

## Antrag 2024/II/Verk/7

### Kreis Wandsbek

#### Für eine ausreichend leistungsfähige Eisenbahn-Infrastruktur zwischen Hamburg und Hannover

1 Der Landesparteitag möge beschließen: Die SPD Bürgerschaftsfraktion und die sozialdemokra-  
2 tischen Mitglieder des Senats werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass Norddeutsch-  
3 land möglichst zeitnah eine ausreichend leistungsfähige Eisenbahn-Infrastruktur zwischen  
4 Hamburg und Hannover erhält.

#### 5 **Begründung**

6 Wo stehen wir heute: Hamburg und Hannover sind über eine zweigleisige Hauptbahn mit-  
7 einander verbunden. Die Strecke ist zwischen Maschen und Langenhagen mit dem Zugbeein-  
8 flussungssystem LZB (Linienförmige Zugbeeinflussung) ausgestattet. Bis Lüneburg existiert ein  
9 drittes Gleis, welches nur von Hamburg Richtung Hannover mit 160 km/h befahren werden  
10 kann (Das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS wurde bis heute nicht eingebaut und  
11 es gibt keine Signale Richtung Norden).

12 Die Regelgeschwindigkeit beträgt 200 km/h. Ausnahmen bilden hier die Durchfahrten in Lü-  
13 neburg, Uelzen und Celle (130 km/h aufgrund der Gleisbögen). Ab Ashausen ist die Stecke Rich-  
14 tung Norden viergleisig.

15 Die Reisezeit beträgt ca. 80 min für die ICE, die nur in Hamburg-Harburg halten. Für die ICE/IC  
16 mit zusätzlichem Halt in Lüneburg, Uelzen und Celle ca. 10-15 Minuten mehr.

17 Es fahren zu jeder vollen Stunde zwei ICE mit Halt in Hamburg-Harburg, ein ICE/IC mit Halt in  
18 Hamburg-Harburg, Lüneburg, Uelzen und Celle. Ein Metronom mit Halt in Hamburg-Harburg  
19 und Winsen sowie ab Lüneburg an allen Bahnhöfen nach Hannover. Zwischen Hamburg-  
20 Harburg und Lüneburg verkehrt ein zusätzlicher Metronom mit Halt an allen Bahnhöfen.

21 In den Lücken zwischen dem Personenfernkehr versuchen ca. fünf bis sechs Güterzüge pro Rich-  
22 tung die Stecke zu passieren. In der Regel kommen diese von Maschen und wollen nach Celle  
23 (fahren weiter Richtung Lehrte) oder umgekehrt. Dieses führt zu Zugzahlen von knapp 400 in  
24 24 Stunden. Nachts fahren die Güterzüge im ca. 3-Minuten-Abstand. Dass dieses überhaupt  
25 funktioniert, ist dem Einsatz der Mitarbeiter von DB Infra GO zu verdanken. Nichtsdestotrotz  
26 ist die Strecke die verspätungsträchtigste in ganz Niedersachsen. Und von Betriebsqualität kann  
27 man nicht sprechen.

28 Der Metronom kommt auf der Relation Hannover – Hamburg auf nur auf 83 % Pünktlichkeit.  
29 Auf ganz Niedersachsen gesehen liegen die Zahlen des Schienen-Nahverkehrs bei 95 %. Und  
30 selbst beim Fernverkehr sind die Verspätungen hoch. Züge fahren in Hamburg planmäßig ab,  
31 aber aufgrund der totalen Überbelegung der Stecke, kommen sie mit Verspätung in Hannover  
32 an. In Gegenrichtung gilt dasselbe.

33 Und speziell im Nahverkehr ist zum Beispiel zwischen Lüneburg und Hamburg dringend eine  
34 Kapazitäts-Steigerung erforderlich. Die Züge sind im Berufsverkehr und am Wochenende so  
35 voll, das teilweise Reisende einen Zug später fahren müssen. Der Bau des dritten Gleises zwi-  
36 schen Stelle und Lüneburg hat auch nicht die erforderliche Entlastung erbracht.

37 Die Güterzüge, die früher in Stelle standen und die ICE aus Hamburg abwarten mussten, stehen  
38 heute in Lüneburg und warten dort. Richtung Norden bringt das übrigens gar nichts, da es nur  
39 Richtung Süden befahrbar ist.

40 Und in Zukunft:

41 Ausbau der Bestandstrecke (Alpha E)

42 Dazu müsste die komplette Strecke zwischen Stelle und Celle viergleisig ausgebaut werden.  
43 Die beiden inneren Gleise müssten auf 230 km/h oder mehr ertüchtigt werden. Für die beiden  
44 äußeren würden 160 km/h reichen. In Celle ist ein Überführungsbauwerk erforderlich, um eine  
45 kreuzungsfreie Fahrt Richtung Lehrte zu ermöglichen. Dazu Neubau des Steckengleises Celle –  
46 Ashausen, sowie Lüneburg - Celle. Ob die 230-km/h-Trasse dann mit Ortsumfahrten versehen  
47 wird, ist hierbei untergeordnet.

48 Alle anderen erdachten Varianten machen keinen Sinn. Auch der Bau von zusätzlichen Über-  
49 holgleisen oder Blockverdichtung oder eines dritten Gleises steigern die Leistungsfähigkeit der  
50 Strecke kaum (ca. 25 %). Das grundlegende Problem bleibt. Dieses sind die Geschwindigkeits-  
51 unterschiede zwischen den ICE/IC (200 km/h) und dem restlichen Verkehr.

52 Dieser Ausbau hat natürlich auch Nachteile.

53 Der gesamte Nord-Süd-Verkehr muss weiterhin durch die großen Städte in Nord-  
54 Niedersachsen, obwohl die meisten Züge dort gar nicht halten.

55 Bei einer Sperrung der Strecke (aus welchem Grund auch immer) wären alle vier Gleise gesperrt.

56 Der viergleisige Ausbau käme einem Neubau der Strecke gleich und müsste unter dem rollen-  
57 den Rad erfolgen. Die ICE ohne Halt müssten weiterhin den Umweg über Uelzen nehmen und  
58 würden hierbei Fahrzeit verlieren.

59 Neubaustrecke (Y Trasse)

60 Bau einer möglichst anwohnerverträglichen und naturverträglichen Trasse an der A7 mit mög-  
61 lichst wenigen großen Kunstbauten, mit Trennung von der Bestandsstrasse erst in Stelle. Von  
62 dort parallel zur Güterstrecke Maschen – Buchholz bis zur A7 bei Ramelsloh. Von dort in Sicht-  
63 weite der A7 bis Soltau. Weiterer Verlauf via Bergen nach Celle oder weiter an der A7 bis Groß-  
64 burgwedel.

65 Zwingend für diesen Entwurf sind Nahverkehrsstationen an der Strecke. In Soltau muss eine  
66 Verknüpfung mit dem bestehenden Nahverkehr erfolgen (baulich und mit einem abgestimm-  
67 ten Fahrplan auf den Nahverkehr).

- 68 Zusätzliche Halte des Nahverkehrs nördlich und südlich von Soltau.
- 69 Zugangebot auf der Neubaustrecke pro Stunde: 2 x ICE (von der Bestandsstrecke) ohne Halt.  
70 In Tagesrandlagen Halt in Soltau, 1 – 2 x pro Stunde IRE Hannover – Hamburg mit Halt an allen  
71 Bahnhöfen. (Diese Züge muss Niedersachsen natürlich auch bestellen!) Die Reisezeiten von  
72 Soltau nach Hamburg Hbf würden sich von heute 80 min. auf ca. 35 min verkürzen. Ein Umstieg  
73 wäre nicht mehr erforderlich. Richtung Hannover von heute 69 min auf ca. 35 min.
- 74 Durch den Entfall der durchfahrenden ICE ist für mindestens 3 – 4 Züge pro Richtung und Stun-  
75 de auf der Altbaustrecke Platz. Dadurch ist z.B. ein 30-Minuten-Takt von Hamburg nach Lüne-  
76 burg mit dem Metronom-Express möglich.
- 77 Wenn man die prognostizierten Zug-Zahlen von 2030, die 2022 von der DB vorgetragen wur-  
78 den berücksichtigt (576 Züge in 24 Stunden), kommt man an einer Neubaustrecken Hamburg –  
79 Hannover wohl nicht herum. Ob der Hamburger Hafen weiterhin mehr Güterzüge auf die Reise  
80 schickt, lassen wir dahingestellt, aber via Fehmarn-tunnel kommen prognostiziert 50-70 Züge  
81 pro Tag ab 2029 hinzu.
- 82 Die Fahrzeit-Verkürzung zwischen Hamburg und Hannover ist bei beiden Varianten gegeben.  
83 Jedoch dürfte aufgrund der kürzeren Strecke via Soltau die Fahrzeit auf unter 1 Stunde am Ende  
84 zwischen Hamburg und Hannover betragen. Diese ist auch für den Deutschland Takt erforder-  
85 lich. Am Ende geht es darum, die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung zu steigern und ihnen  
86 Angebote im Nahverkehr zu machen. Wichtig ist natürlich, den Eingriff in die Natur so gering  
87 wie möglich zu halten.
- 88 Als SPD haben wir uns die Verkehrswende auf die Fahnen geschrieben. Sie funktioniert nur,  
89 wenn es eine Infrastruktur gibt, auf der wir den Bürgerinnen und Bürgern Angebote zum Um-  
90 stieg machen können. So versuchen wir das auch in Hamburg. Und es gibt genügend Beispiele  
91 dafür, wie eine Neubaustrecke auch im ländlichen Raum gelingen kann. Das beste Beispiel ist  
92 für uns Nürnberg – Ingolstadt. Dort fährt im Berufsverkehr der Nahverkehr mittlerweile auf  
93 Grund der großen Nachfrage im 30-Minuten-Takt. Weitere Projekte, die viel für die Region brin-  
94 gen, sind: Köln – Frankfurt (Halt des ICE in Siegburg, Montabauer und Limburg Süd), Stuttgart -  
95 Ulm (Halt des RE in Wendlingen und Merklingen), Mannheim - Stuttgart (Halt des RE in Vaih-  
96 ingen) und (Nürnberg) - Bamberg - Erfurt (Halt des RE und ICE in Bamberg, Coburg und Coburg  
97 Nord).