

Resolution des PRO-BAHN-Landesverbandes
Niedersachsen/Bremen

Den Fernverkehr im Nordwesten wieder in die Fläche bringen!

Juni 2022

Zusammenfassung:

Die Anbindung Niedersachsens und Bremens hat sich in den vergangenen Jahrzehnten deutlich verschlechtert. Daran wird auch der Deutschlandtakt im aktuellen Entwurf nichts ändern, denn der Fernverkehr konzentriert sich dort auf die bekannten Hauptstrecken, und die Verbindung von Bremen in Richtung Südosten verharrt beim Status quo. Ebenso unterversorgt bleiben die Mittelzentren in der Fläche sowie touristische Destinationen.

Um diese Probleme zu lösen, stellt der Fahrgastverband PRO BAHN folgende Forderungen auf:

1. Bremen muss mit Hannover halbstündlich durch Fernzüge angefahren werden. Dazu gehören auch bessere Verbindungen von und nach Berlin. Der Nordwesten profitiert davon mittels Durchbindungen oder besserer Anschlüsse.
2. Touristische Ziele müssen umsteigefrei mit dem Fernverkehr erreichbar sein. Es geht hierbei nicht um Taktverkehre, sondern um einzelne tägliche Verbindungen, deren Fokus nicht unbedingt auf der Fahrzeit liegt. Dies betrifft insbesondere Regionen wie den Harz, die Küste oder die Lüneburger Heide.
3. Möglichst alle Ober- und Mittelzentren müssen in den Fernverkehr eingebunden werden. Dazu sollten ehemalige Zugläufe aus der Zeit vor der Bahnreform wiederbelebt werden.



Abbildung 1: Darstellung der PRO-BAHN-Forderungen in Niedersachsen und Bremen; in **Blau**: mögliche Durchbindungen von Regionalverkehrslinien; in **Rot** und **Violett**: verdichteter Fernverkehr zwischen Bremen und Hannover; in **Violett**: neue Fernverkehrslinien; Bezeichnungen FR und FV gemäß Deutschlandtakt, ansonsten bestehende Liniennummern benutzt; unterbrochene Linie für einzelne Züge; Karte erstellt unter Verwendung von [OpenStreetMap](#).

Ausgehend von seiner jetzigen Fassung, wird der Deutschlandtakt Niedersachsen und Bremen gewisse Vorteile im Fernverkehr bringen. Bei einer 1:1-Umsetzung der darin vorgesehenen Verbindungen werden jedoch ausschließlich die drei großen Fernverkehrsachsen Hamburg – Bremen – Münster – Rhein/Ruhr, Hamburg – Hannover – Süddeutschland und Berlin – Hannover – Rhein-Ruhr/Amsterdam maßgeblich profitieren. Für diese Relationen sind erhebliche Taktverdichtungen und, durch Aus- und Neubauten, auch Fahrzeitverkürzungen vorgesehen.

Für alle anderen Strecken in den beiden Bundesländern wird es, von kleineren Details einmal abgesehen, im Wesentlichen beim Status quo bleiben. Das heißt aber auch, dass weiterhin viele Städte und Regionen im Nordwesten Deutschlands komplett vom Fernverkehr abgehängt bleiben. Das ist für PRO BAHN inakzeptabel, denn meint man es mit gleichwertigen Lebensverhältnissen im ganzen Land ernst, gehört dazu auch ein brauchbarer Zugang zum Eisenbahnfernverkehr. Gerade angesichts zunehmender Verspätungen, ständig verpasster Anschlüsse und auch der eingeschränkten Mobilität zahlreicher Reisender sind langlaufende, umsteigefreie Verbindungen in der Fläche essentiell und ein wichtiger Faktor, der die Attraktivität der Eisenbahn enorm steigert.

Derartige Verbindungen waren in den 70er und 80er Jahren überall in Deutschland noch selbstverständlich, so auch in Niedersachsen und Bremen. Sie sind einerseits der zunehmenden Vertaktung, andererseits aber auch der Bahnreform zum Opfer gefallen. Einer der Grundfehler der Bahnreform ist nämlich die strikte Trennung zwischen dem von den Bundesländern zu organisierenden Nahverkehr und dem rein eigenwirtschaftlichen Fernverkehr. Infolgedessen verarmte auch das Betriebsprogramm. Der Regionalverkehr fuhr und fährt auf den immer gleichen, meist recht kurzen Linien, die oft genug wegen eines Zuständigkeitswechsels unsinnige Endpunkte wie etwa Kreiensen oder Bodenfelde haben. Der Fernverkehr oder die langlaufenden Eilzüge, welche auf Teilstrecken oft auch den Nahverkehr ergänzten, wurden zurückgefahren oder ganz eingestellt. Fernzüge wurden, da sie profitabel sein müssen, im Wesentlichen auf die großen Hauptstrecken reduziert, auch weil es bis heute keinen Aufgabenträger auf Bundesebene gibt, dessen Auftrag die Sicherstellung des Fernverkehrs in der Fläche ist.

So wurde der Verkehr für Pendler zwar einfacher, weil der Fahrplan leichter zu merken war und insgesamt auf den allermeisten Strecken mehr Züge fuhren. Für alle anderen Reisenden wurde die Fahrt aber beschwerlicher, weil Direktverbindungen wegfielen und man – oft schwer bepackt – mehrfach eilig zum Anschlusszug laufen musste. Das bedeutet Stress und oft auch längere Fahrzeiten, denn die Umstiege fressen die Zeitgewinne im Fernverkehr teils mehr als auf. Mancherorts wurde dies durch die Aufgabenträger erkannt, so dass einzelne IC-Linien mittlerweile auch für den Nahverkehr geöffnet wurden. Dies geschah nicht zuletzt auch, weil ein reiner Betrieb im Fernverkehr unrentabel gewesen wäre und zur Einstellung dieser Züge geführt hätte – wie etwa zwischen Norddeich Mole und Bremen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN ist sich bewusst, dass eine unveränderte Wiederherstellung des alten Zustandes weder möglich noch wünschenswert ist. Jedoch gibt es genügend sinnvolle Möglichkeiten, auch im bestehenden System neue Direktverbindungen abseits vertakteter Linien im Fernverkehr einzurichten. Beispiele wie die ICs nach Berchtesgaden oder Konstanz zeigen, dass derartige Angebote machbar sind und auch angenommen werden, wenn sie attraktiv sind.

Ein weiteres gravierendes Problem im Entwurf des Deutschlandtaktes ist die Fernverkehrsanknüpfung Bremens und damit auch des gesamten nordwestlichen Niedersachsens in Richtung Süd- und Südostdeutschland. Zusammengezählt sind davon ca. 2,5 Mio. Menschen betroffen. Zwischen Bremen und Hannover wird nur ein Stundentakt mit Fernzügen angeboten, und dabei soll es offenbar auch bleiben. Das bedeutet, dass es nur eine zweistündliche Verbindung nach Süddeutschland (über Nürnberg nach München) und eine zweistündliche in den Südosten nach Leipzig gibt. Für das Fahrgastpotential ist das zu wenig. Der Knoten Frankfurt sowie ganz Baden-Württemberg sind umsteigefrei nur mit teurem und langwierigem Umweg über das Ruhrgebiet zu erreichen. Auch Direktverbindungen nach Berlin sind – von Einzelzügen abgesehen – nicht geplant, obwohl die Fahrzeit mit knapp unter drei Stunden geradezu ideal für den Eisenbahnfernverkehr wäre.

Insgesamt hat sich das Angebot von heute sogar gegenüber früheren Jahren verschlechtert. So verzeichnet der aktuelle Jahresfahrplan 2022 nur noch 17 tägliche Fernzüge von Bremen in Richtung Hannover, während der Winterfahrplan 1982/83 insgesamt 22 tägliche, langlaufende Eil-, Schnell- und Intercity-Züge auswies, Kurswagenverbindungen eingerechnet. Auch die Anzahl der direkt erreichbaren Reiseziele ist gesunken, und das, obwohl sich seit der Wiedervereinigung grundsätzlich wesentlich mehr Möglichkeiten bieten. Bremerhaven hatte damals sogar noch acht Fernverbindungen gen Süden, verglichen mit einer einzigen heute.

Die anderen Magistralen vergleichbarer Bedeutung wie Bremen – Hannover bekommen im Deutschlandtakt einen echten oder angenäherten Halbstundentakt im Fernverkehr.¹ Ursächlich dafür ist ganz wesentlich auch die mangelnde

¹ Als vergleichbar betrachten wir hier Strecken, deren Endpunkte sich bezüglich der Bevölkerungszahl und der Netzwerkwirkung durch Anschlüsse stark gleichen. Beispiele hierfür sind Frankfurt – Erfurt, Stuttgart – Nürnberg oder auch Bremen – Münster.

Streckenkapazität, da dies abschnittsweise die im Güterverkehr am stärksten belastete Strecke Deutschlands ist. Wenn sich der Marktanteil der Bahn bis 2030, wie politisch gefordert, verdoppeln soll, ist dieser Zustand unhaltbar und muss dringend verbessert werden.

Diese Problemanalyse führt PRO BAHN Niedersachsen/Bremen unter Berücksichtigung der aktuellen Gegebenheiten zu den folgenden **drei Kernforderungen für einen deutlich attraktiveren Fernverkehr im Nordwesten** auch jenseits der bislang vom Deutschlandtakt berücksichtigten Strecken und in der Fläche:

1. Bremen und den Nordwesten besser mit Hannover und Berlin verbinden!

Um wie auf allen anderen Magistralen vergleichbarer Bedeutung auch den Fernverkehr auf einen Halbstundentakt zu verdichten, ist die Strecke Bremen – Hannover so auszubauen oder eine alternative Route, z.B. bei einer Neubaustrecke Hamburg – Hannover über Soltau, zu schaffen, dass zwei stündliche Fernzüge zwischen beiden Städten möglichst genau um ca. 30 Minuten zueinander versetzt konfliktfrei fahren können. Die Planung des Deutschlandtaktes ist entsprechend anzupassen und soll die zusätzlichen Züge berücksichtigen.

Diese sind über Hannover hinaus in Richtung Baden-Württemberg, Bayern oder Sachsen zu verlängern und entweder durch Flügelung in Hannover in bestehende Linien zu integrieren oder als neue Linien zu führen. Dabei sind in Richtung Berlin gute Fernverkehrsanschlüsse zu gewährleisten. Die Bedienung von Verden (Aller) und Nienburg (Weser) als Fernverkehrshalte soll im Zuge der Taktverdichtung dann stündlich statt wie bisher zweistündlich erfolgen.

Um dies zu ermöglichen, müssen Bund und DB Netz deutlich über die in Alpha-E vorgesehenen Ausbauten hinausgehen, deren Unzulänglichkeit bereits ohne zusätzliche Fernzüge offensichtlich ist. Die tatsächlich erforderlichen Ausbauten sollen hier nicht detailliert vorweggenommen werden, sondern sind aus dem verbesserten, ausgeweiteten Fern- und Regionalverkehrsangebot abzuleiten. So ist beispielsweise zu prüfen, ob der bereits vorgesehene dreigleisige Ausbau Bremen – Langwedel reicht oder sogar ein viergleisiger Ausbau notwendig ist. Bereits vorgesehene Ausbauten, die offensichtlich erforderlich bleiben, etwa die kreuzungsfreien Verknüpfungen in Verden und Nienburg, sollten schnellstmöglich angegangen werden. Nur mit diesen und weiteren Maßnahmen kann langfristig die nötige Kapazität für den Fernverkehr, aber auch für Regional- und Güterverkehr bereitgestellt werden.

Daneben ist auch die direkte Verbindung von Bremen nach Berlin zu verbessern. Der kürzeste und potentiell schnellste Weg zwischen beiden Städten führt über die sogenannte Amerikalinie durch Soltau, Uelzen, Salzwedel und Stendal. Hier fordern wir nach Abschluss der Elektrifizierung zwischen Langwedel und Uelzen die Einführung einer neuen FR-Linie, die westlich oder nördlich von Bremen beginnen kann und die genannten Orte umsteigefrei und vertaktet mit Berlin verbindet. Auf diese Weise erhalten die genannten Orte und damit Lüneburger Heide, Wendland und Altmark zum ersten mal seit vielen Jahrzehnten eine attraktive Schnellverbindung in Ost-West-Richtung. Dazu ist allerdings zwingend die Strecke Langwedel – Uelzen auf mindestens 120 km/h, besser 160 km/h zu ertüchtigen. Die bewusst unzureichend angelegte Planung gemäß Alpha-E ist dementsprechend zu korrigieren.

2. Umsteigefreie Fernverbindungen zu touristischen Orten wiederherstellen!

Die touristisch geprägten Regionen und Städte in Niedersachsen sind im Fernverkehr mit direkten täglichen Zügen aus aufkommensstarken Ballungsräumen wie Hamburg, Berlin, Bremen und Rhein/Ruhr zu bedienen; nicht unbedingt in einem eigenen Fernverkehrstakt, aber wenigstens mit einzelnen Zugpaaren, die ggf. auch nur an einzelnen Tagen verkehren. Ziel ist die Herstellung möglichst vieler Direktverbindungen; die Fahrzeit genießt dabei nur die zweite Priorität. Beispiele für solche Verbindungen sind etwa der „Harz-Berlin-Express“ in Sachsen-Anhalt oder bekannte IC-Zugpaare wie „Nebelhorn“ oder „Königsee“. Als neue Endpunkte bzw. wesentliche Zwischenhalte für derartige Züge betrachten wir in Niedersachsen beispielsweise Goslar bzw. Bad Harzburg für den Nordharz, Cuxhaven für die Nordseeküste sowie Soltau bzw. Walsrode für die Lüneburger Heide.

Die Strecken zu diesen Orten werden zumeist nicht in absehbarer Zeit elektrifiziert sein. Das Beispiel Gera mit seinen drei IC-Zugpaaren zeigt aber, dass es mit dem politischen Willen der Beteiligten sehr wohl möglich ist, attraktive Lösungen zu schaffen, auch auf nicht elektrifizierten Strecken. Der lokbespannte neue ECX der Deutschen Bahn bietet sich für solche Relationen geradezu an. Fernzüge in Einzellagen müssen auf vielen Abschnitten auch gut in bestehende Takte des Regionalverkehrs integriert werden, allein schon um bei ungenügender Infrastrukturreserve Lücken im

Grundtakt zu vermeiden. Hierzu sind an geeigneten Stellen im nicht elektrifizierten Netz leistungsstarke Diesel- oder Hybridloks vorzuhalten, um die Züge auf dem letzten Streckenabschnitt bis zum Ziel zu führen, etwa in Hildesheim oder Bremerhaven.

Es ist nicht damit zu rechnen, dass sich diese zusätzlichen Fernzüge von selbst rentieren werden, denn ansonsten hätte die Deutsche Bahn AG sie kaum eingestellt oder würde sie von sich auf neu aufnehmen. Daher sind diese Angebote grundsätzlich in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern zu finanzieren und auf relevanten Abschnitten, beispielsweise Hannover – Bad Harzburg, in die jeweiligen Nahverkehrs- und Verbundtarife einzubinden, damit nicht nur Fernreisende von diesen zusätzlichen Verbindungen profitieren können.

Wo die Führung von Fernzügen nicht sinnvoll realisiert werden kann, ist mindestens die regelmäßige Durchbindung von Regionalverbindungen vorzusehen. Dies dient dem Ziel der Reduzierung von Umsteigevorgängen, um attraktive Verbindungen zu schaffen, und ist oft auch fahrplantechnisch völlig problemlos möglich. Bei wettbewerblicher Vergabe von Teilnetzen durch die Aufgabenträger ist landesübergreifend darauf zu achten, dass sinnvolle Möglichkeiten zur Durchbindung von Linien erhalten bleiben oder von vornherein in der Ausschreibung vorgesehen werden.

Beispiele für solche Durchbindungen im Regionalverkehr sind unter anderem, aber nicht nur:

- Paderborn – Kreiensen und Kreiensen – Bad Harzburg
- Hannover – Bad Harzburg und Goslar – Halle²
- Cuxhaven – Bremerhaven und Bremerhaven – Hannover³
- Paderborn – Bodenfelde (- Göttingen), Bodenfelde – Northeim und Northeim – Nordhausen
- Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück und Osnabrück – Düsseldorf⁴

Alle hier genannten Beispiele können fahrplantechnisch grundsätzlich realisiert werden. Bei der Relation Paderborn – Nordhausen wäre allerdings eine erhebliche Verschiebung des Fahrplans westlich von Northeim nötig. Diese böte sich ohnehin an, um den Verkehr auf dem stark nachgefragten Abschnitt zwischen Paderborn und Bodenfelde zu verdichten.

3. Ober- und Mittelzentren (besser) an den Fernverkehr anschließen!

Alle niedersächsischen Oberzentren sowie möglichst alle Mittelzentren sind regelmäßig an den Fernverkehr der Deutschen Bahn anzubinden. Sie sind mit wenigstens einem täglichen Zugpaar, idealerweise aber mehreren zu bedienen, so dass sie über ihre Nahverkehrsanbindung hinausgehende direkte Verbindungen zu weiteren Oberzentren in ganz Deutschland erhalten. Dabei können mit einem einzigen Zugpaar durchaus mehrere solcher Zentren angebonden werden.

Ausnahmen davon sollen nur gemacht werden, wenn gar keine bzw. keine mit vertretbarem Aufwand fernverkehrstauglich herzurichtende Schienenverbindung besteht oder bereits in unmittelbarer Nähe ein regelmäßiger Fernverkehrshalt liegt. Dies ist beispielsweise der Fall bei Aurich (Strecke ungeeignet für FV), Clausthal-Zellerfeld (Eisenbahnstrecke abgebaut), Salzgitter (FV-Halt in Braunschweig) und Nordhorn (FV-Halt im nahen Bad Bentheim). Analog zur vorigen Forderung sollen dort, wo Fernverkehr aus technischen Gründen nicht machbar ist, wenigstens über den Tag einzelne langlaufende Durchbindungen im Regionalverkehr geschaffen werden.

Profiteure dieser Forderung wären das heute fernverkehrsfreie Oberzentrum Wilhelmshaven sowie nicht bereits durch die zweite Forderung nach touristischen Fernzügen abgedeckte Mittelzentren wie Cloppenburg, Syke, Gifhorn, Walsrode oder Hameln, von denen die allermeisten bis Anfang der 90er Jahre wie selbstverständlich täglich von langlaufenden Eil- oder D-Zügen angefahren wurden.

Wie diese Bedienung möglicherweise aussehen könnte, sei am Beispiel Hamelns beleuchtet:

Auf der Ost-West-Achse fährt morgens und nachmittags je ein Zug in Berlin los und über Magdeburg, Braunschweig und Hildesheim nach Hameln, von wo es über Bad Pyrmont, Altenbeken und Paderborn nach Hagen, Wuppertal und Düsseldorf bis zum Endbahnhof Aachen geht; analog in Gegenrichtung. Der kurze Abschnitt Elze – Hameln ist zwar

² Eine Verknüpfung dieser Linien war bereits im ersten Entwurf des Deutschlandtaktes enthalten, wurde von den Aufgabenträgern aber verworfen, weil sie zu attraktiv gewesen wäre.

³ Diese Durchbindung ist erst nach Elektrifizierung zwischen Cuxhaven und Bremerhaven sinnvoll. Die Planungen dazu haben bereits begonnen.

⁴ Nur mit Streckenausbau, Elektrifizierung und reduzierten Halten zwischen Oldenburg und Osnabrück.

noch verdieselt, soll aber in absehbarer Zeit elektrifiziert werden, so dass kein Umspannen erforderlich ist. Setzt man voraus, dass dieselben Halte bedient werden wie von den Schnellzügen auf dieser Verbindung in den 80er Jahren, läge die zu erwartende Fahrzeit zwischen Berlin und Aachen bei etwas unter sieben Stunden. Das sind ca. anderthalb Stunden mehr, als die schnellsten Verbindungen zwischen Aachen und Berlin mit ICE und Umstieg in Köln benötigen. Jedoch verkürzt sich die Fahrzeit für Hameln mit diesen Verbindungen nach Aachen von knapp fünf Stunden auf ca. dreieinhalb und von Hameln nach Braunschweig von über anderthalb Stunden auf unter eine Stunde. Der Zug wäre auf Teilabschnitten also auch unter Zeitaspekten sehr attraktiv.

In Nord-Süd-Richtung könnte morgens ein Zug in Hannover in der Zeitlage der Express-S-Bahn losfahren und dann über Springe, Hameln, Bad Pyrmont und die Altenbekener Kurve nach Kassel fahren. Von dort aus würde er seinen Weg in Richtung Frankfurt oder Nürnberg fortsetzen und abends wieder zurückkehren. Damit hätte sich die Angebotsqualität von drei Mittelzentren mit 110.000 Einwohnern auf einen Schlag deutlich verbessert. Auch viele andere Mittel- und Oberzentren entlang der Strecke außerhalb Niedersachsens, etwa Lippstadt, Bad Hersfeld oder Schwerte, würden von neuen Direktverbindungen profitieren.

Die folgende Grafik veranschaulicht die in diesem Papier aufgestellten drei zentralen Forderungen.

Anhang: Beispiele für entfallene Fernverkehrsverbindungen

Die nachstehende Tabelle zeigt für einzelne niedersächsische Bahnhöfe anhand einer Auflistung verschiedener langlaufender Züge, wie diese zur Zeit vor der Regionalisierung an den Fernverkehr angebunden waren und welche Ziele sich direkt erreichen ließen.

Bahnhof	Fahrplan	Fernzüge
Seesen	Sommer 1981	<ul style="list-style-type: none"> ▪ E 2680 Kreiensen – Braunschweig mit Kurswagen von München (täglich) ▪ D 778 Frankfurt – Kreiensen – Braunschweig (täglich) mit Kurswagen nach Berlin ▪ E 2943 Köln – Hagen – Kreiensen – Braunschweig (täglich) ▪ E 3230 Göttingen – Kreiensen – Braunschweig – Lüneburg – Kiel (täglich) mit Kurswagen von Freudenstadt bzw. nach Hamburg ▪ E 2641 Aachen – Düsseldorf – Paderborn – Kreiensen – Braunschweig (täglich)
Cuxhaven	Sommer 1979	<ul style="list-style-type: none"> ▪ E 2538 Cuxhaven – Bremen – Düsseldorf – Aachen (täglich) ▪ E 3673 Cuxhaven – Bremen – Herford – Detmold (täglich) ▪ E 3351 Cuxhaven – Bremen – Verden (täglich) mit Kurswagen nach Basel ▪ E 2881 Cuxhaven – Bremen – Hannover (täglich bzw. sonn- und feiertags) mit Kurswagen nach München
Hameln	Winter 1982/83	<ul style="list-style-type: none"> ▪ E 3004 Hannover – Hameln – Paderborn (täglich) mit Kurswagen nach Duisburg bzw. Dortmund) ▪ E 3499 Hamburg – Soltau – Hannover – Hameln – Brilon Wald – Gießen – Frankfurt (täglich) ▪ D 797 Bremerhaven – Hannover – Hameln – Kassel – Stuttgart (täglich) ▪ E 3139 Norddeich Mole – Bremen – Hannover – Hameln – Paderborn (täglich) mit Kurswagen von Emden-Außenhafen ▪ E 2542 Hameln – Essen – Köln – Aachen (werktags) ▪ E 2540 Braunschweig – Hameln – Düsseldorf – Mönchengladbach (täglich) ▪ D 840 Braunschweig – Hameln – Paderborn – Köln (täglich)