



## Resolution

### Niedersachsen braucht neue Gleise – die Landesregierung muss die Chancen erkennen!

#### Resolutionstext

Der Fahrgastverband PRO BAHN ruft die Landesregierung in Niedersachsen sowie die Landkreise und Kommunen, die sich bislang gegen mögliche Neubaustrecken von Hamburg und Bielefeld nach Hannover sperren, auf ihre Haltung zu überdenken und statt der Risiken auch die Vorteile dieser Strecken zu sehen. Ohne Neubaustrecken wird weder der Deutschlandtakt noch ganz allgemein der zu erwartende Verkehrszuwachs betrieblich zu bewältigen sein. Die in Alpha-E geplanten Maßnahmen werden nicht reichen. Niedersachsen muss dies jetzt erkennen und im eigenen Interesse die Nutzung möglicher Neubaustrassen für einen schnellen Regionalverkehr, der das Land besser erschließt, durchplanen und vorantreiben. Die Zeit drängt, denn wenn erst einmal gebaut wird, sind keine Anpassungen für einen solchen Regionalverkehr mehr möglich!

#### Begründung

Während verkehrstechnisch unstrittig ist, dass die Magistralen von Hamburg nach Hannover und von Hannover nach Bielefeld seit Jahren stark überlastet sind und bereits zur störungsfreien Bewältigung des jetzigen Verkehrsvolumens durchgehend mindestens vier Gleise benötigt werden, wird vielerorts und insbesondere in der Landesregierung massiver Widerstand gegen jeglichen Neubau geleistet.

Stattdessen werden vermeintliche Lösungen propagiert, wie etwa ein stures Festhalten an Alpha-E, die die Verkehrsprobleme von heute nicht lösen und erst recht nicht geeignet sind, zukünftige Verkehrsströme zu bewältigen, geschweige denn die in der Verkehrswende vorgesehene Steigerung des Marktanteils der Schiene zu realisieren. Auch lässt sich der Deutschlandtakt im Nah- und Fernverkehr bei Verzicht auf neue Gleise nicht umsetzen. Wir fordern daher zu einem Umdenken auf, bei dem die Chancen in den Vordergrund gerückt werden und die verkehrlich besten Lösungen gesucht werden, die auch den Bedürfnissen des Deutschlandtaktes und der Verkehrswende gerecht werden.

Als Fahrgastverband sehen wir neben den hinlänglich bekannten **Fahrzeitverkürzungen** (jeweils ca. 20 Minuten auf der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse) im Wesentlichen folgenden Nutzen der beiden Neubaustrecken:

- **Kürzere Bauzeit:** Ein Neubau ist in aller Regel wesentlich schneller umzusetzen als ein Ausbau unter rollendem Rad. Die Erfahrung mit Strecken wie Oldenburg – Wilhelmshaven und Rotenburg – Verden zeigt, dass man für eine Strecke wie Hamburg – Hannover entgegen allen anderslautenden Aussagen gut 20 bis

25 Jahre veranschlagen muss. Vor 2050 würde demnach keine Verbesserung der Situation eintreten. Ein Neubau hingegen könnte zumal in vergleichsweise einfachem Gelände in fünf oder sechs Jahren nach Erteilung des Baurechts abgeschlossen werden, wie die Strecke Köln – Frankfurt zeigt.

- **Fast keine baubedingten Behinderungen:** Ein Ausbau bei laufendem Verkehr beeinträchtigt diesen zwangsläufig, indem beispielsweise nur ein Gleis verfügbar bleibt oder die Geschwindigkeit gesenkt werden muss. Entlang beider Altstrecken wäre während des gesamten Bestandsausbaus über Jahrzehnte dadurch mit erheblichen Einschränkungen des Personenverkehrs zu rechnen. Nicht einmal das jetzige Angebot könnte aufrechterhalten werden, weil es gerade für den Güterverkehr keine leistungsfähigen Umleitungsstrecken gibt. Bei einem Neubau hingegen
- **Mehr Fern- und Regionalverkehr:** Die neuen Kapazitäten durch die Trennung schneller und langsamer Verkehre erlauben eine erhebliche Ausweitung des Regionalverkehrs auf den Altstrecken. Dazu zählen konkret der RE-Halbstundentakt zwischen Hamburg und Hannover, eine Verdichtung des Vorortverkehrs zwischen Lüneburg und Hamburg zu einem ganztägigen Halbstundentakt der Regionalbahn sowie ein Viertelstundentakt der S-Bahn Hannover nach Wunstorf bei gleichzeitig höherer Pünktlichkeit.
- **Mehr Stabilität, weniger Verspätungen:** Die Trennung der schnellen Fernzüge vom langsameren Verkehr vermeidet zahlreiche Überholungen. Diese sind betrieblich hochproblematisch und sorgen für zahlreiche Verspätungen. Neubaustrecken auf beiden Relationen würden dafür sorgen, dass sich der Fernverkehr auf der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse in ganz Deutschland merklich stabilisiert und Verspätungen abnehmen, denn einmal eingefahrene Verspätungen schaukeln sich im Mischbetrieb auf überlasteten Strecken oft nur weiter hoch. Da die meisten Fernzüge schon immer in den verschiedenen Mittelzentren entlang den Bestandsstrecken durchfahren, gewinnen dadurch sowohl die Fahrgäste als auch die weniger lärmgeplagten Anwohner.
- **Entlastung anderer Strecken:** Indem die beiden Neubaustrecken Bielefeld – Hannover und Hannover – Hamburg mit einer kurzen Verbindungskurve verknüpft werden, lässt sich insbesondere die Strecke von Hamburg über Osnabrück ins Ruhrgebiet entlasten. Die dortige Sprinter-Linie, die besonders viele Trassen vereinnahmt, kann auf den neuen Weg verlagert und verdichtet werden. Zudem verkürzt das die Fahrzeit Hamburg – Rhein/Ruhr um gut 30 Minuten.
- **Bessere Anbindung des ländlichen Raums:** Beide Neubaustrecken bieten sich für schnelle Regionalverbindungen an, die den ländlichen Raum besser und schneller an die Ballungsräume anschließen. So könnte man zukünftig in zehn Minuten von Bielefeld nach Bad Salzuflen und 30 Minuten schneller und direkt von Soltau nach Hamburg fahren. In Bergen könnten wieder Züge halten. Es bedürfte nur der Einrichtung der nötigen Regionalbahnhöfe entlang der Strecken und einiger Verbindungskurven.
- **Schneller von Westniedersachsen nach Hannover:** Durch eine Verbindungskurve von der Altstrecke zur möglichen Neubaustrecke im Raum Porta Westfalica könnte die Fahrzeit zwischen Osnabrück und Hannover um eine halbe Stunde gesenkt werden. Davon profitiert auch die wichtige Fernverbindung Amsterdam – Berlin.
- **Bessere Anbindung der Mittelzentren:** Im Gegensatz zu den zahlreichen Behauptungen steht eine Abkopplung der Mittelzentren Lüneburg, Uelzen, Celle, Minden, Bad Oeynhausen und Herford vom Fernverkehr nicht zur Debatte. Im Wesentlichen werden nur die Züge auf die Neubaustrecken verlagert, die dort ohnehin durchfahren. Das ermöglicht einen pünktlicheren Betrieb sowie eine Taktverdichtung der verbleibenden Fernzüge und schafft sogar Raum für neue Angebote, etwa eine Linie von Hamburg nach Berlin über Uelzen.

PRO BAHN wünscht sich angesichts dieser offensichtlichen Vorteile neuer Gleise, dass die niedersächsischen Landesregierung, die untergeordneten politischen Ebenen sowie bisher ablehnende Verbände diese intensiv betrachten und bewerten und sich anschließend auf Basis der Fakten neu orientieren. Gleichzeitig muss die Landesregierung dafür sorgen, dass etwaige Neubaustrecken durch zusätzliche Verbindungskurven und Regionalbahnhöfe für den schnellen Nahverkehr hergerichtet werden und dafür bei Bedarf auch eigenes Geld investieren.