Die Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Neuenkirchen

Draisinenbahnhof: Bahnhof Neuenkirchen 2021

Vorwort

Seit dem Jahr 2014 gibt es offiziell die Neuenkirchener Draisinenbahn, diese betreibt auf einem 1060 Meter langen Reststück der ehemaligen Bahnstrecke Soltau – Neuenkirchen erfolgreich eine Draisinenbahn.
Im Jahr 2021 begann schon das siebte Betriebsjahr.
Die Schienen im Hauptgleis sind nie gewechselt wurden, es wurden nur die Weichen gewechselt, bzw. neu eingebaut.
Daher stammt der überwiegende Teil des Gleises noch aus dem Jahr 1915 und die halbe Weiche aus dem Jahr 1926 und die komplette Weiche aus dem Jahr 1960 (ca.).
Die Schwellen wurden mindestens einmal gewechselt, aber es sind auch Schwellennägel teilweise vorhanden, die das Jahr 1958 nennen!
Der Schwellenzustand insgesamt ist für ein Zug schlecht, bei einer Draisinenbahn – wegen dem geringeren Gewicht pro Achse – noch gut.
Dies verändert sich aber immer weiter zum schlechten hin, bedingt durch Regen, Sonne, Bodennässe, Schnee, Laub, kleines Getier (Bienen, Ameisen, Nattern, Mäuse, etc.).
Daher stellte sich für mich die logische Frage:
Wie kann die Zukunftsfähigkeit hergestellt werden?
Bei der heutigen Draisinenbahn liegen ca. 500 Schwellen.
Dadurch bedingt, das die Kosten für eine Sanierung ohne größeres Draisinen-Fahrgast-Potenzial, nicht wirtschaftlich darstellbar ist, so kommt eine Reaktivierung eher in Betracht.
Die heutige Region ist sehr schlecht an die Bahn oder den Bus angebunden, trotz hohem Touristen-/ Pendlerpotenzial wurde dieser Gedanke noch nicht verlautbart.
In ferner Zukunft kommt auch die Problematik hinzu, das die heutigen fossilen Brennstoffe und die Materialien für Batterien/ Akkus eher die Mobilitätskosten im Bereich des MIV weiter verteuern werden.
Daher habe ich diese Studie erstellt um anhand dieser Studie eine Weiterentwicklung der „Neuenkirchener Draisinenbahn“ hin zu einer „Neuenkirchener Bahn“ vor zu stellen.
Dabei habe ich alle heutigen Erkenntnisse (technischer, politischer, ökonomischer, ökologischer Natur) einfließen lassen.
In aller Regel wird gesagt, das eine Reaktivierung einer Bahnstrecke ca. 10 Jahre in Anspruch nehmen kann.

Aber nun viel Spaß beim durchstöbern und gegebenenfalls beim verfassen eines Hinweises oder einer Idee zur weiteren Verbesserung

Ihr

Draisinenbahnleiter der Neuenkirchener Draisinenbahn

Christian Thal

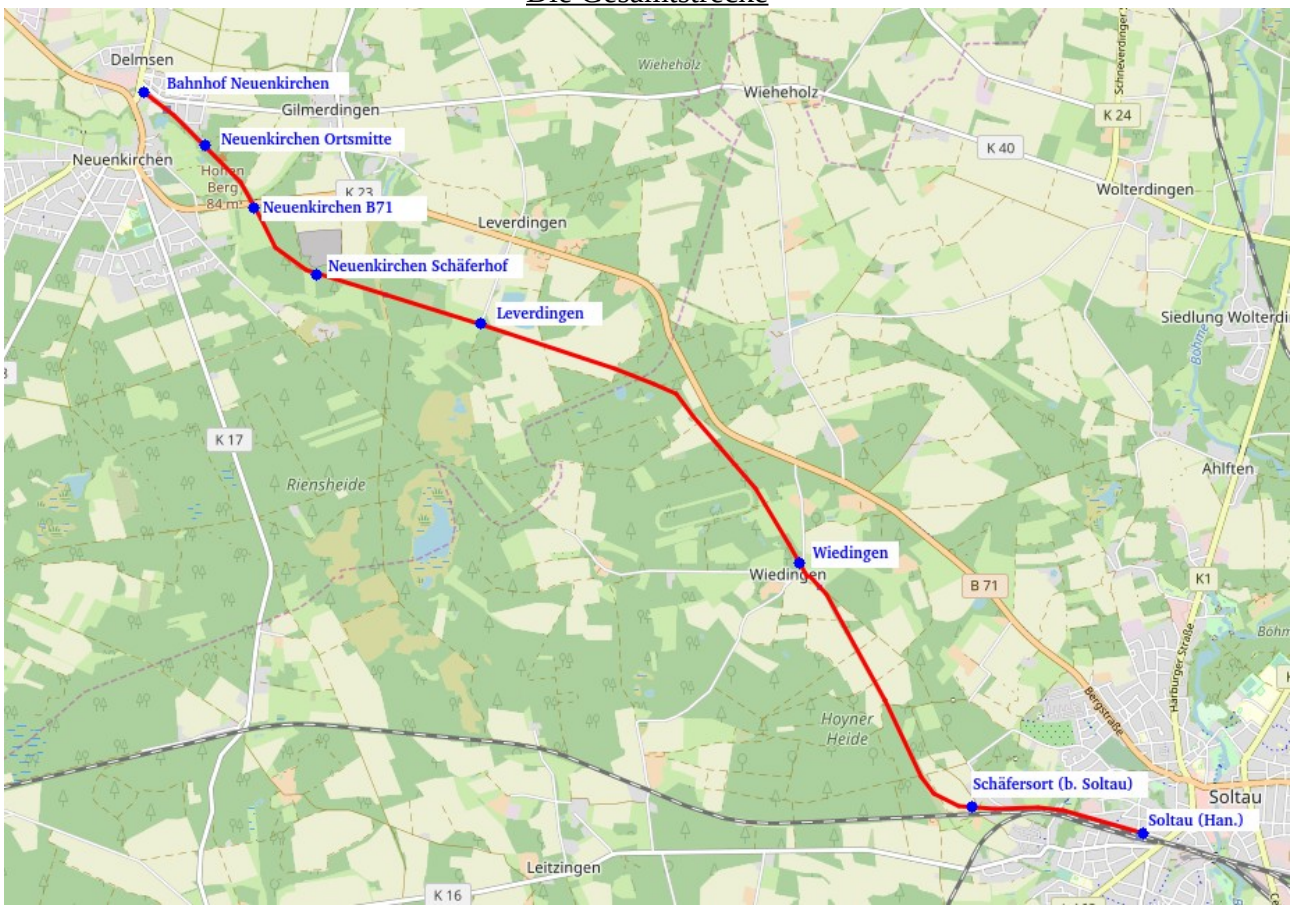
Inhalt

Seite 1:	Titelblatt
Seite 2:	Vorwort
Seite 3:	Inhalt
Seite 4:	Die Streckenführung, Gesamtstrecke
Seite 5:	Der Bahnhof Neuenkirchen
Seite 6:	Die Haltestelle Neuenkirchen Ortsmitte
Seite 7:	Die Haltestelle Neuenkirchen B71
Seite 8:	Die Haltestelle Neuenkirchen Schäferhof
Seite 9:	Die Haltestelle Leverdingen
Seite 10:	Die Haltestelle Wiedingen
Seite 11:	Die Haltestelle Schäfersort
Seite 12:	Der Bahnhof Soltau (Han.)
Seite 13-14:	Der Fahrplan
Seite 15:	Die Schienenfahrzeuge
Seite 16:	Triebwagen
Seite 17-21:	Brücken und Rohrdurchlässe
Seite 22-29:	Lärmschutz
Seite 30-35:	Heutige Nutzung/ Konflikte
Seite 36-46:	Die Fahrgastzahl
Seite 47-48:	Die Pflege
Seite 49:	Personal
Seite 50-51:	Kilometerkosten der Bahnstrecke beim Bau
Seite 52:	Zusätzliche laufende Kosten
Seite 53:	Kilometerkosten bei Bestellung
Seite 54-55:	Wirtschaftlichkeit
Seite 56-57:	Politik
Seite 58:	Förderungen
Seite 59:	Bankenkredite
Seite 60:	Zeitliche Realisierung
Seite 61:	Neues Busnetz
Seite 62-64:	Signalisierung der Bahnstrecke
Seite 65:	Bahnübergänge
Seite 66-67:	Landwirtschaftliche Flächen
Seite 68-69:	Jagdgebiete
Seite 70:	Deutschlandtakt
Seite 71:	Verkehrsvertrag
Seite 72:	Tarife
Seite 73:	Die Parameter
Seite 74:	Krisenfall (Pandemie, Naturkatastrophe, etc.)
Seite 75:	Positive Aspekte (bei einer Reaktivierung)
Seite 76:	Fazit
Seite 77:	Mitwirkung an dieser Studie

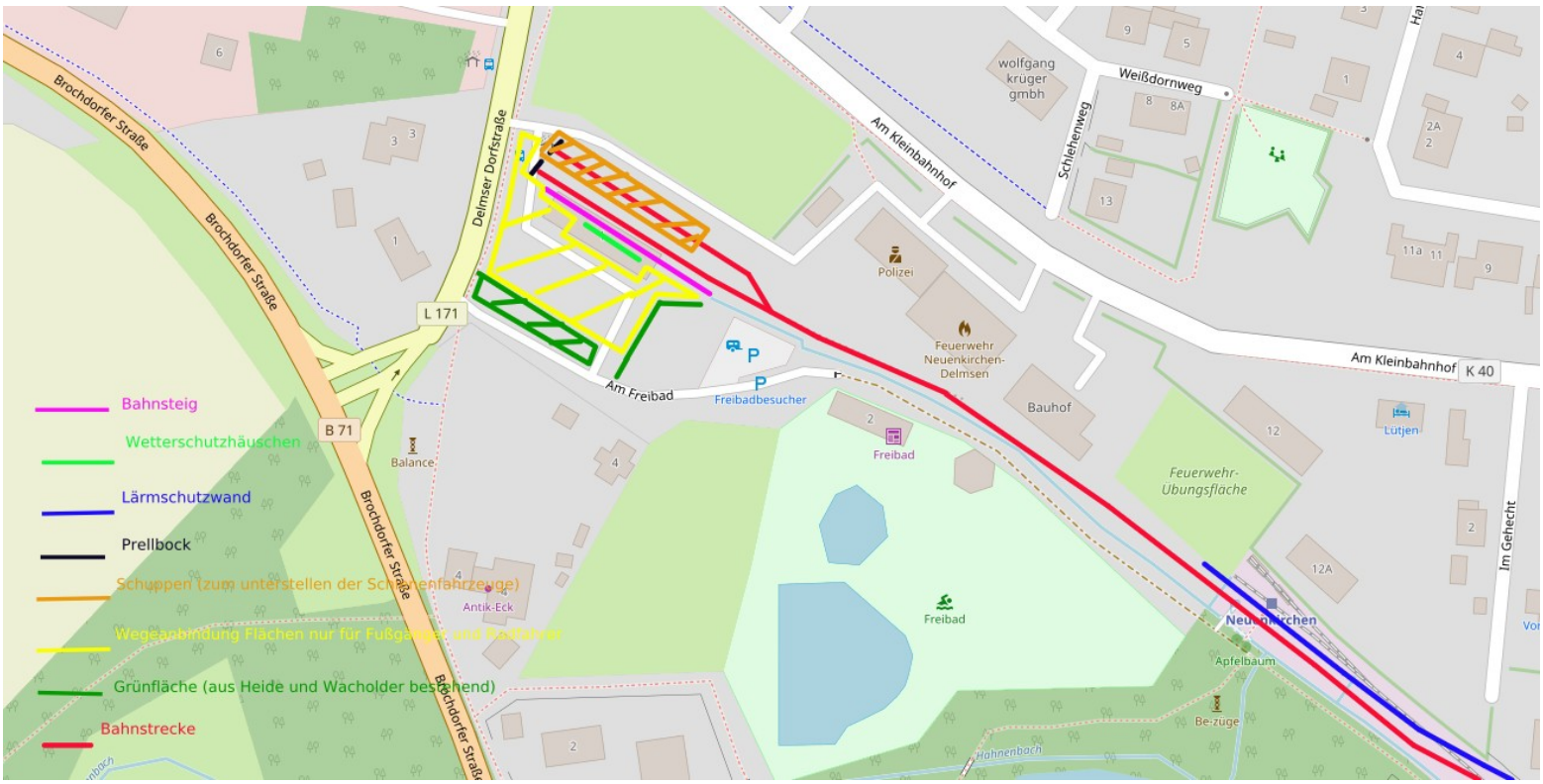
Die Streckenführung

Die ehemalige Streckenführung muss sich an die heutige Zeit anpassen.
Zwei Bereiche sind betroffen, die eine Abweichung von der ehemaligen Führung aufgrund von Bebauung oder einer direkten Anbindung von Nöten ist.
Die Streckenführung die angedacht und realisierbar ist, muss dann nach einer Planung auch umgesetzt werden.
Zuerst wird die Gesamtstrecke hier vorgestellt und danach die einzelnen Bahnhöfe.

Die Gesamtstrecke

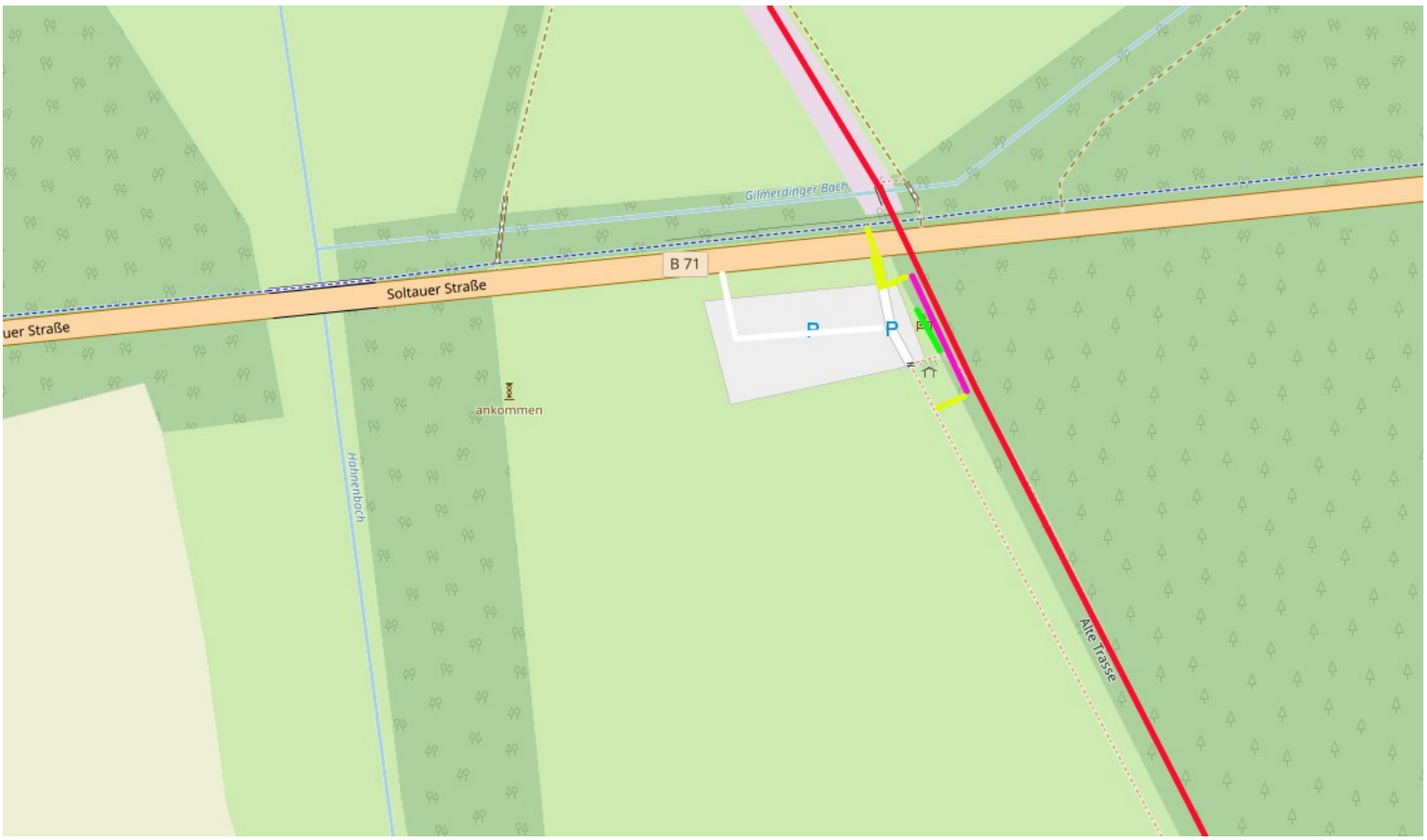


Die Gesamtstrecke ist nur ca. 11,0 km lang (Eigene Infrastrukturlänge: 9,7 Kilometer).
Die damalige Bahnstrecke war 12,0 km lang, die Reduzierung der Streckenlänge ist auf die direkte Strecke in den Bahnhof Soltau (Han.) zurück zu führen.
Fahrplantechnisch reicht eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Km/h aus (vorher 40 Km/h).
Der Soltauer Nullknoten kann fahrplantechnisch eingebunden werden (Abfahrt Soltau: Minute 5; Abfahrt Neuenkirchen: Minute 30).
Alle Zwischenhaltestellen wären nur Bedarfshaltestellen (Stop-Taste), um bei Verspätungen trotzdem eine Zeitreserve zu haben.
Die Haltestellen/ Bahnhöfe binden in dieser Darstellung das erreichbare Fahrgastpotenzial sehr gut an.
Zum Betrieb werden nur zwei Wasserstoff-Triebwagen benötigt (einer davon ist die Reserve).

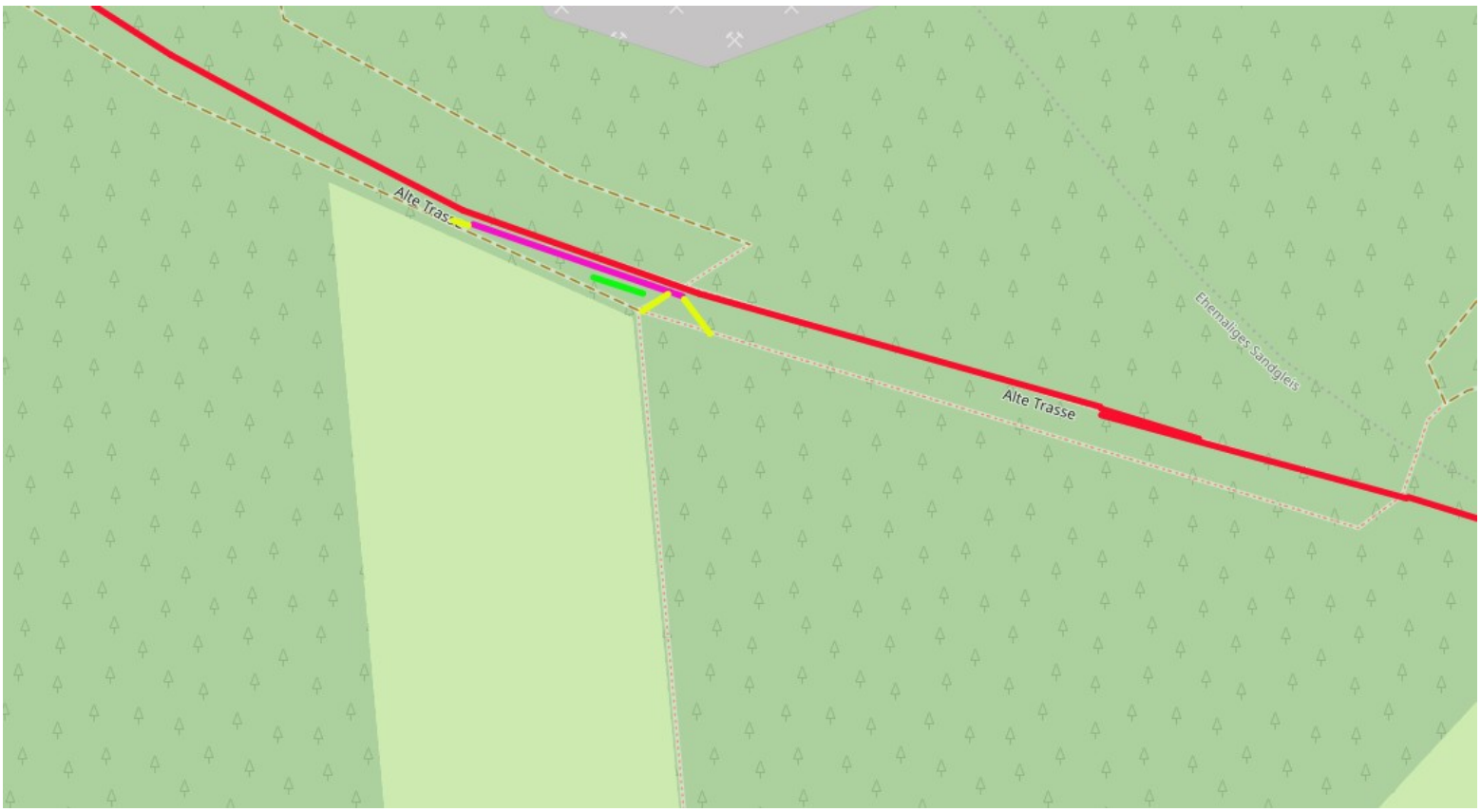


Der Bahnhof Neuenkirchen ist der Endpunkt der geplanten Bahnstrecke.
Der Endpunkt soll ein Wetterschutzhäuschen und einen Fahrkartenautomaten bekommen.
Eine Fahrgastinformationsanlage soll auch vorhanden sein.
Die gelbe Linie zeigt den Bahnhofsvorplatz an, dieser ist für Fußgänger/ Radfahrer zugänglich.
Entlang der Grundstücksgrenze im nördlichen Bereich ist dort eine Lärmschutzwand anstatt eines Zaunes geplant, wie diese aussehen kann (Grün oder Durchsichtig?) wäre ja ab zu stimmen.
Zumindest würde eine Wand dünner sein als die jetzige Tannenhecke und pflegeleichter...
Der Bahnsteig befindet sich als lilande Linie auch in dieser Darstellung drauf.
Eine öffentliche Webcam für die Beobachtung der Züge/ des Wetters wäre ein „Pluspunkt“.
Ein Schuppen zum unterstellen von notwendigen Schienenfahrzeugen (Zwei-Wege-Bagger, Bahnmeisterwagen, Warm-Wasser-Waggon, Kleinlok) würde ein wenig Schutz bieten.

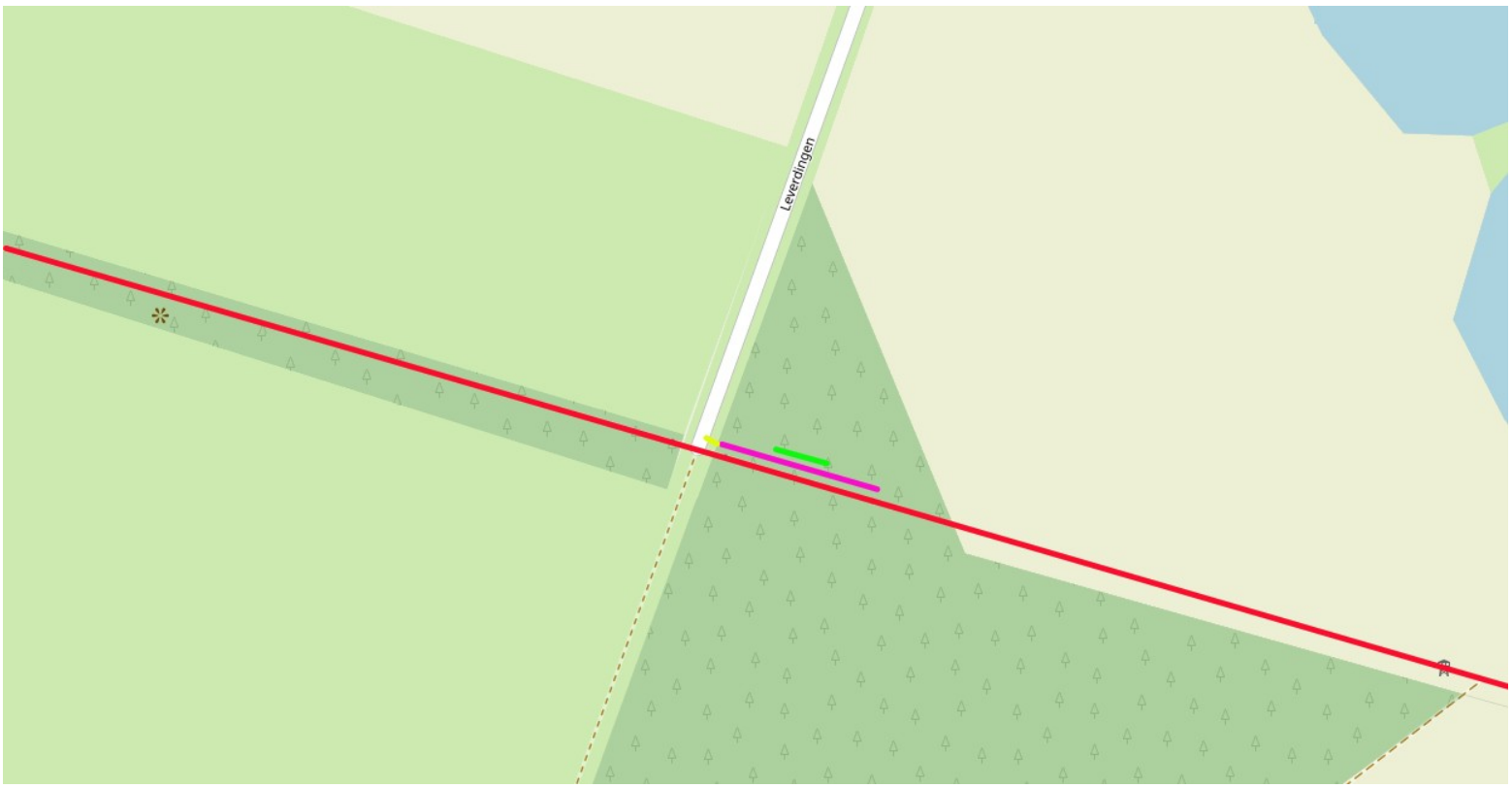
Die Haltestelle Neuenkirchen Ortsmitte bindet auf dem kürzesten Weg die Ortsmitte von Neuenkirchen an, fußläufig kann innerhalb von 20 Minuten die Hauptstraße bis zum EDEKA abgeschritten sein.
Die Ausstattung besteht aus einem Bahnsteig und einem Wetterschutzhäuschen.
Die Erreichbarkeit soll nur zu Fuß oder mit dem Rad möglich sein.
Einrichtung einer Stop-Taste (wie auf der NEG-Strecke Niebüll-Dagebüll).
Eine Fahrgastinformationsanlage soll auch vorhanden sein.
Diese Haltestelle wird als Bedarfshaltestelle fungieren (wenn einer Ein- oder Aussteigen möchte, erst dann wird bedient, darum die Stop-Taste).
Vom „Hohen Berg“ kann auch die Silhouette von Neuenkirchen bewundert werden.



Die Haltestelle Neuenkirchen B71 bindet den südlichen Teil von Neuenkirchen an, sowie das Dorf Gilmerdingen.
Der alte Bahnhof Gilmerdingen wird nicht reaktiviert, aufgrund des längeren unbeleuchteten sandigen Fußweges.
Für Gilmerdingen wäre Neuenkirchen B71 besser zu erreichen, es führen asphaltierte Wege dorthin, wegen der Sichtbeziehung Autos – Fußgänger wäre es auch sicherer.
Damit eine Überquerung von Fußgängern und Radfahrern der B71 dort möglich wäre, so ist in der Mitte der Straße eine Fußgängerfurt an zu legen.
Diese Fußgängerfurt würde zusätzlich auch den Wanderern/ Ausflüglern zur Verfügung stehen.
Die Einfahrt, bzw. Ausfahrt auf den Parkplatz müsste um ein paar Meter in Richtung Neuenkirchen verschoben werden.
In der heutigen Zeit erlebe ich sehr häufig, das dort, aufgrund der Höchstgeschwindigkeit und der Überholmöglichkeit auf der Bundesstraße, bei den Ein-, Ausfahrten auf den Parkplatz, sehr viele gefährliche Situationen entstehen.
Ein Überholverbot und die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf max. 70 Km/h wäre auch ohne Bahnstrecke in diesem Bereich sinnvoll.
Die Bahnsteigausstattung erfolgt durch ein Bahnsteig und einem Wetterschutzhäuschen.
Die Verlegung des Radwanderweges auf der alten Bahntrasse, bzw. die Aufgabe derselben wäre dort problemlos möglich, da nebenan gleich ein Weg vorhanden ist.
Einrichtung einer Stop-Taste (wie auf der NEG-Strecke Niebüll-Dagebüll).
Eine Fahrgastinformationsanlage soll auch vorhanden sein.
Diese Haltestelle wird als Bedarfshaltestelle fungieren (wenn einer Ein- oder Aussteigen möchte, erst dann wird bedient, darum die Stop-Taste).

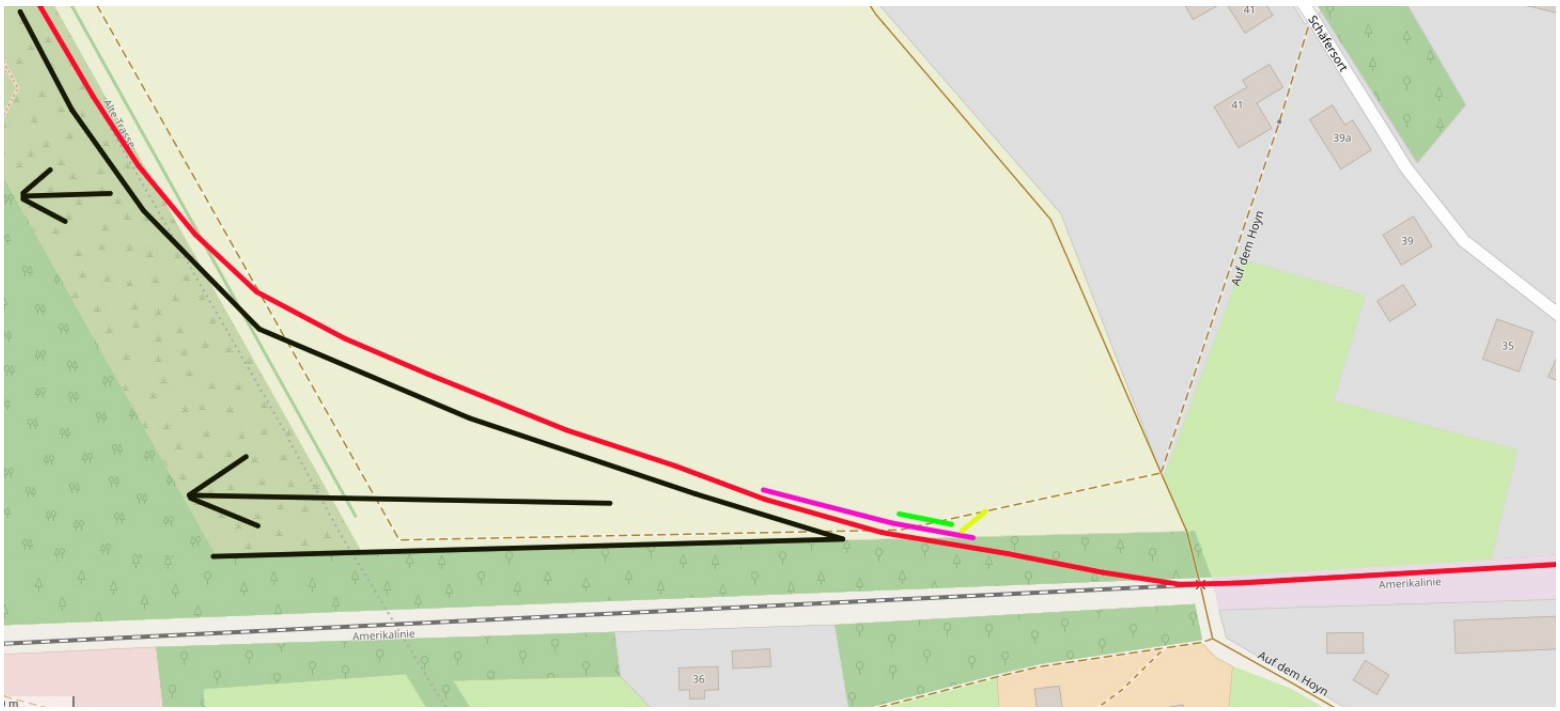


Die Haltestelle Neuenkirchen Schäferhof bindet den Schäferhof auf dem kürzesten Weg an.
Innerhalb von 10 Minuten kann der Schäferhof erreicht werden.
Nach Gilmerdingen ist der Weg weiter als von der Haltestelle Neuenkirchen B71, daher ist diese Verbindung für Gilmerdingen nicht so interessant.
Die Haltestelle verbessert die Erreichbarkeit für die Touristen vom Schäferhof.
Dadurch würde das Aushängeschild von Neuenkirchen für Tagestouristen aus Soltau, Hamburg, Bremen, Hannover, etc. besser erreichbar sein
Die Bahnsteigausstattung ist recht einfach, ein Bahnsteig und ein Wetterschutzhäuschen.
Einrichtung einer Stop-Taste (wie auf der NEG-Strecke Niebüll-Dagebüll).
Eine Fahrgastinformationsanlage soll auch vorhanden sein.
Diese Haltestelle wird als Bedarfshaltestelle fungieren (wenn einer Ein- oder Aussteigen möchte, erst dann wird bedient, darum die Stop-Taste).

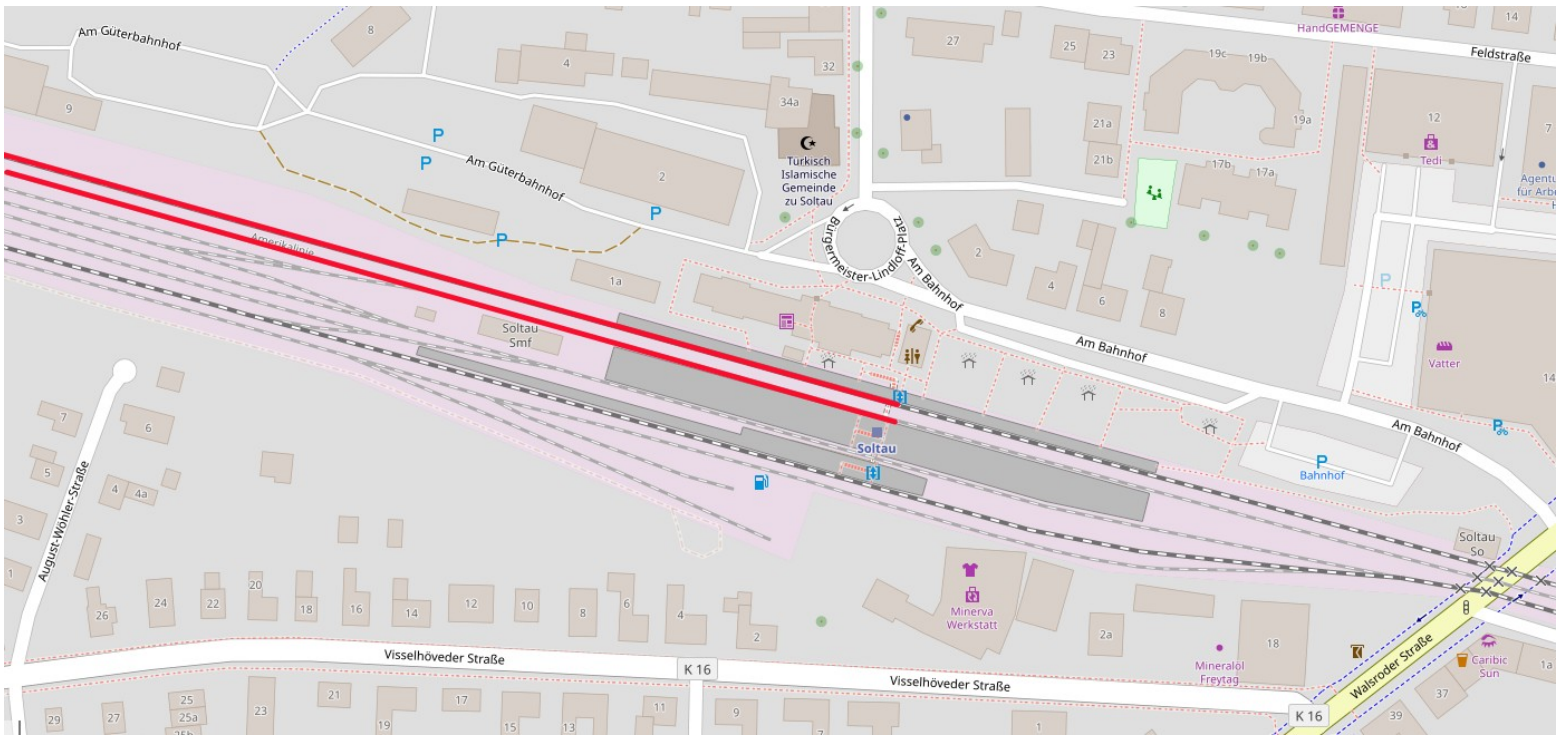


Die Haltestelle Leverdingen ist fußläufig für die Leverdinger sehr gut zu erreichen.
Der weitere Vorteil ist dort, der asphaltierte Weg.
Gehzeit bis zur Kreuzung der B71 in Leverdingen: max. 10 Minuten.
Die Bahnsteigausstattung ist hier auch sehr einfach, ein Bahnsteig und ein Wetterschutzhäuschen.
Einrichtung einer Stop-Taste (wie auf der NEG-Strecke Niebüll-Dagebüll).
Eine Fahrgastinformationsanlage soll auch vorhanden sein.
Diese Haltestelle wird als Bedarfshaltestelle fungieren (wenn einer Ein- oder Aussteigen möchte, erst dann wird bedient, darum die Stop-Taste).

Die Haltestelle Wiedingen wird nicht an dem alten Standort errichtet, sondern am neuen Standort, denn entlang bis zur B71 sind mehr Häuser vorhanden.
Die Bahnsteigausstattung ist folgendermaßen:
Ein Bahnsteig und ein Wetterschutzhäuschen.
Wiedingen ist auch für die Ellinger besser erreichbarer, dort gibt es auch ein Cafe und den bekannten „Schwedenstein“.
Zudem wird die Umgebung auch durch Ausflügler sehr gut genutzt, diese sind sehr häufig in der Relation: Soltau-Wiedingen zu finden (sehr schöne Wandergegend).
Einrichtung einer Stop-Taste (wie auf der NEG-Strecke Niebüll-Dagebüll).
Eine Fahrgastinformationsanlage soll auch vorhanden sein.
Diese Haltestelle wird als Bedarfshaltestelle fungieren (wenn einer Ein- oder Aussteigen möchte, erst dann wird bedient, darum die Stop-Taste).



Die Haltestelle Schäfersort (b. Soltau) bindet das kleine Dorf an, Soltau, bzw. das erste Wohngebiet ist auch auf der anderen Seite der Bahnstrecke.
Das Gebiet wird auch von Ausflüglern bereichert.
Die Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen bekommt hier eine direkte Führung in den Bahnhof Soltau hinein, dazu muss ein neuer Gleisbogen über dem dortigen Acker entstehen, dafür kann die Fläche, die mit einem Pfeil gekennzeichnet ist, dem anderen Landwirt zugeschlagen werden.
Die restliche verbliebene Fläche würde ja weiterhin als Ackerfläche vorhanden sein.
Damit die neue Führung der Bahnstrecke nicht Privatgärten nutzen muss, so bliebe im dortigen Bereich eine Mitnutzung des DB-Gleises (rote Linie).
Denn der Grundsatz muss hier lauten: So wenig wie möglich.
Die Haltestelle soll folgende Komponenten erhalten: Bahnsteig und Wetterschutzhäuschen.
Einrichtung einer Stop-Taste (wie auf der NEG-Strecke Niebüll-Dagebüll).
Eine Fahrgastinformationsanlage soll auch vorhanden sein.
Diese Haltestelle wird als Bedarfshaltestelle fungieren (wenn einer Ein- oder Aussteigen möchte, erst dann wird bedient, darum die Stop-Taste).



Im Bahnhof Soltau Gleise 1 und 2, wären der Endpunkt der Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen.
Der Bahnsteig der DB Station und Service wird hier einfach mitbenutzt,
dafür ist eine Unterteilung nötig (Signal in Bahnsteigmitte)
Der Bahnhof Soltau bietet ein großes Fahrgastpotenzial, in verschiedenste Himmelsrichtungen kann per Eisenbahn weiter gefahren werden (Hamburg, Bremen, Uelzen, Hannover).
Ferner gibt es hier Umsteigemöglichkeiten auf den regionalen Busverkehr und auf „Kaffee-Bus-Linien“, sowie auf den Busfernverkehr.
Ausflügler, Touristen, Pendler gibt es dort viele.

Der Fahrplan

Bedingt durch den Nullknoten in Soltau (Han.) ist der Fahrplan einfach:

Hinfahrt

Soltau (Han.)	06:05	
Schäfersort (b. Soltau)	06:08	Bedarfshaltestelle
Wiedingen (Lüneburger Heide)	06:11	Bedarfshaltestelle
Leverdingen (Lüneburger Heide)	06:15	Bedarfshaltestelle
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Schäferhof	06:18	Bedarfshaltestelle
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) B71	06:20	Bedarfshaltestelle
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Ortsmitte	06:23	Bedarfshaltestelle
Neuenkirchen (Lüneburger Heide)	06:26	

Rückfahrt

Neuenkirchen (Lüneburger Heide)	06:30	
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Ortsmitte	06:33	Bedarfshaltestelle
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) B71	06:36	Bedarfshaltestelle
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Schäferhof	06:38	Bedarfshaltestelle
Leverdingen (Lüneburger Heide)	06:41	Bedarfshaltestelle
Wiedingen (Lüneburger Heide)	06:46	Bedarfshaltestelle
Schäfersort (b. Soltau)	06:50	Bedarfshaltestelle
Soltau (Han.)	06:54	

Montag-Sonntag fährt der erste Zug ab 04:30 in Neuenkirchen (Lüneburger Heide) los.
Damit würden in Soltau auch die ersten Arbeitsplätze, die um 6:00 Uhr beginnen erreichbar sein,
in Neuenkirchen würden Arbeitsplätze, die um 06:00 Uhr beginnen auch erreichbar werden.
Der letzte Zug soll von Soltau (Han.) Montag-Freitag um 00:05 Uhr fahren.
In der Theorie würde durch diesen Fahrplan nur ein Triebwagen benötigt werden, plus ein Ersatztriebwagen.
Der Fahrplan ist auf eine max. Höchstgeschwindigkeit von 80 Km/h berechnet wurden, durch die Einrichtung von Bedarfshaltestellen, die wenn kein Fahrgast dort ein- oder aussteigen möchten,
auch mit max. 40 Km/h durchfahren werden können
(anstatt 0 Km/h plus Türöffnung und -schliessung).
An Bedarfshaltestellen darf bis zu 5 Minuten vor der planmässigen Zeit, abgefahren werden.
Diese Zeitspanne wird auch bei anderen Bahnstrecken mit Bedarfshaltestellen so gehandhabt.
In Soltau steht das Gleis 2 (dort halten die Züge nach Uelzen mit der Ankunftzeit zur Minute 47 nur bei zwei Zügen zur Minute 55...) in aller Regel zur Verfügung,
die Züge nach Bremen fahren in aller Regel zur Minute 13-23 ab.
Dadurch kommt es nicht zu einer Fahrplanunstabilität.

Fahrplan 12/ 2026 RB
Montag – Freitag

Zug aus Buchholz			05:43:00	06:50:00	07:57:00	08:57:00	09:57:00	10:57:00	11:57:00	12:57:00	13:57:00	14:57:00	15:57:00	16:57:00	17:57:00	18:57:00	19:57:00	20:57:00	21:57:00	22:57:00	23:57:00
Zug aus Hannover			05:50:00	Kein Takt	07:58:00	08:58:00	09:58:00	10:58:00	11:58:00	12:58:00	13:58:00	14:58:00	15:58:00	16:58:00	17:58:00	18:58:00	19:58:00	20:58:00	21:58:00	22:58:00	23:58:00
Zug aus Bremen					07:55:00	08:55:00	09:47:00		11:47:00		13:47:00		15:47:00	Fr 16:46	17:47:00	Mo-Do 18:46	19:47:00		21:47:00		23:47:00
Zug aus Uelzen					07:49:00		09:54:00		11:54:00		13:54:00		15:54:00		17:54:00		19:54:00		21:54:00		
Soltau (Han.)		05:05:00	06:05:00	07:05:00	08:05:00	09:05:00	10:05:00	11:05:00	12:05:00	13:05:00	14:05:00	15:05:00	16:05:00	17:05:00	18:05:00	19:05:00	20:05:00	21:05:00	22:05:00	23:05:00	00:05:00
Schäfersort (bei Soltau)		05:08:00	06:08:00	07:08:00	08:08:00	09:08:00	10:08:00	11:08:00	12:08:00	13:08:00	14:08:00	15:08:00	16:08:00	17:08:00	18:08:00	19:08:00	20:08:00	21:08:00	22:08:00	23:08:00	00:08:00
Wiedingen		05:11:00	06:11:00	07:11:00	08:11:00	09:11:00	10:11:00	11:11:00	12:11:00	13:11:00	14:11:00	15:11:00	16:11:00	17:11:00	18:11:00	19:11:00	20:11:00	21:11:00	22:11:00	23:11:00	00:11:00
Leverdingen		05:15:00	06:15:00	07:15:00	08:15:00	09:15:00	10:15:00	11:15:00	12:15:00	13:15:00	14:15:00	15:15:00	16:15:00	17:15:00	18:15:00	19:15:00	20:15:00	21:15:00	22:15:00	23:15:00	00:15:00
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Schäferhof		05:18:00	06:18:00	07:18:00	08:18:00	09:18:00	10:18:00	11:18:00	12:18:00	13:18:00	14:18:00	15:18:00	16:18:00	17:18:00	18:18:00	19:18:00	20:18:00	21:18:00	22:18:00	23:18:00	00:18:00
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) B71		05:20:00	06:20:00	07:20:00	08:20:00	09:20:00	10:20:00	11:20:00	12:20:00	13:20:00	14:20:00	15:20:00	16:20:00	17:20:00	18:20:00	19:20:00	20:20:00	21:20:00	22:20:00	23:20:00	00:20:00
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Ortsmitte		05:23:00	06:23:00	07:23:00	08:23:00	09:23:00	10:23:00	11:23:00	12:23:00	13:23:00	14:23:00	15:23:00	16:23:00	17:23:00	18:23:00	19:23:00	20:23:00	21:23:00	22:23:00	23:23:00	00:23:00
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Bahnhof		05:26:00	06:26:00	07:26:00	08:26:00	09:26:00	10:26:00	11:26:00	12:26:00	13:26:00	14:26:00	15:26:00	16:26:00	17:26:00	18:26:00	19:26:00	20:26:00	21:26:00	22:26:00	23:26:00	00:26:00
Busanschluss nach Schneverdingen (105)			S 06:30		F 08:37		10:37:00		F 12:37	S 13:45	S 14:37		F 16:37								
Busanschluss nach Neuenkirchens Dörfer (205)								S 11:57	S 12:57	S 13:47											
Busanschluss von Schneverdingen (105)						F 09:19	S 09:51	F 11:19		F 13:19	S 14:28	F 15:19	S 16:17	17:19:00							
Busanschluss von Neuenkirchens Dörfer (205)				F 07:23		F 09:23															
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Bahnhof	04:30:00	05:30:00	06:30:00	07:30:00	08:30:00	09:30:00	10:30:00	11:30:00	12:30:00	13:30:00	14:30:00	15:30:00	16:30:00	17:30:00	18:30:00	19:30:00	20:30:00	21:30:00	22:30:00	23:30:00	
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Ortsmitte	04:33:00	05:33:00	06:33:00	07:33:00	08:33:00	09:33:00	10:33:00	11:33:00	12:33:00	13:33:00	14:33:00	15:33:00	16:33:00	17:33:00	18:33:00	19:33:00	20:33:00	21:33:00	22:33:00	23:33:00	
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) B71	04:36:00	05:36:00	06:36:00	07:36:00	08:36:00	09:36:00	10:36:00	11:36:00	12:36:00	13:36:00	14:36:00	15:36:00	16:36:00	17:36:00	18:36:00	19:36:00	20:36:00	21:36:00	22:36:00	23:36:00	
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Schäferhof	04:38:00	05:38:00	06:38:00	07:38:00	08:38:00	09:38:00	10:38:00	11:38:00	12:38:00	13:38:00	14:38:00	15:38:00	16:38:00	17:38:00	18:38:00	19:38:00	20:38:00	21:38:00	22:38:00	23:38:00	
Leverdingen	04:41:00	05:41:00	06:41:00	07:41:00	08:41:00	09:41:00	10:41:00	11:41:00	12:41:00	13:41:00	14:41:00	15:41:00	16:41:00	17:41:00	18:41:00	19:41:00	20:41:00	21:41:00	22:41:00	23:41:00	
Wiedingen	04:46:00	05:46:00	06:46:00	07:46:00	08:46:00	09:46:00	10:46:00	11:46:00	12:46:00	13:46:00	14:46:00	15:46:00	16:46:00	17:46:00	18:46:00	19:46:00	20:46:00	21:46:00	22:46:00	23:46:00	
Schäfersort (bei Soltau)	04:50:00	05:50:00	06:50:00	07:50:00	08:50:00	09:50:00	10:50:00	11:50:00	12:50:00	13:50:00	14:50:00	15:50:00	16:50:00	17:50:00	18:50:00	19:50:00	20:50:00	21:50:00	22:50:00	23:50:00	
Soltau (Han.)	04:54:00	05:54:00	06:54:00	07:54:00	08:54:00	09:54:00	10:54:00	11:54:00	12:54:00	13:54:00	14:54:00	15:54:00	16:54:00	17:54:00	18:54:00	19:54:00	20:54:00	21:54:00	22:54:00	23:54:00	
Zug nach Buchholz	05:11:00	06:15:00	06:57:00	08:01:00	09:01:00	10:01:00	11:01:00	12:01:00	13:01:00	14:01:00	15:01:00	16:01:00	17:01:00	18:01:00	19:01:00	20:01:00	21:01:00	22:01:00	Fr 23:01		
Zug nach Hannover	Kein Takt	Kein Takt	Kein Takt	07:59:00	08:59:00	09:59:00	10:59:00	11:59:00	12:59:00	13:59:00	14:59:00	15:59:00	16:59:00	17:59:00	18:59:00	19:59:00	20:59:00	21:59:00	22:59:00		
Zug nach Bremen	05:23:00	06:23:00	07:23:00	08:23:00		10:13:00		12:13:00		14:13:00		16:13:00		18:13:00		20:13:00		Fr 22:14			
Zug nach Uelzen		06:05:00		08:05:00		10:05:00		12:05:00		14:05:00	15:20:00	16:05:00		18:05:00		20:05:00		22:05:00			

Der Fahrplan an Montagen bis Freitagen, mit den heutigen Anschlüssen (die bei einer Reaktivierung angepasst werden müssen; Busse und bei den Bahnen soll ja der Deutschlandtakt erscheinen).

Fahrplan 12/ 2026 RB
Samstag und Sonntag (Feiertage)

Zug aus Buchholz						08:57:00		10:57:00		12:57:00		14:57:00		16:57:00		18:57:00		20:57:00		22:57:00
Zug aus Hannover						08:58:00		10:58:00		12:58:00		14:58:00		16:58:00		18:58:00		20:58:00		22:58:00
Zug aus Bremen																				
Zug aus Uelzen																				
Soltau (Han.)		05:05:00		07:05:00		09:05:00		11:05:00		13:05:00		15:05:00		17:05:00		19:05:00		21:05:00		23:05:00
Schäfersort (bei Soltau)		05:08:00		07:08:00		09:08:00		11:08:00		13:08:00		15:08:00		17:08:00		19:08:00		21:08:00		23:08:00
Wiedingen		05:11:00		07:11:00		09:11:00		11:11:00		13:11:00		15:11:00		17:11:00		19:11:00		21:11:00		23:11:00
Leverdingen		05:15:00		07:15:00		09:15:00		11:15:00		13:15:00		15:15:00		17:15:00		19:15:00		21:15:00		23:15:00
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Schäferhof		05:18:00		07:18:00		09:18:00		11:18:00		13:18:00		15:18:00		17:18:00		19:18:00		21:18:00		23:18:00
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) B71		05:20:00		07:20:00		09:20:00		11:20:00		13:20:00		15:20:00		17:20:00		19:20:00		21:20:00		23:20:00
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Ortsmitte		05:23:00		07:23:00		09:23:00		11:23:00		13:23:00		15:23:00		17:23:00		19:23:00		21:23:00		23:23:00
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Bahnhof		05:26:00		07:26:00		09:26:00		11:26:00		13:26:00		15:26:00		17:26:00		19:26:00		21:26:00		23:26:00
Busanschluss nach Schneverdingen (105)																				
Busanschluss nach Neuenkirchens Dörfer (205)																				
Busanschluss von Schneverdingen (105)																				
Busanschluss von Neuenkirchens Dörfer (205)																				
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Bahnhof	04:30:00		06:30:00		08:30:00		10:30:00		12:30:00		14:30:00		16:30:00		18:30:00		20:30:00		22:30:00	
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Ortsmitte	04:33:00		06:33:00		08:33:00		10:33:00		12:33:00		14:33:00		16:33:00		18:33:00		20:33:00		22:33:00	
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) B71	04:36:00		06:36:00		08:36:00		10:36:00		12:36:00		14:36:00		16:36:00		18:36:00		20:36:00		22:36:00	
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Schäferhof	04:38:00		06:38:00		08:38:00		10:38:00		12:38:00		14:38:00		16:38:00		18:38:00		20:38:00		22:38:00	
Leverdingen	04:41:00		06:41:00		08:41:00		10:41:00		12:41:00		14:41:00		16:41:00		18:41:00		20:41:00		22:41:00	
Wiedingen	04:46:00		06:46:00		08:46:00		10:46:00		12:46:00		14:46:00		16:46:00		18:46:00		20:46:00		22:46:00	
Schäfersort (bei Soltau)	04:50:00		06:50:00		08:50:00		10:50:00		12:50:00		14:50:00		16:50:00		18:50:00		20:50:00		22:50:00	
Soltau (Han.)	04:54:00		06:54:00		08:54:00		10:54:00		12:54:00		14:54:00		16:54:00		18:54:00		20:54:00		22:54:00	
Zug nach Buchholz			07:01:00		09:01:00		11:01:00		13:01:00		15:01:00		17:01:00		19:01:00		21:01:00		23:01:00	
Zug nach Hannover			06:59:00		08:59:00		10:59:00		12:59:00		14:59:00		16:59:00		18:59:00		20:59:00		22:59:00	
Zug nach Bremen																				
Zug nach Uelzen																				

Der Fahrplan am Wochenende wäre nur ein Zwei-Stunden-Takt (besser wäre hier auch ein Ein-Stunden-Takt). Schichtarbeiter können sich trotzdem auf den Fahrplan verlassen, da der Anfangszug am frühen morgen und am späten Abend, der letzte Zug im Fahrplan vorhanden ist.

Die Schienenfahrzeuge

Zum Betrieb wird mindestens ein Triebwagen benötigt.
Die Reserve ist im Bahnhof Soltau (Han.) vorhanden.
Diese Triebwagen werden aber im Regelfalle von der LNVG dem EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) gestellt.

Von der Neuenkirchener Draisinenbahn wird der kleine Bahnmeisterwagen weiter genutzt (für einzelne Schwellen wunderbar oder Kleinigkeiten wie Anbau vom Zwei-Wege-Bagger).
Sowie die beiden schwedischen Schienenfahrräder für Kontrollfahrten, bzw. für leichte arbeiten im Gleis (Ein „Transporter“ kommt an der Strecke nicht überall hin).
Für die notwendige Pflege wird noch ein Zwei-Wege-Bagger, ein Warm-Wasser-Waggon und eine Kleinlok benötigt.

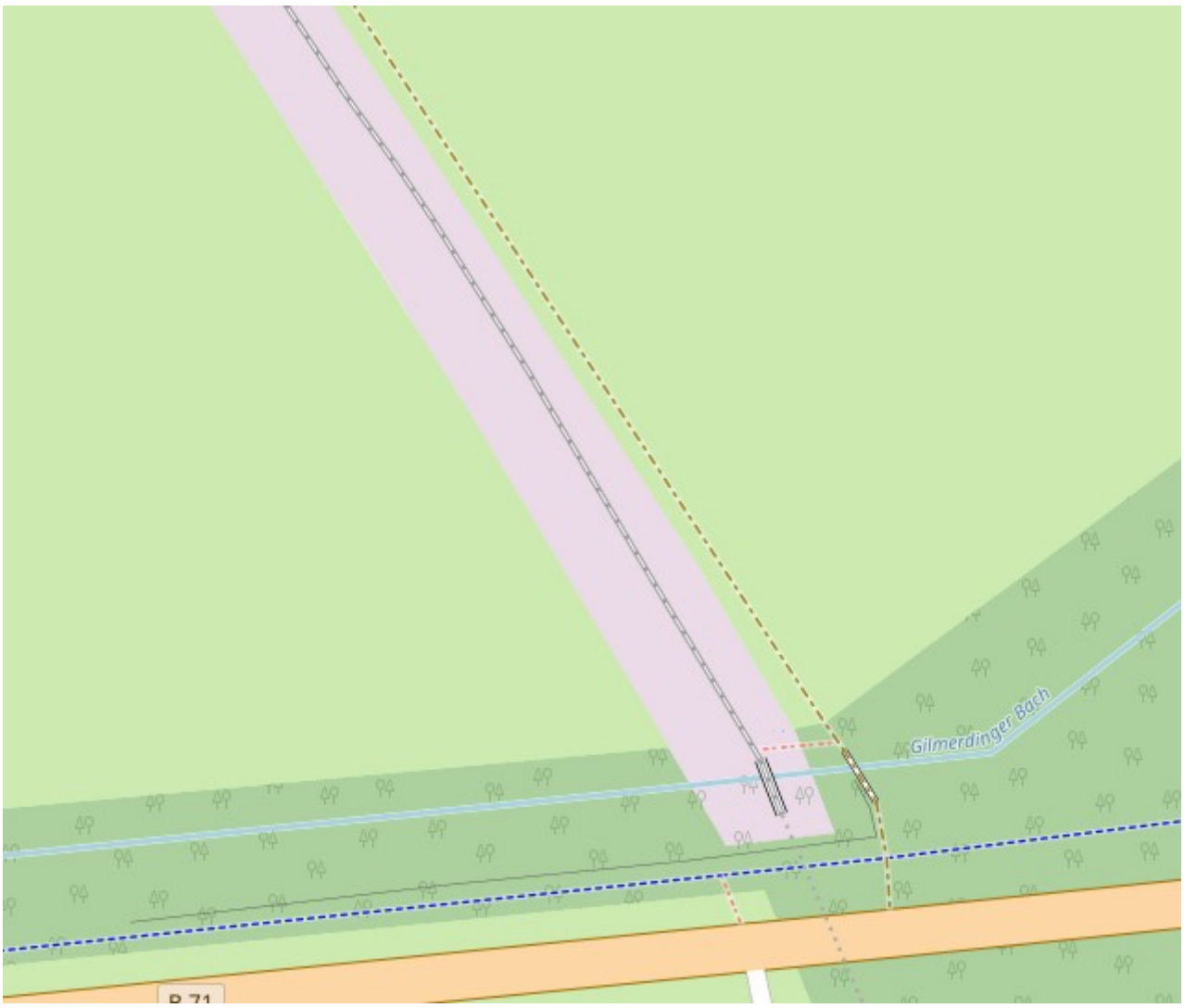
Triebwagen

Der Triebwagen von Alstom, iLint, befindet sich in der heutigen Zeit im Fahrgasteinsatz bei der EVB.
Dieser Triebwagen fährt nicht mit Diesel sondern mit Wasserstoff.
Das heißt, das aus dem „Auspuff“ nur Wasserdampf und Kondenswasser austritt, mehr nicht.
Aufgrund der Reichweite von ca. 800-1000 Kilometern bei einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 140 Km/h wäre es dass ideale Fahrzeug für die Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen.
Dieses obige Bild (stammt von Wikimedia) zeigt den Zug bei Brest-Aspe auf der dortigen RB.
Damit würde der künftige SPNV auf der Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen als Emissionsfrei gelten.
Bei einem Stundentakt würde nur ein iLint 54 benötigt werden.
Einer pendelt und der andere als Reserve (Reserve steht in Soltau).
Zum jetzigen Zeitpunkt wurde der Test bei der EVB erfolgreich abgeschlossen, dort werden bei der Bestellung gleich iLinte bestellt!

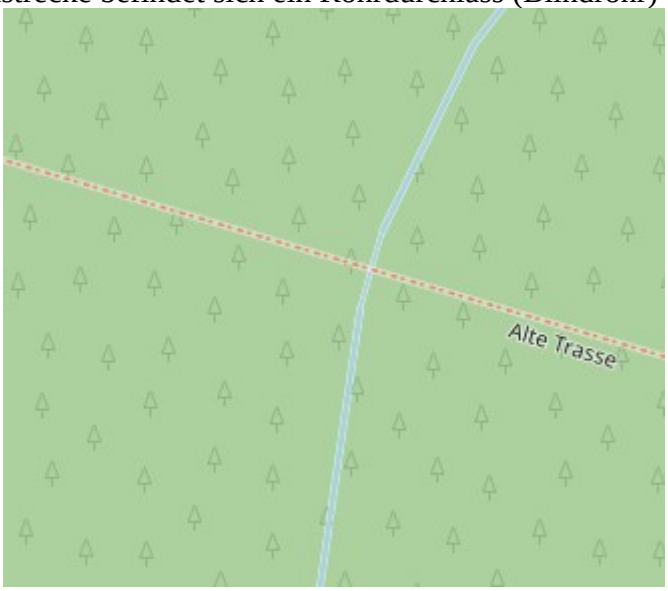
Brücken und Rohrdurchlässe

Hier sind nur Rohrdurchlässe vorhanden, diese dienen zur Entwässerung.

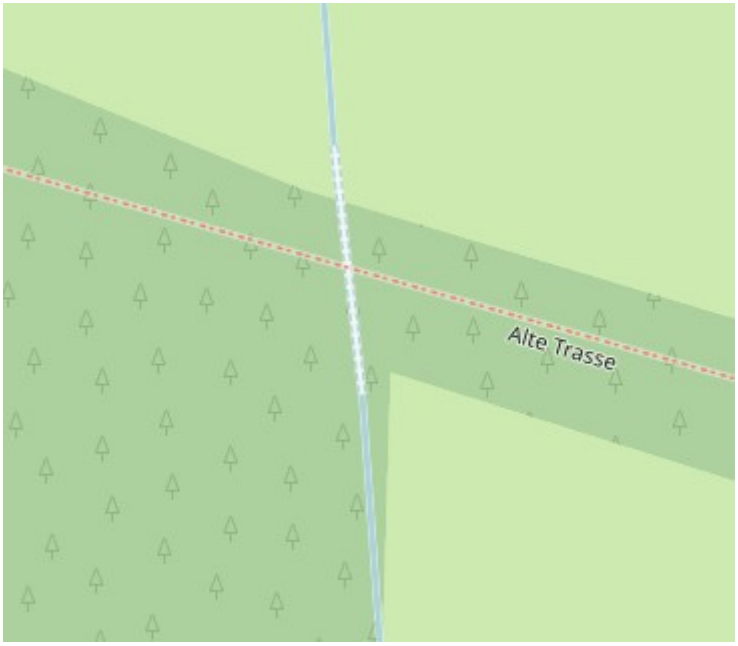
Hier ist ein Rohrdurchlass vorhanden, bei dem Teich neben der Draisinenbahnstrecke.



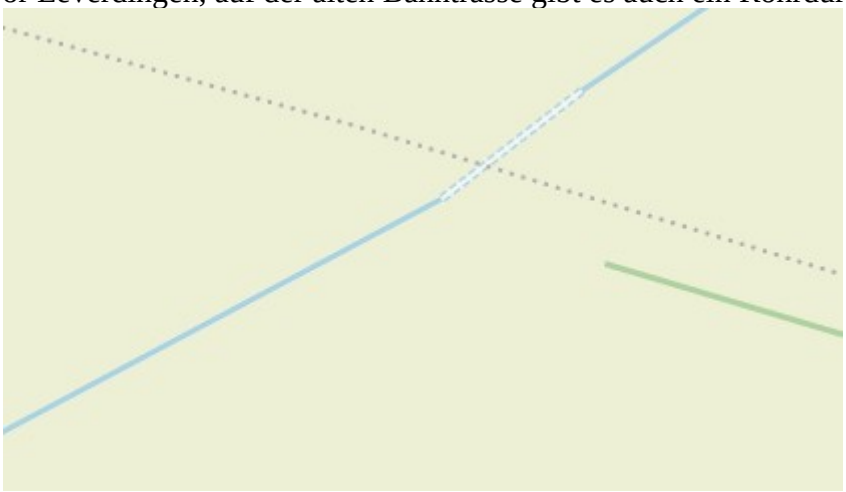
Am Ende der Draisinenstrecke befindet sich ein Rohrdurchlass (Blindrohr) und eine kleine Brücke.



Ein Rohrdurchlass ist auf der alten Bahntrasse vor dem ehemaligen Bahnhof Gilmerdingen vorhanden.



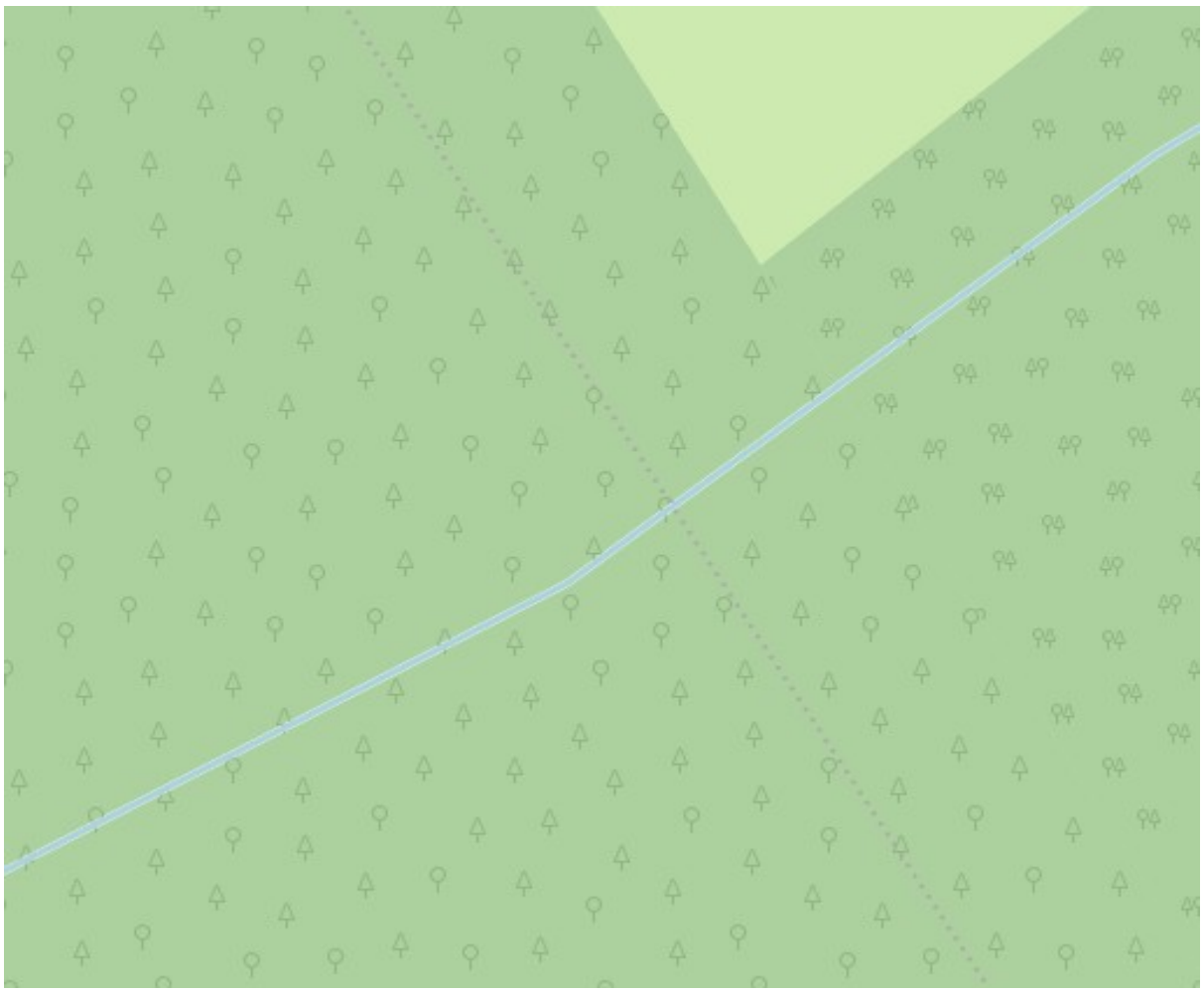
Kurz vor Leverdingen, auf der alten Bahntrasse gibt es auch ein Rohrdurchlass.



Bei der umgepflügten alten Bahntrasse müsste ein Rohr wieder hin.

Kurz nach dem alten Bahnhof Ellingen nach Soltau gibt es ein Rohrdurchlass für den kleinen Bach „Soltau“.

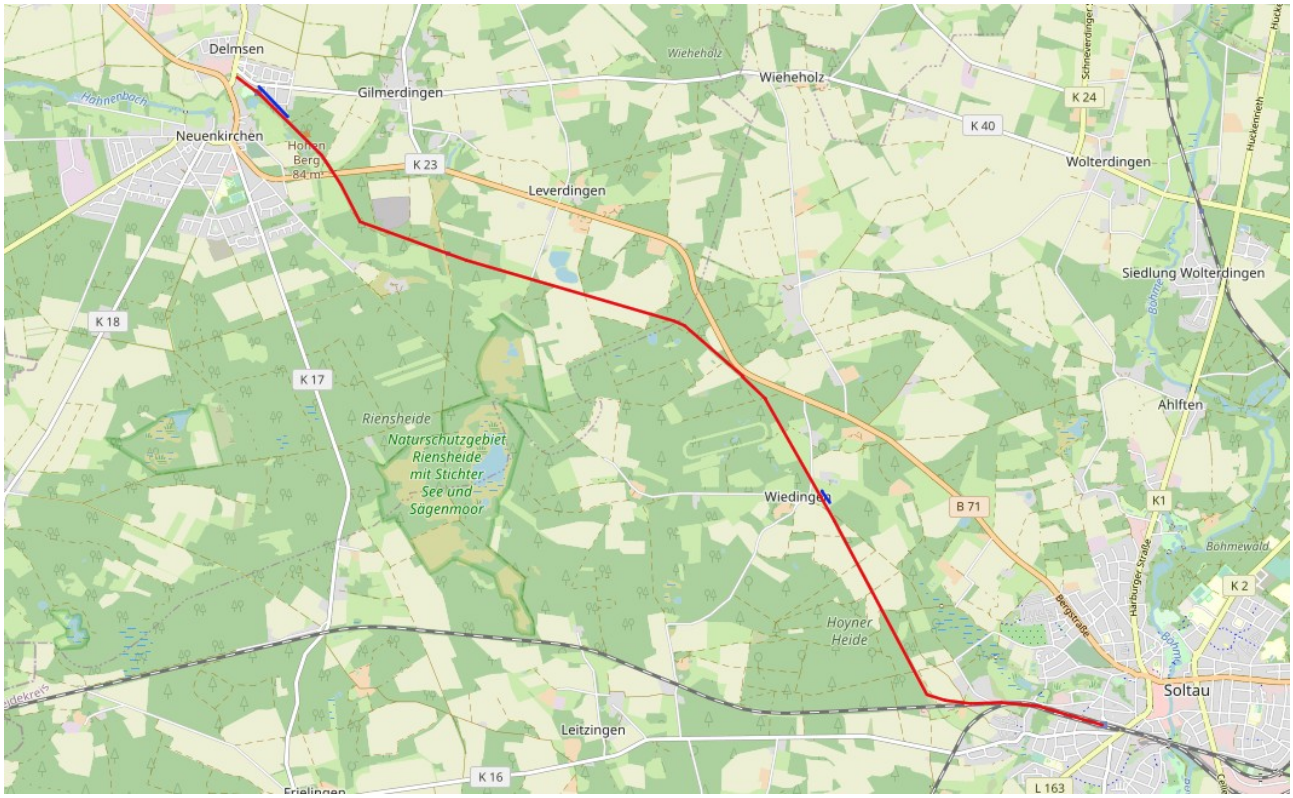
Kurz vor Wiedingen ist eine kleine gemauerte Brücke vorhanden.



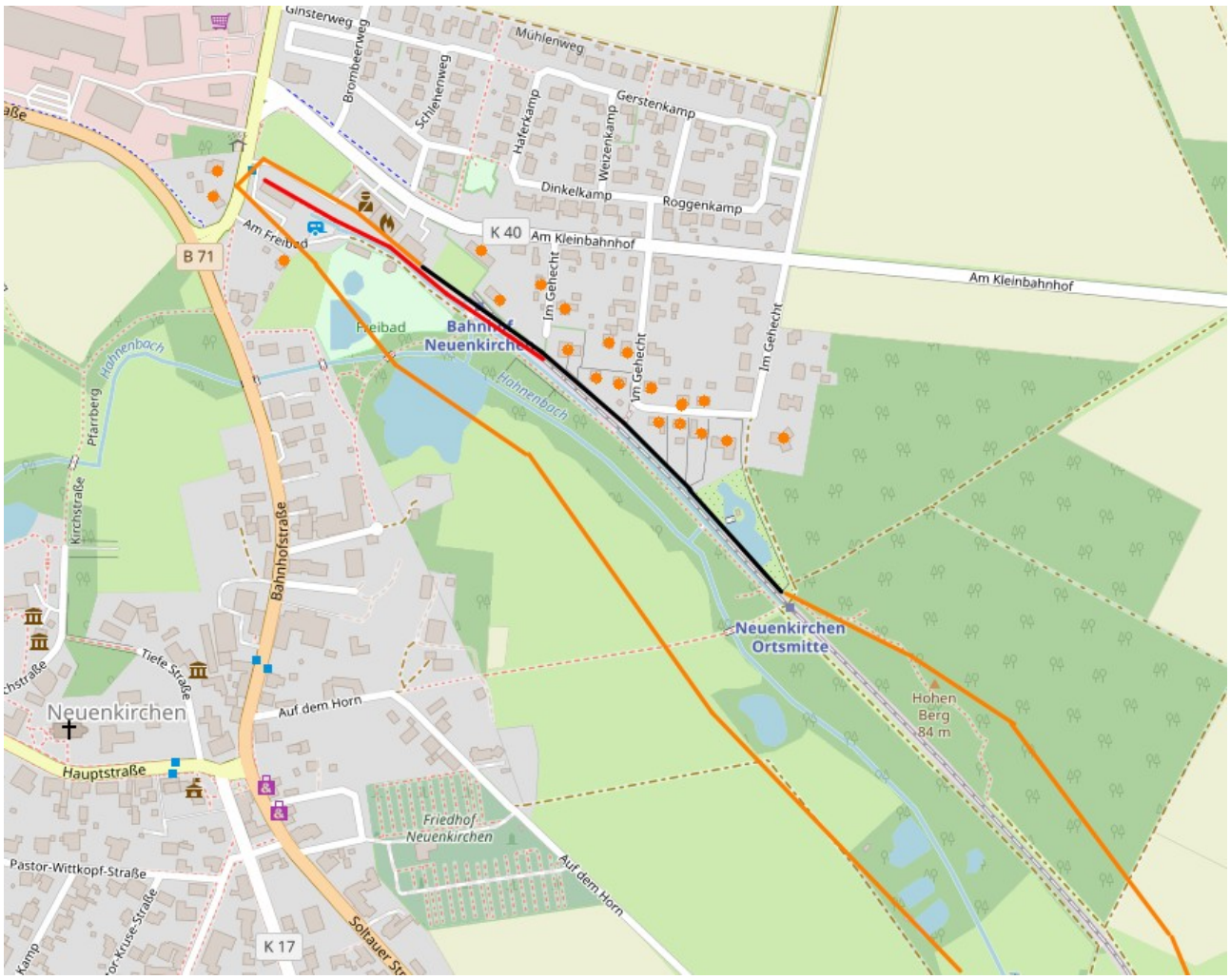
Kurz vor Schäfersort gibt es einen kleinen Durchlass.

Insgesamt wären dies: 3 Brücken und 9 Durchlässe.

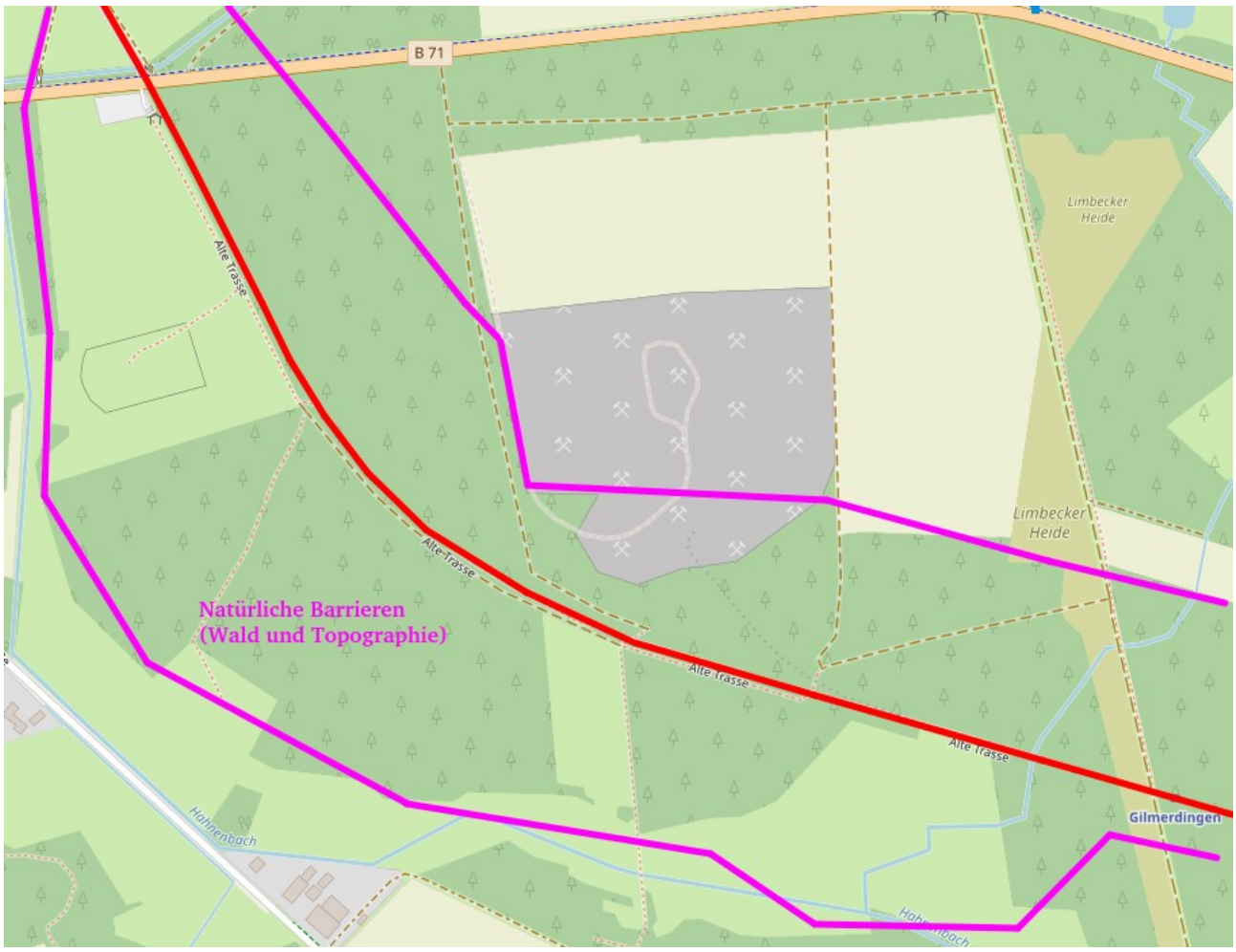
Lärmschutz



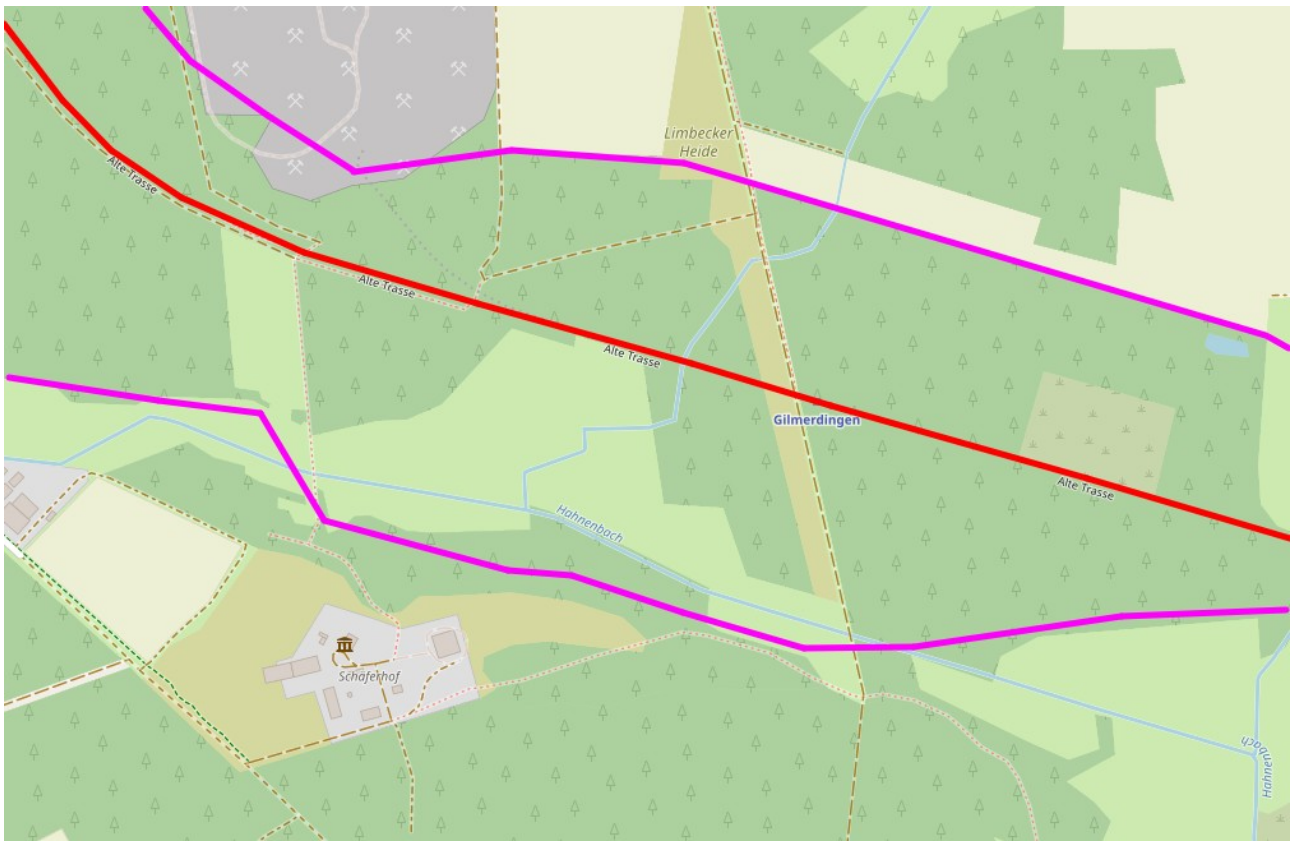
Der Lärmschutz ist in der heutigen Zeit ein wichtiges Thema, bedingt durch die Streckenführung und der Topografie der Umgebung gibt es nur kleinere Maßnahmen.
Lärmschutzwände (transparent oder Grün) könnten in den Bereichen zum Einsatz gelangen, wo es von Nöten wäre.
Als weitere Maßnahme wären Schallschutzfenster vorgesehen.
Die heutigen Triebwagen sind leiser als die damaligen Züge.
Selbst Güterwaggons sind in der heutigen Zeit deutlich leiser geworden
(Ich wohne selbst Luftlinie ca. 200 Meter neben einer Hauptbahnstrecke Hamburg-Bremen, Personenzüge sind nur noch sehr schwer hörbar! Viele überhaupt nicht mehr.
Güterzüge sind auch kaum wahrnehmbar geworden – bei Dieselloks mit schwerer Last ist es noch hörbar, aber diese sind kaum vorhanden.
Und auf der Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen würde bei der Reaktivierung nur der Personenverkehr angedacht, also kein Schienengüterverkehr
(außer Kleinlok mit dem Warm-Wasser-Waggon zur Freihaltung des Gleises; Zwei-Wege-Bagger wegen Streckenpflege).



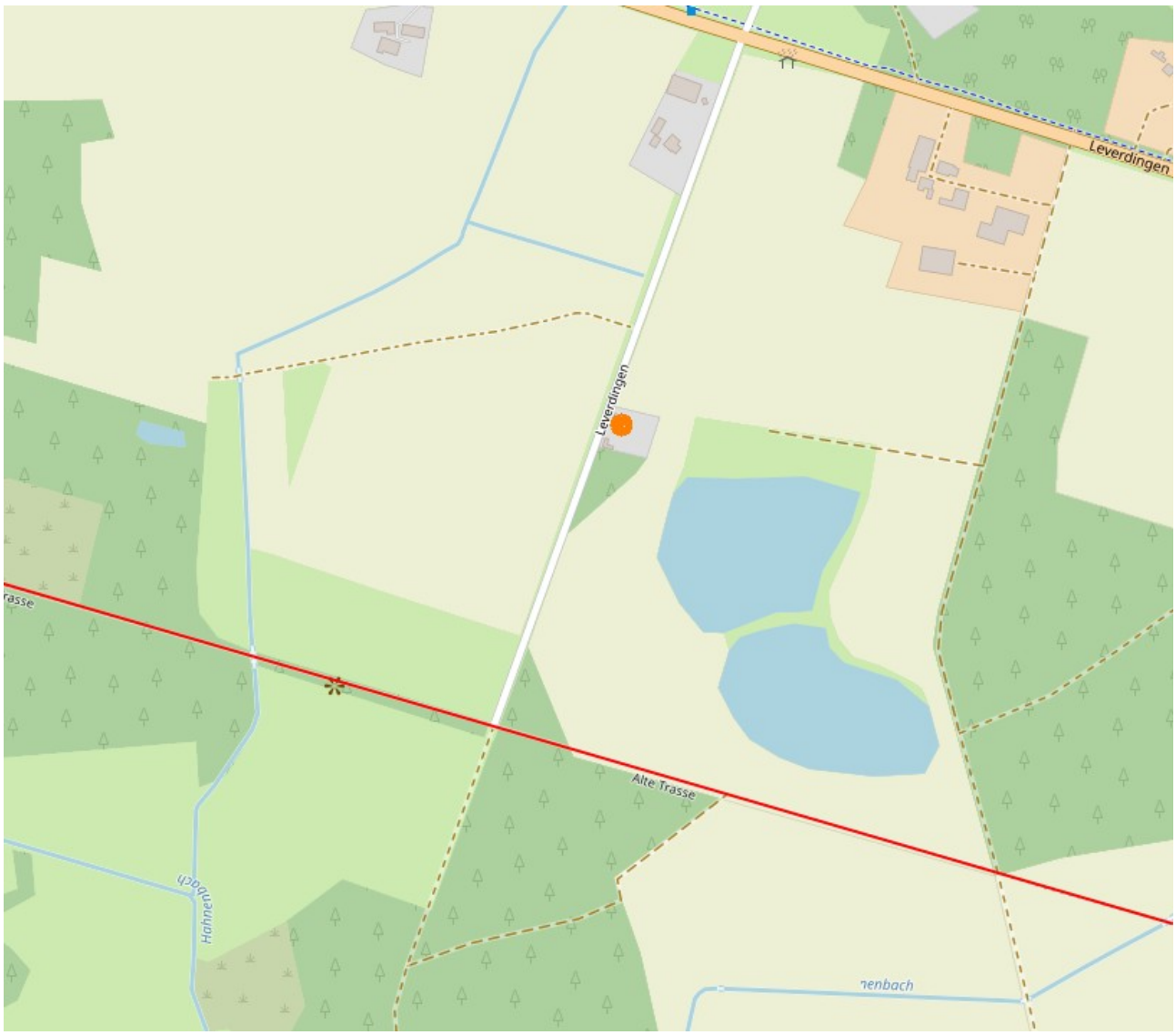
Hier in Delmsen/ Neuenkirchen reicht eine Lärmschutzwand (schwarze Linie) und Schallschutzfenster (orangene Punkte) aus.
Durch die örtliche Topografie bleibt der größte Teil des Lärms im „Hahnenbach“.
Die Bebauung in der Bahnhofsstraße bekäme, aufgrund der Bundesstraße mehr von der Bundesstraße mit als von der Bahnstrecke.
An Bundesstraßen zu wohnen mit dichtem lauten Verkehr ist deutlich schlimmer, denn das Thema „Schallschutz“ kommt dort bei Ortsdurchfahrten überhaupt nicht vor, bzw. wird als gegeben angesehen.



Im südlichen Bereich Neuenkirchens schirmt der Wald und die örtliche Topografie den Lärm von der Bahnstrecke ab.

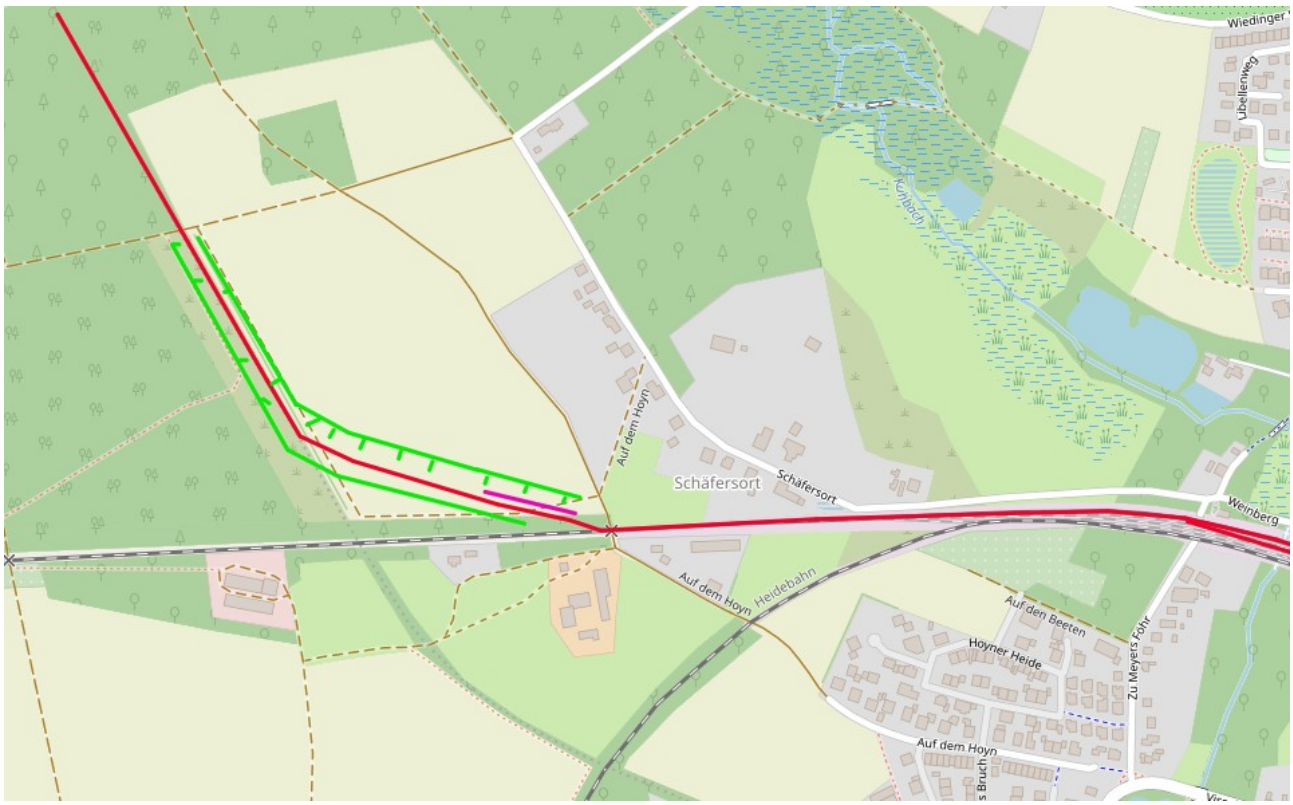


Im Bereich des Schäferhofes in Neuenkirchen würde auch dort die örtliche Topografie die Bahnstrecke abschirmen.

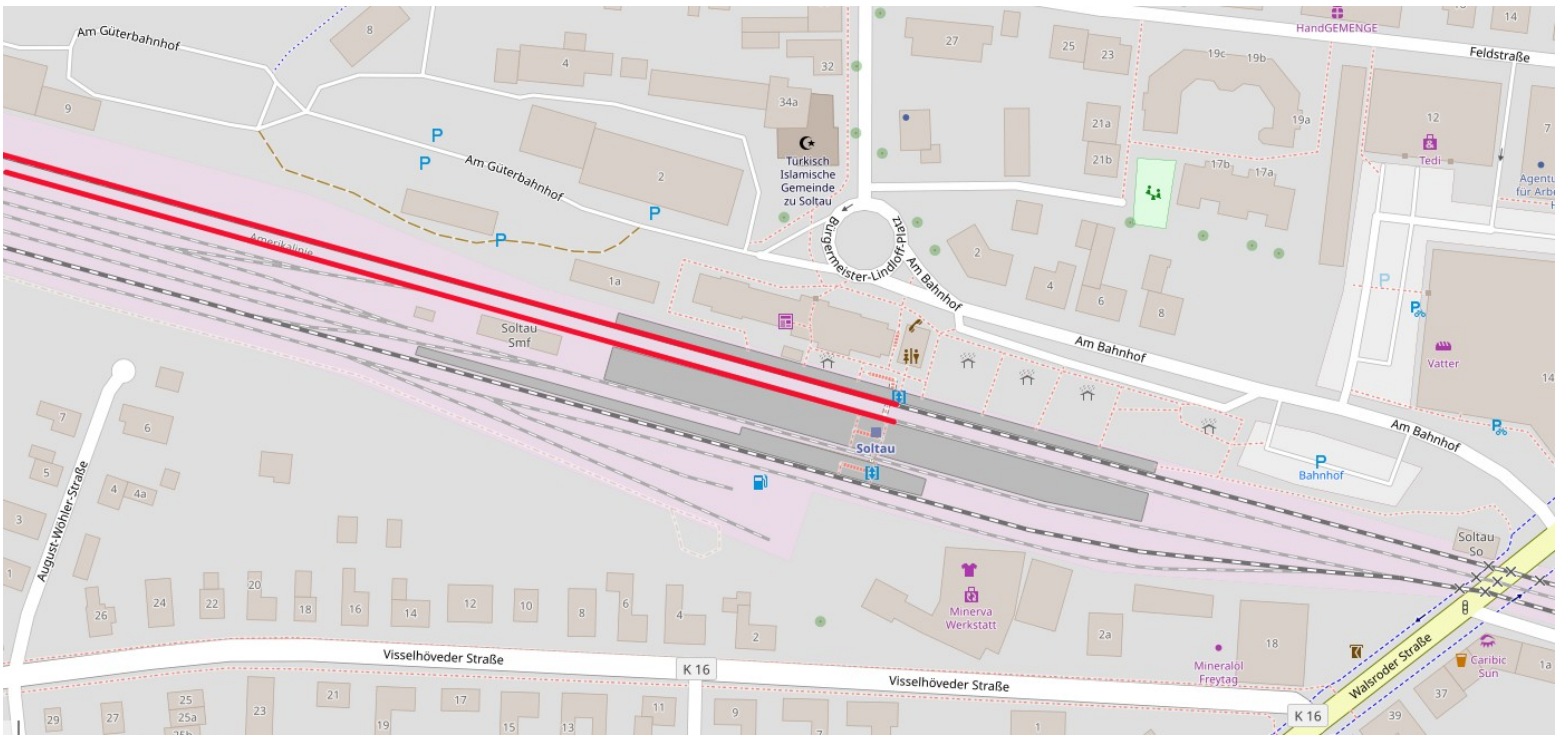


Hier im Bereich von Leverdingen, bedarf es nur einer einzigen Maßnahme, Schallschutzfenster. Andere Wohnhäuser sind einfach zu weit von der Bahnstrecke und zu nah an der Bundesstraße.

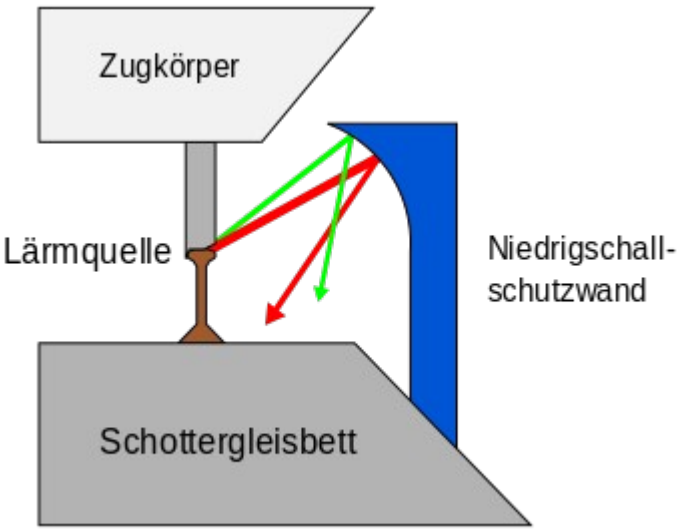
Im Bereich von Wiedingen müssen wohl Schallschutzfenster und nur eine kleine Schallschutzwand realisiert werden. Bei der dort geplanten Lärmschutzwand kann diese nach Wunsch eher angepasst werden (Grün oder Transparent).

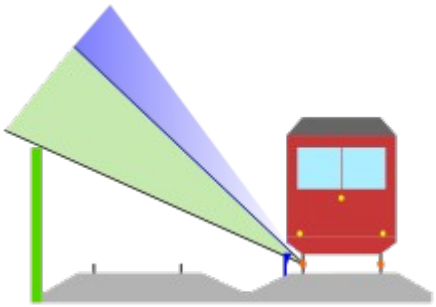


Im Bereich Schäfersort muß die Höhe der alten Trasse mit der DB-Strecke angeglichen werden, das heißt, das dort ein Einschnitt herzustellen ist.
Dadurch bedingt würde der Lärm abgeschottet werden.
Der Gleisbogen auf dem Acker hat eine Neigung nach Soltau.
Der geplante Bahnsteig würde denn Lärm auch weiter aufnehmen.



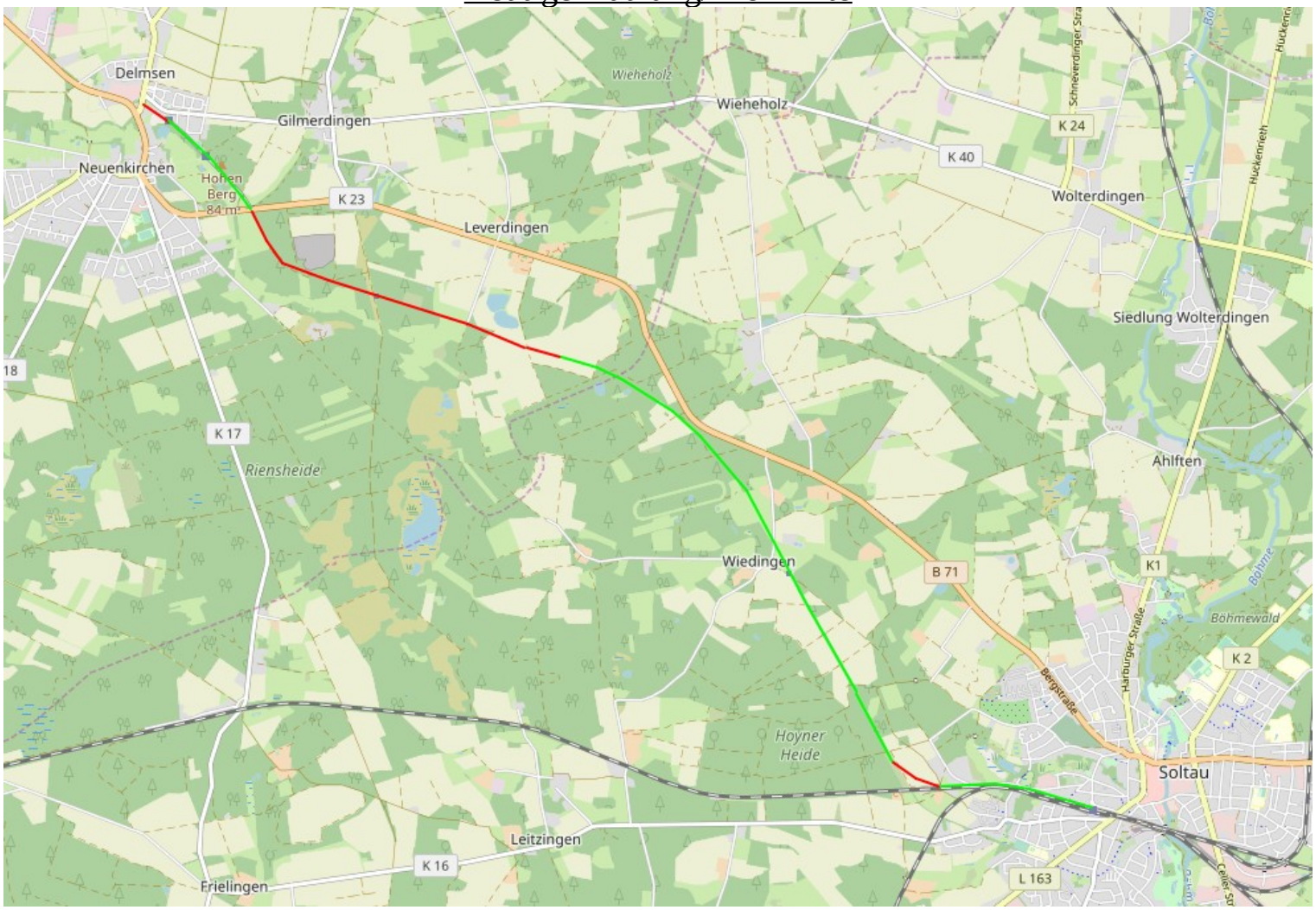
In Soltau (Han.) wären keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, da die angrenzende nördliche Bebauung eher aus Gewerbebauten/ Gewerbeflächen besteht und diese schon in der heutigen Zeit den Bahnlärm abschirmen.
Wohnhäuser werden durch die örtliche Bebauung abgeschirmt.
Der Bahnsteig würde den Lärm weiter abschirmen.
Eine gute Alternative zu den hohen Lärmschutzwänden können auch die Mini-Lärmschutzwände sein:



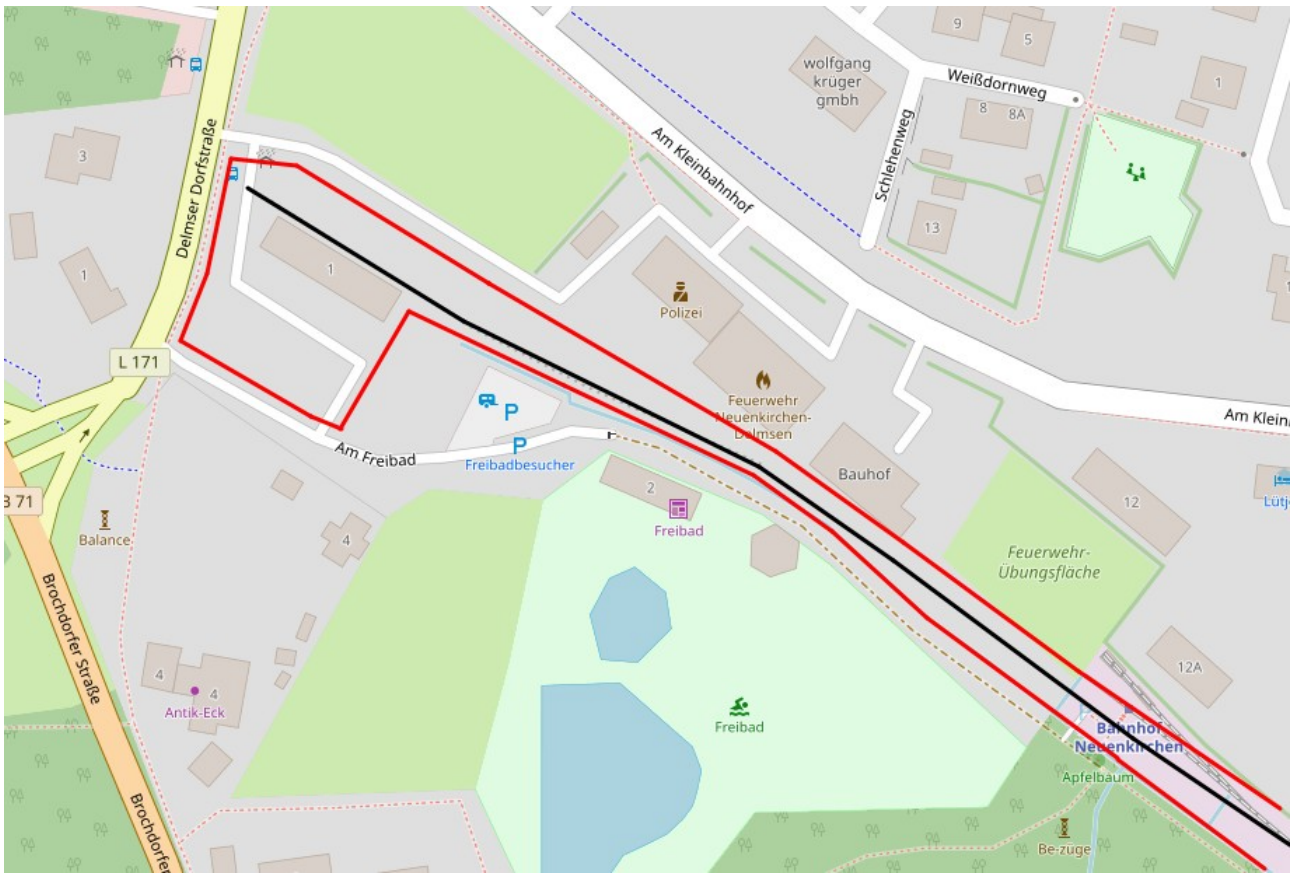


Diese Bilder/ Zeichnungen
veranschaulichen, das die kleineren Lärmschutzwände sinnvoller sind bei direkt angrenzenden Gärten, dadurch bekäme der Rasen immer noch genügend Licht für das Wachstum.
Natürlich kommt es hier eher auf die örtlichen Begebenheiten an, also muss der Lärmschutz flexibel sein (Lärmschutzfenster, hohe Lärmschutzwände und niedrige Lärmschutzwände).

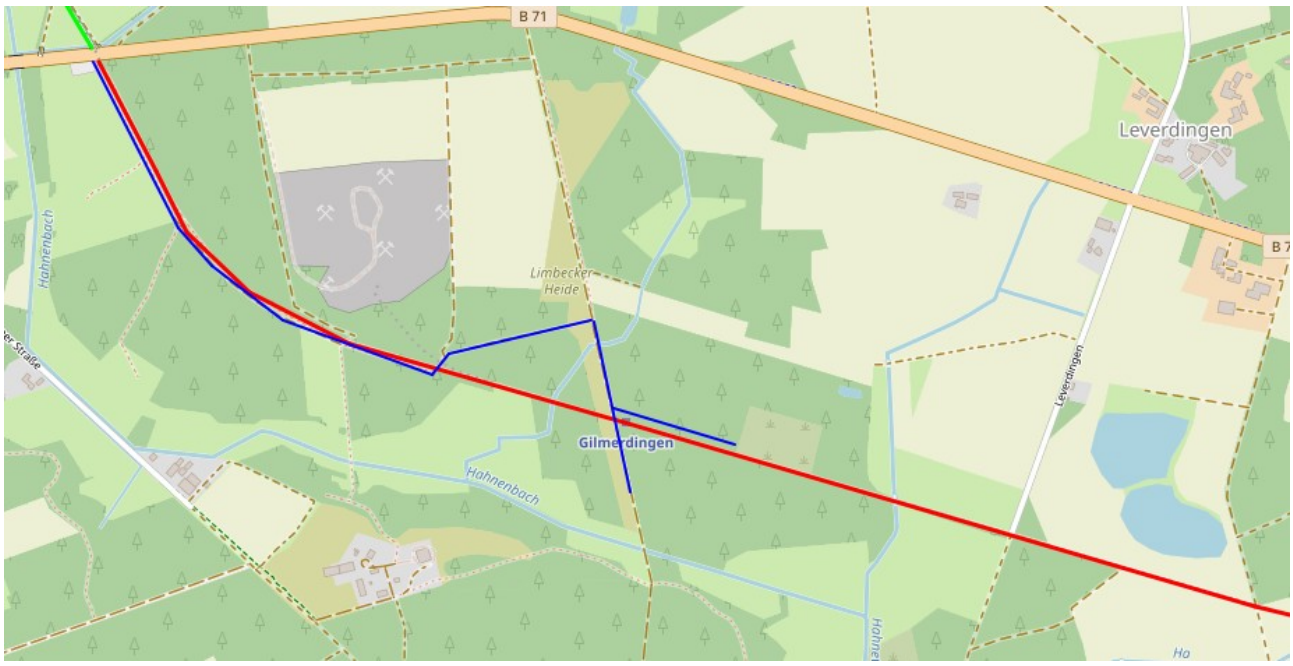
Heutige Nutzung/ Konflikte



In der heutigen Zeit wird die Trasse der Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen anderweitig genutzt,
Konflikte sind nur zu einem kleinen Teil vorhanden.
Alle Konflikte ließen sich lösen.
Rote Linie bedeutet: Konflikte
Grüne Linie bedeutet: Kein Konflikt

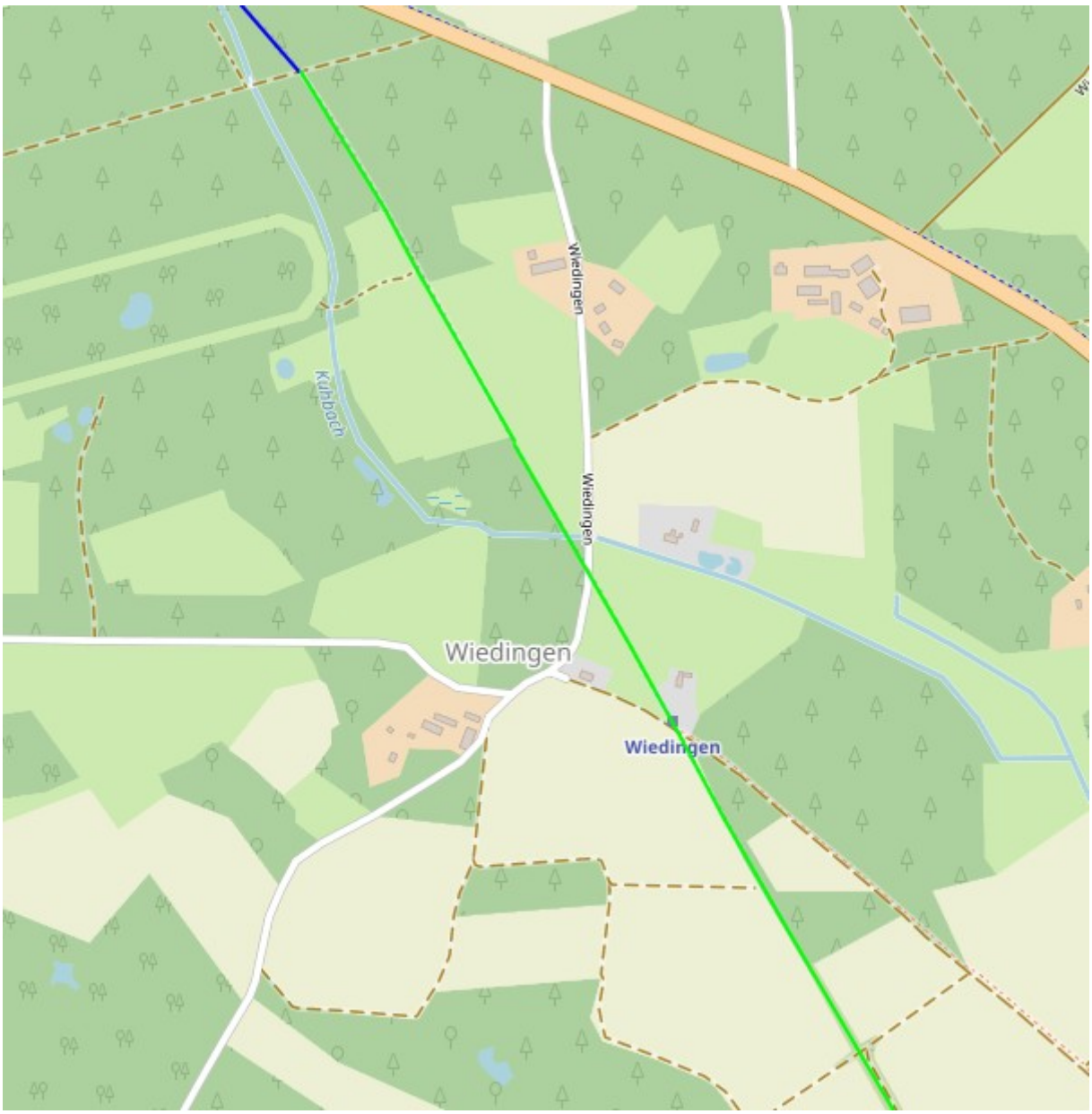


Das größte Konfliktpotential ist gleich am Anfang der Strecke, aber die örtliche Bebauung dürfte hier keinen Schaden nehmen, weil eben eine Neutrassierung möglich und machbar ist.
Der Raum zwischen dem neuen Bauhof-Gebäude und dem Weg ist ausreichend im Querschnitt.

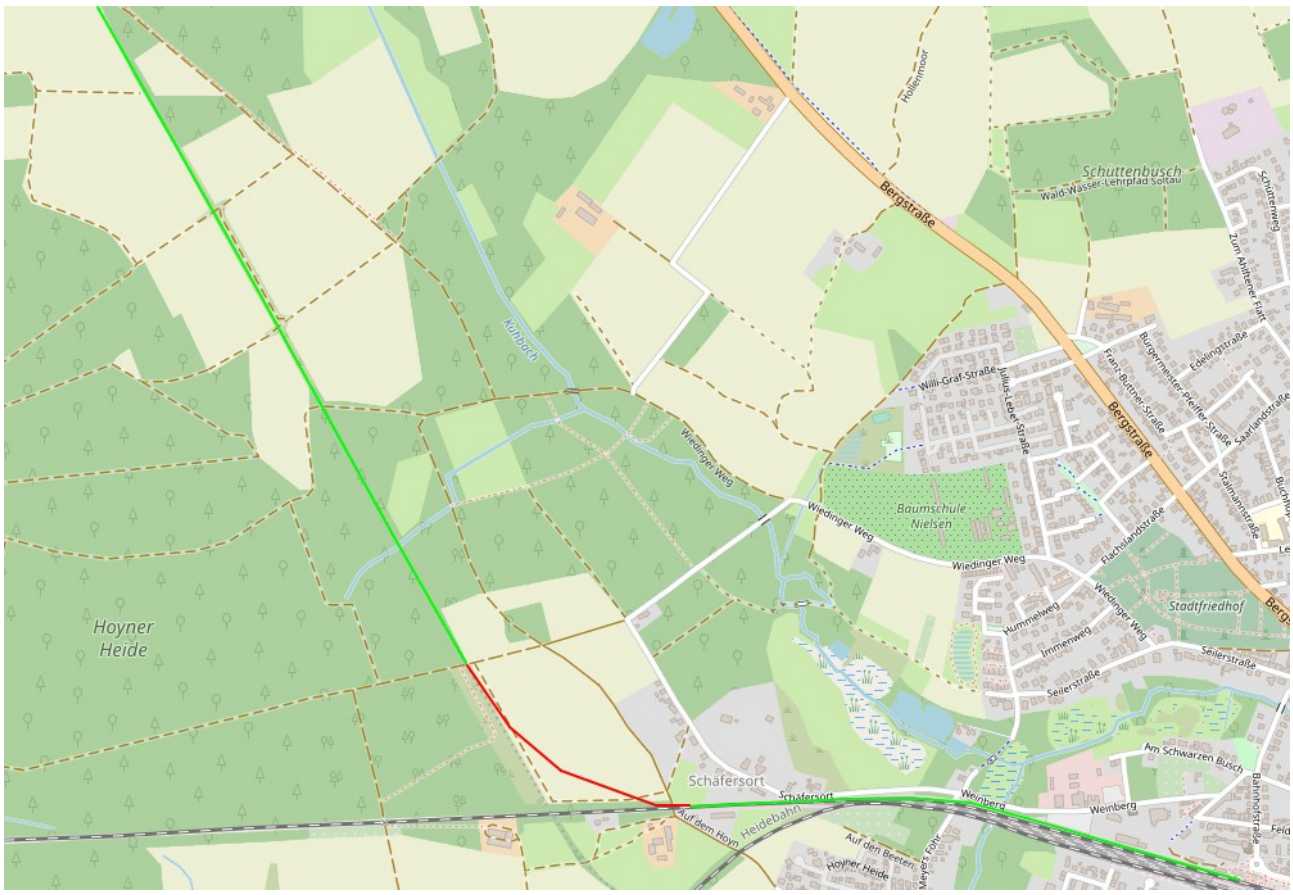


Im südlichen Bereich der B71 wird die Trasse in der heutigen Zeit als Bahntrassenweg genutzt, hier können die dortigen Wege alle um verlegt werden auf den Parallelweg.
Die Gemeinde würde auch weniger an Fläche pflegen müssen (Kostenersparnis oder andere Flächen in Pflege nehmen).
Blaue Linie ist der Parallelweg.
Im Bereich von Leverdingen selbst gibt es kein Parallelweg, aber die Aufgabe würde trotzdem möglich sein.
In dem Bereich müssten wohl einzelne Wanderwege angepasst werden in der Führung, aber dies ist eher ein lösbares Problem.

Zwischen Leverdingen und Wiedingen ist ein komplett anderes Bild vorhanden.
Die schwarze Linie zeigt hier eine Umpflügung an (ist jetzt Ackerfläche), besser wäre es wohl, das die Trasse wieder dort vorhanden ist, und die kleineren Ackerflächen zu den größeren zugeschlagen werden.
Die grüne Linie bedeutet hier, alles ok, Trasse vorhanden, Konflikt kaum bis gar nicht.
Die blaue Linie bildet die Umnutzung als Waldfläche ab, hier wäre wohl eine Trassennutzung in seiner ursprünglichen Form möglich.

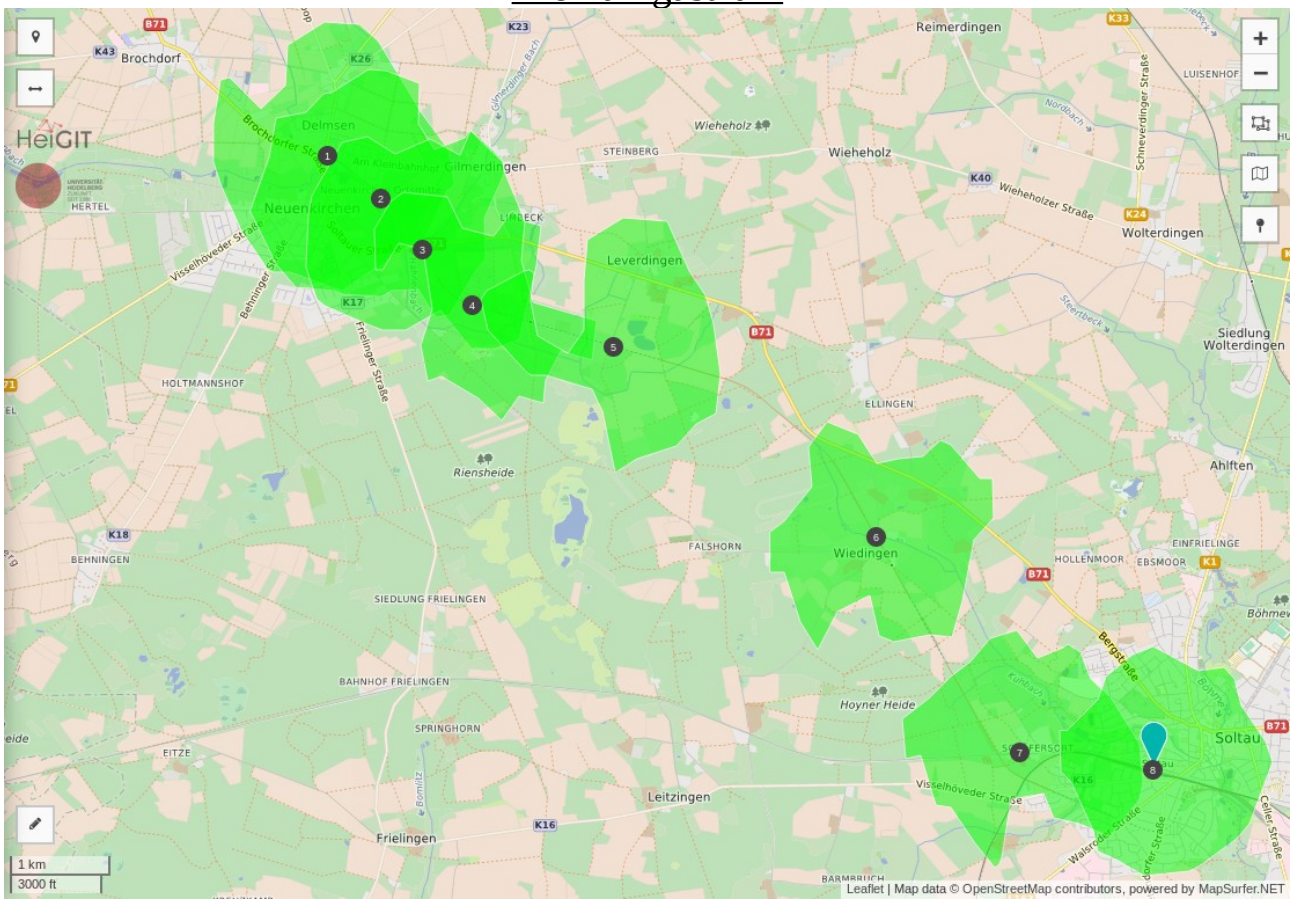


Im Bereich von Wiedingen wird die Trasse kaum bis gar nicht genutzt, sodass dort das Konfliktpotenzial gering bis gar nicht vorhanden ist.



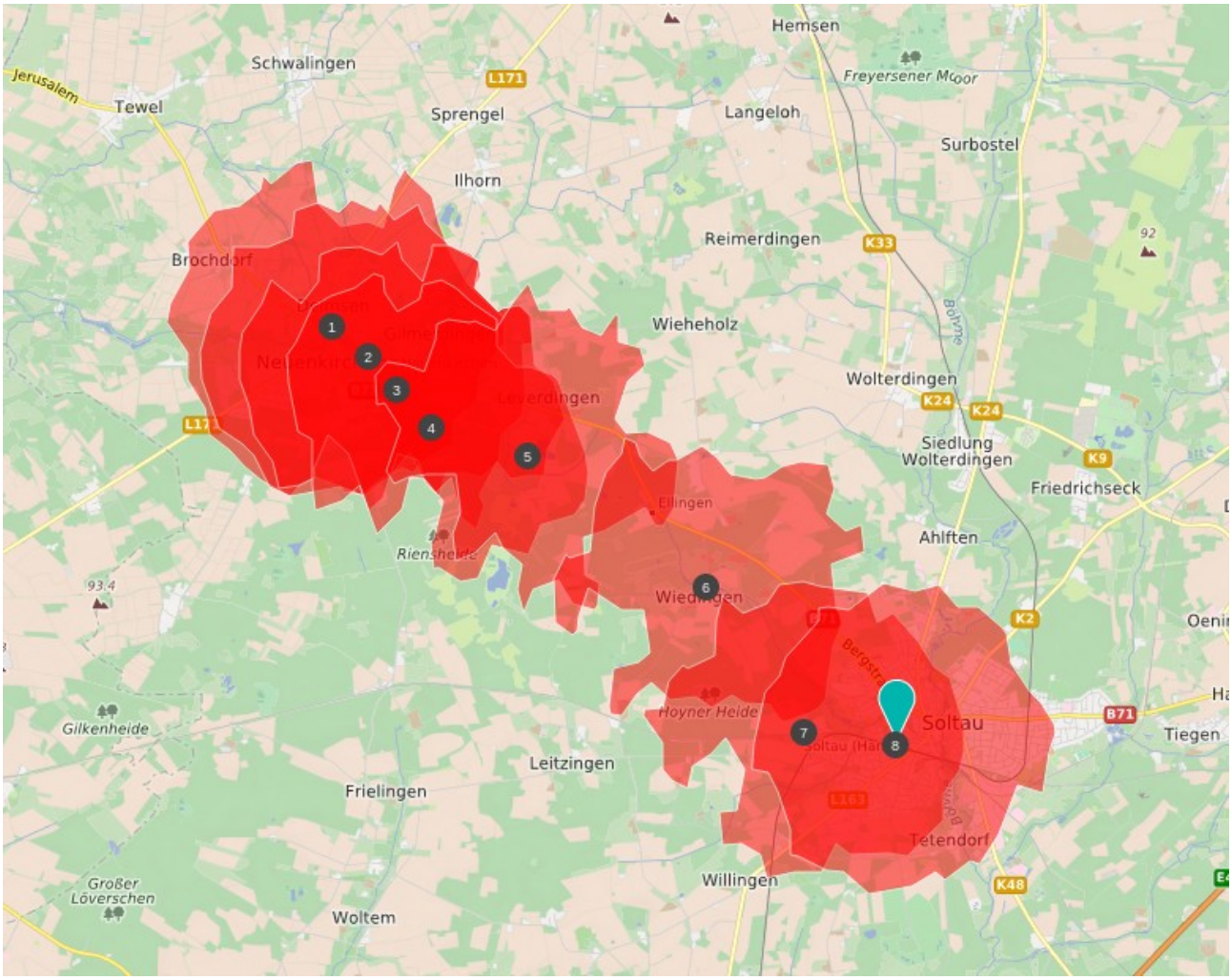
Im Bereich vom Schäfersort gibt es nur die Ackerfläche für den neuen Gleisbogen, ansonsten wird die alte Trasse in diesem Bereich nicht genutzt.
Eine kleine Neuordnung, nach dem Streckenbau, würde die kleinere „Restfläche“ der größeren Ackerfläche zugeschlagen werden können.

Die Fahrgastzahl

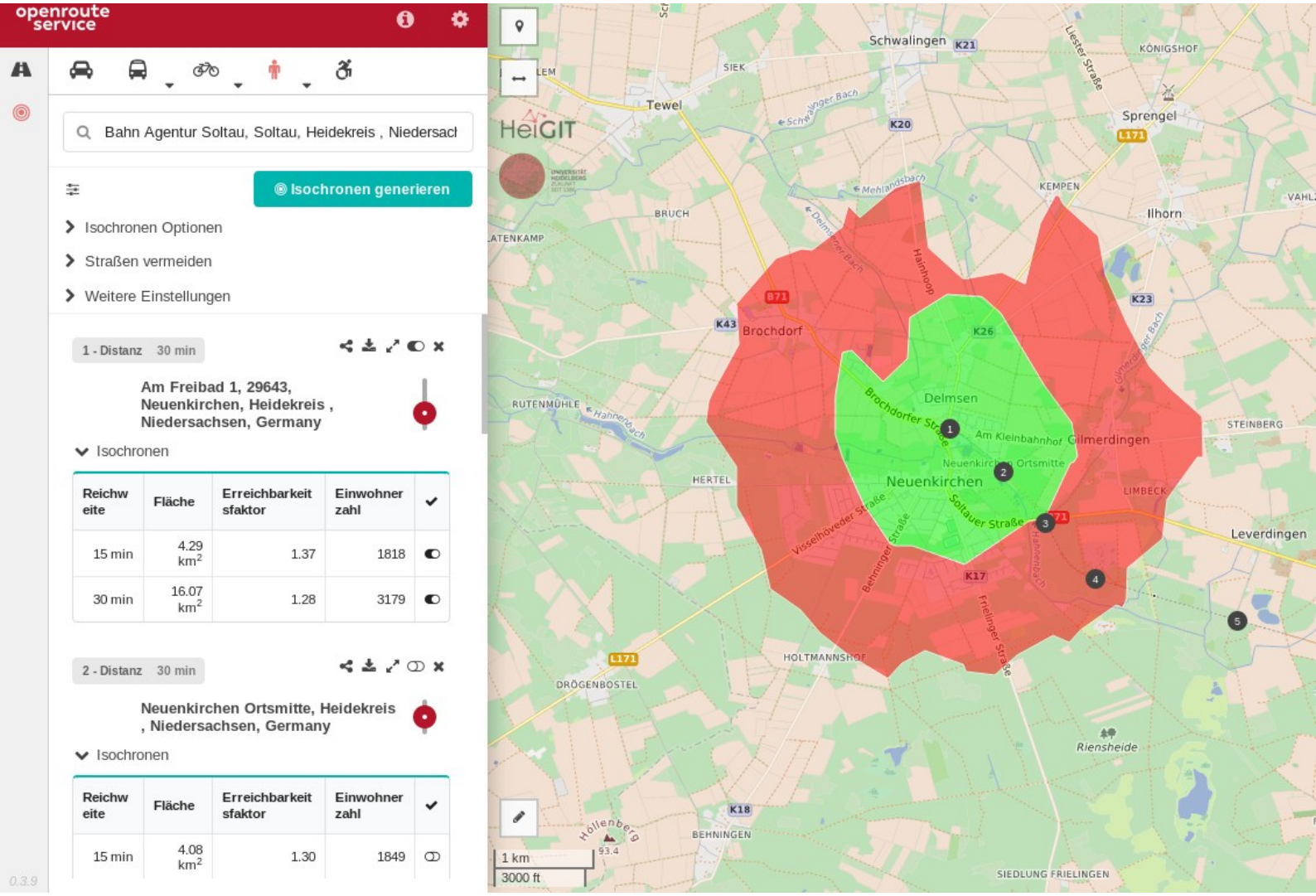


15 Minuten Radius (Gehzeit)

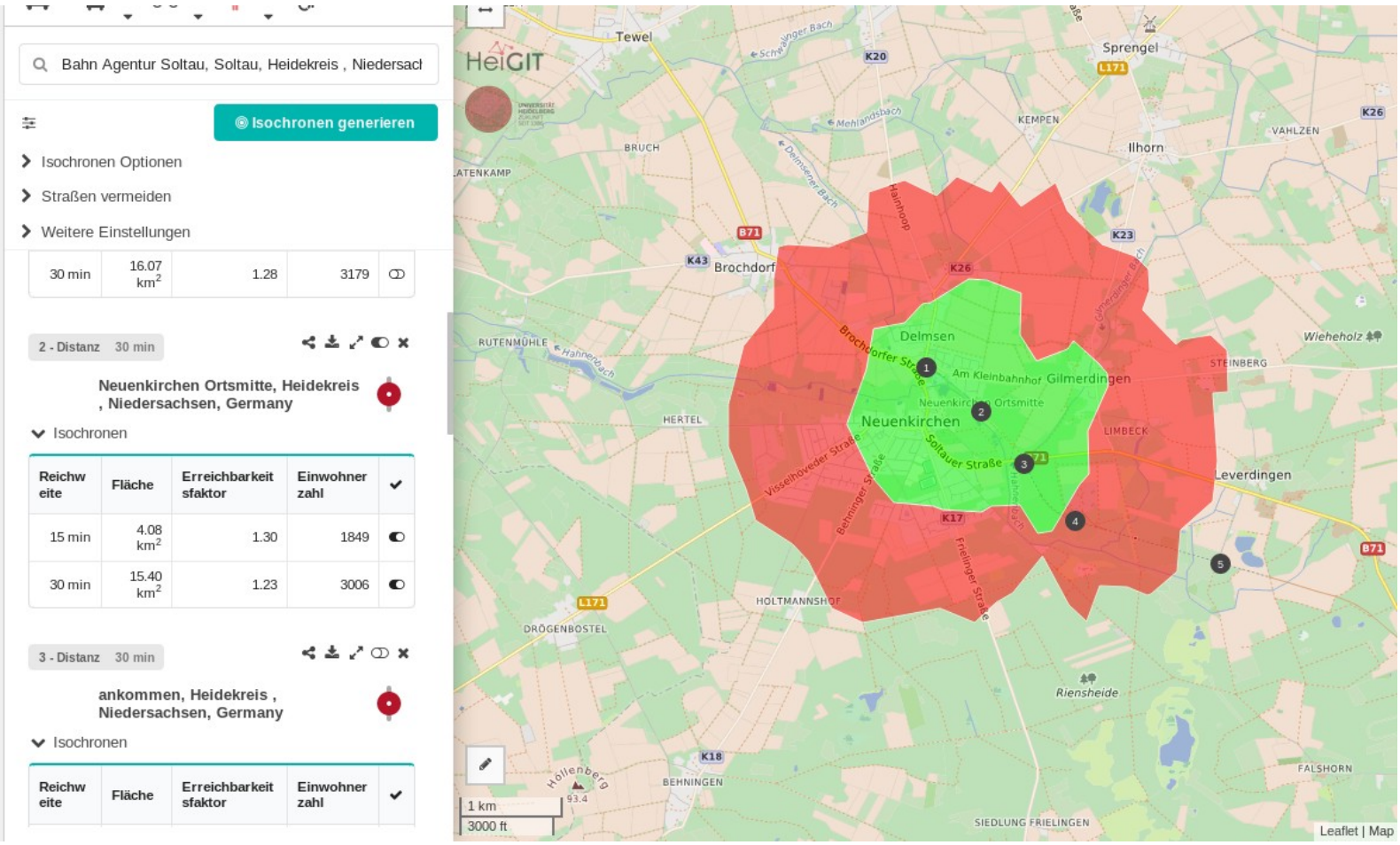
Das erreichbare Fahrgastpotenzial der Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen ist aufgrund der örtlichen Bebauung entlang der Strecke eher für eine ländliche Region hoch.
Der 15 Minuten Radius (Gehzeit) deckt in sehr großen Teilen die Wohngebiete ab.
Der 30 Minuten Radius (Gehzeit) deckt auch Nachbardörfer ab.
Wer aber mit dem Rad zum Bahnhof fährt, deren 15 Minuten Radius ist natürlich größer.



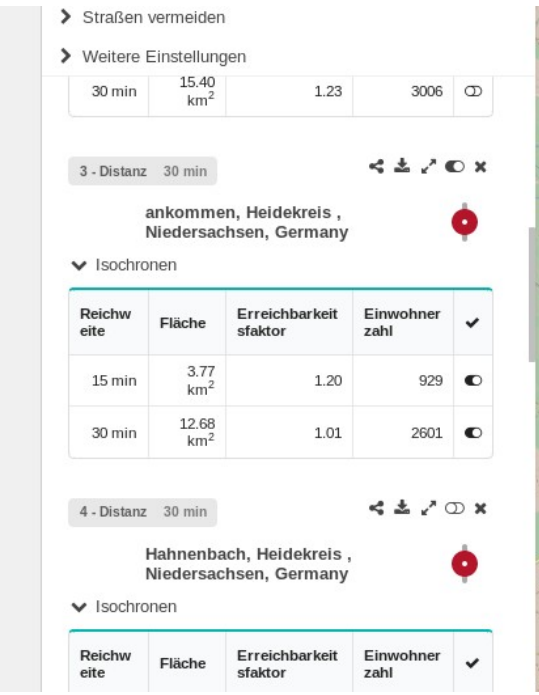
30 Minuten Radius



Erreichbare Einwohnerzahl im 15 Minuten Radius und 30 Minuten Radius,
Neuenkirchen Bahnhof (Lüneburger Heide)
1818 Einwohner/ 3179 Einwohner



Erreichbare Einwohnerzahl im 15 Minuten Radius und 30 Minuten Radius,
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Ortsmitte
1849 Einwohner/ 3006 Einwohner



Straßen vermeiden

Weitere Einstellungen

30 min	15.40 km²	1.23	3006

3 - Distanz 30 min

ankommen, Heidekreis , Niedersachsen, Germany

Isochronen

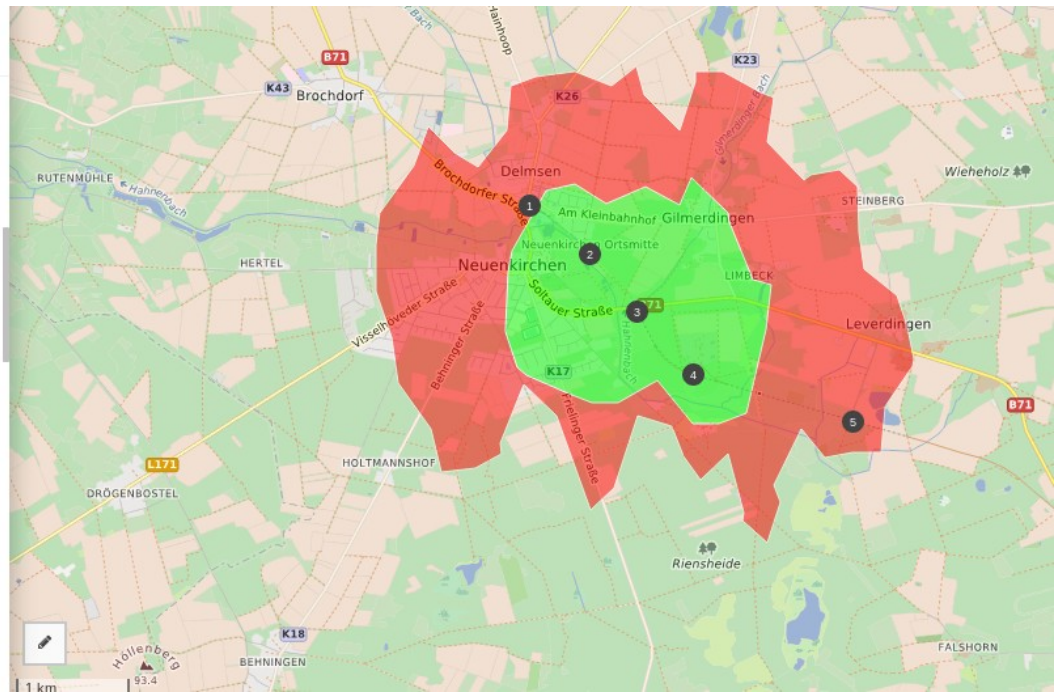
Reichweite	Fläche	Erreichbarkeitsfaktor	Einwohnerzahl
15 min	3.77 km²	1.20	929
30 min	12.68 km²	1.01	2601

4 - Distanz 30 min

Hahnenbach, Heidekreis , Niedersachsen, Germany

Isochronen

Reichweite	Fläche	Erreichbarkeitsfaktor	Einwohnerzahl



Erreichbare Einwohnerzahl im 15 Minuten Radius und 30 Minuten Radius,
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) B71
929 Einwohner/ 2601 Einwohner
Diese Haltestelle würde Gilmerdingen im 15/ 30 Minuten Radius abdecken können.

Isochronen Optionen

Straßen vermeiden

Weitere Einstellungen

Hahnenbach, Heidekreis , Niedersachsen, Germany

Isochronen

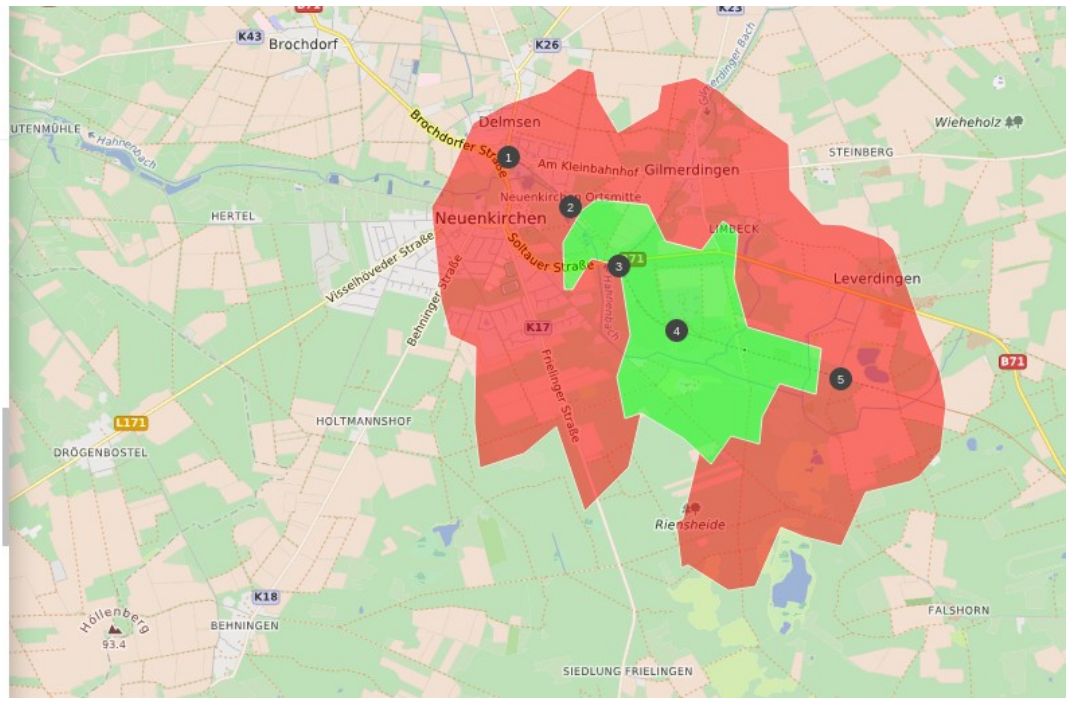
Reichweite	Fläche	Erreichbarkeitsfaktor	Einwohnerzahl	✔
15 min	2.41 km²	0.77	1	
30 min	12.31 km²	0.98	1807	

5 - Distanz 30 min

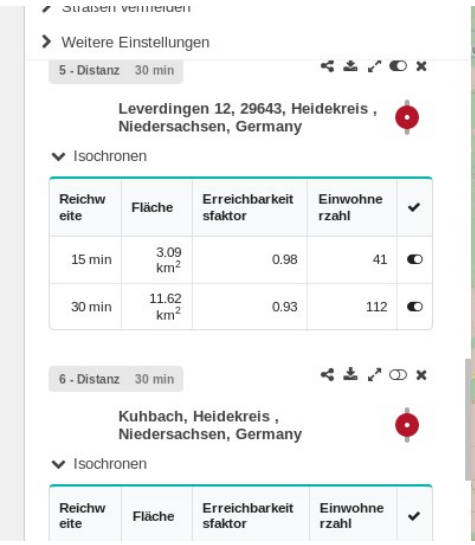
Leverdingen 12, 29643, Heidekreis , Niedersachsen, Germany

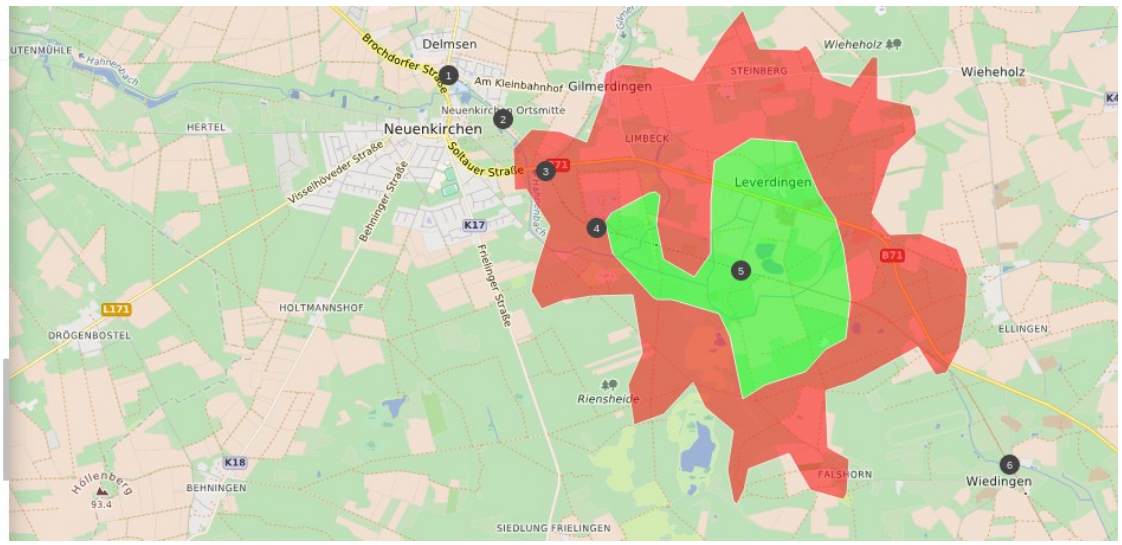
Isochronen

Reichweite	Fläche	Erreichbarkeitsfaktor	Einwohnerzahl	✔
15 min	3.09 km²	0.98	41	

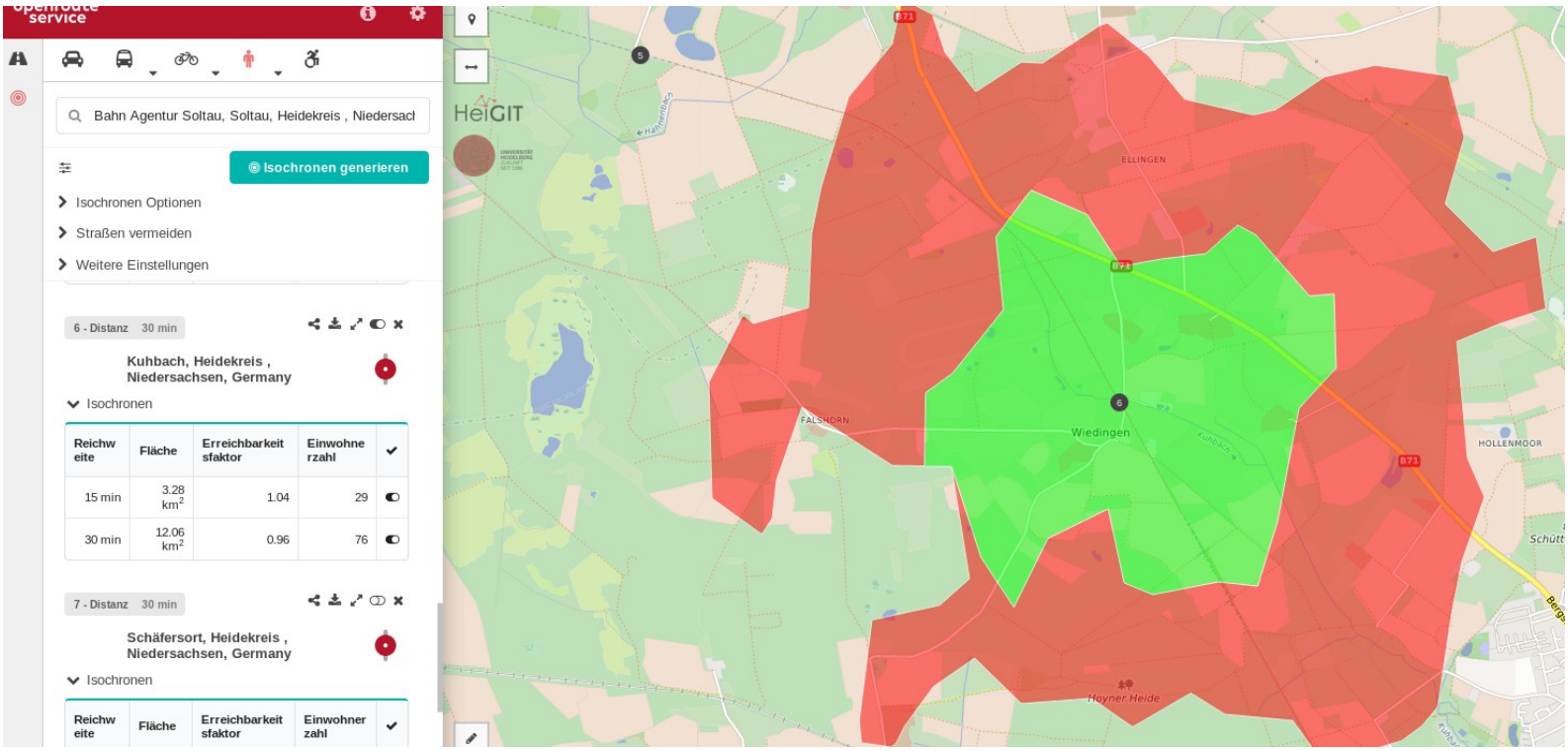


Erreichbare Einwohnerzahl im 15 Minuten Radius und 30 Minuten Radius,
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Schäferhof
1 Einwohner/ 1807 Einwohner
Diese Haltestelle dient in erster Linie eher dem Freizeitverkehr.
Der Schäferhof in Neuenkirchen ist über die Landkreisgrenze hinaus bekannt, Potenzial ist hier genügend vorhanden.





Erreichbare Einwohnerzahl im 15 Minuten Radius und 30 Minuten Radius,
Leverdingen (Lüneburger Heide)
41 Einwohner/ 112 Einwohner
Leverdingen liegt recht nah an der Bahnstrecke, daher soll hier eine Bedarfshaltestelle hin.
Es gibt auch Ferienwohnungen/ ein Hofladen.



Erreichbare Einwohnerzahl im 15 Minuten Radius und 30 Minuten Radius,
Wiedingen (Lüneburger Heide)
29 Einwohner/ 76 Einwohner
Diese Haltestelle bindet auch das Dorf Ellingen an die Schiene an, dort gibt es den bekannten Hof mit Kuchen am Sonntag.
In Wiedingen gibt es wohl auch viele Pferde, sehr viele Ausflügler, zu Fuß oder mit dem Rad, kommen hier aus Soltau hin.
Auf jeden Fall soll hier wegen der besseren Erschliessung auch eine Bedarfshaltestelle hin.

Weitere Einstellungen

30 min	12.06 km²	0.96	76	

7 - Distanz 30 min

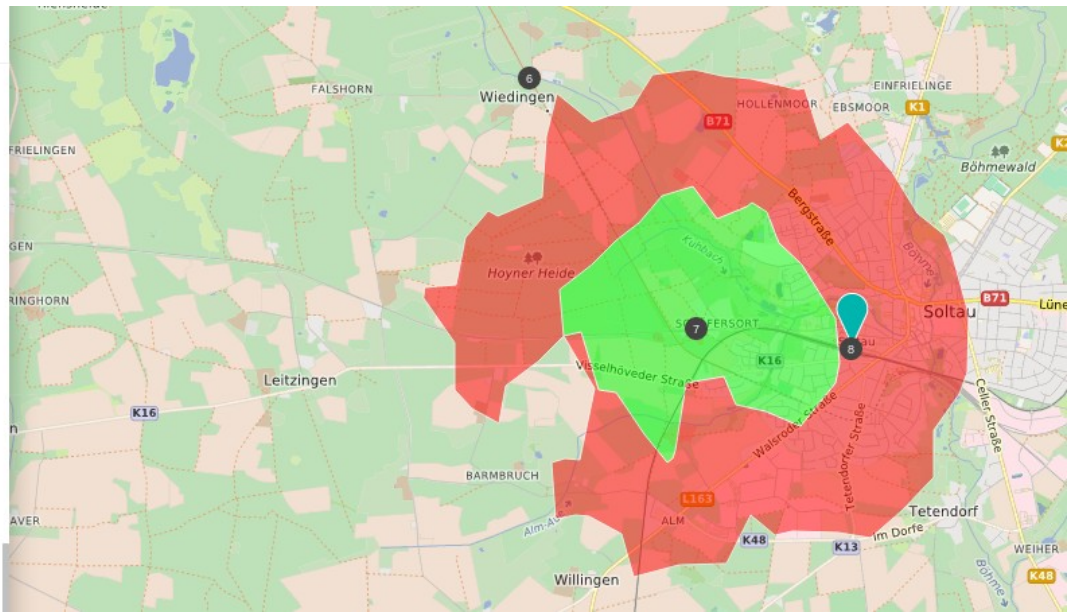
Schäfersort, Heidekreis , Niedersachsen, Germany

Isochronen

Reichweite	Fläche	Erreichbarkeitsfaktor	Einwohnerzahl	✔
15 min	3.33 km²	1.06	1334	
30 min	13.24 km²	1.05	6560	

8 - Distanz 30 min

Bahn Agentur Soltau, Soltau, Heidekreis , Niedersachsen, Germany



Erreichbare Einwohnerzahl im 15 Minuten Radius und 30 Minuten Radius,
Schäfersort (b. Soltau)
1334 Einwohner/ 6560 Einwohner
Diese Bedarfshaltestelle liegt sehr nah am Soltauer Stadtwald, dort gibt es den Jungbrunnen.
Ein Ausflugsgebiet ist dieses Gebiet auch.
Aufgrund der angrenzenden Wohngebiete ist das erreichbare Fahrgastpotenzial hier sehr hoch.

Straßen vermeiden

Weitere Einstellungen

Schäfersort, Heidekreis , Niedersachsen, Germany

Isochronen

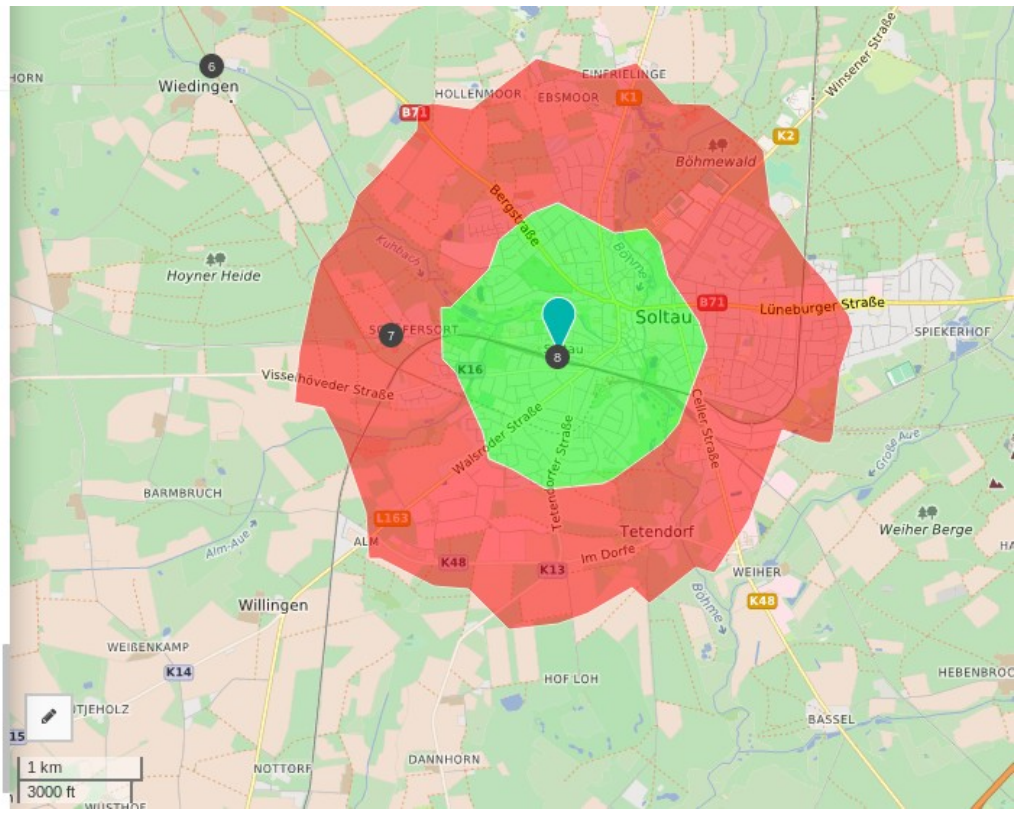
Reichweite	Fläche	Erreichbarkeitsfaktor	Einwohnerzahl	✔
15 min	3.33 km²	1.06	1334	
30 min	13.24 km²	1.05	6560	

8 - Distanz 30 min

Bahn Agentur Soltau, Soltau, Heidekreis , Niedersachsen, Germany

Isochronen

Reichweite	Fläche	Erreichbarkeitsfaktor	Einwohnerzahl	✔
15 min	3.35 km²	1.07	4718	
30 min	14.00 km²	1.11	10998	



Erreichbare Einwohnerzahl im 15 Minuten Radius und 30 Minuten Radius,
Soltau (Han.)
4718 Einwohner/ 10998 Einwohner
Im Bahnhof Soltau würden Anschlüsse per Bahn in alle Himmelsrichtungen existent sein.
Der örtliche Busverkehr kann hier auch genutzt werden.
Soltau ist sehr bekannt für seine Altstadt und den Museen im Zentrum der Stadt.

Die Einschätzung der Fahrgastzahl beruht nur auf der Bevölkerungszahl, dennoch ist dies eine grobe vorherige Einschätzung.
Besser wäre ein Quell-Ziel-Modell.
Daher ist dies eine überschlagende Rechnung:
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Bahnhof (3179:100*10:2)
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Ortsmitte (3006:100*10:2)
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) B71 (2601:100*10:2)
Neuenkirchen (Lüneburger Heide) Schäferhof (1807:100*10:2)
Leverdingen (Lüneburger Heide) (112:100*10)
Wiedingen (Lüneburger Heide) (76:100*10)
Schäfersort (b. Soltau) (1334:100*10:2)
Soltau (Han.) (4718:100*10:2)

Die Zahlen bedeuten folgendes:
:2 in Neuenkirchen, Schäfersort und Soltau (Neuenkirchen mehrere Bahnhöfe, Soltau ist Stadt)
10 ist der durchschnittliche Wert (Fahrgäste am Bahnhof, z.b. Soltau mit knapp über 2500 Fahrgäste, aber Buchholz (Nordheide) mit 8000 Fahrgäste [ca. 20%])

Die Rechnung:
(3179:100*10:2)+(3006:100*10:2)+(2601:100*10:2)+(1807:100*10:2)+(112:100*10)+(76:100*10)+(1334:100*10:2)+(4718:100*10:2)=851,05

Die Fahrgastzahl beträgt auf dieser Bahnstrecke: 851,05 Fahrgäste.

Ein einfaches Quell-Ziel-Modell sind die Pendlerbeziehungen zwischen Neuenkirchen – Soltau, Neuenkirchen – Gilmerdingen, Neuenkirchen – Ellingen, Neuenkirchen – Wiedingen, Soltau – Gilmerdingen, Soltau – Ellingen, Soltau – Neuenkirchen, Soltau – Wiedingen, Gilmerdingen – Neuenkirchen, Gilmerdingen – Ellingen, Gilmerdingen – Wiedingen, Gilmerdingen – Soltau, Ellingen – Neuenkirchen, Ellingen – Gilmerdingen, Ellingen – Wiedingen, Ellingen – Soltau, Wiedingen – Neuenkirchen, Wiedingen – Gilmerdingen, Wiedingen – Ellingen, Wiedingen – Soltau und die Beziehungen Schäfersort (b. Soltau).

Diese vielen Relationen ermöglichen eine bessere Einschätzung des Fahrgastpotenzials.

Neuenkirchen hat folgende Daten für Ein- und Auspendler vom 30.6.2017
(Quelle: Heidekreis Entwurf Nahverkehrsplan 2020-2024)

596 nach Soltau
386 nach Schneverdingen
108 nach Hamburg
361 Landkreis Rotenburg (Wümme)
Schüler am Standort: 174 Anspruchsberechtigte

Soltau:
596 nach Neuenkirchen
Schüler am Standort: 878 Anspruchsberechtigte

Natürlich fehlen Zahlen bezüglich den „nahen“ Verbindungen (also innerhalb einer Gemeinde oder Stadt).

Aber durch die oben genannten Zahlen kann folgendes berechnet werden:
Neuenkirchen-Relationen: 596+386+108+361+174= 1625
1625:100%= 16,25
16,25*10%=162,5

Soltau-Relationen: 596+878= 1474
1474:100%=14,74
14,74*10%=147,4

Soltau und Neuenkirchen zusammen:
162,5+147,4= 309,9

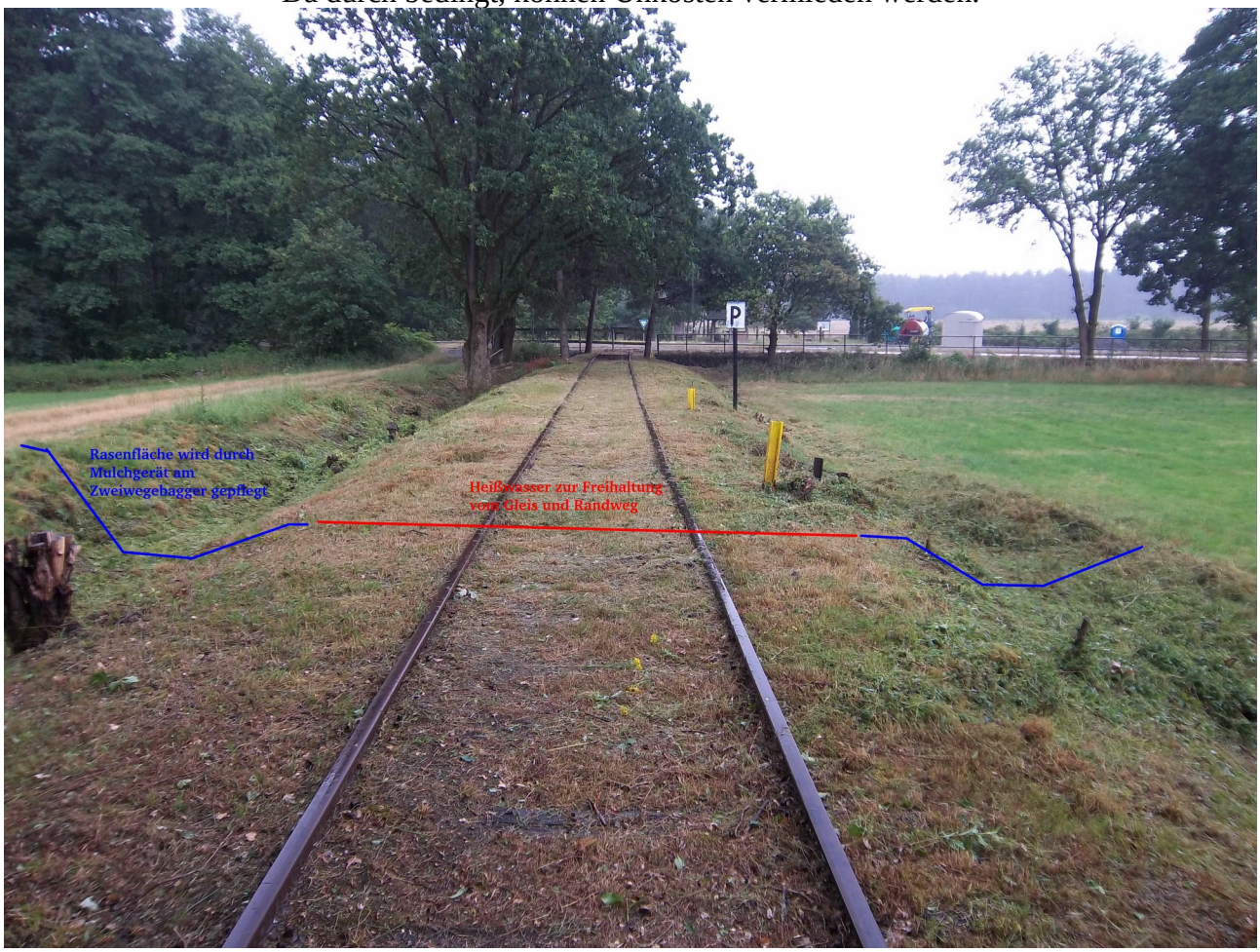
Also würde laut dieser Berechnung ca. 310 Fahrgäste mindestens zusammen kommen.
Leider fehlen Zahlen, die genauer sind als diese grobe Ausrechnung, denn es fehlen die Beziehungen auch zwischen den kleineren Dörfern.

Die Berechnung des touristischen Potenzials an Fahrgästen kann nur abgeschätzt werden, da hier leider nur die Arbeitspendler mit einbezogen werden und nicht die Touristen.
Da die Heidebahn schätzungsweise 80 Prozent an Fahrgäste aufzuweisen hat mit dem Hintergrund „Tourismus“ (und Geschäftsreisen/ Einkaufsfahrten/ Schienenbonus), so kann eine vorsichtige Berechnung anhand der Pendlerzahl erfolgen:
310 Fahrgäste : 100 = 3,1 ; 3,1 * 80 = 248 Fahrgäste

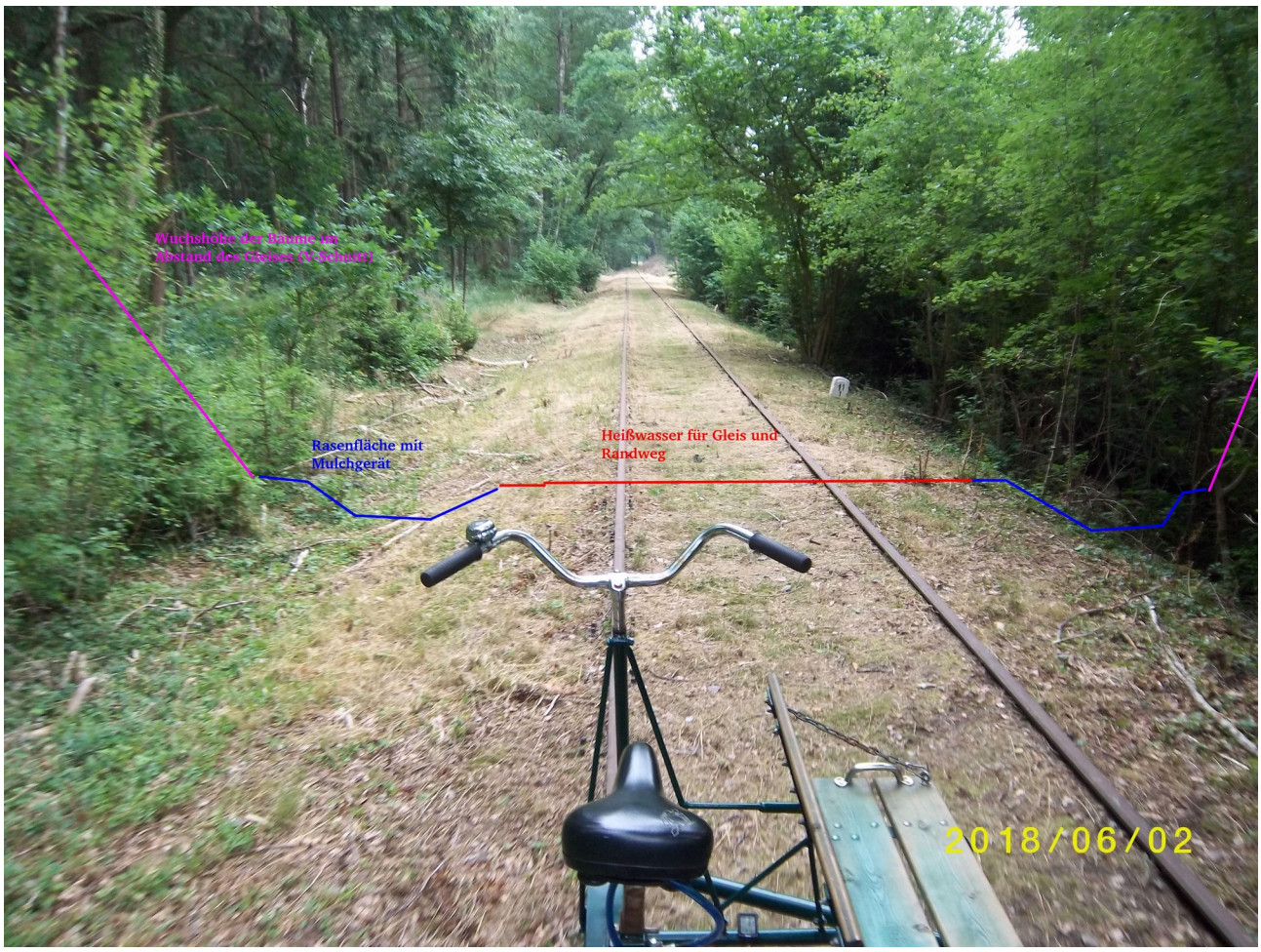
Insgesamt würden dann 310 Fahrgäste + 248 Fahrgäste = 558 Fahrgäste vorhanden sein.

Die Pflege

Die Pflege der Bahnstrecke wird selbst durchgeführt.
Da durch bedingt, können Unkosten vermieden werden.



Die Pflege in der offenen Landschaft sieht so aus, wie auf dem Bild
(Im Gleisbereich bitte an den Schotter denken und das dort der Blick frei ist).



In einem Waldgebiet würde die Pflege so wie auf dem Bild aussehen (links sieht es nahe aus).
Besser wäre es, wenn ein 10 Meter Abstand zu Grundstücksgrenzen eingehalten wird.

Personal

Da die Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen auch das Personal benötigt, um den Betrieb durch zu führen, so werden in diesem Bereich neue Arbeitsplätze entstehen.

Im Allgemeinen:
1 Betriebsleiter (Anmietung?)
0 Stellwerker (hier Dienstleistung einkaufen beim Soltauer Stellwerk)
1 Arbeiter (Gleisbauer; mit Bedienung von Kleinlok und Zwei-Wege-Bagger sowie anderer Pflege)
1 Geschäftsführer (Pflegetätigkeiten, etc.)

Eingekauft werden folgende Leistungen:
Buchhaltung, Internetseite (Programmierung), Werbung, Wartung, Pflege, Infrastrukturanschlussweiche Soltau (jährlich: 5909,22 €; Preisstand 2018)

Personalkosten im Allgemeinen:
1*5000 (Betriebsleiter)
0*5000 (Stellwerk)
1*50000 (Geschäftsführer)
1*50000 (Arbeiter)
0*20000 (Sonstige Dienstleistungen)

Gesamtsumme im Jahr: ca. 130.000,00 €.
Dieses Personal wird für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen benötigt.
Aber diese Summe muss auf den Schienenkilometer umgelegt werden, das heißt:
130.000 € : (9,7 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 252 (Mo.-Fr.) Tage im Jahr * 20 Fahrten + 9,7 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 113 (Sa., So., Feiertage) Tage im Jahr * 20 Fahrten) = 0,917949442€

Dabei gilt es zu beachten:
Z.b.: 1 Lokführer 5000:2= 2500,00€ Gehalt im Monat
Die andere Hälfte ist für Steuern, Weiterbildungskosten, soziale Abgaben reserviert.

Insgesamt werden neue regionale Arbeitsplätze geschaffen, die durch ihren Verdienst (Personalgehalt)/ Steuern auch der Region etwas Geld in die Kasse spülen.

Kilometerkosten der Bahnstrecke, beim Bau

Die Baukosten bei der geringen Bahnstrecke sind gering.
Im Durchschnitt kostet 1 Kilometer Gleis 600.000€
Ein Bahnsteig mit ebenerdiger Anbindung kostet ca. 200.000€
(Abweichungen nach unten und nach oben, je nach Ausstattung möglich)
Eine Weiche kostet 150.000€
(Abweichungen nach unten und nach oben, möglich, eher hier wegen der geringen Geschwindigkeit nach unten)

Die Gesamtkosten würden dann sich so berechnen lassen:
9,7 Km Gleis
2 Weiche
7 Bahnsteige (Länge 60 Meter bei einem Lint 54)
18 Bahnübergänge (Annahme 1 BÜ ca. 350.000,00 €)

Dies macht zusammen:
9,7 Km * 700.000 + 7 Bahnsteige * 200.000 + 2 Weichen * 150.000 + 18 Büs *350.000,00€ = 14.790.000 €

Die Summe von 14.790.000€ wird weiter reduziert in Form vom 90 prozentigem Zuschuss (bei Streckenreaktivierungen), dann entspricht diese nur noch: 1.479.000 €

Aber eine Refinanzierung kann über 20 Jahre erfolgen durch die Trasseneinnahmen des regulären SPNVs.
Das heißt:
1.479.000 € teilen durch 20 Jahre = 73.950 €
Aber diese müssen weiter geteilt werden:
73.950 € : (9,7 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 252 (Mo.-Fr.) Tage im Jahr * 20 Fahrten + 9,7 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 113 (Sa., So., Feiertage) Tage im Jahr * 20 Fahrten) = 0,52217201 €

Also würde pro Kilomter 0,52217201 € dafür aufgewendet werden müssen!
Dies ist gering.

Anfang 2020 wurde das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz im Bundestag behandelt, dabei können bei Reaktivierungen bis zu 90% der Baukosten (inklusive Planungskosten) bezuschusst werden, ab einer Fördersumme von über 50 Millionen € ist eine NKU Untersuchung notwendig, kleinere Projekte können daher profitieren.
Grunderwerbskosten werden auch zu 90% gefördert!
Planungskosten nur zu 10%...

Grundstückserwerbskosten:

Die Grundstückserwerbskosten sind je nach Nutzung unterschiedlich hoch,

9700 Meter * 17 Meter (Annahme Durchschnitt) * 3,00 € (pro Quadratmeter) =
494700 €

Beim Quadratmeter-Preis Orientierung an Ackerfläche Grundstückserwerbskosten werden zu 90% gefördert!
494700 : 100% * 10%= 49470 €
49470 € : 20 Jahre = 2473,5 €
2473,5€ : (9,7 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 252 (Mo.-Fr.) Tage im Jahr * 20 Fahrten + 9,7 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 113 (Sa., So., Feiertage) Tage im Jahr * 20 Fahrten) = 0,017465753€

Das heißt das 0,02 € (aufgerundet) pro Schienenkilometer dafür anfallen.

Firmengründungskosten bei einer GmbH sind:
ca. 30.000,00 € (Notarkosten, Eintragungen, 19% MWST, etc.)

Zusätzliche laufende Kosten

Zusätzliche laufende Kosten beim Betrieb sind:
Bankzinsen, Wartung/ Pflege, Versicherungen, Ansparung für den nächsten größeren Austausch, Stromkosten, Wasserkosten, Internetkosten, Telefonkosten, Betriebsstoffkosten, Kleiner Gewinn (7-14%), Weichenanschlusskosten in Soltau zur DB Netz, etc.
Betriebliche Monatskosten wären wohl bei ca. 40.000,00 €.
480.000,00 € : (9,7 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 252 (Mo.-Fr.) Tage im Jahr * 20 Fahrten + 9,7 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 113 (Sa., So., Feiertage) Tage im Jahr * 20 Fahrten) = 3,389351786 €

Kilometerkosten bei Bestellung

Die Kilometerkosten bei einer Bestellung wäre aus den folgenden Zahlen/ Rubriken zu berechnen: Personal, Baukosten, Laufende Kosten.

Dies würde bedeuten (auf 20 Jahre gerechnet):
Personalkosten (nur EIU) 0,917949442 € + Baukosten 0,52217201 € + betriebliche Monatskosten 3,389351786 € + Grundstückserwerbskosten 0,02 € =
4,849473238 € pro Kilometer.

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme errechnet sich aus:
dem Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Da es sich auch um eine Bahnstrecke im ländlichen Raum handelt, so wäre mal die damalige Aussage zu überprüfen, welche Bedingung sich bei der LNVG zur wirtschaftlichen Berechnung sich geändert haben.
- Bei einer Anfrage an die LNVG ergab sich für den ländlichen Raum die einfachste Antwort: Bislang wurde noch nichts geändert… (Stand: August 2020).

Mit dem heutigen berechnen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses würde es so aussehen:

- Verlagerte Pkw-Verkehrsleistung:
558 Fahrgäste *11 Kilometer = 6138 ; 6138 * 365 Tage = 2240370 ; 2240370 * 2 [Hin und Zurück] = 4480740
Einsparung von 4.480.740 PKW-Kilometer pro Jahr

- Vermiedene Umweltschäden: (Annahme 4480740 PKW-Kilometer im Jahr werden mittels einem durchschnittlichen Auto mit dem Co^2-Ausstoß vermieden, durchschnittlicher Co^2-Wert pro Kilometer ist: 150 Gramm (bei 7 Litern pro 100 Kilometer, im Regelfalle kann der Wert auch nach oben hin abweichen, sparsame Fahrweise), das heißt 150 Gramm pro Kilometer wird mal genommen durch 4480740 PKW-Kilometer = 672.111.000 Gramm.
Umgerechnet in Tonnen ergibt sich das Ergebnis so: 672,111 Tonnen Co^2.

- Vermiedene Unfälle: Bei 4480740 PKW-Kilometer ca. 1,51 Unfälle (2016 kam es alle 2.960.000 PKW-Kilometer zu einem Unfall [Statistisch])

- Fahrzeugbedarf: 1 Triebwagen (der Reserve-Triebwagen in Soltau)

- Betriebskilometer: 11 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 252 (Mo.-Fr.) Tage im Jahr * 20 Fahrten + 11 Schienenkilometer * 2 (Hin und Zurück) * 113 (Sa., So., Feiertage) Tage im Jahr * 20 Fahrten = 160.600 Betriebskilometer

Aus den obigen Berechnungen müssen natürlich auch Zahlen eingesetzt werden (€-Preise), das heißt:

- 4480740 PKW-Kilometer * 0,31 € (Unterschiedliche Kilometerpreise, von 0,26 € bis 2,61 € pro Kilometer ist alles möglich, ADAC-Tabelle) = 1389029,4 €

- 672,111 Tonnen Co^2 * 10,00 € pro Tonne = 6721,11 € (ab 2021 10,00 € pro Tonne)

- 1,51 Unfälle = 1197,9 € (im Jahr 2003, Statistik)

- 160.600 Betriebskilometer * 4€ pro Kilometer = 642400 €

Desweiteren würde die Buslinie Soltau-Neuenkirchen auf dem Abschnitt ausgedünnt werden:

5 Fahrten * 52 Samstage * 2 (Hin und Zurück) * 16 Km * 1,50 € = 12.480,00 €

Co^2-Einsparung:

5 Fahrten * 52 Samstage * 2 (Hin und Zurück) * 16 Km * 70 Gramm = 582400 Gramm Co^2

582400 Gramm = 0,5824 Tonnen

Desweiteren kommen noch die 63 Ferientage hinzu:

4 Fahrten * 63 Ferientage * 2 (Hin und Zurück) * 16 Km * 1,50 € = 12.096 €

4 Fahrten * 63 Ferientage * 2 (Hin und Zurück) * 16 Km * 70 Gramm = 564480 Gramm Co^2

Dies macht:

12.480 € + 12.096 € = 24.576 €

0,5824 Tonnen + 0,56448 Tonnen = 1,14688 Tonnen Co^2

Im Endergebnis würde es so aussehen:

$(1389029{,}4+6721{,}11+1197{,}9+12.480+12.096-642400)\div(4{,}849473238\times160.600) = 1{,}000383922$

Der Wert wäre dann 1,000383922 (also über 1,0)

Nachwort zu der NKV-Analyse:

Die NKV-Analyse basiert auf öffentlichem Zahlenmaterial, im Ergebnis wäre es durchaus förderungsfähig.
Eine kleine Abweichung gab es in der Berechnung, so sind die Mindestunkosten eines PKW-Kilometers etwas weiter höher, denn es soll möglichst ein Durchschnittswert erreicht werden und nicht nur die Betrachtung auf den Unkosten eines sehr kleinen Kleinstwagen (die Mehrheit fährt grössere Fahrzeuge, wie z.b.: Familienwagen).

Politik

Ohne Unterstützung der örtlichen Politiker (Gemeinderat, Stadtrat) und der fernen Politiker (Ministerium in Hannover, etc.) würde eine Reaktivierung aussichtslos sein.

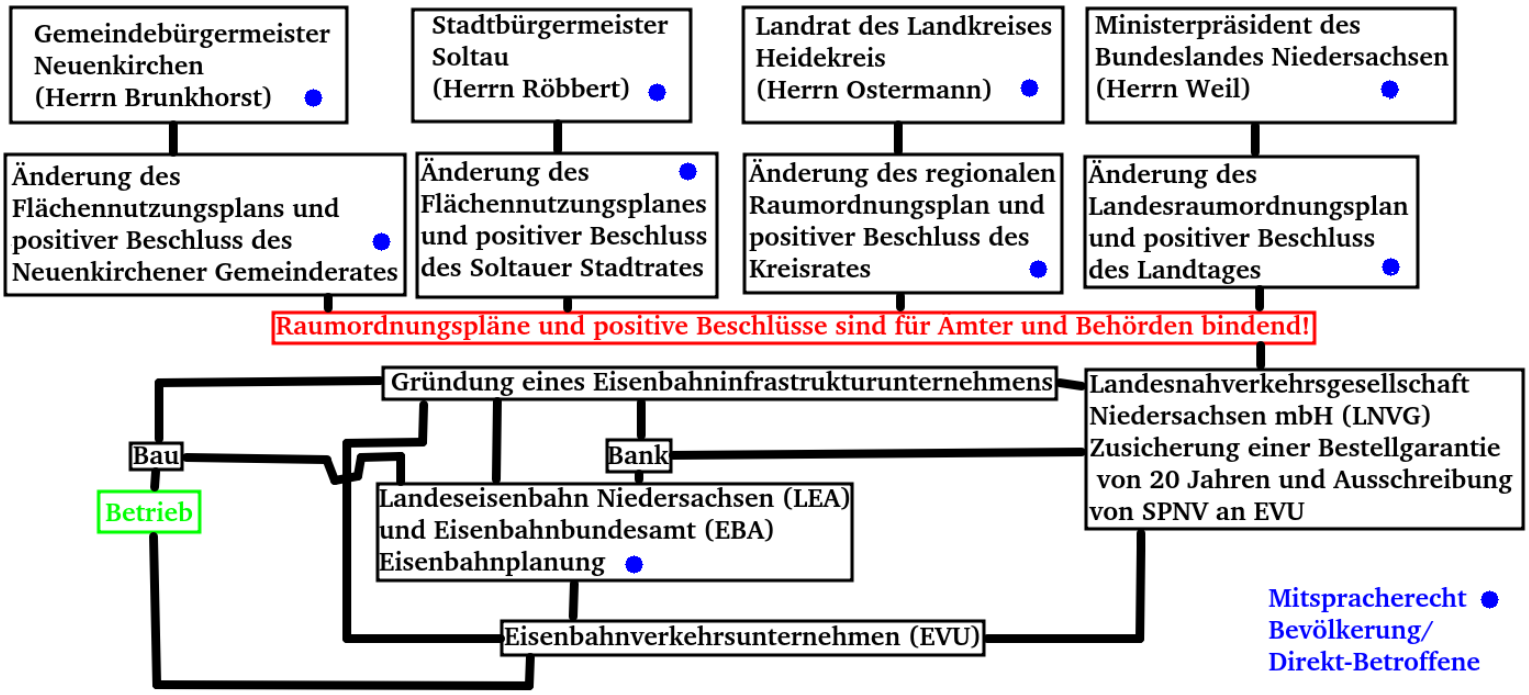
Folgende Ortsräte/ Ämter müssen einen positiven Beschluss/ positiv eingestellt sein/ fassen:

Stadtrat Soltau: Kontakt aufgenommen – über Stadt Soltau
Gemeinderat Neuenkirchen: Kontakt aufgenommen – über den Gemeinde-Bürgermeister
Bürgermeister Stadt Soltau: Kontakt aufgenommen – Stadt Soltau wird die Reaktivierungsstudie prüfen, wenn die Verwaltung/ Arbeitsgruppen freie Kapazitäten haben, aber eine Bereitschaft ist erkennbar, sich dieser Thematik sich zu widmen.
Gemeinde-Bürgermeister Neuenkirchen: Kontakt aufgenommen – wird positiv gesehen
Heidekreis-Landrat: Kontakt aufgenommen
Heidekreis-Kreisausschuss: Kontakt aufgenommen
Land Niedersachsen: Kontakt aufgenommen – über die Europa-Abgeordnete des Heidekreises: 2013 war das Verfahren, bislang wird kein neues aufgestellt und es exestiert noch kein Plan, wie die neue 90% Förderung aussehen kann, geschweige wie Anträge dort aussehen…
Klingbeil, Lars (Bundestagsabgeordneter): Hat Vorschläge gemacht wohin diese Studie noch gehen kann und er klingt eher aufgeschlossen.

Neben diesen politischen Gremien wäre es wünschenswert, wenn andere Institutionen (Vereine, Firmen, andere Vereinigungen) hinter einer Reaktivierung stehen würden.

Am 29.3.2020 ging die Studie auch über die Presse:

Böhme-Zeitung: Im März kontaktiert – war am 4.4.2020 in der Zeitung
Heide-Kurier: Wurde im März kontaktiert – bislang nichts
Internetseite der Neuenkirchener Draisinenbahn: Wurde im März bereit gestellt – ist vorhanden



Dieses Bild verdeutlicht wo die Bevölkerung/ Direkt-Betroffene ein gewisses Mitspracherecht haben.
Das es natürlich auch Hindernisse bei einer Bahnstreckenreaktivierung vorhanden sind, ist normal.
Zum größten Teil gehört die ehemalige Gleistrasse der Gemeinde Neuenkirchen/ der DB Netz.
Auf dem Soltauer Stadtgebiet sind die Flächen damals auch wieder zurück gegeben wurden, aber hier könnten höhere Ausgleichszahlungen und Lösungen zum Ergebnis führen.

Jeder sieht anhand der Grafik, das sehr viel Zeit verloren geht für das Administrative (Änderung und Entscheidungen/ Mitspracherecht).
Dagegen ist der Bau eher nebensächlich (Zeit).

Diese Bahnstreckenreaktivierungsstudie soll auch eine zeitliche Verkürzung bedeuten - jeder kann seine Meinung/ Ideen/ Verbesserungen mitteilen.

Fördermöglichkeiten

Fördermöglichkeiten für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen gäbe es bei einem positiven Reaktivierungsergebnis (NKV-Analyse oder NKU-Analyse).
Hier könnten Leader-Mittel, bzw. die zwei Leader-Regionen (Hohe Heide und Lüneburger Heide) hilfreich sein.

Bei den Reaktivierungskosten würden die Baukosten von der LNVG einen 90% Zuschuss bekommen.
Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde im Januar 2020 aktualisiert, bei Reaktivierungen können bis zu 90% der Gestellungskosten gefördert werden!
Ist es in Niedersachsen im ländlichen Raum möglich?
Der Betrieb eines Bahnübergangs wird auch im laufenden Betrieb bezuschusst.

Die verbleibenden Unkosten könnten durch die Kilometergelder wieder hinein kommen (bei gestreckter Finanzierung über einer Bank mit niedrigen Zinsen).

Weitere Fördermöglichkeiten sind zu überprüfen.

Bankenkredite

Örtliche Banken sollen bei dem Kredit zur Finanzierung bevorzugt werden, das heißt das folgende Banken zur Auswahl stehen:
Sparkasse
Volksbank
Postbank
Deutsche Bank
KFW-Bank

Bei der Finanzierung muss eine Vorfinanzierung eingeplant werden
(Förderung werden meist nachträglich nach Rechnungslegung beglichen, Grundstückskäufe, ein Jahr Betrieb, dafür muss eine Garantie der Bestellung und eine Verlustabsicherung her)
Kredithöchstbetrag setzt sich dann aus folgenden Bestandteilen zusammen:
Baukosten+1 Jahr Betrieb+Grundstückskosten+nebst den Realisierungskosten

Zeitliche Realisierung

Folgender zeitlicher Rahmen wäre vorhanden:

- Veröffentlichung dieser Studie im März 2020

- max. 1 Jahr Diskussion und 5 Jahr positive Beschlüsse (max. Januar 2027)

Zwischen Februar 2022 – Januar 2027 positive Beschlüsse von: Neuenkirchen (Gemeinde und Dorf), Wiedingen und Soltau (Stadt), Delmsen, Land Niedersachsen und Landkreis Heidekreis, Bestellung von der LNVG Niedersachsen.
Ferner muss in diesem Zeitraum auch der Flächennutzungsplan (Gemeindeebene; Landkreisebene Nahverkehrsplan; Land Niedersachsen Landesraumordnungsplan) geändert werden.

- Bereitstellung von Geldern und Gründung einer EIU-GmbH und Erwerb der Grundstücke (2022)

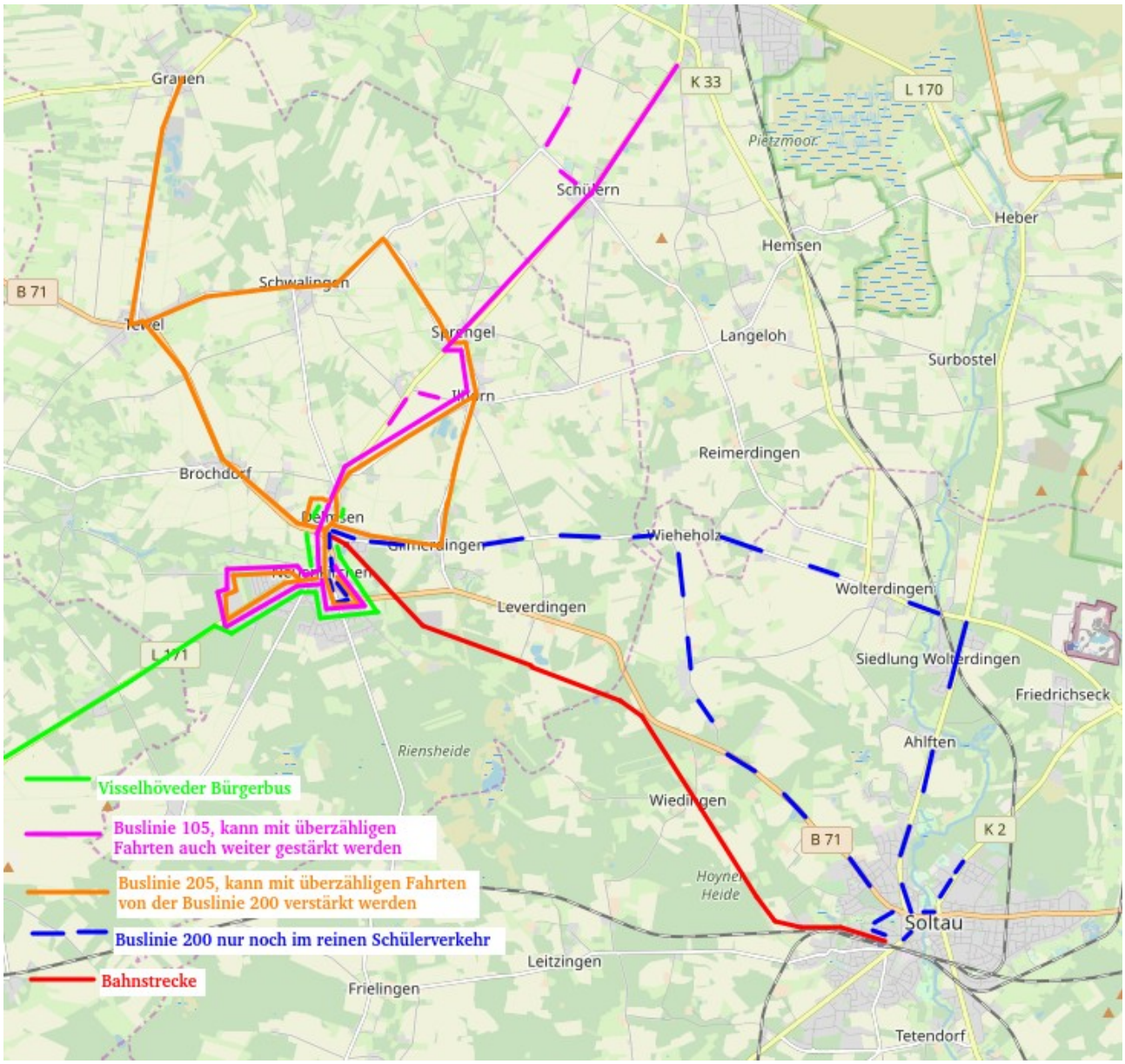
- Planungen (2021-2025)

- Bau der Bahnstrecke (2026-2028)

- Betrieb der Bahnstrecke (2028/ 2029)

Neues Busnetz

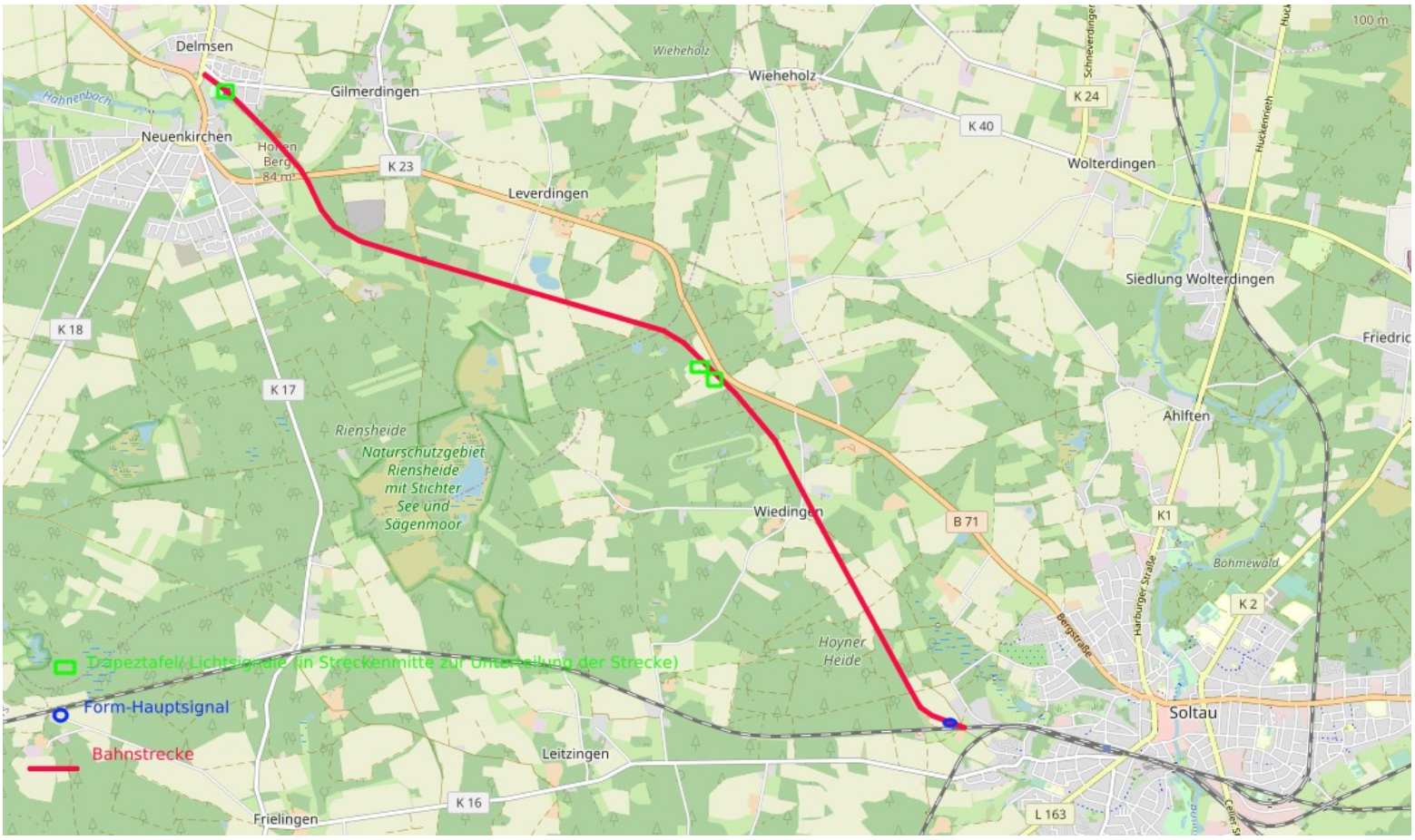
Nach dem die Bahnstrecke ihren Betrieb aufgenommen hat, so müsste das Busnetz neu gestaltet bzw. die vorhandenen Leistungen umverteilt werden.
Dies würde eher so aussehen:



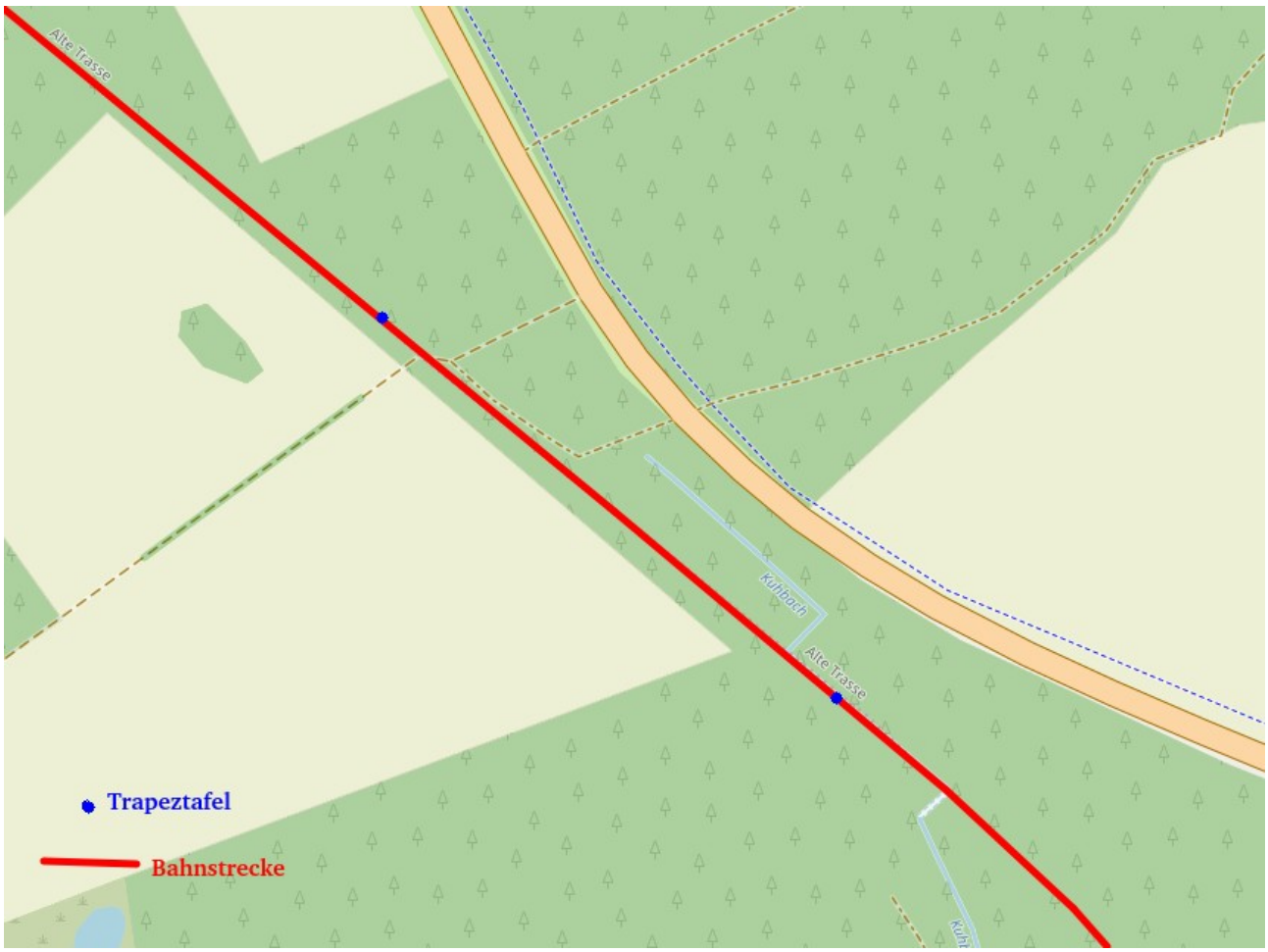
Zu dem Bild muss ich wohl einiges erklären.
Aufgrund der dann vorhandenen Bahnstrecke Neuenkirchen-Soltau, könnten die Busfahrten außerhalb des Schülerverkehrs auf der Buslinie 200 auf die anderen beiden Buslinien 105 und 205 komplett verschoben werden. Dadurch würden die Fahrtenpaare auf den beiden anderen Buslinien steigen – mehr Attraktivität.
Die Buslinie 205 müsste auch in Fahrtrichtung Brochdorf auch die Bushaltestelle „Neuenkirchen, Bahnhof“ mitbedienen, auch auf der Rückfahrt.
Theoretisch könnte dadurch eine Bushaltestelle in der Straße: Versemannsweg (Ehrenmal Delmsen?) für eine zusätzliche Verbesserung sorgen.

Signalisierung der Bahnstrecke

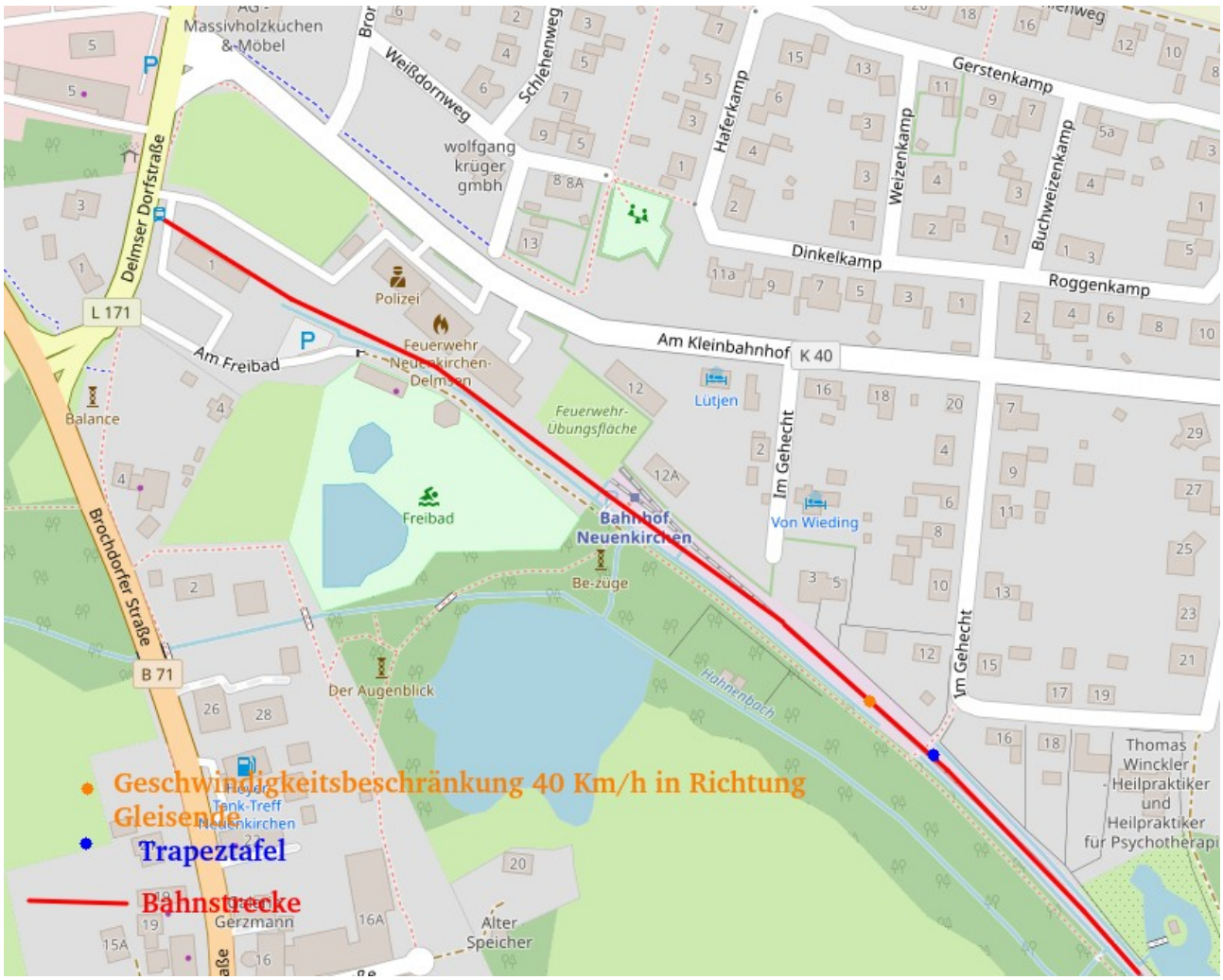
Da es sich um eine eingleisige Nebenbahn handeln würde, so muss eine entsprechende Signalisierung der Bahnstrecke vorhanden sein.
Daher ist ein Zugleitbetrieb (vereinfachter Nebenbahnbetrieb), wegen nur einem Zug auf der Bahnstrecke möglich – Kostenersparnisse inklusive.
Die „Zugmeldestellen“ bekommen bei ihren Einfahrten Trapeztafeln.
In der Streckenmitte der Gesamtstrecke soll eine Aufteilung der Strecke erfolgen.
Aber nun kommen die Bilder:



Die Gesamtstrecke



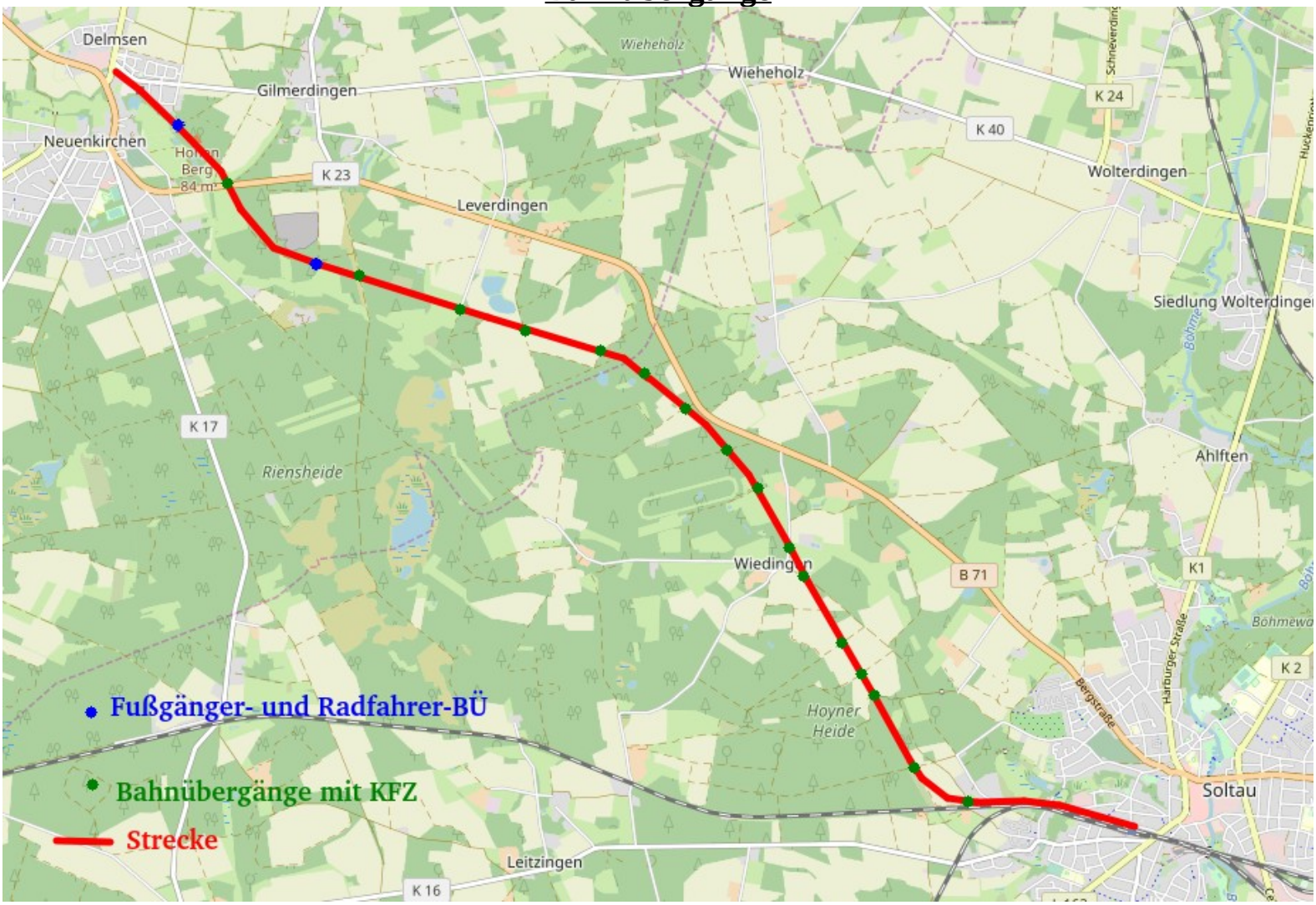
Alter Bahnhofsstandort in Ellingen.
Trapeztafel oder Hauptlichtsignale.



Neuenkirchener Signale

Nicht auf den Bildern drauf sind die Sh0-Signale an den Prellböcken und die rot-weißen Grenzzeichen bei den Weichen.
Sowie die Bahnübergangssignale und die H-Tafeln an den Bahnsteigen.
Die bildliche Darstellung gibt noch nicht den Regelfall wieder, da noch die Streckenhöchstgeschwindigkeit und der Bremswegeabstand eine Rolle spielen kann.

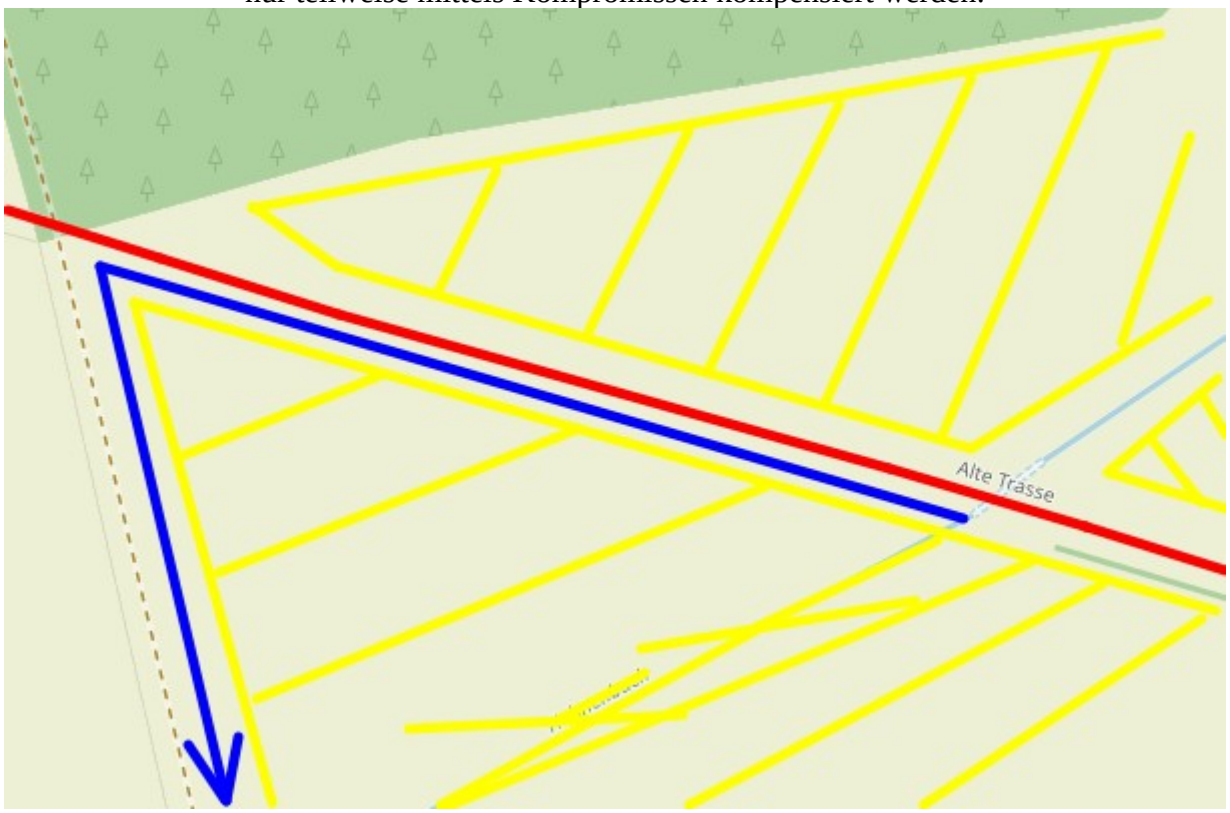
Bahnübergänge



Insgesamt werden es leider 18 Bahnübergänge werden, davon 16 mit Kraftfahrzeugen und nur zwei Bahnübergänge nur für Radfahrer und Fußgänger.
Da es sich um Neubau-Bahnübergänge sich handeln würde, da Brückenbauten zu unwirtschaftlich sein würden, so sind die Unkosten beim Ersteller vorhanden (also bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen).
Dadurch käme es nicht zu einer Drittelung der Unkosten (Gemeinde Neuenkirchen und die Stadt Soltau wären raus).

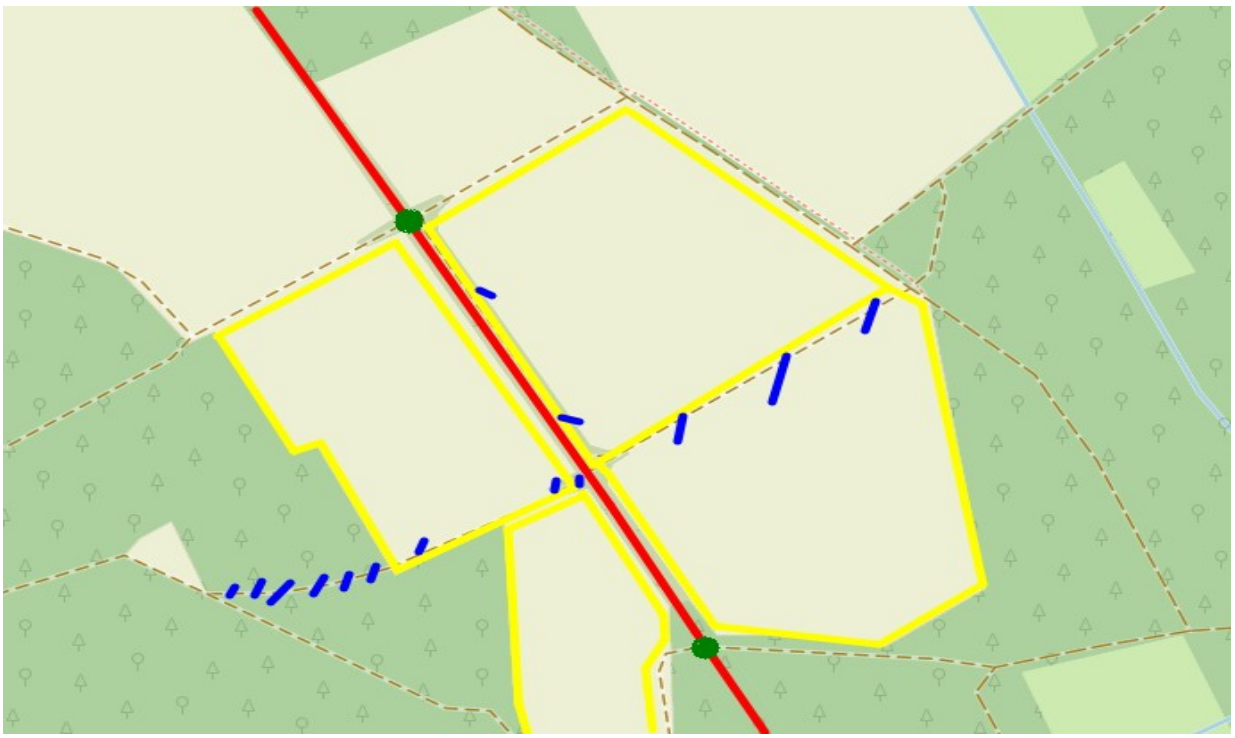
Landwirtschaftliche Flächen

Insgesamt sind nach heutigem Stand nur drei Landwirtschaftliche Flächen betroffen, diese können nur teilweise mittels Kompromissen kompensiert werden:



Die erste betroffene landwirtschaftliche Fläche wäre bei Leverdingen vorhanden, durch eine andere Aufteilung der Fläche würde eine andere Ackerfläche größer werden, die andere leider kleiner.

Die zweite betroffene Fläche liegt im Bereich von Wiedingen, aber dort wären nur die „Weidenübergänge“ betroffen, sonst nichts.

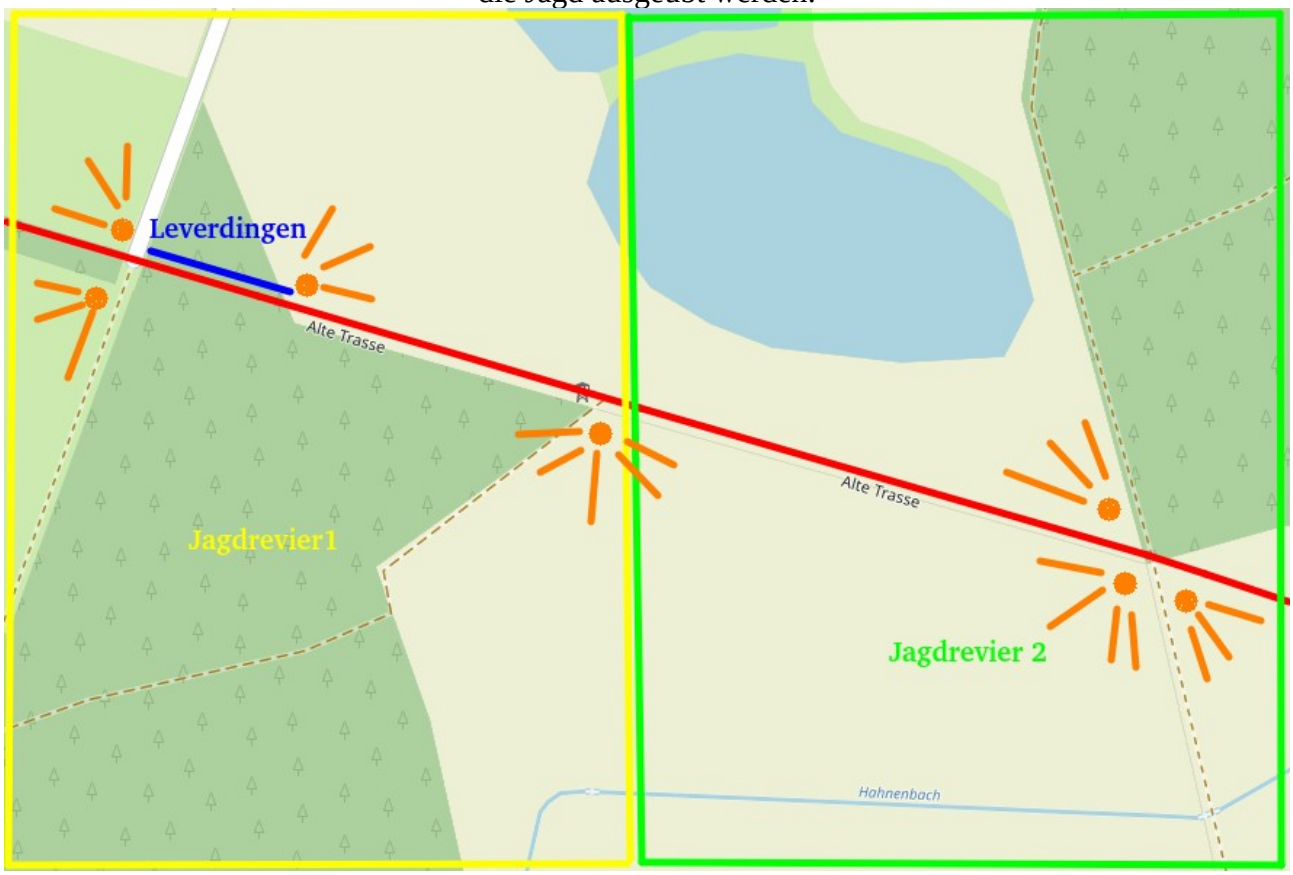


Diese Flächen sind nicht betroffen, aber mir ist dort aufgefallen, das durch Wegfall von zwei Wegen größere Ackerflächen vorhanden sein können, selbst im Wald könnte der Weg anders genutzt werden.

Im Bereich von Schäfersort profitiert eine andere Ackerfläche mehr und die andere wird etwas kleiner.

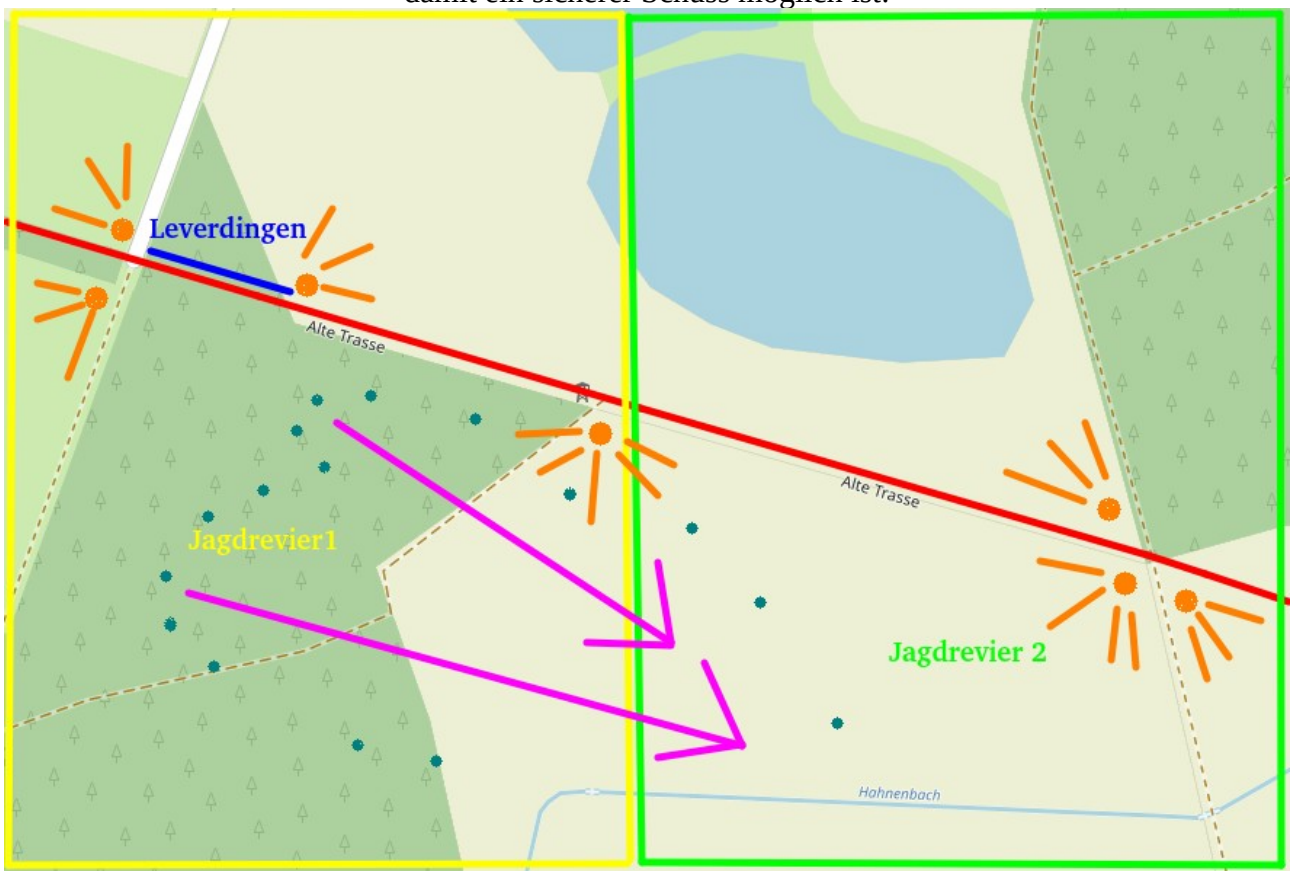
Jagdgebiete

In Deutschland gibt es Jagdgebiete, bzw. diese heißen Jagdreviere.
Diese kleinen Jagdreviere haben eine bestimmte Mindestgröße, ein Jäger ist dabei in einem Jagdrevier der erste Ansprechpartner (nicht nur bei Wildunfällen, manche Jäger bieten auch Führungen an).
Viele denken das Jäger nur zum Jagen vorhanden ist, dies stimmt so nicht.
Die Jäger regulieren den Bestand der Wildtiere, dies heißt auch das notfalls in harten Wintern zugefüttert werden muss oder auch neue Aussetzungen erledigt werden muss um den Bestand zu erhalten. Ferner kümmern die sich auch teilweise um die Landschaftspflege (Hecke anpflanzen, etc.).
Jagdreviere und eine Bahnstrecke schließen sich nicht automatisch aus.
Eine Bahnstrecke gilt als befriedeter Bezirk, aber entlang des befriedeten Bezirkes darf weiterhin die Jagd ausgeübt werden:



Die Punkte sollen gedanklich Hochsitze darstellen, die „Sonnenstrahlen“ stellen die Blickrichtung, bzw. die Jagdrichtung dar.
Der befriedete Bereich ist kaum wahrnehmbar.

Es gibt auch die sogenannten Treibjagden, dabei wird das Wild aus dem Dickicht heraus getrieben, damit ein sicherer Schuss möglich ist:

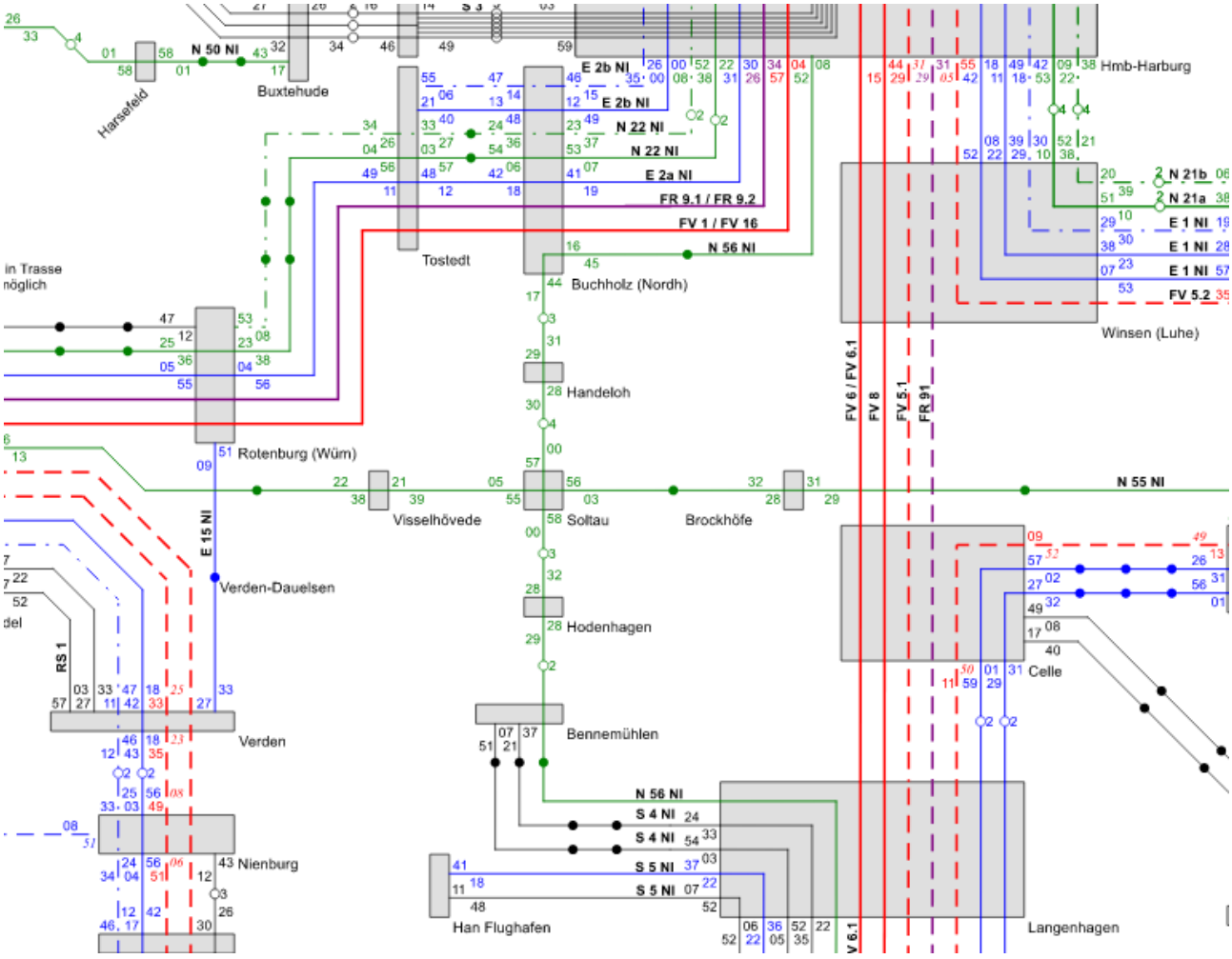


Das letzte Bild habe ich ein wenig modifiziert, aber es ist eher selbsterklärend (dunkelgrüne Punkte: Treiber, Hunde, Jäger; Pfeile Richtung der Treibjagd).
Auch hier wird keine Problematik vorhanden sein.

Somit wäre das genießen der „Wildbratwurst“ auf dem Soltauer Weihnachtsmarkt immer noch möglich.

Deutschlandtakt

In Deutschland soll ein Deutschlandtakt bis zum Jahr 2030 eingeführt werden.
Momentan wird die erste regionale Umsetzung wohl im Jahre 2021 vorhanden sein.
Die Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen würde von dem Deutschlandtakt profitieren, der Nullknoten in Soltau bliebe weiterhin bestehen.
Ziel des Deutschlandtaktes ist ein schnellerer zuverlässiger Takt von A nach B, mit kurzen Umsteigemöglichkeiten.



Quelle des Bildes: BMVI, Zielfahrplan Deutschlandtakt, Zweiter Gutachterentwurf, Schleswig-Holstein/ Hamburg/ Niedersachsen/ Bremen, Stand: 7.5.2019

Verkehrsvertrag

Für die Bestellungen auf einer Bahnstrecke macht die LNVG Ausschreibungen, worauf sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen sich darauf bewerben können.
Da die Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen zu klein wäre, um einen eigenständigen Verkehrsvertrag zu bekommen, so ist folgerichtig, das der Verkehrsvertrag zum Verkehrsvertrag des Heidekreuzes (Heidebahn: Buchholz (Nordheide) – Soltau (Han.) - Hannover Hbf; Uelzen – Soltau (Han.) - Bremen Hbf) mit integriert wird.
Vorteil dieser Maßnahme wäre:

- Eingesetztes EVU hätte eine weitere Verdienstmöglichkeit – wirtschaftlicher
- Zusammenhängendes Netz
- Triebwagenwartung/ -pflege in einer Hand
- EVU kennt sich in diesem Bereich aus
- Triebwagenersatz steht in den meisten Fällen in Soltau

Tarife

Beim Schienenpersonennahverkehr gibt es verschiedenste Tarife die auch zur Anwendung gelangen. Für die Tarife ist das bei einer gewonnenen Ausschreibung, das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig.
Aber bei der Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen kann von vorne herein gesagt werden, das folgende Tarife zur Anwendung kommen:

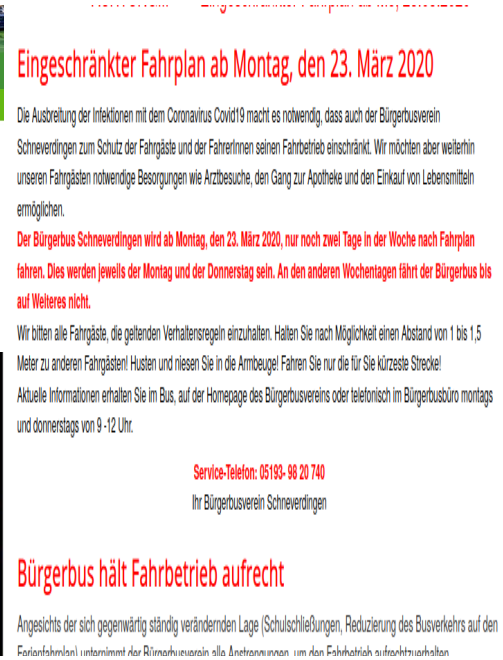
- HVV-Tarif (am Wochenende mal nach Hamburg)
- Niedersachsentarif (Niedersachsenfahrkarte)
- DB-Tarif (Deutschlandweit und auch Ausland möglich)
- Eventuell der TBNE-Tarif

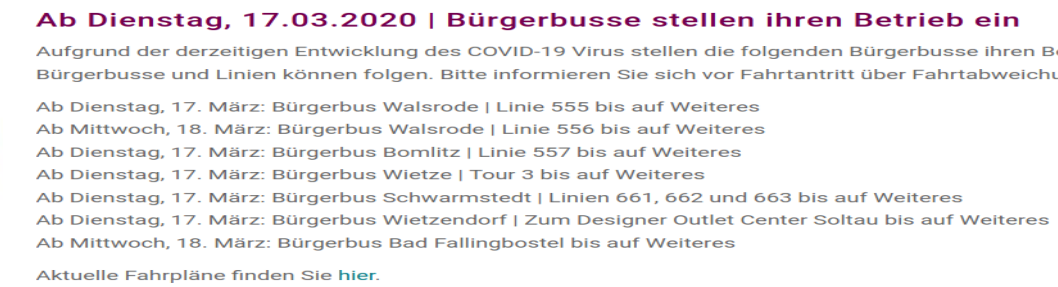
Nicht zur Anwendung kommt der reine Bustarif von der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, da dieser zu kostengünstig ist in der Anwendung.

Die Parameter

- Eingleisige Bahnstrecke
- Max. 80 Km/h Höchstgeschwindigkeit
- Nebenbahn
- ca. 9,7 Kilometer Länge
(9700 Meter * 17 Meter = 164.900 qm;
davon ca. 2000 Meter Herstellung Querschnitt und Rest von ca. 8000 Meter vorhanden [Gräben und Mulden nach ziehen])
- 7 neue Bahnsteige (max. 64 Meter Länge)
- 7 neue „Bahnhöfe“
- Neue Signale (vereinfachter Nebenbahnbetrieb)
- Stundentakt
- 2 Weichen
- 18 Bahnübergänge
- Neue Arbeitsplätze
- Mehr Nahverkehr
- Mehr Fahrgäste
- Mehr Tarife
- Mehr Zuverlässigkeit
- Mehr Anschlüsse
- Mehr Fahrten
- Umbau Sandbettung auf Schotterbettung
- 4 Brücken (max. 12 Meter Breite)
- 9 kleinere Durchlässe (Rohre...)
- Reine Nahverkehrsstrecke (Kein Schienengüterverkehr)
- Zugleitbetrieb (vereinfachter Nebenbahnbetrieb)

Krisenfall





Bei einem Krisenfall wie die jetzige Corona-Pandemie brauchen Beschäftigte/ Arbeitende zuverlässige Verkehrsmittel, um auf die Arbeit und wieder zurück zu kommen.
Dies betrifft immer noch diejenigen die kein Homeoffice machen können und in Teilen den Nahverkehr nutzen um keinen vollen Parkplatz vor zu finden (wie z.b.: Krankenhäuser, etc.).
In der heutigen Zeit kehren fast alle Bürgerbusse in einen Stillstand um, im Heidekreis ist der Schneverdinger Bürgerbus ausgenommen, dieser bietet einen Notfahrplan an und hat es somit kapiert – Daseinsvorsorge ist bei anderen wohl nicht vorhanden (notfalls mit dem Bürgerbus Bestellungen für Waren aufnehmen und ausliefern, gerade in ländlichen Gegenden kann es so eine Hilfe sein). Alle Busunternehmen haben auch auf Ferienfahrplan umgestellt.
Dadurch bedingt zeigt sich der Bahnverkehr relativ krisenfest, da die Lokführer im Regelfalle durch die Kabinen kaum mehr in Kontakt kommen können, selbst die Schaffner fahren nur noch zur Sicherheit mit.
Da die Zugleistungen von den Bundesländern und vom Bund durch die Bestellungen abgesichert sind, so gibt es auch kaum Einschränkungen im Nahverkehr.
Der Platz in einem Triebwagen ist übrigends auch noch größer als die Fläche in einem Bus!
Selbst wenn eine grössere Evakuierung anliegen sollte, so wäre ein Triebwagen vorhanden für die Strecke um ein paar Personen mit zu nehmen.
Ich selbst gehöre zu den arbeitenden, die noch die Züge und ggf. Bus benutzen (bei der Corona-Epidemie).
Während der Corona-Zeit verbesserte sich die Luftqualität weltweit (Einstellung des Flugverkehres, Industrieproduktion wurde zurück gefahren, private Fahrten auf das nötigste reduziert, etc.)

Positive Aspekte (bei einer Reaktivierung)

Bei einer Reaktivierung einer Bahnstrecke im SPNV sind sehr viele positive Aspekte zu beachten. Im folgenden sind dies:

- Pendler bekämen eine attraktive Alternative mindestens im Stundentakt
- Bekanntheitsgrad durch Schienenanschluss steigert sich
- Touristen bekämen eine Chance, umweltfreundlich an zu reisen
- Busfahrpläne können attraktiver gestaltet werden
- Einsatz des Wasserstofftriebwagens verbessert die persönliche Umweltbilanz
- Arbeitgeber bekämen ein neues Fachkräftepotenzial
- Arbeitnehmer erreichen besser die Arbeitsplätze
- Kleinere Läden/ Geschäfte/ Bäckereien/ Cafes/ Buchhandlungen / etc. können höhere Umsätze erwarten, wegen dem höheren Fußgängeranteil im heimischen Umfeld
- Nachfrage nach Wohnungen und Grundstücke steigt (bei anderen reaktivierten Bahnstrecken war dies überall so)
- Reduzierung von Unfällen
- Vermeidung von Schadstoffen (Co^2, Reifenabrieb, Fensterreinigungsmittel[Scheibenwischer an und reinigen, bloß dieses Wasser bzw. der Schaum wird auch in den Hahnenbach geleitet...])
- Grundstückswerte steigen im Umfeld eines Bahnhofes/ Haltestelle
(für diejenigen interessant, die für ihre Rente ein Verkauf des Hauses/ des Grundstückes eingeplant haben)
- Reise-Beziehungen werden attraktiver
- Attraktive Bahnangebote würden die Fahrpreise/ Destinationen interessanter machen (Niedersachsen-Ticket, Quer-durchs-Land-Ticket, etc.)
- Mehr Menschen interessieren sich für die Region
- Verbindungen in die Hauptstädte würden verbessert werden
- Der Bevölkerungsrückgang würde gestoppt werden können
- Neue Attraktive Arbeitsplätze würden entstehen
- Ein IRE-Bahnhof Soltau wäre bei einer weiteren Bahnstrecke attraktiver (Amerikalinie, Bremen-Berlin, IRE?)
- Hofläden erreichen mehr Kundschaft
Fremdenzimmer/ Gästezimmer/ Ferienhäuser/ etc. werden nachgefragter
(in Mecklenburg-Vorpommern wurde um Karow Bahnstrecken stillgelegt, die Zahlen im Tourismus-Bereich brachen ein, aber auch in Arendsee [ehemalige Bahnstrecke Salzwedel-Wittenberge] war dieses Phänomen vorhanden)

Fazit

Das Fazit bei einer reaktivierten Bahnstrecke Soltau-Neuenkirchen würde die Region weiter voran bringen.
Neben den positiven Aspekten würden auch zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Region entstehen, selbst für pendelnde Studenten nach Hannover oder nach Hamburg würde durch das Wohnen am „Geburtsort“, vieles einfacher werden (Suche nach Wohnraum in großen Hauptstädten mit Unis).
Ein wichtiges Thema sind auch die Emissionen, die durch den Einsatz von Wasserstofftriebwagen auf nahezu Null stagnieren würde (Abrieb eines Stahlrades ist kleiner als bei einem Autoreifen).
Die Grundvoraussetzung ist eine klare Position für ein Wiederaufbau von politischer Seite und ggf. von weiteren anderen.
Nur eine heutige Busverbindung zwischen Neuenkirchen-Soltau wird den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht.
Dies betrifft insbesondere den Fahrplan (noch nicht mal ein Stundentakt, keine weitere Einrichtung von notwendigen Bushaltestellen, nur Betrachtung auf den Schülerverkehr) und das Image der Buslinien im Heidekreis (Die größte Zielgruppe ist der Schülerverkehr, andere Gruppen werden von vorne herein ausgelassen → Schülerbusse).
Ländliche Mobilität in der heutigen Form nur durch den PKW zu bedienen, ist selbst in der heutigen Zeit ein Auslaufmodell, steigende Kosten werden hier das „Umdenken“ , bzw. „Umlenken“ weiter fördern.
Eine Region ohne Bahnanschluss blutet auf langer Sicht aus (Bevölkerungsrückgang), mit einem Bahnanschluss gewinnt es an Attraktivität.
Momentan im Winter 2019/ 2020 ist bislang kein Schneefall gewesen, der liegen blieb, die vorherigen Jahre (2018, 2017, 2016, 2015, 2014, etc.) waren auch nicht mehr so ausgiebig gewesen.
Bislang kam es auf der Draisinenbahnstrecke nur ein einzigstes mal vor, dass ein Schneemann vorhanden war… (6. Betriebsjahr ist jetzt vorhanden)
Darum, aus Klimatechnischen Gründen wäre eine Umsteuerung des Verkehres sinnvoll (Handwerker und Zulieferer können wohl nicht, aber zu den Arbeitsplätzen hin, da können urplötzlich sehr viele).

Dadurch bedingt, das bei der Erstellung dieser Studie auch gleich Anfragen zu den Stellen (LNVG, VDV) getätigt wurden waren, so ist die momentane Position abwartend bei einer Reaktivierung als Normalspurbahn mit SPNV.
Ohne eine Bestellung macht eine Reaktivierung keinen Sinn.
Bei anderen Reaktivierungsvorhaben in Niedersachsen (z.b.: Moorexpress, Sulinger Kreuz, Bleckeder Kleinbahn) ist es auch die gleiche Position, obwohl dort die Grundvorraussetzungen viel besser sind.
Ich lasse aber diese Studie hier auf der Internetseite zum downloaden stehen.

Christian Thal
(private Draisinenbahnstrecke in Neuenkirchen)

PS: Und in kleinen Schritten geht es weiter...

Mitwirkung an dieser Studie

(Korrekturlesung und ggf. Vorschläge)

Christian Thal Draisinenbahnleiter der Neuenkirchener Draisinenbahn
8 private Personen aus verschiedenen Berufen
Fahrgastverband Pro Bahn (Regionalverband Hannover-Region)
1 weiterer Fahrgastverband
1 weiterer Fahrgastverein
3 Gleisbauunternehmen
3 Politiker