

Auf der Schiene in die Zukunft



Thesen zum bedarfsgerechten, integrierten und transparenten Ausbau des Schienennetzes in Norddeutschland

Landesverbände Niedersachsen, Schleswig-Holstein/Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern



**Fahrgastverband
PRO BAHN**



Ein LINT 54 der LNVG, im Einsatz für das Unternehmen ErixX stehend, im Bahnhof Goslar. Neues Fahrzeug, modernisierter Bahnhof – alles in Ordnung also? Mitnichten. Am Beispiel Goslar lassen sich mehrere Mängel des Bestandsnetzes und des heutigen Angebotes nachvollziehen. Hohe Anfälligkeit für Verspätungen und damit vorprogrammierte Anschlussverluste sind an der Tagesordnung. Eine kleinräumige Erschließung des Harzes durch Züge gibt es nicht mehr. Eine Fahrgastbetreuung findet nicht statt, und das Wegeleitsystem zu Stadt- und Landbussen ist ausgesprochen mangelhaft.

Die vielen großen Erfolge durch die Regionalisierung in Norddeutschland dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Bestandsnetz noch sehr viel getan werden muss, um den Zugverkehr zu stabilisieren, und es für zusätzlichen Reise- und Güterverkehr zu ertüchtigen.

Impressum

Herausgeber: Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Landesverbände Niedersachsen, Schleswig-Holstein/Hamburg und
Mecklenburg-Vorpommern

Postfach 10 10 20
31110 Hildesheim
E-Mail: info@niedersachsen.pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn.de/niedersachsen
1. Auflage 04/2017

Verantwortlich: Michael Reinboth, Björn Gryschka (Niedersachsen),
Stefan Barkleit, Karl-Peter Naumann (Schleswig-Holstein/Hamburg),
Marcel Drews (Mecklenburg-Vorpommern)

Auf der Schiene in die Zukunft

Thesen zum bedarfsgerechten, integrierten und transparenten Ausbau des Schienennetzes in Norddeutschland

Vorbemerkungen	4
Fakten zur Ausgangslage der Bahnen in Deutschland und Europa	6
Unsere Ziele im Überblick	9
Fernverkehr	9
Nahverkehr in den Ballungsräumen	10
Nahverkehr in den ländlichen Regionen	10
Güterverkehr	11
1 Grundanforderungen an den künftigen Schienenverkehr in Norddeutschland	11
1.1 Fernverkehr	12
1.2 Nahverkehr	18
1.2.1 Ballungsräume	18
1.2.2 Ländliche Regionen	20
1.3 Güterverkehr	25
2 Beiträge zur Konfliktlösung entlang aus- und neu zu bauender Bahnstrecken	28
3 Ausblick	30
4 Kategorisierung für den Aus- und Neubau von Bahnstrecken	30



Vorbemerkungen

Das norddeutsche Schienennetz und seine Knoten sind punktuell sehr stark belastet und an einigen Stellen bereits stark überlastet. Dies macht sich in zweifacher Hinsicht negativ bemerkbar: Einerseits ist die Betriebsqualität, ausgehend von großen Knoten und stark belasteten Strecken, schlecht und strahlt auch auf weniger empfindliche Strecken aus. Andererseits ist das Netz nicht mehr in der Lage, zusätzlichen Anforderungen an den Reise- und Güterverkehr gerecht zu werden. Hierbei spielt besonders der Verkehr von und zu den Seehäfen eine bedeutende Rolle. Dagegen sind in Mecklenburg-Vorpommern viele Strecken nur schwach ausgelastet und wenig nachgefragt, was zum großen Teil auch am mangelnden Ausbauzustand, wie z.B. zu geringen Geschwindigkeiten, liegt.

Der Nahverkehr auf der Schiene hat sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt. Dieser Trend wird jedoch zunehmend durch fehlende Investitionen, aufgeschobene Reparaturen und eine daraus resultierende Instabilität des Betriebes gefährdet. Die Entwicklung im Fernverkehr bleibt trotz vieler Ausbaumaßnahmen hinter den Erwartungen zurück, und von dem Ziel einer deutlichen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sind wir weit entfernt. Diesen bedenklichen Trends muss Einhalt geboten werden. Reisende und Güter müssen verstärkt auf die klimafreundliche und energiesparende Bahn verlagert werden.

Umfassende Neu- und Ausbaumaßnahmen stoßen vielfach auf eine immer geringere Akzeptanz in der Bevölkerung, weil sie nur unzureichend erklärt und regelmäßig in lokalen und parteipolitischen Streit einbezogen werden. Aktuell zeigt sich, dass das an die Stelle des gekippten „Y-Konzepts“ getretene „alpha E“ bereits wieder dort kritisiert wird, wo die Bevölkerung in die Diskussion nicht oder nur am Rande einbezogen worden ist. Reisende, Pendler und Transporteure wurden nicht oder nur unzureichend involviert. Gegen einen breit aufgestellten Widerstand lassen sich Baumaßnahmen nur noch schwer durchsetzen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht einen umfangreichen Nachholbedarf für Baumaßnahmen im norddeutschen Schienennetz. PRO BAHN ist sehr besorgt darüber, dass die Betriebsqualität immer schlechter wird und es auch kaum mehr möglich ist, dringend notwendige Angebotsverbesserungen umzusetzen. Nach intensiven Diskussionen und Analysen hat sich der Verband daher entschlossen, mit einem ganzheitlichen und integrierten Ansatz, der von den Prinzipien Integraler Takt-Fahrplan, „von unten nach oben“ und transparente Planung geprägt ist, neue Bewegung in die norddeutsche Bahnszene zu bringen.

Obschon wir zum Ausbau des umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Verkehrsträgers Schiene keine Alternative sehen, bewegen uns die Argumente der Ausbauegegner durchaus. Es wird daher der Versuch unternommen, ihre Interessen mit zu berücksichtigen. Hierbei geht es um vier Punkte:

- Das Misstrauen gegen „Großprojekte“ ist begründet, da diese häufig wenig transparent dargestellt und gemanagt werden. In nicht wenigen Fällen erweisen sich zudem die Prognosen für die Verkehrsentwicklung und die Kosten als unzutreffend. Immer weniger Menschen sind daher bereit, solche Projekte vor ihrer Haustür zu erdulden – vor allem dann nicht, wenn ihre Fragen nach vorheriger Prüfung von Alternativen nicht richtig beantwortet werden.
- Es muss daher schlüssig nachgewiesen werden, dass alle Maßnahmen kleineren Umfangs ausgeschöpft sind oder aber nicht den erforderlichen Nutzen für das Gesamtsystem bringen. Alle Beteiligten müssen zu Anpassungen und Kompromissen bereit und neuen Denkansätzen gegenüber offen sein.

- Aus- und Neubauten müssen der örtlichen Bevölkerung vermittelt werden, insbesondere wenn es um einen übergeordneten Nutzen wie beim Seehafenhinterlandverkehr oder der generellen CO₂-Reduzierung durch Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene geht. Wenn die Bevölkerung durch einen Neu- oder Ausbau unvermeidlich belastet wird, muss es auf der anderen Seite verkehrliche Verbesserungen wie neue Haltepunkte, Reaktivierungen oder auch innovative Nahverkehrskonzepte in Kombination von Straße und Schiene geben.

Der von uns gewählte Ansatz orientiert sich an einem bundesweiten integrierten Taktfahrplan, dem „Deutschland-Takt“. Hier beginnt die Planung beim Zielfahrplan. Dabei wird versucht, mit kleinen Maßnahmen zu beginnen und größere nur dort zu fordern, wo mit den kleineren das gesteckte Ziel nicht erreicht werden kann. Dieses „Nichtausreichen“ muss allerdings belegt, für Fachleute überprüfbar sein und für Betroffene überzeugend erklärt werden.

So fragen wir uns zum Beispiel, inwieweit alle Maßnahmen zur Verlängerung von Güterzügen auf 740 Meter oder mehr und zur Verdichtung von Zugfolgen mittels zusätzlicher Blockstellen schon ausgeschöpft sind und, falls dies nicht der Fall ist, wie viel Kapazität hiermit noch generiert werden kann. Oder: Welche Anreize können zur vollen Auslastung von Güterzügen oder zur Nutzung von parallelen und nicht ausgelasteten Strecken gesetzt werden? Oder: Wie können in den großen Knoten durch Optimierung der Betriebsabläufe planmäßige Anschlüsse gewährleistet werden? Im Reiseverkehr sind viele Probleme durch Einsparungen hausgemacht – man denke nur an die Verlängerung von Abfertigungszeiten und damit hervorgerufene Verspätungen infolge fehlender Aufsichtskräfte auf den Bahnsteigen großer Stationen. Umfangreiche und teure Bauprojekte werden zur Erzielung von kleinen Fahrzeitgewinnen geplant und umgesetzt, die infolge von Einsparungen oder organisatorischen Mängeln im nächsten Knotenpunkt bereits wieder verloren gehen. Hierbei spielen oft auch politisch motivierte Vorgaben eine ungute Rolle.

Wer diese Details tagtäglich erlebt, kommt zu dem Schluss, dass es vor den großen Würfeln erst einmal darum gehen muss, die Hausaufgaben zu machen. Erst dann lassen sich größere Bauvorhaben gut vermitteln.

Dass es so geht, beweisen zahlreiche norddeutsche Erfolgsgeschichten mit enormen Fahrgastzuwächsen auf vielen Bahnstrecken, die hier nur beispielhaft erwähnt werden können: Metronom, NWB, Erixx, AKN, UBB, innovative Regional-Express-Lösungen wie das „Bremer Kreuz“ oder die Flügelzuglinie Hamburg – Kiel/Flensburg. Ebenso ist es innovativen Unternehmen und Speditionen wie HHLA, EGOO oder Spedition Zippel gelungen, Güter auf die Schiene zu verlagern. Dies macht Mut.

Im Sinne der vorstehenden Ausführungen hoffen wir auf eine breit gefächerte und zielführende Diskussion, die am Ende zu einem schnelleren, wirtschaftlichen und umfassend akzeptierten Ausbau des norddeutschen Schienennetzes führt.

Uelzen, im April 2017

Fahrgastverband PRO BAHN

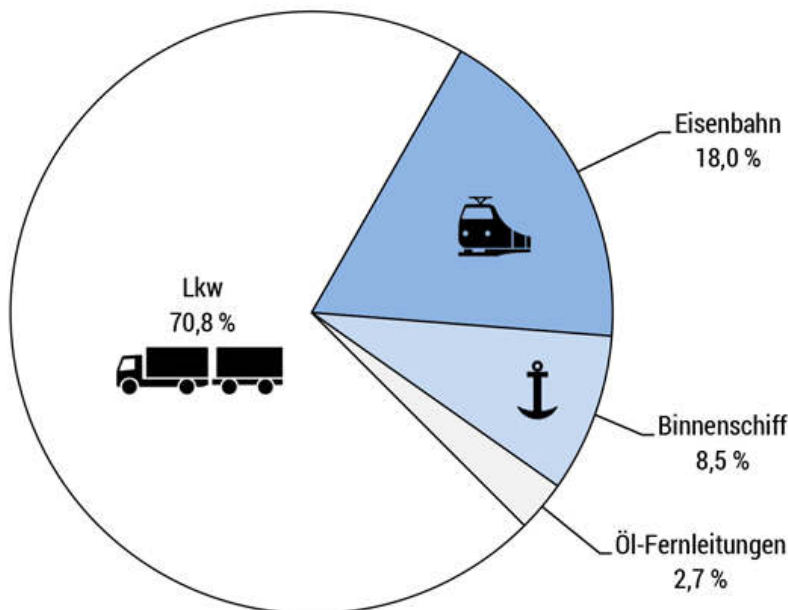
Landesverbände Niedersachsen, Schleswig-Holstein/Hamburg und Mecklenburg Vorpommern
Michael Reinboth, Björn Gryschka, Stefan Barkleit, Karl-Peter Naumann und Marcel Drews

Fakten zur Ausgangslage der Bahnen in Deutschland und Europa

Nach einer leichten Steigerung in den 2000er Jahren von 15 % auf 17 % Anteil am Modal Split stagniert der Anteil der Schiene im Güterverkehr seit Jahren bei 17 %. Trassenpreise, Trassenverfügbarkeit und Betriebsqualität auf den großen Strecken bewirken hier offenbar wechselseitig eine „statistische Grenze“, die nicht ohne grundlegende politische Änderungen überwindbar ist.

Marktanteile im Güterverkehr

2015 in Deutschland, Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometer

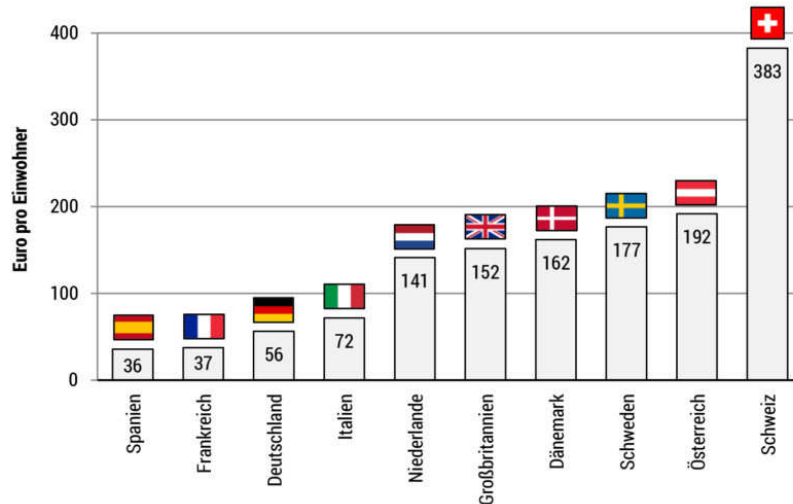


Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von: Statistisches Bundesamt 2016.

Den Hinweis darauf, dass die Infrastruktur der Schlüssel zur Erhöhung des Modal Split ist, liefert der Blick über den Zaun nach Europa. Die Allianz pro Schiene, in der PRO BAHN seit Gründung Mitglied ist, schreibt 2016 dazu:

Während viele europäische Länder ihr Schienennetz fit für die Zukunft machen, steckt Deutschland seit Jahren zu wenig Geld in seine Eisenbahninfrastruktur. Im Vergleich mit ausgewählten europäischen Ländern erreicht Deutschland auch 2015 nur einen der hinteren Ränge im Europa-Invest-Ranking. Nach einer Studie der Allianz pro Schiene und der Unternehmensberatung SCI Verkehr kommen die wichtigen europäischen Wirtschaftsnationen auf folgende Pro-Kopf-Summen bei ihren staatlichen Investitionen in das Schienennetz: Spitzenreiter Schweiz gab 383 Euro pro Bürger aus, gefolgt von Österreich mit 192 Euro pro Einwohner. Beide Alpenländer stecken seit Jahren höhere Summen in ihre Schienennetze als in ihre Straßeninfrastruktur. Doch auch in anderen europäischen Ländern brummt der Netzausbau: Schweden investiert 177 Euro pro Bürger, Großbritannien lässt sich sein Netz 152 Euro kosten und die Niederlande wenden 141 Euro auf. Italien gibt 72 Euro für die Ertüchtigung der Schiene aus, während Deutschland mit 56 Euro pro Bundesbürger den großen Abstand zu potenten Ländern in Europa weiterhin nicht aufholt. Unter den betrachteten Ländern investierten im Jahr 2015 lediglich Spanien (36 Euro pro Kopf) und Frankreich (37 Euro) weniger in ihre Eisenbahninfrastruktur als Deutschland.

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern, 2015

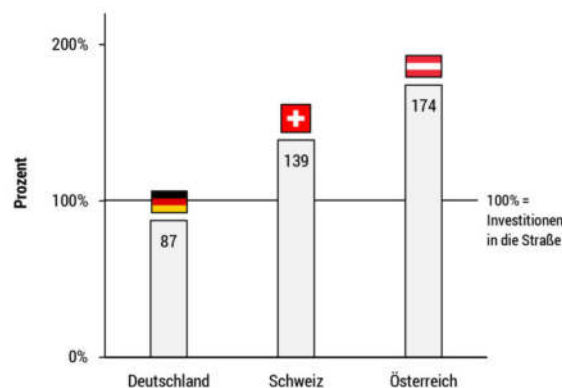


Allianz pro Schiene SCI/Verkehr

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCI Verkehr GmbH.

Im Vorjahr hatte Deutschland 49 Euro pro Bürger ins Schienennetz gesteckt. Die Summe, die in absoluten Zahlen nötig wäre, bezifferte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege auf 80 Euro pro Kopf. Leider investiere Deutschland seit Jahren deutlich mehr Geld in den Straßenbau als in sein Schienennetz, kritisierte Flege. „Die Transitländer Schweiz und Österreich begleiten die Verkehrsverlagerung ganz gezielt mit Investitionen in ihre Eisenbahnnetze, während Deutschland auch mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan das Weiter so mit falscher Weichenstellung fortschreibt.“

Die Schweiz und Österreich favorisieren die Schiene Staatliche Schienen-Investitionen im Vergleich zur Straße, 2015



Allianz pro Schiene SCI/Verkehr

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCI Verkehr GmbH.



Umsteiger im Bahnhof Herzberg am Harz. Positiv: Ein deutlich erweiterter Fahrplan auf der Westharzstrecke, vertaktete Fahrpläne mit guten Anschlüssen, moderne Fahrzeuge, barrierefreie Zugänge. Auf dem Foto klappt der Anschluss von Braunschweig – wegen Mängeln in der Infrastruktur ist dies aber oft nicht der Fall. Ein gastronomisches Angebot oder gar eine Reisendenbetreuung gibt es auf diesem gut genutzten Knotenpunkt nicht. Im Verspätungsfall sind die Reisenden auf sich allein gestellt. Was nützt ein Taktknoten, wenn er aus den Fugen gerät?

Weiter: Wenn auf der Schnellfahrstrecke gebaut wird und die ICE ins Leinetal ausweichen müssen, wird der Regionalverkehr dort infolge unzureichender Infrastruktur rigoros eingeschränkt. Die Kunden aus dem Südharz müssen wochenlang in Busse mit erheblich längeren Fahrzeiten umsteigen.

Die einst bedeutende Gütermagistrale Altenbeken – Northeim – Nordhausen über Herzberg am Harz wurde durch DB Netz massiv zurückgebaut. Zweigleisig ist nur noch der Abschnitt Northeim – Walkenried, die Blockabstände sind mit bis zu 15 km gewaltig, Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten sind erheblich reduziert. Der Rückbau geht so weit, dass im Falle von Bauarbeiten an einer einzigen Stelle zwischen Northeim und Herzberg der gesamte Verkehr auf Busbetrieb umgestellt werden muss. Menschen für den Bahnverkehr zu begeistern, fällt mit diesen Unzulänglichkeiten sehr schwer.

Schon dieses eine Beispiel zeigt: Es gibt noch viel zu tun!

Unsere Ziele im Überblick

Fernverkehr

Konsequente Integration in ein gemeinsames deutschlandweites Taktverkehrsschema mit gesicherten Anschlüssen

- Schließung vorhandener Taktlücken
- **Deutliche Verbesserungen zwischen Hamburg, Bremen und dem Ruhrgebiet**
 - Einrichtung einer zweiten schnellen Linie
 - Mehrere Begradigungs- und Ausbaumaßnahmen
 - Ausbau auf Geschwindigkeiten > 200 km/h auf weiteren Teilstrecken
 - 2-gleisiger Ausbau Münster – Lünen
- **Halbstündlicher Fernverkehr Rhein/Ruhr – Hannover – Berlin**
- **Stündlicher Fernverkehr Amsterdam – Hannover – Berlin über Minden**
- **Halbstündlicher Fernverkehr Hamburg – Hannover – Süddeutschland und zusätzliche Sprinter**
 - Zusätzlich Stündliche IC-Linie Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover (- Süden)
- **Stündliche IC-Linie (Norddeich -) Bremen – Verden – Nienburg – Hannover – Magdeburg - Ostdeutschland**
(zusätzlich zu den ICEs)
- **Verbesserte Anbindung von Südniedersachsen durch IC-Halt in Northeim**
- **Regelmäßige Fernverbindungen Ostfriesland – Ruhrgebiet**
- **Wiederanschluss von Bremerhaven und Cuxhaven wie auch Wilhelmshaven/Esens an den Fernverkehr**
- **Mehr Express (IRE)-Verbindungen wie zwischen Hamburg und Berlin z.B. auch von Bremen**
- **Ganztägiger IC-Takt zwischen Hamburg, Rostock und Stralsund**
- **Ganztägiger 2-Std-Takt zwischen Hamburg, Berlin und Dresden über Wittenberge**
- **Ausweitung der ICE-Verbindung Hamburg – Berlin auf einen Halbstundentakt**
- **Ganztägiger 2-Std-Takt zwischen Rostock und Berlin bzw. Stralsund und Berlin**
- **Durchgehender 2-Std-Takte von Hamburg in Richtung Dänemark**
 - Kopenhagen über Rodby
 - Aarhus über Flensburg
- **Stabilisierung der Fahrpläne und signifikante Verbesserung der Pünktlichkeit**
 - **Absicherung der Übergänge Fern-Nahverkehr in den Taktknoten**
 - **Trassenfreihaltung für Nachtzüge**

Nahverkehr in den Ballungsräumen

- **Schnelle Achsen, durchgehend bis in die Zentren der Städte, besser noch durch diese hindurch**
- **Angemessen dichte Taktverkehre (alle 15, 20 oder 30 Minuten)**
- **Ausbau der Nahverkehrsstrecken zum unabhängigen Betrieb vom Fernverkehr/Güterverkehr**
- **Zusätzliche Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und städtischem Nahverkehr**
- **Betriebszeiten frühmorgens bis zum späten Abend und in der Nacht**
- **Stabile Fahrzeiten, um Anschlüsse sicher zu gestalten**
- **Durchgehende Tarife**

Nahverkehr in den ländlichen Regionen

- **Stündliches Grundangebot an allen Wochentagen**
 - Nur In Ausnahmefällen 2-Stunden-Takt
- **Verdichtungen im Berufs- und Schülerverkehr sowie zur Sicherung schlanker Verbindungen zu Oberzentren und zum Fernverkehr**
- **Durchbindung vorhandener Zugläufe zur Vermeidung von Umsteigevorgängen besonders in touristisch relevanten Regionen**
- **Realisierung der beschlossenen Strecken**
 - Kiel – Schönberger Strand
 - Kellinghusen – Wrist
 - Nettelnburg – Geesthacht
 - Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg
 - Bad Bentheim – Neuenhaus
 - Einbeck-Salzderhelden – Einbeck-Mitte
- **Reaktivierung weiterer Strecken**
 - Südbahn Ludwigslust – Waren (Müritz)
 - Ducherow – Karnin – Swinemünde - Seebad Heringsdorf
 - Darßbahn Barth – Prerow
 - Buchholz - Jesteburg – Maschen
 - Emden - Aurich
 - Stadthagen - Rinteln
- **Planung von LandesBuslinien als Ergänzung zum SPNV oder Vorläufer für Reaktivierungen**
- **Schaffung neuer Zugläufe im Zuge der Elektrifizierung und des Ausbaus von Bahnstrecken**
 - Generierung von Mehrwerten für die Anliegergemeinden
- **Vermeidung von Anschlussbrüchen beim Übergang vom Fern- zum Regionalverkehr**
- **Stabilisierung des Fahrplans und Sicherstellung aller Anschlüsse in den lokalen Knotenbahnhöfen, wenn nötig auch durch Ausbau der Infrastruktur**
- **Entwicklung von Strategien für schwächere Strecken, ggf. auch durch Zug/Bus-Konzepte**

- **Einheitliche Planung von Zug- und Bus-Konzepten zur Vermeidung von Parallelverkehren und zur Sicherung durchgehender Reiseketten**
- **Verbesserung der Wegeführung und Ausschilderung besonders in den Knotenpunkten Zug/Bus**
- **Einsatz örtlichen Personals in „ländlichen Knotenpunkten“**

Güterverkehr

- **Ertüchtigung der Bestandsstrecken für mehr Güterverkehr durch**
 - Verdichtung der Blockabstände
 - Verlängerung von Kreuzungs- und Überholgleisen auf 740 Meter
 - Kreuzungsfreie Einfädelungen durch Bau von Überwerfungsbauwerken
- **Schaffung von Anreizen zur Vollauslastung der Güterzüge**
- **Schaffung von Anreizen zur Vermeidung von Lok- und Zuggleerfahrten**
- **Halbierung der Trassenpreise**
- **Trassenpreisbonus bei Führung von Güterzügen über Nebenfernstrecken**
 - Hannover – Hameln – Altenbeken – Ruhr / Kassel
 - Bremerhaven – Bremervörde – Tostedt/Rotenburg
- **(Wieder-) Ausbau von West-Ost-Strecken zur Aufnahme von mehr Güterzügen**
 - Nienburg - Minden
 - Hameln – Elze – Hildesheim inkl. Elektrifizierung
 - Löhne - Wunstorf
 - Altenbeken – Northeim – Nordhausen
 - Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin (- Ostkorridor)
- **Seehafenhinterlandverkehr Richtung Süden/Südosten**

Ausreichende Kapazitäten, insbesondere

 - zügige Realisierung des Alpha E-Konzepts für kurzfristige Kapazitäten
 - 1 oder 2 zusätzliche Gleise Ludwigslust – Wittenberge für Ostkorridor und ICE
 - Elektrifizierung Lübeck – Lüneburg mit Ausbau des Knotens Büchen

1 Grundanforderungen an den künftigen Schienenverkehr in Norddeutschland

Nach Ansicht von PRO BAHN fehlt es in der Diskussion über sinnvolle, notwendige und letztlich auch umsetzbare Aus- und Neubaumaßnahmen im norddeutschen Schienennetz an einer grundlegenden und gesamthaften Betrachtung aller auf diesem Netz durchzuführenden Verkehre. Die isolierte Analyse eines Verkehrsstromes und daraus abgeleitete Baumaßnahmen helfen nur begrenzt weiter, wenn die im selben Netz durchzuführenden anderen Ströme nicht zugleich mit betrachtet werden.

Vor einer Analyse von Schwachstellen und Engpässen müssen jedoch die Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten, also des Fernverkehrs, des Nahverkehrs und des Güterverkehrs definiert

und die zu erwartenden oder anzustrebenden Verkehrsmengen und deren Bewältigung beschrieben werden, da es ansonsten zu Fehlinvestitionen bzw. zu zu gering dimensionierten Maßnahmen kommen kann. Wie in der Schweiz ist zuerst die Entwicklung eines getakteten Wunschfahrplans erforderlich.

PRO BAHN hat daher die aus Sicht des Verbandes notwendigen und sinnvollen Verbesserungen im Fahrplanangebot des Fern- und Nahverkehrs und die abzuschätzende Entwicklung im Güterverkehr zu erfassen versucht und beschrieben. Dies kann notwendigerweise nur in groben Zügen erfolgen, wobei hieraus abzuleitende konkrete Maßnahmen in den Anhängen genauer beschrieben werden. Ausgangspunkt sind das aktuell vorhandene Angebot im Fern- und Nahverkehr und die hierbei ausgemachten Schwachstellen. Da es um ein Gesamtbild aller Anforderungen geht, sind auch solche mit aufgeführt worden, die an anderer Stelle, z.B. in Verlautbarungen der Deutschen Bahn, bereits genannt wurden.

1.1 Fernverkehr

Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Norddeutschland ist derzeit von den vier großen Achsen

Hamburg – Bremen – Rhein/Ruhr
Hamburg – Hannover – Süddeutschland
Rhein/Ruhr – Hannover – Berlin
Hamburg – Berlin – Leipzig/Dresden

geprägt. Alle vier gehören zum Kernnetz des SPFV in Deutschland. Hinzu kommen ergänzende Linien von Ostfriesland in Richtung Ruhrgebiet bzw. Leipzig, von Bremen über Hannover nach Süden, vom Ruhrgebiet über Hannover nach Leipzig und von Amsterdam über Hannover nach Berlin. Für den Süden Niedersachsens ist die Linie Frankfurt – Göttingen – Braunschweig – Berlin von Bedeutung. Schleswig-Holstein wird durch einzelne, nicht regelmäßige Verlängerungen von ICE und IC nach Kiel, Lübeck und Westerland erschlossen. Darüber hinaus finden wir von Hamburg aus zwei Fernverkehrslinien nach Dänemark, zum einen nach Kopenhagen über Rødby im 2-Std-Takt mit Lücken und drei Mal am Tag über Flensburg nach Jütland, wobei diese Verbindung ab Flensburg zum 2-Std-Takt ergänzt wird. Nach Mecklenburg-Vorpommern führt von Hamburg aus eine im angenäherten 2-Std-Takt verkehrende IC-Linie nach Rostock und Stralsund, während von Berlin aus nur einzelne ICE- oder IC-Züge nach Stralsund, Binz oder Rostock fahren. Der zentrale norddeutsche Knotenpunkt Hannover Hbf ist von überragender Bedeutung als Verkehrshalt und Verknüpfungspunkt zwischen den Nord-Süd- und West-Ost-Achsen, während in Braunschweig und Göttingen zwischen jeweils zwei SPFV-Linien umgestiegen werden kann.

Aus Fahrgastsicht stellen sich vielfältige Anforderungen an einen modernen SPFV. Vor dem Hintergrund einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene, welche auch die Politik zur Entlastung von Straßen und Umwelt vorantreiben will, gewinnt die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber Flugzeug, Fernbus und Pkw zusätzliche Bedeutung. Hier spielen die politisch gesetzten Rahmenbedingungen (Besteuerung, Trassenpreise, Fahrgastrechte, ...) eine entscheidende Rolle. Des weiteren wird die Attraktivität des SPFV u.a. von folgenden Faktoren maßgeblich beeinflusst:

- Flächendeckendes Angebot: Der SPFV kann sein Fahrgastpotential nur dann ausschöpfen, wenn er nicht nur große Städte anbindet, sondern auch die Regionen erschließt, um die Zugangsschwelle möglichst niedrig zu halten.
- Direkte Verbindungen: Umsteigen beeinträchtigt gerade auf langen Reisen mit Gepäck ganz erheblich den Reisekomfort, vor allem für Familien mit Kindern, ältere und behinderte Reisende.

- Zuverlässigkeit: Anschlussverluste müssen die absolute Ausnahme sein. Es gilt, die gesamte Reisekette mit dem SPFV als zentralem Glied störungsfrei zu durchlaufen.
- Integration in das Netz: Fernzüge dürfen keine Fremdkörper sein, sondern müssen sich in die bestehenden Taktverkehre und –knoten einfügen. Zudem müssen auch Übergänge zu anderen Verkehrsträgern wie dem Bus funktionieren.
- Angebotsvielfalt: Ein attraktiver SPFV muss verschiedene Kundengruppen wie Geschäftsreisende, Wochenendpendler, Touristen und Familien ansprechen und für sie maßgeschneiderte Angebote bereithalten, z.B. einzelne Züge in touristisch nachgefragte Regionen.

Für PRO BAHN ist es unabdingbar, dass der SPFV in Norddeutschland weiterhin durch mindestens zwei Produkte abgedeckt wird:

1. Eines für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von ca. 150 km/h.
2. Eines für den Mittelstreckenverkehr mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von ca. 100 km/h und Halten in allen regionalen Zentren oder Knotenbahnhöfen zur Flächenerschließung und als Zubringer zum Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Dieses Angebot muss dabei den Grundanforderungen eines integralen Taktverkehrs genügen, d.h. es darf keine Lücken, Unregelmäßigkeiten oder Ausfälle geben. Allenfalls in Tagesrandlagen oder an Wochenenden kann das Taktsystem ohne Brüche in der Reisekette modifiziert werden. Diese für die Integration von Fern-, Regional- und Nahverkehr grundlegende Bedingung ist heute keineswegs erfüllt.

Um bewerten zu können, welche Ausbau- oder Neubaumaßnahmen an Strecken in Norddeutschland erforderlich sind, muss zunächst ein Zielnetz im Fernverkehr definiert werden. Hierfür fehlt derzeit auf Bundesebene die Zuständigkeit, was in der Vergangenheit dazu geführt hat, dass punktuelle Neu- und Ausbaumaßnahmen an die Stelle einer integrierten Netzbetrachtung traten und u.a. das Bundesland Niedersachsen durch stützende Maßnahmen wie die Anerkennung von Nahverkehrs-Fahrkarten in Fernzügen zur Erhaltung eines Grundangebots beitragen musste.

Schwächen und Potentiale des Fernverkehrs in Norddeutschland

Der folgende Abschnitt benennt aus Sicht von PRO BAHN die derzeitigen Schwächen des SPFV in Norddeutschland und zeigt Entwicklungsperspektiven auf. Hierbei geht es darum, bei u.a. wegen des zunehmenden Güterverkehrs ohnedies erforderlichen Baumaßnahmen möglichst auch die Erfordernisse des SPFV zu berücksichtigen und eben nicht isoliert nur eine Verkehrsart zu bedenken.

Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet

Diese Verbindung ist eine der wichtigsten, aktuell aber auch unattraktivsten FV-Strecken in Deutschland. Im Jahr 2018 soll der ICE weitgehend an die Stelle der bisher noch verkehrenden, relativ alten IC-Züge treten. Er kann sein Potential allerdings nicht ausschöpfen, da die Strecke nicht durchgehend auf 200 km/h ausgebaut ist. Der Fahrplan ist aufgrund von Engpässen der Strecke und dichter Belegung durch den Güterverkehr instabil und verspätungsanfällig. Die Strecke bedarf einer grundlegenden Modernisierung. Bis dahin kann allerdings durch eine weitere, in den Taktfahrplan eingefügte schnelle Linie, die Attraktivität verbessert und die Linie gegenüber dem Pkw und Fernbus konkurrenzfähiger gemacht werden. Unser Fernziel ist ein 30 min- Takt mit zusätzlichen Sprinterzügen. Hierzu hält PRO BAHN Aus- und Neubaumaßnahmen zur Realisierung des D-Taktes für unabdingbar, u.a. den zweigleisigen Ausbau Münster – Lünen.

Die aktuellen Übergangszeiten aus dem Nordwesten Niedersachsens zur Intercitylinie sind sowohl in Bremen wie in Osnabrück mit planmäßig 40 Minuten viel zu lang. Auch hier würde der 30-Minutentakt zur deutlichen Beschleunigung der Verbindungen führen.

Osnabrück/Bielefeld – Hannover – Berlin

Auf der Magistrale zwischen Rhein/Ruhr und Berlin sieht das Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn zwei ICE-Züge pro Stunde und Richtung vor. Idealerweise sollten diese in einem Halbstundentakt verkehren. Dies sowie die Angebotsausweitung sind nur möglich, wenn die Gesamtstrecke zwischen Bielefeld und Hannover vollständig viergleisig ausgebaut wird. Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 skizzierten Aus- und Neubaumaßnahmen zwischen Porta Westfalica und Seelze sind von großer Wichtigkeit. Für die IC-Linie Amsterdam – Hannover – Berlin empfiehlt sich die Aufstockung auf einen Stundentakt und die Integration in den Taktfahrplan der Niederlande. Durch geeignete und leicht mögliche Ausbaumaßnahmen kann die Strecke zwischen Bad Bentheim und Löhne auf 200 km/h deutlich beschleunigt werden. Wie auch die IC-Linie Ruhr – Hannover – Leipzig ist sie dauerhaft über Bad Oeynhausen und das Oberzentrum Minden zu führen.

Hamburg – Hannover

Durch die Umsetzung der in der Alpha-Variante vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wird die Durchlassfähigkeit dieser heute völlig überlasteten und gegen Störungen sehr anfälligen Strecke ein wenig verbessert. Dies sollte genutzt werden, um die gegenwärtig verkehrenden zwei ICE-Linien zu einem möglichst exakten Halbstundentakt auszubauen, der in Hannover wiederum mit dem Halbstundentakt der West-Ost-Richtung korrespondiert. Die bestehende IC-Linie mit Systemhalten in Hamburg-Harburg, Lüneburg, Uelzen und Celle ist beizubehalten, zu einem stündlichen Angebot weiterzuentwickeln und besser als heute in die Taktknoten zu integrieren.

Bremen – Hannover

Auch hier werden die Maßnahmen der Alpha-Variante zu einer Verbesserung der Situation führen, die vorhandenen Probleme jedoch kaum dauerhaft lösen. Insbesondere der Abschnitt Verden – Nienburg droht zu einem neuen Engpass zu werden, wenn hier deutlich mehr Güterzüge als bisher von Rotenburg kommen. Hier sind Ausbaumaßnahmen einschließlich Überwerfungsbauwerken in Verden und Nienburg erforderlich. Nach Umsetzung sollte ein stündlicher Betrieb der IC-Linie mit Halten in Verden und Nienburg bei Beibehaltung des zweistündlichen ICE angestrebt werden. Besonders am Wochenende ist außerdem die Schließung der Taktlücken im Fernverkehr erforderlich.

Wolfsburg – Göttingen

Nach Ausbau der Weddeler Schleife kann die dringend erforderliche Stabilisierung des gegenwärtig wenig zuverlässigen Angebots erfolgen. Die ICE-Verbindung zwischen Frankfurt und Berlin über Göttingen, Hildesheim, Braunschweig und – ebenfalls stündlich – Wolfsburg muss erhalten bleiben, die Taktlücken sind zu schließen. Ein weiterer Schritt zur Stabilisierung und Verbesserung der Pünktlichkeit wäre der kreuzungsfreie Ausbau der sogenannten Sorsumer Kurve von der Schnellfahrstrecke Würzburg - Hannover Richtung Braunschweig. Gegenwärtig ist die Verbindungskurve nur eingleisig, von Berlin kommende ICE müssen das Gleis der Gegenrichtung überqueren.

Sprinterzüge sind eine sinnvolle Ergänzung zum Grundangebot. Sie dürfen aber keine Taktzüge des Grundangebots verdrängen.



Die Kapazität der Hauptstrecken in Niedersachsen ist durch gleichzeitige Belegung mit schnellem Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr stark überlastet. Dabei zeigt sich oft ein Bild wie hier in Banteln an der Nord-Süd-Strecke: Bei der Modernisierung wurde nur das rechte Überholgleis erhalten, das linke wurde eingespart. Die Spuren mehrerer Gleise sind auf der linken Bildseite noch zu erkennen. Auch wenn es durch Blockverdichtungen angeblich Kapazitätserhöhungen gegeben hat: Durch die Kappung des Überholgleises ist der Zuwachs jedenfalls deutlich kleiner ausgefallen. Ein Trost? Der ICE wurde umgeleitet und verdrängte nur im April 2016 drei Wochen lang zahlreiche Regionalzüge auf der Strecke.

Hannover – Göttingen

Der SPfV in Südniedersachsen konzentriert sich auf Göttingen. Das darüber hinaus bestehende Fahrgastpotential wird weitgehend ignoriert. Um es besser zu erschließen, sollte die IC-Linie Hamburg – Karlsruhe in Northeim wieder planmäßig halten, was durch die nördlich und südlich des Bahnhofs vorhandenen Verbindungskurven zwischen Schnellfahrstrecke und alter Nord-Süd-Strecke möglich ist. Kurze Übergänge zum Nahverkehr in den Harz und in den Solling sind anzustreben.

Die aus touristischen Gründen für sinnvoll gehaltene Anbindung des Harzes durch einzelne Fernzüge ist nicht nur eine Frage des Streckenausbaus, sondern wird maßgeblich durch die vorhandenen Fahrzeuge und die Frage der Integration solcher Züge in den Nahverkehrstarif bestimmt. Im Rahmen eines bundesweit zu erstellenden Konzeptes zur Anbindung wichtiger Tourismusregionen muss der Harz mit betrachtet werden.

Ostfriesland

Es ist erfreulich, dass die IC-Verbindung von Ostfriesland über Bremen in Richtung Leipzig westlich von Oldenburg erhalten und ihre Attraktivität durch eine Integration in den Nahverkehrstarif gesteigert werden konnte. Dies gilt es langfristig zu sichern. Die IC-Verbindung in das Ruhrgebiet muss hingegen noch stabilisiert werden. Bisher fahren wochentag- und saisonabhängig nur einige IC-

Züge. Die Anschlüsse in Leer sind indiskutabel. Auch in Richtung Norddeich ist der 2-Std-Takt nicht voll gegeben. Wir brauchen ein durchgehendes Taktkonzept mit den notwendigen Anschlüssen zu den Fähren in Emden Außenhafen und Norddeich Mole.

Bremerhaven und Cuxhaven

Der Fernverkehr zwischen Cuxhaven, Bremerhaven und Bremen wurde vor einigen Jahren mangels Rentabilität eingestellt. Damit wurden eine touristisch wichtige Region an der Nordseeküste und eine Großstadt abgehängt. Die direkten RE-Züge von Bremerhaven nach Hannover sind nur eine unzulängliche Alternative, da sie ca. 30 Minuten länger benötigen als ein Fernzug. In einem ersten Schritt sollten daher in Bremen endende oder beginnende Fernzüge nach Bremerhaven Hbf verlängert werden, um so den Norden Niedersachsens besser anzubinden. Für einen fälligen weiteren Schritt ist eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Bremerhaven – Cuxhaven erforderlich.

Wilhelmshaven

Wilhelmshaven benötigt einen Wiederanschluss an den Fernverkehr mit Elektrifizierung bis zum Hauptbahnhof. Für den Touristikverkehr könnte dann auch die Strecke nach Esens mit einer Verlängerungsoption bis Bensen siel elektrifiziert werden.

Anbindung der nördlichen Niederlande

Die Niederlande sind im SPfV traditionell nur über Bad Bentheim zu erreichen. Die Strecke über Weener, die attraktive Fahrmöglichkeiten nach Groningen und in die umliegenden Provinzen schaffen könnte, wurde lange vernachlässigt. Die Fahrgastzuwächse nach Einführung des Stundentaktes im Nahverkehr sowie die zahlreichen Fernbusse auf dieser Strecke belegen jedoch deren Potential. Da auf niederländischer Seite bereits Elektrifizierungsmaßnahmen zwischen Leeuwarden und Groningen vorgesehen sind, sollte im Rahmen des Wiederaufbaus der Emsbrücke auch die Elektrifizierung der gesamten Strecke und die Schaffung zusätzlicher Ausweichmöglichkeiten vorgesehen werden, um später durchgehende IC-Verbindungen zwischen Leeuwarden, Groningen und Hamburg über Oldenburg und Bremen schaffen zu können.

Mangelnde Nutzung der Amerikalinie Bremen – Soltau – Uelzen - Stendal

Diese Strecke ist essentieller Bestandteil des geplanten Ostkorridors für den Güterverkehr. Sie muss durchgehend 2-gleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Alpha E und der Ausbau in Sachsen-Anhalt sind nur ein erster Schritt.

Der einzige Quasi-Fernzug auf einem Teil der „Amerikalinie“ ist derzeit der IRE Hamburg – Stendal – Berlin, der ein- bis zweimal täglich je Richtung verkehrt und nur in Lüneburg, Uelzen, Salzwedel, Stendal und Rathenow hält. Um den Mittelzentren und Regionen entlang der Strecke eine bessere Verbindung in die beiden größten Städte Deutschlands zu geben, sollte die Frequenz dieses Zuges erhöht und er unter Beibehaltung der Gültigkeit von Nahverkehrstickets in das übrige Fernverkehrsangebot integriert werden. Ebenso erscheint es sinnvoll, einen Teil dieser Züge über Soltau nach Bremen zu führen.

Anbindung von Mecklenburg-Vorpommern

Die Verbindungen der wichtigen Zentren dieses Bundeslandes mit dem übrigen Bundesgebiet sind in auffälliger Weise schlechter als im übrigen Norddeutschland. Dies ist u.a. auch auf den mangelhaften Ausbauzustand der Fernstrecken zurückzuführen, die derzeit nur sehr bedingt mit dem MIV mithalten können. Erforderlich sind folgende Ausbaumaßnahmen:

- Die Strecke Schwerin – Stralsund muss durchgehend auf 160 km/h ertüchtigt werden. Grundsätzlich ist auch der zweigleisige Ausbau zwischen Rostock und Stralsund erforderlich. Mindestens sind jedoch zweigleisige Begegnungsabschnitte einzurichten.

- Die Strecke Berlin – Stralsund muss über Angermünde hinaus für 160 km/h ausgebaut werden, um attraktive SPNV-Angebote zur Ostseeküste möglich zu machen. Die bisherige umwegige Anbindung der Insel Usedom muss durch Ausbau der Strecke über Karnin deutlich verbessert werden.
- Weitere Strecken wären „fernverkehrstauglich“, wenn sie entsprechend ausgebaut würden. Hierzu zählen wir Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund und Lübeck – Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Stettin. Diese Achsen sollten nach Ausbau für 120 bis 140 km/h auf jeden Fall mit durchgehenden und schnellen Produkten des Regionalverkehrs bedient werden.

Gewährleistung von Anschlüssen

Selbst bei Umsetzung aller möglichen Verbesserungen bleibt der SPNV schon durch seine langen Laufwege anfälliger für Verspätungen als der Nahverkehr. Viele potentielle Fahrgäste werden durch die Vorstellung abgeschreckt, nachts auf einem kleinen Provinzbahnhof den letzten Anschlusszug zu verpassen. Leider ist der derzeitige Umgang mit Anschlussbeziehungen alles andere als kundenfreundlich. Anschlusszüge warten auch bei sehr großen Zugfolgezeiten häufig nicht; sogenannte „Sichtanschlüsse“, bei denen man noch die Rücklichter des Anschlusszuges sieht, kommen regelmäßig vor. Dies muss sich ändern, und zwar im Zusammenspiel aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Aufgabenträger, die derzeit durch undifferenzierte Pönalen das Nichtwarten geradezu provozieren, und der Politik. Wir Fahrgäste brauchen verlässliche Regeln.

So sollte bei Anschlüssen vom verspäteten Fern- zum Nahverkehr generell eine Wartezeit von bis zu 5 Minuten gelten, wenn die Strecke nur stündlich oder gar seltener bedient wird, beim letzten Zug des Tages auch 10 Minuten oder länger. Hierzu sind ggf. punktuelle Infrastrukturmaßnahmen wie zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten vorzusehen. Gerade in der Region sind auch die Anschlüsse von und zu den Regionalbussen wichtig. Dazu bedarf es geeigneter Schnittstellen zur Synchronisation der Informationssysteme von EVUs und Busunternehmen.

In Norddeutschland gibt es derzeit eine Reihe von Bahnhöfen mit vergleichsweise unsicheren Umsteigebeziehungen zwischen Fern- und Nahverkehr. Diese sollten durch die genannten Maßnahmen und ggf. durch Einsatz von Aufsichtspersonal als erstes stabilisiert werden. Dazu gehören:

- Osnabrück Hbf: Übergang aus Richtung Dortmund in Richtung Vechta und Delmenhorst
- Braunschweig Hbf: Übergang vom ICE beider Richtungen in Richtung Gifhorn und Seesen
- Oldenburg (Oldb): Übergang aus Richtung Bremen in Richtung Cloppenburg
- Göttingen: Übergang vom ICE beider Richtungen in Richtung Kreiensen, Nordhausen und Bodenfelde
- Verden (Aller): Übergang aus Richtung Hannover zur Regio-S-Bahn nach Bremen
- Schwerin Hbf
- Husum: Übergänge von und nach Kiel
- Heide: Aus dem Fernverkehr nach und von Büsum
- Kiel Hbf
- Lübeck

1.2 Nahverkehr

1.2.1 Ballungsräume

Eine einfache und universelle Definition des Begriffs gibt es nicht. Unter Berücksichtigung der geografischen Randbedingungen unterscheiden wir

- a) Die monozentrischen Räume mit den Hansestädten Hamburg, Bremen und Hannover
- b) Die polyzentrische Region Göttingen - Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg
- c) Die ebenfalls monozentrischen großstädtischen, aber kleineren Räume um Lübeck, Kiel, Rostock, Schwerin, Oldenburg und Osnabrück

Die monozentrischen Räume sind durch starke Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehre in das jeweilige Zentrum geprägt. Dazu treten infolge vermehrter Ansiedlung von Gewerbe- und Einkaufszentren in den jeweiligen „Speckgürteln“ wie auch durch Freizeitangebote zunehmend Verkehre aus den Zentren heraus. Solche Verkehrsströme finden wir ebenfalls von und zu den einzelnen Städten der Region um Hannover und Braunschweig, wobei hier starke Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Städten hinzukommen. Solche Beziehungen gibt es zudem zwischen Bremerhaven bzw. Oldenburg und Bremen sowie zwischen Lübeck und Hamburg.

Ein Blick auf andere Ballungsräume wie Frankfurt am Main, München oder Stuttgart zeigt, dass der gesamte Verkehr nur zusammen mit einer starken Schiene als Rückgrat zu bewältigen ist. Gerade der Großraum München hat gezeigt, dass mit dem frühzeitigen Entwickeln eines weit in die Region ausstrahlenden S-Bahn-Systems sowohl Verkehrsprobleme gelöst bzw. reduziert wie auch Siedlungsstrukturen geschaffen werden können, die die Nutzung von S-Bahn-Systemen erleichtern. Diesbezüglich gibt es vor allem rund um Hamburg noch Nachholbedarf. Gute Ballungsraumverkehre auf der Schiene sind unbestritten für uns alle und unsere Umwelt wichtig und sinnvoll. Die Berücksichtigung von entsprechenden Ausbaumöglichkeiten ist daher ein Muss bei der Planung und Realisierung der Schienen-Infrastruktur.

Aktueller Stand der Schienenverkehre rund um norddeutsche Großstädte

Stadt	Achse	Züge pro Stunde
Kiel	Rendsburg, Eckernförde, Preetz, Neumünster	2 (RE+RB)
Lübeck	Eutin, Bad Oldesloe	2 (RE+RB)
	Travemünde, Neustadt, Mölln, Bad Kleinen	1 (RB)
Bremen	Bremerhaven, Oldenburg, Verden, Bassum	2 (S) + 1 (RE)
	Rotenburg	2 (RE+RB)
Hamburg	Buxtehude	3 (S + RE)
	Lüneburg, Bremen	2 (RE+RB)
	Elmshorn	3 (RE)
	Bad Oldesloe	2 (RE + RB)
	Büchen	2 (RE+RB)
Hannover	Nienburg, Minden	2 (S + RE)
	Celle	3 (S + RE)
	Hameln	2 (S)
	Hildesheim	3 (S + RE)
	Alfeld, Braunschweig, Wolfsburg	1 (RE)
Braunschweig	Wolfsburg	1 (RB) + 1 <i>geplant</i>
	Hildesheim, Goslar, Seesen, Schöppenstedt	1 (RB)
	Salzgitter-Lebenstedt, Gifhorn	1 (RB)
	Hannover, Helmstedt	1 (RE)

Hildesheim	Braunschweig, Goslar, Bodenburg, Hameln	1 (RE/RB)
	Hannover	2 (S) + 1 (RE)
Göttingen	Kassel, Bebra, Bodenfelde	1 (RB)
	Heiligenstadt	0,5 (RE)
	Northeim	2 (RE + RB)
Osnabrück	Münster	2 (RB)
	Bremen, Oldenburg, Bielefeld, Vechta	1 (RE/RB)
	Bünde, Rheine	2 (RE+RB)

Die obige Tabelle zeigt den sehr unterschiedlichen Ausbau- und Planungsstand im Schienenverkehr rund um einige Großstädte in Niedersachsen, Schleswig-Holstein sowie Hamburg und Bremen. Als Fahrgäste finden wir vielfältige Lösungen, die von guten Takten bis hin zu nur stündlichen und nicht immer taktgenauen Fahrmöglichkeiten reichen.

In Niedersachsen fällt die schwächere Bedienung der von Braunschweig, Osnabrück, Göttingen ausgehenden Achsen auf. Komplette, die Region erschließende (Regio-)S-Bahn-Systeme gibt es nur in Hannover und Bremen. Um die heutigen Kunden zu halten und neue zu gewinnen, benötigen wir Angebote, die uns schnelle und vom Fahrplan her leicht merkbare Fahrmöglichkeiten im exakten Takt bieten. Auf einigen der oben genannten Achsen gibt es beim Ausbau Konflikte mit dem konkurrierenden Fern- und Güterverkehr. Aber auch dort, wo dies auf den ersten Blick nicht der Fall ist, können sich Konflikte durch die Nutzung von Gleisen im Zulauf auf die oder direkt in den jeweiligen Knotenbahnhöfen ergeben.

In MV gibt es zwar eine S-Bahn (Rostock), die aber außerhalb der innerstädtischen Verbindung nach Warnemünde nur einen 1 h Stunden-Takt bietet, ohne Ziele wie Bad Doberan, Ribnitz-Damgarten/Graal-Müritz und Tessin zu berücksichtigen. Weder um Schwerin noch um Stralsund/Greifswald gibt es gut getaktete Systeme

In SH gibt es keine S-Bahn-ähnlichen Verkehre um die Großstädte Kiel und Lübeck sowie um Flensburg. Hier finden wir z.T. einen angenäherten Halbstundentakt.

Die weiteren Großstädte: Braunschweig, Göttingen, Osnabrück, Oldenburg, Kiel, Lübeck

Für solche Städte sind Regio-Tram-Systeme wie in Kassel, Saarbrücken, Chemnitz oder Karlsruhe optimal, jedoch unter den gegenwärtigen Umständen in naher Zukunft nicht realisierbar. Hier hat Norddeutschland leider einen Anschluss verpasst! Möglich sind aber regionale Zugverbindungen, die auf diese Städte im Halbstundentakt zulaufen, ggf. auch als Kombination von RE und RB. Ansätze hierzu sind vorhanden, jedoch nicht überall konsequent und im Sinne eines einheitlichen Taktsystems umgesetzt. Zur vollen Entfaltung eines solchen Systems gehört auch eine zentrale innerstädtische Umsteigestelle am jeweiligen (Haupt-)Bahnhof mit entsprechenden weiterführenden Anschlüssen. Wo möglich, sollen auch in den Randbereichen Verknüpfungspunkte geschaffen werden, wie sie u.a. in Braunschweig (Weststadt, Leiferde und Gliesmarode) in Planung sind. In Kiel hat man immerhin 5 Haltepunkte wiedereröffnet. Die Reaktivierung der Strecke nach Schönberger Strand ist in Arbeit. In Lübeck sind 4 Haltepunkte im Stadtbereich neu gebaut worden, ein weiterer ist in Planung. Aber auch damit ist man von einem Regio-S-Bahn-System noch weit entfernt.

Geplante Verdichtungen des Verkehrs in diesem Sinne wie der Halbstundentakt zwischen Wolfsburg und Braunschweig bzw. Braunschweig und Seesen oder zusätzliche Züge zwischen Einbeck Zentrum und Göttingen werden von uns begrüßt, setzen jedoch infrastrukturelle Anpassungen voraus, damit es eben nicht zu Konflikten mit dem Fern- oder Güterverkehr kommt.

Die Großstädte Hannover und Bremen

Die hier bereits realisierten (Regio-) S-Bahn-Systeme bedürfen der Ergänzung durch weitere Verknüpfungspunkte nach dem Beispiel von Bremen-Mahndorf und vor allem einer abschnittswisen Taktverdichtung. Express- oder RE-Verbindungen müssen das System ergänzen, um aus den nächst größeren Städten schnell in die Zentren reisen zu können. Nachholbedarf gibt es hier u.a. zwischen Paderborn/Hameln und Hannover.

Hamburg

In Hamburg endeten die S-Bahn-Verkehre lange Zeit an der Stadtgrenze. Mit der S-Bahn nach Stade und der Planung in Richtung Bad Oldesloe wurden erstmals Regionalachsen S-Bahn mäßig bedient. Auf vielen weiteren Achsen fehlt dieses bis heute (Büchen, Elmshorn, Lüneburg, Tostedt, Geesthacht). Zwar ist der Regionalverkehr auf wichtigen Achsen in den letzten Jahren deutlich verbessert worden, doch im Vergleich zu München, wo in vergleichbaren Relationen ein 20 min-S-Bahn-Takt angeboten wird, besteht noch ein gewaltiger Nachholbedarf.

In Hamburg sind innerstädtische Verbindungen zu den Stadträndern (Neugraben, Ochsenzoll, Elbgaustraße, Burgwedel, Rahlstedt, Bergedorf) in den Entfernungen mit Regionalverkehren in anderen Räumen vergleichbar. Gebraucht wird ein S- oder U-Bahn-System, welches je nach Stärke der Achse Takte zwischen 5 und 20 Minuten anbieten kann. Nach dem Vorbild der Region München ist für den Speckgürtel und dessen Pendler über die Stadtgrenzen hinaus ein S/RB-Verkehr im 20-Minuten-Takt anzustreben, der, soweit es die Kapazitäten der beiden innerstädtischen S-Bahn-Stammstrecken erlauben, als S-Bahn und damit umsteigefrei in die Innenstadt zu führen wäre. Dies würde nicht nur die Attraktivität erhöhen, sondern auch den chronisch überfüllten Hamburger Hauptbahnhof entlasten. S-Bahn-Verkehre sollen weitgehend auf eigenen Gleisen erfolgen, damit keine Verspätungen eingeschleppt werden, die den engen S-Bahn-Takt durcheinander bringen. Solche Achsen sind die südlichen Bereiche nach Lüneburg und Tostedt/Rotenburg (Wümmen) wie auch die östlichen Bereiche nach Schwarzenbek – Büchen – Boizenburg. Eine Anbindung von Geesthacht würde neue Kundengruppen erschließen. Nach Norden und Nordosten sind mit der S4 (Ahrensburg – Bad Oldesloe) und der S21 (Quickborn – Kaltenkirchen) zwei wichtige SPNV-Projekte in Planung. Bezüglich der Achse nach Elmshorn – Itzehoe/Wrist – Kellinghusen bevorzugen wir eine Express-S4, die ohne Halt zwischen Holstenstraße/Altona und Pinneberg zusätzlich zu den RE-Zügen nach Kiel, Flensburg und Westerland verkehrt.

1.2.2 Ländliche Regionen

Der Begriff „ländliche Region“ ist nicht ganz einfach zu beschreiben. Es gibt fließende Übergänge zu Ballungs- und Verdichtungsräumen und mittlerweile auch über sehr weite Entfernungen reichende Pendlerströme. „Ländlich“ ist auch nicht überall gleich. Neben tatsächlich vorwiegend agrarisch geprägte und dünn besiedelte Regionen treten solche, in denen der Tourismus eine bedeutende Rolle spielt, sowie entsprechende Mischformen. In unserem Sinne „ländlich“ definieren wir den überwiegenden Teil von Schleswig-Holstein außerhalb des Hamburger Speckgürtels und der weiteren Einzugsbereiche von Lübeck und Kiel sowie in Niedersachsen praktisch alles, was nicht zum Einzugsbereich der Großstädte Hamburg, Bremen (mit Bremerhaven und Oldenburg), Hannover (mit Hildesheim) und Braunschweig (mit Salzgitter und Wolfsburg) zählt. Die Grenzen der Verkehrsverbünde sind hierbei nicht unbedingt maßgebend, da diese oft in ihren Randzonen absolut ländliche Räume abdecken. Die Regionen um Osnabrück und Göttingen als „Mischformen“ bedürfen einer individuellen Betrachtung.

Von den ländlichen Regionen weisen wiederum die West- und Ostküste Schleswig-Holsteins, Ostfriesland, die Lüneburger Heide, das Weserbergland und der Harz relevante touristische

Reisendenströme auf, die es bei der Beschreibung von Anforderungen an das Angebot des SPNV zu berücksichtigen gilt.

Mit Ausnahme der Bereiche um Schwerin und Rostock kann Mecklenburg-Vorpommern als ländliche Region definiert werden, die entlang der Ostseeküste ganz erhebliche und im Binnenland rund um die Seenplatte (Waren, Malchow) deutliche touristische Reiseverkehre aufzuweisen hat.

Zu beachten ist ferner, dass „große“ Verbindungsstrecken zwischen Ballungs- und Verdichtungsräumen in Norddeutschland vielfach durch ländliche Regionen führen und damit die Chance bieten, auch diesen schnelle und häufige Verbindungen mit den Großstädten zu ermöglichen.



„Ländliche Region“: Ein klassisches Beispiel ist die Region, die die Mecklenburgische Südbahn erschließt. Der private Infrastrukturbetreiber hat sie sogar abschnittsweise modernisiert und die Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 80 km/h heraufgesetzt. In ihrer Erschließungswirkung ganz erheblich gehemmt ist sie jedoch, seit die Landesregierung den westlichen Abschnitt zwischen Parchim und Malchow abbestellt hat. Damit ist die Anbindung dort auf das örtliche Busangebot geschrumpft, die Reststrecke erschließt nur Verkehre aus Richtung Berlin, nicht mehr aus Richtung Hamburg. Die Regionalbahn Malchow – Waren an der Müritz ist im Juli 2016 bei Jabel unterwegs.

Grundangebot

Für den Schienenverkehr in diesen so umrissenen ländlichen Räumen ist ein stündliches Grundangebot an allen Wochentagen das Maß der Dinge. Abweichungen darf es höchstens in den späten Abendstunden geben. Ausnahmen vom Stundentakt (bis 2 h-Takt) sollen nur dort gemacht werden, wo das Verkehrsaufkommen sehr gering (wie z.B. Lüneburg - Dannenberg) und der Ausbau der Infrastruktur sehr aufwändig ist.

Speziell in Mecklenburg-Vorpommern ist auf den drei Hauptachsen Hamburg – Schwerin – Rostock – Stralsund, Stralsund – Greifswald – Berlin und Rostock – Neustrelitz – Berlin ein stündlicher Wechseltakt über den ganzen Tag von schnelleren IC und RE mit mehr Halten denkbar. Eine

Tarifintegration wie zwischen Bremen und Norddeich gehört zwingend dazu. Im Berufs- und Schülerverkehr wie auch in touristischen Spitzenzeiten sind Angebotsverdichtungen vorzusehen. Mittels des Stundentaktes sollen die ländlichen Regionen gut, schnell und verlässlich mit ihren jeweiligen Oberzentren und den Zügen des Fernverkehrs verknüpft werden. Wo dies infolge nicht passender Takte nicht gelingt, müssen zusätzliche Züge verkehren, die mehrmals am Tag schlanke Verbindungen ermöglichen.

Da ein Stundentakt beim Verpassen eines Anschlusses lange Wartezeiten hervorruft, ist die Verlässlichkeit des Fahrplans überaus wichtig. Durch Rückbaumaßnahmen von Kreuzungsstellen im Netz wird diese leider immer mehr in Frage gestellt. Schon bei kleinen Unregelmäßigkeiten treten Verspätungen auf, die sich bei den hier zu betrachtenden vorwiegend eingleisigen Strecken sofort auf die Gegenzüge auswirken und den Fahrplan unter Umständen für mehrere Stunden durcheinander bringen. Die Infrastruktur muss mithin über so viele Reserven verfügen, dass kleinere Betriebsstörungen oder das Warten auf Anschlusszüge aufgefangen werden können. Wo nötig und möglich, muss die Infrastruktur durch neue Zugbegegnungsmöglichkeiten und die Verdichtung von Blockabschnitten daher ertüchtigt werden. Ebenso bedarf es einiger Reservekapazitäten für Umleitungen im Schienengüterverkehr. Als Beispiel sei die Strecke Wismar – Rostock genannt, auf der es immer wieder zur Verlagerung des SPNV auf die Straße kommt, wenn Güterzüge hier entlang geführt werden müssen – aus Kundensicht ein Ding der Unmöglichkeit.

Neben dem merkbaren und verlässlichen Stundentakt ist auch die Fahrzeit für die Attraktivität einer Strecke maßgebend. Eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ist indiskutabel, und auch 80 km/h können nicht befriedigen. Die Anhebung der Geschwindigkeiten auf Nebenstrecken muss mindestens deren problemfreie und reibungslose Einbindung in entsprechende Taktknoten und konkurrenzfähige Reisezeiten ermöglichen.

Die Flächenknoten im Nahverkehr bilden die Basis für einen pünktlichen Regionalverkehr. Hier kommt es auch auf die Zuverlässigkeit des Linienbusverkehrs und auf kurze Wege zwischen Zug und Bus an. Zu nennen sind hier Goslar, Elze, Kreiensen, Northeim, Soltau, Uelzen, Heide, Husum, Neumünster, Güstrow, Neubrandenburg und Neustrelitz, bei denen eine ausreichende Infrastruktur Basis für pünktliche Züge und Busse sein muss. Hingegen sind Knoten wie Braunschweig, Osnabrück, Oldenburg, Lübeck, Rostock oder Stralsund für viele in der Fläche verkehrende Bahnen die Knoten zum Fernverkehr. Hier ist vor allem darauf zu achten, dass die Infrastruktur ein Warten auf (leicht) verspätete Fernzüge zulässt und Wege sowie Informationen dem schnellen Anschluss dienen.

Notorisch negativ auffallenden Knoten wie Osnabrück Hbf, Oldenburg, Kreiensen, Goslar oder Kiel muss vermehrte Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die hier entstehenden häufigen Anschlussverluste sind keineswegs weniger ärgerlich oder relevant als die in den Knoten Hamburg oder Hannover, wo „Koordinatoren“ den Mängeln örtlichen Personals oder örtlicher Organisation nun zu Leibe rücken.

Berücksichtigung touristisch bedeutsamer Regionen

Einer besonderen Betrachtung bedürfen die touristisch relevanten Regionen. Ihre direkte, umsteigefreie oder umsteigearme Erreichbarkeit aus den Hauptaufkommensgebieten wurde in den zurückliegenden Jahren zugunsten der ausschreibungsbedingten Bildung von Teilnetzen aufgegeben. Das Angebot wurde zwar solcherart erweitert, zugleich aber auch „atomisiert“. Häufiges Umsteigen zum Erreichen selbst wichtiger touristischer Destinationen ist daher heute die Regel, durchgehende Verbindungen stellen die Ausnahme dar. Da das Verkehrssystem Schiene infolge der Rückbaumaßnahmen und diverser organisatorischer Mängel sehr anfällig geworden ist, empfinden Reisende jeden Umsteigevorgang unabhängig von den Erschwernissen wie Koffer schleppen usw. als „Bedrohung“. Jeder Umstieg mindert daher die Zahl derer, welche sich zur An- und Abreise mit der

Bahn entschließen. Den umgekehrten Effekt kann man dort beobachten, wo es durchgehende Züge gibt wie von Hannover nach Emden Außenhafen, Norddeich, Westerland, Binz und – mittels Kurswagen – Dagebüll und Heringsdorf. Der Zusammenhang zwischen einer durchgehenden oder umsteigearmen Anbindung des Zielortes und dem relativen Anteil der Bahnreisenden am Gesamtaufkommen ist unbestritten.

Besonders ärgerlich sind die Anschlussbrüche, die fast schon regelmäßig dort entstehen, wo aus dem verspäteten Fernverkehr in den Regionalverkehr umgestiegen werden muss.

Es erscheint uns im Regionalverkehr möglich, durch Zusammenfassung vorhandener und mit kompatiblen Fahrzeugen gefahrener Zugläufe längere, umsteigefreie Verbindungen unter Einbindung vorhandener Taktsysteme zu erreichen, ggf. auch ergänzt durch drei- oder viermal täglich verkehrende beschleunigte Züge. Soweit nur kurze Teilabschnitte betroffen sind, ist das Verkehren von Dieselfahrzeugen unter Fahrdraht durchaus zu akzeptieren. Besser wäre es, hier mit elektrischen Zügen zu fahren, die mit innovativen batterieelektrischen Antrieben fahrdrahtlose Abschnitte überwinden können. Als Beispiele solcher Verbindungen seien genannt:

- Bremen – Oldenburg – Sande – Esens (ggf. als Flügel zu Bremen – Wilhelmshaven)
- Bremen – Bremerhaven - Cuxhaven
- Hannover – Goslar - Bad Harzburg
- Hamburg – Lübeck – Neustadt (Holstein) – Fehmarn-Burg / Eutin
- Hameln – Löhne – Bielefeld/Osnabrück

Und im Fernverkehr

- Berlin/Hamburg - Usedom/Darß
- Berlin/Hamburg – Mecklenburgische Seenplatte
- (Ruhrgebiet -) Hannover – Bad Harzburg/Halberstadt

Für längere, heute mit Dieselfahrzeugen betriebene Strecken bleibt die abschnittsweise Elektrifizierung zum „Auftanken“ der batterieelektrischen Fahrzeuge während der Fahrt oder der Umstieg auf innovative Antriebe. Die ersten LINT mit Brennstoffzellen auf Wasserstoffbasis werden ab 2018 in Niedersachsen zum Einsatz kommen. Vorstellbare Verbindungen auf längeren Strecken sind für uns:

- Hamburg – Bad St. Peter-Ording und Büsum
- Esens/Wilhelmshaven – Oldenburg/Delmenhorst - Osnabrück
- Harburg – Buchholz – Soltau – Hannover
- (Bremen – Soltau -) Uelzen – Braunschweig – Bad Harzburg
- Paderborn – Kreiensen – Bad Harzburg

Für die Zwischenstationen werden dadurch – quasi nebenbei und ohne Mehrkosten - umsteigefreie und mit Sicherheit dankbar angenommene Verbindungen generiert, die mehr Reisende für die Schiene gewinnen. Die Durchbindungen sollten zweistündlich angeboten werden, mindestens aber drei Mal pro Tag. Damit entstünde auch abseits der elektrifizierten Magistralen ein wirkliches Landesnetz. Wo derartigen Durchbindungen der Zuschnitt der ausgeschriebenen Netze entgegensteht, kann dem u.a. langfristig durch Harmonisierung der Vertragslaufzeiten begegnet werden.

Beispiel:

Die Elektrifizierung der „Amerikalinie“ schafft neue Möglichkeiten für Durchbindungen (Magdeburg/Berlin – Uelzen – Soltau – Bremen - Wilhelmshaven), von denen auch der ländliche Heideraum stark profitieren kann. Die „Amerikalinie“ ist gleichwohl ein Paradebeispiel dafür, dass mit einer eigentlich dem Güterverkehr dienenden Maßnahme ein erheblicher Mehrwert für die Bevölkerung an der Strecke generiert werden kann.

Begleitende Maßnahmen

Auch im ländlichen Raum gibt es Verkehrsknoten und prekäre Anschluss- und Umsteigesituationen. Wir fordern daher eine bessere Betreuung der Reisenden durch örtliches Personal, welches im Falle von Betriebsstörungen eingreifen, Anschlüsse sichern oder im Falle von Anschlussverlusten weiterhelfen kann. Knoten mit Bedarf an „helfenden Aufsichten“ sind

- Kreiensen
- Elze
- Goslar
- Herzberg am Harz
- Sande
- Ribnitz-Damgarten West
- Neustrelitz
- Neubrandenburg
- Züssow
- Niebüll
- Husum
- Heide

Insbesondere an Umsteigeknoten Zug/Bus ist die Ausschilderung für die Reisenden oft mangelhaft bis nicht vorhanden. Hier werden die Folgen der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Schienenverkehr (Land), Busverkehr (Kreis oder Stadt) und Bahnhofsinfrastruktur (Deutsche Bahn) sichtbar. Wir Fahrgäste erwarten von allen Seiten die Erkenntnis, dass eine gute Wegweisung zwingender Bestandteil der gesamten Reisekette ist. In den touristischen Regionen ist dies auch eine Aufgabe der Tourismusverbände.

Lückenschlüsse

Ergänzend zum unter 1.2.2 beschriebenen Grundangebot muss sichergestellt sein, dass zumindest von allen Mittelzentren in den ländlichen Regionen die geforderten Verbindungen zu den Oberzentren in angemessener Weise gegeben sind. Hier fällt in Niedersachsen besonders die Stadt Aurich aus dem Rahmen, die mit rund 40.000 Einwohnern und mehreren Schwerpunkt- und Zentralfunktionen in Ostfriesland derzeit selbst mit Linienbussen nicht bedarfsgerecht angebunden ist. Die vorhandene Schienenstrecke nach Aurich sollte für den SPNV reaktiviert werden. Neben einer Anbindung im Stundentakt an den Knoten Emden ist dann auch die Führung umsteigefreier Züge u.a. ab Bremen oder Münster zu prüfen.

Die Brücke über die Ems nach Groningen muss schnellstmöglich in einem verbesserten Zustand wieder hergestellt werden. In diesem Rahmen ist die Durchbindung nach Bremen mit Flügelzügen von Aurich und Groningen denkbar.

Die Abbestellung von Reisezügen in Mecklenburg-Vorpommern hat inzwischen nicht mehr tolerierbare Ausmaße erreicht. Hier bedarf es einer dringenden Kurskorrektur. Die „Südbahn“ muss wieder durchgehend zwischen Ludwigslust und Waren an der Müritz bedient werden, wie auch die Strecke von Meyenburg über Plau nach Güstrow. Die Stilllegung des derzeitigen Südbahn-

Restabschnitts Malchow – Waren ist unter allen Umständen zu verhindern. Allerdings sind für einen attraktiven Reiseverkehr auf diesen Strecken auch die Beseitigung von Langsamfahrstellen und angemessene Erhöhungen der Streckengeschwindigkeiten unabdingbar.

Aus Fahrgastsicht ist in diesem Bundesland der fehlende Wiederaufbau der Darßbahn Barth - Prerow unverständlich, der allein schon aus touristischen Gründen überhaupt nicht in Frage stehen sollte. Strategisch völlig falsch ist der Ansatz des Landes, nun sogar den vor wenigen Jahren bereits sanierte Abschnitt Barth – Velgast (-Stralsund) nun auch noch in Frage zu stellen. Dem Land stehen nach der Neuregelung der Regionalisierungsmittel ausreichend Gelder sowohl für den Ausbau des vorhandenen Nahverkehrs wie auch für die angesprochenen Reaktivierungen zur Verfügung.

1.3 Güterverkehr

Im Schienengüterverkehr Norddeutschlands gibt es zwei Entwicklungen, die uns als Fahrgastverband in keiner Weise zufriedenstellen können. Da ist zum einen der fortwährende Rückzug insbesondere der Bahnen aus der Fläche, verbunden mit der Aufgabe von immer mehr Verladepunkten. Das führt zu einer verkehrs- und umweltpolitisch nicht wünschenswerten Verlagerung von immer mehr Gütern auf die Straße und wird von der Politik durch Straßenbau und Straßenanbindungen auch noch gefördert. Zum anderen ist es die zunehmende „Verstopfung“ wichtiger Achsen des Schienengüterverkehrs, die ihrerseits einer Verlagerung von mehr Güterverkehr auf die Schiene kaum möglich macht. Dadurch können Güter kaum auf die Schiene verlagert werden – oft sogar solche, für deren Transport die Schiene geradezu prädestiniert ist und die in großen Mengen über lange Strecken befördert werden müssen.

Dem in Norddeutschland wichtigsten Strom dieser Art, dem Seehafenhinterlandverkehr, soll durch Maßnahmen begegnet werden, die nach vielen Diskussionen im so genannten „Alpha-E-Konzept“ zusammengefasst worden sind, welches vorrangig auf den Ausbau vorhandener Bestandsstrecken setzt. Zu beobachten ist allerdings, dass „Alpha“ in erster Linie zeigt, welche Streckenanrainer gute Lobbyarbeit geleistet haben und welche nicht – oder noch nicht, da einige der nun in Betracht genommenen Strecken in der Diskussion zunächst noch keine Rolle spielten. Der Widerstand beginnt sich erst jetzt richtig zu formieren. Anders als beim Straßenbau stellen die Anrainer von neuen oder auszubauenden Bahnstrecken nämlich regelmäßig fest, dass Verkehr zukünftig an ihnen vorbeizuhelfen soll, ohne dass sie – wie bei Straßen in Form einer Anschlussstelle und kürzerer Fahrzeiten – persönlich irgendeinen Vorteil daraus ziehen können. Über zusätzliche Haltepunkte an neuen oder ausgebauten Strecken oder aber, quasi als Kompensation, die Verbesserung des SPNV-Angebots auf künftig vom Güterverkehr entlasteten Strecken wird nämlich regelmäßig kein Wort verloren. Das liegt oft daran, dass unterschiedliche Stellen über das hierfür nötige Geld verfügen und ganzheitliche Ansätze im Zeitalter einer aufgesplitteten Bahnorganisation kaum mehr zu beobachten sind.

Derzeit werden im Gegensatz zur Straße, bei der auch Ortsumfahrungen über den Bundesverkehrswegeplan finanziert werden, regionale Strecken ausdrücklich nicht berücksichtigt, selbst wenn sie im Kontext zu Fernverkehrsstrecken stehen. PRO BAHN hat bereits vor mehr als 20 Jahren in der Broschüre „Das intelligente Netz“ Vorschläge für den Ausbau des Güterverkehrs bei gleichzeitiger Verbesserung des SPNV gemacht. Seither sind die Probleme der Verkehrsdichte auf den Straßen und der zunehmenden Umweltbelastung durch den Straßenverkehr keinesfalls geringer geworden, und eine Korrektur der Verkehrspolitik ist dringend geboten.

Das „AlphaE“ wird im Seehafenhinterlandverkehr Nord-Süd und Nord-Südost keinesfalls ausreichen, um das prognostizierte Wachstum der norddeutschen Häfen auf die Schiene zu lenken. Kapazitäten für Verlagerungen sind für uns nicht zu erkennen. Es steht sogar zu befürchten, dass sich der „modal split“ infolge unzureichender Infrastruktur auf der Schiene mehr zum Lkw und damit zulasten der

Umwelt verlagern wird. Dies passt zur jüngsten Entscheidung der Bundesregierung, das Ziel einer Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene aufzugeben und sich stattdessen mit der Elektrifizierung von Autobahnen zu befassen.

Gänzlich vermissen wir im „AlphaE“-Konzept den regionalen Personenverkehr, der dieselben Gleise benutzen muss. Hier fehlt es auch nach dem dreigleisigen Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg an Kapazitäten für einen bedarfsgerechten Regionalverkehr, wie er in anderen Ballungsräumen üblich ist. Wenn mehr Güterzüge von Hamburg Richtung Rotenburg geführt werden, wird es auch hier ohne zusätzliche Schritte keine adäquate Verbesserung des Regionalverkehrs geben können.

Neben dem Seehafenhinterlandverkehr gilt es aber auch, die West-Ost-Ströme zu betrachten, die im Zuge der EU-Osterweiterung und der Globalisierung der Weltwirtschaft immer mehr an Bedeutung gewinnen und bei denen eine geradezu besorgniserregende Entwicklung auf den deutschen West-Ost-Autobahnen zu beobachten ist. Auch hier sind Ausbaumaßnahmen für die Schiene unerlässlich. Mit einigem Befremden stellen wir jedoch fest, dass einerseits die für die Abwicklung solcher Ströme noch vor wenigen Jahren vorhandene Schienen-Infrastruktur durch „Optimierungsmaßnahmen“ der DB Netz AG Schritt für Schritt zurückgebaut worden ist und andererseits kleinere – und bezahlbare – Ergänzungen im Bestandsnetz, die einer flüssigeren Abwicklung des Güterverkehrs dienen könnten, unterblieben sind. Im Bundesverkehrswegeplan sind diese Ströme in Norddeutschland unzureichend bis gar nicht berücksichtigt worden.

Für die Ost-West-Ströme soll hier der rücksichtslose Rückbau der einst wichtigsten West-Ost-Güterstrecke Hamm – Altenbeken – Northeim – Nordhausen genannt werden, auf der der Abbau selbst nach der deutschen Wiedervereinigung vorangetrieben wurde bis zu dem Ergebnis, dass heute neben dem stündlichen Nahverkehr kaum mehr Trassen für Güterzüge zur Verfügung stehen. Gleiches ist bei der Strecke Hameln – Elze - Hildesheim geschehen. Immerhin existieren diese Strecken aber noch und können durch den (Wiederauf-)Bau des zweiten Gleises, zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten und/oder Elektrifizierungsmaßnahmen zumindest wieder andere Strecken entlasten.

Selbst auf bedeutenden Magistralen wie Minden – Hannover stehen nicht genügend Überhol- und Ausweichgleise mit der erforderlichen Länge von 750 Metern zur Verfügung. Man muss sich fragen, ob der planerische Fokus nicht viel zu lange auf reinen Neubaumaßnahmen und Hochgeschwindigkeit gelegen hat. Neben dem Fakt fehlender Überhol- und Ausweichgleise seien hier weitere kapazitätsfördernde Maßnahmen genannt, deren ernsthafte Inangriffnahme wir in der Vergangenheit vermisst haben:

- Die Verdichtung der Blockabschnitte, d.h. der Abstände, in denen sich Züge auf einer Strecke folgen können, erhöht die Durchlassfähigkeit einer Strecke deutlich. Das Warten auf ETCS und den „elektronischen Block“, welches strecken- wie fahrzeugseitig immense Investitionen erfordert und daher immer weiter hinausgeschoben wird, hat diese naheliegende Maßnahme entlang vieler infrage kommender Strecken offenbar verhindert. Wenn eine zeitnahe und verbindliche Einführung von ETCS auf den Hauptabfuhrstrecken nicht möglich ist, muss der Zwischenschritt einer Kapazitätsausweitung mittels zusätzlicher Blocksignale beschritten werden, auch wenn DB Netz den Aufwand der Einbindung in die vorhandene Stellwerkstechnik scheut. Dies gilt erst recht für Strecken, deren Umstellung auf ETCS auch langfristig nicht in Betracht kommt.
- Die Liberalisierung des Schienenverkehrs hat beim Güterverkehr die größten Fortschritte gebracht und auch dafür gesorgt, dass neue und agile Unternehmen Kunden für die Schiene halten oder gewinnen konnten, auch wenn ihnen dies über Trassenpreise, fehlende

Trassenzuweisungen und anderes erheblich erschwert worden ist. Die Fokussierung auf die jeweiligen Kunden hat jedoch den nicht unerheblichen Nachteil, dass Züge verkehren, die nicht bis zur technisch möglichen Länge oder dem technisch möglichen Gewicht ausgelastet sind. Ferner sind umfangreiche Leerbewegungen sowohl von Zügen wie von Lokomotiven zu beobachten. Jede Lok-Leerfahrt und jeder Leerzug bindet jedoch Trassen, die dann für volle Züge nicht zur Verfügung stehen. Wir fragen uns, ob es nicht möglich ist, durch ein geeignetes Anreizsystem einerseits die volle Auslastung von Zügen zu fördern und andererseits die vielen auf der Schiene operierenden Güterverkehrsunternehmen zur Zusammenarbeit bei Leerbewegungen, Zuführungsfahrten usw. zu ermutigen. Die Nutzung bestimmter Strecken, die elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut sind, lässt zu wünschen übrig. Anders herum: Dort sind noch reichliche Kapazitäten vorhanden, die aus mehreren Gründen nicht genutzt werden. Genannt seien die Strecken Hannover – Altenbeken – Kassel und Hamm – Altenbeken – Kassel – Nordhausen – Halle. Sie sind im Vergleich zu norddeutschen Flachlandstrecken oder aber der Nord-Süd-Trasse durch das Leine- und Werratal sicher „schwieriger“ und erfordern ggf. infolge von Steigungen mehr Energie, jedoch war z.B. die Strecke über Hameln vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke wesentlich höher ausgelastet als heute. Es sollte möglich sein, durch geeignete Trassenpreise und andere Anreize die Nutzung solcher Strecken zu verbessern und damit weitere Kapazitäten auf den großen Magistralen zu schaffen.

Wir halten es für dringend geboten, das Machbare im vorhandenen Streckennetz konsequent und nicht durch den Anbieter DB Netz, sondern von neutraler und unabhängiger Stelle untersuchen zu lassen, um danach die in einem vertretbaren Zeit- und Kostenrahmen umzusetzende Maßnahmen rasch zu verwirklichen. Die Palette reicht von technisch-organisatorischen über preisliche bis hin zu baulichen Maßnahmen, die aber allesamt deutlich unter den Kosten vollständiger Neubaustrecken bleiben werden und vor allem in einem überschaubaren Zeithorizont Entlastung und Kapazitäten schaffen können. U.W sind solche umfassenden Untersuchungen des Bestandsnetzes bislang unterblieben.

Ebenso sollte geprüft werden, ob durch die gezielte Behebung von Engpässen mehr Kapazität generiert und vor allem auch der Pünktlichkeit des Verkehrs aufgeholfen werden kann. Als Beispiel sei hier die Situation in den Knoten Nordstemmen und Elze genannt, wo eine West-Ost-Strecke nicht kreuzungsfrei mit einer wichtigen Nord-Süd-Strecke zusammentrifft und Zugfahrten sich gegenseitig behindern. Dies steht u.a. einer stärkeren Nutzung der Achse Celle – Lehrte – Hildesheim – Nordstemmen – Elze (- Göttingen/Hamel) für den Hannover vermeidenden Güterverkehr entgegen. Auch die Elektrifizierung und Ertüchtigung des kurzen Abschnitts Elze – Hameln wäre in diesem Zusammenhang zu nennen.

Da auf Mischverkehrsstrecken die durchschnittliche „Reisegeschwindigkeit“ von Güterzügen durch u. U. mehrfache Überholungsaufenthalte trotz hoher Endgeschwindigkeit spürbar gesenkt wird, ist – im Sinne unkonventioneller Ansätze – zu prüfen, ob nicht als Alternative der Ausbau von nicht oder kaum befahrende Nebenstrecken vorrangig für den Güterverkehr realisiert werden kann. Fahren mit geringer Höchstgeschwindigkeit, jedoch nicht unterbrochen durch Aufenthalte zwecks Überholung durch „schnelle“ Züge, kann zur gleichen Durchschnittsgeschwindigkeit führen und sogar Energie einsparen. Im Sinne von Punkt 2 ist dann zu prüfen, ob auf solchen Strecken nicht in bestimmtem Umfang lokaler Regionalverkehr angeboten werden kann, ohne das vorgenannte System zu stören.

Der Bund kann und darf die Initiative hier nicht DB Netz überlassen, sondern muss die Analyse und Umsetzung solcher „kleinen“ Maßnahmen durch ein „Infrastruktur-Ertüchtigungsprogramm Schiene“ stimulieren, dessen Umsetzung aber auch kontrollieren.



Eine Privatbahn ist für diesen durch das Leinetal rollenden Güterzug verantwortlich. Das Geschäft hat sich durch den Markteintritt anderer Bahnunternehmen zweifellos belebt, die Tonnage jedoch stagniert. Die alte Nord-Süd-Strecke ist mit Güterzügen stark ausgelastet. Trotzdem wurden die Überholgleise auf etlichen Stationen rigoros zurückgebaut. Jeder Zuwachs oder kurzfristige Umleitungen führen zu Problemen – Ergebnis einer jahrelangen verfehlten Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn. Die parallel verlaufende Strecke über Altenbeken hat hingegen noch reichlich freie Kapazitäten aufzuweisen, die offenbar niemand nutzen möchte. In Northeim kreuzt die alte Magistrale Hamm – Nordhausen mittels Überwerfungsbauwerk die Nord-Süd-Strecke. Sie wurde in den vergangenen Jahren derart „gesundgeschrumpft“, dass heute kaum noch Güterverkehr möglich ist.

2 Beiträge zur Konfliktlösung entlang aus- und neu zu bauender Bahnstrecken

Wir beobachten mit wachsender Sorge, welch enormer Widerstand dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken entgegengebracht wird – leider aber auch, dass die Politik bei solchem Widerstand im Gegensatz zu umfangreichen Straßenbauprojekten schnell umschwenkt und ihr Interesse anderen Projekten zuwendet, bei denen es weniger Kritik gibt bzw. wo eine interessierte Lobby entsprechenden Druck aufbaut. Eine solche Lobby hat der Schienenverkehr nicht, obschon sich alle politischen Parteien und Gruppierungen grundsätzlich darüber einig sind, den Schienenverkehr zu stärken.

Ein Grund für den Widerstand aus der Bevölkerung ist insoweit nachvollziehbar als der Verkehrsträger Schiene aus dem Bewusstsein namentlich der ländlichen Regionen weitgehend verdrängt ist und dort fast nur noch in Form vorbeirauschender und Lärm verursachender Züge

wahrgenommen wird. Insofern hat der stetige Rückzug der Schiene aus der Fläche späte, aber nachhaltige Kollateralschäden ausgelöst.

Neben den vollkommen berechtigten Fragen des Lärmschutzes und der Zerschneidung der Landschaft, die freilich beim Straßenbau wesentlich umfangreicher ausfällt, ohne dermaßen hart bekämpft zu werden, geht es mithin darum, auch der Bevölkerung entlang neuer oder auszubauender Strecken einen „Mehrwert“ zu bieten, welcher die Akzeptanz spürbar erhöht. Hier müssen alle im Schienenverkehr aktiven Aufgabenträger und Organisationen zusammenarbeiten und integrierte Lösungen schaffen. Dies ist heute bestenfalls in Ansätzen zu beobachten.

Am Beispiel der „Amerikalinie“ und der Strecke Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) kann dies verdeutlicht werden. Eine ertüchtigte Amerikalinie muss von „Produkten“ des Schienenpersonenverkehrs befahren werden, um einerseits die Tourismusregion Heide besser und schneller mit den Ballungsräumen Bremen und Berlin zu verknüpfen und andererseits Pendlern mit Wohnort Heide attraktive Verbindungen mit Bremen, Hamburg und Hannover (letztere durch Umstieg in Soltau oder Uelzen) zu bieten. Frühere Haltepunkte müssen auf Reaktivierungsmöglichkeiten hin überprüft und/oder geeignete Zugangsstellen an anderen Punkten der Strecken errichtet werden. Gleiches gilt für Rotenburg – Verden: Auch hier muss es deutliche Verbesserungen für die Relation Verden – Hamburg sowie Zustiegsmöglichkeiten für Anrainer der Strecke geben.

Ein mehrgleisiger Streckenausbau muss dazu genutzt werden, den Anwohnern der Strecke bessere Reisemöglichkeiten zu schaffen. Als Beispiel möge die Relation Uelzen – Lüneburg – Hannover dienen, bei der Bad Bevensen und Bienenbüttel mit zusätzlichen bzw. besseren Angeboten versehen werden müssen. Diese Verbesserungen sind vorausschauend zu planen und der Bau darf nicht zu neuen Engpässen führen.

Wo in ländlichen Regionen ausschließlich schienengebundene Verbesserungen nicht umzusetzen sind, gilt es, durch öffentlich finanzierte Zubringerbusse und/oder P+R/B+R-Plätze, Taxi oder Carsharing-Angebote an den vorhandenen Stationen bessere Zugangsmöglichkeiten zum Schienenpersonenverkehr zu schaffen. Gerade mit solchen Verknüpfungspunkten lassen sich ohnehin Bahnhöfe an ortsfernen Strecken in der Region gut anschließen.

Dem Faktor Lärm kann durch kurze Tunnel-, Deckel- oder Troglösungen sowie Lärmschutzwälle und (möglichst begrünte und dadurch „graffiti-unempfindliche“) Lärmschutzwände passiv und durch leisere Güterzüge aktiv entgegengewirkt werden. In welchem beachtlichem Umfang „lärmarme“ Güterzüge den Geräuschpegel zu dämpfen vermögen, soll der Bevölkerung entlang auszubauender Strecken immer wieder demonstriert werden.

Insbesondere der Schienengüterverkehr gilt als besonders laut, was er mit den alten Waggons mit Graugussbremsen auch ist. Die sogenannte „Flüsterbremse“ wird aber bis 2020 eingeführt. Die Erfahrungswerte aus der Bevölkerung müssen sehr ernst genommen werden. Moderne, leise Güterwagen auf gutem Gleis mit Schienenstegdämpfern kann und muss man der Bevölkerung vor Ort vorführen. Durch niedrige Lärmschutzwände dicht am Gleis lassen sich diese Effekte noch steigern.

Ein weiterer lärmmindernder Aspekt ist in der Vergangenheit nicht betrachtet worden: Auf Mischverkehrsstrecken müssen Güterzüge eine möglichst hohe Geschwindigkeit erreichen, um im Reiseverkehr „mitschwimmen“ zu können. Dennoch müssen sie häufiger zwecks Überholung durch sehr schnelle Reisezüge „an die Seite genommen“ werden. Das häufige Abbremsen und Wiederanfahren in Verbindung mit der – eigentlich nicht erforderlichen – hohen Zwischengeschwindigkeit verursacht viel Lärm und ist zudem energetisch äußerst unbefriedigend.

Regionalverkehr und Güterverkehr vertragen sich in dieser Hinsicht deutlich besser. Deswegen ist die Herausnahme des Schnellverkehrs und seine Verlagerung auf eigene Trassen ausgesprochen sinnvoll.

3 Ausblick

Die Eisenbahn ist das sicherste und umweltschonendste motorisierte Verkehrsmittel. Ihr Platzbedarf ist deutlich geringer als bei der Straße oder gar bei Kanälen. Sie kann bereits heute mit regenerativem Strom CO₂-frei fahren und dabei Bremsenergie ins Netz zurückspielen. Dazu ist die Energieeffizienz mit der Oberleitung höher als bei Batteriesystemen. All dies spricht für das System Eisenbahn.

Sie ist so eigentlich das Verkehrssystem der Zukunft – für Güter- und Personenverkehr. Das kann sie aber nur wirklich werden, wenn sie den künftigen Anforderungen gerecht und von der Bevölkerung akzeptiert wird.

Wie bei den Planungen für Bahn 2000 in der Schweiz brauchen wir als Grundlage eine zuverlässige Verkehrsprognose und eine Planung, wie dieser Verkehr auf vorhandenen, aus- oder neu zu bauenden Strecken in welchem Fahrplan abgewickelt werden soll. Ein solches Konzept muss dann vor Ort mit den Bürgern diskutiert werden, wobei Vor-Ort-Wünsche berücksichtigt werden sollen. An dieser Stelle sehen auch wir vom Fahrgastverband PRO BAHN uns gefordert, indem wir uns erklärend und moderierend in die Prozesse einbringen. Wir Fahrgäste brauchen vor Ort das Verständnis für Verkehrswege, welche die Region durchqueren. Wir Fahrgäste müssen aber ebenso dafür sorgen, dass die Verhältnisse im öffentlichen Verkehr dieser Regionen deutlich verbessert werden. Inakzeptabel ist für uns dabei ein Verhalten, dass grundsätzlich nur „nein“ sagt und das Prinzip des heiligen St. Florian zur Regel erhebt.

Wir haben in dem vorliegenden Text gezeigt, wie man Verbesserungen in den betroffenen Regionen erreichen kann. Ebenso haben wir gezeigt, welche Aus-, Um- und Neubauten für die Schiene in Norddeutschland notwendig und sinnvoll sind, wenn das System Eisenbahn als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel mehr Aufgaben übernehmen soll.

Aus unserer Sicht muss nun die Politik auf Landes- und Bundesebene die Hebel in Bewegung setzen und die für einen zügigen Ausbau der Infrastruktur in wenigen Jahren und nicht Jahrzehnten nötigen Instrumente schaffen und Förderziele und -programme bereitstellen. Wenn dies ähnlich erfolgreich wie kürzlich bei der für die Fahrgäste erfolgreichen Revision der Regionalisierungsmittel läuft, kann die Schieneninfrastruktur den Bürgerinnen und Bürgern eine neue, nie dagewesene Qualität in Betrieb und Geschwindigkeit bieten!

4 Kategorisierung für den Aus- und Neubau von Bahnstrecken

Die nachfolgend tabellarisch und stichwortartig aufgelisteten Vorschläge wurden von PRO BAHN aufgrund der Erfahrungen unserer Regionalverbände vor Ort zusammengetragen und werden auf unserer Homepage weiter ergänzt. Sie ist nach den folgenden Kategorien sortiert:

- Stabilisierung des heutigen Angebotes (S)
- Auslastung des vorhandenen Streckennetzes (A)
- Punktuelle Beseitigung von Engpässen (E)
- Großmaßnahmen mit umfangreichen Aus- und Neubauten (G)

Es geht uns als Fahrgastverband darum, das norddeutsche Eisenbahnnetz fahrplanbasiert „von unten nach oben“ zu ertüchtigen. Hiermit ist nicht notwendigerweise eine zeitliche Reihung der Umsetzung

verbunden, vielmehr können streckenbezogen bestimmte Maßnahmen auch kombiniert werden. Allerdings halten wir es aus den in den vorstehenden Kapiteln aufgeführten Gründen für unabdingbar, schleunigst alle Maßnahmen zu ergreifen, die der Stabilisierung des heutigen Angebotes führen. Damit steht und fällt einerseits die Akzeptanz des schienengebundenen Verkehrs in Deutschland und andererseits der Umfang der Nutzung des Streckennetzes.

Hierauf aufbauend gilt es Maßnahmen umzusetzen, die der besseren Auslastung des vorhandenen Netzes dienen. Es ist zu analysieren, was das vorhandene Netz bei maßvoller Ertüchtigung noch herzugeben vermag. Hierzu gehört die Betrachtung von in der Vergangenheit grob vernachlässigten, früher jedoch wichtigen und geografisch nach wie vor günstig gelegenen und noch betriebenen Strecken, die Entlastungsaufgaben übernehmen können. Kommerzielle Maßnahmen sind bereits im Kapitel 1.3 erörtert worden.

Wo dies nicht ausreicht, müssen punktuell Engpässe durch bauliche Maßnahmen beseitigt werden, z. B. mit Überwerfungen, Bypässen, Schließung von Elektrifizierungslücken, etc. Erst wenn diese Ertüchtigungsmaßnahmen wiederum nicht ausreichen, sollten umfangreiche Aus- und Neubaumaßnahmen erfolgen.

Bei allen Maßnahmen ist zwingend zu beachten, dass sie dem ITF, dem Deutschland-Takt dienen. Dabei kommt dem Bund die zentrale Verantwortung für das Streckennetz zu. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass auch Länderbahnnetze mit Bundesmitteln finanziert werden können.

In diesem Sinne sollen die Maßnahmenlisten Anregungen vermitteln und aufzeigen, was aufgrund örtlicher und täglicher eigener Erfahrungen von Bahnkunden zu machen ist.



Unterschiedliche Bahnunternehmen sorgen mit ihrer Innovationskraft für neuen Schwung im Nahverkehr. Wir wollen, dass die Erfolgsgeschichte des Nahverkehrs fortgeschrieben wird und mehr

und mehr Menschen Bahn und Bus nutzen – nicht nur in Ballungs- und Verdichtungsräumen. Aber auch für mehr Güterverkehr muss Platz geschaffen werden. Dabei müssen es nicht immer „Großprojekte“ sein, die weiterhelfen. Aufgrund örtlicher Kenntnis und häufiger Nutzung der Bahn in Norddeutschland verfügen PRO BAHN-Mitglieder über einen umfangreichen Erfahrungsschatz und wissen, „wo es klemmt“. Das „Mitnehmen“ von Anrainern und die integrative Betrachtung aller Verkehrsarten auf der Schiene sind uns zudem wichtige Anliegen. Am Machbaren und möglichst einvernehmlich Lösbaren orientieren sich die nachstehenden Vorschläge.

Strecke	Maßnahme	Zweck	Begründung
Emden - Aurich	Wiedereinbindung von Aurich ins SPNV-Netz	A	Eine Wiederanbindung des Mittelzentrums Aurich an den SPNV ist auf dem vorhandenen, aber derzeit nur für Güterverkehr genutzten Schienenweg möglich.
Sande - Esens	Einrichtung von Kreuzungspunkten in Jever und Wittmund	A	Erweiterung des Zugangebots auf der RB 59 nach erfolgter Einführung von Flügelzügen aus Osnabrück. Vermindert Umsteigewiderstände im Tourismusverkehr zu den Inseln.
Bahnhof Sande	Einbau eines neuen eingleisigen Bahnsteigs 4 Richtung Wilhelmshaven/Esens.	E	Bislang wird der Personenverkehr auf Gleis 3 abgewickelt, auch der Verkehr der Gegenrichtung. Bei Weichenstörungen oder Verspätungen treten empfindliche Verspätungen ein.
Leer - Oldenburg	Zweigleisiger Ausbau zwischen Bad Zwischenahn und Oldenburg sowie Begegnungsabschnitt östlich von Leer	E	Der zweigleisige Ausbau ermöglicht insgesamt mehr Verkehr auf der Strecke und ermöglicht eine flexiblere Fahrplangestaltung ohne Störungen. Als Zwischenstufe ist zunächst eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit zwischen Kayhauserfeld und Oldenburg zu schaffen, um bei Umleitungen Sperrungen für Personenzüge zu vermeiden und den Betrieb zu stabilisieren.
Oldenburg - Osnabrück	Zweigleisiger Ausbau Hesepe - Abzw. Osnabrück-Eversburg (inkl.) mit Gleiswechselbetrieb	S	Zwischen Hesepe und Osnabrück kommt es zu Trassenkonflikten zwischen den Zügen aus Oldenburg und aus Bremen. Damit in Osnabrück ein sicherer Anschluss aus beiden Richtungen an den Fernverkehr hergestellt werden kann, ist der zweigleisige Ausbau erforderlich. Die Kanalbrücke Achmer kann davon ausgenommen werden.
Oldenburg - Osnabrück	Kreuzungsmöglichkeit zwischen Cloppenburg und Essen (Oldb.)	S	Es gibt hier auf 16 km keine Kreuzungsmöglichkeit, obwohl zeitweise ein Halbstundentakt gefahren wird. Dadurch übertragen sich Verspätungen sehr leicht auf Gegenzüge.
Oldenburg - Osnabrück	Kreuzungsmöglichkeit zwischen Quakenbrück und Bersenbrück	S	Es gibt auf 14 km keine Kreuzungsmöglichkeit, obwohl zeitweise ein Halbstundentakt gefahren wird. Dadurch übertragen sich Verspätungen sehr leicht auf Gegenzüge.
Oldenburg - Osnabrück	Zweiter Bahnsteig in Großenkneten	S	In Großenkneten können sich derzeit keine Personenzüge begegnen, so dass bei Störungen die planmäßige Kreuzung aus Huntlosen nicht verschoben werden kann.

Abkürzungen Spalte "Zweck":

S = Stabilisierung A = Ausbau E = Engpassbeseitigung G = Großmaßnahme

Strecke	Maßnahme	Zweck	Begründung
Oldenburg - Osnabrück	Elektrifizierung der Gesamtstrecke	G	Eine Elektrifizierung würde überregionalen und Fernverkehr auf dieser Strecke sowie eine Entlastung des Knotens Bremen vom Güterverkehr aus Oldenburg ermöglichen.
Bremerhaven - Bremen	Verkürzung des Blockabstands auf 3 Minuten	A	Die Strecke ist sehr dicht mit Güterzügen belegt. Eine möglichst geringe Zugfolgezeit verhindert Staus und Störungen des Personenverkehrs.
Delmenhorst - Hesepe	Zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten (ausreichend für 30-Minuten-Takt)	S	Der Verkehr ist auf dieser Strecke chronisch instabil, da die jetzigen Kreuzungsmöglichkeiten gerade für einen Stundentakt ausreichen. Störungen übertragen sich sofort in die Gegenrichtung. Da langfristig Zwischenzüge geplant sind, sollten neue Kreuzungsmöglichkeiten so gelegt werden, dass ein Halbstundentakt möglich wird.
Delmenhorst - Hesepe	Abschnittsweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 100 oder 120 km/h	S	Zum Aufholen von Verspätungen ist es nötig, die Streckengeschwindigkeit abschnittsweise anzuheben, während fahrplanmäßig weiterhin mit 80 km/h gefahren werden kann. Wo genau dies erforderlich ist, hängt von den zukünftigen Fahrplankonzeptionen ab, gerade auch im Hinblick auf die Einbindung in Osnabrück.
Güterumfahrung Bremen	Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h	A	Um möglichst kurze Reisezeiten zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet zu erzielen, muss die Streckenhöchstgeschwindigkeit fernverkehrstauglich angehoben werden.
Güterumfahrung Bremen	Kreuzungsfreie Einbindung in die Rollbahn an beiden Enden	E	Die beiden niveaugleichen Einbindungen sorgen für vermeidbare Kapazitätseinschränkungen und müssen für eine höhere Streckenkapazität beseitigt werden.
Langwedel - Uelzen	Kreuzungsfreie Einbindung in die Strecke Bremen - Hannover in Langwedel	E	Die niveaugleichen Einbindungen sorgen für vermeidbare Kapazitätseinschränkungen und muss für eine höhere Streckenkapazität beseitigt werden.
Langwedel - Uelzen	Ausbau der Gesamtstrecke gemäß Alpha-E	G	Die Ausbaumaßnahmen, insbesondere die Elektrifizierung und die Kreuzungsmöglichkeiten, sind unerlässlich für eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Strecke im Güterverkehr.
Kurven bei Rotenburg	Direkte Verbindungen von EVB-Strecke zur DB-Strecke Richtung Verden und Richtung Uelzen	E	Die direkte Führung der Züge erhöht die Attraktivität der großräumigen Umfahrung von Bremen und entlastet den Bahnhof Rotenburg von Rangiervorgängen. Erforderlich sind ein Kreuzungsbauwerk westlich von Rotenburg und eine Verbindungskurve von Rotenburg Richtung Uelzen bei Kirchlinteln.
Rotenburg - Verden	Ausbau der Gesamtstrecke gemäß Alpha-E	G	Die Ausbaumaßnahmen, insbesondere die Zweigleisigkeit, sind unerlässlich für eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Strecke im Güterverkehr.

Abkürzungen Spalte "Zweck":

S = Stabilisierung A = Ausbau E = Engpassbeseitigung G = Großmaßnahme

Strecke	Maßnahme	Zweck	Begründung
Rotenburg - Verden	Kreuzungsfreie Einbindung in die Strecke Bremen - Hannover und in die Rollbahn	E	Die niveaugleiche Einbindung sorgt für vermeidbare Kapazitätseinschränkungen und muss für eine höhere Streckenkapazität beseitigt werden.
Lüneburg - Uelzen	Ausbau der Gesamtstrecke gemäß Alpha-E	G	Mindestens 1 weiteres Gleis in diesem Korridor ist unverzichtbar, um überhaupt eine spürbare Entlastung der Strecke zu erreichen.
Hamburg - Bremen	Verkürzung des Blockabstands auf 2 Minuten	A	Die Streckenkapazität ist bereits jetzt an ihrer Grenze. Durch eine konsequente Verkürzung des Blockabstands kann sie kurzfristig erhöht werden.
Hamburg - Bremen	Dreigleisiger Ausbau zwischen Rotenburg (Wümme) und Sagehorn	E	Die zweigleisige Strecke ist bereits jetzt mit mindestens 6 Personen- und mehreren Güterzügen pro Stunde belegt. Die unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten führen regelmäßig zu Verzögerungen im Betriebsablauf. Eine Fortsetzung des dreigleisigen Ausbaus zwischen Buchholz (Nordheide) und Rotenburg (Wümme) bis Sagehorn brächte dringend benötigte Kapazität und Flexibilität.
Hamburg - Bremen	Strecken Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h zwischen Sprötze und Sagehorn	G	Zur Verkürzung der Gesamtreisezeit ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit unumgänglich.
Hamburg - Bremen	Verbindungskurve Mahndorf	E	Führung direkter Züge von Hamburg über Bremen nach Oldenburg/Niederlande, sowohl Güterverkehr als auch mittelfristig Personenverkehr.
Bremen - Osnabrück	Verkürzung des Blockabstands auf 2 Minuten	A	Die Streckenkapazität ist bereits jetzt an ihrer Grenze. Durch eine konsequente Verkürzung des Blockabstands kann sie kurzfristig erhöht werden.
Bremen - Osnabrück	Umfahrung Diepholz für 230 km/h	G	Der Geschwindigkeitseinbruch in Diepholz kann nur sinnvoll mit einer kurzen Umfahrestrecke östlich der Bestandsstrecke beseitigt werden, da eine Anpassung der Gleisanlagen im Bahnhofsbereich inpraktikabel erscheint.
Bremen - Osnabrück	Zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke zwischen Lemförde/Bohmte und Osnabrück für 230 km/h	G	Die bestehende Strecke erlaubt während der Querung des Wiehengebirges keine hohen Geschwindigkeiten. Eine kurze Neubaustrecke, die zwischen Lemförde und Bohmte von der Bestandsstrecke abzweigt, kann dies ändern und eine Kantenfahrzeit von ca. 58 Minuten zwischen Bremen Hbf und Münster (Westf.) Hbf bei Halt in Osnabrück Hbf ermöglichen. Gleichzeitig werden die Verkehrsströme entflochten, wodurch sich die Störanfälligkeit verringert.
Bremen - Osnabrück	Durchgehende Strecken Höchstgeschwindigkeit von 200 oder 230 km/h zwischen Dreie und Lemförde/Bohmte	S	Der Zustand der Gesamtstrecke ist derzeit nicht hinreichend für attraktiven Fernverkehr. Es gibt zu viele Geschwindigkeitseinbrüche und Zwangspunkte. Um eine Kantenfahrzeit im Fernverkehr von ca. 58 Minuten zwischen Bremen Hbf und Münster (Westf.) Hbf bei Halt in Osnabrück Hbf zu erreichen, ist die Beschleunigung zwingend erforderlich.

Abkürzungen Spalte "Zweck":

S = Stabilisierung A = Ausbau E = Engpassbeseitigung G = Großmaßnahme

Strecke	Maßnahme	Zweck	Begründung
Bremen - Osnabrück	Mindestens dreigleisiger Ausbau zwischen Dreye und Lemförde/Bohmte	G	Bereits das jetzige Zugaufkommen kann mit der bestehenden Strecke unter Idealbedingungen kaum abgewickelt werden. Für eine Umsetzung des Pro-Bahn-Fernverkehrskonzepts muss die Kapazität entscheidend erhöht werden, was ohne weitere Gleise nicht sinnvoll machbar erscheint.
Bremen - Osnabrück	Überholgleis mit Bahnsteig in Kirchweyhe	S	Zwischen Syke und Bremen existiert derzeit Möglichkeit, Personenzüge zu überholen, was zu Engpässen und Verzögerungen führt.
Bremen - Osnabrück	Überholgleis mit Bahnsteig in Twistringen	S	Das verfügbare Überholgleis mit Bahnsteig wird derzeit planmäßig von der Regio-S-Bahn belegt. Für kurzfristige Betriebsstabilität ist ein weiterer Bahnsteig erforderlich.
Hildesheim - Oker	Einrichtung einer Blockstelle westlich Hildesheim Ost (beide Richtungen)	S	Die Zugfolgezeit beträgt derzeit 7 Minuten. Der Gleiswechselbetrieb kann fast nie genutzt werden, weil sich zwischen Hildesheim und Groß Düngen immer 2 Züge begegnen. Hingegen würde eine zusätzliche Blockstelle die Zugfolgezeit auf 3 - 4 Minuten halbieren, was zu einem verlässlicheren Berufs- und Schülerverkehr und einer Begrenzung von Verspätungsfolgen führt.
Hildesheim - Oker	Beschleunigung des Bahnhofs Oker Richtung Bad Harzburg und Vienenburg	S	Durch den Knoten Oker fahren 8 Regionalzüge je Stunde. Die Weichenverbindungen sind im Ursprungszustand und lassen nur Abzweiggeschwindigkeiten von 40 km/h zu. Verspätungen können nicht aufgeholt werden, die Anschlüsse in Goslar sind oft gefährdet.
Braunschweig - Seesen	Zweigleisiger Ausbau SZ-Bad - SZ-Ringelheim	S	Die Regionalzüge sind sehr verspätungsanfällig. Auf der Gesamtstrecke Braunschweig - Seesen gibt es nur zwei eng begrenzte Kreuzungsmöglichkeiten. Diese müssen zur Fahrplanstabilisierung verlängert werden.
Seesen - Herzberg	Zweigleisiger Abschnitt nördlich Gittelde	S	siehe Braunschweig - Seesen.
Holzminden - Kreiensen	Zweigleisiger Begegnungsabschnitt	E	Herstellung eines Stundentaktes im Regionalverkehr zwischen Holzminden und Kreiensen.
Einbeck Mitte - Einbeck-Salzderh.	Elektrifizierung	A	Führung elektrischer Züge von Einbeck Mitte bis Göttingen (ggf. bis Kassel). Deutliche Fahrzeitverkürzung ggü. Dieselbetrieb (ca. 20 Minuten Fahrzeit ggü. rund 30 Minuten).
Elze - Hameln	Elektrifizierung	A	Eine Elektrifizierung lässt den Einsatz von Elektrotriebwagen zu, die Fahrzeiten verkürzen sich erheblich und neue Direktverbindungen Paderborn - Wolfsburg sind möglich. Aufgrund von Widerständen in der Region sollte der Ausbau auf 2 Gleise nicht verfolgt werden.

Abkürzungen Spalte "Zweck":

S = Stabilisierung A = Ausbau E = Engpassbeseitigung G = Großmaßnahme



Diese rostige Schiene führt nicht in die Zukunft: "Streckenmodernisierungen" bedeuteten in den letzten Jahrzehnten zu oft den Abbau von Nebengleisen. Heute werden sie schmerzhaft im Schienennetz vermisst. Güterzüge können nicht überholt werden, Regionalzüge müssen außerhalb des Stundentaktes fahren, bei Umleitungen wird der Regionalverkehr auf die Straße verlagert: Es fehlen Kapazitäten, um mehr Verkehrsleistung auf die Schiene zu bringen.

Dabei hat die Schiene Zukunft: Der Deutschlandtakt gibt erstmals für ganz Deutschland vor, wo Investitionen im Streckenausbau für Fahrgäste den größten Nutzen bringen. Das ist die deutliche Abkehr vom bisherigen Prinzip, ICE-Strecken möglichst schnell und ohne Bindung an das bisherige Netz zu trassieren. So erreichen die Milliardeninvestitionen möglichst viele Bürgerinnen und Bürger - und das oft von der ersten Million an und nicht erst, wenn eine singuläre Strecke nach weit über 10 Jahren Bauzeit fertig ist. Und das Beste ist: Viele von PRO BAHN vorgeschlagene Maßnahmen erzeugen hohen Nutzen für kleines Geld. Schon im einstelligen Millionenbereich sind signifikante Kapazitätserweiterungen, Fahrplanstabilisierungen und Fahrzeitgewinne möglich.