

An
Stadtrat Wittingen
Bahnhofstr. 35

Wittingen, den 6.4.2024

29378 Wittingen

Antrag

Die IG Lachte - Ohre - Allertalbahn bzw. die Unterzeichner*innen stellen an den Stadtrat Wittingen hiermit den Antrag von einem Beschluss einer Asphaltierung der Trasse der ehemaligen Bahnstrecke von Wittingen nach Oebisfelde in Wittingen zwischen der Knesebecker Straße bzw. dem Wunderbütteler Kirchweg und der Straße "Am Kleinbahnhof" abzusehen.

Begründung: Die Folge einer Asphaltierung wäre eine Abkoppelung der Reststrecke. Sollte es in der Zukunft doch noch zur einer Reaktivierung (Neutrassierung) der Bahnverbindung (Wittingen - Brome - Wolfsburg) kommen, zu dem Wunsch der Unternehmer (z. B. Emsland Food) im angrenzenden Gewerbegebiet Güter wegen verbesserter Rahmenbedingungen auch wieder über die Schiene transportieren zu wollen, wäre dies nur noch ungünstiger und mit höheren Kosten verbunden möglich. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV sieht in der Ohretalbahn durchaus Potenzial (siehe dazu Auszug eines Schreibens von Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV vom 18.1.2021). Man sollte sich die Tür einer Wiederbelebung der Strecke nicht zuschlagen, wie es in der Vergangenheit leider in vielen diesbezüglichen Bereichen allzu oft geschah, mit dem Resultat heutiger, zusätzlicher Erschwernisse im Rahmen von Streckenreaktivierungen. Ein Straßenneubau würde den finanziellen Spielraum der Stadt Wittingen bzw. der öffentlichen Hand durch zusätzliche Unterhaltungskosten zukünftig weiter einengen.

Eine spürbare, glaubwürdige Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene bedingt Kapazitäten. Dies kann nur mit einem dichteren Schienennetz gelingen, wozu u. a. auch die Ohretalbahn gehören sollte. Ein Ausbau von Bestandsstrecken allein reicht nicht aus. Je weiter ein Unternehmen vom nächsten Schienenstrang entfernt ist, desto unattraktiver werden Transporte per Eisenbahn. Je grobmaschiger das Netz, desto größer die Umwege, was in Anbetracht der hohen Schienen- (Trassen- und Stationsentgelte) im Vergleich zur LKW-Maut für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Zusatzkosten verursacht, inklusive längerer Fahrzeiten. Und für den Personenverkehr wäre es hilfreich, wenn es niemand weiter als 10 km bis zur nächsten Bahnstation hätte.

(Im Anhang / in der Anlage finden Sie noch einen Beispielartikel von der Arendseebahn in Richtung Güterverlagerung auf die Schiene.)

Mit freundlichen Grüßen

Anlage: - Auszug eines Schreibens von Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des
Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV vom 18.1.2021)

- Zeitungsartikel der Altmark-Zeitung