

Herrn
Minister Olaf Lies
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft,
Verkehr, Bauen und Digitalisierung
Friedrichswall 1
30159 Hannover

- Per E-Mail: olaf.lies@mw.niedersachsen.de -

Berlin, 25. April 2023

Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Hannover und Hamburg

Sehr geehrter Herr Minister Lies,

die Schienenverbindungen zwischen den Großräumen Hamburg und Bremen und den großen Hafenstandorten und Hannover sowie darüber hinaus in und aus Richtung Süden entsprechen schon seit vielen Jahren nicht mehr dem Bedarf. In der langjährigen Diskussion über Ausbaumöglichkeiten gibt es leider eine Konstante: dass nichts realisiert wurde und die betriebliche Lage immer schwieriger und die Perspektiven für wachsende Verkehre immer problematischer werden.

In der aktuellen Diskussion über den nächsten Anlauf möchten wir uns aus der Perspektive der GÜTERBAHNEN für ein klar gestuftes Vorgehen aussprechen, weil wir ernsthafte Befürchtungen haben, dass wir eine weitere endlose Debatte ohne Realisierung eines der beiden Konzepte haben. Im Kern brauchen wir jedoch beides.

Die wertvollen Ergebnisse des Dialogforum Schiene Nord, das im Jahr 2015 einen bestandsnahen Ausbau präferierte – übrigens nicht allein wegen der regionalen und kommunalen Positionen, sondern auch weil die Y-Trassen-Konzeption zunächst an volkswirtschaftlichen Prämissen des Bundes scheiterte – waren ein wertvolles Bekenntnis fast aller Beteiligten auch zum Schienenausbau an sich.

Heute schlagen wir vor, die Planung der Generalsanierung der Bestandsstrecke durch die DB dafür zu nutzen, die Sanierung und Modernisierung mit Ausbauprojekten auf der Bestandsstrecke zu verbinden, weitere wichtige und unstrittige Maßnahmen in der Region zu realisieren und eine zusätzliche Verbindung auf kürzerer Distanz zwischen Hamburg und Hannover weiter zu verfolgen.

Dabei sollte auf der Strecke über Lüneburg, Uelzen und Celle nach Hannover und Lehrte unseres Erachtens weniger eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit, sondern vor allem ein zügiger und nachhaltigkeitsorientierter Ausbau der Gleiskapazitäten – vorrangig zwischen Lüneburg und Uelzen – sowie die Umrüstung der Leit- und Sicherungstechnik, insbesondere ein mindestens zweigleisiger Einstieg in ETCS auf diesem prioritären Abschnitt des europäischen Güterverkehrskorridors North Sea–Mediterranean, angestrebt werden. Mit diesen Prämissen sollten die Bedenken in der Region gegen große städtebauliche Eingriffe ebenso minimierbar wie der unstrittige Bedarf für eine Verbesserung des SPNV erschließbar sein.

Die mit einer fünfmonatigen Vollsperrung im Jahr 2026 geplante Generalsanierung der Bestandsstrecke kommt unseres Erachtens zu früh - wenn man vom Anlagenzustand einmal absieht. Denn die notwendigen Ertüchtigungen der Umleiterstrecken können bis zu diesem Zeitpunkt nicht realisiert werden. Dazu zählen unseres Erachtens vor allem das zweite Gleis zwischen Rotenburg und Verden und das zweite Gleis zwischen Uelzen und Stendal, aber auch die Elektrifizierung Büchen-Lüneburg (samt Brückenlösung in Lauenburg/Hohnstorf) und überfällige Maßnahmen im Knoten Hamburg. Um einem Infarkt im Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr zu entgehen, müssen in der Relation alle verfügbaren Umleiteroptionen vor der Vollsperrung ausgebaut und modernisiert sein. Diese Erkenntnis sollte mit den Überlegungen zur Umsetzung der Ergebnisse des Dialogforum Nord verbunden werden und schon wegen der Beeinträchtigungsdauer der Verkehre durch jegliche Bautätigkeit zu einer noch stärkeren Bündelung von Bauarbeiten (Sanierung plus Ausbau) führen.

Für die angestrebten verkehrlichen Ziele ist aber eine weitere Erhöhung der Schienenkapazität im Raum erforderlich – auch mit Blick auf den Großraum Bremen und die Häfen in Bremerhaven und Wilhelmshaven – und selbstverständlich auch für den schnellen Personenverkehr. Wir sind davon überzeugt, dass bei einer ernsthaften planerischen Berücksichtigung der Ziele das Limit des bestandsnahen Ausbaus für die Nachfrage sehr deutlich wird. Diese Erkenntnis stand auch schon am Ende des Dialogforums Nord – seinerzeit aber ohne das klare Bekenntnis der Politik zu einer deutlichen Verkehrsverlagerung. Das ist heute anders. Deswegen plädieren wir dafür, die Planungen und Gespräche in der Region über weitere Maßnahmen, ggf. auch Neubau, die auch neue zusätzliche Verknüpfungen mit den regionalen Netzen ermöglichen, mit hoher Priorität zu starten, warnen jedoch davor, wieder zu einer Planung zurückzukehren, die sich bezüglich der Trassierung und Ausstattung bzw. des Nutzungskonzepts ausschließlich am (sehr) schnellen Fernverkehr orientiert. Die auch mit Blick auf die Knotengestaltung im Personenverkehr vor allem in Hannover (und den anschließenden Knoten) zu führende Diskussion über die Fahrtzeiten im Schienenpersonenfernverkehr muss

unseres Erachtens mit der gebotenen Dringlichkeit offen diskutiert werden. Für das gesamte Deutschlandtakt-Konzept wäre am wenigsten dabei gewonnen, wenn eine Knotengestaltung in Hannover mit sehr anspruchsvollen SPFV-Fahrtzeiten sowohl in Nord-Süd, als auch Ost-West verfolgt, aber mangels endloser Diskussionen über den zugehörigen Ausbau nicht realisiert würde. Die mangelnde Entschlossenheit der vergangenen Jahrzehnte beim Schienenausbau darf nun nicht durch die Anmutung ersetzt werden, Vorhaben gegen alle Widerstände und regionale Interessen – dazu zählen wir auch ausdrücklich die Stärkung des Schienengüterverkehrs in den Regionen – durchsetzen zu wollen.

Dieses Schreiben geben wir dem Herrn Ministerpräsidenten, dem Umweltminister, der Spitze des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, ihren Amtskolleg:innen in den Nachbarländern, der Deutschen Bahn AG, Vertreter:innen aus der Region, Abgeordneten und Mandatsträger:innen sowie Verbänden zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer