

**Fahrgastverband PRO BAHN - Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.**  
**Kurzfristige Maßnahmen für geplante rot-grüne Infrastrukturoffensive in Niedersachsen**

In dieser Liste sind Maßnahmen zur Behebung der derzeit (Ende 2022/Anfang 2023) bekannten und bestehenden Infrastrukturprobleme im Schienennetz aufgeführt, wodurch die Betriebsstabilität und -qualität des Eisenbahnverkehrs in Niedersachsen erheblich verbessert würde. Dabei geht es ausschließlich um solche Probleme, die sich kurzfristig lösen lassen, also zusätzliche Kreuzungsgleise oder neue Weichen. Ziel ist eine Finanzierung der Maßnahmen über die im rot-grünen Koalitionsvertrag stehende Infrastrukturoffensive des Landes.

Großprojekte wie Elektrifizierungen langer Strecken hingegen würden hier den Rahmen sprengen und müssen anders finanziert werden.

Einzelne hier genannte Maßnahmen können durchaus Teil größerer, langlaufender Projekte sein, sollten aufgrund ihrer Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb unverzüglich und ohne weiteres Abwarten umgesetzt werden.

**Wichtig: Die Nummerierung bildet nicht die Priorität der Maßnahme ab, sondern dient einzig und allein zur eindeutigen Referenzierung.**

Lfd. Nr.	Ort/Lage	Art	Beschreibung
1	Zwischen Oldenburg und Bad Zwischenahn	Neuer Kreuzungsbahnhof	Auf der Strecke Oldenburg - Leer gibt es östlich von Bad Zwischenahn nur eine ungünstig gelegene Kreuzungsmöglichkeit in Kayhauserfeld. Diese kann auch nur Züge bis zu 600 m Gesamtlänge aufnehmen. Eine weitere Kreuzungsmöglichkeit gab es lange Zeit beim ehemaligen Halt in Bloh; diese ist aber abgebaut. Hier oder in der Nähe wird dringend wieder eine Kreuzungsmöglichkeit für maximal lange Züge (740 m) benötigt. Der Ist-Zustand führt zu Verspätungen und regelmäßigen Zugausfällen im Personenverkehr, wenn Güterzüge von der Emslandstrecke umgeleitet werden.
2	Berne	Zusätzliche Bahnsteiggleise	Im dreigleisigen Bahnhof Berne gibt es seit der Renovierung vor einigen Jahren nur noch ein Bahnsteiggleis. Der Mittelbahnsteig wurde abgebrochen. Das führt zu erheblichen Verkehrsbehinderungen, wenn die Regio-S-Bahn verspätet ist. Die Kreuzungen können dann erst in den nächstgelegenen Bahnhöfen Elsfleth bzw. Neuenkoop stattfinden oder einer der beiden Züge muss in Berne den anderen ohne Halt passieren.
3	Großenkneten	Zusätzliche Bahnsteiggleise	Im dreigleisigen Bahnhof Großenkneten gibt es seit der Renovierung vor einigen Jahren nur noch ein Bahnsteiggleis. Der Mittelbahnsteig wurde abgebrochen. Das führt zu erheblichen Verkehrsbehinderungen bei Verspätungen der NordWestBahn. Die Kreuzungen können dann erst in den nächstgelegenen Bahnhöfen Huntlosen bzw. Ahlhorn stattfinden oder einer der beiden Züge muss in Großenkneten den anderen ohne Halt passieren. Der neue Bahnsteig könnte diese Situation kurzfristig entschärfen und ist auch im Ausbaurückhalt Oldenburg - Osnabrück enthalten.
4	Rotenburg (Wümme)	Zusätzlicher Gleiswechsel	Die östliche Zufahrt zum Mittelbahnsteig im Bahnhof Rotenburg (Wümme) ist nur eingleisig. Regionalzüge können sich hier nicht fahrend, sondern nur stehend am Bahnsteig begegnen. Dadurch kommt es auf der dichtbelegten Strecke Bremen - Hamburg immer wieder zu Verzögerungen. Ein Ausbau der Zufahrt mit neuen Gleiswechseln könnte das Problem lösen.
5	Zwischen Lohne und Neuenkirchen	Neuer Kreuzungsbahnhof	Auf dem gesamten Abschnitt existiert keine Kreuzungsmöglichkeit mehr. Sie würde aber dringend benötigt, um den Betriebsablauf bei Verspätungen nicht unnötig zu verzögern.
6	Ganderkesee	Neuer Kreuzungsbahnhof	Zwischen Delmenhorst und Wildeshausen existiert auf 24 km keine Kreuzungsmöglichkeit mehr. Sie würde aber dringend benötigt, um den Betriebsablauf bei Verspätungen nicht unnötig zu verzögern und um einen dichteren Takt zu ermöglichen.
7	Lutten	Neuer Kreuzungsbahnhof	Zwischen Vechta und Wildeshausen existiert auf 24 km keine Kreuzungsmöglichkeit mehr. Sie würde aber dringend benötigt, um den Betriebsablauf bei Verspätungen nicht unnötig zu verzögern und um einen dichteren Takt zu ermöglichen.
8	Bei Kirchlinteln	Neuer Kreuzungsbahnhof	Um den im Deutschlandtakt vorgesehenen Studenttakt zwischen Uelzen, Soltau und Bremen umzusetzen, muss in der Nähe des ehemaligen und zukünftigen Halts in Kirchlinteln ein neues Kreuzungsgleis verlegt werden. Auf dem gesamten 27 km langen Abschnitt Langwedel - Visselhövede können sich Züge bislang nirgends begegnen.
9	Nordholz	Zusätzliche Bahnsteiggleise	In Nordholz gibt es zwar zwei Gleise, aber nur ein Bahnsteiggleis. Kreuzungen von Personenzügen sind hier somit nicht möglich, so dass diese bei Verspätungen immer in Cuxhaven oder Dorum abwarten müssen (23 km auseinander).
10	Bahnhof Sande	Zusätzliche Bahnsteiggleise	Seit dem Umbau Bahnhof Sande und dem Abriss des alten Mittelbahnsteig wird nur noch an einem Gleis der Nord-Südverkehr abgewickelt. Das Planum für einen neuen Bahnsteig wurde vorbereitet, Pläne seitens der DB gibt es seit 2010. Der fehlende Mittelbahnsteig verhindert auch, dass die LNVG eine stündliche Leistung der Regio-S-Bahn nach Wilhelmshaven bestellt, weil die Betriebsqualität rund um Sande zu gering wäre.
11	Umfahrung Sande	Zusätzlicher Gleiswechsel	In der Umfahrung Sande fehlt vor dem Abzweig „Weißen Floh“ eine recht/links Weiche für die NWB RB 59 nach Esens, um bei Verspätungen die Möglichkeit der Zugkreuzung von Heidmühle/Schortens in die Umfahrung zu verlegen und weitere Verspätungen zu minimieren.
12	Jever oder Wittmund	Neuer Kreuzungsbahnhof	Ein neuer/weiterer Kreuzungsbahnhof in Jever oder Wittmund könnte für weitere Zugleistungen (Tourismus) auf dieser Strecke sorgen und wäre hilfreich bei Verspätungen.
13	Zwischen Esens und Jever	Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge	Zwischen Esens und Jever bestehen zahlreiche technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Diese sorgen für vermeidbare Geschwindigkeitseinbrüche auf bis zu 30 km/h (statt 80 km/h) und verlängern die Fahrzeit unnötig bzw. stellen eine Gefahr dar.
14	Strecke Groß Düngen-Bodenburg	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit	Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h könnte die Fahrzeit um 4 Minuten verkürzen. Das stabilisiert den Fahrplan (Kurzweide in Bodenburg) und ermöglicht eine bessere Einbindung in Hildesheim Hbf mit Anschlüssen an den Fernverkehr.

15 Benningsen	Zusätzlicher Gleiswechsel	Es gibt auf 40 km zwischen Weetze und Hameln bislang nur einen einzigen, noch dazu nur einseitigen Gleiswechsel in Springe. Das schränkt die Kapazität der Strecke massiv ein und führt selbst bei kleinen Bauarbeiten wie 2022 zu massiven Behinderungen und Zugausfällen. Wir fordern hier ein sogenanntes Gleiswechsel-Trapez an dieser Stelle in oder nahe Benningsen.
16 Springe	Zusätzlicher Gleiswechsel	Es gibt auf 40 km zwischen Weetze und Hameln bislang nur einen einzigen, noch dazu nur einseitigen Gleiswechsel in Springe. Das schränkt die Kapazität der Strecke massiv ein und führt selbst bei kleinen Bauarbeiten wie 2022 zu massiven Behinderungen und Zugausfällen. Wir fordern hier ein sogenanntes Gleiswechsel-Trapez in Springe.
17 Bad Münder	Zusätzlicher Gleiswechsel	Es gibt auf 40 km zwischen Weetze und Hameln bislang nur einen einzigen, noch dazu nur einseitigen Gleiswechsel in Springe. Das schränkt die Kapazität der Strecke massiv ein und führt selbst bei kleinen Bauarbeiten wie 2022 zu massiven Behinderungen und Zugausfällen. Wir fordern hier ein sogenanntes Gleiswechsel-Trapez in oder nahe Bad Münder.
18 Otterndorf	Zusätzlicher Gleiswechsel	In Otterndorf sollten zusätzliche Gleiswechsel eingebaut werden, um aus beiden Richtungen einen flexiblen Wechsel vom nördlichen auf das südliche Streckengleis und umgekehrt durchführen zu können.
19 Hemmoor	Zusätzlicher Gleiswechsel	Östlich von Hemmoor sollte ein zusätzlicher Gleiswechsel eingebaut werden, um beide Bahnsteige aus beiden Richtungen erreichen zu können.
20 Lunestedt	Zusätzlicher Gleiswechsel	In Lunestedt sollten zusätzliche Gleiswechsel eingebaut werden, um aus beiden Richtungen einen flexiblen Wechsel zwischen den Streckengleisen durchführen zu können.
21 Loxstedt	Zusätzlicher Gleiswechsel	In Loxstedt sollten zusätzliche Gleiswechsel eingebaut werden, um aus beiden Richtungen einen flexiblen Wechsel zwischen den Streckengleisen durchführen zu können.
22 Calberlah	Zusätzlicher Gleiswechsel	In Calberlah sollten zusätzliche Gleiswechsel eingebaut werden, um aus beiden Richtungen einen flexiblen Wechsel zwischen den Streckengleisen durchführen zu können.
23 Zwischen Bad Bevensen und Garßen	Zusätzlicher Gleiswechsel	Im Abstand von ca. 5 km sollten hier an geeigneten Stellen zusätzliche Gleiswechsel eingeführt werden, um einen flexiblen Betrieb zu ermöglichen. Derzeit kann selbst bei Überholbahnhöfen oft nicht frei zwischen beiden Streckengleisen gewechselt werden. Dadurch kommt es bei Bauarbeiten und Behinderungen immer wieder zu unnötigen Betriebseinschränkungen.
24 Suderburg	Zusätzliches Überholgleis	In Bahnhofsnähe Suderburg sollte zusätzlich zum bestehenden westlichen Überholgleis ein neues östliches eingebaut werden, um Behinderungen des Fernverkehrs durch langsamere Züge zu vermeiden.
25 Bienenbüttel	Zusätzliches Überholgleis	In Bahnhofsnähe Bienenbüttel sollte zusätzlich zum bestehenden westlichen Überholgleis ein neues östliches eingebaut werden, um Behinderungen des Fernverkehrs durch langsamere Züge zu vermeiden.
26 Deutsch Evern	Zusätzliches Überholgleis	In der Nähe des ehemaligen Bahnhofs Deutsch Evern sollte zusätzlich zum bestehenden östlichen Überholgleis ein neues westliches eingebaut werden, um Behinderungen des Fernverkehrs durch langsamere Züge zu vermeiden.
27 Strecke Lüneburg - Dannenberg	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit	Die Streckengeschwindigkeit zwischen Lüneburg und Dannenberg Ost ist auf mindestens 80 km/h zu erhöhen, so dass die Gesamtfahrzeit auf knapp 50 Minuten sinkt. Dies ermöglicht einen Zwei-Stunden-Takt und damit fast eine Verdoppelung des Verkehrs auf dieser Strecke.
28 Osnabrück Hbf	Zusätzlicher Gleiswechsel	Die bisherigen Weichenverbindungen erlauben kein paralleles Ein- und Ausfahren in die Bahnsteiggleise 13 und 14 in Osnabrück Hbf. Durch eine zusätzliche Weichenverbindung kann dies geändert werden.
29 Buchholz (Nordh)	Zusätzliche Bahnsteiggleise	In Buchholz (Nordh) sollten Bahnsteige am westlichen Streckengleis Hamburg - Bremen sowie östlich an der abzweigenden Güterumgehungsbahn ergänzt und der östliche Hausbahnsteig verlängert werden. An allen Bahnsteigen sollen dadurch siebenteilige Doppelstockzüge halten können. Dadurch würden inakzeptable Situationen wie die Durchfahrt der Regionalzüge bei Umleitungen über die Güterumgehungsbahn vermieden. Der neue westliche Bahnsteig verkürzt den Zugang zur Stadt erheblich und kann auch für Überholungen von Personenzügen genutzt werden.
30 Haren (Ems)	Längere Bahnsteige	Beide Bahnsteige sollten auf 200 m verlängert werden, um auf der Emslandstrecke einheitliche Bahnsteiglängen herzustellen. Dies ermöglicht den Einsatz längerer Züge auf der RE-Linie Emden - Münster sowie ein schnelleres Heranfahren an die Bahnsteige.
31 Geeste	Längere Bahnsteige	Beide Bahnsteige sollten auf 200 m verlängert werden, um auf der Emslandstrecke einheitliche Bahnsteiglängen herzustellen. Dies ermöglicht den Einsatz längerer Züge auf der RE-Linie Emden - Münster sowie ein schnelleres Heranfahren an die Bahnsteige.
32 Osterode (Harz)	Neues Kreuzungsgleis	In Ortslage Osterode sollte an geeigneter Stelle ein neues Kreuzungsgleis eingerichtet werden. Die Strecke Seesen - Herzberg hat bislang südlich Gittelde keine Kreuzungsmöglichkeit mehr. Durch ein neues Kreuzungsgleis in Osterode kann der Betrieb stabilisiert und flexibilisiert werden.
33 Dörverden	Schnellere Weichenverbindungen	Die Weichenverbindungen zum östlichen Bahnsteig sollten so umgebaut werden, dass sie statt mit 60 km/h mindestens mit 100 km/h befahrbar sind. Auf diese Weise ergibt sich ein zusätzlicher Zeitpuffer für die RE-Züge in Fahrtrichtung Bremen und eine insgesamt leicht erhöhte Streckenkapazität.
34 Eystrup	Schnellere Weichenverbindungen	Die Weichenverbindungen zum östlichen Bahnsteig sollten so umgebaut werden, dass sie statt mit 60 km/h mindestens mit 100 km/h befahrbar sind. Auf diese Weise ergibt sich ein zusätzlicher Zeitpuffer für die RE-Züge in Fahrtrichtung Bremen und eine insgesamt leicht erhöhte Streckenkapazität.
35 Bramsche	Schnellere Weichenverbindungen	Die Weichenverbindung zum Mittelbahnsteig im nördlichen Bahnhofskopf sollte so umgebaut werden, dass sie mit mindestens 100 km/h befahren werden kann. Dadurch entsteht ein wichtiger Fahrzeitpuffer aus Richtung Norden in Richtung Osnabrück.
36 Alhorn	Schnellere Weichenverbindungen	Die Weichenverbindungen zum Hausbahnsteig sollten so umgebaut werden, dass sie mit mindestens 100 km/h befahren werden können. Dadurch entsteht ein wichtiger Fahrzeitpuffer aus Richtung Norden in Richtung Osnabrück. Diese Maßnahme ist bislang nicht im Ausbaukonzept Oldenburg - Osnabrück enthalten und könnte kurzfristig umgesetzt werden.-

37 Handeloh	Gleichzeitige Einfahrten	Der Bahnhof sollte für gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen umgebaut werden. Dadurch entstehen wichtige Fahrzeitpuffer auf der Strecke, und Verspätungen werden nicht mehr so stark auf Gegenzüge übertragen.
38 Schneverdingen	Gleichzeitige Einfahrten	Der Bahnhof sollte für gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen umgebaut werden. Dadurch entstehen wichtige Fahrzeitpuffer auf der Strecke, und Verspätungen werden nicht mehr so stark auf Gegenzüge übertragen.
39 Neermoor	Zusätzlicher Gleiswechsel	Im ehemaligen Bahnhof Neermoor sollte ein zusätzlicher Gleiswechsel gebaut werden, um einen freien Wechsel zwischen beiden Streckengleisen zu ermöglichen. Dadurch wird die Streckenkapazität insbesondere bei Bauarbeiten und sonstigen Störungen erhöht.
40 Geeste	Zusätzlicher Gleiswechsel	Zwischen Meppen und Lingen gibt es auf über 20 km nur einen ungünstig gelegenen, halbseitigen Gleiswechsel. Durch einen weiteren vollständigen Gleiswechsel bei Geeste können Streckenkapazität und betriebliche Flexibilität auf diesem Abschnitt z.B. für Bauarbeiten und Störungen massiv erhöht werden.
41 Zwischen Kreiensen und Holzminden	Neuer Begegnungsabschnitt	Um den seit vielen Jahren geplanten Stundentakt zwischen Kreiensen und Holzminden zu verwirklichen, muss an geeigneter Stelle ein mehrere Kilometer langer zweigleisiger Abschnitt gebaut werden, damit die Züge sich während der Fahrt begegnen können. Dadurch wird die Verbindung aus dem Harz nach Paderborn attraktiver und zuverlässiger.
42 Strecke Bodenfelde - Göttingen	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit	Die Streckengeschwindigkeit soll von 60 auf zunächst 80 km/h heraufgesetzt werden, um die Verbindung von Göttingen in Richtung Paderborn attraktiver zu gestalten.
43 Zwischen Wieren und Braunschweig-Gliesmarode	Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge	Auf der Strecke Wieren - Braunschweig-Gliesmarode gibt es noch zahlreiche technisch nicht gesicherte Bahnübergänge. Diese müssen alle technisch gesichert oder beseitigt werden, um die Streckengeschwindigkeit über die heutigen 80 km/h anheben zu können, was für dringend nötige Fahrzeitpuffer- und verkürzungen sorgen würde.
44 Zwischen Delmenhorst und Hesepe	Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge	Auf der Strecke Delmenhorst - Hesepe existiert noch eine Vielzahl technisch nicht gesicherter Bahnübergänge. Diese müssen alle technisch gesichert oder beseitigt werden, bevor die Streckengeschwindigkeit über die jetzigen 80 km/h hinaus angehoben werden kann. Dies ist aber die Voraussetzung für den geplanten Halbstundentakt im Nordteil der Strecke sowie für dringend benötigte Fahrzeitpuffer.
45 Osnabrück-Eversburg	Zusätzlicher Gleiswechsel	Der Abzweig von und zur Strecke in Richtung Bramsche ist derzeit nur eingleisig und stellt ein erhebliches Nadelöhr dar. Um den Betriebsablauf zu verbessern und Verspätungen zu vermeiden, sollte der Abzweig auf von der Strecke Osnabrück - Rheine bis in den Kreuzungsbahnhof Eversburg zweigleisig ausgebaut werden.
46 Zwischen Nordhorn und Bad Bentheim	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit	Die Streckengeschwindigkeit auf dem Abschnitt Nordhorn - Bad Bentheim soll auf 100 km/h erhöht werden. Damit wird der Anschluss in Bad Bentheim infolge der kürzeren Fahrzeit stabilisiert.
47 Zwischen Stade und Hamburg-Neugraben	Signaltechnik und Blockverdichtung	Auf diesem Abschnitt kommt es häufig zur Störung der Signaltechnik, was den dichten Takt von S-Bahn und RE erheblich stört. Diese sollte zuverlässiger gemacht werden. Dabei sollte durch Blockverdichtung auch eine kürzere Zugfolge ermöglicht werden.
48 Hechthausen	Neuer Kreuzungsbahnhof	Das zweite Streckengleis sollte um wenige hundert Meter in den Bahnhof Hechthausen verlagert und dort mit einem Bahnsteig versehen werden. Dadurch wird der Betriebsablauf deutlich verbessert und die Streckenkapazität erhöht. Dies betrifft gerade auch Verspätungen von Personenzügen, die dazu führen, dass der Gegenzug vor dem Halt warten muss und ebenfalls Verspätung erhält.
49 Echem	Neuer Kreuzungsbahnhof	Das vor Jahren stillgelegte Kreuzungsgleis in Echem sollte umgehend reaktiviert und mit einem Bahnsteig versehen werden, um die Streckenkapazität zu steigern. Das ist wichtig für den geplanten Halbstundentakt (gerade auch bei Verspätungen) auf der Strecke nach Lübeck, aber auch für etwaige Umleiterverkehre bei Störungen im Großraum Hamburg.