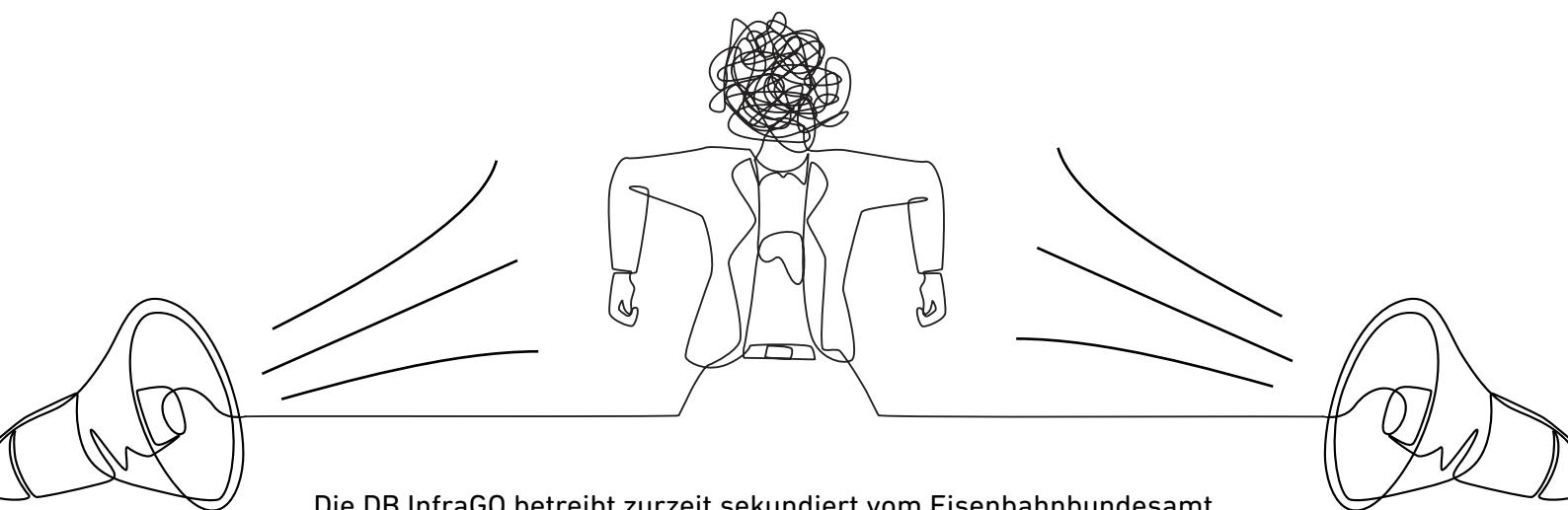




Presseerklärung zur Öffentlichkeitskampagne der DB InfraGO
für die geplante Neubaustrecke Hamburg Hannover

Mit harten Bandagen



Die DB InfraGO betreibt zurzeit sekundiert vom Eisenbahnbusdnesamt eine massive Kampagne, um einen Parlamentsbeschluss für die Einstufung

der geplanten Neubaustrecke Hamburg-Hannover in den vordringlichen Bedarf und damit die Freigabe von Geldern für die Entwurfsplanung zu erreichen. Dafür wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis durch wirklichkeitfremde Annahmen von 1,02 auf unrealistische 1,4 erhöht. Hinzu kommen einseitige politische Statements und konzertierte Leserbriefe von Mitarbeitern der DB InfraGO unter falschem Namen in Zeitungen und Social Media Blogs. Ziel ist, den viel schneller und kostengünstiger möglichen schrittweisen Bestandsausbau zu diskreditieren.

Bürgerbahn stellt zu dem Projekt Neubaustrecke Hamburg-Hannover fest:

- Die Neubaustrecke wird mit Planungsvorlauf und Bauzeit nicht vor 2050 zur Verfügung stehen, also vorher keine Mehrkapazität bringen. In der Kosten-Nutzen-Betrachtung muss diese lange Realisierungszeit als Malus eingehen. Die Bestandsstrecke braucht schnellstmöglich eine leichter realisierbare Kapazitätserweiterung.
- Der geplante Mischbetrieb von Güterverkehr (Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) und ICE-HGV-Verkehr mit bis zu 300 km/h sowie Regionalverkehr mit max. 160 km/h wird keinen substanziellem Kapazitätsgewinn bringen.
- Die geplante zweigleisige Neubaustrecke wird im Abstand von 50 Kilometern zur Bestandsstrecke eine geringere Kapazität bringen als ein viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke mit Überleitstellen.
- Wichtige Städte und Verkehrsknoten in Niedersachsen wie Lüneburg und Celle werden durch die Neubaustrecke vom hochwertigen Fernverkehr abgehängt.
- Der Hauptengpass im Großraum Hamburg mit seinen sanierungsbedürftigen Elbbrücken und den Engpässen am Hauptbahnhof und dem zu kleinen Neubaubahnhof Diebsteich wird durch die Neubauplanung nicht beseitigt.
- Die intensive Vorarbeit der Anliegerkommunen und Bürgerinitiativen für den Ausbau der Bestandsstrecke zur Kapazitätserweiterung und ein gemeinsam geschlossener Kompromiss (sog. ALPHA-E+) werden ignoriert.



Schnellstmögliche Kapazitätserweiterung angehen.

Die Kapazitätserweiterung der Bestandsstrecke muss jetzt umgehend in Angriff genommen werden. Das kann schrittweise erfolgen und muss auch benachbarte Strecken umfassen. So bringen erste drei- und viergleisige Streckenabschnitte sofort nach Fertigstellung eine Kapazitätserweiterung. Dafür sind in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit folgende Baumaßnahmen nötig:

- 1.** Viergleisiger Ausbau der im Wesentlichen durch den Truppenübungsplatz Munsterlager führenden Strecke zwischen Celle und Uelzen. Das würde dort eine fliegende Überholung von Güterzügen erlauben und die Güterverkehrskapazitäten für den Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens deutlich erhöhen. Dieses Projekt könnte bei entsprechendem Willen bis 2029 umgesetzt sein.
- 2.** Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Uelzen und Lüneburg. Die beiden wirklichen Engpässe dort sind die Ortsdurchfahrten Bad Bevensen und Bienenbüttel, für die eine lärmschonende Lösung gefunden werden kann. Umsetzung bis 2030.
- 3.** Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen Uelzen und Salzwedel/Stendal (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 3) damit ein Teil des Güterverkehrs nach Osteuropa abgeleitet werden kann. Dieser Ausbau ist auch wichtig für den Fernverkehr von Hamburg nach Berlin und München, wenn auf der Hauptstrecke über Bergedorf – Ludwigslust – Wittenberge Bauarbeiten anstehen. Umsetzung bis 2028.
- 4.** Bau des vierten Gleises zwischen Lüneburg und Maschen. Umsetzung bis 2028.
- 5.** Bau einer zweiten Eisenbahnbrücke im Hamburger Westen parallel zur A7, um eine Redundanz zu den störanfälligen Elbbrücken zu schaffen und die Fahrzeiten vom westlichen Schleswig-Holstein ins nordöstliche Niedersachsen zu verkürzen. Eine Umsetzung bis 2030 wäre wünschenswert, ist aber ambitioniert.
- 6.** Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Lüneburg nach Lübeck mit Neubau der Eisenbahnbrücke Lauenburg über die Elbe und Bau eines Überwerfungsbauwerks in Büchen. Umsetzung bis 2030.

Diese Projekte erfordern ein konzentriertes Zusammenwirken von Bahn, Politik, Umwelt- und Fahrgastverbänden, das aufbauen kann auf der langen Vorarbeit, um die genannten Teilprojekte zügig umzusetzen. Eine weitere gesamtverkehrliche Option ist die Verlagerung der vier Erz-Zugpaare vom Hamburger Hafen zum Stahlwerk in Salzgitter auf Binnenschiffe auf dem Elbe-Seitenkanal. Die 5.000 t schweren Erz-Züge verursachen bisher erheblichen Lärm und verschleißt aufgrund ihres hohen Gewichtes die Bahntrasse ganz besonders.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

„Es ist traurig zu sehen, dass die DB und Teile der Politik in Hamburg unrealistische Projekte, die eigentlich schon zu den Akten gelegt waren, angesichts des 500 Milliarden Infrastruktur-Sondervermögens erneut aus der Versenkung hervorholen. Während längst überfällige Projekte, die angeblich wegen mangelnder Finanzen immer wieder auf die lange Bank geschoben wurden, nicht weiter verfolgt werden. Es ist zu hoffen, dass die niedersächsische Landesregierung bei ihrer Entscheidung bleibt, sich auf die Sanierung und den Ausbau der Bestandsstrecke zu fokussieren und nicht dem Werberummel der Deutschen Bahn für eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke nachgibt. Die Stärkung der Güterverkehrs-Hafen-Hinterlandanbindung für Hamburg duldet keinen Aufschub mehr, ebenso die Taktverdichtung im Nahverkehr, wenn die Verkehrswende gelingen soll.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.