



## Fachlich fundierte Entscheidung?

MDB MATTHIAS GASTEL TRÄUMT VOM NEUBAU. EIN WECKRUF.

### Grüne wollen fachlich fundierte Entscheidung

Das Bahnprojekt Hamburg – Hannover ist ein zentraler Baustein zur Stärkung der Schiene. Dabei sind die Interessen des Nah-, Fern- sowie Güterverkehrs in ausreichendem Umfang zu berücksichtigen. Wenn es nicht zum deutlichen Ausbau der Kapazitäten kommt, ist womöglich für die nächsten 50 Jahre kein pünktlicher Nahverkehr zwischen Hamburg und Hannover, keine Verlagerung der Güterverkehrsströme auf die Schiene und keine Umsetzung des Deutschlandtakts in Norddeutschland zu erwarten.

**Ausbau wollen alle, auch wir Bürger. Wir setzen „Ausbau“ allerdings nicht gleich mit „Neubau“. Der pünktliche Nahverkehr ist nur ein Ziel von Vielen. Das südliche Seevetal hat teilweise gar keine Anbindung. Regionalhaltepunkte waren bisher schon schwer anzusprechen, seit 2000 im F-Plan, gibt es bis heute noch keinen einzigen. Mit einer maximalen Bautätigkeit aufgrund einer Neubautrasse wird das auch in den nächsten 20 Jahren nichts.**

Für uns steht fest, dass sich alle Infrastrukturmaßnahmen an verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Zielen messen lassen müssen.

### Das ist auch genau unsere Auffassung.

In der „Grünen Bahnstrategie“ hatte sich die grüne Bundestagsfraktion im Dezember 2020 einstimmig zu einer deutlichen Stärkung der Schiene und den dafür erforderlichen Ausbau bekannt. Mit ihr wollen wir Grünen „den jahrzehntelangen Rückzug der Bahnen aus der Fläche umkehren. Künftig soll jede größere Stadt regelmäßig durch Fernverkehrszüge angefahren werden und auch ländliche Regionen sollen wieder einen guten Anschluss an ein hochwertiges Fernverkehrsnetz bekommen. Mit Streckenaktivierungen und neuen Bahnstrecken wollen wir Grüne im Bundestag dafür sorgen, dass zahlreiche Mittel- und Kleinstädte sowie Dörfer erstmals seit Jahrzehnten wieder an die Schiene angebunden werden. [...] Nur mit dem massiven Ausbau des Schienenverkehrs wird Deutschland

seine Klimaschutzziele erreichen. Die Antriebswende, also die Abkehr von fossilen Verbrennungsmotoren, ist wichtig, wird für das Erreichen der Klimaziele jedoch nicht reichen. Insbesondere in den Städten muss die Anzahl der Pkw deutlich reduziert werden. Der Lkw-Verkehr gehört in weiten Teilen auf die Schiene verlagert.

**Unter grüner Führung wurden alle Umschlagbahnhöfe in HH abgebaut. LKW können dort gar nicht mehr auf die Schiene. Verbrennungsmotoren und PKW/LKW werden hier völlig verkürzt gleichgesetzt. Zur Wahrheit gehört, dass die fortschreitende Elektromobilität und der Einsatz von anderen Technologien wie Wasserstoff einen erheblichen Teil zur Reduzierung von Emissionen auch auf der Strasse beitragen werden. Wesentliche Teile des Transports lassen sich gar nicht auf der Schiene abbilden, weil die Schienen nicht bis an die notwendigen Ziele heranreichen. „LKW Verkehr in weiten Teilen auf die Schiene zu verlagern“ suggeriert unrealistische Möglichkeiten.**

Die Bahn ist in der Lage, mehr Menschen und Güter umweltfreundlicher und effizienter zu transportieren. Um die Klimaziele des Pariser Abkommens erreichen zu können, muss es uns gelingen, den Anteil der Reisenden in den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der per Bahn transportierten Güter deutlich zu steigern“. Diese Ziele wollen wir mit der Einführung des Deutschlandtakts erreichen.

**Der Wille allein ist noch lange keine Lösung. Ein Deutschlandtakt, der, wenn überhaupt, erst 2070 vollständig greift, ist ferne Zukunft. Der Autoverkehr ist bis dahin emissionsfrei, der letzte verkaufte Verbrenner ist zu diesem Zeitpunkt 30 Jahre alt. Schon heute ist ein mit 4 Personen besetztes Dieselfahrzeug von Bielefeld nach Berlin klimafreundlicher unterwegs als ein zu durchschnittlich 56 % ausgelasteter ICE. Es geht also nie um die Verteufelung eines Verkehrssystems zugunsten eines anderen, sondern um einen intelligenten Mix. Frei von ideologischen Antrieben.**

## Zielfahrpläne für in 47 Jahren?

EIN VERGLEICH: VOR 47 JAHREN GAB ES NOCH NICHT MAL DEN PC

Mit ihm (dem Deutschlandtakt) einher geht ein neuer Planungsgrundsatz, bei der zuerst ein Zielfahrplan erstellt wird, der klar und transparent festlegt, wann und wo in Deutschland Züge fahren. Basierend darauf werden Engpässe identifiziert, Fahrzeiten optimiert und Bahnhöfe sowie Strecken aus- und neugebaut.

**Problematisch an einem Zielfahrplan ist, das er nie endgültig sein kann, sondern dynamischen Entwicklungen ständig angepasst werden muß. In diesem Fall geht es um enorme Zeithorizonte. Eine Streckenplanung nach Zielfahrplan wird bereits überholt sein, bevor der Bau beginnt. Es grenzt an pathologische Selbstüberschätzung, wenn man glaubt heute sagen zu können, was 2070 gebraucht wird.**

Ein klares Bekenntnis zum Ausbau der Bahn findet sich auch im Wahlprogramm für die Bundestagswahl 2021. Hier heißt es: „Eine leistungsfähige, verlässliche Bahn ist das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrswende.“

**Das ist gesellschaftlich nahezu Konsens und sollte nicht als Grundlage für wahnwitzige Neubaufantasien missbraucht werden. Eine verlässliche, leistungsfähige Bahn beginnt mit der (übigen ebenso kostspieligen wie notwendigen) Instandsetzung des maroden Bestands.**

Wir wollen den Deutschlandtakt weiterentwickeln und realisieren, um den Menschen mit mehr, resilienteren und besser aufeinander abgestimmten Bahnangeboten in Stadt und Land attraktive und für alle bezahlbare Mobilitätsangebote zu machen. [...] Lücken und Engpässe sowohl im innerdeutschen als auch im grenzüberschreitenden Schienennetz sowie in den Bahnknoten wollen wir schließen. Den Aus- und Neubau, die Elektrifizierung und Digitalisierung des Netzes treiben wir zügig voran.“

**Schön, aber unseriös und dramatisch unwissend, dass man dies 2021 ins Wahlprogramm schreibt. Jeder Experte konnte bereits zu diesem Zeitpunkt erkennen, dass vor allen Dingen die Sanierung des**

**völlig kaputtgesparten Bestandes die schnellsten Ergebnisse inklusive Kapazitätssteigerungen liefert. Der Deutschlandtakt ist aus heutiger Perspektive ein Einhorn. Nett anzuschauen - vielleicht sogar ein fernes Wunschziel, aber eine Katastrophe, wenn in seinem Namen die jetzt zwingend notwendigen Dinge liegen bleiben.**

Im Koalitionsvertrag der „Ampel“ wurde das Ziel definiert, einen Marktanteil von 25 Prozent für den Schienengüterverkehr und die Verdopplung der Verkehrsleistung im Personenverkehr bis 2030 zu erreichen.

**Das war damals schon eine Utopie - und klingt nach Planwirtschaft. Marktanteile durch Politik vorzugeben hat noch nie funktioniert (siehe DDR). Auf welchen Zahlen basieren die Ziele? Selbst der Bundesrechnungshof kennt die Grundlagen nicht und bemängelt die Zielsetzung und Planung des Deutschlandtaktes. Immerhin war man umsichtig genug im K-Vertrag kein Bezugsjahr als Grundlage zu nennen. Wer den Bürgen heute noch vorgaukelt, er könne Marktanteile erzwingen, macht vorsätzlich und wider besseren Wissens Falschaussagen.**

Frühere Koalitionen hatten ähnliche Ziele definiert. Im Koalitionsvertrag der Ampelfraktionen sind klare Bekenntnisse zum Aus- und Neubau der Schienenwege für die Umsetzung des Deutschlandtaktes enthalten. In Anträgen, so einem Logistik-Antrag der Ampel, sprechen sich die drei Ampelfraktionen für einen „deutschlandtaktkonformen“ Aus- und Neubau von Knoten und Korridoren aus. Ein klares Bekenntnis zum Deutschlandtakt ist auch im niedersächsischen Koalitionsvertrag enthalten.

**Sie manipulieren den Eindruck: Ein Bekenntnis zum Deutschlandtakt hat erst einmal nichts mit einer Neubaustrecke zu tun. Schon gar nicht mit einem konkreten Fahrplan. Allerdings ist im Niedersächsischen Koalitionsvertrag ein klares Bekenntnis zu den im Dialogforum verabredeten Maßnahmen enthalten: Der Ausbau der Bestandsstrecke und keine Neubaustrecke!**

## Vorbild Schweiz?

DA SCHÜTTELN SOGAR EIDGENOSSEN MIT DEM KOPF

Beim Deutschlandtakt handelt es sich um einen integralen Taktfahrplan nach Vorbild des erfolgreichen Bahnlandes Schweiz. Kern eines solchen Fahrplans sind gut merkbare, konsequent eingehaltene und attraktive Taktungen.

**Die Schweiz ist mit Deutschland laut Bahnexperten so gut wie gar nicht vergleichbar. Es ist simple Physik, das mit der Menge die Komplexität im Quadrat steigt. Bedeutet: Mit 10x mehr Masse/Strecke im deutschen Netz steigt die Komplexität der Aufgabe um den Faktor 100! Kopfschüttelnd quittieren die Schweizer die deutschen Pläne. In der Schweiz sind schon auf der kleinen Fläche jede Menge Redundanzen (doppelte Züge in Bahnhöfen) vorgehalten um Verspätungen auszugleichen. Im übrigen sind "merkbare, konsequent eingehaltene und attraktive Taktungen" Kern eines jeden Fahrplans. Auch ohne Deutschlandtakt.**

So wird auf wichtigen Fernstrecken zum Beispiel zukünftig alle 30 Minuten ein ICE fahren. Zweiter wichtiger Aspekt eines integralen Taktfahrplans sind optimal aufeinander abgestimmte Umsteigemöglichkeiten. Dadurch kann in allen Knotenbahnhöfen mit attraktiven Zeiten in alle Richtungen umgestiegen werden. Diese neue Form der Fahrplangestaltung setzt neue Anforderungen an den Ausbau einer Bahnstrecke. Um an beiden Endpunkten alle Anschlüsse zu erreichen, wird eine sogenannte Kantenfahrzeit – also von Bahnsteigkante zu Bahnsteigkante – vom Fahrplan vorgegeben. Werden diese verfehlt, verpassen Reisende ihre Anschlüsse und Reisezeiten verlängern sich nicht nur um wenige Minuten, sondern um bis zu einer Stunde.

**Diese Anforderungen sind in einem deutschen Netz schlicht nicht realisierbar und oder finanzierbar. Die kleinsten Verzögerungen bei irrwitzig gefahrenen Geschwindigkeiten führen zum Kollaps. Dies ist ein allseits bekannter Schwachpunkt eines integralen Fahrplans!**

**Insbesondere ein anfälliges Bestandsnetz bringt Störungen, die sich sofort aufschaukeln. In einem großen Land mit vielen komplexen Streckenführungen und vielen Teilnehmern ist dieses System zudem überproportional anfällig für schwer abfangbare Störungen. Und Sie wollen hier auch noch mit 250-300km/h fahren.**

Mit dem Deutschlandtakt wird sich die deutsche Infrastrukturpolitik also von Zielen leiten lassen. Dies wurde über Jahrzehnte versäumt. Die Wiederholung alter Fehler müssen unbedingt vermieden werden. Darauf legen wir auch beim Bahnprojekt Hamburg – Hannover Wert.

**Das ist falsch: Über Jahrzehnte hat sich die Infrastrukturpolitik sehr wohl von Zielen leiten lassen. Nur eben auch von den Falschen. Wer auf Fehlervermeidung "wert legt" legt, sollte vor allem den Fehler der Bestandsvernachlässigung nicht wiederholen. Viel wichtiger ist es jetzt die durch die Vergangenheit verursachten Fehler zu korrigieren, bevor man versucht neue Herausforderungen in einem maroden Bestand zu realisieren. Dies gilt ganz besonders für die Streckenführung zwischen Hamburg und Hannover.**

Aktuell läuft die Aktualisierung des Gutachterentwurfs des Deutschlandtakts. Dabei handelt es sich um den sehr sorgfältig über Jahre hinweg schrittweise und immer besser abgestimmten inzwischen dritten und maßgeblichen Fahrplan. Darin wird es aller Voraussicht nach keine Änderungen bei den Fahrzeiten geben. Nach jahrelanger Entwicklungsarbeit des sehr ausdifferenzierten Fahrplanwerks sehen wir auch keinen Anlass zur Änderung von Fahrzeiten gegenüber dem bereits vorliegenden Fahrplanentwurf. Gerade auf den Hauptachsen wurden wichtige Anschlussrelationen und Umsteigebahnhöfe festgelegt, so dass hier kein Anlass zur wesentlichen Abänderung der Fahrzeiten gegeben ist.

## Prognose oder Planwirtschaft?

DA MUSS DAS BAHNFAHREN SCHON BEFOHLEN WERDEN

Hier beginnt ein essentielles Problem. Berechtigte Interessen von Menschen und Natur werden einem technokratischen, planwirtschaftlichen Modell untergeordnet. Das ist überhebliche, menschen- und naturverachtende Politik von Ideologen. Zudem von solchen, die glauben, sie könnten in die Zukunft blicken und heute Fahrpläne für Strecken entwerfen die erst in 30-45 Jahren fertig werden.

Jedoch ist es gut möglich, dass die Kapazitätsanforderungen mit der Überarbeitung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt nach oben gesetzt werden, da laut Verkehrsprognose beim Güterverkehr mit starkem Wachstum zu rechnen ist.

**Falsch: Das entbehrt jeder Grundlage und ist eine typische politisch motivierte Schutzprognose, um die Planungen durchzusetzen. Es ist keine realistische Verkehrsprognose bekannt, die ein starkes Wachstum prognostiziert. Merke: Der Wunsch ist noch keine Prognose. Im Gegenteil sind sämtliche Prognosen der Vergangenheit weit verfehlt worden. Die mit Abstand wichtigsten Güter-Verkehre auf der Strecke Hamburg Hannover sind Containerverkehre. Die Prognosen, die dem Alpha E zugrunde liegen sind nicht einmal zu einem Drittel eingetreten. Auch das weit weniger wichtige Stückgut, vor allem Kohle, wird im Zuge der Energiewende eher rückläufig.**

(...) und für den Regionalverkehr zusätzliche Bestellungen seitens der Länder angekündigt wurden.

**Seit dem Jahr 2000 warten Bewohner beispielsweise in Seevetal auf Regionalhaltepunkte, die im Bestand einfach umzusetzen wären. Deren Realisierung in naher Zukunft durch eine Neubaustrecke aber eher unwahrscheinlicher werden.**

Hinzu kommt, dass mit dem Deutschlandticket zusätzliche Fahrgäste insbesondere für langlaufende, schnelle Regionalverkehre gewonnen wurden und werden.

**Zusätzlich zu was? Zur überzogenen Prognose? Der Verkehr ist darstellbar, wenn man die übrigen Verkehre auf den Bestandsstrecken sinnvoll verteilt, statt alles auf einer kurzen Hauptmagistrale zu errichten, die dann noch mehr Verkehre auf sich konzentriert. Diese grundlegende Idee verfolgt das Alpha E, ist gutachterlich ausgearbeitet und bestätigt und wird konsequent ignoriert.**

Für uns ist daher klar, dass die bisher angestrebten Kantenfahrzeiten und Zugzahlen in Norddeutschland auch weiterhin handlungsleitend beim Schienenausbau sind. Das Ergebnis einer Infrastrukturpolitik, die sich nicht von Zielen leiten lässt, sieht man zum Beispiel in Stuttgart.

**Stuttgart ist eine Katastrophe für die Bahn und eine Katastrophe für die Politik und eine wirtschaftliche Katastrophe. Ein Zeugnis des Totalversagens der öffentlichen Hand. Lernen sollte man daraus unter anderem, dass nicht am Bürgerwillen vorbei gebaut werden darf und dass Bürgerproteste nicht wegnoriert werden dürfen. Und dass man nicht auf spekulative Prognosen in die Zukunft baut. Und genau diese Fehler bahnen sich auf der Strecke Hamburg Hannover wieder an.**

Hier muss bei „Stuttgart 21“ teuer und zeitaufwändig nachgebessert werden, da die Kapazitäten nicht ausreichen. Da der Tiefbahnhof als Engpass nicht nachgebessert werden kann, sollen nun Bypässe zur Umfahrung des noch im Bau befindlichen „Herzstücks“ von Stuttgart 21 geschaffen werden. Damit soll vermieden werden, dass alle Züge in den Tiefbahnhof fahren müssen. Kritiker\*innen hatten seit den 1990er-Jahren leider vergeblich auf die knapp bemessenen Kapazitäten im Tiefbahnhof und auf den Zulaufstrecken hingewiesen. Nun wird Stuttgart noch auf Jahrzehnte mit Großbaustellen zu leben haben.

**Genau dieses Szenario droht auch bei einer NBS mit der unwiederbringlichen Zerschneidung von Landschaften und Dörfern durch ein**

# Ausbau Hamburg-Hannover

50 JAHRE NEUBAUVERSUCH UND IMMER NOCH NICHT KLUGH

**Großbauprojekt! Konzentration auf eine Hauptmagistrale. Fertigstellung am St. Nimmerleinstag. Bis dahin Großbaustellen mit Naturzerstörung und Ressourcenverbrauch. Wo ist der Lerneffekt der Politik? Besonders bei Bundestagsabgeordneten aus Baden-Württemberg.**

An der vor nur wenigen Jahren fertiggestellten Neubaustrecke München – Berlin müssen Fahrgäste, die aus Stuttgart kommend in Nürnberg nach Berlin zusteigen wollen, 50 Minuten warten. Grund ist, dass bei der Planung allein die Strecke und nicht das Netz betrachtet worden war. Auch der neue Bahnhof Lindau-Reutin wurde mit zu knappen Kapazitäten gebaut. Die ÖBB und das Land Baden-Württemberg würden gerne (perspektivisch) mehr Züge fahren lassen, für die es aber nicht ausreichend Bahnsteiggleise und Abstellanlagen gibt. In all diesen Fällen wurde nicht dem Netzgedanken gefolgt, sondern nur einzelne Abschnitte bedacht. Außerdem lag kein Fahrplan zugrunde und/oder man hat keine Spielräume für Wachstum vorgesehen. Dieses kopflose „Drauflosbauen“ muss ein Ende haben!

**Vor allem aber muss der Bestand saniert und optimiert werden, bevor irgendetwas neu gebaut wird. Oder mit den Worten Ihres Vorstandes Huber: ...wenn in einem Hotel in 80 Zimmern die Heizung nicht geht, hilft es nichts 2 neue Zimmer zu bauen.“**

Mit dem integralen Taktfahrplan des Deutschlandtaktes werden zukünftig benötigte Kapazitäten errechnet und jedes Vorhaben wird anhand des Netznutzens bewertet.

**Das ist falsch: Der integrale Taktfahrplan berechnet keine Kapazitäten. Die Kapazitäten werden prognostiziert. Allerdings stimmt keine Prognose der vergangenen 40 Jahre auf der Strecke HH-H, weil die Prognosen bisher politisch motiviert – man könnte auch sagen manipuliert – sind. Vornehmlich aus Hamburg.**

## Situation zwischen Hamburg und Hannover – Zielfahrplan

Der Korridor Hamburg – Hannover ist schon heute eine der am meist befahrenen Schienenstrecken Deutschlands. Als Teil der Hauptachse des Schienenpersonen-Fernverkehrs zwischen Nord- und Süddeutschland fahren zwei bis drei ICE-Züge pro Stunde und Richtung. Ergänzt wird dieses Angebot durch ein stündliches Regionalexpress-Angebot Hamburg – Hannover und die stündliche Regionalbahnlinie Hamburg – Lüneburg. Zur Hauptverkehrszeit wird dieses Angebot sogar noch weiter verdichtet. Zusammen mit dem aufgrund des Hamburger Hafens sehr stark auftretendem Güterverkehr ergeben sich Zugzahlen von über 320 Zügen, die auf der ab Lüneburg Richtung Süden zweigleisigen Strecke unterwegs sind. Die Zugzahlen der Strecke liegen damit circa 30 Prozent höher als die Nennleistung der Strecke, also der Zahl an Zügen, bei der ein wirtschaftlich optimaler Eisenbahnbetrieb möglich ist. Einfach gesagt: Die Strecke ist überlastet.

**Wirkt sehr einleuchtend kritisch, ist aber lange bekannt und allseits unbestritten: Die Strecke ist überlastet und braucht mehr Kapazität. Das ist seit langem richtig und brauchte auch schon 2015 keine Gastelsche Genialität, um erkannt zu werden. Grund dafür ist übrigens das sture Festhalten an Neubauplänen, statt des ernsthaften Bestands-Ausbaus. Seit 40 Jahren hätte man im Bestand sinnvoll ausbauen können und hat das zugunsten einer nicht durchsetzbaren Neubautrasse immer wieder vernachlässigt. Dies schien 2015 mit dem Dialogforum erstmals überwunden. Hier wurden neue Wege und Konzepte erdacht, die diese beschriebenen Kapazitäts-Engpässe auflösen. Es scheint als würde man abermals das machbare nicht verfolgen und abermals die Region mit dem dringend notwendigen Ausbau im Stich lassen. Vor diesem Hintergrund kommt mit der folgenden Aussage von Ihnen ein echter Hammer:**

## Konkreter Infrastrukturbedarf

VERNACHLÄSSIGT VERDÄNGT VERBOCKT: KAPUTTE STRECKE KILLT KAPAZITÄTEN

Infolgedessen klagen Pendler\*innen schon seit Jahren über Verspätungen, Störungen im Fernverkehr und eine schlechte Qualität im Güterverkehr, sodass immer noch die meisten Güter auf der Straße transportiert werden.

**Das ist eine Frechheit, oder nennen wir es besser eine falsche, wiederum politisch motivierte, Kausalität: Die schlechte Qualität ist zurückzuführen auf den maroden Bestand, die fehlende Digitalisierung und beispielsweise Rückbau von Bahnhöfen, Verkürzung von Bahnsteigen und Reduzierung des Streckennetzes und fehlende Weichen. Ohne diese, auf einer derart wichtigen Trassenführung, auftretenden Missstände wäre die Strecken-Qualität deutlich besser. Verantwortlich dafür: Ihr Laden, die DB Netz AG. Der Ausbau des Bestandes würde eine weitere, erhebliche Verbesserung nach sich ziehen. Und die Verteilung der Verkehre auf die unterschiedlichen Korridore würde die Lasten in der Region gerechter verteilen und zusätzlich Ausweich-Kapazitäten für Spitzenlasten schaffen. Dies Verschweigen Sie aus welchen Motiven auch immer.**

Im Zielfahrplan des Deutschlandtakts erhöht sich die Zahl der ICE-Verbindungen auf vier Züge pro Stunde und Richtung und die Regional-expressverbindung soll ganztägig im Halbstundentakt verkehren. Sollen diese Angebotsausweitungen realisiert und der Güterverkehr weiter auf die Schiene verlagert werden, führt an einem Ausbau der Bahninfrastruktur kein Weg vorbei. Neben der Kapazität der Eisenbahnstrecken und damit der Anzahl der Züge, spielen auch die Fahrzeiten eine Rolle. Diese müssen im Einklang mit dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes sein, damit Umsteigeverbindungen wie geplant funktionieren. Dafür ist aktuell eine Fahrzeit von 63 Minuten zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Hannover inklusive eines Halts in Hamburg-Harburg vorgesehen – deutlich weniger als die heutige Fahrzeit von circa 80 Minuten.

**Wie aus Ihren Ausführungen sehr deutlich wird,**

**funktioniert der von Ihnen sakrosant verfolgte Deutschlandtakt im 3. Fahrplanentwurf nicht. Sie wollen allen ernstes die Stecken solange umbauen, bis ihr Fahrplan passt. Koste es was und wen es wolle. Das ist eine ziemlich krude Vorstellung. Der Fahrplan ist natürlich gestaltbar, auch wenn den Ideologen das nicht passt. 2. Es müssen mehr, also sehr viel mehr Güterverkehr auf die Schiene verlegt werden, schon um die gewaltigen Lücken zu den Prognosen aufzufangen. 3. Kein Mensch behauptet, dass die Bahninfrastruktur nicht ausgebaut werden muss. Bestritten wird die Notwendigkeit eines Neubaus. 4. Der Hamburg-Knoten wird nicht der Hamburger Hauptbahnhof, sondern nach neuesten Erkenntnissen der Bahnhof Harburg sein. Hierhin kann schon heute, erst recht nach Ausbau im Bestand eine Zeit von unter 60 Minuten erreicht werden. Das beschriebene Problem der Fahrzeit ist also nicht existent. Laut Vieregg ist sogar eine Fahrzeit Hannover-Hamburg HBF von 52 Minuten möglich mit 5 Minuten Verspätungszuschlag für Betriebsstörungen für 2 ICE pro Stunde und ein ICE mit Halt in Hamburg-Harburg.**

### Der konkrete Infrastruktur-Bedarf

Für den Ausbau der Infrastruktur zwischen Hamburg und Hannover sind grundsätzlich zwei verschiedene Möglichkeiten denkbar. Dies ist einerseits der Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen entlang der Bestandsstrecke, gegebenenfalls ergänzt durch Ortsumfahrungen. Andererseits der Bau einer Neubaustrecke fernab der Bestandsstrecke durch die Lüneburger Heide, die sich am Verlauf von Autobahnen und Bundesstraßen orientiert. Die neuen Gleise sollen einen großen Teil der ICE- und vor allem den Güterverkehr aufnehmen. Die aktuellen Planungen sehen dafür vier Grobvarianten – zwei Aus- und zwei Neubauvarianten – vor.

**Das ist Augenwischerei: Es sind im wesentlichen 2 Varianten, die sich im weiteren südlichen Verlauf jeweils gabeln. Gemessen an dem Anteil Neubau handelt es sich dabei um 3 Neubauvarianten und nur eine Ausbaubariante.**

## Offenheit für echte Lösungen?

AUSSER BEI DEUTSCHLANDTAKT. UND DEM FAHRPLAN. UND DER NEUBAUSTRECKE.

Alle Varianten haben gemein, dass auf dem gesamten Korridor vier Gleise zur Verfügung stehen müssen, um die notwendige Kapazität zu erreichen.

**Es wird durch Wiederholung nicht richtiger. Und damit sind auch die Folgerungen falsch. Der notwendige Bedarf ist festzustellen und die notwendige Kapazität lässt sich eben auch anders darstellen. In der Ausbauvariante reichen 3 Gleise um selbst die überzogenen Prognosen zu verdauen, insbesondere, wenn man die Verkehre verteilt.**

Ein Ausbau in Form eines zusätzlichen Gleises reicht für die Erreichung dieser Kapazität nicht aus. Das zeigt sich auf dem schon heute „dreigleisigen“ Abschnitt nördlich von Lüneburg. Hier wird das zusätzliche Gleis ausschließlich in Richtung Süden genutzt. In Richtung Norden besteht der Engpass mit all seinen negativen Auswirkungen nach wie vor.

**Auch hier greifen sie wieder zu einem Taschenspielertrick, oder – noch schlimmer – sie wissen es tatsächlich nicht besser. Fehlende Weichen verursachen das Problem. Auch hier liegt die Ursache wieder bei einer Fehlplanung der DB Netz AG.**

Von einer alternativen Betriebsform, in der das mittige Gleis für beide Fahrtrichtungen genutzt wird, können zwar beide Fahrtrichtungen gleichermaßen profitieren, die erzielten Kapazitätsgewinne sind aber sehr klein, da Züge auf dem mittigen Gleis nicht unmittelbar nacheinander fahren können, sondern bei Zügen in entgegengesetzte Richtungen erst das komplette Gleis geräumt werden muss.

**Sie wissen auch hier, dass man auf einer modernisierten Strecke mit mehr Weichen mehr realisieren könnte.**

Ein viergleisiger Ausbau kann dagegen die Kapazität mehr als verdoppeln. Hier sind nicht nur die Fahrtrichtungen komplett voneinander entkoppelt, sondern die zwei Gleise pro Richtung können auch

dazu genutzt werden unterschiedlich schnelle Zugfahrten voneinander zu trennen. Dass ein schneller ICE auf eine langsame Regionalsbahn „aufläuft“, kann so verhindert werden, wovon die Nutzer\*innen beider Zugfahrten und die Leistungsfähigkeit der Strecke profitieren.

**Klar. Sie haben Recht. Am allerbesten wäre natürlich ein 20gleisiger Ausbau – für jede Stadt ein eigenes Gleis, aber wir sind hier ja nicht bei „wünsch Dir was“. Das ist nämlich unser Geld, unser Lebensraum und unsere Natur, die Sie für Ihre Wunschträume zugleisen. Deshalb ist unser Vorschlag: Warum fangen wir nicht erst einmal mit dem Machbaren an?**

### Offenheit gefragt für echte Lösungen

Als Grüne sind wir offen für alle Varianten zwischen Hamburg und Hannover in die Begleitung der Vorplanungen gestartet. Gesetzt sind für uns aber die umwelt-, klima- und verkehrspolitischen Ziele. Einzelne Varianten, die nicht dazu beitragen, diese zu erreichen, scheiden für uns im weiteren Verfahren aus.

**Treppenwitz: Im Klartext heißt, dass Sie sind für gar nix offen außer für den Neubau. Das unterscheidet Sie übrigens grundlegend von den Bürgern, die sich in einem offenen Dialog über 10 Monate unentgeltlich konstruktiv auseinandergesetzt haben und heute von Ihnen ignoriert werden.**

Es ergibt keinen Sinn, an Varianten festzuhalten, mit denen vereinbarte Ziele verfehlt, Engpässe beibehalten und später aufwändig nachgebessert werden muss.

**Wenn Sie damit Alpha E meinen, ist das falsch: Alpha E hält vereinbarte Ziele (vielleicht haben Sie mit Ihrer Minderheit andere vereinbart?). Alpha E löst gutachterlich bestätigt Engpässe auf (wenn Sie keine neuen hineinplanen). Und Alpha E saniert den Bestand, was ohnehin passieren muss.**



# Ökologie und Klimaschutz

## IDEOLOGEN MIT BRECHSTANGEN

Klar ist für uns daher, dass die zukünftige Infrastruktur die prognostizierten und politisch von allen demokratisch legitimierten Parteien geforderten Zugzahlen in angemessener Qualität realisieren kann und dass die Zielfahrzeiten des Deutschlandtakts eingehalten werden.

**Dann ist klar, das Sie mit uns nicht einig werden. Denn Ihre Prognosen und die darauf geforderten Zugzahlen sind schlicht nicht haltbar. Die Kosten, die damit verbunden sind, sind nicht trag- und verantwortbar. Und Ihr demokratisch legitimerter, mit Gewalt durchgedrückter Koalitionsvertrag ist mittlerweile auch nur noch Ausdruck einer politischen Minderheit. Allein daran können Sie sehen, wie schnell sich sicher geglaubte Dinge ändern. Wir empfehlen dringend, den Zielfahrplan des Deutschlandtaktes anzupassen. Es wird nicht vermittelbar sein, zig Milliarden Euro für eine Neubaustrecke, die auf massiven Widerstand stößt, zu verbrennen, nur weil man zu blöd oder zu faul ist, einen Fahrplan neu zu rechnen. Wenn Sie das nicht hinkriegen, sind Sie wahrscheinlich der falsche Mann oder Ihre Partei die falsche Partei für komplexe Aufgaben.**

### Ökologie und Klimaschutz

An eine Neubaustrecke haben wir klare Erwartungen: So sollte sie möglichst nah an bestehenden Infrastrukturen, wie zum Beispiel Autobahnen, in sogenannter Verkehrswegebündelung verlaufen, um die eingeschlossenen Flächen und die landschaftszerschneidende Wirkung zu minimieren. Dies ist auch die Position der Grünen im Landtag Niedersachsens, mit der wir im engen Austausch stehen. Die Auswirkungen auf Siedlungsstrukturen und Eingriffe in Landschaftsbilder und natürliche Schutzgüter sind so gering wie möglich zu halten. Klar ist aber, dass jede Variante, Aus- wie Neubau, Eingriffe in Schutzgüter mit sich bringt. Diese sind nur dann zu rechtfertigen und zu verantworten, wenn ihnen ein entsprechend großer Nutzen gegenübersteht. Außerdem ist zu beachten, dass jeglicher Ausbau von Infrastruktur mit dem Ausstoß von CO<sub>2</sub>

einhergeht. Im Gegensatz zum Ausbau von Straßeninfrastruktur, werden durch den Bau emittierte Treibhausgasemissionen bei Bahnstrecken aber schnell amortisiert, da es zu Verkehrsverlagerungen auf die Bahn kommt.[3] Pro Personen- beziehungsweise Tonnenkilometer stößt diese nur ein Bruchteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Straßenverkehr aus, auch wenn die Emissionen, die beim Bau der Infrastruktur ausgestoßen werden, bei der Betrachtung miteinbezogen werden.

**Wieder so ein Ablenkungsmanöver. Wir reden nicht gegen die Bahn zugunsten von PKW/LKW. Es geht darum, die Emissionen, die ein Bestandsausbau verursacht, mit denen die ein Neubau verursacht, zu vergleichen. Beides wird dazu führen, dass der Verkehr sich in Richtung Schiene verlagert. Im Rahmen realistischer Prognosen. Übrigens: Auch der Straßenverkehr wird zunehmend emissionsfreier. Ein Fakt, den Sie hier, sicher auch aus Versehen, unberücksichtigt lassen. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Deutschlandtaktes wird er nahezu vollständig emissionsfrei sein. Der Amortisationsgrad nimmt also mit fortschreitender Zeit massiv ab.**

Auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Betrieb müssen beachtet werden. So ist zu berücksichtigen, wie viel Verkehr sich dank des Ausbaus auf die Schiene verlagert und wie hoch der Energieverbrauch auf der neuen Infrastruktur ist. Relevant dafür ist die Streckenlänge, aber auch das Geschwindigkeitsprofil. Fahren mit 300 Stundenkilometern im Vergleich zu 250 Stundenkilometern verschlechtert aufgrund des bei höheren Geschwindigkeiten exponentiell steigenden Stromverbrauchs die Energiebilanz. Aber auch häufiges Anfahren und Bremsen erhöht den Energieverbrauch, insbesondere bei Güterzügen.

In einem Aufruf zur "Klima- und naturverträglichen Infrastrukturplanung" fordern 19 Verbände unter anderem aus den Bereichen Natur-/Umweltschutz, Verkehrswende und Gewerkschaften: "Aus- und Neubau des Schienennetzes bekommen Vorrang vor dem Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen." [5]

## Regionaler Nutzen?

WHOOOHOOOUUU! NEBELKERZENALARM...

Auch die beiden Umwelt- und Naturschutzverbände BUND und Nabu bekennen sich klar zur Verkehrswende mit deutlich gestärkter Bahn. Der BUND fordert einen schnellen und gezielten Ausbau des Bahnnetzes. Der Nabu unterstützt den Deutschlandtakt und den dafür erforderlichen Kapazitätsaufbau.

**Auch hier ist eine differenzierte Einordnung wichtig. 1. BUND und Nabu sind (wie nahezu alle) erklärte Befürworter des Ausbaus, aber entschiedene Gegner der Neubaustrecke, wie Sie aus reichlichen Briefwechseln wissen, hier aber verschweigen. Der Flächenverbrauch und die Verdichtung, der zerstörte Naturraum und das durch den Bau emittierte CO2 sind durch den Betrieb nicht mehr einzuholen, da in absehbarer Zukunft auch der übrige Verkehr emissionsfrei ist. Dann sitzen wir auf den Trümmern einer nicht umweltamortisierten Neubaustrecke, falls sie bis dahin überhaupt fertig ist. 2. 300km/h sind im Energieverbrauch katastrophal. 250 Stundenkilometer aber auch. Deshalb ist generell über ein Tempolimit auch auf der Schiene nachzudenken. Mit einem entsprechend angepassten Deutschlandtakt profitiert die Umwelt massiv. Und eine Neubaustrecke wird sofort obsolet. Bei geringeren Geschwindigkeiten steigt sofort auch die Zuverlässigkeit und das von Ihnen beschriebene ungeplante Anhalten der Züge verringert sich. Die Menschen/Fahrgäste wären dankbar, wenn sie ein paar Minuten länger unterwegs, dafür aber zuverlässig wie angekündigt ankommen würden.**

### Regionaler Nutzen

Für uns Grüne ist klar: Die Bedürfnisse vor Ort müssen im Blick behalten werden. Aus- oder Neubauvorhaben dürfen nicht nur dem Güter- und Fernverkehr dienen, sondern müssen auch Vorteile für die unmittelbar von der Strecke betroffenen Menschen bieten. Die ausreichende Leistungsfähigkeit der Infrastruktur muss also Priorität haben. Wird ein unzureichender Ausbau der Infrastruktur vorgenommen, hat das zur Folge, dass gewonnene Kapazitäten sofort vom Güter- und Fernverkehr beansprucht werden und keine Ausweitung des Nahverkehrs möglich ist. Im Interesse der Menschen an der Strecke müssen Engpässe daher unbedingt vermieden werden. Für eine Neubauvariante bedeutet dies, dass sie nicht nur dem Güter- und Fernverkehr dienen soll, sondern auch regionaler Nutzen in Form von Regionalbahnhöfen (zum Beispiel in Soltau, Celle, Bergen und am Heidepark) entstehen soll.

**Durchschaubarer Versuch: Bevor Sie die 80km entfernten Städte versuchen für ihre Neubaufantasien zu instrumentalisieren, sollten Sie die Pendler im Umkreis von 30km beispielsweise rund um Hamburg im Blick haben. Die bekommen sie sofort en Masse von der Straße auf die Schiene. Das wollten sie doch oder etwa doch nicht? Ohne großen Aufwand. Einfach mit Regionalhaltepunkten, dort wo es heute noch gar keine gibt.**

Ein gelungenes Beispiel für regionalen Nutzen ist die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, wo in Merklingen auf der Schwäbischen Alb eine ganze Region durch den Regionalhalt attraktiv ans Schienennetz angebunden wurde und der Bahnhof in das regionale Busnetz eingebunden wurde.

**Lieber Herr Gastel, unter Akademikern gibt es eine gute Gepflogenheit. Keine Beispiele für neue Ideen. Jede neue Idee hat ganz andere Rahmenbedingungen. Wenn Sie hier ernsthaft die schwäbische Alb mit Metropolregionen wie Hamburg vergleichen wollen, zeigt das die Ernsthaftigkeit ihres Diskussionswillens.**

## Hamburg Engpass und Treiber

MIT INNERSTÄDTISCHEN TUNNELN KOMMT MAN AUCH NICHT ÜBER DIE ELBE

Darüber hinaus setzt eine Neubaustrecke Kapazitäten auf der Bestandsstrecke frei, die Angebotsverbesserungen beim Nah- und Regionalverkehr zugutekommen werden. Insbesondere die Pünktlichkeit des Nahverkehrs für Lüneburg, Celle und Uelzen wird sich verbessern, wenn die Überlastungssituation aufgelöst wird.

**Es muss das Ziel sein, dieses durch einen intelligenten Ausbau zu erreichen. Dass eine Neubaustrecke den Bestand entlastet, weiß jeder Grundschüler, auch wenn Sie das hier als geniale Erkenntnis verkaufen wollen. Leider ist eine Neubaustrecke sauteuer, randaliert die Umwelt und Lebensräume und bindet Planungs- und Bau-Ressourcen, die dringend bei der Sanierung des Netzes gebraucht werden. Sie argumentieren, wie ein bockiges Kleinkind, das die Eisenbahn jetzt im Elternschlafzimmer aufbauen will, weil es das eigene Zimmer komplett zugemüllt hat. Auf Ihren Job übersetzt heißt das: Erst mal den Bestand aufräumen, dann ist auch wieder ausreichend Kapazität für viel mehr Züge da. Wenn nicht, sehen wir weiter.**

### Hamburg: Engpass und Treiber

Manchmal wird angeführt, dass Hamburg einen Engpass darstellen würde. Dies ist leider richtig. Die Situation soll und wird sich aber verändern. Die Stadt Hamburg verweist darauf, dass sie aktiv an der Umsetzung der Projekte der Deutschen Bahn im Kontext des Deutschlandtaktes arbeitet.

So laufen die Ausbaurbeiten bereits bei der S-Bahn-Linie 4, die die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck deutlich entlasten wird und so die neuen Verkehre aus der festen Fehmarnbeltquerung (eine neue, direkte Schienenverbindung nach Dänemark) aufnehmen kann. Auch der fest eing geplante Verbindungsbahntentlastungstunnel ein S-Bahn Projekt, von dem nicht nur die Stadt Hamburg, sondern der ganze Bahnverkehr in Norddeutschland profitieren wird.

**Wahrscheinlich eine ökologische Todsünde, die nie wieder durch CO2-Einsparung kompensiert werden wird – siehe Elbvertiefung ...**

Durch den neuen Tunnel werden die heutigen S-Bahngleise auf der „Verbindungsbahn“ – der schon heute überlasteten Bahnstrecke zwischen Hamburg Hbf. und Hamburg Altona – frei für den Fern- und Regionalverkehr. Außerdem wird die Bahnstrecke Hamburg – Berlin auch im Hamburger Stadtgebiet vollständig zweigleisig ausgebaut, in Hamburg – Harburg wird eine neue unterirdische Kurve gebaut auf der Regionalzüge aus Cuxhaven ohne Fahrtrichtungswechsel und ohne andere Zugfahrten zu behindern verkehren können (?) und in Hamburg Wilhelmsburg und in Meckelfeld werden Überwerfungsbauwerke errichtet, die verhindern, dass sich Güter- und Personenzüge gegenseitig blockieren. Kurz gesagt: Der Engpass Hamburg wird aufgelöst.

**Das ist Augenwischerei bzw. die Perspektive aus der Schwäbischen Alb: Wer Hamburg kennt, weiß, dass es genau einen entscheidenden Engpass gibt, und der heißt Elbquerung. Da gibt es genau eine Brücke, die heißt bezeichnender Weise „Elbbrücke“. Wer das nicht auflöst, hat gar nichts aufgelöst. Das ist wahrscheinlich der Grund, warum man den Knoten jetzt in Hamburg Harburg verortet. Super Lösung. Dann klappts auch mit nem Ausbau.**

Volles Potenzial entfalten all diese Maßnahmen aber nur, wenn auch die Zulaufstrecken ausreichende Kapazitäten aufweisen. Sollte die Bahnstrecke Hamburg – Hannover nicht im angemessenen Maße ausgebaut werden, droht diese Verbindung auch auf lange Sicht ein Flaschenhals zu bleiben.

**Das ist falsch, siehe oben. Andersherum wird ein Schuh draus: Völlig egal, wie man Hamburg-Hannover ausbaut. Sollte man weiter an einem Knoten in Hamburg Hauptbahnhof festhalten, der nun mal nur über die Elbbrücke zu erreichen ist, wird Hamburg auf lange Sicht ein Flaschenhals bleiben. Aber die Erkenntnis scheint sich ja bereits durchgesetzt zu haben. Hoffentlich.**

# Güterverkehr

GUT INFORMIERT BEIM HAFENFRÜHSTÜCK. SATIRE?

Hamburg würde gerne in Abstimmung mit Niedersachsen mehr Regionalzüge fahren lassen. Somit sollen die Angebotsausweitungen, die der Zielfahrplan des Deutschlandtakts vorsieht, so bald wie möglich umgesetzt werden: Halbstundentakt im RE-Verkehr zwischen Hamburg und Hannover und zur Hauptverkehrszeit zusätzlich alle halbe Stunde eine RB bis Lüneburg mit Halt an allen Unterwegshalten. Auch die auf der Heidebahn verkehrenden Züge, die Soltau anbinden, sollen mindestens bis Hamburg-Harburg fahren und nicht mehr in Buchholz enden. Die Realisierung dieser Mehrverkehre ist aufgrund der vielen Fern- und Güterzüge aber nicht auf der bestehenden Infrastruktur möglich und auch eine mit Maßnahmenvorschlägen aus Alpha E ausgebauten Bestands-Infrastruktur wird dafür nicht ausreichen.

**Das ist so pauschal falsch. Nach unseren Informationen kann mit einer sinnvollen Verteilung der Verkehre über ertüchtigte und sanierte Bestandsstrecken sehr wohl der entsehende Mehrverkehr bedient werden. Im Übrigen lassen Sie in all Ihren Betrachtungen die süd- und südwestlich liegenden Wohnorte völlig außer Betracht. Die lassen sich bereits heute relativ einfach anschliessen. Erst recht, wenn die geplanten Überwerfungsbauwerke endlich in Angriff genommen werden. Da soufflieren Ihnen offensichtlich die Lüneburger Parteikollegen erfolgreich ihren einseitigen Need-State.**

## Güterverkehr

Der Güterverkehr ist in den letzten Jahren auf den Straßen und den Schienenwegen erheblich gewachsen. Alleine in den Jahren zwischen 2018 und 2022 legte er um acht Prozent zu (Bericht BNetzA Mai 2023). Von einem weiteren Wachstum ist auszugehen, wenngleich wir als Grüne die Verkehrsprognose<sup>[6]</sup> des Bundesverkehrsministeriums für nicht glaubhaft halten.

**Spannend. Worauf basiert denn die Verkehrsprognose, die Sie zugrunde legen? Im übrigen geht es hier nicht um DEN Güterverkehr,**

**sondern um exakt den zwischen Hamburg und Hannover. Und der bricht eher ein, als das er wächst. Siehe falsche Prognosen.**

Um Klimaziele im Verkehrssektor erreichen zu können, sind Verlagerungen von der Straße auf die Schiene in erheblichem Umfang erforderlich. Entsprechende Ziele hat sich die Ampelkoalition gesetzt. Die vereinbarte Verdoppelung der Lkw-Maut wird hierfür wichtige Impulse setzen.

Die Achse Hamburg - Maschen - Uelzen - Celle ist eine der zwei Schienenhauptachsen, welche die Kernmärkte des Hamburger Hafens bedient. Der Hafen sieht Potential für einen noch höheren Schienenanteil als den von 54 Prozent im Jahr 2022, was beim „Hafenfrühstück“ in der Hamburger Landesvertretung am 19.04.2023 deutlich wurde.

**Das beim „Hafenfrühstück“ ein gesunder Entwicklungsoptimismus vorherrscht, wundert natürlich keinen. Aber selbst da liegt die Prognose bei 6% plus, was Sie an dieser Stelle überraschender Weise verschweigen. Das ist nicht wahnsinnig viel. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich der Hafen eigentlich immer dramatisch überschätzt. Entscheidend ist dabei natürlich 54% von was. Da der Hafen umschlagtechnisch im Rückwärtsgang unterwegs ist, könnten dabei am Ende genauso gut auch weniger Güter auf die Schiene gelangen als 2022. Ups!**

Auch ein Gespräch mit der „K+S AG“ Ende Mai ergab, dass die Engpässe zwischen Hannover und Hamburg verhindern, dass mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) hat erklärt, dass sich die Unternehmen mit ehrgeizigen Klimazielen nach der Produktion zunehmend den Transportprozessen zuwenden und vermehrt nach den Potentialen für Transporte auf der Schiene suchen. Problematisch seien dabei nicht die möglicherweise höheren Kosten für Transporte per Bahn, sondern fehlende Kapazitäten.

**Das ist richtig (und ein ganz alter Hut), aber genau dafür reicht ein Ausbau aus.**

# Fernverkehr

## SCHÖN GERECHNET ODER SCHÖNGERECHNET?

Sollte die Entscheidung zugunsten einer Neubaustrecke fallen, wird sie güterverkehrstauglich gebaut werden. So kann der Güterverkehr vor allem nachts von der Bestandsstrecke auf die deutlich besser lärmgeschützte Neubaustrecke verlagert werden, an deren Umfeld weniger Menschen leben als entlang der Bestandsstrecke. Zudem können Lärmschutzmaßnahmen auf der Neubaustrecke deutlich einfacher umgesetzt werden und viele Menschen werden vom Schienenlärm entlastet.

**Doppelte Mogelpackung, die hier ihr wahres Gesicht zeigt. Sie suggerieren die ganze Zeit der Bevölkerung eine ICE-Trasse bauen zu wollen. Es geht aber natürlich um Gütertrassen, wie schon die geplanten Überholbahnhöfe auf der Strecke zeigen. In der Vereinbarung 2015 (DSN) wurde übergesetzlicher Lärmschutz explizit für Menschen an der Bestandstrecke verabredet, die heute keinen gesetzlichen Anspruch haben, diesen Lärmschutz aber dringend brauchen. Den wollen Sie sich jetzt sparen. Sie sollten sich nicht aus der Verantwortung ziehen und den Menschen an der Bestandsstrecke die Chance auf besseren Lärmschutz verstellen.**

Auf der zwischen Hamburg und Hannover verlaufenden A7 verkehren aktuell (Zählstelle Bispingen, Jahr 2021) bereits 10.000 Lkw pro Tag. Mit diesen geht ein enormer CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß sowie hoher Energieverbrauch einher. Diese Verkehre können auf die energieeffiziente Schiene verlagert werden. Ein Güterzug ersetzt dabei bis zu 52 Lkw.

**Das ist falsch: Ein Großteil der LKW Verkehre kann nicht auf die Schiene verlagert werden, da Schienen nun mal nicht bis in die Kaufhäuser reichen. Und nur mal so am Rande, wo wir schon dabei sind. Allein die 15km Neubau-Schiene durch den Landkreis Harburg (Teilabschnitt 1) benötigen über 210.000 LKW Ladungen Erdbewegung.**

### Fernverkehr

Lüneburg, Uelzen und Celle werden auch nach dem Infrastrukturausbau Fernverkehrshalte bleiben. Der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt sieht vor, die zweistündliche Linie Hamburg – München über die Bestandsstrecke zu führen.

**Wichtiger Hinweis: Im Falle einer Neubaustrecke müsste der Bestand also ebenso saniert werden, wie im Falle einer Ausbauvariante. Nur bei der Ausbauvariante werden diese Kosten aber in das Nutzen-Kosten-Verhältnis eingerechnet. Eine bewusste Benachteiligung der Ausbauvariante. Würde man die Neubauvariante gleich behandeln, ergäbe sich kein positiver NKV-Wert. Bürgerbetrug?**

Den Plänen der Deutschen Bahn für die Entwicklung der Fernverkehrs-Angebote kann entnommen werden, wie groß die Bedarfe an Streckenkapazitäten sind bzw. in Zukunft sein werden.

**Wieder sind es hier die ominösen Pläne des Staatskonzerns. Woher nimmt man Zahlen und Zuversicht? Oder will man das Bahnfahren planwirtschaftlich verordnen?**

Die DB Fernverkehr richtet ihre Flottengröße nach dem Fahrplan Deutschlandtaktes und erhöht die Anzahl ihrer Fahrzeuge und der Sitzplatzkapazitäten. Vom Jahr 2015 bis Januar 2023 wurde alleine die Anzahl der ICE-Züge von 257 auf 369 erhöht. Die Flotte wird weiter vergrößert. Diese Züge werden in Erwartung eines dafür ausreichenden Netzausbaus angeschafft.

**Aha. Der von vielen Stellen in Zweifel gezogene Deutschlandtakt, insbesondere in der aktuellen Fahrplanversion, dient also schon heute als Beschaffungs- (und damit Ausgaben-) Grund für die Zugbeschaffung. Im schlimmsten Fall also eine Kettenreaktionen von Fehlinvestitionen.**

# Auswirkungen der Varianten

ALLES HÄNGT AM FALSCHEN PLAN

## Auswirkungen der verschiedenen Varianten

Der Ausbau der Infrastruktur zwischen Hamburg und Hannover befindet sich noch in einem frühen Planungsstadium. Die Entscheidung für eine der vier Grobkorridore ist noch nicht gefallen. Ohne eine abschließende Bewertung vorwegzunehmen, lassen sich bereits jetzt Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten erkennen. Die Neubauvarianten sind deutlich kürzer als der Ausbau des Bestands, wodurch der Betrieb einen geringeren Stromverbrauch zur Folge hätte.

**Da wir demnächst ja den Strom aus erneuerbaren Energien beziehen, schlägt der Verbrauch nicht wirklich ins Gewicht.**

Durch die kürzere Strecke reicht eine Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometer aus, um die Zielfahrzeit des Deutschlandtakts zu erreichen. Das zeigt: Der Deutschlandtakt setzt nicht einfach auf Höchstgeschwindigkeiten, sondern auf die jeweils benötigten Geschwindigkeiten. Ein bestandsnaher Ausbau muss dagegen für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometer ausgelegt sein, um die gleiche Kantenfahrzeit zu erreichen.

**Was das zeigt, ist wiederum, dass der Deutschlandtakt in der aktuellen Fahrplanung nicht funktioniert, weil er mit völlig überzogenen Geschwindigkeiten gerechnet ist. Bevor Sie vorsätzlich Bürgerfalschinformation betreiben: Nichts von all dem was Sie behaupten "muss", wenn es anders geplant wird. Ziele werden auch mit geringeren Geschwindigkeiten auf der Ausbaustrecke erreicht. Insbesondere, wenn der Knoten Harburg heißt. Ihre Conclusio ist, bei allem Respekt, ganz schön frech für jemanden der Offenheit einfordert. Im Zweifel müssen (und werden) die Menschen dafür andere politische Experten wählen. Ihre Pläne sind eben nicht alternativlos.**

Somit profitieren nicht alle ICE-Züge gleichermaßen von der Beschleunigung, da nicht

alle Züge in der Lage sind, 300 Stundenkilometer zu fahren. Dies bedeutet außerdem, dass viele Kurven entlang der Bestandsstrecke für diese Geschwindigkeit angepasst werden müssen. Gerade in den vielen dicht bebauten Gebieten entlang der Bestandsstrecke bedeuten die großen Kurvenradien, die für hohe Geschwindigkeiten notwendig sind, einen Abriss von Bestandsbebauung. Insgesamt wird es entlang der Bestandsstrecke, die mitten durch viele Orte führt, schwieriger zwei zusätzliche Gleise unterzubringen als bei einer Neubaustrecke. Dementsprechend sind von Lärm und Erschütterungen beim bestandsnahen Ausbau sehr viel mehr Menschen betroffen als beim Neubau.

**Schöne Panikmache: Es gibt Experten, die solche von Ihnen postulierte Geschwindigkeiten für völlig sinnfrei halten. Zum Beispiel in der Schweiz. Dort fährt man langsamer und dafür pünktlich.**

Weitere Auswirkung der Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern auf der Neubaustrecke im Gegensatz zu 300 Stundenkilometern auf der ausgebauten Bestandsstrecke ist ein unterschiedlich hoher Energiebedarf der Züge. Hier unterscheidet sich das Projekt HH – Hannover von anderen Bahnvorhaben, bei denen eine Deutschlandtakt konforme Fahrzeit nur mit einer Geschwindigkeit von 300 km/h erreicht werden kann. Aus energetischer Sicht spricht außerdem für eine Neubaustrecke, dass Züge einmal beschleunigen und anschließend ihre Geschwindigkeit konstant halten können. Dies senkt den Energiebedarf im Gegensatz zu einer Ausbaustrecke, auf der aller Voraussicht nach häufiger gebremst und beschleunigt werden muss, da die Gleise aufgrund der vielen Zwangspunkte nicht durchgehend für 300 km/h ausgelegt werden können.

**Richtig. Der Grund sind hohe Geschwindigkeiten. Die sind immer störanfällig - Stichwort Pünktlichkeit - und energetisch unsinnig. Und der Grund für hohe Geschwindigkeiten ist einzig und allein der Fahrplanentwurf im Deutschlandtakt. Da liegt der Kardinalfehler!**

## Auswirkungen der Varianten

NACHTEILE. UND VORTEILE, DIE KEINE SIND.

Ein Nachteil der Neubaustrecke liegt darin, dass sich diese nach bisher bekannten Informationen nicht überall flächensparend an der Autobahn orientieren lässt und sie damit landschaftszerschneidend wirkt.

**Richtiger wäre die Formulierung, dass die Neubaustrecke sich nahezu gar nicht an der Autobahn orientieren lässt und nicht nur Landschaften zerschneidet, sondern auch Ortschaften einkesselt. Diese sind dann von zwei grundverschiedenen Geräuschquellen umzingelt und können sich deshalb auch mit Lärmschutz (Schallschutzgläsern) nicht dagegen wehren.**

Vorteil einer Neubauvariante ist aber der angesprochene regionale Nutzen, da durch neue Regionalbahnhöfe Regionen neu im Schienenverkehr erschlossen werden können.

**Aktuell gibt es mal wieder eine Verzögerung von Regionalhaltepunkten in Pendelreichweite von Hamburg, weil die Bahn "andere Prioritäten" vorschiebt. Dort wo die Regionalhaltepunkte (seit 20 Jahren) entstehen sollen, wäre die nächsten 20 Jahre Großbaustelle. Also wieder nix.**

Ein Ausbau des Bestands verbessert die Situation dagegen nur für die Gemeinden, die bereits an der Bahnstrecke liegen und über einen Bahnhof verfügen.

**Stimmt nicht. Durch den Ausbau des Bestandes werden Trassen auf der bisherigen Güterlinie frei, die dann für den Regionalverkehr nutzbar sind.**

Wichtig zu beachten ist außerdem, dass die Realisierung eines bestandsnahen Ausbaus vermutlich deutlich länger dauern wird als die einer Neubaustrecke. Und dass es dabei über die gesamte Bauphase zu massiven Auswirkungen auf den bestehenden Bahnverkehr kommen wird. Jahrelange Einschränkungen des Regional- und Güterverkehrs werden dazu führen, dass Pendler\*innen und Logistiker eher auf die Straße setzen als auf die Bahn. Dies wäre verheerend und

steht im direkten Widerspruch zu unseren Verlagerungszielen.

**Auch hier unterstellen wir Ihnen Falschinformation wider besseren Wissens! Es ist eine Tatsache, dass eine Neubaustrecke erst betriebsbereit ist, wenn der letzte Meter Gleis verlegt ist. Und es ist auch klar, dass der hochsensible Protest nichts unversucht lassen wird, um diese Strecke zu verhindern. Inklusive Protesten á la Stuttgart. Allein die Planung für eine Neubaustrecke durch unbekanntem Baugrund - Moore, Naturschutzgebiete, Ortschaften etc wird erheblich Zeit in Anspruch nehmen. Dagegen kann der Ausbau im Rahmen der Korridorsanierung deutlich schneller begonnen werden und schon mit den ersten Teilabschnitten erhebliche Entlastungen produzieren. Genau genommen hätte man schon seit 7 Jahren dran sein können!**

Beide Varianten werden Auswirkungen auf die Umwelt haben und z. B. auf Naturschutzflächen. Dies kann auch bei zusätzlichen Gleisen neben dem Bestand der Fall sein. Naturschutzflächen grenzen z. T. unmittelbar an die bestehenden Gleise an, sodass auch hier Betroffenheiten entstehen können. Genaueres kann erst nach Veröffentlichung der Varianten und alle Vor- und Nachteile abgeschätzt werden.

**Falsch: Man kann schon jetzt genau erkennen und sagen, dass eine Neubaustrecke deutlich mehr Flächenverbrauch hat als ein vernünftiger Bestandsausbau.**

Für mich spricht daher im Moment vieles für eine der beiden Neubaustrecken-Varianten und gegen einen (alleinigen) bestandsnahen Ausbau. Für eine nähere Betrachtung sind aber die Variantenvergleiche abzuwarten und diese so gut wie möglich auf ihre Plausibilität zu prüfen. Die Entscheidung wird schlussendlich aufgrund der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans getroffen, die unter anderem mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis arbeitet. Diese wird immer wieder kritisiert, auch von uns. An den

## Bahn und Politik

DIE SICHT DER VOLKSVERTRETER AUF IHRE WÄHLER: "NICHT LEGITIMIERTE LAIEN"

Bewertungen der Varianten zwischen Hamburg und Hannover würde eine Änderung der Methodik aber nichts ändern. Jede Methode muss bewerten, ob gesetzte Ziele erreicht werden, massive Eingriffe in den Bestandsverkehr zu erwarten sind, ausreichende Kapazitäten erreicht werden, welche Auswirkungen auf Umwelt und Klima die Varianten hätten und ob Reisezeiten reduziert werden können.

### Verlässt sich die Politik ausschließlich auf die Deutsche Bahn?

Es ist klar, dass die Deutsche Bahn mit ihrer Expertise und ihrem großen Planungsstab in allen Fragen der Schienen-Infrastruktur über ein sehr großes, fundiertes Wissen verfügt. Sie ist aber dennoch weit davon entfernt, Projekte „durchdrücken“ zu können, wie immer wieder in Einwänden zu hören ist. Wie an anderen Stellen ausführlich dargelegt, erfolgt keine Planung und kein Bau ohne einen Auftrag aus dem Bundesverkehrsministerium und dem Bundestag.

**Hm, das ist wenig glaubhaft, wenn bekannt wird, dass sich die Bahn mit den Planungen selbst beauftragt, viel schlimmer ist aber die ökonomisch geprägte aktive Einflussnahme von Einzelinteressen - Hamburg & Hafen - und deren sehr auffällige Durchschlagskraft. Im Übrigen hat das Bundesverkehrsministerium selbst auf Anfrage bestätigt, keinen Planungsauftrag für eine Neubaustrecke gegeben zu haben. Herr Limprecht spricht von einer Bauauftragung auf "Arbeitsebene" ohne Namen. Und die Pläne der konkreten Strecken haben seltsamer Weise andere Benamungen als Inhalte. Vielleicht alles nur Zufall, oder Pannen. Vielleicht aber auch nicht.**

Derzeit liegt das Projekt „Hamburg - Hannover“ beim Eisenbahnbundesamt zur Prüfung. Nach Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 werden dort die von der Deutschen Bahn untersuchten Varianten überprüft im Hinblick auf deren Vor- und Nachteile sowie Plausibilität der Kostenschätzung und der Wirtschaftlichkeit. Mein Fachbüro und ich begleiten alle Planungsschritte und wir haken zu

sehr vielen Fragestellungen kritisch bei der Deutschen Bahn und dem Bundesverkehrsministerium nach. Zudem nutzen wir intensiv unsere Kontakte in die Bahnbranche hinein, um weitere Meinungen und Einschätzungen zum Projekt an sich und zu einzelnen Aspekten einzuholen.

Mehr über mein Team, das aus Verkehrsingenieur\*innen besteht sowie über unsere Arbeitsweise: <https://www.matthiasgastel.de/mein-team-stellt-sich-vor/>

### Zu Alpha E - Und was sich seither verändert hat

Immer wieder wird behauptet, das Dialogforum Schiene Nord, ein Beteiligungsprozess zum Ausbau der Infrastruktur, hätte einen Konsens hergestellt und nur ein Neubau stoße auf breiten Widerstand. Dem ist nicht so. Hinweise darauf kommen unter anderem aus Lüneburg: Sowohl der Landrat als auch die Oberbürgermeisterin haben Bedenken, was den bestandsnahen Ausbau angeht. Ausschlaggebend ist der große Aufwand, den es erfordert die Bestandsstrecke auszubauen. Landrat des Kreises Lüneburg bemängelt außerdem in einem offenen Brief vom 03. April 2023 überhaupt das Verfahren des Landes Niedersachsen für das Dialogforum, weil daran „weit überwiegend demokratisch nicht legitimierte Laien“ beteiligt gewesen wären und es dadurch zu einem unzureichenden Ergebnis gekommen sei. Einen Konsens habe es zudem nicht gegeben, da viele Gegenstimmen zu verzeichnen gewesen seien und eine Bürgerinitiative der stark betroffenen Gemeinde Deutsch Evern trotz Antrags nicht zugelassen worden sei.

**Uns ist Ihre Nähe zu Lüneburg wohl bekannt. Lüneburg stellt aber eine kleine Minderheit dar, übrigens auch schon im Dialogforum, die überwiegende Mehrheit und auch die Koalition hält am Ausbau fest. Im Gegensatz zu Ihnen und dem Lüneburger Landrat waren wir dabei. Die „nicht legitimierte Laien“ wurden durch von Bahn und Bund und Bürgerinitiativen bestellten Experten beraten und moderiert. 10 Monate lang.**



## Bahn und Politik

PUH!

**Jeder einzelne Teilnehmer ist wahrscheinlich mehr Experte als der zitierte Landrat. Bahn und Bund waren selbst Teilnehmer. Das Ergebnis wurde mit einer Mehrheit festgestellt, von denen politische Kräfte (insbesondere Sie) in diesem Land nur träumen können. Und es wurde demokratisch legitimiert durch die Beschlüsse im Niedersächsischen Landtag. Und als optimiertes Alpha E auch durch den Bundestag, der es in den BVWP aufgenommen hat. Wer jetzt daraus den Auftrag einer Neubaustrecke ableitet, hat zurecht alles Vertrauen verzockt und die engagierten Bürger nach Strich und Faden beschissen, um es mal ganz deutlich auf den Punkt zu bringen!**

Es gibt zudem Initiativen, die sich gegen „Alpha-E“ zur Wehr setzen. Erfahrungen mit anderen Projekten zeigen, dass sich Widerstände oftmals auch später noch stärker entwickeln, wenn Pläne konkreter werden.

**Worauf Sie sich auch im Fall des Neubaus verlassen können!**

Im Fall von Hamburg – Hannover dürfte vielen Menschen noch nicht bewusst sein, was jahrelange Baustellen für zusätzliche Gleise nahe dem Bestand bedeuten, wie viel (bebaute) Fläche beansprucht werden müsste oder welche umfassender Lärmschutz erforderlich wäre, der das Stadtbild beeinträchtigen würde.

**Machen Sie diesen Bewohnern nichts vor. Sie wissen genau: Diese Baustellen kommen sowieso durch die dringend notwendige Sanierung. Selbst bei einem Neubau. Die betroffenen Menschen im Dialogforum haben gerade wegen des Lärmschutzes dem Ausbau zugestimmt.**

An vielen Stellen in Deutschland erlebe ich immer wieder, auf welche Widerstände bestandsnahe Aus- oder Neubauten stehen, sobald die Pläne hierfür konkret werden. Beispielhaft soll hier der Ausbau der Bahninfrastruktur im Rheintal angeführt werden. Hier wird mit einer autobahnnahen

Neubaustrecke der Güterverkehr zukünftig fernab der dicht bebauten Gegend der Bestandsstrecke geführt. Für den ICE-Verkehr wird aber auch die Bestandsstrecke teilweise umgebaut. Allein durch die dichte Bebauung führen schon diese abschnittswise Ausbauprojekte zu Konflikten mit den davon betroffenen Menschen. Es ist davon auszugehen, dass diese um ein Vielfaches größer wären, wenn statt der autobahnnahen Neubaustrecke, die Bestandsstrecke auf voller Länge viergleisig ausgebaut werden müsste und auch der Güterverkehr komplett auf der alten Trasse verbleibt.

**Keine an den Haaren herbeigezogenen Beispiele bitte, die nichts wert sind. (Hier ist nicht das Rheintal, hier braucht es keinen 4gleisigen Ausbau, hier sind Menschen vorab involviert, hier bekommen Anwohner dadurch übergesetzlichen Lärmschutz, hier ist die Strecke nicht autobahnnah). Hören Sie auf mit Ihren Nebelkerzen. Und mit Süd-Beispielen - siehe oben.**

In den vergangenen acht Jahren seit der Erarbeitung der Vorschläge des Dialogforums in Niedersachsen haben sich zahlreiche Rahmenbedingungen erheblich verändert: Die Verkehrsmengen auf der Straße wie auf der Schiene sind stark gestiegen, die Politik hat ehrgeizige Verlagerungsziele gesetzt, die Lkw-Maut wird verdoppelt und die Klimakrise fordert uns gerade in der Verkehrspolitik radikal umzusteuern. Es besteht daher aus guten Gründen ein breiter politischer Konsens der Parteien, dass der Deutschlandtakt das Instrument für die Infrastruktur-Bemessung darstellt.

**In den vergangenen 8 Jahren hat sich auf den Strecken um die es hier konkret geht viel weniger geändert als prognostiziert war. Die Politik versucht planwirtschaftliche Vorgaben durchzusetzen und wird scheitern. Und wenn der Deutschlandtakt tatsächlich überhaupt kommt, dann sicher nicht im 3. Fahrplangentwurf. Das heißt: Der Neubaustrecke fehlt die Grundlage die Sie fleißig zitieren und wiederholen. In den**

## Die alten Signale bleiben wohl...

KEINE NEUEN SIGNALE EINBAUEN, ABER NEUBAUTRASSEN WOLLEN

**nächsten 8 Jahren wird sich wieder viel ändern. Und wenn Sie bis dahin nicht das unterstützen, was jetzt machbar ist, werden Sie gar nichts erreicht haben. So wie alle in den 50 Jahren vor Ihnen. Mit dem Dialogforum haben Menschen Kompromisse gemacht. Kompromisse machen ist eigentlich das Kerngeschäft der Politik. Traurig, wenn Ihnen die Bürger jetzt sogar auf diesem Feld den Rang ablaufen.**

Auch von der Landesregierung Niedersachsens sind zunehmend Zweifel zu vernehmen. Dies wurde bei einer Veranstaltung des Landes in seiner Berliner Landesvertretung im April 2023 deutlich. In einem Nachbericht des Landes heißt es: „Gemeinsames Ziel soll es sein, möglichst viele Bestandteile des Alpha-E im Zuge der Generalsanierung umzusetzen. (...) Zum Abschluss (der Veranstaltung) wies Minister Lies noch darauf hin, dass mit dem Alpha-E nicht alle Kapazitätsprobleme der Schiene für alle Zeiten gelöst sein werden. Das war auch nicht das Ergebnis im Dialog.“

**Was für eine Unverschämtheit. Tja, Herr Gastel, so ist das, wenn man jemandem die Hand reicht. Herr Lies hatte die volle Unterstützung von allen Bürgerinitiativen, wie Sie im Empfang vor dem parlamentarischen Abend an den Plakaten nicht übersehen konnten. Jetzt nehmen Sie dieses Angebot, um zu spalten. Das ist niederträchtig. Und das wird hier auch genauso empfunden.**

### Hochleistungskorridorsanierung

Alpha-E soll deswegen aber nicht Geschichte sein. Es zeichnet sich ein breiter Konsens ab, dass Elemente aus Alpha-E im Rahmen der anstehenden Korridorsanierung umgesetzt werden sollen. Die anstehende Hochleistungskorridorsanierung der Bestandsstrecke über Lüneburg, Uelzen und Celle wird zum einen zeigen, welche Auswirkungen eine Sperrung der Bestandsstrecke haben wird. Im Gegenzug wird die Strecke saniert, sodass infrastrukturbedingte Ausfälle in den Jahren nach der Sanierung geringer werden. Das wird die Pünktlichkeit auf dieser Strecke verbessern. Zudem

swird ETCS verbaut, allerdings auf dieser Strecke vermutlich noch mit Signalen, sodass die Kapazitätseffekte begrenzt sind. Sinnvoll wäre es, bei der Sanierung auch einige kleine Maßnahmen wie mehr Überleitstellen oder das eine oder andere Überholgleis zu errichten.

**Das wird auch allerhöchste Eisenbahn, im internationalen Vergleich, wieso noch mit Signalen, wenn das die Kapazitäten begrenzt?!**

Das dritte Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen kann allein aus planrechtlichen Gründen nicht während der geplanten Hochleistungskorridorsanierung durchgeführt werden, da es sich dabei formal um den Neubau einer Strecke handelt, der zwangsläufig ein Planfeststellungsverfahren inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung benötigt.

**Sie meinen so, wie die gesamte Neubaustrecke? Merken Sie selbst, oder?**

Selbst bei einer Realisierung des dritten Gleises werden die Kapazitäten nicht ausreichen. Wird keine durchgängige Viergleisigkeit geschaffen, werden neu entstandene Kapazitäten sofort vollständig von Güter- und Fernverkehr beansprucht werden. Verbesserungen im Nahverkehr sind dann nicht möglich. Die Strecke würde trotz Ausbau überlastet und verspätungsanfällig bleiben.

All diese Maßnahmen werden etwas Entlastung bieten, jedoch keinesfalls die notwendigen Kapazitätssteigerungen. Ohne zusätzliche Gleise wird die Pünktlichkeit auf der Bestandsstrecke weiter abnehmen und es wird kein attraktives Angebot zwischen Hamburg, Lüneburg, Uelzen, Celle und Hannover im Nahverkehr geben.

**Da sagen andere Experten etwas Anderes. Es wurde von der DB 2015 nachgerechnet und im optimierten Alpha E bestätigt. Der Fehler liegt im angestrebten Fahrplan und den Wolkenkuckucksheim-Prognosen und nicht in der ganzheitlichen Bestandskapazität nach sinnvollem Ausbau auf allen Strecken.**

## Dialog?

GUT, DASS WIR SELBST ZEUGEN WAREN

Eine Neubaustrecke durch meinen Wahlkreis (...)

**Wir lesen hier nicht weiter. Beispiele sind nichts wert. Wir nehmen zur Kenntnis, dass Sie uns vermitteln wollen, dass Sie ein ganz toller Bahnexperte sind. Aber keine neue Idee ist wie eine andere. Und im Übrigen sind auch die Menschen überall anders. Siehe Oben. Der Fairness halber lassen wir Ihren Text hier drin, falls sich jemand schlau machen möchte, wie das auf der Schwäbischen Alb aussieht. Uns interessiert das nicht die Bohne, denn es ist aus unserer Sicht in keiner Weise vergleichbar.**

Die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Wendlingen mit Anbindung des Flughafens (im Bau) und weiter nach Ulm (in Betrieb) führt in Teilen durch meinen Wahlkreis oder haarscharf daran vorbei. Um die Frage, ob die Bestandsstrecke im Filstal ausgebaut oder eine komplett neue Strecke gebaut werden soll war vor Jahren hart gerungen worden. Ausbaudebatten hatten vor Ort, so in Plochingen und Reichenbach/Fils, für heftige Debatten gesorgt. Befürchtet worden war damals, dass für Aufweitungen von Kurven zur Ermöglichung höherer Geschwindigkeiten viele Häuser weichen müssten. Die klassische Neubaustrecke über die Filder, das Albvorland und die Schwäbische Alb hatte zwar ebenso ihre Kritiker (so auch bei uns Grünen), stieß aber nie auf breiten Widerstand. Wesentlich hartnäckiger und engagierter wurde der Widerstand gegen Stuttgart 21 im Talkessel und den dadurch befürchteten Schienenengpass geführt. Mindestens vier Feststellungen über diese Strecke lassen mögliche Rückschlüsse auf andere Aus- und Neubauvorhaben zu: 1. Ausbau oder bestandsnaher Neubau können extrem konfliktrichtig, jedenfalls konfliktrichtiger als klassische Neubaustrecken sein, wenn diese sich an bestehen Infrastrukturen orientieren. 2. Der von jeder Bestandsinfrastruktur zunächst unabhängige Neubau ließ sich schneller realisieren als der Stuttgarter Tiefbahnhof inmitten des bestehenden Bahnknotens. 3. Eine abschnittsweise Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur war möglich. Und 4. Die Neubaustrecke konnte mit dem Halt in Merkingen eine Region neu an die Schiene anbinden.

**Dialog mit Bürger\*innen**

Mir ist die enge Einbindung von Bürger\*innen und Bürgerinitiativen sehr wichtig. Daher habe ich frühzeitig begonnen, Angebote für Gespräche und Meinungsbildung zu schaffen. So hatte ich die Frage „Welche Infrastruktur braucht die Bahn?“ in einem sehr gut nachgefragten Videoformat mit der Deutschen Bahn und Verbänden erörtert. Dabei wurde die Aus-/Neubaustrecke Hamburg – Hannover ausdrücklich erörtert. Bei einem von Kolleginnen und mir initiierten Lokaltermin in Lüneburg traf ich mich mit grünen Kreisverbänden und Vertreter\*innen von Bürgerinitiativen zu sehr ausführlichen Gesprächen.

**Auch bei diesem Treffen waren wir dabei. Die Bürgerinitiativen waren entsetzt, dass Sie wortgleich wie die Planer der DB Netz die Neubaustrecke beworben haben und sakrosant den 3. Ziefahrplan des Deutschlandtakt einforderten. Und der am gleichen Tag stattgefundenen Vormittagstermin führte dazu, dass Ihre Parteifreunde Ihnen öffentlich den Rücktritt nahelegten. Das würden wir jetzt hier nicht als erfolgreichen Bürgerdialog verbuchen.**

Am 17. April 2023 wurde seitens des Landes Niedersachsen in deren Landesvertretung eingeladen, um über das Projekt zu sprechen. Rund 200 bis 250 Menschen waren gekommen. Ich habe mich dort zu Wort gemeldet und erklärt, dass ich meiner Fraktion keine Variante empfehlen werde, mit der verkehrspolitische Ziele, wie wir sie als Koalition vereinbart haben, nicht erreichen können.

**Da ist es wieder, das bockige Kind, dem der Bürgerwille völlig wurscht ist. In Form eines Politikers, der Zusagen und Versprechen vom Tisch wischt.**

Im Anschluss an die Veranstaltung stand ich den Teilnehmenden als Gesprächspartner zur Verfügung. Am 10.05.2023 nahm ich in Berlin an einem Gespräch mit Landräten für Uelzen, Harburg und Heidekreis sowie Bürgermeistern teil. Danach nahm ich mir noch Zeit für Einzelgespräche.

# Überragendes Öffentliches Interesse

## ÜBERRAGENDES DESINTERESSE AN ÖFFENTLICHKEIT!

Am Abend desselben Tages war ich zu Gast in der virtuellen Sitzung der Landesarbeitsgemeinschaft Mobilität und Verkehr der Grünen in Niedersachsen. Hinzu kommen Briefe von Bürgerinnen und Bürgern, die in der Regel schnell und ausführlich beantwortet werden. Mit einem von einer eventuellen Neubaustrecke betroffenen Landwirt habe ich ebenso gesprochen wie mit dem Oberbürgermeister von Hannover. Gespräche mit Kommunalvertreter/innen aus dem Raum Lüneburg stehen demnächst an. Dieser Text basiert überwiegend auf Fragen und Kritiken von Bürger/innen und Initiativen.

**Das ehrt Sie und deshalb machen wir uns die Mühe, Ihnen ebenso gründlich zu antworten.**

### Genehmigungsbeschleunigungsgesetz und „Überragendes öffentliches Interesse“

Aktuell erarbeitet die Ampel das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (GBeschlG). Mit ihm sollen die Projekte beschleunigt auf den Weg gebracht werden, die im sogenannten überragenden öffentlichen Interesse sind. Darunter fallen die Bahnprojekte, die im BSWAG vorgesehen sind und deren Umsetzung damit vom Bundestag beschlossen wurde. Zusätzlich erfolgt die Aufnahme zusätzlicher Projekte, die sich aus dem Zielfahrplan ableiten. s Deutschlandtakts ableiten.

**Richtig ist: Es fallen die Projekte mit vorrangigem Bedarf aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 darunter. HH-Hannover gehört dazu, wurde aber aus heiterem Himmel abweichend vom BVWP um die Geschwindigkeit 250-300km/h ergänzt, was einer Vorfestlegung gleichkommt. Wieder eine perfide Form von Bürgerbetrug. Dazu kommt die alberne Qualifikation des „überragenden öffentlichen Interesses“. Wer immer sich diese Formulierung ausgedacht hat, es gibt keinerlei rechtliche Grundlage oder nachvollziehbare Kriterien, die aufzeigen würden, was ein Projekt**

**zu einem Projekt von „überragendem öffentlichem Interesse“ macht. Es ist ein intransparenter Marketing-Gag des politischen Vertriebs. Oder im Klartext: Volksverarschung.**

Diese Projekte sind für die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes besonders wichtig. Dabei sind zahlreiche kleine Infrastrukturmaßnahmen enthalten, die zielgerichtet Engpässe beheben. Die Gesellschaft profitiert durch einen attraktiveren und zuverlässigeren Bahnverkehr sowie durch mehr Güter auf der Schiene. Die Umsetzung dieser Projekte sichert so das Funktionieren unseres Verkehrssystems und sorgt dafür, dass die Klima-, Energie- und Flächenverbrauchsziele im Verkehrssektor erreicht werden können. Die Alternative zum Ausbau der Schiene ist der Ausbau der Straßeninfrastruktur. Durch das GBeschlG werden auch in diesen Projekten keine Variantenentscheidungen vorweggenommen.

**Falsch: Ein Ausbau im Bestand mit Vmax 300 führt zu völliger Unwirtschaftlichkeit. Aber genau das könnte der Grund sein, solche Geschwindigkeiten als Mandatory festzulegen und sich jetzt mit Händen und Füßen dagegen zu wehren, dass wieder herauszunehmen. Im Projekt Hannover-Bielefeld war das möglich. Warum hier nicht? Gleichbehandlung? Fehlanzeige! Auf den letzten Drücker konnte ein Entschliessungsantrag eingebracht werden, der die Vorfestlegung ausschließt. Zähneknirschend haben Sie das akzeptiert, unter der Bedingung, dass der Deutschlandtakt als Anforderung hineinkommt. Das heißt nicht weniger, als das es einen Deutschlandtakt mit einem anderen Fahrplan geben muß, der als Alternative bereitsteht.**

Es greift erst im Genehmigungsprozess, indem Planfeststellungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen vereinfacht werden und teilweise entfallen.

**Umweltverträglichkeits-Prüfungen teilweise entfallen ?! Serious?**

## Rolle im Aufsichtsrat

ROLLE VORWÄRTS - ROLLE RÜCKWÄRTS

Dadurch kann schneller mit dem Bau begonnen und Engpässe schneller geschlossen werden. Vom Gesetz unbeeinflusst bleibt die Vorplanung und die dort vorgesehene Beteiligung von Bürger\*innen und Verbänden.

**Zur Wahrheit gehört auch, dass den zuständigen Richtern durch das Signal des “überragenden öffentlichen Interesses” suggeriert werden soll, im Zweifel bei Klagen beispielsweise gegen Naturargumente zu entscheiden. Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen.**

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Hamburg und Hannover ist eines dieser Projekte im überragenden öffentlichen Interesse, das somit vom GBeschlG erfasst sein wird. Dass an der Umsetzung öffentliches Interesse besteht, zeigen die vorangegangenen Ausführungen zur heutigen und zukünftigen Situation auf der Bahnstrecke Hamburg – Hannover, unter der Pendler\*innen, ICE-Reisende und Logistiker\*innen leiden. Findet kein Ausbau der Infrastruktur im angemessenen Maße statt, bleibt der Engpass mit all seinen negativen Auswirkungen auf Jahrzehnte bestehen und das Drängen auf neue Straßenprojekte wird weiter zunehmen. Durch das GBeschlG findet auch hier keine Festlegung auf eine Trassenvariante fest.

**Das ist falsch und wird durch Wiederholung nicht richtiger. Siehe oben.**

Die Ziele des Infrastrukturausbaus (Kapazität, Fahrzeiten) leiten sich weiterhin aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtakts ab.

**Genau das ist Ihr Problem!**

### Meine Rolle in Politik und Aufsichtsrat der DB Netz AG

Bisweilen werden unbelegte Behauptungen über meine Rolle im DB Netz-Aufsichtsrat aufgestellt. Da sich diese insbesondere mit der fachlichen Diskussion um die Strecke Hamburg – Hannover vermischen, möchte ich die Situation an dieser Stelle klarstellen: Es gibt keine Befangenheit und noch nicht einmal einen Interessenkonflikt. Denn Aufträge für Planungen und Entscheidungen für Trassenvarianten werden ausschließlich politisch, nämlich durch den Bundestag, getroffen.

**Falsch: Als bahnpolitischer Sprecher gibt man eine Empfehlung mit erheblichem Gewicht ab, der die Fraktion in der Regel folgt.**

Maßgeblich ist das Bundesschiene- wegeausbaugesetz (BSWAG). Die Deutsche Bahn plant und setzt als Unternehmen des Bundes das um, was politisch vorgegeben wird. Dies ist auch ökonomisch logisch: Geld für Planungsaufwendungen und Bau gibt es vom Bund nur dann, wenn er dafür Aufträge erteilt hat.

**Falsch: DB hat sich bei HH-Hannover selbst beauftragt.**

Zudem hat die DB Netz die Schieneninfrastruktur für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen – und nicht nur die der Deutschen Bahn AG – diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen, zu erhalten und auf Grundlage politischer Vorgaben auszubauen. Die DB Netz übernimmt hier also Aufgaben für die gesamte Branche und keineswegs nur für sich selbst.

**Die DB Netz AG ist (noch) nicht gemeinnützig, sondern gewinnorientiert. Deshalb handelt sie natürlich für sich selbst. Aber das kann man ihr ausnahmsweise mal nicht vorwerfen. Dieser Fehler liegt im System und wird ja bald korrigiert, wie man hört.**

## Das Fazit

### FALSCHER VORGABEN FÜHREN ZU KATASTROPHALEN ERGEBNISSEN

#### Fazit (Gastel)

Die bislang vorliegenden Informationen zum Vergleich der Varianten zwischen Hamburg und Hannover lassen – neben der Ertüchtigung der Bestandsstrecke mit Elementen aus AlphaE – bereits die Schlussfolgerung zu, dass mit Maßnahmen an oder nahe der Bestandsstrecke keine wirtschaftlich vertretbare Lösung zu finden ist und die verkehrspolitischen Ziele nur unter unverhältnismäßigem Aufwand und erheblich größeren Auswirkungen erreichbar wären. Diese wären große Zerstörungen im Gebäudebestand, jahrelange Behinderungen des Bahnverkehrs mit Verlust an Fahrgästen und Abwanderungen zum Auto. Zudem wären hohe, städtebaulich schwer verträgliche Lärmschutzwände erforderlich (die für vier Gleise dimensioniert werden), zumal die fahrbaren Geschwindigkeiten zum Ausgleich für die längere Strecke gegenüber einer Neubaustrecke stark erhöht werden müssten (Tempo 300). Eine verträglichere Ausbauvariante (keine durchgehende Viergleisigkeit, nicht im Einklang mit den Vorgaben des Deutschlandtakts) steht nicht zur Debatte, da die verkehrspolitischen Ziele so nachgewiesenerweise nicht erreicht werden können. Auch die Dauer, bis neue Infrastruktur zur Verfügung steht, spricht für eine Neubau- und gegen eine Variante, für deren Bau ständig Rücksicht auf das rollende Rad genommen werden muss, um dieses dann doch – wie erwähnt – über viele Jahre massiv zu behindern.

#### Fazit (Bürgerinitiativen)

**Die Bewertung der bislang vorliegenden Informationen zum Vergleich der Varianten zwischen Hamburg und Hannover basieren auf einer fatalen Fehlentscheidung: Die Ausrichtung des Bedarfs an den Deutschlandtakt im sogenannten 3. Zielfahrplan.**

**Die Prognosen und Verkehrsbedarfe sind eine Wunschprojektion von Ideologen und einer Hafenwirtschaft, die mit dem Rücken an der Wand steht. Sie entbehren jeder realistischen Grundlage.**

**Die Rechtfertigungs-Berechnungen berücksichtigen darüber hinaus nicht, dass während des Baus und der Fertigstellung einer Neubautrasse der Strassenverkehr zunehmend emissionsfreier wird und die erzielten CO2 Effekte deutlich kleiner sind als hier unterstellt. Ab 2030, also vor Baubeginn einer Neubautrasse, wird kein Verbrenner mehr in Deutschland verkauft.**

**Ohne den Zielfahrplan sind keine irrwitzigen Geschwindigkeiten notwendig, infolge dessen keine Extremumbauten an der Strecke notwendig, infolge dessen die Kosten geringer und die Umsetzung schneller. Und vor allem: Der Ausbau einer sanierten Bestandsstrecke ausreichend. Insbesondere wenn auch die Ausweichstrecken ertüchtigt sind. Im Rahmen der ohnehin fälligen Korridorsanierung können bereits viele sofort wirksame Alpha E Bestandteile eingebaut werden und Entlastung schaffen. Auch ein weiteres Gleis kann mit geplant, vorbereitet und später ergänzt werden.**

**Vor dem Hintergrund knapper Planungs-kapazitäten, knapper Baukapazitäten und knapper Finanzen, alles Dinge die allorts dringend gebraucht werden, ist eine Neubaustrecke völlig unangemessen. Ganz abgesehen von dem Schaden den sie an Natur, Lebensraum und Bürgervertrauen anrichtet, den ihre Verfechter billigend und stoisch in Kauf nehmen.**

## Kommentar

### FALSCHES VORGABEN FÜHREN ZU KATASTROPHALEN ERGEBNISSEN

Vor 47 Jahren wurde von Apple der erste PC vorgestellt. Seitdem ist das Internet Protokoll (vor 42 Jahren), die erste Internet E-Mail (vor 39 Jahren), das worldwideweb (vor 32 Jahren), Mobiltelefone (vor 31 Jahren), das iPhone (vor 16 Jahren) und beispielsweise "Alexa" (vor 8 Jahren) auf den Markt gekommen. Jedes einzelne Erfindung hat die Welt verändert und war vor 47 Jahren völlig unvorstellbar.

Wer damals den Versuch unternommen hätte, auf dem derzeitigen Stand der Technik ein Projekt zu planen, dessen Fertigstellung heute im Jahr 2023 datiert ist, wäre grandios gescheitert.

Wer heute, an der Schwelle zur nächsten Megaapplikation (KI) glaubt, er könne vorhersagen, was wir 2070 brauchen und auf diesen Annahmen ein Projekt lostritt, dessen finanzielle, umweltzerstörende und Unfrieden stiftende Tragweite absolut nicht vorhersehbar ist, handelt grob fahrlässig. Mehr noch: Er setzt die Ressourcen aufs Spiel, die wir aktuell an anderen Stellen dringend brauchen. Und das gilt schon, wenn das geplante zutrifft. In der Regel werden Bauzeiten und Kosten weit überschritten. Bei Bahnprojekten wie Stuttgart 21 (immer noch nicht fertig) aktuell von prognostizierten 2,5 bei mittlerweile 10 Milliarden Euro. Bildung, Wohnraum, Sozialstaat und Klimaschutz sowie der Schutz vorm Klima sind ein paar der gewaltigen Aufgaben, die wir zu stemmen haben. Auch die Mobilität ist eine Riesenbaustelle. Zuerst die Sanierung des Bestandes, der vorhandenen Strecken. Dies allein ist ein nie dagewesener Kraftakt. Wer jetzt sofort mit Verve die Sanierung anpackt und dabei versucht, das im Bestand brach liegende Potential zu heben, wird Erfolge haben. Aber bereits dafür braucht es alles was wir haben. Alle Planungsmacht, alle Baupower und alle Finanzpower. Wer hingegen die Sanierungen verzögert, weil er neue zusätzliche Baustellen (Neubaustrecken zum Beispiel) aufmacht, die Kapazitäten blockieren, handelt verantwortungslos an den Realitäten vorbei.

Im Schienenausbau zwischen Hamburg und Hannover wird das ganze Dilemma wie unter einem Brennglas deutlich. Seit Jahrzehnten versucht man Engpässen mit Neubauten zu begegnen. Seit Jahrzehnten werden diese Projekte als Prestige- und Selbstverwirklichungsprojekte enttarnt. Seit Jahrzehnten versuchen mögliche Profiteure im Hintergrund immer wieder neue Varianten des alten Plans ins Spiel zu bringen. Seit Jahrzehnten wird der Bestand mit Blick auf vermeintlich mögliche Neubauten vernachlässigt. Engpässe werden lieblos oder halbherzig provisorisch behandelt. Weichen werden nicht oder unzulänglich eingebaut. Und wieder einmal verpennt man die Chance, auf Basis erstmalig mit weiten Teilen der Bevölkerung gefundenen Verabredungen, den Bestand zukunftsfähig zu machen. Seit 2015 gibt es dies Ergebnis. Es wurde noch nicht einmal der Versuch unternommen, dieses Ergebnis erfolgreich zu planen. Weite 7 lange Jahre nicht. Wir stehen heute im Jahr 2023 da, wo wir schon vor 50 Jahren standen. Und es passiert: Nichts! Und jetzt? Jetzt ist die Bestandsstrecke derartig kaputt, dass man sie quasi auch neu bauen muss. Das hält aber Bund und Bahn nicht davon ab, weiterhin trotzdem noch eine zusätzliche Neubaustrecke zu fordern. Diesmal in Hochgeschwindigkeitsform für ein 2070er Projekt, um dem Wahnsinn noch ein Krönchen aufzusetzen.

Wann kommt man zur Vernunft, lernt aus der Vergangenheit und macht endlich das Machbare. Ohne wenn und aber. Ohne Tricks, Hintertürchen und komische Bedingungen. Einfach anfangen. Sanieren. Den Bestand. In bestmöglicher und modernster Form. Nicht mit den alten Signalen.

# Unfassbare Kosten!

JETZT SCHÄTZEN SIE MAL, OHNE LANGES ÜBERLEGEN, AUS DEM BAUCH HERAUS, WIE HOCH EIN STAPEL MIT 1 MILLION EURO IST.



***Eine Million Euro  
in 500Euro Scheinen  
aufeinandergestapelt sind  
ca. 30 cm hoch. So hoch,  
wie ein DIN A4 Ordner.***





# Unfassbare Kosten!

DAS HAT KEINER AUF DEM ZETTEL!

***Eine Milliarde Euro**  
in 500Euro Scheinen  
aufeinandergestapelt  
sind so hoch wie der  
Eifelturm (ca. 300m).*

*Wir verlieren völlig die  
Dimension unserer  
Ausgaben. Eine  
Neubaustrecke kostet  
uns vorraussichtlich  
4 Milliaden Euro!*

*Zu klein, um ihn  
zu erkennen:  
der Odner.*

