



**Fokussiert auf die Zukunft
von Stadt und Land.
Seit 1988.**

Machbarkeitsstudie Nachnutzung Teilbereich Bahndamm ehemalige Bahntrasse Wittingen-Rühen

Endbericht



Projektleitung: Dipl.-Geogr. Martin Kremming (CIMA Beratung + Management GmbH)
Bearbeitung: M. A. Wirtschaftsgeographie Marc Peus (CIMA Beratung + Management GmbH)
M. Sc. Verkehrsingenieurwesen Sabine Derksen (PGV Dargel Hildebrandt GbR)
Dipl.-Geogr. Fabian Böttcher (CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH)

Hannover, 15. Juni 2020

Stadt+Regionalentwicklung
Handel
Marketing
Digitale Stadt
Management
Wirtschaftsförderung
Immobilien

CIMA Beratung + Management GmbH
Berliner Allee 12 30175 Hannover
T 0511-220079-50
cima.hannover@cima.de

München
Stuttgart
Forchheim
Frankfurt a.M.
Köln
Leipzig
Berlin
Hannover
Lübeck
Ried (AT)

www.cima.de

Nutzungs- und Urheberrechte

Die vorliegende Ausarbeitung ist durch das Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) und andere Gesetze geschützt. Die Urheberrechte verbleiben bei der CIMA Beratung + Management GmbH (cima).

Der Auftraggeber kann die Ausarbeitung innerhalb und außerhalb seiner Organisation verwenden und verbreiten, wobei stets auf die angemessene Nennung der CIMA Beratung + Management GmbH als Urheber zu achten ist. Jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet, sofern nicht eine gesonderte Vereinbarung getroffen wird.

Veranstalter von Vorträgen und Seminaren erwerben keinerlei Rechte am geistigen Eigentum der cima und ihrer Mitarbeiter. Inhalte von Präsentationen dürfen deshalb ohne schriftliche Genehmigung nicht in Dokumentationen jeglicher Form wiedergegeben werden.

Haftungsausschluss gutachterlicher Aussagen

Für die Angaben in diesem Gutachten haftet die cima gegenüber dem Auftraggeber im Rahmen der vereinbarten Bedingungen. Dritten gegenüber wird die Haftung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der im Gutachten enthaltenen Informationen (u.a. Datenerhebung und Auswertung) ausgeschlossen.

Sprachgebrauch

Aus Gründen der Lesbarkeit wird bei Personenbezügen die männliche Form gewählt. Die Angaben beziehen sich jedoch immer auf Angehörige aller Geschlechter, sofern nicht ausdrücklich auf ein Geschlecht Bezug genommen wird.

Inhalt

1 Einführung	6	4.3 Betriebs-, Personal- und Organisationskonzept.....	55
2 Grundlagen	7	4.4 Angebots- und Attraktivitätskonzept	57
2.1 (Nah-)Tourismus und Tagesreisen in Deutschland und Niedersachsen.....	7	4.5 Besucher-/Potenzialabschätzung.....	59
2.2 Strukturelle und sozioökonomische Rahmendaten in Wittingen.....	12	4.6 Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeits- /Finanzierungskonzept	61
2.2.1 Lage im Raum und Verkehrssituation	12	5 Potenzielle Nachnutzung 3 – Parallel verlaufender Radweg und Draisinenverkehr.....	66
2.2.2 Bevölkerungsentwicklung und -verteilung	16	6 Potenzielle Nachnutzung 4 – Radschnellweg.....	70
2.2.3 Arbeitsmarkt.....	17	7 Potenzielle Nachnutzung 5 – Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch Nichtnutzung	71
2.2.4 Angebot und Nachfrage im Einzelhandel	18	8 Potenzielle Nachnutzung 6 – Umgehungsstraße	72
2.2.5 Tourismus.....	19	9 Touristische Instandsetzung der Bahntrasse	73
2.3 Verlauf der ehemaligen Bahntrassen im Wittinger Stadtgebiet.....	21	10 Ermittlung in Frage kommender Förderprogramme.....	77
2.4 Dokumentation einer Vor-Ort-Befahrung der Bahntrasse..	25	10.1 Förderung auf Europäischer Ebene.....	77
2.5 Zielsetzung, Übersicht zu prüfender Nachnutzungen und Randbedingungen	31	10.2 Förderung auf Bundes-, Bundesländer- und kommunaler Ebene	78
3 Potenzielle Nachnutzung 1 – Radweg.....	32	11 Entwicklungskonzept der Nachnutzung	83
3.1 Fachspezifische Voraussetzungen	32	11.1 Abschließende Bewertung der Nachnutzungen	83
3.2 Wettbewerbsanalyse und Best Practice Beispiele.....	36	11.2 Entwicklungskonzept	85
3.3 Betriebs- und Organisationskonzept	41	12 Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen	90
3.4 Angebots- und Attraktivitätskonzept.....	42		
3.5 Besucher-/Potenzialabschätzung	44		
3.6 Kostenschätzung und Finanzierungskonzept.....	45		
4 Potenzielle Nachnutzung 2 – Draisinenverkehr	47		
4.1 Fachspezifische Voraussetzungen	47		
4.2 Wettbewerbsanalyse und Best Practice Beispiele.....	50		

Abbildungen

Abbildung 1: Verteilung der Tagesausflüge nach dem Hauptanlass.....	8	Abbildung 22: Lage der zu prüfenden ehemaligen Bahntrasse Wittingen- Rühen.....	21
Abbildung 2: Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort bei Tagesausflügen nach dem Hauptanlass.....	8	Abbildung 23: Ehemaliger Streckenverlauf Altmärkische Kleinbahn.....	23
Abbildung 3: Ausgaben der Tagesausflügler nach dem Hauptanlass.....	9	Abbildung 24: Paralleler Verlauf der ehemaligen Bahntrassen im Wittinger Stadtgebiet.....	24
Abbildung 4: Verteilung der Tagesausflüge nach Wochentagen und Alter.....	9	Abbildung 25: Vor-Ort-Befahrung der Bahntrasse im März 2020.....	25
Abbildung 5: Verhältnis zwischen Tages- und Übernachtungsgästen in Deutschland und Niedersachsen.....	10	Abbildung 26: Bilder einer Vor-Ort-Befahrung der Bahntrasse im März 2020.....	26
Abbildung 6: Verschiedene Arten der Unterkunft auf Inlandsreisen der Deutschen ab einer Übernachtung.....	11	Abbildung 27: Querschnitt 3 m-Radweg (Mindestbreite).....	33
Abbildung 7: Lage von Wittingen im Raum.....	12	Abbildung 28: Querschnitt 4 m-Radweg (empfohlene Breite).....	33
Abbildung 8: Radwanderkarte Wittingen.....	12	Abbildung 29: Beschilderung Radweg – Vorrangverhältnisse und Aufmerksamkeitssteigerung.....	34
Abbildung 9: Geplanter Radweg entlang der B 244.....	13	Abbildung 30: Beschilderung Radweg – Einfahrtsverbot.....	35
Abbildung 10: Planung A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg.....	14	Abbildung 31: Bahntrassenradwege in Deutschland.....	36
Abbildung 11: Verkehrsmengenkarte 2015, Ausschnitt Wittingen.....	15	Abbildung 32: Bahntrassenradwege in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt und ihre Eigenschaften.....	37
Abbildung 12: Einwohnerentwicklung und -prognose in Niedersachsen, LK Gifhorn und Wittingen, jeweils 31.12 (Hauptwohnsitz).....	16	Abbildung 33: Gestaltung von Querungsbereichen – Rhönexpress-Bahnradweg.....	38
Abbildung 13: Bevölkerung auf Ortsteilebene, 31.12.2019 (Hauptwohnsitz).....	16	Abbildung 34: Gestaltungselemente aus der Bahnvergangenheit – Rhönexpress-Bahnradweg.....	38
Abbildung 14: Arbeitsmarkt in Niedersachsen, LK Gifhorn und Wittingen, jeweils 30.06.....	17	Abbildung 35: Informationstafeln und Anlehnbügel – Kegelspielradweg.....	39
Abbildung 15: Einzelhandelszentralität nach Warengruppen in Wittingen.....	18	Abbildung 36: Bewirtschafteter Waggon am ehemaligen Burghauner Ostbahnhof – Kegelspielradweg.....	39
Abbildung 16: Zentraler Versorgungsbereich Hauptzentrum Wittingen.....	18	Abbildung 37: Ausblick auf Maschinenhalle - Zollvereinweg.....	40
Abbildung 17: Nahversorgungszentrum Knesebeck.....	18	Abbildung 38: Zufahrt zum Museumsareal – Zollvereinweg.....	40
Abbildung 18: Gewerblicher Tourismus in Niedersachsen, LK Gifhorn und Wittingen.....	19	Abbildung 39: Wegweisung Schnurrenweg bei Schalksmühle.....	42
Abbildung 19: Abschätzung der Anzahl der Tagesausflügler nach Wittingen je Hauptanlass der Reise im Jahr 2019.....	20	Abbildung 40: Übersicht beispielhafter Projektkosten.....	45
Abbildung 20: 52-Kilometer-Radius um den Wittinger Bahnhof.....	20	Abbildung 41: Beispiele durch Muskelkraft betriebener Draisinen.....	48
Abbildung 21: Tourismus-Kennziffern für die Stadt Wittingen im Jahr 2019.....	20	Abbildung 42: Motordraisine „Piroschka“.....	48
		Abbildung 43: Solardraisine Überwaldbahn.....	48
		Abbildung 44: Straßenquerung auf der Erlebnisbahn Ratzeburg.....	49
		Abbildung 45: Draisinenstrecken in Deutschland.....	50
		Abbildung 46: Draisinenstrecken in Niedersachsen und ihre Eigenschaften.....	51

Abbildung 47: Verlauf der Draisinenstrecke zwischen Bleckede und Alt Garge	53
Abbildung 48: Verlauf der Draisinenstrecke von Hänigsen über Wathlingen nach Elwerath	54
Abbildung 49: Start-/Endpunkt und Zwischenstopps Südpfalz-Draisinenbahn.....	57
Abbildung 50: Berechnung der Anzahl der jährlichen Fahrgäste von Draisinenstrecken pro Gästeankunft	59
Abbildung 51: Übersicht beispielhafter Projektkosten.....	62
Abbildung 52: Parallel verlaufender Radweg und Draisinenverkehr – Beispiel Kanonenbahn	67
Abbildung 53: Beispiele einer inszenierten Bahnvergangenheit.....	73
Abbildung 54: Schusterstiefel in der Wittinger Altstadt.....	74
Abbildung 55: Aktivitäten entlang der Erlebnisbahn Ratzeburg.....	74
Abbildung 56: Gruppenfoto 15. Internationale Werkstattwoche in Lüben	75
Abbildung 57: Informationstafeln am Bahntrassenradweg Thüste – Weenzen sowie der Draisinenstrecke Kalibahn.....	75
Abbildung 58: Landcafé Hof-Berlinecke in Suderwittingen	76
Abbildung 59: Bäume und Pflanzen teils in Alleincharakter entlang der Bahntrasse zwischen Wittingen und Suderwittingen	76
Abbildung 60: Übersicht des Entwicklungskonzeptes der vorgeschlagenen Nachnutzung der Bahntrassen im Wittinger Stadtgebiet	85
Abbildung 61: Abzweigende Trassen von OHE und Altmärkischer Kleinbahn kurz vor der K 18.....	86
Abbildung 62: L 286 als planmäßiger Startpunkt von Draisinenstrecke (und Radweg).....	87
Abbildung 63: Bahnhof in Suderwittingen als möglicher Zwischenstopp einer Draisinenstrecke.....	87
Abbildung 64: Bahnhof in Ohrdorf als planmäßiger End- bzw. Wendepunkt einer Draisinenstrecke	88
Abbildung 65: Auswahl kreuzender Straßen und Wege in Wittingen entlang einer Draisinenstrecke	89

1 Einführung

Auftrag

Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Nutzung eines im Stadtgebiet Wittingen liegenden Teilbereiches des Bahndammes der ehemaligen Bahntrasse Wittingen-Rühen

Auftraggeber

Stadt Wittingen (Amt für Wirtschaft, Sport und Kultur)
Bahnhofstraße 35
29378 Wittingen

Analysezeitraum

Februar 2020 – Juni 2020

Aufgabenstellung und Untersuchungsdesign

Die Stadt Wittingen ist seit dem Jahr 2018 Eigentümerin des Bahndammes auf der ehemaligen Bahntrasse Wittingen-Rühen im Wittinger Stadtgebiet. Die Trasse verläuft vom Ortsteil Wittingen über Kakerbeck, Suderwittingen, Ohrdorf, Zasenbeck und Plastau bis Radenbeck zur Stadtgebietsgrenze in Richtung der Samtgemeinde Brome. Sie wurde in früheren Zeiten von der Osthannoverschen Eisenbahnen AG mit Sitz in Celle für Gütertransporte genutzt, aber 2011 entwidmet und 2014 stillgelegt.

Es ist das Ziel der Stadt Wittingen, den Bahndamm zu erhalten und in Teilen einer touristischen Nutzung zuzuführen. Die vorliegende Machbarkeitsstudie soll dabei verschiedene, teils bereits diskutierte Nachnutzungsmöglichkeiten (z.B. Radweg, Radschnellweg, Draisinenverkehr, keine Veränderung, Ausgleichsmaßnahme zur Verbesserung der Ökobilanz, Umgehungsstraße) prüfen und Empfehlungen zur Nachnutzung des Bahndammes geben.

In einem ersten Schritt wird dabei die Ausgangssituation erfasst, die den Verlauf und die Beschaffenheit des Bahndammes sowie die relevanten Rahmenbedingungen in der Stadt Wittingen betrifft. Kapitel 2 gibt hierzu einen Überblick über die Entwicklung des (Nah-)Tourismus in Deutschland und Niedersachsen. Zusätzlich werden relevante strukturelle und sozioökonomische Rahmenbedingungen für die Stadt Wittingen dargestellt. Hierzu zählen die Lage im Raum und Verkehrssituation, die Bevölkerungsstruktur, der Arbeitsmarkt, das Einzelhandelsangebot und die Tourismussituation. Darüber hinaus werden im Rahmen der Ausgangssituation die ehemaligen Bahntrassen in Wittingen, wozu auch die Altmärkische Kleinbahn zählt, vorgestellt und anhand der Dokumentation einer Vor-Ort-Befahrung vertieft. Anschließend werden die Zielsetzungen, Randbedingungen und möglichen Nachnutzungen eingeleitet.

In den Kapiteln 3, 4, 5, 6, 7 und 8 werden die einzelnen Nachnutzungen konkret vorgestellt und hinsichtlich ihrer Anwendungsmöglichkeiten auf die Bahntrasse in Wittingen geprüft. Dabei stehen unter anderem folgende Themen im Vordergrund:

- Fachspezifische Voraussetzungen
- Wettbewerbsanalyse und Best Practice Beispiele
- Betriebs-, Personal- und Organisationskonzept
- Angebots- und Attraktivitätskonzept
- Besucher- und Potenzialabschätzung
- Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeits-/Finanzierungskonzept

Ergänzt durch die touristische Instandsetzung (Kapitel 9) sowie Fördermöglichkeiten (Kapitel 10) wird das Nutzungskonzept (Kapitel 11) präsentiert, das sich als am vielversprechendsten darstellt. Dieses kann für die gesamte Strecke eine einzelne oder mehrere kombinierte Nachnutzungen beinhalten.

Abschließend werden Handlungsempfehlungen (Kapitel 12) gegeben.

2 Grundlagen

2.1 (Nah-)Tourismus und Tagesreisen in Deutschland und Niedersachsen

Die Gästeankünfte in Deutschland insgesamt und auch speziell in Niedersachsen haben sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt. Im Jahr 2011 wurden in Deutschland insgesamt circa 147,1 Mio. und davon in Niedersachsen circa 12,4 Mio. Gästeankünfte mit mindestens einer Übernachtung in einem Beherbergungsbetrieb mit mind. zehn Betten bzw. einem Campingplatz mit mind. zehn Stellplätzen verzeichnet. Im Jahr 2019 lag der Wert in Deutschland schon bei circa 190,9 Mio. und davon in Niedersachsen bei 15,4 Mio. Gästeankünften. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug im Jahr 2011 in Deutschland 2,67 und in Niedersachsen 3,20 Tage, im Jahr 2019 in Deutschland dann nur noch 2,60 und in Niedersachsen 3,00 Tage.¹ Somit ist grundsätzlich ein Trend zu mehr Ankünften und kürzeren Aufenthalten sowohl in Deutschland als auch in Niedersachsen zu erkennen. Dies spiegelt sich vor allem in den sogenannte Kurzurlaubsreisen mit einer Dauer von zwei bis vier Tagen wider.

Die Kurzurlaube der Deutschen fanden im Jahr 2018 bei insgesamt 83,7 Mio. solcher Reisen mit 74,2 % vor allem innerhalb von Deutschland statt. Bei den 70,1 Millionen Urlaubsreisen der Deutschen ab einer Dauer von fünf Tagen ist das Inland auch das beliebteste Ziel, aber nur mit 27,0 %.²

Im Gegensatz dazu haben Tagesreisen per Definition keine zeitliche Beschränkung. Gewertet wird jedes Verlassen des Wohnumfelds (Ortsgrenze bei Städten mit bis zu 100.000 Einwohnern, Stadtteilgrenze bei Städten mit über 100.000 Einwohnern), das nicht mit einer Übernachtung verbunden ist und nicht die Fahrt zu Schule oder Arbeitsplatz, nicht die Einkaufsfahrt zur

Deckung des täglichen Bedarfs und nicht eine Routine wie regelmäßige Vereinsaktivitäten außerhalb des Wohnumfelds betrifft. Nach einer ausführlichen Studie zu den Tagesreisen der Deutschen³ aus dem Jahr 2013, auf die im Folgenden vertiefend weiter eingegangen wird, wurden gemäß dieser Definition in Deutschland circa 2.431,7 Mio. Tagesausflüge unternommen, was zu einer durchschnittlichen Anzahl von 30,3 Ausflügen pro Person im Jahr führt. Zusätzlich wurden 515,9 Mio. Tagesgeschäftsreisen im Jahr unternommen. Damit machen Tagesausflüge circa 82,5 % aller 2.947,6 Mio. Tagesreisen aus.

Zwischen dem Anlass für eine Tagesreise und zentralen Verhaltensmustern wie der zurückgelegten Distanz oder den Ausgaben während der Reise bestehen starke Abhängigkeiten. Zu den Anlässen zählen bei Tagesgeschäftsreisen beispielsweise die Teilnahme an Seminaren oder Messen. Bei den Tagesausflügen ist der Besuch von Verwandten, Bekannten und Freunden mit knapp einem Drittel am stärksten vertreten. Weitere Anlässe wie Einkaufsfahrten für den nicht täglichen Bedarf, die Ausübung einer speziellen Aktivität, Besuche von Sehenswürdigkeiten, Spazierfahrten und Besuche spezieller Veranstaltungen sind auf einem Niveau von jeweils knapp über 10 % an allen Tagesausflügen vertreten (vgl. Abbildung 1). Der Hauptanlass einer Reise hängt auch mit dem Alter der Reisenden zusammen. So sind die Anlässe eines Tagesausflugs von den bis 30-Jährigen häufiger der Besuch von Freunden, Bekannten oder Verwandten, Einkaufsfahrten oder die Ausübung spezieller Aktivitäten. Bei über 60-Jährigen sind es vermehrt der

¹ vgl. Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020.

² vgl. Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., „Reiseanalyse“, 2019.

³ vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. (dwif e.V.), „Tagesreisen der Deutschen“, 2013.

Besuch von Sehenswürdigkeiten oder Spazierfahrten. Die 31-60-Jährigen befinden sich bei den meisten Anlässen im Durchschnitt.

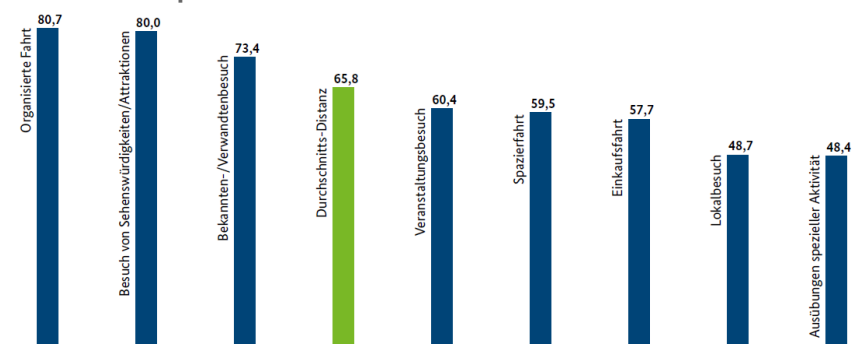
Abbildung 1: Verteilung der Tagesausflüge nach dem Hauptanlass

Hauptanlass	Anteil in Prozent	Zahl der Tagesausflüge in Mio.	Rang
Besuch von Verwandten, Bekannten, Freunden	31,4	763,0	1
Einkaufsfahrt (nicht täglicher Bedarf)	13,5	327,7	2
Ausübung einer speziellen Aktivität (z. B. Skilauf, Baden, Wandern, Surfen)	12,4	302,8	3
Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen (z. B. Freizeitpark, Zoo, Kirche, Schloss, Museum, Landschafts- und Naturattraktionen)	12,1	293,5	4
Spazierfahrt/Fahrt ins Blaue	11,4	276,5	5
Besuch einer speziellen Veranstaltung (z. B. Konzert, Theater, Fest, Ausstellung)	10,4	254,2	6
Essen gehen/Lokalbesuche	6,8	164,8	7
Organisierte Fahrt (z. B. Betriebs-, Schul-, Vereinsausflug, Busreise usw.)	2,0	49,2	8
Insgesamt	100,0	2.431,7	

Quelle: dwif e.V., 2013, S. 35

Die durchschnittliche zurückgelegte Strecke für eine Tagesreise lag bei 72,8 Kilometern. Allerdings ist zu unterscheiden zwischen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen. Die durchschnittlich zurück gelegte Distanz eines Tagesausflugs liegt bei ungefähr 65,8 Kilometern und ist damit deutlich niedriger als bei einer Tagesgeschäftsreise mit einer mittleren Entfernung von circa 105,6 Kilometern. Zudem sind auch bei den Distanzen Unterschiede zwischen den Hauptanlässen zu erkennen. Insbesondere für die Ausübung spezieller Aktivitäten sind die Distanzen eher gering, während sie für Besuche von Sehenswürdigkeiten deutlich höher sind (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort bei Tagesausflügen nach dem Hauptanlass



Quelle: dwif e.V., 2013, S. 40

Allgemein gaben die deutschen Tagesreisenden pro Reise ins In- und Ausland unabhängig von Art oder Hauptanlass 28,30 Euro aus. Bei den Tagesausflüglern waren es 29,60 Euro, bei den Tagesgeschäftsreisenden 23,00 Euro. Die größten Ausgaben waren dabei allgemein in den Bereichen Einkäufe sonstiger Waren und Verpflegung in der Gastronomie zu beobachten. Getrennt nach Hauptanlass sind die Gesamtausgaben bei den Ausflügen am höchsten, die explizite Ausgaben intendieren wie eine Einkaufsfahrt (73,5 Euro) oder Lokalbesuche (33,4 Euro). Am geringsten sind die Ausgaben bei Besuchen von Verwandten, Bekannten und Freunden (17,9 Euro) oder der Ausübung einer speziellen Aktivität (16,6 Euro) (vgl. Abbildung 3). Hierbei gilt es allerdings zu beachten, dass die Bandbreite der Ausgaben auch innerhalb einzelner Hauptanlässe sehr variabel sein kann. So kann beispielsweise die ausgeübte Aktivität unterschiedlich teuer sein und verschiedene ergänzende Ausgaben hervorrufen. Zudem sind die Gesamtausgaben pro Person im ländlichen Raum (19,0 Euro) deutlich geringer sind als bei einer Klein-/ Mittelstadt (24,4 Euro) oder einer Großstadt (34,7 Euro). Mit durchschnittlichen Ausgaben pro Person von 27,1 Euro innerhalb von Niedersachsen liegt das Bundesland ungefähr im Schnitt von 27,7 Euro innerhalb von Deutschland. In der Lüneburger Heide sind es 21,2 Euro.

Abbildung 3: Ausgaben der Tagesausflügler nach dem Hauptanlass

Hauptanlass	Ausgaben pro Person in Euro für ...					Gesamt- ausgaben
	Verpflegung in der Gastronomie	Lebens- mittel- einkäufe	Einkäufe sonstiger Waren	Freizeit/ Unterhaltung	Sonstige Ausgaben	
Besuch von Verwandten, Bekannten, Freunden	5,30	2,20	5,90	1,70	2,80	17,90
Einkaufsfahrt	9,90	4,70	54,10	2,10	2,70	73,50
Ausübung einer speziellen Aktivität	5,70	1,90	2,60	4,90	1,50	16,60
Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen	10,50	1,80	7,70	8,00	3,30	31,30
Spazierfahrt/Fahrt ins Blaue	9,30	1,80	4,00	2,40	3,20	20,70
Besuch einer speziellen Veranstaltung	9,10	2,10	6,00	9,70	2,90	29,80
Essen gehen/Lokalbesuche	18,60	1,80	8,80	1,80	2,40	33,40
Organisierte Fahrt	9,00	1,10	4,70	3,70	6,90	25,40

Quelle: dwif e.V., 2013, S. 55

Die Struktur der Tagesreisen weist insgesamt eine gewisse saisonale Abhängigkeit auf. Besonders die Monate Mai bis August haben einen hohen Anteil an Tagesreisenden, wobei der Monat Juli mit 10 % aller Tagesreisen im Jahr den größten Anteil ausmacht. Die wenigsten Tagesreisen finden in den Monaten November, Januar, Februar und April statt. Bezüglich der Wochentage finden die meisten Tagesausflüge mit zusammen über 50,0 % an Wochenend- und Feiertagen statt. Unter der Woche sind der Mittwoch mit 10,0 % und der Freitag mit 13,3 % am stärksten vertreten. Die Verteilung schwankt zwischen den Altersgruppen, wo vor allem die über 60-Jährigen vermehrt auch Ausflüge an den Wochentagen unternehmen (vgl. Abbildung 4). Im Durchschnitt dauert eine Tagesreise dabei grundsätzlich circa neun Stunden, bei Tagesgeschäftsreisen sind es circa elf, bei Tagesausflügen 8,5 Stunden. Der Beginn der Tagesreise fällt meistens in den Bereich zwischen 7.00 und 12.00 Uhr, das Ende zwischen 17.00 und 21.00 Uhr.

Abbildung 4: Verteilung der Tagesausflüge nach Wochentagen und Alter

Wochentag	bis 30 Jahre	31 bis 60 Jahre	über 60 Jahre	Ø-Wert
Montag	8,2	7,2	10,2	8,1
Dienstag	8,5	7,2	12,3	8,7
Mittwoch	9,3	9,0	13,2	10,0
Donnerstag	9,3	8,6	12,8	9,6
Freitag	16,0	11,9	12,5	13,3
Samstag	25,3	26,3	17,1	24,1
Sonn- und Feiertag	23,4	29,8	21,9	26,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: dwif e.V., 2013, S. 28

Das Verhältnis zwischen Tages- und Übernachtungsgästen weist eine enorm große Bandbreite auf. Im Bundesdurchschnitt kommen auf jede Übernachtung 7,0 Tagesreisen. Für das Bundesland Niedersachsen liegt die Zahl der Gästeübernachtungen insgesamt bei circa 40 Mio. und ungefähr 253,6 Mio. Tagesreisen. Daraus ergibt sich die Zahl der Tagesreisen je Übernachtung, welche für Niedersachsen bei 6,3 liegt. In der Lüneburger Heide liegt der Wert in einem ähnlichen Bereich bei 6,2 (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Verhältnis zwischen Tages- und Übernachtungsgästen in Deutschland und Niedersachsen

Bundesland/Reisegebiet	Zahl der Gästeübernachtungen ²⁹ in Mio.	Zahl der Tagesreisen ³⁰ in Mio.	Zahl der Tagesreisen je Übernachtung
Niedersachsen gesamt	40,0	253,6	6,3
Nordseeküste, Ostfriesland und Ostfriesische Inseln	13,8	32,3	2,3
Untereibe-Unterweser, Mittelweser und Oldenburger Land	2,3	31,0	13,5
Oldenburger Münsterland und Emsland-Grafschaft Bentheim-Osnabrücker Land	5,4	34,2	6,3
Lüneburger Heide	6,0	37,1	6,2
Harz und Weserbergland Südniedersachsen	6,6	38,3	5,8
Hannover-Hildesheim und Braunschweiger Land	5,9	80,7	13,7
Deutschland insgesamt	407,3	2.844,8	7,0

²⁹ Ergebnisse der Monaterhebung zu den Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben (einschl. Camping) seitens des Statistischen Bundesamtes, Fachserie 6, Reihe 7.1. Binnenhandel-Gastgewerbe-Tourismus, Ergebnisse der monatlichen Beherbergungsstatistik, Dezember und Jahr 2012, Wiesbaden 2013.

³⁰ Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen zusammen.

Quelle: dwif e.V., 2013, S. 49-51

Im Zeitverlauf ist seit der Studie aus dem Jahr 2013 neben jährlichen Schwankungen bei einzelnen veröffentlichten Werten ein Trend zu mehr Tagesreisen, höheren Ausgaben und geringeren zurückgelegten Distanzen festzustellen. So wurden im Jahr 2017 in Kombination von Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen fast 4 Mrd. Tagesreisen der Deutschen verzeichnet, wenngleich dieser Wert im Jahr 2018 wieder um circa 10 % zurückgegangen ist. Die Ausgaben für den gesamten Ausflug variierten im Jahr 2018 je nach Ausflugsanlass zwischen circa 19 Euro beim Besuch von Freunden, Verwandten und Bekannten und circa 70 Euro bei Shopping-Ausflügen. Die durchschnittliche Distanz für Tagesausflüge lag für das Jahr 2018 bei circa 52, für Tagesgeschäftsreisen bei circa 116 Kilometern.⁴

Gemäß einer Studie zum Tourismus im ländlichen Raum⁵ aus dem Jahr 2012 stellt der Natur- und Kulturraum außerhalb der Städte für viele Urlaubs-, Kurzreise- und Tagesgäste durch Attraktionen und erlebnisreiche

Angebote einen bedeutenden Standort dar. Hierbei stehen vor allem Tagesausflüge im Vordergrund. Die Abgrenzung des ländlichen Raumes ist durch die unterschiedlichen Ausbildungen nur schwer klassifizierbar. Durch die Vielfalt an verschiedenen Definitionen stellte im Jahr 2010 das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr (dwif) eine Eingrenzung des Naherholungs- und Nahtourismus vor. Dabei wird Tourismus im ländlichen Raum als Begriff verstanden, welcher die „[...] Kulisse für vielfältige touristische Angebote und Aktivitäten ohne zwingenden direkten Bezug zu Landwirtschaft und ländlicher Kultur [...]“⁶ bildet. Aus diesen Definitionen geht vor allem hervor, dass sich der Nahtourismus auf die Stärken der Landschaftsbilder, Ruhe und Abgeschiedenheit konzentriert. Für ländliche Tourismusregionen ist die Qualität von Natur und Landschaft eine zentrale Grundlage für ihr touristisches Potential und ihre Attraktivität. Bei der Entwicklung eines umweltschonenden Tourismus in ländlichen Räumen sollte zur Stärkung des regionalen Tourismusbewusstseins insbesondere die Kultur und Geschichte der Region mit einbezogen werden. Durch die verschiedenen ländlichen Ausprägungen geht besonders aus der ländlichen Kultur ein vielfältiges touristisches Angebot hervor, so gewinnt er immer mehr an Bedeutung für die Durchführung unterschiedlicher naturbezogener Erholungs- und Freizeitaktivitäten. Denn auch der Anspruch der Reisenden an eine nachhaltige Urlaubsreise gewinnt immer mehr an Bedeutung. So war es 2018 rund 57 % der Urlaubsreisenden der Deutschen wichtig, ihren Urlaub möglichst ressourcenschonend und umweltfreundlich zu gestalten.⁷ Durch dieses Potential wird klar, dass der Nahtourismus eine große ökologische und ökonomische Bedeutung für ländliche Regionen hat.

⁴ vgl. Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. (dwif e.V.), 2019, <https://www.dwif.de/news/item/marktforschung-tagesreisenmonitor-2019.html>

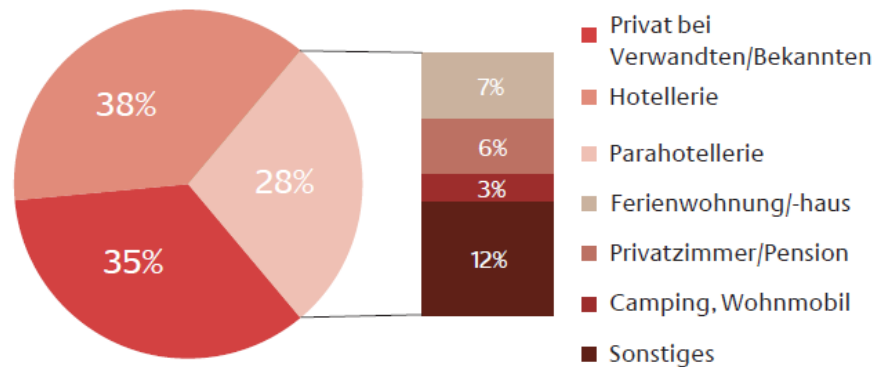
⁵ vgl. Rein, H. und Schuler, A. (Hrsg.), „Tourismus im ländlichen Raum“, 2012.

⁶ vgl. ebenda, S. 4.

⁷ vgl. Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., „Reiseanalyse“, 2019.

Neben den eingangs vorgestellten Übernachtungszahlen in Beherbergungsbetrieben mit mindestens zehn Betten bzw. Campingplätzen mit mindestens zehn Stellplätzen sowie den nachfolgend behandelten Tagesreisen gibt es zudem noch weitere Formen des Übernachtungstourismus. Dazu zählen private Unterkünfte bei Verwandten/Bekanntem sowie die Parahotellerie bestehend aus Ferienwohnungen/-häusern, Privatzimmer/Pensionen und Sonstigem (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Verschiedene Arten der Unterkunft auf Inlandsreisen der Deutschen ab einer Übernachtung



Basis: Alle Inlandsreisen der Deutschen ab einer Übernachtung
 Quelle: Deutscher Reisemonitor 2010 (eigene Darstellung)

Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, „Das Reiseverhalten der Deutschen im Inland“, 2013, S. 19

Die in diesem Kapitel vorgestellten Erkenntnisse, die im Bereich Tourismus insbesondere die Tagesreisen und den Nahtourismus betreffen⁸, bilden die Grundlage für Potenzialabschätzungen und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen im weiteren Verlauf der vorliegenden Machbarkeitsstudie.

⁸ Die Folgen der Corona-Krise für den (Nah-)Tourismus und Tagesreisen können nach aktuellem Stand noch schwer abgeschätzt werden, weshalb auf Mutmaßungen an dieser Stelle verzichtet wird.

2.2 Strukturelle und sozioökonomische Rahmendaten in Wittingen

2.2.1 Lage im Raum und Verkehrssituation

Die Stadt Wittingen liegt im Nordosten des Landkreises Gifhorn in Niedersachsen direkt an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt (vgl. Abbildung 7). Die nächstgelegenen größeren Städte im Umfeld sind Gifhorn (25 Kilometer entfernt), Wolfsburg (30 Kilometer), Uelzen (30 Kilometer) Salzwedel (35 Kilometer), Celle (50 Kilometer) und Braunschweig (60 Kilometer).

Abbildung 7: Lage von Wittingen im Raum

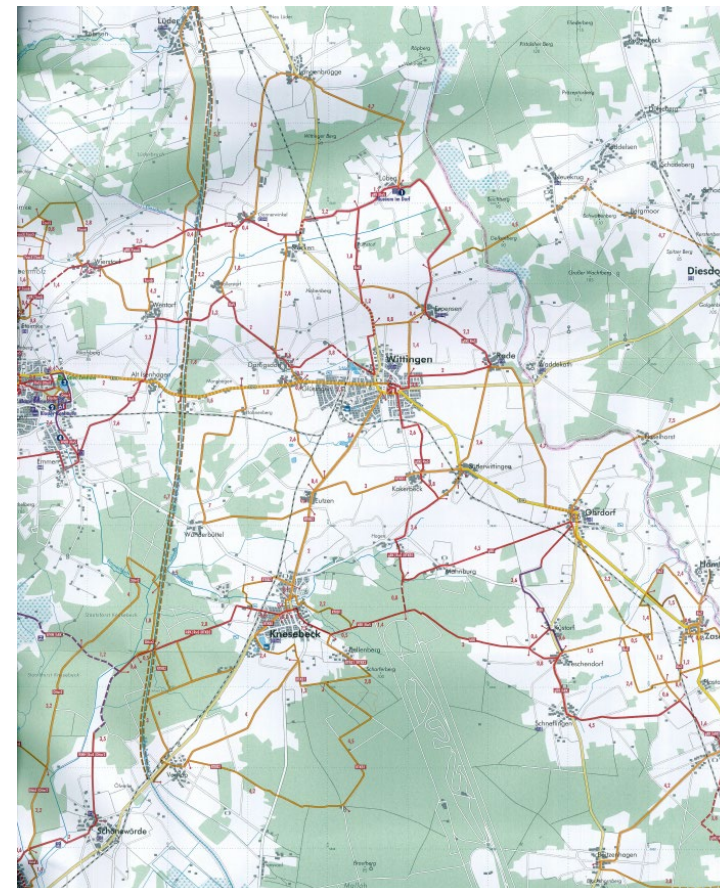


Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2020
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

In der Stadt gibt es ein recht dichtes Netz an bestehenden Radwegen, das die Ortsteile miteinander verbindet (vgl. Abbildung 8). Im Rahmen der

vorliegenden Machbarkeitsstudie wird dieses Radwegenetz zur Kombination mit der Bahntrasse an verschiedenen Stellen noch vertiefend thematisiert.

Abbildung 8: Radwanderkarte Wittingen

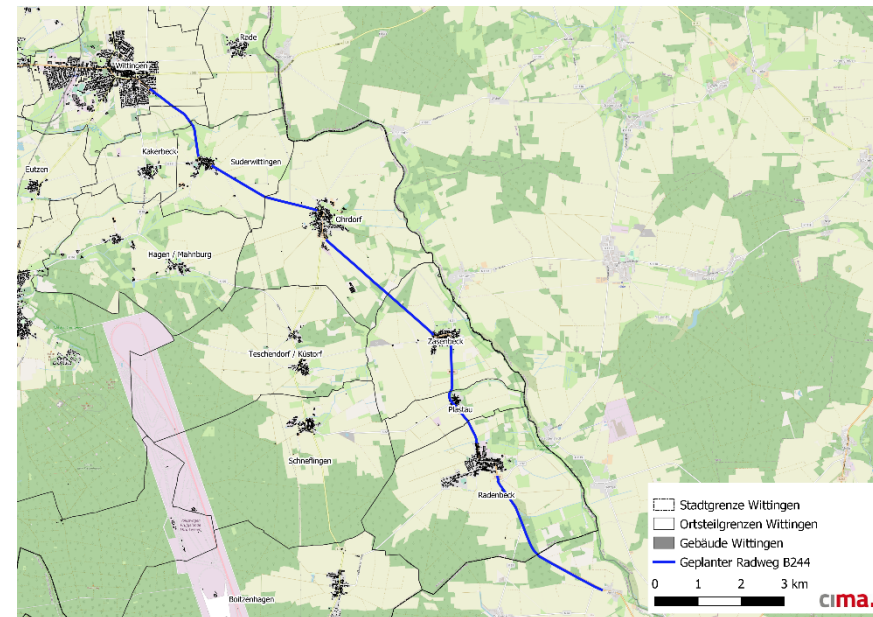


Quelle: Stadt Wittingen, 2020, www.wittingen.eu/96-173_radwege.html

Über das aktuelle Radwegenetz hinausgehend wird entlang der Bundesstraße B 244 von der Kreuzung zur Straße Hohensahl im Ortsteil Wittingen bis zur Kreuzung zum Nettgauer Weg im Ortsteil Benitz im Flecken Brome in der Samtgemeinde Brome ein circa 16 Kilometer langer Radweg geplant. Dazu sind an den Ortseingängen ergänzend Querungshilfen vorgesehen. Der Radweg befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren (Abschnitt Wittingen – Zasenbeck seit 2019, Abschnitt Zasenbeck – Benitz bereits seit 2017). Ein Baubeginn beider Radwege ist nach Angaben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr voraussichtlich frühestens im Jahr 2022 realistisch. Der Grunderwerb steht ebenfalls noch aus.

Ein Ausweichen dieses Radweges auf die OHE-Trasse wurde bereits angedacht, aber aufgrund mehrerer Argumente nicht weiterverfolgt. Die Hauptvorteile des Radweges an der Bundesstraße bestehen vor allem darin, dass die Bahnschienen nicht zurückgebaut werden müssen und die Flora und Fauna entlang der Bahntrasse geschützt werden kann. Darüber hinaus bildet die Bundesstraße die schnellere und direktere Verknüpfung der Ortsteile ab.

Abbildung 9: Geplanter Radweg entlang der B 244



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2020; Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2020

Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Grundlegend für die vorliegende Studie ist, insbesondere hinsichtlich einer potenziellen Nutzung als Umgehungsstraße, der aktuelle Planungsstand der Bundesautobahn A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg (vgl. Abbildung 10).

Der nordostdeutsche Raum zwischen den Autobahnen A 7 im Westen, A 24 im Norden, A 10 im Osten und A 2 im Süden ist verkehrlich unterdurchschnittlich erschlossen. Hier setzt die Planung der A 39 als vierstreifige Autobahn mit je zwei Fahrstreifen plus Standstreifen je Fahrtrichtung an und verbindet nach Fertigstellung die bestehende A 39 bei Wolfsburg mit der A 39 (früher A 250) von Lüneburg bis Hamburg. Für die Trasse mit einer Länge von rund 105 Kilometern belaufen sich die Kosten auf circa 1,3 Milliarden Euro. Inzwischen werden alle sieben Abschnitte geplant.

An Wittingen läuft die geplante Autobahn östlich entlang und kreuzt die L 286 sowie die B 244. Für den Planungsabschnitt 5 (16,1 Kilometer) nördlich der B 244 von Wittingen bis Bad Bodenteich wird das Planfeststellungsverfahren voraussichtlich Anfang 2021 eingeleitet. Für den Planungsabschnitt 6 (18,1 Kilometer) südlich der B 244 von Wittingen bis Ehra läuft bereits das Planfeststellungsverfahren. Der Erörterungstermin ist hier noch neu festzusetzen und der Planfeststellungsbeschluss erfolgt voraussichtlich Mitte 2021.

Abbildung 10: Planung A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg



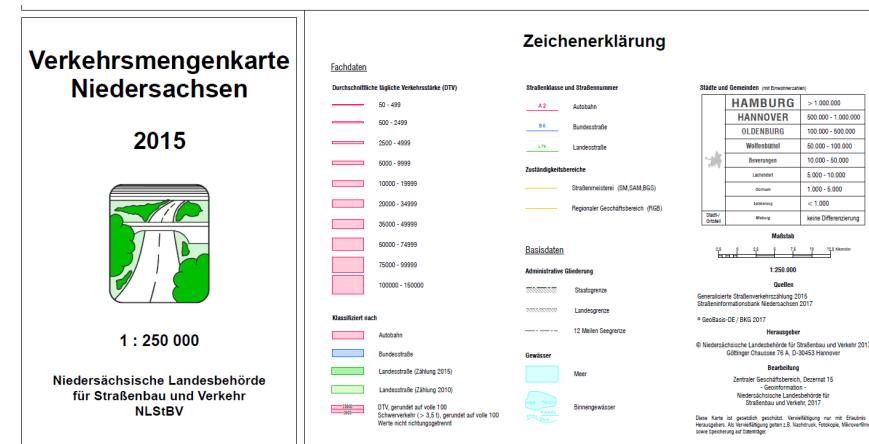
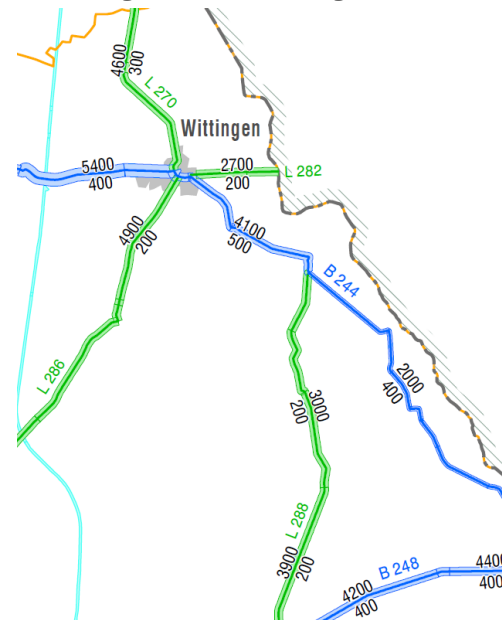
Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2020, https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/grosse_einzelprojekte/autobahn_39_zwischen_lueneburg_und_wolfsburg/die-autobahn-39-zwischen-lueneburg-und-wolfsburg-78285.html

In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die in der Stadt Wittingen erzeugte Verkehrsmenge von Relevanz. Bei der letzten erfolgten Straßenverkehrszählung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Jahr 2015 wurden Standorte entlang der Bundesstraße B 244 sowie den Landstraßen L 270, L 282, L 286 und L 288 ausgewertet.

Die größte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke war mit 5.400 Kraftfahrzeugen auf der B 244 westlich des Ortsteils Wittingen bei Glüsing zu beobachten. Weiter südöstlich auf der B 244 waren es bei Suderwittingen 4.100 Fahrzeuge und bei Radenbeck 2.000 Fahrzeuge. Bei den Landstraßen war die L 270 nördlich des Ortsteils Wittingen bei Stöcken am stärksten frequentiert (4.600), gefolgt von der L 286 zwischen den Ortsteilen Wittingen und Knesebeck bei Eutzen (4.000), der L 288 bei Boitzenhagen (3.900) sowie bei Schneflingen (3.000) und der L 282 bei Rade (2.700).

Die nächste Zählung findet im Jahr 2021 statt.

Abbildung 11: Verkehrsmengenkarte 2015, Ausschnitt Wittingen



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/strassenverkehr/strassenverkehrszahlung/straenverkehrszahlung-132956.html>), 2020

2.2.2 Bevölkerungsentwicklung und -verteilung

In der Stadt Wittingen gab es am 31.12.2018 insgesamt 11.503 Einwohner mit einem Hauptwohnsitz, was zum Jahr 2010 (11.734 Einwohner) einen prozentualen Rückgang von 2,0 % bedeutet. Im gleichen Zeitraum war die Entwicklung in Niedersachsen (+ 0,8 %) und im Landkreis Gifhorn (+ 1,9 %) dagegen leicht positiv. Die Bevölkerungsprognose des CIMA Instituts für Regionalwirtschaft⁹ prognostiziert für die Stadt Wittingen bis zum Jahr 2030 einen weiteren Rückgang der Einwohnerzahl auf 10.877, was im Vergleich zum Jahr 2018 eine Entwicklung von - 5,4 % bedeuten würde. Bis zum Jahr 2030 wird auch für Niedersachsen und den Landkreis Gifhorn ein Rückgang prognostiziert (vgl. Abbildung 12).

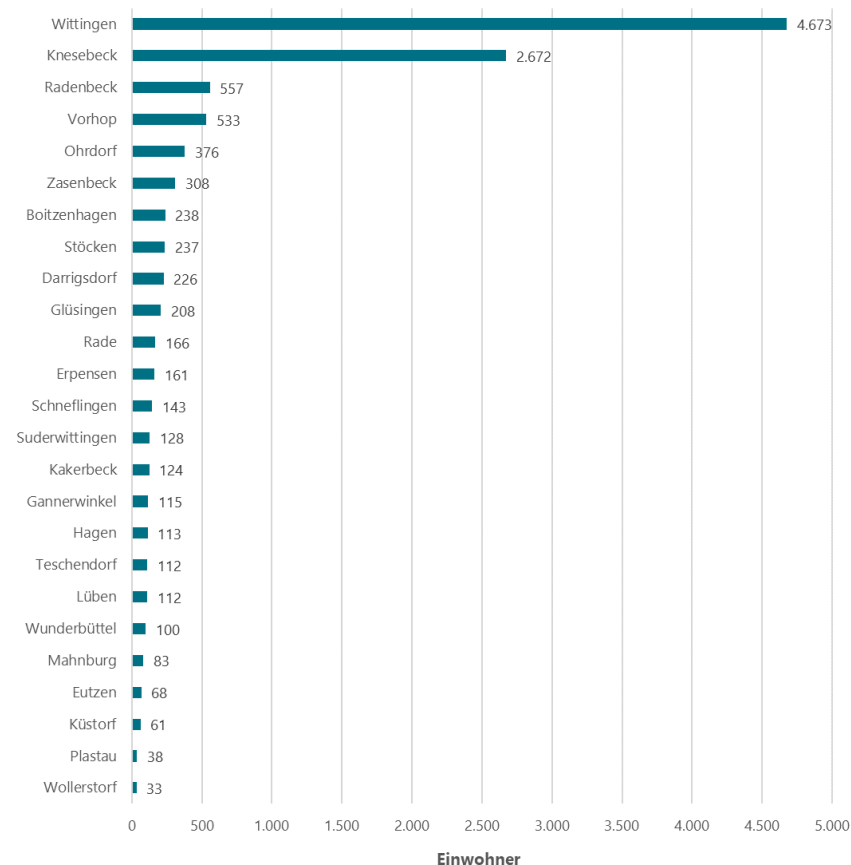
Abbildung 12: Einwohnerentwicklung und -prognose in Niedersachsen, LK Gifhorn und Wittingen, jeweils 31.12 (Hauptwohnsitz)

Einwohnerzahlen	2010	2014	2018	2025 (Prognose)	2030 (Prognose)
Niedersachsen	7.918.293	7.826.739	7.982.448	7.984.119	7.887.939
LK Gifhorn	172.643	172.541	175.920	176.677	174.834
Wittingen	11.734	11.501	11.503	11.249	10.877

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (Tabelle Z100001G), 2020; NBank Bevölkerungsprognose der cima, 2019
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Bei der Verteilung der Einwohner mit Hauptwohnsitz zum 31.12.2019 auf die Ortsteile fällt auf, dass mit 4.673 Einwohnern knapp über 40 % im zentralen Ortsteil Wittingen leben. Mit dem zweiten großen Ortsteil Knesebeck dazu gerechnet sind es sogar über 60 % der Einwohner (vgl. Abbildung 13). Diese Verteilung spielt auch bei der Nachnutzung der Bahntrasse im Folgenden für die Wegeverbindungen eine Rolle.

Abbildung 13: Bevölkerung auf Ortsteilebene, 31.12.2019 (Hauptwohnsitz)



Quelle: Stadt Wittingen, 2020
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

⁹ Die NBank-Bevölkerungsprognose des CIMA Instituts für Regionalwirtschaft aus dem Jahr 2019 beruht auf einer Bevölkerungsfortschreibung des Landesamts für Statistik Niedersachsen. Dabei stellt der 31.12.2017 das Basisjahr dar, von dem die Prognose ausgeht.

2.2.3 Arbeitsmarkt

In Wittingen gab es im Jahr 2019 insgesamt 4.197 Beschäftigte am Wohnort und 4.764 Beschäftigte am Arbeitsort. Bei beiden Werten gab es einen Anstieg seit 2011, der beim Wohnort höher ausgefallen ist. Damit einher geht auch die Entwicklung des Pendlersaldos, der zwischen 2011 und 2019 von -430 auf -567 gefallen ist. Somit gibt es einen Überschuss der Auspendler gegenüber den Einpendlern. Dennoch muss auch festgehalten werden, dass zugleich die Anzahl der Einpendler gestiegen ist und im Jahr 2019 bei 2.425 im Vergleich zu 2.992 Auspendlern lag (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Arbeitsmarkt in Niedersachsen, LK Gifhorn und Wittingen, jeweils 30.06

Niedersachsen	2011	2014	2017	2018	2019	Entwicklung (2011-2019)
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitsort	2.557.772	2.722.506	2.894.119	2.956.773	3.007.560	17,6%
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wohnort	2.683.254	2.846.443	3.026.064	3.090.311	3.144.468	17,2%

LK Gifhorn	2011	2014	2017	2018	2019	Entwicklung (2011-2019)
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitsort	35.133	39.197	41.150	41.976	43.023	22,5%
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wohnort	63.796	68.443	70.398	71.553	72.630	13,8%

Wittingen	2011	2014	2017	2018	2019	Entwicklung (2011-2019)
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitsort	3.745	4.065	4.153	4.146	4.197	12,1%
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wohnort	4.175	4.416	4.686	4.764	4.764	14,1%
Einpendler	2.059	2.290	2.383	2.387	2.425	17,8%
Auspender	2.489	2.641	2.916	3.005	2.992	20,2%
Pendlersaldo	-430	-351	-533	-618	-567	-31,9%

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (Tabelle K70I5101, Tabelle W70I5102, Tabellen P70I5115 / P70I5105), 2020

Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Mit 1.187 Einpendlern stammten im Jahr 2019 knapp die Hälfte aus dem Landkreis Gifhorn, weitere 714 aus dem Altmarkkreis Salzwedel. Die meisten Einpendler gehen dabei auf die Gemeinde Hankensbüttel (250 Einpendler), den Flecken Diesdorf (195 Einpendler) und die Gemeinde Wahrholz (174 Einpendler) zurück.

Dabei sind die vier größten Unternehmen mit geschätzt jeweils über 100 Mitarbeitern in der Stadt Wittingen aktuell die folgenden:

- H. Butting GmbH & Co. KG (circa 1.500 Mitarbeiter, Knesebeck)
- Neef + Stumme GmbH (circa 160 Mitarbeiter, Wittingen)
- Fa. Pasemann GmbH & Co. KG (circa 150 Mitarbeiter, Knesebeck)
- Wiesensee GmbH & Co. KG (circa 150 Mitarbeiter, Radenbeck)

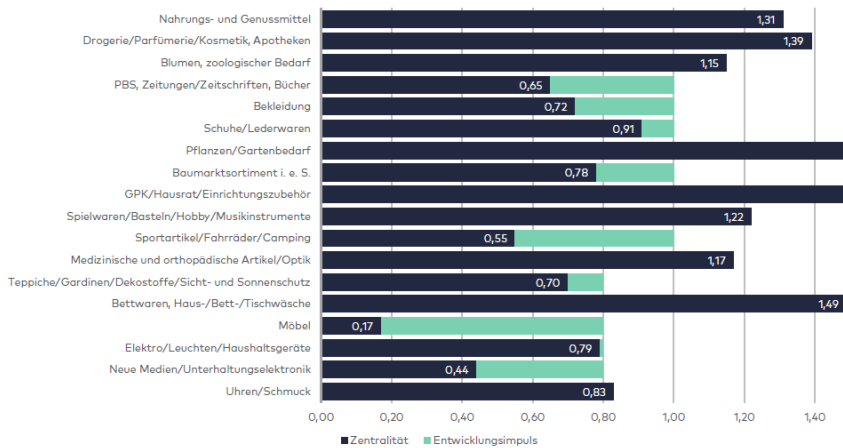
Bei den Auspendlern sind insbesondere die Städte Wolfsburg (1.136 Auspendler), Gifhorn (376 Auspendler), Hannover (104 Auspendler) und Uelzen (103 Auspendler) sowie die Gemeinde Hankensbüttel (243 Auspendler) zu nennen.

Die damit vorhandene Frequenz von Ein- und Auspendlern, auch zu Nachbargemeinden, wird im Rahmen der Analyse der potenziellen Nachnutzungen für die Bahntrasse berücksichtigt.

2.2.4 Angebot und Nachfrage im Einzelhandel

Als Mittelzentrum hat die Stadt Wittingen auch eine Versorgungsfunktion, die über das Stadtgebiet hinausgeht und umliegende Gemeinden betrifft. Dementsprechend liegt die Einzelhandelszentralität in einigen Warengruppen über 100 %, was auf Kaufkraftzuflüsse schließen lässt. Andererseits bestehen in einigen Warengruppen noch erhebliche Flächenpotenziale, um die Versorgungsfunktion zu erfüllen (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Einzelhandelszentralität nach Warengruppen in Wittingen



Quelle: Stadt + Handel, 2020, Präsentation Entwurf EHK für die Stadt Wittingen, S. 14

Die vier Ziele der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung sind:

- Stärkung der Gesamtstadt
- Stärkung und Weiterentwicklung der Zentren
- Sicherung und Stärkung der Nahversorgung
- Ergänzung durch Sonderstandorte

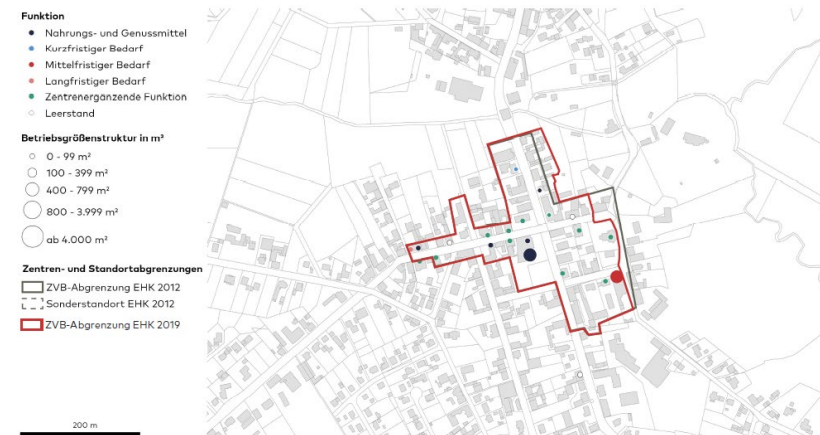
Dabei befindet sich das Hauptzentrum im Ortskern des von der Bevölkerung her größten Ortsteils Wittingen und ein Nahversorgungszentrum im zweitgrößten Ortsteil Knesebeck (vgl. Abbildung 16 und Abbildung 17).

Abbildung 16: Zentraler Versorgungsbereich Hauptzentrum Wittingen



Quelle: Stadt + Handel, 2020, Präsentation Entwurf EHK für die Stadt Wittingen, S. 18

Abbildung 17: Nahversorgungszentrum Knesebeck



Quelle: Stadt + Handel, 2020, Präsentation Entwurf EHK für die Stadt Wittingen, S. 20

Für die Stärkung der Zentren und der Nahversorgung ist auch eine optimale Wegestruktur und Anbindung der Ortsteile innerhalb der Stadt erforderlich, die ein Thema der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist.

2.2.5 Tourismus

In der Stadt Wittingen gab es 2019 insgesamt 6.867 Gästeankünfte. Dieser Wert stellt im Vergleich zum Jahr 2011 eine deutliche und im Verhältnis zu Niedersachsen und dem Landkreis Wittingen überdurchschnittliche Steigerung dar. Dies trifft ebenfalls auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 3,6 Tagen und darauf aufbauende Anzahl von 24.889 Gästeübernachtungen im Jahr 2019 zu. Diese Übernachtungen verteilen sich auf 9 Beherbergungsbetriebe im Jahresschnitt 2019, mit 214 Schlafgelegenheiten. Dabei gehen nur Betriebe mit mind. zehn Betten sowie Campingplätze mit mind. zehn Stellplätzen ein. Auffällig ist zudem insbesondere der starke Anstieg bei der durchschnittlichen Auslastung der Schlafgelegenheiten in Wittingen. Lag dieser Wert 2011 noch bei 20,3 %, ist er über die Jahre angestiegen und lag im Jahr 2018 sogar bei 37,9 %, im Jahr 2019 bei 32,5 %. Aktuell liegt die Auslastungsquote somit im niedersächsischen Durchschnitt.

Abbildung 18: Gewerblicher Tourismus in Niedersachsen, LK Gifhorn und Wittingen

Niedersachsen	2011	2014	2017	2018	2019	Entwicklung (2011-2019)
Anzahl Beherbergungsbetriebe (Jahresschnitt)	5545	5.100	5.305	5.459	5.395	-2,7%
Anzahl Schlafgelegenheiten (Jahresschnitt)	357653	349.546	360.536	369.945	369.962	3,4%
Gästeankünfte (pro Jahr)	12.452.049	13.080.201	14.495.990	15.038.440	15.416.654	23,8%
<i>davon Ausländer</i>	10,9%	10,8%	10,9%	10,7%	10,5%	-4,0%
Gästeübernachtungen (pro Jahr)	39.319.170	40.423.767	43.494.781	44.954.190	46.228.427	17,6%
<i>davon Ausländer</i>	8,6%	8,8%	8,7%	8,7%	8,7%	1,2%
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer (in Tagen)	3,2	3,1	3,0	3,0	3,0	-6,3%
Durchschnittliche Auslastung Schlafgelegenheiten	30,8%	32,2%	33,6%	33,9%	34,9%	13,3%

LK Gifhorn	2011	2014	2017	2018	2019	Entwicklung (2011-2019)
Anzahl Beherbergungsbetriebe (Jahresschnitt)	89	85	77	80	78	-12,4%
Anzahl Schlafgelegenheiten (Jahresschnitt)	4141	3676	3895	3927	3904	-5,7%
Gästeankünfte (pro Jahr)	130.233	144.423	124.903	130.514	137.827	5,8%
<i>davon Ausländer</i>	10,0%	9,9%	10,5%	10,3%	10,9%	9,6%
Gästeübernachtungen (pro Jahr)	373.587	413.451	309.847	333.363	357.564	-4,3%
<i>davon Ausländer</i>	12,2%	14,7%	11,0%	12,9%	15,2%	24,2%
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer (in Tagen)	2,9	2,9	2,5	2,6	2,6	-10,3%
Durchschnittliche Auslastung Schlafgelegenheiten	25,0%	31,1%	21,9%	23,4%	25,2%	0,8%

Wittingen	2011	2014	2017	2018	2019	Entwicklung (2011-2019)
Anzahl Beherbergungsbetriebe (Jahresschnitt)	8	9	8	8	9	12,5%
Anzahl Schlafgelegenheiten (Jahresschnitt)	190	201	177	187	214	12,6%
Gästeankünfte (pro Jahr)	5.197	5.857	6.014	6.208	6.867	32,1%
<i>davon Ausländer</i>	10,6%	13,5%	8,6%	11,6%	9,0%	-15,1%
Gästeübernachtungen (pro Jahr)	13.716	23.606	21.914	25.373	24.889	81,5%
<i>davon Ausländer</i>	7,7%	11,4%	8,6%	16,2%	12,7%	66,1%
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer (in Tagen)	2,6	4,0	3,6	4,1	3,6	38,5%
Durchschnittliche Auslastung Schlafgelegenheiten	20,3%	32,7%	34,6%	37,9%	32,5%	60,1%

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (Tabelle Z7360412), 2020

Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Anmerkung: Es zählen nur geöffnete Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Betten und geöffnete Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen.

Der Übernachtungstourismus konzentriert sich allerdings nicht nur auf Beherbergungsbetriebe mit mind. zehn Betten und Campingplätze mit mind. zehn Stellplätzen. Abbildung 6 zeigt, dass beispielsweise im Jahr 2010 andere Übernachtungsmöglichkeiten wie private Unterkünfte bei Verwandten/Bekanntem sowie die Parahotellerie mit Ferienwohnungen/-häusern, Privatzimmern/Pensionen und Sonstigem zusammen circa 60 % aller Übernachtungen der Inlandsreisen der Deutschen ausmachten. Somit kommen nach diesem deutschlandweiten Anteil ohne die Berücksichtigung von ausländischen Reisenden zu den gewerblichen Übernachtungen der Beherbergungsbetriebe und Campingplätze noch einmal 10.301 Gästeankünfte, sowie, bei der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 3,6 Tagen, 37.082 Gästeübernachtungen für das Jahr 2019 hinzu.

Darüber hinaus kennzeichnet sich das touristische Potenzial durch die Tagesreisen ohne Übernachtungen. Wie Abbildung 5 zeigt, gab es im Jahr 2013 in der Lüneburger Heide, der auch die Stadt Wittingen zugeordnet wird, 6,2 Tagesreisen pro Gästeübernachtung in einem gewerblichen Beherbergungsbetrieb oder Campingplatz. Eine Hochrechnung auf die gewerblichen Übernachtungen in der Stadt Wittingen resultiert in 154.312 Tagesreisen. Bezieht man die deutschlandweiten Anteile von Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen mit ein, sind es 127.307 Tagesausflüge sowie 27.005 Tagesgeschäftsreisen. Die Tagesausflüge verteilen sich dabei noch einmal auf die verschiedenen Hauptanlässe der Reisen. Abbildung 19 zeigt

diese Verteilung basierend auf der deutschlandweiten Aufteilung (vgl. Abbildung 3). Demnach entfallen 39.974 Tagesausflüge auf den Besuch von Verwandten, Bekannten, Freunden. Aber auch andere, stärker rein touristische Hauptanlässe wie die Ausübung spezieller Aktivitäten sind mit 17.186 Tagesausflügen vertreten.

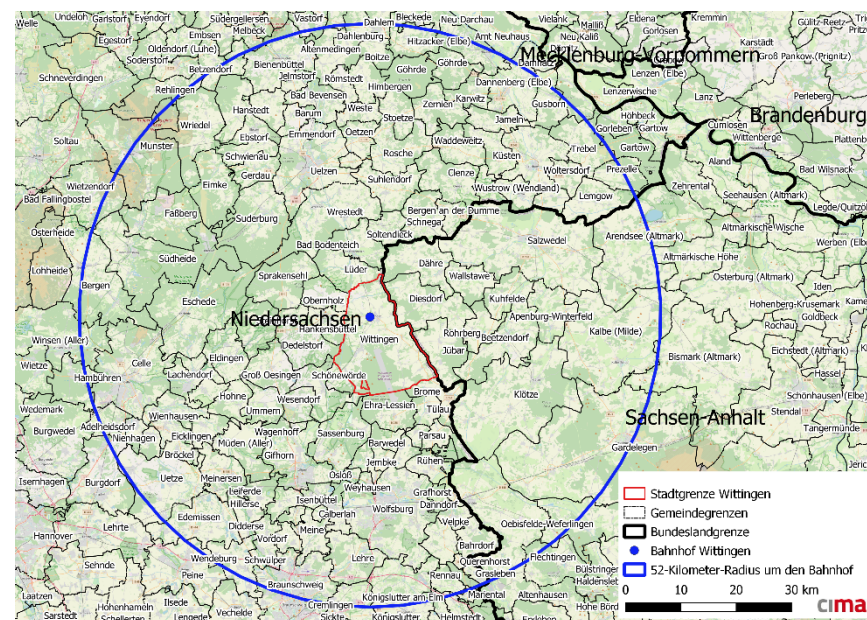
Abbildung 19: Abschätzung der Anzahl der Tagesausflügler nach Wittingen je Hauptanlass der Reise im Jahr 2019

Hauptanlass des Tagesausflugs	Anteil in Prozent	Zahl der Tagesausflüge
Besuch von Verwandten, Bekannten, Freunden	31,4%	39.974
Einkaufsfahrt (nicht täglicher Bedarf)	13,5%	17.186
Ausübung einer speziellen Aktivität (z.B. Skilauf, Baden, Wandern, Surfen)	12,4%	15.786
Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen (z.B. Freizeitpark, Zoo, Kirche, Schloss, Museum, Landschafts- und Naturattraktionen)	12,1%	15.404
Spazierfahrt/Fahrt ins Blaue	11,4%	14.513
Besuch einer speziellen Veranstaltung (z.B. Konzert, Theater, Fest, Ausstellung)	10,4%	13.240
Essen gehen/Lokalbesuche	6,8%	8.657
Organisierte Fahrt (z.B. Betriebs-, Schul-, Vereinsausflug, Busreise usw.)	2,0%	2.546
Insgesamt	100,0%	127.307

Quelle: cima und PGV, 2020

Wie in Kapitel 2.1 dargestellt, lag im Jahr 2018 die durchschnittliche Distanz für Tagesausflüge unabhängig des Hauptanlasses für den Ausflug bei circa 52 Kilometern. Somit ist dieser Bereich besonders für Tagesausflügler interessant. Insgesamt wohnten in dem in Abbildung 20 dargestellten Radius von 52 Kilometern um den Bahnhof Wittingen (als einem zentralem Punkt der Stadt) im Jahr 2019 826.658 Einwohner. Auf eine Darstellung der Anzahl der Einwohner innerhalb der durchschnittlichen Distanz für Tagesgeschäftsreisen von circa 116 Kilometern wird an dieser Stelle verzichtet, da Tagesgeschäftsreisende einen vergleichsweise geringen Anteil an den Tagesreisen ausmachen und für den in der vorliegenden Studie behandelten Tourismusbereich bei den Tagesreisen nicht so relevant wie die Tagesausflügler sind.

Abbildung 20: 52-Kilometer-Radius um den Wittinger Bahnhof



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2020; Nexiga, 2019
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Abbildung 21 fasst die relevantesten genannten Tourismus-Kennzahlen, die teils auf Annahmen/Hochrechnungen basieren, zusammen.

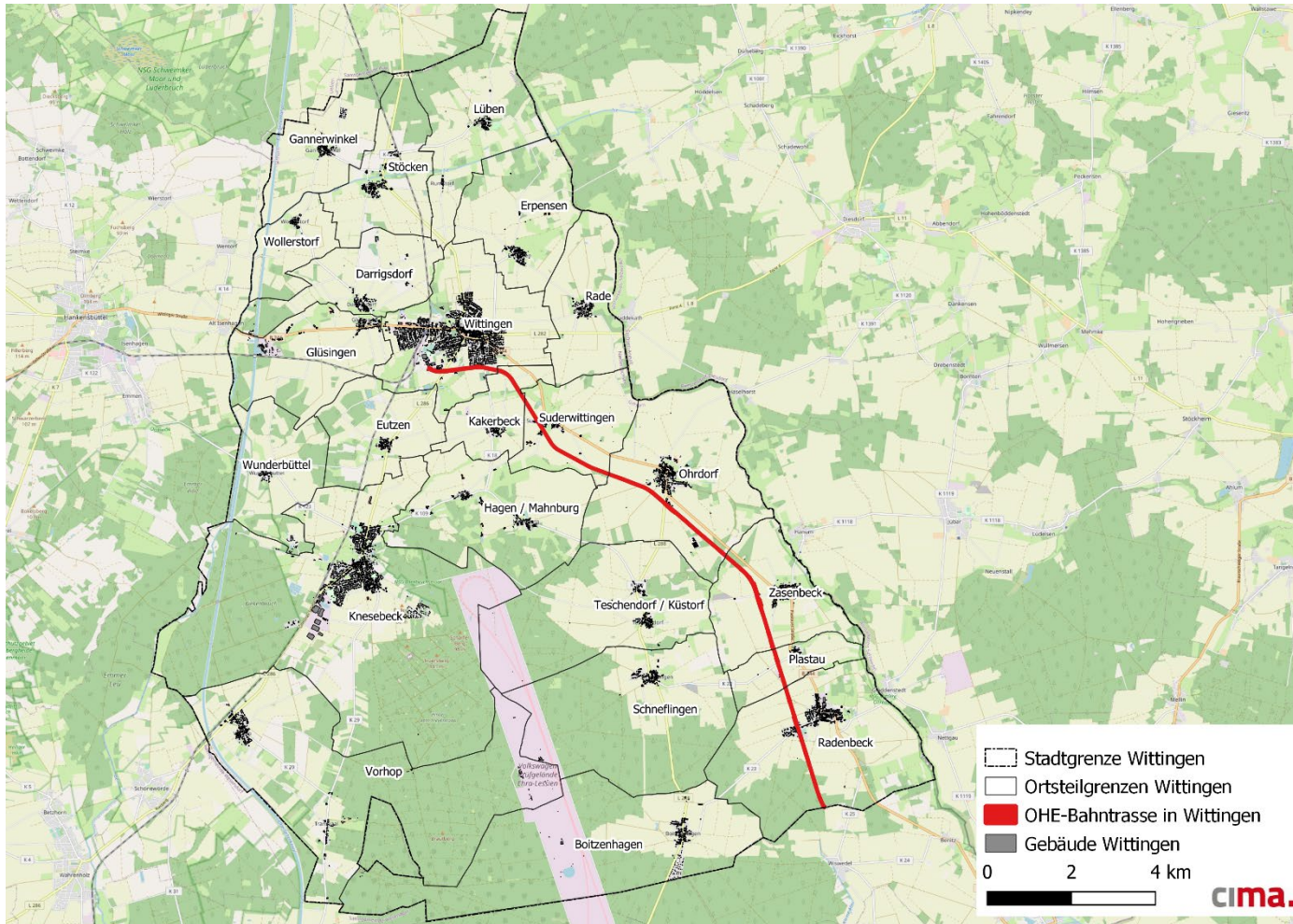
Abbildung 21: Tourismus-Kennziffern für die Stadt Wittingen im Jahr 2019

Kennziffer	Ausprägung
Einwohnerzahl Stadt Wittingen (31.12.2018, LSN)	11.503
Einwohnerzahl 52-Kilometer-Radius (2019, nexiga)	826.658
Gewerbliche Gästeankünfte mit mind. einer Übernachtung in Wittingen (2019) (LSN)	6.867
Gewerbliche Gästeübernachtungen in Wittingen (2019) (LSN)	24.889
Sonstige Gästeankünfte mit mind. einer Übernachtung in Wittingen (2019)	10.301
Sonstige Gästeübernachtungen in Wittingen (2019)	37.082
Anzahl der Tagesreisen nach Wittingen (2019)	154.312
<i>davon Tagesausflüge</i>	127.307
<i>davon Tagesgeschäftsreisen</i>	27.005

Quelle: cima und PGV, 2020

2.3 Verlauf der ehemaligen Bahntrassen im Wittinger Stadtgebiet

Abbildung 22: Lage der zu prüfenden ehemaligen Bahntrasse Wittingen-Rühen



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2020; LK Gifhorn, 2020
Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Die Stadt Wittingen hat im Jahr 2018 für 156.000 Euro ein Teilstück der ehemaligen Bahntrasse Wittingen-Rühen vom damaligen Eigentümer Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE), Celle übernommen. Die OHE betreibt heute ein Streckennetz von circa 260 eigenen Kilometern in Niedersachsen.¹⁰ Zu früheren Zeiten wurde auch die Bahntrasse Wittingen-Rühen für Gütertransporte, ausgehend vom Bahnknotenpunkt Wittingen in Richtung Oebisfelde bzw. umgekehrt, genutzt. Im Jahr 2011 wurde die Trasse entwidmet und 2014 stillgelegt. Die OHE hat danach den gesamten Bahndamm von Wittingen bis Rühen an die jeweiligen Kommunen verkauft.

Somit ist die Stadt Wittingen mittlerweile Eigentümerin des im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie diskutierten Bahndammes im Stadtgebiet. Dabei handelt es sich um den Streckenteilabschnitt, der innerhalb des Stadtgebietes verläuft. Südlich an Wittingen angrenzend verläuft der Bahndamm weiter in der Samtgemeinde Brome. Wie der Bahndamm dort zukünftig genutzt wird, ist nach aktuellem Stand noch nicht endgültig geklärt. Eine kombinierte Nachnutzung des Bahndammes in Wittingen und der Samtgemeinde Brome ist jedoch nicht geplant.

Auf dem in Abbildung 22 dargestellten Bahndambereich liegen im Stadtgebiet von Wittingen noch Gleisanlagen, die überwiegend mit Bäumen und Sträuchern aufgrund des nicht mehr durchgeführten Betriebes überwachsen sind. Lediglich ein kleiner Bereich vom Bahnhof bis zum Wunderbüttele Kirchweg weist keine Gleise mehr auf. Ein einzelner Streckenabschnitt im Bereich der Gemarkung Wittingen wurde durch eine Interessensgemeinschaft mit Zustimmung des Eigentümers von Bäumen, Sträuchern etc. befreit, um dort zeitweise Draisinenverkehr durchführen zu können. Der Zustand des Bahndammes schwankt wie auch die Umgebung je Standort. Die Gestaltung des Seitenraumes variiert von landwirtschaftlichen Feldern, Straßen, Feld-/Waldwegen bis zu Böschungen und Wohnbebauungen.

Die Strecke verläuft parallel in einem Abstand zwischen circa 150 Metern und 1,5 Kilometern zur B 244 durch die Ortsteile Wittingen, Kakerbeck, Suderwittingen, Ohrdorf, Zasenbeck, Plastau und Radenbeck.

Neben diversen Gemeindeverbindungs-/Innerortsstraßen und Wirtschaftswegen werden insgesamt folgende fünf klassifizierte Straßen gekreuzt:

- Kreisstraße Wittingen – Kakerbeck (K 18)
- Kreisstraße Suderwittingen – Kakerbeck (K 111)
- Landesstraße Wittingen – Knesebeck (L 286)
- Landesstraße Ohrdorf – Boitzenhagen (L 288)
- Kreisstraße Plastau – Schneflingen (K 22)
- Kreisstraße Radenbeck – Boitzenhagen (K 23)

Nur bei den kreuzenden Gemeindeverbindungs-/Innerortsstraßen und Wirtschaftswegen sowie den klassifizierten Straßen Suderwittingen – Kakerbeck (K 111) und Ohrdorf – Boitzenhagen (L 288) ist ein Rückbau/Überbauung der dort verlaufenden Gleisanlagen nicht erfolgt.

Insgesamt beläuft sich der mit Gleisanlagen versehene Bahndamm im Stadtgebiet Wittingen auf der ehemaligen Bahntrasse Wittingen-Rühen vom Wunderbüttele Kirchweg im Ortsteil Wittingen bis zur südlichen Grenze im Ortsteil Radenbeck auf circa 15,3 Kilometer. Die Breite des Bahndammes variiert auf der Strecke. Auf den meisten Abschnitten liegt die Breite gemessen vor Ort und anhand der zugehörigen Flurstücke zwischen 7 und 11 Metern. Es gibt aber auch Bereiche, in denen die Flurstücke eine Breite von bis zu 15 Metern erreichen. Grundsätzlich breiter sind die Bahnhofsbereiche, z.B. in Ohrdorf mit drei Gleisabschnitten und insgesamt circa 25 Meter Breite. Die Spurweite zwischen den Innenkanten der Schienenköpfe beträgt 1.435 Millimeter und stellt damit eine Normalspur dar.

Im Ortsteil Wittingen sind die Trassenbereiche an einigen Stellen ebenfalls breiter, weil hier zusätzlich die ehemalige Bahntrasse der Altmärkischen Kleinbahn parallel zur OHE-Trasse verläuft. Die Schienen der Paralleltrasse wurden bereits komplett abgebaut. In diesen Bereichen haben sich zum Teil Trampelpfade gebildet, die von Fußgängern oder Fahrradfahrern genutzt werden. Der Verlauf der Bahntrasse der Altmärkischen Kleinbahn wird im Folgenden genauer dargestellt (vgl. Abbildung 23).

¹⁰ vgl. OHE AG, 2020, <https://www.ohe-ag.de/unser-netz/infrastruktur/>

Abbildung 23: Ehemaliger Streckenverlauf Altmärkische Kleinbahn



Die Altmärkische Kleinbahn umfasste zuletzt insgesamt 127 Kilometer, die sich auf sechs Strecken aufteilte. Die zwei nachfolgend dargestellten Strecken verliefen zum Teil auch im Stadtgebiet von Wittingen:

- Diesdorf-Wittingen (12 Kilometer)
- Rohrberg-Zasenbeck (16 Kilometer)

Die meisten Strecken wurden zwischen den Jahren 1969 und 1981 stillgelegt, der letzte Zug fuhr im Jahr 2001 zwischen Kalbe und Hohenwulsch.¹¹

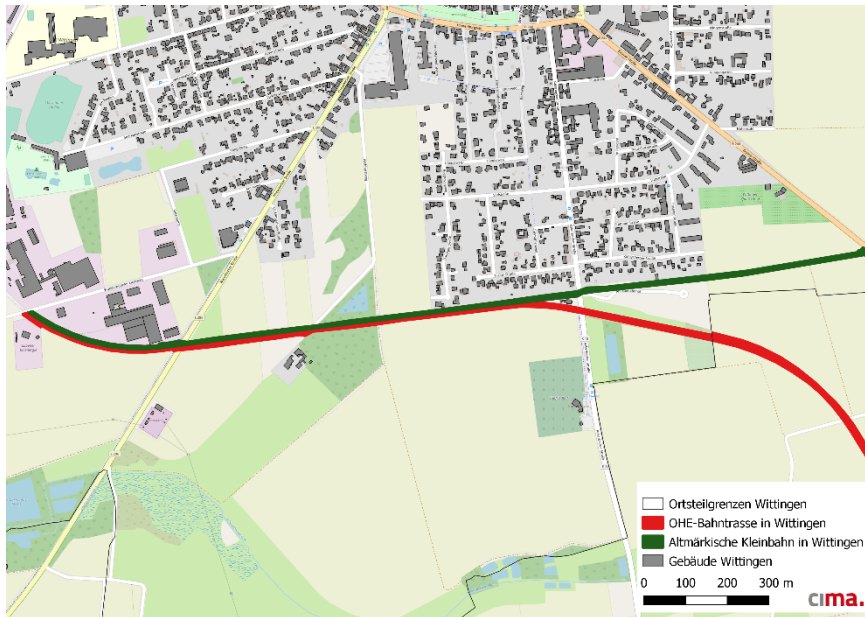
Im Stadtgebiet von Wittingen verläuft die ehemalige Trasse auf einem circa 1,5 Kilometer langen Stück von Zasenbeck bis Hanum in Sachsen-Anhalt sowie auf einem circa 5,6 Kilometer langen Stück vom Wittinger Bahnhof bis Waddekath in Sachsen-Anhalt.

Dabei gibt es auch einen Bereich, in dem die Bahntrassen von OHE und Altmärkischer Kleinbahn im Ortsteil Wittingen parallel zueinander verlaufen. Dieser Bereich wird im Folgenden in Abbildung 24 konkret dargestellt und daraufhin erläutert.

Quelle: Grauer Elefant, OpenStreetMap contributors - Eigenes Werk, using * OpenStreetMap data for the background., CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=36245394>

¹¹ vgl. Henning Krüger, 2015, http://www.kalbe-milde.de/hhg.php?pid=hhg_6_kb.php

Abbildung 24: Paralleler Verlauf der ehemaligen Bahntrassen im Wittinger Stadtgebiet



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2020; LK Gifhorn, 2020
Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Auf einer Strecke von insgesamt circa 1,2 Kilometern zwischen dem Wunderbütteler Kirchweg und der Kakerbecker Straße verläuft die ehemalige Strecke der Altmärkischen Kleinbahn, ohne verlegte Schienen, nördlich der OHE-Strecke, bei der noch Schienen verlegt sind. Dies sorgt dafür, dass in diesem Bereich die nutzbare Fläche, gemessen anhand der Flurstücke, durchschnittlich circa 15 Metern beträgt.

2.4 Dokumentation einer Vor-Ort-Befahrung der Bahntrasse

Im März 2020 hat gemeinsam mit der Stadt Wittingen eine Vor-Ort-Befahrung entlang der ehemaligen OHE-Bahntrasse Wittingen-Rühen stattgefunden. Hierbei wurden wichtige Straßen- und Wegequerungen entlang der Bahntrasse, entscheidende Verknüpfungspunkte zu angrenzenden Rad- und Fußwegen, relevante touristische Standorte in der näheren Umgebung sowie weitere bedeutsame Punkte des Bahndammes besichtigt und evaluiert. Diese Standorte wurden mit Fotos dokumentiert und bezüglich Breite und Zustand des Bahndammes eingeschätzt.

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Standorte mit jeweils einem Bild vorgestellt. In den sich daran anschließenden Kapiteln zu möglichen Nachnutzungen der Bahntrasse, sowie insbesondere in Kapitel 11 zum vorgeschlagenen Nutzungskonzept, werden die skizzierten Standorte an verschiedenen Stellen erneut aufgegriffen.

Abbildung 25: Vor-Ort-Befahrung der Bahntrasse im März 2020



Kartengrundlage: Stadt Wittingen, 2020
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Abbildung 26: Bilder einer Vor-Ort-Befahrung der Bahntrasse im März 2020





5 (Aschhorstweg Wohngebiet)



6 (Straßenquerung Kakerbecker Straße)



7 (Nördlich vom Scharfenbrücker Bach)



8 (Südlich vom Scharfenbrücker Bach)







2.5 Zielsetzung, Übersicht zu prüfender Nachnutzungen und Randbedingungen

Es ist das Ziel der Stadt Wittingen, den Bahndamm zu erhalten und einer touristischen Nachnutzung zuzuführen. Dazu wurden in der politischen Diskussion und im Rahmen der vorliegenden Studie folgende mögliche Nutzungen ermittelt:

- Radweg
- Draisinenverkehr
- Kombination aus Radweg und Draisinenverkehr
- Radschnellweg
- Ausgleichsmaßnahme durch Nichtnutzung
- Umgehungsstraße

Diese möglichen Nutzungen können dabei entweder auf der kompletten, circa 15,3 Kilometer langen Strecke oder auch nur auf einzelnen sinnvollen Abschnitten dem Bahndamm zugeführt werden. Dazu wird insbesondere das Entwicklungskonzept in Kapitel 11 Aussagen treffen.

Die einzelnen Nutzungen werden im Folgenden zunächst vertiefend diskutiert. Dabei stehen folgende Themenbereiche im Vordergrund:

- Fachspezifische Voraussetzungen
- Wettbewerbsanalyse und Best Practice Beispiele
- Betriebs-, Personal- und Organisationskonzept
- Angebots- und Attraktivitätskonzept
- Besucher- und Potenzialabschätzung
- Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeits-/Finanzierungskonzept

Im Rahmen der Analyse werden immer wieder Rückgriffe auf die vorgestellten strukturellen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen in der Stadt Wittingen sowie auf den (Nah-)Tourismus und Tagesreisen in Deutschland und Niedersachsen erfolgen.

Nach den Festlegungen des Regionalen Raumordnungsprogramms, des Landschaftsrahmenplans für den Landkreis Gifhorn und des Flächennutzungsplans der Stadt, den interaktiven Niedersächsischen Umweltkarten der Umweltverwaltung (Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz) sowie dem NIBIS®-Kartenserver des Landesamts für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) bestehen für den Planbereich keine ausgewiesenen naturräumlichen Schutzgebiete bzw. Objekte oder Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten. Somit gibt es aus naturschutzrechtlicher Sicht keine Hindernisse für die Entwicklung der Bahntrasse.

3 Potenzielle Nachnutzung 1 – Radweg

Die erste zu untersuchende Nachnutzung ist der Umbau der Bahntrasse zu einem Radweg.

Stillgelegte Bahnstrecken eignen sich, aufgrund ihrer vorherigen Nutzung, besonders gut für die Errichtung von Radwegen, da sie im Normalfall geringe Steigungen, großzügige Kurvenradien und wenige Kreuzungsbereiche mit Straßen aufweisen. Die Lage, abseits von stark belasteten Straßen, sorgt des Weiteren für eine erhöhte Verkehrssicherheit und einen größeren Fahrkomfort.

Der Umbau zu einem Radweg hat im Vergleich zu rein touristischen Nachnutzungen (wie bspw. Draisinenverkehr) den Vorteil, dass er auch für die Wittinger Bevölkerung einen positiven Nutzen haben würde. Sowohl im Alltags- sowie auch im Freizeitverkehr könnte er als Premium-Verbindung in den Kernort Wittingen dienen.

3.1 Fachspezifische Voraussetzungen

Die fachspezifischen Voraussetzungen bilden unter anderem die Mindestanforderungen an einen Bahntrassenradweg ab. Der geltende Stand der Technik wird in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aufgeführt. Die fachspezifischen Voraussetzungen werden in vier Kategorien unterteilt:

- Wegebreite
- Streckenführung
- Querungen/ Kreuzungen
- Oberflächengestaltung

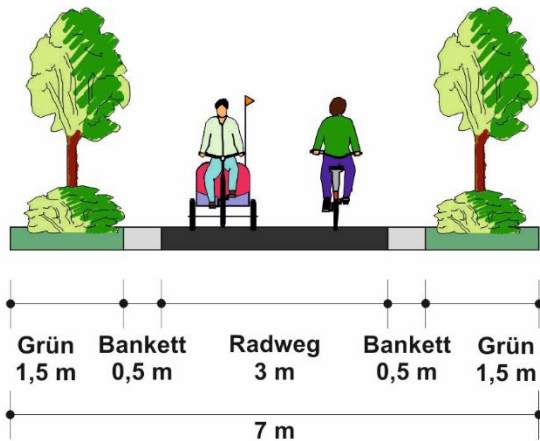
Grundlegend verfügt die Stadt Wittingen bereits über ein kommunenübergreifendes Radwegenetz, welches die einzelnen Ortsteile miteinander verbindet (vgl. Kapitel 2.2.1). Der Radverkehr wird in diesem Netz teils entlang des klassifizierten Straßennetzes, aber auch über autoarme Parallelverbindungen geführt. Die Verbindung der einzelnen Ortsteile findet darüber hinaus ergänzend über Tangentialverbindungen statt.

Die Nutzung der Trasse als durchgängiger Radweg bis in die Nachbargemeinde Brome und darüber hinaus kann bereits ausgeschlossen werden, da die Samtgemeinde Brome die Nutzung der Bahntrasse nicht als kommunenübergreifenden Radweg ansieht. Aus diesem Grund ist die Untersuchung dieser Nachnutzung auf den innerstädtischen Verkehr zu beziehen.

Wegebreite

Für die Breite des Radweges ist es empfehlenswert, die Mindestbreite gemäß ERA 2010 einzuhalten. Für einen (einseitigen) Zweirichtungsradweg werden 2,5 m vorgesehen. Das Regelmaß liegt bei 3 m. Auch bei einer Kombination aus Geh- und Radweg sollte außerorts das Regelmaß von 2,5 m umgesetzt werden. Eine Mindestbreite von 2 m muss grundlegend, auch in Engstellen, eingehalten werden, da dies für die Befahrung durch Reinigungs- und Rettungsfahrzeuge notwendig ist. In Orientierung an bereits existierende Bahntrassenradwege sollte die Breite mindestens 2,5-3 m betragen (vgl. Abbildung 27).

Abbildung 27: Querschnitt 3 m-Radweg (Mindestbreite)



Quelle: cima und PGV, 2020

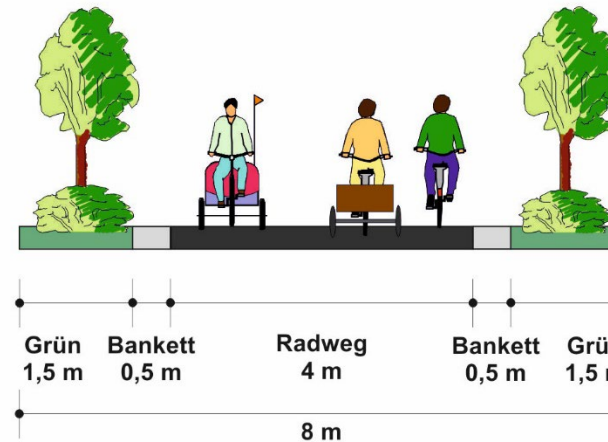
Für den Fall, dass das Nebeneinander-Fahren auch bei Gegenverkehr angenehm möglich sein soll, wird eine Breite von 4 m empfohlen (vgl. Abbildung 28).

Zusätzlich ist ein beidseitiges Bankett von jeweils 0,5 m notwendig, welches vor allem das Abkommen vom Radweg und die Kollision mit angrenzenden Böschungen oder Nutzungen verhindern soll. Das Bankett ist besonders in Kurvenbereichen und bei Verschwenkungen von großer Relevanz und kann vor allem in Abend- und Dämmerungszeiten ein folgenschweres Abkommen vom Radweg verhindern.

Für das Bankett bestehen drei Gestaltungsmöglichkeiten:

- Markierung über durchgezogene Linie (vorzugsweise in weiß)
- Belagswechsel (bspw. von Asphalt auf Schotter)
- Farbwechsel (Einfärbung Bankett bspw. in weiß oder rot)

Abbildung 28: Querschnitt 4 m-Radweg (empfohlene Breite)



Quelle: cima und PGV, 2020

In Summe ergibt sich somit eine Mindestbreite zwischen 3,5 und 4 m für den Radweg inkl. Bankett. Aufgrund der vorhandenen Trassenbreite von durchschnittlich 7 – 11 m kann die notwendige Breite für einen Radweg problemlos umgesetzt werden.

Streckenführung

Die Streckenführung eines Bahntrassenradweges sollte eine hohe Fahrtgeschwindigkeit, auch über längere Strecken, ermöglichen. Hierfür ist es vor allem notwendig, dass ein möglichst geradliniger Streckenverlauf, ohne enge, unübersichtliche Kurvenbereiche, vorliegt.

Der konkrete Streckenverlauf ist bei der Bahntrasse in Wittingen bereits durch die angekauften Flächen vorgegeben. Aus diesen ergibt sich eine gerade Linienführung mit wenigen, großzügig gestalteten Kurvenbereichen.

Über den konkreten Streckenverlauf hinaus ist es gängige Praxis, neue Radwege an das vorhandene Radwegenetz anzubinden. Dies betrifft sowohl

das lokale Radverkehrsnetz als auch grenzübergreifende Fernradwege. Die wichtigsten Verknüpfungspunkte bestehen am Anfang und am Ende der neuen Radwegeverbindung. Die Bahntrasse wird in ihrem Verlauf, laut Radnetz-Karte der Stadt Wittingen, von 12 Radwegen gekreuzt (vgl. Abbildung 8). Eine Anbindung an diese findet somit automatisch statt.

Ferner sollte zukünftig auch eine Anbindung an den neu geplanten Radweg an der B 244 eingeplant werden, da dieser als Hauptverbindung in Richtung der südlichen Ortsteile wie Zasenbeck und Radenbeck dienen wird. Um die touristische Nutzung zu fördern, wird darüber hinaus empfohlen, eine Anbindung zum Bahnhof umzusetzen. Auf diese Weise kann die Anreise für Nutzer ohne eigenen PKW attraktiver gestaltet werden.

Querungen/Kreuzungen

Im Rahmen der Streckenführung sind auch alle vorkommenden Querungen und Kreuzungen mit dem MIV zu betrachten, denn diese bergen ein erhöhtes Konfliktpotenzial. Ein besonderer Fokus liegt hierbei auf Querungen und Kreuzungen mit klassifizierten Straßen. Im Verlauf der OHE-Trasse in Wittingen werden sechs klassifizierte Straßen gekreuzt, zwei Landesstraßen und vier Kreisstraßen.

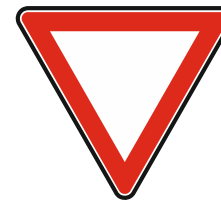
Das erhöhte Konfliktpotenzial kann dadurch gemindert werden, dass einerseits Klarheit über die Vorrangverhältnisse geschaffen und andererseits die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer gesteigert wird.

Zur Klärung der Vorrangverhältnisse und zur Aufmerksamkeitssteigerung haben sich die Roteinfärbung von Furten und eindeutige Beschilderungen bewährt. Hierfür eignen sich das „Vorfahrt gewähren“ Schild (VZ 205) und das „Vorsicht Radfahrende“ Schild (VZ 138) (vgl. Abbildung 29). Eine weitere Möglichkeit bieten Materialwechsel und Aufpflasterungen.

Um weiterhin die Querungssituation sicherer zu gestalten, ist es notwendig, ausreichende Sichtachsen in Querungs- und Kreuzungsbereichen zu schaffen. Dies wird in der Regel durch den Rückschnitt von Bewuchs und eine zweckdienliche Beleuchtung gewährleistet.

In potenziellen Gefahrenbereichen sollte ergänzend eine Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht gezogen werden.

Abbildung 29: Beschilderung Radweg – Vorrangverhältnisse und Aufmerksamkeitssteigerung



Vorfahrt gewähren (VZ 205)



Achtung Radfahrer (VZ 138)

Quelle: cima und PGV, 2020

Neben der Querungssicherung existiert an Kreuzungen und Querungen zudem das Problem, dass der Radweg ab einer Breite von 2 m als Schleichweg durch den MIV genutzt wird.

Unter der Annahme, dass ein Radweg hierfür anfällig ist (bspw. da die nächste Verbindung für den MIV in einer unattraktiven Distanz liegt), wird eine eindeutige Beschilderung zum Nutzungsverbot empfohlen.

Zu diesem Zweck eignen sich das „Durchfahrt verboten“ Schild (VZ 250) mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ (VZ 1022-10) und das Einfahrverbotsschild für Kraftfahrzeuge (VZ 260) (vgl. Abbildung 30).

Abbildung 30: Beschilderung Radweg – Einfahrtsverbot



Quelle: cima und PGV, 2020

Ein weiterer Lösungsansatz ist das Errichten von mittig liegenden Pollern oder Drängelgittern, welche auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörde aufgestellt werden.

Diese müssen mobil (das heißt entfernbar) sein, um das Befahren für Rettungswagen und andere bewirtschaftungsrelevante Fahrzeuge gewährleisten zu können. Aufgrund des hohen Kollisionspotenzials mit Radfahrenden wird dieser Lösungsansatz als negativ angesehen.

Ein empfehlenswerterer Ansatz ist dagegen die punktuelle Verengung des Radweges an Querungen und Kreuzungen auf 2 m. Die bauliche Einengung kann über seitlich liegende Poller oder über andere seitliche Einbauten und Bepflanzungen umgesetzt werden. Durch die Seitenlage verringert sich das Kollisionspotenzial mit Radfahrenden erheblich. Um dieses weiterhin zu verringern, werden eine farbliche Absetzung und der Einsatz von Reflektoren empfohlen.

Oberflächengestaltung

Die Anforderungen an die Oberflächengestaltung eines Radweges können

der ERA entnommen werden. In der Hauptsache muss eine Allwettertauglichkeit gewährleistet werden, was beinhaltet:

- Rutschfestigkeit auch bei Nässe
- Gute Entwässerungseigenschaft (bei Asphalt einseitige Absenkung zum Rand von 2,5%¹²)
- Vermeidung von aufspritzendem Wasser
- Vermeidung von Staubbildung
- Gute Räumbarkeit auch bei Schnee und Eis

Für diese Anforderungen eignen sich eine ebene, griffige Asphaltdeckschicht oder eine wassergebundene Decke.

Die wassergebundene Decke hat dabei im Vergleich zur Asphaltdecke den Nachteil, dass sie in der Unterhaltung aufwendiger und der Rollwiderstand deutlich höher ist. Aus Naturschutzgründen ist sie jedoch zu präferieren. Unabhängig von der gewählten Oberflächendeckschicht ist ein Entfernen der vorhandenen Schienenanlage notwendig.

In Bezug auf die Oberflächendecke hat die Führung auf ehemaligen Bahntrassen den Vorteil, dass der Unterbau der Schienen für den Unterbau des Radweges weiterverwendet werden kann. Da der Schotter auf einem Großteil der 15,3 km langen OHE-Trasse noch vorhanden ist, kann in Wittingen von diesem Vorteil profitiert werden.

Um den Schotter weiter zu nutzen, sind das Brechen des Gesteinsuntergrundes auf eine geringere Körnung (45er bei Asphalt, 32er bei wassergebundenen Decken¹³), sowie die Einarbeitung einer Sandschicht (6 cm für Asphaltdecken, 2 cm für wassergebundene Decken¹⁴) notwendig. Das Brechen der Körnung kann vor Ort mit einer Spezialmaschine unternommen werden. Weitere, konkrete Hinweise zum Oberbau bieten die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO) der FGSV.

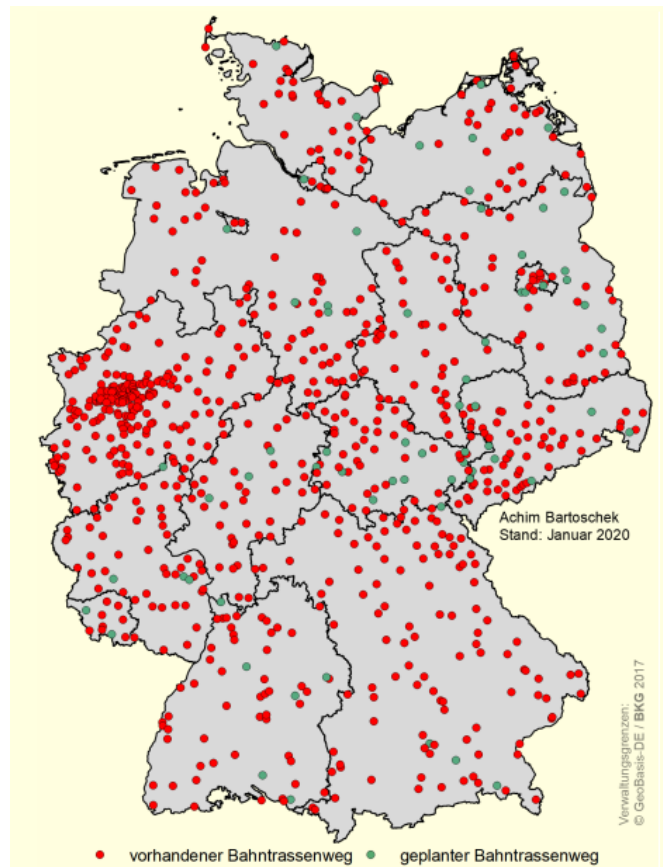
¹² ERA 2010, S. 77 – FGSV

¹³ ERA 2010, S. 76 – FGSV

¹⁴ BahnRadwegeLand NRW – BEG; ERA 2010, S. 76 – FGSV

3.2 Wettbewerbsanalyse und Best Practice Beispiele

Abbildung 31: Bahntrassenradwege in Deutschland



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, <http://www.bahntrassenradeln.de/bahntrassenradeln.html>

¹⁵ Dr. Achim Bartoschek, Mai 2020, <http://www.bahntrassenradeln.de/bahntrassenradeln.html>

Deutschlandweit existieren mittlerweile circa 778 Radwege auf stillgelegten Bahntrassen. Weitere circa 91 sind bereits in Planung.¹⁵

Vorreiter mit circa 206 Bahntrassenradwegen ist das Bundesland Nordrhein-Westfalen, welches über das Landesprogramm „AlleinRadwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW“ die Umsetzung von Bahntrassenradwegen unterstützt hat. In Anlehnung an dieses Programm wurde von der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG) im Jahr 2009 ein Leitfaden mit dem Titel „BahnRadwegeland NRW“ veröffentlicht.

Mit circa 65 Radwegen auf stillgelegten Bahntrassen nimmt das Land Niedersachsen, nach Bayern mit circa 103 Bahntrassenradwegen, den dritten Platz ein.

Die nachfolgende Abbildung 32 führt neun Bahntrassenradwege und ihre Gegebenheiten auf. Ausgewählt wurden Radwege aus den Bundesländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. Ungefähr die Hälfte dieser Strecken befindet sich in nächster Umgebung zu Wittingen.

Die Auswahl besteht aus Bahntrassenradwegen, die aufgrund ihrer Eigenschaften (bspw. aufgrund der Streckenführung oder der Landschaftsstruktur) eine Übereinstimmung mit den Wittinger Gegebenheiten aufweisen und sich dadurch als Vergleichsbeispiele eignen.

Abbildung 32: Bahntrassenradwege in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt und ihre Eigenschaften

Strecke	Streckenlänge gesamt	Davon auf Bahntrasse	Eröffnung	Oberflächen- beschaffenheit	Breite	Attraktivitätskonzept
Gardelegen Nord – Wernstedt	14,8 km	8,8 km	Unbekannt (Stilllegung Bahn 1970)	Beton / Asphalt	2 m – 4 m	Führung entlang ehemaliger Bahnhofsgebäude/ -gelände, Teil des Altmark-Rundkurses
Kakerbeck- Win- kelstedt	2,9 km	1,5 km	Unbekannt (Stilllegung Bahn 1970)	Betonplatten / unbefestigt	Ca. 3 m	Teil des Altmark-Rundkurses
Salzwedel – Steinitz	5,2 km	5 km	2008	Asphalt	Ca. 2 m	Alleenbepflanzung, öffentlichkeitswirksame Eröffnung
Emden - Greetsiel	24,5 km	10,7 km	Unbekannt	Pflastersteine / Asphalt	2 m – 3 m	Inszenierung der Bahnvergangenheit, Rastmöglichkeiten
Allertalbahn: Westen – Ahlden (Aller)	22 km	19,5 km	1. Teilabschnitt 1990, 2. Teilabschnitt 2019	Unbefestigt	2 m – 3 m	Inszenierung der Bahnvergangenheit, Rastmöglichkeiten
Alte Tidebahn: Harlesiel – Jever	22,2 km	13,3 km	1. Teilabschnitt 1991, 2. Teilabschnitt 1995	Asphalt / Schot- terdecke	2 m – 3 m	Inszenierung der Bahnvergangenheit
Radweg zur Kunst: Bad Salzdorfurth-Bo- denburg – Bad Gandersheim	23,9 km	13,3 km	Asphaltierung 1998, Radweg zur Kunst 2002	Asphalt	3 m – 3,5 m	Einheitliche Beschilderung, Aufstellung von Kunstobjekten
Schuntertalbahn: Wolfsburg - Ehmén	0,4 km	0,4 km	Unbekannt (letzte Abräum- arbeiten des Schotterbetts 2000)	Wassergebun- dene Decke	2 m – 3 m	Informationstafeln
Hohenwulsch - Bis- mark	2 km	2 km	2019	Asphalt	2 m – 3 m	Öffentlichkeitswirksame Eröffnung, Illuminierung über intelli- gente Lichtsteuerung, Bepflanzung mit Obstbäumen

Quellen: Dr. Achim Bartoschek, 2020, <http://www.bahntrassenradeln.de/bahntrassenradeln.html>; Eigene Messungen; Altmark-rundkurs.de, 2020, <https://www.altmark-rundkurs.de/>
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Die aufgeführten Bahntrassenradwege zeigen, wie die Ausgestaltung eines Radweges in Wittingen, unter den gegebenen Rahmenbedingungen und strukturellen Voraussetzungen, umgesetzt werden könnte.

Ergänzend zu den Vergleichsbeispielen aus Niedersachsen und Sachsen-Anhalt werden im Folgenden Best Practice Beispiele aus anderen Bundesländern aufgeführt, die sich von den genannten Vergleichsbeispielen deutlich abheben. Die Unterschiede resultieren vor allem aus den anderen Siedlungs- und Landschaftsstrukturen, aber auch in den investierten Mitteln. Die nachfolgenden Bahntrassenradwege zeichnen sich aufgrund verschiedener Elemente besonders aus und können aus diesem Grund als Vorbild für einen Wittinger Bahntrassenradweg herangezogen werden.

Rhönexpress-Bahnradweg

Der Rhönexpress-Bahnradweg ist ein im Jahr 2019 eingeweihter Bahntrassenradweg auf der ehemaligen Sinntalbahnstrecke in Bayern (Unterfranken). Auf einer Gesamtstrecke von rund 26,7 km (davon 25,8 km auf ehemaliger Bahntrasse) führt der Bahnradweg von Altengronau nach Wildflecken.

Der Bahnradweg ist ein Best Practice Beispiel für die **Ausbauqualität**. Sowohl die Wegegestaltung und -qualität als auch die Gestaltung von Querungsbereichen kann als Vorbild für Wittingen herangezogen werden.

Der Bahntrassenradweg ist ca. 2,50 m breit und asphaltiert. Er verfügt außerdem über ein beidseitiges, sich durch einen Materialwechsel abhebendes, Bankett von jeweils 0,5 m Breite.

Die Querungsbereiche mit dem MIV verfügen über klare Beschilderungen, Markierungen der Beschilderung als Piktogramme auf der Radweg-Fahrbahn und über Haltelinien auf dem Radweg (vgl. Abbildung 33). Dem MIV wird über diese drei Elemente ein Vorrang eingeräumt. Durch die dreifache Ausführung wird die Aufmerksamkeit der Radfahrenden erhöht und Missverständnisse hinsichtlich der Vorrangverhältnisse werden vermieden.

Abbildung 33: Gestaltung von Querungsbereichen – Rhönexpress-Bahnradweg



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, http://www.bahntrassenradeln.de/details/by1_01a.htm

Abbildung 34: Gestaltungselemente aus der Bahnvergangenheit – Rhönexpress-Bahnradweg



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, http://www.bahntrassenradeln.de/details/by1_01a.htm

Kegelspielradweg

Der 2007 eröffnete Kegelspielradweg in Hessen verläuft über 26,4 km (16,9 km davon auf ehemaliger Bahntrasse) von Hünfeld nach Wenigentaft. Der Bahntrassenradweg kann als Best Practice Beispiel für das **Attraktivitätskonzept** herangezogen werden.

Der Kegelspielradweg führt vom Haunetal durch das Biosphärenreservat Rhön der UNESCO zum Ulstertal. Da mehrere Teilabschnitte der ehemaligen Bahntrasse mittlerweile unter Naturschutz stehen, wird der Kegelspielradweg teilweise parallel zur Bahnstrecke geführt.

Neben der Natur bietet der Radweg einen umfassenden Einblick in die Bahnvergangenheit. Die Strecke führt entlang mehrerer historischer Bahnhofsgebäude wie bspw. in Treischfeld und Großentaft. Darüber hinaus sind ehemalige Bahnwaggons aufgestellt worden. Ein Eisenbahn-Waggon am ehemaligen Ostbahnhof Burghaun wurde komplett restauriert und wird als Café mit Biergarten bewirtschaftet (vgl. Abbildung 36).

Weitere Andenken an die Bahnvergangenheit sind aufbereitete Eisenbahn-Signalanlagen und Schienenelemente, wie bspw. am Klausmarbacher Viadukt.

Das Klausmarbacher Viadukt ist mit einer Höhe von rund 32 m und einer Länge von 120 m weiterhin als ein Tourismusziel bekannt. Darüber hinaus existiert ein Erlebnistrastplatz namens „Grillplatz Steinbach“. 2009 wurde als zusätzliche Attraktion das „Offene Buch“ entlang der Trasse aufgestellt, welches an 22 Stationen typische Redewendungen der Region vorstellt.

Abbildung 35: Informationstafeln und Anlehnbügel – Kegelspielradweg



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, http://www.bahntrassenradeln.de/details/he3_04.htm

Abbildung 36: Bewirtschafteter Waggon am ehemaligen Burghauner Ostbahnhof – Kegelspielradweg



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, http://www.bahntrassenradeln.de/details/he3_04.htm

Zollvereinweg

Der Zollvereinweg in Nordrhein-Westfalen von Essen Katernberg bis nach Essen Mechtenberg ist ein Best Practice Beispiel für die **Einbindung von alten Gewerbeanlagen in das Attraktivitätskonzept** eines Bahntrassenradweges.

Der Bahntrassenradweg ist Teil eines größeren Systems aus mehreren Radwegen auf ehemaligen Bahntrassen im Städtedreieck Essen, Gelsenkirchen und Bochum. Auf einer Länge von 6,7 km (davon 5,1 km auf ehemaliger Bahntrasse) führt der Bahntrassenradweg seit 2013 vom UNESCO-Welt-erbe Zeche und Kokerei Zollverein entlang der alten Gewerbeanlagen bis zur Kray-Wanner Bahn.

Der Radweg bietet durch die Einbindung der alten Gewerbeanlagen ein besonderes Erlebnis für die Nutzer des Radweges. Neben dem ehemaligen Förderturm, der Maschinenhalle und anderen Stahlgerüsten kann auch das begehbare Fördergerüst besucht werden. Die Zeche Zollverein ist mittlerweile als Museum aufbereitet und kann mit Führungen besichtigt werden. Folglich eignet sich der Zollvereinweg in Kombination mit der Zeche als ein attraktives Besuchsziel. Zur Verpflegung stehen mehrere Restaurants und Cafés zur Verfügung.

Der Bahntrassenradweg ausgehend vom Museumsareal Richtung Kray-Wanner Bahn wird fast in seiner gesamten Länge durch alte Rohrleitungen begleitet, die eine wegweisende Wirkung haben.

Abbildung 37: Ausblick auf Maschinenhalle - Zollvereinweg



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, http://www.bahntrassenradeln.de/details/nw3_07.htm

Abbildung 38: Zufahrt zum Museumsareal – Zollvereinweg



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, http://www.bahntrassenradeln.de/details/nw3_07.htm

3.3 Betriebs- und Organisationskonzept

Der Träger der Baumaßnahme ist von Beginn der Planung bis zur Vervollständigung des Projektes und darüber hinaus für die Organisation und den Betrieb verantwortlich.

Zu den Aufgaben in der Planungs- und Bauphase gehören unter anderem der Grunderwerb, Ausschreibungen für Planungs- und Bauleistungen sowie die Vergabe, Bauüberwachung und Abrechnung.

Nach Abschluss des Bauvorhabens übernimmt der Bauherr den Betrieb als Daueraufgabe. Er kann sich diesem selbst annehmen oder ihn an ein Subunternehmen vergeben.

Zum regelmäßigen Betrieb gehören:

- Verkehrssicherung (gemäß ERA 2010, vgl. Kapitel 3.1)
- Wirkungskontrollen und die Qualitätssicherung

Der Inhaber der Verkehrsanlage ist zur **Verkehrssicherung** verpflichtet. Konkret bedeutet dies, dass er Sorge dafür zu tragen hat, dass die Verkehrsanlage witterungsunabhängig sicher nutzbar ist. Zu den Aufgaben der Verkehrssicherung zählen unter anderem die Grünpflege, das Mähen von Randstreifen und das Zurückschneiden von sonstigem Bewuchs. Darüber hinaus gehören auch die Reinigung von Schmutz und der Winterdienst zur Sicherung der Verkehrsanlage dazu.

Der Winterdienst unterliegt dabei der speziellen Regelung, dass er nur dann regelmäßig durch den Betreiber durchgeführt werden muss, wenn der Radweg eine Relevanz für den Alltagsverkehr hat. In diesem Fall muss der Radweg in den Räumungsplan der Kommune aufgenommen werden.¹⁶ Bei reinen Freizeittrouten ist die Kommune nicht zum Räumen von Schnee und Eis verpflichtet.

Um die Sicherheit des Radweges, aber auch die Nutzung und Akzeptanz untersuchen zu können, erweist sich eine regelmäßige Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung als empfehlenswert.

Die **Wirkungskontrolle** besteht dabei aus Zählungen und/oder Beobachtungen am Radweg, die entweder personalgestützt oder mit einer automatischen Messstelle umgesetzt werden können. Die Ergebnisse der Wirkungskontrolle helfen dabei, abzuschätzen, wie gut der Radweg angenommen wird. Zusätzliche Befragungen können dabei helfen, abzugrenzen, ob der Radweg hauptsächlich durch Touristen oder durch die Wittinger Bevölkerung genutzt wird. Diese Betrachtung ist bspw. dafür notwendig, um festzulegen, ob der Bauherr zum Winterdienst verpflichtet ist oder nicht. Somit helfen Wirkungskontrollen dabei, der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen.

Die **Qualitätssicherung** unterstützt die Kommune dabei, der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen. Durch regelmäßige Kontrollen, z.B. durch das Abfahren der Trasse durch Stadtpersonal, können Mängel am Radweg festgestellt und schneller behoben werden. Eine weitere Möglichkeit für die Qualitätssicherung bietet die Einrichtung eines Mängelportals. Dort können Bürger, sowie auch ortsfremde Nutzer, Mängel am Bahntrassenradweg melden.

Erfahrungsgemäß werden Bahntrassenradwege in der Regel nach Beendigung des Bauvorhabens nur eine kurze Zeit gut instandgehalten. Eine klare Festlegung des Betriebskonzeptes wird empfohlen, um eine sachgemäße Instandhaltung, auch auf längere Zeit, zu gewährleisten.

¹⁶ vgl. HRaS S. 34 – FGSV

3.4 Angebots- und Attraktivitätskonzept

Das Angebots- und Attraktivitätskonzept hat zum Ziel, einen Anreiz für die Nutzer zu schaffen, den Bahntrassenradweg zu nutzen.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen hierfür ist, dass ein gewisser Qualitätsstandard eingehalten wird. Ein Radweg gilt vor allem dann als attraktiv, wenn er eine direkte Verbindung zwischen mehreren Zielen bietet. Dies sind zum einen touristische Ziele, aber auch Alltagsziele wie Nahversorger, der Bahnhof, Arbeits- und Siedlungsschwerpunkte.

Ein attraktiver Radweg muss den Radverkehr sicher und im besten Fall kreuzungsarm oder sogar kreuzungsfrei führen. Darüber hinaus sind breite Radwege mit möglichst geringer Steigung sowohl für Alltags- als auch für touristische Nutzer am attraktivsten (vgl. Kapitel 3.1).

Wie im Kapitel 3.1 zur Streckenführung aufgeführt, hat auch die Anbindung an andere Radwege einen Einfluss auf die Attraktivität eines Radweges. Die Qualität des Angebots hängt somit nicht ausschließlich vom Radweg selbst, sondern auch von seiner Anbindung ab. Die Einbindung in das städtische Radverkehrsnetz und die Anbindung an weitere touristische (Fern-)Radwege erhöht die Nutzung und Akzeptanz des Bahntrassenradweges.

Um diese Anbindungen zu veranschaulichen, ist es gängige Praxis, eine Bewegungswweisung aufzustellen. Die Bewegungswweisung eines Radweges dient der Orientierung des Nutzers und kann dadurch die Qualität wesentlich beeinflussen. Durch das Aufstellen einer Beschilderung an alle Querungen und Kreuzungen kann ferner auf den Radweg aufmerksam gemacht werden, wodurch die Nutzung gefördert werden kann.

Grundsätzlich ist zwischen einer ziel- und einer routenorientierten Wegweisung zu unterscheiden.

Zielorientierte Wegweiser können sowohl auf touristische Ziele (wie bspw. in Wittingen das Haus Kreyenberg oder das Landcafé Hof-Berlinecke) sowie auch allgemein auf die Ortsteile hinweisen. In beiden Fällen ist eine Angabe zur Entfernung, in Fahrzeit oder in Kilometern, empfehlenswert.

Eine routenorientierte Wegweisung hilft vor allem beim Folgen des Streckenverlaufes und als Hinweis auf weitere angrenzende Radwege (vgl. z.B. Abbildung 39).

Abbildung 39: Wegweisung Schnurrenweg bei Schalksmühle



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, http://www.bahntrassenradeln.de/details/nw4_24a.htm

In Anbetracht dessen, dass in Wittingen bereits eine gewisse Anzahl an parallelen Radverkehrsverbindungen zur OHE-Trasse existiert, könnte sich bei Neuanlage eines Bahntrassenradweges eine Konkurrenz einstellen. Gegenüber Parallelverbindungen wird ein Radweg dann präferiert, wenn er den kürzeren, verkehrsrärmeren und/ oder erlebnisreicheren Weg anbietet. Die OHE-Trasse könnte durch die autoarme Verbindung und durch eine attraktive Gestaltung einen Vorteil besitzen.

Neben den Alltagsnutzern muss vor allem für touristische Nutzer ein besonderer Fokus auf die attraktive Gestaltung gelegt werden. Für sie muss ein Angebot geschaffen werden, das ihnen ein Erlebnis bietet.

Wie den Kostenbeispielen in Kapitel 3.6 entnommen werden kann, investieren Kommunen erhebliche Summen in Gestaltungselemente zur Steigerung der Attraktivität von Bahntrassenradwegen.

Die möglichen Gestaltungselemente, die, unabhängig von der gewählten Nachnutzung, zur Steigerung der Attraktivität umgesetzt werden sollten, können Kapitel 9 entnommen werden.

Unabhängig davon, ob der Bahntrassenradweg rein objektiv attraktiv ist, ist der entscheidende Faktor für die Nutzung letztendlich der Bekanntheitsgrad. Aus diesem Grund ist das Marketing der wohl essentiellste Bestandteil des Angebots- und Attraktivitätskonzeptes. Es sollte stets zielgruppenorientiert umgesetzt werden.

Das Marketing beginnt bereits in der Planungsphase durch die Einbindung der Bürger vor Ort. Durch die Information über die Bauabsichten können frühzeitig Bedenken und Anforderungen der Bürger miteingebunden werden. Diese Einbindung kann die Akzeptanz und auch die spätere Nutzung durch die Wittinger Bevölkerung erheblich steigern.

Der Umsetzungsprozess sollte durch eine kontinuierliche Pressearbeit begleitet werden, die über den aktuellen Projektstand, bspw. über abgeschlossene Bauabschnitte, berichtet.

Bei Fertigstellung des Bahntrassenradweges hat es sich bewährt, eine öffentlichkeitswirksame Eröffnungsfeier zu veranstalten, welche ebenfalls durch die Presse begleitet wird. Zusätzlich zu der einmaligen Eröffnungsfeier können wiederholt Fahrradfeste durchgeführt werden, die nicht nur den neuen Bahntrassenradweg, sondern das Radfahren allgemein fördern würden.

Nach Fertigstellung des Projektes beginnt das tourismus-orientierte Marketing. Zum einen ist es empfehlenswert, dass der Bahntrassenradweg in offizielle Radwegepläne aufgenommen wird (z.B. vom Landkreis, vom ADFC und auf einschlägigen Internetportalen). Weiterhin sollte er auf relevanten Tourismus-Portalen beworben werden (z.B. <https://www.suedheide-gifhorn.de/>). Generell gilt, dass eine Bewerbung des Radweges auf möglichst vielen verschiedenen Kanälen (sowohl im Internet als auch über

Druckwaren wie Flyer) umgesetzt werden sollte, um bei unterschiedlichen Altersgruppen das Interesse zu wecken.

Darüber hinaus besteht für Wittingen die Möglichkeit, einen eigenen Stadtplan mit allen touristischen Zielen sowie den Radwegeverbindungen zu diesen zu erstellen.

3.5 Besucher-/Potenzialabschätzung

Die Besucher-/Potenzialabschätzung beruht auf den Zielen, die mit der Einrichtung eines Bahntrassenradweges verfolgt werden sollen sowie der Länge, auf der dieser eingerichtet wird. In Wittingen würde diese Einrichtung je nach Ausgestaltung auf verschiedene Nutzergruppen abzielen.

Potenzial durch die einheimische Bevölkerung

Die erste Nutzergruppe bilden die insgesamt 11.503 Einwohner in Wittingen am 31.12.2018 (LSN). Diese könnten verschiedene Motive haben, um einen Radweg auf der Bahntrasse zu nutzen. Hierzu zählen insbesondere:

- Fahrradtour
- Wegeverbindung zu gastronomischen Einrichtungen
- Wegeverbindung zu sonstigen Freizeitaktivitäten
- Einkaufsverkehr für den periodischen Bedarfsbereich
- Pendlerverkehr
- Zubringer zu anderen Radwegen (bestehende Radwege oder z.B. Anbindung an den neu entstehenden Radweg entlang der B 244)

Diese Motive unterscheiden sich in ihrer Ausprägung je nach Wochentag und Uhrzeit. Eine Abschätzung des Nutzungspotenzials muss demnach diese Motive berücksichtigen. Direkt verbunden wären durch einen Radweg auf der gesamten Bahntrasse die Ortsteile Wittingen, Kakerbeck, Suderwittingen, Ohrdorf, Zasenbeck, Plastau und Radenbeck und demnach 6.204 Einwohner. Durch die Funktion als Zubringer zu weiteren Radwegen wären indirekt aber auch fast alle anderen Ortsteile und demnach Einwohner betroffen.

Potenzial durch die Bevölkerung aus umliegenden Gemeinden

Die zweite Nutzergruppe bilden die Einwohner aus umliegenden Gemeinden in unmittelbarer Nähe zur Stadt Wittingen. Hier sind neben vorherig genannten Motiven insbesondere folgende Nutzungsmotive wichtig:

- Fahrradtour
- Pendlerverkehr
- Einkaufsverkehr für den periodischen Bedarfsbereich

Potenzial durch Tages- und Übernachtungstouristen auch aus weiter entfernten Regionen

Bei Tages- und Übernachtungstouristen zielt ein Bahntrassenradweg in erster Linie auf Fahrradtouren ab, weshalb hierfür die in Kapitel 3.4 und Kapitel 9 vorgestellten Maßnahmen zur attraktiven touristischen Instandsetzung von großer Bedeutung sind. Hier sind die in Kapitel 2.2.5 vorgestellten insgesamt 144.475 Gästeankünfte in Wittingen (6.867 gewerbliche Gästeankünfte, 10.301 sonstige Ankünfte, 127.307 Tagesausflügler) sowie grundsätzlich die 826.658 Einwohner in einem für Tagesausflüge interessanten 52-Kilometer-Radius als Potenzial zu nennen.

Zwischenfazit

Eine konkrete Prognose kann nur bei einer konkreten Wegeplanung sowie auf Basis von Verkehrszählungen entlang anderer Radwege in der Stadt Wittingen erfolgen, indem diese Zählungen mit der Streckenplanung und den vorgestellten Motiven der Nutzung in Verknüpfung gestellt werden. Ableitungen aus der empfohlenen möglichen Streckenplanung sind Kapitel 11 zu entnehmen.

3.6 Kostenschätzung und Finanzierungskonzept

Die Kosten für Radwege auf ehemaligen Bahntrassen können in Herstellungs- und Betriebskosten unterteilt werden. Die Herstellungskosten müssen vom Anfang des Projektes bis hin zur Fertigstellung durch den Bauherrn getragen werden. Bauherr ist in der Regel die Gemeinde, die Stadt oder der Kreis, sofern der Bauabschnitt nicht als straßenbegleitender Radweg einer Bundes- oder Landesstraße eingestuft wird. Zur Finanzierung des Bauvorhabens besteht für den Träger der Baumaßnahme die Möglichkeit, Fördermittel zu akquirieren (mehr dazu im Kapitel 10). Über die Baufinanzierung hinaus entstehen weitere Kosten im laufenden Betrieb, die als Daueraufgabe für den Bauherrn zu verstehen sind.

Herstellungskosten

Die Höhe der Herstellungskosten ist von mehreren Kostenfaktoren abhängig. Je nach Grundvoraussetzungen des Bauprojektes können diese in ihrer jeweiligen Höhe stark schwanken. Die Kostenfaktoren sind:

- Kosten für Detailplanungen
 - bspw. für weiterführende Bodenuntersuchungen
- Kosten für nötigen Grunderwerb (in diesem Projekt nicht relevant, da bereits getätigt)
- Kosten für Freischnitt der Trasse (abhängig vom Grad des Bewuchses)
- Konkrete Baukosten (abhängig von Länge des geplanten Radweges)
 - Rückbau der Schienen
 - Vorbereitung des Untergrundes
 - Herstellung des Oberbaus
- Kosten für zusätzliche Sicherungsmaßnahmen
 - Geländer und Absturzsicherungen
 - Sicherungsmaßnahmen in Kreuzungs- und Querungsbereichen

- Kosten für Anbindung an vorhandenes Radwegenetz
 - bspw. zusätzliche Anbindung an den neuen Radweg an der B 244
- Kosten für Bewegweisung
- Herrichtungskosten für Elemente zur Steigerung der Attraktivität
 - Bspw. Kunstbauwerke, Informationstafeln, Rastmöglichkeiten
 - Neubepflanzungen

Beispielhafte Projektkosten

Um die Herstellungskosten einschätzen zu können, werden in Abbildung 40 beispielhafte Projektkosten aufgeführt.

Abbildung 40: Übersicht beispielhafter Projektkosten

Strecke	Kostenbestandteil	Kosten	Förderung
Hohenwulsch – Bismark	Gesamtprojekt über 2 km	900.000 €	Fast 90% durch LEADER
Regensburg – Falkenstein	Nur Attraktivitätskonzept	210.000 €	70% durch LEADER
Rhönexpress-Radweg	Nur Attraktivitätskonzept	190.000 €	Ca. 50% durch LEADER
	Gesamtprojekt über 26,4 km	Ca. 5,4 Mio.	Ca. 90% durch LEADER

Quellen: AZ Online, 2019, <https://www.az-online.de/altmark/bismark/radweg-zwischen-bismark-hohenwulsch-freigegeben-13217033.html>
 Mittelbayerische, 2017, <https://www.mittelbayerische.de/region/regensburg-land/gemeinden/bernhardswald/mehr-power-fuer-den-radweg-21380-art1592497.html>
 inFranken.de, 2019, <https://www.infranken.de/regional/bad-kissingen/bad-brueckenau/wildflecken-rhoenexpress-bahn-radweg-ist-eroeffnet/art14323,4303387>

Brückenauer Rhönallianz, 2019, <https://www.brueckenauer-rhoenallianz.de/news/1/513157/nachrichten/er%C3%B6ffnung-des-rh%C3%B6nexpress-bahn-radwegs.html>

Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Wie die Beispiele zeigen, unterscheiden sich die Kosten für andere Gesamtprojekte oder Attraktivitätskonzepte auch stark in Abhängigkeit zur Länge der Strecke. Daher hängen die Kosten für die Stadt Wittingen auch damit zusammen, ob ein Bahntrassenradweg auf der gesamten Bahntrasse oder nur auf einzelnen kürzeren Bereichen eingerichtet werden soll. Vertiefende Aussagen zur Länge der Strecke bei einer möglichen (Teil-)Nutzung als Radweg werden in Kapitel 11 getroffen.

Betriebskosten

Die Betriebskosten sind die laufenden Kosten, die im regelmäßigen Betrieb (siehe Kapitel 3.3) für den Bauherrn anfallen. Die Finanzierung des Betriebes ist durch die Kommune zu tragen und kann nicht über Fördermittel finanziert werden. Die Kostenfaktoren bestehen gemäß dem vorherigen Kapitel somit aus:

- Kosten für Verkehrssicherung und
- Kosten für die Qualitätssicherung und Wirkungskontrolle

Weiterhin können Kosten für das Durchführen von Marketingkampagnen und Werbeveranstaltungen für den Radweg entstehen.

Zwischenfazit

Eine Nutzung der ehemaligen Bahntrasse für die Einrichtung eines Radwegs auf der gesamten Strecke bzw. auf einer Teilstrecke insbesondere zur Anbindung des Radwegenetzes an den neu entstehenden Radweg entlang der B 244 wird auf der erfolgten Analyse aufbauend als realistische und machbare Option bewertet.

4 Potenzielle Nachnutzung 2 – Draisinenverkehr

Stillgelegte Bahntrassen werden immer häufiger vollständig oder teilweise als Draisinenstrecken genutzt. Die erste deutsche und heute immer noch aktive Strecke dieser Art startete im Juni 1996 in Brandenburg auf einem Teilstück der stillgelegten Bahnstrecke zwischen Fürstenberg/Havel und Templin bei einer Streckenlänge von fast 30 Kilometern und mit vielen Attraktionen auf dem Weg. Der touristische Erfolg dieser und weiterer Draisinenstrecken hat dazu geführt, dass es mittlerweile deutschlandweit circa 40 aktive Strecken gibt. Im Jahr 2012 wurde dazu auch der Deutsche Draisinen Verband e.V. mit dem Ziel gegründet, das deutsche Draisinen-Angebot transparenter zu machen. In dieser Vereinigung ist ungefähr die Hälfte aller deutschen Strecken vertreten.¹⁷

Die Draisine als Fortbewegungsmittel geht dabei auf Karl Freiherr von Drais zurück, der Anfang des 19. Jahrhunderts eine durch Muskelkraft betriebene Laufmaschine erfand und für die Fortbewegung auf Eisenbahnschienen testete. Diese wurde zunächst primär von Eisenbahnern als Transportmittel

dazu genutzt, Streckenkontrollen, kleinere Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten durchzuführen sowie zum Teil auch für die Auslieferung von Post. Im Laufe der Jahre wurde die Draisine weiterentwickelt und so auch für den touristischen Betrieb nutzbar gemacht.¹⁸

Im diesem Kapitel werden zunächst Eigenschaften und fachspezifische Voraussetzungen von Draisinenstrecken vorgestellt. Darauf aufbauend werden für eine solche Strecke in der Stadt Wittingen eine Wettbewerbsanalyse inklusive Best Practice Beispiele, ein Betriebs-, Personal und Organisationskonzept, ein Konzept für das Angebot und die Attraktivität einer solchen Strecke, eine Besucher-/Potenzialabschätzung sowie eine Kostenabschätzung bzw. ein Wirtschaftlichkeitskonzept vorgestellt. Auf das vorgeschlagene Gesamtnutzungskonzept hinsichtlich konkreter Start- und Zielpunkte sowie möglichen Kombinationen mit anderen Nutzungen wird in diesem Kapitel noch verzichtet.

4.1 Fachspezifische Voraussetzungen

Es gibt viele verschiedene Arten von Draisinen für die Fortbewegung auf Eisenbahnschienen. Dabei sind Draisinen mit Pedalantrieb sowie Handhebeldraisinen am häufigsten vertreten. Diese existieren jeweils in unterschiedlichen Ausführungen, wozu die Anzahl der Räder, die Anzahl und Beschaffenheit der Plätze auf der Draisine, die spezielle Ausgestaltung der Antriebe und weitere Kriterien zählen.

Im Folgenden werden einige der durch Muskelkraft betriebenen Draisinen

beispielhaft dargestellt (vgl. Abbildung 41). Dabei ist erstens eine Fahrrad-draisine mit gleichem Antrieb wie bei Fahrrädern vertreten, bei der in diesem Fall zwei aktive Fahrer nebeneinandersitzen und dazwischen auf einer Bank Platz für zwei weitere Mitfahrer besteht. Zweitens ist die Vereinsdraisine dargestellt. Diese ist im Vergleich größer und bietet drei Aktiven Platz für den Pedalantrieb. Die dritte Variante hat einen Handhebelantrieb in der Mitte der Draisine und bietet insgesamt zehn bis 14 Personen Platz.

¹⁷ vgl. Achim Bartoscheck, 2018, http://www.bahntrassenradeln.de/bahn_draisinen.htm.

¹⁸ vgl. Augsburgs Allgemeine, 2018, <https://www.augsburger-allgemeine.de/wissenschaft/Verkanntes-Genie-Karl-Drais-erfand-vor-200-Jahren-das-Fahrrad-id41685376.html>.

Abbildung 41: Beispiele durch Muskelkraft betriebener Draisinen



Quelle: erlebnisbahn.de GmbH, 2020, <https://erlebnisbahn.de/Draisinen.html>

Reine Motordraisinen sind eher seltener vorzufinden. Ein Beispiel hierfür ist das Modell „Piroschka“, das im vorderen Teil mit einem Motor und im hinteren Teil mit einem Beiwagen ausgestattet ist (vgl. Abbildung 42).

Abbildung 42: Motordraisine „Piroschka“



Quelle: Stadt Limbach-Oberfrohna, 2019, <https://limbach-oberfrohna.de/de/veranstaltungen/event/16085,11/draisine-sonderfahrten-auf-der-muldentalbahn-03-10-2019.html>

Der Trend zur E-Mobilität ist aber auch bei Draisinen angekommen und vermehrt werden Fahrzeuge mit Tretunterstützung ähnlich wie bei Pedelecs angeboten. Ein Beispiel hierfür ist die weltweit erste Solardraisine im hessischen Odenwald (vgl. Abbildung 43).

Abbildung 43: Solardraisine Überwaldbahn



Quelle: Überwaldbahn gGmbH, 2020, <https://www.solardraisine-ueberwaldbahn.de/>

Grundsätzlich ist ein Draisinenbetrieb rechtlich nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27.12.1993 nur dann möglich, wenn eine Eisenbahnstrecke vor der geplanten Nachnutzung mit Draisinen aus dem Betrieb genommen und danach offiziell stillgelegt worden ist. Da die OHE-Strecke Wittingen-Rühen 2011 entwidmet und 2014 stillgelegt worden ist sowie die Stadt Wittingen seit dem Jahr 2018 Eigentümerin des Bahndammes im Wittinger Stadtgebiet ist, wäre eine Nachnutzung durch Draisinenbetrieb demnach möglich.

Bezüglich der Breite einer Draisinenstrecke ist eine Planung an die vorhandene Spurweite zwischen den Innenkanten der Schienenköpfe gebunden. Diese beträgt auf dem gesamten Bahndamm im Wittinger Stadtgebiet 1.435 Millimeter. Hierbei handelt es sich um eine Normalspur, sodass handelsübliche Draisinen ein Spurmaß besitzen, das genau zu der vorliegenden Spur passt. Grundsätzlich wären auch größere und kleinere Spurmaße möglich, so gibt es beispielsweise Modelle, die extra für schmalere Spuren zwischen 600 und 1.000 Millimeter geeignet wären. Inklusiv der Außenhülle der Draisinen wird je nach Modell eine etwas breitere Ausprägung des Bahndammes benötigt. Da aber der Bahndamm in Wittingen meist mindestens 7 Meter breit ist und eine Draisine samt Außenhülle 2 Meter in den wenigsten Fällen überschreitet, sind hierbei keine Probleme festzustellen. Insbesondere aus Sicherheitsgründen sollte bei einer konkreten Planung darauf geachtet werden, dass neben den Gleisen an beiden Seiten genügend Platz vorhanden ist, sodass Personen eine Draisine jederzeit ungefährdet verlassen könnten. Hier gilt es insbesondere an Stellen des Bahndammes, die tiefere Abhänge oder unsicheres Gelände besitzen, nachzubessern. Beispielhaft seien hierbei die Standorte 9 und insbesondere 10 bei Suderwittingen in Abbildung 24 genannt. Mögliche Optionen dazu wären Begradigungen der Bereiche, das Aufstellen von Zäunen oder eine abgrenzende, ausreichend hohe und gleichzeitig dichte Bepflanzung.

Zu der sicheren Nutzung einer Draisinenstrecke zählen darüber hinaus insbesondere Straßenquerungen. Im Wittinger Stadtgebiet werden neben diversen Gemeindeverbindungs-/Innerortsstraßen und Wirtschaftswegen insgesamt fünf klassifizierte Straßen gekreuzt. Bei drei dieser klassifizierten

Straßen hat zudem ein Rückbau/Überbauung der dort verlaufenden Gleisanlagen stattgefunden. Bezüglich der Verkehrsstärke an den Straßen ist insbesondere an der Landesstraße Wittingen-Knesebeck (L 286) mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke von 4.900 Kraftfahrzeugen sowie teilweise der Landesstraße Ohrdorf-Boitzenhagen (L 288) mit 3.000 Fahrzeugen ein besonderes Augenmerk auf eine sichere Straßenquerung zu legen, falls eine Draisinenstrecke diese Bereiche passieren sollte. Bei den anderen nicht so stark befahrenen Straßen oder Wegen bietet sich eine häufig verwendete Lösung wie bei der Erlebnisbahn Ratzeburg bei Lübeck an (vgl. Abbildung 44). Dort weisen Schranken auf der Draisinenstrecke auf einen Straßenübergang hin. Nach dem manuellen Öffnen der Schranke gilt es, die Straße zu sichern und zügig zu überqueren. Aber auch Straßenübergänge mit Schranken- und integrierten Ampelanlagen für den Straßenverkehr sind möglich. Hierbei steht den Nutzern wie beispielsweise bei der Südpfalz-Draisine ergänzend ein Knopf zur Verfügung, über den eine Ampelanlage für querende Kraftfahrzeuge eingeschaltet werden kann.

Abbildung 44: Straßenquerung auf der Erlebnisbahn Ratzeburg

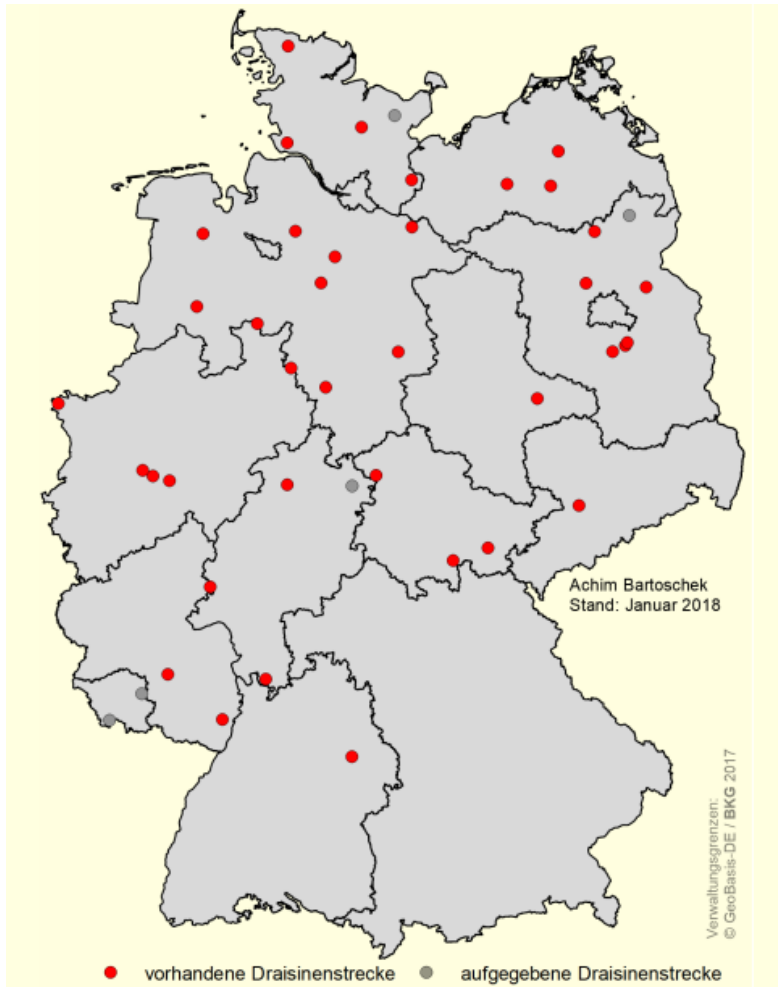


Quelle: Libellius, 2020, https://libellius.de/artikel/auf-pump-draisinefahrer-bringen-leben-auf-tote-gleise_001_5144967d0ad0f

Weitere Themen, die die Ausgestaltung des Bahndammes bei einer Nachnutzung als Draisinenstrecke beeinflussen wie die Wegweisung und Attraktionen entlang der Strecke oder die Organisation der Fahrten werden in den nachfolgenden Kapiteln thematisiert.

4.2 Wettbewerbsanalyse und Best Practice Beispiele

Abbildung 45: Draisinenstrecken in Deutschland



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2018, http://www.bahntrassenradeln.de/bahn_draisinen.htm#ds_ni05

In Deutschland wurden im Jahr 2018 insgesamt circa 38 aktive Draisinenstrecken (vgl. Abbildung 45) erfasst. Die Streckenlänge schwankt zwischen 0,2 und 40 Kilometern. Dementsprechend gibt es auch bei den Besucherzahlen, falls diese vorliegen, Schwankungen zwischen wenigen hundert bis einigen 10.000 jährlichen Besuchern. Die Betreiber der Strecken sind dabei sowohl kommerzielle und öffentliche Anbieter als auch eingetragene Vereine mit unterschiedlichen Hintergründen. Angeboten werden vor allem Fahrraddraisinen und Handhebeldraisinen, aber auch reine Motordraisinen sowie Fahrzeuge mit Tretunterstützung. Über die aktiven Draisinenstrecken hinaus wurden fünf Strecken aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit, Streckenverkäufen oder fehlender Mitstreiter eingestellt.

Alle aktiven Draisinenstrecken ähneln sich dahingehend, dass sie versuchen, die Strecke in ein attraktives touristisches Konzept einzubinden. Dazu zählen die Verknüpfung mit Sehenswürdigkeiten, einer erlebbaren Geschichte über die Region, Aktivitäten oder gastronomischen Angeboten entlang oder besonderen Draisinen auf der Strecke.

Somit stehen die Strecken nur zu einem gewissen Teil in Konkurrenz zueinander. Denn neben dem grundsätzlichen Erlebnis einer Draisinenfahrt steht immer auch die Region, in der die Fahrt stattfindet, mit seinen touristischen Ausflugszielen im Vordergrund. Damit kann eine Draisinenstrecke für Übernachtungsgäste eine weitere Tätigkeit zum Erleben der Region und für Tagesgäste auch das zentrale Motiv der Anreise darstellen. Wenn eine Draisinenstrecke also in ein attraktives touristisches Angebotskonzept eingebunden werden kann, ist die Konkurrenzsituation nebensächlich und Draisinnutzer können vielmehr zu einer weiteren Fahrt bewogen werden. Innerhalb von Niedersachsen würde sich der Standort Wittingen aktuell in einem Standortnetz von circa neun weiteren Draisinenstrecken befinden. Diese sind samt weiter zugehöriger Eigenschaften (Streckenlänge, Eröffnung, Betreiber, Besucherzahlen, Preis, Anzahl der Draisinen, Attraktionen, Öffnungszeiten) Abbildung 46 zu entnehmen.

Abbildung 46: Draisinenstrecken in Niedersachsen und ihre Eigenschaften

Strecke	Streckenlänge (einfach)	Eröffnung	Betreiber	Besucherzahlen	Preis	Anzahl Draisinen / Anzahl gleichzeitiger Nutzer	Attraktionen entlang der Strecke	Öffnungszeiten
Altenboitzen – Holligen-West	2,1 km	2007	BöhmetalbahngUG	-	8-36 € (Erwachsene), 4-6 € (Kinder)	Fahrraddraisinen (24x), max. 24 Personen	Erste schmalspurige Draisinenbahn in Deutschland	1. Mai – 30. September
Bleckede – Alt Garge	8,5 km	2005	IG Draisine Bleckede e.V.	Ca. 5.000 / Jahr	6-28 €, 72 € (Event-Draisine)	Fahrraddraisine (11x), Zwischenwagen (2x), max. 52 Personen	Restaurant, Elbstrand	-
Buchhagen bei Bodenwerder – Dielmissen	5,2 km	2004	Kultur-Bahnhof Bodenwerder GmbH	-	16 € (Erwachsene), 9,50 € (Kinder)	Handhebeldraisinen (5x), max. 70 Personen	Tour-Begleitung, Zementwerk Dielmissen	Ostern – Ende Oktober
Draisinenspaß Ammerland: Westerstede – Ocholt	6,1 km	2006	Touristik Westerstede e.V.	ca. 10.000 / Jahr	25-30 €, 90-135 € (Clubdraisine)	Fahrraddraisinen (12x), Clubdraisinen (3x)	Parklandschaften im Ammerland	1. April – 15. Oktober
Fürstenau – Quakenbrück	21,1 km	2004	Hasetal Touristik GmbH	-	9-12 €	Handhebel-Draisine (3x), Clubdraisine (3x), Fahrraddraisinen (20x)	Draisinen mit Dach	-
Hänigsen – Wathlingen – Nienhagen (Kalibahn)	5,5 km	2007	Kalibahn Niedersachsen Riedel e.V.	ca. 4.000 / Jahr	10-15 €	24 Plätze auf Fahrraddraisinen, Handhebeldraisinen (2x), Großdraisine 15 Plätze (1x)	Historische Gebäude zum Steinsalz- und Kalibergbau in der Region, ehemalige Munitionsanstalt Waldlager	-
Rinteln – Extertaldraisine	18,1 km	2007	Pro Rinteln e.V.	Ca. 16.000 / Jahr	45-69€	Behindertenfreundliche Draisine (1x), Fahrraddraisine (35x)	Gastronomie, Rastplätze, Schloss Alverdisen, Museum Alverdisen	4. April – 1. November

Strecke	Streckenlänge (einfach)	Eröffnung	Betreiber	Besucherzahlen	Preis	Anzahl Draisinen / Anzahl gleichzeitiger Nutzer	Attraktionen entlang der Strecke	Öffnungszeiten
Neuenkirchen (bei Soltau)	1 km	2014	Neuenkirchener Draisinenbahn	-	Spendenbasis	-	Brücke, Bahnübergang, Bahnhoftankfangsignal, Kilometersteine, Sandbettung, Trassierung, Weiche	Ganzjährig erster Samstag im Monat, von April bis Oktober zusätzlich jeden dritten Samstag im Monat
Wilstedt – Zeven	25 km	2010	Draisinenbahnen Berlin-Brandenburg GmbH & Co. KG	-	15,40-29,90 €	-	Draisinen mit Dach	Ostern – Ende Oktober

Quellen: Altenboitzen – Holligen-West, 2020, <https://www.boehmetal-kleinbahn.de/preise/>
 Bleckede – Alt Garge, 2020, https://www.ig-draisine-elbtalae.de/draisine_buchen.php
 Buchhagen bei Bodenwerder – Dielmissen, 2020, <http://www.3sine.net/bodenwerder/draisine.html>
 Draisinenspaß Ammerland: Westerstede – Ocholt, 2020, <https://www.westerstede-touristik.de/rad-aktiv/draisinenspass-ammerland/>
 Fürstenau – Quakenbrück, 2020, <https://www.hasetal.de/angebote-draisinen/club-und-handhebel-draisine/uebersicht.html>
 Hänigsen – Wathlingen – Nienhagen (Kalibahn), 2020, <https://www.gemeinde-nienhagen.de/kultur-freizeit/kultur/kali-bahn-draisine.html>, <http://www.kalibahn.de/>
 Rinteln – Extertal Draisine, 2020, <https://www.draisinen.de/>, <https://www.rinteln-aktuell.de/schwere-zeiten-fuers-stadtmarketing-haben-draisinen-eine-zukunft-bei-pro-rinteln/>
 Neuenkirchen (bei Soltau), 2020, <http://www.soltau-neuenkirchener-kleinbahn.de/Schienenfahrzeuge.html>
 Wilstedt – Zeven, 2020, <http://www.draisinenbahn.de/index.php?id=220>
 Dr. Achim Bartoschek, 2018, http://www.bahntrassenradeln.de/bahn_draisinen.htm#ds_ni05
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Im Folgenden werden mit der Draisinenstrecke zwischen Bleckede und Alt Garge (Landkreis Lüneburg) sowie der Kalibahn zwischen Hänigsen, Wathlingen und Nienhagen (Landkreis Celle) zwei Best Practice Beispiele aus Niedersachsen genauer vorgestellt, die der Ausgangssituation in Wittingen ähneln und schon seit 2005 bzw. seit 2007 aktiv sind. Die betreibenden Vereine beider Draisinenstrecken standen im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie für telefonische Interviews zur Verfügung und sind bei

Bedarf gerne für einen fachlichen Austausch zum Aufbau einer Draisinenstrecke bereit.

Draisinenstrecke Bleckede – Alt Garge

Auf der vollständig stillgelegten ehemaligen Bahnstrecke Lüneburg-Bleckede der OHE im Landkreis Lüneburg, die mittlerweile durch die Bleckeder Kleinbahn Verwaltungsgesellschaft betrieben wird, wird der Streckenabschnitt zwischen dem Haltepunkt Waldfrieden und Alt-Garge seit dem Jahr 2005 für den Draisinenverkehr genutzt.

Dieses Best Practice Beispiel aus dem nördlichen Niedersachsen wird nachfolgend aufgrund seines langjährigen Betriebs, der räumlichen Nähe zu Wittingen und Ähnlichkeiten bezüglich Streckenlänge und Beschaffenheit der Bahntrasse konkret vorgestellt.

Die gesamte eingleisige Draisinenstrecke ist circa 8,5 Kilometer lang und verläuft zwischen dem Elbstrand im Bleckeder Ortsteil Alt Garge und dem Restaurant Café Waldfrieden in Bleckede.

Abbildung 47: Verlauf der Draisinenstrecke zwischen Bleckede und Alt Garge



Quelle: IG Draisine Bleckede e.V., 2020 (<https://www.ig-draisine-elbtaue.de/strecke.php>)

Dabei befinden sich der Start- und Endpunkt am Draisinenbahnhof in Alt Garge. Von dort fahren die Gäste zunächst circa 6,5 Kilometern nach Bleckede zur Höhe des Restaurant Cafés Waldfrieden. Dort kann mittels einer

an die Schienen befestigten Drehscheibe die Richtung geändert werden, sodass der Rückweg nach Alt Garge bis zum Elbstrand angetreten werden kann. Danach steht nur noch die circa 2,0 Kilometer lange Fahrt zum Zielpunkt am Draisinenbahnhof an. Insgesamt sind somit circa 17 Kilometer zurückzulegen. Da die Fahrzeit hierfür insgesamt ungefähr 1,5 Stunden beträgt, bleibt genügend Zeit für einen Spaziergang, ein Picknick oder einen Aufenthalt am Strand. Denn das Zeitfenster je Fahrt beträgt jeweils drei Stunden. Die Abfahrten finden von April bis Oktober immer Donnerstag bis Sonntag um 10.00 Uhr, 13.00 Uhr und 16.00 Uhr statt. Bei frühzeitiger Buchung von größeren Gruppen stehen auch Montag bis Mittwoch zur Verfügung. Straßenquerungen werden durch gleisseitige Schranken durchgeführt, bei denen die Nutzer selbst mit Warnweste und Fahne für eine sichere Querung sorgen. Insgesamt besitzt die Interessensgemeinschaft elf Fahrrad-Draisinen und zwei Zwischenwagen, sodass gleichzeitig 52 Fahrgäste fahren können. In der Anschaffung haben die 130 kg schweren Fahrraddraisinen der Firma play team pro Draisine circa 4.500 Euro gekostet. Die Preise für die Nutzung schwanken je nach Draisine und Größe der Gruppen. Eine Fahrraddraisine für bis zu vier Personen kostet beispielsweise 28 Euro. Im Jahr hat die Draisinenstrecke circa bis zu 5.000 Besucher, die zum Teil auch Strecken von über 150 Kilometern zurücklegen und die Draisine häufig schon einmal genutzt haben und gerne wieder nutzen.

Betrieben wird die Draisinenstrecke von einer Interessensgemeinschaft, der IG Draisine Bleckede e.V. mit Sitz in Bleckede. Dieser Verein wird von verschiedenen Sponsoren unterstützt, wozu das Restaurant Waldfrieden, der Fahrrad-Bahnhof Neetze, das Restaurant Anno 1900 Lüneburg und die Touristik-Eisenbahn Lüneburger Heide GmbH zählen. Außerdem dienen die Draisinen auf der Frontfläche als Werbeflächen. Ansonsten ist der Verein autark und der komplette Betrieb läuft ehrenamtlich allein durch die Vereinsmitglieder. Lediglich bei Aspekten wie dem Betrieb der Homepage oder speziellen baulichen Tätigkeiten gibt es Unterstützung, z.B. vom Bauhof der Stadt Bleckede.¹⁹

¹⁹ Einige Informationen stammen aus einem telefonischen Interview mit Herrn Hartwig von der IG Draisine Bleckede e.V. am 04.06.2020.

Draisinenstrecke Hänigsen – Wathlingen – Nienhagen (Kalibahn)

Die stillgelegte Bahnstrecke zwischen Hänigsen und Nienhagen wird seit dem Jahr 2007 ehrenamtlich durch den Verein Kalibahn Niedersachsen Riedel e.V. durch Draisinenverkehr nachgenutzt. Hervorgegangen ist der Verein aus der „Historischen Eisenbahn Gesellschaft Hoya e.V.“ und setzt sich heute für die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke in Ehlershausen-Wathlingen-Hänigsen (Kalibahn) und der Erhaltung sowie Aufarbeitung von Eisenbahnfahrzeugen ein. Die Kalibahn verbindet die Ortschaften Hänigsen-Wathlingen-Nienhagen-Ehlershausen. Das Schienennetz ist noch nicht vollständig ausgebaut, allerdings ist es bereits möglich, eine Teilstrecke mit der Draisine zu befahren. Der Verein bietet im Rahmen des Projektes „Route IndustrieKULTOUR“ Draisinenfahrten für Jedermann an. Die Kosten liegen dabei einheitlich pro Person bei 10 Euro. Dabei sind jährlich bis zu circa 4.000 Fahrgäste zu verzeichnen. Allerdings dürfen in dem Gebiet rechtlich nur an drei Tagen in der Woche Fahrten stattfinden. Nach Schätzung des Vereins auf Basis deshalb nicht durchzuführender Fahrten könnten jährlich auch zwischen 12.000 und 14.000 Fahrgäste empfangen werden. Stark vertreten sind vor allem Firmenausflüge. Zudem sind viele Fahrgäste schon deutschlandweit viele verschiedene Draisinen gefahren. Über Facebook wird die Strecke stark vermarktet, sonst neben der Homepage kaum. Die Draisinenstrecke hat auch eine wichtige Funktion für die gesamte Region, da eine Wertschöpfung in verschiedenen Bereichen wie der Gastronomie, ausgehend von den touristischen Fahrgästen, erzeugt wird.

Insgesamt bietet der Verein Plätze für 24 Personen auf circa 190 kg schweren Fahrraddraisinen, bis zu 16 Plätze auf zwei Handhebeldraisinen und 15 Plätze auf einer Großdraisine, welche dem Eigenbau entstammt. Die nicht selbst gebauten Draisinen haben in der Anschaffung circa 5.500 Euro pro Draisine gekostet. Die von Vereinsmitgliedern begleiteten und geführten Fahrten werden von Hänigsen über Wathlingen nach Nienhagen angeboten oder in umgekehrter Richtung. Die Fahrten werden bewusst begleitet,

da die Strecke unter Bergrecht steht und dem Verein zudem die Sicherheit der Fahrgäste wichtig ist. Auf der insgesamt 5,5 km langen Strecke sind Historische Gebäude des Kaliwerkes Hänigsen/Riedel zusehen mit Erklärungen zum Steinsalz- und Kalibergbau der Region und vorab gibt es Informationen über die Geschichte des Bergbaus und der Ölförderung in der Region. Zudem sieht man die ehemalige Munitionsanstalt Waldlager sowie bekommt Blick auf die 96 Meter hohe Abraumhalde Monte Kali. Speisen und Getränke können optional zu der Tour dazu gebucht werden.

Des Weiteren können die Fahrten mit weiteren Aktivitäten kombiniert werden, wie zum Beispiel einer Fahrt mit einer Kutsche, von Pferden oder vom Trecker gezogen.

Die Investitionskosten für die Draisinenstrecke wurden neben kommunalen Zuschüssen auch über LEADER gefördert. Dabei standen neben einem Schienenbus unter anderem insgesamt fünf Schautafeln entlang der Draisinenstrecke im Vordergrund. Von den anfallenden Investitionskosten von circa 53.000 Euro wurden circa 40.000 Euro über LEADER gefördert. Weitere Investitionen wurden im Laufe der Zeit über Einnahmen generiert.²⁰

Abbildung 48: Verlauf der Draisinenstrecke von Hänigsen über Wathlingen nach Elwerath



Quelle: Kalibahn Niedersachsen Riedel e.V., 2020 <http://www.kalibahn.de/>; Gemeinde Nienhagen, 2020, <https://www.gemeinde-nienhagen.de/kultur-freizeit/kultur/kali-bahn-draisine.html>

²⁰ Einige Informationen stammen aus einem telefonischen Interview mit Herrn Leiner von der Kalibahn Niedersachsen Riedel e.V. am 04.06.2020.

4.3 Betriebs-, Personal- und Organisationskonzept

Betreibermodelle

Grundsätzlich bieten sich verschiedene Betreibermodelle an, um die langfristige Durchführung von Draisinenfahrten zu organisieren. Dabei gibt es in Deutschland kommerzielle Betreiber, öffentliche Betreiber und Vereine mit unterschiedlichen Hintergründen sowie auch Mischungen der verschiedenen Varianten.

Der größte private deutsche Betreiber von Draisinenstrecken ist die Draisinenbahnen Berlin-Brandenburg GmbH & Co. KG, die aktuell insgesamt fünf Strecken in Brandenburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein betreibt. Darüber hinaus gibt es weitere private Betreiber wie die erlebnisbahn.de GmbH (eine Draisinenstrecke nördlich und eine südlich von Berlin) oder die Hasetal Touristik GmbH (eine Strecke in Niedersachsen). Zum Teil werden diese Unternehmen wie die Grenzland-Draisine GmbH (eine Strecke in Nordrhein-Westfalen bzw. den Niederlanden) von Kommunen getragen, am Beispiel von der Stadt Kleve, der Gemeinde Kranenburg und der Stadt Groesbeek.²¹ Andere Betreiber wie die Böhmetalbahn gUG (eine Strecke in Niedersachsen) oder die Überwaldbahn gGmbH (eine Strecke in Hessen) fungieren als gemeinnützige Unternehmen. Eine Draisinenstrecke in Rheinland-Pfalz wird mittlerweile vom Landkreis Kusel selbst getragen, nachdem er beim Fremdenverkehrszweckverband als vorherigem Betreiber ohnehin schon das Personal für den Betrieb gestellt hatte.²² Darüber hinaus gibt es verschiedene Vereine bzw. Interessensgemeinschaften, die für den Draisinenbetrieb verantwortlich sind. Dazu zählen unter anderem die IG Draisine Bleckede e.V. (eine Strecke in Niedersachsen), die Kalibahn Niedersachsen

Riedel e.V. (eine Strecke in Niedersachsen), der Arbeitskreis Aartalbahn e.V. (eine Strecke in Hessen) oder Pro Rinteln e.V. als Stadtmarketingverein der Stadt Rinteln (eine Strecke in Niedersachsen). In Wuppertal durfte dabei der Verein Wuppertrail e.V. nach Rückmeldung des Finanzamtes nicht mehr den Status als gemeinnütziger Verein beibehalten und wurde daraufhin in einen wirtschaftlichen Verein überführt. Durch diese Umwandlung fallen für den Verein mehr Kosten an, wozu insbesondere die Körperschafts- und Gewerbesteuer zählen.²³

Welches Betreibermodell für eine Draisinenstrecke in der Stadt Wittingen darauf aufbauend am sinnvollsten ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Hierzu zählen die weiteren Planungs- und Zielabsichten der Stadt Wittingen als Eigentümerin des Bahndammes, Interessen von bestehenden Vereinen, die konkrete Ausgestaltung einer solchen Strecke und das finanzielle Potenzial, das sich daraus ergeben könnte.

Sinnvoll sein könnte in Wittingen eine Kombination von Stadt Wittingen und dem Förderverein Ohretalbahn e.V. mit Sitz in der Gemeinde Wagenhoff²⁴, der sich für Draisinenstrecken im Landkreis und auch in Wittingen einsetzt, sowie weiteren Interessensgemeinschaften oder Interessierten vor Ort.

Organisation und Betriebsablauf

Auch bezüglich Organisation und Betriebsablauf muss die spezielle räumliche Situation mit betrachtet werden. In Wittingen verläuft der Bahndamm

²¹ vgl. unter anderem Achim Bartoschek, 2018, http://www.bahntrassenradeln.de/bahn_draisinen.htm und Stadt Kleve, 2017, <https://kleve.de/de/aktuelles/neue-geschaeftsfuehrung-bei-der-grenzland-draisine/>.

²² vgl. Die Rheinpfalz, 2019, https://www.rheinpfalz.de/lokal/kreis-kusel/landkreis-kusel_artikel.-kreis-kusel-ubernimmt-draisinenbetrieb-vom-fremdenverkehrszweckverband.-arid.1557130.html.

²² vgl. WZ, 2015, https://www.wz.de/nrw/wuppertal/stadtteile/barmen/wuppertrail-steuert-weiter-die-draisinen_aid-29210941.

²³ vgl. Förderverein Ohretalbahn e.V., 2020, <https://www.ohretalbahn.de/CM/>.

auf einer Länge von circa 15,3 Kilometern und einer Breite zwischen 7 und 11 Metern. Lediglich im Bereich der ehemaligen Bahnhöfe und dem parallelen Verlauf der OHE-Strecke mit der Strecke der Altmärkischen Kleinbahn vom Wunderbütteler Kirchweg bis zur Kakerbecker Straße ist auch eine Breite bis zu 15 Meter vorhanden. Daher ist es auch aufgrund der lediglich in eine Richtung verlegten Bahnschienen insgesamt nicht möglich, eine Draisinenstrecke für den Hin- und eine für den Rückweg einzurichten. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, diese Gegebenheit zu nutzen. Erstens können ähnlich der Draisinenstrecke zwischen Bleckede und Alt Garge im Landkreis Lüneburg mit einer einfachen Streckenlänge von 8,5 Kilometern mehrere Zeitfenster am Tag eingerichtet werden, in denen jeweils eine gewisse Anzahl an Personen die Draisinenstrecke nutzen kann. Bei der besagten Strecke sind es Startzeiten um 10.00 Uhr, 13.00 Uhr und 16.00 Uhr sowie jeweils bis zu 52 Fahrgäste. Innerhalb dieser Zeitfenster muss die Hin- und Rückfahrt erfolgen. Die Fahrgäste sind dabei in einer Gruppe unterwegs. Zusätzlich gäbe es bei dieser Strecke auch die Option, bei noch mehr Teilnehmern zwei Gruppen zu organisieren, wobei die eine Gruppe eine Strecke wandert, dann die Draisinen der anderen Gruppe übernimmt und umgekehrt²⁵. Zweitens kann ein Zeitraum am Tag für die Hinfahrt und ein Zeitraum für die Rückfahrt angeboten werden. So ist bei der Südpfalz-Draisine mit einer einfachen Streckenlänge von 12 Kilometern der Start der Hinfahrt zwischen 10.00 Uhr und 11.30 Uhr möglich und die Rückfahrt darf aufgrund des Gegenverkehrs nicht vor 14.00 Uhr beginnen. Somit ist die Dichte der Draisinen in Gruppen fahrend etwas entzerrt. Gleichzeitig können insgesamt weniger Personen die Draisine täglich nutzen und beispielsweise wird es an möglichen Straßenkreuzungen zu mehreren verschiedenen Zeiten Querungen geben. Beide Varianten erfordern die Möglichkeit der Draisinen, mit Hilfe von Drehvorrichtungen an den Schienen an gekennzeichneten Stellen wenden zu können. Drittens könnte die Draisinenstrecke auch ohne eine Rückfahrt eingerichtet werden, indem ein klarer Start- und Zielpunkt eingerichtet werden. Hierbei müsste lediglich ein Transport in anderer Form zum Ausgangspunkt gewährleistet werden.

²⁵ IG Draisine Bleckede e.V., 2020, <https://www.ig-draisine-elbtalaue.de/strecke.php>.

Die angewendete Option ist abhängig von der Länge der tatsächlich genutzten Strecke sowie auch der Menge der angebotenen Zwischenstopps auf dem Weg. In Wittingen kann die Route auf einer einfachen Strecke bis zu circa 15,3 Kilometer lang sein. Sollte eine Draisinenstrecke auf dieser kompletten Strecke eingerichtet werden, bieten sich ein einziger Zeitraum für die Hinfahrt und ein Zeitraum für die Rückfahrt an. Bei einer kürzeren genutzten Strecke und wenigen Zwischenstopps könnten auch mehrere Zeitkorridore eingerichtet werden. Bei einem möglichen anderweitigen Rücktransport zum Ausgangspunkt kann auf eine Rückfahrt auch verzichtet werden, sodass den ganzen Tag über Hinfahrten starten können. Diese Themen werden in den folgenden Unterkapiteln und insbesondere in Kapitel 11 vertiefend behandelt.

Aufgaben des einzusetzenden Personals

Personal, ob ehrenamtlich oder nicht, ist unabhängig der konkreten Streckenausführung wichtig für die Organisation und den laufenden Betrieb einer Draisinenstrecke. Dabei stehen diverse Aufgaben an:

- Ausführliche Einweisung der Nutzer vor Fahrtbeginn
- Ausgabe der Draisinen vor Fahrtbeginn
- Annahme der Draisinen bei Fahrtende sowie ggf. Kontrolle an einem möglichen Wendepunkt
- Wartung und Kontrolle der Draisinen und der Draisinenstrecke
- Ggf. Verarbeitung und Organisation von Buchungen per Telefon oder E-Mail, falls das Buchungssystem nicht vollständig digitalisiert ist
- Ansprechpartner für Fragen
- Vermarktung der Strecke
- Ggf. Guide-Funktion bei geführten Touren

4.4 Angebots- und Attraktivitätskonzept

Ausgestaltung der Strecke

In Abbildung 46 wurden bereits für die neun niedersächsischen Draisinenstrecken Attraktionen entlang der Strecke vorgestellt. Hierzu zählen beispielsweise Zwischenstopps für gastronomische Angebote, Sehenswürdigkeiten, erlebbare Geschichte der Region oder Aktivitäten. Auf konkrete Beispiele, wie die Bereiche entlang des Bahndammes in Wittingen sowohl bei einer Nachnutzung als Draisinenstrecke als auch bei weiteren Nachnutzungen aufbereitet werden können, wird explizit in Kapitel 9 eingegangen.

Neben der Aufbereitung der Bereiche entlang der Strecke können auch Besonderheiten der Draisine selbst wie die Verwendung von Solardraisinen auf der Überwaldbahn im hessischen Odenwald einen erheblichen Beitrag zu einem attraktiven und häufig frequentierten Draisinenangebot beitragen. Zu empfehlen ist, wie bei vielen Draisinenstrecken auch so angewendet, ein Mix verschiedener Draisinen. So kann dem Nutzer eine Angebotsvielfalt bei der Auswahl geboten werden, die ihn unter anderem auch zu einer mehrmaligen Nutzung der Draisinen bewegen kann, um verschiedene Arten von Draisinen testen zu können. Hierzu zählen sowohl die verschiedenen Antriebe (Pedalantrieb sowie Handhebelantrieb) als auch die verschiedenen Größen der Draisinen für ein attraktives Angebot für kleinere und größere Gruppen.

Zusätzlich wichtig ist es bei Draisinenstrecken, dass insbesondere der Start- und Endpunkt attraktiv und ausreichend großflächig gestaltet werden. Dabei sollte je nach Standort mindestens Platz vorhanden sein für das Abstellen der nicht genutzten Draisinen, Sanitäreinrichtungen, einen Arbeitsbereich für die Mitarbeiter und Parkflächen in räumlicher Nähe. Idealerweise sind auch überdachte Bereiche und Sitzmöglichkeiten sowie ggf. Verpflegungsmöglichkeiten vorhanden. Bei Zwischenstopps entlang der Strecke ist darauf zu achten, dass auch hier Flächen zum parallelen Abstellen einiger Draisinen vorhanden sind, die zudem hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit den Sicherheitsansprüchen genügen (vgl. Abbildung 49). Gekoppelt werden

sollten die Zwischenstopps mit Sitzmöglichkeiten für eine Pause, angebotene Aktivitäten oder Sehenswürdigkeiten. Für Verpflegungsmöglichkeiten könnte sich auch eine Restaurierung ehemaliger Bahngebäude anbieten.

Abbildung 49: Start-/Endpunkt und Zwischenstopps Südpfalz-Draisinenbahn



Quelle: Südpfalz-Draisinenbahn, 2020, <https://www.suedpfalz-draisine.de/informationen/strecke/>

Ebenfalls wichtig ist auf der gesamten Strecke ein Beschilderungskonzept. Hierzu zählen einerseits Wegweiser und Informationstafeln, insbesondere auch an Zwischenstopps oder Wendepunkten. Andererseits sind an verschiedenen Stellen Hinweise anzubringen, wie die Nutzer sich auf der

Draisine zu verhalten haben. Dazu zählen beispielsweise die Straßenquerungen, die Zwischenstopps und mögliche Wendepunkte.

Als möglicher Startpunkt könnte sich in Wittingen der Bereich östlich der Knesebecker Straße (L 286) anbieten. Somit müsste diese am stärksten befahrene Landstraße nicht mit den Draisinen gekreuzt werden. Außerdem ist der Bahndamm an dieser Stelle durch die parallel verlaufende ehemalige Strecke der Altmärkischen Kleinbahn relativ breit und könnte so mehr Platz für einen Startpunkt liefern. Ggf. können auch angrenzende Flächen für einen weiteren Ausbau als Startpunkt genutzt werden, beispielsweise für Parkflächen. Der grundsätzlich am besten geeignete Startpunkt am Bahnhof ist aufgrund der nicht mehr verlegten Schienen in einigen Bereichen keine Option. Standorte für Zwischenstopps sind grundsätzlich davon abhängig, wo Attraktionen angeboten werden können. Hierzu liefert Kapitel 9 vertiefende Aussagen. Als End- oder Wendepunkte bieten sich insbesondere ehemalige Bahnhofsbereiche in den angefahrenen Ortsteilen an. Hierbei ist insbesondere Ohrdorf zu nennen, wo westlich der L 288 eine große ehemalige Bahnfläche zur Verfügung steht.

Das konkrete vorgeschlagene Nutzungskonzept wird in Kapitel 11 präsentiert. Für die in den nächsten beiden Unterkapiteln folgende Besucher-/Potenzialabschätzung sowie die Kostenschätzung und das Wirtschaftlichkeits-/Finanzierungskonzept für eine Nachnutzung als Draisinenstrecke wird die oben beschriebene insgesamt in eine Richtung circa 6,6 Kilometer lange Strecke zwischen einem Startpunkt an der L 286 und einem End- oder Wendepunkt im Bahnhofsbereich Ohrdorf bei der L 288 angenommen.

Vermarktung der Strecke

Für eine erfolgreiche Inbetriebnahme einer Draisinenstrecke ist ein intelligent vernetztes und auffälliges Marketingkonzept notwendig. Insbesondere mit 6.867 gewerblichen Übernachtungsgästen im Jahr 2019 ist Wittingen kein sehr starker Urlaubsort. Daher ist es umso wichtiger, die nach einer Hochrechnung circa 127.307 Tagesausflügler mit einer gezielten und auf die Zielgruppen im Einzugsgebiet abgestimmten Marketingkampagne

zu erreichen. Dazu zählen in erster Linie die über 800.000 Einwohner im für Tagesausflüge relevanten Einzugsradius von 52 Kilometern.

Im Marketingkonzept sollte für den Wiedererkennungswert die Entwicklung eines markanten Namens sowie Logos für die Draisinenstrecke inbegriffen sein. Diese Marke kann dann über verschiedene Medien verbreitet werden. Dazu zählen Image-, Informations- und Angebotsbroschüren, die unter anderem in Informations- und Besucherzentren wie der Touristinformation in Wittingen, auf Tourismusmessen oder vor allem auch im Internet möglichen Nutzern mitgeteilt werden. Im Internet ist insbesondere das Anlegen einer eigenen Homepage wie bei fast allen bestehenden Draisinenstrecken notwendig. Hier können Informationen geteilt, Impressionen gezeigt und auch ein Tool für eine digitale Buchung eingebunden werden. Zudem sollte auf der Homepage der Stadt Wittingen und weiteren regionalen Initiativen (z.B. <https://www.suedheide-gifhorn.de/>) auf die Draisinenstrecke aufmerksam gemacht werden. An die Homepage der Südheide Gifhorn GmbH als touristischer, strategischer Partner könnte neben der Vermarktung theoretisch auch ein Buchungssystem integriert werden.

Das Marketingkonzept sollte direkt mit einer Verknüpfung zu weiteren touristischen Attraktionen in der Stadt Wittingen einhergehen. So sollten Kombinationsangebote bestehen und die Besonderheiten von Wittingen herausgestellt werden. Zudem sollten neben der Vermarktung der Draisine auch explizit Events weiterhin stattfinden, die die Attraktion Draisine erlebbar machen. Hierzu zählen insbesondere Draisinenfeste, die bisher vom Förderverein Ohretalbahn e.V. organisiert wurden. In diesem Zusammenhang ist auch der Wittinger Karl-Heinz Adam zu nennen, der selbst bereits Draisinen konstruiert und bereits zur Nutzung präsentiert hat.

Andere Draisinenstrecken in Deutschland und in Niedersachsen sollten nicht direkt als Konkurrenz gesehen werden. Vielmehr sollte das Marketingkonzept andere Draisinenstrecken mit aufgreifen. So könnten Kombinationsangebote für die Nutzung mehrerer regionaler Strecken entstehen.

Abschließend muss einschränkend für die Vermarktung genannt werden, dass der Zeitraum, bis die Maßnahmen vollständig greifen, zum Teil auch 3-5 Jahre dauern kann.

4.5 Besucher-/Potenzialabschätzung

Die folgende Besucher-/Potenzialabschätzung bezieht sich auf die beschriebene insgesamt in eine Richtung circa 6,6 Kilometer lange Strecke zwischen einem Startpunkt an der L 286 und einem End- oder Wendepunkt im Bahnhofsbereich Ohrdorf bei der L 288. Eine vollständige Ausnutzung des Besucherpotenzials kann dabei nur erreicht werden, wenn ein attraktives Draisinenangebot geschaffen wird, das sich aus guten Draisinen, einer attraktiven Streckenumgebung und einem auffälligen und stimmigen Marketingkonzept zusammensetzt. Dabei steigt die Zahl der Fahrgäste mit dem Grad der Ausprägung dieser Kriterien.

Für die Hochrechnung im Rahmen der Besucher-/Potenzialabschätzung werden in Abbildung 50 und ergänzend in der folgenden Auflistung die Besucherzahlen anderer Draisinenstrecken in Deutschland vorgestellt. Die Abbildung setzt diese zudem mit den Einwohnerzahlen in den tangierten Städten/Gemeinden sowie den dortigen Kennzahlen des Tourismus in

Verbindung. So kann eine Hochrechnung des Verhältnisses von Touristen und Fahrgastzahlen für die Stadt Wittingen erfolgen.

- Kleve – Kranenburg – Groesebeek (Grenzland-Draisine)
 - circa 30.000 Fahrgäste (15,6 km einfache Streckenlänge)
- Neuenkirchen
 - circa 300 Fahrgäste (1 km einfache Streckenlänge)
- Bornheim bei Landau (Pfalz) – Lingenfeld (Südpfalz-Draisine)
 - circa 18.500 Fahrgäste (13,1 km einfache Streckenlänge)
- Marne – St. Michaelisdonn (Marschenbahn-Draisine)
 - circa 7.000 Fahrgäste (7,5 km einfache Streckenlänge)
- Fürstenberg/Havel – Templin (Erlebnisbahn)
 - circa 25.000 Fahrgäste (28,3 km einfache Streckenlänge)

Abbildung 50: Berechnung der Anzahl der jährlichen Fahrgäste von Draisinenstrecken pro Gästeankunft

Draisinenstrecke	Bundesland	Tangierte Städte / Gemeinden	Streckenlänge (einfach)	Fahrgäste im Schnitt pro Jahr	Einwohner (31.12.2018)	Gewerbliche Gästeankünfte mit mind. einer Übernachtung (2019)	Sonstige Gästeankünfte mit mind. einer Übernachtung (2019) (Hochrechnung)	Anzahl der Tagesausflüge (2019) (Hochrechnung)	Gesamte Gästeankünfte (Gewerbliche und sonstige Ankünfte mit mind. einer Übernachtung sowie Tagesausflügler)	Fahrgäste pro Gästeankunft
Dingelstedt - Küllstedt - Geismar (Kanonenbahn)	Thüringen	Stadt Dingelstedt, Gemeinde Küllstedt, Gemeinde Großbartloff, Gemeinde Geismar	16,3 km	circa 28.000	10.223	2.255	3.383	26.143	31.780	0,8811
Mörlenbach - Wald-Michelbach (Soladraisine Überwaldbahn)	Hessen	Gemeinde Mörlenbach, Gemeinde Wald-Michelbach	9,4 km	circa 40.000	20.720	18.216	27.324	406.163	451.703	0,0886
Rinteln - Alverdisen (Draisine Extertal)	NRW / Niedersachsen	Stadt Rinteln, Gemeinde Extertal, Gemeinde Bartrup	18,1 km	circa 16.000	45.162	59.488	89.232	675.996	824.716	0,0194
Wuppertal-Beyenburg - Wilhelmsthal (Wuppertrail)	NRW	Stadt Wuppertal	8,3 km	circa 5.800	354.382	20.993	31.490	531.297	583.779	0,0099
Westerstede - Ocholt (Draisinenspaß Ammerland)	Niedersachsen	Stadt Westerstede	6,1 km	circa 10.000	22.778	39.953	59.930	1.142.941	1.242.824	0,0080
Diez - Aarbergen - Michelbach (Draisine AK Aartalbahn)	Rheinland-Pfalz / Hessen	Stadt Diez, Holzheim, VG Aar-Einrich, Gemeinde Aarbergen	19,3 km	circa 3.500	35.728	39.112	58.668	624.881	722.661	0,0048

Quellen: Statistische Landesämter von Thüringen, Hessen, NRW, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz; Dr. Achim Bartoschek, 2018, http://www.bahntrassenradeln.de/bahn_draisinen.htm#ds_ni05
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Setzt man die Anzahl der insgesamt 144.475 Gästeankünfte in der Stadt Wittingen (gewerbliche Übernachtungsgäste, sonstige Übernachtungsgäste und Tagesausflügler) in das Verhältnis mit den Fahrgästen pro Gästeankunft bei anderen Draisinenstrecken, ergibt sich eine Spannbreite von jährlich zwischen circa 127.290 und 700 Fahrgästen. Hieraus sind mehrere Aspekte abzuleiten. Erstens muss für die Berechnung der sonstigen Übernachtungsgäste sowie der Tagesausflügler einschränkend festgehalten werden, dass diese Hochrechnungen je nach Stadt oder Gemeinde innerhalb einer vom dwif festgelegten touristischen Region schwanken können, weshalb zum Teil über- oder unterdurchschnittliche viele Tagesreisende je gewerblichem Übernachtungsgast in einer Gemeinde vorkommen. Somit kann beispielsweise für die Kanonenbahn und die dadurch tangierte Stadt Dingelstedt sowie die Gemeinden Küllstedt, Großbartloff und Geismar festgehalten werden, dass es hier vermutlich mehr Tagesausflügler gibt als die Hochrechnung ergibt. Zweitens können sehr attraktive Draisinenstrecken, sei es durch die Attraktivität der Streckenumgebung, ein polarisierendes Marketing oder sehr spezielle und einzigartige Draisinen, für einen Großteil der Touristen in einer Region sorgen, wenn dies einen zentralen Punkt für den Ausflug bzw. die Reise darstellt. Drittens kann das bestehende touristische Potenzial durch gewerbliche und sonstige Übernachtungsgäste, Tagesausflügler sowie auch durch die eigene Bevölkerung vor Ort keine exakten Aussagen darüber treffen, wie viele Fahrgäste eine Draisinenstrecke haben wird.

Wenn das touristische Potenzial entlang der Bahntrasse in Wittingen (vgl. Kapitel 4.4 und Kapitel 9) durch ein attraktives Nutzungskonzept voll ausgeschöpft und ein wirksames Marketing betrieben wird, kann vor dem Hintergrund der Fahrgastzahlen für andere und von den Gegebenheiten her vergleichbare Draisinenstrecken sowie die Touristenkennzahlen in Wittingen ein Potenzial von circa **6.000 – 8.000 jährlichen Fahrgästen** für die Einrichtung einer Strecke in Wittingen prognostiziert werden, die eine einfache Streckenlänge von circa 6,6 Kilometern besitzt. In diese Prognose fließen neben den beschriebenen Besucherzahlen anderer Draisinenstrecken auch das touristische Potenzial und die räumlichen Gegebenheiten in

Wittingen mit ein. Setzt man eine übliche Öffnungszeit der Draisinenstrecke von April bis Oktober und damit insgesamt circa 214 potenzielle Öffnungstage voraus, wären dies circa 28 bis 37 tägliche Fahrgäste. Dabei wären es voraussichtlich von Donnerstag bis Sonntag mehr Fahrgäste als von Montag bis Mittwoch, wo eventuell auch nur vorherig angemeldete Fahrten durchgeführt werden würden. Bei insgesamt 144.475 Gästeankünften (6.867 gewerbliche Gästeankünfte, 10.301 sonstige Ankünfte, 127.307 Tagesausflügler) kann eine Quote von 0,042 bis 0,055 jährlichen Fahrgästen je Gästeankunft erreicht werden. Dazu kommen für das Potenzial noch 11.503 Einwohner vor Ort und insgesamt 826.658 Einwohner in einem für Tagesausflüge interessanten 52-Kilometer-Radius.

Somit kann festgehalten werden, dass das Nutzerpotenzial demnach vorhanden ist, aber nur mit einem attraktiven Nutzungskonzept ausgeschöpft werden kann.

4.6 Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeits-/Finanzierungskonzept

Ähnlich wie bei der Einrichtung von Bahntrassenradwegen können die Kosten für Draisinenstrecken auf der einen Seite in Herstellungs- bzw. Anschaffungskosten und auf der anderen Seite in Betriebskosten unterteilt werden. Zudem werden mögliche Einnahmequellen durch den Betrieb einer Draisinenstrecke mit betrachtet.

Die Herstellungs- bzw. Anschaffungskosten müssen vom Anfang des Projektes bis hin zur Fertigstellung durch den Bauherrn getragen werden. Bauherr ist in der Regel die Gemeinde, die Stadt oder der Kreis. Es können aber auch wirtschaftliche sowie gemeinnützige Unternehmen oder Vereine Bauherr für die Draisinenstrecke sein. Zur Finanzierung des Bauvorhabens besteht für den Träger der Bau- und Anschaffungsmaßnahmen die Möglichkeit, Fördermittel zu akquirieren (mehr dazu auch im Kapitel 10). Über die Baufinanzierung hinaus entstehen weitere Kosten im laufenden Betrieb, die als Daueraufgabe zu verstehen sind und durch die Einnahmen über die Draisinenstrecke gedeckt werden sollten.

Herstellungs- bzw. Anschaffungskosten

Die Höhe der Herstellungs- bzw. Anschaffungskosten ist von mehreren Kostenfaktoren abhängig. Je nach Grundvoraussetzungen des Projektes können diese in ihrer jeweiligen Höhe stark schwanken. Viele der Kostenfaktoren treten sowohl bei der Einrichtung als Radweg als auch bei der Einrichtung als Draisinenstrecke gleichermaßen auf. Die Kostenfaktoren sind:

- Kosten für Detailplanungen
 - bspw. für weiterführende Bodenuntersuchungen
- Kosten für nötigen Grunderwerb (in diesem Projekt nicht relevant, da bereits getätigt)

- Kosten für Freischnitt der Trasse (abhängig vom Grad des Bewuchses)
- Konkrete weitere Baukosten (abhängig von Länge der geplanten Draisinenstrecke)
 - Vorbereitung des Untergrundes
 - Herstellung des Oberbaus
- Kosten für zusätzliche Sicherungsmaßnahmen
 - Geländer und Absturzsicherungen
 - Sicherungsmaßnahmen in Kreuzungs- und Querungsbereichen
- Kosten für Bewegweisung und Informationstafeln zum Draisine Fahren
- Herrichtungskosten für Elemente zur Steigerung der Attraktivität
 - Bspw. Kunstbauwerke, Informationstafeln, Aktivitäten
 - Neubepflanzungen
- Kosten für die Anschaffung der Draisinen
- Kosten für die Einrichtung von Start- und Wende- bzw. Endpunkt der Draisinenstrecke (inkl. Parkflächen, Aufenthaltsflächen, Sanitäranlagen, Lagerflächen für die Draisinen)

Der Zustand der Bahntrasse ist grundsätzlich gut (vgl. Abbildung 26). Zudem ist in einigen Bereichen für erfolgte Draisinenfeste bereits ein Freischnitt der Trasse erfolgt.²⁶ Eine genaue Abschätzung der noch zu erledigenden Arbeiten und zugehörigen Kosten kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

Die (externen) Kosten können in einigen Bereichen auch dadurch reduziert werden, dass die Stadt Wittingen selbst tätig wird. Hier ist beispielsweise das Bauamt zu nennen, das unterstützend beim Freischnitt der Trasse oder anderen baulichen Tätigkeiten eingesetzt werden kann. Außerdem kann

²⁶ Vgl. AZ Online, 2015, <https://www.az-online.de/isenhagener-land/wittingen/bahn-frei-draisinen-wittingen-5558778.html>.

möglicherweise über den Förderverein Ohretalbahn e.V. und weitere Interessensgemeinschaften eine ehrenamtliche Mithilfe unter anderem beim Freischnitt der Trasse organisiert werden. Über den Verein und weitere Interessensgemeinschaften können aber beispielsweise auch Draisinen beschafft werden, die zum Teil wie durch den Wittinger Karl-Heinz Adam bereits selbst konstruiert worden sind. So können Investitionen in Draisinen, die in der Regel je nach Größe und Ausstattung pro Draisine um die 5.000 Euro kosten, geringer gehalten werden. Ansonsten würden beispielsweise bei 10 Draisinen Investitionskosten von circa 50.000 Euro entstehen.

Beispielhafte Projekte für die Herstellungs- und Anschaffungskosten

Um die Herstellungs- und Anschaffungskosten einschätzen zu können, werden in Abbildung 51 beispielhafte Projektkosten anderer Draisinenstrecken inklusive erfolgter Förderungen aufgeführt.

Abbildung 51: Übersicht beispielhafter Projektkosten

Strecke	Kostenbestandteil	Kosten	Förderung
Kleve – Kranenburg – Groesebeek (Grenzland-Draisine)	Gesamtkosten für die circa 15,6 km lange Strecke (einfach)	1,8 Mio. €	Förderung durch Interreg III (EU: 1,2 Mio. €), Gemeinde Groesebeek (0,1 Mio. €) Stadt Kleve (0,3 Mio. €), Gemeinde Kranenburg (0,2 Mio. €)
	Entwicklung eines grenzüberschreitenden Rahmenprogramms für streckenbegleitende Aktivitäten	63.601,80 €	Förderung durch Interreg III (EU: 25.000,00 €, NL: 10.941,10 € (Provinz Gelderland))

Mörtenbach – Wald-Michelbach (Solardraisine Überwaldbahn)	Gesamte Ertüchtigung der circa 9,4 km langen Draisinenstrecke (einfach)	5,2 Mio. €	Förderung durch Wirtschaftsministerium Hessen (3,2 Mio. € aus dem EFRE), Denkmalschutzmittel Hessen (250.000 €), Bund (100.000 €)
Uckermark – Ruppiner Land (Erlebnislandschaft Draisine)	Gestaltung eines Info-Leitsystems und touristischer Angebote an der Strecke und Zugangswege für die circa 30 km lange Strecke (einfach)	500.000 €	Förderung durch LEADER+ (80 %)

Quellen: Dr. Achim Bartoschek, 2018, http://www.bahntrassenradeln.de/bahn_draisinen.htm
 Euregio Rhein – Waal, 2011, <https://www.euregio.org/action/projects/item/44/natur-auf-der-spur/>
 Stadt Kleve, 2017, https://www.kleve.de/c1257aca004d4d01/files/24_grenzland_draisine_2017.pdf?file/24_grenzland_draisine_2017.pdf?openelement
 Land Hessen, 2013, <https://wirtschaft.hessen.de/pressearchiv/pressemitteilung/eroeffnung-der-vom-wirtschaftsministerium-mit-32-mio-euro-gefoerderten-solardraisine-ueberwaldbahn>
 Deutsche Vernetzungsstelle LEADER+, 2006, https://www.regionalentwicklung-oberallgaeu.de/download/100_projekte_band_dvs.pdf
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Wie die Beispiele zeigen, unterscheiden sich die Kosten für andere Gesamtprojekte oder Attraktivitätskonzepte auch in Abhängigkeit zur Länge der Strecke und zu den Besonderheiten wie der Grenzüberschreitung oder den Solardraisinen. Daher hängen die Kosten für die Stadt Wittingen damit zusammen, ob eine Draisinenstrecke auf der gesamten Bahntrasse oder nur auf einzelnen kürzeren Bereichen eingerichtet werden soll und wie speziell das Angebot aussehen soll. Grundsätzlich sind, wie die Beispiele zeigen, Förderungen der Herstellungs- und Anschaffungskosten über verschiedene Stellen möglich. Weitere Aussage dazu werden in Kapitel 10 getätigt.

Betriebskosten und laufende Einnahmen

Die Betriebskosten sind die laufenden Kosten, die im regelmäßigen Betrieb anfallen. Die Finanzierung des Betriebes ist, außer bei anfallenden größeren Maßnahmen zur Anpassung der Streckenverhältnisse, der Konzeption von touristischen Attraktivitätskonzepten oder größeren Anschaffungen, in der Regel nicht über Fördermittel zu finanzieren und muss über den Betreiber erfolgen. Laufende Kosten sollten durch die Einnahmen gedeckt werden. Dabei treten folgende Kostenfaktoren auf:

- Kosten für Verkehrs- und Qualitätssicherung
- Kosten für die Wartung/Sanierung der Draisinenstrecke und Draisinen
- Kosten für das eingesetzte Personal
- Kosten für Marketingkampagnen und Events
- Kosten für das Betreiben einer Homepage samt Buchungstool

Die Kosten für die Verkehrs- und Qualitätssicherung sowie Wartung der Draisinenstrecke und Draisinen können nicht eindeutig beziffert werden, da diese je nach Schaden oder Verbesserungsbedarf variieren können. Für die folgende Prognose werden demnach jährlich Kosten für den Betreiber von circa 5.000 Euro für diese Aspekte angesetzt. Wenn größere Änderungen anfallen, kann hierbei auch eine mögliche Förderung beantragt werden. In die jährlichen Betriebskosten können solche größeren Ausgaben

nicht einbezogen werden. Bei der Anzahl der Mitarbeiter für eine Draisinenstrecke muss das Betreibermodell mit betrachtet werden. Wenn die Strecke überwiegend von einem Verein oder einer Interessensgemeinschaft betrieben wird, sind mehr ehrenamtliche Mitglieder involviert. Ist eine Gemeinde/Stadt/Landkreis oder ein privates Unternehmen Betreiber, sind Angestellte in die Berechnung einzubeziehen. Bei der Südpfalz-Draisine sind beispielsweise bei einer deutlich längeren Strecke (13,1 km) und mehr Fahrgästen (circa 20.000) insgesamt sechs Personen beschäftigt, wobei drei Personen für das Büro und eine Person für das Marketing zuständig sind.²⁷ Andere Draisinenstrecken werden dagegen vollständig durch das Ehrenamt betreut. Um in Wittingen ein benötigtes gutes Marketing inklusive der Abwicklung von Anfragen zu Buchungen oder sonstigen Fragen zu betreiben, sollte eine Person dauerhaft für diese administrativen Tätigkeiten abgestellt werden. Für einen geregelten und sicheren Betriebsablauf sollten insgesamt circa 1,5 Stellen geschaffen werden, die je nach Konzeption voraussichtlich von Donnerstag bis Sonntag arbeiten und an den anderen Tagen bei frühzeitigen Buchungen zur Durchführung zur Verfügung stehen und ansonsten zum Teil bei administrativen Tätigkeiten mithelfen. Auch wenn ggf. Teile dieser Arbeiten durch ehrenamtliche Tätigkeiten (z.B. Ohretalbahn e.V.) oder im Rahmen von 450 Euro-Jobs erledigt werden können, werden für diese Analyse 2,5 Stellen einbezogen, um auch mehr anfallende und bezahlte Arbeit zu berücksichtigen. Die jährlichen Kosten für den Betreiber hierfür liegen jährlich bei der Einbeziehung des Mindestlohns von 9,35 Euro pro Stunde mindestens bei circa 49.000 Euro exklusive Arbeitgeberanteil. Die jährlichen Kosten für den Betreiber für Marketingkampagnen (z.B. Drucken von Flyern, Schalten von Online-Werbung), die Durchführung von Events (z.B. Draisinenfeste) sowie das Betreiben einer eigenen Homepage samt Buchungstool werden auf circa 4.000 Euro geschätzt, die insbesondere zu Beginn der Inbetriebnahme einer Draisinenstrecke für die Bekanntmachung wichtig sind. Für sonstige betriebliche Aufwendungen wird zusätzlich ein Pauschalbetrag von circa 10.000 Euro jährlich angesetzt, unter anderem für eine Betriebshaftpflichtversicherung

²⁷ Uni Tübingen, Nachhaltige Regionalentwicklung durch Sanften Tourismus, 2013.

oder anfallende Lizenzgebühren. Je nach Betriebs- und Angebotskonzept können die Kosten dabei variieren. Für die folgende Wirtschaftlichkeitsanalyse wird im Sinne eines Worst-Case-Ansatzes allerdings die dargestellte **jährliche Betriebskostensumme** von circa **67.000 Euro** für den Betrieb einer circa 6,6 Kilometer langen Draisinenstrecke in Wittingen angesetzt.

Den genannten Kosten gegenüber stehen die folgenden Einnahmequellen:

- Einnahmen durch Nutzungsgebühren der Fahrgäste
- Einnahmen durch ergänzende Angebote für die Fahrgäste (z.B. gastronomische Angebote, Aktivitäten entlang der Strecke)
- Einnahmen durch Werbung auf den Draisinen und an Start- und End- bzw. Wendepunkt sowie Zwischenstopps
- Spenden
- Förderungen (eher bei Herstellungs- und Anschaffungskosten)

Da von den aufgeführten Einnahmequellen Spenden und Förderungen nicht jährlich kalkuliert werden können, werden diese für die folgende Berechnung außenvorgelassen. Einnahmen durch die Werbung auf den Draisinen sowie an Start- und End- bzw. Wendepunkt sowie Zwischenstopps werden für die Wirtschaftlichkeitsanalyse ebenfalls nicht einbezogen. Diese sollten dazu dienen, die Erhaltung und den Aufbau des Draisinenprojektes weiter voranzutreiben. Ein Werbe- bzw. Sponsoringbeitrag kostet beispielsweise bei der österreichischen Weinvierteldraisinen im ersten Jahr 800 bis 1.800 Euro (zzgl. 20 % Umsatzsteuer) und für jedes weitere Jahr 350 bis 1.000 Euro (zzgl. 20 % Umsatzsteuer).²⁸ Bezieht man diese Zahlen auf die Stadt Wittingen und rechnet für eine jährliche Einnahmequelle mit drei parallelen regionalen Werbepartnern, können jährlich zusätzliche Einnahmen im Bereich von circa 2.000 Euro erzielt werden. Die für die

Wirtschaftlichkeitsanalyse wesentlichen Einnahmen beziehen sich auf die Fahrgäste. Bei einer jährlichen Betriebskostensumme von 67.000 Euro müssten bei den in Kapitel 4.5 prognostizierten 6.000 – 8.000 Fahrgästen bei einer attraktiven Gestaltung der Strecke in Wittingen **pro Fahrgast zwischen 8,38 und 11,17 Euro (zzgl. Mehrwertsteuer insgesamt zwischen 9,97 und 13,29 Euro)**²⁹ eingenommen werden. Diese Kosten teilen sich auf in die Kosten für die Nutzung der Draisine selbst sowie zusätzliche entlang der Strecke gelegene Angebote (z.B. gastronomische Angebote, Souvenirs, Aktivitäten). Diese Einnahmen sind als realistisch einzuschätzen. Vergleichbare Draisinenstrecken in Niedersachsen nehmen dabei (vgl. Abbildung 46) durchschnittlich pro Person gemittelt nach Kindern und Erwachsenen je nach Art der Draisine circa zwischen 10 und 20 Euro je Fahrgast für das Ausleihen einer Draisine. Dazu können je nach Angebot noch weitere Kosten kommen, die zum Teil in Kapitel 9 präsentiert werden. Die Kosten hierfür können unsicherer kalkuliert werden, aber je nach Angebot im Schnitt pro Person bei circa 3 Euro liegen. Gemäß der Kostenrechnung sind diese Einnahmen für einen wirtschaftlichen Betrieb der Draisine aber nicht zwingend erforderlich.

Das Beispiel Solardraisine zeigt, dass sowohl die laufenden Kosten als auch die Einnahmen für einen wirtschaftlichen Betrieb wichtig sind. Denn obwohl die Saison 2017 mit circa 40.000 Besuchern von April bis Oktober die bisher erfolgreichste war, war der Betrieb defizitär, da die Ausgaben zu hoch waren. Dies lag zu einem größeren Teil aber auch an neu zu tätigen Investitionen wie erforderlichen Sanierungsarbeiten und Modernisierungen von Draisinen. Dennoch wurden die benötigten circa 610.000 Euro vom Kreistag und den Kommunen bezuschusst, weil man in der Region an das Projekt glaubt und Investitionen wichtig für den langfristigen Betrieb sind.³⁰

²⁸ Weinvierteldraisine Infrastruktur GesmbH, 2020, <http://www.weinvierteldraisine.at/werben/> und Uni Tübingen, Nachhaltige Regionalentwicklung durch Sanften Tourismus, 2013.

²⁹ Es wird die Mehrwertsteuer von 19 Prozent verwendet. Die verminderte Mehrwertsteuer von 16 Prozent zwischen dem 01.07.2020 und 31.12.2020 aufgrund der Corona-Krise ist nicht anzusetzen, da eine Realisierung der Nachnutzung in diesem Zeitraum nicht realistisch ist.

³⁰ vgl. Rhein-Neckar-Zeitung, 2018, https://www.rnz.de/nachrichten/metropolregion_artikel,-odenwalder-solardraisine-die-idyllische-fahrt-kostet-steuergelder- arid.327196.html.

Über die vorgestellte Wirtschaftlichkeitsberechnung für eine Draisinenstrecke in Wittingen hinaus sind zudem regionalökonomische Effekte für die Stadt zu erwarten. Übernachtungsgäste in der Lüneburger Heide geben im Durchschnitt pro Tag und Person insgesamt 101,40 Euro aus³¹, Tagesreisende in der Lüneburger Heide 21,20 Euro.³² Bei den Übernachtungsgästen verteilen sich diese Ausgaben auf die Unterkunft (41,80 Euro), Verpflegung im Gastgewerbe (20,00 Euro), Lebensmitteleinkäufe (5,90 Euro), sonstige Einkäufe (13,30 Euro), Freizeit/Unterhaltung (9,40 Euro), den lokalen Transport (1,70 Euro) und sonstige Dienstleistungen (9,30 Euro). Bei den Tagesreisenden verteilen sich die Ausgaben auf die Verpflegung im Gastgewerbe (8,00 Euro), Lebensmitteleinkäufe (2,10 Euro), sonstige Einkäufe (6,60 Euro), Freizeit/Unterhaltung (2,30 Euro) und Sonstiges (2,20 Euro). Die Verteilungen beruhen auf Durchschnittswerten, wobei insbesondere Tagesausflügler, die speziellen Aktivitäten (wie z.B. einer Draisinenfahrt) nachgehen, für diese Aktivitäten im Bereich Freizeit/Unterhaltung mehr Geld auszugeben bereit sind. Zudem ist für die regionalökonomischen Effekte insbesondere festzuhalten, dass gerade Übernachtungsgäste nicht allein wegen einer Draisinenstrecke die Reise antreten und daher unabhängig davon in der Region reisen würden, gleichwohl aber eventuell einen Tag mehr einplanen könnten. Bei den Tagesausflügler ist neben verschiedenen Reiseanlässen gerade auch das Nachgehen der speziellen Aktivität wie einer Draisinenfahrt zu betonen, weshalb hier durch die Einrichtung einer Draisinenstrecke auch neue Touristen für explizite Tagesausflüge angelockt werden können. Profiteure des zusätzlichen Tourismus könnten so, wie auch beim Beispiel der Kalibahn zwischen Hänigsen, Wathlingen und Nienhagen, gemäß der durchschnittlichen Ausgaben der Einzelhandel (insb. Lebensmittel) oder gastronomische Angebote sein.

³¹ vgl. dwif e.V. (Dr. Bernhard Harrer, Silvia Scherr), „Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland“, 2010, S. 69.

Eindeutige auf Wittingen angepasste Aussagen über regionalökonomische Effekte könnten aber erst bei dem Betrieb einer Draisinenstrecke über Nutzerbefragungen stattfinden.

Festzuhalten bleibt aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung, dass zur Deckung der entstehenden laufenden Kosten von circa 67.000 Euro die bei einem attraktiven Draisinenkonzept prognostizierten 6.000 – 8.000 Fahrgäste ausreichen sollten.

Diese Analyse betrachtet dabei den „Worst-Case“ der Kostenrechnung, bei dem explizit 2,5 Personen für den Betrieb beschäftigt werden müssen. Wenn sich ein Verein wie der Förderverein Ohretalbahn e.V. mit Sitz in der Gemeinde Wagenhoff ggf. in Kooperation mit weiteren Interessensgemeinschaften oder interessierten Personen findet, der sich ehrenamtlich für den Betrieb verantwortlich erklärt, können die Kosten insbesondere beim eingesetzten Personal deutlich minimiert werden. Bei einem nicht professionellen Betrieb können die Fahrgastzahlen durchaus von der Prognose zurückgehen. Aber vorgestellte Beispiele wie die IG Draisine Bleckede e.V. oder die Kalibahn Niedersachsen Riedel e.V. (vgl. Kapitel 4.2) zeigen, dass ehrenamtliche Modelle sehr erfolgversprechend und langfristig tragbar sein können.

Zwischenfazit

Eine Nutzung der ehemaligen Bahntrasse für die Einrichtung einer Draisinenstrecke auf der gesamten Strecke bzw. insbesondere auf dem vorgestellten Teilstück zwischen der Knesebecker Straße (L 286) und dem Bahnhof in Ohrdorf wird auf der erfolgten Analyse aufbauend als realistische und machbare Option bewertet.

³² vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. (dwif e.V.), „Tagesreisen der Deutschen“, 2013, S. 64.

5 Potenzielle Nachnutzung 3 – Parallel verlaufender Radweg und Draisinenverkehr

Die in den vorherigen Kapiteln vorgestellten einzelnen Nachnutzung Radweg und Draisinenverkehr werden in diesem Kapitel für eine parallele, nebeneinander verlaufende Nutzung kombiniert und auf die Anwendbarkeit in Wittingen bezogen.

Fachspezifische Voraussetzungen und Anwendbarkeit auf Wittingen

Grundsätzlich ist an erster Stelle die benötigte Breite des Bahndammes zu thematisieren. Für einen einseitigen Zweirichtungsradweg sollten gemäß ERA 2010 mindestens 2,5 m Breite eingeplant werden. Zusätzlich ist beidseitig ein Bankett (Gestaltung durch Markierung, Belagswechsel oder Farbwechsel) von mindestens 0,5 m notwendig, um das Abkommen vom Radweg zu verhindern. Dazu kommen bei einer parallelen Nutzung die weiterhin verlegten Bahnschienen, die von Draisinen mitbenutzt werden. Daher muss der Abstand zwischen Schienen und Radweg mindestens 0,5-1 m betragen. Da die Bahnschienen auf der Strecke in Wittingen aber an vielen Stellen mittig des Bahndammes verlegt sind und die Breite des Damms an den meisten Stellen zwischen 7 und 11 Meter beträgt (vgl. Abbildung 26), ist es nicht durchgängig auf der gesamten Strecke möglich, für einen schienenbegleitenden Radweg eine ausreichende Breite zur Verfügung zu stellen.

Daher eignet sich für eine parallele Nutzung als Draisinenstrecke und als Radweg nur der circa 1,2 Kilometer lange Bereich zwischen Wunderbütteler Kirchweg und Kakerbecker Straße (K 18). Hier verläuft parallel zur

diskutierten ehemaligen OHE-Trasse die Bahntrasse der Altmärkischen Kleinbahn, bei der die Schienen komplett abgebaut worden sind und sich bereits teilweise Trampelpfade von Fußgängern und Fahrradfahrern gebildet haben (vgl. Abbildung 26, Bild 4). Die Gesamtbreite des Bahndammes beträgt hier durchschnittlich 15 Meter. Damit würde sich der Bereich aufgrund seiner fachspezifischen Voraussetzungen dafür eignen, eine parallele Nutzung von Radweg und Draisinenverkehr einzurichten. Darüber hinaus wäre auch eine Ergänzung um einen kleinen Fußweg realisierbar. Ein weiterer Vorteil dieser Lösung wäre es, dass der Radweg entlang der Knesebecker Straße (L 286) zwischen den größten Ortsteilen Wittingen und Knesebeck mit dem neu entstehenden Radweg entlang der B 244 zwischen Wittingen und Radenbeck im Stadtgebiet verbunden werden könnte. Hierfür müsste lediglich neben einer Straßenquerung östlich der Knesebecker Straße, wo der Bahndamm südlich abknickt, eine parallele Radwegeverbindung entlang neu entstehender Wohngebiete bis zur Bundesstraße eingerichtet werden.

Best Practice Beispiel: Erlebnis-Draisine und Kanonenbahn-Radweg Geismar - Dingelstädt

Im Folgenden wird als Best Practice Beispiel der parallele Verlauf der Erlebnis-Draisine sowie des Kanonenbahn-Radwegs im thüringischen Eichsfeld auf der ehemaligen Bahnstrecke Leinefeld-Treysa vorgestellt.³³ Dabei besitzt die Draisinenstrecke eine einfache Länge von 16,8 Kilometern und der

³³ vgl. Welt, 2017, <https://www.welt.de/regionales/thueringen/article167786617/Erstes-Teils-tueck-von-Kanonenbahn-Radweg-eroeffnet.html>; Wittich Medien, 2019, <https://ol.wittich.de/titel/1640/ausgabe/10/2019/artikel/00000000000018207988-OL-1640-2019-41-10-0> und Dr. Achim Bartoschek, 2020, http://www.bahntrassenradeln.de/bahn_draisinen.htm

Radweg eine Länge von 31,7 Kilometern, wovon 21,3 Kilometer auf der ehemaligen Bahnstrecke verlaufen. Wie die Draisinenfahrer durchfahren die Radfahrer dabei sechs Tunnel und überqueren drei Brücken auf einer landschaftlich sehr attraktiven Strecke. Den Draisinenbetrieb gibt es dabei bereits seit dem Jahr 2006. Für den nachträglich errichteten Kanonenbahn-Radweg war Baubeginn im Jahr 2016, bevor am 31.10.2019 die Gesamteröffnung stattfinden konnte. Für den Bau des Radwegs lagen die Gesamtkosten bei 5,0 Mio. €. Dafür wurde eine Förderung von 4,4 Mio. € bewilligt (circa 90 %), sodass der Eigenanteil nur bei 0,6 Mio. € lag. Die bewilligten Mittel stammen dabei aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) sowie vom Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft (TMWWDG). Abbildung 52 präsentiert dabei im Rahmen eines Vorher-Nachher-Vergleichs den Bau des Radwegs an zur Draisinenstrecke parallelen Bereichen, wozu unter anderem auch ein Kreuzungsbereich zwischen den beiden Nutzungen sowie ausreichende Abstände zählen.

Abbildung 52: Parallel verlaufender Radweg und Draisinenverkehr – Beispiel Kanonenbahn







Quelle: Dr. Achim Bartoscheck, 2020, <http://www.bahntrassenradwege.de/index.php?page=kanonenbahn-draisine-2>

Sonstiges

Die weiteren in den vorherigen Kapiteln präsentierten Inhalte (Betriebs-, Personal- und Organisationskonzept, Angebots- und Attraktivitätskonzept, Besucher-/Potenzialabschätzung, Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeits-/Finanzierungskonzept) ergeben sich bei einer parallelen Nutzung als Kombination aus beiden Nachnutzungen.

Zwischenfazit

Eine Nutzung der ehemaligen Bahntrasse für die Einrichtung eines Fahrradweges auf dem circa 1,2 Kilometer langen Teilstück zwischen Wunderbütteler Kirchweg und Kakerbecker Straße sowie eines ebenfalls an der Knesebecker Straße beginnenden und einer zunächst bis zur Kakerbecker Straße parallel verlaufenden Draisinenstrecke wird auf der erfolgten Analyse aufbauend als sinnvolle, realistische und machbare Option bewertet.

6 Potenzielle Nachnutzung 4 – Radschnellweg

Planungsoption und Bewertung

Neben einem Radweg wäre auch ein Radschnellweg grundsätzlich eine mögliche Option für die Nachnutzung der ehemaligen Bahntrasse Wittingen-Rühen.

Auf Radschnellwegen können Radfahrer besonders sicher, komfortabel und schnell unterwegs sein. Sie verknüpfen Wohn-, Arbeitsplatz sowie Einkaufs- und Freizeitstandorte möglichst direkt und schnell miteinander. Im Gegensatz zu einem normalen Radweg sind die Anforderungen und der Qualitätsstandard deutlich höher. An querenden Straßen erhalten Radschnellwege beispielsweise entweder Vorfahrt oder werden über Tunnel oder Brücken daran vorbeigeführt. Zudem werden Fußgänger zu ihrer Nichtgefährdung zwangsweise auf separaten Wegen geführt. Die zentralen Merkmale für einen Radschnellweg werden dabei im Folgenden zusammengefasst:³⁴

- Breite: 4,00 m mit Mittelmarkierung (für Zweirichtungsverkehr)
- Belag: Asphalt oder Beton
- Möglichst Vorfahrt an Knotenpunkten
- Möglichst niveaufreie Führung bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen (Tunnel oder Brücke)
- Geringe Steigungen
- Trennung vom Fußgängerverkehr
- Beleuchtung (innerorts, ggf. auch außerorts)
- Zusätzliche Ausstattung und Serviceleistungen (Raststationen usw.)

In der Stadt Wittingen würde ein Radschnellweg auf der Bahntrasse insbesondere für eine schnelle Radwegeverbindung der 1.136 Berufspendler in

Richtung Wolfsburg sinnvoll sein.

Allerdings treten einige Probleme auf, die die den Bau eines Radschnellwegs und daher den Nachweis der Machbarkeit und Sinnhaftigkeit erschweren. Zunächst einmal wäre ein Radschnellweg auf der ehemaligen Bahntrasse Wittingen-Rühen nur dann sinnvoll, wenn dieser auf der gesamten Strecke in Wittingen und vor allem auch in den weiteren tangierten Gemeinden (speziell Samtgemeinde Brome) eingerichtet werden würde. In Brome ist der Planungswille nach aktuellem Stand nicht vorhanden, Bahntrasse und Bahnschienen touristisch bzw. anderweitig erhalten und nachnutzen zu wollen. Ein lediglich im Stadtgebiet Wittingen verlaufender Radschnellweg wird nicht als sinnvoll angesehen. Zudem wäre in Wittingen, bei Umsetzung eines Radschnellwegs, keine andere Form der Nachnutzung möglich. Darüber hinaus ist in Wittingen die Wegführung über die Bahntrasse nicht die direkteste und schnellste für größere, aber auch kleinere Distanzen zwischen den Wittinger Ortsteilen. Auch die zu erfüllenden Vorgaben eines Radschnellwegs wie die niveaufreie Führung bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen ist nicht so einfach umsetzbar. Hier ist die B 244 als Standort für einen Radweg bzw. auch Radschnellweg eher geeignet. Darüber hinaus kann das Nutzerpotenzial ohne Verkehrsgutachten nicht vollständig abgeschätzt werden. Es fehlen Angaben zum Modal Split und der Nutzung des Fahrrads der Wittinger Bevölkerung sowie Verkehrsmessungen an bestehenden Radwegen.

Zwischenfazit

Eine Nutzung der ehemaligen Bahntrasse für die Einrichtung eines Radschnellwegs ist damit auf der erfolgten Analyse aufbauend eher als unrealistisch zu bewerten.

³⁴ StädteRegion Aachen, 2020, <https://www.radschnellweg-euregio.de/was-ist-ein-radschnellweg>.

7 Potenzielle Nachnutzung 5 – Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch Nichtnutzung

Planungsoption und Bewertung

Eine andere Möglichkeit der Nachnutzung besteht darin, Teilflächen des ehemaligen Bahndammes nicht aktiv nachzunutzen und stattdessen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Verbesserung der Ökobilanz einzusetzen. Diese Möglichkeit könnte in Kombination mit allen anderen zu untersuchenden touristischen und nicht touristischen Optionen verwendet werden. Es wäre auch möglich, die komplette circa 15,3 Kilometer lange Bahntrasse für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu verwenden.

„Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.“ (§ 14 Absatz 1 BNatSchG).

„Der Verursacher ist verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Festlegungen von Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen für Gebiete im Sinne des § 20 Absatz 2 Nummer 1 bis 4 und in Bewirtschaftungsplänen nach § 32 Absatz 5, von Maßnahmen nach § 34 Absatz 5 und § 44 Absatz 5 Satz 3 dieses Gesetzes sowie von Maßnahmen in Maßnahmenprogrammen im Sinne des § 82 des Wasserhaushaltsgesetzes

stehen der Anerkennung solcher Maßnahmen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht entgegen. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 zu berücksichtigen.“ (§ 15 Absatz 2 BNatSchG).

Durch Ausgleichsmaßnahmen müssen die beeinträchtigten Funktionen gleichartig wieder hergestellt werden und somit in einem sachlich-funktionellen Zusammenhang mit dem Eingriff stehen. Der Ausgleich muss zwar nicht direkt am Eingriffsort erfolgen, sich aber auch dort auswirken. Durch Ersatzmaßnahmen müssen die beeinträchtigten Funktionen dagegen nur gleichwertig ersetzt werden. Dabei muss auch ein sachlich-funktioneller Zusammenhang gegeben sein, die Gleichwertigkeit ist aber dann erreicht, wenn das ökologische Niveau wieder hergestellt ist. Im Vergleich genügt letztendlich aber die Herstellung von ähnlichen und nicht wie beim Ausgleich identischen Funktionen.

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz können somit andere Eingriffe in Natur und Landschaft in der Stadt Wittingen (beispielsweise Neubaugebiete oder Verkehrswege) durch eine nicht erfolgte Nachnutzung auf der gesamten Strecke oder bei Teilflächen ausgeglichen und ersetzt werden.

Zwischenfazit

Die Nichtnutzung im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf der bisher erfolgten Analyse aufbauend als sinnvolle Option bewertet. In dem Fall, dass keine der sonstigen geprüften Optionen auf der gesamten Strecke umgesetzt werden kann und soll, eignet sich diese Nachnutzung gut für verbleibende Teilabschnitte.

8 Potenzielle Nachnutzung 6 – Umgehungsstraße

Planungsoption und Bewertung

Eine weitere Möglichkeit der Nachnutzung wäre auf einem Teilstück der Bau einer Umgehungsstraße von der Knesebecker Straße (L 286) bis zur Kakerbecker Straße (K 22) in Verbindung mit dem nördlich liegenden Bahndamm der Altmärkischen Kleinbahn. Diese Umgehungsstraße könnte dann über die B 244 bis zur Salzwedeler Straße (L 282) weitergeführt werden. Mit dieser Nachnutzung könnte die Wittinger Innenstadt, insbesondere der Hindenburgwall, entlastet werden.

Aus den vorliegenden Verkehrsdaten der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr kann keine eindeutige Aussage zur Überlastung der Wittinger Innenstadt getroffen werden, da hier kein Verkehrszählpunkt in der Innenstadt eingerichtet worden ist (vgl. Abbildung 11). Die Messungen zeigen, dass auf der Knesebecker Straße täglich 4.900 und auf der Salzwedeler Straße 2.700 Kraftfahrzeuge verkehren. Ohne weiterführende Daten kann aber keine Aussage über die konkreten Wegebeziehungen getroffen werden. Daher ist unklar, wie stark der Verkehr in der Innenstadt entlastet werden könnte und ob die Belastung an einzelnen Stellen aktuell überhaupt zu hoch ist. Eine Entlastung des Verkehrs im Rahmen der Planung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist durch den Verlauf der Bahntrasse nicht absehbar.

Grundsätzlich würde der Bau einer Umgehungsstraße dafür sorgen, dass angrenzend an die entstehenden Wohngebiete im Bereich des Aschhorstweges ein erhöhtes Verkehrsaufkommen entstehen würde, das im Rahmen eines Verkehrsgutachtens ermittelt werden müsste. Darüber hinaus ist es das formulierte Ziel der Stadt Wittingen, den Bahndamm zu erhalten und einer touristischen Nachnutzung zuzuführen. Eine Umgehungsstraße würde diesem Ziel widersprechen und neben den bereits nicht mehr vorhandenen Bahnschienen im Bahnhofsbereich dafür sorgen, dass eine touristische Nachnutzung in Wittingen erst frühestens im Bereich der Kakerbecker Straße beginnen könnte.

Zwischenfazit

Eine Nutzung eines Teilstücks der ehemaligen Bahntrasse für den Bau einer Umgehungsstraße zwischen der Knesebecker Straße und der Kakerbecker Straße würde dem Ziel der Stadt Wittingen widersprechen, den Bahndamm zu erhalten und für mehr Verkehr entlang der neu entstehenden Wohngebiete sorgen. Da allerdings ohne das Vorliegen des sich in Erstellung befindlichen Verkehrsgutachtens für die Stadt Wittingen keine konkreten Verkehrsdaten für die Wittinger Innenstadt und die Wegeverbindungen vorliegen, kann eine endgültige Entscheidung an dieser Stelle nicht getroffen werden. Grundsätzlich wird die Option aber als schwierig bewertet.

9 Touristische Instandsetzung der Bahntrasse

Nachfolgend werden einige Möglichkeiten präsentiert, wie die Bahntrasse bei verschiedenen touristischen Nachnutzungsmöglichkeiten attraktiv gestaltet werden kann, um Besucher anzuziehen. Hierbei wird neben grundsätzlichen Möglichkeiten auch explizit Bezug auf Besonderheiten der Stadt Wittingen genommen. Wie die Förderbeispiele in den Kapiteln 3.6 und 4.6 bereits gezeigt haben, können für solche touristischen Instandsetzungen auch Förderungen beantragt werden. Bedacht werden sollte bei der Instandsetzung, dass insbesondere für Besucher, die im Laufe der Jahre mehrmals eine Draisinenfahrt unternehmen möchten, das Angebot von Zeit zu Zeit leicht abgeändert wird bzw. neue Attraktionen hinzukommen.

Grundsätzlich besteht nicht nur durch bestehende touristische Destinationen in Wittingen selbst, sondern auch darüber hinaus im Landkreis Gifhorn (z.B. Otterzentrum Hankensbüttel, Elbe-Seiten-Kanal) oder in den Städten Wolfsburg, Braunschweig und Uelzen ein Besucher- und Destinationspotenzial, das touristisch kombiniert genutzt und werden kann.

Insenierung der Bahnvergangenheit

Da es sich bei der Nachnutzung um eine ehemalige Bahnstrecke handelt, kann thematisch gut mit diesem Thema gespielt werden. Auch einige Nutzer von touristischen Angeboten auf ehemaligen Bahntrassen sind eisenbahnbegeistert und somit eine Zielgruppe für diese Art der Instandsetzung. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten, wie auch die ehemalige Strecke Wittingen-Rühen im Wittinger Stadtgebiet an verschiedenen Punkten entlang der Trasse mit der Bahnvergangenheit inszeniert werden könnte.³⁵

Erstens können ehemalige Bahnhofsgebäude restauriert werden. Dazu können sie verschiedenen neuen Nutzungen zugeführt werden. Beispielhaft seien hier, wie anderenorts erfolgt, Eisenbahnmuseen, gastronomische

Einrichtungen, Theater, Bibliotheken, Bürgerhäuser, Freizeiteinrichtungen oder Schutzhütten und Aufenthaltsräume genannt. So können diese Gebäude auch vor dem Verfall bewahrt werden.

Zweitens können übrig gebliebene Eisenbahnrelikte an markanten Punkten entlang eines Radweges oder einer Draisinenstrecke präsentiert werden. Hierzu zählen unter anderem Denkmallokomotiven, Gastronomie und Museen in Eisenbahnwaggons, Signale und Bahnschilder, Prellböcke, Kilometersteine, Restgleise und Drehscheiben.

Weitere Möglichkeiten betreffen Kunstbauten oder auch Aktivitäten wie Sinnes- und Fühlkästen.

Abbildung 53: Beispiele einer inszenierten Bahnvergangenheit



Quelle: Dr. Achim Bartoschek, 2020, <http://www.bahntrassenradeln.de/index.htm>

Insenierung der Stadtgeschichte

Neben der Bahnvergangenheit kann auch die Stadtgeschichte grundsätzlich inszeniert werden. Thematisch kann eine solche Inszenierung gut am

³⁵ vgl. Dr. Achim Bartoschek, 2018, <http://www.bahntrassenradeln.de/index.htm>.

Wittinger Themenpfad Schusterstiefel ansetzen. Dort wurden im Jahr 2011 im Rahmen der Quartiersinitiative Niedersachsen mehrere Projekte entwickelt. Umgesetzt worden ist dabei unter anderem eine historische Stadtführung an verschiedenen Standorten in der Altstadt mit Informationen zu Persönlichkeiten der Wittinger Stadtgeschichte in Form von überdimensionalen Schusterstiefeln. Für eine touristische Nachnutzung entlang der Bahntrasse könnte somit auf diesen Stil Bezug genommen werden und andere Schwerpunkte neben den Persönlichkeiten in den Vordergrund gestellt werden.

Abbildung 54: Schusterstiefel in der Wittinger Altstadt



Quelle: Stadt Wittingen, 2020, https://www.wittingen.eu/146-202_themenpfad-schusterstiefel-.html

Aktivitäten

Diese Inszenierung der Stadtgeschichte als Schusterstadt könnte dabei auch im Rahmen von Aktivitäten präsentiert werden. So können wie auch in der Altstadt Themenpfade entwickelt werden, die entlang der Bahntrasse an Zwischenstopps für Fahrrad- oder Draisinenfahrer lokalisiert sind. Ein weiterer Themenbereich für solche Pfade könnte das Brauen von Bier mit

dem Vorhandensein einer der ältesten noch privaten Brauereien in der Stadt Wittingen sein.

Auch ganz andere Aktivitäten, wie sie bei der Erlebnisbahn Ratzeburg in Schleswig-Holstein entlang der Draisinenstrecke bei Zwischenstopps mit Bogenschießen oder Gleiskegeln im Sinne einer thematischen Inszenierung der Bahngeschichte und Nutzung vorhandener Gegebenheiten angeboten werden, sind mögliche Optionen für die Steigerung der Attraktivität.

Abbildung 55: Aktivitäten entlang der Erlebnisbahn Ratzeburg

GROSSDRAISINEN

Elektro-Draisinefahrt & Gleisspiele



Quelle: Erlebnisbahn Ratzeburg, 2020, <http://www.erlebnisbahn-ratzeburg.de/angebote/grossdraisine.pl>

Ausstellungen

Neben Ausstellungen im expliziten Rahmen der Inszenierung der Bahngeschichte können auch weitere Ausstellungen entlang der Strecke angeboten werden. Ein Beispiel in Wittingen ist das Künstlersymposium Internationale Werkstattwoche, das im August 2019 zum bereits 15. Mal in nördlichsten Wittinger Ortsteil Lüben stattgefunden hat. Organisiert wird das Event vom Kulturverein Wittingen e.V., mit dem eine mögliche Kooperation eingegangen werden könnte. So wäre es für zukünftige Werkstattwochen

denkbar, dass die während der Werkstattwoche entstandenen Werke auch an Standorten entlang der Bahntrasse präsentiert werden und die Werke zum Teil auch expliziten Bezug auf die Bahngeschichte oder die Art der gewählten touristischen Nachnutzung nehmen.

Abbildung 56: Gruppenfoto 15. Internationale Werkstattwoche in Lüben



Quelle: Kulturverein Wittingen e.V., 2019, <https://www.kulturverein-wittingen.de/werkstattwoche.html>

Beschilderungskonzept und Informationstafeln

Für den geregelten und sicheren Ablauf eines Radweges oder einer Draisinenstrecke auf der ehemaligen Bahntrasse sind ein Beschilderungskonzept sowie Informationstafeln mit Informationen über Stadtgeschichte oder Bahnvergangenheit, aber auch über den richtigen Umgang mit den Draisinen wichtig.

Hinweise zur Beschilderung der Strecke wurden insbesondere bei einem Bahntrassenradweg bereits in Kapitel 3.4 präsentiert. Die Wegführung bei Draisinenstrecken ergibt sich vorrangig aus den verlegten Bahnschienen.

Wichtiger sind bei Draisinenstrecken Informationstafeln an verschiedenen Punkten entlang der Strecke, beispielsweise zu zurückzulegenden Entfernungen, dem Überqueren von Kreuzungen, dem ordnungsgemäßen und

sicheren Fahrtablauf sowie dem Vorgehen bei Zwischenstopps und Wendepunkten.

Darüber hinaus können Informationstafeln auch explizit für eine touristische Inszenierung genutzt werden, indem sie mit anderen Arten der Instandsetzung verknüpft werden.

Abbildung 57: Informationstafeln am Bahntrassenradweg Thüste – Weenzen sowie der Draisinenstrecke Kalibahn



Quellen: Dr. Achim Bartoschek, 2020, <http://www.bahntrassenradeln.de/index.htm> und Unser Burgdorf, 2013, <https://unser-burgdorf.de/selbstzuender-lassen-gluehen-kalibahnbesucher-nutzen-das-wetter/kalibahn-2-2/>

Rastmöglichkeiten und gastronomische Angebote

Für die Einbindung von Zwischenstopps in Kombination mit gastronomischen Angeboten in den Streckenverlauf gibt es drei Optionen.

Erstens können Rastmöglichkeiten eingerichtet werden, wo Fahrräder oder Draisinen auf einer ausreichend großen Fläche einfach abgestellt und gesichert werden können. An den Standorten sollten Bänke, Tischgruppen und ggf. Spielplätze/Spielelemente eingerichtet werden. Die Rastmöglichkeiten können dann dazu genutzt werden, eigens mitgebrachtes Essen und Trinken oder zu Beginn der Fahrt gekaufte Verpflegungspakete zu sich zu nehmen.

Zweitens können neue Angebote direkt an der Strecke, beispielsweise in Bahngebäuden, geschaffen werden.

Drittens kann auf eine Einbindung bereits bestehender Angebote abgezielt werden. Zu nennen ist hier beispielsweise das Landcafé Hof-Berlinecke im Wittinger Ortsteil Suderwittingen. Da solche gastronomischen Angebote meist aber nicht direkt an der Bahntrasse befindlich sind, sondern in diesem Fall circa 7 Minuten (550 Meter) entfernt liegen, müssten in diesen Bereichen entlang der Bahntrasse insbesondere auch bei möglichen Draisinenfahrten ausreichend groß gestaltete Zwischenstopps eingerichtet werden, sodass die Draisinen dort sicher abgestellt werden können. Eventuell können solche gastronomischen Angebote auch in verschiedene Themenpfade entlang der Strecke eingebaut werden.

Abbildung 58: Landcafé Hof-Berlinecke in Suderwittingen



Quelle: cima und PGV, 2020

Gestaltungselemente

Ebenfalls können für eine Steigerung der Attraktivität entlang der Strecke Gestaltungselemente integriert werden. Dazu dienen insbesondere Begrünungen und Bepflanzungen. Diese können neben einem optischen auch einen funktionalen Mehrwert bieten, indem ein Schutz vor seitlichen Abhängen sowie der Witterung, wie beispielsweise bei starkem Seiten- und Gegenwind, und auch eine lenkende Wirkung ergänzend zum vorgestellten Beschilderungskonzept erzeugt werden. Dazu sollten landschaftstypische

Bäume und Pflanzen verwendet werden, die in einem Alleencharakter entlang der Trasse gepflanzt werden.

Abbildung 59: Bäume und Pflanzen teils in Alleencharakter entlang der Bahntrasse zwischen Wittingen und Suderwittingen



Quelle: cima und PGV, 2020

Kombination mit bestehenden touristischen Angeboten

Abschließend ist zu betonen, dass ein Attraktivitätskonzept für die touristische Nachnutzung der ehemaligen Bahntrasse sich in das Gesamtgefüge der Stadt Wittingen einfügen und dabei die Stadtgeschichte und Bahnvergangenheit thematisieren sollte. Viele vorgestellte Möglichkeiten der touristischen Instandsetzung schließen vom Stil her an bestehende Attraktionen in Wittingen an. Von touristischer Bedeutung könnte es zusätzlich sein, bestehende Sehenswürdigkeiten in der Stadt Wittingen explizit mit der Nutzung als Radweg oder Draisinenstrecke zu koppeln, indem Kombinationsangebote für Buchungen bei Draisinenfahrten bestehen, beispielsweise mit Führungen in der Privatbrauerei Wittingen oder der Altstadt. So können die touristischen Potenziale gebündelt werden. Einhergehen muss die touristische Instandsetzung der Bahntrasse mit einem ganzheitlichen Marketingkonzept in der Stadt Wittingen und für die möglichen Nachnutzungen individuell, wie bereits in den Kapiteln 3.4 und 4.4 vorgestellt.

10 Ermittlung in Frage kommender Förderprogramme

Die vorgestellten touristischen Nachnutzungen eines Radwegs oder einer Draisinenstrecke in der Stadt Wittingen können durch Förderprogramme auf verschiedenen administrativen Ebenen unterstützt werden. Dazu zählen

die europäische Ebene sowie die Bundes-, Bundesländer- und kommunale Ebene. Wie die Kapitel 3.6 und 4.6 zeigen, haben bereits viele Radwege und Draisinenstrecken eine Förderung auf einer dieser Ebenen erhalten können.

10.1 Förderung auf Europäischer Ebene

Allgemeines

Im Leitfaden „EU-Förderung für den Tourismussektor 2014-2020“³⁶ werden verschiedene Fonds für die Förderung des Tourismus durch die Europäische Union samt förderfähiger Maßnahmen, berechtigter Antragsteller, Arte und Höhe der Förderungen, Art und Zeitpunkte der Antragstellungen und Beispielprojekte vorgestellt. Dazu zählen der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI), der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der Kohäsionsfonds, der Europäische Sozialfonds (ESF), der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER), der Europäische Meeres- und Fischereifonds (EMFF), LIFE, Horizont 2020, COSME, Kreatives Europa, Erasmus+ und das Programm für Beschäftigung und soziale Innovation (EaSI). Im Folgenden werden nur die für die Stadt Wittingen im Rahmen der Bahntrassen-Nachnutzung relevantesten Fonds vorgestellt. Erste Informationen zur Förderperiode 2021-2027³⁷ zeigen, dass durch wirtschaftliche Veränderungen innerhalb und außerhalb der EU, wozu unter anderem Handelsschranken, Wirtschaftskrisen und der BREXIT zählen, voraussichtlich weniger Mittel für den

EU-Haushalt zur Verfügung stehen, sodass eine Förderung durch die EU für die Nachnutzung der Bahntrasse in Wittingen erschwert werden könnte.

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)/LEADER³⁸

Seit dem Jahr 2000 ist die Lokale Aktionsgruppe (LAG) Isenhagener Land, zu der auch die Stadt Wittingen zählt, durchgängig LEADER-Region und besteht als eine von niedersachsenweit 41 Regionen³⁹ auch in der Förderperiode 2014-2020. Dazu liegt ein Regionales Entwicklungskonzept (REK) 2014-2020 vor, das die Entwicklungsstrategie vorgibt.⁴⁰ Die Regionen in Niedersachsen erhielten durch LEADER ein eigenes Kontingent von je 2,4 Mio. €, einzelne sehr große Regionen 2,8 Mio. €. Dabei wird die Leader-Region Isenhagener Land durch ein Regionalmanagement unterstützt. Das Förderinstrument LEADER soll grundsätzlich als Teil des ELER ländliche Räume stärken und weiterentwickeln. Es zeichnet sich insbesondere durch einen Bottom-up-Ansatz, also Impulse und Ideen aus der Bevölkerung, die

³⁶ vgl. Europäische Union, 2016, <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/e0707433-aa5f-11e6-aab7-01aa75ed71a1>.

³⁷ vgl. EU-Fördermittel Informations-Plattform, 2020, <https://www.eu-foerdermittel.eu/kompaktinformation-zur-strategie-der-eu-foerderung-2021-2027/>.

³⁸ LEADER = französisch für *Liaison entre actions de développement de l'économie rurale* / Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft.

³⁹ vgl. ML Niedersachsen, 2020, https://www.ml.niedersachsen.de/startseite/themen/eu_foerderung_zur_entwicklung_im_landlichen_raum/leader/leader-in-der-foerderperiode-2014-2020-139536.html.

⁴⁰ vgl. Landkreis Gifhorn, 2015, https://www.gifhorn.de/fileadmin/user_upload/REK_Isenhagener_Land.pdf.

in den jeweiligen Aktionsgruppen beschieden werden, aus. Auch die vorliegende Machbarkeitsstudie wurde mit Mitteln des Förderinstrumentes LEADER gefördert. Ob das Lsenhagener Land in der neuen Förderperiode 2021-2027 erneut LEADER-Region wird, ist aktuell noch unklar, insbesondere vor dem Hintergrund der schon langjährigen Förderung und der voraussichtlich geringeren Mittel für den EU-Haushalt. Wie viel Geld Niedersachsen in der neuen Förderperiode insgesamt aus den EU-Förderfonds erhält, wird vermutlich erst Ende des Jahres 2020 feststehen. Fest steht aber, dass auch in der neuen Förderperiode mindestens 5 % der Mittel des ELER für LEADER-Ansätze eingesetzt werden sollen.⁴¹ Voraussetzung für die Förderung von touristischen Projekten durch LEADER ist grundsätzlich die Ausweisung als LEADER-Region auf Basis Regionaler Entwicklungskonzepte. In der aktuellen Förderperiode können in der LEADER-Region Lsenhagener Land gemäß REK die Antragsteller kommunale Projektträger (Gebietskörperschaften) und nicht-kommunale Projektträger (natürliche und juristische Personen, Personengesellschaften) sein. Maßnahmen, für deren Umsetzung Fördermittel aus dem Kontingent beantragt werden können, sind den vier Handlungsfeldern „Regionale Identität erhöhen“, „Zukunftsperspektiven für (junge) Frauen und Migranten schaffen“, „Alltagsunterstützung anbieten“ und „Ortsmitten stärken“ zuzuordnen. Pro

Projektantrag liegt ist die maximale Förderhöhe bei 100.000 €, die minimale Zuschusshöhe bei kommunalen Projektträgern bei 5.000 € und bei nicht-kommunalen Projektträgern bei mindestens 2.500 €. Der Projektträger muss sich zudem mit einem finanziellen Eigenanteil von mindestens 20 % bei kommunalen Projektträgern und mindestens 10 % bei nicht-kommunalen Projektträgern einbringen. Jedes beantragte Projekt muss bestimmte Mindestkriterien erfüllen (z.B. Lage im Gebiet der LAG) und wird anhand handlungsfeld-übergreifender und handlungsfeld-spezifischer Qualitätskriterien geprüft. Wie die Beispiele anderer Regionen zeigen, können bei touristischen Nachnutzungen von Bahntrassen Gesamtprojekte oder auch Teilbereiche wie Attraktivitätskonzepte gefördert werden. Für die konkrete zukünftige Planung und Empfehlung bleibt abzuwarten, wie die neuen Förderbestimmungen für die Periode 2021-2027 aussehen.

Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

Neben dem ELER wurden anderenorts auch andere Fonds wie beispielweise der EFRE für die Beseitigung von Ungleichheiten zwischen verschiedenen europäischen Regionen für die Förderung touristischer Projekte wie Radwege oder Draisinenstrecken verwendet.

10.2 Förderung auf Bundes-, Bundesländer- und kommunaler Ebene

Allgemeines

Die Tourismuspolitik auf Bundesebene soll die Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des Tourismus in Deutschland gestalten. Federführend ist in dabei das **Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)**. Zentrale Aufgaben sind die Wahrnehmung tourismuspolitischer

Interessen, die Pflege der Beziehungen zum Ausland sowie die Förderung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der mittelständischen Tourismuswirtschaft. Die konkrete Planung, Entwicklung und unmittelbare Tourismusförderung liegen aber in der Verantwortung der Bundesländer.⁴²

⁴¹ Vgl. Amt für regionale Landesentwicklung Braunschweig, 2019, <https://www.arl-bs.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/strategische-ausrichtung-der-niedersaechsischen-eu-foerderung-in-der-foerderperiode-2021-bis-2027-176827.html>.

⁴² vgl. BMWi, 2017, „Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung, 18. Legislaturperiode“, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/tourismus.html>.

Dabei sind die Bundesländer auch für die Durchführung der EU-Förderprogramme zuständig.⁴³ So erfolgt die Umsetzung, strategische Koordinierung und Evaluierung des ELER-Programms in Niedersachsen und Bremen im Förderzeitraum 2014-2020 über das **Programm zur Förderung der Entwicklung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen (PFEIL)**.⁴⁴ Nachfolgend werden einige zusätzliche für die Stadt Wittingen und die diskutierte Nachnutzung der Bahntrassen relevante und aktuell beantragbare Förderprogramme in Niedersachsen vorgestellt.

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) durch touristische Maßnahmen

Mit der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) durch touristische Maßnahmen können seit dem 10.06.2015 und noch bis zum 31.12.2023 in Niedersachsen touristische Maßnahmen gefördert werden.⁴⁵ Für diese Richtlinie werden Mittel des EFRE sowie der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) verwendet. Gegenstände der Förderung sind unter anderem folgende:

- Attraktivitätssteigerung und Neuerrichtung überregional bedeutsamer touristischer Infrastrukturen in den Bereichen Natur-, Kultur- und Gesundheitstourismus sowie auch in sonstigen Bereichen, sofern wetterunabhängige oder Ganzjahresangebote geschaffen werden
- Kooperations- und Vernetzungsprojekte in den Bereichen Natur-, Kultur- und Gesundheitstourismus mit dem Ziel, neue touristische, auch an Nachhaltigkeitskriterien orientierte Angebote durch Vernetzung verschiedener Partner zu entwickeln und zu realisieren oder neue

überregionale Zusammenarbeiten zur Verwirklichung gemeinsamer touristischer Ziele zu initiieren

- Schaffung barrierefreier touristischer Angebote, sofern die Maßnahmen nicht gesetzlich vorgeschrieben sind

Zuwendungsempfänger dieser Förderung sind vorzugsweise kommunale Gebietskörperschaften, denen auch juristische Personen, die steuergünstige Zwecke verfolgen (z.B. eingetragene Vereine, Stiftungen, gemeinnützige GmbH), gleichgestellt werden können. Träger können auch sonstige juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts sein, die nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet sind oder die vorrangige Berücksichtigung öffentlicher Interessen gewährleisten.

Es gelten die folgenden Zuwendungsvoraussetzungen, die darüber hinaus in einem Scoring-Modell für die Beurteilung zusammengebracht werden:

- Durchführung in Niedersachsen
- Konzentration auf Gebiete, in denen der Tourismus einen wesentlichen Beitrag zu deren Entwicklung leistet und für die ein regionales touristisches Konzept vorliegt
- Ableitung aus dem regionalen touristischen Konzept, welchen Beitrag das Vorhaben zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit ansässiger KMU leistet und wie sich das Projekt in das Konzept einfügt
- Projekte mit mindestens 50 % touristischer Nutzung
- Sicherung der Gesamtfinanzierung der Projekte im Rahmen des Ausgabenerstattungsprinzips
- Weitere Beurteilungskriterien: Qualitätsverbesserung des touristischen Angebotes, positive Wirkung auf die Beschäftigungssituation, ökonomische Nachhaltigkeit, Innovativität, Beitrag zu verschiedenen

⁴³ vgl. Deutscher Bundestag, 2016, <https://www.bundestag.de/re-source/blob/437536/7b72c2d194a201e42b7eaa323552fb38/WD-5-061-16-pdf-data.pdf>.

⁴⁴ vgl. Europa für Niedersachsen, 2015, <https://www.europa-fuer-niedersachsen.niedersachsen.de/startseite/regionen-und-foerderung/eler/pfeil--programm-zur-foerderung-der-entwicklung-im-laendlichen-raum-152534.html>.

⁴⁵ vgl. Niedersächsisches Vorschrifteninformationssystem (NI-VORIS), 2019, http://www.voris.niedersachsen.de/jportal/portal/page/bsvorisprod.psm1?pid=Dokumentanzeige&show-doccase=1&js_peid=Trefferliste&fromdoctodoc=yes&doc.id=VVND-VVND000041409&doc.part=F&doc.price=0.0&doc.norm=all.

Querschnittszielen, Beitrag zur regionaler Entwicklung, Kooperativität des Ansatzes, Beitrag zur Bewältigung regionsspezifischer Herausforderungen

Die Förderung beträgt grundsätzlich bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. In dem gemäß EFRE/ESF-Fördergebietskulisse Programmgebiet „Stärker entwickelte Region“ (SER), zu der Wittingen im Landkreis Gifhorn zählt,⁴⁶ beträgt die Höchstfördersumme in der Regel 2 Mio. €.

Zuwendungsfähig sind alle folgenden Ausgaben, die bei sparsamer und wirtschaftlicher Ausführung unmittelbar notwendig sind, um den Zweck des Vorhabens zu erreichen:

- Planung
- Bau
- Baunebenkosten
- Lieferungen und Leistungen (z.B. Ausgaben für die Erstausrüstung)
- Personal
- Projektnebenkosten

Ob die Fördermaßnahme auf die Stadt Wittingen und die Nachnutzung der Bahntrassen anwendbar ist, kann aktuell nicht endgültig beurteilt werden. Das Vorhaben passt grundsätzlich zu den geforderten Gegenständen der Förderung und Zuwendungsempfängern. Ein regionales touristisches Konzept liegt für die Region Braunschweig-Wolfsburg, in der sich auch die Stadt Wittingen befindet, vor.⁴⁷ Ob dieses Konzept in der aktuellen Form allerdings für eine Förderung des Projektes eine sinnvolle räumliche Abgrenzung besitzt und ob es genügend Aussagen für die Beurteilung liefert, bleibt unklar. Grundsätzlich wäre die Richtlinie aber eine mögliche Förderungsquelle für die weitere Planung und auch Umsetzung des Projektes.

⁴⁶ vgl. NBank, 2020, <https://www.nbank.de/medien/nb-media/Downloads/Arbeitshilfen-Merkblätter/Merkblätter-Allgemein/Fördergebietskulisse-in-Niedersachsen-Karte-SER-ÜR.pdf>.

⁴⁷ vgl. Tourismusregion BraunschweigerLAND e.V., 2017, http://braunschweiger-land.org/wp/wp-content/uploads/2017/11/Tourismuskonzept-für-die-Region-Braunschweig-Wolfsburg_171013.pdf.

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE)

Mit der ZILE-Richtlinie können seit dem 01.01.2017 und noch bis zum 31.12.2023 in Niedersachsen und Bremen Zuwendungen für die integrierte ländliche Entwicklung genehmigt werden.⁴⁸ Für diese Richtlinie werden Mittel des Bundes und des ELER verwendet. Gegenstände der Förderung sind unter anderem die Folgenden:

- Verbesserung der Infrastruktur (ländlicher Wegebau) in ländlichen Gebieten
- Ländlicher Tourismus zur Erschließung touristischer Entwicklungspotenziale
- Lokale Basisdienstleistungen, auch mobiler Art, sowie für Kultur und Freizeit für die ländliche Bevölkerung

Die nachfolgenden Angaben zu Zuwendungsempfängern, Zuwendungsvoraussetzungen und Höhe der zuwendungsfähigen Förderung beziehen sich explizit auf den Gegenstand des ländlichen Tourismus zur Erschließung touristischer Entwicklungspotenziale.

Zuwendungsempfänger dieser Förderung sind Gemeinden und Gemeindeverbände sowie gemeinnützige juristische Personen. Weiterhin werden sonstige juristische Personen des öffentlichen Rechts, natürliche Personen und Personengesellschaften sowie juristische Personen des privaten Rechts genannt.

Es gelten die folgenden Zuwendungsvoraussetzungen:

- Kleinere Projekte mit überwiegend lokalem oder regionalem Bezug und einem Einzugsbereich von 50 Kilometern

⁴⁸ vgl. Niedersächsisches Vorschrifteninformationssystem (NI-VORIS), 2019, www.nds-vo-ris.de/jportal/?quelle=jlink&query=VVND-783500-ML-20170101-SF&psml=bsvoris-prod.psml&max=true

- Weniger als 50.000 Übernachtungen oder 100.000 Tagesgäste (ansonsten weitere Prüfung vor der Bewilligung)
- Förderung des Baus von Radwegen nur zulässig bei Wegen abseits von Kreis- oder höher klassifizierten Straßen und enthaltene Befestigung zum Zweck des Radtourismus

Die Fördersätze für Gemeinden und Gemeindeverbände liegen zwischen 43 % (Steuereinnahmekraft 15 % über Durchschnitt) und 63 % (Steuereinnahmekraft 15 % unter Durchschnitt). Bei gemeinnützigen juristischen Personen beträgt er 63 %, bei sonstigen juristischen Personen des öffentlichen Rechts 35 % und bei natürlichen Personen und Personengesellschaften sowie juristischen Personen des privaten Rechts 25 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Insgesamt beträgt die Zuwendung je Projekt höchstens 200.000 € und muss mindestens 2.500 €, bei Gemeinden und Gemeindeverbänden mindestens 10.000 € betragen.

Zuwendungsfähig sind Ausgaben für Investitionen in Freizeitinfrastruktur, Fremdenverkehrsinformationen und Ausschilderungen auch unter ungenutzter Bausubstanz durch folgende Bereiche:

- Vorarbeiten (z.B. Analysen, Wirtschaftlichkeitsberechnungen, Erhebungen, Untersuchungen, Folgeabschätzungen)
- Schaffung, Erweiterung, Ausbau oder Verbesserung von kleinen Basis- und Attraktivitätsinfrastrukturen sowie Freizeitinfrastruktur mit überwiegend lokalem oder regionalem Bezug einschließlich ergänzender Nebenanlagen und Ausschilderungen
- Hinweise auf Sehenswürdigkeiten, neue oder ersetzende einheitliche Ausschilderung von Wegen sowie Aufstellung oder Aktualisierung von Verweis- und Erläuterungstafeln
- Schaffung, Erweiterung, Ausbau oder Verbesserung von Informations- und Vermittlungsstellen lokaler oder regionaler Tourismusorganisation

⁴⁹ vgl. Niedersächsisches Vorschrifteninformationssystem (NI-VORIS), 2019, <http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&query=GVFG%20ND&psml=bsvoris-prod.psml&max=true&aiz=true>

(Infrastruktur) im ländlichen Raum, deren Teilnahme an Messen sowie Herstellung von Informationsmaterial (Broschüren, Flyer, Karten, IT-gestützte Info-Punkte) über die vermittelten Infrastrukturen und Reiseziele

Die Fördermaßnahme bietet für die Stadt Wittingen gutes Anknüpfungspotenzial, um für die Nachnutzung (Radweg und Draisinenstrecke) insbesondere für das streckenbegleitende Attraktivitätskonzept eine Förderung zu erhalten. Die Voraussetzungen werden nach Ersteinschätzung erfüllt. Es konnte nachgewiesen werden, dass das zentrale Einzugsgebiet gemäß einer Studie des dwif e.V. für das Jahr 2018 bei Tagesausflügen bei circa 52 Kilometern liegt. Außerdem liegen insbesondere die Übernachtungszahlen mit jährlich circa 25.000 deutlich unter 50.000. Für die Tagesgäste müssten die Definitionen abgeglichen werden. Auch der Bau eines Radwegs auf dem Bahndamm wäre förderfähig, da er nicht straßenbegleitend zu Kreis- oder höher klassifizierten Straßen verlaufen, sondern diese nur ergänzen und verbinden würde.

Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG)

Mit dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stellt das Land Niedersachsen seit dem 01.01.2014 jährlich Finanzmittel in Höhe von mindestens 150 Mio. € für kommunale Verkehrsvorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bereit.⁴⁹

Dabei gelten für die Vorhaben die folgenden Zuwendungsvoraussetzungen:

- Einklang mit Erfordernissen der Raumordnung und Erforderlichkeit des Vorhabens nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder der Lärmsituation

- Aufnahme in einen Generalverkehrsplan oder einen für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder als Lärmschutzmaßnahme in einen Lärmaktionsplan nach § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
- Abstimmung mit damit zusammenhängenden städtebaulichen Maßnahmen
- Planung bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit nach § 7 des Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetzes oder Maßnahmen zum Abbau von Barrieren
- Gewährleistung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnitts mit eigener Verkehrsbedeutung

Die Vorhaben können mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

Zuwendungs- bzw. förderfähig sind unter anderem Ausgaben für den Bau oder Ausbau von folgenden Projekten:

- Verkehrsleitsysteme und Verkehrsinformationssysteme (auch verkehrsträgerübergreifend) sowie Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen
- Radwege und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs

Die Fördermaßnahme kann für die im Rahmen der vorliegenden Studie geprüfte Planung von Radwegen unabhängig ihrer Länge Anwendung finden.

Zwischenfazit

Die Prüfung in Frage kommender Förderprogramme für die machbaren touristischen Nachnutzungen Radweg und Draisinenstrecke haben gezeigt, dass zumindest für einzelne Bereiche der Planung und Umsetzung gute Fördermöglichkeiten bestehen. Hier ist insbesondere die Förderung des Attraktivitätskonzeptes über die ZILE-Richtlinie zu nennen. Die Förderung weiterer Bausteine des Projektes hängt vor allem auch damit zusammen, wie sich die EU-Förderperiode 2021-2027 hinsichtlich der zur Verfügung gestellten Mittel gestalten wird und ob das Isenhagener Land auch in dieser Periode erneut LEADER-Region werden kann.

Grundsätzlich bleibt aber festzuhalten, dass eine Förderung keine zwingende Voraussetzung für die in Kapitel 11 vorgestellte Nachnutzung der Bahntrasse ist. Die Kostenschätzung hat insbesondere bei der Draisinenstrecke gezeigt, dass der laufende Betrieb bei einem attraktiven touristischen Konzept potenziell kostendeckend gestaltet werden kann. Darüber hinaus zeigen andere Beispiele wie die Kalibahn oder die Draisinenstrecke in Bleckede, dass die Einrichtung und Durchführung von Draisinenverkehr auch unter nur geringer Unterstützung durch Städte und Gemeinden über Vereine ehrenamtlich möglich und erfolgsversprechend ist.

11 Entwicklungskonzept der Nachnutzung

11.1 Abschließende Bewertung der Nachnutzungen

Abschließende Gegenüberstellung der Nachnutzungen

In den Kapiteln 3 (Radweg), 4 (Draisinenverkehr), 5 (parallel verlaufender Radweg und Draisinenverkehr), 6 (Radschnellweg), 7 (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch Nichtnutzung) und 8 (Umgehungsstraße) wurden verschiedene Arten der möglichen Nachnutzung der ehemaligen circa 15,3 Kilometer langen Bahntrasse Wittingen-Rühen im Wittinger Stadtgebiet vorgestellt und hinsichtlich ihrer Machbarkeit vor Ort diskutiert.

Es ist das Ziel der Stadt Wittingen, den Bahndamm zu erhalten und zumindest in Teilen einer touristischen Nutzung zuzuführen. Dazu wurden die Nutzungen Radweg, Draisinenverkehr und eine Kombination aus beiden Möglichkeiten vorgestellt. Die Analysen hinsichtlich verschiedener Einflussfaktoren haben dazu gezeigt, dass beide Nutzungen einzeln bei den gegebenen Rahmenbedingungen grundsätzlich auf der Strecke, die sich in gutem Zustand befindet, möglich sind. Bei einem Radweg muss allerdings insbesondere die Planung des Radwegs entlang der parallel in relativ kurzem Abstand verlaufenden B 244 berücksichtigt werden. Dieser Radweg hat eine schnellere und direktere Wegführung, die Bahnschienen müssen nicht zurückgebaut werden und Flora und Fauna entlang der Bahntrasse können geschützt werden. Die Analyse der Einrichtung eines Draisinenverkehrs zeigt, dass es deutschlandweit grundsätzlich viele verschiedene Arten von Draisinenstrecken gibt, die sich bezüglich des Betreibermodells, der Kosten, der Länge, der Art der Draisinen, des Besuchervolumens oder der Kosten unterscheiden. Dabei kann Draisinenverkehr auch in Wittingen erfolgsversprechend sein, wenn eine ergänzende, attraktive touristische Instandsetzung der Bahntrasse inklusive eines guten Marketingkonzeptes vorgenommen wird. Das Wirtschaftlichkeitskonzept zeigt, dass ein kostendeckendes Betreiben der Strecke möglich ist und idealerweise zusätzlich oder auch hauptsächlich ehrenamtliche Unterstützung im Rahmen eines

Vereinsmodells erfolgt. Beispielhaft zu nennen ist hier der Förderverein Ohretalbahn e.V., der bereits Draisinenfeste vor Ort organisiert und damit gezeigt hat, dass Draisinenverkehr auch in Wittingen funktionieren kann. Eine parallele Nutzung von Radweg und Draisinenverkehr auf der gesamten Strecke gestaltet sich aufgrund der größtenteils relativ schmalen Ausgestaltung durchgehend als sehr schwierig. Für eine parallele Nutzung bietet sich dagegen der deutlich breitere Teilbereich zwischen Wunderbütteler Kirchweg und Kakerbecker Straße (K 22) an, in dem zusätzlich zur OHE-Trasse auch die ehemalige Trasse der Altmärkischen Kleinbahn parallel verläuft. Zudem könnte eine kleine Verlängerung eines Radwegs bis zur B 244 für eine Anbindung an den dort neu entstehenden Radweg sorgen.

Die Nachnutzungsmöglichkeit Radschnellweg würde grundsätzlich auch in Frage kommen, wenn ein solcher über die Stadtgrenze von Wittingen hinaus Richtung Wolfsburg fortgeführt werden würde. Da in der Samtgemeinde Brome allerdings keine solche Planungsabsicht vorliegt, scheidet diese Nutzung aus. Die Option der Einrichtung einer Umgehungsstraße auf einem Teilstück zwischen der L 286 und der K 22 zur verkehrlichen Entlastung der Wittinger Innenstadt, insbesondere beim Hindenburgwall, konnte nicht endgültig geprüft werden, da hierzu Aussagen und Verkehrsmessungen aus dem sich in Erstellung befindlichen Verkehrsgutachten für die Stadt Wittingen notwendig sind. Grundsätzlich würde der Bau einer Umgehungsstraße aber auch zu mehr Verkehr entlang der angrenzenden entstehenden Wohngebiete im Bereich des Aschhorstweges führen. Darüber hinaus wäre es bei einer Umgehungsstraße ebenso wie bei einem Radweg auf der gesamten Bahntrasse nicht möglich, den Bahndamm bzw. die verlegten Schienen in der aktuellen Form zu erhalten.

Über diese aktiven und überwiegend touristischen Nachnutzungen hinaus wurden auch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch eine Nichtnutzung

geprüft. Hierdurch können gemäß Bundesnaturschutzgesetz andere Eingriffe in Natur und Landschaft in Wittingen durch die nicht erfolgte Nachnutzung auf Teilbereichen der Strecke ausgeglichen oder ersetzt werden. Diese Maßnahme eignet sich gut für Teilbereiche, für die es keine attraktive andere Nutzungsmöglichkeit gibt.

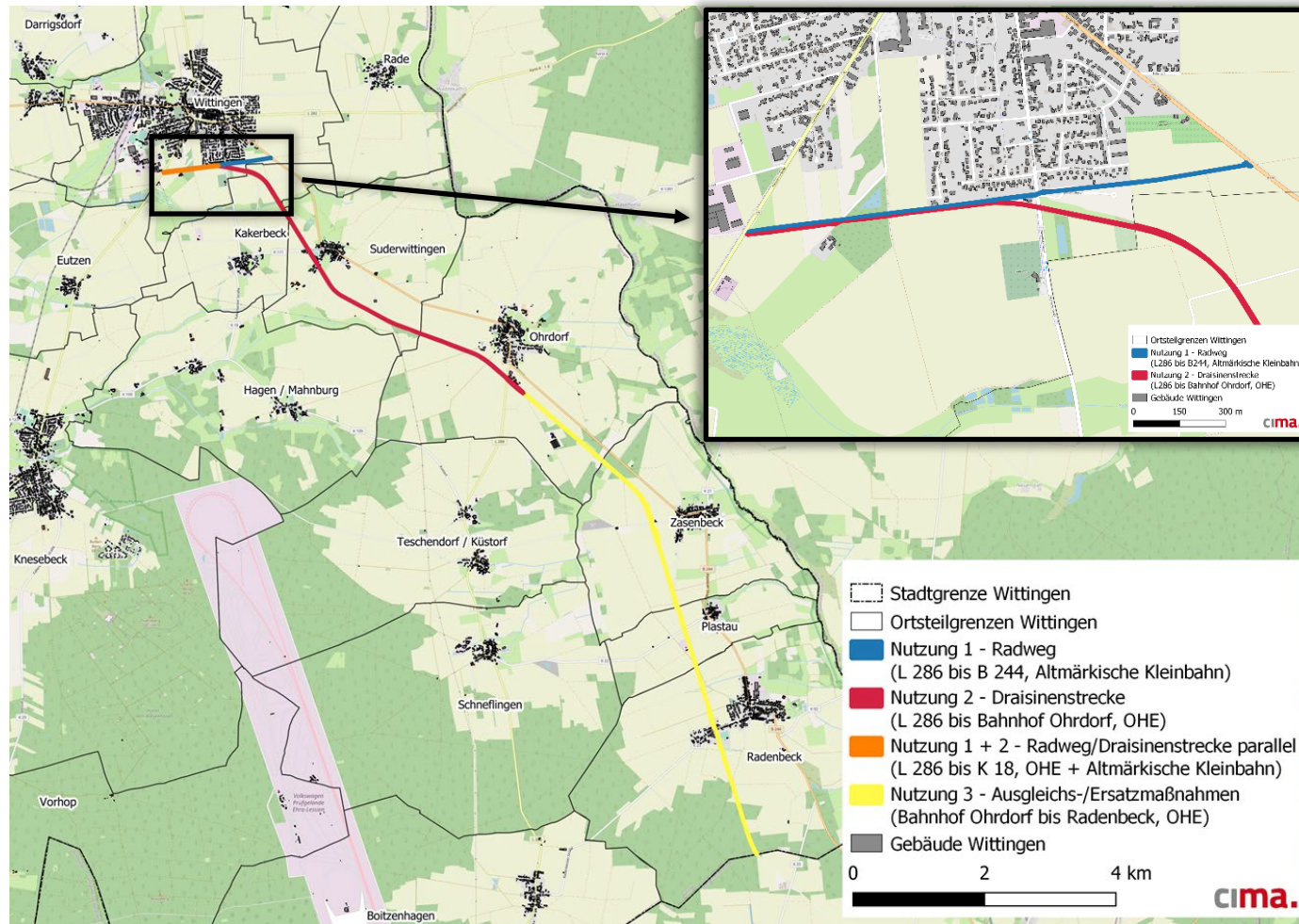
Weitere, im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie nicht behandelte, Möglichkeiten der Nachnutzung sind grundsätzlich ebenfalls möglich. Hierzu zählen beispielsweise die Nutzung für das Verlegen von Stromleitungen oder Wege für das Abwasser in Seitenbereichen des Bahndamms. Diese Nutzungen müssen bei einer konkreteren Planung auf die Vereinbarkeit mit anderen Nutzungen, beispielsweise aus Sicherheitsaspekten für touristische Möglichkeiten wie Radwege oder Draisinenstrecken, geprüft werden.

Zwischenfazit

Daher wird im Folgenden ein Entwicklungskonzept aufgezeigt, das sich für die ehemalige Bahntrasse Wittingen-Rühen im Stadtgebiet durch eine kombinierte Nutzung von Fahrradweg, Draisinenverkehr sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kennzeichnet.

11.2 Entwicklungskonzept

Abbildung 60: Übersicht des Entwicklungskonzeptes der vorgeschlagenen Nachnutzung der Bahntrassen im Wittinger Stadtgebiet



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2020; LK Gifhorn, 2020
 Bearbeitung: cima und PGV, 2020

Dem in Abbildung 60 präsentierten Entwicklungskonzept der Nachnutzung der ehemaligen Bahntrasse Wittingen-Rühen ist zu entnehmen, dass abgeleitet aus der erfolgten Machbarkeitsstudie insgesamt drei verschiedene Nachnutzungen (Radweg, Draisinenstrecke, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) in Teilbereichen des Bahndamms vorgeschlagen werden.

Nutzung 1 – Radweg (L 286 bis B 244, Altmärkische Kleinbahn)

Erstens wird beginnend bei der Knesebecker Straße (L 286) zwischen Wittingen und Knesebeck ein insgesamt circa 1,6 Kilometer langer Radweg bis zum Beginn der B 244 empfohlen, der allen fachlichen Voraussetzungen an die Errichtung von Fahrradwegen entsprechen kann. Der vorherige westlich gelegene circa 400 Meter lange Bereich zwischen Wunderbütteler Kirchweg und L 286 verläuft entlang gewerblicher Bauflächen und würde darüber hinaus eine Kreuzung der L 286 für die Fahrradfahrer auf diesem Weg erforderlich machen. Für eine sicherere Wegestruktur, die so zusätzlich direkt an dem existierenden Radweg entlang der L 286 anschließen kann, wird demnach die L 286 in östliche Richtung als Startpunkt des Radwegs angesetzt. Von dort aus kann der Radweg auf der von Schienen befreiten ehemaligen Bahntrasse der Altmärkischen Kleinbahn direkt nördlich der OHE-Trasse bis zur K 18 führen. Kurz vor der Straßenquerung zweigt auf dem Bahndamm ein aktuell bestehender Trampelpfad von der OHE-Trasse ab (vgl. Abbildung 61) und führt die Kakerbecker Straße (K 18) kreuzend östlich weiter Richtung Bundesstraße, wo eine Anbindung an den neu entstehenden Radweg erzeugt werden kann, während die OHE-Trasse in süd-östliche Richtung verläuft. Somit erstreckt sich dieser vorgeschlagene Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse der Altmärkischen Kleinbahn insgesamt auf circa 900 Meter der 1,6 Kilometer parallel zur OHE-Trasse. Bestehende Trampelpfade entlang dieser Strecke zeigen die bereits jetzt zum Teil genutzte Wegeverbindung durch Fußgänger und Fahrradfahrer. Da die Breite des Bahndammes hierfür ausreichend ist, sollte neben Fahrradfahrern auch Fußgängern die Möglichkeit zur Nutzung dieser Strecke gegeben werden.

Abbildung 61: Abzweigende Trassen von OHE und Altmärkischer Kleinbahn kurz vor der K 18



Quelle: cima und PGV, 2020

Nutzung 2 – Draisinenstrecke (L 286 bis Bahnhof Ohrdorf, OHE)

Dieser parallele, durch zwei Bahntrassen deutlich breitere Bahndamm wird im vorliegenden Entwicklungskonzept von zwei touristischen Nachnutzungen bedient, da zweitens für die OHE-Trasse beginnend ebenfalls bei der L 286 eine insgesamt circa 6,6 Kilometer lange Draisinenstrecke bis zum Bahnhof in Ohrdorf vorgesehen wird. Der Startpunkt wird aufgrund der industriellen Prägung im Bereich des Wunderbütteler Kirchwegs und der nicht mehr vorhandenen Bahnschienen im Bahnhofsbereich bewusst an der L 286 gewählt. Darüber hinaus bietet der Standort (vgl. Abbildung 62) für den Start einer Draisinenstrecke weitere Vorteile und erfüllt wichtige Voraussetzungen. Verkehrlich eignet sich der Standort aufgrund seiner Anbindung für Fahrgäste, die über eine der am stärksten befahrenen Straßen

im Stadtgebiet (vgl. Abbildung 11) anreisen können. Darüber hinaus ist das Platzangebot von allen möglichen Startpunkten entlang der Trasse an diesem Standort am größten. Dies ist insbesondere der Fall, wenn möglicherweise auch anliegende Flächen mitgenutzt werden können. So könnten Parkmöglichkeiten, Aufenthaltsmöglichkeiten, Abstellflächen für Draisinen, Räumlichkeiten für das Personal sowie Sanitäreinrichtungen und ggf. Flächen für ein gastronomisches Angebot eingerichtet werden.

Abbildung 62: L 286 als planmäßiger Startpunkt von Draisinenstrecke (und Radweg)



Quelle: cima und PGV, 2020

Für die touristische Instandsetzung entlang der vorgeschlagenen Draisinenstrecke und als Möglichkeit zum Einlegen von Pausen für die Fahrgäste sollte mindestens ein Zwischenstopp eingerichtet werden. Dort sollte ausreichend Platz vorhanden sein, um die Draisinen neben der Strecke abzustellen (vgl. unter anderem Abbildung 49), um nachfolgenden Fahrern die Weiterfahrt zu ermöglichen. Da Draisinen durchaus ein Leergewicht von bis

zu 190 kg (Beispiel Kalibahn) oder mehr haben können, sollte für die Stopps entweder ein zweites Gleis zum Einfahren bereit stehen oder der Zugang zu einer Haltefläche durch den Untergrund möglichst einfach sein. Ist eine solche Lösung nicht möglich, müsste das Angebotskonzept so eingerichtet werden, dass nur Gruppen fahren, die jeweils zeitgleich Zwischenstopps einlegen, sodass die Draisinen auf den Schienen verbleiben können. Anbieten würde sich aus Platzgründen für einen Zwischenstopp beispielsweise der Bahnhof in Suderwittingen (vgl. Abbildung 63), wenn hier der Abhang seitlich der Schienen begradigt wird. Ein solcher Zwischenstopp würde zudem die Möglichkeit eröffnen, bestehende gastronomische Angebote wie das Landcafé Hof-Berlinecke mit einzubinden, das vom Bahnhof fußläufig circa 7 Minuten (550 Meter) entfernt liegt. Ansonsten sollten für Zwischenstopps Attraktivitätsmaßnahmen (vgl. Kapitel 9) ergriffen werden, um den Fahrgästen einen Mehrwert neben der reinen Draisinenfahrt zu bieten.

Abbildung 63: Bahnhof in Suderwittingen als möglicher Zwischenstopp einer Draisinenstrecke



Quelle: cima und PGV, 2020

Bezüglich des Endpunktes einer Draisinenstrecke wird vorgeschlagen, diesen als Wendepunkt einzurichten, sodass die Fahrten an der L 286 starten und enden können. Dies hat den Vorteil, dass die Draisinen für die nächsten Fahrgäste bereits wieder am Ausgangsort stehen und nicht durch das Personal zurückgebracht werden müssen. Außerdem können die Fahrgäste so direkt auf der Strecke ohne eine Einrichtung weiterer Mobilitätsangebote wie (Shuttle-)Bussen zwischen Ohrdorf und Wittingen zum Ausgangsort zurückgelangen, wo sie in der Regel ihr Auto geparkt haben und auch relativ schnell in die Innenstadt oder zum Bahnhof in Wittingen gelangen können. Außerdem ist eine Distanz von inklusive Hin- und Rückfahrt 13,2 Kilometern eine gut machbare Strecke für die Fahrgäste. Zum Vergleich wird bei der vorgestellten Draisinenstrecke in Bleckede bei einer Gesamtdistanz von circa 17 Kilometern eine reine Fahrzeit von circa 1,5 Stunden eingeplant. Als Standort des Wendepunktes für eine Draisinenstrecke in der Stadt Wittingen wird der Bahnhof in Ohrdorf östlich der L 288 (vgl. Abbildung 64) eingeplant, der eine großzügige Fläche für einen solchen Standort anbietet. Ähnlich wie bei den Zwischenstopps gibt es für das Wenden hierbei mehrere Möglichkeiten. Die für den Fahrgast einfachste Lösung ist die Einrichtung einer Drehvorrichtung auf der Schiene, auf der die Draisine gedreht werden kann. So müssen die Draisinen nicht angehoben werden. Alternativ müssten Halteflächen eingerichtet werden, auf denen die Draisinen möglichst einfach abzustellen sind. Halteflächen hätten allerdings den Vorteil, dass die Draisinen nicht aufgereiht stehen und in der umgekehrten Reihenfolge der Ankunft zurückfahren müssen. Der Wendepunkt sollte ebenfalls dafür genutzt werden, touristische Attraktionen im Sinne von Aktivitäten, Ausstellungen, Inszenierungen oder gastronomischen Angeboten mit einzubinden.

Abbildung 64: Bahnhof in Ohrdorf als planmäßiger End- bzw. Wendepunkt einer Draisinenstrecke



Quelle: cima und PGV, 2020

Auf der einfachen Draisinenstrecke von 6,6 Kilometern sind Kreuzungen zu einigen Gemeindeverbindungs-/Innerortsstraßen und Wirtschaftswegen sowie drei klassifizierten Straßen (K 18, K 111 und L 288) zu verzeichnen. Abbildung 65 sind dabei beispielhaft die Kreuzungen zur K 18 in Wittingen (links) sowie einem kleineren Weg bei Suderwittingen (rechts) zu entnehmen. An den drei klassifizierten Straßen bieten sich schienenseitig angebrachte Schranken an (vgl. unter anderem Abbildung 44). Nach einem manuellen Öffnen dieser Schranken gilt es, die Straße zu sichern und zügig zu überqueren. Sollte das Verkehrskonzept zeigen, dass die Verkehrsbelastung in diesen Bereichen aktuell bereits zu hoch ist, müsste ansonsten auch über Schranken auf den Straßenseiten oder integrierte Ampelanlagen nachgedacht werden. Ebenso muss ein solches Konzept zeigen, ob die

sonstigen kleineren und kaum frequentierten Wege entlang der Strecke ebenfalls eines expliziten Konzeptes für die Querung bedürfen.

Abbildung 65: Auswahl kreuzender Straßen und Wege in Wittingen entlang einer Draisinenstrecke



Quelle: cima und PGV, 2020

Über den vorgeschlagenen Streckenverlauf einer Draisinenstrecke in der Stadt Wittingen hinaus sind weitere Aspekte für den Betrieb zu planen. Die Machbarkeitsstudie zu der Nutzung hat in Kapitel 4 gezeigt, dass ein wirtschaftlicher und jährlich kostendeckender Betrieb realistisch ist. Grundsätzlich sollte daraufhin gewirkt werden, dass im Rahmen des Betriebskonzeptes ein Verein als Betreiber eingesetzt wird und somit viele Aufgaben durch das Ehrenamt übernommen werden können. Dabei soll aber auch eine Unterstützung durch die Stadt Wittingen (z.B. finanzielle Mittel für den Anschub, bauliche Tätigkeiten durch das Bauamt) eingeplant werden. Darüber hinaus ist für das Marketing eine Zusammenarbeit mit der Südheide Gifhorn GmbH als touristischer Partner im Landkreis sinnvoll und wichtig.

Je nach Attraktivitätskonzept entlang der Strecke und zur Verfügung stehendem Personal gibt es die Möglichkeit, an einer festzulegenden Anzahl an Öffnungstagen einen Zeitraum für die Hinfahrt (z.B. 10-14 Uhr) und einen für die Rückfahrt (z.B. 14-18 Uhr) oder mehrere circa dreistündige Zeitfenster (z.B. 9-12 Uhr, 12-15 Uhr, 15-18 Uhr) für Gruppen inklusive Hin- und Rückfahrt einzuplanen. Auch bestände je nach Personal die Möglichkeit, geführte Touren anzubieten, um die Fahrsicherheit zu erhöhen und weitere Informationen zur Strecke und zur Stadt Wittingen geben zu können.

Nutzung 3 – Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen (Bahnhof Ohrdorf bis Radenbeck, OHE)

Die weitere circa 8,3 Kilometer lange Strecke nach dem Bahnhof in Ohrdorf bis zur Stadtgrenze im Ortsteil Radenbeck ist für eine Nutzung als Draisinenstrecke nicht mehr so attraktiv. Dies liegt einerseits daran, dass der Bahnhof in Ohrdorf als Wende- bzw. Endpunkt einen sehr guten Abschluss der Strecke bietet. Andererseits ist die Trasse im südlicheren Gebiet der Stadt Wittingen in Teilbereichen stärker bewachsen als in Wittingen, Kakerbeck, Suderwittingen und Ohrdorf. Außerdem ist der touristische Mehrwert einer zusätzlichen Streckenlänge bei einer zwischen Wittingen und Ohrdorf mit Hin- und Rückfahrt insgesamt bereits 13,2 Kilometer langen Strecke eher gering.

Somit wird für diesen Bereich eine Nichtnutzung vorgesehen, die gemäß Bundesnaturschutzgesetz Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für andere Eingriffe in Natur und Landschaft in der Stadt Wittingen ermöglicht.

12 Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen

Insgesamt hat die vorliegende Machbarkeitsstudie gezeigt, dass für die ehemals von der OHE genutzte Bahntrasse Wittingen-Rühen in Kombination mit der ehemaligen Bahntrasse der Altmärkischen Kleinbahn im Wittinger Stadtgebiet eine kombinierte Nutzung von Radweg, Draisinenstrecke sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch Nichtnutzung als machbar und sinnvoll einzustufen ist. Um das Projekt der Nachnutzung des seit 2018 im Eigentum der Stadt Wittingen befindlichen Bahndammes weiterführen zu können, muss nach einer politischen Entscheidung und Festlegung auf die Nachnutzung eine konkrete Planung eingeleitet werden. In diesem Zuge sind für das weitere Vorgehen in der Konzeptions- und Umsetzungsphase die im Folgenden vorgestellten Handlungsempfehlungen zu treffen.

- Kombination der Studie mit Erkenntnissen aus dem Verkehrsgutachten
 - Für die Stadt Wittingen wird aktuell parallel zur vorliegenden Machbarkeitsstudie ein Verkehrsgutachten erstellt. Die noch nicht vorliegenden Erkenntnisse sollten im Nachgang mit der Nachnutzung der Bahntrasse kombiniert werden, um Potenziale konkreter abschätzen und Nutzungsmöglichkeiten wie eine Umgehungsstraße besser beurteilen zu können. Je nach inhaltlicher Tiefe dieses Verkehrsgutachtens könnte es sich anbieten, ein explizites kommunales Radverkehrskonzept erarbeiten zu lassen. Hier sollte eine vollständige Analyse des Bestandes erfolgen und darauf aufbauend der Handlungsbedarf abgeleitet werden. Dabei sollten insbesondere die Themen Radwegequalität, Radverkehrsanlagen, ergänzende Radwege und Premiumrouten (z.B. durch die vorgeschlagene Nutzung eines Teilbereichs der Bahntrasse als Radweg) behandelt werden.
- Erarbeitung vertiefender Untersuchungen
 - Für vertiefende Untersuchungen zur Umsetzung sollte insbesondere das Bauamt Wittingen eingeschaltet werden. Relevante Bereiche stellen für eine Nutzung als Draisinenstrecke die flächendeckende

Beschaffenheit der verlegten Bahnschienen, Sicherheitsrisiken wie Abhänge entlang der Strecke, Kreuzungsbereiche mit Straßen und Wegen sowie der Freischnitt der Trasse dar.

- Gespräche mit zu beteiligenden Akteuren und Organisationen
 - Es sollte der konkrete Kontakt zum Förderverein Ohretalbahn e.V. gesucht werden, um gemeinsam ein Betreibermodell erarbeiten zu können, wenn seitens des Vereins das Interesse besteht, sich am Betrieb einer Draisinenstrecke zu beteiligen.
 - In diesem Zuge sollte auch Kontakt zu den Betreibern anderer Draisinenstrecken aufgenommen werden. Beispielhaft zu nennen sind hierbei die IG Draisine Bleckede e.V. mit Sitz in Bleckede sowie die Kalibahn Niedersachsen Riedel e.V., mit denen bereits im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie gute Gespräche geführt worden sind. Hierdurch kann Wittingen von den Erfahrungen anderer, langjährig erfolgreich aktiver Strecken profitieren und ggf. gemeinsame Aktionen initiieren.
 - Auch die Südheide Gifhorn GmbH sollte frühzeitig in den Prozess eingebunden werden, um den Aufbau eines neuen Radwegs sowie einer Draisinenstrecke vermarkten und organisieren zu können.
 - Bezüglich der Radverkehrsplanung ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr frühzeitig einzubeziehen, um insbesondere die Planungen des Radwegs entlang der B 244 mit dem vorgeschlagenen Radweg zwischen L 286 und B 244 koordinieren zu können.
 - Für eine touristische Instandsetzung sollte der Kontakt zum Kulturverein Wittingen e.V. gesucht werden, um möglicherweise eine der nächsten Internationalen Werkstattwochen im Zeichen einer Inszenierung der Bahnvergangenheit zu organisieren oder grundsätzlich entstandene Werke entlang der Bahntrasse ausstellen zu können.

- Überarbeitung des Nachnutzungskonzeptes
 - Attraktivitätskonzept: Aufbauend auf den Erkenntnissen der vorliegenden Studie sollten mögliche touristische Attraktionen entlang der Bahntrasse für die Einrichtung einer Draisinenstrecke geprüft und vorbereitet werden. Außerdem sollte eine Verknüpfung zu anderen Attraktionen in der Stadt Wittingen hergestellt werden. Daneben sollten auch ein Beschilderungs- und Informationskonzept abgestimmt werden.
 - Marketingkonzept: Aufbauend auf den Erkenntnissen der vorliegenden Studie sollte in Zusammenarbeit zwischen Südheide Gifhorn GmbH, Stadt Wittingen und einem möglichen Verein zum Betrieb einer Draisinenstrecke ein Marketingkonzept geschärft werden.
 - Betriebs- und Personalkonzept: Aufbauend auf den Erkenntnissen der vorliegenden Studie und Gesprächen mit dem Förderverein Ohretalbahn e.V. sowie Betreibern von anderen Draisinenstrecken über deren Betriebs- und Personalmodelle sollte eine Entscheidung für ein Betreibermodell in Wittingen fallen.
- Beantragen von Fördermitteln für die weitere Umsetzung
 - Aufbauend auf den in dieser Studie vorgestellten in Frage kommenden Förderprogrammen sollten nach einer vertiefenden Planung Förderanträge gestellt werden. Teilbereiche, die dazu in Frage kommen, wären insbesondere die Finanzierung der Konkretisierung und Umsetzung eines Attraktivitätskonzeptes (z.B. ZILE) oder die Anschaffung von Draisinen für den Betrieb (z.B. Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) durch touristische Maßnahmen). Gerade das Attraktivitätskonzept hat eine große Bedeutung dafür, das vollständige Potenzial insbesondere für eine Draisinenstrecke zu entfalten. Werden die Strecke und das direkte Umfeld nicht attraktiv gestaltet, können die prognostizierten Besucherzahlen voraussichtlich nicht erreicht werden. Daher sollte hier idealerweise mit zu beantragenden Fördermitteln ein vertiefendes

Gutachten samt Umsetzungsbegleitung erstellt werden. Themen, die dabei im Vordergrund stehen sollten, sind die touristische Instandsetzung, die Kombination mit anderen touristischen Attraktionen in Wittingen sowie ein Beschilderungs- und Informationskonzept.

Nach der Entscheidung für die Nachnutzung der Bahntrasse und skizzierten weiteren Konzeptionsphase kann mit der Umsetzung begonnen werden. Die vorliegende Machbarkeitsstudie soll während des gesamten Planungs- und Umsetzungsprozesses als fachliche Grundlage dienen.