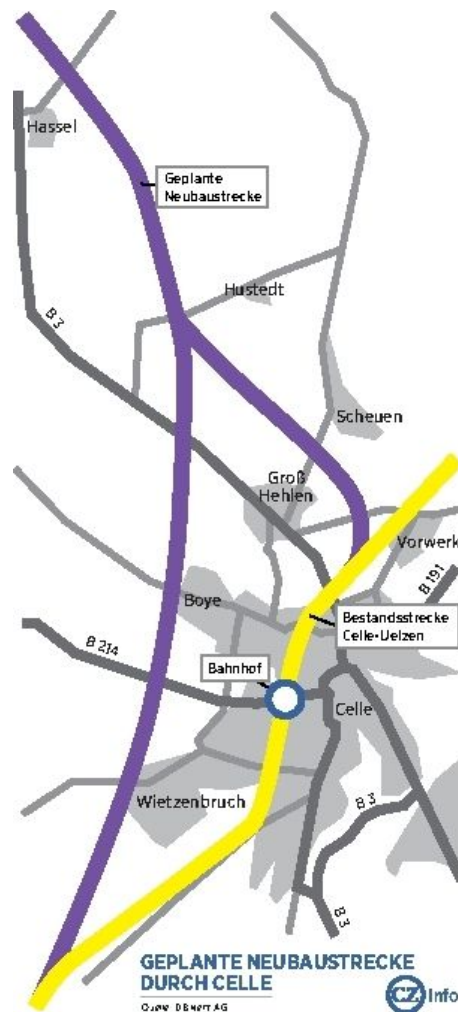


Mittwoch, 21. September 2022 [Landkreis](#)

Mitten durch den Entenfang

Planer stellen Streckenverlauf für Celle vor / Karten für Bergen bleiben geheim

Christopher Menge



[Galerie öffnen](#)

CELLE. Neue Brücken, die Umfahrung des Bahnhofs Celle und ein weiterer Überholbahnhof: Bei der Informationsveranstaltung für Politik und Verwaltung in der Mensa des Celler Schulzentrums am Montag hat die DB Netz AG einige Details zur favorisierten Neubaustrecke durch den Landkreis Celle genannt. Nach Angaben des Unternehmens würden derzeit 300 Menschen an dem Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover arbeiten. „Wir erstellen viele 1000 Seiten Planung, damit sich die Politik ein Urteil bilden kann“, sagte Matthias Hudaff, der Leiter des Schienenprojektes.

Die geplante Neubautrasse soll die Kreisstraße 24 nordöstlich von Hasel schneiden. In Höhe von Feuerschützenbostel sei ein Überholbahnhof mit einer Nutzlänge von 740 Metern geplant, erklärte Thomas Steinmetz, der bei der DB Netz für den Streckenabschnitt durch den Landkreis Celle verantwortlich ist. Westlich von Hustedt führt die Strecke dann über die Wittbecker Straße, wo ein Überwerfungsbauwerk geplant ist. Das kann eine Brücke, eine Unterführung oder auch ein Tunnel sein.

In diesem Bereich teilt sich die Strecke. Zwei Gleise führen über die Landesstraße 240, zwischen Scheuen und Groß Hehlen vorbei. Hinter dem Hof Tannholz ist die Einbindung in die Bestandsstrecke Uelzen–Celle geplant. Die zwei anderen Gleise bilden die Westumfahrung des Bahnhofs Celle. Die Strecke führt direkt durch das Naturschutzgebiet Entenfang, westlich vorbei an Boye, über die Landesstraße 180, die Aller und die Bundesstraße 214. Der weitere Verlauf ist westlich vorbei an Wietzenbruch über die Landesstraße 310. „Wir schneiden den Ort Hambühren nicht“, sagte Steinmetz. „Nur das Gemeindegebiet ist betroffen.“ Außerhalb des Landkreises Celle, nämlich in der Gemeinde Burgwedel, erfolgt die Einbindung auf die Bestandsstrecke Celle–Hannover.

Die Neubautrasse durch den Landkreis Celle wird von den Bahn-Planern favorisiert, es ist aber nur eine von vier Varianten, die die Bahn dem Eisenbahnbundesamt beziehungsweise dann dem Bundesverkehrsministerium vorlegt. Der Bundestag entscheidet über die Vorzugsvariante. Nur diese Strecke wird dann im Detail geplant.

Während die zweite Neubau-Variante entlang der Autobahn 7 das Kreisgebiet nur am äußersten Rand der Gemeinde Wietze schneiden würde, haben die beiden bestandsnahen Varianten Auswirkungen auf Celle. Im Dialogforum Schiene Nord im Jahr 2015 war diese so genannte Alpha-E-Lösung mit breiter Mehrheit beschlossen worden. Ein Jahr später wurde das „optimierte Alpha E plus Bremen“ in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Nach Auffassung der Bahn ist damit auch eine komplette Neubaustrecke gesetzlich möglich.

Wie die Bahn-Planer bei der Veranstaltung in Celle sagten, würden beide Neubau-Varianten durch den Landkreis Celle oder entlang der A7 die Vorgaben des geplanten Deutschland-Takts problemlos erfüllen. Aber auch der bestandsnahe Ausbau mit Ortsumfahrungen erreiche dieses Ziel knapp, wobei im Landkreis Celle keine Ortsumfahrungen

geplant sind. Bei dieser Variante liegt das Kosten-Nutzen-Verhältnis allerdings unterhalb der gesetzlichen Vorgabe von 1.

Sollte sich der Bundestag dennoch für diese Variante entscheiden, sind auch hier diverse Bauarbeiten geplant. „Es ist ein Irrglauben, dass bei einem Ausbau im Bestand nur zwei Gleise danebengelegt werden müssen“, erklärte Jan Lange von der DB Netz auf CZ-Anfrage. Alle Gleise müssten hochgenommen und neu gebaut werden.

Thomas Steinmetz hatte zuvor die nötige Auflösung des Bahnübergangs Dasselsbrucher Straße in Westercelle angesprochen. In Frage kommen eine Verlegung, eine Brücke oder eine Unterführung. „Die Brücke Wilhelm-Heinichen-Ring muss neu gebaut werden, da die Höhe nicht ausreicht“, sagte der Bahn-Planer. Zwischen Celle und Uelzen ist eine durchgängige Viergleisigkeit geplant. „Jedes Brückenbauwerk muss angefasst werden“, sagte Steinmetz. Im Normalfall bedeute das Abriss und Neubau. „Lärmvorsorge ist obligatorisch“, ergänzte der Verantwortliche für den Streckenabschnitt.

„Doch was ist mit den Streckenabschnitten, die nicht umgebaut, die aber mehr Güterverkehr haben werden?“, wollte Adelheidsdorfs Bürgermeisterin Heike Behrens wissen. Da gebe es keinen Automatismus für mehr Lärmschutz, sagten die Bahn-Planer. Sie empfahlen solche Punkte in die Forderungen der Region mit aufzunehmen.

Westercelles Ortsbürgermeisterin Kathrin Fündeling kritisierte, dass detaillierte Informationen fehlen würden, um den Bürgern Rede und Antwort stehen zu können. Die Bahn-Planer versprachen, nach Fertigstellung der Planung im November wieder in die Regionen zu kommen, um die Details vorzustellen und „jedes Bauwerk konkret durchzusprechen“.

Viele Fragen bleiben nach wie vor offen – insbesondere auch über den Verlauf durch den Bereich der Stadt Bergen. Nachdem die Bahn die groben Pläne vor einem halben Jahr in nicht-öffentlicher Sitzung Rat und Verwaltung vorgestellt hatte, vertröstete Bahn-Sprecher Peter Mantik gestern: „Die Karten veröffentlichen wir später. Wir müssen die Reihenfolge einhalten.“ Einem Streckenverlauf über die Rampe in Bergen – hier kamen einst die Kriegsgefangenen und KZ-Häftlinge an – hatte Staatssekretär Michael Theurer bei seinem Besuch in Bergen aber zuletzt schon eine klare Absage erteilt.