



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

# Prellbock Altona e. V.

## Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-  
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke  
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort  
mitten in der Stadt**



## **Prellbock Altona begrüßt Fokussierung auf Ausbau der Bestandsstrecke – Was muss jetzt schnellstens getan werden?**

### **22.09.2023 Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona zur vorläufigen Absage an eine Neubaustrecke Hamburg – Hannover**

Die Entscheidung der niedersächsischen Landesregierung, den Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Sittensen nach Hannover (was immer als Neubaustrecke Hamburg – Hannover verkauft wird) nicht weiter zu verfolgen, sondern sich auf die Sanierung und den Ausbau der Bestandsstrecke über Lüneburg – Uelzen – Celle zu konzentrieren, folgt aus der Einsicht, dass eine Neubaustrecke (NBS)

- ▶▶ deutlich teurer wird,
- ▶▶ mit Planungsvorlauf und Bauzeit nicht vor 2040 zur Verfügung stehen würde,
- ▶▶ keinen Erschließungseffekt für die Fläche hat,
- ▶▶ im Abstand von 50 Kilometern zu der Bestandsstrecke eine geringere Kapazität haben wird als eine viergleisige Bahnstrecke,
- ▶▶ wichtige Städte und Verkehrsknoten in Niedersachsen vom hochwertigen Fernverkehr abhängen würde,
- ▶▶ den Hauptengpass im Großraum Hamburg, bestehend aus den sanierungsbedürftigen Elbbrücken, den Engpässen am Hauptbahnhof und dem zu kleinen Neubaubahnhof Diebsteich nicht beseitigen würde
- ▶▶ und last but not least eine politische Brückierung der Anliegerkommunen und Bürgerinitiativen an der Bestandsstrecke bedeutet hätte, die in jahrelanger Kleinarbeit ein Kapazitätserweiterungsprojekt für die Bestandsstrecke (sog. ALPHA-E+) erarbeitet haben.

### **Die Absage an das Hochgeschwindigkeits-NBS-Projekt darf nicht bedeuten, jetzt nichts zu tun.**

Die Kapazitätserweiterung der Bestandsstrecke muss jetzt umgehend in Angriff genommen werden. Und das kann schrittweise erfolgen und muss auch benachbarte Strecken mit umfassen.



## In der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit sind folgende Baumaßnahmen umzusetzen:

- 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 2028 umgesetzt sein.
- 2.** Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen Uelzen und Salzwedel/Stendal, damit ein Teil des Güterverkehrs nach Osteuropa über diese Strecke abgeleitet werden kann. Dieser Streckenausbau ist auch wichtig für den Fernverkehr von Hamburg nach Berlin und München, wenn auf der Hauptstrecke über Bergedorf – Ludwigslust – Wittenberge Bauarbeiten anstehen. Ebenfalls Umsetzung bis 2028.
- 3.** 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 später gefunden werden muss. Umsetzung bis 2028.
- 4.** Bau des vierten Gleises zwischen Lüneburg und Maschen. Der vor zehn Jahren fertiggestellte dreigleisige Ausbau dieser Strecke hat sich wegen einer falschen Konzeption von Weichen und Signalen als Flop erwiesen und kaum zu einer Kapazitätserhöhung geführt. Umsetzung bis 2027.
- 5.** Bau einer zweiten Eisenbahnellquerung im Hamburger Westen parallel zur A7, um eine Redundanz zu den störanfälligen Elbbrücken zu schaffen und die Fahrzeiten vom westlichen Schleswig-Holstein ins nord-östliche Niedersachsen drastisch 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 über die Bahnstrecke Hamburg – Berlin in Büchen. Umsetzung bis 2030.

Diese Projekte erfordern ein konzentriertes Zusammenwirken von Bahn, Politik, Umwelt- und Fahrgastverbänden. Da aber schon viel Vorarbeit dazu geleistet wurde, sollten sich die Projekte zügig umsetzen lassen. Es besteht die Befürchtung, dass im Falle des Baus der NBS Hamburg-Hannover für die vorgenannten Projekte 2., 5. und 6. keine Finanzmittel mehr verfügbar sind.

Ganz ohne Baumaßnahmen und damit sehr schnell lässt sich eine Kapazitätserhöhung auf der Bahnstrecke von Hamburg bis Celle erreichen, indem die schweren Erzverkehre (vier Zugpaare pro Tag) vom Hamburger Hafen zum Stahlwerk in Salzgitter auf Binnenschiffe verlegt werden, die über den wenig genutzten Elbe-Seitenkanal fahren können. Die 5.000 t schweren Erzzüge verursachen erheblichen Lärm und verschleißten aufgrund ihres hohen Gewichtes Schotter, Schwellen und Schienen ganz besonders.

---

### **Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e. V.:**

„Die sinnvolle und realistische Entscheidung der niedersächsischen Landesregierung, sich auf die Sanierung und den Ausbau der Bestandsstrecke zu fokussieren, darf nicht dazu führen, dass der Bundesverkehrsminister jetzt die für das Neubauprojekt eingeplanten Mittel nicht zur Verfügung stellt oder das Bundesverkehrsministerium (BMDV) jetzt gar das Projekt politisch blockiert. Es muss jetzt mit Nachdruck von allen Parteien daran gearbeitet werden, schnellstens mit der Umsetzung der sofort realisierbaren Maßnahmen zu beginnen. Die Stärkung der Güterverkehrs-Hafen-Hinterlandanbindung für Hamburg duldet keinen Aufschub mehr, ebenso die Taktverdichtung im Nahverkehr, wenn die Verkehrswende gelingen soll.“

---

### **Michael Jung – Sprecher Prellbock Altona e. V. – Umweltverband**

Für starken Umwelt- und Klimaschutz  
Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg  
Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

**info@prellbock-altona.de**  
**www.prellbock-altona.de**