

# Zukunft für die Wendlandbahn



## Optimierung der Eisenbahnstrecke Lüneburg – Dannenberg

2. aktualisierte Auflage

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



# Zukunft für die Wendlandbahn

## Vorschläge des Fahrgastverbandes PRO BAHN zur Optimierung des Bahnverkehrs auf der Strecke 112 Lüneburg – Dannenberg



Zeichen des Protestes im Wendland: leider nicht für die Bahn?

Herausgeber und Autoren:

Horst Metzger (+)

Wendlandbahn-Team des PRO BAHN Regionalverbandes Hamburg/Nordniedersachsen

Grafik und Layout: Thorsten Brandt, Kiel

Auflage: 1. Auflage März 2002 (300 Stück),  
2. aktualisierte Auflage Oktober 2008 (300 Stück)

Druck: hansadruck, HansasträÙe 48, 24116 Kiel

Schutzgebühr: 1,00 Euro

Titelfoto: VT 628 im heutigen Endbahnhof Dannenberg Ost der Wendlandbahn

Alle Fotos: Klaus Böckmann

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorwort .....	4
2. Verkehrsanbindung des Wendlands .....	4
3. Rückblick .....	4
4. Wendlandbahn - heute und morgen .....	5
4.1 Aktuelle Situation im Bahnverkehr .....	5
4.2 Angebotsverdichtung .....	5
4.3 Anhebung der Streckengeschwindigkeit .....	6
4.4 Ertüchtigung der Strecke, Ausbaumaßnahmen .....	6
4.5 Musterfahrplan .....	7
5. Einrichtung neuer und Verlegung bestehender Haltepunkte .....	7
6. Verknüpfung Bahn/Bus/Individualverkehr .....	7
6.1 Anschluß an die Regionalbusse .....	7
6.2 Ergänzende Ortsanbindung durch Ortsverkehr .....	8
6.3 Einrichtung von Park&Ride-Plätzen .....	8
7. Direktes Zugpaar Hamburg – Dannenberg an Wochenenden .....	8
8. Weiterführende, mittelfristige Maßnahmen .....	9
8.1 Einfädelung in den Bahnhof Lüneburg .....	9
8.2 Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Lüchow – Wustrow (Jeetzeltalbahn) ...	9
8.3 Wiederaufbau der Strecke nach Salzwedel .....	9
8.4 Elbquerung nach Dömitz .....	10
9. Fahrzeuge .....	10
10. Ausblick .....	10
11. Kontaktadressen .....	11

# 1. Vorwort

Die Region zwischen Lüneburg und Dannenberg sowie östlich davon (das Wendland, Görhde und Elbtalaue) ist ein wichtiges und interessantes Ausflugs- und Feriengebiet im Südosten von Hamburg. Besonders an Wochenenden kommen viele Ausflügler aus der Hansestadt und benachbarten Gebieten dorthin. Hinzu kommen zahlreiche Besucher von Kulturveranstaltungen in Hitzacker (Musiktage) und anderer überregionaler Veranstaltungen, z.B. im Jagdschloß Görhde. Im Interesse eines umweltfreundlichen Tourismus ist es aber dringend erforderlich, dass möglichst viele Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisen können.

Diese umweltfreundliche Besuchsmöglichkeit wird allerdings erheblich erschwert durch das zu geringe Zugangebot auf der Strecke Lüneburg – Dannenberg (Kursbuchstrecke 112). Verschiedene Maßnahmen sind erforderlich, um die Mobilität per Bahn und Bus in dieser Region attraktiv zu gestalten. Diese Maßnahmen werden im Folgenden vorgestellt.

## 2. Verkehrsanbindung des Wendlands

Um das Wendland usw. zu erreichen, gibt es folgende Möglichkeiten:

### Mit dem Auto:

von Hamburg auf der A 250 bis Lüneburg, weiter auf der gut ausgebauten B 216 mit Umfahrung Dahlenburg,

aus Richtung Süden über die B 3/191 über Uelzen sowie über die B 248 über Salzwedel,  
aus Richtung Osten über die B 191 und die Dömitzer Elbbrücke.

Die Bundesstrassen in der Region sind werktags sehr stark durch Transit-Lkw belastet, die als „Mautflüchtige“ große Strecken abseits der Autobahnen zurücklegen. Außerdem herrscht insbesondere auf der B 216 montags bis freitags starker Pendler-

verkehr nach und aus Lüneburg – auch aus Mecklenburg und Brandenburg.

### Mit der Bahn:

von Hamburg und Hannover über die KBS 110 (Hamburg – Hannover) mit Metronom oder IC/ICE-Zügen bis Lüneburg, weiter über die KBS 112 Richtung Dannenberg („Wendlandbahn“).

### Mit dem Bus:

Zwischen Lüneburg und dem Wendland verkehrt die Buslinie 304. Sie verläuft im Wesentlichen entlang der Wendlandbahn nach Dannenberg und weiter bis Lüchow im Gemeinschaftsbetrieb von Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) und der Kraftverkehr GmbH Lüneburg (KVG). Die Fahrten beginnen in Lüneburg in der Regel am Bahnhof, einige an der Innenstadt-Haltestelle „Am Sande“.

Im Gegensatz zum Zug, der von Lüneburg bis Dannenberg Ost derzeit 68 Minuten benötigt, sind die Busse ca. 90 Minuten unterwegs. Montags bis freitags verkehren 5 Buspaare, samstags nur 3 (bis mittags); sonn- und feiertags gibt es nur nachmittags/abends ein Buspaar (Stand: Oktober 2008).

Um die Schiene zu einer wirklich attraktiven Alternative zu machen, muss also einiges am derzeitigen Angebot verbessert werden.

## 3. Rückblick

Bis Kriegsende 1945 war das Wendland durch folgende Bahnlinien erschlossen:

Bremerhaven – Bremervörde – Buchholz (Nordheide) – *Lüneburg – Dannenberg* – Dömitz – Wittenberge (-Berlin);

Uelzen – Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust (-Rostock);

Dannenberg – Lüchow - Salzwedel;

Lüchow – Schmarsau (Lemgow).

Dieses dichte Bahnnetz ist nach Kriegsende durch die innerdeutsche Grenze verloren gegangen. Bis auf die Wendlandbahn zwischen Lüneburg und

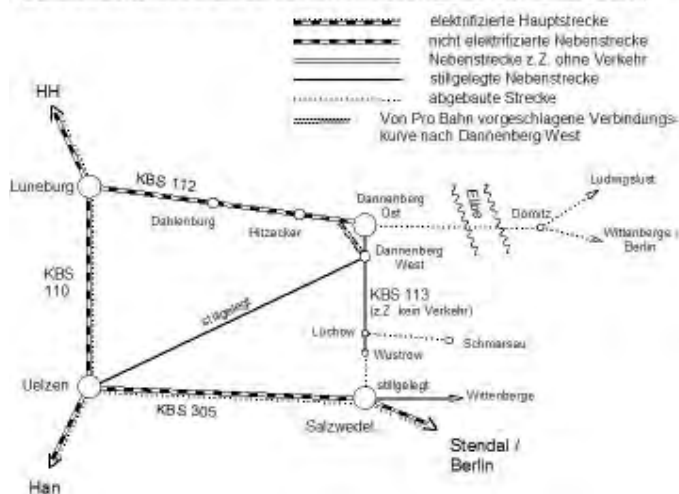
Dannenberg (53 km) sind fast alle früheren Strecken entweder abgebaut, stillgelegt oder werden z.Z. nicht befahren (siehe hierzu die Übersicht „Bahnstrecken heute und gestern im Wendland und Umgebung“). Die Trasse der Wendlandbahn war ursprünglich für zweigleisigen Betrieb ausgelegt; ein zweites Gleis ist jedoch nie gebaut worden. Durch die Nichtwiedererrichtung der Dömitzer Elbbrücke nach Kriegsende ist die Bahnstrecke seitdem zwischen Dannenberg und Dömitz (11 km) unterbrochen.

## 4. Wendlandbahn - heute und morgen

### 4.1 Aktuelle Situation im Bahnverkehr

Die Strecke Lüneburg – Dannenberg (KBS 112) führt zu 2/3 durch den Landkreis Lüneburg, 1/3 liegt im Landkreis Lüchow/Dannenberg. Lediglich die Haltestelle Bavendorf befindet sich mit einem kurzen Streckenabschnitt im Landkreis Uelzen. Die Zwischenstationen liegen z.T. abseits der zugehörigen Ortschaften, z.B. Bhf. Dahlenburg 3 km entfernt vom Ortszentrum. Die wichtigsten Orte entlang der Strecke sind Dahlenburg, Hitzacker und der derzeitige Endpunkt Dannenberg. Die übrigen Haltestellen weisen ein äußerst geringes Fahrgastaufkommen auf. Jedoch wird an allen Stationen planmäßig gehalten; Bedarfshaltestellen gibt es nicht. Montags bis freitags verkehren 5 Zugpaare, samstags 4 bzw. 5 Fahrten, sonn- und feiertags 3 bzw. 4 Fahrten.

Bahnstrecken heute und gestern im Wendland und Umgebung



Die Höchstgeschwindigkeit auf der KBS 112 beträgt gerade mal 60 km/h, obwohl die Strecke fast schnurgerade durch die Landschaft verläuft und aufgrund des stabilen Oberbaus durchaus auch ein höheres Tempo erlauben würde.

Zur tariflichen Struktur ist anzumerken, dass der Streckenabschnitt Lüneburg – Görde in den HVV-Tarif einbezogen ist (Hamburger Verkehrsverbund). Allerdings gibt es im HVV-Bereich auf der Schiene sonst nirgendwo einen 3- bzw. 4-Stunden-Takt.

Im übrigen ist das Erscheinungsbild der Bahnsteige und Bahnhöfe seit Jahrzehnten nahezu unverändert geblieben, außer dass neue Hinweisschilder auf das Rauchverbot auf den Bahnhöfen und Haltestellen hinweisen.

### 4.2 Angebotsverdichtung

Eine Angebotserweiterung auf zumindest einen regelmäßigen 2-Stunden-Takt ist der erste Schritt, wenn der Aufgabenträger, in diesem Fall die Landes-

Fahrplantabelle KBS 112 (Auszug, Stand Oktober 2008)

Verkehrstage		Montag - Freitag					Samstag					Sonn- und Feiertag			
Dannenberg Ost	ab	6.11	9.11	12.11	15.11	19.11	6.11	9.11	12.11	15.11	18.11	10.11	14.11	18.11	
Hitzacker		6.19	9.19	12.19	15.19	19.19	6.19	9.19	12.19	15.19	18.19	10.19	14.19	18.19	
Dahlenburg		6.49	9.49	12.49	15.49	19.49	6.49	9.49	12.49	15.49	18.49	10.49	14.49	18.49	
Lüneburg-Westseite	an	7.19	10.19	13.19	16.19	20.19	7.19	10.19	13.19	16.19	19.19	11.19	15.19	19.19	
Lüneburg-Westseite	ab	7.40	10.40	13.40	17.40	20.40	7.40	10.40	13.40	16.40	8.40	12.40	16.40	20.40	
Dahlenburg		8.09	11.09	14.09	18.09	21.09	8.09	11.09	14.09	17.09	9.09	13.09	17.09	21.09	
Hitzacker		8.39	11.39	14.39	18.39	21.39	8.39	11.39	14.39	17.39	9.39	13.39	17.39	21.39	
Dannenberg Ost	an	8.48	11.48	14.48	18.48	21.48	8.48	11.48	14.48	17.48	9.48	13.48	17.48	21.48	

nahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), mehr Fahrgäste gewinnen möchte. Zahlreiche Beispiele in anderen Regionen zeigen, dass auf fast jeder Strecke ein dichteres Angebot (meist Stunden-takt) von der Bevölkerung angenommen und honoriert wird. Als positive Beispiele in Niedersachsen und Schleswig-Holstein seien hier nur folgende Strecken genannt:

Wilhelmshaven - Esens (NordWestBahn)  
Bremerhaven - Buxtehude (Eisenbahn Elbe-Weser)  
Neumünster - Bad Oldesloe (Nordbahn)  
Husum - St. Peter-Ording (Nord-Ostsee-Bahn)

In beiden Bundesländern stellt dieses Angebot mit einem Stunden-Takt selbst auf den meisten Nebenstrecken einen üblichen Standard dar.

Für einen 2-Stunden-Takt auf der Wendlandbahn plädiert auch die „Studiengruppe Nahverkehr des VCD Niedersachsen“. Der „Fahrgastrat Wendland“ setzt sich mit einer Unterschriftenaktion für die Ausweitung des HVV-Tarifs über Göhrde hinaus bis Dannenberg Ost ein.

Sollte sich die Deutsche Bahn AG vom Betreiben der Strecke Lüneburg – Dannenberg zurückziehen, so wäre eine Übernahme durch ein privates Bahnunternehmen denkbar.

### **4.3 Anhebung der Streckengeschwindigkeit**

Die Erhöhung der Geschwindigkeit von derzeit 60 km/h auf wenigstens 80 km/h würde ausreichen, um mit dem Einsatz nur eines Zuges mit einem 2-Stunden-Takt ein attraktives Angebot anbieten zu können. Ein weitergehender Ausbau auf eine höhere Streckengeschwindigkeit von 100 oder 120 km/h – wenigstens abschnittsweise – würde die Fahrtzeit noch weiter verkürzen. Außerdem wären alle Haltestellen außer Dahlenburg und Hitzacker wegen des äußerst geringen Fahrgastaufkommens zunächst als Bedarfshaltestellen auszuweisen. Aus den Fahrplänen der Jahre 1939 und 1951 ist ersichtlich, dass damals die Fahrtzeit zwischen Lü-

neburg und Dannenberg Ost nur 60 Minuten – in Einzelfällen auch weniger – betrug, und das mit Dampftraktion! Jetzt beträgt sie 68 Minuten.

### **4.4 Ertüchtigung der Strecke, Ausbaumaßnahmen**

Da der vorhandene Oberbau ohne weiteres eine Anhebung der Geschwindigkeit zulassen würde, muss sich das Hauptaugenmerk auf die Sicherung der zahlreichen Bahnübergänge richten. Obwohl die Bahnstrecke stellenweise über hohe Dämme und tiefe Einschnitte verläuft, gibt es insgesamt 30 schienengleiche Übergänge. Davon sind 7 mit handbedienten Schranken gesichert (im Bereich der mit Personal besetzten Bahnhöfe Dahlenburg, Hitzacker und Dannenberg Ost) sowie 2 mit Lichtsignalen ausgestattete Übergänge. Die übrigen 21 schienengleichen Kreuzungen befinden sich bis auf 2 Ausnahmen an land- und forstwirtschaftlich genutzten Feld- und Waldwegen. Auffallend ist, dass zwischen einigen Übergängen nur geringe Entfernungen liegen. An manchen derartigen Wegen wird durch vorgeschriebenes Langsamfahren der Züge die Geschwindigkeit verringert. Das ließe sich aber schon durch eine Verbesserung der Sichtverhältnisse beheben und würde Triebfahrzeugführern und Straßenverkehrsteilnehmern sichere Übergänge gewähren. Von den vorhandenen 30 Bahnübergängen müssten die 21 technisch ungesicherten mit einer Ampelzeichenanlage versehen werden. Zu prüfen wäre vorher, ob der eine oder andere Feld- oder Waldwegübergang abschließbar eingerichtet oder ganz aufgelassen werden kann. Dabei wäre zu berücksichtigen, dass der land- und forstwirtschaftliche Verkehr heute motorisiert ist und Pferdefuhrwerke als Transportmittel der Vergangenheit angehören.

Da die Vorschriften für den Betrieb und die Ausstattung von Nebenstrecken für „Nichtbundeseigene Eisenbahnen“ (NE-Bahnen) einfacher sind als für Strecken der DB, könnte es für eine kostengünstige Modernisierung der Infrastruktur durchaus sinnvoll sein, die Wendlandbahn in regionales Eigentum zu überführen.



## 4.5 Musterfahrplan

Bei einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h würden die Fahrzeiten auf der Strecke Lüneburg – Dannenberg bei einem 2-Stunden-Takt wie folgt aussehen:

x = Bedarfshaltestelle

von	bis	km				von	bis
6.37	20.37	0,0	ab	Lüneburg	an	6.23	20.23
6.42	20.42	5,3	x	Wendisch Evern		6.18	20.18
6.48	20.48	12,1	x	Vastorf		6.12	20.12
6.53	20.53	17,2	x	Bavendorf		6.07	20.07
7.01	21.01	23,0		Dahlenburg		6.01	20.01
7.05	21.05	26,5	x	Neetzendorf		5.56	19.56
7.10	21.10	32,7	x	Göhrde		5.51	19.51
7.14	21.14	36,9	x	Leitstade		5.47	19.47
7.21	21.21	46,5		Hitzacker		5.40	19.40
7.27	21.27	53,3	an	Dannenberg Ost	ab	5.33	19.33

## 5. Einrichtung neuer Stationen, Verlegung bestehender Stationen

Zu prüfen wäre, ob der im Wald gelegene Haltepunkt Leitstade weiterhin benötigt wird. Eine Bedarfshaltestelle könnte für Pisselberg vorgesehen werden, das direkt an der Bahnstrecke zwischen Hitzacker und Dannenberg liegt.

In Hitzacker käme die Verlegung der Haltestelle an den Bahnübergang „Neue Straße“ in Betracht, da dieser dem Siedlungsschwerpunkt, drei Schulen, zahlreichen Sportanlagen und dem Freibad näher liegt.

Auch der Bahnhof Dannenberg Ost liegt 2 km entfernt vom Stadtzentrum. Zur nachhaltigen Verbesserung dieser Situation und zur Weiterfahrt nach Lüchow mit der Jeetzetalbahn empfehlen wir dringend den Bau einer Verbindungskurve westlich des



Bhf Dannenberg West an z.Z. nicht befahrenen Bahnstrecken nach Lüchow-Wustrow und Uelzen

jetzigen Bahnhofs sowie die Einrichtung eines Haltepunktes „Dannenberg Stadt“ in Höhe der Straßen „Werder“ oder „Schützenmarsch“. Von hier gelangen die Fahrgäste auf kürzesten Wegen in das Stadtzentrum und zum ZOB. Diese Überlegungen werden von vielen Kommunalpolitikern und dem „Fahrgastrat Wendland“ unterstützt. Dazu finden bereits erste Untersuchungen statt. Auch der Beginn eines Planfeststellungsverfahrens im Jahre 2009 erscheint nicht unmöglich.

Sowie die vorgeschlagene Verbindungskurve in Dannenberg gebaut ist, die auch von der „Deutschen Regionaleisenbahn“ (DRE) gefordert wird, wäre der Bahnhof Dannenberg Ost entbehrlich und könnte geschlossen werden. Der Streckenabschnitt wäre dann nur noch für den Güterverkehr vorzuhalten.

## 6. Verknüpfung Bahn/ Bus/Individualverkehr

### 6.1 Anschluß an die Regionalbusse

In Dannenberg sollte eine gute Verknüpfung an die weiterführenden Buslinien Richtung Lüchow (Linie 304) und Schnackenburg (Linie 1944) selbstverständlich sein. Dies gilt auch für die Linie 1936 nach Uelzen. Die Linie 304 würde zwischen Lüneburg und Dannenberg durch das verstärkte Zugangebot entbehrlich werden und durch Rufbusangebote in den abseits gelegenen Gemeinden ersetzt – bis auf einige Schülerstichfahrten.

Den Haltepunkt Bavendorf fahren einige Busse der Linie 1942 von und nach Bad Bevensen an. Diese Fahrten sind nicht auf die Züge der Wendlandbahn abgestimmt und verkehren nur an Schultagen. Offensichtlich besteht kein Bedarf für eine Verknüpfung an diesem Haltepunkt.

Am Bahnhof Hitzacker wäre eine Verknüpfung mit der Linie 304 von und nach Katemin/Neu Darchau interessant. Es handelt sich jedoch nur um 3 Fahrten montags bis freitags.

Zwischen Dannenberg und dem mecklenburgischen Dömitz verkehrt zu festgelegten Zeiten ein Rufbus, der spätestens 45 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit telefonisch bestellt werden muss. Die Fahrten müssten auf die Zuganschlüsse in Dannenberg Ost sowie Busanschlüsse in Dömitz Richtung Ludwigslust abgestimmt werden.

Bahnhof Dannenberg Ost: Fahrplan für Rufbus nach Dömitz ohne Zuganschluß aus Lüneburg

## 6.2 Ergänzende Ortsanbindung durch Ortsverkehr

Das Ortszentrum von Dahlenburg liegt ca. 3 km vom Bahnhof entfernt. Eine Bedienung des Bahnhofs mit Regionalbussen findet nicht statt, da die Linie 304 nur das Ortszentrum bedient. Hier müssten in Regie des HVV (Hamburger Verkehrsverbund) regelmäßige Fahrten zu den Haltezeiten der Züge eingerichtet werden.

Im Luftkurort Hitzacker könnte ein Rufbussystem eingerichtet werden, das als Ringlinie den Ort erschließt. Die Linie sollte am Schiffsanleger beginnen, über Kurhotel und Jugendherberge durch das südliche Stadtgebiet zum Bahnhof und zurück zum Schiffsanleger führen. Durch Umbau wäre hier ein Stopp der Busse direkt am Bahnsteig möglich.

Zur Anbindung des Stadtgebietes Dannenberg an den 2 km entfernt gelegenen Bahnhof Dannenberg Ost wäre ebenfalls zunächst ein Rufbussystem erforderlich.

## 6.3 Einrichtung von Park&Ride-Plätzen

An allen Haltestellen der Wendlandbahn sind ausreichende Flächen für die Anlage von Park&Ride-Plätzen vorzusehen. Entlang der B 216 müsste durch Hinweisschilder auf diese Parkmöglichkeiten hingewiesen werden.

## 7. Direktes Zugpaar Hamburg - Dannenberg an Wochenenden

Um für den Ausflugsverkehr die Verbindung von Hamburg ins Wendland attraktiver zu gestalten und das Umsteigen in Lüneburg zu vermeiden, sollte wie auch früher wieder ein direktes Zugpaar Hamburg – Dannenberg an Sommer- und Herbst-



Bhf Dahlenburg, intakte Infrastruktur für Zugkreuzungen



wochenenden gefahren werden. Dieser Zug müsste genügend Transportmöglichkeiten für Fahrräder bieten. Als Haltestellen kämen in Betracht Hmb-Harburg, Winsen (Luhe), Lüneburg, Dahlenburg (dort Zugkreuzung mit Wendlandbahn), Göhrde (?) und Hitzacker. Hierfür käme eine Metronom-Zuggarnitur in Betracht, die an Wochenenden auf der Strecke nach Cuxhaven nicht benötigt wird. Die Vermarktung könnten die Tourismusverbände der Region übernehmen.

## 8. Weiterführende, mittelfristige Maßnahmen

### 8.1 Einfädelung in den Bahnhof Lüneburg

Die Wendlandbahn beginnt und endet z.Z. an der Westseite des Bahnhofs Lüneburg, während fast alle Anschlusszüge (Metronom, IC, ICE) die Ostseite anfahren. Dadurch entstehen den umsteigenden Fahrgästen zusätzliche, zeitaufwendige Wege. Diese Situation könnte durch den Bau einer etwa 100-200 Meter langen Kurve vom Südosten des Bahnhofs Lüneburg zur Strecke nach Dannenberg verbessert werden. Dann könnte die Wendlandbahn östlich vor der über die Bahnstrecke Hamburg – Hannover führenden Brücke auf die Ostseite des Bahnhofs Lüneburg geführt werden. Das z.Z. freie Gleis 4 könnte von den Wendland-Zügen genutzt werden. Dadurch wäre nicht nur die Umsteigesituation wesentlich verbessert, sondern es bestünde auch die Möglichkeit, die Züge der Wendlandbahn mit den RB-Zügen Richtung Büchen – Lübeck – Kiel durchzubinden, die derzeit das Gleis 5 benutzen.

### 8.2 Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Lüchow – Wustrow (Jeetzeltalbahn)

Durch die von der „Deutschen Regionaleisenbahn“ (DRE) geplante Aufnahme des Verkehrs auf der Jeetzeltalbahn bestünde die Möglichkeit, diesen mit



Bhf Lüchow an zur Zeit nicht befahrener Jeetzeltalbahn

der Wendlandbahn zu verknüpfen und die Züge von Lüneburg bis Lüchow – Wustrow durchzubinden. Der Streckenabschnitt Dannenberg Ost – Lüchow Süd befindet sich im Besitz der DRE. Wegen der Übernahme der Strecke Lüchow Süd – Wustrow wird z.Z. verhandelt. Wann der Verkehr aufgenommen wird, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Auf einem Teilabschnitt der Strecke betreibt der „Fahrgastrat Wendland“ zur Zeit einen Draisinenverkehr.

### 8.3 Wiederaufbau der Strecke nach Salzwedel

Die Strecke von Dannenberg nach Salzwedel ist durch die frühere innerdeutsche Grenze zwischen Wustrow und Salzwedel unterbrochen. Es fehlen 10,6 km Bahnstrecke. Der Wiederaufbau der



Bhf Wustrow, PRO BAHN stellt schon mal die Weichen für die Zukunft

Schienenstrecke ist dringend erforderlich, bevor die Pläne zur Verlängerung der A 250 von Lüneburg nach Haldensleben zum Anschluss an die A 14 Gestalt annehmen. Eine schnelle, attraktive Schienenverbindung ist aber für den Personen- und Güterverkehr ebenso wichtig. Auch hier könnten die Züge von Lüneburg bis Salzwedel durchgebunden werden.

## 8.4 Elbquerung nach Dömitz

Durch die nach der Zerstörung nicht wiedererrichtete Elbbrücke sind die Bahnstrecken von Dannenberg Ost nach Ludwigslust und Wittenberge unterbrochen. Die Strecke nach Wittenberge ist abgebaut worden; dieses Schicksal hat inzwischen auch die Strecke von Dömitz nach Ludwigslust ereilt. Da die Hinterlandverbindungen auf der anderen Elbseite nun nicht mehr vorhanden sind, sollte umso mehr Wert auf die Verbesserung der Busverbindungen zwischen Dannenberg und Dömitz gelegt werden. Eine Verknüpfung wäre sowohl in Dannenberg mit der Wendlandbahn (siehe 6.1) als auch in Dömitz mit den zweistündlich verkehrenden Bussen der Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft nach Ludwigslust notwendig.

## 9. Fahrzeuge

Gegenüber den heute eingesetzten Triebwagen der Baureihe VT 628 gibt es zahlreiche moderne Alternativen, die einige Vorteile bieten: größere Beschleunigung, höherer Fahrkomfort und bessere Ausstattung. Es muss ausreichend Platz für Fahr-



räder, Kinderwagen und größere Gepäckstücke sein. Stufenlose, große Einstiegstüren gestatten einen schnellen, reibungslosen Fahrgastwechsel, besonders auch für Rollstuhlfahrer.

Für den Schienenverkehr auf Nebenstrecken haben sich zahlreiche Triebwagengattungen etabliert. So wird vielfach auf den LINT 41 gesetzt, der in Salzgitter hergestellt wird. Aber auch Talent, Desiro, Regioshuttle und andere sind auf dem Markt.

## 10. Ausblick

Bei der Bahnstrecke Lüneburg – Dannenberg (- Lüchow – Salzwedel) handelt es sich um eine sehr wichtige Verkehrsinfrastruktur für den Pendler-, Tourismus- und Ausflugsverkehr. Außerdem wäre die Strecke für den Güterverkehr interessant zur Entlastung der Magistrale Hamburg-Berlin. Bei gezielter Werbung für das Wendland und das Biosphärenreservat Elbtalau – vor allem für das Erreichen per Bahn – und einem attraktiven Zugangebot könnten durchaus mehr Menschen dazu „verleitet“ werden, statt des eigenen Fahrzeugs das Angebot auf der Schiene zu nutzen. Gerade in den Sommer- und Herbstmonaten kommen viele Radwandergruppen und Wanderer, die die intakte Natur der Region genießen wollen.

Setzen wir uns alle gemeinsam dafür ein, dass das Wendland seine Schienenanbindung behält und diese deutlich verbessert wird. Die in der Region vertretenen Umwelt- und Tourismusverbände sowie die an der Strecke liegenden Städte, Gemeinden und Landkreise müssten ein starkes Interesse an der Optimierung des Schienenverkehrs haben. Die hierzu kurz- und mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen haben wir aufgezeichnet.

**In diesem Sinne:**

**Allzeit gute Fahrt mit der  
Wendlandbahn!**

## 11. Kontaktadressen

### PRO BAHN e.V. Regionalverband Hamburg/Nordniedersachsen

Birger Wolter  
Heidkampsredder 10  
21031 Hamburg  
Tel.: 040/739 8984  
eMail: hamburg@pro-bahn-sh.de

Klaus Böckmann  
Niels-Stensen-Weg 1  
21465 Reinbek  
Tel.: 040/5330 5730  
eMail: k.boeckmann@web.de

### PRO BAHN e.V. Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg

Landesgeschäftsstelle  
Rantzauallee 15  
23611 Bad Schwartau  
eMail: sievert@pro-bahn-sh.de  
www.pro-bahn-sh.de

### Fahrgastrat Wendland

c/o Jan Stehn  
Dorfstr. 30  
29482 Wustrow  
Tel.: 05843/98 6900  
eMail: fahrgastrat.wendland@jpberlin.de

### VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. Studiengruppe „Nahverkehr des VCD Niedersachsen“

eMail: info@sgnv.de  
www.sgnv.de

## Steigen Sie ein - für mehr Bus und Bahn!

PRO BAHN e.V.  
Friedrichstraße 95  
10117 Berlin

Tel. 030 / 20 18 17 42  
Fax: 030 / 20 96 25 86

Internet:  
www.pro-bahn-sh.de

E-Mail:  
info@pro-bahn.de

Bitte einsenden an: PRO BAHN e.V., Friedrichstraße 95, 10117 Berlin

- Bitte senden Sie mir weitere Informationen über PRO BAHN
- Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden (42 Euro jährlich)

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift: \_\_\_\_\_

**Steigen Sie ein bei Pro Bahn!**  
mitfahren! mitdenken! mitmachen!

