

Eine Neubaustrecke Hamburg–Hannover kann auch der Lüneburger Heide nützen

Die Zeichen verdichten sich, dass trotz Alpha-E-Kompromiss zwischen Hamburg und Hannover großflächig neu gebaut werden wird. Der Artikel beschreibt, was die niedersächsische Landesregierung jetzt anstelle ihrer Blockade tun müsste, um das Optimum für die Region herauszuholen.

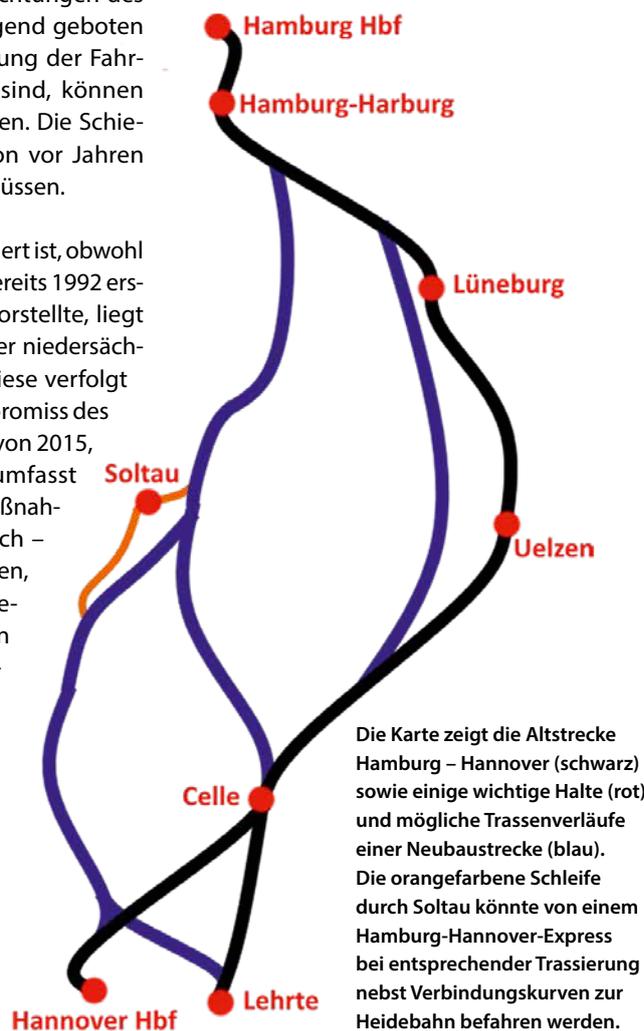
Auch 60 Jahre nach den ersten Ideen für eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover reist man zwischen beiden Städten immer noch fast genauso wie damals. Gut, man fährt jetzt im schicken ICE mit 200 km/h statt hinter einer Dampflok, dafür kommt man aber wegen der chronisch gewordenen Überlastung der Strecke fast nie pünktlich ans Ziel. Verdichtungen des Personenverkehrs, die dringend geboten wären und für eine Steigerung der Fahrgastzahlen unumgänglich sind, können nicht mehr umgesetzt werden. Die Schieneninfrastruktur hätte schon vor Jahren massiv ausgebaut werden müssen.

Dass hier so lange nichts passiert ist, obwohl die Deutsche Bundesbahn bereits 1992 erste Planungen zur Y-Trasse vorstellte, liegt auch ganz maßgeblich an der niedersächsischen Landesregierung. Diese verfolgt weiterhin unbeirrt den Kompromiss des Dialogforums Schiene Nord von 2015, genannt Alpha-E. Dieser umfasst zwar auch viele sinnvolle Maßnahmen, aber insbesondere auch – getrieben von Bürgerinitiativen, die sich vor Zügen in der Lüneburger Heide fürchteten – den Verzicht auf jegliche Neubauten im Dreieck Hamburg – Bremen – Hannover. Das hat nicht nur zur Folge, dass die Y-Trasse Geschichte ist, sondern verzögert auch den Ausbau der Infrastruktur um viele Jahre, weil alles neu geplant werden muss. So ist in Alpha-E unter anderem ein abschnittswise dreigleisiger Ausbau

südlich von Lüneburg vorgesehen. Gebaut wurde, wie bei den langen Vorlaufzeiten in Deutschland üblich, noch nichts.

Das Kernproblem von Alpha-E ist und bleibt aber, dass die darin vorgesehenen Maßnahmen, die es auf Teilabschnitten sogar bei einer zweigleisigen Streckenführung belassen, nicht ausreichen, um den zukünftigen

Bedarf abzudecken. Darum ging es auch nie, denn vordringliches Ziel der damaligen Landesregierung war es, die lautstarken Bürgerinitiativen zu befrieden. Fahrgastinteressen und eisenbahntechnische Aspekte waren und sind im Dialogforum Schiene Nord bzw. seinem Nachfolger, dem Projektbeirat Alpha-E, nicht repräsentiert, wie ein Blick auf seine Zusammensetzung zeigt: Neben



verschiedenen Anliegerkommunen und -landkreisen sind acht Bürgerinitiativen vertreten. Vertreter von Fahrgast-, Umwelt-, Wirtschafts- oder Verkehrsverbänden hingegen sucht man vergebens. Wenn sich Vertreter von unsYnn, einer der beteiligten Bürgerinitiativen, dann auch noch in einem Interview mit der Soltauer Böhme-Zeitung damit rühmen, im Laufe des „Dialoges“ die Höchstgeschwindigkeit der Amerikalinie (Bremen-)Langwedel-Soltau-Uelzen auf 80 km/h begrenzt zu haben, wodurch der Personenverkehr auf dieser Strecke auf Jahrzehnte unattraktiv bleiben wird, ist das nicht nur grober verkehrspolitischer Unsinn, sondern ein Schlag ins Gesicht aller heutigen und potenziellen Fahrgäste. Es wird klar: Den Bürgerinitiativen ging es nie um Umweltschutz, sondern nur um die Verhinderung jeglicher Veränderung vor ihrer Haustür.

Hätten der Fahrgastverband PRO BAHN und andere Bahnexperten an dem Bürgerforum mitgewirkt, so wäre die mangelhafte Wirksamkeit eines dreigleisigen Ausbaues frühzeitig zur Sprache gekommen. Denn schon in den 1990er-Jahren haben die Fachleute

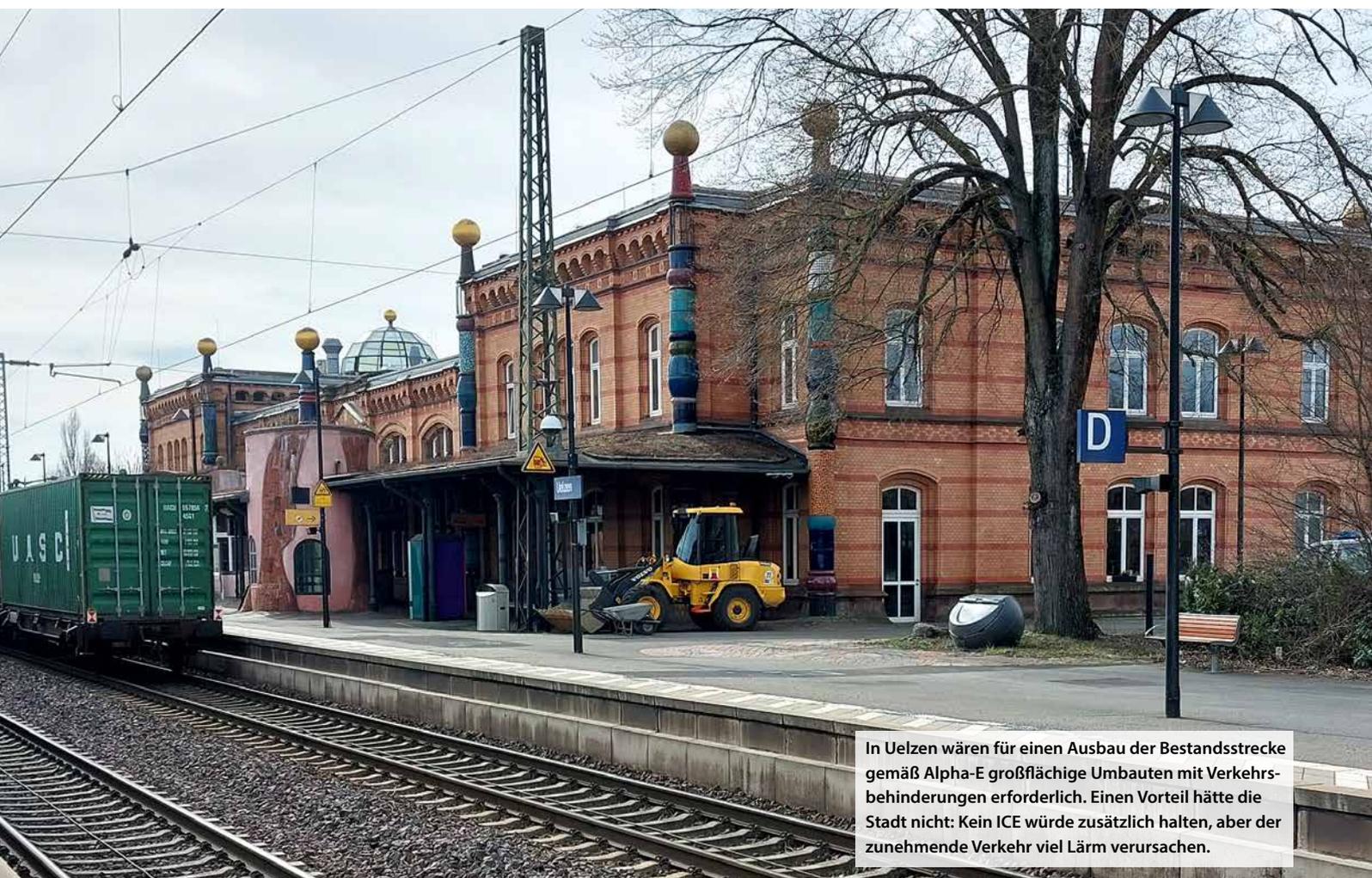
den dreigleisigen Ausbau zwischen Harburg und Lüneburg kritisch geprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen: Drei Gleise statt zwei bringen nicht 50 Prozent mehr Kapazität, sondern nur 20 Prozent. Während zwischen Harburg und Lüneburg eine Regionalbahn mit vielen Zwischenhalten Güterzüge ausbremst und daher der Effekt des dritten Gleises noch recht groß ist, schrumpft der Vorteil zwischen Lüneburg und Celle auf ein Minimum.

Umso bedauerlicher ist, dass Niedersachsen offenbar weiterhin alles tut, um ja keine neue Diskussion aufkommen zu lassen. Verkehrsminister Althusmann (CDU) betonte, ironischerweise nur wenige Tage nach der Auftaktveranstaltung des Bündnisses Zukunft Schiene Nord, das die Eisenbahn im Norden Deutschlands mit 30 Milliarden Euro stärken möchte, dass es keine Neubaustrecke geben solle und man am faulen Alpha-E-Kompromiss in unveränderter Form festhalte. Auch Ministerpräsident Weil (SPD) sowie SPD-Parteichef Klingbeil, dessen Wahlkreis der Heidekreis ist und der auf die Stimmen der Bahngegner kaum verzichten können wird, stützen diesen Kurs.

Grundsätzlich kann man auch mit Blick auf die Landtagswahl im Herbst nicht behaupten, dass die derzeitige rot-schwarze Regierung ein besonderes Interesse an der Eisenbahn besitze. Ganz im Gegenteil waren auch die für den Deutschlandtakt gemeldeten neuen Angebote sehr überschaubar und statt auf großflächige Elektrifizierung und Reaktivierungen setzt man lieber alles daran, die in Salzgitter gebauten Wasserstofftriebwagen vom Typ iLint zu vermarkten, obwohl diese laut einer bayerischen Studie für den Großteil der Eisenbahnstrecken selbst im Flachland nicht geeignet sind.¹

Währenddessen ist der Bund bei Alpha-E bereits seit Längerem umgeschwenkt und verfolgt, wenn auch öffentlich nicht so betitelt, gemeinsam mit der DB AG, die schon immer neu bauen wollte, einen Kurs, der

1 Müller et al.: „Can regional railway become emission-free with recently announced vehicles? – A case study of Bavaria“; TU Delft Open, Ausgabe 20(4), 2020, S. 286–305; ISSN: 1567-7141; Link: <https://journals.open.tudelft.nl/ejtir/article/view/5439>



In Uelzen wären für einen Ausbau der Bestandsstrecke gemäß Alpha-E großflächige Umbauten mit Verkehrsbehinderungen erforderlich. Einen Vorteil hätte die Stadt nicht: Kein ICE würde zusätzlich halten, aber der zunehmende Verkehr viel Lärm verursachen.



Der Nordkopf des Bahnhofs Lüneburg müsste für einen viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke stark erweitert werden. Das schließt auch den Abriss mehrerer Gebäude ein und bringt jahrelange Verkehrsbehinderungen mit sich.

eine dedizierte Schnellfahrstrecke immer wahrscheinlicher macht. Der Hamburger Verkehrssenator Tjarks (Grüne) bevorzugt diese Lösung ebenfalls. Derzeit werden bereits mögliche Trassenkorridore erkundet, wobei eine der drei möglichen Trassen – wen wundert's – nahe der Autobahn A7 verläuft.

Für diesen Sinneswandel gibt es auch verkehrspolitisch sauber herleitbare Gründe, unter anderem folgende:

1. Die in Alpha-E skizzierten Ausbauten der Bestandsstrecke reichen erwiesenermaßen nicht aus, um den zukünftigen Verkehr vollständig aufzunehmen, geschweige denn einen stabilen Betrieb zu gewährleisten. Das galt bereits für die im Bundesverkehrswegeplan 2030 angenommenen Zugzahlen und gilt erst recht für die im aktuellen Entwurf des Deutschlandtakts.
2. Die zu erwartende mangelnde Betriebsstabilität von Alpha-E wird die Anschlüsse in den Knoten Lüneburg, Uelzen und Celle dauerhaft gefährden. Sie wird auch über Hamburg und Hannover hinaus ausstrahlen, weil die Fernzüge ihre Verspätungen auf der restlichen Strecke nicht abbauen können.
3. Die im Deutschlandtakt geforderten Fahrzeiten von ca. 50 Minuten zwischen Hamburg-Harburg und Hannover Hbf sind ohne eine schnellere und kürzere Neubaustrecke nicht zu erreichen. Da die Fahrzeiten südlich Hannovers als gesetzt angesehen werden können, hätte dies verschiedene Anschlussverluste in Hamburg mit erheblich größeren Fahrzeitverlängerungen zur Folge. Der Sprinter Hamburg-Köln müsste auf der Strecke über Osnabrück bleiben und würde dort

wichtige Trassen für den Güterverkehr zerschneiden.

4. Ein Streckenausbau ist keineswegs günstiger oder schneller zu haben als ein Neubau. Ganz im Gegenteil: Für die 27 Kilometer zwischen Rotenburg und Verden, die zweigleisig ausgebaut werden sollen, sind sage und schreibe acht Jahre eingeplant, wobei jedes Jahr die Strecke drei Monate lang voll gesperrt werden soll.² In Bayern war die Strecke Ebensfeld-Nürnberg insgesamt bereits für fast ein Jahr gesperrt; weitere Vollsperrungen sind geplant. Bei einer 140 Kilometer langen Ausbaustrecke mit schwierigen Ortsdurchfahrten dürfte eher mit 30 Jahren zu rechnen sein, in denen es ständig zu baubedingten Sperrungen, Fahrzeitverlängerungen oder Kapazitätseinschränkungen kommt, die dann einerseits Fahrgäste verprellen und andererseits bestehende Umlei-

² Quelle <https://dserver.bundestag.de/btd/19/299/1929972.pdf>

tungsstrecken wie die über Verden und Rotenburg noch stärker überlasten. Eine Neubaustrecke hingegen könnte in weniger als zehn Jahren fertig sein, ohne dabei den Betrieb auf der Altstrecke zu beeinträchtigen.

Mit ihrer andauernden Verweigerung, Alpha-E aufzuschnüren und sich zwischen Hamburg und Hannover auch für andere Lösungen zu öffnen, verspielt die Landesregierung zudem auch mehrere große Chancen. Man sollte sich auch immer wieder ins Gedächtnis rufen, dass noch nie eine Neubaustrecke, die bundespolitisch beschlossen wurde, nicht irgendwann auch kam. Man kann also mit einigem Recht schon jetzt sagen, dass das Dialogforum Schiene Nord den Neubau nur aufgeschoben hat.

Auf der anderen Seite hatte in den 1970er-Jahren die niedersächsische Landesregierung großen Anteil daran, dass die Neubaustrecke Hannover-Würzburg direkt über Göttingen führte und Hildesheim über eine Verbindungskurve angeschlossen wurde. Hätte sie sich nicht mit guten Argumenten eingebracht, wäre dies höchstwahrscheinlich nicht geschehen. Man kann der jetzigen und der zukünftigen Landesregierung daher nur raten, die Blockade aufzugeben und sich konstruktiv an den Neubauplanungen zu beteiligen – das gilt auch für den zweiten geplanten Neubau von Bielefeld nach Hannover. Eine aktive Mitgestaltung könnte Niedersachsen zahlreiche Vorteile und einen echten Mehrnutzen für die Verkehrswende bringen. Dafür müsste man den Projektbeirat Alpha-E zwar endgültig ad acta legen, aber da dies eh viele relevante Gruppen außen vor lässt, wäre dies kein großer Verlust für die Bürgerbeteiligung.



Die Trasse ist in Bad Bevensen nur für zwei Gleise ausgelegt. Jeglicher mehrgleisiger Ausbau wird dafür sorgen, dass der Ort vollständig von der Bahn zerschritten wird.

HHE		Bahnhof		HHE
8:17	ab	Hamburg Hbf	an	9:43
8:27		Hamburg-Harburg		9:33
8:40		Egestorf SFS		9:20
8:48		Bispingen SFS		9:12
8:59	an	Soltau (Han)	ab	9:01
9:01	ab	Soltau (Han)	an	8:59
9:12		Bad Fallingbostal		8:58
9:29		Wedemark SFS		8:31
9:38		Langenhagen Mitte		8:22
9:46	an	Hannover Hbf	ab	8:14

Niedersachsen sollte sich zum Beispiel dafür starkmachen, dass die Neubaustrecke auch für den schnellen Regionalverkehr ausgebaut wird. So ließen sich etwa bei einer Trassenführung entlang der A7 Regionalbahnhöfe einrichten, die von einem Hamburg-Hannover-Express in Anlehnung an den sehr erfolgreichen München-Nürnberg-Express stündlich direkt mit beiden Großstädten verbunden werden könnten. Durch eine gute Integration mit dem übrigen Netz würden auch Umsteigeverbindungen von anderen Strecken attraktiv.

PRO BAHN schwebt hierzu folgendes Szenario vor: Der erste Halt südlich von Hamburg befände sich an der A7 bei Egestorf an der Kreuzung mit der derzeit nur im Güterverkehr bedienten Bahnlinie nach Winsen und könnte dann als Startpunkt einer neuen Regionalbahn über Salzhausen eben dorthin dienen. Der nächste Halt wäre dann bei Bispingen an der Autobahn mit erheblichem touristischen Potenzial. Vor der Kreuzung mit der Amerikalinie würde eine Verbindungskurve nach Soltau eine direkte Führung der Regionalzüge in den dortigen Knoten ermöglichen, der allerdings zusätzliche Bahnsteigkanten bräuchte. Von dort ginge es über die bestehende Strecke, die elektrifiziert werden müsste, weiter nach Fallingbostal, wo ein Anschluss aus Walsrode aufgenommen werden könnte. Über eine weitere Verbindungskurve führe der Hamburg-Hannover-Express dann zurück auf die Neubaustrecke, um weiter südlich im Gebiet der Gemeinde Wedemark einen weiteren Halt einzulegen. Schließlich wür-

de in Langenhagen, so gäbe es auch der Trassenkorridor her, die Altstrecke wieder erreicht und dort am Bahnhof Mitte gehalten, bevor das letzte kurze Stück nach Hannover zurückgelegt wird.

Die folgende Darstellung zeigt einen möglichen Beispiel-fahrplan, bei dem ein solcher Hamburg-Hannover-Express als definierende Linie in den Taktknoten Soltau zur vollen Stunde angebunden wird.

Die Züge auf der Heidebahn müssten dazu in ihren Zeitlagen geringfügig angepasst werden; die der Amerikalinie könnten ohne Fahrplananpassung weiterverkehren.

▲ Siehe Tabelle

Man erkennt sehr gut, welche Fahrzeitvorteile sich für die jeweiligen Halte ergeben. Die Fahrt Soltau-Hamburg Hbf dauert nur noch 42 Minuten statt heute rund 80 Minuten, halbiert sich also. Nach Hannover braucht es von Soltau aus nur noch 46 Minuten, gut 20 Minuten weniger als heute. Durch die Anschlüsse im Knoten Soltau überträgt sich diese Fahrzeitverkürzung auch auf alle anderen Halte in der Gegend, zum Beispiel Visselhövede. Die Fahrzeit Langenhagen-Hamburg verkürzt sich auf 81 Minuten statt heute mit dem Regionalexpress über Uelzen ca. 130 Minuten,

ein Gewinn von 50 Minuten. Die Fahrzeit unterbietet damit selbst die des einzigen ICE-Zugpaares, das heute in Langenhagen hält, von den Umsteigeverbindungen über Hannover Hbf ganz zu schweigen.

Anhand dieser Beispiele lässt sich unschwer erkennen, wie sehr die Attraktivität der Bahn durch einen Hamburg-Hannover-Express auch im Nahverkehr und für die ganze Region wachsen würde. Es wäre daher fahrlässig, sich eine derartige Chance entgehen zu lassen.

Sollte es zu einer Streckenführung entlang der A7 kommen, wäre Niedersachsen auch gut beraten, wie es schon beim alten Konzept der Y-Trasse vorgesehen war, Alpha-E um einen zweigleisigen Ausbau der Amerikalinie von Langwedel bis mindestens Uelzen für 160 km/h und eine Verbindungskurve zur Neubaustrecke in Richtung Hannover zu erweitern. Darüber könnte ein Teil des Fernverkehrs von Bremen geführt werden und so die Strecke über Nienburg entlasten. Eigentlich hätte im Deutschlandtakt aufgrund der Bedeutung der Verbindung Bremen-Hannover für den gesamten Nordwesten ein Halbstundentakt im Fernverkehr vorgesehen werden müssen, wie dies etwa auch von Hamburg über Bremen nach Münster gemacht wurde. Dies konnte aber schlichtweg aufgrund mangelnder freier Kapazitäten nicht umgesetzt werden, denn die Bahnstrecke Bremen-Hannover ist bereits jetzt durch den Güterverkehr massiv überlastet. Stünde eine ähnlich schnelle Verbindung über Soltau zur Verfügung, könnte die Anzahl der Fernzüge zwischen Bremen und Hannover sogar erhöht werden, ohne die Altstrecke im besonders vollen Abschnitt Verden-Nienburg weiter zu belasten.



Die im Deutschland-Takt vorgesehene Sprinter-Linie zwischen Hamburg und Köln könnte statt in Hannover Hbf in Langenhagen Mitte halten und somit ganz neues Fahrgastpotential erschließen – wenn sich die Landesregierung endlich konstruktiv einbringt.

BILDER: MALTE DIEHL



Sofern die Neubaustrecke in der Nähe von Soltau vorbeiführt, könnte der verschlafene Bahnhof zu einem wichtigen Taktknoten für einen schnellen Regionalverkehr nach Hamburg und Hannover mit attraktiven Anschlüssen ins Umland werden. Dazu bedarf es aber eines aktiven Engagements der niedersächsischen Landesregierung.

Auch für die anderen Grobkorridore sind sinnvolle Nutzungen einer Neubaustrecke im Regionalverkehr denkbar. Eine weitere mögliche Streckenführung etwa zweigt bei Soltau von der Autobahn ab und führt durch die Lüneburger Heide an Bergen vorbei schnurstracks nach Celle. Diese Trasse wäre für den Güterverkehr günstiger als ein Verlauf entlang der A7, weil keine Verbindungsbahn zur Strecke Celle–Lehrte gebaut werden müsste. Auch in diesem Fall könnte ein Hamburg–Hannover–Express verkehren, der dann neue Halte bei Bergen und Winsen (Aller), jeweils ca. 13.000 Einwohner und seit Jahrzehnten ohne jeden SPNV, bekommt und nach dem Halt in Celle über die Altstrecke mit Halt in Langenhagen nach Hannover fährt. Auch eine Direktverbindung über Lehrte und Peine nach Braunschweig ließe sich sehr leicht einrichten.

Ein Halt direkt in Soltau wäre dann vermutlich nicht möglich, aber ein Turmbahnhof an der Kreuzung mit der Amerikalinie zwischen Soltau und Munster könnte auch hier einen guten Übergang zu den Regionalzügen zwischen Bremen und Uelzen herstellen. Eine Verbindungskurve von Soltau in Richtung Süden böte sich an, die genutzt werden könnte, um die Strecke Bremen–Hannover von Güterverkehr zu entlasten und eine

neue Regionalbahn zwischen Soltau und Celle anzubieten.

Letztlich bietet jeder mögliche Streckenverlauf wesentliche Chancen für die durchzufahrene Region, aber sie müssen auch systematisch identifiziert und in die Planungen eingebracht werden. PRO BAHN fordert daher, dass die niedersächsische Landesregierung die Planungen nicht länger boykottiert, sondern aktiv nach solchen Chancen sucht und diese in die Planungen einbringt. Außerdem fordern wir, dass die regionale Nutzung der Strecke in die Bewertung möglicher Trassen einfließt.

Und selbst ganz ohne Regionalverkehr böte eine Neubaustrecke noch die Chance, den Regionalverkehr auf der Altstrecke massiv auszubauen und zu beschleunigen. So sieht der Deutschlandtakt auf der Gesamtstrecke zwischen Hamburg und Hannover einen Halbstundentakt im RE-Verkehr vor, dessen Fahrzeit sich gegenüber heute mangels Umstiegs in Uelzen und Überholungen durch den Fernverkehr von ca. 140 Minuten auf nur noch 110 Minuten reduziert – ganz ohne weitere Ausbauten der Altstrecke. Auch ließen sich im Zulauf auf Hamburg und Hannover noch weitere Verdichtungen vornehmen, etwa

eine ganztägig halbstündliche RB-Linie ab Lüneburg, die zwischen Winsen und Hamburg sogar zu einem Viertelstundentakt ausgebaut werden könnte, ohne andere Züge auszubremsen. Ab Celle könnte eine neue S-Bahn-Linie mit weiteren Halten über Langenhagen verkehren. Die frei werdenden ICE-Trassen über Lüneburg und Uelzen ermöglichen zudem die Einrichtung einer weiteren direkten Fernverkehrslinie, die Hamburg mit Berlin verbindet und dabei schnelle Direktverbindungen für Lüneburg, Uelzen, Salzwedel, Stendal und Rathenow schaffen könnte. Dies wäre, noch dazu mit entsprechenden Anschlüssen in diesen Bahnhöfen, eine großartige Aufwertung für die gesamte strukturschwache Region!

Nicht zuletzt bleibt die Tatsache bestehen, dass nur mit den 15–20 Minuten Fahrzeitverkürzung, die zwischen Hamburg und Hannover zu erreichen sind, und mit den weiteren Neubaustrecken Fulda–Hanau und Würzburg–Nürnberg die wichtigen Nord-Süd-Verbindungen ihr volles Potenzial ausschöpfen und Auto und Flugzeug endgültig den Rang ablaufen können.

Man erkennt also leicht die immensen Vorteile, die eine Kursumkehr des Landes



Eine unendliche Geschichte ...

- 1962:
Erste Überlegungen für eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover
- 1977–1987:
Ausbau der Bestandsstrecke für 200 km/h
- 1992:
Erste Planungen der Deutschen Bundesbahn für die Y-Trasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover
- 1999:
Eröffnung des Raumordnungsverfahrens für die Y-Trasse
- 2008:
Beginn der Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren der Y-Trasse
- 2012:
Beginn der Prüfung von Alternativen zur Y-Trasse auf Wunsch des Bundes
- Seit 2015:
Dialogforum Schiene Nord mit Alpha-E als Ergebnis ohne jeden Neubau
- 2016:
Verabschiedung des BVWP 2030 auf Basis von Alpha-E
- 2018:
Erster Entwurf des Zielfahrplans 2030+ mit unbefriedigender Fahrzeit von einer Stunde und 16 Minuten und Umfahrung von Celle bis Winsen
- 2019:
Zweiter Entwurf des Zielfahrplans 2030+ unter Berücksichtigung des Güterverkehrs
- 2020:
Dritter Entwurf des Zielfahrplans 2030+ mit NBS Hamburg–Hannover für 250 km/h und Verbindungskurve zur NBS Hannover–Bielefeld und 59 Minuten Fahrzeit
- 2021:
Aufnahme des „optimierten Alpha-E+“ in den Ampelkoalitionsvertrag

Niedersachsen hin zu einer engagierten Unterstützung einer Neubaustrecke Hamburg–Hannover hätte. Noch ist zudem nichts in Beton gegossen, kein Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Aber die Zeit wird mit jedem Tag, den die Landesregierung untätig bleibt, knapper. Spätestens in zwei bis drei Jahren werden alle wichtigen Parameter des Projekts unwiderruflich festgelegt sein. Umso dringender fordert PRO BAHN die jetzige und auch die zukünftige Landesregierung auf zu handeln, solange noch die Möglichkeit besteht, und Ergänzungen des Projekts zum Wohle Niedersachsens voranzubringen. Es ist klar, dass die verkehrspolitisch notwendige Verdopplung der Fahrgastzahlen nur mit einer Neubaustrecke, die die benötigte Kapazität und neues Potenzial erschließt, erreicht werden können. Die Alternative lautet letztlich, die A7 um weitere Fahrspuren zu erweitern, da ansonsten der wachsende Personen- und Güterverkehr mangels Kapazität auf der Schiene schlichtweg über die Straße abgewickelt werden muss. Kann das wirklich das Ziel einer verantwortungsbewussten Landesregierung sein?

Auch erscheint es notwendig, dass der Bund sich nicht mehr wie bisher darauf be-

schränkt, Fern- und Güterverkehr zu planen. Bisher heißt es, dass eine Mitplanung von Regionalverkehr nur erfolgen werde, wenn dies vom Land ausgehe. Im Nachbarland Nordrhein-Westfalen ist das kein Problem, denn hier erkennen Landesregierung und Aufgabenträger die Chancen, die in einer Neubaustrecke liegen, und haben schon jetzt ambitionierte Zielkonzepte für 2032 und 2040 aufgelegt. In Niedersachsen sind solche Zielkonzepte völlig unbekannt.

Wenn der Bund eine Chance haben will, mehr Akzeptanz für die durch Hannover blockierten Neubauten zu erreichen, dann muss er die Vorteile für die Regionen selbst herausstellen und auch in einen Deutschlandtakt einbringen. Denn bisher denken viele Anlieger, dass sie außer Lärm und Flächenverbrauch nichts von einer Neubaustrecke hätten. Doch Bayern und Baden-Württemberg zeigen, dass Regionalbahnhöfe wie Allersberg, Kinding und Merklingen an Neubaustrecken neue Impulse für die ganze Region geben.

 MALTE DIEHL

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER
LANDESVERBAND NIEDERSACHSEN