

Donnerstag, 22. September 2022 [Landkreis](#)

## „Das ist perfide“

### Projektbeirat-Mitglied kritisiert Bahn scharf / Weniger Schnellzüge in Celle

Christopher Menge



[Galerie öffnen](#)

CELLE. War alles für die Katz? Christian Böker, Mitglied im Projektbeirat Alpha E für das Aktionsbündnis gegen Trassenneubau, war sichtlich niedergeschlagen, als er am vergangenen Donnerstag die Congress Union in Celle nach dem Statustreffen verließ. Vor sieben Jahren hatte er gemeinsam mit vielen anderen unzählige Stunden investiert, um zu einem Kompromiss zu kommen. Doch der Beschluss des Dialogforums Schiene Nord, nämlich der Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Hamburg und Hannover, scheint zumindest für die Planer bei der Deutschen Bahn nichts mehr wert zu sein. Nur die geplanten Neubautrassen würden alle Kriterien (Kapazität, Pünktlichkeit, Nutzen-Kosten-Verhältnis, Deutschland-Takt) erfüllen. Favorisiert wird eine Bahntrasse durch den Landkreis Celle.

„Den Kommunen aufzugeben, sich schnell ihre Bedingungen für einen Neubau zu überlegen, bevor es zu spät ist, hat etwas davon, jemandem die Pistole an die Schläfe zu halten“, sagt Böker. Damit würden die Kommunen den regionalen Verbund verlassen müssen, sich auf die eigenen Gemeindegrenzen konzentrieren und damit einem Neubau zustimmen. „Das ist perfide, zumal den Kommunen konkrete Planungen noch immer nicht vorliegen“, sagt das Mitglied des Projektbeirates. „Die

Bürger können nicht einbezogen werden, und insbesondere den kleineren Kommunen steht die fachliche Kompetenz im eigenen Haus oft nicht zur Verfügung.“ Zudem seien die Verwaltungen damit beschäftigt, neben dem Tagesgeschäft die Folgen des Krieges und Covid-19 in den Griff zu bekommen.

Doch was bleibt? „Die DB bevorzugt die nach ihren Vorstellungen optimale Super-Lösung vor einer pragmatischen und bedarfsgerechten Sofortlösung“, sagt Böker. Neu sei, dass die Bahn nun öffentlich darstelle, dass für sie ein Ausbau nicht infrage komme. „Sie hat eingeräumt, dass sie im Grunde seit 2016 nur noch den Neubau plant, ohne ihre Projektpartner in Niedersachsen davon zu unterrichten“, kritisiert Böker. „Im Grunde hat Frank Limprecht für die DB den Projektdialog für den Ausbau der Bestandsstrecken einseitig für beendet erklärt.“

Schnelle Fernzüge halten weiterhin in Celle: Beim Statustreffen Alpha E hatte Limprecht, Leiter Großprojekte bei der DB Netz AG Regionalbereich Nord, erstmals öffentlich erklärt, dass aus Sicht der Bahn-Planer nur eine Neubaustrasse die vorgegebenen Kriterien erfülle. Bei der Informationsveranstaltung vier Tage später in Celle hatte er diese Position bekräftigt, aber auch einem Kritikpunkt des Aktionsbündnisses widersprochen. Am Bahnhof Celle sollen nach dem Entwurf zum Deutschland-Takt weiterhin schnelle Fernzüge halten, betonte Limprecht. Er sprach von 12 Zügen des schnellen Fernverkehrs in Richtung Hamburg und 13 in Richtung Hannover. Zum Vergleich: Am heutigen Donnerstag hält der ICE in Richtung Hannover 16 Mal in Celle, stündlich zwischen 6.04 Uhr und 20.53 Uhr, in Richtung Hamburg kann man heute 18 Mal in Celle zusteigen – zwischen 6.17 Uhr und 22.56 Uhr. Während der ICE auf der Strecke nach Hannover (Fahrzeit: 27 Minuten) nur eine Minute schneller als Metronom ist, sparen die Fahrgäste bis Hamburg-Hauptbahnhof mit dem Schnellzug in den meisten Fällen 23 Minuten (Fahrzeit: 1:32 Stunden), in Einzelfällen sogar 46 Minuten. Vorausgesetzt, alle Züge sind pünktlich.

Kreuzung mit geplanter Ostumgehung: Mehr Pünktlichkeit wollen die Bahn-Planer durch eine Neubaustrasse erreichen. Doch viele Fragen zum geplanten Streckenverlauf bleiben nach wie vor offen. Während es für den Bereich der Stadt Bergen seitens der Bahn nach wie vor keine Karten gibt, stellt sich für den Bereich Celle unter anderem noch die Frage nach der Kreuzung mit der geplanten Ostumgehung. Der genaue Punkt müsse noch abgestimmt werden, sagte dazu Peter Mantik, Pressesprecher für Großprojekte Nord: „Es wird aber ungefähr dort sein, wo

Neubau und Bestand aufeinanderstoßen.“ Die Neubaustrecke soll nach den Plänen hinter dem Hof Tannhorst, also zwischen Groß Hehlen und Vorwerk, in die Bestandsstrecke eingebunden werden.

„Am Ende bleibt die Hoffnung, dass die Mitglieder des Deutschen Bundestages sich an den Rechtsgrundsatz ‚Pacta sunt servanda‘ halten“, sagt Böker. „Verträge sind einzuhalten.“ Die Region habe ein Angebot zum maßgeblichen Ausbau des Schienenverkehrs gemacht. Der Bund, das Land und die Bahn haben das Angebot seinerzeit angenommen.

„Der Deutsche Bundestag hat diesen Vertrag im Bundesverkehrswegeplan 2030 eindeutig mit allen Parametern niedergelegt“, betont das Mitglied im Projektbeirat Alpha E. Die Bahn vertritt dagegen die Auffassung, dass der Bundesverkehrswegeplan auch eine bestandsferne Neubaustrecke abdeckt.