

# Neubaustrecken (NBS): Die Masse macht es und Netze zählen!

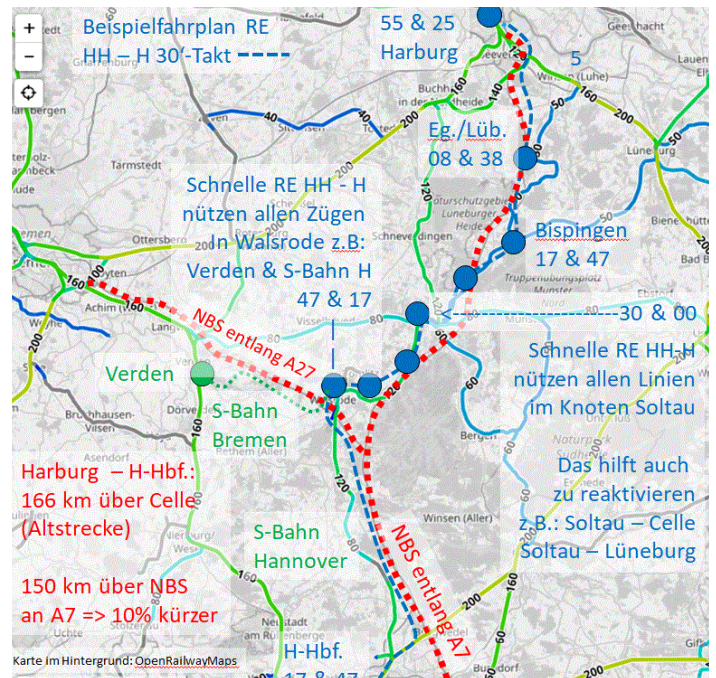
In zwei SHS-Ausgaben diskutierten zwei Experten über zwei neue Strecken (NBS). Einer favorisiert Hamburg – Hannover, der andere Hamburg – Lübeck und beide bestreiten die Notwendigkeit der jeweils anderen. Beide argumentieren zentral mit der Fahrzeit und den Knoten für den Deutschlandtakt.

**D**och selbst wenn der Ausbau von bestehenden Strecken (ABS) Fahrzeitziele erreicht, greift das zu kurz. Wir müssen nicht nur die Kundschaft von der Straße auf die Schiene locken, sondern auch den Platz bieten, wenn sie denn tatsächlich kommt. 25–35 Prozent der Pkw im Umland von Metropolen wie Hamburg oder Hannover heißen täglich hunderte Züge zusätzlich. Gute Aussichten und Grund, NBS grundsätzlich zu betrachten.

Züge gleicher Durchschnittsgeschwindigkeit schaffen viel auf zwei Gleisen. Daher trennt man gerne zwei Gleise langsamer Nahverkehre von Güter-, Regionalexpress- (RE) und Fernzügen, die dann ebenfalls mindestens zwei eigene Gleise brauchen. Für die Anbindung der Orte ist es unbedeutend, ob diese Gleise der durchfahrenden Züge im Ort oder an einer Autobahn außerhalb liegen. Wohl aber für die Belastung der Anwohnenden. Bei ABS verteuern Schutzmaßnahmen für die oft direkt an den Gleisen Wohnenden den Ausbau erheblich.

NBS an Autobahnen belasten meist viel weniger Menschen als der Ausbau durch die Orte. Sie entlasten Straßen zudem direkt dort, wo sie gebaut werden und die Altstrecke von durchfahrenden Zügen. Wie viel leichter diskutiert es sich, wenn der Gesamtlärm sinkt, da Lärmschutz für die Bahn dann auch vor Pkw-Lärm schützt und in zum Beispiel Lüneburg, Uelzen und Celle viel weniger Fern- und Güterzüge durchfahren, aber dafür viel mehr Personenzüge halten?

Nah-, Fern- und Güterzüge können durchaus je zwei Gleise brauchen. Ist es nicht leichter, NBS an Autobahnen für die (gegebenenfalls später auszubauende zumindest abschnittsweise) Viergleisigkeit auszuliegen als Altstrecken sechsgleisig durch die Orte?

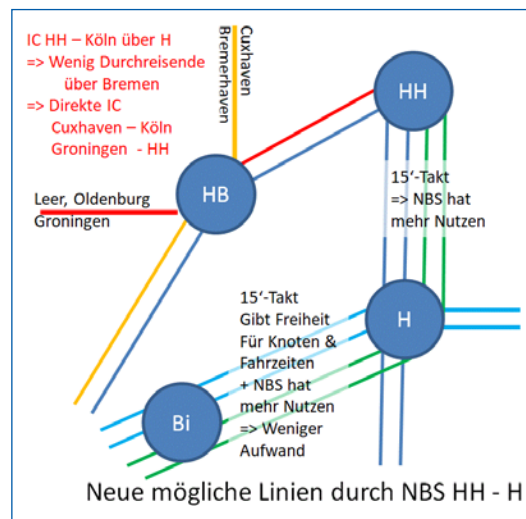
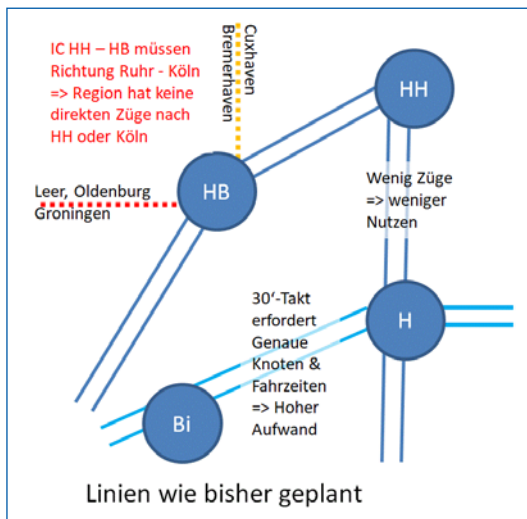


ABS lassen die Linienführung gleich und damit das Ausfädeln auf andere Strecken. Das lässt sich innerstädtisch kaum auflösen. Wo zum Beispiel soll in Lüneburg die Überwerfung hin, damit Güterzüge aus Büchen kreuzungsfrei nach Süden kämen?

NBS helfen Nebenbahnen mit besseren Anbindungen von Regionalknoten. Neue RE Hamburg – Hannover über Soltau, Dorfmark, Bad Fallingbostal und Walsrode binden nicht nur diese Orte selbst besser an Hamburg und Hannover an, sondern über die Anschlüsse auch alle Strecken drumherum. Wie sehr würden zusätzliche Regionalreisende, zum Beispiel Hannover – Amelinghausen und Hamburg – Bergen, Reaktivierungen ab Soltau beflügeln?

Richtung Lübeck herrscht der Regionalverkehr vor – Richtung Hannover der Fernverkehr. Denkt man großräumig und führt Hamburg – Köln über Hannover, sinkt mit den dichteren Takten der Druck ganz bestimmte Zeiten erreichen zu müssen. Wie sehr würde das die Diskussion zum Beispiel nach Bielefeld erleichtern?

Bremens Züge böten dann – vom Druck der Durchreisenden Hamburg – Ruhr – Köln befreit – neue Direkt-



Idee. Aber wie weit über Altona hinaus nach der Elbunterquerung brauchen Züge bis zur Oberfläche? Ein S-Bahn-tauglicher Tunnel wäre wegen des kleineren Lichtraumprofils günstiger und kann 4 Prozent steigen. Wären so die ohnehin tiefliegenden Stationen Altona und Königsstraße erreichbar?

verbindungen: Köln – Ruhr – Bremen – Cuxhaven und Hamburg – Bremen – Oldenburg – Norddeich. Oder warum nicht auch Groningen? Wieder nützt eine NBS weit außerhalb ihres eigentlichen Baugebietes.

Auch Güterzügen böten beide NBS Vorteile. Praktisch alle Güterzüge Dänemarks und Schleswig-Holsteins werden über Bad Oldesloe fahren. Die NBS nach Maschen böte sowohl der Jütlandroute und Kiel als auch Lübeck und der Vogelfluglinie direkte Fahrt sowohl nach Süd- als auch nach Westdeutschland. Welche andere Strecke kann das?

Lübeck – Lüneburg zu elektrifizieren, macht Sinn, um im Notfall umzuleiten. Für viel Güterverkehr wäre sie aber zweigleisig sowie in Büchen und Lüneburg kreuzungsfrei über die Hauptstrecken auszubauen. Eine neue Elbbrücke in Lauenburg käme hinzu. Viel Aufwand obwohl sie nur den Zügen FFBQ – Süddeutschland nützt. Richtung Maschen und Westdeutschland wären aufwändige Verbindungen nötig. Und wie sollen Züge Kiels und der Jütlandroute vom Ausbau Lübeck – Lüneburg profitieren, wenn sie sie nicht erreichen können? Sie würden weiterhin den Engpass in Hamburg-Wandsbek beim Wechsel auf die Güterumgebungsbahn (GUB) belasten und somit die Personenzüge nach Lübeck behindern.

Die NBS Lübeck – Maschen, Hamburg – Hannover und Hannover – Bielefeld sind kürzer als die ABS. Ist es nicht ein großer Vorteil bei gleicher Geschwindigkeit, kürzere Zeiten zu erreichen oder für die gleiche Zeit die Geschwindigkeit nicht so hochtreiben zu müssen?

Eine NBS von Altona nach Harburg als westliche Elbquerung ist zweidimensional betrachtet eine gute

Dann hätten 10-Minuten-Takte der S31, der zusammengefassten Regionalbahnen südlich Harburgs und gegebenenfalls auch Hamburg-Neugrabs/ Stades viel Kundschaft. Wären es nicht sogar so viele, dass kein Platz mehr für Fern- oder gar Güterzüge wäre? Wie sollen diese dann einen eigenen viel aufwändiger zu bauenden Tunnel rechtfertigen? Nicht jede NBS rechtfertigt ihren Aufwand, aber eine reine Nahverkehrslösung als Westquerung muss mit untersucht werden.

### Fazit:

- ABS sind meist denkbar, aber nicht unbedingt leichter und weniger aufwändig.
- ABS könnten gegebenenfalls angesichts der hohen Pkw-Zahlen zu wenig sein.
- NBS können vieles sehr viel besser als ABS, müssen aber netzweit und anhand konkreter Zielfahrpläne untersucht werden.
- Es ist Zeit, den besten Fahrplan zu finden, der aber viel mehr schaffen muss als eine Optimierung nur für Fernzüge.
- Möglich ist, dass NBS kombiniert mit einem leichteren Ausbau von bestehenden Strecken als bisher gedacht, das Optimum sind.

 DR. HOLGER BUSCHE

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN  
MITGLIED IM REGIONALVERBAND  
SCHLESWIG/ MITTELHOLSTEIN