

1. Musterfahrplan wochentags um eine Stunde vorverlegen

Seit vielen Jahren ist der Fahrplan auf dieser Bahnstrecke - abgesehen von kleinen Verbesserungen - unverändert. Der erste Zug ab Dannenberg erreicht gegen 7.20 Uhr Lüneburg und wird von vielen Schülern der Berufsschulen und weiterführenden Schulen in Lüneburg benutzt.

Ab Lüneburg fahren gegen 13.40 Uhr und 17.40 Uhr Züge nach Dannenberg, die ebenfalls von Schülern und Pendlern genutzt werden.

Der Musterfahrplan für den geplanten 2-Stunden-Takt sieht Abfahrten ab Dannenberg von 5.26 Uhr bis 21.26 Uhr bzw. ab Lüneburg von 6.30 bis 22.30 Uhr vor, um in Lüneburg optimale Anschlüsse zur Bahnstrecke von und nach Büchen – Lübeck zu bieten.

Dies würde jedoch dazu führen, dass Schüler und Pendler nicht mehr mit dem Zug fahren könnten bzw. eine Stunde bis zum nächsten Zug warten müssten. Der bereits nach der Arbeitskreissitzung im vergangenen Jahr veröffentlichte Musterfahrplan veranlasste Bahnutzer und Kommunalpolitiker zu heftiger Kritik und der Ablehnung des Bahnausbaus bzw. der damit verbundenen Schließung des Haltepunktes Neetzendorf im Samtgemeinderat Dahlenburg.

Da die Anzahl der potentiellen Umsteiger von der KBS 112 zur KBS 145 von / nach Lübeck deutlich geringer als die Anzahl der Nutzer der drei genannten Pendlerzüge sein dürfte, schlagen wir vor, den Musterfahrplan wochentags von Montag bis Freitag um eine Stunde zu verschieben.

So sollten die Züge montags bis freitags ab Dannenberg zweistündlich von 4.26 bis 20.26 Uhr und von Lüneburg ebenfalls zweistündlich von 5.30 bis 21.30 Uhr verkehren. Mit dem ersten Zug würde Hamburg gegen 6 Uhr und Hannover um 6.20 Uhr erreicht, mit dem zweiten Zug könnten die Schüler und Pendler fahren. Ab Lüneburg würden die Nachmittagszüge in der bisherigen Fahrplanlage verkehren. Die Abfahrtszeiten der letzten Züge um 20.26 Uhr ab DAN bzw. 21.30 Uhr ab LG halten wir wochentags für ausreichend.

Die Züge nach Büchen würden mit Abfahrtszeit zur Minute .31 weiterhin erreicht, allerdings aus Büchen mit 45 Minuten Umsteigezeit. Am Wochenende sollte der Musterfahrplan mit den späteren Abfahrten umgesetzt werden, da hier durch Ausflugsreisende in/aus Richtung Lübeck/Ostholstein ein größeres Umsteigepotential zwischen den beiden Regionalbahnen bestehen dürfte als wochentags.

2. Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltepunkten berücksichtigen

Auch die neuesten Fahrgastzahlen aus dem Jahre 2016 zeigen eine sehr unterschiedliche Freqüentierung der einzelnen Haltepunkte auf der KBS 112 auf. Die Bahnhöfe Lüneburg, Dannenberg Ost und Hitzacker werden überdurchschnittlich stark genutzt. Die Haltepunkte Göhrde, Dahlenburg, Leitstade und Vastorf weisen durchschnittliche Werte von 120 bis 211 Fahrgäste pro Woche auf.

Weit abgeschlagen sind Neetzendorf, Bavendorf und Wendisch Evern mit 60 bis 83 Fahrgästen. Obwohl diese Haltepunkte bereits seit 2004 in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) integriert sind, stagnieren die Fahrgastzahlen auf sehr niedrigem Niveau. Grund dafür ist neben der abseitigen Lage der Haltepunkte das attraktive

Busangebot in den Ortszentren von Wendisch Evern und Bavendorf mit stündlichen Fahrten zur Innenstadt und zum Bahnhof Lüneburg.

Am Haltepunkt Bavendorf wird auch der Bau eines Radweges von der Gemeinde Altenmedigen zum Haltepunkt Bavendorf nicht zu einer spürbaren Steigerung der Nutzerzahlen führen. Dies liegt daran, dass die Bahnhöfe Bad Bevensen und Bienenbüttel an der Hauptbahn Hamburg – Hannover eine stündliche Verbindung nach Hamburg, Lüneburg, Uelzen und Hannover anbieten und von der Gemeinde Altenmedigen aus in etwa gleicher Fahrzeit wie der Haltepunkt Bavendorf erreicht werden können. Auch nach dem Ausbau der KBS 112 wird es nur einen 2-Stunden-Takt nach Lüneburg und Dannenberg geben, so dass für Radler und Autofahrer der Regionalexpressverkehr auf der Hauptbahn wesentlich attraktiver bleiben wird. Das Ortszentrum Bavendorf liegt entlang der B 216 und wird mit nahezu stündlichem Busangebot an den Lüneburger Bahnhof und die Innenstadt angebunden, während sich der Haltepunkt 1,5 km südlich der B 216 befindet. Daher ist auch aus dem Ortszentrum keine spürbare Steigerung der Nutzerzahlen zu erwarten.

Der Haltepunkt Neetzendorf kann aufgrund der geringen Einwohnerzahl des gesamten Einzugsbereiches in Gegenwart und Zukunft kein höheres Potential abschöpfen. Nahezu alle Nachbardörfer von Neetzendorf liegen bereits im Einzugsbereich vom Bahnhof Dahlenburg und sollten durch ein Rufbussystem an Bahnhof und Ortsmitte des Grundzentrums Dahlenburg angebunden werden.

Der Haltepunkt Vastorf weist aufgrund der zentralen Lage in der Gemeinde mit 18 bzw. 19 täglichen Fahrgästen an Werktagen eine stabile Nutzerzahl auf. Es besteht keine alternative Busverbindung, da sich die B 216 mit dem attraktiven Busangebot rund 3 km nördlich des Haltepunktes und des Gemeindezentrums befindet.

Der Bahnhof Dahlenburg wird täglich von rund 22 Fahrgästen trotz der peripheren Lage (3 km südlich) zum Grundzentrum genutzt. Am Wochenende sind die Zahlen mindestens genauso hoch. Dies lässt darauf schließen, dass die Bahnstation vor allem von Fahrgästen aus den Dörfern in der Umgebung und im Freizeitverkehr frequentiert wird.

Der Bahnhof Göhrde wird von allen Haltepunkten abgesehen von Lüneburg, Hitzacker und Dannenberg Ost am stärksten genutzt, insbesondere am Wochenende. Mit 211 Fahrgästen pro Woche sind es etwa dreimal so viele wie in Bavendorf (76) und dem benachbarten Neetzendorf (60).

Der Haltepunkt Leitstade weist mit 138 Fahrgästen/Woche bzw. 20 täglichen Nutzern etwa doppelt so viele Fahrgäste wie Bavendorf bzw. Neetzendorf auf. Trotz abseitiger Lage im Wald sind die Fahrgastzahlen zwischen 2015 und 2016 um 8% gestiegen. Grund dafür mag die HVV-Ausweitung von Göhrde bis Dannenberg sein, da sich Fahrgäste aus dem nordwestlichen Kreisgebiet Lüchow-Dannenburgs seitdem nicht mehr zwingend nach Göhrde begeben müssen, um die preisgünstigeren HVV-Tickets nutzen zu können. Trotzdem sind die Zahlen im Vergleich zu den anderen Haltepunkten bemerkenswert hoch. In der näheren Umgebung gibt es keine alternative Busverbindung Richtung Lüneburg. Der Tourismus in der Region entwickelt sich positiv, so dass mit weiter steigenden Fahrgastzahlen insbesondere nach der Taktterhöhung zu rechnen ist.

Fazit: Die Haltepunkte Neetzendorf, Bavendorf und Wendisch Evern weisen mit Abstand die wenigsten Ein- und Aussteiger auf. Sie würden aufgrund alternativer Busangebote oder geringer Anrainerbevölkerung auch nach dem Bahnausbau kaum stärker genutzt. Sollte aufgrund verschiedener Zwangspunkte für den Ausbau die

Schließung von drei Haltepunkten erforderlich sein, wären die oben genannten Stationen aus wirtschaftlicher Sicht, aber auch aus Fahrgastsicht zu schließen. Bei einem Kostenvolumen von über 11 Mio. € muss das größtmögliche Potenzial ausgeschöpft werden.

Fahrgastzahlen/ Woche von 2016 ohne LG, DAN und Hitzacker (Vergleich zu 2015)

Göhrde 211 (-10)

Dahlenburg 155 (-5)

Leitstade 138 (+10)

Vastorf 120 (-8)

Wendisch Evern 83 (-5)

Bavendorf 76 (+7)

Neetzendorf 60 (+7)

3. Prellbock im Gleis 301 in Lüneburg-Westseite

Durch eine Trennung des Gleises durch Prellböcke analog zur Situation im Bahnhof Buxtehude, wo Züge der S-Bahn nach Hamburg und der EVB nach Bremerhaven vom gleichen Bahnsteig an einem durch Prellböcke geteilten Gleis abfahren, kann der Abstand zwischen der Ankunft der Wendlandbahn und der Regionalbahn aus Hamburg von fünf Minuten deutlich reduziert werden. Es geht nicht darum, die Einfahrtgeschwindigkeit in den Bahnhof zu erhöhen, sondern eine gleichzeitige Einfahrt aus Richtung Dannenberg Ost und Hamburg überhaupt zu ermöglichen. Ziel der Maßnahme ist eine höhere Flexibilität der Ankunftszeit der Wendlandbahn, die dazu führen sollte, dass nur zwei Haltepunkte geschlossen werden müssen. Durch den Einbau von Prellböcken könnte die Ankunftszeit um wenige Minuten verschoben werden, ohne die Anschlüsse zu den übrigen Zügen zu gefährden. Mit einer Wendezeit von 10 – 11 Minuten in Lüneburg wäre auch dann genügend Pufferzeit für die Durchführung der Fahrzeugumläufe vorhanden.

Durch die Verlegung der Regionalbahn aus Hamburg von Gleis 302 auf Gleis 301 wird bereits eine zusätzliche Kapazität für durchfahrende Züge geschaffen. Daher halten wir es nicht für wahrscheinlich, dass eine Trennung des bisher durchgehenden Gleises 301 zu Kapazitätsengpässen führt. Wir fordern Sie daher auf, mit DB Netz und DEM EBA diesbezüglich direkten Kontakt aufzunehmen.