

Der derzeitige und zukünftige Seehafenhinterlandverkehr Eine Analyse der PRO BAHN Arbeitsgruppe

Teil 1

Analyse der derzeitigen und der zu erwartenden Lage

1. Wo erkennen wir Engpässe

- Hamburg – Celle
- Buchholz – Rotenburg
- Oldenburg – Bremen
- Bremen Hbf
- Bremerhaven – Bremen
- Bremen – Verden
- Knoten Rotenburg
- Knoten Buchholz
- Knoten Verden
- Knoten Wunstorf
- Minden – Wunstorf
- Verden – Rotenburg

Ferner auch

- Bremen – Osnabrück – Münster
- Oldenburg – Leer
- Uelzen Stendal
- Hamburg - Lübeck

2. Wo ist Wachstum zu erwarten

Güterumschlag in den Häfen

Deutsche Seehäfen – Güterumschlag im Jahr 2006

(aus: Verkehr in Zahlen 2007/2008)

Insgesamt	302,8 Mio. t
Nordseehäfen	243,4 Mio. t
Hamburg	115,5 Mio. t
Bremische Häfen	55,6 Mio. t
Wilhelmshaven	43,1 Mio. t
Brunsbüttel	6,2 Mio. t
Brake	5,5 Mio. t
Nordenham	3,8 Mio. t
Ostseehäfen	56,8 Mio. t
Lübeck-Travemünde	21,1 Mio. t
Kiel	3,0 Mio. t

Containerverkehr

Insgesamt	13,8 Mio. TEU	(Twenty Feet Equivalent Unit)
Hamburg	8,9 Mio. TEU	
Bremische Häfen	4,5 Mio. TEU	

Prognose:

Der weltweite Containerverkehr wird bis 2015 jährlich um 9% wachsen. Dies bedeutet beispielsweise für Hamburg einen Containerumschlag von 18 Mio. TEU im Jahr 2015.

Schienenverkehr im Seehafenhinterlandverkehr beim Container

Im Fernverkehr ist die Bahn beim Seehafenhinterlandverkehr der bedeutendste Verkehrsträger. Rund 70 % des Containerverkehrs werden über die Schiene abgewickelt. Darüber hinaus werden vor allem Massengüter wie Metallprodukte, Flüssiglading, Erz, Kohle und Getreide zwischen den Terminals und dem Hinterland transportiert. Das bedeutet:

- täglich ca. 200 Güterzüge von und zum Seehafen Hamburg
- mehr als die Hälfte davon Containerzüge
- 2015 werden bereits 450 – 500 Güterzüge erwartet
- 2015 werden voraussichtlich 4,5 Mio. TEU den Hamburger Hafen über die Schiene erreichen bzw. verlassen
- Da das Aufkommen in den Bremischen Häfen ca. 50% des Hamburger Hafens beträgt, muss beim Seehafenhinterlandverkehr nochmals ca. 50 % der genannten Zahlen dazu addiert werden.

Binnenschifffahrt als Alternative im Seehafenhinterlandverkehr

Lediglich 2 % aller Container im Seehafenhinterlandverkehr von und nach Hamburg werden mit dem Binnenschiff befördert. Die jährliche Steigerungsrate beträgt jedoch 10 %.

Im Vergleich dazu liegt der Anteil der Binnenschifffahrt im Seehafenhinterlandverkehr in Antwerpen bei 33% und in Rotterdam bei 31%. Im Hinblick auf den Seehafenhinterlandverkehr strebt der Binnenhafen Magdeburg eine Position als das „Duisburg des Ostens“ an. In Bezug auf den Seehafenhinterlandverkehr mit Containern möchte Magdeburg in Ostdeutschland eine vergleichbare Funktion für die Seehäfen Hamburg und Bremerhaven anstreben, wie Duisburg in Westdeutschland für die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Dabei sind natürlich nicht die Umschlagmengen gemeint, da in dieser Beziehung weder das Umland des Hafens Magdeburg mit dem von Duisburg konkurrieren könnte noch die Elbe mit dem Rhein.

Bei längerfristigen und großräumigeren Perspektiven müssen wir auch Magdeburg und dessen (Schienen-)Abfuhrstrecken mit einbeziehen. In unserem jetzt ersten Schritt beschränken wir uns auf die Häfen zwischen Wilhelmshaven und Lübeck.

Regionalverkehre

Die Besteller weiten das Angebot wegen hoher Nachfrage aus, im Hinblick auf die Energieverteuerung ist hier ein weiterer Wachstumsschub zu erwarten, so sind in

unmittelbarer Planung/Umsetzung:

- S- Bahn Bremen (dichter Takt)
- ½ h – Takt Hamburg – Bremen (Metronom)
- Taktverdichtung Harburg – Lüneburg

Zusammengefasst heißt dies:

- SPfV kaum Steigerungen in den Zugzahlen des betrachteten Gebiets
- SPNV: Zunahme der Zugzahlen
 - durch S-Bahn-Verkehre im Raum Bremen
 - S-Bahn / RB im Süden von HH
 - Hamburg – Bremen
 - Hamburg – Lüneburg (HVV) – Uelzen
- SGV Zuwächse auf allen Strecken
 - aus HH von 200 auf 400 – 500 Züge / d
 - aus HB
 - aus WHV

3. Welche vorhandenen Strecken können den schnell wachsenden SGV und SPNV aufnehmen – im Zeitraum bis 2015.

Wo gibt es Alternativen (Neubau), der dann vermutlich nach 2015 fertig gestellt sein wird. Bei allen Alternativen ist Lärmschutz eine Grundvoraussetzung. Ein Mischbetrieb SPNV / SGV ist hier bei gleicher Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 80 km/h ohne große Trassenverluste machbar. Somit hat die Bevölkerung etwas von dem Streckenausbau und zwar für ihren SPNV. Zeitaufwändige Standzeiten beim SGV, bei dem dieser durch schnellere Züge überholt werden, entfällt. Dadurch ist kaum Abbremsen und Beschleunigen notwendig und führt auch zur Einsparung von Energie. Wir unterscheiden bei den Strecken nicht zwischen Bundes- (DB-) Netz und NE-Netz, wir wissen aber schon, dass es beim NE-Netz nach der derzeitigen Rechtslage keine Bundesfördermittel gibt.

Bei vielen der Strecken bietet sich ein gestaffelter und somit auch bedarfsorientierter Ausbau, dieser vermeidet Bauzeitinsen im großen Umfang und der Nutzen tritt schnell ein..

- Buchholz – Soltau
– Celle
Winsen – Soltau
- Hamburg / Bremen – Soltau – Uelzen – Stendal.... (ggf. auch Celle)
- Buchholz – Rotenburg – Verden, hier müssten zwei Überwerfungsbauwerke geschaffen werden (Rotenburg und Verden)
- Bremen- Thedinghausen – Verden mit neuer Weserbrücke nach Stahlhut (PB sieht hier einen Konflikt mit Stadt-Bahn HB)

- Bremerhaven – Zeven – Rotenburg – Verden (aus Richtung Bremerhaven – Umfahrung Bremen – Verden)
- Varel – Rodenkirchen zur Umfahrung von Oldenburg (Jade-Weser-Port – Bremen) ist eine Option, die schon angedacht wurde, z. Zt. aber nicht weiter verfolgt wird
- Lüneburg – Dannenberg – Dömitz / Salzwedel kann als weiter gedachte Variante für den Verkehr von HH / HL in Richtung Berlin/Magdeburg interessant werden (bis Lüneburg aus Ri. Norden 3 Gleise + Strecke aus Lübeck)
- ... Hameln – Elze kann zur Ost-West-Umfahrung des Knotens Hannover dienen

Harburger Bypass

- aktuelles Problem, dass die jeweils zwei Gleispaare aus dem Hafen auf zusammen zwei Gleisen nach Maschen weiter geführt werden. Die NBS nach Stahlhut erscheint zu aufwändig, der Vorschlag DB (ETR 04/08) erscheint uns sinnvoller

Ganz ohne Neubau werden wir aber nicht auskommen.

- Bremen – Verden muss mehrgleisig ausgebaut werden (S-Bahn im 15 min Takt), dabei müssen die neuen Gleise – insbesondere im Bereich Bremen nicht unmittelbar neben den jetzigen liegen
- (Hude) - Delmenhorst – Bremen sollte drittes Gleis erhalten
- Verbindungskurve der Strecke Rotenburg – Verden mit der Strecke Langwedel - Soltau zur durchgehenden Fahrt von Rotenburg nach Soltau

Traktion

- Moderne Dieselloks wären eine kurzfristig umzusetzende Alternative
- Elektrifizierung als langfristige Option

Ideensammlung für Knoten

- **Oldenburg** unproblematisch, aber Huntebrücke
- **Bremen:** 1. Stufe: Umwidmung Rangiergleise, Richtungsumkehr Gütergleise (DB- Maßnahme in Umsetzung); **Weiterer Ausbau:** - Güterverkehrsumleitung um Hbf: von Brhv/Cux – Abzw UT - Kurve Sagehorn – Richtung Osnabrück/Kurve Ri. Langwedel und von OL vor Bremen Hbf Kurve nach Norden Ri Sagehorn Pv-Strecke und Aufweitung Einfädelung nach Bremen - Hannover/mehr Gleise erreichbar (Pv/Gv)

ferner Huchting – Thedinghausen – Kirchweyhe Südbypass; ggf. aber besser:
siedlungsfern zweigleisig neu
- Umfahrverkehr Bremerhaven – Hamburg Unterelbe: Kurve Buxtehude -
Hausbruch
- Entlastung Bremerhaven – Skandinavien via Zeven – Tostedt – Maschen –
feste Beltquerung

- **Harburg:** Südkreuz „Harburger Berge“ (Maximallösung, siehe Aufsätze)/DB-
Konzept Kurven in Umsetzung
- **Lübeck:** Kurve Lüneburg – Schönberg für Verkehr Maschen – Lüneburg
(Kurve) – Lübeck (Kurve) – Rostock/Stettin
- **Ergänzung Winsen:** durch Bau 3. Gleis Stelle – Lüneburg wird Bf Winsen
ohnehin ausgebaut – niveaugleicher Anschluss Maschen – OHE - Soltau;
besser als Maschen – Lüneburg – Soltau
- **Ergänzung Lüneburg:** Güterverkehr vielfach nach Südosten: via
Dannenberg – Kurve – Lüchow – Salzwedel; nur Einfädelung Deutsch Evern
notwendig
- **Ergänzung Uelzen:** Einfädelung Stendal – Hamburg (in Umsetzung)
- **Knoten Soltau (Han):** Verknüpfungskurven Buchholz – Celle, Winsen – Celle
- **Knoten Hannover:** von Y-G mit Isernhagener Spange nach Lehrte und
Südumfahrung Hannover zur Entlastung Wunstorf – Hannover

Ideensammlung für Strecken für den SGV

- Güstrow – Karow – Pritzwalk – Neustadt/Velten (derzeit durch Arriva hergerichtet)
- Ludwigslust – Wittenberge: Kapazitätsausbau
- Rostock – Berlin: Kapazitätsausbau
- Feste Beltquerung: Problem Unterbau Puttgarden – Lübeck nicht güterverkehrsfest;
- Lübeck – Lüneburg Elbebrücke nicht güterverkehrsfest; Bypass Bad Kleinen via
Lübeck – Schönberg – Gadebusch – Schwerin wünschenswert (auch SPNV)
- Lübeck – Lüneburg, bes. Knoten Büchen: Überwerfung
- Heidenetz NE und DB: Ertüchtigung vorhandenes Gleis – Elektrifizierung – 2. Gleis
- 3. Gleis Hude – Bremen, Einfädelungen Nordenham/Vechta niveaufrei
- Rotenburg – Minden: 2. Gleis
- Oldenburg – Osnabrück als großräumige Entlastung Bremen für Verkehr
Jade/Weser Ruhrgebiet/Südosten (Effekte SPNV)

Aktuelle, generelle Argumentationslinie:

Finanzkrise/Containerverkehr bricht ein: selbst bei Gesamt-Null-Wachstum brauchen wir Ausbau; Modal-Split-Verlagerung zugunsten Schiene; durch neue Verknüpfungen können Kapazitätsreserven gehoben werden für 2015 – 2025; große Projekte wie Y-G und Harburger Südkreuz benötigen jenseits 15 Jahren für Realisierung.

Teil 2

Die Frage der Knoten wurde in einem (privaten) Gespräch mit einem Mitarbeiter der DB diskutiert. Die folgende Liste ist realistisch (Anmerkungen des Gesprächspartners in blau):

Ideensammlung für Knoten

Oldenburg

Der Knoten Oldenburg weist genügende Kapazitäten auf, einzig die Klappbrücke über die Hunte ist ein Engpass.

Bremen (Hbf)

die 1. Stufe (Umwidmung Rangiergleise, Richtungsumkehr Gütergleise, DB-Maßnahme in Umsetzung) ist nur ein aller erster Schritt.

Die Kapazität im Bremer Hbf ist ausreichend.

Weitere Maßnahmen müssen folgen

1. Umfahrung Bremen Hbf im SGV

a) von Bremerhaven / Cuxhaven/Bremen Rbf (1401) Nutzung der Abzweigung (1424) vor Bremen Hbf zu Pv-Strecke in Ri. Hamburg (2220), dann eine weitere Kurve bei Sagehorn zur Gv-Strecke in Ri. Osnabrück (1404), letzte Kurve sehr schwierig

b) Zusätzlich sollte von der Güterumgebungsbahn (1404) eine weitere Kurve in der Nähe zum Autobahnkreuz) in Ri. Langwedel/Hannover (1740) gebaut werden.

c) Aus Richtung Oldenburg kann vor Bremen Hbf die Verbindungskurve nach Norden (re)aktiviert werden, die dann an die Kurve von a) anzuschließen ist, was nicht ohne Überwerfung gehen dürfte. Zusätzlich muss die Einfahrt nach Bremen Hbf in Richtung Hannover mit mehr Gleise aufgeweitet werden, sowohl für den Pv wie auch für den Gv

Bremerhaven – Bremervörde – Zeven – (neue Kurve) Rotenburg(W) - Verden

2. weiträumige Umfahrung Bremen Hbf aus Ri. Westen:

Möglich ist

a) die weitgehende Nutzung der Thedinghausener Eisenbahn´(9144): Huchting – Thedinghausen – mit einem Neubau über die Weser in Richtung Langwedel 1740) (Südbypass) für den SGV zu ortsnah

oder

b) eine siedlungsferne zweigleisige NBS für den SGV

prinzipiell in Ordnung, vsl. aber nicht erforderlich, der 3 gleisige Ausbau Bremen – Verden ist deutlich sinnvoller.

2. Umfahrverkehr Bremerhaven – Hamburg (Untereibe / westliche Häfen)

Neubau einer Kurve in Hamburg-Hausbruch, um direkt aus Richtung Bremervörde - Buxtehude auf die Hafenbahn zu kommen. Somit müssen diese Verkehr nicht über Bremen geleitet werden.

Die Kurve ist sinnvoll, geografisch aber schwierig (Trasse müsste durch Wohnbebauung gehen

3. Verkehr in Ri. Lübeck / Skandinavien (Baltic Bridge)

Umfahrung Bremen via Bremerhaven - Zeven – Tostedt – Maschen

Verden/Aller

Überwerfung der Strecke von Rotenburg(W) (1745) auf die südliche Seite der Strecke nach Hannover (1740), da der SGV in Nienburg „links“ nach Süden abzweigt (1741)

[sinnvoll](#)

Hamburg - Harburg

Wiederherstellung der Verbindung westliche Gleise (P: GI 5+6(zu 2200), 2 G-Gleise(1255)) zur Bremer Strecke (für Züge, die nicht nach Maschen müssen).

Das Südkreuz „Harburger Berge“(nach Stahlhut) ist die Maximallösung

[Stahlhuts Südkreuz zu aufwändig,](#)

[kein SGV über Klecken, alles über Maschen](#)

[wichtiger Überwerfung in Wilhelmsburg \(HH – Süd zu den östlichen Gütergleisen](#)

[Kurve Unterebbebahn zur Strecke nach Hamburg](#)

[Überwerfung Unterebbe \(Alte Süderebbe – Gütergleise nach Maschen \)](#)

Lübeck:

Erstellung einer Verbindungskurve aus Ri. Lüneburg/Büchen (1121) zur Strecke in Ri. Osten (Schönberg – Rostock/Schwerin, 1122)

[überflüssig](#)

Winsen(Luhe)

Mit Bau des 3. Gleis Stelle – Lüneburg (1720) sollte im Bf Winsen eine direkte Kurve zur OHE – Strecke in Ri. Soltau(9112) in Nord-Süd-Richtung geschaffen werden. In der Gegenrichtung ist zwar eine Überwerfung über die Strecke 1720 vorhanden, es gibt aber direkte Fahrmöglichkeit in Richtung Maschen/Hamburg. Diese müsste ebenso gebaut werden.

[In einer Richtung kann auch über Lüneburg OHE gefahren werden.](#)

Lüneburg

Der Güterverkehr in Ri. Südosten kann perspektivisch via Dannenberg(1121) – Kurve – Lüchow – Salzwedel(6905) geführt werden, vor allem dann, wenn zusätzlicher SGV aus Skandinavien via Fehmarn-Belt und Büchen kommt.

In Richtung Dannenberg besteht ein Überwerfungsbauwerk (über Bf. West erreichbar), in Südost – Nord ist dann eine direkte Einfädelung Deutsch Evern - Lüneburg notwendig.

[richtig, aber bei 3Gleisigkeit bis Lüneburg und 2 gleisigem Ausbau über Stendal](#)

Büchen

Die Strecke Lübeck – Lüneburg (1150) muss kreuzungsfrei den Bahnhof Büchen und damit die Strecke Hamburg – Berlin (6100) unterfahren, ins besondere, wenn zur Entlastung des Knoten Hamburg Skandinavienverkehre (Fehmarnbelt) in Richtung Süden vermehrt gefahren werden.

[Prinzipiell gut, aber auch mit Vermeidung des Knoten Büchen erreichbar](#)

Uelzen:

Der Verkehr Hamburg – Salzwedel (1720 / 6899) ist kreuzungsfrei möglich, in der Gegenrichtung ist die Einfädelung Stendal – Hamburg in Umsetzung.

Der Verkehr von und zur Amerika-Linie (1960) unterfährt die Nord-Süd-Hauptstrecke.

[Zustimmung](#)

Knoten Soltau (Han)

Sowohl aus Richtung Buchholz-Schneverdingen (1712) wie aus Richtung Winsen (9111) muss heute in Soltau Pbf oder Soltau Süd Kopf gemacht werden, um weiter in Richtung Celle die OHE-Strecke (9170) zu erreichen.

Beide Strecken sollten südlich Soltau direkt mit Kurven in Richtung Celle verknüpft werden.

[Es reicht eine OHE-OHE-Verbindung](#)

Knoten Hannover:

Wenn der SGV über die OHE-Strecke Soltau-Celle (9170) kommt, kann direkt über Lehrte (1720) weitergefahren werden.

Von der zukünftigen Y – Trasse wird eine Verbindung zur Strecke Celle – Lehrte (1720) bei Aligse –autobahnparallel benötigt („Isernhagener Spange“). Lehrte sollte dabei kreuzungsfrei in Ri Süden (1720) durchfahren werden können.

Für den Ost-Westverkehr sollte über eine Südumfahrung von Hannover nachgedacht werden: die Strecke Löhne – Hameln – Elze – Hildesheim (1820) bietet sich dafür an.

[Zustimmung](#)

Ideensammlung für den Ausbau von Strecken für den SGV

(Rostock-) Güstrow – Karow – Pritzwalk – Neustadt/Velten

Von Süden bis Priemerburg wird (6939) dieser Abschnitt in MV durch Arriva wieder in Betrieb genommen. Er kann als „preiswerte“ SGV – Strecke aus dem Raum Berlin zum Seehafen Rostock dienen (6927, 6926, 6325)

[Kapazitäten DB ausreichend](#)

Bremen – Verden

Durch den ICE-Verkehr, den SGV, den S-Bahn-Verkehr und (bis Langwedel) die Züge nach Uelzen ist diese Strecke (1740) überlastet und muss mindestens auf 3 Gleise erweitert werden.

[Zustimmung](#)

Ludwigslust – Wittenberge

Auf diesem Streckenabschnitt (6100) fahren sowohl die Züge (Pv/Gv) der Rostock – Stendal - Magdeburg (6441) wie auch die Züge Hamburg – Berlin(6100) ; 2 zweigleisige Strecken fallen hier zusammen. Nur mit mindestens einem weiteren Gleis können beide genannten Strecken im vollen Kapazitätsumfang, insbesondere im SGV betrieben werden

[Noch nicht erforderlich, kreuzungsfreie Einfädelung in Ludwigslust wichtiger](#)

Rostock – Berlin

Der Streckenausbau (6325) (Pv 160 km/h) ist in Arbeit. Dadurch darf die Kapazität im SGV nicht eingeschränkt werden. Es ist ebenso sicherzustellen, dass es genügend Trassen für den SGV zwischen Lalendorf – Plaaz (6325) bzw. Güstrow - Schwaan (6445 / 6446) und Rostock (Überseehafen) gibt

[Die Kapazitäten sind hier ausreichend.](#)

[Wichtig wäre der Nordbahn in Berlin – statt Außenring \(- 10 min\) \(hier werden SGV-Kapazitäten blockiert\), Waren-Rostock: wegen fehlender Bahnübergänge HG 200 möglich \(- 7 min\)](#)

Feste Beltquerung

Die Strecke (1100) muss für ausreichende Kapazitäten und ausreichend hohe Achslasten hergerichtet werden.

[Fahrleitung und teilweise Neutrassierung für den SGV/ SPFV, Umfahrung Oldenburg](#)

Lübeck – Travemünde

Für den wachsenden Güterverkehr zum Skandinavienkai (1114) ist ein weiterer zweigleisiger Ausbau wünschenswert (1113).

[Zustimmung, aber nicht dringend](#)

Hamburg - Lübeck

Mit einer Zweigleisigkeit (1120) wird das Verkehrsaufkommen der Zukunft nicht bewältigt werden können: SGV, SPFV, S-Bahn, Regionalverkehr. Sinnvoll ist ein viergleisiger Ausbau Hamburg – Ahrensburg (Betrieb auch mit 2 System S-Bahnen) und ein dreigleisiger Ausbau bis Bad Oldesloe

[Ok, Maximallösung, stufenweise Verwirklichung \(1. Schritt bis Rahlstedt\)](#)

Lübeck – Lüneburg Elbrücke Lauenburg

Diese Brücke ist in einem schlechten Zustand, sie muss saniert oder neu gebaut werden. Bei einem Neubau sollten 2 Gleise (SGV aus Ri. Skandinavien) vorgesehen werden (1150).

[Brückenerneuerung kommt](#)

Lübeck (– Schönberg – Gadebusch) – Schwerin

wäre die kürzeste Verbindung von Lübeck (1122 – 6932) nach Schwerin (und weiter Ri. Süden und Osten). Für den SGV Skandinavien – Berlin / Ostdeutschland wie auch für den SPNV ist der Lückenschluss interessant.

[Für SGV über Bad Kleinen \(Kurve\) mit Fahrdracht.](#)

Lübeck – Lüneburg

Im Rahmen der Fehmarnbelt-Querung (1150) wird diese Strecke zunehmend interessant, zumindest abschnittsweise 2 Gleise, wie auch eine Elektrifizierung ist wünschenswert. (s.a. Knoten Büchen)

[Abfuhr über Stendal besser](#)

Heidenetz NE und DB

Als Sofortmaßnahme müssen die Strecken Buchholz-Soltau (1712) und Winsen – Soltau (9112) für den SGV ertüchtigt werden, eine Elektrifizierung und das 2. Gleis sind Optionen für die Zukunft (Alternative zu Y-Trasse)

[Nicht DB Heidebahn, keine großen SGV-Mengen möglich wegen Ortsnähe](#)

Hude – Bremen

Da ab Hude 3 Verkehrsströme auf dieser Strecke (1500) sind (aus Oldenburg, Nordenham und Vechta) muss diese Strecke bis Bremen mindestens dreigleisig werden, außerdem sollten die Einfädelungen in Hude aus Nordenham (1503) und in Delmenhorst aus Richtung Vechta (1560) niveaufrei ausgeführt werden

[Sinnvoll, aber baulich schwierig \(Delmenhorst\)](#)

Rotenburg – Minden

Die Strecke (1745) sollte zur Kapazitätsweitung mindestens abschnittsweise ein 2. Gleis erhalten. In Verden sollte kreuzungsfrei in die Strecke Bremen – Hannover (1740) eingefädelt werden (baulich leicht zu realisieren, da die Strecke aus

Rotenburg in Hochlage in Verden ankommt. (s.a. Knoten Verden
[Zustimmung](#)

Oldenburg – Osnabrück

Diese Strecke (1502) kann als großräumige Entlastung Bremens für Verkehr Jade/Weser -Ruhrgebiet/Südosten dienen. Für den SPNV ergeben sich dabei eher positive Effekte.

[Zustimmung](#)

Y- G (güterverkehrstaugliche Variante)

Nach der derzeitigen Planung kann tagsüber nur 1 Zug des SGV / Stunde ohne Halt über die Kern-Y-Trasse geführt werden. In der „flachen Heide“ ist es großer Zusatzaufwand, ganz oder abschnittsweise ein 3. Gleis für den SGV zu verlegen, außerdem ist die Y-G-Trasse an die Strecke Celle-Lehrte (1720) anzubinden, was autobahnparallel möglich ist (s.a. Knoten Hannover)

[Skepsis bei 3. Gleis](#)

[4 Gleise Buchholz –Lauenbrück – Rotenburg/ oder Sagehorn](#)

Zusammenstellung: KP Naumann