

Sonderzug in die Zukunft – Schienenverkehr in Norddeutschland stärken & Hinterlandanbindung Norddeutscher Häfen retten!

In den letzten Jahren ist klar geworden, dass die geplanten Ausbaumaßnahmen des Alpha-E die chronischen Überlastungen nicht einmal oberflächlich überdecken. Die bisher geplante Infrastruktur ist nicht in der Lage die prognostizierten Zugzahlen zu verarbeiten und lässt keinerlei Verbesserung des Angebots zu. Der mangelnde Ausbau der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens gefährdet dessen wirtschaftliche Zukunft massiv. Aber auch die anderen norddeutschen Häfen sind gefährdet. Auch das Bundesverkehrsministerium musste noch unter BM Scheuer erhebliche Probleme mit der Planung eingestehen, sodass nun ein neues Projekt erweitertes Alpha-E geschaffen wurde, das vom Nutzen-Kosten-Verhältnis mit Mühe eine 1,0 erreicht. Diese Maßnahmen werden nicht zu einer ganzheitlichen Lösung für den Schienenverkehr in Norddeutschland führen. Auch im Hinblick auf die Fehmarnbelt Querung muss hier eine leistungsfähige Infrastruktur südlich von Hamburg entstehen.

Die Freien Demokraten Hamburg fordern daher sowohl kurzfristige Maßnahmen als auch langfristige, nachhaltige Lösungen.

Kurzfristige Maßnahmen: Der Bestandsstreckenausbau

Hamburg-Hannover

Auch in Zukunft wird die bestehende Bahnstrecke Hamburg-Lehrte(-Hannover) einen Großteil der Verkehre zwischen der Region Hannover und der Metropolregion Hamburg aufnehmen. Um dies auch über das Jahr 2030 hinaus leisten zu können sind zahlreiche Maßnahmen notwendig. Wir fordern daher den Bau von mindestens zwei zusätzlichen Gleisen bis Winsen, um auf diesen Regionalverkehre zu führen, eine S-Bahn Linie bis Winsen einzurichten und mittelfristig die Regionalbahn durch eine S-Bahn bis Lüneburg zu ersetzen. Bis Lüneburg muss ein viertes Gleis errichtet werden. Bis Uelzen sollte eine optimierte Dreigleisigkeit mit Schnellfahrweichen und ausreichenden Überholungsmöglichkeiten errichtet werden. Langfristig ist auch hier das vierte durchgehende Gleis zu errichten. Ebenso fordern wir eine optimierte Dreigleisigkeit von Celle bis Uelzen. Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit erachten die Freien Demokraten als nicht sinnvoll, denn diese würde zu einer höheren Geschwindigkeitsvermischung führen, bei minimalen Fahrzeitgewinnen im Fernverkehr und einer erheblichen Verschlechterung der Betriebsqualität. Um den Betrieb flexibel zu gestalten, fordern die Freien Demokraten alle Überleitstellen außerhalb von wichtigen Haltepunkten mit Schnellfahrweichen

von mindestens 160 km/h auszustatten. An den Bahnhöfen sind möglichst viele Gleise mit Bahnsteigkanten zu versehen und durch Wieder- oder Neuerrichtung von Gleisen und Bahnsteigen auch eine flexible Nutzung zu ermöglichen.

Hamburg-Bremen

Von Hamburg nach Bremen sollte ein zusätzliches Gleis errichtet werden, um mit der steigenden Nachfrage im Güter- und Personenverkehr, Schritt zu halten. Bis Tostedt sollte die Regionalbahn dann durch eine S-Bahn ersetzt werden. Auch hier gilt, dass eine ausreichende Zahl an Überleitstellen mit Schnellfahrweichen und Bahnsteigkanten den Betriebsablauf flexibilisieren kann.

Ausbau und Elektrifizierung der Heidebahn und Amerikalinie

Heidebahn und Amerikalinie sind als Umleiter- und Ausweichstrecken weiterhin von hoher Relevanz, sowie für die Abwicklung von Ost-West-Querverbindungen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden fordern die Freien Demokraten Ihren Ausbau zu ergänzen, auf durchgehend zwei elektrifizierte Gleise, sowie eine Ertüchtigung der Amerikalinie auf möglichst 140km/h.

Abstellungen und Serviceeinrichtungen

Damit langfristig auch eine Steigerung des Güterzugangebots umsetzbar ist müssen ausreichende Abstellungen mit Serviceeinrichtungen, wie Elektranten, errichtet werden. Ebenfalls soll die Einbindung von Nebenstrecken an Anschlussstellen zukunftssicher gestaltet werden.

Kernprojekt: Neubau einer Schnellfahrstrecke Hamburg-Hannover mit Anschluss Bremens

Hochgeschwindigkeitszüge nutzen vielerorts die gleichen Trassen wie Regional- und Güterzüge. Eine räumliche Trennung von mehreren Trassen ist sinnvoll, um im Fall von Streckensperrungen, Ausweichrouten offen zu halten. Um die Realisierung eines Deutschlandtaktes zu ermöglichen, benötigt man zwischen Hamburg und Hannover eine Fahrzeitreduktion auf deutlich unter 60 Minuten. Zu diesem Zweck fordern die Freien Demokraten eine Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn 7 von Hamburg nach Hannover, die mit mindestens 340km/h befahrbar sein muss. Durch die Trassenführung entlang der Bundesautobahn wird eine weitere Landschaftszerschneidung vermieden und die Neubaustrecke nutzt vorhandene Lärmkorridore.

Anschluss nach Bremen

Um auch die Hansestadt Bremen an die entstehende, leistungsfähige Infrastruktur anzubinden, soll eine Abzweigtrasse mit einer geplanten Geschwindigkeit von 300km/h von Bremen bis zur Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn 27 gebaut werden. Ab der Einfädelung der Gleise von/nach Bremen soll die Trasse bis Hannover, um eine zur Schnellfahrstrecke parallele Güter- und Regionaltrasse ergänzt, geführt werden, mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200km/h. Hierbei bietet sich an die zwei Strecken im Richtungsbetrieb zu kombinieren, um einen flexiblen Betriebsablauf zu gewährleisten.

Halt an den Unterwegsbahnhöfen

Wir fordern Bahnhöfe entlang der Strecke, welche mit Hilfe eines besonders schnellen Regionalzuges oder Ähnlichem mindestens stündlich angebunden werden. Sie sollen Menschen zwischen den Metropolen eine ernstzunehmende und bequeme Alternative zur Fahrt mit dem privaten Kraftfahrzeug

in die Städte ermöglichen. Auch hierbei bleiben wir realistisch und fordern große Parkplätze für ein leistungsfähiges und der ländlichen Region entsprechendes P+R System. An den jeweiligen Bahnhöfen sollten die Bahnsteige nach Möglichkeit 400m lang sein, dass auch ein Fernzug dort im Falle eines technischen Problems halten und Personen aussteigen lassen kann.

Fernverkehr und Anbindung in Celle, Uelzen und Lüneburg

Durch die Verlagerung von bestehenden durchfahrenden Fernzuglinien auf die Neubaustrecke kann das Angebot in Celle, Uelzen und Lüneburg stark aufgewertet werden. In Verbindung mit dem Ausbau der Trasse Uelzen-Stendal schlagen die Freien Demokraten eine stündliche Fernverkehrslinie von Hamburg, über Uelzen, Richtung Magdeburg und Leipzig vor. Kombiniert mit einer Fernverkehrslinie Hannover-Celle-Uelzen-Lüneburg-Hamburg gäbe es mehr als doppelt so viele Fernverkehrshalte in den Städten wie bisher.

Ausweich- und Überholmöglichkeiten

Auch wenn diese Trasse nicht primär für den Güterverkehr geplant ist, sollte sie im Bedarfsfall auch für Leichte Güterverkehre und Umleiterzüge verwendet werden können. Um hierfür gerüstet zu sein, sollen entsprechende Überholbahnhöfe und in Personenbahnhöfen entsprechende Ausweichgleise zur Verfügung gestellt werden.

Autobahnausbau

Im Zuge des Baus der Schnellfahrstrecken sollte der Ausbau der entsprechenden Bundesautobahnen mitgedacht werden. An allen neu entstehenden Bahnhöfen sollten auch entsprechende Autobahnabfahrten, Rasthöfe und P+R errichtet werden.

Vernetzung und Anschluss in Hannover

Die Schnellfahrstrecke sollte in Hannover entlang der Bundesautobahn 352, bis Bissendorf und dort auf die zu ertüchtigenden Gleise der Heidebahn geführt werden. Um den Hauptbahnhof von Hannover zu entlasten wäre eine zweigleisige Gütertrasse entlang der Bundesautobahn 7 östlich von Hannover denkbar.

Fahrgastinformationen, WLAN und Mobilfunk

Im Zuge der Neu- und Ausbaumaßnahmen soll den Netzbetreibern die Möglichkeit gegeben werden ein flächendeckendes 5G-Netz zu erreichen, mit der Erweiterungsmöglichkeit auf "6G". Besonders an ländlichen Haltepunkten, an denen oftmals keine hochauflösenden Fahrgastinformationen vorhanden sind, muss sich der Fahrgast dennoch gut informieren können. Schrittweise sollen an allen Haltepunkten entsprechende Fahrgastinformationssysteme nachgerüstet werden, sowie schnelles WLAN.

Umfeldmaßnahmen

Um die Aus- und Neubaumaßnahmen abzurunden, sollen in jedem Fall einige Aspekte besondere Berücksichtigung finden. Schallschutz ist für die Akzeptanz eines solchen Projektes ein wichtiger Faktor. Etwaige Schallschutzmaßnahmen sollen durch begrünte Schallschutzwände (bepflanzte) besonders nachhaltig gestaltet werden. Durch besonders großzügige Ausgleichsflächen sollen die Eingriffe in die Natur, die trotz der Nutzung des vorhandenen Korridors sein müssen, besonders wertig kompensiert werden. Eigentümerinnen und Eigentümer, sowie Anwohnerinnen und Anwohner der

Neubautrasse, sollen angemessen kompensiert werden.