

Berlin, 20. September 2023

Hamburg-Hannover: Besser früh als nie

Lob für leider notwendigen Realitätssinn: Deutschland-Geschwindigkeit bedeutet schnellen Ausbau der Bestandsstrecke plus weiteren Netzausbau

Die Frankfurter Allgemeine Zeitung berichtet in ihrer heutigen Ausgabe, dass sich der Bund und die niedersächsische Landesregierung im Streit um die Neubaustrasse Hamburg-Hannover geeinigt hätten und der von der DB favorisierte Neubau einer direkten Hochgeschwindigkeitsstrecke vorerst nicht weiterverfolgt wird. Stattdessen soll die für 2026 geplante Generalsanierung der bestehenden Strecke über Lüneburg, Uelzen und Celle auf 2029 geschoben werden, um dann neben der Modernisierung auch die Kapazität durch Ausbaumaßnahmen zu erhöhen.

DIE GÜTERBAHNEN begrüßen die Einigung auf den möglichst schnellen Ausbau zusammen mit der Sanierung der bestehenden Schienenverbindung. Das kann vergleichsweise schnell die seit Jahren größten Probleme von Reisenden und verladender Wirtschaft, nämlich zu wenig Kapazität und schlechte Betriebsqualität, lindern. Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN, zeigte sich jedoch irritiert über die Interpretationen, „der“ Deutschlandtakt sei damit Geschichte. „Das Gegenteil ist richtig: der für den Bund ausgearbeitete Zielfahrplan muss jetzt zwar noch weitgehender überarbeitet werden als das ohnehin geplant und schon beauftragt war. Für die Wirtschaft ergeben sich dabei aber neue Chancen, dass doch noch ausreichend Trassen für den Güterverkehr in den Zielfahrplan aufgenommen werden.“

Westenberger weiter: „Es muss allen Beteiligten klar sein, dass die Schienenkapazität im Norden nicht ausreicht. 30 Jahre Trassendebatten ohne Ergebnis haben Niedersachsens Schienenausstattung auf dem Stand eines Eisenbahn-Entwicklungslandes belassen. Die Auswirkungen sind in Hamburg, Bremerhaven und noch weiter im Norden bis nach Skandinavien zu spüren. Die niedersächsische Landesregierung muss nun schnellstens das nächste Dialogforum für einen weiteren Ausbau auf den Weg bringen, wenn sie nicht als Bremsklotz der Verkehrs- und Transportwende in die Annalen eingehen möchte.“

Aus Sicht der GÜTERBAHNEN sind weitere Trassen in der Region unausweichlich, um die Klimaschutzziele, die alle demokratischen Parteien mittragen, zu erreichen. „Ich sehe nicht, wieso die SPD und ihre regional verwurzelten Politiker:innen dies als ein Signal verstehen sollten, die Füße hochzulegen und weiteren Neubau abzuschreiben. Die Deutschlandtakt-Idee und das Ziel, 25 Prozent Schienenanteil im Güterverkehr bis 2030 zu erreichen, trägt die SPD mit. Das Anhalten von Schienenprojekten und der gleichzeitig forcierte Ausbau von parallellaufenden Straßen wie der A 39 oder der A 7 und anderer Bundesfernstraßen steigert aber nicht die Glaubwürdigkeit der Sozialdemokrat:innen. Die auch in Berlin mitregierenden niedersächsischen Regierungsparteien sind somit in der Pflicht, die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen zur Transportverlagerung auf den

Weg zu bringen“, so Westenberger. „Das liegt übrigens auch ganz im Interesse der niedersächsischen Häfen.“

Die Deutsche Bahn muss indes den Ausbau der Bestandsstrecke kapazitätsoptimiert zusammen mit der notwendigen Sanierung angehen und zügig in die Feinplanung gehen. Das heißt, schnellstmöglich die zusätzlichen Gleise, den Umbau von Bahnhöfen, Verladestellen, Abzweigen und Lärmschutz sowie neue Stellwerkstechnik und den Einbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik vorbereiten. Schließlich bekommt sie nun drei Jahre mehr Zeit dafür, sodass auch die geplanten zusätzlichen Gleise auf den beiden Umleiterstrecken Uelzen – Stendal und Rotenburg – Verden vorher realisiert werden können. Für den Schienengüterverkehr ist vor allem von Bedeutung sein, dass zusätzliche Gleise zwischen Lüneburg und Uelzen gebaut werden und ebenso auf den Strecken Celle – Lehrte sowie zwischen Hamburg-Harburg und Lüneburg. „Maximale Gleiskapazität muss dabei Vorrang haben vor höheren Fahrgeschwindigkeiten. Für das Gesamtnetz ist entscheidend, dass möglichst viele Züge unterschiedlicher Art fahren können, nicht dass die DB mit großem Hallo das nächste Bändchen auf einer Highspeed-Strecke durchschneiden kann“, mahnt Westenberger.