

**Diskussionspapier
Zur Neubaustrecke
Hannover - Hamburg**

**aktualisierter Auszug aus
Stellungnahme
Zum Antrag
Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut anbinden
Drucksache 18/9079**

Detmold, den 1. August 2021

**Rainer Engel
Initiative Deutschlandtakt - Webmaster
Internet: www.initiative-deutschlandtakt.de
www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de**

**PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.
Referent Deutschlandtakt
Internet: www.probahn-nrw.de**

**PRO BAHN Landesverband Niedersachsen e.V.
Beauftragter für die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neubaustrecke Bielefeld - Hannover
Internet: <https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/index.html>**

**Gretchenstraße 26
32756 Detmold
Tel. 052 31 300 112
Email: engel@neubaustrecke-bielefeld-hannover.de**

Inhalt

Zusammenfassung	3
1. Politische Grundlagen	4
1.1. Opposition gegen den Bund oder Chancen nutzen?	4
1.2. Bürger und Neubauprojekte	4
1.3. Integraler Takt ist kein Selbstzweck	5
1.4. LNVG vernachlässigt große Landesteile	5
1.5. Grundsätzliches zum Zustandekommen des Zielfahrplans	5
1.5.1. Rechtliche Grundlagen	5
1.5.2. Kritik am Entstehungsprozess	6
2. Projekt Hannover – Hamburg - Detailbewertung	7
2.1. Problembeschreibung.....	7
2.2. Kritik an „Alpha E“.....	7
2.3. Inhalt des Zielfahrplans	8
2.3.1. Verlauf und Parameter der Neubaustrecke und Fahrzeit.....	8
2.3.2. Weiterentwicklung des Deutschlandtakts: 300 km/h	9
2.3.3. Anforderungen des Deutschlandtakts an das Verkehrsangebot	9
2.4. Hamburg – Ruhrgebiet über Neubaustrecke	11
2.4.1. Die verkehrlichen Vorteile	11
2.4.2. Geringe zusätzliche Investitionen	12
2.5. Lüneburg, Uelzen und Celle	12
2.5.1. Fernverkehr nach Lüneburg, Uelzen und Celle.....	13
2.5.2. Regionalverkehr nach Lüneburg, Uelzen und Celle.....	13
2.5.3. Beschleunigung des RE durch S-Bahn Hannover	14
3. Zusatznutzen einer Neubaustrecke entlang der A 7 für Niedersachsen.....	15
3.1. Verknüpfung mit dem Bestandsnetz.....	15
3.2. Mehr Fernverkehr Hannover – Bremen	16
3.3. Regionalverkehr über die Neubaustrecke	16
➤ Kostengünstiger Bau von Regionalbahnhöfen an Neubaustrecken	17
4. Alternativen zur Neubaustrecke	17
4.1. Drittes Gleises Lüneburg – Uelzen zusätzlich zur Neubaustrecke	17
4.2. Güterzug-Neubaustrecke entlang der A 7.....	18
4.3. Neubaustrecke an anderer Stelle als entlang der A 7	18
4.4. Ausbau von vorhandenen Regionalbahnen.....	18
5. Exkurs: Hannover Hauptbahnhof – ein Engpass?	18

Zusammenfassung

Eine Neubaustrecke **Hannover – Hamburg** entlang der A 7 **hat viele Vorteile gleichzeitig und löst viele Probleme gleichzeitig** mit nur einem Bauprojekt:

- Genügende Kapazitäten für den Güterverkehr von Hamburg nach Süden
- Verdichtung des schnellen Fernverkehrs Bremen – Hannover auf Halbstundentakt
- Effiziente Sprinterverbindung Ruhrgebiet – Hamburg, gleichzeitig mehr Kapazität für den Güterverkehr Hamburg – Ruhrgebiet
- Fahrzeitverkürzung im Gesamtnetz von 30 Minuten: Süddeutschland – Hannover <> Hamburg – Schleswig-Holstein / Mecklenburg-Vorpommern
- Bessere Erschließung der Heide mit Regionalzügen.

Die Neubaustrecke kann grundsätzlich auch für **300 km/h** ausgeführt werden, ohne dass gravierende Nachteile zu erwarten sind.

Dies schließt nicht aus, ein drittes Gleis Lüneburg - Uelzen (zusätzlich zu einer Neubaustrecke) zu bauen, wenn dieses weitaus früher verfügbar sein kann.

1. Politische Grundlagen

1.1. Opposition gegen den Bund oder Chancen nutzen?

Die Landesregierung in Hannover meint, dass der Ausbau der Bestandsstrecken die richtige Maßnahme sei, um mehr Kapazität zu schaffen. Diese Auffassung ist nicht zielführend. Seit etwa 50 Jahren hat die Bundespolitik noch kein Neubaustrecken-Projekt aufgegeben, weil einzelne Bundesländer sich dagegen gestellt haben. **Erfolgreich waren hingegen die Bundesländer, die Neubaustrecken für ihre Bedürfnisse optimiert haben:**

- **Niedersachsen** hat den ICE-Halt **Göttingen** und den Abzweig nach **Hildesheim - Braunschweig** durchgesetzt.
- **Rheinland-Pfalz und Hessen** haben ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg-Süd durchgesetzt.
- **Bayern** hat Überholbahnhöfe zu Regionalhalten entwickelt.
- **Baden-Württemberg** lässt den Halt Merklingen auf der Schwäbischen Alb bauen.

Deshalb stellen sich der Fahrgastverband PRO BAHN und die Initiative Deutschlandtakt nicht gegen die Absicht des Bundes, im Rahmen des Deutschlandtakts mit den Neubaustrecke Hannover – Bielefeld und Hannover – Hamburg erheblich Fahrzeiten zu verkürzen. **Das Ziel** der Verkürzung der Fahrzeit von **30 Minuten im Gesamtnetz** wird **erreicht**, auch wenn die Fahrzeiten nicht dem Ideal des integralen Takts entsprechen. **Niedersachsen hat große Chancen, mehr aus den Plänen der Bundesregierung herauszuholen, wenn sich die Landespolitik an Fakten orientiert und die eigenen Ziele offensiv verfolgt.**

1.2. Bürger und Neubauprojekte

- **Um das optimale Ergebnis zu finden, ist in erster Linie die vorbehaltlose Prüfung aller Alternativen notwendig. Einschätzungen von Interessenvertretern können diese vorbehaltlose Prüfung nicht ersetzen.**
- **Die Festlegung eines Projekts kann demokratisch legitimiert letztlich nur durch den Deutschen Bundestag selbst oder durch die vom Deutschen Bundestag gewählte Regierung erfolgen. Ein „Bürgerforum“ kann dabei nur als beratendes Gremium versandt werden, über dessen Entscheidung sich Bundestag und Bundesregierung hinwegsetzen können. Die Empfehlung eines Bürgerforums ist umso wirkungsvoller, je kompetenter sie getroffen wurde.**

Wesentlicher Kritikpunkt des Fahrgastverbandes PRO BAHN am Deutschlandtakt sind **nicht erfolgte umfassende Prüfungen von Alternativen** zu Neubaustrecken und vorgegebenen Fahrzeiten. Erst die Prüfung von Alternativen ermöglicht eine Beurteilung, **ob und inwieweit und wo** Neubaustrecken notwendig sind. **Entschieden werden sollte erst nach einer umfassenden Prüfung unter Beteiligung der Bürger.**

Im **Planungsdialog zur Neubaustrecke Hannover – Bielefeld** erleben wir in Niedersachsen einen Arbeitsstil der Planer der Deutschen Bahn, der auf Planungsebene auf höchstmögliche Transparenz setzt und bereit ist, jegliche zur Debatte gestellte Alternative durchzuprüfen und fachlich zu bewerten. Dieser Arbeitsstil hat schon in anderen sehr schwierigen Planungsfällen zu einem akzeptierten Ergebnis geführt.

Gefährdet wird dieser Prozess aber durch die politische Einflussnahme, der keine ausreichende Fachkunde zugrunde liegt, durch Wunschdenken, durch verdeckte wirtschaftliche Interessen. So versucht die Bundesregierung, durch Beschränkung des Planungsauftrages auf Hannover – Bielefeld und durch die Vorgabe der Fahrzeit von 31 Minuten die Prüfung sinnvoller Alternativen zu blockieren.

Der **Planungsdialog zu Hamburg – Hannover** war jedoch noch nicht von dieser zielführenden Arbeitsweise geprägt, sondern **von verdeckter politischer Einflussnahme und Wunschdenken**. Zu diesen einschränkenden Vorgaben hat die Vereinbarung

zwischen Land Niedersachsen und DB vom 29. Juli 2014 wesentlich beigetragen. **Die Berufung auf einen „Bürgerdialog“ kann Sachargumente nicht ersetzen. Zu Recht hat der Bundestag seither die parlamentarische Kontrolle verstärkt,**

Zur vollständigen Prüfung von Alternativen hätte von vornherein die Prüfung einer Parallelführung einer Neubaustrecke zu den Autobahnen A 7 und A 27 sowie die sinnvolle Verknüpfung von Neubaustrecken mit dem Bestandsnetz gehört.

Der nachfolgend erarbeitete Bundesverkehrswegeplan war geprägt von Besserwisseri („Porta-Tunnel“ für Hannover – Bielefeld) und eifertiger Übernahme fachlich unzureichender Vorschläge („Alpha E“). Erst die danach begonnene Arbeit für den Deutschlandtakt versuchte, diese Mängel abzustellen, hat das Ziel aber noch nicht erreicht.

1.3. Integraler Takt ist kein Selbstzweck

Angesichts der ständig wiederholten Behauptung, ein integraler Taktfahrplan verlange Ankünfte und Abfahrten von Fernverkehrszügen zur Minute 0 und 30, und eine Fahrzeit von A nach B müsse weniger als eine halbe oder ganze Stunde betragen, sei darauf hingewiesen:

Integraler Takt ist kein Selbstzweck. Integraler Takt dient der Beschleunigung von Umsteigeverbindungen. Daher ist jeder Fahrplan einer Erfolgskontrolle zu unterziehen, ob dieses Ziel erreicht wurde. Eine integral aussehende Fahrzeit kann und darf diese Erfolgskontrolle nicht ersetzen.

Schon vor vielen Jahren stellte sich anlässlich der Erarbeitung des „letzten Fahrplanwechsel“ heraus: Je kleiner ein Knoten ist, umso wichtiger sind die integralen Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Je größer ein Knoten ist, umso weniger wichtig sind diese Zeiten. Entscheidend ist dort, dass die nachfragestarken Anschlüsse funktionieren.

1.4. LNVG vernachlässigt große Landesteile

Es fällt auf, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) die Chancen für die Verbesserung des Regionalverkehrs sehr unterschiedlich genutzt hat:

- Chancen gut genutzt: Halbstundentakt Hannover – Wolfsburg mit **viergleisigen Ausbauten** für attraktiven Regionalverkehr (siehe Abb. 4.2.),
- **Neubaustrecke Hamburg – Hannover wird vorausgesetzt und gut genutzt für die durchgreifende** Beschleunigung der Regionalexpresszüge Hannover – Hamburg (siehe Kapitel 5.5.),
- **für andere Landesteile wie den Landkreis Schaumburg, das Osnabrücker Land und Nordwest-Niedersachsen wurde aber nicht konsequent eingetreten, sondern nur das heutige Angebot fortgeschrieben.**

1.5. Grundsätzliches zum Zustandekommen des Zielfahrplans

Die Neubaustreckenpläne beruhen nur auf einer groben Abschätzung der Machbarkeit ohne Prüfung von Alternativen und ohne Berücksichtigung politisch relevanter Aspekte, sind aber Grundlage eines minutengenau optimierten Gesamtfahrplans. Hinsichtlich der Neubaustrecke **Hannover – Hamburg wird dieses Vorgehen bereits**

1.5.1. Rechtliche Grundlagen

Rechtliche Grundlagen der Umsetzung von Bauvorhaben für das Schienennetz des Bundes sind das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) – Gesetzestext und Anlagen – und § 7 der Bundeshaushaltsordnung.

Der Zielfahrplan ist kein Bestandteil des Gesetzes. Der Zielfahrplan ist ein Gutachten, das der Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans als Regierungsprogramm und der Erstellung der Anlage zum BSchwAG dient. Würde der Zielfahrplan aber 1:1 in das BSchwAG übernommen und die Bundesregierung versuchen, im Wege des Verwaltungshandelns den Zielfahrplan 1:1 umzusetzen, so würde sich eine Reihe von Gesetzesverstößen ergeben.

1.5.2. Kritik am Entstehungsprozess

In einem iterativen Prozess wurden **Vorentscheidungen getroffen, die nicht dokumentiert sind, nicht kommuniziert und nicht diskutiert wurden.** Eine Prüfung von Alternativen wurde nur rudimentär durchgeführt. Eine Erfolgskontrolle der Fahrplanwirksamkeit der Maßnahmen im Detail wurde nicht durchgeführt. Die vorrangige Beteiligung der Verkehrsunternehmen und der SPNV-Aufgabenträger haben zu Neubauprojekten im vorrangig wirtschaftlichen Interessen der am Prozess Beteiligten geführt. Gesichtspunkte des (lokalen) Umweltschutzes, der Minimierung von Bauzeiten und der Minimierung der Kosten haben keine Rolle gespielt. **Die konsultierten Landesregierungen haben mangels eigener Fachkunde und der einseitigen Beschönigung von Vorteilen nicht erkennen können, wo einseitige Entscheidungen zu ihren Lasten getroffen wurden.**

2. Projekt Hannover – Hamburg - Detailbewertung

2.1. Problembeschreibung

1. Die heute vom Fern- und Regionalverkehr genutzte Verbindung über Celle, Uelzen und Lüneburg weist zwar für den Hochgeschwindigkeitsverkehr eine beachtlich kurze Fahrzeit auf, **bietet aber für den Güterverkehr nur eine unzureichende Kapazität.**
2. Die Bestandsstrecke Hannover – Bremen bietet zwar eine ausreichende Kapazität für den Güterverkehr, aber **keine Möglichkeit, mehr schnelle Fernverkehrszüge nach Bremen** als heute zu führen.
3. Eine schnelle **Sprinter-Verbindung Köln – Hamburg** besteht zwar bereits, muss aber ohne Halt von Essen bis Hamburg geführt werden und erreicht nicht die notwendige Wirtschaftlichkeit. Die Kapazität für den Güterverkehr zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet wird dadurch erheblich vermindert.

Alle drei Probleme werden mit einer Neubaustrecke mit einer Zielgeschwindigkeit von 250 bis 300 km/h gelöst.

2.2. Kritik an „Alpha E“

„Alpha E“ versucht nur eines der drei vorgenannten Probleme zu lösen, und das auch noch mit ungeeigneten Mitteln. Die Probleme 2 und 3 werden durch Alpha E nicht gelöst, da ein Teil des Güterverkehrs von Hamburg über Rotenburg – Verden abgefahren werden muss und damit mehr schnelle Verbindungen zwischen Hannover und Bremen nicht möglich werden. Weiter führt die längere Fahrzeit dazu, dass eine Sprinterverbindung Ruhrgebiet Hamburg mit mehr Zwischenhalten nicht sinnvoll ist.

Die Kapazität eines dreigleisigen Ausbaues der Bestandsstrecke zwischen Lüneburg und Uelzen genügt nicht, um dem Güterverkehr ausreichende Kapazitäten zu verschaffen. Insofern treffen die Bedenken der Deutschen Bahn AG gegen „Alpha E“ zu und sind im Zielfahrplan zutreffend übernommen worden.

Diese Bewertung ergibt sich aus zwei Gesichtspunkten:

- Der Zielfahrplan 2030+ geht im dritten Entwurf von sehr viel höheren Verkehrsmengen aus als frühere Entwürfe.

Selbst wenn zur Zeit der Erarbeitung des Konzepts „Alpha E“ errechnet worden ist, dass die Kapazität ausreichend sei, so muss angesichts der gestiegenen Anforderungen heute gesagt werden, dass diese Aussagen nicht zukunftsfähig war. Allein im schnellen Fernverkehr sind die Anforderungen für schnelle Fernverkehrszüge von 4 auf 7 Züge je Richtung in 2 Stunden gewachsen. Das hat unter anderem mit Trassen für Wettbewerber der DB zu tun, die überhaupt erst seit etwa 2019 in der politischen Diskussion sind.

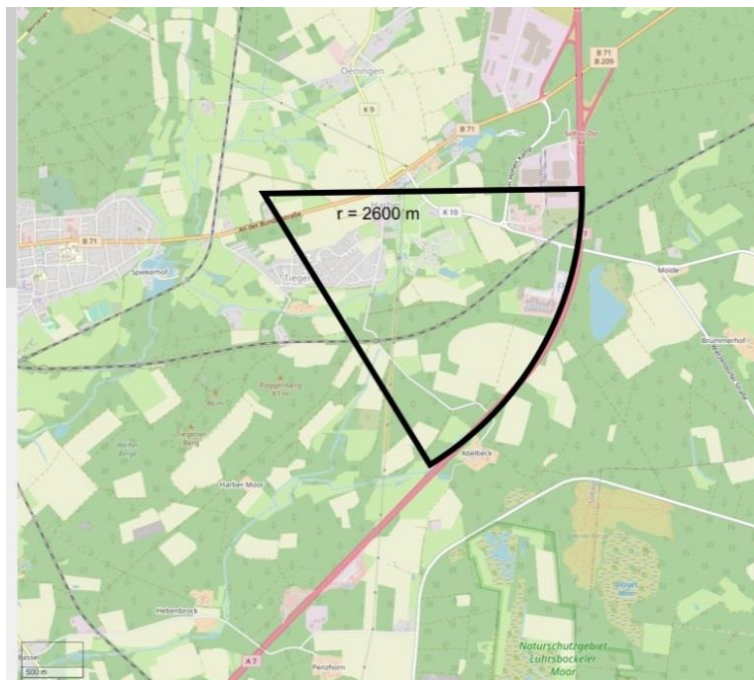
- D Dreigleisige Strecken bringen gegenüber zweigleisigen Strecken nur deutlich weniger als 50 % mehr Kapazität
- Die Wirtschaftlichkeit des Projekts „Alpha E“ allein ist wegen der mangelhaften Kapazität so gering, dass der Bau nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts gerechtfertigt werden kann, das eine Neubaustrecke Hamburg – Hannover einschließt (neueste Veröffentlichung in Bundestagsdrucksache 19/29972 Seite 24).
- **Der Fahrgastverband PRO BAHN fragt sich, warum dieser Umstand seinerzeit gegenüber dem Bürgerforum nicht unmissverständlich geltend gemacht worden ist. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat eine solche Diskussion auf hoher fachlicher Ebene bereits anlässlich des dreigleisigen Ausbaues der Strecke Stelle – Lüneburg geführt und entsprechende**

Stellungnahmen erstellt. Diese Position wird immer wieder von Praktikern aus dem Fahrdienstleiter-Betrieb und von Fachwissenschaftlern bestätigt.

2.3. Inhalt des Zielfahrplans

2.3.1. Verlauf und Parameter der Neubaustrecke und Fahrzeit

Der Zielfahrplan sieht zwischen Hannover und Hamburg-Harburg eine vollständige Neubaustrecke vor, die nördlich Langenhagen ausfädelt. Die Strecke soll für 250 km/h ausgelegt sein, dies erschließt sich aus den Fahrzeiten der überwiegend nur 250 km/h schnellen Fernverkehrslinien. Eine Neubaustrecke für diesen Zweck benötigt Kurvenradien von 2600 Meter. Bereits eine vereinfachte Überprüfung zeigt, dass eine Führung entlang der A 7 mit sehr hoher Bündelungswirkung möglich ist und eine für Güterzüge ausgelegte Neubaustrecke mit 600 Meter Radius kaum weitergehende Vorteile verspricht (Abb. 1).



*Abb. 1: Streckenführung der A 7 im Vergleich mit einem für 250 km/h erforderlichen Radius einer Neubaustrecke. Auch an anderen auf den ersten Blick kritisch wirkenden Stellen wie in Bad Fallingbostel hat die Autobahn keine schärferen Kurven.
Kartengrundlage: OpenStreetMap.*

Für den Güterverkehr (nachts und bei notwendigen Umleitungen) ist eine maximale Steigung von 8 Promille vorzusehen. Diese ist problemlos realisierbar.

Zwischen Hannover Hbf und Hamburg-Harburg soll eine Fahrzeit von 51 Minuten realisiert werden (heute 1:08 h), was einer Beschleunigung von 17 Minuten entspricht. Der Zielfahrplan sieht eine Belegung mit 7 Zügen je Richtung in 2 Stunden vor. Die Auslastung liegt damit für die Strecke selbst bei 35 %. Damit bestehen erhebliche Kapazitäten für weitere Zugangebote. Einschränkender Faktor ist die Leistungsfähigkeit der Verbindung in Hamburg zwischen Harburg und Hauptbahnhof. Dieses Problem muss in Hamburg selbst gelöst werden.,

2.3.2. Weiterentwicklung des Deutschlandtakts: 300 km/h

Die Bundesregierung prüft, ob die Neubaustrecke für 300 km/h ausgelegt werden soll. Hintergrund: Der Zielfahrplan sieht nur 250 km/h vor, weil auf den „alten“ Neubaustrecken bisher nur 250 km/h gefahren werden, obwohl 280 km/h möglich sind. Dementsprechend wurde auch die Neubaustrecke Hannover - Hamburg für 250 km/h gedacht. Mittlerweile steht aber fest, dass die Neubaustrecke Mannheim – Frankfurt und Gelnhausen - Fulda für 300 km/h tauglich werden. Ein einheitlicher Fahrzeugpark für 300 km/h wäre von weiterem wirtschaftlichem Vorteil.

Ohnehin sollen auf der Linie Ruhrgebiet – Hamburg und München – Hamburg 300-km/h-Fahrzeuge verkehren, die ihre technischen Möglichkeiten zwischen Hannover und Hamburg dann n ausspielen könnten.

Ob das hinsichtlich der Streckenführung genauso n ah an der Autobahn A 7 verlaufen kann, muss im Detail geprüft werden.

Eine Modellrechnung zeigt, dass eine Trasse für 300 km/h nur wenig weiter weg von der Autobahn liegen muss als eine Trasse für 250 km/h: Die Differenz im Abstand von der Autobahn liegt bei rund 100 Metern, bezogen auf eine Richtungsänderung von 45 Grad.

Eine 300-km/h-Trasse lässt sich also genauso gut entlang der Autobahn A 7 trassieren wie eine 250-km/h-Trasse

2.3.3. Anforderungen des Deutschlandtakts an das Verkehrsangebot

Zusammenfassend:

Eine Neubaustrecke verbessert die Fahrzeit von Südwestdeutschland nach Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich um 30 Minuten. Ein Ausbau der Bestandsstrecke kann das nicht leisten.

Nach der Systematik des Deutschlandtakts entwickeln sich die angegebenen Fahrzeiten der **aus Richtung Frankfurt – Hannover** kommenden Hauptlinien, die dem heutigen ICE-Verkehr entsprechen, aus dem Knoten Mannheim und hängen ab

- von der Neubaustrecke Mannheim – Frankfurt: Die Vorzugstrasse ist erstellt, die Fahrzeit steht fest und unterschreitet die im Zielfahrplan hinterlegte Fahrzeit.
- vom Fernbahntunnel Frankfurt. Eine Machbarkeitsstudie ist in Auftrag gegeben.
- von der Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda: Die Vorzugstrasse ist erstellt, die Fahrzeit steht fest und unterschreitet die im Zielfahrplan vorausgesetzte Fahrzeit.

Mithin ist das Risiko gering, dass die tatsächliche Fahrzeit bis Hannover länger ist als die Annahmen des Zielfahrplans.

Weiterentwicklung des Deutschlandtakts – 300 km/h:

Die Züge von Mannheim würden dann um etwa 5 Minuten früher von Süden in Hannover ankommen und später abfahren und gegenüber dem Zielfahrplan bis Hamburg weitere 4 bis 5 Minuten schneller sein, was neue Anschlüsse in Hamburg sichert bzw. nach Schwerin – Rostock überhaupt erst herstellt.

Nach der Systematik des Deutschlandtakts entwickeln sich die angegebenen Fahrzeiten der **aus Richtung München – Hannover** kommenden Hauptlinie, die dem heutigen ICE-Verkehr entspricht, aus dem Knoten Nürnberg und Würzburg und hängt davon ab, ob der Abschnitt Nürnberg – Würzburg auf eine Kantenfahrzeit von 30 Minuten beschleunigt werden kann. Es darf nicht als gesichert angesehen werden, dass dieses gelingt. Weiter ist kritisch zu sehen, dass die schnellste Verbindung Hamburg – München nur zweistündlich hergestellt werden soll, da in der anderen Stunde nur ein Flügelzug über Uelzen verkehren soll.

Aufgrund dieser Risiken ist diese Linie ist daher der Beurteilung des Deutschlandtakts nicht zugrunde zu lesen.

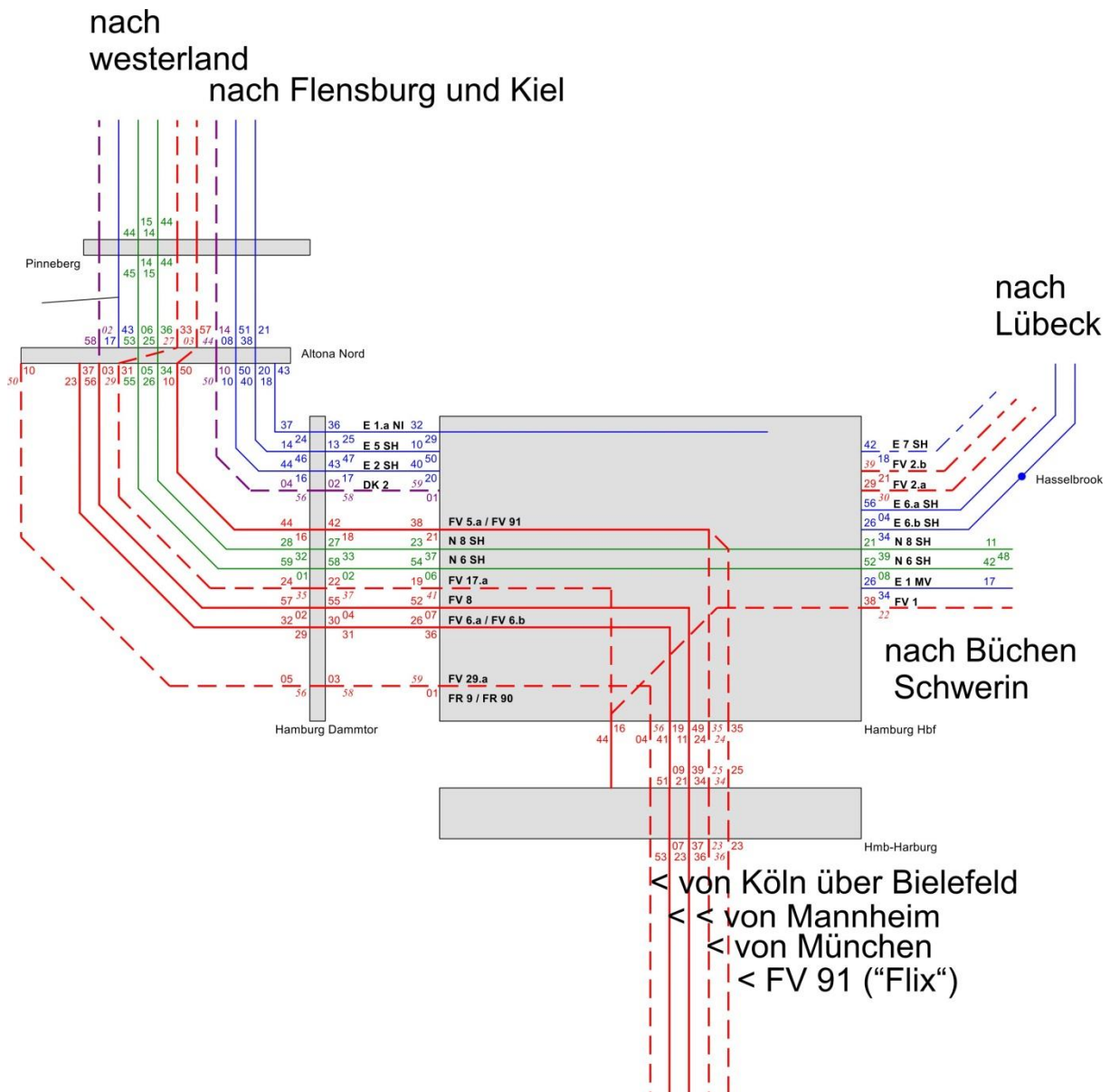


Abb. 2: Auszug aus dem Zielfahrplan 2030+, 3. Entwurf, Blatt Nord

Weiterentwicklung des Deutschlandtakts – 300 km/h:

Die Züge von Mannheim und München würden dann um etwa 4 Minuten früher von Süden in Hannover ankommen und später abfahren und gegenüber dem Zielfahrplan bis Hamburg weitere 4 bis 5 Minuten schneller sein. Dieser Zeitvorteil würde auch zulassen, eine längere Fahrzeit zwischen Nürnberg und Würzburg als 30 Minuten zuzulassen.

Die zu erreichenden Anschlüsse nach Schleswig-Holstein ergeben sich aus dem **regionalen Taktsystem in Schleswig-Holstein** und sind durch die Knoten Elmshorn, Neumünster, Lübeck, Heide und Husum vorbestimmt. Die Fahrzeiten nach Neumünster und Lübeck lassen sich nicht weiter verkürzen, nach Heide und Husum nur mit größeren Investitionen, die derzeit nicht vorgesehen sind.

Die Analyse der Anschlusssituation zeigt, dass der engste Anschluss der auf den Regionalexpress nach Westerland mit einer Übergangszeit von 7 Minuten in Hamburg-Altona Nord ist. Die Übergangszeit kann gemindert werden, wenn der Anschluss am gleichen Bahnsteig stattfindet, dies dürfte möglich sein. Alle anderen Anschlüsse haben

größere Übergangszeiten. Im Ergebnis ist daher der Takt-Anschluss herstellbar, wenn die Fahrzeit über die Neubaustrecke im Minutenbereich geringfügig abweichen würde.

Die Übergangszeiten zu den wichtigsten Anschlusslinien nach Lübeck, Kiel und Westerland sind aber so kurz, dass sie mit der längeren Fahrzeit über die Bestandsstrecke nicht erreicht werden können. Die Fahrzeit über die Neubaustrecke ist um 17 Minuten kürzer als über die Bestandsstrecke heute, das Optimierungspotenzial der Bestandsstrecke liegt bei etwa 2 bis 3 Minuten.

Weiterentwicklung des Deutschlandtakts – 300 km/h:

Die Züge von Mannheim und München würden dann um etwa 10 Minuten früher von Süden in Hamburg ankommen und später abfahren so dass sich die Anschlüsse weiter entspannen.

Die zu erreichenden Anschlüsse nach Mecklenburg-Vorpommern ergeben sich aus dem **regionalen Taktsystem in Mecklenburg-Vorpommern** und sind nur dann geringfügig anpassbar, wenn das Haltekonzept geändert wird. Maßgeblicher Knoten ist hier Schwerin und Rostock.

Nach dem Zielfahrplan wird der Anschluss an den Fernzug nach Rostock – Schwerin - Stralsund mit einer Übergangszeit von 15 Minuten erreicht. Lediglich der Anschluss an den Regionalexpress hat eine Übergangszeit von 25 Minuten, könnte aber mit dem Konzept der Weiterentwicklung des Deutschlandtakts (Neubau für 300 km/h) ebenfalls um eine halbe Stunde beschleunigt werden.

2.4. Hamburg – Ruhrgebiet über Neubaustrecke

Der Bau einer Verbindungskurve bei Hannover würde die Führung der Sprinter-Verbindung Ruhrgebiet – Hamburg mit besserer Erschließungswirkung als heute ermöglichen. Die Investitionen sind gering.

2.4.1. Die verkehrlichen Vorteile

Der fahrplantechnische Grund ist die Entlastung der Strecke Hamburg – Bremen – Münster – Essen – und nicht die kurze Fahrzeit: Schon heute verkehren Sprinterzüge ohne Zwischenhalte mit ähnlicher Fahrzeit zwischen Hamburg und Essen über Osnabrück. Die Führung der Sprinter geht aber zu Lasten der Kapazität und Geschwindigkeit der Güterzüge auf der gleichen Route. Die Führung auf der Route über Hannover kann hingegen auf ganzer Strecke freie Kapazitäten nutzen und außerdem Bochum und Dortmund anschließen. In Ostwestfalen wird zu Recht ein Halt in Bielefeld gefordert, um die einzige mögliche Direktverbindung nach Hamburg herzustellen. Es könnte geprüft werden, ob es fahrplantechnisch möglich ist, diesen Zug in Langenhagen halten zu lassen, was die Fahrzeit zum Flughafen Hannover deutlich verkürzen würde. Das Haltekonzept ist letztlich nicht durch die Infrastruktur vorprogrammiert und kann mit dem künftigen Betreiber einer solchen Linie verhandelt werden, ohne dass die Bundesregierung daran mitwirken muss.

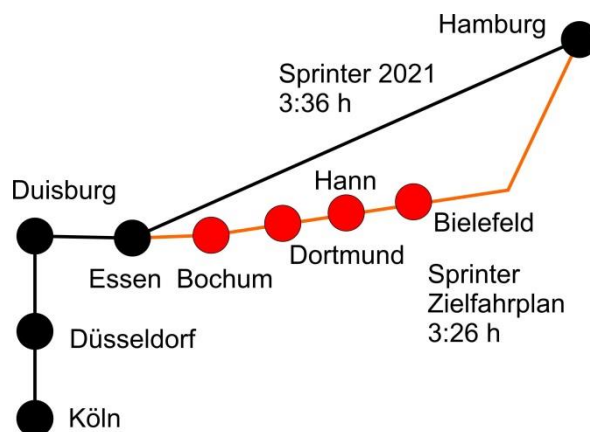


Abb. 3: Erschließungswirkung im Vergleich.

2.4.2. Geringe zusätzliche Investitionen

Hierfür sind lediglich zwei Rampen mit 35 Promille Steigung (Parameter nach EU-Norm für Hochgeschwindigkeitszüge) und eine dazwischen liegende Kurve für 80 km/h erforderlich ist, die direkt am Weichenwerk der DB am ehemaligen Güterbahnhof Herrenhausen verlaufen kann. Der Bau dürfte weitgehend auf DB-Gelände möglich sein und keine Eingriffe in die Stadtstruktur erfordern (Abb. 4 und 5).

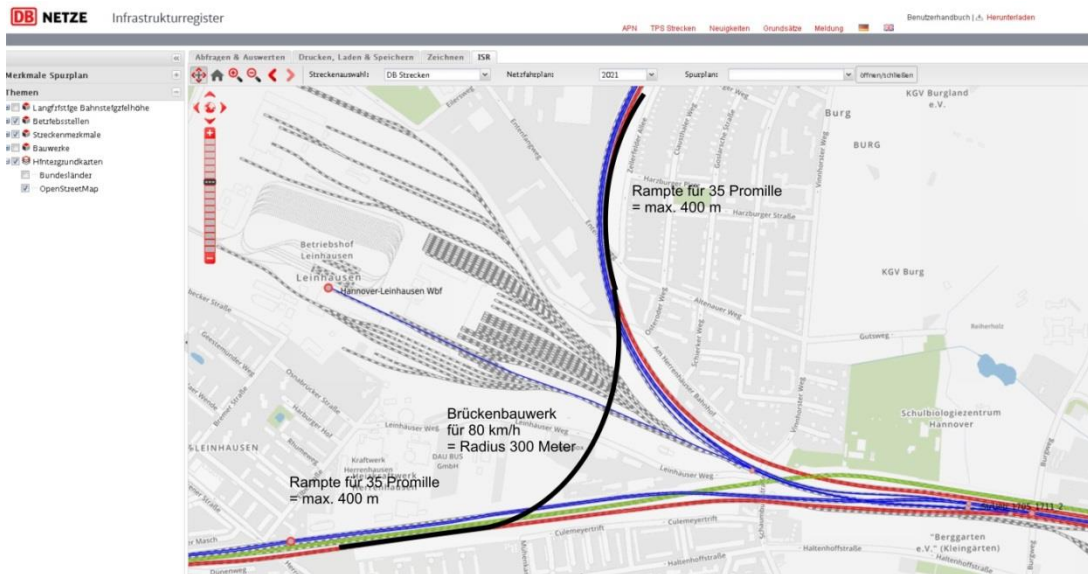


Abb. 4: Lage, Ausdehnung und technische Parameter einer Verbindungskurve am ehemaligen Güterbahnhof Herrenhausen. Eigene Berechnung auf der Grundlage von Kartenmaterial der DB und von Luftbildern. Die kurzen Rampen sind hier möglich, wenn die Nutzung den wenigen ICE-Zügen vorbehalten bleiben sollen (Maximalsteigung für Hochgeschwindigkeitszüge nach EU-Verordnung).



Abb. 5.: Quer zu dieser Blickrichtung über dieses Gelände kann die Verbindungskurve verlaufen.

2.5. Lüneburg, Uelzen und Celle

Hierzu haben die Aussagen des Zielfahrplans keine Verbindlichkeit, da das Angebot nicht von der Ausgestaltung der Infrastruktur abhängt.

Der Zielfahrplan beruht

- hinsichtlich des Fernverkehrs auf den kommerziellen Interessen von DB Fernverkehr,

- **hinsichtlich des Regionalverkehrs auf Wünschen der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG).**
- **Die Gestaltung ist fragwürdig, kann aber jederzeit geändert werden.**

Der Versuch wird scheitern, den Status Quo durch Ablehnung einer Neubaustrecke zu sichern. Das Fahrgastpotenzial aus Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern wird weiter wachsen. Die – eigenwirtschaftlich arbeitenden – Fernverkehrsunternehmen des Kernnetzes werden bei steigender Nachfrage im Direktverkehr in Lüneburg, Uelzen und Celle nicht mehr halten. **Nicht einmal das Angebot laut Zielfahrplan ist gesichert, die Fernverkehrsunternehmen können sich jederzeit anders entscheiden.**

2.5.1. Fernverkehr nach Lüneburg, Uelzen und Celle

Der Zielfahrplan sieht nur die zweistündliche Bedienung durch einen Flügelzug München – Hamburg vor.

Lediglich in Lüneburg gibt es einen unmittelbaren Anschluss von Hannover in Richtung Lübeck, der aber vom Regionalverkehr ebenfalls bedient wird und aus Richtung Hannover nur für die Zwischenhalte von Lauenburg bis Ratzeburg relevant ist. (der Weg über Hamburg nach Lübeck ist schneller).

Diese Gestaltung des Zielfahrplans ist fragwürdig. Auf dieser Basis steht die ICE-Verbindung als schnellste Verbindung Hamburg – München mit 4:45 h Fahrzeit nur zweistündlich zur Verfügung. Der Nachfragedruck lässt erwarten, dass die schnellste Verbindung Hamburg – München stündlich angeboten werden soll und damit **die ICE-Zwischenhalte ganz wegfallen. Wenn die Neubaustrecke auf 300 km/h ausgelegt wird, wird sich dieser Druck weiter verstärken.**

Andererseits fällt die Phantasielosigkeit für neue Entwicklungen auf: Das IRE-Angebot der DB einer Verbindung **Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Stendal – Berlin** sollte Anlass sein, eine solche Verbindung dauerhaft und systematisch zu fördern. Ein solches Angebot könnte den im Zielfahrplan eingesetzten ICE-Halt Stendal ersetzen und damit die **Beschleunigung der ICE-Verbindung Hildesheim – Braunschweig – Berlin** ermöglichen.

2.5.2. Regionalverkehr nach Lüneburg, Uelzen und Celle

Der Zielfahrplan sieht die halbstündliche Führung von Regionalzügen Hamburg – Göttingen wie bisher vor.

Durch spurtstärkere Fahrzeuge und den Wegfall eines längeren Halts in Uelzen soll die Fahrzeit Hamburg – Hannover weiter gekürzt werden.

Überraschend ist, dass dieses Fahrplankonzept auf der Neubaustrecke Hamburg – Hannover beruht! Verbleiben die ICE ohne Halt auf der Route über Lüneburg, so ist dieser Fahrplan nicht machbar!

Die Annahmen des Zielfahrplan begegnen erheblichen Bedenken und ist daher **nicht zukunftsfähig:**

- Die Anschlussoptimierung sieht zwar im integralen Taktfahrplan optimal aus. Aber Fernverkehr und Regionalverkehr bieten **keinen engen Anschluss Richtung Frankfurt – Mannheim.** Beide Zugangebote sind auf München ausgerichtet.
- Der kurze Halt in Uelzen lässt **keine Stärkung / Schwächung** der Züge zu, um der sehr unterschiedlichen Nachfrage nördlich und südlich von Uelzen gerecht zu werden.
- Der kurze Halt in Uelzen lässt **keine Flügelung** der Züge zu, die für eine Durchbindung nach Stendal – Magdeburg sinnvoll wäre.
- Die Linienführung stellt weiträumig keine anderen Verbindungen her als der Fernverkehr. Beispielsweise wäre eine Direktverbindung nach **Hildesheim** interessanter als die halbstündliche Verbindung nach Göttingen. Nach Elektrifizierung oder mit geeigneten Fahrzeugen könnte auch eine Direkte Verbindung von Hamburg nach **Bad Harzburg** hergestellt werden.

Es ist daher in erster Linie Aufgabe der Landespolitik, für eine bessere Bedienung zu sorgen. Möglichkeiten:

- Verbesserung der Nachfrage für die Zwischenhalte durch lokale Initiativen und Verbesserungen der Anschlüsse an den Busverkehr,
- Vereinbarungen mit Fernverkehrsunternehmen über die Anerkennung von Fahrausweisen im Abschnitt Hamburg – Lüneburg - Uelzen
- Absprache mit anderen Bundesländern zur Verstärkung von Fernverkehrskonzepten mit Flügelzügen oder touristischen Zügen (Ziele: Schwarzwald, bayerische Alpen).
- Entwicklung einer qualifizierten Verbindung nach Berlin über Stendal in Zusammenarbeit mit Sachsen-Anhalt und Brandenburg.
- Entwicklung neuer Angebotskonzepte im Regionalverkehr, etwa Hamburg – Lüneburg – Hannover – Hildesheim – Bad Harzburg oder Hamburg – Lüneburg – Hannover –Neubaustrecke – Northeim – Göttingen zur besseren Erschließung des Harzes,

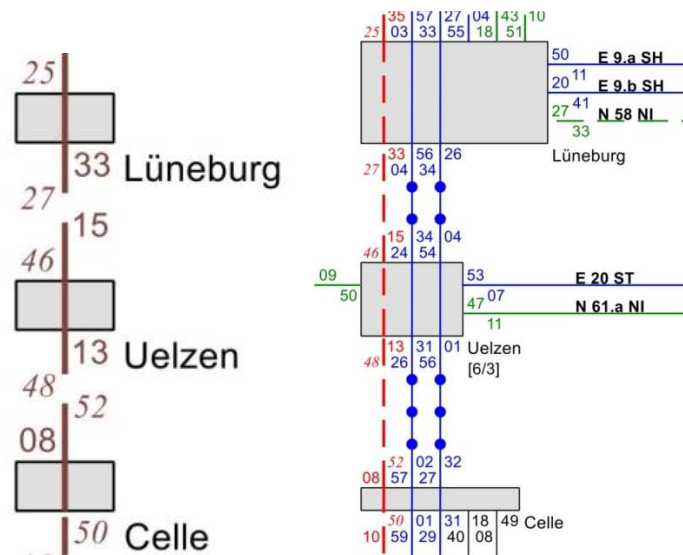


Abb. 6. Auszug aus den Zielfahrplänen Fernverkehr (links) und Nord (Fern- und Regionalverkehr): Die sinnvollen Knoten werden vom Regionalverkehr bedient, der Fernverkehr bildet nur in Lüneburg einen sinnvollen Knoten mit dem Anschluss Richtung Lübeck, aber der Zug nach Dannenberg wird verpasst.

2.5.3. Beschleunigung des RE durch S-Bahn Hannover

Der RE Hannover – Uelzen – Hamburg kann weiter beschleunigt werden. Die Wartung der S-Bahn Hannover wird nach Celle verlagert. Daher müssen die S-Bahnen für das West-Netz (Minden-/Flughafen-/Bennemühlen <> Haste/Paderborn als Leerfahrt nach Langenhagen gebracht werden. Würde man eine der Linien in Langenhagen flügeln und einen Flügel nach Celle fahren, so werden diese Fahrten überflüssig, so dass die S-Bahn künftig Großburgwedel und Isernhagen bedienen würde. Dadurch könnte der RE von Hannover nach Celle um rund 5 Minuten beschleunigt werden. Das ermöglicht eine bessere Anpassung an Anschlüsse. Die vorgesehene Standzeit in Hannover könnte dann zugunsten einer Durchbindung nach Hildesheim verwendet werden, das bisher nur einmal stündlich von Hannover mit einem Express erreichbar ist,

3. Zusatznutzen einer Neubaustrecke entlang der A 7 für Niedersachsen

3.1. Verknüpfung mit dem Bestandsnetz

Verknüpfungen mit dem Bestandsnetz sind im Mittelteil zwischen Bad Fallingbostel und Bispingen mit dem Bestandsnetz mehrfach möglich (Abb. 7). Diese lassen optimale Betriebsbedingungen sowohl in der Relation Hannover – Hamburg wie Hannover – Bremen zu und damit eine optimale Einbindung von Soltau in entsprechende Verkehrsangebote.

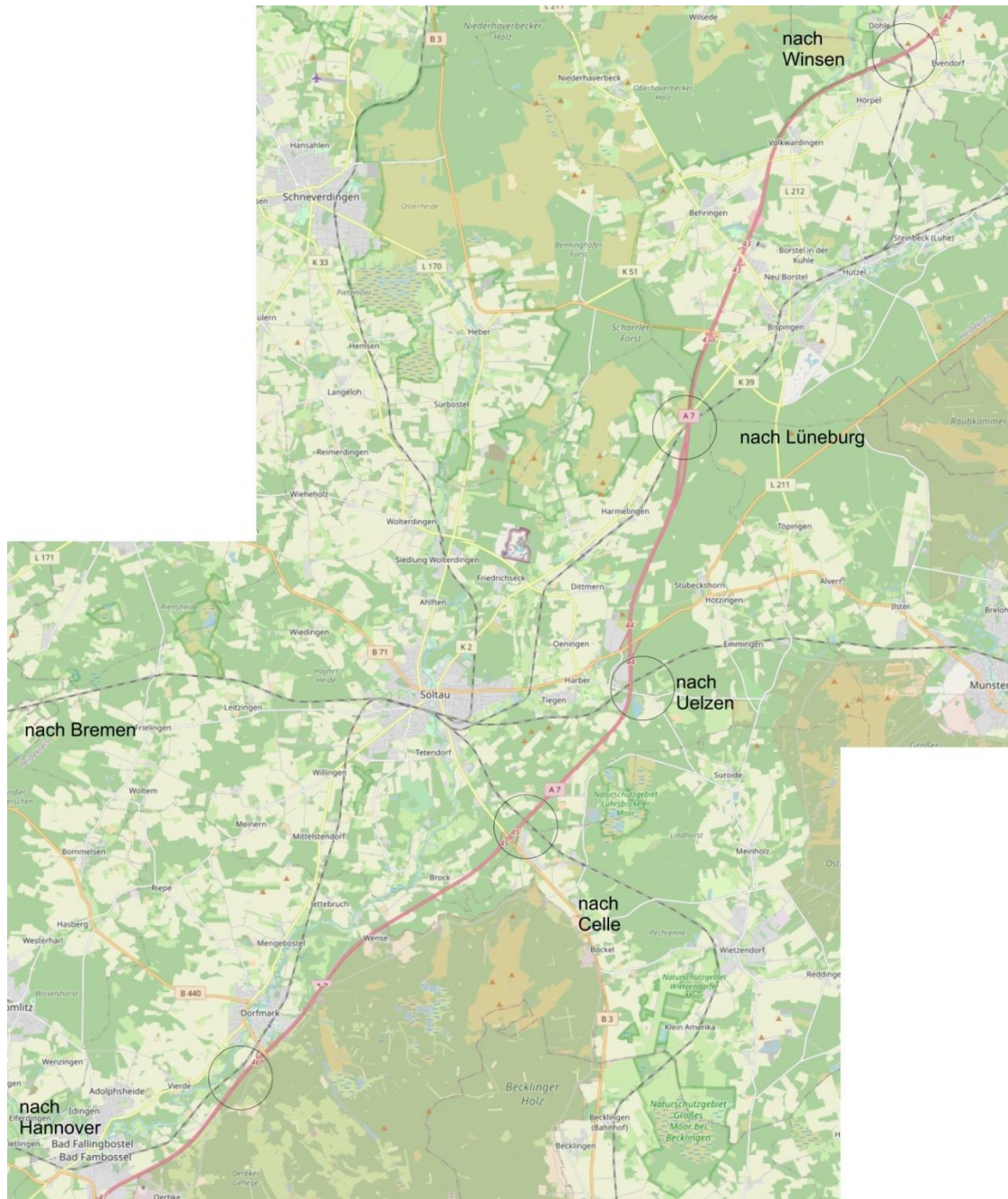


Abb. 7.: An 5 Stellen ist mit wenig Aufwand eine Neubaustrecke entlang der A 7 mit dem Bestandsnetz verknüpfbar.

3.2. Mehr Fernverkehr Hannover – Bremen

Eine Neubaustrecke Hannover – Hamburg ist Voraussetzung für die Verbesserung des Fernverkehrs Hannover – Bremen.

Das Fernverkehrsangebot Hannover – Bremen im Zielfahrplan ist auf einen zweistündlichen ICE München - Bremen - Bremerhaven und einen zweistündlichen IC mit Zwischenhalten in Nienburg und Verden beschränkt.

Eine Verdichtung auf Halbstundentakt ist ausgeschlossen, da dann die Kapazität für den Güterverkehr aus Bremerhaven und Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) nicht mehr zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Neubaustrecke lässt sich mit der zu elektrifizierenden Strecke Bremen – Uelzen über die Bahnlinie Celle – Soltau so verknüpfen, dass eine Durchfahrt elektrischer Züge möglich ist. Damit entsteht die Möglichkeit,

- **Güterzüge über Soltau** zu leiten, dass die für mehr Fernverkehr benötigte Kapazität über Nienburg frei wird oder
- **Fernverkehrszüge über Soltau** zu leiten. Mit 250 km/h auf der Neubaustrecke und 160 km/h auf der Strecke Bremen – Soltau kann die Fahrzeit in etwa erreicht werden, die auch über Nienburg erzielt wird.

Welche Lösung sinnvoll ist, hängt von vielen weiteren Faktoren ab, aber die Neubaustrecke Hannover – Hamburg ist Voraussetzung dafür.

3.3. Regionalverkehr über die Neubaustrecke

Nutzen NBS Hannover - Hamburg

entlang A 7

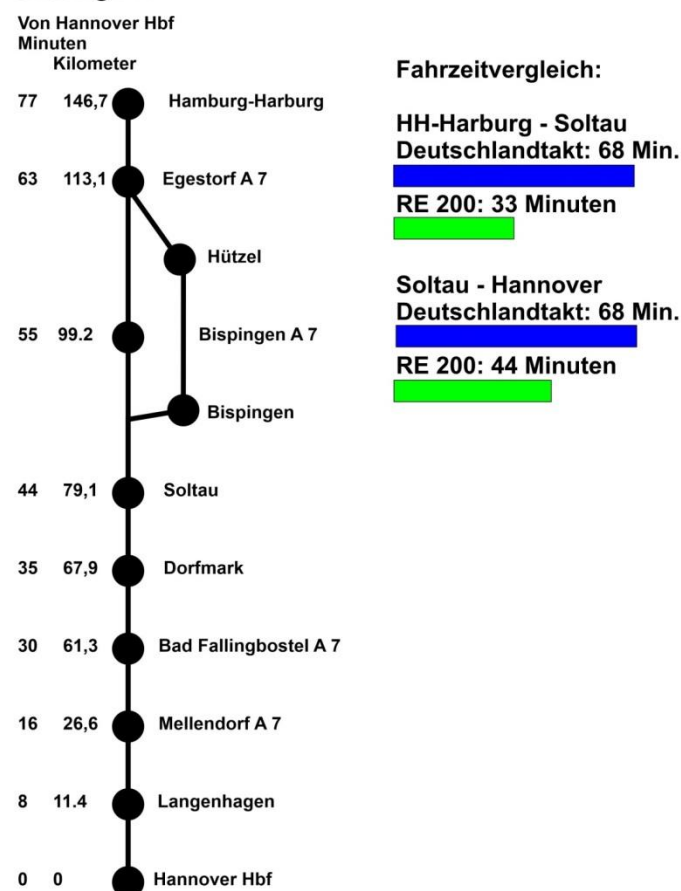


Abb. 8.: RE 200 über die Neubaustrecke, von Dorfmark bis Soltau über die Bestandsstrecke der DB. Die Führung über Bispingen (Ort) mit etwas längerer Fahrzeit ist ebenfalls möglich.

Auch für Regionalzüge wäre eine interessante Nutzung denkbar. Mit 200 km/h schnellen Zügen – Vorbild Nürnberg-München-Express – könnte die Fahrzeit Hannover - Soltau bei 45 Minuten liegen (Deutschlandtakt: 68 Minuten), die Fahrzeit zwischen Harburg und Soltau würde gegenüber dem Deutschlandtakt halbiert (33 Minuten statt 68 Minuten). Das Beispiel einer realistischen Fahrzeitberechnung zeigt Abb. 8.

➤ **Kostengünstiger Bau von Regionalbahnhöfen an Neubaustrecken**

Der Bau von Regionalbahnhöfen an Neubaustrecken ist sehr kostengünstig möglich. An Neubaustrecken sind in Abständen von höchstens 20 Kilometern Überholstationen zu bauen. Diese sind vom Bund als Teil der Neubaustrecken zu finanzieren. Bei rechtzeitiger Planung können diese so angelegt werden, dass sie als Regionalbahnhof dienen können und Seitenbahnsteige und Anlagen für den Fahrgastbetrieb eingerichtet werden können.

Voraussetzung ist das Interesse und die Mitwirkung des Landes.

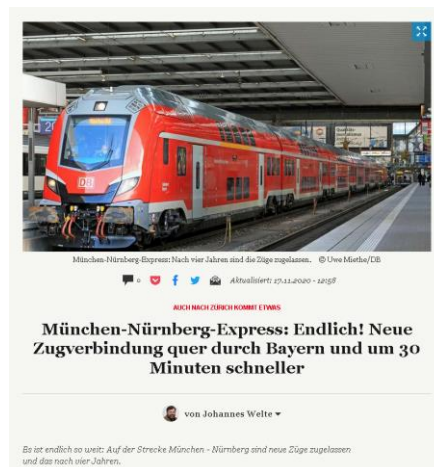


Abb. 9: Vorbild für solche schnellen Regionalverbindungen ist der Nürnberg-München-Express. Pressebericht vom 17.11.2020, Münchener Merkur.

4. Alternativen zur Neubaustrecke

Angesichts der dargelegten Vorteile einer Neubaustrecke werden Alternativen es schwer haben, gegenüber einer Neubaustrecke an der A 7 zu bestehen. Allerdings kann erst eine vertiefte Untersuchung zeigen, welche Alternative die beste ist.

4.1. Drittes Gleises Lüneburg – Uelzen zusätzlich zur Neubaustrecke

Der Bau des im Konzept „Alpha E“ vorgesehenen und im Bundesverkehrswegeplan von 2016 enthaltenen dritten Gleises zwischen Lüneburg –und Uelzen ist kein Ersatz für eine Neubaustrecke, da die Kapazität nicht ausreicht, um den Bedarf zu decken.

Der Bau kann aber sinnvoll sein,

- wenn sichergestellt ist, dass die Realisierung **weitaus früher möglich** ist als der Bau einer Neubaustrecke oder einer Alternative, und
- wenn die so geschaffene zusätzliche Kapazität langfristig sicherstellt, dass sie sinnvoll im Sinne der Verdichtung des Reisezug- oder Güterverkehrs genutzt werden kann oder
- Wenn die Bundesregierung die Anfang Mai 2021 geäußerte **Absicht, Halbsta7ndtakte** im Fernverkehr bis 2030 realisieren zu wollen, auch auf der Strecke Hannover – Hamburg realisieren will. Denn dies würde die Kapazität des Güterverkehrs verringern, so dass allein unter diesem Gesichtspunkt eine Kompensation notwendig ist.

Um dies zu rechtfertigen, wäre eine Wirtschaftlichkeitsberechnung erforderlich, die vor allem den Faktoren der früheren Fertigstellung gewichtet. Eine wirtschaftliche Bewertung unter diesem Gesichtspunkt ist bisher nicht bekannt.

4.2. Güterzug-Neubaustrecke entlang der A 7

Güterzüge verkehren wirtschaftlich mit maximal 120 km/h. Eine Neubaustrecke für Güterzüge würde einen Radius von 600 Meter erfordern, was aber entlang der A7 selbst keine Vorteile brächte.

Eine solche Güterbahn wäre nach Lehrte zu führen und wäre damit länger als eine Neubaustrecke für den Fernverkehr, die nach Langenhagen einfädeln würde.

Regionalverkehr über diese Güterstrecke wäre zwar möglich, aber für Hannover - Soltau kaum schneller als über die vorhandene Heidebahn. Für Soltau – HH-Harburg würde die Fahrzeit deutlich kürzer als über Buchholz.

Eine Güterzugtrasse kann mit der Linie Soltau – Bremen verknüpft werden, so dass die Strecke Hannover – Wunstorf – Bremen entlastet und dort Kapazitäten für mehr schnelle Reisezüge freigemacht werden kann.

4.3. Neubaustrecke an anderer Stelle als entlang der A 7

Eine andere Trassenführung als entlang der A 7 bedarf der Prüfung, verspricht aber keine erkennbaren verkehrlichen Vorteile.

4.4. Ausbau von vorhandenen Regionalbahnen

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vor geraumer Zeit auch den Ausbau der bestehenden regionalen Bahnstrecken Lüneburg – Soltau und Soltau – Celle sowie weitere Linienführungen in Betracht gezogen. Solche Varianten sind nur zu erwägen, wenn die vertiefte Prüfung ergibt, dass diese Varianten schneller als das dritte Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen realisiert werden können und so schneller und kostengünstiger zusätzliche Kapazität geschaffen werden kann. Langfristig muss aber beachtet werden, dass kurze Fahrzeiten und niedrige Personal- und Energiekosten für Güterzüge wesentliche Faktoren für die Konkurrenzfähigkeit zum Straßenverkehr sind. Erst die Diskussion um den Deutschlandtakt hat diesen Aspekt in den Blick gebracht und rechtfertigt heute eine zurückhaltende Beurteilung des Ausbaues der Nebenbahnen durch die Heide, da hier entweder deutlich längere Fahrzeiten entstehen oder erhebliche Ausbauten zur Beschleunigung der Bahnlinien notwendig würden.

5. Exkurs: Hannover Hauptbahnhof – ein Engpass?

Vielfach wird die Behauptung aufgestellt, dass der Hauptbahnhof Hannover ein Engpass sei, Aussagen, der Hauptbahnhof Hannover habe für den Fern- und Regionalverkehr nicht genügende Kapazitätsreserven, entbehren der Grundlage. Lediglich im Bereich der S-Bahnen ist eine so hohe Belastung vorhanden, dass Ausbauten erforderlich werden.

Die Struktur ist vielmehr sehr effizient (Abb. 9 bis 11.):

Gleis 1-2 S-Bahn

Gleise 3-8 Nord-Süd Fern und Regional

Gleise 9 -12 Ost-West Fern und Regional

Gleise 13-14 S-Bahn

Nur ein einziger Zug je Stunde wechselt eine Gruppe und verzehrt zusätzliche Kapazität: ICE München – Bremen wechselt von Nord-Süd zur Ost-West. Die Einrichtung von Durchläufen Berlin – Bremen wäre problemlos möglich.

Einfädelungen in Seelze und Lehrte sind kreuzungsfrei, nach Bau einer Neubaustrecke an Wunstorf vorbei ist auch die Einfahrt in den Bahnhof Wunstorf entspannt.

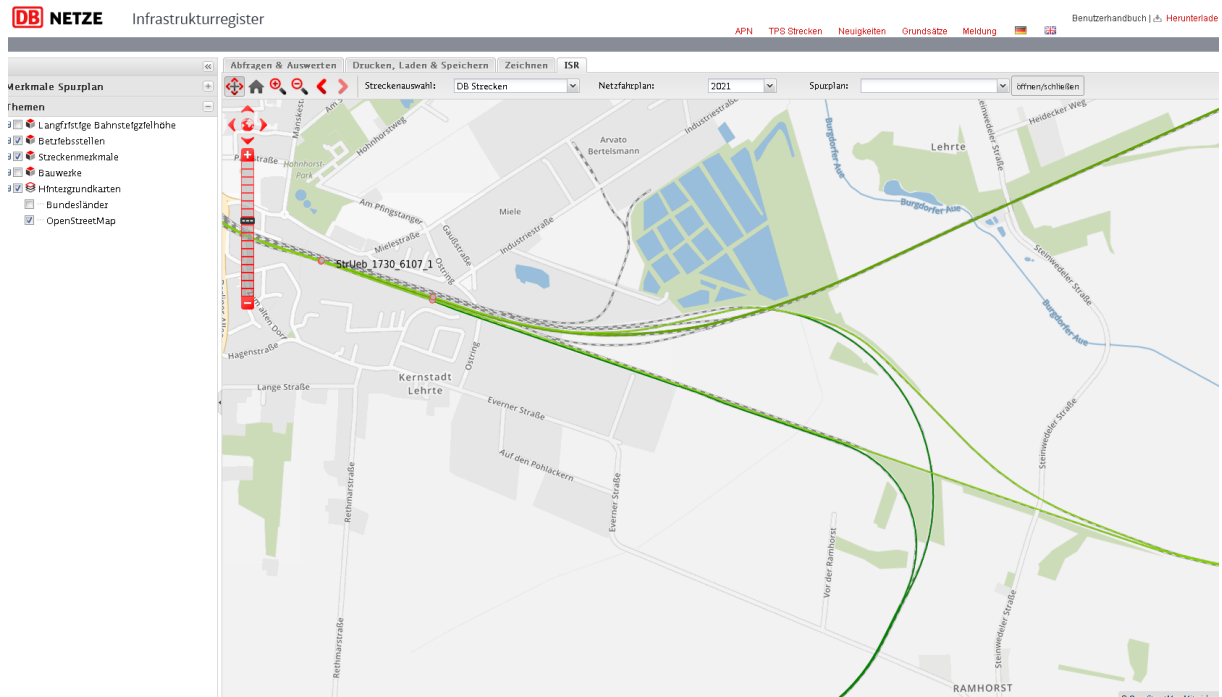


Abb. 9. Hoch leistungsfähige und kreuzungsfreie Verknüpfung östlich Lehrte.
Quelle DB Netz AG.

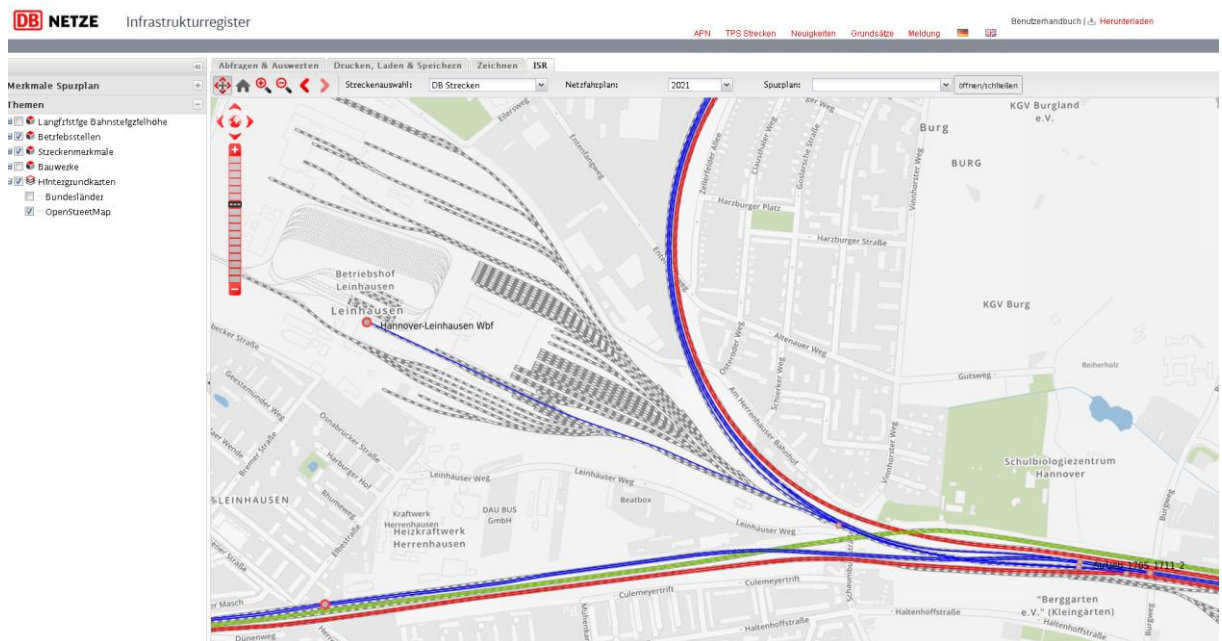


Abb. 10. Hoch leistungsfähige und kreuzungsfreie Verknüpfung westlich von Hannover Hbf.
Der Ost-West-Fernverkehr wird hier über den Nord-Süd-Fernverkehr geführt, die S-Bahnen haben eigene, kreuzungsfreie Gleise.

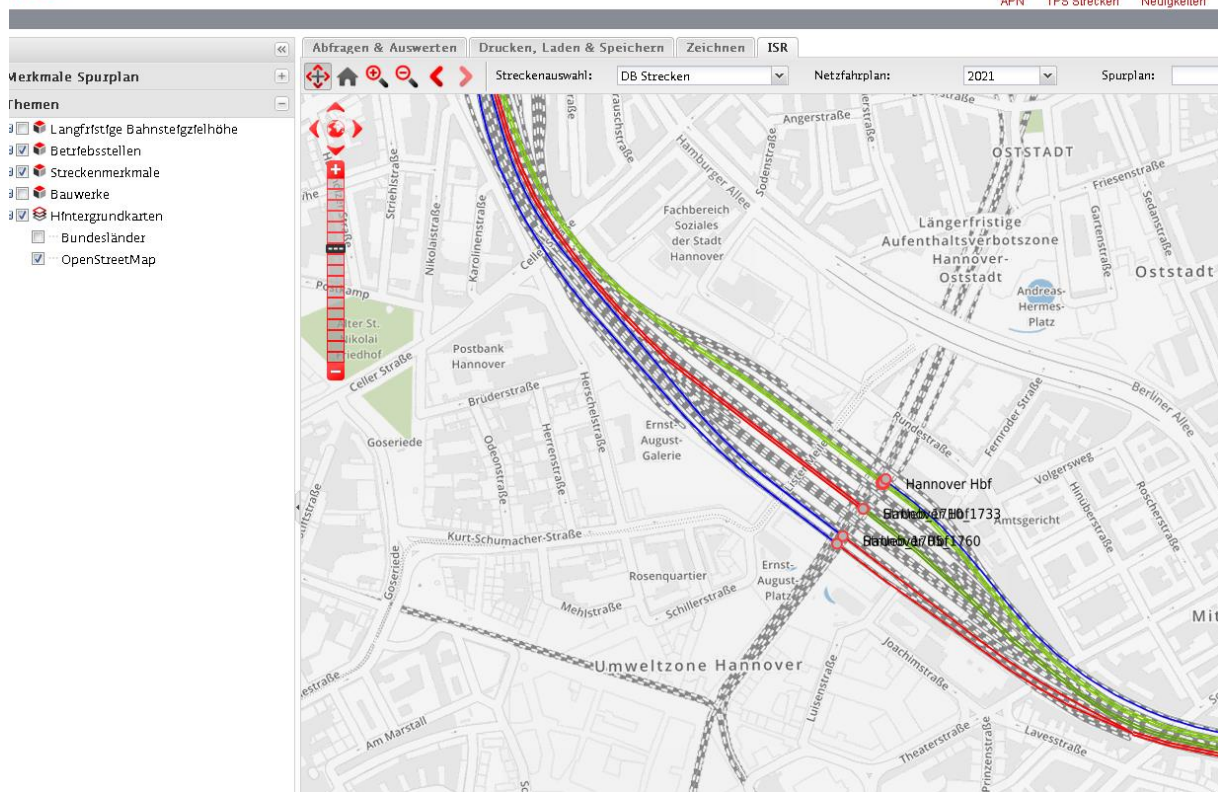


Abb. 11.: Hochleistungsfähige Struktur der Fern- und Regionalgleise im Hauptbahnhof. Nur die S-Bahn-Gleise am Rand sind stark ausgelastet. Quelle: DB Netz AG.