

### **Informationspaket**

- 1) **Stellungnahme zum Antrag  
Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut anbinden  
Landtag-Drucksache 18/9079  
43 Seiten**
- 2) **Anlage  
Schreiben Dr. Wiebke Esdar, MdB an Bundestagspräsident Schäuble  
3 Seiten**
- 3) **Antrag  
Landtag-Drucksache 18/9079  
3 Seiten**

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

**Detmold, den 11. Juni 2021**

**Rainer Engel  
Initiative Deutschlandtakt - Webmaster  
Internet: [www.initiative-deutschlandtakt.de](http://www.initiative-deutschlandtakt.de)  
[www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de](http://www.neubaustrecke-bielefeld-hannover.de)**

**PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.  
Referent Deutschlandtakt  
Internet: [www.probahn-nrw.de](http://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](mailto:engel@neubaustrecke-bielefeld-hannover.de)**

## Inhalt

1.	Zusammenfassung .....	4
<b>2.</b>	<b>LNVG vernachlässigt große Landesteile</b> .....	<b>4</b>
3.	Das Beste herausholen für Niedersachsen .....	4
4.	Opposition gegen den Bund oder Chancen nutzen? .....	4
<b>5.</b>	<b>Integraler Takt ist kein Selbstzweck</b> .....	<b>5</b>
6.	Bürgerdialog am besten ohne politische Vorgaben .....	5
<b>Stellungnahme zur Drucksache 18/9079</b> .....		<b>7</b>
<b>1.</b>	<b>Zum Inhalt des Dokuments</b> .....	<b>7</b>
1.1.	Zur Einleitung .....	7
➤	Überblick: Nutzen von Neubaustrecken für Niedersachsen .....	7
➤	Verbesserung des Fernverkehrs .....	8
➤	Verbesserung des Regionalverkehrs - Grundsätzliches .....	8
➤	Bau von Regionalbahnhöfen an Neubaustrecken .....	8
➤	Verbesserung des Regionalverkehrs Hannover - Osnabrück .....	9
➤	Verbesserung des Regionalverkehrs in der Heide .....	10
➤	Verbesserung des Regionalverkehrs Kreis Schaumburg .....	11
1.2.	Zu den Fragen .....	12
1.3.	Zur Begründung .....	17
<b>2.</b>	<b>Grundsätzliche rechtliche und tatsächliche Bedenken aufgrund des Zustandekommen des Zielfahrplans</b> .....	<b>19</b>
2.1.	Zusammenfassung .....	19
2.1.1.	Rechtliche Bedenken .....	19
2.1.2.	Tatsächliche Bedenken aus dem Entstehungsprozess .....	19
2.2.	Rechtliche Grundlagen .....	19
2.3.	Grundidee Deutschlandtakt .....	20
2.4.	Kritik am Entstehungsprozess .....	20
2.5.	Ausgangspunkt der Gesetzesverstöße .....	20
2.6.	Verstoß gegen § 3 Abs. 2 BSchwAG .....	21
2.7.	Verstoß gegen § 7 Bundeshaushaltsordnung .....	21
2.8.	Klimaschutz .....	22
2.9.	Verstoß gegen die Anlage zum BSchwAG .....	22
<b>3.</b>	<b>Unterschiedliche Bewertung der Großprojekte</b> .....	<b>22</b>
<b>4.</b>	<b>Projekt Hannover - Bielefeld</b> .....	<b>23</b>
4.1.	Zusammenfassende Bewertung .....	23
4.2.	Problembeschreibung .....	23
4.3.	Planungsstand .....	23
4.4.	Inhalt des Zielfahrplans .....	23

4.4.1.	Korridor Rhein/Ruhr - Berlin.....	23
4.4.2.	Korridor Amsterdam – Osnabrück - Hannover - Berlin.....	25
4.5.	Anforderungen des Deutschlandtakts.....	26
4.6.	Fehlende Erfolgskontrolle.....	26
4.7.	Alternativen .....	28
4.7.1.	Ausbau der Bestandsstrecke auf gesamter Länge auf 4 Gleise .....	28
4.7.2.	Ausbau der Bestandsstrecke mit Neubauabschnitt.....	29
4.7.3.	Verkürzte Neubaustrecke nach Bad Oeynhausen .....	30
4.8.	Vergleichende Prüfung von Alternativen .....	31
4.9.	Zukunftsfähigkeit von Alternativen.....	32
4.10.	Sinnvolle Etappenbildung zur rascheren Teil-Umsetzung.....	33
<b>5.</b>	<b>Projekt Hannover – Hamburg</b> .....	<b>34</b>
5.1.	Zusammenfassende Bewertung.....	34
5.2.	Problembeschreibung.....	34
5.3.	Inhalt des Zielfahrplans .....	34
5.4.	Kritik an „Alpha E“ .....	35
5.5.	Anforderungen des Deutschlandtakts, Erfolgskontrolle .....	35
➤	Lüneburg, Uelzen und Celle.....	37
➤	Fernverkehr nach Lüneburg, Uelzen und Celle.....	37
➤	Regionalverkehr nach Lüneburg, Uelzen und Celle .....	37
5.6.	Zusatznutzen einer Neubaustrecke entlang der A 7 für Niedersachsen.....	39
5.6.1.	Verknüpfung mit dem Bestandsnetz .....	39
5.6.2.	Mehr Fernverkehr Hannover – Bremen .....	40
5.6.3.	Regionalverkehr über die Neubaustrecke .....	41
5.7.	Alternativen .....	42
5.7.1.	Drittes Gleises Lüneburg – Uelzen zusätzlich zur Neubaustrecke.....	42
5.7.2.	Güterzug-Neubaustrecke entlang der A 7.....	42
5.7.3.	Neubaustrecke an anderer Stelle als entlang der A 7.....	42
5.7.4.	Ausbau von vorhandenen Regionalbahnen .....	42

## 1. Zusammenfassung

Aus Sicht von PRO BAHN ergibt die Prüfung von Alternativen zu Neubaustrecken:

- **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 (siehe unten 4.).**
- **Eine verkürzte Neubaustrecke (Hannover – ) Seelze — Bad Oeynhausen dient den Interessen Niedersachsens am besten.** Eine Verlängerung der Fahrzeit um 5 Minuten gegenüber dem Zielfahrplan **führt nicht zu markanten Verlängerungen der Fahrzeiten in Gesamtnetz, sondern zu markanten Verkürzungen im Binnenverkehr von Niedersachsen.** Der Ausbau der Bestandsstrecke wird unter Berücksichtigung aller Aspekte diesen Interessen nicht gerecht, Bauzeit und negative Folgewirkungen werden weit unterschätzt.
- Eine Neubaustrecke **Hannover – Hamburg** entlang der A 7 ist **unumgänglich** und fachlich begründet und führt zu einer **Fahrzeitverkürzung im Gesamtnetz** von einer halben Stunde. **Dies schließt nicht aus, ein drittes Gleis Lüneburg - Uelzen (zusätzlich zu einer Neubaustrecke) zu bauen, wenn dieses weitaus früher verfügbar sein kann.**
- **Für beide Neubaustrecken sind die besonderen Chancen für Niedersachsen nicht erkannt worden.**

## 2. 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 vorausgesetzt und gut genutzt hat:** Beschleunigung der Regionalexpresszüge Hannover – Hamburg (siehe Kapitel 5.5.),
- **für andere Landesteile wie den Landkreis Schaumburg, das Osnabrücker Land und Nordwest-Niedersachsen aber nicht konsequent eingetreten ist, sondern nur das heutige Angebot fortgeschrieben hat.**

## 3. Das Beste herausholen für Niedersachsen

Was kann Niedersachsen jetzt gewinnen?

- Eine sehr viel **bessere Verbindung zwischen Osnabrücker Land, südlichem Emsland und Grafschaft Bentheim mit Hannover.**
- **Eine bessere Erschließung der Heide.**
- **Halbstundentakt mit Fernzügen zwischen Hannover und Bremen.**

**Alles das ist bisher nicht vorgesehen** und geht über das, was die Neubaustrecken dem Land an sich schon bringen würden, deutlich hinaus.

## 4. Opposition gegen den Bund oder Chancen nutzen?

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.**

## 5. 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.**

**Die Erfolgskontrolle zeigt:**

- **Eine Fahrzeit Hamm – Hannover von 54 Minuten sichert die erforderlichen Anschlüsse nicht. 59 Minuten sind möglich, ohne dass der Deutschlandtakt darunter leidet. (Kapitel 4.6.).**
- **Eine Fahrzeit Hannover – Hamburg Hbf von 61 Minuten sichert alle Anschlüsse (Kapitel 5.6.). Damit an dieser Stelle ist der Deutschlandtakt gelungen.**

Eine solche Erfolgskontrolle ist für den gesamten Deutschlandtakt nicht dokumentiert. Die Informationen der Bundesregierung lassen eine fachliche Beurteilung nicht zu, sondern sind nur Marketing-Instrumente.

## 6. Bürgerdialog am besten ohne politische Vorgaben

Wesentliche Kritikpunkte 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.

Der Fahrgastverband PRO BAHN legt Wert darauf, die **bestehenden Defizite aufzudecken, ohne mit vorgefassten Meinungen eine bestimmte Alternative als die allein richtige darzustellen** oder mit Wunschenken bestimmte Alternativen abzulehnen. Erst Alternativen der technischen Lösungen zeigen auf, was technisch bedingt ist, und ermöglichen auf dieser Basis politisch erfolgreiches Handeln.

Dazu mit dieser Stellungnahme beitragen zu dürfen, dafür ist der Fahrgastverband dankbar.

**Detmold, den 11. Juni 2021**

**Rainer Engel**

## Stellungnahme zur Drucksache 18/9079

### 1. Zum Inhalt des Dokuments

#### 1.1. Zur Einleitung

Der Fahrgastverband PRO BAHN teilt die Kritik an den Großprojekten im „Deutschlandtakt“ genannten Zielfahrplan nur zum Teil:

- Die sehr kurzen Fahrzeiten zwischen Hannover und Hamburg wie auch zwischen Hannover und Bielefeld lassen erhebliche Neubaumaßnahmen ohne Nutzen für die Städte im Zwischenbereich vermuten.

Diese Aussage wird nicht geteilt – im Gegenteil.

Der Nutzen ist in Niedersachsen nicht erkannt worden (Abb. 2.1. bis Abb. 2.5.), und wird von der Bundesregierung nicht kommuniziert, weil es Sache der Länder ist, regionale Wünsche zu entwickeln.

#### ➤ Überblick: Nutzen von Neubaustrecken für Niedersachsen

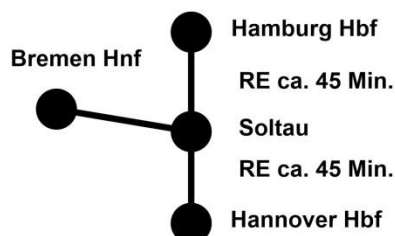
- Eine Neubaustrecke Hannover – Hamburg kann das Verkehrsangebot für Soltau und die Heide drastisch verbessern.
- Eine verkürzte Neubaustrecke Hannover – Bad Oeynhausen kann sowohl die Verbindung Hannover – Osnabrück wie die Erschließung der Region drastisch verbessern.
- Die Verbesserung der Anbindung für Lüneburg, Uelzen und Celle wird durch den Verzicht auf eine Neubaustrecke nicht verbessert, sondern blockiert.
- Der Verzicht auf eine Neubaustrecke blockiert die Verbesserung der Verbindung Hannover – Bremen.

### Nutzen von Neubaustrecken innerhalb Niedersachsens

#### bei interessengerechter Gestaltung:

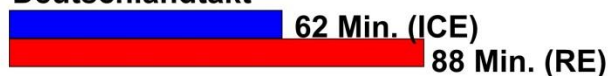
Verkürzte NBS Seelze - Bad Oeynhausen

Verknüpfung A 7-Trasse nach Soltau

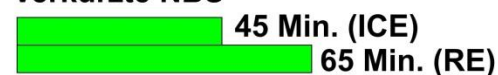


#### Fahrzeiten:

##### Hannover Hbf - Osnabrück Hbf Deutschlandtakt



##### Verkürzte NBS



##### Hannover Hbf - Soltau

Deutschlandtakt: 68 Min.(RE)

Neubaustrecke: 45 Minuten (RE)

##### Soltau - H-Harburg

Deutschlandtakt: 68 Min.(RE)

Neubaustrecke: 33 Minuten (RE)



*Abb. 2.1. Chancen regionaler Erschließung durch Neubaustrecken.*

➤ **Verbesserung des Fernverkehrs**

**Halbstündlich schnelle Verbindungen Hannover – Bremen und darüber hinaus sind nur mit einer Neubaustrecke Hannover - Hamburg möglich.**

Durch das Konzept „optimiertes Alpha E/Bremen“ ist die Verbindung Hannover – Bremen mit **Güterzügen überlastet**. Mehr als das heutige Angebot an Fernzügen ist nicht möglich. Nur eine Neubaustrecke Hannover – Hamburg zusammen mit einer Anbindung an die Strecke Soltau – Bremen schafft Voraussetzungen für eine Verbesserung (Kapitel 5.6.3.).

**Die Beschleunigung Hannover – Osnabrück ist abhängig von einer verkürzten Neubaustrecke Hannover – Bad Oeynhausen (Kapitel 4.7.3.).**

➤ **Verbesserung des Regionalverkehrs - Grundsätzliches**

Wenn Fernzüge auf eine Neubaustrecke verlagert werden, entstehen auch für Regionalzüge und S-Bahnen neue Kapazitäten. Das Land (vertreten durch die LNVG) hat diese Möglichkeiten nicht ausreichend genutzt, solche Anforderungen in den Deutschlandtakt einzubringen. Dies gilt besonders im Interesse des Kreises Schaumburg, hier ist nur das heutige Angebot eingebracht. Die Verdoppelung des heutigen Verkehrsangebots wird möglich. Wie ein zukunftsweisendes Angebot aussehen kann, zeigt Abb. 2.4.. Dass Forderungen des Landes erfolgreich sein können, zeigt Abb. 4.2. für den Ausbau Hannover – Wolfsburg.



Hintergrund der zurückhaltenden Haltung ist die Vorstellung, dass in den Deutschlandtakt eingebracht werden könne, was absehbar finanziert werden könne. Andere Bundesländer gehen sehr viel offensiver damit um und bringen Ansprüche ein, auch wenn sie noch nicht finanziert werden können, um sicherzustellen, dass ihre Wünsche bei der Ausgestaltung der Infrastruktur berücksichtigt werden. Dies ist auch richtig, denn der Deutschlandtakt stellt sich als Zielfahrplan für eine Zeit deutlich nach 2030 dar. Wie dann Regionalisierungsmittel, Trassenentgelte und Fahrgeldeinnahmen aussehen, ist Spekulation. Infrastruktur, die heute nicht angefordert wird, wird dann aber nicht zur Verfügung stehen, so dass das Land Niedersachsen dann das Nachsehen hat.

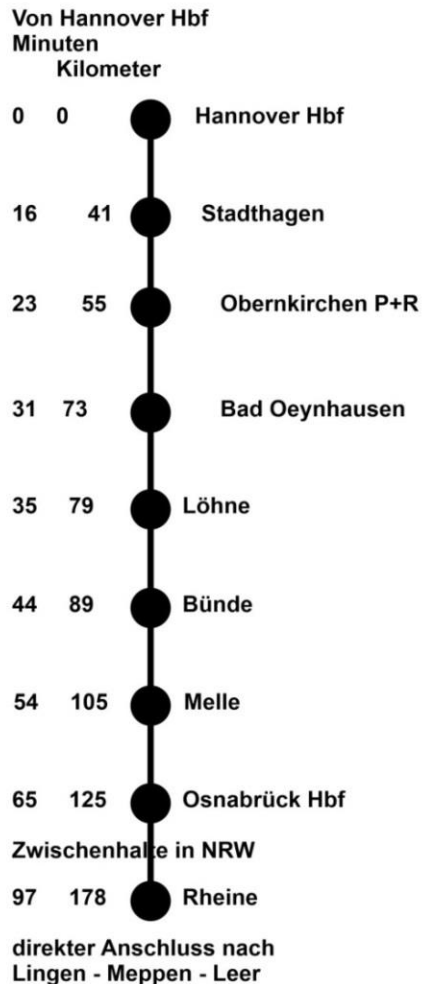
➤ **Bau von Regionalbahnhöfen an Neubaustrecken**

**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.**

➤ Verbesserung des Regionalverkehrs Hannover - Osnabrück

### Nutzen NBS Hannover - Bielefeld verkürzt nach Bad Oeynhausen



#### Fahrzeitvergleich:

Hannover Hbf - Stadthagen  
Deutschlandtakt: 25 Min.

RE 200: 16 Minuten

Hannover Hbf - Osnabrück Hbf  
Deutschlandtakt: 91 Min.(RE)

RE 200: 65 Minuten

Abb. 2.2.: Beispiel eines Regionalexpress mit 200 km/h in der Relation Hannover – Osnabrück über eine verkürzte Neubaustrecke nach Bad Oeynhausen. Der Regionalexpress wäre nach Osnabrück so schnell wie der schnellste ICE nach dem Deutschlandtakt.

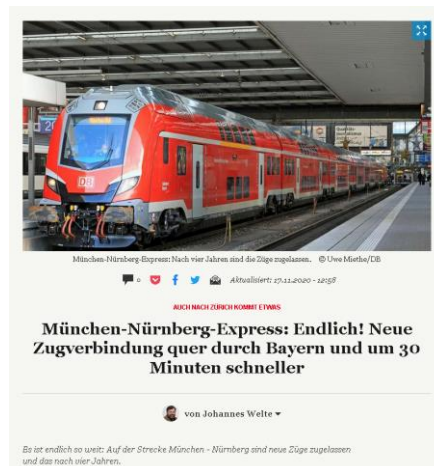
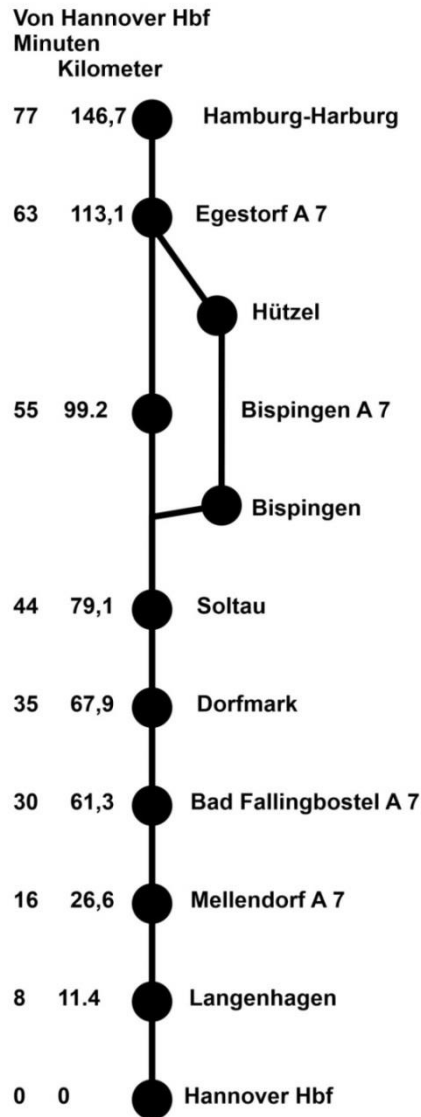


Abb. 2.3: Vorbild für solche schnellen Regionalverbindungen ist der Nürnberg-München-Expres.: Pressebericht vom 17.11.2020, Münchener Merkur.

➤ **Verbesserung des Regionalverkehrs in der Heide**

**Nutzen NBS Hannover - Hamburg entlang A 7**



**Fahrzeitvergleich:**

**HH-Harburg - Soltau  
Deutschlandtakt: 68 Min.**



**RE 200: 33 Minuten**



**Soltau - Hannover  
Deutschlandtakt: 68 Min.**



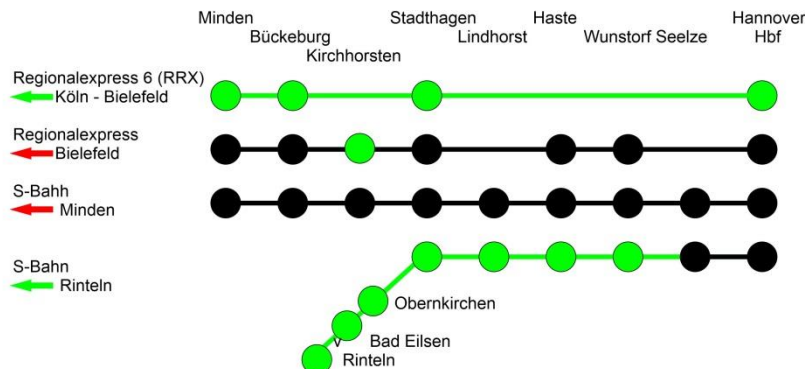
**RE 200: 44 Minuten**



*Abb. 2.4.: 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.*

➤ **Verbesserung des Regionalverkehrs Kreis Schaumburg**

**Nutzen von neuen Kapazitäten  
zwischen Hannover und Minden**  
**Heutiges Angebot (schwarz)**  
**Zukunftsweisendes Angebot (grün)**  
**Verdoppelung des Verkehrsangebots**



Fahrzeitvergleich:

**Bückeburg Hannover Hbf**  
**heute 47 Minuten**  
 [schwarze Balken]  
**möglich 27 Minuten**  
 [grüner Balken]

**Kirchhorsten - Hannover Hbf**  
**heute 43 Minuten**  
 [schwarze Balken]  
**möglich 32 Minuten**  
 [grüner Balken]

**Obernkirchen - Hannover**  
**heute ca. 90 Minuten**  
 [schwarze Balken]  
**möglich 50 Minuten**  
 [grüner Balken]

Abb. 2.5.: Ein solches Angebot wird durch eine Neubaustrecke möglich: Verdoppelung der Bedienung zwischen Minden und Hannover, Einbindung der Bahnlinie Rinteln – Stadthagen in die S-Bahn Hannover.

➤ **Verbesserung des Fern- und Regionalverkehrs für Lüneburg, Uelzen und Celle**

**Die reduzierte Bedienung von Lüneburg, Uelzen und Celle durch Fernverkehrszüge, wie sie der Zielfahrplan vorsieht, hängt nicht mit Neubaustrecken zusammen, sondern mit der kommerziellen Optimierung des Fernverkehrsangebots durch DB Fernverkehr (Kapitel 5.5.).**

- *Angesichts der bereits bestehenden Planungen für das Projekt „Optimiertes Alpha E + Bremen“ und der geführten Diskussion um Ausbau oder Neubau der Strecke zwischen Hannover und Bielefeld besteht die Befürchtung, dass die Durchsetzung der anvisierten Fahrzeiten im Deutschlandtaktentwurf zu erheblichen Verzögerungen bei den erforderlichen Maßnahmen im Schienennetz führt.*

Dies trifft möglicherweise auf das dritte Gleis Lüneburg – Uelzen zu. Dieses erbringt aber nicht die „erforderliche“ Kapazität. **Der Bau wäre aber zu rechtfertigen, wenn eine rasche Fertigstellung möglich ist (Kapitel 5.7.1.).**

**Hinsichtlich Hannover – Bielefeld trifft dies nicht zu.** Im Gegenteil: Der Ausbau der Bestandsstrecke ist nicht billiger und schneller machbar. Der Planungs- und Bauprozess zur Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg ist ein Lehrstück dafür, wie schwierig Bestandsstrecken auszubauen sind. Auch für den Ausbau der Bestandsstrecke Verden – Rotenburg wird eine Bauzeit von 3 Jahren bei Vollsperrung und von 8 Jahren bei jährlich 3 Monaten Sperre genannt (siehe Bundestagsdrucksache 19/29972 Seite 24).

Erste fachkundige Äußerungen im Planungsdialog zu Hannover - Bielefeld bestätigen diese Einschätzung, und die Untersuchungsergebnisse der DB zur Bestandsstrecke werden dieses bestätigen. Die nicht fachkundige Auffassung der Bürgerinitiativen wird allerdings dazu führen, dass „der Ausbau der Bestandsstrecke mit allen Mitteln durchgesetzt werden soll“, wie am 19.5. Vertreter von Bürgerinitiativen erkennen ließen. Wenn die Landespolitik diese Haltung unterstützt und die fachlichen Untersuchungsergebnisse der DB von vornherein ablehnt, wird sie außer Verzögerung nichts erreichen.

Dies gilt auch für die in der Region gewünschte **Sanierung der Bestandsstrecke hinsichtlich Lärm und Erschütterungen**. Eine solche Grundsanierung ist nur mit einer **Vollsperrung** über ein oder zwei

Jahre sinnvoll durchzuführen und nicht direkt neben einer in Betrieb befindlichen Strecke durchführbar. Nur der Bau einer **Neubaustrecke als Umleitung** schafft daher die Möglichkeit einer solchen Sanierung. Die Landesregierung wäre gut beraten, diese Sanierung als Gegenleistung für die Zustimmung zu einer Neubaustrecke beim Bund einzufordern.

- *Geplant ist die Abwicklung von rund 25 % des Gesamtgüterverkehrs über die Schiene, um zu einer besseren Klimabilanz in diesem Sektor beizutragen. Hier ist noch zu klären, ob die verbleibenden Trassen in ihrer Lage und Anzahl ausreichend geeignet sind, um das aktuell prognostizierte Aufkommen bis 2030 bedienen zu können.*

**Diese Bedenken gelten nur für den Seehafenhinterlandverkehr von Bremen und Hamburg.** Für Hannover – Bielefeld gelten sie nicht, da mit der „Kasseler Kurve“ und der Elektrifizierung Hameln – Elze ausreichende Kapazitäten neu entstehen. **Zutreffend sind diese Bedenken jedoch für den Ausbau der Strecke Lehrte – Wolfsburg**, deren vollständiger viergleisiger Ausbau sinnvoll wäre, aber nur auf 27 km Länge für den Personenverkehr geplant ist (Kapitel 4.4.1. und Abb. 4.2). Die Elektrifizierung der anschließenden Strecken Oebisfelde – Berlin (Lehrter Stammbahn) und Oebisfelde – Magdeburg werden das Verkehrsaufkommen deutlich erhöhen, so dass der Abschnitt Hannover – Wolfsburg kurzfristig zu einem Engpass wird.

- *Der Deutschlandtakt sieht vor, dass für eine zusätzliche Erhöhung des Modal Split auf 25 % im Güterverkehr weitere Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich sind, die anhand von Nachfrage und Wirtschaftlichkeit zu bewerten sind. Die gegenwärtige Methode zur Bewertung der Kosten-Nutzen-Relation weist allerdings keinen ausreichenden Nutzen für Maßnahmen des Güterverkehrs auf. Nur Streckenmaßnahmen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr weisen derzeit ausreichende Kosten-Nutzen-Verhältnisse auf. Außerdem fehlt in der Bewertung die neu eingeführte CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Faktor.*

**Diese Einschätzung wird geteilt. Ergänzend ist hinzuzufügen:**

In der Nutzen-Kosten-Rechnung wird die Bauzeit bzw. rasche Verfügbarkeit nicht berücksichtigt. Die Netzwirkung der Fahrplankoordination wird ebenfalls unzureichend berücksichtigt.

## 1.2. Zu den Fragen

- *Der Landtag bittet die Landesregierung,  
1. gegenüber dem Bund die Gestaltung des Fernverkehrs im Zuge des Deutschlandtaktes zu hinterfragen.*

**Eine Fragestellung an den Bund verspricht wenig Erfolg.** Die bisherigen Antworten der Bundesregierung auf Fragen von Bundestagsabgeordneten sind derart rudimentär, dass sich Abgeordnete bereits beim Bundestagspräsidenten beschwert haben (in der Anlage). Regelmäßig bekommt der Unterzeichnete Antworten zur Erläuterung zugesandt, um die Unvollständigkeiten aufzuklären. Hilfreicher wäre es, wenn die Landesregierung sich eigene Fachkunde verschaffen würde, um mit dem Bund auf Augenhöhe verhandeln zu können.

- *Hierzu soll die Landesregierung  
a. darauf achten, dass die Notwendigkeit großer Fahrzeiteinsparungen, welche über die Notwendigkeit einer Anschlusssicherung hinausgeht, in Relation zum baulichen Aufwand und zum möglichen Umsetzungszeitraum steht. Dies betrifft z. B. die Fahrzeiten Hannover–Hamburg und Hannover–Bielefeld bzw. Osnabrück,*

**Für die Strecke Hannover – Bielefeld ist eine große Fahrzeitverkürzung unumgänglich, aber im Minutenbereich mit Investitionen östlich von Hannover ausgleichbar (siehe Kapitel 4.5. und 4.6.).**

**Auch für die Strecke Hannover – Hamburg ist eine deutliche Fahrzeitverkürzung unumgänglich (Kapitel 5.5.).**

**In beiden Fällen ergibt die vorgesehen Fahrzeitverkürzung von jeweils etwa 17 Minuten durch die Neubaustrecke ein Fahrzeitgewinn für Umsteiger in die Region von 30 Minuten.** Es ist gerade Sinn des Deutschlandtakts, die Infrastruktur so zu gestalten, dass die Fahrzeitverkürzung auf der direkten Linie so ausfällt, dass sie im Gesamtnetz wirksam wird und die Ausbauten so größtmöglichen Nutzen haben. Leider hat die Bundesregierung die Darstellung der Vorteile nur

mangelhaft kommuniziert und auf die Darstellung von „Kantenzeiten“ reduziert, so dass in der öffentlichen Wahrnehmung nur die Beschleunigung auf den Hauptachsen angekommen ist.

- b. den Bund zu bitten, zeitnah eine Infrastrukturliste mit allen für den Deutschlandtakt erforderlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen vorzulegen,

**Diese Infrastrukturliste ist in Arbeit, aber aufgrund des enormen Umfangs nicht kurzfristig erstellbar.**

- c. beim Bund um Darstellung bitten, wie eine ausreichende Stabilität des Fahrplans unter Einbezug des Deutschlandtaktes gewährleistet wird. Neben der Frage, wie Anschlüsse auch bei Verspätungen gehalten werden können, ...

**Uns hat Philipp Schröder, SMA, die Antwort gegeben, dass die gleichen Kriterien gelten wie für die Fahrplanberechnung im derzeitigen Betrieb der DB.**

**Die wirklichen Probleme werden damit aber nicht benannt. Wesentliche Ursachen für Verspätungen liegen in überlangen Fahrzeugdurchläufen, die im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Betriebes bis zum Äußersten optimiert wurden, sowie in Annahmen über die Erreichbarkeit bestimmter Fahrzeiten über Neubaustrecken, für die nicht einmal eine Vorplanung, geschweige denn eine Betrachtung der Raumwiderstände vorliegt**

- ..bedarf es insbesondere der Erörterung, wie die Leistungsfähigkeit in den Knoten (z. B. Hannover) erbracht werden kann und welche Ausbaumaßnahmen erforderlich sind,

**Solche Untersuchungen sind durchgeführt, aber nicht dokumentiert. Für Hannover Hbf war eine Untersuchung aber nicht erforderlich, da die Struktur sehr effizient ist (Abb. 2.6 bis 2.8.):**

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.

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



**Aussagen, der Hauptbahnhof Hannover habe für den Fern- und Regionalverkehr nicht genügend Kapazitätsreserven, entbehren der Grundlage. Lediglich im Bereich der S-Bahnen ist eine so hohe Belastung vorhanden, dass Ausbauten erforderlich werden.**

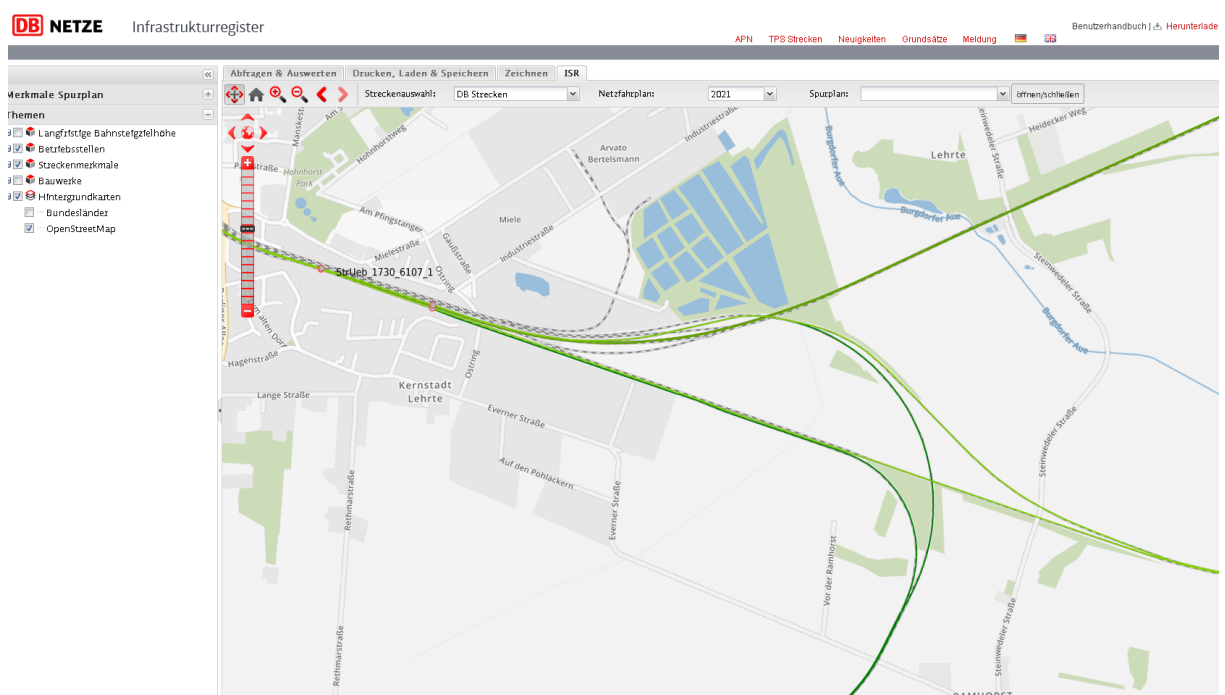


Abb. 2.6. Hoch leistungsfähige und kreuzungsfreie Verknüpfung östlich Lehrte.

Quelle DB Netz AG.

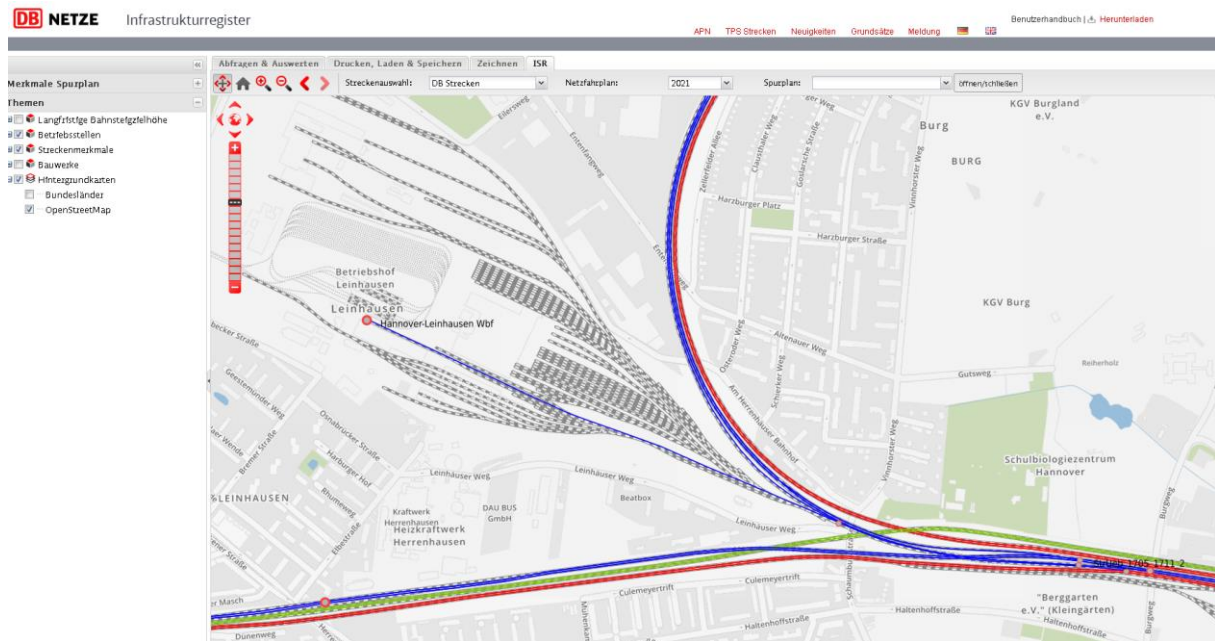


Abb. 2.7. Hoch leistungsfähige und kreuzungsfreie Verknüpfung westlich von Hannover Hbf. Der Ost-West-Fernverkehr wird hier über den Nord-Süd-Fernverkehr geführt, die S-Bahnen haben eigene, kreuzungsfreie Gleise.

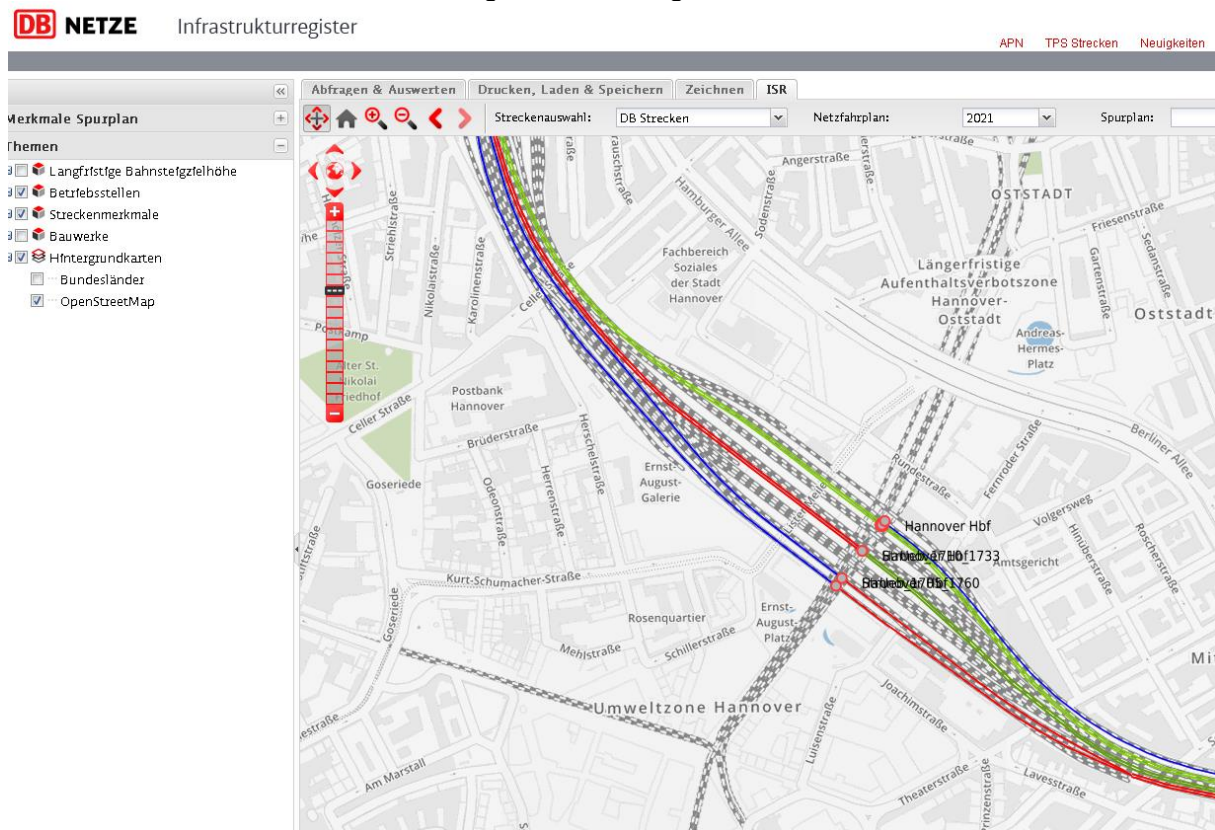


Abb. 2.8.: Hochleistungsfähige Struktur der Fern- und Regionalgleise im Hauptbahnhof. Nur die S-Bahn-Gleise am Rand sind stark ausgelastet. Quelle: DB Netz AG.

d. den Bund um Prüfung weiterer, alternativer zeitlicher Kompensationspotenziale bzw. die Erweiterung des Suchraums auf den gesamten Streckverlauf zu bitten, Dies entspricht der Forderung von PRO BAHN. Allerdings kennen wir auch die engen Grenzen, in denen eine solche Hebung von Fahrzeitreserven an anderer Stelle möglich ist. Fahrzeitreserven bestehen im Korridor Rhein/Ruhr - Berlin ausschließlich zwischen Lehrte und

Wolfsburg von 3 Minuten, ansonsten sind die Möglichkeiten ausgereizt. Große Fahrzeitreserven bestehen hingegen zwischen Hannover und Magdeburg. Zwischen Hannover und Hamburg ist nicht die Fahrzeit das Problem, sondern primär die mangelnde Kapazität und die Anschlussbindung (siehe Kapitel 5.5.). Für beide Strecken gilt aber: Wenn neu gebaut werden muss, dann kann man für wenig mehr Geld auch ganz erhebliche Fahrzeitverkürzungen erreichen.

2. *weitere Linien im Fernverkehr als Option zu definieren und sich gegenüber dem Bund für diese weiteren Fernverkehrsverbindungen einzusetzen. Dies betrifft vor allem periphere Strecken, wie z. B. die Einbindung von Wilhelmshaven als komplettes Angebot des Fernverkehrs.*

Die Verkehrspotenziale sind aus Sicht von PRO BAHN korrekt abgeschätzt und in Zuglinien umgesetzt. Nur für die Verbindung Hannover – Bremen ist dies nicht der Fall. Hier steht dem Einsatz weiterer schneller Fernverkehrszüge das Projekt „optimiertes Alpha E/Bremen“ im Weg, da wegen der vielen Güterzüge keine weiteren schnellen Fernverkehrszüge zwischen Hannover und Bremen und darüber hinaus geführt werden können. Abhilfe ist nur mit der Neubaustrecke Hannover – Hamburg möglich (siehe Kapitel 5.6.2.)



Ob Wilhelmshaven von ICE-Zügen erreicht wird, ist eine Frage, die die Bundesregierung nicht beantworten kann. Fehlende Infrastruktur verhindert dies nicht. Grund dafür ist die kommerzielle Entscheidung von DB Fernverkehr, da sich diese Anbindung für eine eigenwirtschaftliche Bedienung nicht lohnen würde – genauso wenig wie die Bedienung der Strecke Bremen – Norddeich durch Intercity-Züge. Dementsprechend ist es die Entscheidung des Landes, ob ein solches Angebot finanziert wird.

3. *die Optimierung von Fahrtzeiten durch die Einrichtung von Stundentakten auf weiteren Strecken voranzutreiben,*

Die hier in Frage stehenden Neubaustrecken sind Grundvoraussetzung für die Verbesserung des Angebots.

Für den Regionalverkehr ist das Land Niedersachsen selbst zuständig. Wie in Kapitel 1.1. ausgeführt, ist es Sache des Landes, über die Einplanung des Angebots die Anforderungen an die Infrastruktur zu definieren. Auf dieser Grundlage hat der Zielfahrplan dann die notwendigen Baumaßnahmen zu definieren (siehe auch Abb. 4.2.).

Im Regionalverkehr sind in allen Verbindungen Stundentakte eingeplant mit Ausnahme der Linie Lüneburg – Dannenberg. Eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen erfordert jedoch halbstündliche Angebote, die vom Land Niedersachsen nur unzureichend gefordert wurden (siehe Kapitel 1.).



Im Fernverkehr setzt die Bundesregierung im Grundsatz auf Halbstundentakte. Dies ist im Deutschlandtakt weitgehend umgesetzt, erfordert aber gerade den Bau der Neubaustrecken, um einerseits die notwendige Kapazität zur Verfügung zu stellen und andererseits die Nachfrage zu erreichen, die die Führung von mehr Zügen wirtschaftlich möglich macht.

Defizite bestehen insoweit nur in der Verbindung Hannover – Bremen (Kapitel 5.6.2.) und in der Bedienung von Lüneburg, Uelzen und Celle (Kapitel 5.5.). In diesen Kapiteln sind Ursachen und Lösungsansätze aufgezeigt.

- 4. *in Bezug auf sogenannte Sprinterlinien mit dem Bund zu klären, welchen Nutzen und Aufwand diese Linien für Niedersachsen haben, und hier insbesondere darzustellen, warum der Gutachterentwurf eine Sprinterlinie zwischen Hamburg und NRW enthält, die mit einer Verbindungskurve in der Region Hannover einen erheblichen Infrastrukturausbau erfordert,*

Der Unterzeichnete hat sich persönlich an Ort und Stelle davon überzeugt, dass die Verbindungskurve **keinen „erheblichen“ Infrastrukturaufwand** erfordert, da 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. 2.9 und 2.9.10).



**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. 2.9: 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. 2.10.: Quer zu dieser Blickrichtung über dieses Gelände kann die Verbindungskurve verlaufen.

4. im Nahverkehr weitere Verbesserungen zu definieren, die insbesondere die Anbindung ländlicher Regionen an den Fernverkehr verbessern und ausbauen, dies z. B. durch eine bessere Verzahnung von Angeboten des regionalen ÖPNV mit Fernverkehrsverbindungen und die Reaktivierung von Haltestellen.
5. auch bei reinen Nahverkehrsverbindungen im Rahmen der Gestaltung des Deutschlandtaktes alle Potenziale zu nutzen, um durch bessere Umsteigebeziehungen die Reisezeiten zu verringern und den Komfort zu erhöhen

**Dies ist eine Aufgabe des Landes Niedersachsen selbst. Der Bund ist hierfür nicht zuständig. Aus Sicht von PRO BAHN hat die Landesnahverkehrsgesellschaft die ihr gegebenen Möglichkeiten unzureichend genutzt (siehe Kapitel 1).**

6. *den Bund um Darstellung zu bitten, wie die im Deutschlandtakt vorgesehen Trassen für den Güterverkehr ausreichend dimensioniert sind, um den aktuellen Schienengüterverkehr abzubilden,*

**Die Antwort lässt sich mit entsprechendem Aufwand aus den Blättern zum SGV zum Zielfahrplan entnehmen.** Um die Ergebnisse zu verstehen und in politisches Handeln umzusetzen, wird die Landesregierung externe Fachwissenschaftler befragen müssen. Stichprobenartige Überprüfungen haben aber keine Bedenken gegen die Arbeit von SMA ergeben.

7. *gegenüber dem Bund eine Weiterentwicklung der Bewertungsmethode einzufordern, damit erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung des Anteils im Güterverkehr auf der Schiene auch dann realisiert werden können, wenn sie keinen oder wenig Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr erbringen, und*

**Diese Forderung hält PRO BAHN für berechtigt.**

8. *sich weiterhin für eine frühzeitige und umfassende Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung einzusetzen, um die inhaltliche Akzeptanz der geplanten Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der Bevölkerung zu sichern*

**Diese Forderung ist berechtigt.** Hinsichtlich der Neubaustrecke Hannover – Bielefeld ist durch bruchstückhafte Informationen eine enorme Verunsicherung bei den Bürgern entstanden. Hinsichtlich des Ausbaues Hannover – Hamburg ist durch mangelhafte Information ein unzutreffender Eindruck entstanden, welche Kapazitäten tatsächlich benötigt werden.

Es wäre angesichts von zwei Großprojekten aber sinnvoll gewesen, dass die Landesregierung selbst eigene Kompetenzen aufbaut, um selbst fachkundig zu sein, um Probleme zu erkennen und über Fehlentwicklungen mit der Bundesregierung zu verhandeln. Dieses Defizit ist korrigierbar.

### **1.3. Zur Begründung**

- *Insgesamt besteht für den Personennahverkehr die Befürchtung, dass der aufgestellte Fahrplan bis-her nicht robust genug ist, sodass Verspätungen zum Verlust des Anschlusses führen. Die Folgen wären längere anstelle kürzerer Umsteigezeiten.*

**Wesentliche Risiken für die Pünktlichkeit sind von der Landesnahverkehrsgesellschaft selbst zu verantworten, die ihre Vorstellungen über die Gestaltung des Regionalverkehrs in den Zielfahrplan eingebracht hat. So sind Fahrzeugumläufe so optimiert worden, dass sehr kurze Wendezeiten eingeplant sind, die ein Auffangen von Verspätungen nicht zulassen. Als Beispiel sei genannt, dass ein Regionalexpress von Norddeich, der einen Flügelzug von Wilhelmshaven in Oldenburg aufnehmen soll, in Braunschweig mit einer Wende am Bahnsteig binnen 10 Minuten geplant wurde. So wird jede geringe Verspätung in die Gegenrichtung zurückgetragen.**

- *So verfügt die Relation von Düsseldorf/Ruhr-Bielefeld nach Braunschweig-Magdeburg-Halle-Leipzig in Hannover nur über sechs Minuten Zeit für den Umstieg zwischen den Fernzügen. Das gilt für beide Richtungen.*

**Das ist kein wesentlicher Faktor für Verspätungen.** Ursache ist unter anderem der Wunsch der Bundesländer, dass dieser Intercity – trotz gleicher Fahrzeit wie heute- künftig in Helmstedt und Köthen stündlich halten soll und die Bundesländer keinen Wert darauf gelegt haben, dass Verbesserungsmaßnahmen zwischen Hannover und Magdeburg ergriffen werden, um die Umsteigezeit und Pünktlichkeit zu erhöhen.

Die Fahrpläne der Hochgeschwindigkeitszüge über Neubaustrecken sind erfahrungsgemäß so großzügig berechnet, dass diese Verspätungen hereinholen können und bei Pünktlichkeit vorzeitig ankommen. Die aktuellen Probleme der Linie Rhein/Ruhr – Berlin durch Kuppeln von zwei Zugteilen in Hamm und Abhängigkeiten vom Regionalverkehr zwischen Hamm und Wolfsburg sind nach dem Zielfahrplan nicht mehr gegeben.

- *Weiterhin ist es kritisch zu bewerten, dass zur Verkürzung der Fahrzeiten Sprinterlinien vorgesehen sind, die ohne Halt in Niedersachsen von Hamburg in Richtung Ruhrgebiet fahren.*

**Für dieses Zusatzangebot werden freie Kapazitäten auf den Schnellfahrstrecken genutzt, um Kapazitäten für den Güterverkehr von Hamburg ins Ruhrgebiet freizusetzen (siehe oben). Der Vorschlag der Gutachter ist daher zielführend.**

- *Zugleich sind aber keine Sprinterlinien zwischen Ruhrgebiet und Berlin vorgesehen, die ebenfalls zu einer Verkürzung der Fahrzeit ohne Neubaubedarf führen könnten.*

**Der Verzicht auf Sprinterzüge als Grundangebot ist zielführend.** Sprinterzüge sind das Gegenteil von „Deutschlandtakt“, da sie nur Punkt-Punkt-Verbindungen bedienen können, aber Anschlüsse aus der Region in die Region nicht herstellen, Sprinter können daher nur als Zusatzangebot eingesetzt werden. Wie in Kapitel 4.5. dargestellt, ist eine durchgreifende Beschleunigung zwischen den Knoten Münster und Magdeburg nur mit einer Neubaustrecke und mit den eingeplanten Halten erreichbar. Ein auf Sprinter ausgelegtes Angebot, das dem Flugverkehr entspricht, würde nicht die für Hannover günstige halbstündliche Bedienung ermöglichen, da zum einen die Sprinterzüge die Trassen für das halbstündliche Grundangebot blockieren würden und zum anderen die Nachfrage für die langsameren Züge so reduzieren würde, dass sich der Halbstundentakt nicht rechnet.

**Die Behauptung, dass Sprinter von Rhein/Ruhr nach Berlin Neubaustreckenersparen können, ist falsch.** Rein theoretisch liegt der Fahrzeitleistungsbeitrag gegenüber dem heutigen ICE-Fahrplan bei Verzicht auf die Halte Hamm, Bielefeld und Wolfsburg bei 12 Minuten. **Solche Sprinter sind aber zusätzlich zum Grundtakt nicht möglich.** Da aber die Strecke Köln – Dortmund, Köln – Hagen und Berlin-Spandau – Berlin Hbf überlastet sind und keine weiteren Zugfahrten mehr zulassen, müsste das halbstündliche Grundangebot durch einen Wechsel von langsameren und schnelleren Zügen im Stundentakt ersetzt werden.

- *Um den Deutschlandtakt für Niedersachsen zu einem Erfolg zu machen, muss sich das Land in die Entwicklungen und Pläne einbringen und gegenüber dem Bund die besten Lösungen einfordern.*

**Das Land hat die insoweit richtigen Strategie-Entscheidungen im Zuge der Erstellung des Zielfahrplans mitgetragen, Das ist nicht zu beanstanden.**

- *Im Güterverkehr ist es wichtig, dass die Maßnahmen des BVWP 2030 zeitnah umgesetzt werden. Dadurch kann erreicht werden, dass mit den für den Güterverkehr verbleibenden Trassen im Deutschlandtaktfahrplan das aktuelle bzw. das bis 2030 prognostizierte Aufkommen auf der Schiene gefahren werden kann.*

**Die Einschätzung, dass die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ausbauten für den Seehafenhinterlandverkehr in diesem Sinne ausreichend seien, ist von Anfang an falsch gewesen. Soweit im Rahmen der Bürgerbeteiligung zu „Alpha E“ ein anderer Eindruck entstanden ist, ist dies wesentlich auf politische Einflüsse aus Niedersachsen zurückzuführen. Wäre damals eine Entscheidung für eine Neubaustrecke gefallen, so wäre heute die Planung beendet und der Bau könnte beginnen. Jetzt gilt es, die Folgen einer grundlegenden Fehlentscheidung zu minimieren.**

**Da die gestellten Fragen die wirklichen Probleme der Entwicklung des Deutschlandtakts nur teilweise erfassen, stellen wir nachfolgend die Zusammenhänge grundlegend und hinsichtlich der Großprojekte vollständig dar.**

## **2. Grundsätzliche rechtliche und tatsächliche Bedenken aufgrund des Zustandekommen des Zielfahrplans**

### **2.1. Zusammenfassung**

**Unter Berücksichtigung der nachstehenden Bedenken** wäre nicht das von vielen Teilen der niedersächsischen Politik erwünschte Ergebnis („keine Neubaustrecken“) zutage getreten, sondern der Nachweis, dass und in welchem Umfang diese Neubauten unumgänglich sind (Kapitel 4 und 5). **Die Erkenntnis, dass Neubauten unumgänglich sind, hätte die Chance eröffnet, dabei bessere Ergebnisse für Niedersachsen zu erreichen.**

#### **2.1.1. Rechtliche Bedenken**

Die rechtliche Prüfung führt zu dieser Bewertung:

##### **Hamburg – Hannover:**

**Gravierende Verstöße**, weil eine verkürzte Varianten der Neubaustrecke mit etwas längerer Fahrzeit, aber geringeren Kosten in Betracht kommen, gegen § 3 Abs. 2 BSchwAG und § 7 Bundeshaushaltsordnung,

##### **Hannover - Hamburg**

**Kein Verstöße**, da zu eine A-7-Trasse auf den ersten Blick sich keine erheblich umweltschonendere oder kürzere (= geringere absolute Kosten) Trasse als Alternative aufdrängt.

#### **2.1.2. Tatsächliche Bedenken aus dem Entstehungsprozess**

**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.**

##### **Hannover – Bielefeld:**

**Hier bestehen gravierende Bedenken, da aus einer (angeblich) nicht vorab festgelegten Trasse (siehe Abb. 4.3) eine minutengenaue Fahrzeit abgeleitet wurde, . Ausschließlich auf einer Projektskizze (Abb. 4.3.) beruht die im Zielfahrplan stehende Fahrzeit Bielefeld – Hannover von 31 Minuten.**

##### **Hannover – Hamburg:**

**Hier bestehen keine gravierenden Bedenken, sofern sich das Projekt auf eine Trasse parallel zur A 7 beziehen soll.**

### **2.2. 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. Im Falle der Neubaustrecke Hannover – Bielefeld sind diese Gesetzesverstöße bereits gegeben (Kapitel 2.9.).

### 2.3. Grundidee Deutschlandtakt

Die Grundidee des Deutschlandtakts ist, durch abgestimmte Fahrzeiten und eine Vorausberechnung des Fahrplans höchstmögliche Verkürzung der Fahrzeiten auch für Umsteigeverbindungen sowie höchstmögliche Kapazität – auch für den Güterverkehr – bei gleichzeitig geringstmöglichen Aufwendigen für Neu- und Ausbau zu erreichen. Grundsätzlich steht der Fahrgastverband PRO BAHN hinter diesem Konzept.

### 2.4. Kritik am Entstehungsprozess

Der Entstehungsprozess des Zielfahrplans wird diesen Kriterien nicht gerecht. 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.**

### 2.5. Ausgangspunkt der Gesetzesverstöße

Der Zielfahrplan hat für die Verbindungen Hannover – Hamburg und Hannover – Bielefeld Neubaustrecken vorgesehen, die als Zielfahrzeit voraussetzen

- 31 Minuten für Hannover Hbf – Bielefeld Hbf bei 300 km/h,
- 51 Minuten für Hannover Hbf – Hamburg-Harburg bei 250 km/h.

Diese Fahrzeiten sind von dem Gutachterbüro SMA aufgrund einer sehr groben Abschätzung der Machbarkeit einer Neubaustrecke minutengenau abgeleitet worden und setzen voraus, dass die Gesamtstrecke mit Kurvenradien gebaut wird, die diese Höchstgeschwindigkeit zulässt.

Aufgrund dieser sehr groben Abschätzung sind detaillierte Fahrpläne erstellt worden, die sich auch auf sehr eng bis zur Vollauslastung belegte Korridore wie beziehen:

Bielefeld – Hannover:

- Düsseldorf – Duisburg – Essen
- Köln – Solingen – Wuppertal – Hagen (Westf.)
- Wunstorf / Seelze – Hannover Hbf – Lehrte
- Fallersleben – Wolfsburg
- Rathenow – Berlin-Spandau – Berlin Hbf – Berlin-Südkreuz (Fernbahn)
- Rathenow – Berlin-Spandau – Berlin Hbf – Berlin-Ostbahnhof (Stadtbahn)

Hamburg - Hannover

- Hamburg Altona Nord – Hamburg Hbf – Hamburg-Harburg
- Langenhagen – Hannover Hbf – Rethen
- Großraum Frankfurt bis Mannheim
- Großraum Würzburg bis Nürnberg
- Ingolstadt - München

Zu diesen detaillierten Fahrplänen sind teilweise detaillierte Belegungspläne für Bahnhöfe und Strecken erstellt worden und der gesamte Regional- und Nahverkehr einschließlich S-Bahnen durchgeplant worden. Die Optimierung des Nahverkehrs, aber auch des Fernverkehrs schließt Fahrzeugumläufe bis hin zur Berechnung von Wenden am Bahnsteig ein.

Die meisten Unterlagen sind nicht öffentlich zugänglich.

Alle diese Berechnungen beruhen auf der exakten und damit minutengenauen Umsetzung der vorgenannten Neubauprojekte. Darüber hinaus ist die Realisierung der vorgenannten Streckenbelegungen abhängig von weiteren Baumaßnahmen

Für Hannover - Bielefeld

- Dortmund – Hamm – Bielefeld
- Hannover – Wolfsburg
- Wolfsburg – Berlin-Spandau

Für Hamburg - Hannover

- Hamburg-Altona Nord – Hamburg Hbf
- Fulda – Frankfurt
- Fernbahntunnel Frankfurt Hbf
- Frankfurt – Mannheim
- Würzburg – Nürnberg

Diese Neubauten stellen sich dar als

- Anlage eines dritten oder dritten und vierten Gleises
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf bis zu 300 km/h
- Neubaustrecken
- Tunnelbauten

wobei der Planungsstand von bereits begonnenen Bauten über festgestellte Vorzugstrassen und in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudien bis zu einer Planungsidee reicht.

## **2.6. Verstoß gegen § 3 Abs. 2 BSchwAG**

Gemäß § 3 Abs. 2 BSchwAG ist die angemessene Berücksichtigung der Raumordnung und des Umweltschutzes vorgeschrieben. Die Annahme über Neubaustrecken sind aber ohne jede Berücksichtigung dieser Faktoren erstellt worden. Durch die genannte extreme Optimierung des Fahrplans erscheinen heute die Annahmen für diese Neubauprojekte alternativlos. Insbesondere die fehlende Prüfung von Alternativen, die eine längere Fahrzeit zwischen zwei Punkten verursachen, aber geringere Umweltschäden, oder eine bessere Raum- und Verkehrserschließung möglich machen, ist daher als rechtswidrig einzustufen.

## **2.7. Verstoß gegen § 7 Bundeshaushaltsordnung**

Die Bundeshaushaltsordnung enthält den Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit. Durch Nutzen-Kosten-Untersuchungen versucht die Bundesregierung, die Wirtschaftlichkeit von Vorhaben nachzuweisen. Der Grundsatz der Sparsamkeit wird dabei aber nicht ausreichend beachtet, indem eine Prüfung von Alternativen unterbleibt. Solche Alternativen können darin bestehen, dass alternative Projekte geringere (absolute) Kosten wie auch einen höheren Nutzen haben können.

Darüber hinaus nutzt die Bundesregierung die Zusammenfassung oder Trennung von Projekten, um das von ihr gewünschte Ergebnis zu begründen. So ist für die Maßnahmen zwischen Berlin und Bielefeld gemäß Abb. 4.1 ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,04 errechnet worden. Das lässt darauf schließen, dass der Bau einer Neubaustrecke Hannover – Bielefeld bei geschätzten Kosten von 5 Mrd. Euro einzeln berechnet unwirtschaftlich ist und erst die Zusammenrechnung mit kostengünstig auszubauenden Abschnitten eine Wirtschaftlichkeit ergibt. Demgegenüber wurden Ausbaumaßnahmen im Abschnitt Hannover – Magdeburg (siehe Kapitel 4.5) nicht einbezogen, obwohl sie im Rahmen des Deutschlandtakts (siehe Abb. 4.4) erforderlich sein können, um die Kosten im Abschnitt Hannover – Bielefeld zu minimieren.

In gleicher Weise gilt dies für Neu- und Ausbauten zwischen Hannover und Hamburg. Hier ergibt sich, dass das Konzept „optimiertes Alpha E/Bremen“ einen positiven Wert erst zusammen mit einer Neubaustrecke Hannover – Hamburg ergibt.

Weiter wurde im Rahmen der Kostenermittlungen die kostengünstigere Variante Seelze – Stadthagen – Bad Oeynhausen mit Kosten von nur rund 4 Mrd. Euro nicht betrachtet, obwohl diese den günstigsten Nutzen-Kosten-Faktor ergeben hätte.

**Die Vorgehensweise der Bundesregierung zeigt, dass es ihr einseitig um eine Fahrzeitverkürzung im Korridor Rhein/Ruhr – Berlin geht und nicht um den Deutschlandtakt an sich.**

## **2.8. Klimaschutz**

Die Bearbeitung des Zielfahrplans ist beendet worden, bevor die Dringlichkeit sehr baldigen Klimaschutzes zur politischen Prämisse wurde. Der Zielfahrplan ist mit einem Ziel „2030+“ versehen worden, da Finanzierbarkeit und Durchführbarkeit der notwendigen Bauarbeiten bis 2030 als nicht realisierbar eingeschätzt wurde. Tatsächlich handelt es sich aber bei den Vorhaben „Hannover – Bielefeld“ und „Hannover – Hamburg“ um die Beseitigung von Engpässen. Ohne die Beseitigung dieser Engpässe können das Verkehrsangebot und die Herstellung konkurrenzfähiger Fahrzeiten aber nicht erfolgen. Die parallele Entwicklung von Szenarien, wie diese Engpässe früher beseitigt werden können, ist nicht erfolgt – im Gegenteil: der Zielfahrplan wirkt derzeit als Maximalprogramm und Blockierung vorzeitig nutzbarer Ausbauten.

Dieser Mangel soll derzeit durch eine „Etappierung“ behoben werden. Diese Arbeitsweise ist aber nicht zielführend, da lediglich die im Deutschlandtakt verzeichneten Projekte in eine Reihenfolge gebracht werden sollen, nicht aber die hier zur Debatte stehenden Großprojekte durch Gestaltung als in Etappen realisierbar oder durch kurzfristige Verbesserungen ergänzt werden sollen.

## **2.9. Verstoß gegen die Anlage zum BSchwAG**

Ein weiterer Gesichtspunkt des Rechtsverstoßes ergibt sich aus dem Text der Anlage 2 zum BSchwAG. Hier werden den Formulierungen des Gesetzes Neubaustrecken „untergeschoben“, die so bei der Beschlussfassung durch den Deutschen Bundestag nicht zur Diskussion gestanden haben.

Hier sind verzeichnet:

Anlage 2

3 ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)

13 ABS/NBS Hannover – Bielefeld

Vollständige Neubaustrecke auf der gesamten Länge standen für den Gesetzgeber dabei nicht zur Debatte. Damit wird der Wortlaut auf eine Dimension der Planung angewendet, die dem Deutschen Bundestag überhaupt nicht bekannt war und über die der Bundestag möglicherweise anders entschieden hätte, wenn er die Dimension gekannt hätte.

**Allerdings können diese rechtlichen Bedenken durch eine Neufassung der Anlagen ausgeräumt werden.**

## **3. Unterschiedliche Bewertung der Großprojekte**

Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage in der Anlage 2 Nr. 3 und 13 zu § 1 BSchwAG und des unterschiedlichen Planungsstandes sind die für Niedersachsen maßgeblichen Großprojekte im Weiteren unterschiedlich zu erörtern, um die konkreten Auswirkungen der der fehlenden Betrachtung der Alternativen darzustellen.

## 4. Projekt Hannover - Bielefeld

### 4.1. Zusammenfassende Bewertung

Mit dem Zielfahrplan ist einseitig die Beschleunigung der Verbindung Rhein/Ruhr – Berlin bevorzugt worden und entgegen dem Bundesverkehrswegeplan 2030 von 2016 die Interessen Niedersachsens vernachlässigt worden.

**Eine um 5 Minuten verlängerte Fahrzeit Hannover – Bielefeld (= Bielefeld – Hannover bis zu 36 Minuten) dient den Interessen Niedersachsens am besten** und führt nicht zu markanten Verlängerungen der Fahrzeiten im Gesamtnetz (Rhein/Ruhr – Berlin 2 bis 5 Minuten langsamer als Zielfahrplan). Die Verkürzung des Neubauabschnitts von 78 auf 58 Kilometer lässt schon auf den ersten Blick erkennen, dass eine Bewertung auch ökologisch günstiger ausfällt.

Eine um **10 Minuten** verlängerte Fahrzeit Hannover – Bielefeld (bis zu 41 Minuten ist ebenfalls mit dem Deutschlandtakt weitgehend in Einklang zu bringen, erfordert aber erhebliche Abstriche an der Fahrzeit Rhein/Ruhr – Berlin (7 bis 10 Minuten länger als Zielfahrplan). Um die Auswirkungen zu mildern, sind erhebliche Investitionen östlich von Hannover zu tätigen. Diese können die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens bei Verwendung des gegenwärtigen Systems der Nutzen-Kosten-Berechnung in Frage stellen, Erst eine Detailuntersuchung kann definitiven Aufschluss geben, ob 41 Minuten Fahrzeit markante Vorteile gegenüber der Fahrzeit von 36 Minuten haben. Zwar würde die neu zu bauende Streckenlänge von 58 weiter auf 47 Kilometer verkürzt, zusammen mit den weiteren Ausbauten zwischen Hannover und Magdeburg sind aber keine markant besseren Werte für eine ökologische Gesamtbewertung zu erwarten. Gleichwohl sollte eine solche Gesamtbewertung erstellt werden.

**Probleme und Zeitbedarf des Ausbaues der Bestandsstrecke auf 4 Gleise werden weit unterschätzt**, die fachliche Bewertung ist aber in den Planungsprozess einzubeziehen.

### 4.2. Problembeschreibung

Zwischen Minden und Wunstorf besteht ein Engpass, der den Einsatz von mehr schnellen Zügen ausschließt. Zusammen mit dem Bau von zwei neuen Gleisen soll eine erhebliche Beschleunigung des Personenverkehrs ermöglicht werden.

### 4.3. Planungsstand

Der Planungsauftrag an die Deutsche Bahn AG für eine Neubaustrecke ist am 24. November 2020 erteilt worden. Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hat begonnen. Die DB führt zurzeit die Grundlagenermittlung zu den zu beachtenden Raumwiderständen sowie die Ermittlung der Grundlagen für die Beurteilung des Ausbaues der Bestandsstrecke durch.

### 4.4. Inhalt des Zielfahrplans

#### 4.4.1. Korridor Rhein/Ruhr - Berlin

Der Zielfahrplan sieht dieses Projekt als **Teil einer Gesamtmaßnahme**, die sich von Dortmund bis Berlin erstreckt und in ihrer Gesamtheit eine Fahrzeitverkürzung von etwa 30 Minuten erreichen soll. Die Einzelheiten ergeben sich aus Abb. 4.1.





Abb. 4.1: Maßnahmenkonzept Dortmund - Berlin

Zwischen Hannover Hbf und Bielefeld soll eine Fahrzeit von 31 Minuten realisiert werden (heute 48 Min.), was einer Beschleunigung von 17 Minuten entspricht. Der Zielfahrplan sieht eine Belegung mit bis zu 7 Zügen je Richtung in 2 Stunden vor. Die Auslastung liegt damit für die Strecke selbst bei 35 %. Würden die Fernzüge Osnabrück – Hannover auf die Neubaustrecke verlagert, so würde die Auslastung auf 45 % steigen. Damit bestehen erhebliche Kapazitäten für weitere Zugangebote (siehe Kapitel 4.7.3.). Diese Aussage gilt auch für einen mit zu nutzenden Abschnitt der Bestandsstrecke zwischen Bielefeld und Bad Oeynhausen. Zusammen mit dort zu führenden Regionalzügen läge die Auslastung nur bei 50 %. Die langlaufenden RE sind den sog. Gütergleisen zuzuordnen, dort würde die Kapazität etwa zu 90 % ausgelastet.

**Besonders bemerkenswert ist**, dass der Abschnitt Hannover – Wolfsburg nur auf 230 km/h ausgebaut werden soll und nur in einem 27 km langen Teilabschnitt von Dollbergen bis Gifhorn viergleisig ausgebaut werden soll (Abb. 4.2). **Länge und Lage des viergleisigen Abschnitts sind mit der Fahrzeit im Abschnitt Bielefeld – Hannover minutengenau verknüpft.**

Entwurf  
ZIELFAHRPLAN  
D-TAKT  
NORDDEUTSCHLAND

### Konkrete Ergebnisse des Deutschland-Takts – Teil NV Niedersachsen / Bremen / Hamburg

- Im Zielfahrplan Deutschland-Takt umgesetzte Planungen:
  - RE HH – H im 30'-Takt (zwischen Hamburg und Lüneburg mit geringfügigen Taktabweichungen) durchgebunden und überholungsfrei und im 0/30er Knoten Hannover mit allen FV-Anschlüssen, gute Anschlüsse in den Knoten Celle, Uelzen und Lüneburg,
  - Hannover – Wolfsburg: Halbstundentakt im NV hergestellt
  - Es ist ein 4-gleisiger Ausbau Dollbergen – Gifhorn unterstellt, um einen exakten 30' Minuten-Takt mit fliegenden FV-Überholungen zu ermöglichen
  - Teilung E14 in Oldenburg in Nord- und Südast wegen Elektrifizierung Oldenburg – Wilhelmshaven, aber Durchbindungen von/nach Osnabrück bzw. Flügelingen in/aus Richtung Bremen sind optional möglich
  - Wunderlinie Bremen – Groningen integriert
  - Wunderlinie und RE/IC bilden annähernd 30'-Takt Bremen Oldenburg inkl. Reisekette nach Wilhelmshaven im 30'-Takt
  - Zielstellungen nach Ausweitung der S-Bahn Bremen weitgehend umgesetzt
  - Neue Halte sind weitestgehend unterstellt
  - Bestehende Strukturen auf Strecken mit Stundentakten bestmöglich beibehalten

Abb. 4.2: Auszug aus Erläuterungen zum Zielfahrplan 2. Entwurf Nord S. 102. Diese Unterlage ist „vertraulich“ und daher der Öffentlichkeit vorenthalten.

Abweichend vom Bundesverkehrswegeplan 2030 von 2016 wurde mit dem Zielfahrplan die Entscheidung getroffen, einseitig die Verbindung Rhein/Ruhr - Berlin zu beschleunigen. **Es ist davon auszugehen, dass die Folgen im Abstimmungsprozess für die Landesregierung nicht erkennbar waren. Aus den Erläuterungen zum Zielfahrplan ist zu schließen, dass ausschließlich Vorteile für einzelne Verbindungen genannt wurden, während die Nachteile verschwiegen wurden (Abb. 4.3).**

Warum diese Entscheidung so getroffen wurde, wollte oder konnte Philipp Schröder, SMA, auf ausdrückliche Frage des Unterzeichners nicht beantworten.

#### 4.4.2. Korridor Amsterdam – Osnabrück - Hannover - Berlin

**Hinsichtlich des Korridors Hannover – Osnabrück - Niederlande enthält der Zielfahrplan viele Ungereimtheiten.**

Der Zielfahrplan sieht für die Verbindung Hannover – Osnabrück eine Fahrzeitverkürzung gegenüber heute von 6 Minuten vor unter Beibehaltung einer nur zweistündlichen Verbindung mit Intercity-Zügen. Dabei wurde die Fahrzeit auf 160 km/h schnelle Züge ausgelegt, obwohl das vorgesehene Zugmaterial auf eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt ist. Hintergrund ist die Verdichtung des Angebots im Abschnitt Minden – Hannover auf Stundentakt mit der nur 160 km/h schnellen Linie Köln – Magdeburg – Leipzig. Im dritten Entwurf wurde eine weitere Zugleistung mit 300 km/h schnellen Zügen hinzugefügt, die zwischen Osnabrück und Hannover eine Fahrzeit von 1:02 h und einen ungefähren Stundentakt ergibt.

Detaillierte Fahrzeitberechnungen liegen nicht vor, so dass die angenommenen Fahrzeiten nicht nachvollzogen werden können.

**Die vorgenannten Fahrzeiten sind nur erzielbar, wenn eine Neubaustrecke über Stadthagen führt.** Während die Bundesregierung immer betont hat, es gebe keine Vorfestlegung für eine bestimmte Trasse, **enthält der Zielfahrplan tatsächlich eine solche Vorfestlegung**, die aber in den Erläuterungen zum Zielfahrplan nicht seriös dargestellt wurde (Abb. 4.3).

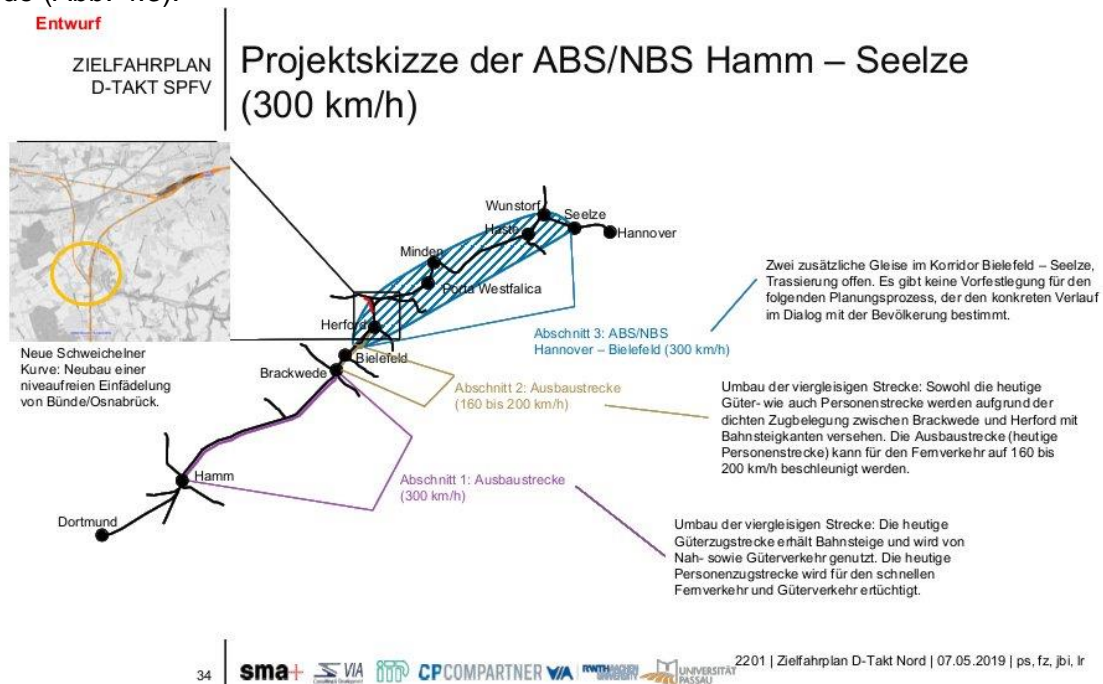


Abb. 4.3: Unseriös und irreführend: Die Benachteiligung der Verbindung Osnabrück – Hannover wird verschwiegen, es wird behauptet, es gebe keine Vorfestlegung für die Trasse Hannover – Bielefeld, obwohl der Zielfahrplan das Gegenteil ausweist. Auszug aus den Erläuterungen zum 2. Entwurf des Zielfahrplans, Teil Nord, S. 34, vertraulich.

#### 4.5. Anforderungen des Deutschlandtakts

Der Zielfahrplan enthält Anforderungen an den Deutschlandtakt, die zwingend zu erfüllen sind. Die wichtigste Anforderung ergibt sich aus dem bereits funktionierenden Knotensystem des Regionalverkehrs. Eine Fahrzeitverkürzung wird nur dann für alle Fahrgäste wirksam, wenn Knoten mit kürzerer Fahrzeit miteinander verbunden werden. Solche relevanten **Knoten bestehen heute bereits**

- in Münster (Westf.), Hamm Westf.), Hagen Westf.) im Westen
- und Magdeburg im Osten.

Eine Fahrzeitverkürzung auf der Achse Rhein/Ruhr - Berlin kommt Fahrgästen, die aus der Region in die Region fahren, nur dann zugute, wenn der Anschluss von Münster nach Hamm in Richtung Berlin und aus Richtung Rhein/Ruhr in Hannover nach Magdeburg hergestellt werden kann. Der Zielfahrplan leistet diese Verknüpfung (Abb. 4.4).

Allerdings setzt der Zielfahrplan einseitig eine maximale Fahrzeitverkürzung im Abschnitt Hamm – Hannover auf der Grundlage der Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h voraus, während im Abschnitt Hannover – Braunschweig – Magdeburg keinerlei Verbesserungen vorgesehen sind (Höchstgeschwindigkeiten teilweise nur 120 bzw. 140 km/h). Begründet wird dies mit angeblicher Unwirtschaftlichkeit. Tatsächlich wird damit gegen das Haushaltsrecht des Bundes verstoßen, siehe oben Kapitel 2.7.

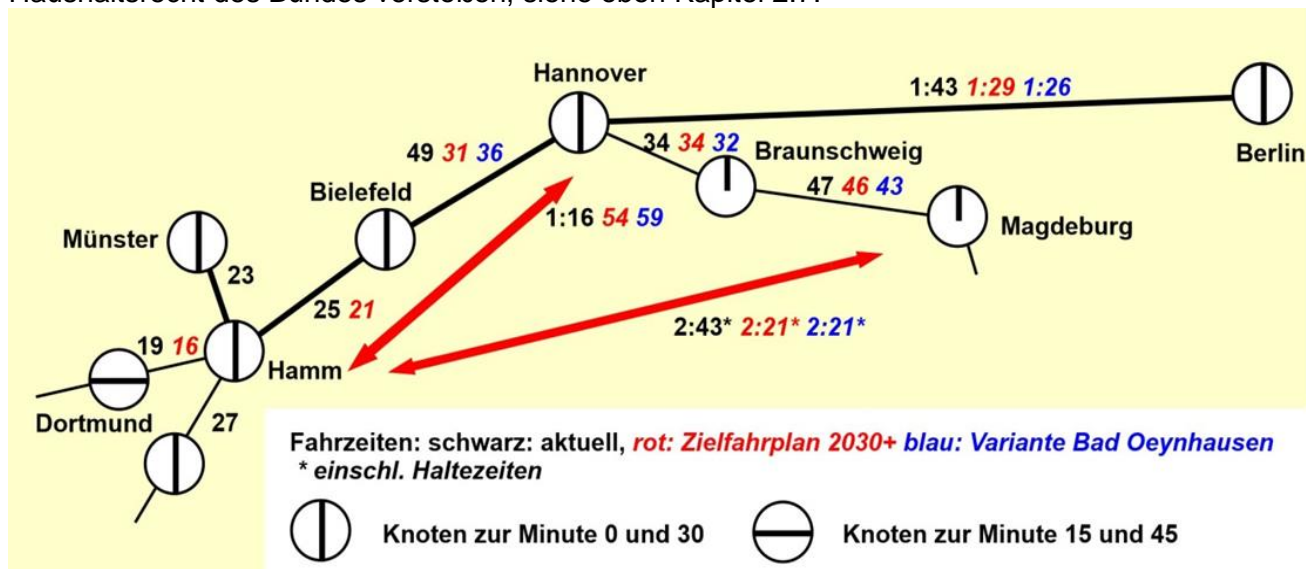


Abb. 4.4: Knoten im Zielfahrplan.

**Dies schließt aber – entgegen der Auffassung der Bundesregierung und des Gutachters SMA – die nachstehend erörterten Alternativen nicht aus.**

#### 4.6. Fehlende Erfolgskontrolle

Die Bundesregierung beruft sich für die Alternativlosigkeit zu 31 Minuten Fahrzeit für Hannover - Bielefeld auf die sogenannte „Kantenzeit“, aus der sich ergebe, dass die Ankunfts- und Abfahrtszeit der zentralen ICE-Linie Rhein/Ruhr – Berlin bei Minute 0 und 30 liegen müsse und versucht zu begründen, dass der ICE-Verkehr in Hannover nach der Art einer Windmühle zu den Minuten 0 und 30 bzw. 15 und 45 verkehren müssten.



Diese Annahme entspricht einer oberflächlichen Betrachtung, hält aber einer Nachprüfung nicht stand.

Eine vertiefte Prüfung ergibt:

- Anschlüsse werden systembedingt verpasst (Abb. 4.5)
- Durch die Ankunfts-/Abfahrtszeit 0/30 werden mehr Anschlüsse verpasst als erreicht (Abb. 4.6).



**Die Übergangszeit für Hannover Hbf beträgt 7 Minuten, am gleichen Bahnsteig 5 Minuten. Diese sind im Zielfahrplan ausgewiesen. Anderslautende Behauptungen sind falsch.**

Diese Beispiele zeigen, dass erst eine konkrete Erfolgskontrolle die Rechtfertigung für konkreter Fahrzeiten als Vorgabe für einen Ausbau erbringen kann. Eine solche Erfolgskontrolle wurde im gesamten Deutschlandtakt nicht durchgeführt.

Ankunft	
<b>14:30 ICE 740</b> II III A	Düsseldorf Hbf 12:27 — Duisburg Hbf 12:40 — Essen Hbf 12:53 — Bochum Hbf 13:04 — Dortmund Hbf 13:18 — Hamm(West)Hbf 13:36 — Bielefeld Hbf 13:59 <small>Verkehrstage: täglich</small>
<b>Ankunft Minute 30 - Abfahrt Minute 31</b>	
Abfahrt	
<b>14:31 ICE 1681</b> II III A	Göttingen 15:03 — Kassel-Wilhelmshöhe 15:25 — Fulda 15:56 — Würzburg Hbf 16:29 — Nürnberg Hbf 17:00 — Ingolstadt Hbf 17:32 — München Hbf 18:09 <small>Verkehrstage: täglich</small>

Abb. 4.5: Auszug aus einer Abfahrts- und Ankomstafel für den Zielfahrplan: Der Anschluss Bielefeld – München wird verpasst, die Wartezeit beträgt 31 Minuten. Quelle: [www.fernbahn.de](http://www.fernbahn.de). Gegen diese Kritik wurde eingewendet, man könne mit dem etwas früheren Intercity fahren. Diese Aussage ist unseriös. Mit dem Intercity ist die Fahrt noch langsamer als mit dem früheren ICE bei 30 Min. Wartezeit!

Ankunft Zielfahrplan	Abfahrt	Hinweise
9.00 ICE Köln 7.09 Bielefeld 8.29	9.03 ICE Berlin Hbf 10.26	Der durchgehende ICE FV 10
↓	9:07 RE Celle 9:31 Uelzen 10:01 Hamburg Hbf 10:59	Nächste Abfahrten 9.33*, 9.37
	9:07 S Hannover Messe 9:16 Hildesheim Hbf 9:44	Nächste Abfahrten 9.43*, 10.07
	9:08 S Langenhagen Mitte 9:19 — Bennemühlen 9:37	Nächste Abfahrten 9.23*, 9.37
	<b>Ankunft Alternative</b>	
9.05 ICE Köln 7.09 Bielefeld 8.29	9.08 ICE Berlin Hbf 10.28	Der durchgehende ICE FV 10
!	9:13 RE Braunschweig 9.56	Geringfügige Anpassung**
	9:16 ICE HH-Harburg 10:07 Hamburg Hbf 10:19 HH-Altona N 10:37	
	9:17 ICE Göttingen 09:51 Kassel-W 10:12 Frankfurt(M)Hbf 11:21 Mannheim Hbf 11:55 Stuttgart Hbf 12:33 München Hbf 14:05	
	9:19 RE Gifhorn 9:58 Wolfsburg Hbf 10:11	
	9:22 S Springe 9:56 Hameln 10:12	
	9:23 RE Neustadt aR 09:41 Nienburg 09:55 Bremen Hbf 10:40 Emden Hbf 12:32 Norddeich 13:07 — Norddeich Mole 13:13	
	9:23 S Langenhagen Mitte 9:34 — Hannover Flughafen 9:41	
	99:25 S Burgdorf(Han) 9:46	
	9:31 ICE Fulda 10:56 Würzburg Hbf 11:29 Nürnberg Hbf 12:00 München Hbf 13:09	
	9:33 ICE Celle 9:50 Uelzen 10:13 Lüneburg 10:33 HH-Harburg 10:55 Hamburg Hbf 11:06 HH-Altona N 11:20	
9:33 S Barsinghausen 10:09 Bad Nenndorf 10:19 Haste(Han) 10:24		
99:35 S Sehnde 10:00 Hildesheim Hbf 10:14		
9:36 RE Elze(Han) 09:59 Alfeld(Leine) 10:11 Kreiensen 10:23 Northeim(Han) 10:36 Göttingen 10:50		

Abb. 4.6: Zielfahrplan 2030+: Nach Ankunft eines ICE aus Richtung Düsseldorf in Hannover Hbf werden insgesamt 5 Anschlusszüge verpasst, da die Umsteigezeit 7 Minuten beträgt. Käme dieser ICE um 5 Minuten später an, so werden nur drei weitere Anschlüsse verpasst, darunter zwei Anschlüsse an S-Bahnen mit geringem Umsteigerpotenzial und ein Anschluss Richtung Uelzen, dessen Fahrzeit Spekulation und nicht zukunftsfähig ist (siehe Kapitel 5.5.). Den Anschlussverlusten stehen neu hergestellte Anschlüsse gegenüber, so von Uelzen, Celle und Barsinghausen nach Berlin.

#### 4.7. Alternativen

**Letztlich kann erst die umfassende Prüfung aller Alternativen Aufschluss über die beste Lösung geben.**

PRO BAHN hat daher die Möglichkeiten geprüft, auf das Grundprinzip des Bundesverkehrswegeplans 2016 zurückzugreifen und die **Fahrzeiten von Osnabrück und Bielefeld gleich zu beschleunigen** und dennoch die Ansprüche des Zielfahrplans so weit wie möglich zu erfüllen. Dafür ist die Machbarkeit der **Fahrplanänderungen bis ins Detail geprüft**, sodass beurteilt werden kann, inwieweit eine längere Fahrzeit mit dem Deutschlandtakt vereinbar ist.

##### 4.7.1. Ausbau der Bestandsstrecke auf gesamter Länge auf 4 Gleise

Der Ausbau der Bestandsstrecke **durch Hasste und Wunstorf** wird nach erster Einschätzung auf erhebliche Probleme stoßen aus folgenden Gründen:

- Mit einem Ausbau der Bestandsstrecke auf ganzer Länge ist eine Fahrzeitverkürzung nur von sehr wenigen Minuten erreichbar und daher mit den Zielen der Bundesregierung nicht vereinbar. Eine Fahrzeit Hannover – Bielefeld von ca. 45 Minuten führt gegenüber dem heutigen Fahrplan **nicht zu Fahrzeitverkürzungen im Gesamtnetz.**
- Der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen wird vor allem im Bereich der westlichen Stadteinfahrt von **Wunstorf** (Gutenbergstraße) nur mit umfangreichen Enteignungen möglich sein. Hier sind die Ausbaumöglichkeiten **durch die Bundesstraße 441 verbaut.** Östlich des Bahnhofs wäre eine Überführung anzulegen, für die Rampen von 1 km Länge erforderlich sind. Ohne diese Rampe ist die geforderte Kapazität nicht zu erreichen. Für diese Rampe müssten Brücken über die Bahnlinie weiter erhöht werden.
- **Historisch überkommene Flächen**, die für ein drittes und viertes Gleis vorgesehen waren, **genügen in ihrer Breite nicht mehr heutigen Sicherheitsvorschriften und Bedingungen des Lärmschutzes.**
- Die Raumwiderstände sind entgegen laienhafter Betrachtung beachtlich. Dies hat ein Fachvortrag am 19.5.2021 im Plenum der Bürgerbeteiligung bereits deutlich gemacht.
- Der Ausbau entlang des Bestandes ist aufgrund heutiger Sicherheitsbestimmungen und wechselnder Bauzustände sehr kostenintensiv und mit großer Wahrscheinlichkeit mit Langsamfahrstellen und zeitweisen Vollsperrungen der Bestandsstrecke **verbunden. Für den Ausbau der Bestandsstrecke Verden – Rotenburg von ein auf 2 Gleise wird trotz vorhandenem Planum des ehemals vorhandenen zweiten Gleises 3 Jahre bei Vollsperrung und 8 Jahre bei jährlich 3 Monaten Sperrung gerechnet – siehe Bundestagsdrucksache 19/29972.**
- Die Beibehaltung einer Fahrzeit von etwa 45-47 Minuten erfordert eine vollständige Neuberechnung des integralen Taktfahrplans in Sachsen-Anhalt und Sachsen und wird daher auf den politischen Widerstand dieser Bundesländer stoßen. Als Alternative käme nur eine vollständige Neubaustrecke zwischen Braunschweig und Marienborn in Betracht.

Daher hat ein Ausbau auf vier Gleise ohne Neubauabschnitt aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO Bahn keine realistische Chance.

#### 4.7.2. Ausbau der Bestandsstrecke mit Neubauabschnitt

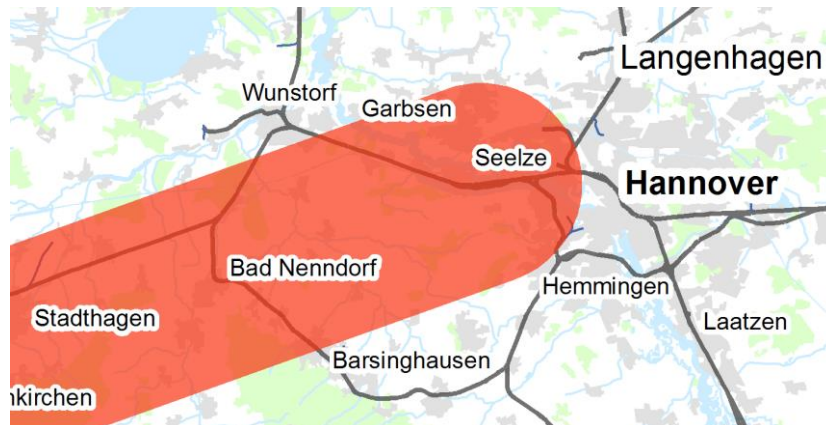


Abb. 4.7: Grob­skizze eines Neuba­u­ab­sch­nit­ts Seelze – Lindhorst.  
Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030.

Mit einem **Neuba­u­ab­sch­nit­ts von Seelze bis Lindhorst** kann eine Umfahrung der Bahnhöfe Wunstorf und Hasste sowie eine kreuzungsfreie Ausfädelung im Bereich Seelze hergestellt werden und gleichzeitig eine größere Fahrzeitverkürzung erreicht werden, die eine Fahrzeit von etwa 41 Minuten für Hannover - Bielefeld erreicht.

Alternativ wird auch eine Ortsumfahrung nur von Wunstorf und die Weiterführung des dritten und vierten Gleises durch Haste und Lindhorst vorgeschlagen. **Welche genauere Variante insoweit vorzugswürdig ist, wird die Betrachtung der Raumwiderstände geben.**

Diese Varianten stoßen aber auf folgende Probleme:

- Die Fahrzeit zwischen Rhein/Ruhr und Berlin würde sich um mindestens 7 Minuten gegenüber dem Zielfahrplan verlängern, was politische **Fragen eines Interessenausgleichs mit den Ländern Nordrhein-Westfalen, Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Sachsen aufwirft.**
- Auch hier tritt das Problem der hohen Kosten und langer Bauzeiten auf. Insbesondere zwischen Bückeburg und Stadthagen kann das dritte und vierte Gleis nicht einfach auf der Südseite errichtet werden, so dass ein komplizierter Umbau erforderlich ist.
- Alternativrouten, die als **Umfahrung von Bückeburg und Minden entlang der Bundesstraße 65** vorgeschlagen werden, erscheinen ebenfalls prüfungswürdig, entsprechen aber nicht der lokalen Forderung nach einem Ausbau der Bestandsstrecke und bieten keine weitergehenden Fahrzeitvorteile, da die Höchstgeschwindigkeit nur bei 160 km/h läge.
- Die Kompensation der verlängerten Fahrzeit in Richtung Magdeburg (siehe oben 4.3.) Ist zwar möglich, **erfordert aber Neuba­u­ab­sch­nit­te im Raum Helmstedt.**
- Die Fahrzeitverlängerung Rhein/Ruhr – Berlin beläuft sich auf nur 2 Minuten (bei Ausschöpfung der Beschleunigung im Abschnitt Lehrte – Wolfsburg). Damit wäre den Zielen der Bundesregierung Rechnung getragen.
- Die Fahrzeitanpassungen im Abschnitt **Hannover - Braunschweig – Magdeburg durch eine Vielzahl kleiner Maßnahmen** zu leisten.
- Der Zielfahrplan ist im Bereich Braunschweig teilweise neu zu erstellen.

Der Fahrgastverband PRO Bahn sieht daher dieser Alternative zwar als **prüfungswürdig** an, nicht aber als wirtschaftlich, technisch und finanziell erfolgversprechend. Eine Erfolgchance würde sich nur ergeben, wenn anderen Gestaltungen unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen.

#### 4.7.3. Verkürzte Neubaustrecke nach Bad Oeynhausen

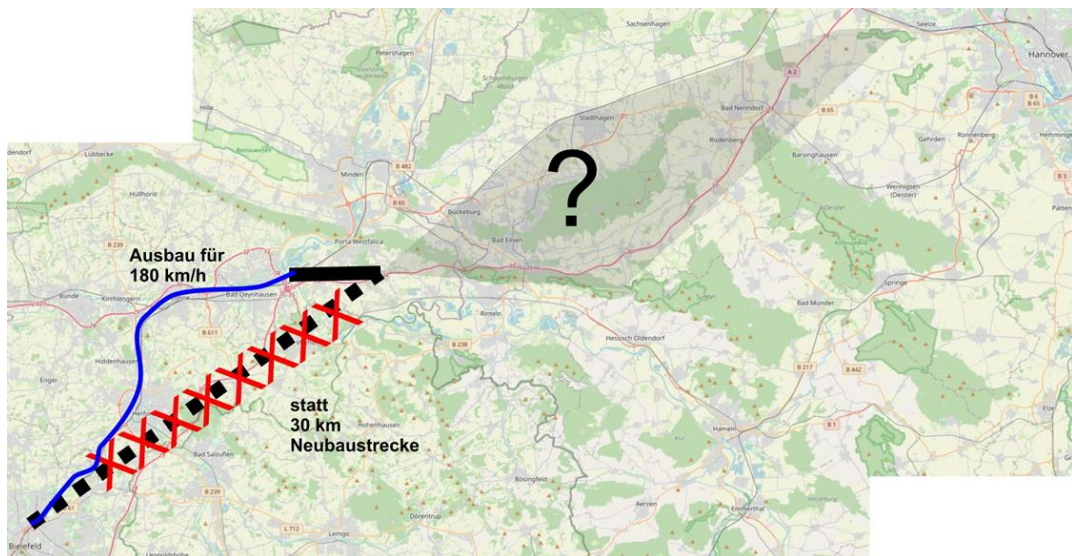


Abb. 4.8: Grobskizze einer verkürzten Neubaustrecke Seelze – Bad Oeynhausen. Nur so lässt sich die Neubaustrecke aus Richtung Osnabrück nutzen.

Der Fahrgastverband PRO Bahn favorisiert daher eindeutig die intensive Prüfung einer verkürzten Neubaustrecke von Seelze nach Bad Oeynhausen – unabhängig von der Route im Detail – aus folgenden Gründen:

- Eine verkürzte Neubaustrecke würde zwischen Hannover und Osnabrück vollständig genutzt werden können, wie es bereits im Bundesverkehrswegeplan von 2016 vorgesehen war.
- Die Fahrzeit Hannover – Osnabrück würde nur noch zwischen 45 und 50 Minuten betragen, also 12 bis 20 Minuten weniger als nach dem Zielfahrplan.
- Mit einer Ausbaulänge von 58 km ist die verkürzte Neubaustrecke kaum länger als ein Ausbau entlang der Bestandsstrecke (47 km). Innerhalb von Niedersachsen wäre der Neubauabschnitt nicht länger als entlang der Bestandsstrecke.
- Bei einer Führung über Stadthagen würden auch nur unwesentlich höhere Kosten als beim Ausbau der Bestandsstrecke entstehen.
- Die entstehende Kapazität würde die Führung von Regionalexpresszügen mit 200 km/h Höchstgeschwindigkeit zwischen Hannover und Osnabrück erlauben, die mit einer Fahrzeit von etwas über 1 Stunde (30 Minuten schneller als der Zielfahrplan vorsieht) das Verkehrsangebot Osnabrück Hannover etwa auf halbstündlich verdichten könnten (Beispiel Abb. 4.9.).
- Weitere Regionalbahnhöfe können die Erschließung des Kreises Schaumburg wesentlich verbessern (Obernkirchen, Bad Eilsen / Rinteln). Solche Regionalbahnhöfe können kostengünstig aus Überholgleisen entwickelt werden, sie ohnehin zu bauen sind.



Aus Anlass der von vielen Seiten (Bundesregierung, VCD und anderen) immer wieder vorgebrachten Kritik gegen diesen Vorschlag sei auf Folgendes hingewiesen:

- Eine Fahrzeit von 54 Minuten zwischen Hamm und Hannover sichert in Hannover Hbf die Anschlüsse nicht – siehe Kapitel 4.6.). Die tieferen Gründe erschließen sich erst mit einer Analyse des gesamten Taktsystems in Norddeutschland.
- Die Fahrzeit Hannover – Bielefeld beträgt nicht 37 Minuten, wie von Schüßler Plan für Variante 4 berechnet, sondern 36 Minuten mit den in Variante 1 verzeichneten Beschleunigungen zwischen Bielefeld und Bad Oeynhausen und 35 Minuten bei einem Ausbau dieses Abschnitts auf 200 km/h.

Keiner dieser Kritiker hat sich die Mühe gemacht, diese Details genau zu analysieren.

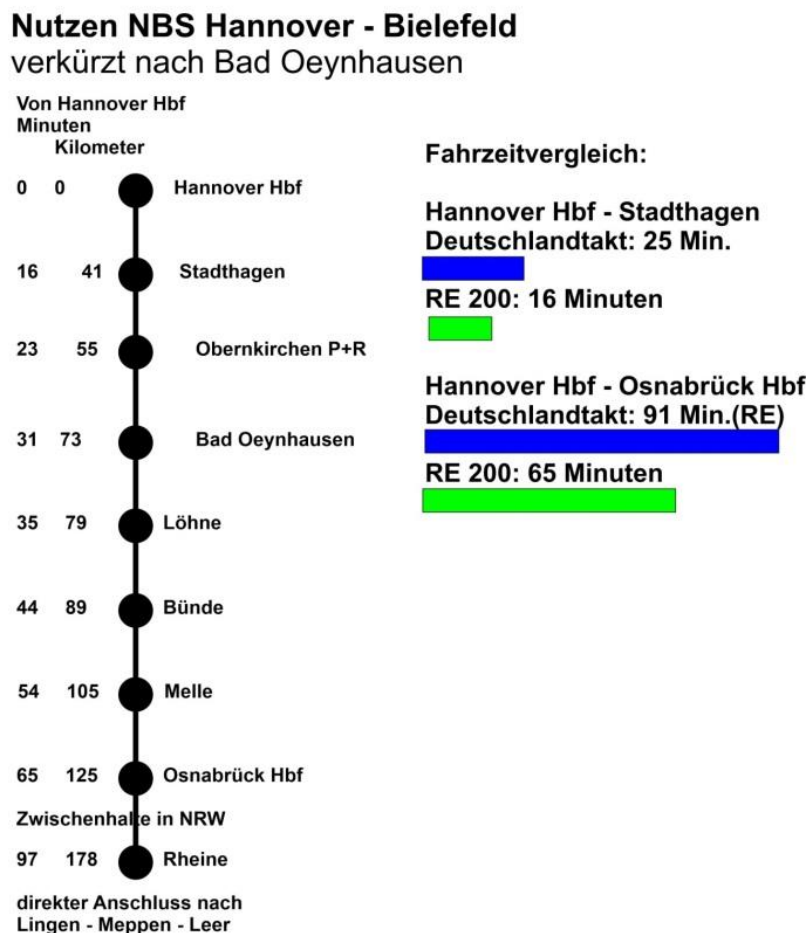


Abb. 4.9: Fahrplanbeispiel eines Regionalexpress mit 200 km/h.

Für Nordrhein-Westfalen ergeben sich die Vorteile aus einer erheblichen Stärkung des Kreises Herford und des Standorts Bad Oeynhausen sowie aus der Ersparnis von 20 km Neubaustrecke fast parallel zur viergleisigen Bestandsstrecke Bielefeld – Bad Oeynhausen. Daher handelt es sich bei dieser Alternative um eine im Deutschlandtakt fast einmalige Win-Win-Situation.

Dass mit dieser Alternative geringfügige Nachteile verbunden sind, soll nicht verschwiegen werden. Eine Benennung und Abwägung ist erst bei einer detaillierten Erarbeitung einer Anpassung des Zielfahrplans möglich.

#### 4.8. Vergleichende Prüfung von Alternativen

Die Prüfung von Alternativen im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist Standard. Die Darstellung in Abb. 4.10 zeigt, wie eine solche Prüfung von Alternativen aussehen kann, die im Rahmen des „Suchraums“ in Betracht kommen, den die DB der Ermittlung von Raumwiderständen zugrunde legt.



	Variante mit Verlauf	Länge NBS	Fahrzeit Bielefeld - Hannover ICE 300 km/h	Fahrzeit Osnabrück - Hannover ICE 300 km/h	Fahrzeit Osnabrück - Hannover Regionalexpress	Fahrzeit Minden - Hannover Doppelstock-IC 160 km/h	Anzahl Verknüpfungen mit Bestand	Kompatibel mit D-Takt	Wertung
1	NBS Bielefeld - Seelze südlich Stadthagen	79 km	31 Min.	1:13 (1:15) h	1:32 h konventionell	32 Min.	0	nicht anpassbar	-4
2	NBS Bielefeld - Seelze über Stadthagen	79 km	31 Min.	1:01 (1:09) h	1:32 h konventionell	26 Min.	1	ja	neutral
3	NBS Bad Oeynhaus - Seelze südlich Stadthagen	57 km	35 Min.	45 (51) Min.	1:05 h RE 200	32 Min.	1	mit geringer Anpassung	+1
4	NBS Bad Oeynhaus - Seelze über Stadthagen	57 km	35 Min.	45 (51) Min.	1:05 h RE 200	26 Min.	2	mit geringer Anpassung	+3
5	NBS Bielefeld - Seelze westlich Minden über Stadthagen	83 km	32 Min.	45 (51) Min.	1:00 h RE 200	26 Min.	2	ja	+2,5
6	NBS Bielefeld - Seelze westlich Minden und nördlich Stadthagen	81 km	32 Min.	45 (51) Min.	1:00 h RE 200	32 Min.	2	ja	+1,5
7	Ausbau Bestand mit NBS Lindhorst - Seelze	48 km	41 Min.	1:01 (1:09) h	1:32 h konventionell	26 Min.	2	mit umfangreicher Anpassung	0
	Fahrzeit 2021		49 Min.	1:11 h	1:33 h	32 Min.			

Abb. 4.10: Verkehrliche Bewertung von Alternativen für die Neubaustrecke Hannover – Bielefeld

Für diese Prüfung wurde die „lange Neubaustrecke“ Seelze – Bielefeld in Zeile 2 als Bezugspunkt gesetzt und Vor- und Nachteile dargestellt. Diese Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit der maßgeblichen Aspekte, zeigt aber die Richtung auf, welche Alternativen besonders interessant sind.

#### 4.9. Zukunftsfähigkeit von Alternativen

**Ein wichtiger Aspekt für die Auswahl von Gestaltungen von Neubaustrecken kann auch die Frage der Erleichterung weiterer Verbesserungen sein. Unter diesem Gesichtspunkt ist nur die verkürzte Neubaustrecke zwischen Seelze und Bad Oeynhaus zukunftsfähig.**

Nur mit einer von Bad Oeynhaus ausgehenden und südlich des Wesergebirges verlaufenden Neubaustrecke ist es möglich, mit vergleichsweise geringem Aufwand (ca. 20 km Neubau) die Fahrzeit von Bielefeld nach Hannover weiter zu verkürzen und gleichzeitig die Kapazität zwischen Bielefeld und Bad Oeynhaus zu erhöhen. Alle Varianten, die einen Aus- oder Neubau (nur) nördlich des Wesergebirges vorsehen, würden für eine nachträgliche Verbesserung den Neubau, über den heute diskutiert wird, vollständig oder zu einem großen Teil erfordern und damit mindestens das Doppelte der Kosten verursachen.

#### **4.10. Sinnvolle Etappenbildung zur rascheren Teil-Umsetzung**

Sollte sich im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung abzeichnen, dass eine Neubaustrecke von Stadthagen in Richtung Bad Oeynhausen oder in Richtung Bielefeld aufgrund der vorhandenen Raumwiderstände realisiert werden kann, so kann eine Vorentscheidung getroffen werden, eine Neubaustrecke von **Stadthagen / Lindhorst bis Seelze vorrangig zu planen und zu bauen**. Damit würde sich der Engpass auf den Abschnitt Minden – Stadthagen beschränken. Damit wäre die deutliche Kapazitätserhöhung früh möglich. Im Bedarfsfall kann diese Erhöhung der Kapazität vorübergehend dadurch gesteigert werden, dass Fernverkehrszüge im verbleibenden Engpass nur mit 120 km/h fahren und im Neubauabschnitt mit 250 km/h die Langsamfahrt kompensieren, so dass im verbleibenden Engpass eine besonders hohe Kapazität zur Verfügung steht.

## 5. Projekt Hannover – Hamburg

### 5.1. Zusammenfassende Bewertung

Der Bau einer **Neubaustrecke entlang der A 7 für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 250 km/h ist realistisch und zielführend** und entspricht den Zielen des integralen Taktfahrplans:

- **30 Minuten Fahrzeitgewinn nach Schleswig-Holstein,**
- Fahrzeitverkürzung von 17 Minuten ist realistisch.
- Führung in nächster Nähe zur A 7 ist möglich, dadurch geringstmögliche ökologische Belastung.

Die zusätzlichen Vorteile sind bisher nicht beachtet worden:

- Die **Verknüpfung mit dem Bestandsnetz im Bereich Soltau** ist für eine **Verbesserung im regionalen Interesse von großer Bedeutung.**
- Die Neubaustrecke ist auch **Voraussetzung für eine Verdichtung des Fernverkehrs Hannover – Bremen.**

### 5.2. Problembeschreibung

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. Die Bestandsstrecke Hannover – Bremen bietet zwar eine ausreichende Kapazität für den Güterverkehr, aber keine Möglichkeit, mehr schnelle Fernverkehrszüge als heute zu führen.

### 5.3. Inhalt des Zielfahrplans

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. 5.1).

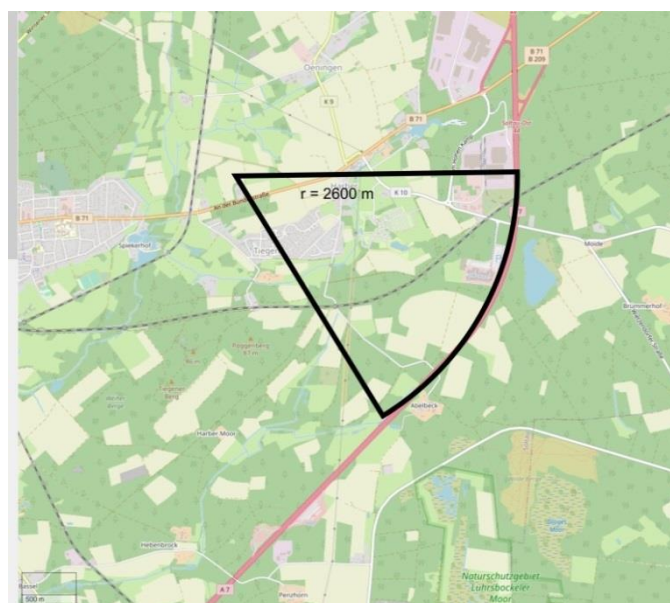


Abb. 5.1: Streckenführung der A 7 im Vergleich mit einem für 250 km/h erforderlichen Radius einer Neubaustrecke. Auch an anderen auf den ersten Blick kritisch wirkenden Stellen wie in Bad Fallingbostel hat die Autobahn keine schärferen Kurven.

*Kartengrundlage: OpenStreetMap.*

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 (siehe Kapitel 5.6.).

Weitere Details, auch hinsichtlich der Ausbauten für den Güterverkehr, sind aus den verfügbaren Unterlagen zum Zielfahrplan nicht zu erschließen. Es dürften aber alle Teilmaßnahmen, die Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans von 2016 sind, eingearbeitet worden sein.

Zum Ausgestaltung des Regionalverkehrs siehe in Kapitel 5.5. zur Bedienung von Lüneburg, Uelzen und Celle.

#### **5.4. Kritik an „Alpha E“**

**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 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 sein, 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.

- Dreigleisige Strecken bringen gegenüber zweigleisigen Strecken nur deutlich weniger als 50 % mehr Kapazität.

**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.**

- 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).

Wenn die Landesregierung das anders sieht, sollte sie diese Frage von unabhängigen Wissenschaftlern untersuchen lassen. **Der Verweis auf das Votum des Bürgerforums ist kein sachliches Argument.** Zur Frage, ob das dritte Gleis zusätzlich zur Neubaustrecke gebaut werden sollte, siehe Kapitel 5.7.1.

#### **5.5. Anforderungen des Deutschlandtakts, Erfolgskontrolle**

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



eingearbeitet. Eine Prognose eines realen Fahrplans ist daher schwierig und soll daher nicht als Kriterium herangezogen werden.

Die Darstellung zeigt aber auch:

**Die Anschlüsse sind über die Bestandsstrecke auch dann nicht zu erreichen**, wenn diese optimiert wird, die Anschlüsse würden knapp verpasst.. Das Optimierungspotenzial liegt bei etwa 5 Minuten. **Die Neubaustrecke verkürzt also alle Fahrzeiten von Hannover nach Schleswig-Holstein um eine halbe Stunde.** Solche Verbesserungen zu erreichen ist das Ziel des Deutschlandtakts.

#### ➤ **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.**

#### ➤ **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.**

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.

#### ➤ **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 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 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,

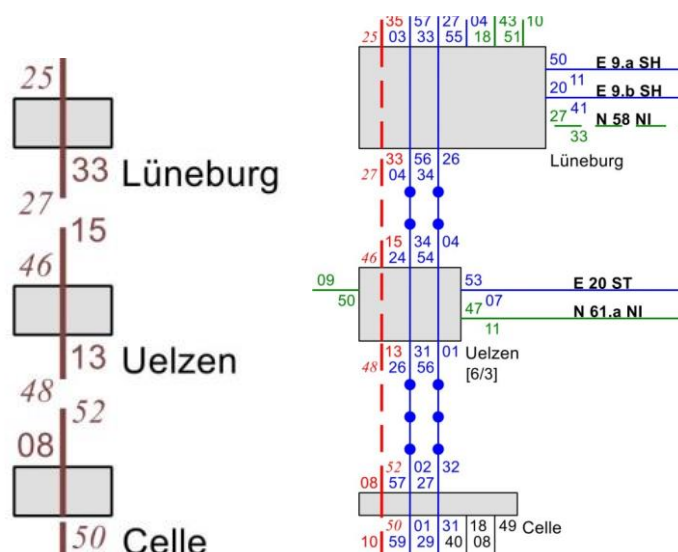


Abb. 5.3. Auszug aus den Zielfahrplänen Fernverkehr (links) und Nord (Fern- und Regionalverkehr): Die sinnvollen Knoten werden vom Regionalverkehr bedient, der Fernverkehr bildet nur in Lüneburg einen sinnvollen Knoten mit dem Anschluss Richtung Lübeck, aber der Zug nach Dannenberg wird verpasst.

## 5.6. Zusatznutzen einer Neubaustrecke entlang der A 7 für Niedersachsen

### 5.6.1. Verknüpfung mit dem Bestandsnetz

Verknüpfungen mit dem Bestandsnetz sind im Mittelteil zwischen Bad Fallingbostel und Bispingen mit dem Bestandsnetz mehrfach möglich (Abb. 5.4). 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. 5.4.: An 5 Stellen ist mit wenig Aufwand eine Neubaustrecke entlang der A 7 mit dem Bestandsnetz verknüpfbar.



### 5.6.2. 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,

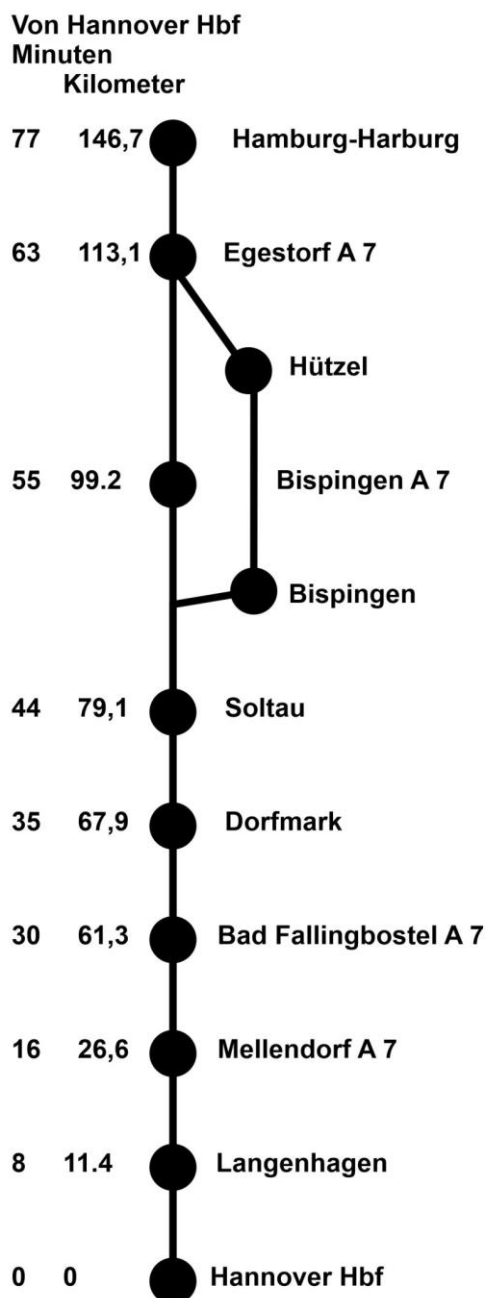
- **Güterzüge über Soltau** zu leiten, dass die für mehr Fernverkehr benötigte Kapazität über Nienburg frei wird oder
- **Fernverkehrszüge über Soltau** zu leiten. Mit 250 km/h auf der Neubaustrecke und 160 km/h auf der Strecke Bremen – Soltau kann die Fahrzeit in etwa erreicht werden, die auch über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

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

### 5.6.3. Regionalverkehr über die Neubaustrecke

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. 5.6.

## Nutzen NBS Hannover - Hamburg entlang A 7



### Fahrzeitvergleich:

HH-Harburg - Soltau  
Deutschlandtakt: 68 Min.

RE 200: 33 Minuten

Soltau - Hannover  
Deutschlandtakt: 68 Min.

RE 200: 44 Minuten

Abb. 5.6.: 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.

## 5.7. Alternativen

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.

### 5.7.1. 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.

### 5.7.2. 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.

### 5.7.3. 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.

### 5.7.4. 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.



**Dr. Wiebke Esdar, MdB**  
**Dr. Matthias Miersch, MdB**  
**Achim Post, MdB**  
**Stefan Schwartzke, MdB**  
**Marja-Liisa Völlers, MdB**

Tel. 030/227-79477, Fax: -70476  
Tel. 030/227-71111, Fax: -76099  
Tel. 030/227-74813, Fax: -76813  
Tel. 030/227-77057, Fax: -76288  
Tel. 030/227-77570, Fax: -70568

Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

---

Berlin, 06.05.2021

### ***Gemeinsame Pressemitteilung***

#### **ICE-Strecke Bielefeld-Hannover: Brief an Bundestagspräsident Schäuble**

*Heimische SPD-Abgeordnete kritisieren Verkehrsminister Scheuer*

In einem Schreiben an Bundestagspräsident Dr. Wolfgang Schäuble kritisieren die heimischen SPD-Abgeordneten Dr. Wiebke Esdar (Bielefeld), Dr. Matthias Miersch (Hannover-Land II), Achim Post (Minden-Lübbecke I), Stefan Schwartzke (Herford/Bad Oeynhhausen) und Marja-Liisa Völlers (Nienburg II – Schaumburg) die seit Jahren unzureichende Informationspolitik von Bundesminister Andreas Scheuer und seines Staatssekretärs Enak Ferlemann.

Die Abgeordneten schreiben, dass das Ausbauprojekt Hannover-Bielefeld unter besonderen rechtlichen Rahmenbedingungen stattfinden muss. Dies betreffe vor allem die Ausgestaltung des Verfahrens auch unter dem Aspekt der Beschleunigung. Nach Auffassung

der Abgeordneten komme den politischen Vertreterinnen und Vertretern und den Bundestagsabgeordneten der Region eine besondere Bedeutung zu, da sie häufig Mittler zwischen Ministerien, Behörden und Bürgerinnen und Bürgern vor Ort sind.

Für die Akzeptanz dieses Bauprojektes seien ihrer Auffassung nach zwingend eine Vertrauensgrundlage durch größtmögliche Transparenz aller Beteiligten und ein offener Dialog notwendig.

Die Abgeordneten führen aus: „Immer wieder mussten wir (...) das Gegenteil erleben. Immer wieder sind nach unserer Auffassung unzureichende Antworten von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und seinem Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann gegeben worden. Klare Fragen von uns Abgeordneten wurden mehrfach entweder gar nicht oder widersprüchlich vom Bundesverkehrsministerium (...) beantwortet. Das ist für uns nicht länger hinnehmbar.“

Die Abgeordneten haben deshalb den Bundestagspräsidenten umfassend informiert. Schließlich sei es, so die Abgeordneten abschließend, „für den Ausbau der Schieneninfrastruktur und das Gelingen der Verkehrswende unerlässlich, dass alle Beteiligten sich der Transparenz und des offenen Dialoges verpflichtet“ fühlten. Sie möchten deshalb, dass Bundestagspräsident Dr. Wolfgang Schäuble den Verkehrsminister ersuche, in Zukunft Auskünfte zu erteilen, die „der Bedeutung dieses für ganz Deutschland wichtigen Verkehrsprojektes und unserer Aufgabenerfüllung als Abgeordnete des Deutschen Bundestages gerecht“ werden.



v.l. Dr. Matthias Miersch, Marja-Liisa Völlers, Dr. Wiebke Esdar, Achim Post, Stefan Schwartz

**Hinweis zum Foto: Fotocollage**

## Antrag

Hannover, den 20.04.2021

Fraktion der SPD  
Fraktion der CDU

### **Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut anbinden**

Der Landtag wolle beschließen:

#### EntschlieÙung

Die Einführung des geplanten Deutschlandtaktes stellt für Niedersachsen eine Chance zur Verbesserung des Reiseverkehrs dar. Durch die Prämisse „Erst der Fahrplan, dann das Streckennetz“ sollen eine verbesserte Taktung und somit verkürzte Reise- und Wartezeiten im Personenverkehr erreicht werden. Dadurch soll sich die Anzahl der Fahrgäste bis 2030 verdoppeln. Um die notwendige Optimierung der Anschlüsse zu erreichen, ist eine entsprechende Zusammenarbeit mit den Anbietern der Regionalverkehrszüge erforderlich.

Der Landtag begrüÙt dieses Ziel ausdrücklich.

Im Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt vom 30.06.2020 sind allerdings einige Nachteile für Niedersachsen erkennbar. Die sehr kurzen Fahrzeiten zwischen Hannover und Hamburg wie auch zwischen Hannover und Bielefeld lassen erhebliche Neubaumaßnahmen ohne Nutzen für die Städte im Zwischenbereich vermuten. Angesichts der bereits bestehenden Planungen für das Projekt „Optimiertes Alpha E + Bremen“ und der geführten Diskussion um Ausbau oder Neubau der Strecke zwischen Hannover und Bielefeld besteht die Befürchtung, dass die Durchsetzung der anvisierten Fahrzeiten im Deutschlandtaktentwurf zu erheblichen Verzögerungen bei den erforderlichen Maßnahmen im Schienennetz führt.

Neben dem Personenverkehr soll auch der Güterverkehr durch den Deutschlandtakt optimiert werden. Geplant ist die Abwicklung von rund 25 % des Gesamtgüterverkehrs über die Schiene, um zu einer besseren Klimabilanz in diesem Sektor beizutragen. Hier ist noch zu klären, ob die verbleibenden Trassen in ihrer Lage und Anzahl ausreichend geeignet sind, um das aktuell prognostizierte Aufkommen bis 2030 bedienen zu können. Der Deutschlandtakt sieht vor, dass für eine zusätzliche Erhöhung des Modal Split auf 25 % im Güterverkehr weitere Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich sind, die anhand von Nachfrage und Wirtschaftlichkeit zu bewerten sind. Die gegenwärtige Methode zur Bewertung der Kosten-Nutzen-Relation weist allerdings keinen ausreichenden Nutzen für Maßnahmen des Güterverkehrs auf. Nur Streckenmaßnahmen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr weisen derzeit ausreichende Kosten-Nutzen-Verhältnisse auf. Außerdem fehlt in der Bewertung die neu eingeführte CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Faktor.

Der Landtag begrüÙt, dass

- mit dem Deutschlandtakt der Schienenpersonenverkehr attraktiver werden soll und das Angebot auf vielen Strecken ausgeweitet wird - u. a. die nun stündliche Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Berlin–Hannover–Osnabrück–Amsterdam,
- die Landesregierung sich aktiv in den Abstimmungsprozess mit dem Bund zum Deutschlandtakt zur Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs einbringt,
- im dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt die grundsätzliche Möglichkeit für eine Fernverkehrsanbindung der Stadt Wilhelmshaven geschaffen wurde. Damit ist ein wichtiger Schritt getan, um die touristische Erreichbarkeit der ostfriesischen Inseln und der Nordseeküste zu verbessern,
- sich die Kommunen in der Region Schaumburg/Ostwestfalen-Lippe konstruktiv und einvernehmlich für eine Unterstützung der zum Ausbau der Bestandsstrecke erforderlichen Maßnahmen ausgesprochen haben,



- die Landesregierung Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr, z. B. durch sogenannte Flügelungen (fahrplanmäßiges Trennen eines kombinierten Zuges zum Erreichen unterschiedlicher Endbahnhöfe und Wiedervereinigung bei der Rückfahrt) und Einführung von Stundentakten voranbringt, um die entsprechenden Voraussetzungen für den Deutschlandtakt zu schaffen.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. gegenüber dem Bund die Gestaltung des Fernverkehrs im Zuge des Deutschlandtaktes zu hinterfragen. Hierzu soll die Landesregierung
  - a. darauf achten, dass die Notwendigkeit großer Fahrzeiteinsparungen, welche über die Notwendigkeit einer Anschlusssicherung hinausgeht, in Relation zum baulichen Aufwand und zum möglichen Umsetzungszeitraum steht. Dies betrifft z. B. die Fahrzeiten Hannover–Hamburg und Hannover–Bielefeld bzw. Osnabrück,
  - b. den Bund zu bitten, zeitnah eine Infrastrukturliste mit allen für den Deutschlandtakt erforderlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen vorzulegen,
  - c. beim Bund um Darstellung bitten, wie eine ausreichende Stabilität des Fahrplans unter Einbezug des Deutschlandtaktes gewährleistet wird. Neben der Frage, wie Anschlüsse auch bei Verspätungen gehalten werden können, bedarf es insbesondere der Erörterung, wie die Leistungsfähigkeit in den Knoten (z. B. Hannover) erbracht werden kann und welche Ausbaumaßnahmen erforderlich sind,
  - d. den Bund um Prüfung weiterer, alternativer zeitlicher Kompensationspotenziale bzw. die Erweiterung des Suchraums auf den gesamten Streckverlauf zu bitten,
2. weitere Linien im Fernverkehr als Option zu definieren und sich gegenüber dem Bund für diese weiteren Fernverkehrsverbindungen einzusetzen. Dies betrifft vor allem periphere Strecken, wie z. B. die Einbindung von Wilhelmshaven als komplettes Angebot des Fernverkehrs.
3. die Optimierung von Fahrtzeiten durch die Einrichtung von Stundentakten auf weiteren Strecken voranzutreiben,
4. in Bezug auf sogenannte Sprinterlinien mit dem Bund zu klären, welchen Nutzen und Aufwand diese Linien für Niedersachsen haben, und hier insbesondere darzustellen, warum der Gutachterentwurf eine Sprinterlinie zwischen Hamburg und NRW enthält, die mit einer Verbindungskurve in der Region Hannover einen erheblichen Infrastrukturausbau erfordert,
5. im Nahverkehr weitere Verbesserungen zu definieren, die insbesondere die Anbindung ländlicher Regionen an den Fernverkehr verbessern und ausbauen, dies z. B. durch eine bessere Verzahnung von Angeboten des regionalen ÖPNV mit Fernverkehrsverbindungen und die Reaktivierung von Haltestellen.
6. auch bei reinen Nahverkehrsverbindungen im Rahmen der Gestaltung des Deutschlandtaktes alle Potenziale zu nutzen, um durch bessere Umsteigebeziehungen die Reisezeiten zu verringern und den Komfort zu erhöhen,
7. den Bund um Darstellung zu bitten, wie die im Deutschlandtakt vorgesehenen Trassen für den Güterverkehr ausreichend dimensioniert sind, um den aktuellen Schienengüterverkehr abzubilden,
8. gegenüber dem Bund eine Weiterentwicklung der Bewertungsmethode einzufordern, damit erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung des Anteils im Güterverkehr auf der Schiene auch dann realisiert werden können, wenn sie keinen oder wenig Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr erbringen, und
9. sich weiterhin für eine frühzeitige und umfassende Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung einzusetzen, um die inhaltliche Akzeptanz der geplanten Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der Bevölkerung zu sichern.

## Begründung

Der geplante Deutschlandtakt verspricht Verbesserungen für den Personenverkehr auf der Schiene und setzt sich gleichzeitig einen höheren Anteil des Güterverkehrs über die Schiene zu Ziel. Im Nahverkehr ist hierbei eine weitgehende Anpassung des Angebotes an den Fernverkehr zu erkennen. Dies ist sehr zu begrüßen. Allerdings gibt es weiterhin Bereiche, in denen sowohl eine gute Anbindung als auch eine gute Umsteigebeziehung fehlt. Dies gilt beispielsweise für Süd-Niedersachsen, wichtige Umsteigeknoten des Nahverkehrs wie Wunstorf und auch für weitere Teile Niedersachsens wie das Osnabrücker Land.

Insgesamt besteht für den Personennahverkehr die Befürchtung, dass der aufgestellte Fahrplan bisher nicht robust genug ist, sodass Verspätungen zum Verlust des Anschlusses führen. Die Folgen wären längere anstelle kürzerer Umsteigezeiten. So verfügt die Relation von Düsseldorf/Ruhr-Bielefeld nach Braunschweig-Magdeburg-Halle-Leipzig in Hannover nur über sechs Minuten Zeit für den Umstieg zwischen den Fernzügen. Das gilt für beide Richtungen. Weiterhin ist es kritisch zu bewerten, dass zur Verkürzung der Fahrzeiten Sprinterlinien vorgesehen sind, die ohne Halt in Niedersachsen von Hamburg in Richtung Ruhrgebiet fahren. Zugleich sind aber keine Sprinterlinien zwischen Ruhrgebiet und Berlin vorgesehen, die ebenfalls zu einer Verkürzung der Fahrzeit ohne Neubaubedarf führen könnten. Um den Deutschlandtakt für Niedersachsen zu einem Erfolg zu machen, muss sich das Land in die Entwicklungen und Pläne einbringen und gegenüber dem Bund die besten Lösungen einfordern.

Im Güterverkehr ist es wichtig, dass die Maßnahmen des BVWP 2030 zeitnah umgesetzt werden. Dadurch kann erreicht werden, dass mit den für den Güterverkehr verbleibenden Trassen im Deutschlandtaktfahrplan das aktuelle bzw. das bis 2030 prognostizierte Aufkommen auf der Schiene gefahren werden kann. Andernfalls droht ein Absinken des Anteils auf der Schiene im Modal Split auf unter 18 % im Güterverkehr. Für die weitere angestrebte Erhöhung des Modal Split auf 25 % im Güterverkehr sind zusätzliche Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich, welche auf ihre Wirtschaftlichkeit und ihre Kosten-Nutzen-Relation hin geprüft werden müssen. Dazu werden gegebenenfalls weiterentwickelte oder neue Bewertungsmethoden benötigt. Diese sollten auch Faktoren wie die neue CO<sub>2</sub>-Bepreisung beinhalten.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels  
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion der CDU

Dirk Toepffer  
Fraktionsvorsitzender