

*Online: 30.01.2017*

### **Ist der Erhalt von Bahnhöfen Steuerverschwendung?**

Betrifft: Leserbrief "Göhrde kein großer Umweg" von H. Burmeister (EJZ vom 18. Januar)

Warum die Interessen der Bewohner des Landkreises gegeneinander ausspielen? Warum muss es unbedingt Verlierer geben? Warum versucht Herr Burmeister in seinem Leserbrief, die Suche nach einer für alle guten Lösung mit dem Schüren von Ängsten zu unterbinden? Wird die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) wirklich, wenn der Landkreis nicht "brav" ist und ihre Bedingungen unhinterfragt akzeptiert, die Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg nicht ausbauen? Warum schürt er Angst vor Kosten, wenn nicht einmal untersucht wurde, welche Maßnahmen nötig wären, in Teilstrecken eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorzusehen, um eventuell auf die Schließung von Bahnhöfen verzichten zu können?

Ist der Erhalt von Bahnhöfen bei einer Bahnlinie Steuerverschwendung? Macht Sparsamkeit an dieser Stelle nicht ähnlich viel Sinn wie das Einsparen der Fenster beim Rathausbau in Schilda, bei dem das Licht dann mit Säcken hineingetragen werden musste? Je konkurrenzfähiger eine Bahnverbindung in Hinblick auf die Reisezeit mit dem Individualverkehr ist, desto höher der Anreiz, vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Der ökologische Verkehrsverband VCD sieht in der Förderung klimafreundlicher Mobilität eine seiner zentralen Aufgaben. Umstieg vom Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr stellt einen der wirksamsten Beiträge zu Umwelt und Klimaschutz dar. Deshalb sollten bei Einführung eines Zwei-Stunden-Taktes zunächst alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, alle Haltepunkte weiter zu bedienen.

Und ist es wirklich schon ausgemacht, dass es diesen "Kuhhandel" mit dem Landkreis Lüneburg geben muss? Muss dessen Zustimmung zum Projekt "Ausbau der Wendlandbahn" mit der Schließung eines Bahnhofes im Landkreis Lüchow-Dannenberg "erkauft" werden? Wollen sich die Landkreise gegeneinander ausspielen lassen? Wenn Entscheidungen über Schließung von Haltepunkten am Ende doch nötig sind, sollten sie auf objektiv und seriös erarbeiteten Kriterien beruhen. Und die betroffenen Bürger müssen gehört worden sein.

Die Entscheidung wäre dann aber besser bei der Landesebene aufgehoben. Sie jetzt auf die kommunale Ebene abzuwälzen, bringt offensichtlich Zwietracht. Herr Burmeister schlägt Herrn Trump als möglichen Finanzier für den Ausbau der Wendlandbahn vor, womit er die Vorschläge des VCD als absurd darzustellen versuchte. Dessen Millionen werden sicher nie hier ankommen, sein Stil der Auseinandersetzung hat aber den Weg zu uns bereits gefunden. Dass mich die Elbe-Jeetzel-Zeitung in einer Bildunterschrift als "Verkehrsexperten" bezeichnet hat, verleitete Herrn Burmeister in seinem Leserbrief ja bereits zu Entgleisungen im Stile eines Donald Trump. Auch wenn man in Amerika mit Beleidigungen Präsident werden kann, sollte nicht heißen, dass wir ihn uns hier zum Vorbild nehmen.

Bernd Rübsam-Wassong, Bahrendorf

*Online: 27.01.2017*

### **Schnellere Züge**

Betrifft: Leserbrief "Göhrde kein großer Umweg" von Holger Burmeister (EJZ vom 18. Januar)

Holger Burmeister weiß von dem Gespräch am 20. September mit der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), dass das Land 11,5 Millionen Euro für die nötigen Investitionen zur "Ertüchtigung" der Strecke Dannenberg-Lüneburg zahlt. Die Schließung von drei Haltepunkten kostet Fahrgäste, sonst nichts. Die rhetorische Frage sollte nicht lauten: Wollen wir den Zwei- oder den Drei-Stunden-Takt? Im Sinne der Klimakonferenz ist unser lokaler Beitrag, Autofahrer und Touristen von der Bahn zu überzeugen. Fragen wir also: Welche anderen Möglichkeiten für die Beschleunigung der Bahn gibt es, um den Zwei-Stunden-Takt zu erreichen, ohne Anwohner, Naturfreunde und Touristen abzuhängen? Richtig ist, dass die lokalen Bahnkunden schon lange auf den Ausbau der Bahnstrecke warten: 1993 ungefähr hat der Dannenberger Bahningenieur Jürgen Roth noch vor seiner Pensionierung der Kommune einen Plan vorgelegt, der die Verkürzung der Fahrzeit zum Ziel hatte. Der ist leider noch aktuell. Er fordert detailliert die Sicherung der Bahnübergänge, damit die Züge schneller, das heißt 80 km/h, fahren dürfen. Dafür wären die 11,5 Millionen Euro Steuergelder für den Streckenausbau sorgsam angelegt. Die kommunale Beteiligung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz finanziert ein Umsteigen auf umweltfreundliche Mobilität mit und kostet nicht die Welt. Alle Haltestellen bleiben erhalten, Umwelt und Bahnkunden werden respektiert und die Züge schneller.

Doris Weimann, Schmardau

*Online: 27.01.2017*

### **Region abgehängt**

Betrifft: Artikel "Laut und bunt gegen Schließung" (EJZ vom 10. Januar)

Samtgemeindebürgermeister Jürgen Meyer möchte für die Region eine Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Auch der Bahnhof Leitstade mit seinem Einzugsgebiet bis zur Elbuferstraße von Neu Darchau bis Tießau gehört zu dieser Region. Wenn der Halt in Leitstade geschlossen wird, ist das für die Region keine Verbesserung. Wenn dadurch die Fahrzeit Dannenberg bis Lüneburg um ein paar Minuten kürzer wird, steht dies in keinem Verhältnis dazu, dass eine Region abgehängt wird. Eine Einschränkung des ÖPNV ist nie eine Verbesserung. Da soll ein Bahnhof mit vielen Parkplätzen geschlossen werden, um beim nächsten Bahnhof einen Parkplatz zu bauen, weil es dort keinen gibt. Was soll man denn davon halten? Schon Mitte der 90iger-Jahre hat ein Eisenbahningenieur ein Papier

erstellt, das aufzeigt, mit welchen Maßnahmen die Geschwindigkeit auf 80 km/h erhöht werden kann, und zwar ohne einen Bahnhof zu schließen. Es gibt jede Menge Argumente für den Erhalt des Bahnhofs, keine vernünftigen dagegen. Warum ist dann dieses Thema nicht längst vom Tisch?

Dass auch der Fahrgastrat die Schließung wegen ein paar Minuten längerer Fahrzeit unterstützt, ist skandalös. Dafür wurde er nicht gegründet. Wer in Hitzacker oder Dannenberg wohnt, kann leicht darüber befinden, dass die Dorfbewohner, denen eben mal der Bahnhof geschlossen wird, dann zum nächsten fahren können.

Es gibt einige, die kein Auto haben oder nicht mit dem Auto fahren wollen. Es geht doch um einen Zwei-Stunden-Takt, ohne dass Bahnhöfe geschlossen werden.

In Zeiten des Klimawandels einen Bahnhof zu schließen, ist absurd. Das Gegenteil wäre eine Verbesserung: Stillgelegte Gleise zu beleben, geschlossene Bahnhöfe zu öffnen. Übrigens: Die Befürworter des Haltepunktes Leitstade sind durchaus in der Lage, selbst ihre Situation realistisch zu erkennen. Sie lassen sich von "unrealistischen Träumereien" nicht "blenden".

Anne Kapp, Leitstade

*Online: 27.01.2017*

### **Leitstade-Schließung nicht alternativlos**

Die geplante Stilllegung des Bahnhaltepunktes Leitstade wird von mehreren Leserbriefschreibern auch in dieser EJZ-Ausgabe kritisiert.

Betrifft: Leserbrief "Göhrde kein großer Umweg" von Holger Burmeister (EJZ vom 18. Januar)

Der Bahnhof Leitstade ist für Dörfer zwischen Hitzacker und Neu Darchau der einzige Zugang zum öffentlichen Nahverkehr nach Lüneburg. Er soll geopfert werden, weil die für diesen Halt im Fahrplan benötigte Zeit bei einer geplanten schnelleren Zugverbindung und -taktung zwischen Dannenberg und Lüneburg nicht mehr zur Verfügung stehe. Für die Elbuferdörfer Tießau, Tiesmesland, Drethem, Glienitz und Schutschur gäbe es dann in Richtung Lüneburg die wenigen langwierigen Busverbindungen über Neu Darchau, zudem in zum Teil großem zeitlichen Abstand. Für die Orte Bahrendorf und Wietzette noch nicht einmal das: Von dort, so der Gedanke der Planer, könnte man nach dem neuen Fahrplan zunächst mit dem Bus und Schulbus nach Hitzacker fahren, um dortselbst in den Zug in Richtung Lüneburg umzusteigen. Oder man könnte mit einer über Hitzacker hinaus verlängerten Buslinie zunächst nach Metzingen fahren, um dort in den Bus nach Lüneburg zu wechseln. Ergebnis: unregelmäßige und lange Fahrzeiten. Statt bisher 50 Minuten zukünftig im günstigsten Fall knapp anderthalb Stunden, im weniger günstigen bald drei Stunden. Für eine einfache Strecke wohlgemerkt. Im Einzelfall sicher möglich, unbrauchbar für Pendler oder Berufsschüler. Zwei Fahrpreissysteme.

Leitstade ist für mich gut mit dem Fahrrad zu erreichen. In aller Regel nutze ich das bei meinen Zugfahrten. Damit bin

ich nicht alleine. Zukünftig nach Göhrde? Dazu folgender Vergleich: Der Bahnhof Göhrde ist von hier genauso weit entfernt wie der Dannenberger Bahnhof von Hitzacker. Auch die Verkehrssicherheit ist gleich bescheiden - keine Radwege. Der Vergleich hinkt nur ein bisschen: Zwischen Hitzacker und Dannenberg gibts keinen Sammatzer Berg.

Nehmen wir in unserem Gedankenexperiment einmal an, der schöne Bahnhof in Hitzacker wäre - nur eine Zeitlang - geschlossen. Glauben Sie, die Fahrgäste würden sich dann mit dem Fahrrad auf den Weg zum Dannenberger Bahnhof machen? Wohl kaum. Herr Burmeister rät bei der "zukünftigen" Nutzung des Bahnhofes Göhrde deshalb zum Auto.

Aber vielleicht gibt es auch hier Menschen, die nicht abhängig vom Auto sein wollen? (Vielleicht sollte ich Herrn Burmeisters Leserbriefe, in denen er sich bisher für eine Fahrradnutzung ausgesprochen hat, in Zukunft weniger ernst nehmen? Ach ja, dann noch dieser Schienbein-Tretversuch gegen einen der Betroffenen, Bernd-Rübsam-Wassong, mit "ICE-Bahnhof Leitstade" und "Finanzierung durch Donald Trump".)

Noch etwas zu einer abschnittsweise höheren Geschwindigkeit als 80 km/h: Niemand von uns Anwohnern ist Verkehrsexperte oder fühlt sich als solcher. Aber wir glauben nicht, dass bei einer schnelleren Zugtaktung das Streichen von Leitstade alternativlos ist.

Berthold Schüßler, Bahrendorf

*Online: 27.01.2017*

### **Merkwürdige Zeitplanzahlen**

Betrifft: Artikel "Laut und bunt gegen Schließung" (EJZ vom 10. Januar)

Was ist hier falsch? Der Personenzug Nummer 1945 (ein Dampfzug!) brauchte 1953 für die Strecke Lüneburg-Dannenberg 59 Minuten Fahrzeit ohne Halt in Neetzendorf. Diesen Haltepunkt gab es da noch nicht, Leitstade als Bahnhof schon. Jetzt benötigt der Zug, ein Verbrennungstriebwagen (VT) der Baureihe 622 mit zwei Maschinenanlagen, 67 Minuten Fahrzeit mit beiden Haltestellen. Und dann will man durch den Wegfall von vier Haltestellen (Wendisch Evern, Bavendorf, Neetzendorf, Leitstade) die Fahrzeit von 67 auf 51 Minuten herabsetzen durch eine Geschwindigkeitserhöhung auf 80 km/h? Irgendwas passt hier nicht. 1953 lag die Streckengeschwindigkeit auch nur bei 60 km/h. Und Dampflocks waren nicht spurtstärker als die derzeit eingesetzten VT. Im Jahr 1990 braucht ein VT der Baureihe 628 für die Strecke 68 Minuten.

Oh, jetzt fährt man eine Minute schneller im Jahre 2017. Wie geht das? Frag' doch mal 'nen Eisenbahner: 1990 hatte man eine Minute Aufenthalt in Wendisch Evern. 2017 nicht. Aus- und Einstieg in derselben Minute. Und falls es noch niemandem aufgefallen ist: 1990 brauchte der Zug zwischen Dannenberg und Hitzacker sieben

Minuten, 2017 acht. Zwischen Hitzacker und Leitstade waren es 1990 elf Minuten, 2017 zehn. Merkwürdig, liegt die Streckengeschwindigkeit 1990 und 2017 bei 60 km/h. Aber die Planungsgesellschaft der LNVG wird dies ja gewusst haben, sitzen dort sicherlich studierte Rechenkünstler. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h beträgt die Fahrzeit 48 Minuten. Das beinhaltet schon 1989 ein Verbesserungsvorschlag, den die Planungsgesellschaft erst noch in Zahlen ausdrücken muss. Er wurde von der Bahn abgelehnt. Zu teuer, hieß es. Im Verbesserungsvorschlag entfiel lediglich Neetzendorf.

Auch wenn Leitstade mitten im Wald liegt, hat der Bahnhof Potenzial. Zumal gerade erst Fahrkartenautomat und eine elektronische Hinweistafel aufgestellt wurden. Wanderer, Fahrradtouristen, Pendler aus den Dörfern Wietzetz, Barendorf, Sammatz sowie die Dörfer an der Elbuferstraße Schutschur bis Drethem nutzen den Bahnhof.

Und Göhrde als Alternative? Dort gibt es keine Parkplätze. Bau von Parkplätzen - etwa auf der alten Ladestraße? Wie kommt der Fahrgast zum Bahnsteig, wenn die Blinklichtanlage an der Zufahrt zur Ladestraße schon blinkt? Da muss wohl ein neuer Bahnsteig her, damit aus Sicherheitsgründen niemand übers Gleis zum alten Bahnsteig laufen muss. Merke: Leitstade muss nicht geopfert werden.

Michael Zabel, Schnackenburg

*Online: 17.01.2017*

### **Connection Berlin-Leitstade**

Betrifft: Artikel "Laut und bunt gegen Schließung" (EJZ vom 10. Januar)

Die geplante Schließung des traditionsreichen Waldbahnhofs Leitstade habe ich mit Unverständnis über die Kurzsichtigkeit von Verantwortlichen der (Nah)-Verkehrsplanung wahrgenommen. Als überzeugte Nutzerin des öffentlichen Personenverkehrs pendele ich seit 25 Jahren regelmäßig von Berlin nach Leitstade mit dem Ziel Wietzetz, das ich vom Bahnhof sogar fußläufig erreichen kann. Seit Übernahme der Wendlandbahn durch Erix ist das Bahnfahren im HVV-Verbund überdies durch ein unschlagbares Tarifangebot in einem ausgedehnten Streckennetz beispielsweise bis Hamburg sehr attraktiv geworden, sodass das Leben auf dem Lande bei Bedarf durch einen problemlosen Städtetrip ohne Auto, Stau und Parkplatzkosten "urbanisiert" werden kann.

Hält man sich das gestiegene Fahrgastaufkommen in der Wendlandbahn vor Augen, wird der Gedanke an die Schließung Leitstades noch absurder. Die Anzahl der Zu- und Ausstiege ist nach meiner langjährigen Bahnerfahrung an allen kleinen Bahnhöfen tages- und saisonbedingt gleich verteilt. In Leitstade habe ich neben Einzelpersonen und Familien auch Wandergruppen, Schulklassen, Hotelgäste des Reiterhotels in Wietzetz und auch eine bunte Truppe junger Hamburgerinnen angetroffen, die einen Jungesellinnenabschied bei der Oma auf dem Lande als Kontrapunkt zur Reeperbahn gefeiert hatten. Viele dieser Fahrgäste sind nun sicher mit Großraumfahrkarten unterwegs und werden leider nicht statistisch für Leitstade erfasst. Das Argument, die Bahnfahrt auf der Strecke

Dannenberg-Lüneburg unter anderem mit der Schließung Leitstades zu beschleunigen, halte ich für ein Scheinargument. Die Aufenthaltsdauer auf dem Waldbahnhof in Leitstade ist nur für Zu- und Ausstiege bemessen und verzögert die gesamte Fahrzeit kaum.

Mit Rücksicht auf Natur und Anwohner müsste eine merkliche Beschleunigung der Bahnfahrt durch Wald und Flur sowieso infrage gestellt werden. Das vorrangige Bestreben jeglicher Verkehrsplanung sollte doch die Schaffung einer ökologischen Verkehrsinfrastruktur sein, die das Recht aller auf Mobilität auch ohne Auto im Auge hat. Dazu bedarf es eines flächendeckenden Ausbaus des ÖPNV, wozu der Erhalt kleiner Bahnhöfe wie Leitstade unabdingbar ist. Da die Erkenntnis, dass Mobilität "unverzichtbar für Arbeitsplätze und Wohlstand sowie für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben im ländlichen Raum" und dies "unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte" auch im Wahlprogramm von Hitzackers Bürgermeister Holger Mertins (FDP) zu finden ist, bleibe ich zuversichtlich, dass er mit einem lauten "Leitstade muss bleiben!" die Landesverkehrsgesellschaft vom Erhalt des Waldbahnhofs in Leitstade mit guten Argumenten überzeugen wird.

Doris Müller-Bacon, Berlin

*Online: 17.01.2017*

### **Göhrde kein großer Umweg**

Betrifft: Artikel "Laut und bunt gegen Schließung" (EJZ vom 10. Januar)

Auf dem Bahnhof Leitstade protestierten vor Kurzem Anwohner gegen die Schließung dieses Haltepunktes - das können wir Bürger des Wendlandes natürlich alle unterschreiben, da der ÖPNV quasi kaum existiert - lediglich der Schulbusverkehr funktioniert.

Begrüßenswert bemüht sich der Fahrgastrat schon seit Längerem, die Bahnverbindung Dannenberg-Lüneburg von einem Drei-Stunden-Rhythmus in einen Zwei-Stunden-Rhythmus umzuwandeln, da dies natürlich ein Signal für unsere Pendler wäre. Kurz vor der Wahl sind natürlich alle Parteien auf diesen "Zug" aufgesprungen. Und es gab hierdurch Bewegung in dieser Angelegenheit. Am 20. September 2016 fand ein Gespräch beim Landkreis Lüneburg mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) statt. Das Land Niedersachsen bezahlt die erforderlichen Investitionen von rund 11,5 Millionen Euro, um die Wendlandbahn von 60 km/h auf 80 km/h zu "beschleunigen". Doch - um ehrlich zu sein - müssen hierfür auch drei Haltestellen, die mit den niedrigsten Zustiegszahlen - nämlich Bavendorf, Neetzendorf und Leitstade - aufgegeben werden, damit die Geschwindigkeit von 80 km/h und somit der Zwei-Stunden-Rhythmus gewährleistet wird.

Ich kann die Proteste gegen die Schließung der Haltepunkte gut verstehen. Aber: Wollen wir weiterhin einen Drei-Stunden-Takt auf der Strecke mit Beibehaltung der vorgenannten Haltepunkte oder

plädieren wir für einen Zwei-Stunden-Rhythmus (hierfür ist eine Geschwindigkeit von 80 km/h erforderlich)? Ich denke, für die meisten Pendler ist ein Zwei-Stunden-Takt interessanter, und dieser wird noch mehr Fahrgäste der Wendlandbahn zuführen. Für die meisten Fahrgäste, die den Haltepunkt Leitstade per Auto ansteuern, dürfte der alternative Bahnhof Görde kein großer Umweg sein.

Der Vorschlag des selbsternannten Verkehrsexperten und VCD-Vorsitzenden Rübsam-Wassong - die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h - ist total unrealistisch und kann eigentlich nur mit einem mentalen Ausrutscher erklärt werden (wird Leitstade ICE-Bahnhof?). Oder will er für die Mehrkosten Donald Trump anpumpen? Auch wir im Wendland müssen mit Steuergeldern sorgsam umgehen. Durch die Vorschläge von Rübsam-Wassong werden die Befürworter für die Beibehaltung des Haltepunktes Leitstade mit unrealistischen Träumereien geblendet.

Stattdessen müssen wir uns entscheiden, ob wir einen Bahnausbau ohne Leitstade oder den Erhalt der "Bummelbahn" haben wollen. Die potenziellen Fahrgäste warten schon sehr lange auf den Bahnausbau. Es wäre für den gesamten Landkreis fatal, wenn wegen Leitstade die schnellere Anbindung nach Lüneburg und Hamburg um mehrere Jahre verzögert oder schlimmstenfalls gestoppt würde.

Holger Burmeister, Hitzacker