

Die Gebirgsbahn

Lüneburg Süd – Soltau (Han) Süd

Die „Gebirgsbahn“ beginnt im Bahnhof **Lüneburg Süd**, welcher sich westlich der Staatsbahn am Ufer der Ilmenau und des Lösegrabens befindet. Dem Personenverkehr diente ein Stumpfgleis mit Bahnsteig, an dem heute nur noch die AVL-Züge abfahren. Das hinter dem Prellbock stehende ehemalige Empfangsgebäude wird von einer Videothek genutzt. Die übrigen Bahnstreckengleise liegen etwa 600m weiter südlich. In den neunziger Jahren entfielen die beiden Stumpfgleise neben den Lokschuppengleisen und die Weichenverbindung im mittleren Bahnhofsbereich zwischen dem Umfahrgleis und dem Gleis, welches zum Lager-schuppen und zur Rampe führt. Neben dem ehemals viergleisigen Lokschuppen wurde 1976 ein der OHE-Tochter „VOG“ als Omnibusbetriebshof dienender Anbau errichtet, der inzwischen durch

die Firma Höfels Gleisbau-Service GmbH genutzt wird. In einem Raum der OHE-Güterabfertigung befand sich das am 8. Mai 1979 in Betrieb genommene Drucktasten-Stellwerk, welches ein 1957 errichtetes mechanisches Stellwerk der Einheitsbauart, das wiederum als Ersatz für ein aus der Vorkriegszeit stammendes Stellwerk der Signalbauanstalt Stahmer diente, ablöste. Seit 2003 werden die Signale und Weichen des Bahnhofs Lüneburg Süd vom Zentralfahrdienstleiter in Celle Nord per Tiefenbach-Übertragungstechnik ferngesteuert. In den letzten Jahren sind zwischen den höher gelegenen DB- und den OHE-Gleisen ein Großteil der Schuppen und Lagergebäude sowie die OHE-Güterabfertigung abgerissen worden. Das lange „Schuppengleis“ und die Anschlussbahnen Schierhorn und Heidesaat wurden ebenso entfernt. Die Anschlussbahn der Firma LW Fuller (ehemals Wachsbliche), die im 180°-Bogen zum gegenüberliegenden Ufer der Ilmenau führt und dabei den Wasserlauf auf einer Stahlfachwerkbrücke quert, wird schon lange nicht mehr befahren.

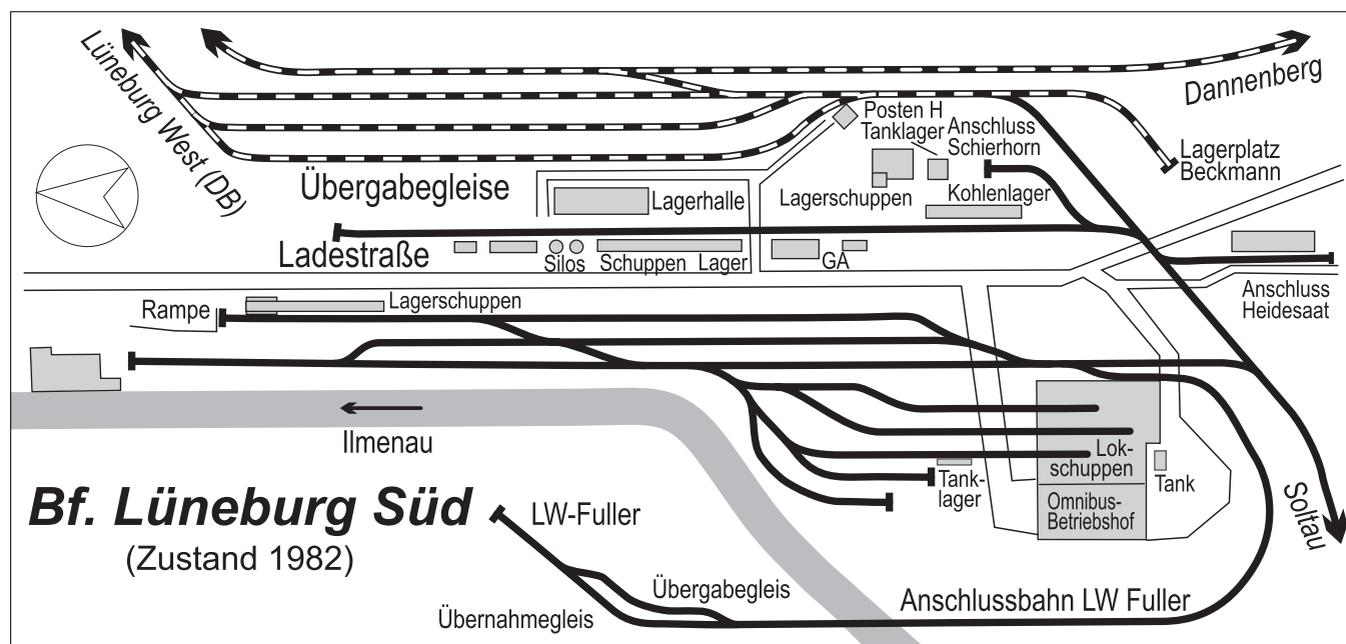


Bild 536 (Mitte)
Bahnhof Lüneburg Süd.

GRAFIK: INGO HÜTTER



Bild 537 (unten)
Am Bahnsteiggleis des Bahnhofs Lüneburg Süd stand am 1. Mai 1982 die OHE 120071 mit einem Sonderzug.

AUFNAHME:
DR. ULLRICH HUCKELDT

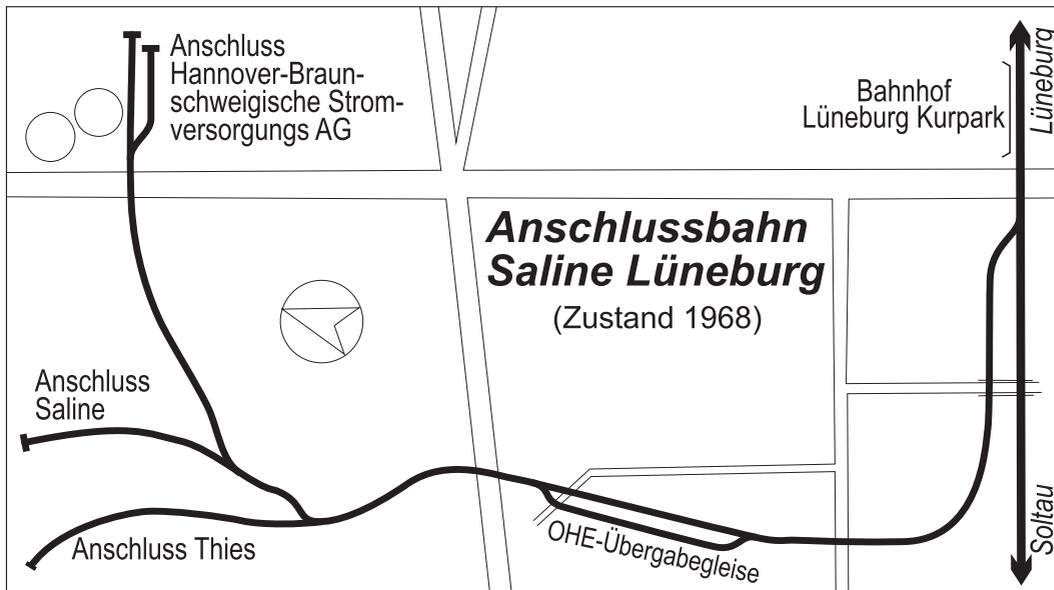


Bild 538
Saline Lüneburg.

GRAFIK: INGO HÜTTER



Bild 539
Im August 1968 bediente eine der 230-PS-OHE-Lokomotiven den Gleisanschluss der Lüneburger Saline.

AUFNAHME: GERD WOLFF

Die Strecke verlässt den Bahnhof Lüneburg Süd in einem Rechtsbogen und gewinnt dabei an Höhe. Auf einer kurzen Stahlträgerbrücke wird zunächst eine Straße überquert, bevor die aus drei Überbauten bestehende Untergurt-Fachwerkkonstruktion über die Ilmenau folgt. Wenig später wird die Willy-Brandt-Straße mit einer stählernen Kastenbrücke überspannt und in km 2,4 der ehemalige Bahnhof **Lüneburg Kurpark** erreicht. Am 5. September 1980 wurde der Betrieb der Saline Lüneburg eingestellt. Nachdem die 1,7 km lange Anschlussbahn abgebaut worden war, erfolgte zum 1. Dezember 1984 die Aufhebung des Bahnhofs. Das Empfangsgebäude wurde zu einem Wohnhaus umgebaut, der Bahnsteig ist noch vorhanden.

Weiter ansteigend führt die Strecke im Einschnitt durch das südliche Stadtgebiet und unterquert dabei eine Fußgängerbrücke und die „Soltauer Straße“. Im Linksbogen wird bei km 3,6 die ehemalige Anschlussstelle **Oedeme** passiert. Die Wartehalle wurde nach Einstellung des Personenverkehrs entfernt, der Bahnsteig ist aber noch vorhanden. Die Anschlussbahn der Firma Müller, die aus zwei Stumpfgleisen bestand, wurde nach der Betriebseinstellung in den achtziger Jahren entfernt – auf dem ehemaligen Firmengelände stehen heute Wohnhäuser.

Während die Strecke bis hierher angestiegen ist, folgt jetzt ein kurzes Gefälle. Dabei wird zunächst der Hasenburger Weg mit

einer Stahlträgerbrücke überquert, bevor die Betonbogenbrücke über den Hasenburger Bach folgt. Nach einer neuerlichen Steigung verläuft die Bahn an einem Umspannwerk entlang, zu dem früher ein Anschlussgleis führte. In km 4,9 folgt der Bahnhof **Rettmer**, von dessen beidseitig angeschlossenen Ladegleis ein Gleis zu einer Kopframpe, die 1980 für den Militärverkehr der Scharnhorst-Kaserne angelegt wurde, abzweigt. Ein weiteres Stumpfgleis führt als Anschluss zum großen Lagergebäude der Firma Peters. Das ehemalige Rüben- und Hochrampe wurde Ende der neunziger Jahre entfernt. Nach dem Umbau zu einem Wohnhaus ist heute nicht mehr eindeutig zu erkennen, dass das für kleinere Stationen der Kleinbahn Lüneburg – Soltau typische Bahnhofsgebäude vorher baugleich mit denen in Drögnindorf, Soderstorf und Hambostel war.

Schnurgerade Richtung Süden durchzieht die Bahn land- und forstwirtschaftlich genutztes Gelände, bevor im leichten Rechtsbogen die Lüneburger Umgehungsstraße (B 209) unterquert wird. Der Bahnhof **Melbeck-Embsen** in km 9,4 war bis Ende der achtziger Jahre die bedeutendste Betriebsstelle der OHE. Die zwischen 1937 und 1939 im Auftrag der IG Farben AG errichtete Fabrik zur Herstellung von hochkonzentrierter Salpetersäure, die von der Wirtschaftlichen Forschungsgesellschaft (WiFo) betrieben worden war, wurde nach dem Krieg von der „Norddeutsche

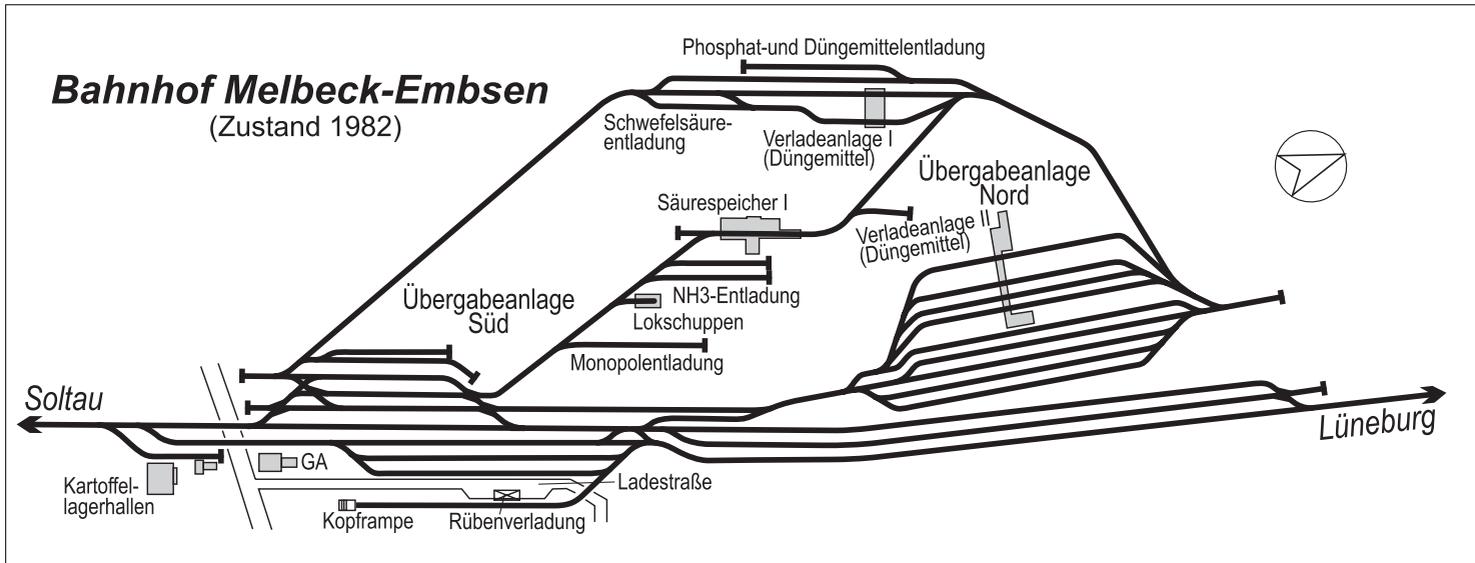


Bild 540 – Bahnhof Melbeck-Embsen.

GRAFIK: INGO HÜTTER



Bild 541
Lange Jahre wurde das Bild vom Bahnhof Melbeck-Embsen durch die qualmenden Schloten der chemischen Industrie geprägt. Am 23. September 1982 warteten 120051 und 800011 vor dem Bahnhofsgebäude auf neue Aufgaben.

AUFNAHME: GERD WOLFF



Bild 542
Im Bahnhof Melbeck-Embsen Anfang der fünfziger Jahre abgestellte Kesselwagen.

AUFNAHME: OHE-ARCHIV

Triebfahrzeuge der Norddeutschen Chemischen Werke, Embsen				
Betr.-Nr.	Hersteller/Baujahr/Fabriknummer	Achsfolge	Typ	Herkunft und Verbleib
1	BMAG 40/11207	B dh	Köf II	neu an Wirtschaftliche Forschungsanstalt (WIFO) und übernommen von Ruhr-Stickstoff AG, Werk Embsen; 1961 an Ruhr-Stickstoff AG, Werk Langelsheim Nr. 1; 1987 an Eisenbahnfreunde Seesen Nr. 1
1 ^{II}	BMAG 37/10771	B dh	Köf II	neu an Wirtschaftliche Forschungsanstalt (WIFO) und übernommen von Ruhr-Stickstoff AG, Werk Langelsheim; 1961 an Ruhr-Stickstoff AG, Werk Embsen; weiter an Wilke Werke, Braunschweig; weiter an Wagner-Metalle, Braunschweig; 1986 an Dampflokgemeinschaft 41 096, Salzgitter
2	Deutz 43/42981	B dh	A6M 517R	neu geliefert an WIFO, Werk Embsen an Norddeutsche Chemische Werke Nr. 2; 1990 an Eisenbahnfreunde Seesen; 1994 an Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV)
3	O+K 38/21196	B dm	RL 12	O+K Werk Spandau; 12.1951 an Norddeutsche Chemische Werke, Embsen Nr. 3; 1955 bei O+K in Zahlung gegeben; 1957 an O+K, Werk Spandau
4	O+K 55/25325	B dm	MV 6B	neu an Norddeutsche Chemische Werke GmbH, Embsen Nr. 4; an Chemische Werke Hüls AG, Werk Embsen; 198x an Werk Langelsheim Nr. 1; 1988 an Norsk-Hydro Agrar GmbH, Brunsbüttel; ++ 05.1996
5	LHB 61/3087	B dh	S 200	neu an Norddeutsche Chemische Werke AG, Embsen Nr. 5; an Ruhrstickstoffwerk AG, Werk Embsen Nr. 5; 1989 an Emsland-Stärke GmbH, Wietzen-dorf; 1997 verkauft an privat für AVL
6	LHB 66/3143	B dh	S 200	neu an Norddeutsche Chemische Werke AG, Embsen Nr. 6 (an Treibstoff-lager Embsen Nr. 6?); Verbleib unbekannt

Chemische Werke GmbH Hannover“ übernommen. Zwischen 1960 und 1967 wurden die Anlagen um ein Volldüngerwerk ergänzt. Dazu wurde die bestehende Anschlussbahn um den Werkbahnhof Nord erweitert, wodurch die Gleisanlagen bis September 1968 auf eine Gesamtlänge von 4.000 m verdoppelt worden sind.

Nach der Salzgitter Chemie GmbH, der VEBA-Chemie Nord GmbH und der Hüls AG war ab 1. Juli 1985 die zum norwegischen Konzern der Norsk-Hydro-Ruhr AG gehörende Ruhr-Stickstoff AG Bochum mit Sitz in Marl Eigentümer des Werkes geworden. Am 30. Juni 1989 wurde die Düngemittelproduktion im Werk Embsen eingestellt. Damit entfiel auf einen Schlag etwa ein Viertel der Jahrestonnage auf dem Netz der OHE. Die umfangreichen Rangierarbeiten auf der Anschlussbahn wurden zuvor mit werkseigenen Lokomotiven bewältigt. Vom 1. August 1989 bis zur vollständigen Stilllegung des Werkes am 31. März 1992 wurden die verbliebenen Rangierleistungen durch eine OHE-Lok erledigt.

Im Laufe der Jahre wurde der Gleisplan mehrfach verändert. Besonders hervorzuheben ist dabei, dass die Weichenverbindungen der Übergabeanlage Süd Ende der achtziger Jahre stark vereinfacht wurden. Zwar waren fortan einige Gleise nicht mehr befahrbar, doch dafür konnte das Gleis zur Verladeanlage I nun direkt vom OHE-Hauptgleis aus erreicht werden. Nach dem teilweisen Abriss der Gleis- und Werksanlagen ist auf dem Gelände inzwischen ein Gewerbegebiet entstanden. Für nennenswerten Güterverkehr auf der heute vom Landkreis Lüneburg verwalteten Anschlussbahn sorgt ein im nördlichen Bahnhofsbereich entstandenes Tanklager der „TRANSGAS Flüssiggas Transport und Logistik GmbH u. Co. KG“, welches über die beiden verbliebenen Gleise der Übergabeanlage Nord erreicht werden kann.

Auch der OHE-eigene Teil des Bahnhofs Melbeck-Embsen wurde im Laufe der Jahre dem jeweiligen Güteraufkommen angepasst. Bereits im Jahr 1956 wurde eine Rübenverladeanlage errichtet, und am 1. Oktober 1960 ging die Anschlussbahn zu den Kartoffellagerhallen der „Landwirtschaftlichen Bezugs- und Absatzgenossenschaft Lüneburg“ (LBAG) in Betrieb. Im 1962 fertig gestellten Bahnhofsgebäude wurde am 2. August 1963 ein Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen. In der Nordeinfahrt kamen 1968 neben dem Streckengleis zwei über 700 m lange Gleise hinzu, die heute überwiegend dem Abstellen von Kesselwagen dienen. Das Stellwerk wurde im Januar 2000 außer Betrieb gesetzt, und obwohl die Signale und elektrischen Weichenantriebe an-

schließend demontiert wurden, blieb der Stelltisch im Bahnhofsgebäude noch erhalten. Nach langen Jahren der Ruhe herrscht seit dem Herbst 2008 an manchen Tagen wieder Hochbetrieb im Bahnhof: An der Ladestraße wurde aus Gerüstteilen eine provisorische Überdachung errichtet, damit der in Ganzzügen angelieferte Kalichlorid-Dünger nässegeschützt per Förderband auf LKW, die den Weitertransport zu den Lagerhallen der Raiffeisen-Getreidelagerhaus Lüneburg-Embsen GmbH besorgen, umgeladen werden kann.

Die nun überwiegend südwestwärts verlaufende Strecke durchquert ein Waldgebiet und gewinnt dabei an Höhe. In einem Einschnitt wird ein Waldweg unterfahren, der auf einer Betonbrücke über die Bahn führt. Wenig später überquert die Trasse auf einer Betonbrücke eine Straße und erreicht in km 12,7 den ehemaligen Bahnhof **Heinsen**, der nach Rückbau des Ausweichgleises zur Anschlussstelle herabgestuft wurde. Nach Ausbau einer Weiche ist das Ladegleis nur noch einseitig angeschlossen. Das lange Zeit als Wohnhaus genutzte Agenturgebäude wurde 1994 durch eine Gasexplosion zerstört.

Auf dem folgenden Abschnitt, der zunächst durch Wald und dann auf einem Damm durch landwirtschaftlich genutztes Gelände führt, wird die „Gebirgsbahn“ ihrem Namen gerecht. Auf diesen 3,1 Kilometern wird bei einer maximalen Steigung von 1:60 ein Höhenunterschied von 42 m überwunden. Im Bereich des Bahnhofs **Drögnendorf** (km 15,6) wird der Anstieg kurz unterbrochen, doch ein Blick in Richtung Westen verrät, dass es anschließend weiter bergauf geht. Außer einem Ausweichgleis ist heute nur noch ein Stumpfgleis entlang der Ladestraße und zur Rampe vorhanden, das früher mittels Weichenverbindung beidseitig an das Hauptgleis angebunden war. Im Ladegleis befand sich eine Anfang 2007 entfernte doppelte Kreuzungsweiche, mit der zwei weitere Stumpfgleise angeschlossen waren – eines davon ist einst ein Anschlussgleis der ISV Ilseder Mischwerke GmbH und Co. KG gewesen, gehörte später der RWG Lüneburg und zuletzt der Firma Hedder/Schröder. Das für die Strecke typische Empfangsgebäude wurde zu einem Wohnhaus umgebaut. In der Bahnhofsausfahrt zweigen zwei weitere Stumpfgleise ab, die sich mittlerweile unter hoher Vegetation verstecken: das mit einer Hochrampe ausgestattete Anschlussgleis der Rübenverladegenossenschaft und der zu einem Lagergebäude führende Anschluss der Saatzucht Soltau-Bergen.

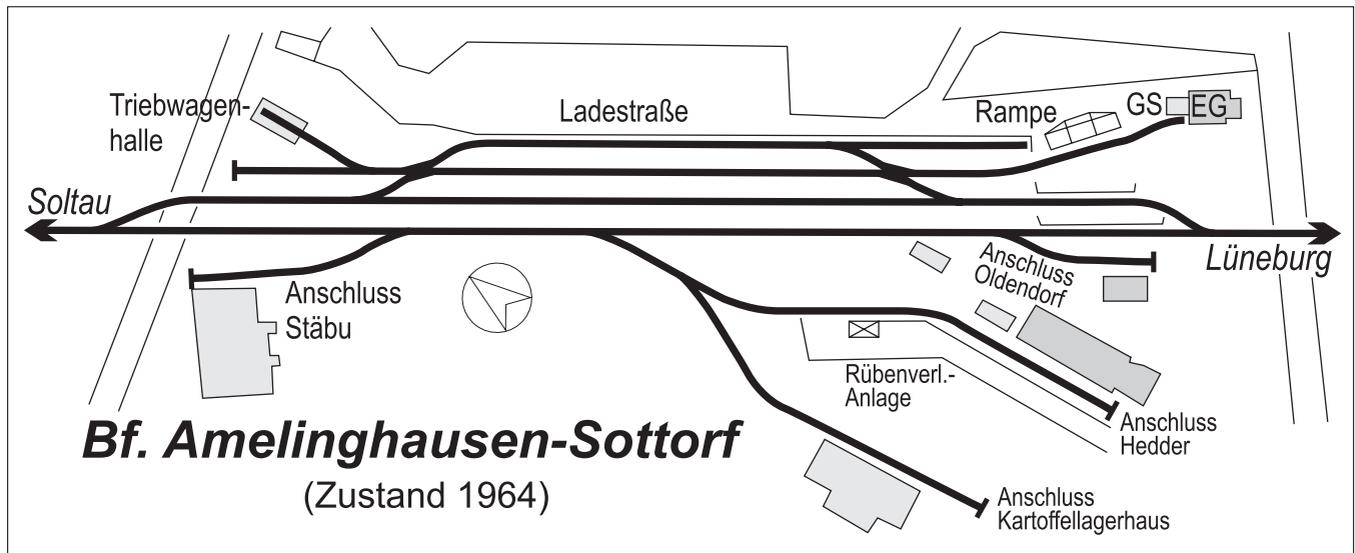


Bild 543 – Bahnhof Amelinghausen.

GRAFIK: INGO HÜTTER

Durch ein ausgedehntes Waldgebiet geht es weiter bergauf zum höchsten Punkt der Strecke (109,6m ü. NN). Wenn man es nicht besser wüsste, könnte man denken, dass dieser steigungsreiche und von hohen Nadelbäumen gesäumte Abschnitt statt in der Heide im Harz läge. Nach einem kurzen waagerechten Abschnitt geht es etwa ab km 17,8 mit einer Neigung von 1:60 wieder bergab. Dabei wird der von der AVL angelegte Haltepunkt **Schafstall** in km 19,8 passiert. Am Ende des Gefälles wird die Betonbogenbrücke über die Lopau befahren, bevor die Strecke in einer langen Rechtskurve wieder ansteigt. Nach Kreuzen der Bundesstraße 209 liegt in km 22,2 der Bahnhof **Amelinghausen-Sottorf**, dessen Gleisanlagen im Laufe der Jahre stark vereinfacht worden sind. Vom einst viergleisigen Bahnhof mit vielen abzweigenden Stumpfgleisen sind außer dem Hauptgleis heute nur noch das Ausweich- und das gekürzte Ladestraßengleis geblieben, vom dem ein Gleis zum 1958 verlängerten Lokschuppen abzweigt. Dieser dient schon seit Jahren der AVL als Unterstand und Werkstatt. Während die Anschlussbahnen Stäbu und Oldendorf schon länger fehlten, wurden die Anschlüsse zum

Kartoffellagerhaus und zur Fa. Peters (früher Hedder) erst Ende 2008 entfernt. Im Frühjahr 2009 war von den einstigen Lagergebäuden fast nichts mehr vorhanden – hier entsteht jetzt ein Einkaufszentrum. Das Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen, welches denen in Bispingen und Neuenkirchen ähnelt, diente eine Zeit lang als Restaurant – heute ist es ein Wohnhaus.

Im weiteren Verlauf wendet sich die Strecke Richtung Westen, überquert auf einer Betonbrücke die Wohlenbütteler Straße und biegt dann – teils im Einschnitt, teils auf einem Damm – in das Tal der Luhe ein, dem sie bis zur Luhequelle bei Timmerloh folgt. Nach einem Linksbogen wird in km 27,2 der Bahnhof **Soderstorf** erreicht. Hier gibt es ein beidseitig angeschlossenes Ladegleis, von dem früher ein Stumpfgleis abzweigte, an dem eine Netzverladeranlage für den Rübenverkehr stand. Nachdem das ehemalige Ausweichgleis lange Jahre nur noch als Stumpfgleis vorhanden gewesen war und langsam unter hohem Bewuchs verschwand, erfolgte 2007 der Rückbau. Das Empfangsgebäude wurde zu einem Wohnhaus umgebaut.



Bild 544 – Geschäftiges Treiben im Bahnhof Amelinghausen-Sottorf um 1989: Links die lange Jahr dort beheimatete Rangierlok 0605, rechts der nachmittägliche Nahgüterzug mit 120051.

AUFNAHME: PETER SUHM



Bild 545
 Im Bahnhof Soderstorf begegneten sich am 12. August 1958 ein mit Dampflok bespannter Personenzug und der nach Soltau fahrende DT0519.

AUFNAHME: GERD WOLFF

Auf einer kleinen Brücke wird die Luhe überquert, bevor es durch Acker- und Weideland zum ehemaligen Bahnhof **Schwindebeck** (km 29,9) geht, der später zur Anschlussstelle zurückgestuft wurde und nach Entfernung des zuletzt nur noch einseitig angeschlossenen Ladegleises im Jahr 2007 schließlich aufgehoben worden ist. Bis Anfang der achtziger Jahre bestand eine Anschlussbahn zu einem Kieselgurwerk, welches eine 600-mm-Feldbahn besessen haben soll. Das lange Jahre als Wohnhaus dienende Bahnhofsgebäude stand Anfang 2009 leer.

Nach Durchfahren eines Waldgebietes wird in km 31,4 die ehemalige Haltestelle **Grevenhof** passiert, die ein beidseitig angeschlossenes Ladegleis für die Kieselgurindustrie besessen hatte. Die ehemalige Bahnsteigkante ist heute noch zu erkennen.

Die Fahrt geht jetzt am Südrand des Druhwaldes entlang. Der in km 33,6 gelegene ehemalige Bahnhof **Steinbeck (Luhe)** war mit einem beidseitig angeschlossenen Ladegleis ausgestattet. Hiervon zweigte zu einer Fabrik eine in zwei Stumpfgleisen endende Anschlussbahn ab, die bereits Mitte der sechziger Jahre gesperrt und später entfernt worden war. Dabei entfiel auch eine Weiche des Ladegleises – fortan war Steinbeck betrieblich eine Haltestelle. Das massive Wartehäuschen wurde nach Aufgabe des Personenverkehrs abgerissen und die Betriebsstelle nach Abbau des Ladegleises aufgehoben.

Nach Überqueren einer Straße auf einer Betonbrücke wird in km 36,1 der Bahnhof **Hützel (Lüneb.)** erreicht, wo Anschluss an die Luhebahn Winsen – Hützel besteht. Die Infrastruktur wurde im

Laufe der Jahre deutlich reduziert. Heute sind nur noch die beiden langen Bahnsteiggleise, ein beidseitig angebundenes Abstellgleis und das inzwischen stumpf endende Ladestraßengleis, an dem häufig Holz verladen wird, vorhanden. Der einst der Kleinbahn Winsen – Evendorf – Hützel dienende nördliche Bahnhofsteil ist inzwischen komplett verschwunden. Nachdem Anfang der siebziger Jahre der Lokschuppen abgerissen worden war, erfolgte in den achtziger Jahren der Abbau der meisten Gleise in diesem Bereich. Die letzten beiden Stumpfgleise können nach Ausbau einer Weiche nicht mehr befahren werden und verschwinden langsam unter hohem Bewuchs. Die Anschlussbahn der Landwirtschaftlichen Bezugs- und Absatzgenossenschaft (LBAG), die vom Ladestraßengleis abzweigte und schrankengesichert die Steinbecker Straße kreuzte, ist inzwischen ebenfalls nicht mehr vorhanden. Das heute als Wohnhaus dienende Bahnhofsgebäude erhielt für das 1956 in Betrieb genommene mechanische Einheitsstellwerk, welches ein Kurbelwerk der Signalbauanstalt Stahmer ersetzte, einen Anbau. Bei Inbetriebnahme der Fernsteuerstrecke Soltau-Hützel am 21. Juni 1973 wurde das Stellwerk außer Betrieb gesetzt. Seit dem Jahr 2000 werden die Abzweigweiche nach Winsen und die davor befindlichen Gleissperrsignale per Tiefenbach-Übertragungstechnik vom Zentralfahrdienstleiter in Celle Nord bedient.

Bis zu einer Blechträgerbrücke über die Brunau verläuft die „Gebirgsbahn“ nun im Gefälle, um anschließend wieder anzusteigen, ein Waldstück zu passieren und die Landesstraße 212 zu kreuzen. Nach einem Linksbogen wird die Bahnhofsstraße (L211) ge-

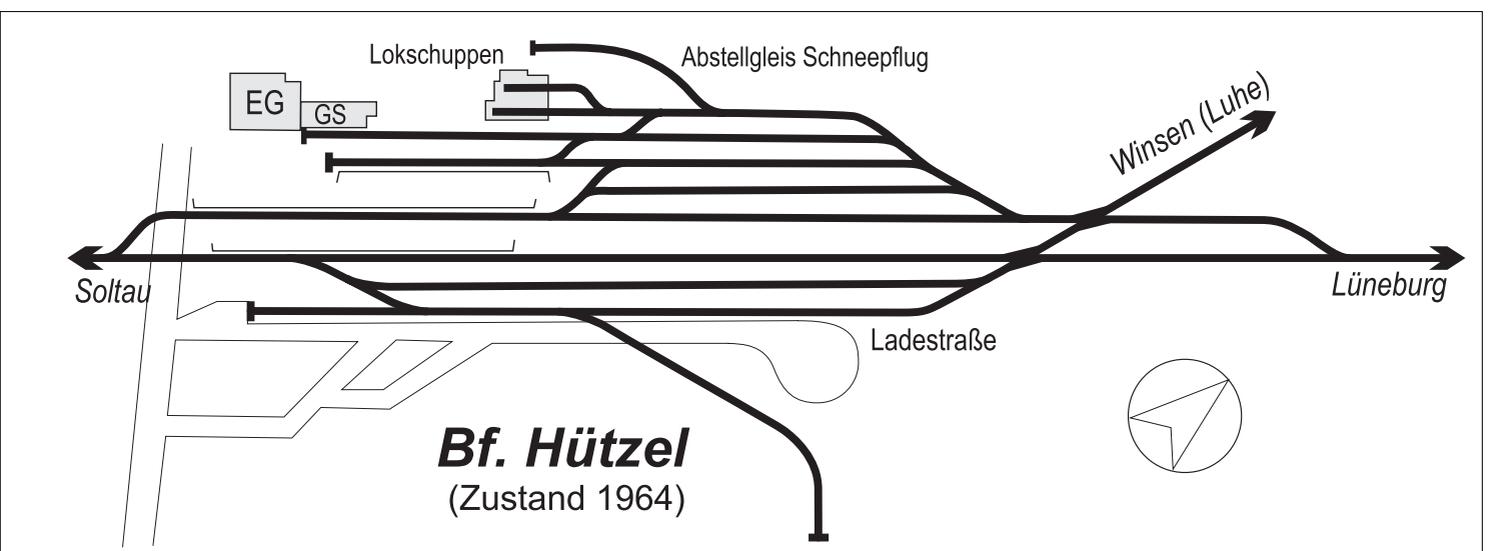


Bild 546 – Bahnhof Hützel.

GRAFIK: INGO HÜTTER



Bild 547

Nachdem die 55 171 am 2. Oktober 1955 den Bahnhof Bispingen passiert hatte, überquerte sie mit ihrem Güterzug die Bahnstraße. Auffällig die in Höhe des Tenders neben dem Gleis stehende Handhebelraisine.

AUFNAHME: HANS-JÜRGEN SIEVERS, SAMMLUNG DETLEV LUCKMANN

kreuzt und die heutige Anschlussstelle **Bispingen** in km 39,4 erreicht. Bis 1973 galt Bispingen betrieblich als Bahnhof, doch mit Inbetriebnahme der Fernsteuerstrecke erfolgte die Abstufung zur Ausweichanschlussstelle, da hier keine Signale aufgestellt worden waren. Auf den Gleisplan hatte dies zunächst keine Auswirkungen: so blieb es bei einem Ausweichgleis und zwei beidseitig angeordneten Ladegleisen, von denen jeweils ein Stumpfgleis zum Güterschuppen und zur Kopf- und Seitenrampe abzweigten. Anfang der achtziger Jahre hatte sich die Anzahl der Weichen allerdings auf vier Stück halbiert – beide Ladegleise waren fortan nur noch einseitig angebunden. Das Ausweichgleis verlor in den neunziger Jahren die nördliche Weiche. Um die Jahrtausendwende wurde es ganz entfernt, wodurch die Herabstufung zur Anschlussstelle erfolgte. Die Netzverladeanlage wurde nach Einstellung des Rübenverkehrs entfernt, Holz wird hingegen heute noch verladen. Das Empfangsgebäude, welches dem in Amelinghausen-Sottorf ähnelt, wurde 1974 verkauft und durch einen modernen Anbau erweitert, um fortan als Restaurant genutzt zu werden – inzwischen steht es leer.

Im weiteren Verlauf führt die Strecke durch das ausgedehnte Waldgebiet des Klosterforstes Soltau. Nach Unterfahren einer Straßenbrücke folgt in km 41,6 der in den siebziger Jahren für die sommerlichen Ausflugsfahrten angelegte Haltepunkt **Luhegrund**,

der neben einem großen Abenteuerspielplatz liegt. Von 1973 bis zur Aufgabe der Fernsteuerstrecke im Jahr 2000 befand sich etwa auf halber Strecke zwischen Hützel und Hambostel die Blockstelle **Klosterforst** (km 42,1). Südlich der Bahn befindet sich kurz vor der Autobahn die Luhequelle. Das Überführungsbauwerk der BAB 7 bildet mit einer Länge von etwa 60 m den einzigen „Tunnel“ im OHE-Netz. Vom Bahnhof **Timmerloh** in km 44,0, der nach Abbau des beidseitig angeschlossenen Ladegleises ab 1973 als Haltepunkt fortbestand, ist nichts mehr zu erkennen. Das massive Wartehäuschen wurde nach Einstellung des Personenverkehrs entfernt. Die „Gebirgsbahn“ überwindet hier ihren zweiten Scheitelpunkt (101,4 m über NN) und verläuft nun wieder im Gefälle. Bald bestimmen Wiesen und Äcker das Landschaftsbild. Bei km 47,1 befand sich der Haltepunkt **Harmelingen** – Reste des Bahnsteigs sind noch zu erkennen.

Der in km 48,8 folgende Bahnhof **Hambostel** war anfangs nur mit einem Ladegleis ausgestattet. Die Ilseder Schlackenwerke errichteten 1955 ein Mischwerk für Straßenbaustoffe an der Ladestraße. In den sechziger Jahren kamen ein Ausweichgleis und eine Anschlussbahn mit Entladeeinrichtung auf dem Firmengelände hinzu. Das heute als „DEUTAG GmbH & Co. KG, Niederlassung Nord, Mischwerk Hambostel“ firmierende Unternehmen sorgt



Bild 548 – Der „Red Tiger“ 330092 am 21. September 2007 an der Entladeanlage des Mischwerkes Hambostel.

AUFNAHME: ANDREAS SCHÜTTE



Bild 549

OHE 120070 am 25. August 1997 mit einem von Winsen über Soltau nach Celle fahrenden Güterzug bei Harber.

AUFNAHME:
THORSTEN BRETSCHNEIDER

durch die bei Bedarf verkehrenden Steinschlag-Ganzzüge für ein hohes Güteraufkommen. Das zum Wohnhaus umgebaute Empfangsgebäude und der kurze Bahnsteig sind noch vorhanden.

In Sichtweite des „Heidepark Soltau“ verläuft die Bahn durch weite Felder, bevor nach einem Schwenk in Richtung Süden ein Waldgebiet durchfahren wird. In km 53,2 wird die Anschlussstelle **Harber (Kr. Soltau)** erreicht. Das Ladegleis, an dem häufig Holz verladen wird, endet nach Ausbau einer Weiche an einem Prellbock. Vom einst vorhandenen Anschlussgleis zu einem Baustoffwerk ist nichts mehr zu erkennen. Der Bahnsteig ist noch vorhanden, doch das Stationsgebäude wurde abgerissen.

Nach Kreuzen der Bundesstraße 71 schwenkt die Strecke nach Südwesten und überquert die Große Aue. Bald gewinnt die „Gebirgsbahn“ auf einem Damm an Höhe, überquert auf einer Stahlfachwerkbrücke die DB-Strecke Uelzen – Soltau – Langwedel (Amerikalinie) und senkt sich anschließend im Rechtsbogen zum Endbahnhof **Soltau (Han) Süd** hinab (km 56,5), der gemeinsam mit der Falkenbergbahn erreicht wird.

Die Einstellung des Personenverkehrs auf der Gebirgsbahn erfolgte in zwei Schritten. Zwischen Schwindebeck und Soltau wurde bis zum 26. Juni 1975 gefahren, nachdem die geplante Umstellung zum Fahrplanwechsel nicht erfolgen konnte, da der Omnibusdienst nicht rechtzeitig zur Übernahme bereit gewesen war. Von Lüneburg nach Schwindebeck wurde noch bis zum 21. Mai 1977 gefahren – zuletzt mit diesellokbespannten Triebwagenanhängern, da die Großraumdieseltriebwagen schon nach Italien verkauft waren.

Den größten Anteil am Güterverkehr hatten bis Ende der achtziger Jahre die Transporte für das Düngemittelwerk in Melbeck-Embsen. Bis Ende der sechziger Jahre gab es an der Gebirgsbahn Kieselgurverladung, und zwar in Steinbeck, Grevenhof, Schwindebeck und Hützel. Im Herbst wurden beträchtliche Mengen an Zuckerrüben auf die Bahn verladen, doch seit Anfang der neunziger Jahre wird die süße Fracht auf der Straße befördert. Während der Abschnitt Lüneburg – Hützel seit Jahren nur bei Bedarf befahren wird, hat der Abschnitt Hützel – Soltau noch Bedeutung für die Richtung Winsen/Luhe verkehrenden Züge. Der beständigste Kunde an der Gebirgsbahn ist das Mischwerk in Hambostel.

Die Strecke Soltau (Han) Süd – Neuenkirchen (Kr. Soltau)

Die im Jahr 1998 stillgelegte und inzwischen weitgehend abgebaute Neuenkirchener Strecke verließ den Bahnhof **Soltau (Han) Süd** in westlicher Richtung. Für die wenigen Fahrgäste reichte in der Regel ein zweiachsiger Triebwagen, der seine Fahrt an einem separaten Bahnsteig begann. In einer lang gestreckten S-Kurve wurde zunächst das südliche Soltauer Stadtgebiet durchfahren. Nach niveaugleichem Kreuzen der Walsroder Straße gewann die Strecke auf einem Damm an Höhe und überquerte bald auf drei



Bild 550

Die Züge nach Neuenkirchen fahren in Soltau an einem eigenen, etwas abgelegenen Bahnsteig ab. Am 12. August 1958 stand an diesem der abfahrtsbereite DT0505. Im Hintergrund ein Personenzug nach Lüneburg mit 91 120, rechts 75 098 mit einem Packwagen.

AUFNAHME: GERD WOLFF