

## **Positionspapier LAG Move zum Norddeutschen Schienenverkehr (beschlossen am 19.11.2024)**

Die LAG Mobilität und Verkehr hatte in ihrem Positionspapier zum Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) die folgenden drei Absätze beschlossen:

### „Planungsstand

*Die Klimarettung kann nicht ohne Verkehrswende gelingen. Grundlage dafür ist eine starke Schiene als Rückgrat für Personen- und Güterverkehre. Es ist erfreulich, dass der Bund bereit ist, mehrere Milliarden Euro zu investieren, um Hamburgs Infrastruktur als Drehscheibe im Norden für die Verkehrswende zu erweitern.*

*Derzeit wird von Bund, FHH und DB der sogenannte Verbindungsbahnentlastungstunnel geplant. Ziel ist die Verdoppelung der Anzahl der Gleise auf der Verbindungsbahn von heute zwei auf vier für den Regional- und Fernverkehr. Dafür sollen die heutigen Gleise der S-Bahn für den Regional- und Fernverkehr genutzt werden. Die S-Bahn soll in einen neu zu bauenden Tunnel verlagert werden. Im Hauptbahnhof soll ein unterirdischer neuer Bahnsteig mit zwei neuen Gleisen für die S-Bahn entstehen. Auf diese Weise sollen die Voraussetzungen in Hamburg für den Deutschlandtakt geschaffen werden. Teil dieser Planung ist auch die Entlastung des Hauptbahnhofs, weil die Gleise 3 und 4 zukünftig vom Regional- und Fernverkehr genutzt werden könnten. Passend zu dieser Planung hat sich das Land Schleswig-Holstein auf den Ausbau der Strecke Kiel – Elmshorn – Hamburg festgelegt.*

### Deutschlandtakt ist wichtiger Teil der Mobilitätswende

*Der Deutschlandtakt ist ein bedeutender Beitrag zur Verkehrswende und deswegen aus grüner Sicht sehr unterstützenswert. Gleichwohl genügen diese jetzt geplanten Infrastrukturplanungen nicht für die eigentlich erforderliche Mobilitätswende. Im Koalitionsvertrag in Schleswig-Holstein ist vereinbart worden, den Anteil an der Verkehrsleistung im Personenverkehr von 6-7% auf 20-25% zu erhöhen. Für eine dazu passende Planung sollte ein passender Zielfahrplan entwickelt werden. Daraus können im Anschluss passende Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet werden.*

### Der Hauptbahnhof bleibt langfristig ein Engpass

*Für den Deutschlandtakt müssen auch die Kapazitäten des Hauptbahnhofs erweitert werden. Dies geschieht in den vorhandenen Planungen durch*

- *Neubau zweier S-Bahn-Gleise und dadurch Nutzungsmöglichkeit der Gleise 3 und 4,*
- *Ausbau der S4 und dadurch Entlastung auf den Gleisen 5 und 6,*
- *Prüfung eines zusätzlichen Bahnsteigs bei Gleis 9.*

*Zudem wäre die Durchbindung von Regionalzügen zur Verkürzung der Haltezeiten am Hauptbahnhof möglich. Bisherige Simulationen der DB hierzu waren jedoch wenig vielversprechend. Zudem stehen dem organisatorische Hindernisse und Qualitätsziele entgegen.*

*Selbst wenn der Deutschlandtakt mit Hilfe der oben genannten Maßnahmen realisiert werden könnte, würden Verlagerungen über den Deutschlandtakt hinaus über den Hauptbahnhof mit den derzeitigen Planungen nicht realisiert werden können. Notwendig sind deswegen Prüfungen*

- *zusätzliche Gleise am Hauptbahnhof zu bauen, z.B. unterirdisch auf der Westseite und/oder*
- *mehr Züge als heute nicht zum Hauptbahnhof zu führen, sondern beispielsweise in Altona, Harburg, östlich des Hauptbahnhofs oder nördlich des Hauptbahnhofs enden zu lassen.*

*Letzteres könnte für den Regionalverkehr sogar von Vorteil sein, weil die tatsächlichen Ziele der Fahrgäste in Hamburg gestreut sind und so zum Teil sogar schneller erreicht werden könnten.“*

Für den Raum östlich des Hauptbahnhofs gibt es einen Vorschlag „Schiene Plus“, der einen neuen Regional- und Fernbahnhof am Berliner Tor vorsieht. Autor ist Jonas Spanier. Die LAG MoVe hält es für angebracht, dass dieser Vorschlag ernsthaft geprüft wird.

#### Neuer Regional und Fernbahnhof am Berliner Tor sollte ernsthaft geprüft werden

Das oben genannte Konzept sieht vor, den Bahnhof Berliner Tor so auszubauen, dass Fern- und Regionalzüge dort enden können. Dieser Standort ist naheliegend, weil der Bahnhof Berliner Tor sehr gut mit U- und S-Bahn erreichbar ist. Zudem wäre er für Fahrgäste des Fernverkehrs aus dem Süden deutlich attraktiver als ein Endhaltepunkt in Harburg. Das Konzept ist deswegen ein vielversprechender Ansatz zum langfristigen Kapazitätsausbau über den Masterplan Hauptbahnhof und dem Verbindungsbahntlastungstunnel hinaus.

Die LAG MoVe empfiehlt, gemeinsam mit dem Bund in einer großen Knotenstudie Handlungsmöglichkeiten auszuloten, die Schienenkapazitäten über den Deutschlandtakt hinaus auszuweiten. Wichtiger Bestandteil dieser Prüfung sollte sein, ob der Ausbau des Bahnhofs Berliner Tor als Endhaltestelle für Region- und Fernbahnen die notwendige Kapazitätserweiterung über den Deutschlandtakt hinaus gewährleisten kann.

Die LAG MoVe empfiehlt darüber hinaus zu prüfen, ob ein Ausbau des Bahnhofs Berliner Tor den Verbindungsbahntlastungstunnel entbehrlich machen würde und ob der Bund ggf. bereit wäre, die Finanzmittel für den VET in das Projekt Berliner Tor einzubringen.