

„Wir werden nicht locker lassen“

Landräte geben bei Reaktivierung nicht auf: Eine Zugfahrt von Meppen nach Lönning

Lennart Sandeck

MEPPEN Personenzüge, die regelmäßig Fahrgäste von Meppen nach Essen (Oldenburg) bringen, waren seit vielen Jahrzehnten nicht mehr im Emsland unterwegs. Nun haben die Landkreise Emsland und Cloppenburg sowie die Emsländische Eisenbahn eine Sonderfahrt veranstaltet, um die Strecke zu testen.

Das Ziel der Zugreise mit Symbolcharakter lautet: „Zeigen, was möglich ist.“ So formulierte es Landrat Marc-André Burgdorf (CDU) bei einer Durchsage. Die Landkreise Emsland und Cloppenburg setzen sich seit einigen Jahren für die Reaktivierung der Strecke ein. Aktuell wird diese in erster Linie für Museumszüge und den Güterverkehr genutzt. Seit 1970 verkehren hier normalerweise keine Personenzüge mehr.

Ob bald mehr Fahrgäste auf der Strecke unterwegs sein werden, ist unklar. Sie ist Teil eines Auswahlverfahrens des Landes Niedersachsen. Das Land prüft dabei, welche stillgelegten Strecken sich für eine Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonenverkehrs eignen. Entscheidend sind dabei vor allem die Umbaukosten und der erwartete Nutzen.

Die Testfahrt führt über die Bahnhöfe Haselünne und Herzlake nach Lönning. Die für die Reaktivierung vorgesehene Verbindung geht allerdings bis nach Essen (Oldenburg). Dass die Verantwortlichen nur eine Teilstrecke ausgewählt haben, liegt auch an der aktuell erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Fahrtzeit allein von Meppen nach Lönning und zurück? Aktuell etwa zwei Stunden.

Die moderne Bentheimer Eisenbahn fährt an diesem Tag mit rund 40 Stundenki-



„Alles einsteigen bitte!“ Fahrgäste am Meppener Bahnhof vor Beginn einer Sonderfahrt von Meppen nach Lönning.

Foto: Landkreis Emsland

lometern. Die Verantwortlichen zeigen sich aber zuversichtlich, dass die Geschwindigkeit noch gesteigert werden könne. Ein von den Landkreisen beauftragtes Gutachten geht davon aus: Auf einigen Abschnitten kann der Zug 100 Stundenkilometer fahren.

Erforderlich dafür sei unter anderem ein Umbau der Weichen, meint Michael Steffens, der Dezernent des Landkreises Emsland. Steffens und der erste Kreisrat des Landkreises Cloppenburg, Ansgar Meyer, sitzen nebeneinander im Zug. Bei-

de stehen laut eigenen Angaben im engen Austausch mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG).

Zu den weiteren Fahrgästen gehören die beiden Landräte, Mitglieder beider Kreistage, Mitglieder des Niedersächsischen Landtags und des Bundestags, Lokalpolitiker und Bürgermeister aus Meppen, Haselünne, Herzlake und Lönning, Mitarbeiter der jeweiligen Städte, Mitarbeiter der Emsländischen sowie der Bentheimer Eisenbahn und Vertreter des Fahrgastverbands

Pro Bahn sowie des Tourismusverbands Erholungsgebiet Hasetal.

Während der Fahrt blicken einige Teilnehmer aus der Fahrerkabine auf die Strecke. Auch der Blick aus den Fenstern der anderen Abteile bietet neue Perspektiven. Die Eisenbahn fährt vorbei an grünen Wäldern, grauen Fabriken und gelben Feldern. Nacheinander passiert sie die Bahnhöfe Haselünne und Herzlake. Eine für den Personenverkehr verwaiste Verbindung: Nur die Eisenbahnfreunde Hasetal bieten gelegentlich Fahrten mit

einem historischen Zug an.

Noch befänden sich zwischen Meppen und Lönning etwa 80 Bahnübergänge ohne Schranken, sagt ein Verantwortlicher der Bentheimer Eisenbahn. Vor jeder dieser ungesicherten Kreuzungen hupt der Zugführer. Ein Gespräch zu führen, ist den rund 100 Fahrgästen in diesem Moment fast unmöglich. Draußen bleiben einige Passanten stehen und schauen neugierig auf den anfahrenden Personenzug. Normalerweise tuckern hier Güterzüge entlang.

Die Befürworter einer Re-

aktivierung erhoffen sich eine bessere Anbindung für Pendler und vor allem Schüler. Von rund 3200 Fahrgästen täglich geht das Gutachten der Landkreise Emsland und Cloppenburg aus. Landrat Burgdorf sieht die Chance auf eine verbesserte Infrastruktur – sowohl „auf der Straße“ als auch „auf der Schiene“.

Zudem ist die Strecke zwischen Meppen und Essen (Oldenburg) vergleichsweise lang – etwa 50 Kilometer. Somit biete sie einen großen Nutzen, argumentieren die Befürworter. Außerdem sind

die beiden Endbahnhöfe bereits an das Netz der Deutschen Bahn angebunden. Durch die Zwischenverbindung Meppen – Essen (Oldenburg) könnten Pendler auf längeren Strecken Zeit sparen.

„Das hat – soweit ich weiß – kaum eine andere Strecke zu bieten“, sagt Landkreis-Dezernent Steffens. Trotzdem stockt das Reaktivierungsvorhaben: Beim Verfahren des Landes hat die Strecke es Anfang 2025 nicht in die nächste Runde geschafft. Ein Grund: Das Land ging von hohen Kosten von mehr als 100 Millionen Euro aus.

Die Landkreise ließen daraufhin nicht locker – und gaben eine eigene Investitionskostenanalyse in Auftrag. Das Gutachten kommt zu einem anderen Ergebnis: Demnach würden Investitionen von rund 64 Millionen Euro ausreichen. „Unser Gutachten hat die Strecke detaillierter betrachtet als das Land“, ist Cloppenburgs Kreisrat Meyer überzeugt. Das Land habe teilweise mit pauschalen Annahmen gearbeitet.

„Tatsächlich ist die Strecke weitgehend flach, und kein einziger Bahnhof muss neu gebaut werden“, sagt Meyer. Wie Emsland-Dezernent Steffens ergänzt, laufe zurzeit ein guter Austausch mit der zuständigen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Geplant sei, dem Land offiziell eine Forderung zur Neubewertung zu überreichen.

Cloppenburgs Landrat Johann Wimberg (CDU) nannte die Reaktivierung ein Gemeinschaftsvorhaben der beiden Landkreise. Zwar sei die Strecke zunächst keine Runde weitergekommen. Dennoch betonte Wimberg, ganz im Sinne seines Amtskollegen Burgdorf: „Wir werden nicht locker lassen.“