

---

*Positionspapier zu den Anforderungen an ein fahrgastfreundliches Ersatzkonzept  
während der Streckensperrungen durch die kommenden Generalsanierungen und  
vergleichbare Großbaumaßnahmen (Entwurf, Stand 15.09.2025)*

---

# Der Fahrgast muss auch bei Generalsanierung und Qualitätsoffensive im Mittelpunkt stehen!

---

## Einleitung

Niedersachsen ist das Bundesland, das am stärksten von den Generalsanierungen und ähnlichen Maßnahmen der Deutschen Bahn AG betroffen sein wird, beginnend mit der Qualitätsoffensive zwischen Hamburg und Hannover im Sommer 2026.

Weitere betroffene Strecken in Niedersachsen sind:

- Lehrte – Berlin (227 km, 2027)
- Bremerhaven – Bremen (62 km, 2027)
- Hamburg – Hannover (178 km, 2029)
- Uelzen – Stendal (107 km, 2030)
- Lehrte – Groß Gleidingen (37 km, 2031)
- Bremen – Hamburg-Harburg (102 km, 2031)
- Weddel – Magdeburg (78 km, 2032)
- Bremen – Osnabrück (123 km, 2033)
- Osnabrück – Münster (50 km, 2033)
- Bremen/Rotenburg – Wunstorf (127 km, 2034)
- Minden – Wunstorf (45 km, 2035)
- Nordstemmen – Göttingen (81 km, 2035)

Leistungsfähige Ausweichstrecken gibt es nur in den wenigsten Fällen und dann auch nur mit erheblichen Umwegen. Umso wichtiger wäre es, die bestehenden Strecken kurzfristig, auch mit Hilfe von Landesmitteln, durch geeignete Einzelmaßnahmen wie Ausweich- und Überholgleise oder kürzere Blockabstände für mehr Umleitungsverkehr zu ertüchtigen. Zeit genug wäre zumindest für die Ausweichstrecken, die den Umleitungsverkehr der Generalsanierungen ab 2030 aufnehmen müssen, vorhanden.

Im Folgenden wird ausgeführt, welche Kernforderungen der Fahrgastverband PRO BAHN an einen erträglichen und zeitgemäßen Schienenersatzverkehr im Allgemeinen und an die zuerst betroffene Strecke Hamburg – Hannover stellt.

---

## Allgemeine Forderungen

Schienenersatzverkehr (SEV), also Busse statt Bahnen, stellt wegen der längeren Fahrzeiten, des häufigen Umsteigens, der beschränkten Platzkapazität und des allgemein deutlich reduzierten Komforts eine erhebliche Belastung für die Fahrgäste dar. Aufgrund der Bedeutung und der Länge der betroffenen Strecken und der langen Zeit, in der kein regulärer oder wenigstens eingeschränkter Bahnverkehr angeboten werden kann, muss sich der SEV während der Sanierungen unabhängig von einer konkreten Strecke besonders hohen Anforderungen stellen.

Als Fahrgastverband erwarten wir von den Verantwortlichen (Deutsche Bahn oder Aufgabenträger), dass alle Maßnahmen ergriffen werden, um während der unvermeidbaren Sperrphasen ein Angebot aufrechtzuerhalten, das dem Angebot bei Normalbetrieb hinsichtlich wesentlicher Parameter wie Fahrzeit, Anschlussgestaltung und Komfort möglichst nahekommt und auf vermeidbare Belastungen verzichtet.

Dazu ist es unweigerlich nötig, dass eine angemessene Finanzierung verfügbar ist, gegebenenfalls unterstützt von Land und/oder Bund. Die Details der Finanzierung zu klären, obliegt indes den politischen Akteuren. Unsere Forderungen beziehen sich aus Sicht der Fahrgäste allein auf die Qualität des Angebots im Personenverkehr.

Gleichwohl bleibt aber festzuhalten, dass die legitimen Interessen der Fahrgäste im Mittelpunkt stehen müssen, wenn man die bisherigen Erfolge in Sachen Verkehrswende nicht wieder zunichtemachen möchte. Natürlich muss kostenbewusst gehandelt werden; aber das darf nicht dazu führen, dass an den falschen Stellen an Angebot und Service gespart wird und Fahrzeiten unzumutbar ausarten oder Fahrgäste sprichwörtlich bei den zusätzlichen Umstiegen im Regen stehen.

Die folgenden Abschnitte listen die wesentlichen Forderungen getrennt nach Angebot im gesperrten Abschnitt, Kundenservice vor Ort und Nutzung der Umleitungsstrecken detailliert auf.

## Anforderungen an das SEV-Fahrplankonzept

- Anzustreben ist mindestens ein Qualitätsniveau wie bei der Generalsanierung der Riedbahn, egal ob das Land oder die Bahn den SEV zahlt.
- Die Kapazität der eingesetzten Busse ist so zu bemessen, dass im Regelfall jeder Fahrgast einen Sitzplatz bekommen kann.
- Für alle Halte entlang der sanierten Strecken muss mindestens im bisherigen Takt ein SEV-Grundangebot mit Halt auf allen Zwischenbahnhöfen angeboten werden, inklusive Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit.
- Für keinen Bahnhof soll sich die Fahrzeit zu den Oberzentren an den Enden der Strecke (ggf. inklusive Umstieg auf Expressbusse) deutlich mehr als verdoppeln.
- Es ist ein differenziertes Ersatzangebot aufzustellen, um für alle Zwischenhalte regelmäßig umsteigefreie Direktverbindungen mit akzeptabler Fahrzeit über den gesamten durch den SEV ersetzten Linienabschnitt zu bieten. Beispiel: Uelzen → Alle Zwischenhalte → Celle → Ohne Zwischenhalt → Hannover Hbf

- Alle Knotenpunkte und Mittelzentren an der Strecke sollen mit Expressbussen, die auf die wesentlichen Anschlüsse abgestimmt sind, mindestens stündlich direkt oder mit Halt nur an anderen Mittelzentren und Knotenpunkten, die ohne Umweg erreichbar sind, an die Oberzentren angebunden werden.
- Die Übergangszeiten zu anderen SEV-Linien und zum SPNV sind angemessen zu dimensionieren. An keinem Ende des SEV-Abschnitts sollen im Regelfall jedoch Übergangszeiten von mehr als ca. 15 Minuten auftreten.
- Zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen untereinander und mit dem Infrastrukturbetreiber DB InfraGo ist eine kontinuierliche, möglichst fahrgastfreundliche Abstimmung bzgl. der Anschlusssicherung im täglichen Betrieb sicherzustellen.
- Der Fahrweg zwischen den Haltestellen ist klar vorzugeben und nicht dem Ermessen des Auftragnehmers zu überlassen.
- Busse auf Linien, die Autobahnen mitbenutzen, müssen vollständig mit Sicherheitsgurten auf allen Sitzplätzen ausgestattet sein und 100 km/h (ohne stehende Fahrgäste) fahren dürfen.
- Für die Dauer des SEVs sollte mit den zuständigen Straßenbehörden abgeklärt werden, dass die Zufahrten zu den Bahnhöfen sowie die Verbindungsstraßen zwischen den Orten nicht durch Bauarbeiten behindert werden.

## *Kundenservice im Schienenersatzverkehr*

- An den Umsteigepunkten ist während der gesamten Betriebszeit hinreichend Servicepersonal vorzuhalten. Das Servicepersonal vor Ort hat den sicheren Übergang der Fahrgäste bei den Umstiegen zwischen SEV und SPNV und umgekehrt zu gewährleisten und die Anschlusssicherung abzustimmen.
- Es sind fahrgastfreundliche Regelungen zur Anschlusssicherung zwischen SEV und Bahn aufzustellen, gemäß denen im Rahmen der infrastrukturellen Möglichkeiten aufeinander gewartet wird.
- Zwischen Bahnhof und SEV-Haltestelle ist eine barrierefreie, eindeutige, gut wahrnehmbare Ausschilderung und Wegekette aufzubauen. Die Ersatzhaltestellen sind ebenfalls barrierefrei auszugestalten. Bei mehreren Haltepositionen muss klar erkennbar sein, wo welcher Bus abfährt. Die Fahrer müssen entsprechend instruiert sein.
- Die Wege zwischen Bahnhof und SEV-Haltestelle sowie die Haltestellen selbst sollen ferner möglichst wettergeschützt werden. Die Haltestellen müssen dem zu erwartenden Fahrgastaufkommen entsprechend genügend Platz für die Fahrgäste, einschließlich Sitzgelegenheiten, aufweisen.
- Die Fahrgastinformationen müssen zu den Bussen wie zu Zügen in Echtzeit verfügbar sein, auch für die und an den Haltestellen. Die Beschilderung muss gut lesbar sein. Die Haltepositionen des SEVs sind deutlich gegenüber denen der regulären Buslinien hervorzuheben, um Verwechslungen auszuschließen. Haltestellen des Ersatzverkehrs sind gut auszuleuchten.
- An den Knotenpunkten entlang der Strecke müssen angemessen dimensionierte, kostenfrei nutzbare zusätzliche Toilettenanlagen bereitgestellt werden, wenn unterwegs keine Toiletten genutzt werden können. Idealerweise sind gerade in Bussen mit langen Fahrtstrecken Toiletten verfügbar.
- Das Fahr- und Servicepersonal muss der deutschen Sprache fließend mächtig sein, Auskünfte erteilen können und die Umleitungsstrecken kennen.
- Die Mitnahme von Fahrrädern soll zu allen Tageszeiten durch das Mitführen von reservierbaren Fahrradanhängern gewährleistet werden. Dies erfordert ggf. zusätzliche Busse, weil keine Gelenkbusse mit Anhängern verkehren können.
- Die Mitnahme von Rollstühlen muss ebenfalls gewährleistet werden; es sind in der Regel Niederflurfahrzeuge einzusetzen.
- Zur Standardausstattung der Busse sollen WLAN, USB-Steckdosen und Klimaanlage gehören.

## *Nutzung der Kapazitäten auf den Umleitungsstrecken*

- Der reguläre Personenverkehr auf den Umleitungsstrecken darf durch die Generalsanierungen nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Wenn Züge entfallen müssen, dann nur außerhalb der Hauptverkehrszeit. Die Grundtakte, die die Anschlüsse in den Knoten bedienen, dürfen nicht ange-tastet werden.
  - Die verbleibenden Züge auf den Umleitungsstrecken sollen eine möglichst hohe Kapazität aufwei-sen (zusätzliche Wagen, Doppelstockwagen).
  - Auf den Umleitungsstrecken sollen, sofern sinnvoll möglich, zusätzliche Direktzüge im Nahverkehr zwischen den Endpunkten der gesperrten Strecke verkehren und die wesentlichen Zwischenhalte bedienen.
  - Güterverkehr ist auf den Umleitungsstrecken möglichst nachts abzuwickeln, um tagsüber möglichst viele Personenzüge fahren lassen zu können.
  - Während der Sanierungsarbeiten ist von nicht zwingend nötigen Baumaßnahmen auf den Umlei-tungsstrecken abzusehen, um eine möglichst hohe Durchlässigkeit der Strecken zu gewährleisten.
- 

## Konkrete Forderungen für den SEV Hamburg – Hanno-ver während der Sperrungen 2026 und 2029

Gemäß den jetzigen Planungen wird die Strecke Hamburg – Hannover jeweils zwischen Langenhagen und Lüneburg voll gesperrt. Zwischen Lüneburg und Hamburg-Harburg steht das vor einigen Jahren gebaute dritte Gleis zur Verfügung, die beiden alten Gleise werden ebenfalls gesperrt. Zwischen Lan-genhagen und Hannover sind mindestens die S-Bahn-Gleise benutzbar.

Das vollständige Ersatzkonzept wird hier beschrieben:

[https://bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/14682/docs/PR\\_hamburg-hannover\\_hanno-ver\\_zweite\\_projektvorstellung\\_20250528.pdf](https://bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/14682/docs/PR_hamburg-hannover_hanno-ver_zweite_projektvorstellung_20250528.pdf)

Positiv bewerten wir, dass das SEV-Angebot auf weiten Teilstrecken zwischen Lüneburg und Langen-hagen deutlich über den sonst üblichen Stundentakt im Nahverkehr hinausgeht. Ebenso positiv ist zu ver-merken, dass die SEV-Leistungen von Wieren über Uelzen nach Ebstorf und in Gegenrichtung durchge-bunden werden, um unnötiges Umsteigen zu vermeiden. Gleichwohl sehen wir an verschiedenen Stel-len Verbesserungsmöglichkeiten, die genutzt werden sollten, um nicht mehr Fahrgäste als unbedingt nötig zu verschrecken.

**Dichter Takt zwischen Winsen und Lüneburg:** Zwischen Winsen und Lüneburg ist derzeit nur ein stündlicher Regionalexpress mit Verstärkern während der Hauptverkehrszeit vorgesehen. In Lüneburg stehen mindestens zwei Bahnsteiggleise für Fahrten von/nach Hamburg zur Verfügung; in Winsen sind offensichtlich Gleis 3 und 4 für Begegnungen nutzbar. Dies sollte genutzt werden, um den ganzen Tag über zwei stündliche Züge (1x RB und 1x RE) zwischen Hamburg und Lüneburg verkehren zu lassen, um der Nachfrage gerecht zu werden und die Last zu verteilen.

**Direktverbindungen Lüneburg – Hamburg über Büchen:** Zwischen Lüneburg und Hamburg sollten dar-über hinaus weitere Direktverbindungen über Büchen angeboten werden. Es bietet sich an, wenigstens während der Hauptverkehrszeiten die nur bis Büchen verkehrenden RE-Züge aus Hamburg nach Lüne-burg zu verlängern. Dazu müssten sie mit batterieelektrischen Triebwagen gefahren werden, um den

nicht elektrifizierten Abschnitt Büchen – Lüneburg nutzen zu können. Diese Triebwagen sind grundsätzlich vorhanden. Sofern eine Durchbindung über Büchen nach Lüneburg und in Gegenrichtung nicht möglich ist, sollen zwischen Büchen und Lüneburg zusätzliche Züge mit kurzen Anschlüssen in Büchen pendeln.

**Zusätzliches Personal:** Mindestens in allen Umsteigebahnhöfen, also Lüneburg, Uelzen, Celle und Langenhagen Mitte ist zusätzliches Personal einzusetzen, das vorrangig zur Aufgabe hat, den Übergang zwischen SEV und Zug bzw. SEV und SEV sicherzustellen.

**Anschlussicherung:** Besonders in Lüneburg, Uelzen und Celle, wo es auf den abzweigenden Strecken jeweils nur maximal einen Anschluss pro Stunde gibt, ist eine robuste, durch vor Ort stationiertes Personal sicherzustellende Anschlussicherung zwischen Bus und Bahn aufzubauen. DB InfraGo ist in die fahrgastfreundliche Anschlussicherung mit einzubeziehen. Die Anschlussicherung ist insbesondere auch bei den Zubringerbussen von/nach Uelzen an den Umsteigepunkten in Ebstorf und Wieren sicherzustellen, weil ein Anschlussverlust hier Zeitverluste von bis zu 120 Minuten verursachen kann.

**Zusätzliche sanitäre Anlagen:** Mindestens in Celle und Lüneburg, wo der Großteil der Umstiege stattfinden wird und längere Pausen bestehen, sind zusätzliche Toilettenanlagen zu installieren.

**Einheitliche Fahrwege:** Im Gegensatz zur ursprünglichen Leistungsbeschreibung sind die Fahrwege klar abzusprechen und dürfen nur bei zwingenden Gründen wie Baustellen verlassen werden, damit es nicht zu vermeidbaren Verspätungen infolge mangelnder Ortskenntnis kommt.

**Direktverbindungen Hamburg – Hannover:** Zwischen beiden Städten wird es während der Sanierung Direktverbindungen im Nahverkehr nur am Wochenende über die Regelzüge der Heidebahn geben. Es ist abzusehen, dass die Fahrplanauskunft diese Route auch wegen der Fahrzeit bevorzugt ausgeben wird. Mit Überfüllungen ist zu rechnen. Da weder die Heidebahn noch die Umleitungsstrecke über Rotenburg genügend freie Kapazität aufweisen, um einen zusätzlichen RE im Stundentakt zu verkraften, sollte folgendes Angebot gefahren werden:

- Über die Umleitungsstrecke via Rotenburg und Verden sind täglich wenigstens zweistündlich direkte RE-Züge Hamburg – Hannover mit Halten in Hamburg-Harburg, Buchholz (Nordheide), Tostedt, Rotenburg, Verden (Aller), Nienburg (Weser), Neustadt am Rübenberge und Wunstorf zu fahren. Hierfür kann die Zeitlage der RS 6 zwischen Rotenburg und Verden genutzt werden.
- Über die Heidebahn sind unter der Woche mehrfach am Tag mit Dieselloks bespannte RE-Züge mit wenigen Zwischenhalten anzubieten, die bevorzugt für Durchgangsreisende gedacht sind und bis Hamburg Hbf durchgebunden werden.