



Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen





Vorwort

Die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten alten Bahnstrecken ist gerade in einem Flächenland wie Niedersachsen ein wichtiger Baustein für die Verbesserung einer bedarfsgerechten und nachhaltigen Mobilität. Insbesondere können wir mit Streckenreaktivierungen die Mobilitätsangebote der Menschen im ländlichen Raum angebotsorientiert ausbauen.

Unter Grüner Regierungsbeteiligung (2013-2017) ist es maßgeblich gelungen, einen Reaktivierungsprozess von stillgelegten Bahnstrecken für den Personen-nahverkehr in Niedersachsen auf den Weg zu bringen. Nach einem mehrstufigen Verfahren konnten zwei Strecken ausgewählt werden, auf denen mittlerweile sehr erfolgreich der Personen-nahverkehr wieder rollt. Auf den Strecken Bad Bentheim - Neuenhaus und Einbeck Salzderhelden-Einbeck Mitte fahren die Züge an allen Wochentagen ganztägig im Stundentakt.

Nach dieser erfolgreichen Wiederinbetriebnahme von zwei stillgelegten Bahnstrecken wollen wir diesen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Mobilität in Niedersachsen fortsetzen. Dazu haben wir bereits 2018 einen entsprechenden Antrag in den Landtag eingebracht.

Mehrere Bahnverbände fordern mit Nachdruck den Prozess von Streckenreaktivierungen voranzutreiben. Wir unterstützen mit unseren parlamentarischen Initiativen diese Forderungen und danken den Verbänden für ihr wichtiges Engagement für mehr





Bahnverkehr. Wir erwarten von der Landesregierung, dass sie sowohl die Kommunen als auch die vielen gesellschaftlichen Initiativen, die sich in den jeweiligen Regionen seit Jahren über die Parteigrenzen hinweg für die Reaktivierung von Bahnstrecken stark machen, endlich ernst nimmt. Ein ganz besonderer Dank gilt in Niedersachsen dem VCD sowie dem Nahverkehrsbündnis für den regelmäßigen konstruktiven Austausch.

Mit dieser neuen digitalen Broschüre wollen wir die Streckenpotenziale in Niedersachsen aufzeigen und vorstellen. Hier gilt unser Dank den vielen Grünen Kreisverbänden aber auch den Initiativen vor Ort, die uns über einen Fragebogen wichtige und wertvolle Informationen für diese neue Broschüre zur Verfügung gestellt haben. Doch der Prozess ist nicht abgeschlossen: immer wieder erreichen uns weitere zu reaktivierende Strecken.

Wir entschuldigen uns deshalb vorsorglich bei denjenigen, die wir in dieser ersten neuen digitalen Broschüre noch nicht berücksichtigen konnten. Melden Sie sich gerne bei uns, wir planen eine regelmäßige Aktualisierung der Broschüre. Es soll niemand - im wahrsten Sinne des Wortes - „auf der Strecke“ bleiben.

Mit dieser Broschüre ist auch das Angebot verbunden, dass wir gerne zu Veranstaltungen und anderen Aktivitäten in die Regionen kommen, um vor Ort bei den Reaktivierungsbemühungen zu unterstützen. Sprechen Sie uns dazu gerne an. Gemeinsam mit Ihnen und Euch bringen wir die Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen nach vorne! Vieles ist möglich und alles ist drin!

Julia Willie Hamburg, MdL
Fraktionsvorsitzende

Detlev Schulz-Hendel, MdL
verkehrspolitischer Sprecher





Streckenübersicht

Buchholz - Jesteburg - Maschen - Hamburg Harburg	5
Aurich - Abelitz	6
Lüneburg - Bleckede	7
Lüneburg - Amelinghausen - Bispingen - Soltau	8
Stadthagen - Rinteln	9
Stade - Bremervörde - Osterholz Scharmbeck (Moorexpress)	10
Braunschweig - Wendeburg - Harvesse (Spargelexpress)	11
Einbeck - Salzderhalden - Einbeck PS-Speicher	12
Dannenberg - Wustrow (Wendland)	13
Norden - Dornum - Esens	14
Bassum - Sulingen - Wagenfeld Ströhen	15
Holzhausen - Bohmte - Schwegermoor	16
Antrag: Mobilitätswende jetzt!	17
VCD-Resolution: Engagement für Reaktivierungen fördern!	18
Celle - Beckedorf - Munster	19
Nordenham - Blexen - Nordenham	19
Bad Bentheim - Gronau: Grenzenloser Schienenverkehr	20
Derneburg - Sessen	21
Dannenberg Ost - Uelzen	21
Delmenhorst - Harpstedt	22
Bersenbrück - Ankum	23
Wunstrof - Borkloh - Steinhude	24
Schöppenstedt - Schöningen	25
Celle - Wittingen - West (- Brome) (Lachtetalbahn)	26
Wittingen - Rühren - Oebisfelde (Ohretalbahn)	27
Syke - Bruchhausen Vilsen - Hoya - Eystrup	27
Salzgitter-Bad - Peine	28
Georgsmarienhütte - Hasbergen	29
Celle - Soltau Süd	29
Elend (Wietfled) - Braunlage	30
Langelsheim - Altenau (Innerstetalbahn)	31
Quakenbrück - Nortrup - Rheine	31
Derneburg - Salzgitter-Lebenstedt	32
Winsen (Luhe) - Niedermarsch	32
Velpke - Danndorf (- Wolfsburg)	33
Celle - Gifhorn	34
Helmstedt - Grasleben	34
Bünde - Bassum	35
Bundesförderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken	36
Weitere Strecken mit Reaktivierungspotenzial	37



Buchholz - Jesteburg - Maschen - Hamburg-Harburg

Haltepunkte: Buchholz – Jesteburg – Maschen – Hamburg–Harburg

Aktuelle Nutzung: Güterverkehr zzgl. Personenverkehr an Wochenenden.

Eigentümerin: Deutsche Bahn AG: DB Netz.

Planungsstand/Kosten: Strecke wurde als reaktivierungswürdig eingestuft. Allerdings gibt es auf der Strecke eine hohe Auslastung durch Güterverkehre, so dass zusätzliche Ausbaumaßnahmen für den Bahnknotenpunkt Hamburg-Harburg erforderlich sind. Diese sollen voraussichtlich bis 2028 abgeschlossen sein. Eine Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur ist nicht notwendig. Allerdings ist die Wiederaufnahme von Haltepunkten wie in Jesteburg erforderlich.

Initiativen vor Ort: Die Reaktivierung wird von allen Anliegergemeinden, insbesondere der Samtgemeinde Jesteburg, befürwortet. Der Fahrgastbeirat LK Harburg wurde im Jahr 2000 gegründet.

Regionale Bedeutung: Verbesserte Anbindung an die Heide durch weniger Umsteigevorgänge und Verbesserungen für Pendler*innen von und nach Hamburg.

Foto: Niklas Kemper





Aurich - Abelitz

Haltepunkte: Schützenplatz, Hinte-Harsweg, Suurhusen, Loppersum, Abelitz, Georgsheil, Victorbur, Moordorf Schule und Einkaufszentrum, Moordorf Schützenplatz mit Übergang zu den Buslinien Richtung Walle und Aurich.

Aktuelle Nutzung: Güterverkehr.

Eigentümerin: Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH.

Planungsstand/Kosten: Da bei den schon existierenden Planungen wesentliche Faktoren unberücksichtigt blieben wird seit 2016 vom Verein Aurich ran an die Bahn e.V. eine Strecken-Neubewertung gefordert. Für belastbare Zahlen ist eine Neuberechnung der Kosten notwendig.

Initiativen vor Ort: Seit 1995 setzt sich der Verein Aurich - ran an die Bahn e.V. für den Wiederanschluss des Mittelzentrums Aurich ans Schienennetz ein. Vereinsmitglieder gründeten die Eisenbahngesellschaft egoo GmbH und sicherten damit den Erhalt der Schienenstrecke Aurich - Abelitz.

Regionale Bedeutung: Die Bahnstrecke belebt den Fahrradtourismus vor Ort und fungiert darüber hinaus als direkte Verbindung zu verschiedenen touristischen Zielen wie zum Beispiel der Sparkassen-Arena Aurich, dem Historisches Museum Aurich oder der Nordsee-halle Emden.

Sonstiges: Per Schienenpersonennahverkehr könnte eine schnelle Verbindung zwischen den Mittelzentren Emden und Aurich und dem Klinikneubau in Georgsheil realisiert werden.





Lüneburg - Bleckede

Haltepunkte: Die vorgesehenen Haltepunkte Scharnebeck, Rullstorf, Neetze und Bleckede existieren und sind in Betrieb, entsprechen aber nicht mehr vollumfänglich den heutigen Anforderungen.

Aktuelle Nutzung: Strecke wird regelmäßig von touristischen Zügen der Touristik Eisenbahn Lüneburger Heide GmbH genutzt. Dazu kommen gelegentliche Güterverkehre (zuletzt Nordliner, aber auch Havelländische Eisenbahn AG) sowie Loküberführungen ins Eisenbahnausbesserungswerk Bleckede (OHE und andere).

Eigentümerin: Eigentümerin ist die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE). Die Bleckeder Kleinbahn UG ist Pächterin der Infrastruktur bis 31.12.2060 mit Option auf Weiterpacht.

Planungsstand/Kosten: Gutachten von ConTrack Consulting-Gesellschaft für Schienenbahnen mbH im Auftrag des Landkreises Lüneburg. Aufgrund einer Analyse der Pendlerströme im Landkreis Lüneburg wird von mehr als 1.000 Fahrgästen pro Tag ausgegangen. Die Kosten liegen bei etwa 20 Mio. Euro.

Initiativen vor Ort: Befürworter*innen sind Stadt und Landkreis Lüneburg, die Anliegergemeinden, sehr viele Anwohner*innen und verschiedene politische Parteien.

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. besteht seit 1981 und betreibt die Strecke Lüneburg - Bleckede mittels ihrer 2010 gegründeten 100%igen Tochter Bleckeder Kleinbahn UG.

Sie betreibt erfolgreich touristische Verkehre auf der Strecke Lüneburg - Bispingen und unterstützt die Reaktivierung dieser Strecke ebenso. Mehrere Probetrieb für den Personennahverkehr wurden bereits erfolgreich durchgeführt. Info@heide-express.de.

Sonstiges: Die Strecke liegt im Bereich des HVV-Tarifgebietes und erschließt auch großräumige Waldgebiete. Es besteht hohes Interesse seitens eines Verladers, die Holzverladestellen in Boltersen und Bleckede wieder zu nutzen.

Foto: Hans Dierken





Lüneburg - Amelinghausen - Bispingen - Soltau

Haltepunkte: Nicht alle Haltepunkte sind unstrittig. Ein denkbares Szenario beinhaltet die Haltepunkte Lüneburg Universität / Oedeme - Rettmer - Häcklingen - Melbeck - Embsen - Drögnendorf - Amelinghausen - Soderstorf - Schwindebeck - Steinbeck - Hützel - Bispingen.

Aktuelle Nutzung: Die Strecke wird von touristischen Zügen der Touristik Eisenbahn Lüneburger Heide GmbH genutzt. Dazu kommen regelmäßige Güterverkehre an mehreren Tagen in der Woche.

Eigentümer*in: Osthannoversche Eisenbahn (OHE).

Planungsstand/Kosten: Der Landkreis Lüneburg lässt derzeit ein Gutachten von ConTrack GmbH Hannover erstellen. Aufgrund des Ergebnisses der letzten Reaktivierungsstudie kann man von mehr als 1000 Fahrgästen pro Tag ausgehen. Unter Berücksichtigung der laufenden, sehr umfangreichen Gleisbauarbeiten und mit wohlüberlegtem Betriebskonzept ist von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1 zu rechnen.

Ausgehend vom Zustand nach Abschluß der Sanierungsarbeiten dürften die für die Reaktivierung im SPNV anfallenden Kosten im einstelligen Millionenbereich liegen. Genauere Zahlen soll das Gutachten liefern.

Initiativen vor Ort: Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. besteht seit 1981 und betreibt die Strecke Lüneburg – Bleckede mittels ihrer 2010 gegründeten 100% igen Tochter Bleckeder Kleinbahn UG.

Regionale Bedeutung: An der Strecke liegen diverse attraktive Ziele für Tagesausflüge aus dem Großraum Hamburg und dem Nahbereich. Eine Ausweitung auf weitere Fahrtage sowie eine Anpassung der Preise an die HVV- Tarife wird immer wieder gewünscht, kann jedoch von der ehrenamtlich und auf eigenes finanzielles Risiko betriebenen Museumsbahn nicht geleistet werden. Die Zahl der Fahrgäste nahm vor Corona trotz der hohen Museumsbahnfahrpreise stetig weiter zu.

Sonstiges: Im Bereich Lüneburg hat man es mit zwei Bahnstrecken zu tun, die sich beide für eine schnelle Reaktivierung eignen. Die notwendige Reparatur der bestehenden Gleisanlagen und Haltepunkte mit anschließender Betriebsaufnahme könnte im Rahmen der vorhandenen Konzession innerhalb der kurzen Zeit erfolgen, die für die Bauarbeiten erforderlich ist. Damit würde durch zusätzliche Nutzer*innen des besserern Angebotes sowie der Entlastung von einem Teil des Busverkehrs schnell ein Umstieg vom Individualverkehr in den ÖPNV möglich.



Stadthagen - Rinteln

Haltepunkte: Rinteln Steinbergen, Bad Eilsen, Klinikum Vehlen (Krainhagen/Röhrkasten), Obernkirchen, Nienstädt und Stadthagen sind vorhanden und sollten im Zuge der Reaktivierung barrierefrei gestaltet werden.

Aktuelle Nutzung: Die Strecke ist von der Bückebergbahn Rinteln- Stadthagen GmbH (Bbb) gepachtet und ist als öffentliche Infrastruktur für alle Eisenbahnunternehmen nutzbar. Sie wird regelmäßig im touristischen Verkehr durch die Dampfisenbahn Weserbergland e.V. und den Förderverein Eisenbahn RI-Sth e.V. genutzt.

Eigentümer*in: Die Rinteln-Stadthagener Verkehrsgesellschaft mbH (RStV); damit sind anteilig der Landkreis Schaumburg und die Städte Rinteln, Obernkirchen und Stadthagen Anteilseigner.

Planungsstand/Kosten: Die Kosten-Nutzen-Berechnung aus dem Jahr 2015 lag bei 0,53. Es wurden danach bereits Gleissanierungen vorgenommen und es sind weitere geplant die den Faktor weiter verbessern. Die Sanierung der vollständigen Strecke wird ca. 25 Mio € kosten. Es ist aber auch der Teilabschnitt Bad-Eilsen-Obernkirchen-Stadthagen für ca. 16 Mio. Euro denkbar.

Initiativen vor Ort: Der Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V. (FERSt) wurde 2010 gegründet.

Regionale Bedeutung: Die Wanderregion Weserbergland (Haltepunkte Obernkirchen, Bad Eilsen und Steinbergen) und der Weserradwanderweg (Haltepunkt Rinteln) werden u.a. für den Großraum Hannover erschlossen.

Sonstiges: Die Strecke gilt unter Eisenbahnfreunden als eine der schönsten Norddeutschlands.

Foto: Burkhard Rohrsen





Stade - Bremervörde - Osterholz Scharmbeck

Haltepunkte: Eingleisige Strecke, die bereits heute schon befahren wird. Drei verschiedene/ergänzende Varianten/Streckenabschnitte A, B, C :

(A) Bremervörde - Gnarrenburg (18,7 km)

(B) Gnarrenburg - Hüttenbusch (13 km)

(C) Hüttenbusch - Osterholz-Scharmbeck (15,8 km)

Aktuelle Nutzung: Fahrplanmäßige touristische Verkehre der evb. Auf den Teilstrecken A - C gelegentlich Güterverkehr.

Eigentümer*in: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb); auf 500 m Streckenabschnitt zwischen Osterholz-Scharmbeck Ost und Osterholz-Scharmbeck DB Netz. Regelmäßige Investition zum Erhalt der Strecke für Güter- und touristische Verkehre.

Planungsstand/Kosten: Nachfrageabschätzung und SPNV-Betriebskonzept für den Moorexpress (MEX) von Roland Sellien (2012); Kosten noch unbekannt.

Initiativen vor Ort: Breite Unterstützung vor Ort durch die Arbeitsgemeinschaft Moorexpress & Förderverein Moorexpress e.V (www.moorexpress.info), den Arbeitskreis Marketing Moorexpress und die ILE Region Moorexpress-Stader Geest (www.ile-region-moorexpress-stader-geest.de)

Regionale Bedeutung: Moorexpress-Strecke als zentrale Verbindung der touristischen Destinationen zwischen Stade und Bremen. Verbessert die Verknüpfung von ÖPNV und Rad- und Wandertourismus. Durch Zubringerbusse und die Möglichkeit von P+R ist die Strecke auch für Berufspendler*Innen attraktiv. Dann gibt es wieder die Möglichkeit das Bremervörder Kreuz z.B. von Gnarrenberg nach Hamburg und von Stade nach Bremerhaven zu nutzen.

Sonstiges: Seit 2004 beteiligen sich die Kommunen und Landkreise entlang der Strecke an den Investitionskosten (ca. 100.000 Euro im Jahr).

Foto: Benjamin Meyer





Braunschweig - Wendeburg - Harvesse (Spargelexpress)

Haltepunkte: Braunschweig-Hauptbahnhof - Braunschweig Gliesmarode - Braunschweig Hamburger Straße - Völkenrode/Watenbüttel - Wendeburg - Harvesse

Aktuelle Nutzung: Güterverkehr, insbesondere auch von und zum VW-Logistikzentrum in Harvesse.

Planungsstand/Kosten: Die Reaktivierung wurde bereits vor 2017 untersucht. Eine neue Kosten-Nutzen-Bewertung soll unter Berücksichtigung der geänderten Bedingungen neu vorgenommen werden. So müsste die Sanierung der Strecke für den Güterverkehr, sowie P+R und aktuelle Busverknüpfungen berücksichtigt werden.

Initiativen vor Ort: Die Bürgerinitiative pro Zug-kunft setzt sich bereits seit vielen Jahren für die Reaktivierung der Bahnstrecke ein. Neben dem Landrat des Landkreises Peine gibt es eine überparteiliche Initiative von BÜNDNIS90/DIE Grünen, SPD und CDU in der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig für eine neue Kosten-Nutzen-Bewertung. Die Bürgerinitiative hat zwischenzeitlich auch Gespräche mit den örtlichen Landtagsabgeordneten geführt. 2018 hat der Kreistag des Landkreises Peine eine einstimmige Resolution an das Land für die Reaktivierung der Bahnstrecke beschlossen.

Regionale Bedeutung: Die Gemeinde Wendeburg verfügt über eine hohe Bevölkerungsdichte, die bisherige Anbindung nach Braunschweig über Busverbindungen ist unzureichend. Die Raum- und Siedlungsstruktur ist auf die Reaktivierung der Bahnstrecke bereits ausgerichtet und würde für die Entlastung der Straßen aus dem Norden und Westen des Braunschweiger Umlands sorgen.

Sonstiges: Durch den Anschluss von Großfirmen wie VW, bietet die Bahnstrecke gute Möglichkeiten für Pendler*innen.

Foto: Martin Schwerter





Einbeck - Salzderhelden - Einbeck PS-Speicher

Haltepunkte: Der Haltepunkt PS Speicher existiert bereits. Denkbar wäre ein weiterer, noch nicht existierender Haltepunkt an der Goethe-Schule.

Aktuelle Nutzung: Güterverkehr und Sonderfahrten zum PS Speicher.

Eigentümer*in: Eigentümer der Strecke ist die Ilmebahn AG, die im Besitz der Stadt Einbeck und des Landkreises Northeim ist.

Planungsstand/Kosten: Es fallen keine Kosten für die Nutzbarmachung der Strecke an. Sie wäre also sofort nutzbar.; bereits nutzbar. Die Strecke Salzderhelden-Einbeck Mitte ist bereits erfolgreich wieder in den Betrieb gegangen und wird sehr gut angenommen.

Initiativen vor Ort: Der Rat der Stadt, der PS Speicher, die Ilmebahn AG, die BBS Einbeck.

Regionale Bedeutung: Touristisches Ziel ist der PS-Speicher. Schülerbeförderung zur BBS in Einbeck (etwa 1.000 Schüler*innen) möglich.





Dannenberg - Wustrow (Wendland)

Haltepunkte: Dannenberg - Wustrow - Lübbow - Salzwedel - Oebisfelde

Eine Anpassung der Bahnsteige an barrierefreie Standards in Dannenberg Ost, Dannenberg West, Jameln, Grabow, Gollau, Lüchow notwendig.

Wieder einzurichten: Dannenberg Mitte/Osterweg, Dannenberg Prisser/Krankenhaus, Schaafhausen/Tramm, Lüchow Nord, Lüchow Schulzentrum, Wustrow, Lübbow.

Aktuelle Nutzung: Bis 2014 fanden an einzelnen Wochenenden Sonderfahrten mit Triebwagen statt, die durch die örtlichen DBV-Mitgliedsvereine wie Fahrgast-Rat Wendland und Förderverein „Ostheide-Elbe-Bahn“ bestellt wurden.

Eigentümerin: Dannenberg Ost (a)-Wustrow (e): DRE GmbH; Wustrow (a)-Salzwedel: Anliegergemeinden.

Planungsstand/Kosten: Eine Potentialanalyse und Bedienungskonzept des Fördervereins Jette(l)talbahn e.V. liegt vor. Schätzwert für Fahrgastzahl nach einer Reaktivierung etwa 1.200 Fahrgäste pro Tag, die Hälfte davon Schüler*innen. Laut Konzept für einen Wochenendverkehr durch die DRE GmbH liegen die Kosten bei ca. 5-10 Mio. Euro für den Abschnitt Dannenberg Ost – Lüchow, weitere ca. 5 Mio. Euro für den Abschnitt bis Wustrow.

Initiativen vor Ort: Große Zustimmung für die Reaktivierung aus der Bevölkerung, Verwaltung und Politik.

2018 wurde der Förderverein Jette(l)talbahn e.V. als Zusammenschluss von an der Reaktivierung interessierten Bürger*innen und Unternehmen entlang der Strecke gegründet und setzt sich für den Ausbau des Bahnkorridors Lüneburg - Dannenberg - Lüchow - Wustrow - Salzwedel - Klötze - Oebisfelde - Wolfsburg mit Ziel der schrittweisen Reaktivierung ein.

Regionale Bedeutung: Große Bedeutung für die Bahnerschließung Lüchow (bisher nicht mit der Bahn erreichbar) und das potentielle UNESCO-Welterbe „Kulturlandschaft Rundlingsdörfer“, außerdem für die Erschließung des jährlichen zehntägigen Kultur-events „Kulturelle Landpartie“ mit fünfstelliger Besucher*innenzahl und für die Erschließung der Stadtmitte Dannenbergs (bisheriger Endbahnhof Dannenberg Ost liegt sehr peripher ca. 2 km abseits).

Sonstiges: Durch eine Anbindung nach Salzwedel sehr gut geeignet als Nebenabfuhrstrecke im überregionalen Güterverkehr der Relation Hamburg-Lüneburg- Dannenberg-Salzwedel-Wolfsburg/Berlin.



Norden - Dornum - Esens

Haltepunkte: Norden - Lütetsburg - Hage - Westerende - Dornum - Fulkum - Holtgast - Esens

Aktuelle Nutzung: Durch Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland (MKO) auf dem Abschnitt Norden-Dornum.

Eigentümer*in: Norden - Dornum befindet sich im Besitz der Anliegerkommunen und ist verpachtet an die MKO.

Planungsstand/Kosten: Laut der 1. Potenzialstudie Küstenbahnreaktivierung aus dem Jahr 2009 liegen die Kosten für den Wiederaufbau Dornum-Esens bei ca. 16 Mio. Euro. Für die Modernisierung Norden-Dornum sind es weitere ca. 12 Mio Euro.

Laut der Vorstudie 2013 liegen die Kosten bei 39 Mio.; 62 Mio. Euro inklusive Anbindung Esens - Bengersiel.

Initiativen vor Ort: Die Bürgerinitiative „Bahn free vört' Küstenbahn“ wurde im Frühjahr 2010 gegründet, um das Projekt voranzubringen, nachdem von Bürger*innen, regionalen Institutionen, der Wirtschaft (IHK) und der Politik die Wichtigkeit dieser Schienenverbindung erkannt wurde.

Regionale Bedeutung: Es gibt eine Vereinbarung zum Erhalt der Bahnstrecke der „Küstenbahn Ostfriesland“ zwischen den Landkreisen Aurich und Wittmund, der Stadt Norden, den Gemeinden Dornum und Großheide und den Samtgemeinden Esens und Hage. In der Gemeinde Holtgast gibt es einen Beschluss gegen das Projekt.

Sonstiges: Tourismus ist einer der Hauptgründe für die Reaktivierung, weil die Strecke einerseits die gesamt ostfriesische Halbinsel von Wilhelmshaven bis Leer per Bahn (plus Rad) erreichbar machen würde und andererseits über die Anbindung an die IC-Strecke Norden-Emden – Leer-Münster eine Anreise aus dem Ruhrgebiet und Rheinland-Pfalz per Bahn möglich wäre.

Foto: Eberhard Hoffmann





Bassum - Sulingen - Wagenfeld Ströhen

Haltepunkte: Sulingen - Barenburg - Varrel - Neuenkirchen vorhanden, alle weiteren abgebaut.

Aktuelle Nutzung: DB Cargo in Diepholz – Sulingen – Barenburg Güter-/Ölzugverkehr, Rahden – Wagenfeld-Ströhen Draisinenbahn, Rest betrieblich stillgelegt.

Gelegentlich touristische Züge zu Märkten und Sonderfahrten (1-2 mal jährlich).

Eigentümerin: DB AG/Immobilien. Im Abschnitt Rahden – Ströhen (Draisinenverkehr) haben die Gemeinden Rahden (NRW) und Wagenfeld die Strecke übernommen.

Planungsstand/Kosten: Keine Weiterverfolgung der Strecke von der LNVG nach erster Betrachtung, aufgrund des bisherigen Aufkommens des lokalen Busverkehrs und dem Streckenzustand.

Zudem existieren drei Untersuchungen (Suvitis GmbH/Almanzor, BfLR, Komplan) die bereits 16-30 Jahre alt sind und nicht explizit den Abschnitt Bassum-Sulingen betrachtet haben, sondern die gesamte Strecke Bassum-Bünde, was sich nachteilig auswirken würde, wenn man nur einen Teilabschnitt (Bassum-Sulingen) betrachten will.

Die Kosten sind nicht bekannt.

Initiativen vor Ort: Für die Reaktivierung setzt sich das Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum-Bünde e.V. ein.

Im Zuge des Bürgerbeteiligungsprozesses der Stadt Sulingen hat sich die Projektgruppe „Bahn 2029“ gebildet, mit dem Ziel, für die Reaktivierung der Bahn und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zu werben.

Regionale Bedeutung: Anbindung zu touristischen Zielen wie den Moorwelten-Europäisches Fachzentrum Moor und Klima Ströhen und zu den Spargelzügen sowie zu den Sonderzügen.

Sonstiges: Nennenswert ist die Kreuzung zweier Bahnstrecken in Sulingen und zwar in Nord-Süd Richtung von Bremen und Bassum nach Bünde (NRW) und Bielefeld sowie in West-Ost Richtung von der Kreisstadt Diepholz (Sitz des Landkreises) in die Landeshauptstadt Hannover über Nienburg.



Holzhausen - Bohmte - Schwegermoor

Haltepunkte: Es existieren noch alle Haltepunkte und Bahnhöfe. Lediglich die Haltepunkte Dahlinghausen und Holzhausen wurden eingeebnet. Die Bahnhöfe sind im besten Zustand, da sie von Liebhabern gepflegt werden und eine neue Nutzung gefunden haben. Es wurde ein neuer Haltepunkt in Bad Essen hinzugefügt.

Aktuelle Nutzung: Die VLO im Güterverkehr mit einer Tonnage von 80-100.000 Tonnen/Jahr. Im Personenverkehr die Museums-Eisenbahn Minden e.V. (MEM) mit insgesamt ca. 5000 Beförderungsfällen im Jahr.

Eigentümerin: Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO).

Planungsstand/Kosten: Es existieren Modellberechnungen und ein Gutachten vom Institut für Verkehrswesen aus dem Jahr März 2015, jedoch keine Kosten-Nutzen-Analyse. Die Kosten betragen vermutlich mehrere Millionen Euro.

Regionale Bedeutung: Insgesamt kommt der Gesamtstrecke Bad Holzhausen - Schwegermoor inzwischen eine erhebliche Bedeutung zu, weil die Industriebetriebe der Region im Wittlager Land an Größe und Bedeutung zugenommen haben und der Schwerlastverkehr insbesondere auf den beiden Bundesstraßen und in der Ortsdurchfahrt Bohmte stark zugenommen haben.

Sonstiges: Die Strecke nach Schwegermoor ist nicht entwidmet und kann (unter erheblichem Aufwand) reaktiviert werden. Der interessierte Kunde ist die Moorzentrale AWIGO Grünabfallsammlung; dann das Torfwerk. Selbst wenn dieses geschlossen würde, wäre die Strecke aus touristischen Gründen für den Personenverkehr interessant (renaturiertes Moor).

Eine Neuauflage Schwegermoor - Damme ist nicht möglich, weil die Strecke Schwegermoor - Damme entwidmet ist.

Foto: Klaus Haasis/Klaus Frühauf





Mobilitätswende jetzt!

Reaktivierungsprozess von Bahnstrecken in Niedersachsen fortsetzen!

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist ein wichtiger Baustein für die Verbesserung einer bedarfsgerechten und nachhaltigen Mobilität in Niedersachsen. Insbesondere kann die Mobilität der Menschen in ländlichen Räumen durch die weitere Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personennahverkehr angebotsorientiert deutlich verbessert werden. Im ersten Reaktivierungsverfahren hat sich das standardisierte Bewertungsverfahren ab Phase 3 als nicht umfänglich geeignet erwiesen. Die Besonderheiten des ländlichen Raums und seiner Bevölkerung wurden vom standardisierten Bewertungsverfahren nicht ausreichend berücksichtigt.

Wenig frequentierte Strecken und gering besiedelte Regionen wurden durch das Verfahren benachteiligt, hierfür ist in Zukunft für einen Ausgleich zu sorgen. Deshalb bedarf es einer kritischen Überprüfung des Standardisierten Bewertungsverfahrens inklusive der Prüfung von alternativen Bewertungsverfahren.

Strukturentwicklungsmöglichkeiten der ländlichen Räume sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie die Einbeziehung von touristischen Verkehren auf der Schiene als ein wesentlicher Bestandteil für den umweltfreundlichen Verkehr in Niedersachsen.

Deshalb hatten wir Grüne bereits 2018 folgende Kernforderungen aufgestellt:

- Einrichtung eines Lenkungskreises mit Fachexpert*Innen, um den Reaktivierungsprozess fortzusetzen und voranzubringen
- Alternativen zum Standardisierten Bewertungsverfahren prüfen und entwickeln
- Einbeziehung touristischer Verkehre und die Entwicklung von Siedlungsstrukturen prüfen
- Mit den Akteuren vor Ort eine zügige Auswahl weiterer Strecken vorzunehmen und diese zur Bundesförderung anzumelden

► Zu unserem ganzen Antrag geht es [hier](#).



Resolution des VCD Landesverbandes Niedersachsen: Engagement für Reaktivierungen fördern!

Die Mitgliederversammlung des Landesverbandes des VCD Niedersachsen fordert die Niedersächsische Landesregierung auf, Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von Bahnstrecken zu fördern, die dann in eine für die ländlichen Räume überarbeitete Standardisierte Bewertung überführt werden. So wird keine Zeit verloren und die Gebietskörperschaften können mit den vorbereitenden Arbeiten für eine Reaktivierung ihrer Bahnstrecken beginnen.

Immer mehr Bürgermeister*innen und Landrät*innen erkennen die Möglichkeiten, die eine Reaktivierung ihrer Bahnstrecken für die Mobilität ihrer Menschen und damit für die Entwicklung ihrer Region hat. Beispielhaft seien das Engagement des Kreises Lüneburg für die Bahnstrecken nach Bleckede und Amelinghausen oder die Kommunen entlang der Bahnstrecke des "Moorexpress" erwähnt. Die Landrätin des Landkreises Gießen ist mit ihrer Machbarkeitsstudie für die Lumdatalbahn und neuen Ideen in das Verkehrsministerium nach Berlin gefahren und hat dort Unterstützung erhalten.

Die für Reaktivierungen formal zuständige Landesebene unterstützt bislang kommunales Engagement in dieser Frage unzureichend. Wir fordern Landesregierung und Landesnahverkehrsgesellschaft zu verstärkter fachlicher und finanzieller Förderung derartigen Engagements auf.

Ein weiteres Problem dabei ist die vorgeschriebene sogenannte "Standardisierte Bewertung", die wesentliche Vorteile von Bahnstrecken in ländlichen Räumen unbeachtet lässt. Auf Bundesebene wird derzeit eine Reform konkret diskutiert. Wir wollen, dass es bei geänderten Förderbedingungen auch Projekte gibt, die dann schnell eingebracht werden können. Dazu müssen jetzt Planungen in Auftrag gegeben werden.

Handeln pro Klima- und Umweltschutz wird von den Bürger*innen mit hohem Rang gefordert. Der Beitrag der Verkehrswende spielt dabei eine überragende Rolle.

► Zur Resolution des VCD geht es [hier](#).

Wir Grüne haben nun einen entsprechenden Antrag in den Landtag eingebracht. Regionalbahnverkehr ist eine Landesaufgabe: Wir fordern die Landesregierung deshalb auf, Kommunen bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien zu unterstützen und auch finanziell zu fördern.

► Zu unserem Antrag geht es [hier](#).



Celle - Beckedorf - Munster

Haltepunkte: Die meisten Haltepunkte/Bahnhöfe existieren nicht mehr oder wurden umgewidmet/vermietet.

Eigentümer*in: Osthannoversche Eisenbahn (OHE).

Planungsstand/Kosten: Unbekannt.

Nordenham - Blexen - Nordenham

Haltepunkte: Nordenham - Blexen - Nordenham

Aktuelle Nutzung: Aktuell keine Nutzung. Der Investor hatte zuletzt angekündigt, die Strecke wieder für den Güterverkehr nutzen zu wollen.

Eigentümerin: Bei dem Investor handelt es sich um die Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH aus Braunschweig, die zur Deutschen Eisenbahn-Service AG (DESAG) gehört.

Planungsstand/Kosten: Unbekannt.





Bad Bentheim - Gronau: grenzenloser Schienenverkehr

Haltepunkte: Bad Bentheim - Gronau

Planungsstand/Kosten: In einer Machbarkeitsstudie soll untersucht werden, ob eine Reaktivierung und ein Teilneubau der Eisenbahnstrecke von Bad Bentheim nach Gronau sowie ein weiterer Haltepunkt im Gronauer Stadtosten sinnvoll ist. Unter Federführung der Bentheimer Eisenbahn AG werden die Landkreise Borken und Grafschaft Bentheim sowie die Städte Gronau und Bad Bentheim damit das Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Technischen Universität Braunschweig zeitnah beauftragen. Auf nordrhein-westfälischer Seite sind auch die Zweckverbände Münsterland und Westfalen-Lippe beteiligt. Sie alle unterstützen und finanzieren die Machbarkeitsstudie gemeinsam. Bis zum Jahr 2024 ist geplant, die Bahnstrecke der Bentheimer Eisenbahn AG, die aktuell von Bad Bentheim über Nordhorn nach Neuenhaus führt bis nach Coevorden und Emmen zu verlängern. Für die Bewohner der Grafschaft Bentheim bestünde dann nach einer Reaktivierung eine bessere Anbindung über Gronau an das Eisenbahnnetz in Richtung Enschede, Münster oder Dortmund.

Regionale Bedeutung: Die Städte Gronau und Bad Bentheim sollen durch die neue Nord-Süd-Verbindung zu besseren Knotenpunkten im Eisenbahnnetz werden. Gronau profitiert dadurch von einer besseren Erreichbarkeit der Strecke Amsterdam nach Berlin und auch von der neuen Strecke von Bad Bentheim nach Neuenhaus.

Initiativen vor Ort: In der Region herrscht große Einigkeit, dass durch den geplanten Lückenschluss sowohl ökonomische als auch ökologische Vorteile generiert werden können.

Foto: Bentheimer Eisenbahn AG





Derneburg - Seesen

Haltepunkte: Die Haltepunkte Rhüden und Bornhausen wären neu einzurichten.

Aktuelle Nutzung: Güterverkehr.

Eigentümer*in: DB Netz.

Planungsstand/Kosten: Für den Abschnitt Seesen - Bornhausen gibt es eine Begehung auf www.bahn-latschen.de. Zu den Kosten ist bisher nichts bekannt.

Initiativen vor Ort: Große Zustimmung für die Reaktivierung aus der Bevölkerung, Verwaltung und Politik.

Sonstiges: Generell dürfte die Reaktivierung des im Landkreis Goslar gelegenen Abschnitts hauptsächlich von der Entwicklung des Güterverkehrs im Nordabschnitt abhängen. Sollte hier eine Reaktivierung möglich und sinnvoll sein, so sollte allein schon aufgrund der Netzwirkung und der direkten Erschließung von Rhüden und Bornhausen auch eine vollständige Reaktivierung geprüft werden.

Dannenberg Ost - Uelzen

Haltepunkte: Ost: Karwitz - Pudripp - Zernien; West: Masendorf - Molzen

Aktuelle Nutzung: Keine.

Eigentümer*in: Ostheide-Elbe-Bahn-Infrastruktur GmbH (OEBI).

Planungsstand/Kosten: Etwa 100.000 bis 300.000 Euro.

Initiativen vor Ort: Der 2009 gegründete Streckenerhaltungs-Verein: „Ostheide-Elbe-Bahn e.V.“ engagiert sich, u.a. durch Sonderfahrten oder Ausstellungen.

Sonstiges: Die Strecke bietet sich an für eine Museums- bzw. Tourismusbahn oder Nutzung als Draisinenstrecke.



Delmenhorst - Harpstedt

Haltepunkte: Alle Haltepunkte sind noch erhalten, müssten aber teilweise modernisiert werden.

Aktuelle Nutzung: Die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH (DHE) führt auf dem 25km eigenem Streckennetz Schienengüterverkehre durch.

Eigentümer*in: Gesellschafter sind seit 1985 die Stadt Delmenhorst, der Landkreis Oldenburg sowie die Gemeinden Harpstedt, Stuhr, Kirchseelte und Düsen.

Planungsstand/Kosten: Bisher wurde keine Machbarkeitsstudie erstellt, daher stehen die Kosten noch aus.

Regionale Bedeutung: Harpstedt ist eine Erholungsgemeinde und bietet zahlreiche touristische Aktivitäten.

Sonstiges: Die Gemeinde Harpstedt ist eine Pendler*innengemeinde mit vielen Pendler*innen Richtung Delmenhorst und Bremen. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personenverkehr würde auf großes Interesse in der Bevölkerung treffen. Die Reaktivierung der Bahnstrecke würde einen Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und zum Klimaschutz leisten.

Foto: Reinhold Schütte





Bersenbrück - Ankum

Haltepunkte: Ankum - Ahausen - Bersenbrück existieren. Keine neuen Haltepunkte nötig.

Aktuelle Nutzung: Die Strecke kann grundsätzlich von jedem genutzt werden. Hauptnutzung erfolgt durch die Weser-Ems-Eisenbahn GmbH.

Eigentümerin: Die Gemeinde Ankum, die Stadt Bersenbrück und die Samtgemeinde Bersenbrück.

Planungsstand/Kosten: Entfallen, da keine Reaktivierung im eigentlichen Sinne nötig ist. Die Strecke kann umgehend in Betrieb genommen werden.

Regionale Bedeutung: Ausbau touristischer Verkehre ist Ziel der nächsten Jahre und darüber hinaus eine Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs.

Foto: Johannes Bartelt





Wunstorf - Bokeloh - Steinhude

Haltepunkte: Bahnhof Wunstorf ist vorhanden, das Gleis zwei wäre frei. In Steinhude und Bokeloh benötigt es neue Haltestellen.

Aktuelle Nutzung: Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft (HVLE) durch Güterverkehr einmal pro Woche), die Museumsbahn Schienenflieger, einmal im Jahr Nikolausfahrt.

Eigentümer*in: Osthannoversche Eisenbahn (OHE).

Planungsstand/Kosten: Überlegungen vom Verein Steinhuder Meer-Bahn e.V. und der Region Hannover. Laut den Schätzungen des Vereins Steinhuder Meer-Bahn e.V. belaufen sich die Kosten ohne Fahrzeuge auf ca. fünf Mio. Euro.

Initiativen vor Ort: Steinhuder Meer-Bahn e.V. Der Verein hat sich 2001 gegründet und will die Geschichte der Kleinbahn am Leben erhalten. Viele Mitglieder haben verschiedene Geschichten und Erlebnissen zur Steinhuder Meer-Bahn. Die Steinhuder Meer Tourismus GmbH ist ebenfalls eine Befürworterin.

Regionale Bedeutung: Die Touristische Aufwertung wäre hier enorm. Die Innenstadt von Wunstorf würde vom Besucher*innenverkehr entlastet, eine Weiterführung ans Steinhuder Meer wäre daher ein aktiver Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

Sonstiges: Der Verein will mehr als nur ein Museumsbetrieb sein, sondern ein modernes öffentliches Verkehrsmittel, welches ohne großen Aufwand umgesetzt werden könnte und so die Umwelt deutlich entlastet.

Als nächstes sollte eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden, um weiter an den Plänen arbeiten zu können.





Schöppenstedt - Schöningen

Haltepunkte: Die bis 2007 bedienten Haltepunkte/Bahnhöfe Watenstedt, Jerxheim, Söllingen und Schöningen wären zu sanieren. Denkbar wäre ein neuer Haltepunkt zwischen dem Ort Schöningen und dem Paläon.

Aktuelle Nutzung: Aktuell keine. Museumsbahn im Gespräch.

Eigentümer*in: DB Netz AG.

Planungsstand/Kosten: Fahrplanentwurf beim Aktionsbündnis zur Verbesserung von Mobilität und Verkehr in Braunschweig MoVeBS. Die Kosten sind noch unklar.

Initiativen vor Ort: Aktionsbündnis zur Verbesserung von Mobilität und Verkehr in Braunschweig (MoVeBS): www.movebs.de, www.ohretalbahn.de, kontakt@ohretalbahn.de, www.openrailwaymap.org

Regionale Bedeutung: Die Bahnstrecke würde in Watenstedt die Hünenburg und das Naherholungsgebiet Heeseberg erschließen. Der Bereich Großes Bruch / Heeseberg / Paläon in Schöningen besitzt ein hohes Potential für nachhaltigen Tourismus, insbesondere (Elektro-) Fahrradtourismus in Verbindung mit dem ÖPNV. Ebenso die Stadt Schöningen mit Erlebnisbereichen sowie Elmtourismus. Zudem besitzt der Bereich Großes Bruch - Asse - Halberstadt - Nordostharz ebenso ein hohes Potential für nachhaltigen Tourismus.

Sonstiges: Da auf den Strecken Halberstadt - Braunschweig und Halberstadt - Wolfenbüttel (aber auch Oschersleben - Wolfenbüttel, Oschersleben - Braunschweig) viele Menschen pendeln, ist in einer Pilotphase die Einführung einer schnellen und komfortablen Landesbuslinie in Erwägung zu ziehen. Die Fahrgastzahlen könnten dann Grundlage für eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bezüglich einer Reaktivierung sein.





Celle - Wittingen-West (-Brome) (Lachtetalbahn)

Haltepunkte: Folgende Zugangsstellen existieren noch, es sind allerdings Modernisierungen nötig z. B. um Barrierefreiheit herzustellen: Altenhagen, Gockenholz, Lachendorf, Beedenbostel, Eldingen, Steinhorst, Groß Oesingen, Repke, Hankensbüttel. Bei einer Reaktivierung wäre zu prüfen, ob einige dieser Halte wegen geringer Einwohner*innenzahl oder Ortsferne entfallen sollten.

Aktuelle Nutzung: Güterverkehr durch die OHE. Derzeit etwa ein Güterzug pro Woche zwischen Celle und Groß Oesingen. Von Wittingen aus wird der Wittinger Hafen bedient. Durchgehende Verbindungen existieren nicht mehr.

Eigentümer*in: Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE).

Planungsstand/Kosten: Aktueller Stand ist die Grobindikation aus der ersten Stufe der vergangenen Reaktivierungsuntersuchung des Landes. Die Kosten sind daher nicht bekannt.

Initiativen vor Ort: Generell besteht in der Region Braunschweig Interesse daran, die Strecke erst einmal vorrangig für den Güterverkehr, also im Bestand zu sichern. Eine Reaktivierung für den Personenverkehr ist wünschenswert.

Regionale Bedeutung: In Hankensbüttel profitieren das Otterzentrum, das Kloster und Lorenz Chipsfabrik, sowie das Papiermuseum in Lachendorf und die Brauerei in Wittigen von der Inbetriebnahme der Strecke.

Sonstiges: Die Strecke Celle – Wittingen, einschließlich des Wittinger Hafens, ist zwar stillgelegt, dürfte allerdings ohne große Umbaumaßnahmen schnell wieder in Betrieb zu nehmen sein.

Der große Vorteil zur Umsetzung dieser Maßnahme liegt darin, dass die Strecke immer noch für den Güterverkehr genutzt wird. Dadurch ergibt sich, dass die fast komplette Infrastruktur vorhanden ist. Es sind auch schon mehrfach Bahnübergänge erneuert und modernisiert worden. Zusätzlich würde der strukturschwache Bereich zwischen Lachendorf und Wittingen z.B. für Pendler*innen deutlich attraktiver.



Wittingen - Rühren - Oebisfelde (Ohretalbahn)

Haltepunkte: Orientierung an den früheren Halten möglich, allerdings einer Neuerrichtung gleichkommend.

Aktuelle Nutzung: Der Fördervereins Ohretalbahn e.V. versucht Teile der Strecke für gelegentlichen Draisinenverkehr bzw. im touristischen Bereich zu nutzen.

Eigentümer*in: Das Gelände der Strecke Wittingen - Rühren befindet sich im Besitz der Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE). Die OHE haben derzeit kein Interesse an der Strecke und zielen auf einen Verkauf. Das Vorkaufrecht liegt bei den fünf Anrainer- Kommunen Wittingen, Brome, Tülow, Parsau und Rühren. Nach Einschätzung des Fördervereins haben die einzelnen Gebietseinheiten selbst kein (besonderes) Interesse an einer weiteren Nutzung.

Planungsstand/Kosten: Seitens der Stadt Wolfsburg gab es Untersuchungen zu einem Stadtbahnsystem, in das die Ohretalbahn möglicherweise hätte eingebunden werden können. Die Strecke selber wurde nie untersucht, bzw. nur im Rahmen der ersten Stufe der Reaktivierungsuntersuchung im Jahr 2013. Weitere Untersuchungen sind hier notwendig.

Initiativen vor Ort: Der Fördervereins Ohretalbahn e.V. setzt sich langem für Erhalt und Reaktivierung der Strecke ein: www.ohretalbahn.de

Die Gemeinden an der Strecke haben derzeit weder Interesse an der Strecke, noch an einer Reaktivierung. Das liegt ursächlich darin begründet, dass sich auf ein Schnellbussystem fokussiert wurde.

Syke - Bruchhausen Vilsen - Hoya - Eystrup

Haltepunkte: Syke - Bruchhausen Vilsen; 2. Schritt Hoya - Eystrup

Aktuelle Nutzung: Touristischer Verkehr und Güterverkehr.

Planungsstand/Kosten: Diverse Fahrplanstudien ergeben, dass mit überschaubaren Modernisierungsmaßnahmen sehr gute Anschlüsse in Syke und Eystrup möglich sind. Die Kosten sind noch unklar.

Regionale Bedeutung: Die VGH hat die Gesamtstrecke trotz der Konzentration des guten Güterverkehrs auf dem Abschnitt Hoya – Eystrup immer für eine Wiederaufnahme des früher existierenden Schienenpersonenverkehrs aufrecht gehalten.



Salzgitter-Bad - Peine

Haltepunkte: Die ehemaligen Haltepunkte existieren nicht mehr. Zu prüfen wäre neben den Verknüpfungspunkten mit Bestandsstrecken (hier vermutlich fast durchgängig zusätzliche Bahnsteige und ggf. Gleise nötig) die Einrichtung folgender Halte: Klein Ilsede, Groß Ilsede, Gadenstedt, Groß Lafferde, Lengede-Zentrum, SZ-Engelnstedt, SZ-Gebhardshagen und SZ-Calbecht/Ostfalia-Campus.

Aktuelle Nutzung: Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) für die Salzgitterwerke. Dienen der logistischen Versorgung der Stahlwerke und dem Produkttransport. Museumseisenbahn (mit Ausnahmegenehmigungen). Die Strecke ist generell nur für den Güterverkehr ausgelegt.

Eigentümer*in: Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter Infrastruktur, für die übrigen anzubindenden Strecken DB Netz AG.

Planungsstand/Kosten: Unbekannt.

Sonstiges: Aufgrund der der Siedlungsdichte und -größe und vorhandener Befahrbarkeit für schwere Güterzüge sollte die Strecke für eine vertiefte Untersuchung zur Reaktivierung in Frage kommen.

Die Vision ist eine Bahnquerachse zur Hauptmagistrale Hannover-Braunschweig, die von Peine über Salzgitter-Bad bis nach Goslar führen würde. Bahnhöfe existieren alle. Die Ertüchtigung u.a. der Gleise und der Signalanlagen würden allerdings einen sehr hohen, mindestens zweistelligen Millionenbetrag erfordern. Unabhängig von den Kosten und der Zustimmung der VPS ist das Vorhaben technisch aber generell umsetzbar.

Foto: Holger Dahms





Georgsmarienhütte - Hasbergen

Haltepunkte: Georgsmarienhütte - Holzhausen/Patkenhof - Augustaschacht - Ohrbeck - Hasbergen - Wulfskotten.

Aktuelle Nutzung: Hüttenbahn des Stahlwerkes Georgsmarienhütte.

Eigentümerin: Zeitweise die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) GmbH, aktuell: Georgsmarienhütte Eisenbahn und Transport GmbH (GET).

Planungsstand/Kosten: Unbekannt.

Initiativen vor Ort: PRO BAHN e.V. und VCD Osnabrück.

Regionale Bedeutung: Die Gedenkstätte Augustaschacht befindet sich direkt an der Strecke.

Celle - Soltau Süd

Haltepunkte: Errichtung eines Bahnhofs in Bergen.

Aktuelle Nutzung: In seltener Taktung Güter- sowie Bedarfsverkehre.

Eigentümerin: Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE).

Planungsstand/Kosten: Etwa 100.000€ bis 300.000€ für den Bahnhof.

Regionale Bedeutung: Hohes Urlaubs- und Freizeitpotential in der Region. Tourismus könnte mit einer Reaktivierung gestärkt werden. Gerade Bergen wäre für den Tourismus attraktiver. Anbindung Soltau an die Hauptbahnstrecke Hamburg-Hannover.

Sonstiges: Eine relativ lange Strecke mit sehr geringen Investitionskosten pro Kilometer.



Elend (Wietfeld) - Braunlage

Haltepunkte: Keine Reaktivierung, sondern eine komplette Neutrassierung. Abzweigstelle Elend (Bahnhofsteil Wietfeld - Braunlage (Neubaustrecke als Ersatz für ehemalige Strecke Sorge - Brunnenbachmühle - Braunlage). Der einzurichtende Bahnhof Braunlage befindet sich ebenfalls in Braunlage an einer anderen Stelle als der ursprüngliche Bahnhof (Zentrum-snähe).

Aktuelle Nutzung: Die Strecke wird nur im Bereich der zu errichtenden Abzweigstelle durch die Harzer Schmalspurbahnen GmbH genutzt.

Eigentümer*in: Die Infrastruktur wird neu errichtet. Der Bereich der Abzweigstelle Wietfeld befindet sich im Eigentum der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). www.hsb-wr.de

Planungsstand/Kosten: 2010 wurde eine Machbarkeitsstudie für die zu reaktivierende Strecke angefertigt. Dabei wurden auch verschiedenen Varianten der Linienführung untersucht. Auf dem Kostenstand von 2010 wurde ein notwendiges Bestellerentgelt von rund 10 € pro Zugkilometer ausgewiesen (Gesamtvolumen pro Jahr rund 660.000€).

Es existieren mehrere detaillierte Planungen der HSB, von denen die Anbindung in Elend die kostengünstigste darstellt. In der genannten Machbarkeitsstudie wurde für eine Vorzugsvariante ein Investitionsvolumen von rund 12 Mio. Euro ermittelt (Kostenstand 2010).

Initiativen vor Ort: Bisher hat sich stets die Stadt Braunlage für die Reaktivierung eingesetzt. Derzeit ist Braunlage auch über ihre 100 %ige Tochter, die Braunlage Tourismus Marketing GmbH, Gesellschafter der HSB.

Regionale Bedeutung: Die Reaktivierung dient in erster Linie der Erschließung touristischer Ziele. Sowohl Braunlage als auch Wernigerode sind touristische Ziele mit hoher und wachsender Bedeutung im Harz. Vor diesem Hintergrund ist bei der Verbindung mit in erster Linie dampfgeführten Reisezügen mit einer deutlichen Steigerung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr zu rechnen. Außerdem ermöglicht die Reaktivierung eine Verbindung von Braunlage zum Ziel Brocken. Hier muss allerdings davon ausgegangen werden, dass diese Fahrgäste die Brockenbahn bereits ab Elend, Drei Annen Hohne oder Schierke nutzen und bis dahin ihr eigenes Auto fahren.

Sonstiges: Bei der Strecke Abzweigstelle Wietfeld - Braunlage handelt es sich nicht um eine klassische Reaktivierung, sondern um eine Eisenbahnstrecke, die an Stelle einer 1945 durch die Grenzsicherung unterbrochenen Strecke gebaut wird. Sie hat in erster Linie eine touristische Bedeutung. Deshalb ist im Betriebskonzept, welches der Machbarkeitsstudie aus 2010 zu Grunde legt, auch davon ausgegangen wurden, dass in erster Linie dampfgeführte Reisezüge auf dieser Strecke nach Wernigerode und zum Brocken fahren.



Langersheim - Altenau (Innerstetalbahn)

Haltepunkte: Sämtliche Bahnhofsgebäude existieren noch, stehen aber nicht mehr für die frühere Nutzung zur Verfügung. Ansonsten sind alle Anlagen demontiert.

Planungsstand/Kosten: Unbekannt.

Regionale Bedeutung: Anbindung des Bergbaumuseen in Lautenthal und Clausthal-Zellerfeld, des Weltkulturerbe Oberharzer Wasserregal, der Wanderwege sowie im Winter Loipen (letzteres insbesondere in Clausthal-Zellerfeld) und der Innerstetalsperre.

Sonstiges: Clausthal-Zellerfeld bildet gemeinsam mit Goslar, Bad Harzburg und Seesen einen mittelzentralen Verbund mit oberzentralen Teilfunktionen und ist insofern die einzige Universitätsstadt und die einzige Gemeinde in Niedersachsen mit oberzentralen (Teil-)Funktionen ohne Bahnanschluss.

Die Verbindung Goslar - Clausthal-Zellerfeld ist mit fast 10.000 Fahrten pro Tag grundsätzlich durchaus SPNV-würdig, und würde auch Clausthal-Zellerfeld als Unistadt und (Teil-) Mittelzentrum an den SPNV anbinden.

Quakenbrück - Nortrup - Rheine

Haltepunkte: In Rheine funktionierender Bahnhof (Knotenpunkt zum Emsland/Norddeich/NL). Spelle hat einen Bahnhof der aufgrund des Ausbaus zu einem Geschäftshaus nicht benutzbar ist.

Aktuelle Nutzung: Neben dem Güterverkehr verkehren historische Bahnfahrten nach Norddeich. Strecke in Teilen entwidmet.

Eigentümerin: In Rheine gehört der Schienenapparat der Deutsche Bahn/DB Regio.

Regionale Bedeutung: Die Strecke auf der teilweise touristischer Draisinenverkehr angeboten wird, kann angesichts der Belastung des Bremer Bahnkreuzes Bedeutung für den Hafenhinterlandverkehr des Jade-Weser-Portes in Wilhelmshaven bekommen.

Sonstiges: Bundesländerübergang.



Derneburg - Salzgitter - Lebenstedt

Haltepunkte: Salzgitter-Hüttenring und ggf. Salzgitter-John-F.-Kennedystraße.

Aktuelle Nutzung: Keine.

Eigentümer*in: DB Netz AG.

Planungsstand/Kosten: Im Rahmen der letzten Reaktivierungsuntersuchung erreichte die Strecke einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,82. Nach einer genaueren Kostenschätzung wird die Reaktivierung durch den Regionalverband Braunschweig aktuell nicht weiterverfolgt, allerdings gibt es weder einen Beschluss gegen die Reaktivierung noch wurde im Rahmen der neuen Kostenschätzung ein Nutzen-Kosten-Faktor unter 1 festgestellt. Ein weiteres seinerzeit erstelltes Gutachten empfahl die Reaktivierung.

Informationsvorlage/Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung der Schienenstrecke SZ-Lebenstedt - SZ-Fredenberg“ vom Zweckverband Großraum Braunschweig.

Initiativen vor Ort: Widerstände aus der Lokalpolitik aus finanziellen Gründen sowie wegen Befürchtungen einer erheblichen Verkleinerung des Stadtparks bei einer nötigen Neutrassierung.

Sonstiges: SZ-Lebenstedt - Derneburg: Regional ist gewollt, dass man die positive Nutzen-Kosten-Untersuchung aus der ersten Reaktivierungsuntersuchung des Landes endlich berücksichtigt und bis Fredenberg reaktiviert.

Winsen (Luhe) - Niedermarschacht

Haltepunkte: Alle „Haltestellen“ sind Provisorien einer Museumsbahn und müssten komplett neu errichtet werden.

Aktuelle Nutzung: OHE und Museumsbahn.

Eigentümerin: Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE).



Velpke - Danndorf (- Wolfsburg)

Haltepunkte: Voraussichtlich würde nur Velpke selbst als Halt eingerichtet werden.

Sollte man versuchen, eine mögliche Reaktivierung mit einem Ausbau der Altstrecke der Lehrter Stammbahn zu verbinden, so wäre auch die Einrichtung von Halten in Danndorf und Vorsfelde sicher sinnvoll (Vorsfelde wurde durch DB Netz bereits im Rahmen der ABS Wolfsburg – Berlin als technisch möglich bestätigt).

Planungsstand/Kosten: Unbekannt.

Regionale Bedeutung: Anbindung des Naherholungsgebiet Velpker Schweiz, an der Strecke Helmstedt – Weferlingen. Zudem das Naturschutzgebiet "Lappwald".

Foto: Peter Westphal





Celle - Gifhorn

Haltepunkte: Komplette Neuerrichtung.

Aktuelle Nutzung: Keine.

Planungsstand/Kosten: Nicht vorhanden. Voraussichtlich sehr hohe, da in wesentlichen Teilen Neubau.

Initiativen vor Ort: Aufgrund der doch recht großräumigen Überbauung der Strecke und der tendenziell geringen Verkehrsbeziehungen zwischen Gifhorn und Celle gibt es aktuell in der Region Braunschweig keinerlei Initiativen für eine Reaktivierung dieser Strecke.

Sonstiges: Eher Neubau als eine Reaktivierung. Kaum relevante Verkehrsbeziehungen. Jedoch grundsätzlich sinnvoll hier eine direkte Strecke von Gifhorn nach Celle vorzuhalten.

Helmstedt - Grasleben

Haltepunkte: Grasleben - Weferlingen - Oebisfelde - Lappwaldbahn-Nord (Ursprungsstrecke Helmstedt - Grasleben auf der Weiterführung nach Oebisfelde - Velpke). Sämtliche Haltepunkte sind neu zu errichten.

Aktuelle Nutzung: Güterverkehr (Rohstoffe) auf dem Südteil der Lappwaldbahn.

Eigentümerin: Unbekannt.

Planungsstand/Kosten: Unbekannt.

Initiativen vor Ort: Aktionsbündnis zur Verbesserung von Mobilität und Verkehr in Braunschweig MoVeBS www.movebs.de, www.ohretalbahn.de, kontakt@ohretalbahn.de, www.openrailwaymap.org.

Regionale Bedeutung: Der Bereich Elm-Lappwald und Drömling besitzt ein hohes Potential für nachhaltigen Tourismus, insbesondere (Elektro-) Fahrradtourismus in Verbindung mit ÖPNV. Jedoch nur sinnvoll in Verbindung mit SPNV darstellbar.

Sonstiges: Länderübergreifendes Reaktivierungsprojekt mit hoher Relevanz für nachhaltige regionale Entwicklung.



Bünde (Nordrhein-Westfalen) - Bassum (Niedersachsen)

Haltepunkte: Bünde - Bassum

Aktuelle Nutzung: Der Personenverkehr wurde 1994, der Güterverkehr 1997 eingestellt.

Planungsstand/Kosten: Die Deutsche Bahn hat erklärt, dass für die Reaktivierung bundesländerübergreifend ein regionales Verkehrskonzept mit den Aufgabenträgern sowie den Ländern Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen zu erstellen ist. Nordrhein-Westfalen unterstützt die Reaktivierung dieser Bahnstrecke. Die Niedersächsische Landesregierung sieht derzeit offenbar keine Veranlassung eine Machbarkeitsstudie auf den Weg zu bringen, so dass auch Nordrhein-Westfalen sich hier weiter passiv verhält.

Initiativen vor Ort: Viele Verbände sowie Akteure vor Ort, unter anderem auch der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV) sprechen sich für die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke aus.

Foto: Aktionsbündnis Eisenbahnstrecke Bassum-Bünde e.V.





Bundesförderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken

Das auf Bundesebene geänderte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 06.03.2020 sieht vor, dass die Länder die Reaktivierung von Bahnstrecken aus Finanzhilfen des Bundes fördern können.

Kernpunkte der Bundesförderung:

- Absenkung der förderfähigen Investitionssumme von 50 Millionen auf 10 Millionen Euro
- Förderung bis zur Höhe von 90 Prozent der Investitionssumme durch die Finanzhilfen des Bundes
- Klimaschutzaspekte sollen künftig eine stärkere Gewichtung bekommen.

Diese neuen Fördermöglichkeiten sollten für die Landesregierung Grund genug sein, in Abstimmung mit den Kommunen, potenzielle Strecken für die Bundesförderung anzumelden. Leider lässt die Landesregierung trotz der verbesserten Fördermöglichkeiten die Kommunen im Regen stehen und erwartet, dass sich die Kommunen selbst auf den Weg machen, eine Neubewertung der Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Das ist völlig unverständlich, denn die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecken ist eindeutig eine Landesaufgabe. Andere Bundesländer wie Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz aber auch Hessen unterstützen die Kommunen intensiv mit dem Ziel möglichst viele Strecken zur Bundesförderung anzumelden. Leider können wir in Niedersachsen bis heute keinen Fortschritt bei der Niedersächsischen Landesregierung erkennen. Die Grüne Landtagsfraktion wird auch weiterhin auf einen echten Fortschritt drängen.





Weitere Strecken mit Reaktivierungspotenzial

- Bederkesa - Bremerhaven Speckengürtel
- Ocholt-Sedelsberg/Westerstede - Ocholt
- Friesoythe - Cloppenburg
- Holdorf - Damme
- Lohne - Dinklage
- Rotenburg - Bremervörde
- Walsrode - Bomlitz
- Steyerburg - Nienburg
- Sulingen - Diepholz
- Sulingen - Nienburg
- Sulingen - Rahden
- Rahden - Uchte
- Wilstedt - Zeven - Tostedt
- Verden Süd - Stemme
- Böhme - Walsrode
- Bremen Huchting - Thedinghausen
- Bad Zwischenahn - Edewechederdtamm
- Vorwohle - Emmerthal
- Kreiensen - Kalefeld
- Einbeck - Dassel
- Lathen - Werlte
- Meppen - Essen (Oldb)
- Rodenkirchen-Varel - Westerstede
- Börßum - Salzgitter-Bad
- Braunschweig - Fallersleben

Foto: Martin Schwerter



BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN im Landtag Niedersachsen



Hannah-Arendt-Platz 1
30159 Hannover
Tel: 0511 3030-4201



Twitter



Facebook



Instagram



Mail



www.fraktion.gruene-niedersachsen.de

Ansprechpartner*innen:

Detlev Schulz-Hendel, verkehrspolitischer Sprecher

Julia Willie Hamburg, Fraktionsvorsitzende

Mehr Infos zur Reaktivierung von Bahnstrecken unter
www.gltn.de/bahn.