs für die Revitalisierung der Jeetzeltalbahn ein.
13. Sonstiges: Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH strebt eine Wiederaufnahme des SPNV nach dem „Schmiedeberger Modell“ an. Dabei werden die Verkehrsdienstleistungen auf der Straße und auf der Schiene durch einen gemeinsamen Dienstleister (Busunternehmen mit Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen) erbracht. Die Verkehrszeiten orientieren sich nicht an starren Takten, sondern an der konkreten Verkehrsnachfrage (z.B. Schulanfangs- und endzeiten; Anschlussbeziehungen für den überregionalen Ausflugsverkehr). Die DRE tritt hierbei ausschließlich als Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf. Über eine Vergabe der Verkehrsleistungen entscheidet der Aufgabenträger für den ÖPNV im Landkreis. Referenzstrecke für das „Schmiedeberger Modell“ ist die Bahnverbindung zwischen Lutherstadt Wittenberg und Bad Schmiedeberg, bei der mithilfe dieses Verkehrsmodells der SPNV auch nach der Abbestellung der Verkehrsleistungen durch das Land Sachsen-Anhalt im Dezember 2007 beibehalten werden konnte.

Projekt Nr. [12]: Wittingen - Oebisfelde Ohretalbahn

Kontakt:

Manfred Michel, 1. Vorsitzender
Vorstand Förderverein Ohretalbahn e.V.

Denkmalstraße 10, 38518 Gifhorn

kontakt@ohretalbahn.de

Tel: 05371-71078

www.ohretalbahn.de



1. Ohretalbahn, Wittingen - Rühren mit Weiterführung bis Wolfsburg (Neubau).
2. Anschlussstellen: In Wittingen an die DB AG-Strecke Braunschweig-Gifhorn-Uelzen und an die OHE-Strecke Celle-Wittingen, in Wolfsburg an die Stadtbahn und RegioBahn, Netz der DB AB
3. Baulicher Zustand: Die Strecke muss komplett saniert werden. Gleise sind bis Rühren vorhanden, der Unterbau und die Schwellen müssen jedoch erneuert werden. Bis Radenbeck ist die Signaltechnik noch vorhanden, sie muss jedoch in einen funktionsfähigen Zustand gebracht werden. Die Weiterführung nach Wolfsburg, die Stichstrecke zur Glunz AG mit einer Brücke über die Ohre und über die B244 Wittingen-Brome –Wolfsburg müssen neu gebaut werden. Da die Strecke im RROP und LROP als Vorranggebiet Schienenverkehr aufgeführt und vollständig gewidmet ist, dürfen keine Abschnitte verbaut werden. An einigen Stellen sind bebaute Gebiete im Nahbereich der Strecke vorhanden. Hier ist mit einem Widerstand der Anwohner zu rechnen. Für eine Strecke nach moderneren Gesichtspunkten müssten die durch unbeschränkte Bahnübergänge realisierten Straßenquerungen durch Lichtsignalanlagen oder Schranken gesichert werden.
4. Haltepunkte: Die meisten Bahnhofsgebäude sind in privater Nutzung. An den Haltepunkten könnten jedoch Einrichtungen installiert werden, wie sie üblicherweise für Nahverkehrshaltepunkte heute üblich sind.
5. Zweck der Reaktivierung: Die Strecke könnte für den Pendlerverkehr zum VW-Werk in Wolfsburg genutzt werden, ebenso für den Schülertransport nach Wittingen oder Wolfsburg. Eine Stichstrecke von Radenbeck nach Nettgau von ca.

3 km könnte den Güterverkehr zum Spanplattenwerk der Glunz AG in Gladstedt, Sachsen-Anhalt und durch das Betonwerk Wiesensee in Radenbeck zum Transport von großvolumigen Betonfertigteilen genutzt werden. Weitere Nutzung für den Transport von Natursteinen durch die Fa. Lichtnack in Parsau. Wird die Strecke an das Netz der DB AG in Wolfsburg für den Güterverkehr realisiert ist sie auch für den Hafenhinterlandverkehr von Hamburg nach Magdeburg einsetzbar, zusätzlich zu der Verbindung Uelzen-Stendal-Magdeburg. Auch die touristische Nutzung durch historische Züge ist denkbar (früher fuhr der Preußenzug der Eisenbahnverkehrsleute Braunschweig bis Brome).

6. Eigentümer: Ost Hannoversche Eisenbahn (OHE).
7. Aktuelle Nutzung: Zurzeit existiert keine Nutzung.
8. Zukünftige Betreiber: OHE, Glunz AG, die Strecke könnte auch in die geplante RegioBahn im Großraum Braunschweig eingebunden werden. Die bereits angedachte Stadtbahn von Wolfsburg könnte in Rühren angeschlossen werden.
9. Geschwindigkeit auf der Strecke: Die Strecke ist ausgelegt für 60 km/h und einer Achslast von 16 t. Es werden Nahverkehrszüge mit 80 km/h angestrebt.
10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Einige Schätzungen, deren Ursprung nicht nachvollziehbar ist, sprechen von 50 Millionen Euro.
Die Kosten für die Strecke von Wittingen bis Radenbeck (Gleisanschlusses Glunz AG) wurden von einem Ingenieurbüro (beauftragt durch die Fa. Glunz und die OHE) ermittelt. Es ergab sich ein Betrag von 15 Mio. Euro. Für diesen Abschnitt besteht die Möglichkeit Mittel nach der Gleisanschlussförderrichtlinie und zinsgünstige Kredite vom Land Sachsen-Anhalt zu erhalten (EFRE). Die Strecke befindet sich im RROP und LROP als Vorranggebiet Schienenverkehr.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot: Es existiert eine Busverbindung von Wittingen nach Wolfsburg mit einer Fahrzeit von eineinhalb Stunden. Die Bahnverbindung über Gifhorn im Takt von 2 Stunden hat eine Reisezeit von 1 Stunde. Die Verbindungen sind somit für einen akzeptablen ÖPNV nicht geeignet.
12. Geschichte der Initiative: Der Förderverein Ohretalbahn e.V. wurde 2008 als Fortsetzung eines ILEK-Projektes „Förderung des SPNV im Landkreis Gifhorn“ gegründet. Er besteht aus 25 Mitgliedern. Als erster Erfolg des Vereins gilt die Abwendung der Entwidmung des Bahnabschnittes Radenbeck bis Rühren.
13. Sonstiges: Wir planen als Förderverein eine Besprechung mit Vertretern der Stadt Wittingen, dem Altmarkkreis, dem Landkreis Gifhorn, dem Land Niedersachsen, dem Land Sachsen-Anhalt, der Glunz AG, dem Betonwerk Wiesensee und dem EBA Bonn, um zu überlegen, wie bei einem Anschluss der Glunz AG vorzugehen ist.

Projekt Nr. [13]: Bahnstrecke Braunschweig - Wendeburg/Harvesse

Kontakt:
BUND Kreisgruppe Braunschweig
Schunterstraße 17
38106 Braunschweig
Tel: 0531 – 1 55 99
info@bund-bs.de

Beauftragter Nahverkehr:
Robert Slawski
robert.slawski@t-online.de



1. Bezeichnung: Braunschweig-Vossenkamp bis Harvesse
2. Anschlussstellen: Anschluss bei Braunschweig-Vossenkamp von der Bahnlinie Braunschweig-Gifhorn bis zur Querung Mittellandkanal (diese insgesamt 9,3 km werden derzeit nur für Güterverkehr genutzt). Der heute nicht mehr befahrene Abschnitt nördlich des Mittellandkanals beträgt 4,6 km.
3. Baulicher Zustand: BS-Vossenkamp bis über den Mittellandkanal hinweg ist im Wesentlichen in Ordnung. Der Abschnitt ab Mittellandkanal bis Wendeburg ist in Gleiskörper und Gleis in gutem Zustand (Abzweig-Weiche fehlt). Der Abschnitt Wendeburg bis Harvesse hat im Gleisaufbau einige schwache Teilstücke. Die großen Brückenbauwerke gehören in das noch befahrene Teilstück. Auf der Strecke sind die Bahnübergänge zumeist unbeschränkt; an den Straßenübergängen der nicht mehr befahrenen Teilstrecke Planierungsmaßnahmen.
4. Haltepunkte: Die Bahnsteiganlagen der einstigen Haltepunkte wurden vollständig abgebaut (Freiräume für den Neubau sind vorhanden).
Vorschlag einzurichtender Haltepunkte: BS-Pepperstiege, BS-Volkswagenwerk, Watenbüttel, Völkenrode, Wendeburg-Wendezelle, Harvesse (Park+Ride).
5. Reaktivierungszweck: Personenverkehr. Eine Reihe von Haltepunkten kann das Braunschweiger Umland und auch die städtische Peripherie bahnmäßig erschließen.

ßen. Die Strecke durchzieht das innere nördliche Stadtgebiet Braunschweigs und bietet u.a. einen verbesserten Anschluss des Gewerbegebietes Gifhorner Straße (ca. 12.000 Arbeitsplätze) und des Eintracht-Stadions. Umlandgemeinden sind Watenbüttel, Völkenrode, Wendeburg und Harvesse. Das größtmäßig unbedeutende Harvesse nahe der Bundesstraße 214 bietet sich an für eine Park+Ride-Station für die Einpendler nach Braunschweig aus Richtung Celle.

6. Eigentümer: DB-Netz, d.h. das Tochterunternehmen "Weser-Elbe-Heide Netz".
7. Aktuelle Nutzung: Die Strecke von BS-Vossenkamp bis über den Mittellandkanal wird mit Güterverkehr u.a. von der OHE (Osthannoversche Eisenbahngesellschaft) befahren (Zubringer für Müllverladestation Watenbüttel-Steinhof, Hafenbahn, Güterverkehr VW-Werk).
8. Mögliche zukünftige Betreiber: Die Braunschweiger VerkehrsAG und/oder der ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig), evtl. Beteiligung von Verkehrsunternehmen aus dem Landkreis Peine.
9. Geschwindigkeit wie in städtischen S-Bahn-Netzen wird angestrebt.
10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Die Kosten-Nutzen-Berechnung durch den ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig) im Rahmen des Projektes RegioStadtBahn (Planung eingestellt November 2010) ergab dem Vernehmen nach einen positiven Wert. Die Reaktivierung der Strecke ist weitgehend durchgeplant worden, die genauen Zahlen zu den Kosten sind nicht veröffentlicht.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke: Buslinie Braunschweig-Wendeburg (lange Fahrtdauer auf verkehrsüberlasteten Umland-Straßen). Für den Gewerbebereich nördliches Braunschweig an der Gifhorner Straße (u.a. Volkswagenwerk) existieren zahlreiche Anbindungen durch die Braunschweiger VerkehrsAG, jedoch keine Schnell-Verbindung vom Hauptbahnhof aus.
12. Geschichte der Initiative: Die Bürgerinitiative "Pro-Zu(g)-Kunft" Wendeburg hatte Mitte der 1990er Jahre einen Bürgerentscheid für diese Strecke erreicht, die Gemeinde Wendeburg unterstützt das Vorhaben bis heute. Die Strecke war Teil des Vorhabens RegioStadtBahn Großraum Braunschweig.
13. Sonstiges: Die Gemeinde Wendeburg hat die Ausweisung von Neubaugebieten mit Hinweis auf künftige Schienenverbindung nach Braunschweig verbunden. Der oben dargestellte Vorschlag zur Reaktivierung der Personenstrecke Braunschweig nach Wendeburg/Harvesse geht von einer direkten Verbindung vom bzw. zum Hauptbahnhof Braunschweig aus (Dieselbetrieb) und könnte sehr schnell realisiert werden. Denkbar wäre aber auch eine Einfädelung in das bzw. aus dem Braunschweiger Straßenbahnnetz im Bereich Gifhorner Straße, wobei die Verbindung zum/vom Hauptbahnhof durch die Innenstadt führen würde.

Projekt Nr. [14]: Harzer Schmalspurbahn Elend – Braunlage

Harzer Schmalspurbahnen GmbH
Friedrichstraße 151
38855 Wernigerode
Tel.: 03943-558-0
Fax: 03943-558-112
Geschäftsführer:
Matthias Wagener
www.hsb-wr.de
E-Mail: info@hsb-wr.de



1. Bezeichnung: Neubau einer Streckenführung vom Bahnhof Elend (Bahnhofsteil Wietfeld) nach Braunlage.
2. Anschlussstellen: Strecke Nordhausen Nord – Wernigerode Westerntor im Bahnhofsteil Wietfeld (Neuerrichtung) des Bahnhofs Elend
3. Baulicher Zustand: Die Strecke muss vollständig neu errichtet werden. Schwerpunkte sind dabei insbesondere die Errichtung des Bahnkörpers (zum Teil recht erhebliche Erdarbeiten erforderlich), der Neubau der Gleisanlagen, die Errichtung einer größeren Brücke über die Bremke, der Bau mehrerer Durchlässe, der Bau von Bahnsteigen und Bahnübergängen, die Erweiterung der vorhandenen Sicherungstechnik sowie auch Wasserkran, Ölabscheider und ähnliche Dinge. Die vorgesehene Vorzugsvariante führt durch unbebautes Gelände.
4. Haltepunkte: Da es sich um einen Neubau handelt, existieren natürlich keine Haltepunkte. Der Bahnhof Braunlage muss neu errichtet werden.
5. Zweck der Reaktivierung: Der Neubau erfolgt zunächst ausschließlich für Zwecke des Personenverkehrs (in erster Linie touristisch orientierte Verkehre).
6. Eigentümer: Die gegebenenfalls in Anspruch zu nehmenden Flächen befinden sich im wesentlichen in öffentlicher Hand (staatliche Forsteinrichtungen).
7. Aktuelle Nutzung:
Zumeist Forstflächen.

8. Mögliche zukünftige Betreiber: Auf der Eisenbahninfrastruktur der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) fährt derzeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen nur die HSB selbst. Insoweit kommt ein anderes Unternehmen für die Nutzung eher nicht in Frage.
9. Geschwindigkeit auf der Strecke: Für die Neubaustrecke wurde eine Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. Dies entspricht der derzeitigen Höchstgeschwindigkeit im Streckennetz der HSB.
10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Es liegt eine im Winter 2009/10 erstellte Machbarkeitsstudie von DB International vor, die auch durch die Länder Sachsen-Anhalt und Niedersachsen unterstützt wurde. Diese schätzt die Investitionskosten auf rund 12 bis 13 Mio. Euro (Preisstand 2010). Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass bei zunächst unterstellten vier Dampfzugpaaren am Tag ein Bestellerentgelt von 600 bis 700 Tsd. Euro pro Jahr erforderlich wird (dies entspricht etwa 12 Euro pro Zugkilometer).
11. Alternatives ÖPNV-Angebot: Derzeit gibt es eine Buslinie von Wernigerode über Elbingerode bzw. Schierke und Elend nach Braunlage. Diese dient aber in erster Linie dem klassischen öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von Berufs-, Schüler- und Regionalverkehr, während für die angedachte Bahnverbindung von touristischem Nahverkehr von Braunlage zum Brocken bzw. zwischen Wernigerode und Braunlage bzw. umgekehrt ausgegangen wird.
12. Geschichte der Initiative: Die Initiative geht in erster Linie von der Stadt Braunlage aus. Die Stadt Braunlage war bereits mit Gründung der HSB 1991 über ihre damalige Kurbetriebsgesellschaft an der HSB beteiligt und ist es bis heute. Zielsetzung der Beteiligung war es, einen Wiederanschluss von Braunlage an das Streckennetz der HSB zu erreichen. Hierzu gibt es bei der HSB auch entsprechende grundlegende Gremienbeschlüsse. Nachdem 2006 das Streckennetz der HSB bis Quedlinburg verlängert werden konnte, gab es auch neue Überlegungen seitens der Stadt Braunlage. Aus diesem Grund ist eine Machbarkeitsstudie entstanden, um qualifiziert den finanziellen Bedarf abschätzen zu können.
13. Sonstiges: Die Machbarkeitsstudie liegt bei der HSB zur Einsicht vor.

Projekt Nr. [15]: Rinteln Stadthager Eisenbahn

Kontakt:

Thomas Stübke

Vorsitzender des

Förderverein Eisenbahn

Rinteln-Stadthagen e.V.

Gelldorfer Weg 8

31683 Obernkirchen

Tel: 05724 4237

Mobil: 0170 6150032

thomas.stuebke@teleos-web.de

www.der-schaumburger-ferst.de



1. Bezeichnung des Streckenabschnitts: Strecke Rinteln-Stadthagen
2. Anschlussstellen: In Rinteln an DB Löhne- Hildesheim, in Stadthagen an DB Minden- Hannover
3. Baulicher Zustand: Eingleisige Strecke ist vollständig betriebsfähig vorhanden, max. 20t Radsatzmasse, z.Z. HG 40 km/h wegen fehlender Kurvenüberhöhung, Kurvenradien ermöglichen 80 km/h. In den Endbahnhöfen und einem Bahnhof in Streckenmitte sind Umsetzungsmöglichkeit und mehrere Abstellgleise vorhanden. 4 Kreuzungsmöglichkeiten auf der Strecke.
Alle Weichen handbedient vor Ort, Sicherung mit Gleissperren- Schlüsselsystem. Signaltechnik für die Sicherung des Zugverkehrs ist nicht vorhanden. Verkehrsintensivere Bahnübergänge sind technisch gesichert. Die Sicherungsanlagen sind funktionsfähig.
Für den Güterverkehr entfernte Kurvenüberhöhungen müssen neu gestopft werden. Eventuell müssen kleinere Bahnübergänge entfernt oder neu gesichert werden.
4. Haltepunkte und Bahnhöfe: Bahnsteigkanten und Befestigung von Bahnsteigoberflächen an vier Unterwegshaltepunkten (z.Z. für Museumsbahnbetrieb zugelassen), Wetterschutz an drei Haltepunkten. Möglichkeit, die DB Bahnsteige in Stadthagen anzufahren, durch etwa 200m Gleisneubau + eine Weiche auf gewidmetem Bahngelände.

Zusätzlich ist in Obernkirchen (etwa Streckenmitte und voraussichtlich frequenzstärkster Haltepunkt, eventuell Kreuzungsbahnhof) das historische Bahnhofsbauwerk nutzbar und verfügbar. Der Haltepunkt Steinbergen / Steinzeichen wurde für die EXPO 2000 geplant und wäre ein wichtiger neuer Haltepunkt aufgrund der touristischen Attraktion „Steinzeichen“.

5. Zweck der Reaktivierung: Reaktivierung für den öffentlichen Personennahverkehr.
6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur: Landkreis Schaumburg 50%, Stadt Rinteln 25%, Obernkirchen 9,5%, Stadthagen 15,5%.
7. Aktuelle Nutzung der Strecke: Bückbergbahn GmbH als Infrastrukturunternehmen unter Verantwortung des EIU Rhein-Sieg-Eisenbahn in Zusammenarbeit mit: Dampfisenbahn Weserbergland e. V., Museumsbetrieb. Förderverein Eisenbahn Rinteln Stadthagen e.V., Gelegenheits- Tourismusverkehr. DBG Hildesheim, Gelegenheits- Güterverkehr.
8. Zukünftige Betreiber: Keiner der derzeitigen Nutzer. Ausschreibung des SPNV.
9. Geschwindigkeit auf der Strecke: 80 km/h sind aufgrund der Trassierung möglich und werden angestrebt.
10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Untersuchung in der Diplomarbeit „Bögert und Busche“ am Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover aus dem Jahr 2000.
Nicht veröffentlichte Kosten- Nutzen- Analyse des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr aus dem Jahr 2000.
Für die genannte Maßnahmen (3, letzter Absatz und 4, 1. Absatz) fallen Kosten, je nach Ausbaustandart, zwischen ca. 1 und 10 Mio. Euro an.
11. Alternatives ÖPNV-Angebot: Schulbusverkehr und wenige Werktags- Busverbindungen.
12. Geschichte der Initiative: Der Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V. (www.der-schaumburger-ferst.de) besteht seit zwei Jahren und wurde gegründet um der Entwidmung entgegenzuwirken und einen SPNV auf der Strecke einzurichten. Er hat ca. 60 Mitglieder und kooperiert mit der Dampfisenbahn Weserbergland (www.Dampfisenbahn-Weserbergland.de) und der Bückbergbahn Rinteln-Stadthagen GmbH (www.bueckebergbahn.de)
13. Sonstiges:

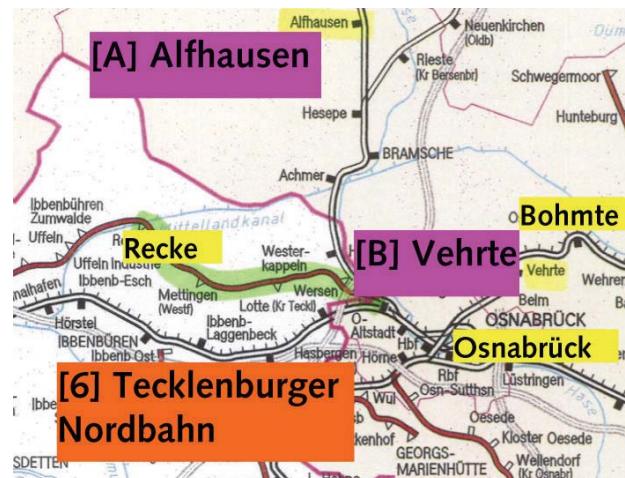
5. Fragebogen zu Reaktivierungen von Haltepunkten

Fragen zu Haltepunkten:

1. An welcher Strecke liegt der Haltepunkt und wo genau?
2. Für welchen Verkehr soll der Halt eingerichtet werden (Nah- und/oder Fernverkehr)?
3. Welche Infrastruktur ist noch vorhanden bzw. müsste geschaffen werden?
4. Welche Kosten würden durch die Einrichtung oder den Bau des Haltepunktes entstehen?
5. Wer ist Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur?
6. Welches Eisenbahnunternehmen nutzt die Strecke, an der der Haltepunkt liegen soll?
7. Existieren schon Planungen, Planungsunterlagen, Fahrgasterhebungen, Prognosen, Nutzen-Kosten-Berechnungen für den Haltepunkt?
8. Welche Alternativangebote zur Bahn existieren auf der Strecke oder im Zusammenhang damit (z.B. Busse)?
9. Welche Zusammensetzung und Geschichte hat die den Haltepunkt fordernde Initiative?
10. Sonstiges?

Projekt Nr. [A]: Bhf. Alfhausen (Landkreis Osnabrück)

Kontakt:
Stefan Goda
zu erreichen über Johannes Bartelt
01706917390
gruene-os-land@osnanet.de



1. Der Bahnhof Alfhausen liegt an der Kursbuchstrecke 392 (Osnabrück – Oldenburg) bei km 82,2.
2. Auf der Strecke fahren ausschließlich Nahverkehrszüge.
3. Welche Infrastruktur müsste geschaffen werden? Der Bahnhof Alfhausen ist heute noch Betriebsbahnhof. Er verfügt über ein Haupt- und ein Nebengleis (für Zugüberholungen). Die Gleise können Züge bis 700 m Länge aufnehmen. Der bisherige Bahnsteig (Bahnsteighöhe über Schienenoberkante ca. 37 cm) ist vor Kurzem abgebaut worden. Für den Personenzughalt muss ein neuer Bahnsteig (Höhe 55 cm) am Hauptgleis errichtet werden. Fahrplantechnisch ließe sich sicherlich ein Halt verwirklichen, wenn der Bahnsteig am Hauptgleis errichtet wird. Dadurch kann die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit erhöht werden. Fahrtrichtung Oldenburg: Durchfahrt ca. zur Minute 23, Ankunft in Bersenbrück dann Minute 29 statt 27. Fahrtrichtung Osnabrück: Durchfahrt zur Minute 34, Ankunft in Bramsche dann Minute 42. Der „Über-Eck-Anschluss“ Richtung Vechta/ Bremen müsste um 2-3 Minuten nach hinten verschoben werden. Dies dürfte möglich sein, da diese Züge im nächsten Kreuzungspunkt Neuenkirchen (Old.) 2 Minuten Zeitpuffer haben.
Da das Hauptgleis auf der dem Ort abgewandten Seite liegt, ist eine Querung der Gleise notwendig. Hierfür gibt es an der nördlichen Bahnhofseite einen Bahnübergang und an der südlichen Ausfahrt eine Straßenunterführung mit gut ausgebautem Geh- und Radweg.
Des Weiteren ist der Bau einer Fahrradabstellanlage und eines P+R Platzes einzuplanen.
4. Welche Kosten würden entstehen? Die Kosten können nur geschätzt werden. Nach der beigefügten Studie liegen die Kosten bei ähnlichen Anlagen bei ca.

420.000 Euro. Incl. aller Planungs- und Grundstückskosten sowie der Kosten für die PKW und Fahrradabstellanlage werden sich die Kosten auf ca. 600.000 Euro belaufen.

5. Wer ist Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur? Die Gleisanlagen gehören der DB Netz AG. Betriebseinrichtungen der DB Station & Service sind nicht mehr vorhanden. Für den Bau der bei Nr. 4 genannten Anlagen ist der Kauf anliegender Grundstücke notwendig.
6. Welches Eisenbahnunternehmen nutzt die Strecke? Mit dem Betrieb ist zurzeit von der Landesnahverkehrsgesellschaft die NordWestBahn (NWB) mit Sitz in Osnabrück beauftragt.
7. Existieren Prognosen, Nutzen-Kosten-Berechnungen für den Haltepunkt? Für den Haltepunkt existieren keinerlei Planungen. Vor dem Start der NordWestBahn im Jahr 2000 wurden 200 Ein- und Aussteiger gezählt. Damals war jedoch noch die DB mit 30 Jahre alten Triebwagen unterwegs, die für einen Nahverkehr mit Halteabständen von durchschnittlich 6 km auf dieser Strecke nicht geeignet waren. Die Praxis zeigt, dass sich die Fahrgastzahlen beim Einsatz neuer, spurtstarker Fahrzeuge erheblich erhöhen.
8. Welche Alternativangebote zur Bahn existieren (z.B. Busse)? Als Alternative ist seinerzeit eine Buslinie als Taktlinie eingeführt worden. Knackpunkt ist jedoch, dass die Busse überwiegend den Bahnhof Bersenbrück bedienen. Dabei fahren Sie von Alfhausen aus zunächst gegen die Lastrichtung (der Schüler- und Berufsverkehr ist auf Osnabrück ausgerichtet). Dies bedeutet für den Fahrgast eine Fahrzeitverlängerung von ca. 15 Minuten. Lediglich morgens um 06.30 Uhr fährt ein Bus nach Bramsche mit einem Übergang auf den Zug nach Osnabrück von rund 20 Minuten. Mit einer Fahrzeit von 1 Stunde (ohne Anfahrtsweg zur Haltestelle) ist dieses Angebot wenig attraktiv. Von anfangs 5-6 Fahrgästen ist heute keiner mehr übrig geblieben. Bei den Fahrzeiten bestehen größere Taktlücken (z.B. zwischen 9 und 12 Uhr). Viele Fahrten sind auf den Schulstandort Bersenbrück ausgerichtet und fahren nicht konsequent den Bahnhof Bersenbrück an.
9. Welche Geschichte hat die den Haltepunkt fordernde Initiative? Zusammen mit dem Fahrgastverband PRO BAHN Regionalverband Südwest Niedersachsen engagiert sich die Gemeinde Alfhausen seit über 11 Jahren für die Wiedereinführung des Bahnhaltes. In Person ist dies das PRO BAHN Mitglied Stefan Goda und der Bürgermeister Klaus Wübbolding (CDU).

Projekt Nr.[B]: Bhf. Vehrte (Landkreis Osnabrück)

Kontakt:

Dr. Franz Kahlert

Sonnenhöhe 7

49179 Ostercappeln

05473/397

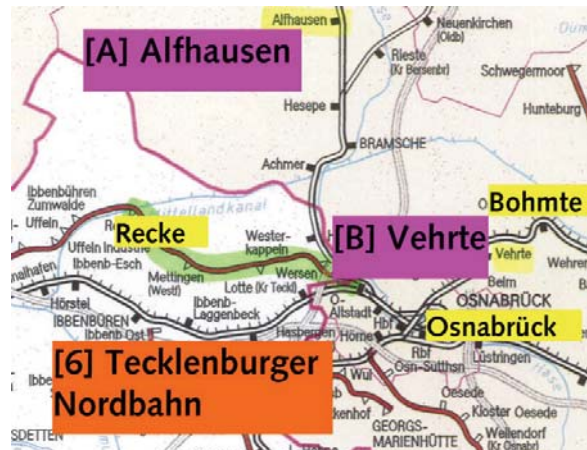
FranzKahlert@t-online.de

Heinz Müller

Nordhauser Str. 1

49179 Ostercappeln

Telefon: 05473/759



1. Osnabrück-Bremen (Streckennummer 2200), km 128,4 Belm-Vehrte
2. Für welchen Verkehr soll der Halt eingerichtet werden? Personennahverkehr
Großraum Osnabrück.
3. Welche Infrastruktur müsste geschaffen werden? Es findet sich ein denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude aus dem Jahr 1898, welches derzeit teils privat und teils von der DB benutzt wird.
1 Bahnsteig Süd, drei Gleisstränge vorhanden.
1 Bahnsteig Nord, Wartehäuschen, Fahrkartenautomat, Beleuchtung und Zugänge müssten noch geschaffen werden.
Kaum genutzte Grüngrundstücke im Umfeld des Gebäudes liegen in privater Hand (Park&Ride-Plätze denkbar).
4. Welche Kosten würden durch die Einrichtung des Haltepunktes entstehen?
Hängt von der Planung der Beseitigung zweier höhengleicher Bahnübergänge ab. Ca. 2-4 Millionen Euro.
In direkter Nachbarschaft des geplanten Bahnhalt es stören den Verkehrsfluss drastisch zwei höhengleiche durch Schranken gesicherte Bahnübergänge (L170 und Ortsstraße), deren Beseitigung und Ersatz durch Brücke und Tunnel in der Planfeststellung stehen und die entstehenden Kosten für den Bahnhalt, etwa 2-4 Mill. €, in beide Richtungen beeinflussen könnten.
5. Wer ist Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur?
Das Gelände mit drei Gleisen und noch einem Bahnsteig ist weitgehend im Be-

sitz der DB, kaum genutzte Grüngrundstücke im Umfeld des Gebäudes liegen in privater Hand (Park&Ride-Plätze denkbar).

6. Welches Eisenbahnunternehmen nutzt die Strecke? DB
7. Existieren schon Prognosen, Nutzen-Kosten-Berechnungen für den Haltepunkt? Planungen und Prognosen ja; Studie der Universität Osnabrück; Vergleiche mit deckungsgleicher Situation in Ostbevern-Brock (Osnabrück-Münster/W)
Der zu reaktivierende Bahnhof, 1978 geschlossen, direkt an der Grenze der Ortschaften Belm-Vehrte und Ostercappeln gelegen, soll ausschließlich dem schienengebundenen Personennahverkehr für die Ortschaft Belm-Vehrte sowie Ostercappeln mit seinen beiden weiteren Ortschaften Schwagstorf und Venne in und aus Richtung des Oberzentrum Osnabrück einerseits, aber auch, allerdings weniger gefordert, in und aus Richtung Bohmte, Diepholz und Bremen als Bahnhof dienen. Das Potential von etwa 10.000 Einwohnern in den angesprochenen Ortschaften dürfte eine gute Grundlage für eine ausreichende Zahl von Fahrgästen darstellen.
Ein wiedereröffneter Bahnhof Vehrte wird in erster Linie die sehr stark frequentierte B 51 und die Parkplatzsituation in Osnabrück entlasten und ein bereits bestehendes Busnetz ergänzen.
8. Welche Alternativangebote zur Bahn existieren (z.B. Busse)?
Bus-Verkehr, beeinträchtigt durch B 51 und Staus vor Osnabrück; viele Halte.
9. Welche Geschichte hat die den Haltepunkt fordernde Initiative?
Die Initiative Bahnhof Vehrte besteht schon seit über 20 Jahren, seit sechs Jahren wieder deutlich intensiviert (zusammen mit Ostercappeln). Die Initiative „EIN GUTER ZUG FÜR VEHRTE UND OSTERCAPPELN“ wird von allen Parteien der Gemeinde Belm und in Ostercappeln sogar durch einen einstimmigen Ratsbeschluss im Jahr 2010 leidenschaftlich unterstützt. Beteiligte Gruppen: Initiative „Ein guter Zug für Vehrte und Ostercappeln“, Belm – Vehrte – Ostercappeln; Planungsgruppe Starkes Dorf Ostercappeln e.V.; Gewerkschaft Transnet; Naturfreunde Belm; Fahrgastverband „Pro Bahn“; Initiative Haller Willem; Verein „Hager Hof“; Zukunftswerkstatt für Vehrte; Gemeinde Belm; Gemeinde Ostercappeln; Bürger aus den Kirchen und aus allen Parteien der Region.

Projekt Nr. [C]: Bedarfshalt Eickeloh (an der Heidebahn)

Kontakt:

Sascha Zastrow

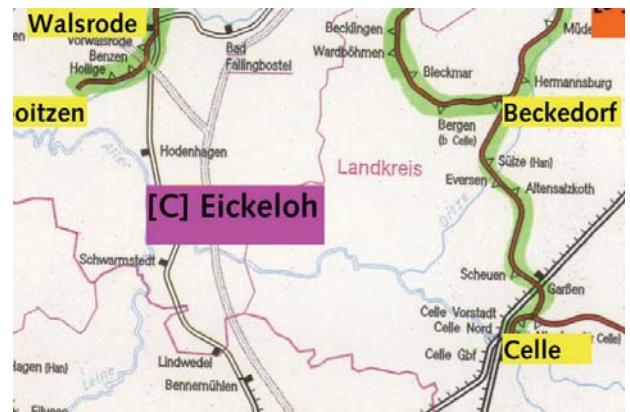
Sprecher PRO BAHN Hannover-Region

Seelhorststraße 47

30175 Hannover

Tel.: 0174/ 62 66 056

rv-hannover@niedersachsen.pro-bahn.de, www.pro-bahn.de/hannover



1. Heidebahn Hannover – Soltau – Buchholz (Kursbuchstrecke 123), km 46,1
2. Für welchen Verkehr soll der Halt eingerichtet werden? Nahverkehr
3. Welche Infrastruktur müsste geschaffen werden? Ein nicht barrierefreier Bahnsteig ist vorhanden. Fahrplan und Fahrkartenautomat wurden entfernt.
4. Welche Kosten würden durch die Einrichtung des Haltepunktes entstehen?
Die Wiederherstellung des Standards des im Sommer 2010 geschlossenen Haltepunktes dürfte nur wenige Tausend Euro kosten. Aufgrund geringer zu erwartender Einsteigerzahlen ist ein barrierefreier Zugang an einem Einstieg ausreichend. Der Neubau eines komplett barrierefreien Bahnsteiges für die maximale Zuglänge dürfte in keiner vernünftigen Relation zum Fahrgastpotential stehen.
5. Wer ist Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur? DB Netz AG
6. Welches Eisenbahnunternehmen nutzt die Strecke?
Derzeit DB Regio, ab Dezember 2011 Osthannoversche Eisenbahn
7. Existieren Prognosen, Nutzen-Kosten-Berechnungen für den Haltepunkt?
Da die LNVG bereits seit mehreren Jahren zielstrebig auf die Schließung des Haltepunktes hingearbeitet hat, liegen solche Zahlen nicht vor. Die Fahrgastzahlen sind im Vorfeld der Schließung gesunken, da nur ein Teil der Züge in Eickeloh hielt, es bis zu vierstündige Bedienungslücken an Werktagen gab und Abonnenten bereits vor der Schließung stark verunsichert wurden und daher ihre Abonnements gekündigt hatten. Eickeloh hat knapp 800 Einwohner, die überwiegend in fußläufiger Entfernung zum Haltepunkt leben.
8. Welche Alternativangebote zur Bahn existieren (z.B. Busse)? An Schultagen werden Ersatzbusse eingesetzt, die den Schülerverkehr abdecken. Für alle übrigen Fahrgastgruppen steht kein adäquater Ersatz zur Verfügung. Das Ruftaxi

weist so gravierende Qualitätsmängel auf, dass nicht mehr der geringste Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel besteht. Hier sind schlechte bis falsche Fahrgastinformation, zeitraubende Umwegfahrten, lange Voranmeldezeiten und zusätzliche Busfahrtscheine statt durchgehender Fahrkarten mit entsprechenden Mehrkosten für die Nutzer zu nennen. Fahrräder werden nicht mehr befördert.

9. Welche Geschichte hat die den Haltepunkt fordernde Initiative?

Am 23.06.2010 haben etwa 200 Eickelohler vor dem Verkehrsministerium in Hannover für den Erhalt ihres Haltepunktes demonstriert. In mehreren Pressemeldungen, Radio- und Fernsehbeiträgen setzten sich Bürgermeisterin Julia Rühmkorf und zahlreiche andere Gemeindemitglieder engagiert für den Erhalt des Haltepunktes Eickeloh zumindest als Bedarfshalt ein. Dennoch wurde der Haltepunkt im Sommer 2010 geschlossen, obwohl eine Weiterbedienung bis Dezember 2011 problemlos möglich gewesen wäre.

10. Sonstiges?

Aufgrund des ab Dezember 2011 geplanten Fahrplanes ist die Einrichtung des geforderten Bedarfshaltes derzeit fahrplanmäßig schwer zu realisieren.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hält im Bereich der S-Bahn Hannover und Heidebahn folgende Angebotsverbesserungen und Ausbaumaßnahmen für erforderlich, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden:

- Realisierung des „Zielnetzes 2013plus“ gemäß Nahverkehrsplan der Region Hannover. Dieses sieht nach einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur einen Endpunkttausch zwischen den Linien S4 und S5 vor (S4 Hannover Flughafen – Hildesheim, S5 Bennemühlen – Hameln). Dabei sollte zwischen Hannover Hauptbahnhof und Langenhagen-Pferdemarkt ein sauberer 15-Minuten-Takt statt des heutigen „Wackeltaktes“ von 6 und 24 Minuten auf dem von S4 und S5 gemeinsam befahrenen Abschnitts realisiert werden.
 - Elektrifizierung der Strecke Bennemühlen – Schwarmstedt und Verlängerung der S-Bahn bis Schwarmstedt
 - Ausweitung des GVH-Verbundtarifs über Bennemühlen hinaus
 - Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn bis Bennemühlen
 - Schaffung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten auf der Heidebahn
- Infolge dieser Maßnahmen werden Fahrplan- und Trassenkonflikte mit der S-Bahn zwischen Bennemühlen und Hannover Hauptbahnhof aufgehoben und damit Spielraum für die Bedienung von Halten in Eickeloh und eventuell auch in Hademstorf geschaffen.

Projekt Nr.: [D] Bhf. Jaderberg (Landkreis Wesermarsch)

Kontakt:

Henning Kaars

Bürgermeister der Gemeinde Jade

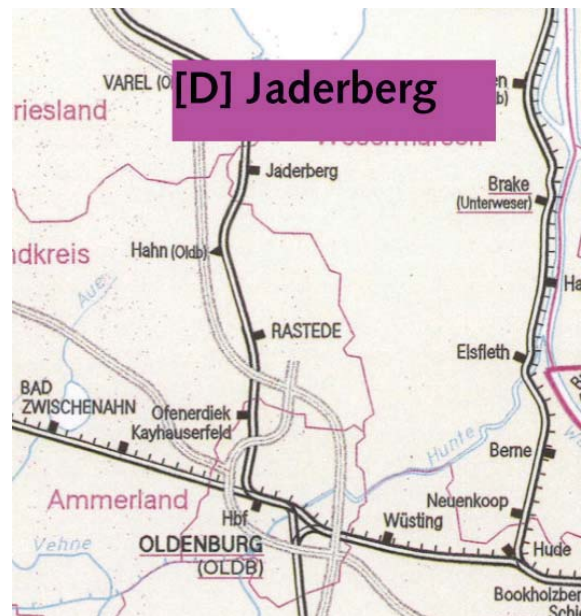
Jader Straße 47

26349 Jade

Tel.: 04454/899-26

h.kaars@gemeinde-jade.de

www.gemeinde-jade.de



1. An welcher Strecke liegt der Haltepunkt?
Der zukünftige Haltepunkt Jaderberg liegt entlang der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven.
2. Für welchen Verkehr soll der Halt eingerichtet werden?
Der Bahnhaltepunkt soll für den Nahverkehr zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven eingerichtet werden.
3. Welche Infrastruktur ist noch vorhanden bzw. müsste geschaffen werden?
Ein höhenangepasstes Haltegleis, Möglichkeiten des Unterstandes, Fahrradständer und Parkplätze müssten geschaffen werden.
4. Welche Kosten würden durch die Einrichtung des Haltepunktes entstehen?
Die Kosten sind noch nicht ermittelt worden.
5. Wer ist Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur?
Eigentümer der vorhandenen Gleisanlage ist die DB.
6. Welches Eisenbahnunternehmen nutzt die Strecke?
Die NordWestBahn nutzt die Strecke und sollte in Jaderberg einen Halt einlegen.

7. Existieren schon Planungen, Planungsunterlagen, Fahrgasterhebungen, Prognosen, Nutzen-Kosten-Berechnungen für den Haltepunkt?
Eine Potenzialstudie liegt vor. Kosten-Nutzenberechnungen werden derzeit erhoben.
8. Welche Alternativangebote zur Bahn existieren auf der Strecke (z.B. Busse)?
In Richtung Haltepunkt Varel gibt es kein Alternativangebot. In Richtung Rastede – Oldenburg (Bahnhof) existiert ein begrenztes Angebot (Busse).
9. Welche Geschichte hat die den Haltepunkt fordernde Initiative?
Bürger und Politik fordern gemeinsam den Haltepunkt Jaderberg seit Jahren. Das Ergebnis der Potenzialabschätzung zeigt deutlich, wie wichtig sowohl aus ökologischer als auch aus ökonomischer Sicht die Einrichtung des Haltepunktes Jaderberg ist.



Impressum

Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Niedersachsen
Hinrich-Wilhelm-Kopf-Platz 1
30159 Hannover
Tel. 0511/3030-4201
E-Mail: gruene@lt.niedersachsen.de
www.gruene-niedersachsen.de

V.i.S.d.P.:
Enno Hagenah, MdL
Hinrich-Wilhelm-Kopf-Platz 1
30159 Hannover
Tel. 0511/3030-3308
E-Mail: Enno.Hagenah@lt.niedersachsen.de



Hannover, Juni 2011
Titelfoto: JürgenG, wikipedia

Projekt: Eystrup- Hoya-Bruchhausen- Vilsen- Heiligenfelde-Syke

Kontakt:

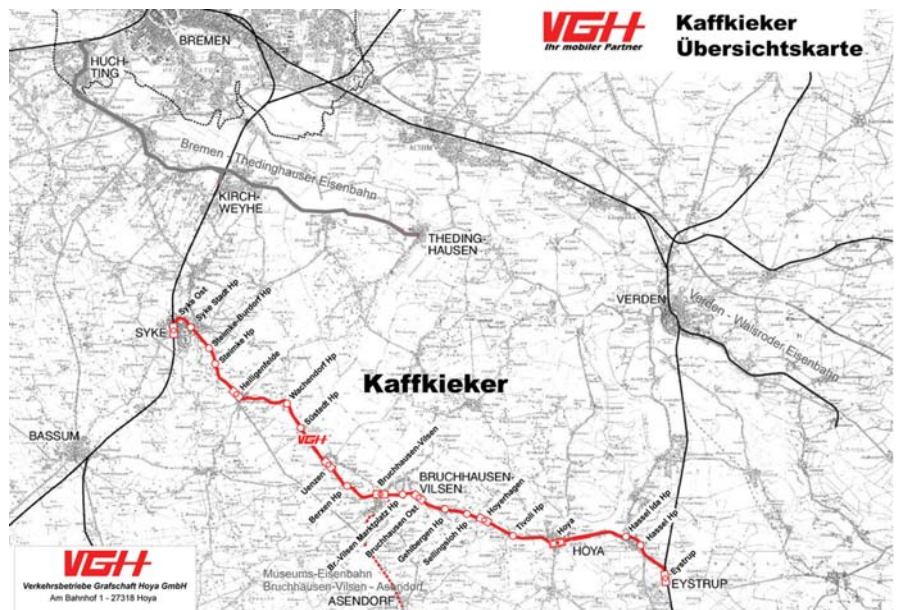
Uwe Roggatz, Geschäftsführer
der Verkehrsbetriebe

Grafschaft Hoya GmbH

www.vgh-hoya.de

Am Bahnhof 1, 27318 Hoya

Telefon: 04251 9355-17



1. Bezeichnung des Streckenabschnitts: NE-Eisenbahnstrecke Eystrup-Hoya-Bruchhausen-Vilsen-Heiligenfelde-Syke. Sie dient als Bypass zwischen den beiden Transeuropäischen DB-Strecken südlich des Knotens Bremen.
2. Anschlussstellen für den Streckenabschnitt:
Strecke Bremen – Hannover: in Eystrup
Strecke Bremen – Dortmund: in Syke
Das Besondere unserer Eisenbahnstrecke könnte sein, dass sie in einem Rundverkehr an zwei bestehende Regio-S-Bahnlinien in Syke und in der Verlängerung von Eystrup nach Verden in Verden verbinden könnte.
3. Baulicher Zustand: Die Strecke ist voll funktionsfähig und für Streckenklasse D4 zugelassen. Die Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Sie ist derzeit mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugelassen. Für die Strecke existieren derzeit keine technischen Zugsicherungseinrichtungen, ein Teil der Bahnübergänge ist technisch gesichert. Bei einer Reaktivierung der Strecke müsste die Einbindung in die Strecke Syke - Bremen neu durch eine Weichenverbindung hergestellt werden, da hier eine Einbindung derzeit nur durch „Kopfmachen“ möglich ist.
4. Haltepunkte und Bahnhöfe: Durch den regelmäßigen „Kaffkieker“-Betrieb und den jährlich an 5 Tagen stattfindenden Schienenpersonenverkehr anlässlich des Brokser Heiratsmarktes in Bruchhausen-Vilsen sind alle relevanten Haltepunkte

- und Bahnhöfe entlang der Strecke in einem betriebsfähigen Zustand und in der Regel für den Betrieb mit einem Triebwagen ausreichend. Bei dem Einsatz größerer Zügeinheiten wären einzelne Bahnhaltepunkte entsprechend auszubauen.
5. Zweck der Reaktivierung: Personenverkehr
 6. Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur: Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH
 7. Aktuelle Nutzung der Strecke: Unser eigenes Unternehmen (VGH), die Mittelweserbahn GmbH in Bruchhausen-Vilsen, die Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH (EVB) die Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH, der DEV in Bruchhausen-Vilsen.
 8. Mögliche zukünftige Betreiber: Siehe Punkt 6, sowie weitere EVU, die beispielsweise Güterverkehr betreiben.
 9. Angaben zur Geschwindigkeit auf der Strecke: Derzeit 40 km/h. Angestrebt werden 80 km/h.
 10. Aktueller Planungsstand und Kosten: Verschiedene Untersuchungen (Bachelor- und Masterthesisarbeiten von Absolventen der Fachhochschule Bremen aus den Jahren 2005 bis 2011) und Projekt Rasch3 des Kommunalverbundes. Mehrere Studienarbeiten von Absolventen der Fachhochschule Bremen befassten sich bereits mit dem touristischen Potenzial der Eisenbahnstrecke. Ebenso kann ein Gutachten im Rahmen des Projektes RASCH (Ran an die Schiene) des Kommunalverbundes Niedersachsen Bremen e.V. ins Feld geführt werden. Hier wurde unsere Strecke als Korridor 2c gelistet.
Der Finanzierungsbedarf liegt bei mindestens 4 Mio. Euro, um die Strecke mit dem derzeitigen Ausbaustand auf der kompletten Länge zu ertüchtigen. Soll der Ausbaustand hinsichtlich der Streckengeschwindigkeit, der Sicherung der Bahnübergänge und hinsichtlich der Zugsicherung ausgebaut werden, erhöhen sich die Investitionskosten entsprechend.
 11. Alternatives ÖPNV-Angebot zur Reaktivierungsstrecke: Die Omnibuslinie 150 (Hoya-Bremen, Bedienungsebene 1 und die Omnibuslinie 153 (Bruchhausen-Vilsen – Bremen, Bedienungsebene 3). Omnibuslinien 735 und 108 zwischen Hoya und Verden.
 12. Geschichte und Zusammensetzung der Initiative:
Fotos existieren zuhauf und können teilweise auf der Internetseite www.vgh-hoya.de Sparte Bahn, Kaffkieker) abgerufen werden. Ebenfalls auf unserer Internetseite kann der Download für unseren Streckenplan erfolgen (<http://www.vgh-hoya.de/pdf/FahrplanKaffkieker.pdf>).

13. Sonstiges:

Seitens der LNVG und auch des niedersächsischen Verkehrsministeriums wurde der Strecke eine Netzwirkung eingeräumt (Gespräch im Herbst 2011). Die LNVG unterstützt deshalb als handelnde Vertreterin der Landesregierung seit Jahren die VGH bei der Erhaltung der Strecke. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil nicht nur in den Sommermonaten ein Personenverkehr mit touristischem Schwerpunkt angeboten wird (www.kaffkieker.de), sondern insbesondere, weil es gelungen ist, den Güterverkehr mit der Eisenbahn wiederzubeleben und innerhalb der letzten 7 Jahre zu verzehnfachen.

Mehrere Studienarbeiten von Absolventen der Fachhochschule Bremen befassten sich bereits mit dem touristischen Potenzial der Eisenbahnstrecke. Ebenso kann ein Gutachten im Rahmen des Projektes RASCH (Ran an die Schiene) des Kommunalverbundes Niedersachsen Bremen e.V. ins Feld geführt werden. Hier wurde die Strecke als Korridor 2c gelistet. Die zwischen Hoya und Bremen über Bruchhausen-Vilsen und Syke verkehrende Buslinie 150 des Unternehmens, die über weite Strecken parallel zur bestehenden VGH-Bahnstrecke verläuft, ist innerhalb des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen Niedersachsen (ZVBN) eine Linie der Bedienungsebene 1. Sie ist somit als eine der wenigen Buslinien im ZVBN den Regionalbahnverkehren in der Bedeutung gleichgestellt und erfreut sich darüber hinaus einer wachsenden Inanspruchnahme von Fahrgästen. Eine Samtgemeinde aus dem Gesellschafterkreis unterstützt die Aufrechterhaltung des guten Fahrtenangebots auch finanziell. Dies mag ebenfalls das Potenzial unserer Bahnstrecke unterstreichen.

Das Unternehmen hat seit dem Jahr 2004 gut 7 Mio. Euro in die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur und der zugehörigen Ingenieurbauwerke investiert.

