



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

Institution/Organisation	Name
Landkreis Uelzen	Tobias Linke
Landkreis Rotenburg/Wümme	Hermann Luttmann
Landkreis Verden	Volker Lück
Landkreis Heidekreis	Oliver Schulze
Stadt Neustadt	Dominic Herbst
Stadt Celle	Ulrich Kinder
Samtgemeinde Tostedt	Dr. Peter Dörsam (Sprecher)
Hansestadt Lüneburg	Dr. Karl-Heinz Rehbein
Bürgerinitiative unsYnn.de	Jörg Eggers
Bürger für Umwelt - BfU	Klaus-Dieter Streit
Bürgerbündnis Nordheide	Friedrich Goldschmidt
AFDO - Aktionsbündnis für die Ostheide	Joachim Partzsch (Sprecher)
AFDO - Aktionsbündnis für die Ostheide	Tobias Schütte
Pro Lebensraum Eimke/Wriedel	Kurt Wiedenhoff
Bürgerinitiative Suderburger Land	Michael Gaede-Kelle
Aktionsbündnis gegen Trassenneubau	Christian Böker

Die Zusammensetzung des Beirats ist hochproblematisch und nicht sachlich, sondern vor allem politisch motiviert, weil neben Kommunen und Landkreisen ausschließlich Bürgerinitiativen, die gegen einen Neubau durch die Lüneburger Heide sind, vertreten sind.

Damit werden mindestens ebenso viele andere, auch überregionale Betroffene und Stakeholder mutwillig ausgeschlossen:

- Bürgerinitiativen entlang der Altstrecke, z.B. BI Deutsch Evern 21
- Umwelt- und Naturschutzverbände, z.B. BUND
- Verkehrsverbände, z.B. VCD
- Fahrgastverbände, z.B. PRO BAHN
- Wirtschaftsverbände, z.B. IHK

Von echter Bürgerbeteiligung kann demnach nicht gesprochen werden, fachliche Expertise kommt nur selektiv zum Einsatz. Gegenstimmen wurden bei der Abstimmung 2015 nicht einmal abgefragt, das damalige Minderheitenvotum wird weithin ignoriert.

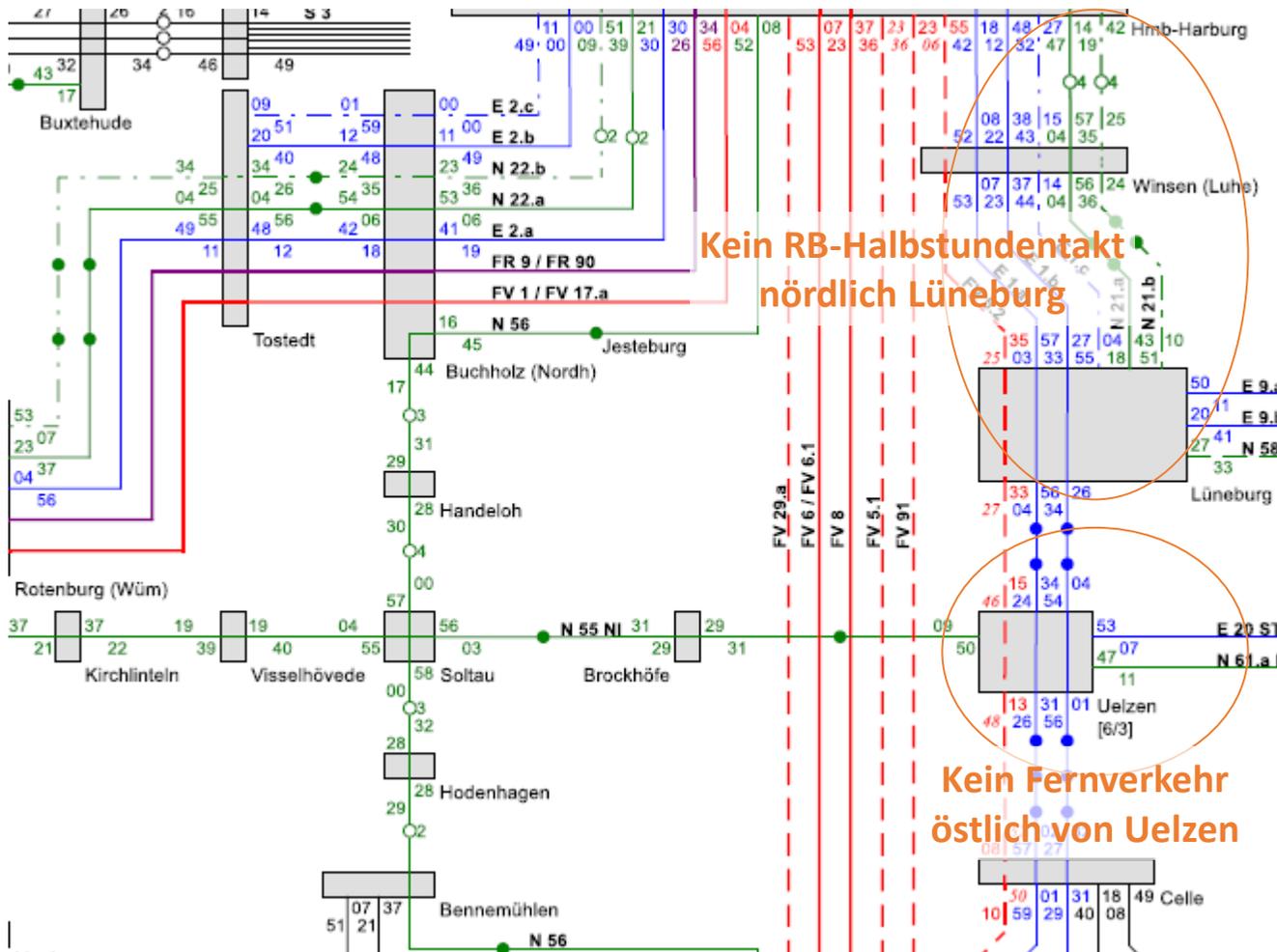
Der als Alpha-E bekannte Kompromiss ist demnach weder hinreichend repräsentativ noch demokratisch legitimiert.

Gegenbeispiel für gelungene Bürgerbeteiligung von Anfang an:

<https://www.hanau-wuerzburg-fulda.de/index.php/buergerbeteiligung.html>



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.



Mit dem Beschluss, einen Deutschlandtakt zu entwerfen, wurde implizit auch die Grundsatzentscheidung getroffen, die nötige Infrastruktur vom gewünschten Fahrplan abzuleiten. Dies gilt für Personen- und Güterverkehr.

Im Fernverkehr besteht das Ziel, alle großen Hauptachsen mindestens halbstündlich zu bedienen, ggf. mit Umstieg. Auch im Regionalverkehr wurden viele Verdichtungen durch die Aufgabenträger für den D-Takt angemeldet.

Das führt zu folgendem geplanten Verkehrsangebot zwischen Hamburg und Hannover (je Stunde und Richtung):

- 3,5 direkte Fernzüge, möglichst in gleichen Abständen
- 0,5 Fernzüge über Lüneburg, Uelzen und Celle
- 2 Regional-Express-Züge im Halbstundentakt
- je nach Tageszeit 1-3 weitere Regionalzüge zwischen Lüneburg und Hamburg

Die Infrastruktur muss diesen Fahrplan bei hoher Betriebsqualität erlauben und zusätzlich bis zu neun Güterzugtrassen pro Stunde und Richtung aufnehmen können.

Dies ist ohne durchgehend viergleisigen Ausbau unmöglich.



Ein Gutachten im Auftrage der Deutschen Bahn belegt, dass – anders als im Konzept von Vieregge-Rössler dargelegt – Alpha-E in der jetzigen Ausführung nicht geeignet ist, den zukünftigen Verkehr zwischen Hamburg und Hannover zu bewältigen und den Deutschland-Takt umzusetzen.

„Eine engpassfreie, zukunftsfähige, Deutschland-Takt-kompatible und nachhaltig robuste Schieneninfrastruktur (pünktlicher und staufreier Bahnbetrieb) wäre mit den Konzeptionen des Beratungsbüros Vieregge-Rössler (VR) nicht realisierbar.“

Zentrale Gründe dafür sind falsche und zu optimistische Maßnahmen bezüglich Betriebsabwicklung, Zugfolgen und –typen. Durch hohe Kosten wird ferner kein Kosten-Nutzen-Faktor > 1,0 erreicht. Zahlreiche Engpässe in zwei- und dreigleisigen Abschnitten erlauben keinen stabilen Betrieb.

Dass nicht einmal die im 3. Entwurf des D-Taktes vorgesehenen Züge, gerade auch im Fernverkehr, abgewickelt werden können, hat bundesweite Auswirkungen und stellt die Verkehrswende auf der Schiene insgesamt infrage.

Weitere Verbesserungen im Regionalverkehr, z.B. ein ganztägiger Halbstundentakt der RB ab Lüneburg mit weiterer Verdichtung ab Winsen nach Hamburg, sind nicht umsetzbar. Die Infrastruktur wäre von Anfang an überlastet.

Während des Ausbaus der Bestandsstrecke käme es über viele Jahre zu erheblichen, bundesweit spürbaren Beeinträchtigungen des Zugverkehrs auf der Strecke. Ausgewichen werden könnte fast nur über andere überlastete Strecken wie Bremen – Hannover.



Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover:
Vollumfängliche Gesamtbetrachtung der
Vieregge-Rössler-Konzeptionen*

[Vollständiges Gutachten auf Projektwebseite der Deutschen Bahn](#)

* bezugnehmend auf die Unterlage „Ermittlung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Eisenbahnstrecke Hamburg-Hannover unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan („Optimiertes Alpha-E“), des Deutschland-Takts, der Umrountung von Güterzügen“ der Vieregge-Rössler GmbH



Intuitiv denkt man, der Ausbau einer Bahnstrecke sei schneller und günstiger umzusetzen als ein Neubau. Dem ist oft nicht so. Es ist davon auszugehen, dass ein Ausbau Hamburg – Hannover länger dauern und höhere Kosten verursachen würde als ein Neubau fernab der Altstrecke.

Warum ist das so?

- Eine Eisenbahnstrecke hat betrieblich gesehen immer nur ein oder zwei Gleise. Bei einem drei- oder viergleisigen Ausbau wird also aus betrieblicher Sicht zwingend immer mindestens eine komplett neue Strecke mit allen daraus resultierenden rechtlichen Konsequenzen gebaut.
- Gegenüber einer Neubaustrecke spart ein mehrgleisiger Ausbau keinen Platz, vgl. ABS Nürnberg – Bamberg – Ebensfeld. Durch die im Vergleich längere Strecke müssen sogar mehr Grundstücke an den Gleisen erworben werden. Dies ist gerade bei Stadtdurchfahrten schwierig und teuer.
- Die geringe Länge einer Neubaustrecke und das einfachere Gelände, in dem auch keine Rücksicht auf den laufenden Betrieb und ständige Verknüpfungen mit der Altstrecke genommen werden müssen, sparen Bauzeit und Kosten gegenüber einem Ausbau und entlasten sogar die Umwelt (→ Versiegelung!).
- Die kürzere Fahrzeit und die für höhere Betriebsstabilität sorgende Unabhängigkeit von der Altstrecke – Störungen wie liegengebliebene Züge blockieren immer nur eine von beiden Strecken – erhöhen die Attraktivität für Fahrgäste; das Fahrgastpotential wird besser ausgeschöpft.
- Durch die Trennung von schnellem und langsamem Verkehr entstehen überproportional viele freie Trassen für weitere Verdichtung des Nahverkehrs.

Beispiele aus der Praxis

- **Ausbaustrecke Rotenburg – Verden** (zweites Gleis, ca. 30 km): Acht Jahre planmäßige Bauzeit, jedes Jahr dreimonatige Vollsperrung
- **Ausbaustrecke Wilhelmshaven – Oldenburg** (Elektrifizierung, höhere Geschwindigkeit, ca. 55 km): Über zehn Jahre Bauzeit, immer wieder Ersatzverkehr
- **Neubaustrecke Köln – Rhein/Main** (300 km/h, ca. 150 km): Bauzeit nur ca. sieben Jahre

**Eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover dürfte in weniger als zehn Jahren fertig sein,
ein Ausbau der Altstrecke bei ca. 130 km Ausbaulänge frühestens nach 25 Jahren!**



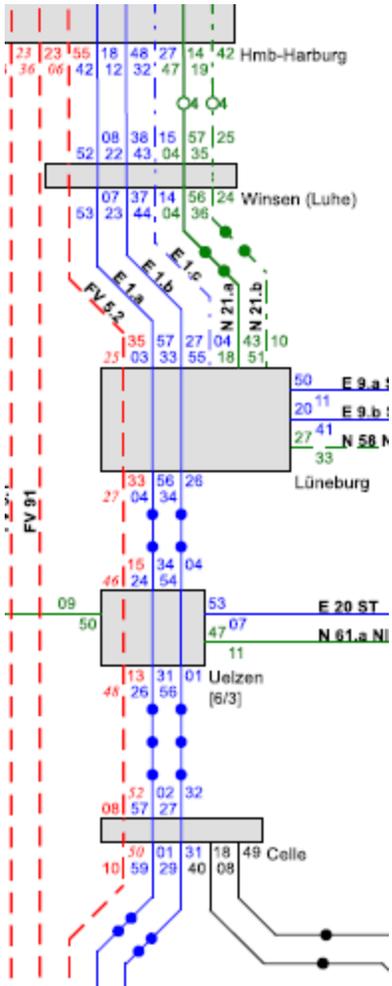
Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

Die Antwort lautet eindeutig Nein!

Der Deutschland-Takt sieht trotz Neubaustrecke weiterhin eine Fernverkehrslinie im Zwei-Stunden-Takt mit Halt an allen drei Bahnhöfen vor (Linie FV 5.2, Hamburg – Hannover – München). Das entspricht in etwa dem heutigen Angebot.

Ob Fernzüge in Lüneburg, Celle oder Uelzen halten, liegt im Wesentlichen auch nicht an der Neubaustrecke:

- Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wird eigenwirtschaftlich durch beliebige Unternehmen erbracht. Anders als im Nahverkehr gibt es keinen staatlichen Aufgabenträger (z.B. Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen), der ein bestimmtes Angebot bei einem Verkehrsunternehmen bestellt.
- Fernzüge werden immer dann gefahren, wenn sie Profit versprechen oder bereits profitabel sind. Sie halten auch nur dort, wo genügend Menschen ein- und aussteigen.
- Deswegen wird auch bei Verzicht auf eine Neubaustrecke der größte Teil der Fernzüge ohne Zwischenhalt zwischen Hamburg und Hannover verkehren.
- Der Ausbau der Altstrecke verhindert aber wegen der unzureichenden Kapazität, dass neue Trassen für neue Linien oder für Wettbewerber der Deutschen Bahn freiwerden, die Ihrerseits neue Fernzüge auf IC-Niveau mit Halt in Lüneburg, Uelzen und Celle anbieten könnten, vgl. Flixtrain.
- Umgekehrt kann auch mit Neubaustrecke jedes Verkehrsunternehmen mit seinen Fernzügen über die Altstrecke fahren und dort Zwischenhalte einlegen.
- Der zunehmende Regionalverkehr schafft zudem bessere Umstiege zu Fernzügen in Hamburg und Hannover.





Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

Eine Neubaustrecke, die weitgehend der A7 folgt, böte für den Heidekreis ganz neue Perspektiven für einen schnellen Regionalverkehr. Ein „Hamburg-Hannover-Express“ könnte mit mehreren Zwischenhalten, darunter Soltau und Bad Fallingbostel, stündlich die Mittelzentren der Region bei 200 km/h mit Hannover und Hamburg verbinden.

Die Fahrzeit verkürzt sich dadurch erheblich gegenüber heute. Mit einer Verbindungskurve aus Richtung Hamburg zur Amerikalinie nach Soltau und einer weiteren Kurve von Bad Fallingbostel in Richtung Hannover könnten beide Mittelzentren über die bestehenden Bahnhöfe sowie mit Umstieg Walsrode angebunden werden.

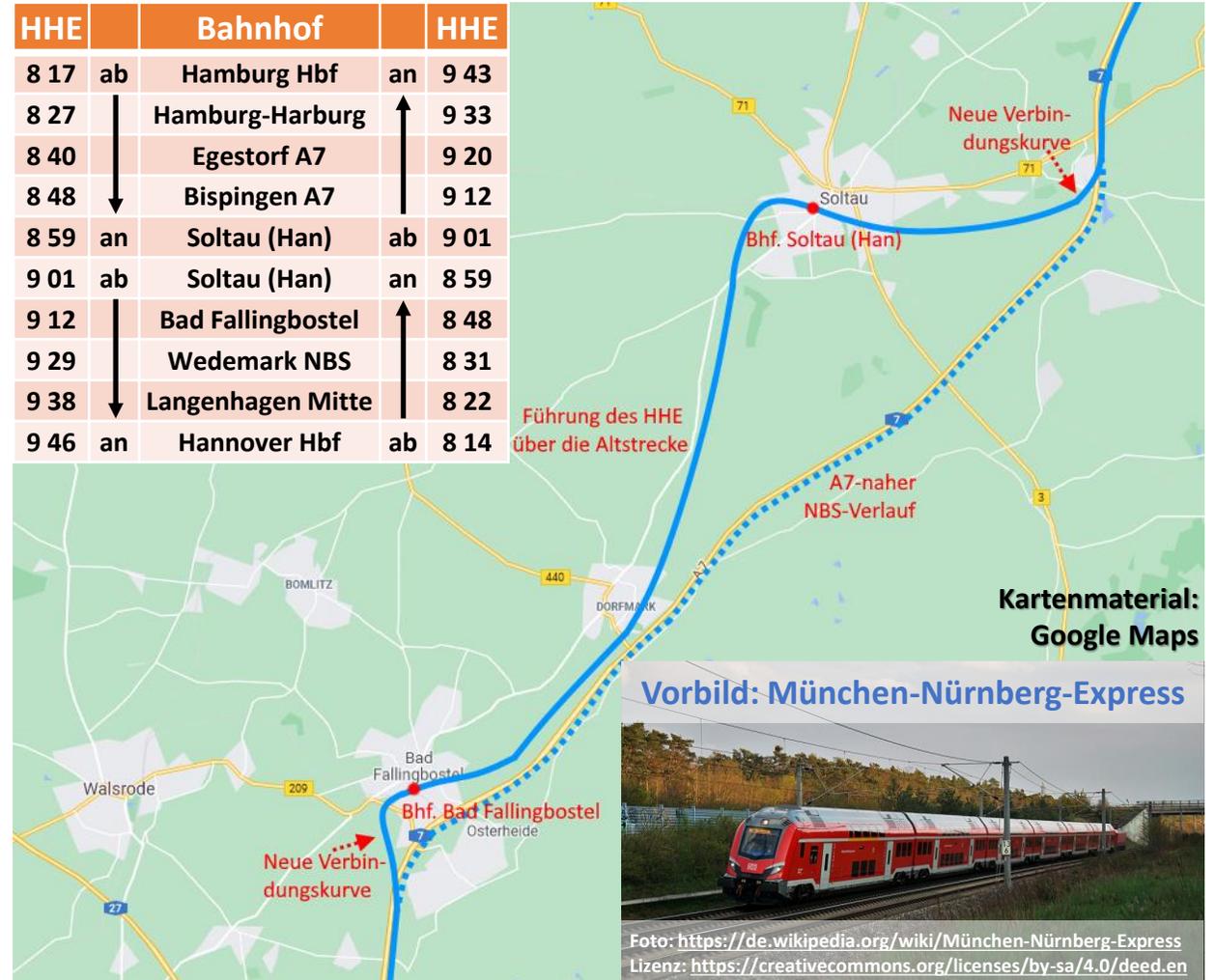
In Soltau würden bei Einbindung in den Taktknoten alle bisherigen Anschlüsse erreicht, ggf. mit geringfügigen Fahrplanänderungen auf der Heidebahn. Weitere Haltepunkte sind möglich.

Wie müssten die offiziellen Planungen ergänzt werden?

- Bau der genannten Verbindungskurven für 120 km/h
- Elektrifizierung der Heidebahn von Soltau bis Bad Fallingbostel
- Ausbau zwischen Soltau und NBS für mindestens 120 km/h
- Zwei zusätzliche Bahnsteiggleise in Soltau

Die Änderungen müssten über das niedersächsische Verkehrsministerium in die Planungen eingebracht werden.

HHE		Bahnhof		HHE
8 17	ab	Hamburg Hbf	an	9 43
8 27	↓	Hamburg-Harburg	↑	9 33
8 40		Egestorf A7		9 20
8 48	↓	Bispingen A7	↑	9 12
8 59	an	Soltau (Han)	ab	9 01
9 01	ab	Soltau (Han)	an	8 59
9 12	↓	Bad Fallingbostel	↑	8 48
9 29		Wedemark NBS		8 31
9 38	↓	Langenhagen Mitte	↑	8 22
9 46	an	Hannover Hbf	ab	8 14





Alternativ: Turmbahnhof Ost und Elbe-Sprinter Walsrode – Hamburg

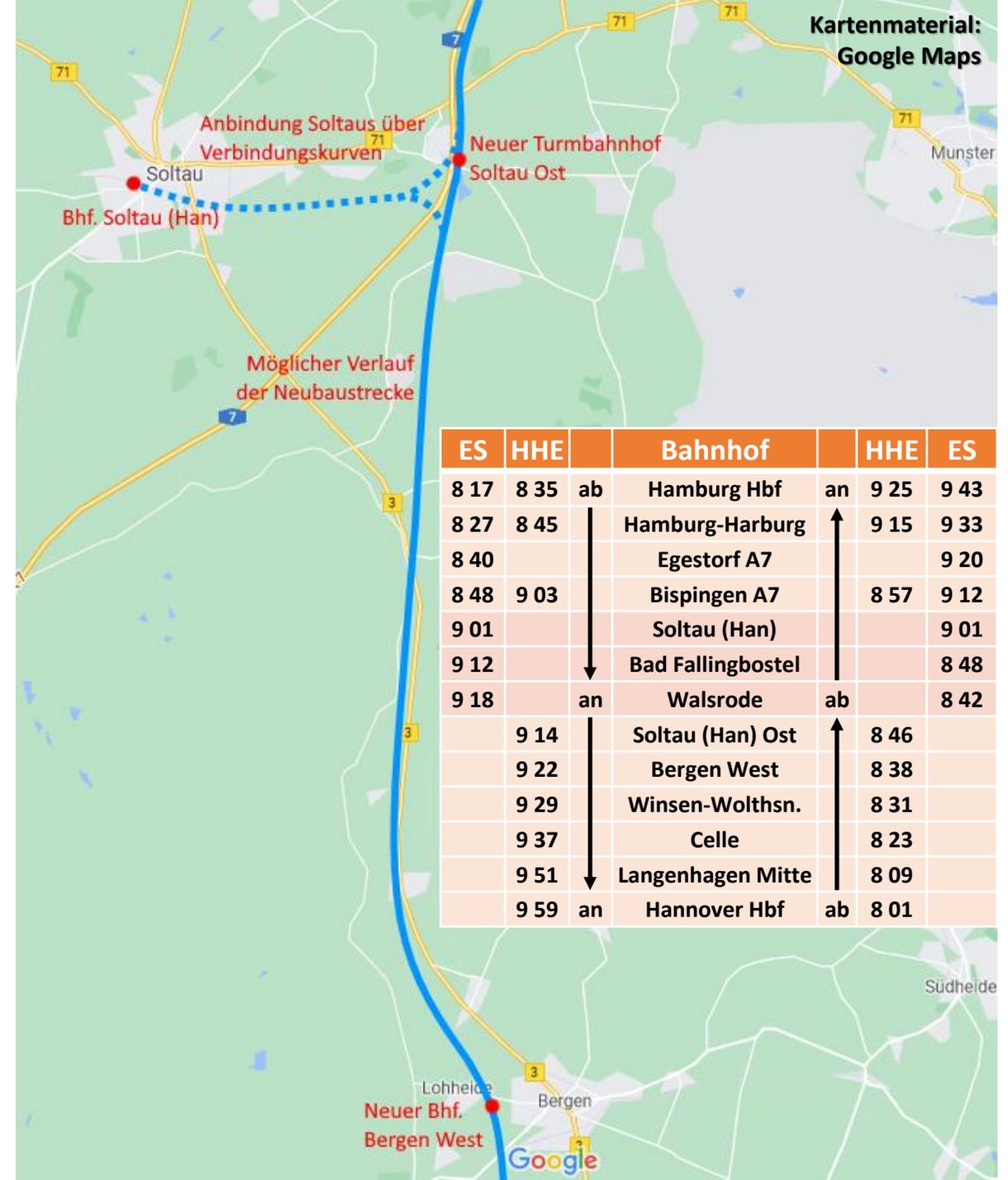
Auch eine Streckenführung, die die A7 bei Soltau verlässt und weiter der B3 nach Celle folgt, bietet erhebliche Chancen für die Region:

- Ein neuer Turmbahnhof über der Bahnstrecke Soltau – Uelzen könnte für Pendler aus Soltau und Munster sehr attraktiv sein und einen attraktiven Übergang zum Ost-West-Regionalverkehr bilden.
- Über neue Verbindungskurven von und nach Soltau ließe sich ein zusätzlicher „Elbe-Sprinter“ einführen, der von Walsrode mit Halt in Bad Fallingbostel in nur 1 Std. bis Hamburg Hbf fährt und den Knoten Soltau bedient.

Wie müssten die offiziellen Planungen ergänzt werden?

- Bau der genannten Verbindungskurve(n) für 120 km/h
- Elektrifizierung der Heidebahn von Soltau bis Walsrode
- Bau des Turmbahnhofs Soltau Ost
- Ggf. neue Bahnsteigkanten in Soltau

Auch hier müsste das nds. Verkehrsministerium tätig werden. Die DB wird Regionalverkehr einplanen – **wenn sie dazu aufgefordert wird!**





116 Bremen Hbf - Langwedel - Soltau - Uelzen *RB37* → **116**



Bremen Hbf - Langwedel Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN)

Zug	RB 37 16351 Sa, So	RB 37 16353 Mo-Fr	RB 37 16353 Mo-Fr	RB 37 16375 Mo-Fr	RB 37 16355 Mo-Fr	RB 37 16357 Mo-Fr	RB 37 16377 Mo-Fr	RB 37 16359 Mo-Fr	RB 37 16379 Mo-Fr	RB 37 16361 Mo-Fr	RB 37 16371 Mo-Fr	RB 37 16363 Mo-Do	RB 37 16373 Mo-Do	RB 37 16365 Mo-Do	RB 37 16367 Mo-Do	RB 37 16369 Mo-Do
von																
Bremen Hbf	4 51	6 46	6 51	7 51	8 46	10 46		12 46	13 41	14 46	15 41	16 46	17 41	18 46	20 47	22 47
Bremen-Mahndorf	4 59	6 53	6 58	7 59	8 53	10 53		12 53	13 48	14 53	15 48	16 53	17 48	18 53	20 54	22 54
Achim	5 04	6 59	7 04	8 04	8 59	10 59		12 59	13 53	14 59	15 53	16 59	17 53	18 59	21 00	23 00
Langwedel	5 12	7 07	7 12	8 12	9 07	11 07		13 07	14 02	15 07	16 02	17 07	18 02	19 07	21 08	23 08
Langwedel	5 13	7 08	7 13	8 13	9 08	11 08		13 08	14 03	15 08	16 03	17 08	18 03	19 08	21 08	23 08
Visselhövede	5 39	7 31	7 39	8 39	9 31	11 31		13 31	14 28	15 31	16 28	17 31	18 28	19 31	21 31	23 31
Soltau (Han)	5 55	7 47	7 55	8 55	9 47	11 47		13 47	14 44	15 47	16 44	17 47	18 44	19 47	21 47	23 47
Soltau (Han)	6 05	8 05	8 05		10 05	12 05	13 20	14 05	15 20	16 05		18 05		20 05	22 05	
Munster (Örtze)	6 20	8 20	8 20		10 20	12 20	13 35	14 20	15 35	16 20		18 20		20 20	22 20	
Munster (Örtze)	6 21	8 21	8 21		10 21	12 21	13 40	14 21	15 40	16 21		18 21		20 21	22 21	
Brockhöfe	6 31	8 32	8 32		10 32	12 32	13 50	14 32	15 50	16 32		18 32		20 32	22 32	
Ebstorf (Uelzen)	6 42	8 42	8 42		10 42	12 42	14 01	14 42	16 01	16 42		18 42		20 42	22 42	
Uelzen	6 52	8 52	8 52		10 52	12 52	14 11	14 52	16 11	16 52		18 52		20 52	22 52	
nach																

Zug	RB 37 16378 Mo-Fr	RB 37 16350 Sa, So	RB 37 16370 Mo-Fr	RB 37 16376 Mo-Fr	RB 37 16372 Mo-Fr	RB 37 16352 Mo-Fr	RB 37 16354 Mo-Fr	RB 37 16356 Mo-Fr	RB 37 16358 Mo-Fr	RB 37 16360 Mo-Fr	RB 37 16362 Mo-Fr	RB 37 16364 Mo-Fr	RB 37 16366 Mo-Fr	RB 37 16368 Mo-Fr
von														
Uelzen			6 27	7 02	7 07	9 07	11 07	13 07	15 07	17 07	19 07	21 07	23 07	
Ebstorf (Uelzen)			6 43	7 13	7 18	9 18	11 18	13 18	15 18	17 18	19 18	21 18	23 18	
Brockhöfe			6 53	7 23	7 28	9 28	11 28	13 28	15 28	17 28	19 28	21 28	23 28	
Munster (Örtze)			7 02	7 33	7 38	9 38	11 38	13 38	15 38	17 38	19 38	21 38	23 38	
Munster (Örtze)			7 03	7 34	7 39	9 39	11 39	13 39	15 39	17 39	19 39	21 39	23 39	
Soltau (Han)			7 18	7 49	7 54	9 54	11 54	13 54	15 54	17 54	19 54	21 54	23 54	
Soltau (Han)	5 23	6 12	6 23	7 23	8 23	9 12	10 12	12 12	14 12	16 12	18 12	20 12	22 14	
Visselhövede	5 38	6 27	6 38	7 38	8 38	9 27	10 27	12 27	14 27	16 27	18 27	20 27	22 29	
Langwedel	6 02	6 50	7 02	8 02	9 02	9 50	10 50	12 50	14 50	16 50	18 50	20 50	22 52	
Langwedel	6 03	6 50	7 03	8 03	9 03	9 50	10 50	12 50	14 50	16 50	18 50	20 50	22 52	
Achim	6 11	6 59	7 11	8 11	9 11	9 59	10 59	12 59	14 59	16 59	18 59	20 59	23 01	
Bremen-Mahndorf	6 16	7 04	7 16	8 16	9 16	10 04	11 04	13 04	15 04	17 04	19 04	21 04	23 06	
Bremen Hbf	6 25	7 13	7 25	8 25	9 25	10 13	11 13	13 13	15 13	17 13	19 13	21 13	23 15	
nach														

Aktueller Fahrplan sieht verdichteten Zweistundentakt auf der Gesamtstrecke vor.

Die meisten Züge stehen in Soltau bis zu 20 Minuten, obwohl für den Anschluss von und zur Heidebahn weniger als zehn Minuten ausreichen.

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit östlich von Langwedel beträgt nur 80 km/h und erlaubt keine attraktiven Fahrzeiten und guten Anschlüsse in Bremen.

Ein ganztägiger Stundentakt ist nicht möglich, weil auf der eingleisigen Strecke zu Begegnungsmöglichkeiten bestehen.

Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, die einen deutlich attraktiveren Fahrplan ermöglicht hätte, wurde im Alpha-E-Kompromiss u.a. von unsYnn verhindert.

Bereits 1905 konnte man mit einem direkten Schnellzug Berlin – Norddeich/Wilhelmshaven in weniger als zwei Stunden die Gesamtstrecke zurücklegen.



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

Mit einem Ausbau auf 120 km/h ist im Nahverkehr ein Stundentakt möglich, der die Fahrzeit Soltau – Bremen auf ca. 50 Minuten statt 61 und Soltau – Uelzen auf gut 35 Minuten statt 47 verkürzt.

Gleichzeitig können zwei weitere Halte in Kirchlinteln (bereits in Planung) und Westerweyhe bedient werden. Der Knoten in Uelzen bleibt bestehen (auch bei Einbindung der NBS).

Die zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten entlang der Strecke sowie die höhenungleiche Ausfädelung in Langwedel, die Alpha-E bereits vorsieht, müssen unbedingt gebaut werden.

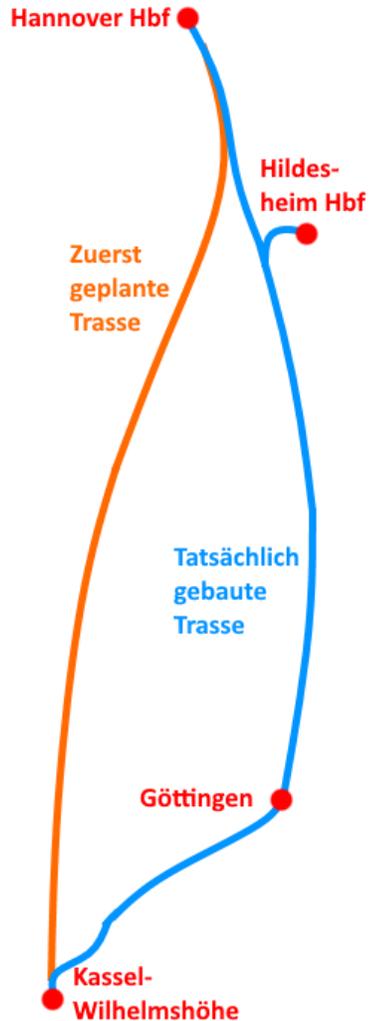
Weiteres Potential bietet ein Ausbau für Fernzüge. Diese könnten Bremen und Berlin direkt und durch die Kürze der Strecke mit Halt in Soltau schneller verbinden als die jetzigen ICE-Verbindungen über Hannover mit Umstieg.

Infrage kommen hier entweder eigenwirtschaftliche IC-Züge der Deutschen Bahn oder eines Wettbewerbers oder aber schnelle Regionaltriebwagen, die von der LNVG und den anderen Aufgabenträgern länderübergreifend bestellt werden müssten.

RB	RB	RB		Bahnhof		RB	RB	RB
8 05	9 05	10 05	ab	Bremen Hbf	an	9 55	10 55	11 55
8 12	9 12	10 12	↓	Bremen-Mahndorf	↑	9 48	10 48	11 48
8 17	9 17	10 17		Achim		9 43	10 43	11 43
8 25	9 25	10 25	↓	Langwedel		9 35	10 35	11 35
8 32	9 32	10 32		Kirchlinteln		9 26	10 26	11 26
8 43	9 43	10 43		Visselhövede		9 15	10 15	11 15
8 54	9 54	10 54	an	Soltau (Han)	ab	9 04	10 04	11 04
9 04	10 04	11 04	ab	Soltau (Han)	an	8 56	9 56	10 56
9 15	10 15	11 15	↓	Munster (Örtze)	↑	8 45	9 45	10 45
9 22	10 22	11 22		Brockhöfe		8 37	9 37	10 37
9 30	10 30	11 30	↓	Ebstorf (Uelzen)		8 30	9 30	10 30
9 35	10 35	11 35		Westerweyhe		8 25	9 25	10 25
9 40	10 40	11 40		an		Uelzen	ab	8 20



Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.



Die Schnellfahrstrecke Hannover – Kassel – Würzburg ist heute eine der zentralen, unverzichtbaren Stützen des Nord-Süd-Verkehrs. Die ersten Entwürfe zielten auf eine möglichst direkte Trasse nach Kassel an Göttingen vorbei ab.

In den 1970er Jahren engagierte sich die damalige niedersächsische Landesregierung daher massiv zugunsten einer Linienführung über Göttingen und einer Verbindungskurve nach Hildesheim, die schließlich auch beide umgesetzt wurden und Niedersachsen sowie dem bundesweiten Fernverkehr erhebliche Vorteile bringen.

In Baden-Württemberg und Bayern konnten auf Initiative der Landesregierungen Regionalbahnhöfe an Neubaustrecken durchgesetzt werden.

Ende 2022 soll der zukünftige Streckenverlauf feststehen. Spätestens in drei Jahren sollen alle wesentlichen Aus- oder Neubauparameter festgelegt sein.

Zudem wurde bis heute noch nie eine Neubaustrecke, die vom Bund gewollt wurde, am Ende nicht auch gebaut.

Folgerungen:

- Zusätzliche Regionalbahnhöfe, Verbindungskurven, schnellere Amerikalinie sind durchaus realistisch.
- Die Landesregierung sollte schnellstmöglich den Austausch mit Fachleuten suchen, um die Möglichkeiten genauer zu untersuchen und ein tragfähiges Verkehrskonzept aufzustellen (→ LNVG).
- Anschließend, möglichst noch dieses Jahr, sollten die konsolidierten Forderungen gegenüber DB und Bund adressiert werden.