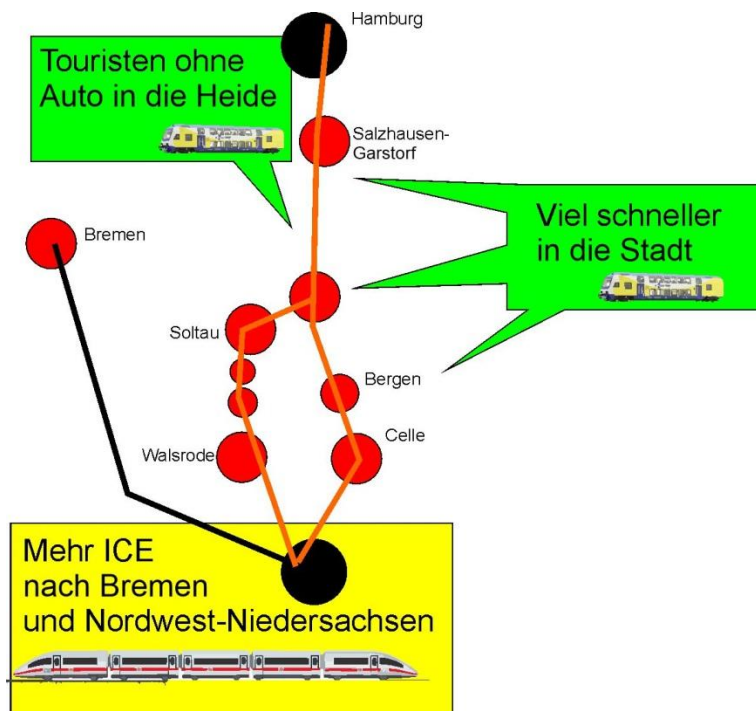




Regionaler Nutzen der Neubaustrecke Hamburg – Hannover

Vorzugstrasse A7 / B3
und Deutschlandtakt Fortschreibung 2025



Initiative **Deutschlandtakt**

Die Initiative **Deutschlandtakt** ist eine Gruppe von unabhängigen Bürgern, die sich für die Verwirklichung des integralen Taktfahrplans einsetzen. Diese Bürger kommen aus verschiedensten Bereichen der Eisenbahnbranche, darunter aus Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs, Fahrgastverbänden und anderen Organisationen. Sie verfolgen diese Ziele ehrenamtlich und uneigennützig.

Weitere Informationen: <https://initiative-deutschlandtakt.de>



Vorwort

Nachdem vor 2021 Jahren die Diskussion über den regionalen Nutzen auf Initiative des Fahrgastverbands PRO BAHN begann, hat nun die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen in ihrem Zielkonzept 2040+ angekündigt, den regionalen Nutzen selbst untersuchen zu wollen. Eine Botschaft, die von Bayern ihren Ausgang nahm, ist in Norddeutschland angekommen: Die Gegner der Neubaustrecken werden nicht mehr plakativ zeigen können. „Der ICE fährt hier nur durch.“ Der Zielfahrplan, der in Kürze öffentlich wird, wird zeigen, dass in der Heide auch schnelle Züge halten können, und es ist nicht ausgeschlossen, dass dort auch ein ICE Fahrgäste aus großer Entfernung bringen wird.

Im Juni 2025

Rainer Engel

Arbeitsstand 19. September 2025

Diese Darstellung wird in Kürze weiter aktualisiert.

Die jeweils aktuelle Fassung kann hier heruntergeladen werden:

<https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/Download/Zusatznutzen-Neubaustrecke-Hannover-Hamburg.pdf>



Autor:
Rainer Engel
PRO BAHN NRW e.V.

Stellv. Vorsitzender
Gretchenstraße 26
32756 Detmold
Telefon 05231 300112

E-Mail engel@neubaustrecke-bielefeld-hannover.de

In Zusammenarbeit mit
Malte Diehl
PRO BAHN Landesverband
Niedersachsen/Bremen e.V.
Vorsitzender
E-Mail: malte.diehl@probahn-ol-hb.de

Diese Arbeit ist eine Publikation ausschließlich in Verantwortung der Initiative Deutschlandtakt.

Zusammenfassung

Die Neubaustrecke Hamburg – Hannover auf der Trasse A 7 / B 3

- ist die **einzig wirtschaftliche** Möglichkeit, die Kapazität zwischen Hamburg und Hannover zu erhöhen,
 - ermöglicht Regionalbahnhöfe
 - in Salzhausen-Garlstorf
 - im Bereich Soltau
 - in Bergen (Landkreis Celle)
 - ermöglicht so eine **wesentlich bessere Erreichbarkeit des Heidekreises**, des südlichen Landkreises Harburg und des nordwestlichen Landkreises Celle im öffentlichen Verkehr. Dies gilt sowohl für Fahrgäste, die mit dem öffentlichen Verkehr die Bahnhöfe erreichen, als auch für Fahrgäste, die ihr Auto am Bahnhof abstellen, um von dort den Zug zu nehmen,
 - ermöglicht eine wesentlich bessere Erreichbarkeit der Tourismusziele im Bereich Soltau / Bispingen
 - ermöglicht mehr ICE-Züge zwischen Hannover und Bremen
- und das alles **bei marginalen zusätzlichen Kosten**.

Empfehlung für den größten regionalen Nutzen bei minimalen Kosten für Investitionen:

- **Anlage eines Regionalbahnhofs Salzhausen-Garlstorf,**
- **Anlage eines Regionalbahnhofs zwischen Soltau und Bispingen in Kreuzung mit der Bahnlinie Soltau – Lüneburg,**
- **Anlage eines Regionalbahnhofs Bergen (Landkreis Celle)**
- **Reaktivierung von 9 km Strecke der Bahnlinie Soltau – Celle, die im Eigentum des Landes Niedersachsen steht.**

Im Vergleich hat ein Verknüpfungsbahnhof an der Kreuzung der Neubaustrecke Hamburg – Hannover mit der Bahnlinie Lüneburg – Soltau entscheidende Vorteile.

Das Verkehrsangebot ist zu ergänzen durch

- **Regionalexpress Hamburg – Hannover mit Zwischenhalten in Salzhausen-Garlstorf, Soltau und Bergen,**
- **Regionalbahn Lüneburg – Soltau – Walsrode mit Anschluss aus Hamburg.**

Mittelfristig in Zusammenhang

- mit der im Deutschlandtakt vorgesehenen Elektrifizierung Bremen – Uelzen und
- mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Celle

Herstellung einer elektrifizierten Bahnverbindung (Bremen -) **Soltau – Celle** für Personen- und Güterverkehr

Langfristig

Bau einer **Verbindungskurve Hamburg – Soltau** und Einrichtung einer Direktverbindung Hamburg – Soltau Stadt – Walsrode.

Verlängerung der S-Bahn Hannover von Celle nach Soltau.

Der Nutzen für die Region südlicher Landkreis Harburg, Heidekreis und Landkreis Celle:

- Schnelle Anbindung nach Hamburg und Hannover
- Drastisch verbesserte Erreichbarkeit der Tourismusziele im Raum Soltau / Bispingen
- Chancen für eine Fernverkehrsverbindung in den Raum Soltau / Bispingen
- Bessere Erschließung des nordwestlichen Landkreises Celle

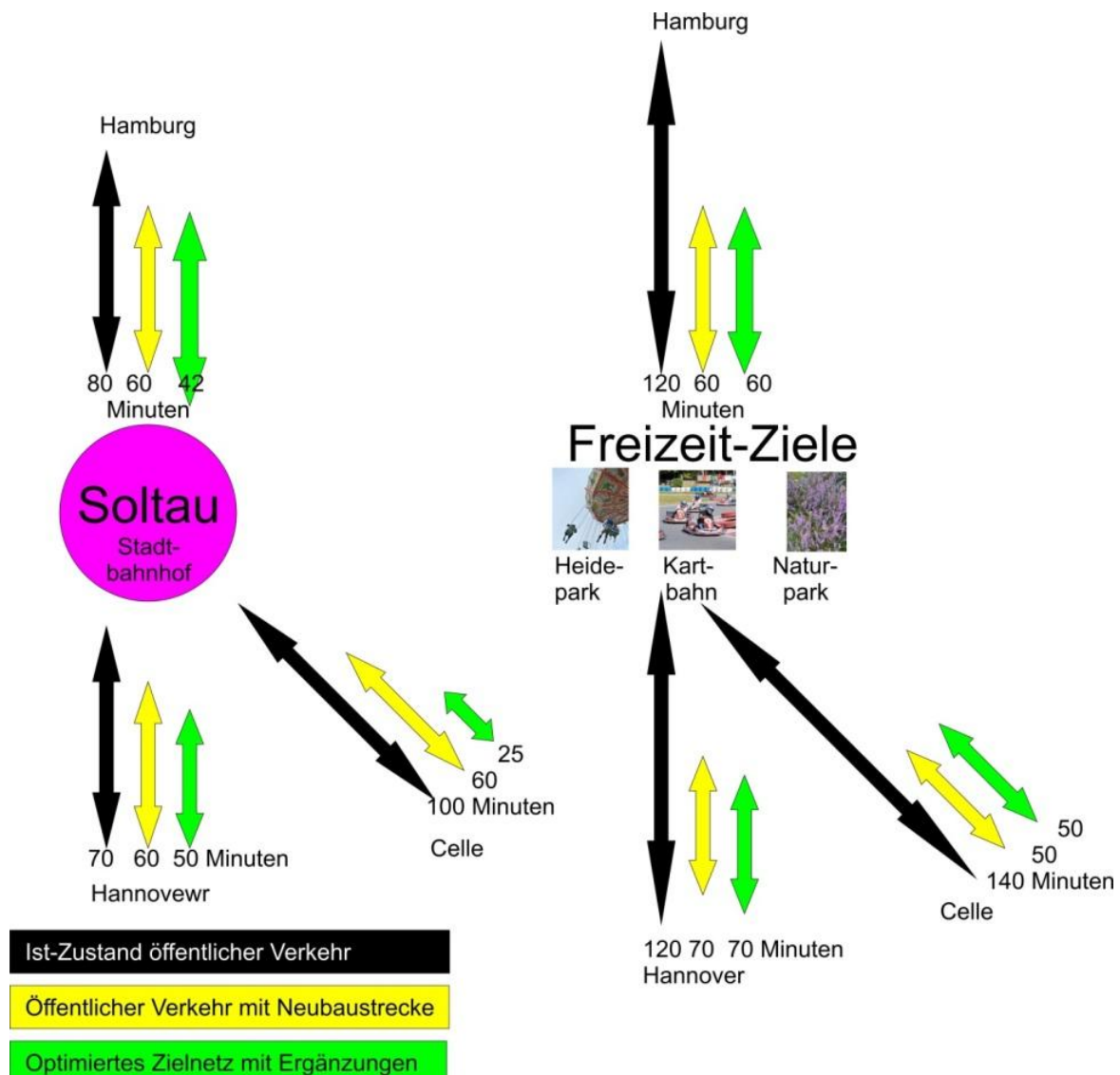
Der Nutzen für Niedersachsen und Bremen:

- Mehr Güterverkehr auch zu den Seehäfen in Bremen und Wilhelmshaven.
- Mehr schneller Fernverkehr zwischen Hannover nach Bremen mit Durchbindung bis Wilhelmshaven.
- Bypass für den Störfall auf den Strecken Hamburg – Bremen und Bremen – Hannover.

Grundlagen:

Dieses Konzept ist mit Deutschlandtakt und SPNV-Konzept Niedersachsen kompatibel.

Die erstellten Fahrpläne nehmen den Zielfahrplan Deutschlandtakt, Fortschreibung 2025 als Grundlage und verändern ihn nicht. Zugleich werden der gegenwärtige Regionalverkehr und das SPNV-Konzept 2030 / 2040 des Landes Niedersachsen übernommen.



Inhalt

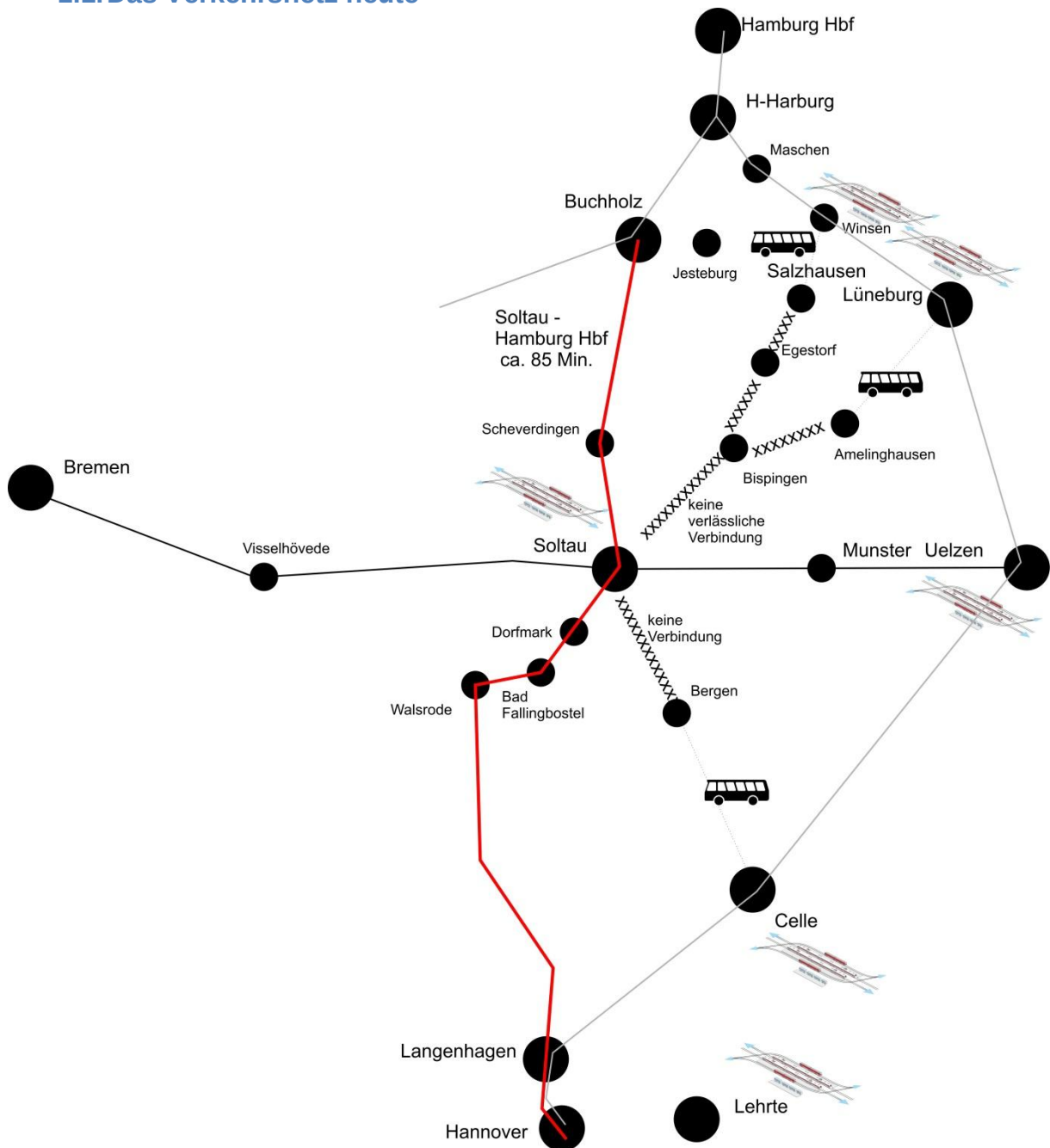
1. Netz des öffentlichen Verkehrs: heute und Zielnetz-Empfehlung	8
1.1. Das Verkehrsnetz heute	8
1.2. Optimales Schienennetz zwischen Hamburg und Hannover	9
2. Bewertung der Vorzugstrasse A7 / B3.....	10
2.1. Ausgangslage.....	10
2.2. Entwicklung und gesetzliche Grundlage	10
2.3. Ergebnis des Planungsprozesses	11
3. Regionalexpress auf der Neubaustrecke.....	13
3.1. Bisherige Untersuchungen	13
3.2. Umsetzung des Regionalexpress-Konzepts im Deutschlandtakt	13
3.3. Deutschlandtakt auf der Schnellfahrstrecke im Überblick.....	14
3.4. Kritische Würdigung des RE-Fahrplans gemäß Deutschlandtakt, Alternative 15	
4. Mehr regionaler Nutzen für Niedersachsen	16
4.1. Defizite im Deutschlandtakt-Zielfahrplan	16
4.2. Zugrunde gelegte Infrastruktur	16
5. Bessere Erreichbarkeit durch Regionalbahnhöfe – Überblick	17
5.1. Regionalbahnhöfe sind Erfolgsmodelle	17
5.2. Anforderung an einen Regionalbahnhof	17
5.3. Anzahl der Regionalbahnhöfe ist begrenzt: Fahrplantechnik	18
5.4. Vorbilder Allersberg am Rothsee.....	20
5.5. Vorbild Merklingen auf der schwäbischen Alb	21
6. Vergleich: Standorte für Regionalbahnhöfen im Heidekreis	22
6.1. Planungsstand, Alternativen	22
6.2. Ergebnis des Vergleichs - Tabelle	23
6.3. Vergleich Lage, vorhandene Erschließung	24
6.3.1. Lage Bahnhof Soltau / Harber.....	24
6.3.2. Lage Bahnhof Bispingen Ort (NBS)	25
6.3.3. Lage Bahnhof Soltau / Bispingen (K 2)	26
6.4. Verkehrlicher Anschluss an das Schienennetz.....	27
6.4.1. Fahrtrichtung Hamburg - Bedeutung.....	27
6.4.2. Soltau <> Hamburg - Bewertung.....	28
6.4.3. Soltau <> Hannover - Bedeutung.....	29
6.4.4. Anbindung Munster per Bahn	29
6.5. Potenzial Fußverkehr	30
6.6. Erschließungsqualität Radverkehr.....	30
6.7. Erreichbarkeit mit Bahn und Bus (Einwohner, Auspendler).....	31

6.7.1.	Soltau / Harber	31
6.7.2.	Bispingen Ort (NBS) und Soltau/Bispingen (K 2)	32
7.	Direktverkehr nach Soltau	33
7.1.	Personenverkehr Soltau -<> Celle.....	33
7.2.	Direktanbindung Hamburg - Soltau	35
8.	Touristische Ziele im Heidekreis.....	36
8.1.	Bedeutung des Freizeitverkehrs - Überblick.....	37
8.2.	Anschlussverkehr an einen Regionalbahnhof	37
8.2.1.	Anschlussverkehr Soltau/Harber.....	38
8.2.2.	Anschlussverkehr Soltau/Bispingen (K 2) und Bispingen Ort (NBS)	39
8.3.	Fernverkehr nach Soltau / Bispingen.....	40
8.4.	Freizeitziele im Detail	41
8.4.1.	Heidepark Ressort Soltau	41
8.4.2.	Schumacher Kartbahn Bispingen.....	41
8.4.3.	Cent Parcs Bispingen	42
8.4.4.	Naturschutzgebiet Wilseder Berg / Heideshuttle.....	42
8.4.5.	Designer Outlet-Soltau.....	42
8.5.	Touristischer und historischer Bahnverkehr	43
9.	Regionalbahnhof Salzhausen-Garlstorf.....	45
9.1.	Gesamtwertung Regionalbahnhof Salzhausen-Garlstorf.....	45
9.2.	Lage des Regionalbahnhofs Salzhausen-Garlstorf	45
9.3.	Anliegergemeinden, Struktur und Entwicklungsmöglichkeiten	48
9.4.	Bahn-Angebot.....	48
9.4.1.	Deutschlandtakt 2024	48
9.4.2.	Auswirkungen auf den übrigen Verkehr	49
9.4.3.	Weiterentwicklung:.....	49
9.5.	Örtliche Erschließung	49
9.5.1.	Erschließung Straße	49
9.5.2.	Erschließung Fußverkehr.....	51
9.5.3.	Erschließung Radverkehr	52
9.5.4.	Erschließung ÖPNV	53
9.6.	Bedeutung für Einwohner und Pendler.....	54
9.7.	Alternative: Direktverbindung Hamburg - Salzhausen	54
9.8.	Reaktivierung Winsen – Salzhausen	54
9.9.	Regionalbahnhof Salzhausen im Vergleich	55
9.9.1.	Eckdaten im Vergleich	55
9.9.2.	Geografischer im Vergleich Allersberg - Salzhausen	57
10.	Regionalbahnhof Bergen (Landkreis Celle).....	58

10.1. Bedeutung Regionalbahnhof Bergen.....	58
10.2. Streckenführung und Überholbahnhof.....	58
10.3. Alternative Streckenführung	59
10.4. Verkehrsangebot nach Deutschlandtakt über Neubaustrecke.....	59
10.5. Erreichbarkeit Regionalbahnhof Bergen.....	60
10.6. Weiterentwicklung des Busverkehrs.....	61
11. Elektrifizierung der Regionalstrecken	62
12. Güterverkehr	62
12.1. Güterverkehr im Deutschlandtakt 2025	62
12.2. Güterverkehr Maschen - Lehrte.....	63
12.3. Güterverkehr von Bremen / Wilhelmshaven	64
12.4. Mehr schneller Fernverkehr nach Bremen und Nordwest-Niedersachsen ..	65

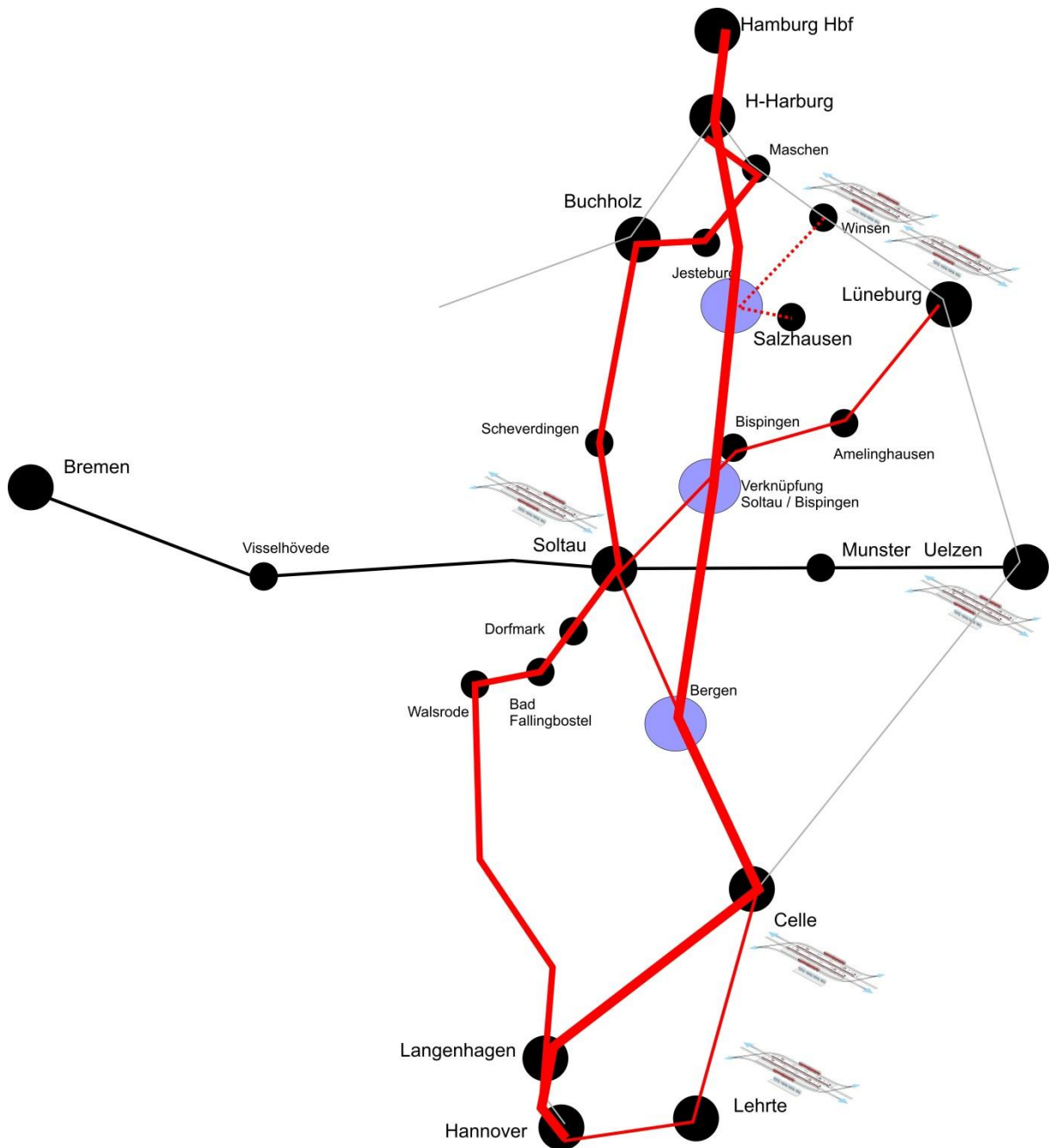
1. Netz des öffentlichen Verkehrs: heute und Zielnetz-Empfehlung

1.1. Das Verkehrsnetz heute



Das Verkehrsnetz im Zentrum der Heide ist heute geprägt durch eine völlig unzureichende Erreichbarkeit ohne eigenes Auto. Nur die Heidebahn im Abschnitt Hannover – Soltau ist beschleunigt, alle anderen Bahnverbindungen sind langsame Nebenbahnen mit geringer Attraktivität. Entlang der ehemaligen Bahnlinien der SinON (früher OHE) fehlen Buslinien teilweise völlig oder sind nur für den Schülerverkehr geeignet. Für Einpendler nach Hamburg und für Tagesgäste aus Hamburg und Hannover fehlt jeder Anreiz, das Auto stehen zu lassen.

1.2. Optimales Schienennetz zwischen Hamburg und Hannover



Die Planung der Schnellfahrstrecke Hamburg – Hannover gemäß Deutschlandtakt-Fortschreibung 2025 verbessert die Erreichbarkeit des Heidekreises bereits drastisch.

Erforderliche Investitionen:

- Bahnsteige und Verkehrsanlagen Verknüpfung Soltau/Bispingen (K 2)
- Bahnsteige und Verkehrsanlagen Bergen

Das Schienennetz kann durch kleine Maßnahmen ergänzt werden:

- Reaktivierung Bahnlinie Lüneburg – Soltau (in konkreter Planung)
- Regionalbahnhof Salzhausen/Garlstorf
- Reaktivierung von Soltau zur Schnellfahrstrecke
- Reaktivierung Winsen - Salzhausen

2. Bewertung der Vorzugstrasse A7 / B3

2.1. Ausgangslage

Die Deutsche Bahn AG hat im Auftrag der Bundesregierung die Planung von zwei neuen Gleisen zwischen Hamburg und Hannover durchgeführt. Der Planungsauftrag für das Projekt ist auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) in der Fassung von 2016 erteilt worden und entspricht auch der Fassung des Gesetzes von 2023. Die Veröffentlichung des Planungsergebnis in Form der Vorzugstrasse ist aus politischen Gründen zurückgehalten wurden und erst am 27. Juni 2025 durch DB InfraGo veröffentlicht wurden.

2.2. Entwicklung und gesetzliche Grundlage

Ausgangspunkt der Entwicklung war eine frühere Planung einer sogenannten „Y-Trasse“ für den Hochgeschwindigkeitsverkehr im Dreieck Hamburg – Bremen – Hannover im Bundesverkehrswegeplan 2003. Aufgrund der Widerstände hiergegen wurde ein „Dialogforum Schiene Nord“ zusammengerufen, das Ausbauten vorschlug („Alpha E“), insbesondere einen dreigleisigen Ausbau Lüneburg – Uelzen vorsah. Da dieser Vorschlag kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichte, wurde das Konzept durch die Bundesregierung optimiert („optimiertes Alpha E“). Entscheidender Unterschied zu „Alpha E“ ist der viergleisige Aus- oder Neubau zwischen Hamburg und Hannover. Dieses wurde 2016 in das Bundesschienenwegeausbaugesetz in folgender Fassung übernommen „ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)“. Auf dieser Grundlage erteilte die Bundesregierung der Deutschen Bahn AG den Planungsauftrag.

Mit Beschlüssen des Deutschen Bundestages vom 20. Oktober 2023 und des Bundesrates vom 24. November 2023 wurde das Bundesschienenwegeausbaugesetz geändert und ist in dieser Fassung am 28. Dezember 2023 in Kraft getreten.

In Anlage 1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 ist nunmehr unter lfd. Nr. 2 aufgeführt:

„Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg“.

Die Begründung des Gesetzes nimmt ausdrücklich auf den Deutschlandtakt in der Fassung des Zielfahrplans 2030+, 3. Entwurf Bezug, der eindeutig eine zweigleisige Führung als Neubaustrecke vorsieht. Dabei enthält das Gesetz selbst keine Vorgabe für Streckenführung, Fahrzeit und Höchstgeschwindigkeit.

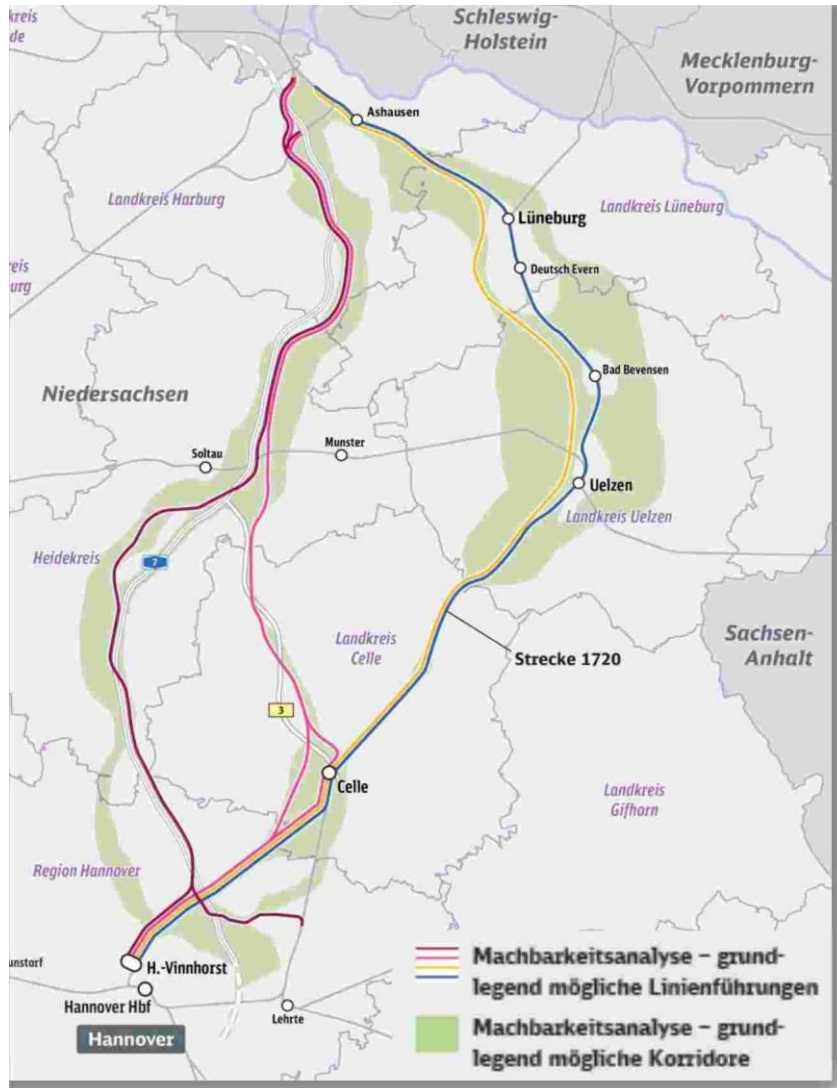
Während der Zielfahrplan 2030+, 3. Entwurf noch eine Trasse entsprechend der Variante „A7“ darstellte, wird der Zielfahrplan auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2040 den Trassenverlauf entsprechend der Vorzugsvariante A7/B3 darstellen.

Die DB hat im Juli 2024 angekündigt, die Raumverträglichkeit der Trasse gutachtlich untersuchen zu lassen und so ein Raumordnungsverfahren vorzubereiten. Dafür ist ein entsprechendes Gutachten ausgeschrieben worden.

Am 27.6.2025 ist die Vorzugstrasse A7 / B3 öffentlich vorgestellt wurden und wird nun für die Beschlussfassung durch den Deutschen Bundestag vorbereitet.

2.3. Ergebnis des Planungsprozesses

Die Suche nach einer Trasse, die den Anforderungen entsprach, begann mit einem umfassenden Suchraum, der unter Beachtung von Bedingungen insbesondere des Naturschutzes immer weiter eingegrenzt wurde. Dies mündete in die Untersuchung von 4 Trassen, die in dieser Skizze dargestellt sind.



Untersuchte Trassen. Quelle: DB 15.9.2022.

Die Planungen und der darauf beruhende Vergleich der Trassen ergibt eine klare Empfehlung für die Trasse A7 / B3. Die nachfolgenden Daten gelangten im Frühjahr 2023 über Umwege an die Öffentlichkeit und wurden am 27.6.2025 veröffentlicht.

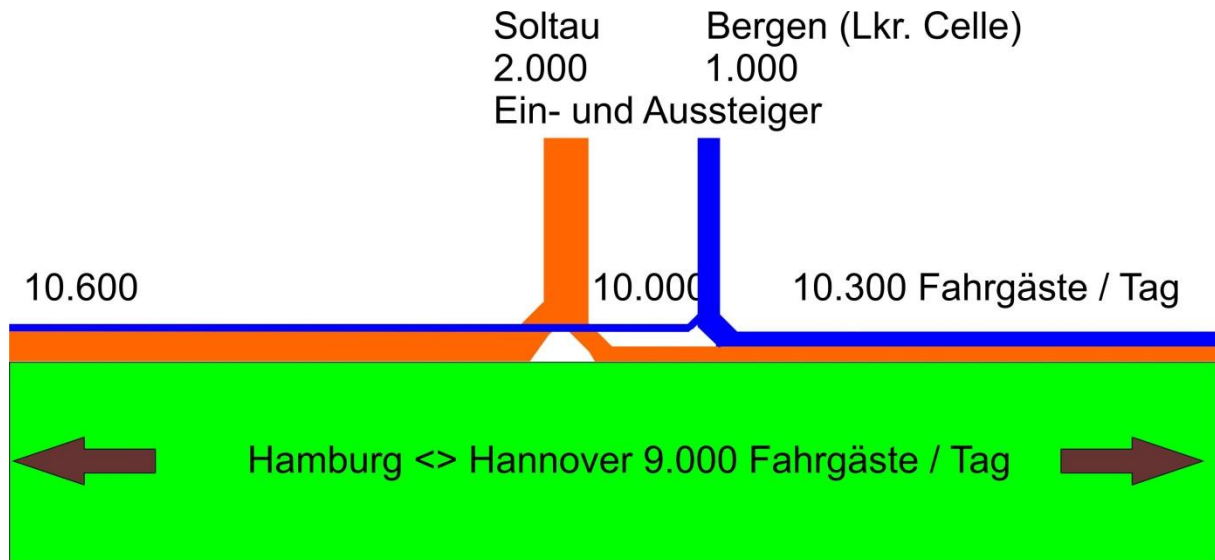
Ergebnisse der Bewertung der Varianten viergleisiger Ausbau Hamburg - Hannover				
Projekt	4 Gleise Bestand	Bestandsnah	Neubau A 7	Neubau A 7 / B 3
Betrieblich optimal	Nein	eingeschränkt	Ja	Ja
Deutschlandtakt erfüllbar	Nein	mit 300 km/h	mit 250 km/h	mit 250 km/h
Bauphase Beeinträchtigung	sehr groß	groß	gering	gering
Nahverkehr	Stundentakt auf Bestand	Stundentakt auf Bestand	Halbstundentakt auf Bestand + Express Soltau - Hamburg	Halbstunden-takt auf + Express Soltau - Hamburg und Celle - Soltau
Bauzeit	40 Jahre	30 Jahre	20 Jahre	20 Jahre
Realkosten	130%	115%	115%	100%
Nutzen-Kosten Verhältnis	extrem negativ	negativ	knapp negativ	positiv
Betroffenheiten	Relative Faktoren bezogen auf die Variante Neubau A7/B3			
Wohnen				
Wohngebiete Fläche	2,5	2,0	1,2	1,0
Gebäude Abriss	6,1	2,8	1,1	1,0
Schall (Wohneinheiten)	2,5	2,3	0,9	1,0
Erschütterung (Wohneinheiten)	2,8	2,8	0,1	1,0
Lebensgrundlagen				
Freiraum	1,9	0,6	12,1	1,0
Landwirtschaft	5,7	16,3	20,9	1,0
Trinkwasser	1,4	1,3	2,6	1,0
Erholung	0,4	0,8	1,6	1,0
Naturschutz				
Naturschutzgebiete	23,5	13,6	4,3	1,0
Natura 2000	3,5	3,1	1,1	1,0
besondere Biotope	1,2	1,5	1,3	1,0
FFH-Gebiet	0,9	3,2	1,0	1,0

3. Regionalexpress auf der Neubaustrecke

3.1. Bisherige Untersuchungen

Der mögliche regionale Nutzen einer Trasse A3 / B7 ist untersucht worden¹. Die Untersuchung beschränkte sich auf folgende Fragen:

- Ist ein Regionalexpress mit sehr kurzer Fahrzeit machbar?
- Welches Fahrgastaufkommen ist für die als optimal eingeschätzte Variante eines Regionalexpress zu erwarten?



Quelle: Unveröffentlichtes Gutachten

3.2. Umsetzung des Regionalexpress-Konzepts im Deutschlandtakt

Der Zielfahrplan 2030+, der gegenwärtig im Stadium der Feinabstimmung ist, wird die Idee des Regionalexpress Hamburg – Hannover umsetzen.

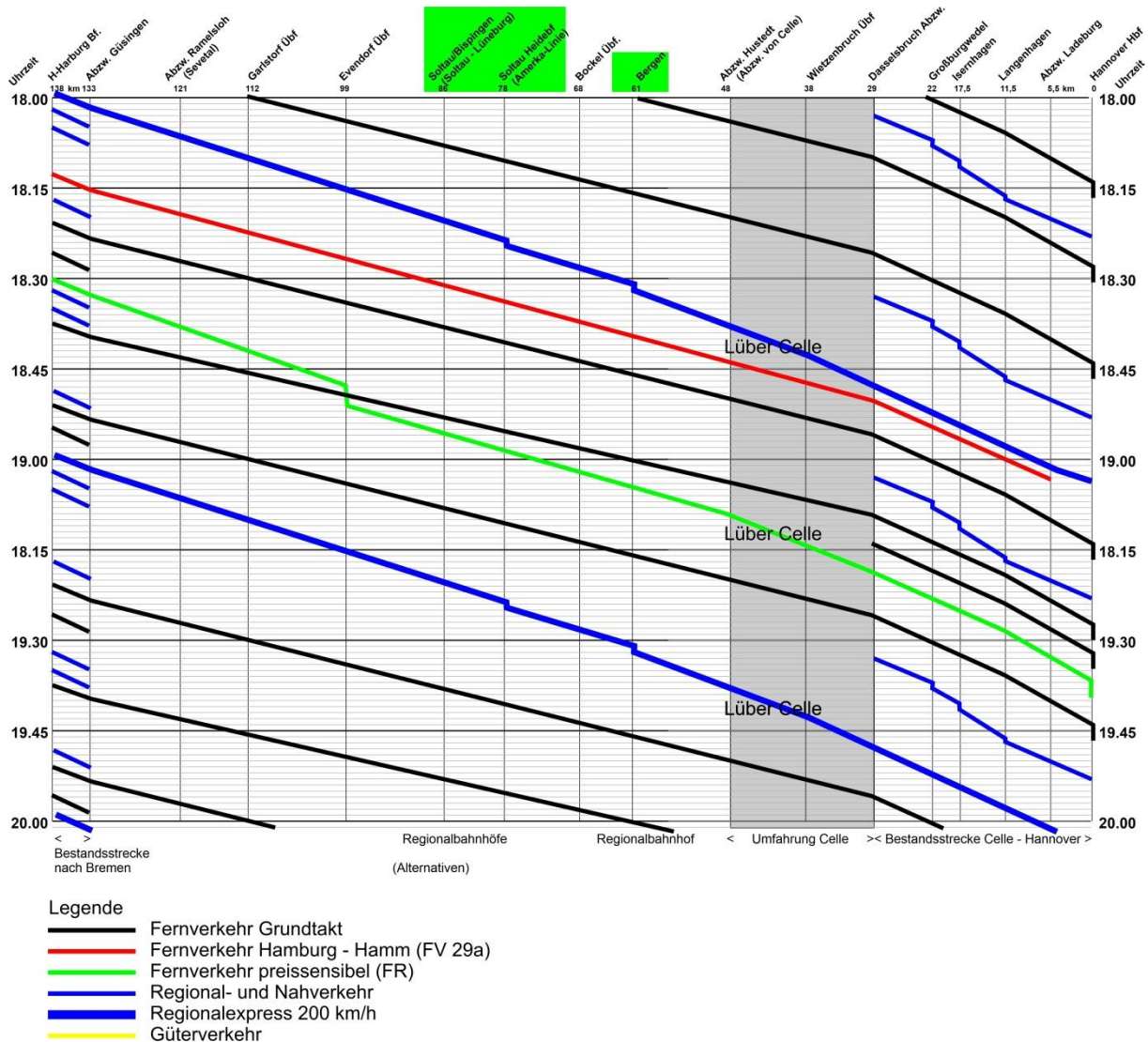
Der Fahrplan wird im Zielfahrplan Fassung 2025 so aussehen:

Regionalexpress 20				
Hamburg Hbf	ab	05:49	jede	22:49
Hamburg-Harburg	ab	05:59	Stunde	22:59
Soltau/Heidebahnhof	ab	06:23	bis	23:23
Bergekn (Lkr Celle)	ab	06:31		23:31
Celle	an	06:42		23:42
Hannover Hbf	an	07:04		00:04
Hannover Hbf	ab	05:56	jede	22:56
Celle	ab	06:18	Stunde	23:18
Bergekn (Lkr Celle)	ab	06:29	bis	23:29
Soltau/Heidebahnhof	ab	06:37		23:37
Hamburg-Harburg	an	06:59		23:59
Hamburg Hbf	an	07:09		00:09

¹ Unveröffentlicht, Quelle: Bundesverkehrsministerium 2023.

3.3. Deutschlandtakt auf der Schnellfahrstrecke im Überblick

Der Bildfahrplan zeigt die Streckenbelegung zwischen Hamburg-Harburg und Hannover gemäß dem derzeit noch nicht veröffentlichten Entwurf der Fortschreibung auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2040 für den Fernverkehr und ist Ausgangspunkt für weiterführende Überlegungen.



Erläuterung der Streckenbelegung:

Umfahrung Celle 3,5 Züge je Stunde:

3 stündliche Hochgeschwindigkeitszüge Hamburg – Hannover

1 Hochgeschwindigkeitszug Hamburg – Hamm

Abzweig nach Celle: 1,5 Züge je Stunde

1 stündlicher RE 200 km/h

1 zweistündlicher Fernverkehrszug (230 km/h) Hamburg – Celle – Hannover

Kernstrecke mithin 5 Züge je Stunde

Ausfahrt Harburg insgesamt bis zu 13 Züge je Stunde

2 stündliche Fernverkehrszüge Hamburg – Bremen

Bis zu 3 halbstündliche Regionalzüge Hamburg – Tostedt / Bremen

Abschnitt Großburgwedel – Hannover insgesamt 7,5 Züge je Stunde:

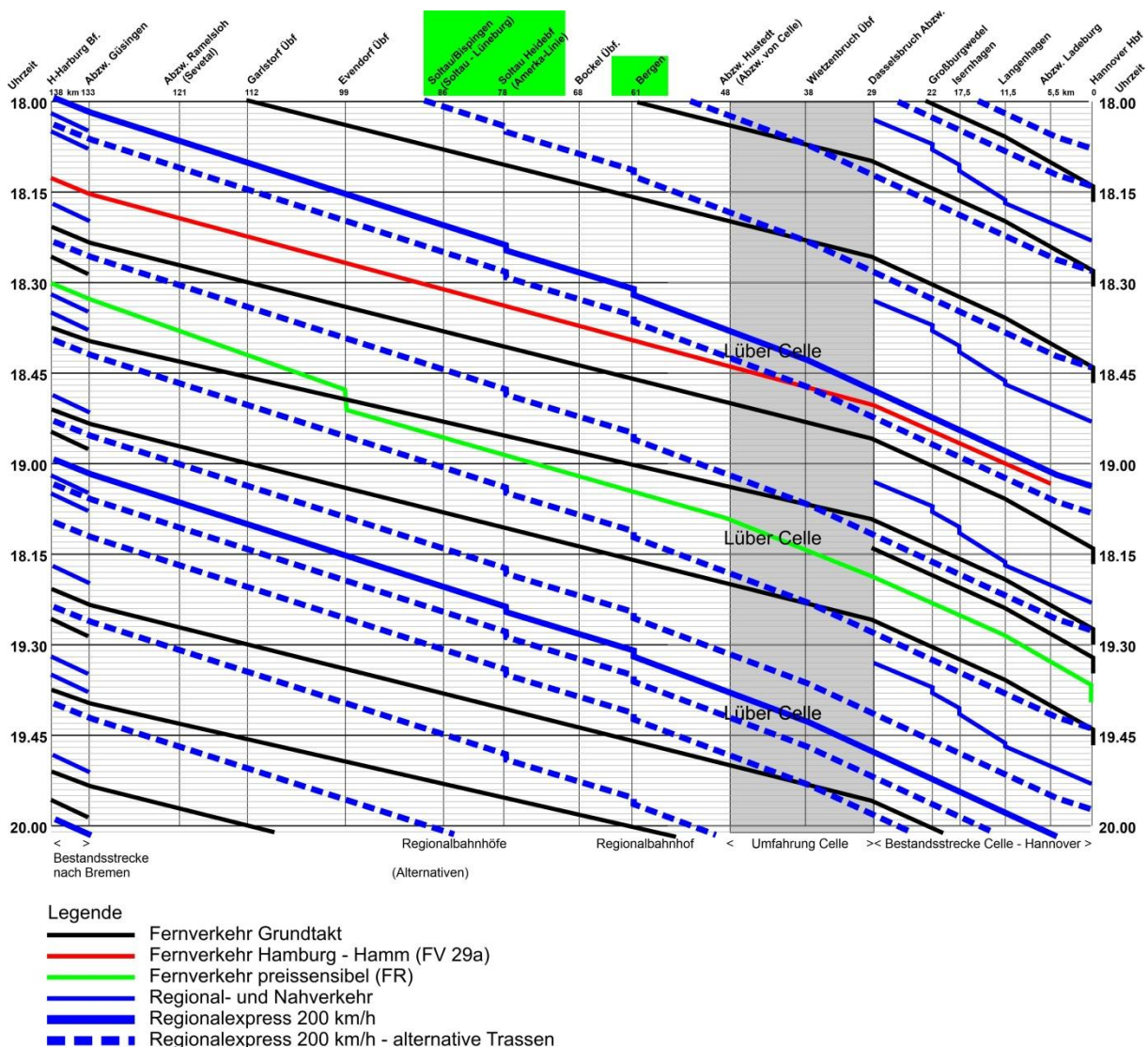
1 halbstündlicher RE Uelzen- Hannover

1 zweistündlicher Fernverkehrszug über Uelzen.

3.4. Kritische Würdigung des RE-Fahrplans gemäß Deutschlandtakt, Alternative

Der gewählte Fahrplan des Regionalexpress ist für die Einbindung in den integralen Takt **suboptimal**. Ein Halt in der Nähe von Soltau sollte zum integralen Takt des Regionalverkehrs passen. Der Regionalverkehr ist auf den Knoten zur Minute Null optimiert, das Konzept der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen 2040+ sieht einen weiteren Knoten zur Minute 30 in Soltau vor. Eine Haltezeit des RE 200 um die Minute 20 ist damit nicht kompatibel, da die Zeit nicht ausreicht, mit Umsteigen den Knoten Soltau zu erreichen, es entsteht eine lange Wartezeit auf die nach Soltau fahrenden Züge.

Diese Darstellung zeigt, dass der vorgelegte Fahrplanvorschlag für den RE 200 diskussionswürdig ist.



Im Deutschlandtakt sind grundsätzlich andere Fahrlagen eines RE, aber auch die Führung weiterer RE über die Schnellfahrstrecke möglich.

Limitierende Faktoren sind gegenwärtig die Elbbrücken und der Hamburger Hauptbahnhof, sodass andere Fahrlagen Umschichtungen erfordern würden. Nach einer Erweiterung der

Elbbrücken auf 8 Gleise und weiterer Möglichkeiten der Führung von Zügen nach Hamburg (Nutzung der Güterbahn, Fern- und Regionalbahnhof Berliner Tor) können sich weitere Perspektiven eröffnen.

4. Mehr regionaler Nutzen für Niedersachsen

4.1. Defizite im Deutschlandtakt-Zielfahrplan

Nicht betrachtet wurde bisher – weder vom Deutschlandtakt noch vom vorgenannten Gutachten -

- die Wirkung einer Verknüpfung mit dem Regionalverkehr auf dem regionalen Schienennetz,
- Alternativen für diese Verknüpfung,
- das Ausmaß des Güterverkehrs, der zusätzlich möglich ist

Diese Aspekte sollen hier ergänzt werden.

4.2. Zugrunde gelegte Infrastruktur

Die nachfolgende Darstellung unterstellt nachfolgend

- die Neubautrasse A 7 / B 3 in der am 27.6.2025 veröffentlichten Linienführung und den sich daraus ergebenden fahrplantechnischen Möglichkeiten,
- die Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau,
- die Verfügbarkeit des übrigen SINON-Netzes,
- das vom Deutschlandtakt in der Fassung von 2025 vorgesehenen Umfang
- die Realisierung der Neubaustrecke Hannover – Bielefeld und der Verbindungskurve Leinhausen.

und enthält damit – über einzelne zusätzliche Ausbauten keine weitergehenden Anforderungen an die Infrastruktur.

5. Bessere Erreichbarkeit durch Regionalbahnhöfe – Überblick

5.1. Regionalbahnhöfe sind Erfolgsmodelle

Die Stationen

- Allersberg am Rothsee und
- Merklingen auf der Schwäbischen Alb

zeichnen sich dadurch aus, dass sie aufgrund der vorhandenen Autobahn noch im typischen Einzugsbereich von Pendlern zur jeweils benachbarten Großstadt liegen und die Nutzung der Autobahn an sich eine kurze Reisezeit verspricht. Dennoch haben die schon bestehenden Stationen ein erhebliches Fahrgastaufkommen erreicht, obwohl die Zahl der Anwohner bei beiden Stationen gering ist. Die Fahrgastzahlen von Merklingen zeigen, dass nach 2 Jahren bereits die Erwartungen übertroffen werden und eine weitere Steigerung im Verlauf der folgenden Jahrzehnte auf Werte wie für Allersberg zu erwarten sind.

Weitere neue Stationen an Schnellfahrstrecken.

- Kinding: gelegen in weiterer Entfernung zur Großstadt, aber mit geringer Besiedlung im Umland als der Bereich Soltau und Bispingen.
- Montabaur: In unmittelbarer Nähe zur Stadt, aber mit ICE-Bedienung nach Köln und Frankfurt.
- Limburg Süd: Vor den Toren der Stadt, aber mit ICE-Bedienung nach Köln und Frankfurt.

Für Bürgerinnen und Bürger des Heidekreises, die über einen eigenen Pkw verfügen, ist es derzeit wenig attraktiv, den öffentlichen Verkehr vom nächsten Bahnhof aus zu nutzen. Im Vergleich zur Autobahnfahrt lange Fahrzeiten, eine fehlende Direktverbindung zum Hamburger Hauptbahnhof und begrenzte Parkmöglichkeiten an den Stationen sind wichtige Kriterien, die gegen einen Umstieg sprechen. Die – im Verhältnis zur Einwohnerzahl hohe Attraktivität der Fernverkehrshalte in Lüneburg und insbesondere in Uelzen lässt erkennen, dass ein Potenzial von Fahrgästen gibt, die bereit sind, den Zug aus der Region heraus zu nutzen, wenn sie schnell in die Zentren der Städte kommen.



5.2. Anforderung an einen Regionalbahnhof

Ein Regionalbahnhof sollte folgenden Anforderungen genügen:

Schnellfahrstrecke

- Viergleisige Ausgestaltung der Schnellfahrstrecke
- 400-Meter-Bahnsteig (ICE-tauglich)

Regionalbahnstrecke

- Zweigleisige Station
- 200-Meter-Bahnsteig

Empfangsgebäude

- Ausreichende geschützte Aufenthaltsqualität
- Mindestversorgung (Automaten)
- Bushaltestellen mit Wetterschutz
- Abstellhaffe für Fahrräder, abschließbare Fahrradboxen, Fahrradparkhaus
- Parkplatz
- Kurzzeitparkplatz (Kiss&Ride)

Erschließung:

- Straße
- Fahrradwege
- Fußwege
- Wegeleitung und Information

Eine vorbildliche Anlage befindet sich in Merklingen (Schwäbische Alb).

5.3. Anzahl der Regionalbahnhöfe ist begrenzt: Fahrplantechnik

Die Anzahl der Regionalbahnhöfe, die im Personenverkehr auf Schnellfahrstrecken bedient werden können, ist begrenzt. Mehr als drei Haltebahnhöfe sollten zwischen Hamburg und Celle nicht bedient werden.

Die Nutzung der Schnellfahrstrecke auf kurzen Abschnitten ist aber sehr flexibel möglich. Dies bietet sich für die Bedienung Harburg – Salzhausen-Garlstorf und Soltau – Celle an.

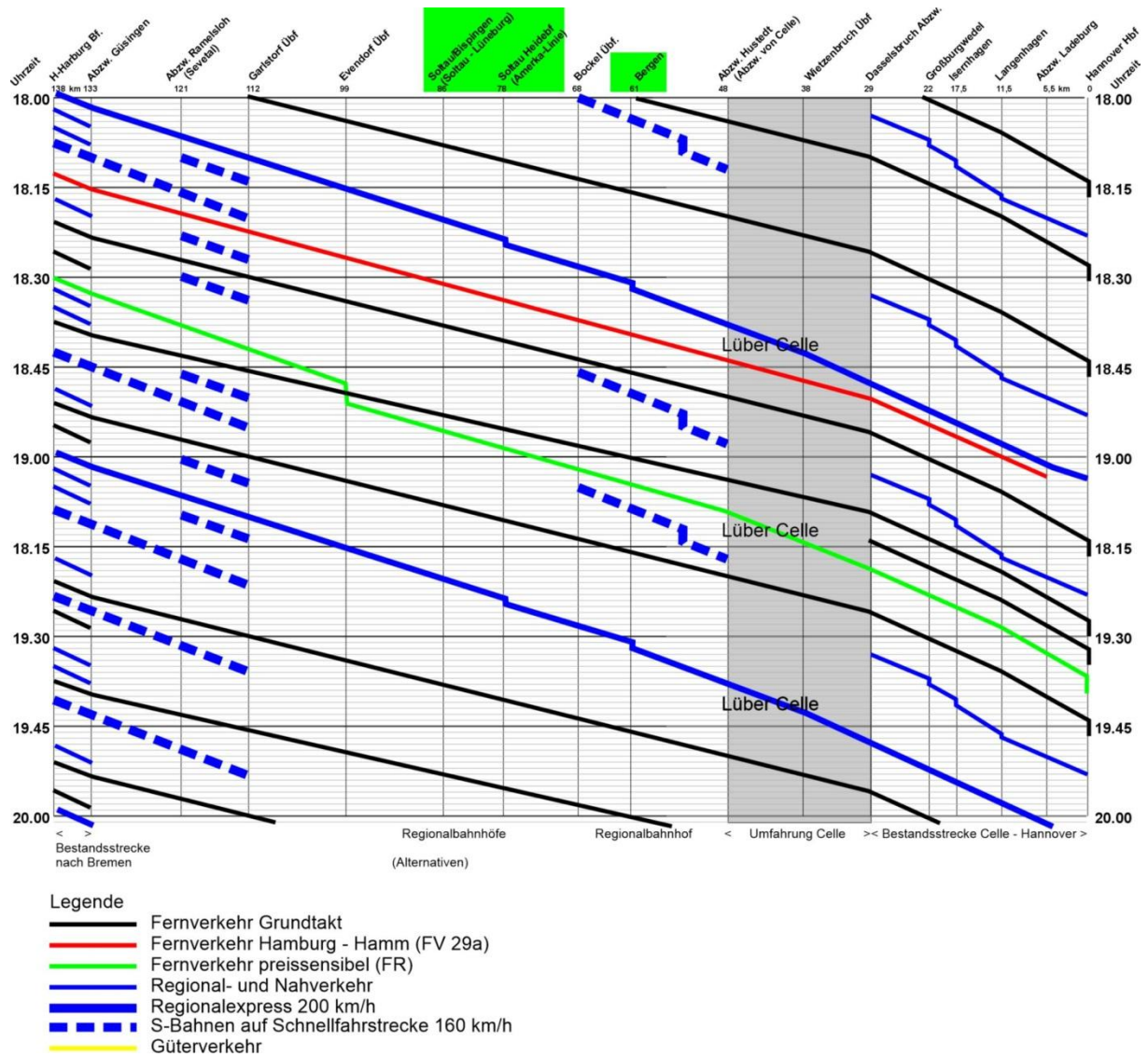
Der Grund liegt in der Differenz der Geschwindigkeiten zu den schnellfahrenden Hochgeschwindigkeitszügen. Je länger der gemeinsam befahrene Abschnitt ist, umso weniger sind die Trassen konfliktfrei möglich. Dies ist beispielsweise auch der Grund, warum ein durchgehender Regionalexpress Hamburg – Hannover über Celle fahren muss. Der Deutschlandtakt-Zielfahrplan Fortschreibung 2025 hat sogar die Konsequenz gezogen, die 230 km/h schnelle Trasse FV 96 („Flixtrain“) über Celle zu führen.

Der fahrplantechnische Zusammenhang:

Auf der rund 75 km langen Strecke von Harburg bis zur Ausfädelung nach Celle ist ein Regionalexpress um 4,5 Minuten langsamer als ein Hochgeschwindigkeitszug. Hinzuzurechnen sind mindestens 3 Minuten Abstand vom vorausfahrenden Zug und zum nachfolgenden Zug sowie etwa 3 Minuten für jeden Zwischenhalt. Daraus ergibt sich, dass ein Regionalexpress ohne Überholung eine Fahrplanlücke von 20 Minuten zwischen Hochgeschwindigkeitszügen benötigt. Zwar ist es möglich, Überholungen einzuplanen, die aber im deutschen technischen System jeweils weitere 4 Minuten erfordern und die Attraktivität eines Regionalexpress sowie dessen Pünktlichkeit herabsetzen.

Auf Kurzstrecken verändert sich das Bild. Ein Regionalzug von Soltau nach Celle würde die Schnellfahrstrecke auf nur 30 km nutzen, ein Regionalzug von Harburg bis Garlstorf auf 26 km, ein Regionalzug von Harburg über Maschen nach Salzhausen-Garlstorf nur auf 9 km Strecke. Dafür sind weitaus mehr Fahrplanlücken verfügbar.

Die genannten Zahlen sind „Faustformeln“, die für die Abschätzung der Möglichkeiten genügen. Bei der Planung wird sehr viel genauer gerechnet,



5.4. Vorbilder Allersberg am Rothsee

Seit Ende 2006 bedient der Nürnberg-München-Express den Regionalbahnhof Allersberg. Ergänzt wird das Angebot durch S-Bahnen, die von Allersberg ohne Zwischenhalt nach Nürnberg fahren. Im Jahr 2024 nutzten werktags an Schultagen rund 1.500 Fahrgäste als Ein- und Aussteiger die Station².

Die Station ist zu einer Drehscheibe im regionalen Busverkehr entwickelt. Der fußläufige Einzugsbereich umfasst mit der Ortschaft Altenfelden nur etwa 200 Einwohner.

Der Ortskern der Marktgemeinde mit 5.000 Einwohnern ist mit dem Fahrrad erreichbar, wobei es aber über eine längere Strecke durch offenes Gelände geht.

Die Stationsanlagen sind sehr großzügig mit Begrünung angelegt und wirken hinsichtlich der verfügbaren Parkplätze überdimensioniert. Die Ausstattung mit Warteräumen und Abstellanlagen für Fahrräder ist zweckentsprechend, es fehlen aber gute Warteräume und sichere Abstellplätze für Fahrräder.



Allersberg: Blick auf die Bahnsteige. Die S-Bahn nach Nürnberg ist abfahrtsbereit und wird mit 160 km/h in nur 14 Minuten den Hauptbahnhof erreichen.

² Auskunft Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft

5.5. Vorbild Merklingen auf der schwäbischen Alb

Der Regionalbahnhof Merklingen liegt an der Schnellfahrstrecke von Stuttgart nach Ulm, die im Zusammenhang mit dem Projekt "Stuttgart 21" im Abschnitt zwischen Stuttgart und Wendlingen noch nicht fertiggestellt ist.

Die Station entstand auf örtliche Initiative und war ursprünglich nicht vorgesehen.

Die Station wird seit Ende 2022 vom Regionalexpress Wendlingen – Ulm bedient. **Bereits nach zwei Jahren wurden montags bis freitags mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger gezählt,³** Das derzeitige Angebot ist ein Vorlaufbetrieb, nach Fertigstellung des Projekts "Stuttgart 21" sollen hier durchgehende Regionalexpresszüge von Karlsruhe nach Lindau halten.

Der Busverkehr ist überraschend stark ausgebaut: Durchgehende Linien bedienen die Station, drei Rundkurse erschließen umliegende Gemeinden.

Die Station liegt auf freier Fläche und hat daher keinen fußläufigen Einzugsbereich. Mit Fahrrad, Bus und Auto sind benachbarte Gemeinden gut erreichbar. Aufgrund der Höhenlage und der freien Landschaft ist die Nutzung des Fahrrads zeitweise eine Herausforderung. Die Einwohnerzahl der namensgebenden Gemeinde Merklingen ist weitaus geringer als die von Salzhausen.

An der Station wirkt auf den ersten Blick zweckentsprechend, ist aber aufgrund der Dammlage weder für schlechtes Wetter (Wind, Regen) noch bei starker Sonneneinstrahlung geeignet. Weiter sind die halbwegs geschützten Wartebereiche an einer Stelle konzentriert und zwingen dazu, dass die Wartenden sich nur an einer Stelle in den langen Zug drängen. Ein beheizbarer Warteraum eingerichtet sowie ein geschlossenes Parkhaus für Fahrräder. Insoweit ist die Ausstattung nicht vorbildlich.

Die Anlage für die Straßen und Parkplätze ist sehr kompakt und wird erkennbar gut angenommen. Für das Parken von Pkw sind Entgelte zu entrichten.



Merklingen: Blick auf die Stationsanlage mit Fahrradparkhaus (rechts) und kleiner Wartehalle (rechts hinten). Die Bahnlinie liegt weiter rechts unten im Einschnitt, der Zugang liegt neben der Wartehalle.

³Pressemitteilung 9.12.2024 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/bahnhof-merklingen-rund-1000-fahrgaeste-am-tag>

6. Vergleich: Standorte für Regionalbahnhöfen im Heidekreis

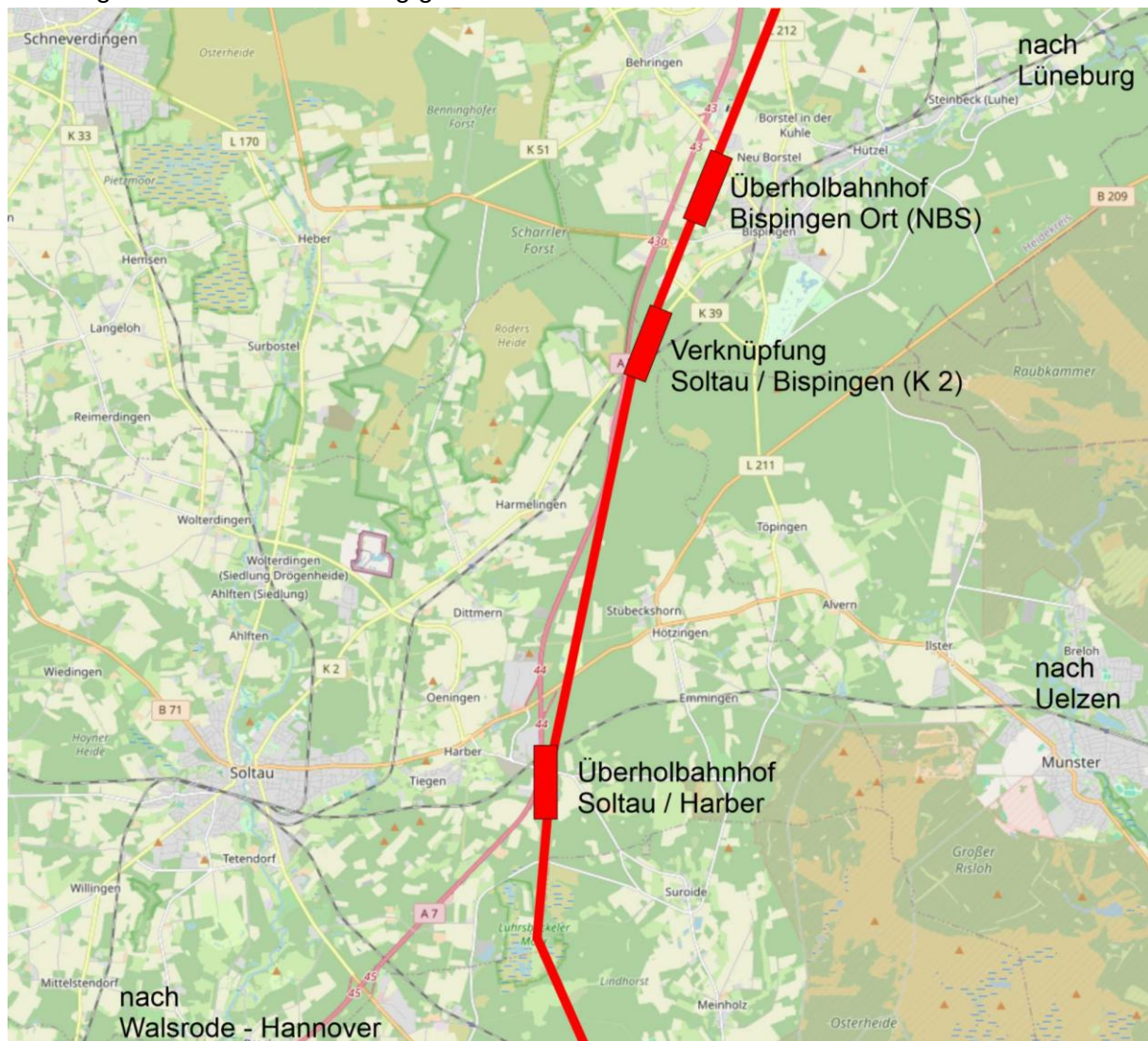
6.1. Planungsstand, Alternativen

Die im Juni 2025 veröffentlichten Planungen der DB sehen einen Bahnhof im Bereich der Kreuzung mit der sogenannten „Amerika-Linie“ Soltau - Uelzen vor. Diese Station soll 6 Gleise erhalten, wovon 2 Gleise in der Mitte dem durchgehenden Fernverkehr, 2 Gleise dem Güterverkehr und 2 Gleise an der Seite dem Regionalverkehr dienen sollen.

Weiter sieht die Vorzugstrasse einen weiteren viergleisigen Überholbahnhof im unmittelbar südlich der Behringer Straße in Bispingen vor. Dieser kann grundsätzlich zu einem Regionalbahnhof ausgebaut werden.

Als weitere Alternative kann ein Personenbahnhof im Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie Lüneburg – Soltau in Betracht.

Die vergleichende Untersuchung gibt Aufschluss über Vor- und Nachteile.



6.2. Ergebnis des Vergleichs - Tabelle

Regionalbahnhof Soltau/Harber:

Positiv: Nähe zu Soltau

Negativ: 1 Ungünstig für Tourismus, hohe Kosten für Bus-Anschluss

Regionalbahnhof Soltau/Harber:

Positiv: Günstig für Tourismus, politisch guter Kompromiss für Bispingen

Negativ: Etwas weiter weg von Soltau

Regionalbahnhof Soltau/Bispingen (K 2):

Positiv: Nähe zu Bispingen

Negativ: Kein Bahn-Anschluss Soltau - Walsrode

Kriterium	Soltau /Harber	Soltau /Bispingen (K 2)	Bispingen Ort (NBS)
Erschließung			
Machbarkeit	+	+	+
Straße	+	+	+
Autobahn	+	+	++
Radwege	O	+	+
Fußverkehr	--	--	++
Potenzial Pendler Richtung Hamburg			
Soltau (Bahn)	+	+	--
Walsrode	+	+	--
Munster	O	O	O
Bispingen	--	--	++
Potenzial Tourismus			
Heidepark	--	++	++
Naturpark	--	++	++
Kartbahn	--	++	++
Center Parcs	--	++	++
Outletcenter	O	--	--

6.3. Vergleich Lage, vorhandene Erschließung

6.3.1. Lage Bahnhof Soltau / Harber

Lage: Die Lage einer Neubaustrecke und des Überholbahnhofs ist in den Unterlagen der Vorzugstrasse beschrieben:⁴

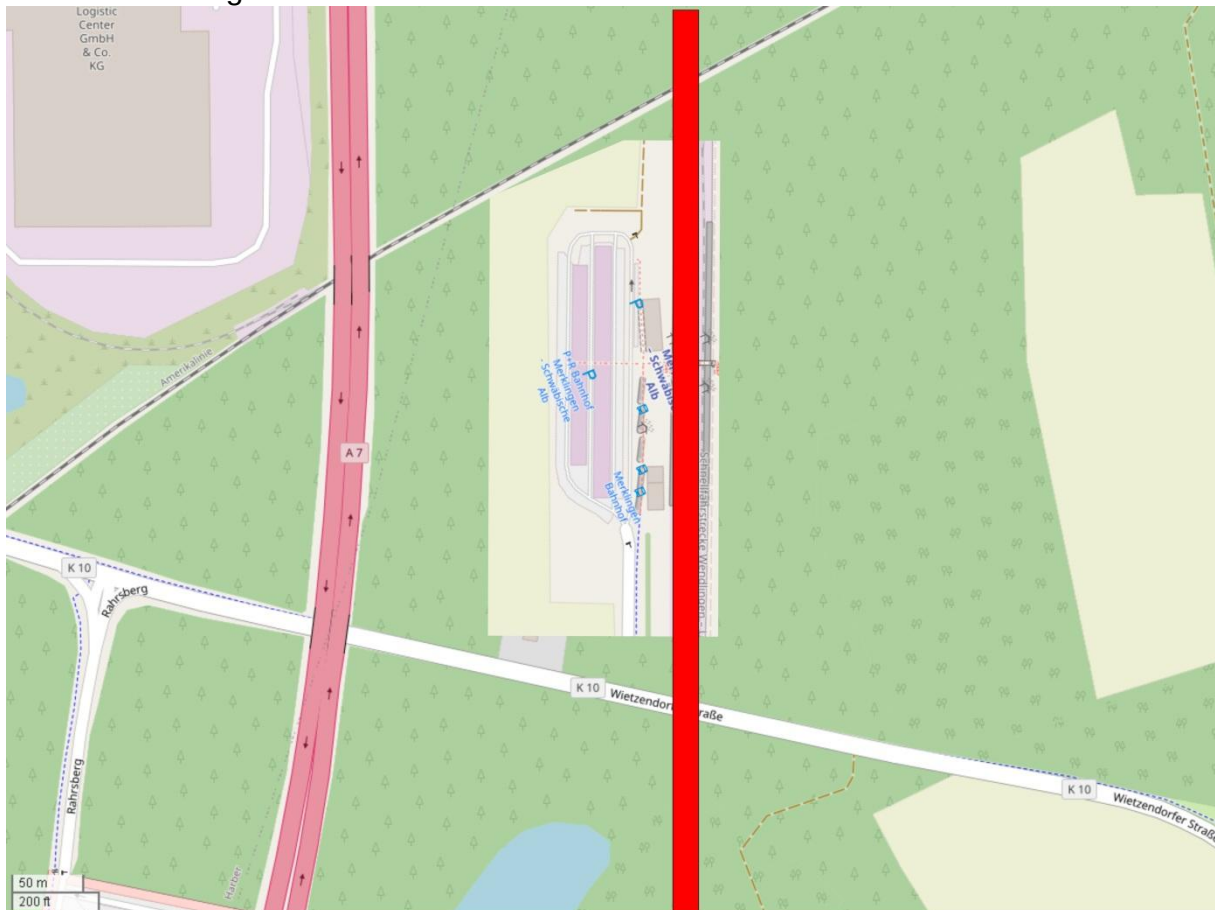
Die Trasse kreuzt in Tieflage die Kreisstraße K 10 zwischen der Autobahn A 7 und der Siedlung Moide. Die Lage der Station ist in der Planung nicht beschrieben. Sinnvoll sollte diese zwischen der Kreisstraße 10 und der Bahnlinie Soltau – Uelzen liegen. Die Lage der Einrichtungen für den Verkehr (Bushaltestelle, Parkplätze) kann westlich wie östlich der Neubaustrecke liegen.

Ökologie: Das in Anspruch zu nehmende Gelände liegt in einem typischen Nutzwald ohne erkennbaren erhöhten ökologischen Wert.

Betroffenheiten: Ein Wohngebäude liegt nah zum in Anspruch zu nehmenden Gelände und kann als vom Bau einer Station betroffen gelten.

Zuwegung: Die Kreisstraße kann den zu erwartenden Verkehr ohne weiteren Ausbau aufnehmen.

Anschluss Autobahn: Eine direkte Zufahrt ist nicht gegeben, die Anschlussstelle Soltau Nord ist gut erreichbar.



Lage einer Verknüpfungsstation Soltau / Harber unter Vergleich mit der Ausdehnung der Station Merklingen

⁴ 05_HHBH_13A0_9999_000000_000_VLP_2_0_TR2_005-001_KLP.pdf

6.3.2. Lage Bahnhof Bispingen Ort (NBS)

Lage: Die Lage einer Neubaustrecke und des Überholbahnhofs ist in den Unterlagen der Vorzugstrasse beschrieben.⁵

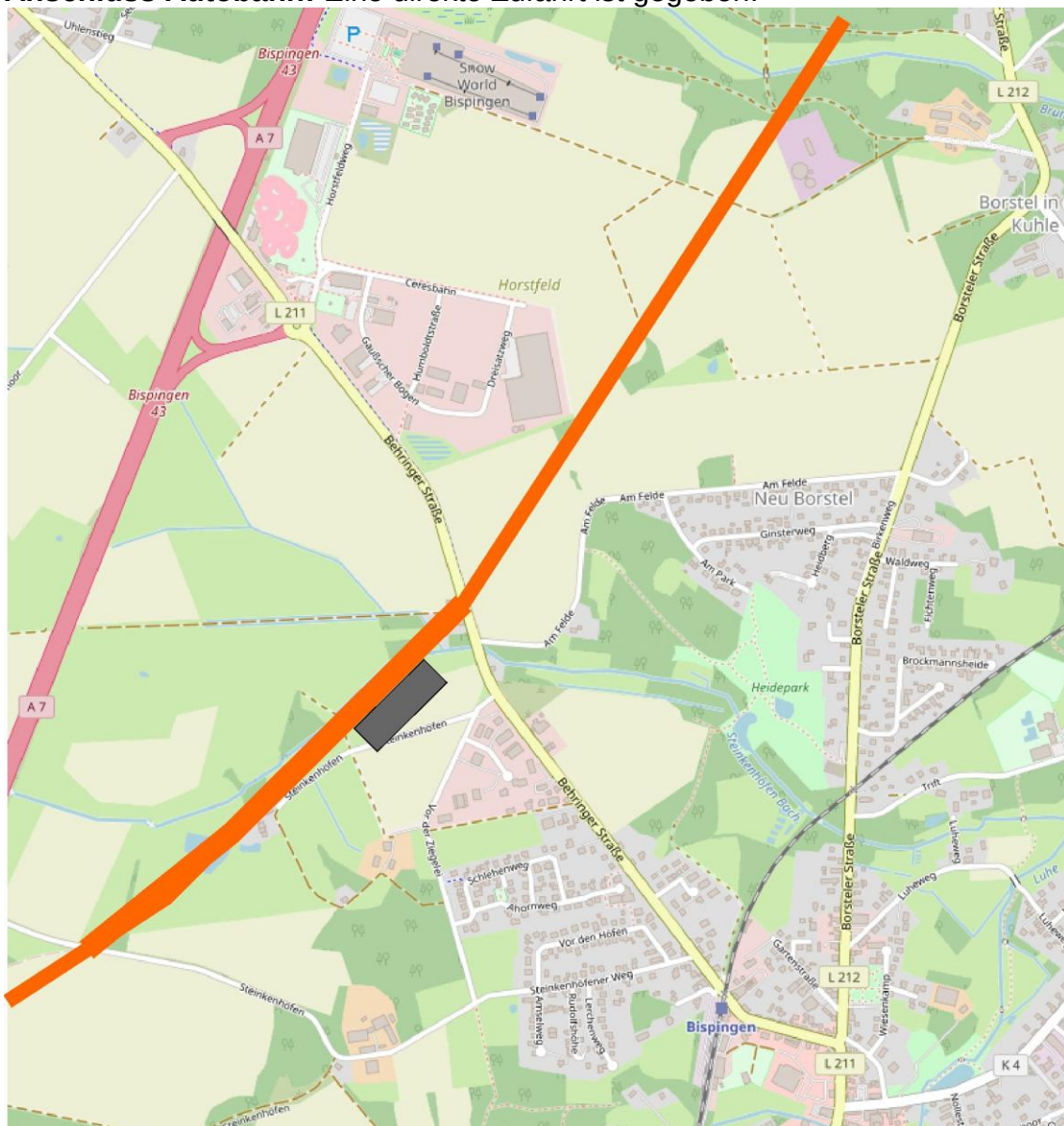
Die Trasse kreuzt in Hochlage die Landstraße L 212 (Behringer Straße), der Überholbahnhof beginnt an der Behringer Straße und liegt nach Süden bis an den Steinkenhöfer Weg. Im Bereich der Trasse ist der Steinkenhöfer Bach zu verlegen.

Die Lage einer Station ist in der Planung nicht beschrieben, da hierfür kein Auftrag vorliegt. Stationsanlagen, Bushaltestellen und Parkplätze würden zwischen der Straße Steinkenhöfen und der Trasse angelegt werden können.

Ökologie: Das in Anspruch zu nehmende Gelände ist landwirtschaftlich genutzt und dürfte ökologisch keine Probleme beinhalten.

Zuwegung: Die Behringer Straße kann den zu erwartenden Verkehr ohne weiteren Ausbau aufnehmen.

Anschluss Autobahn: Eine direkte Zufahrt ist gegeben.



Lage des Überholbahnhofs Bispingen. Stationsanlagen nach dem Vorbild Merklingen maßstabsgerecht eingetragen.

6.3.3. Lage Bahnhof Soltau / Bispingen (K 2)

Lage: Die Lage der Neubaustrecke ist in den Unterlagen der Vorzugstrasse beschrieben⁶. Ein Überholbahnhof ist nicht eingeplant.

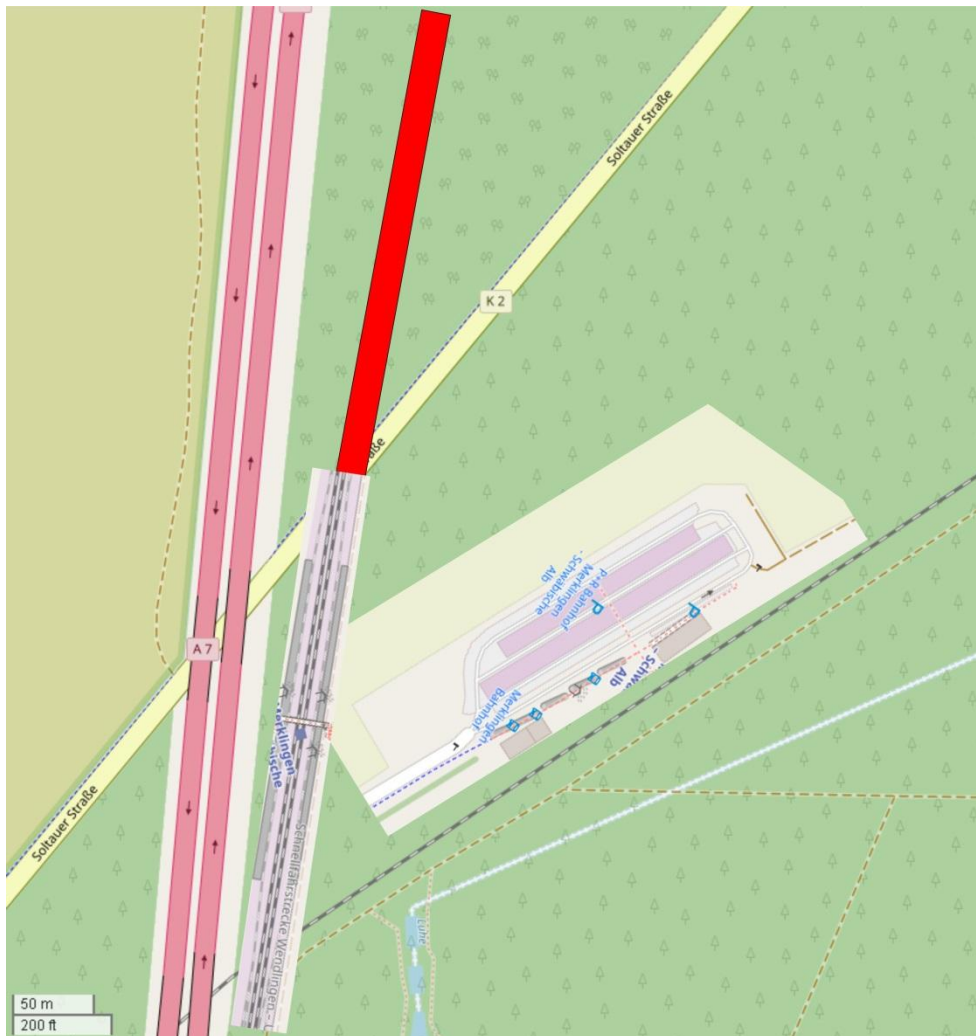
Die Neubaustrecke soll in Tieflage unter der Kreisstraße K 2 und unter der Bahnlinie Soltau – Lüneburg liegen. Die Erweiterung auf 4 Gleise und die Anlage von Bahnsteigen ist bei geringfügiger Änderung der Planung möglich.

Ökologie: Das in Anspruch zu nehmende Gelände liegt in einem typischen Nutzwald ohne erkennbaren erhöhten ökologischen Wert. Die nahegelegene Luhequelle ist hier nicht natürlich entstanden, sondern bereits hierher verlegt worden, wie eine örtliche Beschilderung ausweist.

Betroffenheiten: Durch den Bau einer Station entsteht keine zusätzliche Betroffenheit.

Zuwegung: Die Kreisstraße 2 kann den zu erwartenden Verkehr ohne weiteren Ausbau aufnehmen.

Zufahrt Autobahn: Die Autobahn ist ohne Ortsdurchfahrten erreichbar.



Lage einer Verknüpfungsstation Soltau / Bispingen unter Vergleich mit der Ausdehnung der Station Merklingen

⁶ 03_HHBH_13A0_9999_000000_000_VLP_2_0_TR2_003-001_KLP.pdf

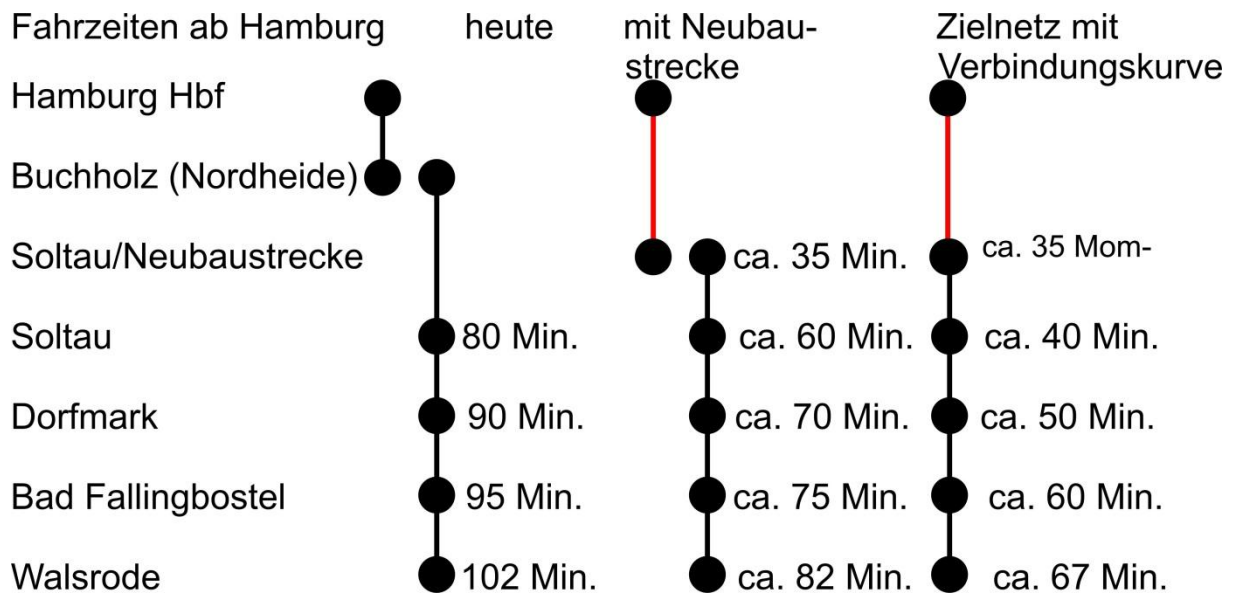
6.4. Verkehrlicher Anschluss an das Schienennetz

6.4.1. Fahrtrichtung Hamburg - Bedeutung



Aufgrund der siedlungsgeografischen Bedingungen und der Eisenbahnstruktur verspricht die Anbindung der Potenziale von Soltau bis Walsrode (zusammen rund 60.000 Einwohner, davon die Mehrzahl im Einzugsbereich der Bahnhöfe) ein großes Potenzial.

Diese Anbindung ist nur für die Stationen Soltau / Harber und Soltau / Bispingen (K 2) zu erreichen.



Zu beachten ist, dass eine Anschlussverbindung auf die Beziehung Hamburg – Soltau – Walsrode mit kurzer Umsteige- und Reisezeit im Stundentakt der Nachteil gegenübersteht, dass in der Beziehung Hannover – Lüneburg oder Hannover – Munster eine lange Übergangszeit gegenübersteht, sodass eine Verdichtung des Fahrplans auf Halbstundentakt notwendig wäre. Wenn diese Verdichtung nicht sinnvoll ist, muss die dieser Nachteil hingenommen werden.

6.4.2. Soltau <> Hamburg - Bewertung

Die Stationen Soltau/Harber und Soltau/Bispingen (K 2) können diese Anbindung leisten. Eine Station Bispingen Ort (NBS) kann diese Anbindung nicht leisten, da Busse systembedingt zu langsam sind.

6.4.3. Soltau <> Hannover - Bedeutung

Die Bedeutung eines Bahn-Anschlusses Hannover – Soltau mit Umstieg in einen Anschlusszug ergibt kaum einen Fahrzeitleistungs-vorteil gegenüber der Fahrt über Walsrode: Fahrzeit Heidebahn über Walsrode 70 Minuten.

Fahrzeit über Heidebahnhof im günstigsten Fall 55 Minuten (RE 40 Min + Umsteigen 7 Min. + Fahrzeit Anschlusszug 8 Min.), dabei wird die kürzere Fahrzeit durch Umsteigezwang kompensiert. Fahrplantechnisch ist daher der Realisierung einer Anschlussverbindung Hamburg <> Walsrode der Vorzug zu geben.

6.4.4. Anbindung Munster per Bahn

Die Anbindung nach Munster muss per Bus erfolgen.

Auf den ersten Blick scheint ein Regionalbahnhof Soltau/Harber den Vorteil zu haben, dass ein Umstieg in Züge Richtung Munster von Bedeutung ist. Dies ist jedoch nicht der möglich:

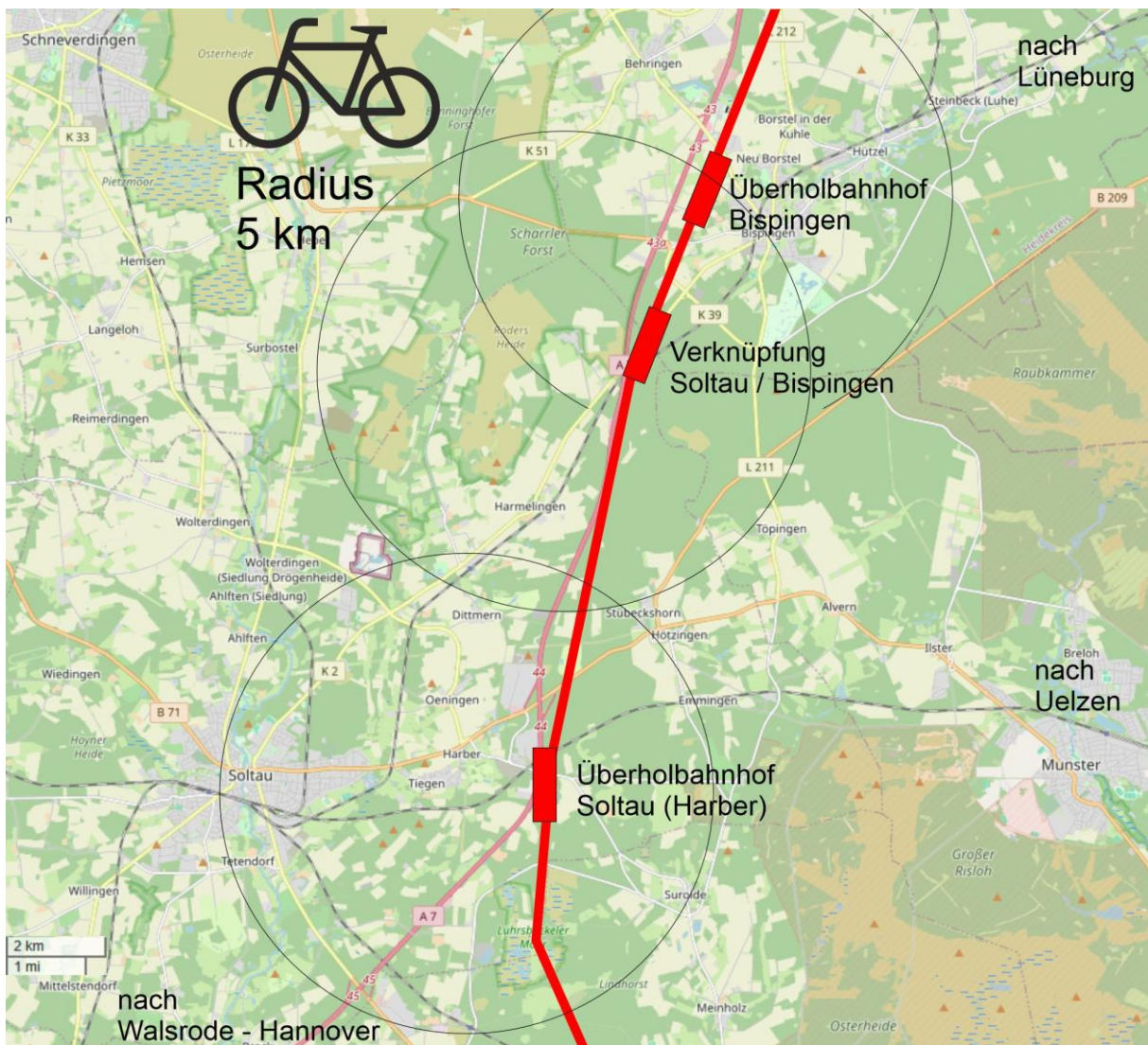
Entweder eine Zugverbindung stellt einen guten Abschluss Hamburg – Soltau oder einen guten Anschluss Soltau – Munster her. Soll beides erreicht werden, müsste ein Zug Soltau – Munster etwa 12 Minuten im Regionalbahnhof halten oder es müssten zwei Züge im Abstand von etwa 15 Minuten verkehren. Eine Verdichtung des Zugverkehrs ist aber nicht wirtschaftlich zu rechtfertigen, ein langer Aufenthalt würde die Fahrt Soltau – Munster unattraktiv machen.

6.5. Potenzial Fußverkehr

Im Fußverkehr ist von einer Nutzung eines Bahnhofs durch Fußgänger im Umkreis von bis zu 2 Kilometern bei akzeptablen Wegeverhältnissen auszugehen. Für eine Station Bispingen Ort (NBS) besteht ein Potenzial von rund 2.000 Einwohnern sowie die Erreichbarkeit einer erheblichen Anzahl von Arbeitsplätzen.

In diesem Einzugsbereich liegt zu den Stationen Soltau/Harber und Soltau/Bispingen (K 2) nur eine sehr geringe Anzahl von Wohngebäuden und Arbeitsplätzen, sodass keine relevante Anzahl von Fahrgästen zu erwarten ist.

6.6. Erschließungsqualität Radverkehr



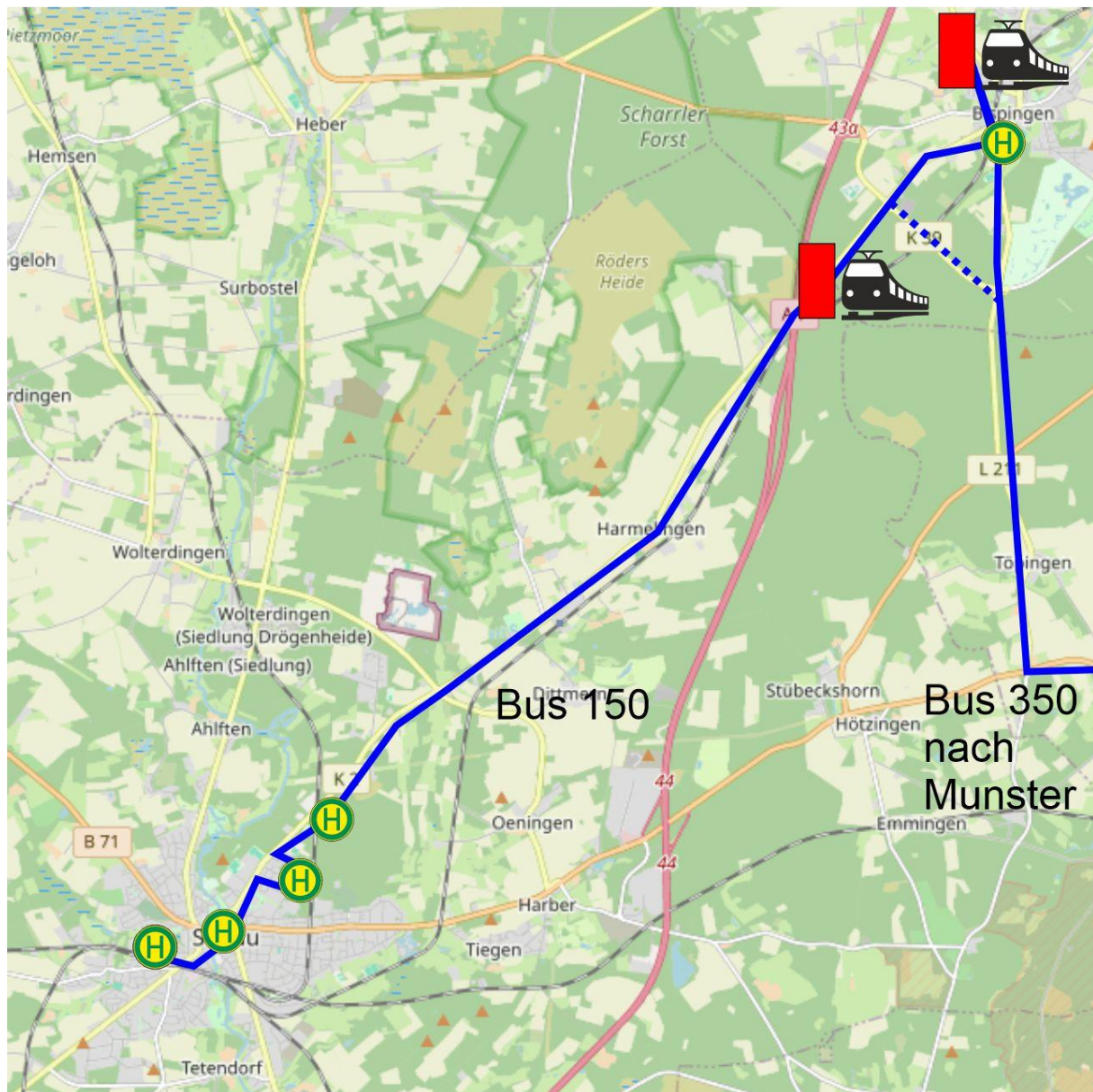
Im Radverkehr kann von einem Einzugsbereich von 5 km entsprechend 15 bis 20 Minuten Fahrzeit ausgegangen werden. Die Karte zeigt, dass eine Station Soltau/Harber für Soltau günstiger liegt, während eine Station Bispingen Ort (NBS) für Bispingen attraktiver ist. Eine Station Soltau/Bispingen (K 2) an der K 2 ist von Bispingen aus noch attraktiv, von Soltau aus aber nur für engagierte Radler von Interesse.

Das vorhandene Radwegenetz reicht bis direkt an beide Stationen. Für eine Station Soltau / Harber müsste ein Radweg an den Kreisstraßen 42 / 36 Richtung Munster gebaut werden.

6.7.2. Bispingen Ort (NBS) und Soltau/Bispingen (K 2)

Die Buslinie 150 verbindet Soltau und Bispingen. Eine Station Soltau/Bispingen (K 2) an der K 2 würde unmittelbar bedient. Eine Station Bispingen Ort (NBS) kann doch geringfügige Verlängerung bedient werden.

Die Buslinie 360 verbindet Bispingen und Munster. Die Einbindung beider Stationen ist problemlos möglich.



Buslinie 150 mit Anbindung an eine Station Soltau / Bispingen.

7. Direktverkehr nach Soltau

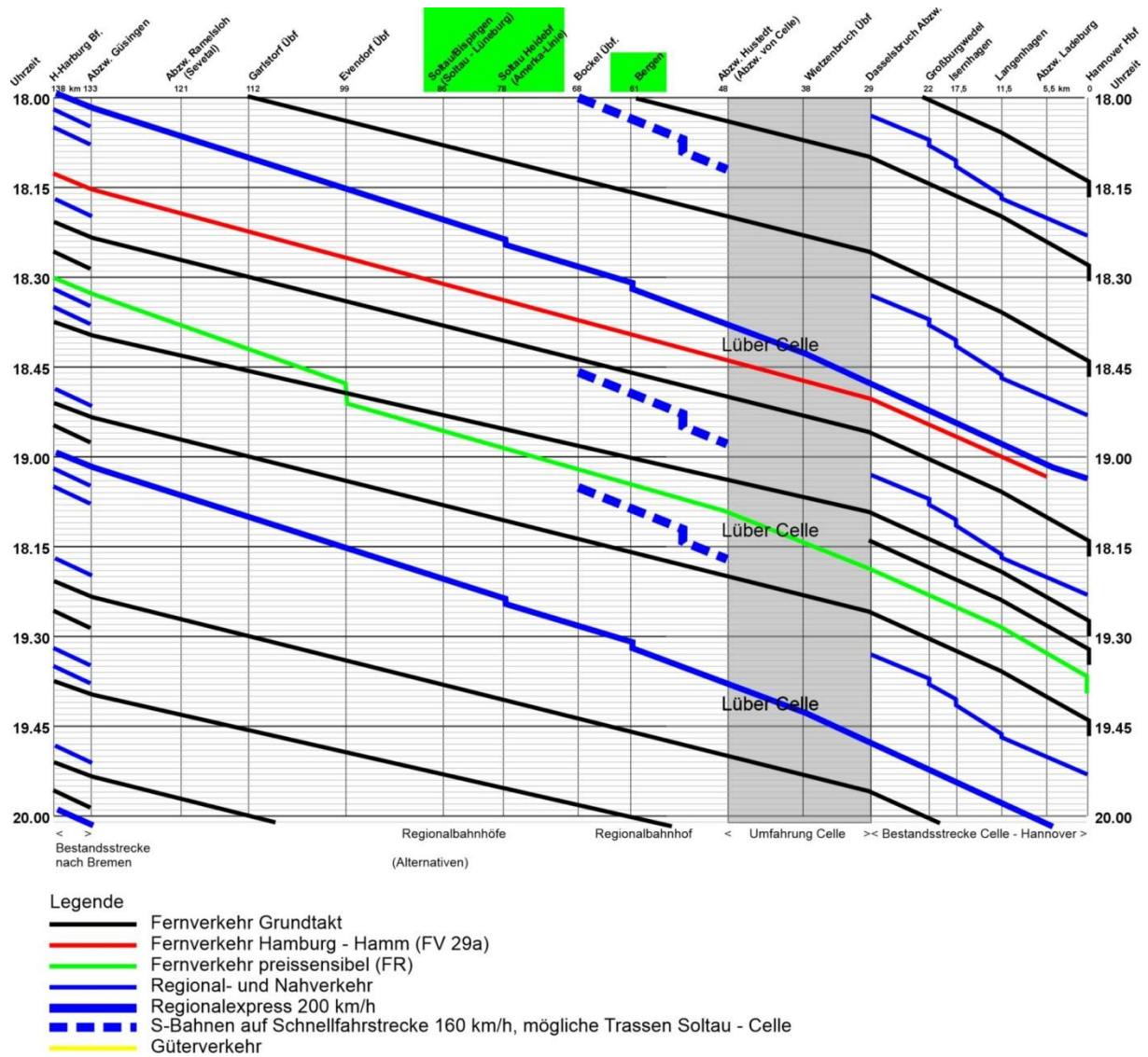
Direktverbindungen von Hamburg und Hannover sind eine langfristige Perspektive, sollten aber bedacht werden. Mit der Elektrifizierung der Strecke Langwedel – Soltau, wie sie im Deutschlandtakt vorgesehen ist und bereits in der konkreten Planung durch die Deutsche Bahn findet, ergibt sich die Möglichkeit, mit sehr kurzen Verbindungen die Neubaustrecke sowohl in Richtung Hamburg wie in Richtung Hannover zu verbinden. Damit würde für Störungsfälle auf den Strecken Hamburg – Bremen und Bremen – Hannover eine Umfahrungsmöglichkeit ergeben, die heute nicht besteht. Diese Möglichkeiten für die Bedienung von Soltau zu nutzen, drängt sich geradezu auf.

7.1. Personenverkehr Soltau -> Celle

Eine Fahrzeit Hannover – Soltau von 50 bis 60 Minuten erscheint realisierbar. Die Verlängerung der von Hannover kommenden und in Celle endenden S-Bahnen der Linien 6 und 7 ist möglich, da die Schnellfahrstrecke genauso für S-Bahnen nutzbar ist wie der Abschnitt Nürnberg – Allersberg.

Die Bahnlinie Celle – Soltau (Eigentümer SINON, Land Niedersachsen) kann hierfür auf 9 Kilometer Länge reaktiviert werden. Alternativ kann die Reaktivierung der Streckenführung durch Wietzenhof in Betracht gezogen werden.





Diese Fahrplanstudie auf der Basis Deutschlandtakt Fortschreibung 2025 zeigt: Ein durchgehender Regionalexpress Hamburg – Hannover ist nur einmal in der Stunde sinnvoll einzuplanen. Um dieses Angebot zu verdichten und direkt von Soltau aus zu ermöglichen, gibt es sehr viel mehr fahrplantechnische Möglichkeiten,

7.2. Direktanbindung Hamburg - Soltau

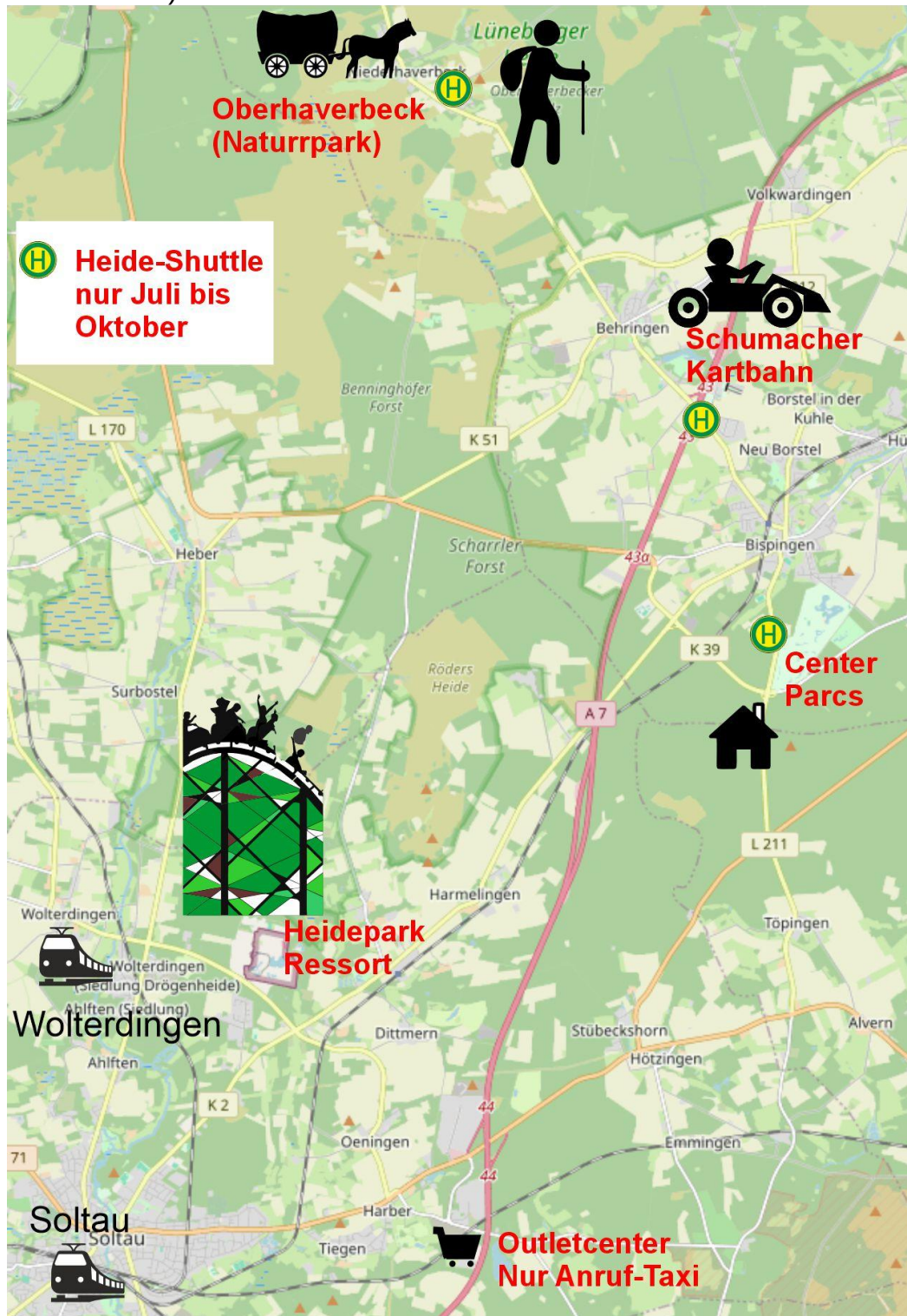
Eine Gleisspange aus Richtung Hamburg nach Soltau erscheint mit geringem Aufwand realisierbar. **Die Fahrzeit Hamburg – Heidekreis würde sich um weitere 15 Minuten verkürzen und zusammen mit dem RE Hamburg – Hannover ein etwa halbstündliches Angebot schaffen.**



8. Touristische Ziele im Heidekreis

Das Zentrum des Heidekreises ist geprägt von einer Ballung von Tourismuszielen, die

- Nur zeitweise und mit sehr langen Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind (Naturpark, Kartbahn, Center Parcs),
- Nur mit einem Fußmarsch erreichbar sind (Heidepark)
- Oder nur mit einem Anruf-Taxi gegen hohes Entgelt erreichbar sind (Outletcenter).



8.1. Bedeutung des Freizeitverkehrs - Überblick

Fahrgäste, die mit dem Zug kommen und Ziele erreichen wollen, bringen kein Auto für die Weiterfahrt mit und sind auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder von Fahrrädern angewiesen, die sie entweder mitbringen oder vor Ort anmieten. Der Anteil der Bürger ohne eigenes Auto ist in den großen Städten weitaus höher als im Heidekreis. **Daher hat die Qualität der Anschlüsse für die touristische Erschließung eine große Bedeutung.**

Freizeitverkehr findet mit relevanten Fahrgastzahlen nur in der warmen Jahreszeit statt, wobei die Nachfrage von der Witterung abhängig ist und an Wochenenden, Feiertagen und in den Schulferien besonders anwächst. Die dann aufkommenden Fahrgastmengen stellen Verkehrsunternehmen vor Herausforderungen.

Auf der Schnellfahrstrecke Hamburg – Hannover besteht die Möglichkeit, mit konventionellen Fahrzeugen aus dem Agglomerationsverkehr Hamburg zusätzliche Angebote zu machen, die in die vorgesehenen Gütertrassen eingepasst werden können.

Ein besonderes Problem ist die Finanzierung der Anschlussverkehre. Im Allgemeinen sind die Nutznießer der Verkehrsangebote nicht bereit, sich an der Finanzierung zu beteiligen, sodass die Finanzverantwortung bei den Kommunen verbleibt.

Im Heidekreis wird seit Jahren von Mitte Juli bis Mitte Oktober der **Heideshuttle** zur kostenlosen Mitfahrt angeboten, der aber aufgrund langer Gesamtfahrzeiten keine allzu großen Fahrgastmengen anzieht. Erst mit einer schnellen Zufahrt über eine Schnellfahrstrecke kann hier ein Verlagerungseffekt erwartet werden.

8.2. Anschlussverkehr an einen Regionalbahnhof

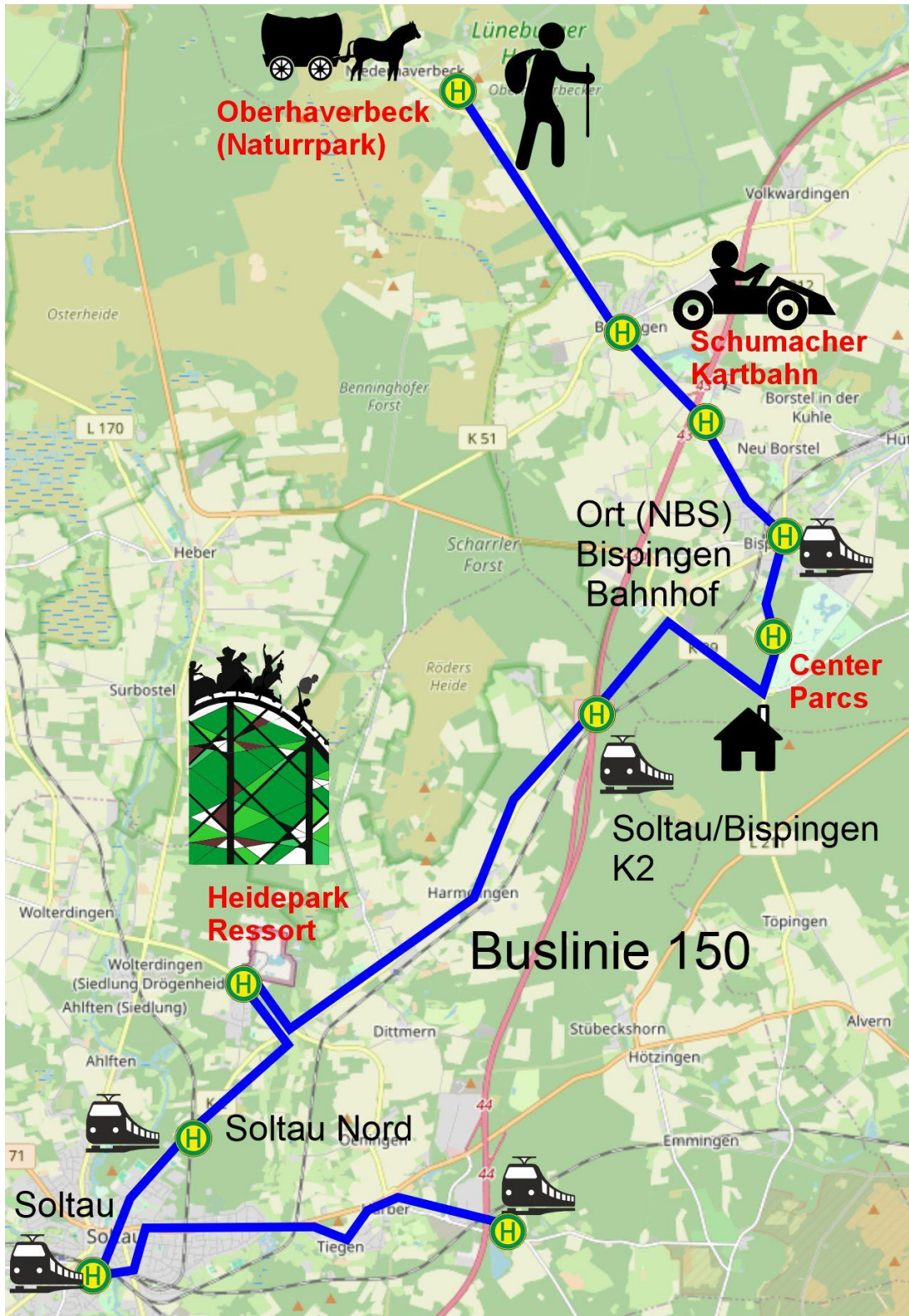
Bei der Betrachtung eines geeigneten Anschlussverkehrs stellt sich heraus, dass

- ein Regionalbahnhof Soltau/Harber ungeeignet ist,
- Stationen Bispingen Ort (NBS) und Soltau/Bispingen (K 2) hingegen eine sehr effiziente Anbindung ermöglichen.

8.2.1. Anschlussverkehr Soltau/Harber

Der Anschluss eines Regionalbahnhofs Harber erfordert

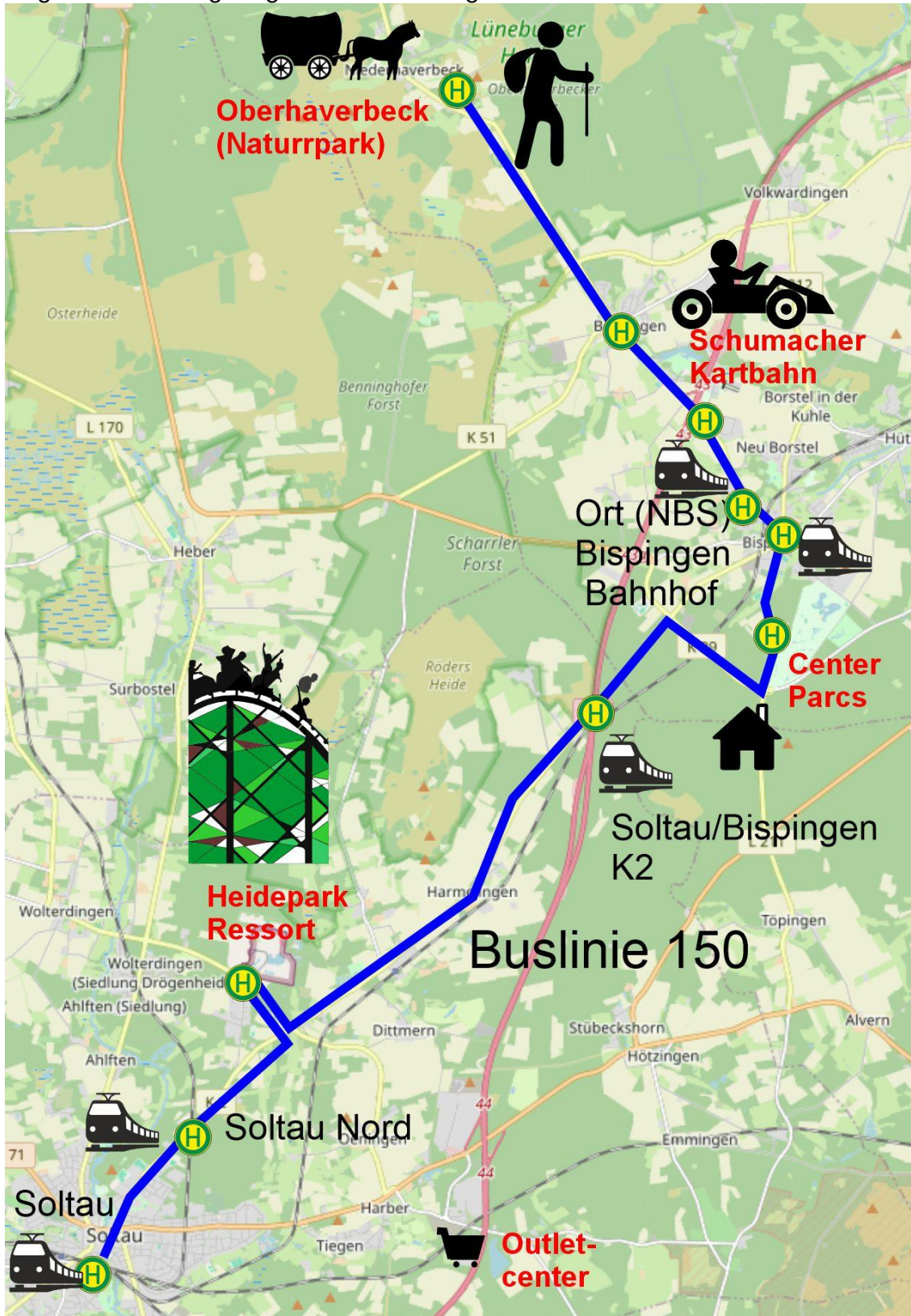
- längere Gesamtfahrzeiten zu den relevanten Tourismuszielen,
- und zusätzlichen Aufwand, wenn die Fahrten nicht mit den Buslinien 305 und 355 koordiniert werden können.



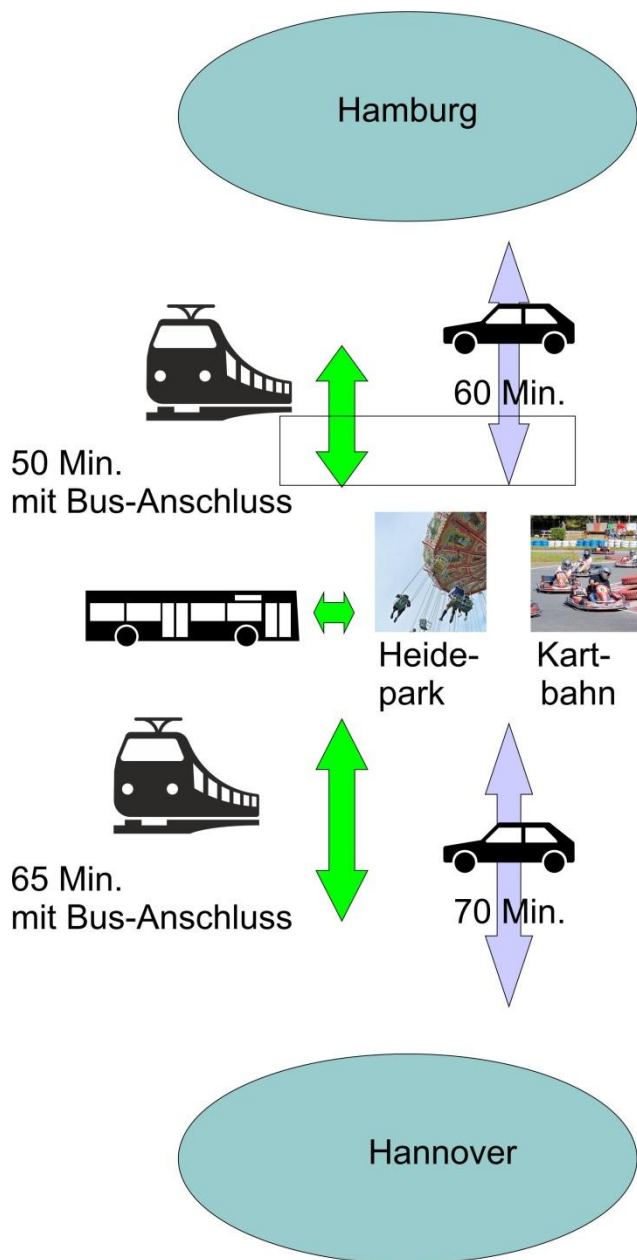
Alle Ziele an einer Linie: Station Soltau / Bispingen.

8.2.2. Anschlussverkehr Soltau/Bispingen (K 2) und Bispingen Ort (NBS)

Beide Stationen liegen an der Buslinie 150, die wiederum in Soltau Bahnhof und Soltau Nord mit dem vorhandenen Schienenverkehr verknüpft ist. Mit einer Stichfahrt kann der Heidepark erreicht werden, mit Verlängerung der Linie wird die Kartbahn in Bispingen und Oberhaverbeck erreicht. Damit wäre auch zu Schwachlastzeiten ein Angebot mit sehr geringem Aufwand zu gewährleisten.



Die Fahrzeit von der Station Regionalbahnhof Soltau/Bispingen (K 2) bis Oberhaverbeck und Soltau würde jeweils 20 Minuten betragen.



8.3. Fernverkehr nach Soltau / Bispingen

Auch wenn Bürgerinitiativen anderes behaupten: Auch Fernverkehr kann einen „Heidebahnhof“ bedienen. Voraussetzung dafür:

- Bahnsteige vom mindestens 200 Meter Länge entsprechend einem ICE-Halbzug
- Kommerzielles Interesse Anbieters und
- Die fahrplantechnische Machbarkeit.

Dass solche Möglichkeiten in der Praxis genutzt werden, zeigt ein Halt des Eurocity Frankfurt – Mailand in Ringsheim/Europa-Park.⁷

⁷ <https://www.europapark.de/de/freizeitpark/nachhaltige-anreise-mit-dem-zug>

8.4. Freizeitziele im Detail

Ein unveröffentlichtes Gutachten des Bundesgutachters befasst sich mit den Potenzialen im Freizeitverkehr. Folgerungen sind unvollständig und teilweise nicht zutreffend.

8.4.1. Heidepark Resort Soltau

Der Freizeitpark „Heidepark Resort“ gilt als zweitgrößter Freizeitpark in Deutschland mit jährlich 1,5 Mio. Besuchern.

Heutiges Verkehrsangebot

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist sehr unzureichend:

- Stündlich Bahnlinie Buchholz – Soltau bis Haltepunkt Wolterdingen, 2 km Fußweg,
- Eine Hin- und Rückfahrt Montag bis Samstag Bus 150 von / nach Soltau Bahnhof. Wenige weitere Fahrten, die nicht dem Bedarf der Tagesbesucher entsprechen
- Einige Fahrten Montag bis Samstag Bus 150 bis „Grüne Aue“ und Fußweg 1,5 km.
- Montag bis Freitag eine Hinfahrt Bus 106 von Schneverdingen. Keine Rückfahrt.

Die Fußwege sind wenig attraktiv und führen entlang viel befahrener Landstraßen. Der Heide-Shuttle Ring 4 fährt zwar direkt am Heidepark vorbei, hat hier aber laut Fahrplan keine Haltestelle. Das dürfte damit zusammenhängen, dass dieser Verkehr für die Fahrgäste kostenlos angeboten wird und der Betreiber des Heideparks sich an den Kosten nicht beteiligt.

Das Fernbus-Unternehmen Flixbus bietet aktuell keine Fahrten zum Heidepark an, die Busse nach „Soltau“ halten an der Autobahn-Abfahrt „Soltau Süd“.

Potenzial ÖV: Das Potenzial ist als hoch einzuschätzen, da das Angebot auf einen Tagesaufenthalt ausgelegt ist.

Mögliches künftiges Verkehrsangebot

Von einem Bahnhof Soltau/Bispingen (K 2) und Bispingen Ort (NBS) ist die Bedienung optimal möglich. Die Fahrzeit würde 10 Minuten betragen.

Von einem Bahnhof Soltau/Harber aus ist nur eine geringe Verbesserung der Erreichbarkeit erzielbar.

8.4.2. Schumacher Kartbahn Bispingen

Das „Schumachers Kart and Bowl“ an der Autobahnabfahrt Bispingen ist eine Indoor- und Outdoor-Kartbahn. Zum Freizeitensemble gehört ein „Snow Dome“, eine Skihalle, und die „Modellbauwelten Bispingen“ und ein auf dem Kopf stehendes Haus sowie gastronomische Betriebe.

Heutiges Verkehrsangebot

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ausschließlich durch den Heide-Shuttle Ring 1 und Ring 4 vom 15.7. bis 15.10. des Jahres gegeben (Haltestelle Bispingen, Horstfeldweg).

Zwar bedienen die Linien 154 und 156 diese Haltestelle ebenfalls, diese Linien bedienen aber nur den Schülerverkehr ohne Anschlüsse ins weiträumige Netz.

Potenzial ÖV: Das Potenzial ist als hoch einzuschätzen, da das Angebot auf einen Tagesaufenthalt ausgelegt ist.

Mögliches künftiges Verkehrsangebot

Von einem Bahnhof Soltau /Bispingen (K 2) ist die Bedienung optimal möglich.
Die Fahrzeit würde 10 Minuten betragen.

Von einem Bahnhof Soltau/Harber aus ist keine Verbesserung der Erreichbarkeit erzielbar.

8.4.3. Cent Parcs Bispingen

Diese Freizeiteinrichtung mit Übernachtungsmöglichkeiten hat täglich bis zu 2.000 Gäste.

Heutiges Verkehrsangebot

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist mit Ausnahme der Wochenenden vom 15.10. bis 15.7. bereits akzeptabel.

Die Haltestelle Bispingen, Center Parcs wird bedient

- durch den Heide-Shuttle Ring 1 und Ring 4 vom 15.7. bis 15.10. des Jahres.
- Montag bis Freitag Linien 150 (Bispingen – Soltau) und 300 (Bispingen – Munster).
- Samstags 2 Fahrten der Linien 158 Bispingen – Soltau.

Potenzial ÖV: Das Potenzial ist als sehr hoch einzuschätzen, da die Center Parcs nicht nur Ziel sind, sondern auch Quelle von Übernachtungsgästen für einen Tagesausflug. Insbesondere besteht bei Urlaubsgästen eine größere Bereitschaft, für Ausflüge den öffentlichen Verkehr zu nutzen, selbst wenn die Anreise mit dem Pkw erfolgte.

Mögliches künftiges Verkehrsangebot

Von einem Bahnhof Soltau /Bispingen (K 2) ist die Bedienung optimal möglich.
Die Fahrzeit würde 5 Minuten betragen.

Von einem Bahnhof Soltau/Harber aus ist keine Verbesserung der Erreichbarkeit erzielbar.

8.4.4. Naturschutzgebiet Wilseder Berg / Heideshuttle

Das Gebiet des Naturparks Wilseder Berg wird von den Ortsteilen Oberhaverbeck, Niederhaverbeck, Beringen und Döhle aus Richtung Soltau / Bispingen der möglichen Neubaustrecken-Bahnhöfe erreicht.

Heutiges Verkehrsangebot

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ausschließlich durch den Heide-Shuttle Ring 1 und Ring 4 vom 15.7. bis 15.10. des Jahres gegeben.

Außerhalb dieser Zeit verkehren nur Busse, die auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind und in der Regel keine weiträumigen Anschlüsse bieten.

Potenzial ÖV: Das Potenzial ist als hoch einzuschätzen, da Ausflüge hierher in der Regel als Tagesaufenthalt geplant werden.

Von einem Bahnhof Soltau /Bispingen (K 2) ist die Bedienung optimal möglich.
Die Fahrzeit würde 20 Minuten betragen.

Von einem Bahnhof Soltau/Harber aus ist keine Verbesserung der Erreichbarkeit als problematisch anzusehen.

8.4.5. Designer Outlet-Soltau

Nur das Outlet-Center könnte von einem Regionalbahnhof profitieren, das Potenzial ist aber als gering einzuschätzen.

Das Designer Outlet dient dem Verkauf preisreduzierter Bekleidung und anderer Waren. Als Besucherzahl werden 1,3 Mio. Besucher jährlich genannt.

Heutiges Verkehrsangebot

Ein öffentliches Verkehrsangebot direkt zum Designer Outlet ist nicht vorhanden. Es wird auf Anruf ein Abhol- und Bringdienst vom und zum Bahnhof Soltau angeboten zum Preis von 4,50 Euro je Richtung und Person.

Die Buslinie 355 Soltau - Wietzendorf hält in einer Entfernung von 700 Metern (Haltestelle Harber Gewerbegebiet).

Das Potenzial für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist als gering einzuschätzen. Die hohe Besucherzahl erklärt sich daraus, dass Autofahrer, die aus anderen Gründen unterwegs sind, zwischendurch anhalten, um die gebotene Gelegenheit zu nutzen. Ein solches Verhalten ist von Fahrgästen der Bahn nicht zu erwarten.

Mögliches künftiges Verkehrsangebot

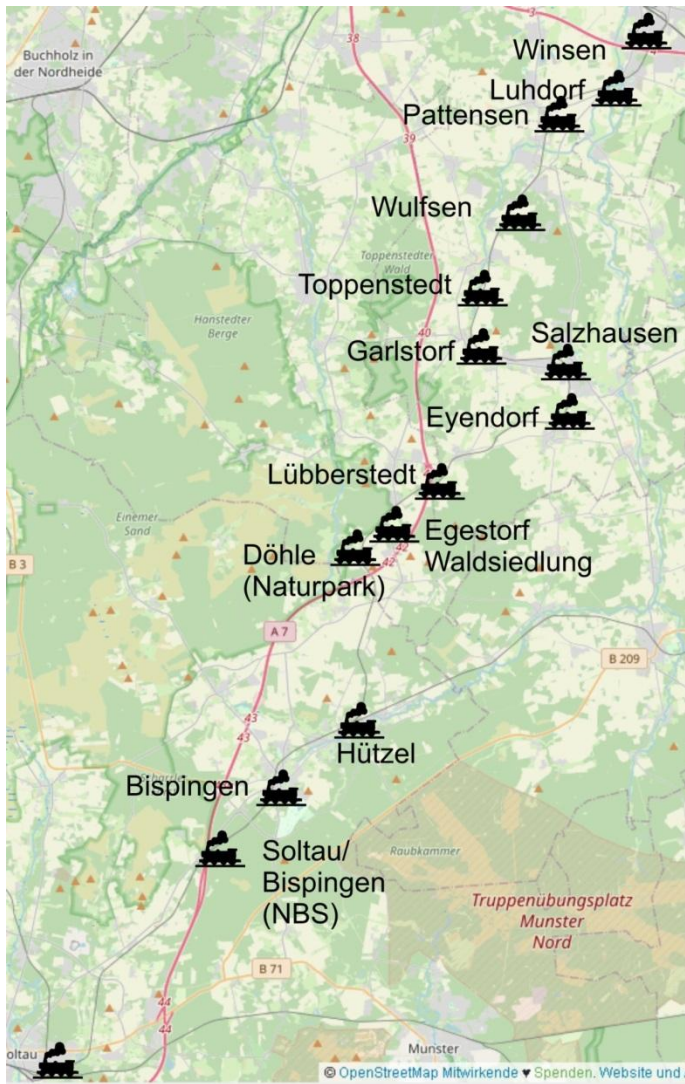
Von einem Bahnhof Soltau / Bispingen ist eine Buslinie nicht sinnvoll, da sie ausschließlich dem Zubringer-Zweck dienen würde. Es ist zu erwarten, dass der Betreiber sein Shuttle-Angebot auf diese Station erweitert.

Von einem Bahnhof Soltau/Harber wäre eine Stichfahrt notwendig. Es ist davon auszugehen, dass eine Stichfahrt „in Sichtweite des Bahnhofs“ auf Widerstand stoßen wird.

8.5. Touristischer und historischer Bahnverkehr

Eine Bahnhof Soltau/Bispingen (K 2) ist ein guter Ausgangspunkt für einen touristischen Bahnverkehr, der auch mit historischen Fahrzeugen durchgeführt werden kann. Ein Bahnhof Soltau / Harber ist weniger geeignet. Ein Regionalbahnhof Bispingen Ort (NBS) erfordert einen Fußweg.

Touristischer Verkehr nutzt Bahnlinien, die nicht den Anforderungen des Nahverkehrs entsprechen. Solche Angebote können vor allem an Wochenenden und Feiertagen einen Beitrag leisten, um das dann hohe Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Touristische Fahrten können auf der betriebsfähigen Strecke Hützel – Döhle – Salzhausen – Winsen durchgeführt werden, da hier – zumindest im Abschnitt Hützel-Salzhausen auch langfristig kein planmäßiger Nahverkehr zu erwarten ist. Für die Zuführung von Soltau mit Halt an einem Bahnhof Soltau / Bispingen genügt die Streckenkapazität auch nach einer Reaktivierung bei ausreichender signaltechnischer Ausstattung. Die Zwischenhalte Döhle und Egestorf Waldsiedlung sind für anschließende Wanderungen besonders interessant. Die Koordination mit touristischem Busverkehr und eigenwirtschaftlich angebotenen Kutschfahrten ist möglich. Grundsätzlich ist ein solcher Verkehr auch von Soltau aus mit Halt in einem Bahnhof Soltau / Harber über Munster nach Hermannsburg und Celle durchführbar. Da aber die Strecke Soltau – Munster für Elektrifizierung und Güterverkehr vorgesehen ist, ist ein Einsatz historischer Fahrzeuge weniger überzeugend und fahrplantechnisch schwieriger. Das Potenzial an interessierten Fahrgästen dürfte niedriger sein.



9. Regionalbahnhof Salzhausen-Garlstorf

Im Zuge des Neubauprojekts ist ein Überholbahnhof für Güterzüge im Bereich der Samtgemeinde Salzhausen, Landkreis Harburg, vorgesehen, der sich zum Ausbau für einen Regionalbahnhof grundsätzlich anbietet. Die nachfolgende Darstellung zeigt, dass eine tiefergehende Untersuchung lohnend erscheint. Alternativ sollte eine Gleisverknüpfung diskutiert werden, die die Führung von Regionalzügen von Hamburg nach Salzhausen möglich machen würde,

9.1. Gesamtwertung Regionalbahnhof Salzhausen-Garlstorf

Mit 2000 Einwohnern im fußläufigen Bereich und mehr als 15.000 Einwohner im Einzugsbereich für Auto, Fahrrad und Linienbussen bei gleichzeitigen weiteren Entwicklungschancen erscheint die Anlage eines Regionalbahnhofs an dem ohnehin vorgesehenen Überholbahnhof sinnvoll und langfristig zukunftsfähig. Das Straßennetz noch der Bus-Linienverkehr können ohne nennenswerten Aufwand angebunden werden.

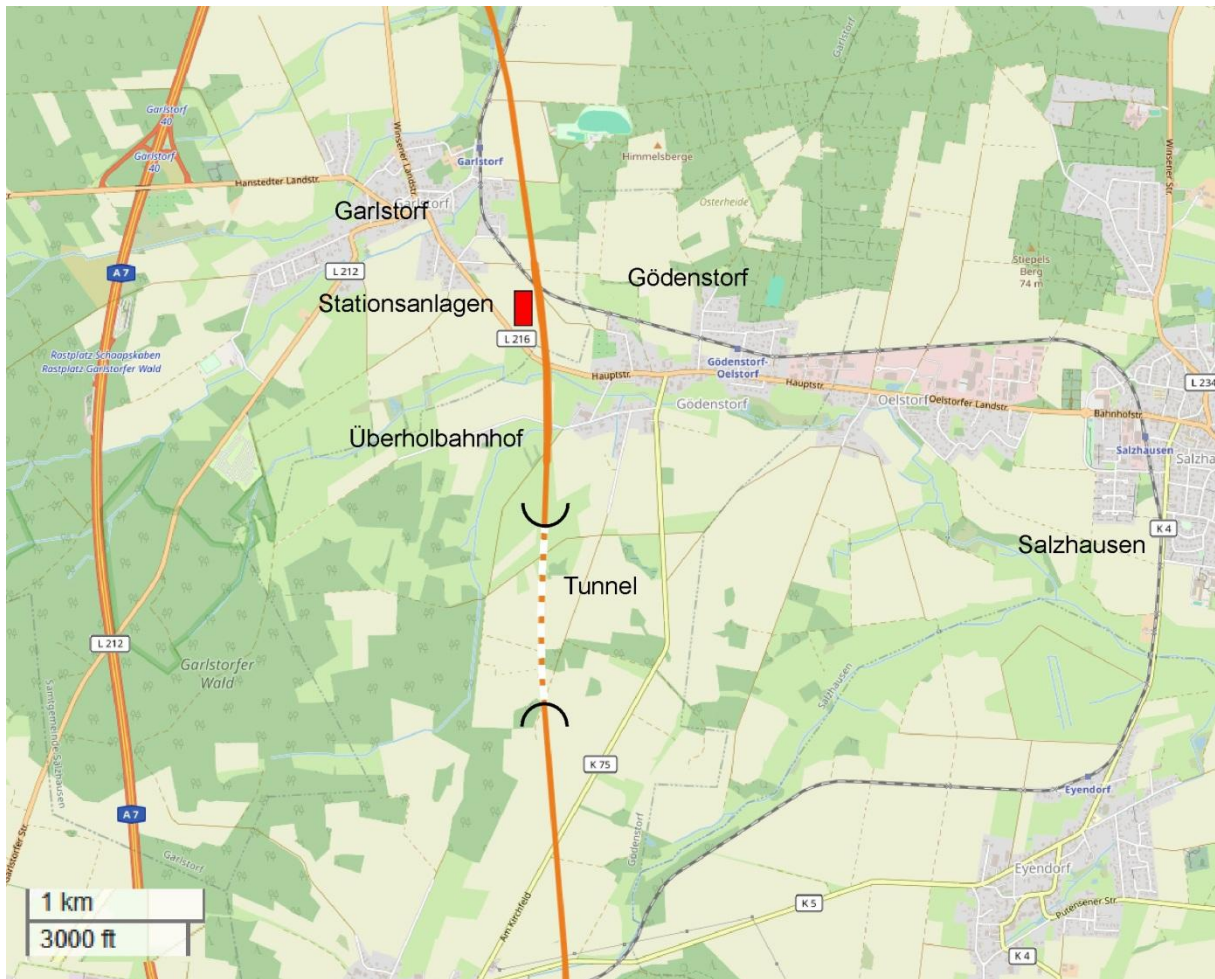
Die erhebliche touristische Bedeutung ist ein zusätzliches Argument für die Entwicklung des sanften Tourismus in der angrenzenden Region.

9.2. Lage des Regionalbahnhofs Salzhausen-Garlstorf

Der Überholbahnhof liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Garlstorf und Gödenstorf. Im Norden könnten die zur Überholung erforderlichen vier Gleise bis an die Bahnlinie von Winsen über Salzhausen nach Hützel reichen, im Süden bis an einen Tunnel.

Die Bahnlinie Winsen – Hützel soll überquert werden, diese liegt auf ca. 56 Metern ü.d.M., Dies erfordert eine Lage der NBS auf ca. 65 m. ü.d.M. Nach Süden werden die Landstraße 216 (53 m), der Osterbach (49 m), die Ortsstraße „Am Walde“ (51 m) und ein davon nach Süden abzweigender Wirtschaftsweg Reihersteig (52 m) überquert. Das Gelände steigt dann erst geringer, dann steiler an, sodass die Strecke von einem Damm in einen Trog übergeht, der in einen Tunnel mündet. Das Gelände steigt über dem Tunnel bis 100 m ü.d.M. an und wird weitgehend landwirtschaftlich genutzt. Die Trasse liegt im Landschaftsschutzgebiet „Galstorfer Wald und weitere Umgebung“, ein höherer Schutzstatus ist für den Bereich der Trasse und des Umfeldes nicht ersichtlich.

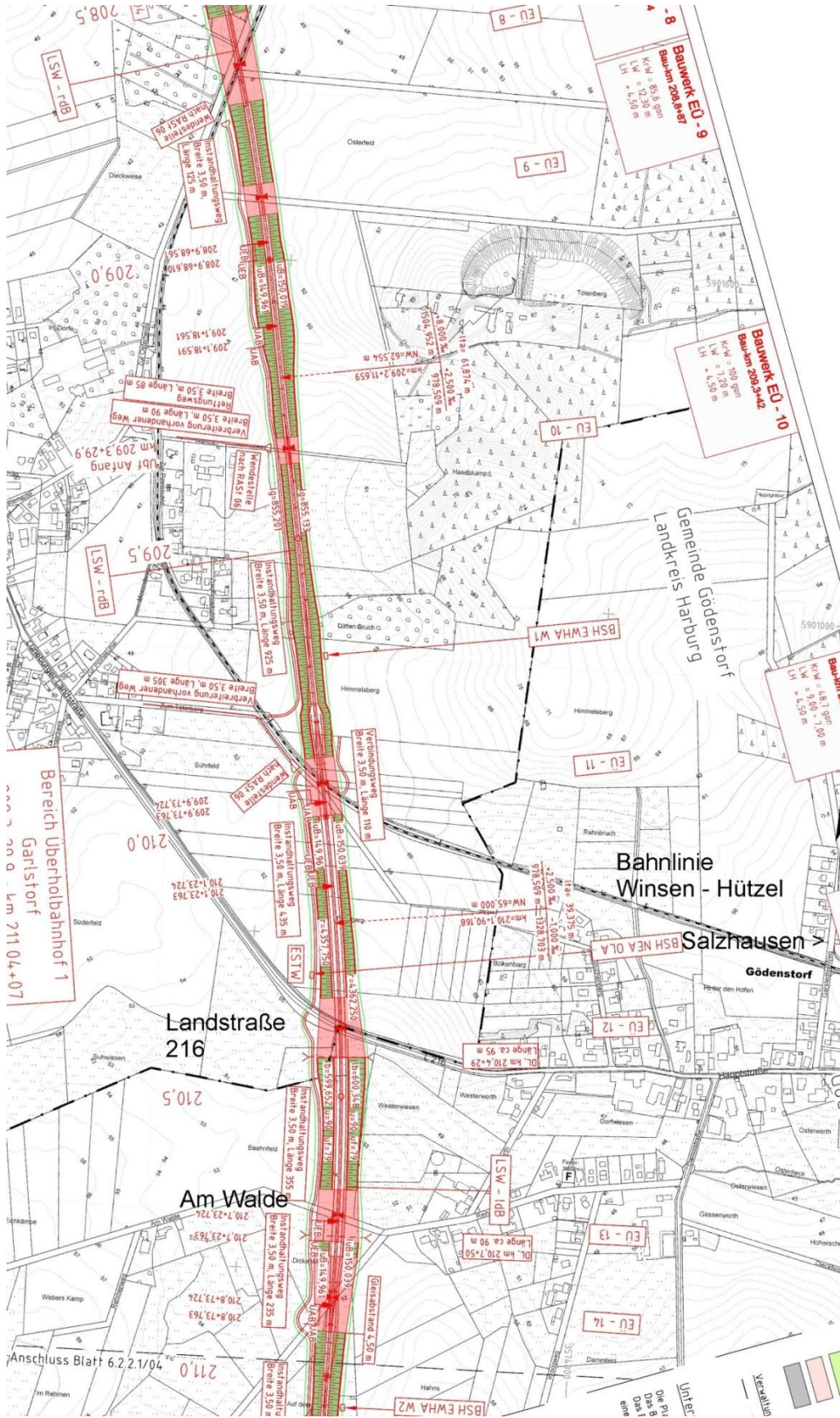
Die für einen Regionalbahnhof erforderlichen Anlagen (Stationsgebäude, Parkplätze, Busstation) können beiderseits der Strecke und beiderseits der Landstraße 216 errichtet werden. Da die Schnellfahrstrecke auf einem Damm liegen soll, würden die Anlagen und Bauten keine gravierende Veränderung der Landschaft erfordern.



Überblick über die Lage eines möglichen Regionalbahnhofs. Die Größe der Stationsanlagen (Parkplätze, Bushaltestellen, Stationsgebäude) ist maßstabsgerecht entsprechend der Anlage in Merklingen eingetragen.



Ortsausgang Gödenstorf Richtung Garlstorf: Schnellfahrstrecke und Regionalbahnhof würden in 200 Meter Entfernung liegen, im Foto von rechts nach links, Höhe über der Straße etwa 12 Meter.



Ausschnitt aus den Planungsunterlagen der DB, genordnet

Aus Datei

HHBH_12A0_9999_000000_V00_VLP_2_N_VLP_302-003_Lageplan Bau-km 205-211,Tunnelvariante.jpg

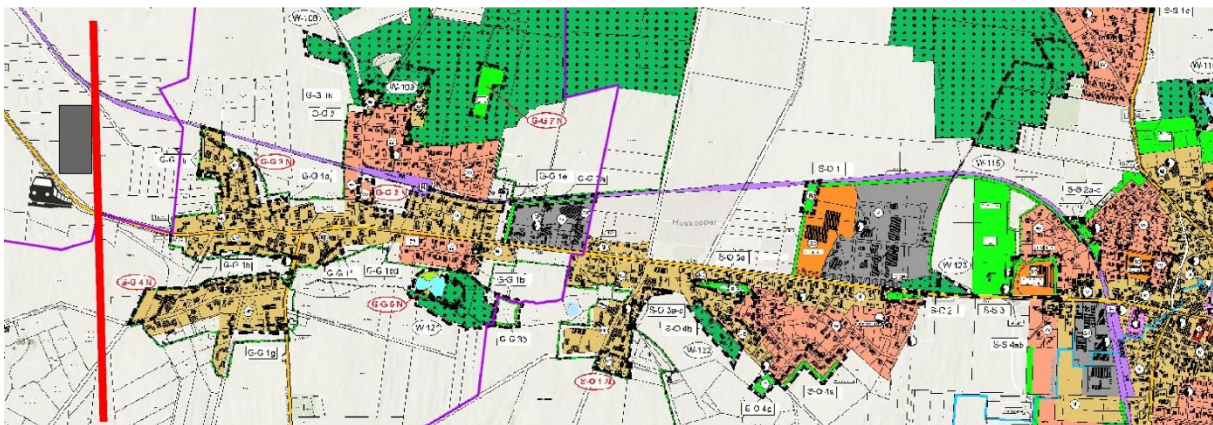
9.3. Anliegergemeinden, Struktur und Entwicklungsmöglichkeiten

Die Samtgemeinde Salzhausen zählt etwa 15.000 Einwohner. Die unmittelbar an der Schnellfahrstrecke liegenden Gemeinden Garlstorf und Gödenstorf gehören zur Samtgemeinde Salzhausen.

Die Samtgemeinde Salzhausen ist dem weiteren Umfeld der Hansestadt Hamburg zuzurechnen und zeichnet sich durch einen erheblichen Zuwachs an Einwohnern aus, die in Richtung Hamburg praktisch ausschließlich auf den privaten Pkw angewiesen sind, weil die Fahrzeiten mit dem öffentlichen Verkehr im Verhältnis hierzu viel zu lang sind.

Der Zentralort Salzhausen mit etwa 3.500 Einwohnern hat die Funktion eines Grundzentrums und liegt etwa 4 km entfernt von der Schnellfahrstrecke und einem möglichen Regionalbahnhof. Von Salzhausen zieht sich über Oelstorf und Gödenstorf eine fast geschlossene Siedlungsachse entlang der Landstraße 2016 zum Standort des Regionalbahnhofs, die heute fast 5.000 Einwohner hat. Etwa 200 m vor dem möglichen Regionalbahnhof endet die Besiedlung. Gödenstorf hat keinen erkennbaren Ortsmittelpunkt, im Ortsbild fallen mehrere größere Gutshöfe auf, die nur noch teilweise landwirtschaftlich genutzt werden. Dazwischen befinden sich Wohnhäuser und gewerbliche Gelände. Die Verdichtung ist gering. Diese Siedlungsstruktur, die sich fast ununterbrochen über 4 Kilometer bis nach Salzhausen entlang der Landstraße 216 zieht und nicht zum Landschaftsschutzgebiet gehört, bietet erkennbar erhebliche Entwicklungschancen für Wohnbebauung und Ansiedlung von Gewerbe.

Die Gemeinde Garlstorf liegt nordwestlich in einer Entfernung von etwa 300 m vom möglichen Regionalbahnhof und zählt 1.200 Einwohner. Garlstorf hat den Charakter eines gewachsenen Dorfes mit weitgehend geschlossener Besiedlung.



Ein Blick auf die Flächennutzungspläne ergibt einen ersten Eindruck, dass in der Achse von einem möglichen Regionalbahnhof bis nach Salzhausen noch erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sind, die sich als Verdichtung ohne Zersiedelung darstellen. Quelle: Landkreis Harburg.

9.4. Bahn-Angebot

9.4.1. Deutschlandtakt 2024

Die Bedienung eines Regionalbahnhofs Garlstorf könnte durch einen schnellen Regionalexpress Hamburg – Hannover (200 km/h Höchstgeschwindigkeit) erfolgen, der gemäß Deutschlandtakt-Zielfahrplan in der Fassung von 2025 stündlich verkehren können soll. Die Fahrzeit von Hamburg Hbf zum Regionalbahnhof Garlstorf würde etwa 22 Minuten betragen, die Fahrzeit nach Hannover etwa 60 Minuten. Damit sind die Fahrzeiten mit dem Zug gegenüber der Fahrt mit dem Pkw gleichwertig und zu Spitzenzeiten mit hohem Verkehrsaufkommen überlegen.

9.4.2. Auswirkungen auf den übrigen Verkehr

Da der zusätzliche Halt Zeit kostet, müsste die im vierten Entwurf des Deutschlandtakts über die Neubaustrecke verkehrende RE-Linie E 20 NI fahrplantechnisch leicht angepasst werden. Aufgrund der sehr begrenzten Kapazitäten in Hamburg Hbf und dessen südlicher Zufahrt kommt dafür nur der Südabschnitt in Frage. Da der zusätzliche Halt ca. 3-4 Minuten Fahrzeit kostete, wäre die neue Ankunft in Hannover zur Minute 08 statt 04 bzw. die Abfahrt in Hannover zur Minute 52 statt 56. Zum jeweils nächsten ICE verbleiben genügend Abstände. Es werden keine weiteren Fahrzeuge für die Linie benötigt, und in Hannover entstehen keine Belegungskonflikte an den Bahnsteigen. Die betrieblichen Mehrkosten des Halts Garlstorf bestehen also fast ausschließlich in den zusätzlichen Stationsgebühren. Infrastrukturelle Anpassungen der Planungen der übrigen Strecke sind nicht erforderlich.

9.4.3. Weiterentwicklung:

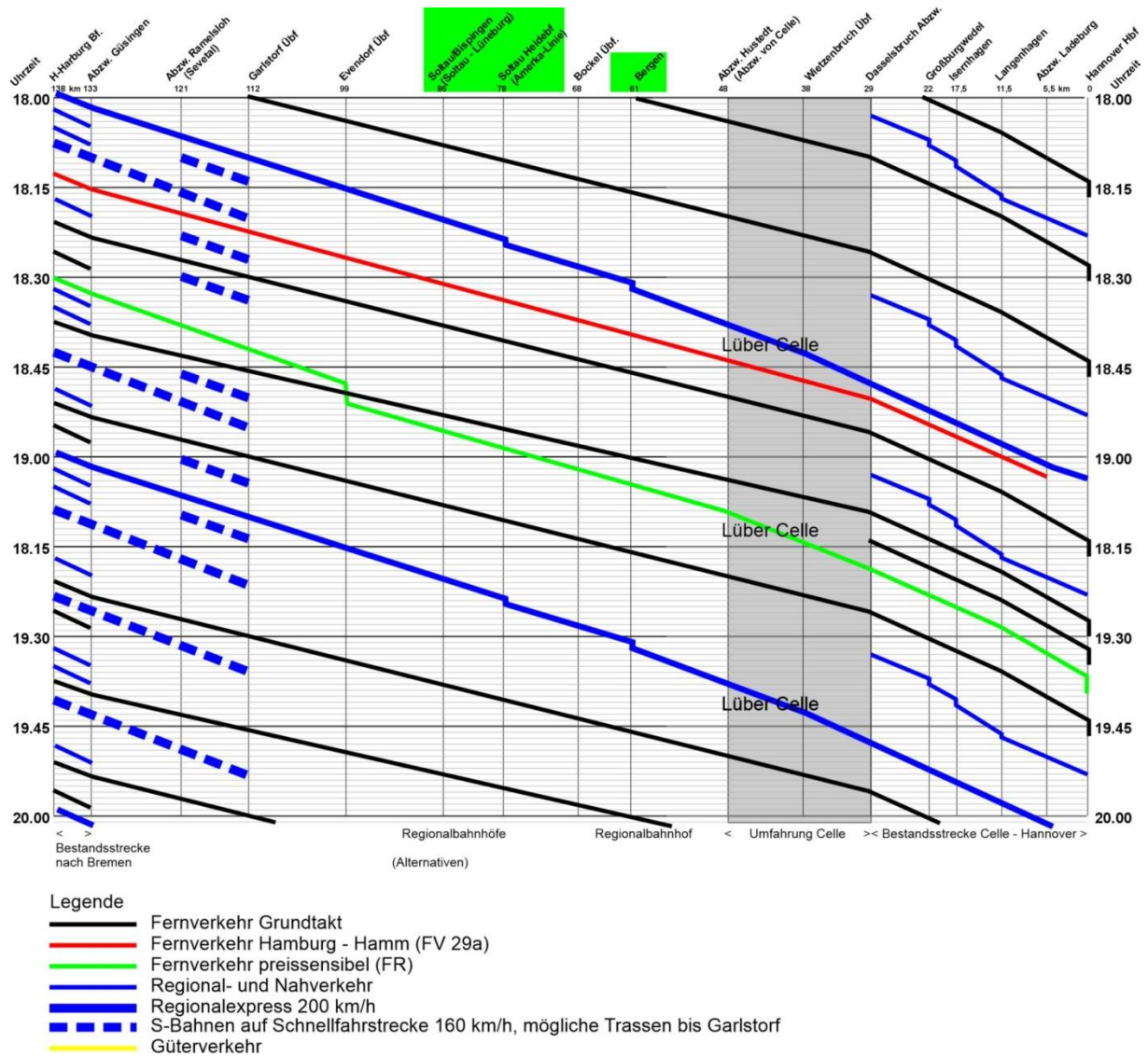
Aufgrund der kurzen Strecke von Harburg bis Garlstorf sind Fahrplanlücken vorhanden, die die Verstärkung des RE-Angebots möglich machen. Dies könnte vor allem für Spitzenzeiten der Nachfrage für Pendler und touristische Zwecke genutzt werden. Auch kann in Betracht gezogen werden, solche Fahrten über die ohnehin vorgesehene Verbindungskurve zum Güterbahnhof Maschen zu führen, um Trassenkonflikte zu vermeiden. Dies wird möglich, sobald das für die Verlängerung der RB 38 nach Hamburg nötige Überwerfungsbauwerk in Maschen fertiggestellt ist.

9.5. Örtliche Erschließung

9.5.1. Erschließung Straße

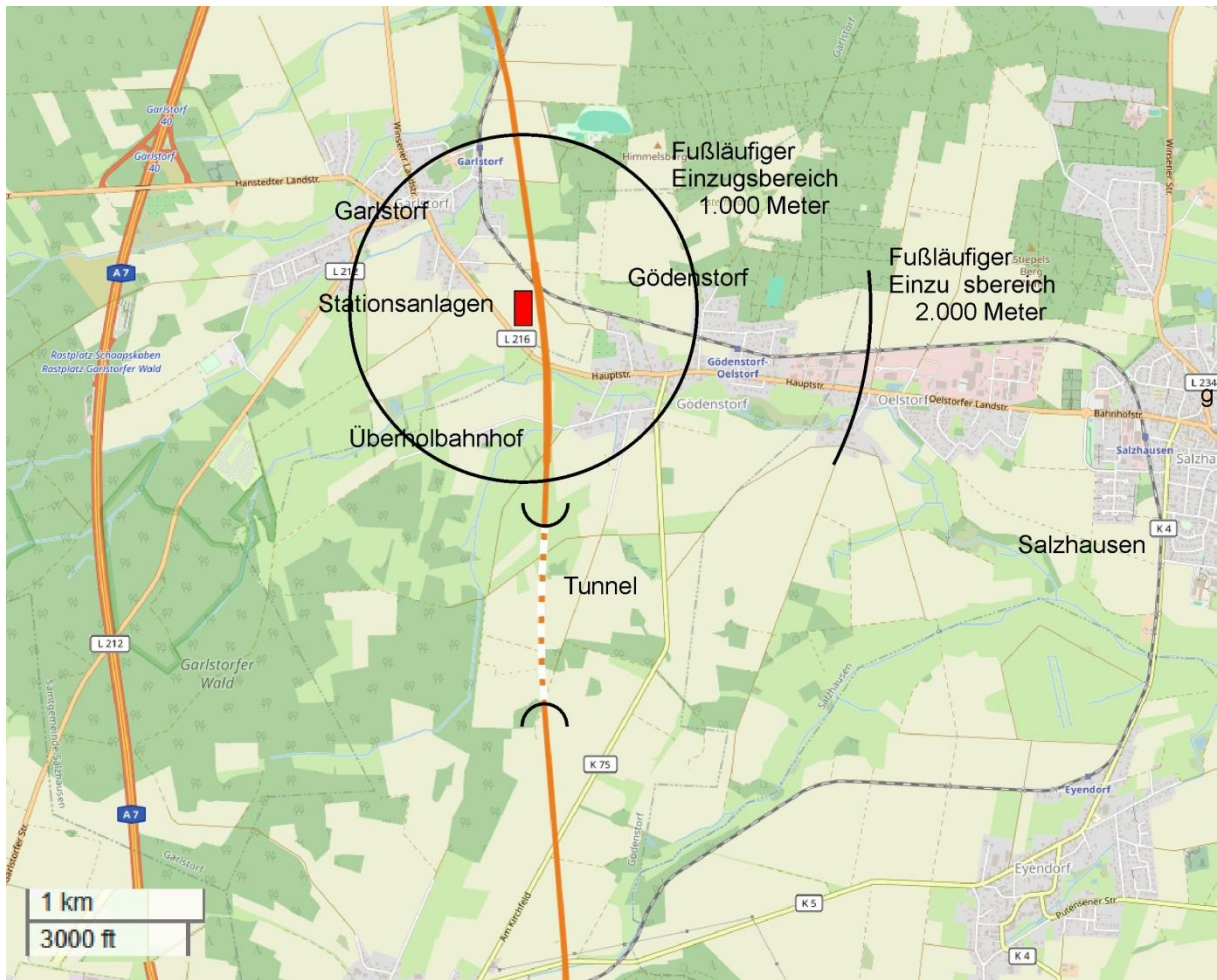
Ein Regionalbahnhof kann unmittelbar von der Landstraße 216 erschlossen werden. Die Landstraße 216 weist nach der Verkehrszählung 2021 eine Belastung von 7.200 Fahrzeugen in 24 Stunden bei einem Lkw-Anteil von unter 5 % auf und ist damit bisher nur mäßig belastet und für zukünftige Entwicklungen aufnahmefähig. Im Verhältnis zu anderen Straßen der Region ist die Verkehrsbelastung relativ hoch, was sich aus der Funktion als Zubringer zur Autobahn A7 erklärt.

Für die Erschließung der Ortsteile der Samtgemeinde Salzhausen und der Nachbargemeinde Egestorf erscheint das Straßennetz ausreichend.



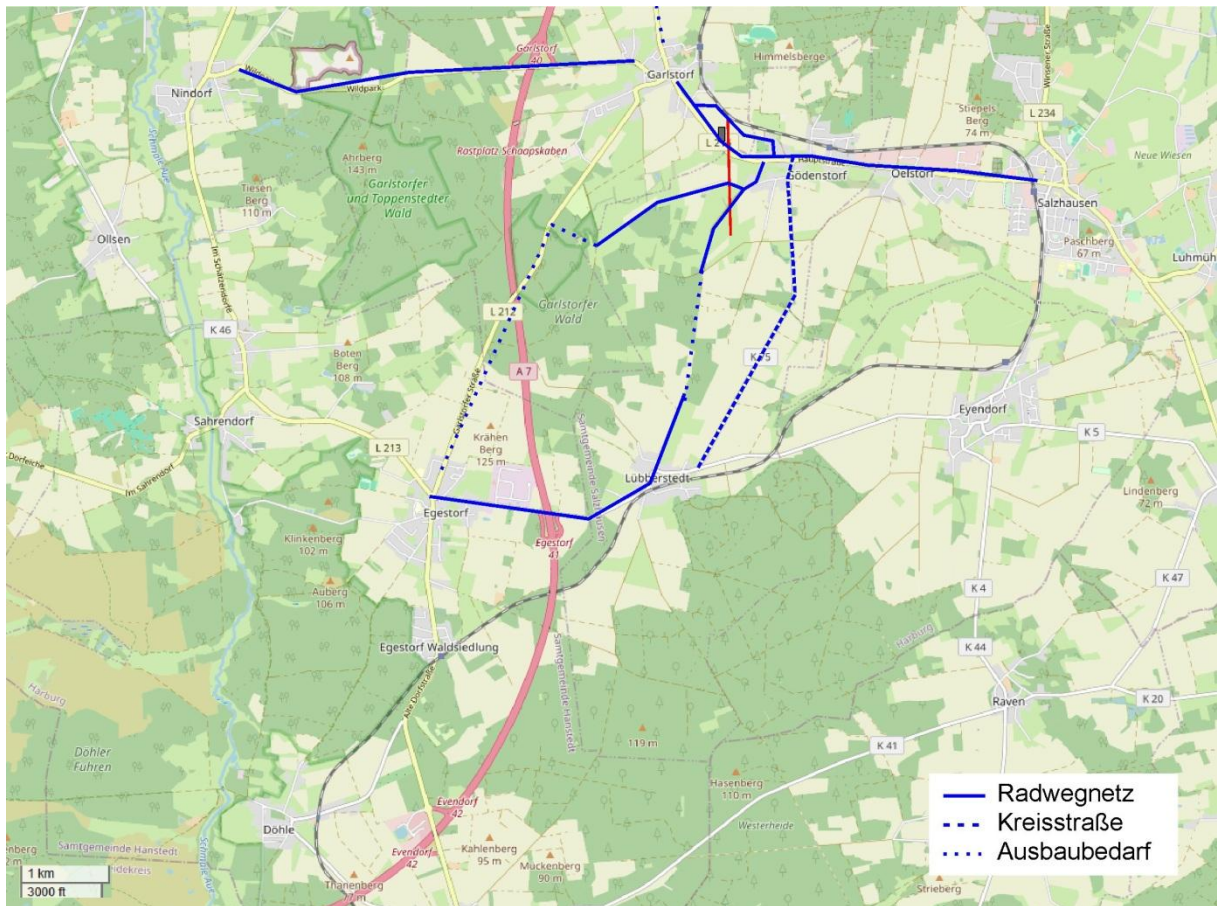
Diese Fahrplanstudie auf der Basis Deutschlandtakt Fortschreibung 2025 zeigt: Ein durchgehender Regionalexpress Hamburg – Hannover ist nur einmal in der Stunde sinnvoll einzuplanen. Für die Bedienung Harburg – Salzhausen-Garlstorf bestehen weitaus mehr Möglichkeiten, die eine Verdichtung des Angebots wie zwischen Nürnberg und Allersberg möglich machen.

9.5.2. Erschließung Fußverkehr



Die Landstraße 216 bietet mit dem vorhandenen Rad-/Fußweg eine Erschließung nach Garlstorf (300 Meter) und Gödenstorf (200 Meter), sodass für etwa 2.000 Einwohner eine interessante Möglichkeit besteht, den Regionalbahnhof zu Fuß zu erreichen.

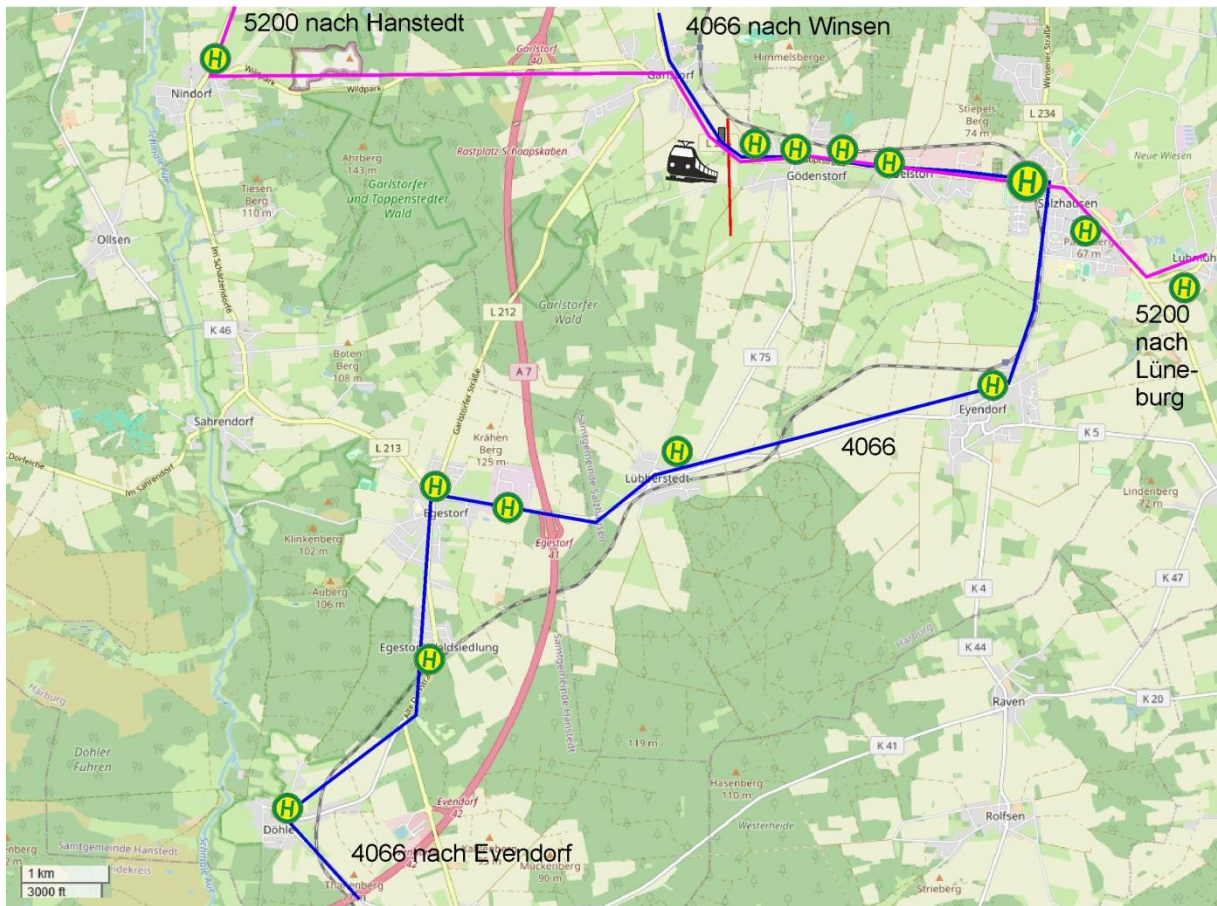
9.5.3. Erschließung Radverkehr



An der Landstraße 216 verläuft ein Radweg, der an der Nordseite durchgehend bis Salzhausen führt. Zwischen Garlstorf und Gördenstorf verläuft ein weiterer Radweg über Wirtschaftswege, der an einen Regionalbahnhof angeschlossen werden könnte. Damit ist für den größten Teil der potenziellen Nutzer bereits eine Erschließung vorhanden.

Nach Süden (Lübberstedt) und Südwesten (Egestorf) erscheint die Entwicklung einer attraktiven Verbindung noch ausbaufähig. Die Autobahn A 7, der Höhenzug südlich der Station und Wälder, die bisher nicht erschlossen sind, lassen den Ausbau von direkten Verbindungen nicht zu. Der Bau eines Radweges nach Lübberstedt ist aber über vorhandene Wirtschaftswege oder an der Kreisstraße 75 möglich.

9.5.4. Erschließung ÖPNV



Der Landkreis Lüneburg bietet – im Unterschied zum benachbarten Heidekreis – ein für den ländlichen Raum beachtliches ÖPNV-Angebot (Takt, Abend- und Sonntagsverkehr), das sich mit sehr geringfügigen Anpassungen als Zubringer für einen Regionalbahnhof eignet.

- **Linienverkehr**
- Dabei bietet die Linie 4066 Winsen - Evendorf schon heute eine sehr gute Achse durch die Teilgemeinden von Salzhausen und würde direkt am Regionalbahnhof vorbeifahren (im Sommer 2025 wegen Bauarbeiten geänderte Linienführung).
- Die Linie 5200 Lüneburg – Salzhausen – Hanstedt gehört zwischen Lüneburg und Salzhausen ebenfalls zum Grundangebot und bedient mit den Fahrten bis Hanstedt ebenfalls einen Halt am Regionalbahnhof. Der Regionalbahnhof würde die Verstärkung der Fahrten im Abschnitt Salzhausen – Hanstedt rechtfertigen. Für Schwachlastzeiten dürfte der Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge in Betracht kommen, um ein Vollzeitangebot im Anschluss an Züge sicherzustellen.
- **Heide-Shuttle, touristischer Verkehr**
Weiter werden Garlstorf und Gödenstorf von dem Heideshuttle bedient, der von Juli bis Anfang Oktober einen kostenlosen touristischen Verkehr in den Naturpark Lüneburger Heide bietet:
Ring 3: Buchholz – Garlstorf – Salzhausen – Egestorf – Buchholz
Ring 6 Winsen – Salzhausen – Garlstorf – Undeloh (Naturpark) - Winsen
Würden bei unveränderter Linienführung den Regionalbahnhof bedienen.
Ring 5 Lüneburg – Döhle (Naturpark) – **Egestorf – Lübberstedt – Salzhausen - Lüneburg**
kann mit einem geringen Umweg über die Kreisstraße 75 den Regionalbahnhof ebenfalls bedienen.
Beachtlich ist insoweit, dass die Buslinie 4406 die einzigen für touristische Zwecke geeigneten Fahrten zum Naturpark Lüneburger Heide bietet, die außerhalb der Verkehrszeit des „Heide-Shuttle“ zur Verfügung stehen.

9.6. Bedeutung für Einwohner und Pendler

Aus der dargestellten Erschließungsfunktion ergibt sich eine besondere Bedeutung eines Regionalbahnhofs für Pendler und Einwohner in Richtung Hamburg. Für Pendler stellt sich gerade zu Stoßzeiten die Fahrt mit einem schnellen Regionalexpress als sehr attraktive Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto in die Innenstadt von Hamburg dar. Eine ähnliche Situation besteht mit den Regionalbahnhöfen Merklingen im Verhältnis zur benachbarten Stadt Ulm und mit dem Regionalbahnhof Allersberg im Verhältnis zur benachbarten Stadt Nürnberg dar. Die Erfahrungen hinsichtlich der Nachfrage für diese Stationen erscheinen übertragbar.

Bedeutung für Tourismus

9.7. Alternative: Direktverbindung Hamburg - Salzhausen

In Betracht kommt auch, die Schnellfahrstrecke mit einer Gleisverbindung an die Bahnlinie Winsen – Hützel anzuschließen. Ein solcher Anschluss ist sowohl nördlich von Garlstorf wie südlich von Garlstorf möglich. Dies würde direkte Bahnverbindungen von Hamburg nach Salzhausen mit möglich machen, wobei Zwischenhalte in den heute vorhandenen Stationen Garlstorf, Gödenstorf und Oelstorf eine Feinerschließung zulassen würden. Für touristische Zwecke erscheint eine Weiterführung bis Döhle oder Bispingen sinnvoll.

Hier wäre aber zu klären, ob ein weiterer Zug pro Stunde überhaupt in den Hamburger Hbf geführt werden könnte, da der RE-Studentakt Hamburg – Hannover über die NBS als gesetzt gelten kann und dies eine zusätzliche Leistung wäre.

9.8. Reaktivierung Winsen – Salzhausen

Auch eine Reaktivierung der Strecke Winsen – Salzhausen für den Personenverkehr ist in Betracht zu ziehen. Ein Haltepunkt am Regionalbahnhof Garlstorf ist ohne großen Mehraufwand möglich. Der Überholbahnhof sollte dafür gegenüber der vorhandenen Planung etwas nach Norden verschoben werden.

Die Strecke hat im laufenden Reaktivierungsverfahren des Landes Niedersachsen bislang zwar kein hinreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis erzielt, um reaktiviert zu werden. Mit einem Regionalbahnhof Garlstorf ergibt sich aber ein deutlich höheres Fahrgastpotential, so dass die Reaktivierbarkeit dieser Strecke erneut untersucht werden sollte.

9.9. Regionalbahnhof Salzhausen im Vergleich

Ein Halt Salzhausen-Garlstorf lässt sich sehr gut mit den Station Allersberg und Merklingen vergleichen.

Alle Stationen zeichnen sich dadurch aus, dass sie aufgrund der vorhandenen Autobahn noch im typischen Einzugsbereich von Pendlern zur jeweils benachbarten Großstadt liegen und die Nutzung der Autobahn an sich eine kurze Reisezeit verspricht. Dennoch haben die schon bestehenden Stationen ein erhebliches Fahrgastaufkommen erreicht, obwohl die Zahl der Anwohner bei beiden Stationen geringer ist als in Salzhausen. Die Fahrgastzahlen von Merklingen zeigen, dass nach 2 Jahren bereits die Erwartungen übertroffen werden und eine weitere Steigerung im Verlauf der folgenden Jahrzehnte zu erwarten sind.

Allersberg am Rothsee

9.9.1. Eckdaten im Vergleich

Regionalbahnhof	Allersberg am Rothsee	Merklingen Schwäbische Alb	Salzhausen-Garlstorf
Regionalbahnhof seit	10. Dezember 2006	11. Dezember 2022	2040 ?
Einwohner der (Samt-/Markt-) Gemeinde	8.500	2.000	15.000
Entfernung zum Zentralort (Zentrum) der(Samt-/Markt-) Gemeinde	2,5 km	2 km	4 km
Einwohner im Fußläufigen Bereich (1000 m)	200	0	2.000
Benachbarte Großstadt	Nürnberg	Ulm	Hamburg
Entfernung zur Großstadt (Straße)	33 km	27 km	43 km
Fahrzeit Straße (Nacht)	26 Min.	20 Min.	35 Min.
Fahrzeit Bahn zur Großstadt	14 Minuten	12 Minuten	22 Min. (Hauptbahnhof)
Angebot zur Großstadt	zweistündlich, zu Spitzenzeiten jede halbe Stunde	stündlich	mindestens stündlich
Linie Bahnverkehr	Nürnberg–München-Express, S-Bahn Nürnberg – Allersberg	Wendlingen – Ulm, geplant Karlsruhe - Lindau	Hamburg - Hannover
Ein- /Aussteiger Mo-Fr	1.500	Mehr als 1.000	
Buslinien stündlich nach	Neumarkt (Opf.) Roth (Mfr.), Hilpoldstein	Geislingen, Münsingen, 3 Linien lokale Rundkurse	Winsen, Evendorf, Lüneburg
Weitere regelmäßige Buslinien			Hanstedt Heide-Shuttle stündlich
Bus-Angebot zum Zentrum der (Samt-/Markt-)Gemeinde	halbstündlich	stündlich	
Bus-Fahrzeit zum Zentrum der (Samt-/ Markt-) Gemeinde	4 bis 8 Min. Allersberg, Marktplatz	5 Min. Merklingen Mitte	8 Min. ZOB, Salzhausen
Stationsanlagagen Maße, Fläche	200 m x 140 m 3 ha	220 m x 70 m 1,5 ha	?

Allersberg

Im Jahr 2024 nutzten werktags an Schultagen rund 1.500 Fahrgäste als Ein- und Aussteiger die Station.⁸

Der fußläufige Einzugsbereich weist weniger Einwohner als Salzhausen auf, auch das Umfeld der Marktgemeinde Allersberg hat weniger Einwohner als Salzhausen.

Das optische Erscheinungsbild kann von der Westseite her mit einer künftigen Station in Salzhausen verglichen werden, da die Bahnlinie auf einem Damm liegt, der ähnlich hoch ist, wie er für Salzhausen geplant ist. Die Ostseite ist jedoch durch die unmittelbar angrenzende Autobahn A9 geprägt.

Weitere Informationen in Kapitel 5.3.



Allersberg: Blick aus Richtung Nordwesten auf die Stationsanlagen.

Merklingen

Die Station wird seit Ende 2022 vom Regionalexpress Wendlingen – Ulm bedient. Bereits nach zwei Jahren wurden montags bis freitags mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger gezählt.⁹

Dabei ist der Einzugsbereich für Fußgänger und Radfahrer deutlich geringer als in Salzhausen. Stationsanlagen und der kompakte Parkplatz sind in Merklingen vorbildlich.

Optisch kann die Gesamtanlage Merklingen nicht mit den Bedingungen in Salzhausen verglichen werden. Die Bahnlinie liegt in einem Trog unterhalb der Hochfläche der schwäbischen Alb, der Zugang erfolgt durch eine Brücke über die Gleise mit auffälligen Türmen für Aufzüge. In Salzhausen wäre eine solche Anlage nicht notwendig. Unmittelbar an der Rückseite der Station führt die Autobahn A 8 vorbei.

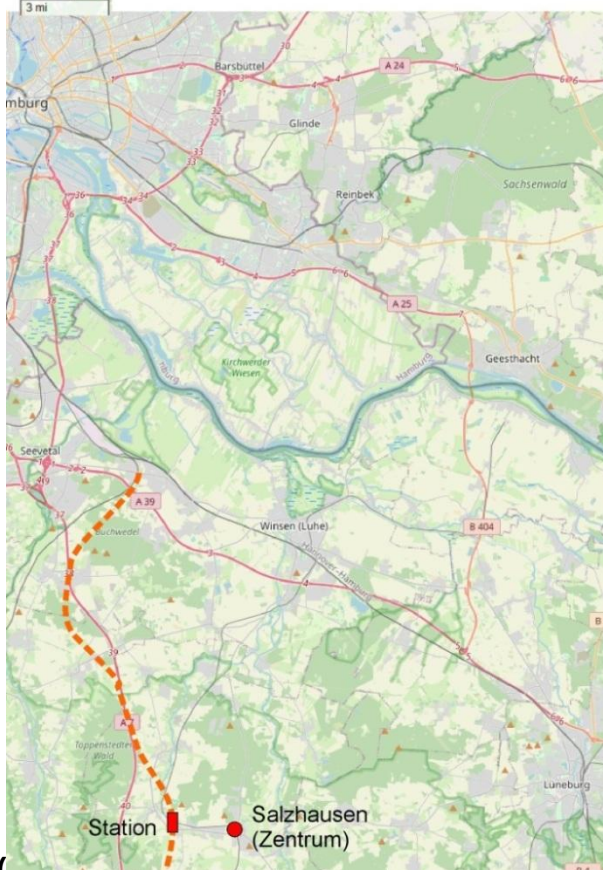
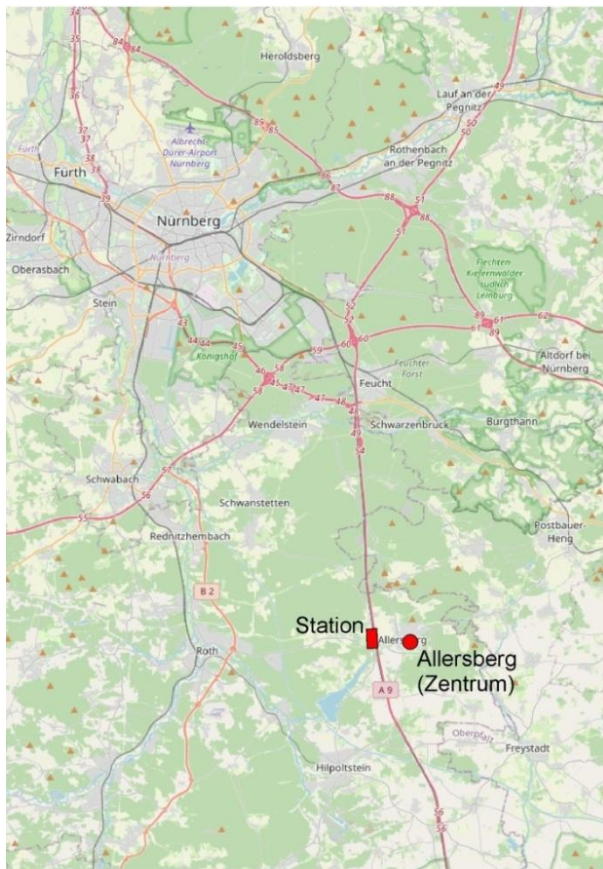
Foto und weitere Informationen in Kapitel 5.4..

⁸ Auskunft Bayerische Eisenbahngesellschaft.

⁹ Pressemitteilung 9.12.2024 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/bahnhof-merklingen-rund-1000-fahrgaeste-am-tag>

9.9.2. Geografischer im Vergleich Allersberg - Salzhausen



10. Regionalbahnhof Bergen (Landkreis Celle)

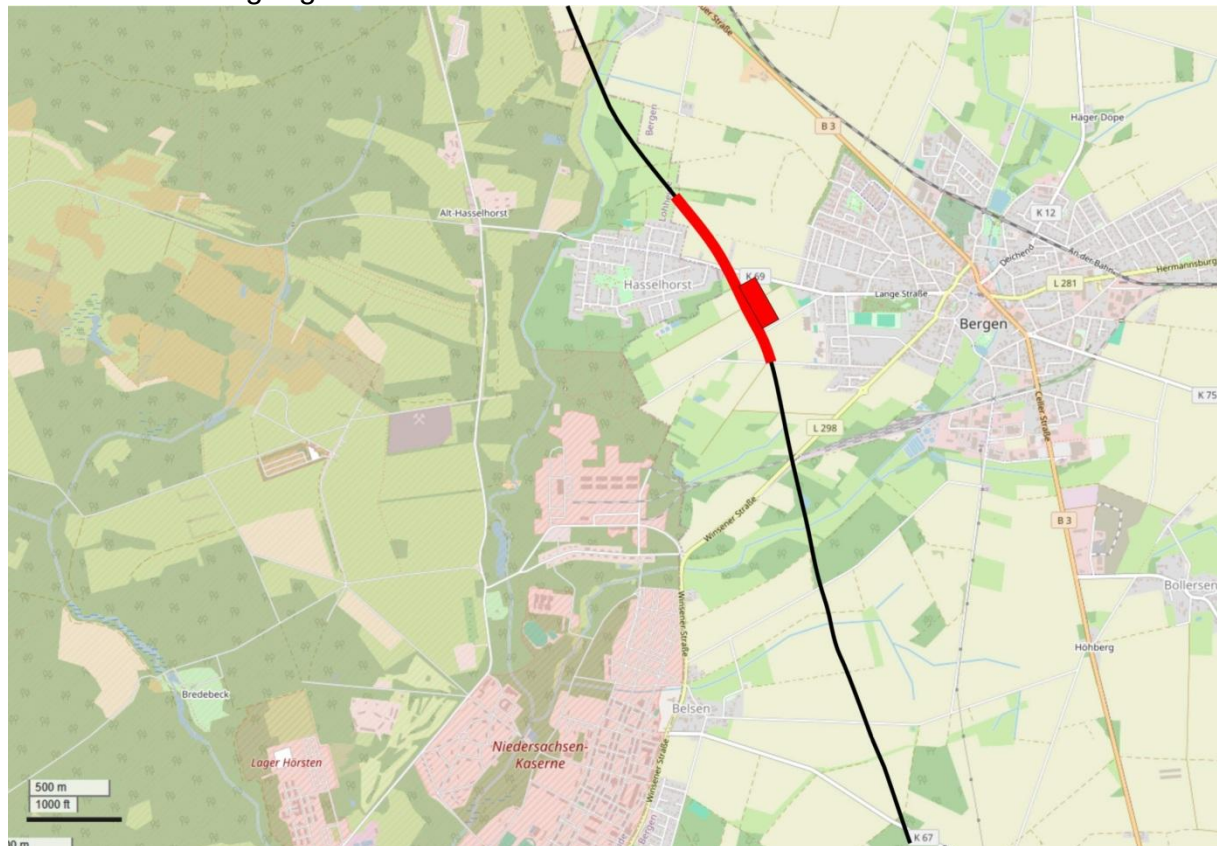
10.1. Bedeutung Regionalbahnhof Bergen

Die Erreichbarkeit wird für Bergen (Landkreis Celle) und das Umland deutlich verbessert. Bergen hat mit fast 20.000 Einwohnern einschließlich Ortsteilen eine Zentralfunktion. Zusammen mit den Gemeinden Hermannsburg und Winsen (Aller) ergibt sich ein Einzugsbereich von 40.000 Einwohnern für einen Regionalbahnhof. Damit ist zu erwarten, dass die Nachfrage am Regionalbahnhof die vorliegende Prognose¹⁰ von 1.000 Ein- und Aussteigern weit übertreffen wird.

10.2. Streckenführung und Überholbahnhof

Nach den Planungsunterlagen 2025¹¹ ist ein Überholbahnhof im Bereich der Stadt Bergen vorgesehen. Dieser würde zwischen dem Ortskern von Bergen und der Siedlung Hasselhorst liegen. Der viergleisige Abschnitt würde von der Kreisstraße 69 (Lange Straße) bis zur Straße „Hoher Kirchweg“ und jeweils etwas darüber hinaus reichen.

Die Strecke würde weiter südlich der Landstraße 228 (Belsener Straße) im Bereich der heutigen Kreuzung mit dem Anschlussgleis von Bergen nach Belsen queren. Die Lage ist insgesamt in Dammlage vorgesehen, die eine Lage der Schienen in einer Höhe von 10 Metern über Geländeneiveau und mit Schallschutzwänden eine Sichtbeeinträchtigung von 16 Metern Höhe erwarten lässt.



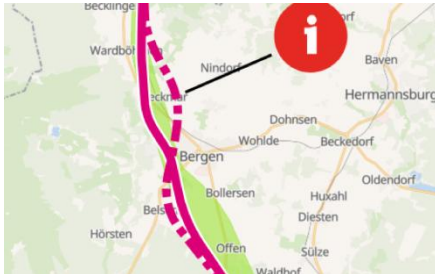
¹⁰ Unveröffentlichtes Gutachten

¹¹ Datei HHBH_14A0_9999_408412_VTB_VLP_2_N_VALP_003-001_An1_6_1-1-3_V11-V11-2_Lgeplan_Blatt_3.pdf

Trassenvorschlag mit Lage des Überholbahnhofs und maßstabsgerechter Einzeichnung der Stationsanlagen nach dem Vorbild Merklingen.

10.3. Alternative Streckenführung

Für eine alternative Streckenführung, die einen größeren Abstand zur Gedenkstätte „Rampe Bergen-Belsen“ einhält, befindet sich in Prüfung¹²: Die Machbarkeit der Alternative sieht schergestellt, die Ausplanung folgt voraussichtlich nach Bedarf. Die Lage eines holbahnhofs und einer Verkehrsstation würde sich dadurch nur wenig verändern.



Auszug aus der Website <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/hannover-hamburg.html>, Informationsstand August 2025.



So könnte die Alternative verlaufen.

10.4. Verkehrsangebot nach Deutschlandtakt über Neubaustrecke

Der Deutschlandtakt-Zielfahrplan in der Fassung der Fortschreibung wird einen stündlichen Regionalexpress Hamburg – Hannover vorschlagen. Der vorgesehene Fahrplan ist in Kapitel 2.2. dargestellt.

Dadurch erhält Bergen eine Bedienung im öffentlichen Verkehr, die bisher unvorstellbar war und die mit der Station Allersberg vergleichbar ist, die heute von 1.500 Fahrgästen werktäglich genutzt wird.

Der Fahrzeitvergleich zeigt, dass vor allem die Ziele Hamburg und Hannover sehr viel schneller erreichbar sein werden als heute. Für die Beziehung nach Celle ist die die Ausweitung des Verkehrsangebots von Bedeutung: Die heute bestehende Busli-

¹² <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/hannover-hamburg.html>

nie 100 verkehrt nicht in den Abendstunden und hat am Wochenende ein sehr eingeschränktes Angebot. Ein Regionalexpress Hamburg – Hannover mit Halt in Bergen wird hingegen ein Vollzeitangebot bieten.

	  Fahrplan 2025	2:30 h
nach Hamburg Hbf	 Pkw, ohne Stau	1:05 h
	 Deutschlandtakt über Neubaustreke	42 Min.
	  Fahrplan 2025	2:26 h
nach Soltau (Stadt)	 Pkw, ohne Stau	23 Min.
	 S-Bahn über Neubaustreke	15 Min.*
	 Fahrplan 2025	36 Min.
nach Celle Bahnhof	 Pkw, ohne Stau	26 Min.
	 Deutschlandtakt über Neubaustreke	11 Min.
	 Fahrplan 2025	43 Min.
nach Celle Schlossplatz	 Pkw, ohne Stau	26 Min.
	 Deutschlandtakt über Neubaustreke	25 Min.
	  Fahrplan 2025	1:11 h
nach annover Hbf	 Pkw, ohne Stau	1:07 h
	 Deutschlandtakt über Neubaustreke	33 Min.

* direkte Anbindung gemäß Kapitel 7.1..

10.5. Erreichbarkeit Regionalbahnhof Bergen

Die Erreichbarkeit eines Regionalbahnhofs Bergen im Westen des Ortskerns ist ideal.

Straße

Die Lange Straße hat einen Ausbauzustand, der den Verkehr mit geringen Anpassungen aufnehmen kann.

Fußverkehr und Radverkehr:

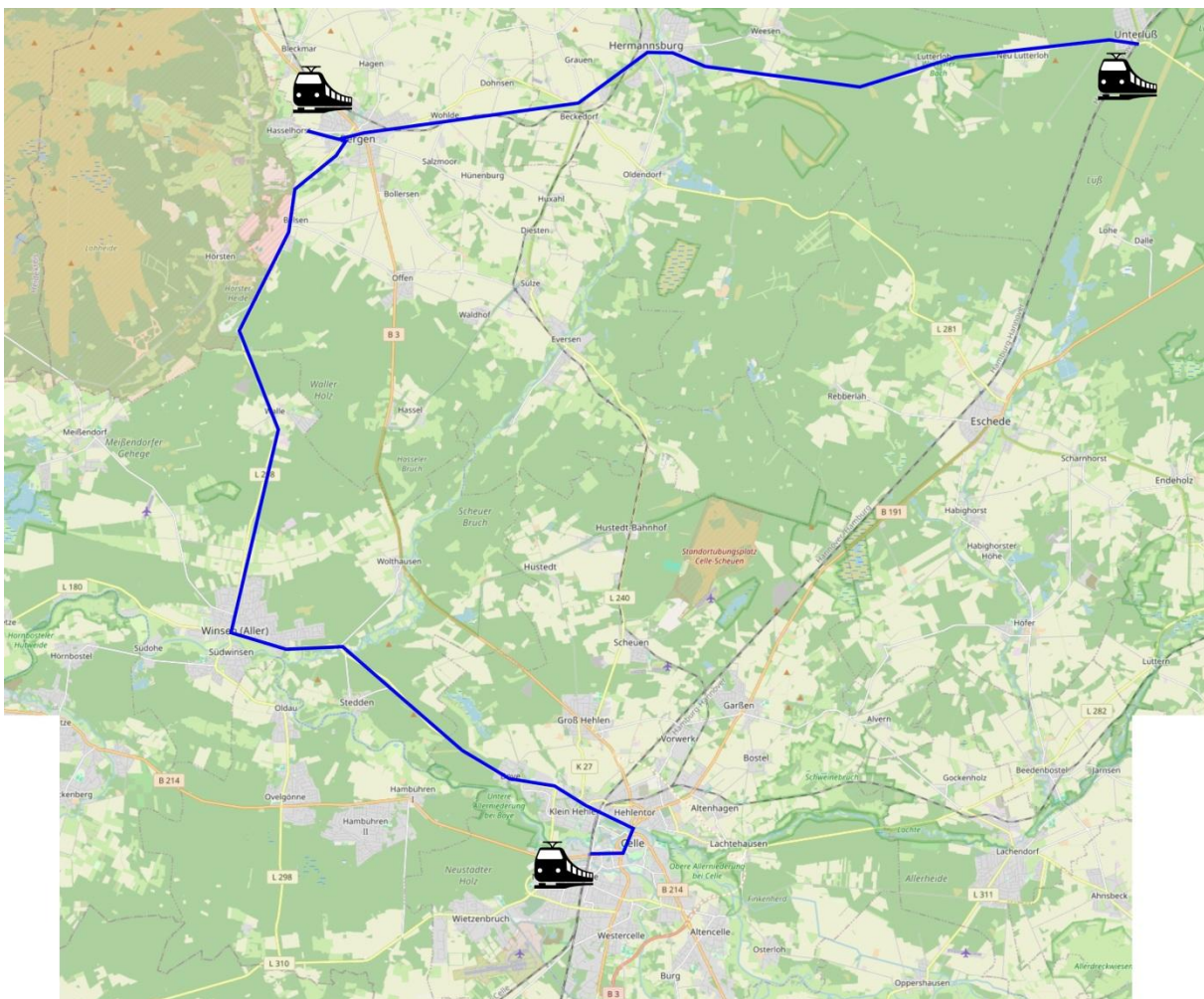
Die Station liegt an der Langen Straße mit einer Entfernung von 1,4 km zur heutigen Bushaltestelle „Langestraße“, sodass ein großer Einzugsbereich für Fußgänger und Radfahrer gegeben ist, der den gesamten Ortskern umfasst.

Busverkehr

Die heute an der Haltestelle „Langestraße“ endenden Buslinien können ohne spürbaren betrieblichen Mehraufwand bis zum Regionalbahnhof verlängert werden.

10.6. Weiterentwicklung des Busverkehrs

Die Ausbildung von durchgehenden Buslinien Bergen – Hermannsburg – Unterlüß (Linien 210, 200) und Bergen – Winsen (Aller) – Celle (Linien 110, 900) drängt sich geradezu auf. In Tagesrandzeiten wird das Angebot durch selbstfahrende Busse ergänzt werden können, die zur Verfügung stehen werden, wenn eine Neubaustrecke in Betrieb geht. Damit würden Hermannsburg und Winsen mit zusammen 20.000 Einwohnern eine deutlich bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr erhalten. Die heutige Buslinie 100 Bergen - Celle würde ihre Bedeutung verlieren. Für Woltshausen (etwa 600 Einwohner¹³) würde sich eine neue Erschließung mit bedarfsorientierten Diensten anbieten, die auch eine Verbindung nach Winsen leisten könnte, zu der der Ortsteil gehört und zu der heute kein Verkehrsangebot besteht. Bergen würde zu einer Betriebszentrale für entsprechende bedarfsorientierte Dienste und fahrerlose Liniendienste entwickelt werden können.



Ein Regionalbahnhof Bergen kann effizient in den Linienverkehr eingebunden werden.

¹³ <https://winsen-allen.de/wissenswertes/archiv/archiv-details/winsen-waechst.html>

11. Elektrifizierung der Regionalstrecken

Die Neubaustrecke Hamburg – Hannover erleichtert mit einem Anschluss an das überregionale Bahnstromnetz die Umstellung des Gesamtverkehrs im Heidekreuz auf batterie-elektrischen Betrieb.

Das Zielkonzept der LNVG sieht den Einsatz von batterie-elektrischen Fahrzeugen im Heidekreuz und langfristig die vollständige Elektrifizierung der Strecken vor. Kurzfristig soll eine elektrifizierte Insel in Soltau zum Nachladen entstehen. Diese Konzepte sind zukunftsweisend.

Der Bau einer Neubaustrecke Hamburg – Hannover erfordert eine hochwertige Ausstattung mit Zuleitungen für den Bahnstrom. Die Kreuzungen mit den Linien Lüneburg – Soltau und Soltau – Uelzen ermöglichen den Anschluss an dieses Netz.

12. Güterverkehr

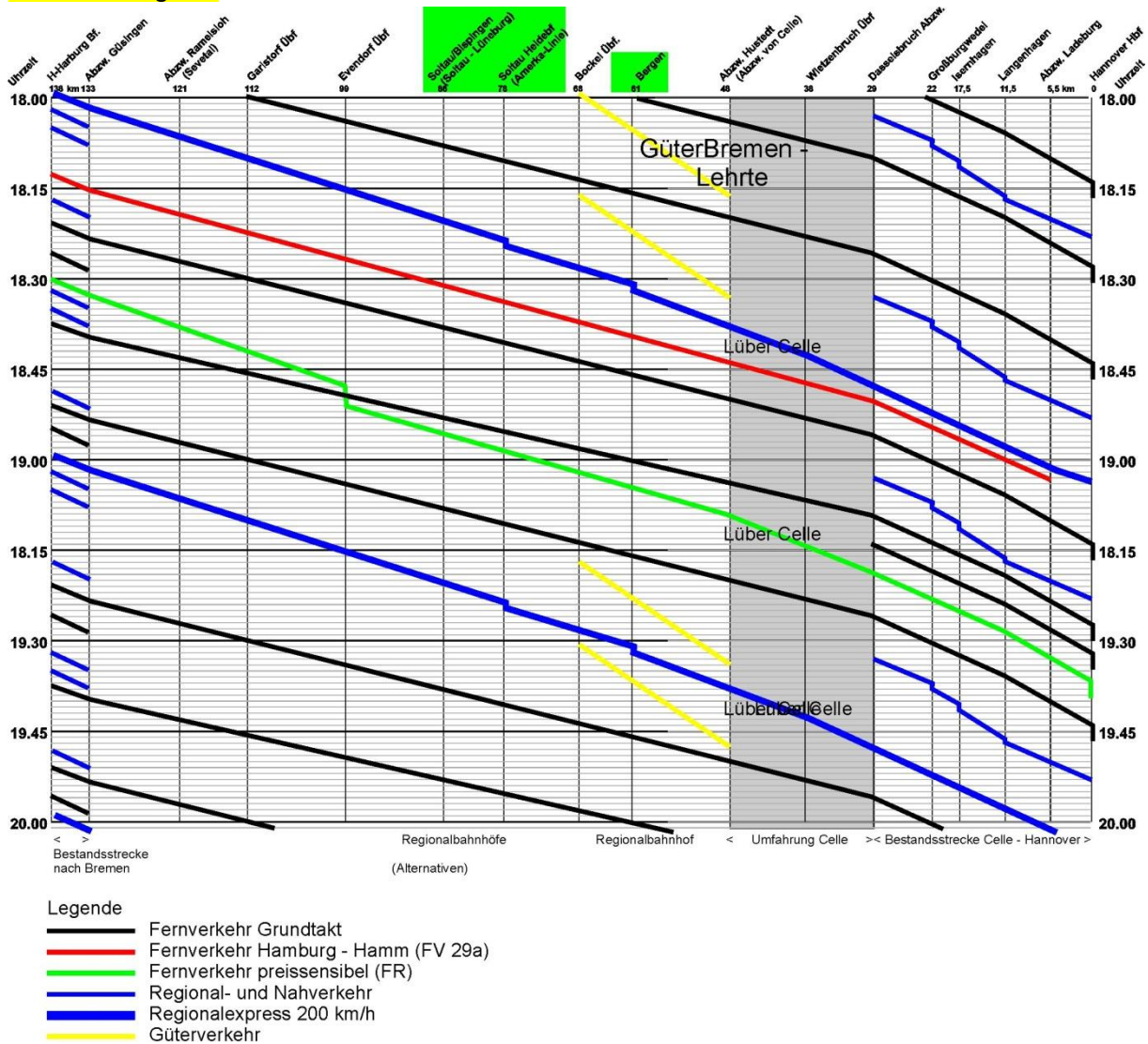
12.1. Güterverkehr im Deutschlandtakt 2025

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt, 3. Entwurf hatte die A7-zugrunde gelegt und für die Nutzung durch den Güterverkehr einen Fahrplanentwurf dargestellt, der auf 120 km/h schnelle Güterzüge ausgelegt war. Die Fortschreibung 2025 des Deutschlandtakt-Zielfahrplans legt nunmehr ausschließlich Güterzüge zugrunde, die eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen.

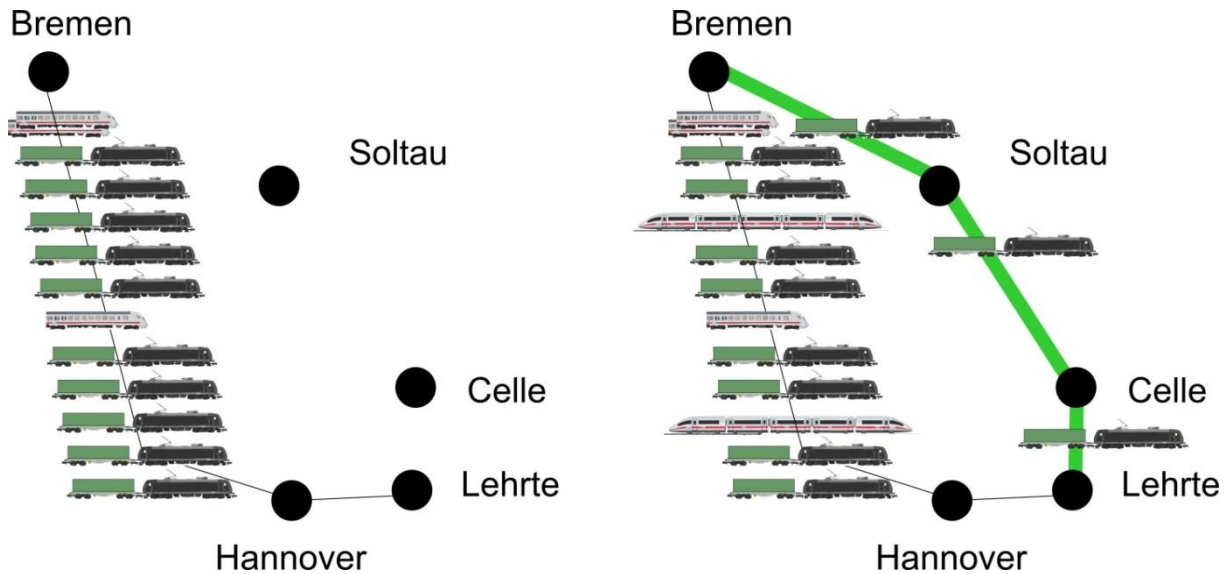
Der Zielfahrplan 2025 wird daher Güterverkehr über die Schnellfahrstrecke nicht beschreiben.

12.3. Güterverkehr von Bremen / Wilhelmshaven

Unter der Voraussetzung, dass – wie im Deutschlandtakt vorgesehen – die Strecke Langwedel – Soltau (- Uelzen) elektrifiziert wird, drängt sich die Anbindung von Soltau in Richtung Celle geradezu auf. Die bisherigen Untersuchungen der Möglichkeiten haben gezeigt, dass stündlich je Richtung bis zu 2 Trassen auf dem kurzen Abschnitt der Schnellfahrstrecke möglich sind, ohne dass eine Überholung notwendig ist. Mit Überholung in Bergen sind weitere Trassen möglich.



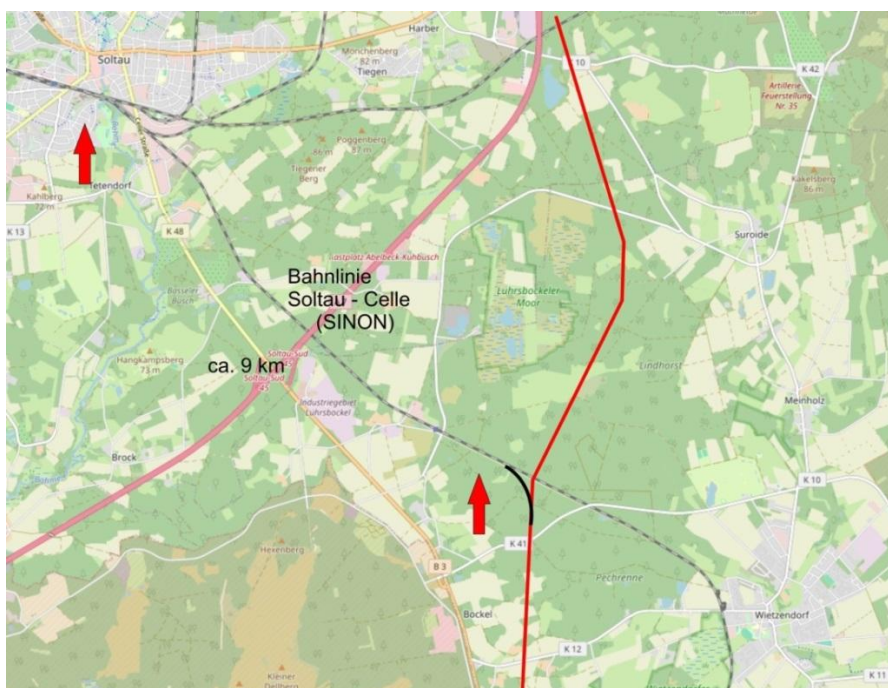
12.4. Mehr schneller Fernverkehr nach Bremen und Nordwest-Niedersachsen



Die Neubaustrecke entlang der B 3 von Soltau nach Celle eröffnet eine neue Güter-Route. Während die mit „Alpha E“ vorgesehene Elektrifizierung Langwedel – Uelzen sinnvoll nur in Richtung Stendal – Magdeburg nutzbar ist und damit die Route über Nienburg – Seelze nicht wesentlich entlasten kann, ist die Mitnutzung der Neubaustrecke eine sinnvolle Entlastung.

Dadurch sind mehr ICE-Verbindungen Hannover – Bremen und weiter nach Wilhelmshaven und Bremerhaven möglich. Das Deutschlandtakt-Gutachten hat aufgrund der hohen Belastung der Strecke Bremen – Nienburg – Hannover nur eine stündliche Fernverkehrsverbindung Hannover – Bremen vorgesehen. Diese Entscheidung kann nach dem vorgeschlagenen Ausbau revidiert werden.

Der dafür benötigte Streckenabschnitt vom Bahnhof Soltau bis zur Neubaustrecke gehört zum Netz der SINON (Land Niedersachsen, ehemals OHE), ist grundsätzlich betriebsfähig und geeignet.



Die Fahrzeit Hamburg Hbf – Soltau würde von 50 bis 60 Minuten auf 40 Minuten verkürzt. Die Einrichtung einer Direktverbindung mit Durchlauf Richtung Hannover würde diesen Vorteil für die Verbindung nach Bad Fallingb. und Walsrode ausweiten. Die fahrplantechnische Machbarkeit ist gegenüber einem Regionalexpress Hamburg – Hannover deutlich besser, weil die notwendige Fahrplanlücke zwischen zwei Hochgeschwindigkeitszügen nur 9 Minuten betragen muss. Solche Lücken sind verfügbar.

ⁱ <https://winsen-aller.de/wissenswertes/archiv/archiv-details/winsen-waechst.html>