

Schiene **Plus**

H A M B U R G



schiene-plus.hamburg

Interaktive Karte auf:

map.schiene-plus.hamburg



Inhalt

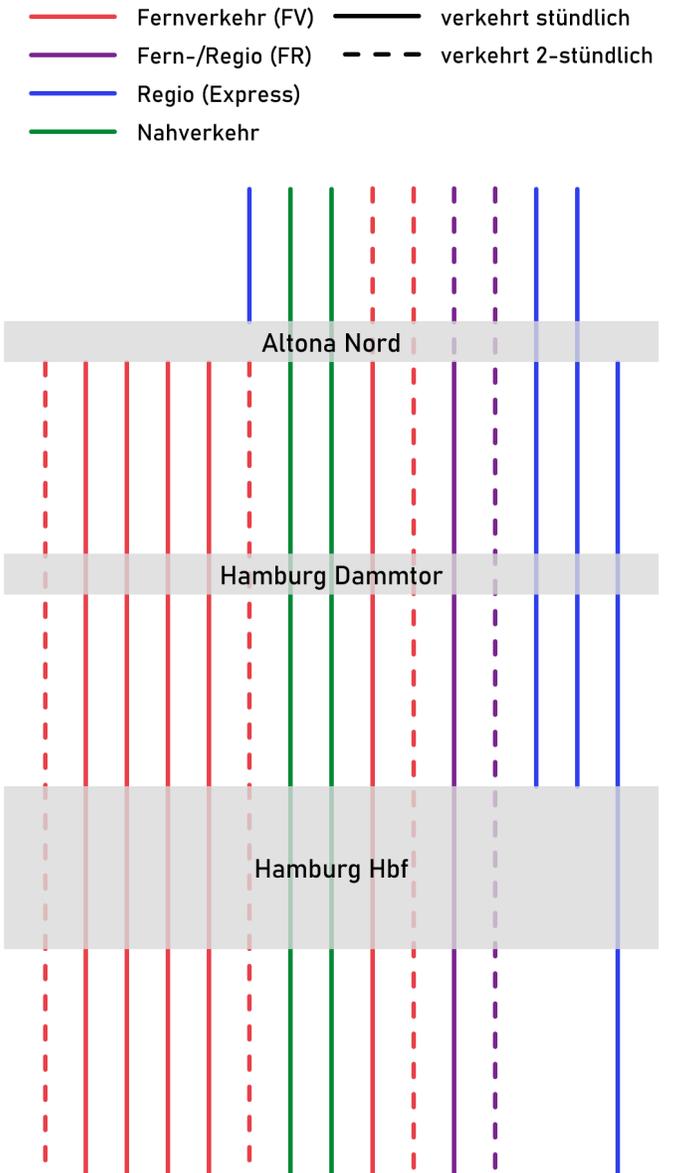
I.	Analyse	4
II.	Neuer Hauptbahnhof	14
III.	Erweiterungsoptionen	37
	a) Stillhorner Elbquerung	38
	b) Maschen — Lüneburg — Lübeck	41
IV.	Linienetze	46
V.	Fazit	51



I . Analyse

Ausgangslage

- ⊕ Hamburg Hbf ist überlastet
 - Keine Kapazität um Fernzüge auszusetzen, daher werden Fernzüge über Verbindungsbahn nach Altona geführt
 - Daraus resultierend: Überlastete Verbindungsbahn
- ⊕ Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) soll Verbindungsbahn von 2 auf 4 Gleise verdoppeln
- ⊕ Deutschlandtakt: Mehr als die Hälfte (7 von 13/h) der Zugpaare auf der Verbindungsbahn enden in Altona
 - Mit dieser Tatsache konfrontiert reagieren VET-Projektleiter auf Dialogveranstaltung am 24.05.23 mit Unkenntnis
 - Kapazitätsverdopplung Verbindungsbahn unnötig ohne FV-Durchbindungen Hbf—Altona
 - Fernzüge Hbf — Altona fast leer (*de-facto* Betriebsfahrten)





Von links oben nach rechts unten:

- 25.04.23. — ICE 584 München Hbf — Hamburg-Altona, Fahrtabschnitt HH-Dammtor — HH-Altona
- 25.04.23. — ICE 805 Hamburg-Altona — Berlin Südkreuz, Fahrtabschnitt HH-Altona — HH-Dammtor
- 03.05.23. — ICE 886 München Hbf — Hamburg-Altona, Fahrtabschnitt HH-Dammtor — HH-Altona
- 15.06.23. — ICE 773 Hamburg-Altona — Stuttgart Hbf, Fahrtabschnitt HH-Altona — Hamburg Hbf
- 15.06.23. — ICE 773 Hamburg-Altona — Stuttgart Hbf, Fahrtabschnitt HH-Altona — Hamburg Hbf
- 23.06.23. — ICE 1579 Hamburg-Altona — Konstanz, Fahrtabschnitt HH-Dammtor — Hamburg Hbf



Züge bald **noch** leerer

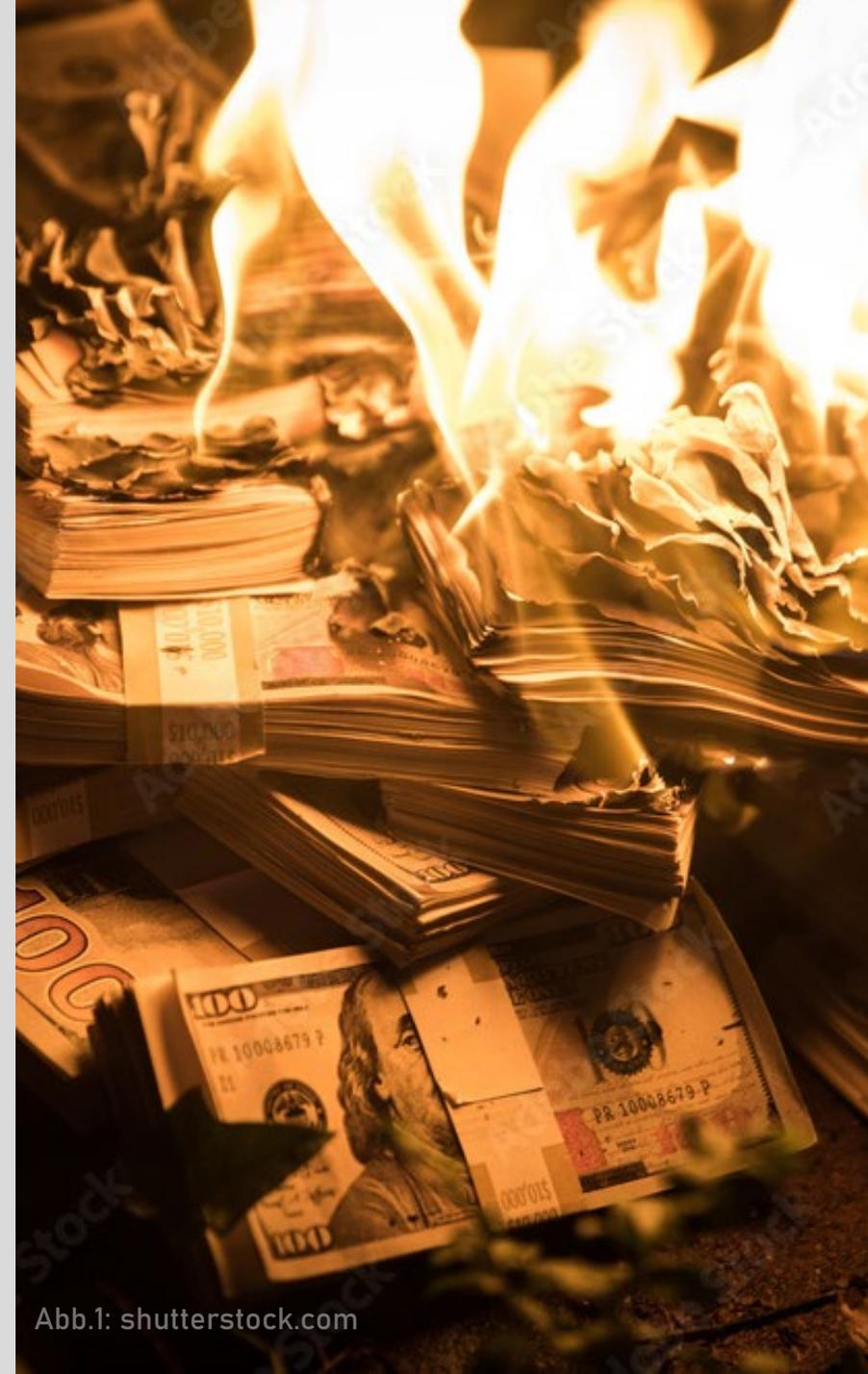
- ⊕ Bf. HH-Altona wird an unattraktiveren Standort Diebsteich verlegt
 - Der neue Standort ist zentrumsfern, zudem besteht kein Anschluss zur S1 nach Blankenese/Wedel
 - Fahrgäste nach Altona Zentrum + S1 → Wedel steigen künftig am Hbf statt in Altona aus Fernzügen aus
- ⊕ Einzig relevante FV-Zielgruppe in Diebsteich: Umsteiger zum RE nach Westerland
 - Grund, warum der RE aus Westerland trotz Diebsteich und VET nicht nach Hamburg Hbf verlängert wird:
„Verlängerung E1 (RE Westerland – HH-Altona, Anm.) nach Hamburg Hbf derzeit aufgrund fehlender Gleiskapazität zur halben Stunde in Hamburg Hbf nicht unterstellt“
 - Deutschlandtakt, SMA und Partner AG₁
- ⊕ Der Fernverkehr nach Diebsteich, welcher den VET erzwingt, soll den Prestigebau „Bf. Diebsteich“ mit Leben füllen, um selbstgesetztes Paradigma nicht zu verletzen:
„Seitens der FHH [ist es] durchaus gewollt, dass die Bahnhöfe Dammtor und Altona in großem Stil durch diverse Fernverkehrslinien bedient werden. Dieses Paradigma gilt umso mehr vor dem Hintergrund der Eröffnung des Bahnhofs Hamburg-Altona (Neu) am Diebsteich.“
 - Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg₂
- ⊕ Gleichzeitig ist der Bahnhof Diebsteich ohne VET zu klein, um FV aufzunehmen → Paradoxon!
„Am neuen Bahnhof Altona müsste [ohne den VET, Anm.] weiterhin der oberirdische S-Bahnsteig genutzt werden; eine Kapazitätserweiterung für den Regional- und Fernverkehr entfiere.“
 - Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg₂

VET = Milliarden für die Fahrt aufs Abstellgleis

- ⊕ Schaffung überflüssiger Kapazität für de-facto Leerfahrten
- ⊕ Nur Symptombehandlung – Überlastung des Hbf eigentliches Problem
- ⊕ 1-gleisige Sperrung des City-Tunnels der S-Bahn für 6 Jahre und 8 Monate (Erstprognose)
- ⊕ Gesamter City-Tunnel für diesen Zeitraum nur in eine Richtung nutzbar:

„In diesem Falle würde die S-Bahn im Zeitraum der Sperrung (...) ausschließlich auf der Relation Hauptbahnhof – Altona durch den Tunnel [fahren]“

— Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende Hamburg₂



Überlastung Hauptbahnhof

- ⊕ 8 Gleise für Fern- und Regionalverkehr sind deutlich zu wenig!
 - „Größter Flaschenhals im Netz der Deutschen Bahn“ – Rüdiger Grube, 16.07.16
 - Verdopplung der Fahrgastzahlen selbst mit 2-3 zusätzlichen Gleisen nicht möglich
- ⊕ Deutschlandtakt
 - Viele Hauptverkehrsrichtungen nicht erweitert
 - Einige Verbindungen sogar verschlechtert
 - Schnellste Verbindung nach München nur noch alle 120 min statt 60 min
- ⊕ Fußwege und Bahnsteige stark überfüllt
 - Die angedachte Einhausung der Steintordamm-Brücke inkl. der bereits bestehenden Treppenaufgänge hat keinen erkennbaren verkehrlichen Mehrwert sondern schafft lediglich neue Laden- und Büroflächen.

Verbindungen ohne Verbesserung	Status Quo	D-Takt
Westerland (RV)	60 min	60 min
Flensburg	60 min	60 min
Kiel (RV)	30 min	30 min
Itzehoe (RB)	60 min	60 min
Wrist (RB)	60 min	60 min
Lübeck (RV)	30 min +HVZ	30 min +HVZ
Lüneburg (RB)	60 min +HVZ	60 min +HVZ
Bremen (RV)	2x60 min	2x60 min
Cuxhaven	60 min	60 min
Rostock (FV)	120 min	120 min
Berlin (FV)	2x60 min	2x60 min
München (schnellste Verbindung)	60 min	120 min



Probleme bekannt

- ⊕ Bereits 2020 brachte Enak Ferlemann "als spätere Ergänzung" zum VET ein Fernbahn-Tunnelbauwerk inkl. großem Tiefbahnhof unter dem Hbf ins Spiel*
 - Würde in seinen Dimensionen wohl sogar Stuttgart 21 übertreffen

→ Dass der VET die eigentliche Problematik nicht angeht, ist bekannt!

*) "Nahverkehr Hamburg" berichtete im November 2023



Herrn Staatsrat Andreas Rieckhof
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Postfach 112109
20421 Hamburg

Betreff: Tunnellösung des Hamburger Hauptbahnhofs und Verbindungsbahn

Bezug: Ihr Schreiben vom 17.12.2019
AktENZEICHEN: [REDACTED]
Datum: Berlin, 19.01.2020
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Staatsrat, *sehr geehrte Frau Rieckhof,*
für Ihr Schreiben vom 17.12.2019, in dem Sie sich die Tunnellösung

Bunkers nur auf der Ostseite erstellt werden, wo bereits die S-Bahnanlagen vorhanden sind. Am einfachsten ginge dies, indem die Gleise 3 und 4 in der Haupthalle dem Fern- und Regionalverkehr zugeordnet und für die S-Bahn eine neue zweigleisige Tunnelhaltestelle östlich der heutigen Gleise 1 und 2 errichtet wird. Ein Fernbahntunnel parallel zur Verbindungsbahn mit Verkehrsstation unter dem Hauptbahnhof erscheint wegen der in ca. 30 m Tiefe liegenden Station Hauptbahnhof Nord der U2 und U4 unrealistisch teuer zu sein.

Als spätere Ergänzung zu diesem zweiten Citytunnel der S-Bahn erscheint uns jedoch ein Fernbahntunnel, der die Strecken aus Richtung Hannover / Bremen und Rostock / Lübeck verbindet, denkbar zu sein. Ein solcher Tunnel könnte im Bereich Wilhelmsburg beginnen und im Schildvortrieb die Elbe und die Hafencity (mit optionaler Regionalbahnstation im Bereich Lohsepark / HCU) unterfahren. Am Hauptbahnhof wäre eine neue Tunnelstation mit vier zusätzlichen Bahnsteigen in West-Ost-Ausrichtung quer zu den heutigen Bahnsteigen vorzusehen. Nach einer höhenfreien Verzweigung westlich Berliner Tor hätte der Tunnel zwei Rampen im Bereich der heutigen Stationen Rotenburgsort und Landwehr.

Vorteil dieser Lösung wäre neben einer zweiten Elbquerung (Erhöhung der Widerstandsfähigkeit des Netzes im Störfall) auch der Wegfall des kapazitätsaufwändigen Richtungswechsels von Fernzügen im Hamburger Hauptbahnhof. Weiterhin stünden vier weitere Bahnsteigkanten mit optimalen Umsteigebeziehungen zur Verfügung, so dass die Kapazität des Hauptbahnhofs ganz erheblich gesteigert würde. Verbindungen aus Richtung Süden nach Kopenhagen ließen sich so wesentlich einfacher realisieren. Auch könnten Züge, die auf den neuen Tunnelgleisen des Hauptbahnhofs enden, die Serviceeinrichtungen des bereits im BVWP 2030 vorgesehenen Abstellbahnhofs

2.2020 15:50:50

Vogelfluglinie nach Skandinavien scheitert am Hamburger Hbf

- ⊕ Keine sinnvolle Verknüpfung in Hamburg
 - 1 einziges Gleis
 - Mit Richtungswechsel
 - Viele Fahrwegkreuzungen
- ⊕ Problem: Beide Richtungen über die Südausfahrt aus dem Hbf
 - Verknüpfung der neuen Magistrale aus Skandinavien mit dem mitteleuropäischen Schienennetz fehlt!

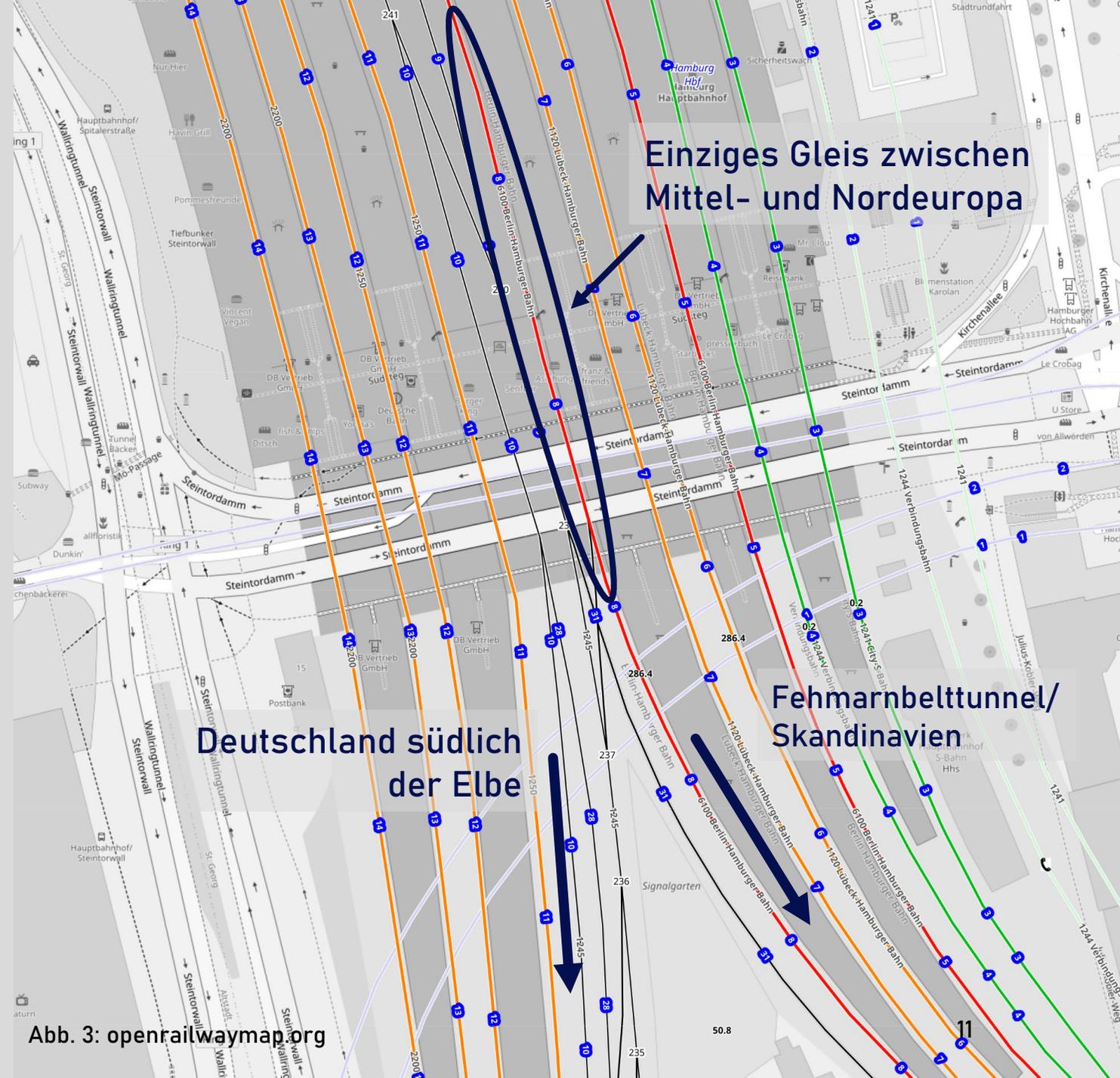


Abb. 3: openrailwaymap.org

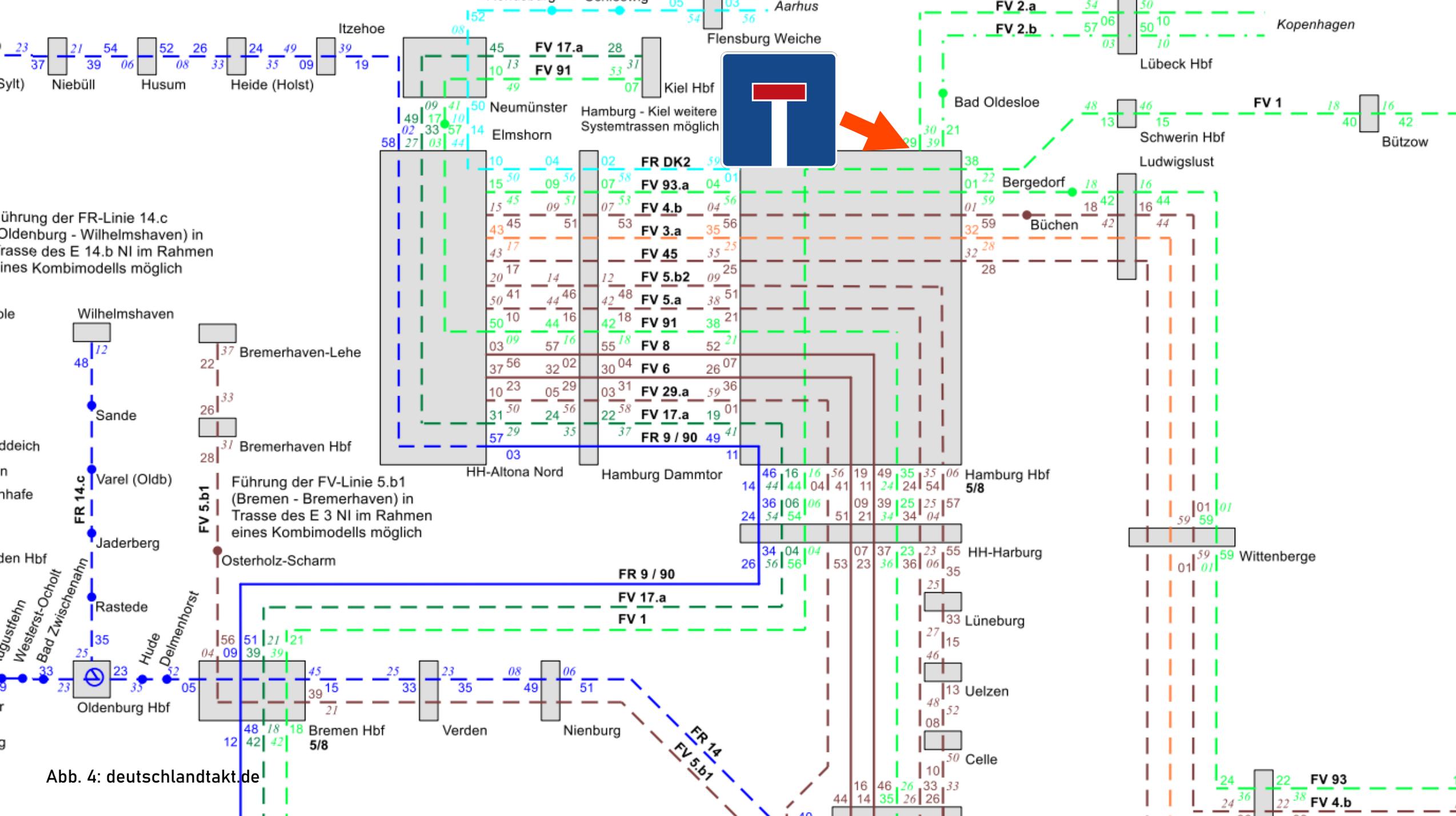


Abb. 4: deutschlandtakt.de

Mit dem VET scheitert die Verkehrswende

- ⊕ Schaffung überflüssiger Kapazitäten für de-facto Leerfahrten
- ⊕ Nur Symptombehandlung – Überlastung des Hauptbahnhofs bleibt als eigentliches Problem ungelöst
 - Gewaltiger von Ferlemann angedachter Ergänzungstunnel zur Problemlösung (> Stuttgart 21)
- ⊕ Deutschlandtakt: Verbindungen ggü. Status quo kaum erweitert
- ⊕ Neue Fehmarnbelt-Achse: Fehlende Verknüpfung mit dem mitteleuropäischen Fernbahnnetz
- ⊕ Sperrung S-Bahn-Citytunnel in eine Richtung für knapp 7 Jahre





II . Neuer Hauptbahnhof

Das Konzept

⊕ Neuer Hbf mit mehr Kapazität:

- Massive Ausweitung der Verkehre (Deutschlandtakt nicht ausreichend)
- Entspannung der betrieblichen Situation (betriebliche Reserven)
- Kapazität zum Aussetzen der Fernzüge
 - Keine FV-Fahrten über die Verbindungsbahn →keine Nötigkeit für VET
 - Neuer Bahnhof Diebsteich “nur” RV-Halt zwischen Elmshorn und Hamburg Hbf, ausreichend ohne Tunnelerweiterung

⊕ Anforderungen an Standort:

1. Ausreichend Platz
2. Günstige Lage in der Stadtgeographie
3. Maximale Knotenfunktion im innerstädtischen ÖPNV
4. Durchbindungsoption zwischen DK+Lübeck und Süddeutschland
5. Anschluss an eine potentielle neue Elbquerung parallel zur BAB 255

Der neue Standort



Der neue Standort

- ⊕ Berliner Tor erfüllt alle Anforderungen
- ⊕ Ausreichend Platz durch überdimensionierte Straßen
- ⊕ Wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt

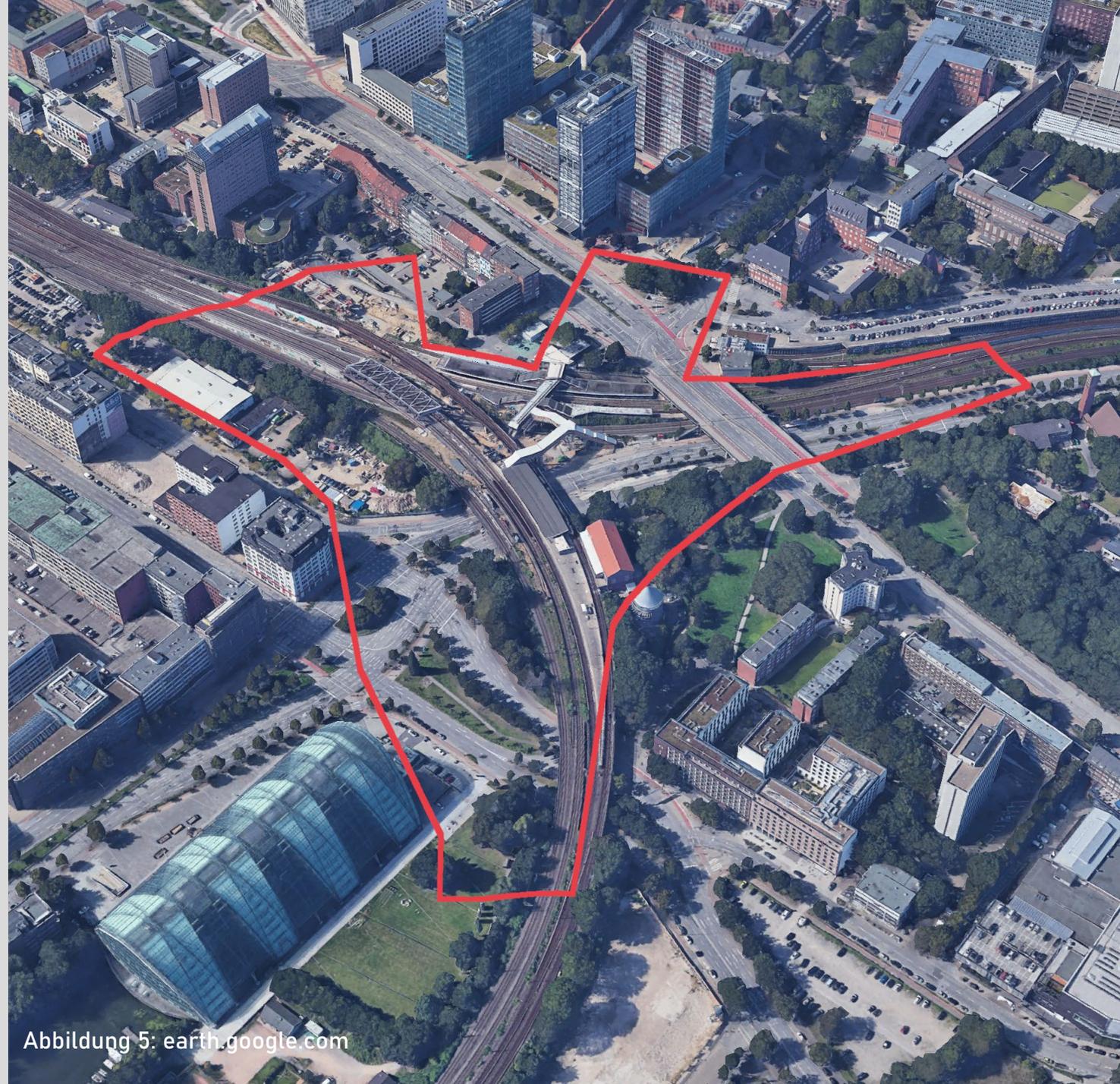


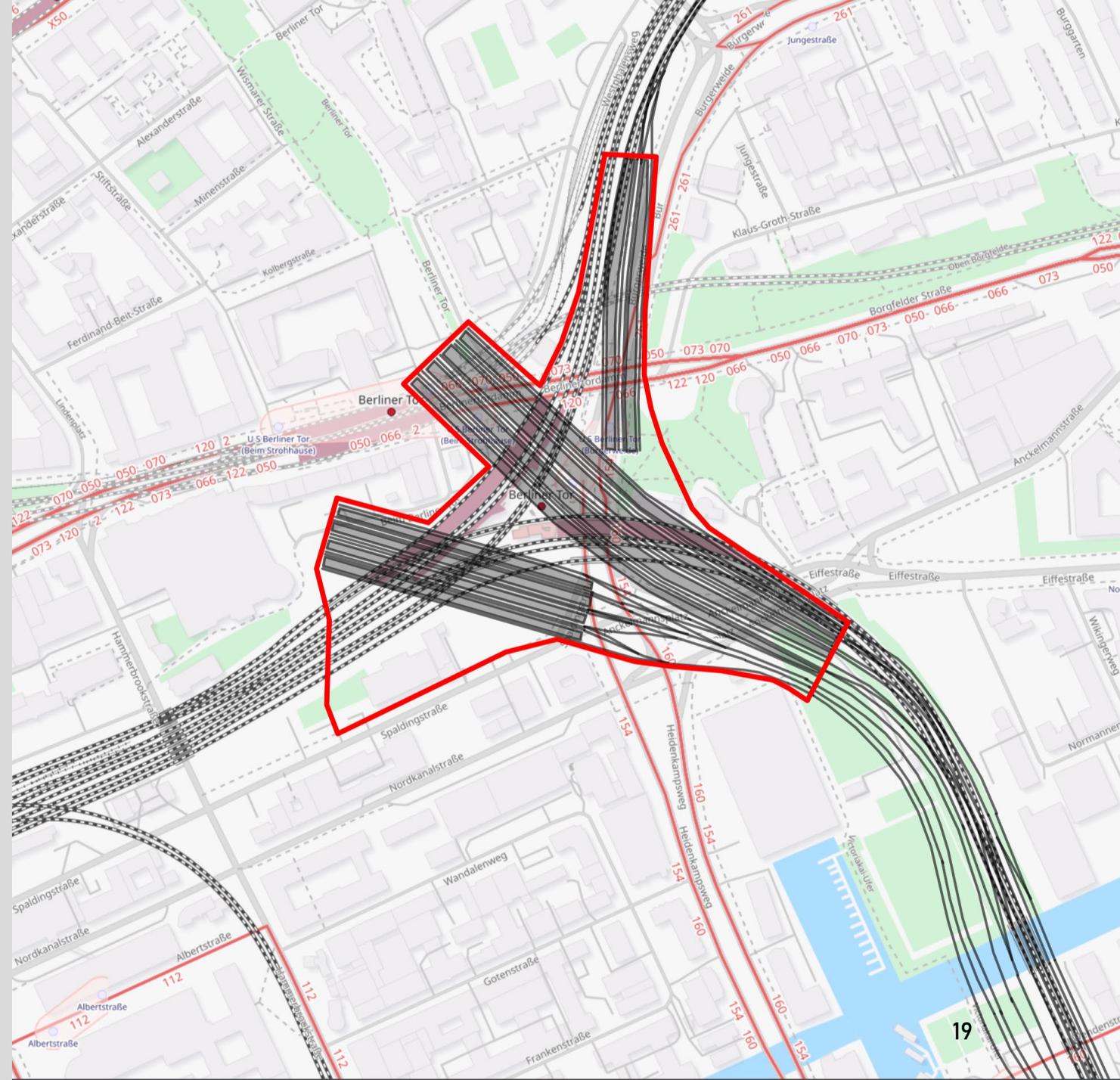
Abbildung 5: earth.google.com

- ⊕ Ersatz des überlastetsten Schienenknoten Deutschlands Hamburg Hbf mit 8 Bahnsteigkanten (+4 S-Bahn) durch einen neuen Bahnhof mit 30 Bahnsteigkanten (+4 S-Bahn)
- ⊕ Ersatz des engen Hauptbahnhofs mit überfüllten Fußgänger-Verkehrsflächen, konzipiert für Fahrgastzahlen der 1900er Jahre, durch ein ausladendes Großbauwerk, welches in der HVZ bequem von zehntausenden Menschen auf einmal genutzt werden kann, ohne voll zu werden
- ⊕ Kreuzungsfreie Fahrtmöglichkeit Kopenhagen – Lübeck – Hannover/Bremen/Berlin über zwei Durchgangs-Bahnsteiggleise in Hamburg Hbf ohne Fahrtrichtungswechsel
- ⊕ Massive Entlastung der Verbindungsbahn durch Wegfall aller in Hamburg endender Fernzüge (Ausnahme: FV aus Aarhus sowie Nachtzüge zur neuen Autoreiszuganlage Eidelstedt)
- ⊕ Entfall des Milliardenprojekts „Verbindungsbahn-Entlastungstunnel“, falls er sich noch verhindern lässt
- ⊕ Innerstädtische ÖPNV-Anbindung des neuen Standorts ist äquivalent mit der am alten Standort
- ⊕ Mit Ausnahme der U1-Verschwenkung keine nennenswerten Tunnelbauwerke nötig



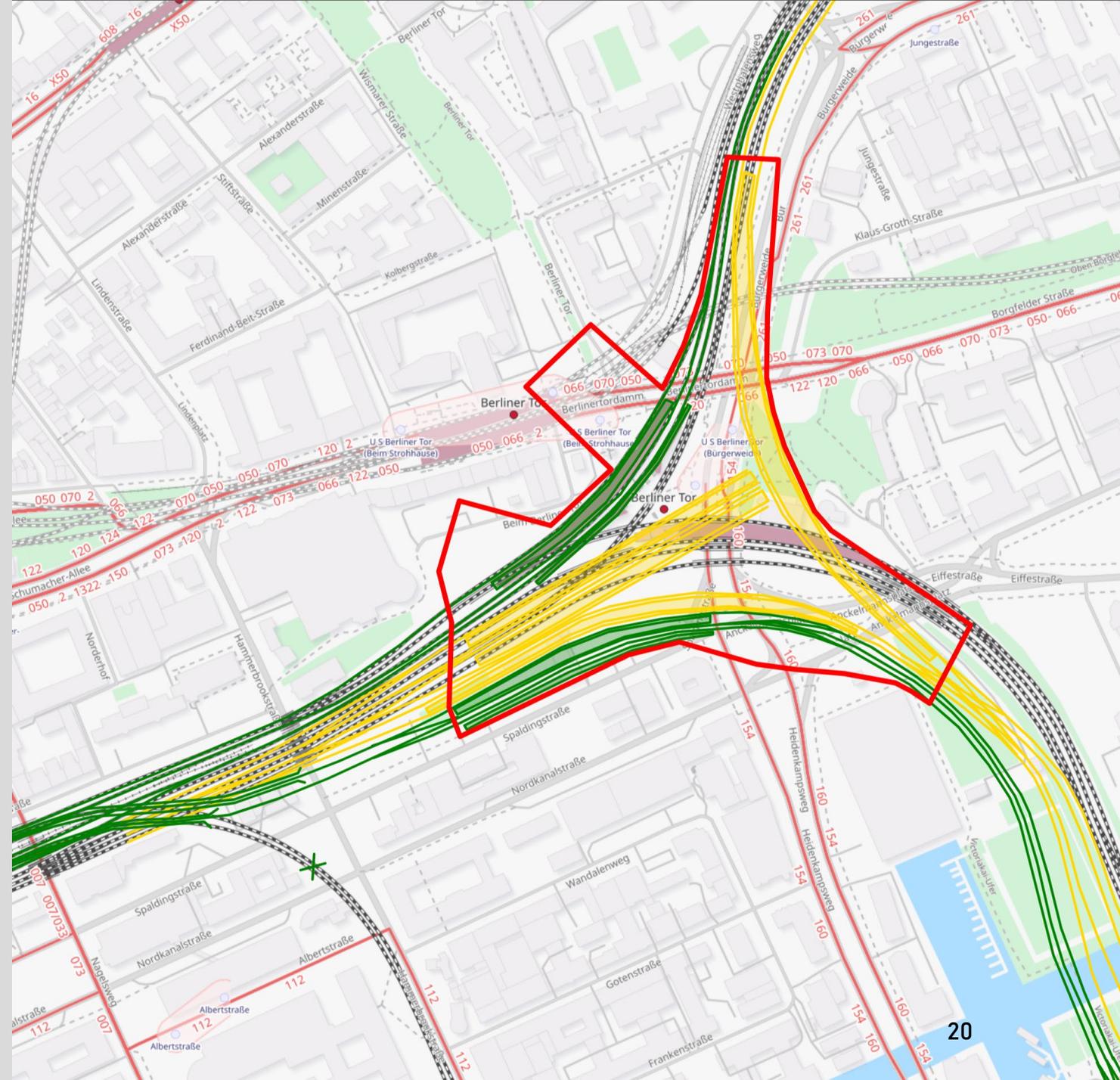
Obere Ebene (Fernbahn)

- ⊕ Ebene +1 → gleiche Ebene wie bisher S2/Berliner Bahn
- ⊕ 19 Kopfgleise
 - 15 Kopfgleise für Regional- und Fernverkehr von/nach Harburg und Bergedorf
 - 4 Kopfgleise für Verkehre Richtung Lübeck



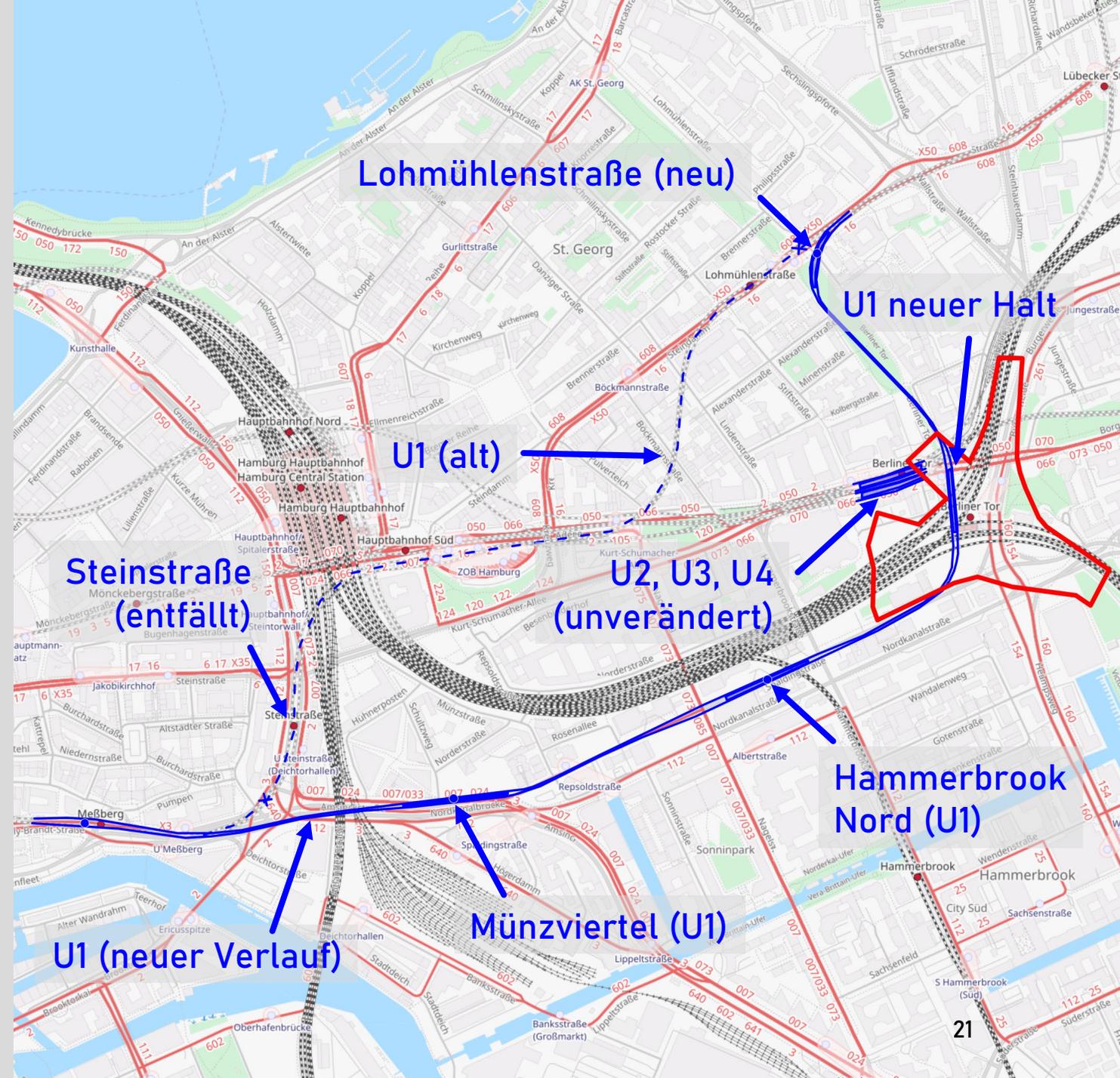
Untere Ebene (Fern- & S-Bahn)

- ⊕ Ebene 0 → gleiche Ebene wie bisher S1/Lübecker Bahn
- ⊕ 4 Kopfpfgleise
 - Regionalverkehr von/nach Elmshorn
- ⊕ 4 Durchgangsgleise
 - 2 Durchgangsgleise Harburg/Bergedorf — Diebsteich — Elmshorn
 - 2 Durchgangsgleise Harburg/Bergedorf — Lübeck — Fehmarnbelt
- ⊕ S-Bahn
 - 3 Gleise für S1 & S4
 - 3 Gleise für S2, S3 & S5



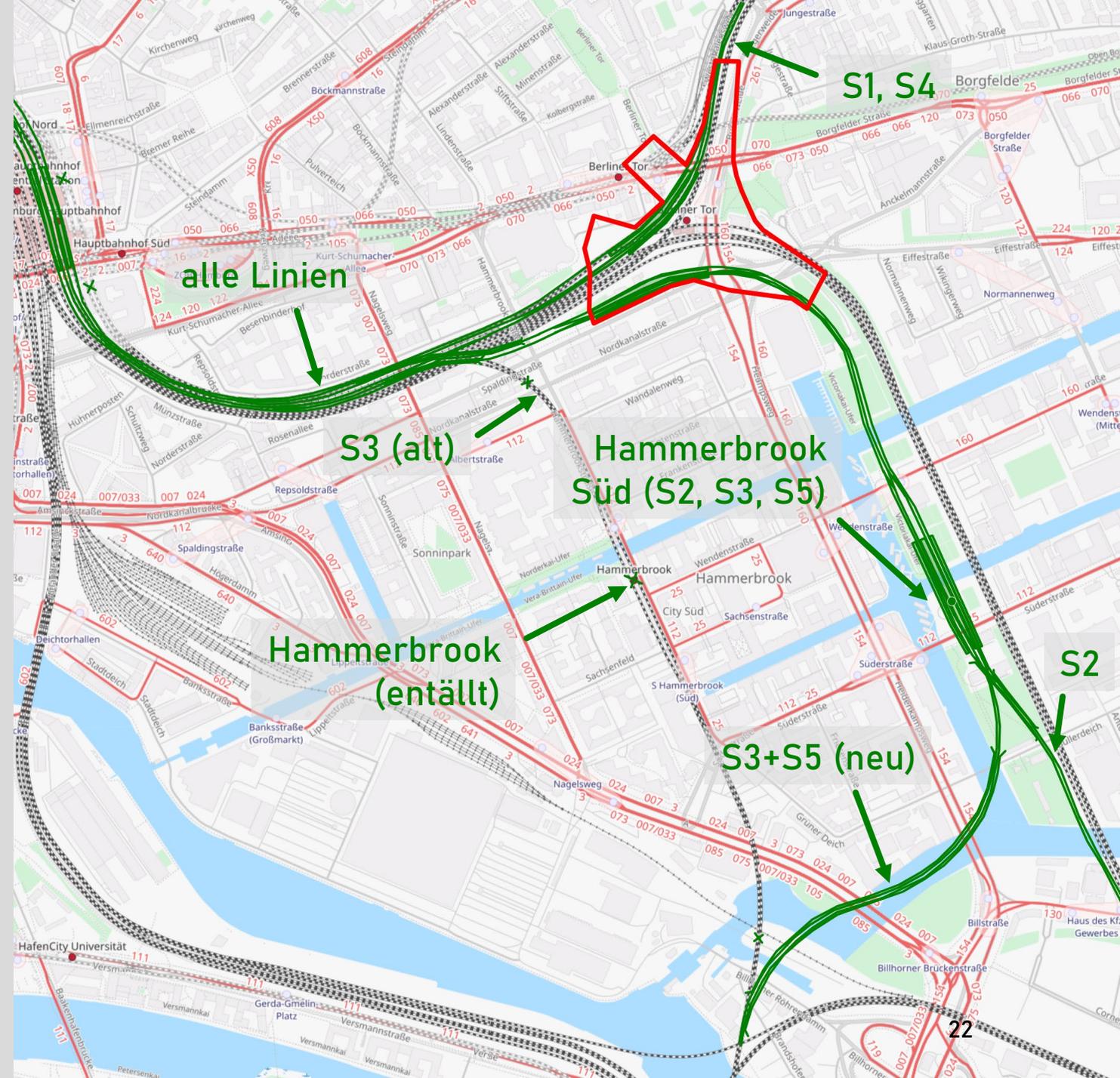
U-Bahn

- ⊕ U2, U3, U4 unverändert
- ⊕ U1 verlegt
 - Neue Station Hammerbrook Nord
 - Steinstraße entfällt, wird durch neue Haltestelle “Münzviertel” ersetzt
 - Lohmühlenstraße um 100 m verlegt
 - Vollständig offene Bauweise möglich



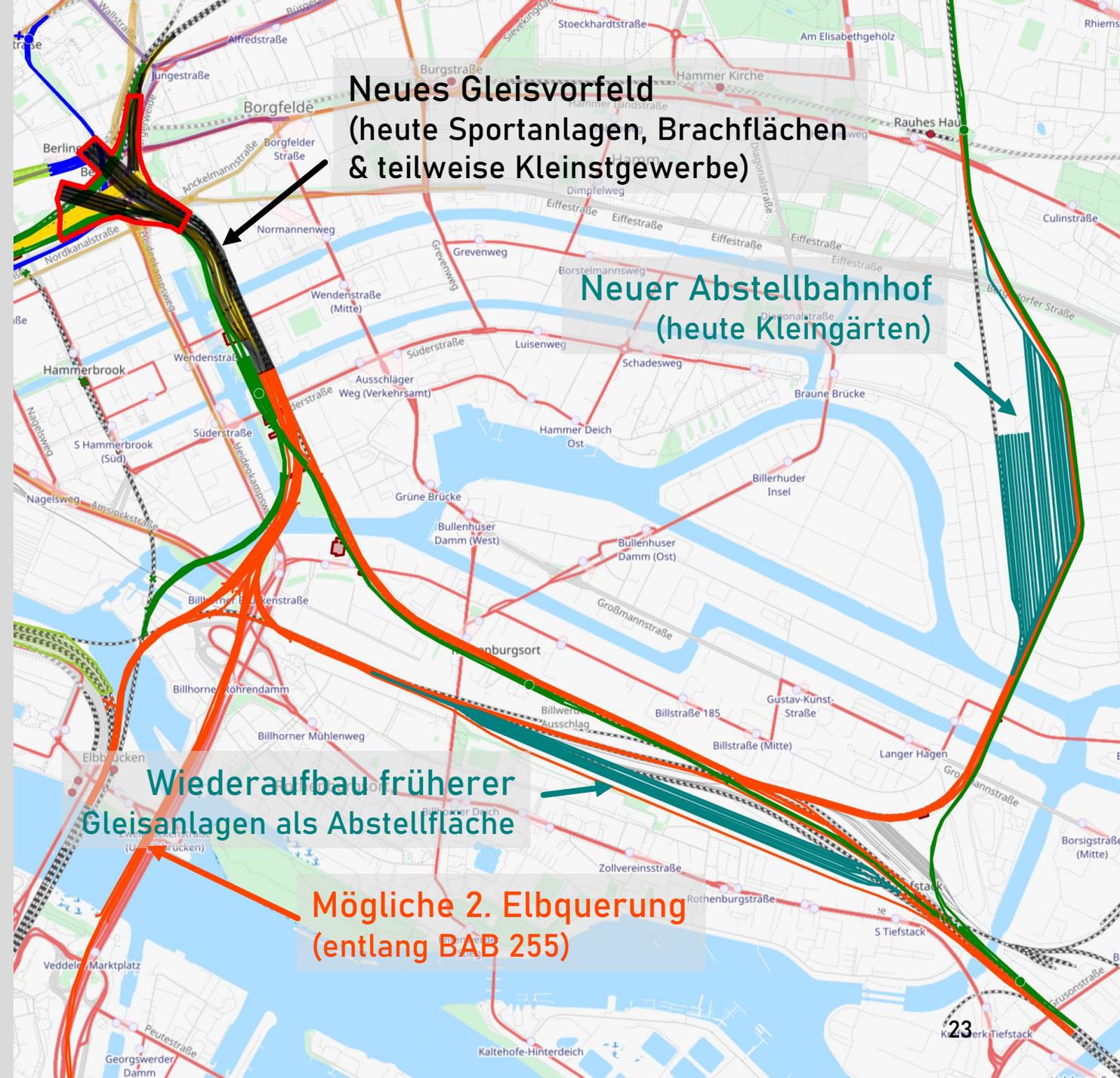
Anbindung S-Bahnen

- ⊕ Alle Linien angeschlossen
 - Geringe Anpassungen
- ⊕ Neue Station Hammerbrook Süd
 - Bessere Erschließung Hammerbrook
 - Ersetzt zusammen mit U Hammerbrook Nord alte S Hammerbrook
- ⊕ Besserer Übergang zwischen S2 und S3 in Hammerbrook Süd statt bisher Hbf



Südliche Gleisanlagen

- ⊕ Neue Zufahrten
- ⊕ Großzügiger Abstellbahnhof (Zu- und Abführung Hbf)



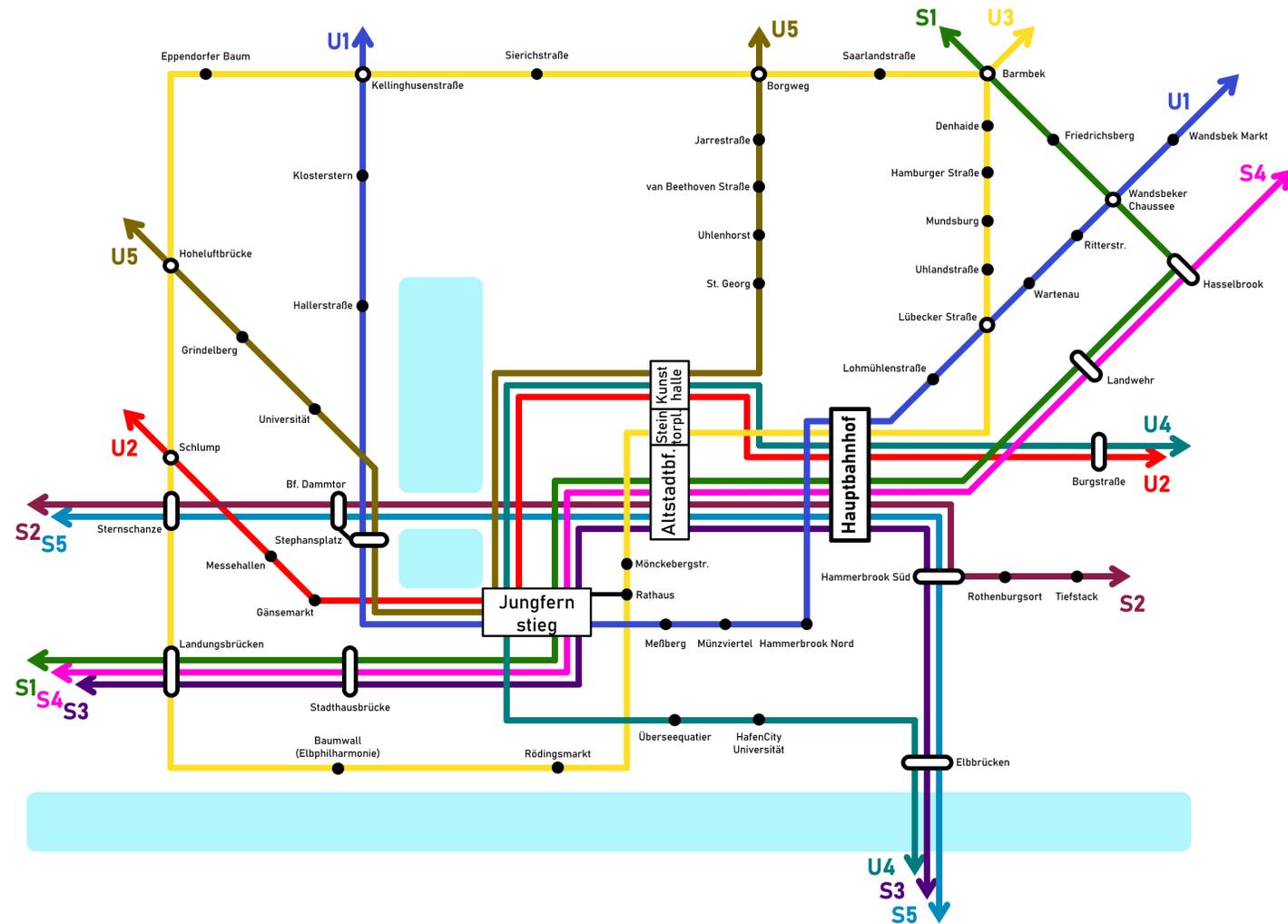
Ausbau Güterring

- ⊕ Zu-/Abführung ICE-Werk Eidelstedt über Güterring
- ⊕ Nötig: zweigleisiger Ausbau
→ Trasse bereits für zwei Gleise ausgelegt (vgl. Foto), zweites Gleis bisher lediglich nicht eingebaut



Liniennetz U- & S-Bahn

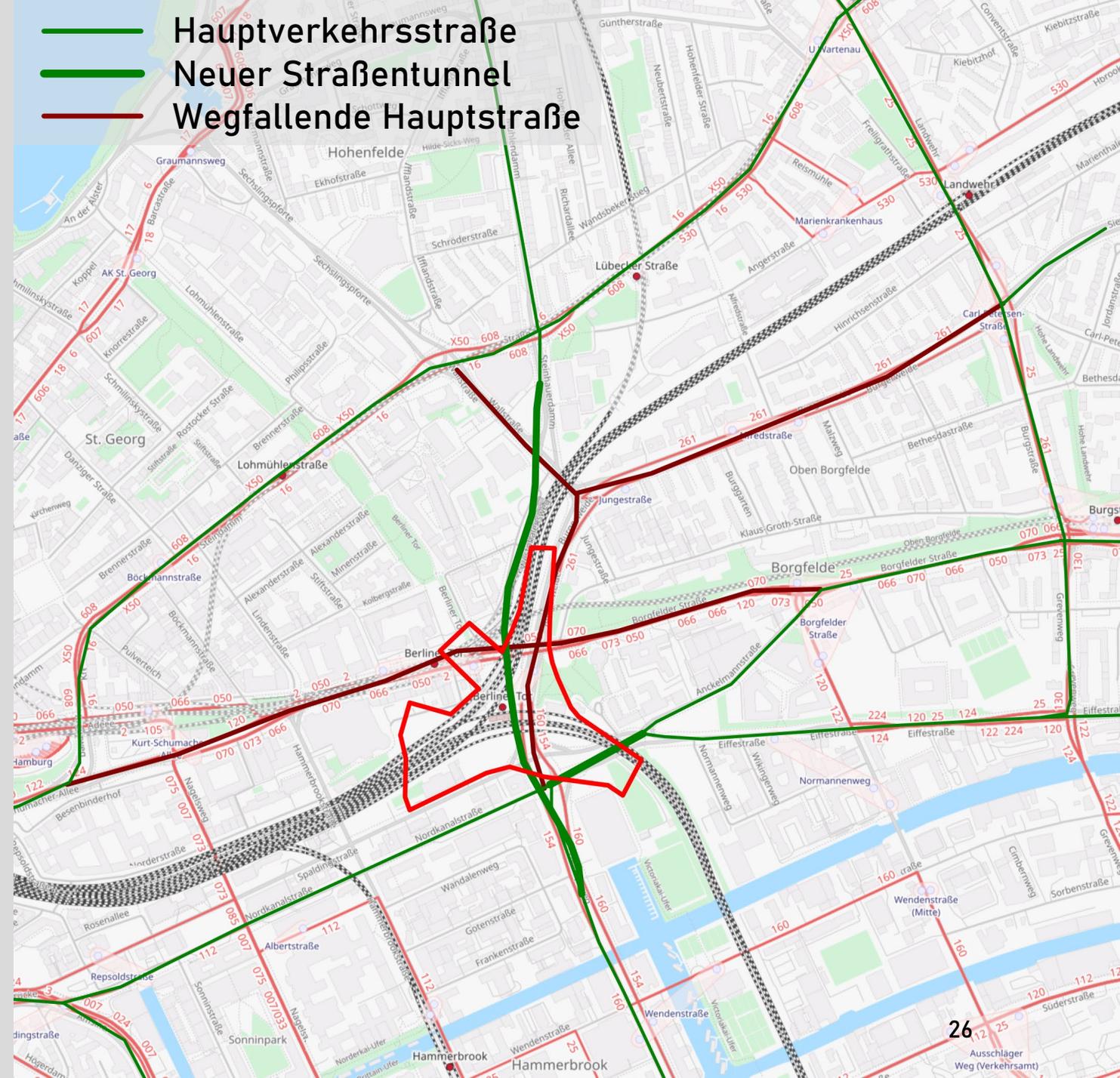
- ⊕ Neuer Hauptbahnhof als zentraler Knotenpunkt im ÖPNV-Netz
- ⊕ Alle derzeit vorhandenen S- & U-Bahn Linien angeschlossen



Straßeneinbindung

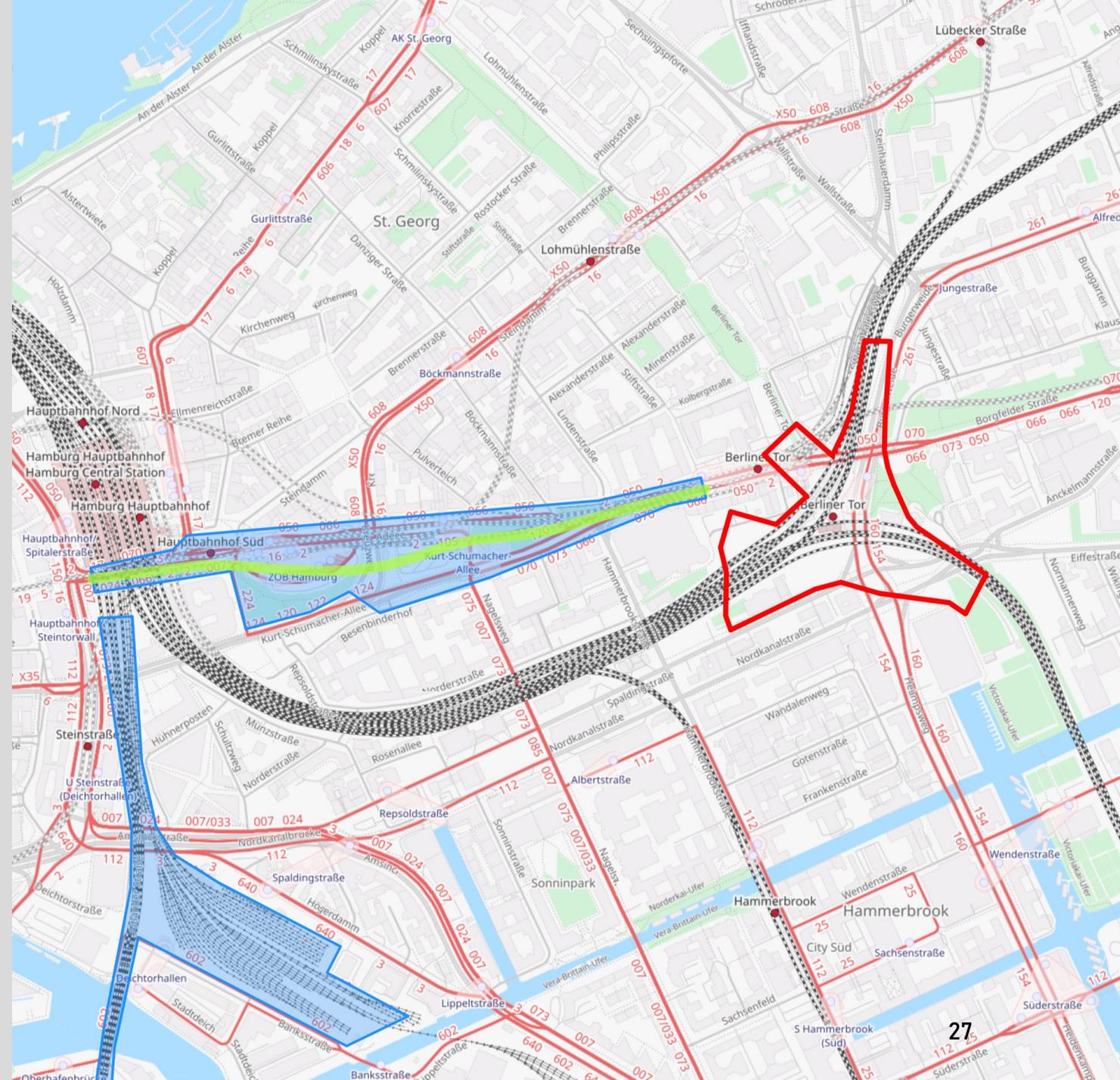
- ⊕ Sperrung für Durchgangsverkehr:
 - Beim Strohause – Borgfelderstr.
 - Bürgerweide
 - Wallstraße
- ⊕ 2 neue Straßentunnel
 - Nord-Süd (800 m) & Ost-West (250 m)
 - Ersetzen teilweise unterbrochene Straßen
 - Offene Bauweise
 - Ost-West-Verkehr über Anckelmannstr. vgl. „Rahmenplan Berliner Tor“

- Hauptverkehrsstraße
- Neuer Straßentunnel
- Wegfallende Hauptstraße



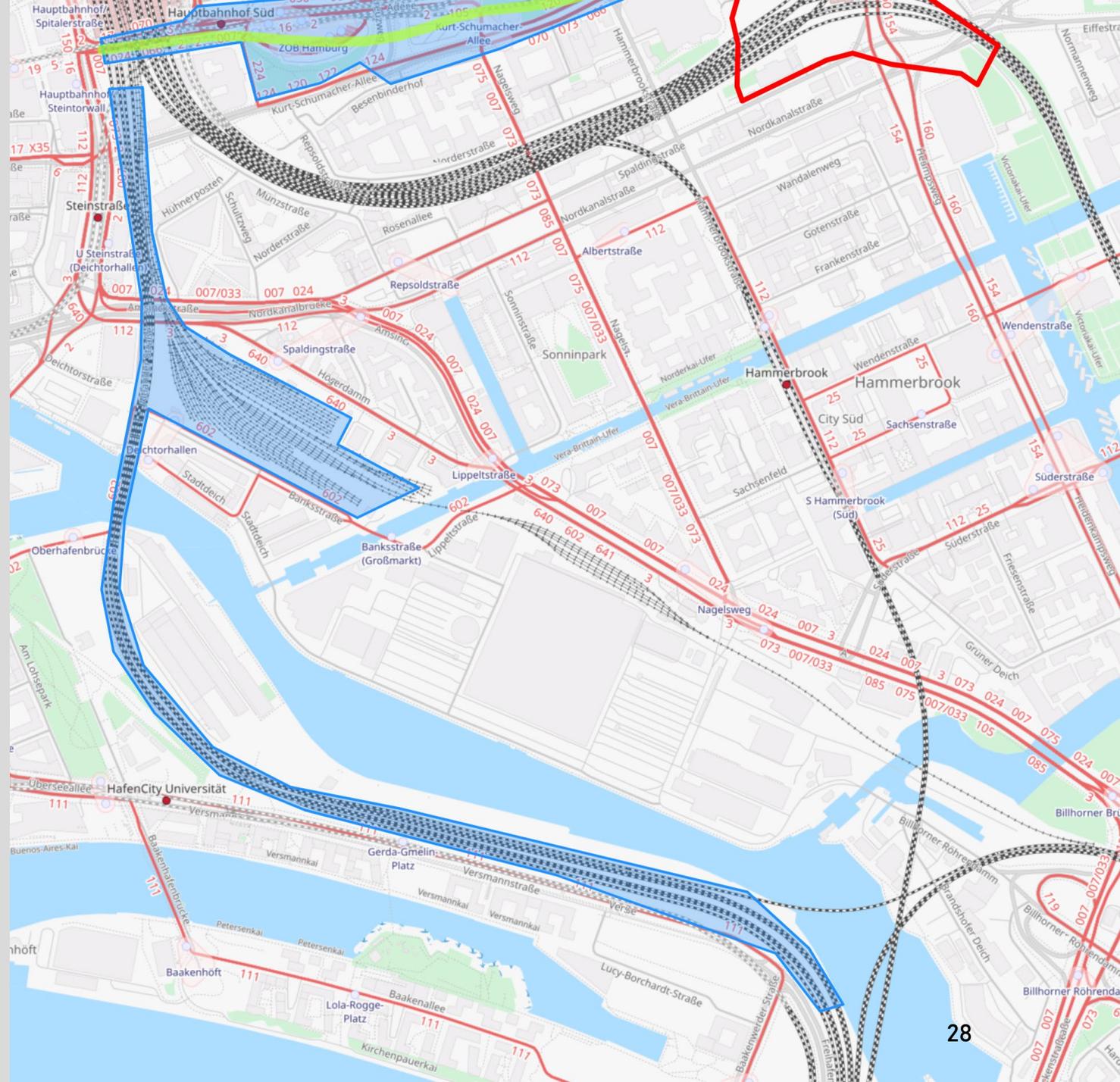
Stadtentwicklung

- ⊕ Entwicklungsraum zwischen Adenauerallee und Kurt-Schumacher-Allee
 - Verlängerung der Fußgängerzone Mönckebergstraße
- ⊕ Aufbrechen autozentrischer Stadtplanung
- ⊕ Verlagerung Fernbus-Halt nach Kölner/Berliner Vorbild an den Stadtrand



Stadtentwicklung

- ⊕ Entfall Gleisflächen alter Abstellbahnhof & HafenCity
- ⊕ Zentrumsnahe Grünanlagen
→ Ersatz für durch Gleisanlagen blockierten angedachten “Alster-Bille-Grünzug” (Rahmenplan Berliner Tor)



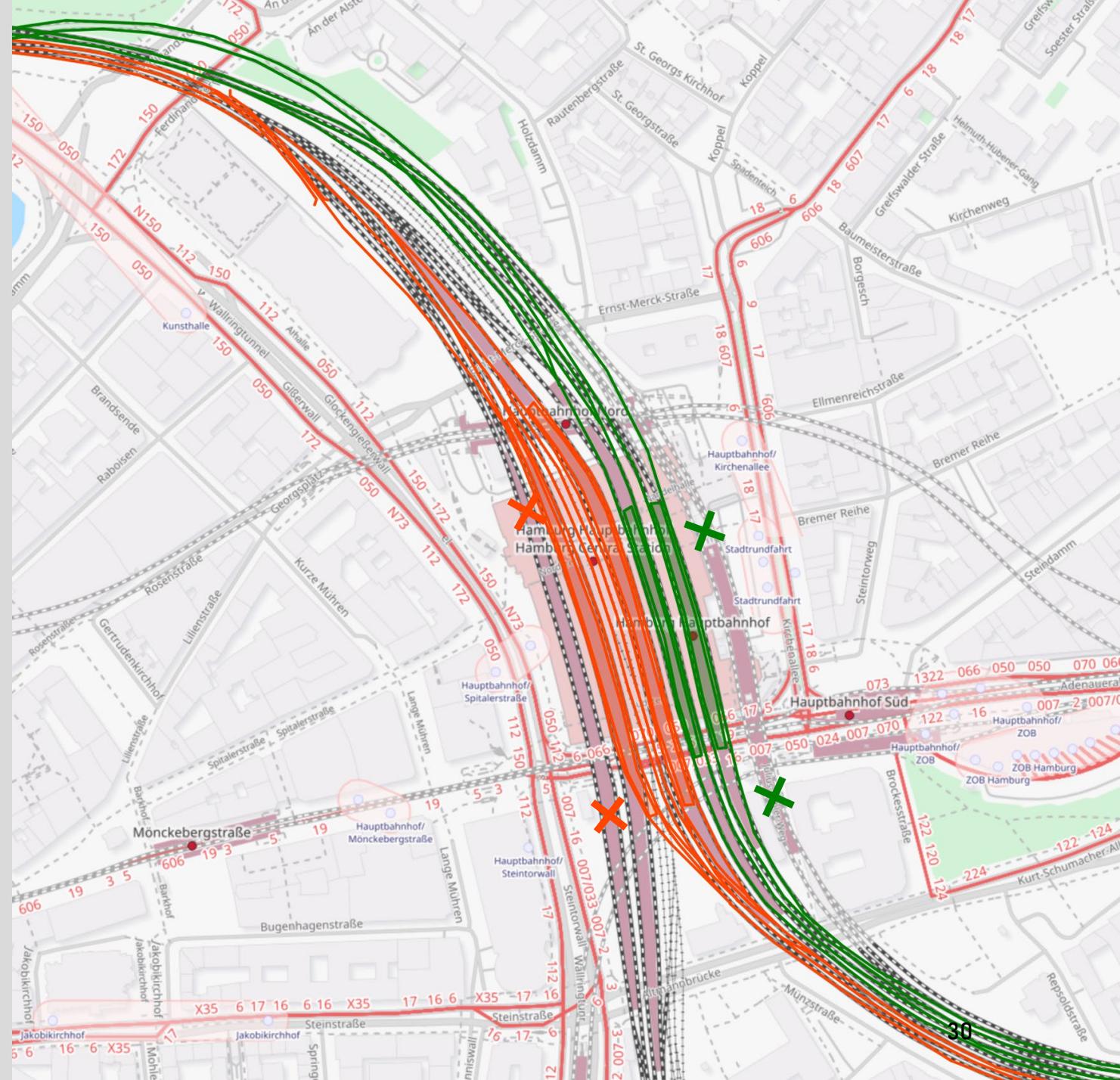
Stadtentwicklung

- ⊕ Entfall Betriebsbahnhof Langenfeld
- ⊕ Mögliche Ersatzfläche für Kleingärten am Autobahnkreuz HH-Ost



Alter Hauptbahnhof

- ⊕ “Altstadtbahnhof”
 - Halt aller Regionalzüge nach Elmshorn
- ⊕ Schließung S-Bahn Tunnel-Bahnsteig
 - S-Bahn 4-gleisig in der Halle
- ⊕ Schließung westliches Seitenschiff
- ⊕ Neubau eines Überwerfungsbauwerkes im nördlichen Gleisvorfeld zur Vorsortierung für den neuen Hauptbahnhof



Verknüpfungspunkt nach Skandinavien

- ⊕ Fehmarnbelttunnel soll Nord- & Mitteleuropa verbinden → scheitert am Hamburger Hbf
- ⊕ Keine sinnvolle Verknüpfung in Hamburg
 - 1 einziges Gleis
 - Mit Richtungswechsel
 - Viele Fahrwegkreuzungen

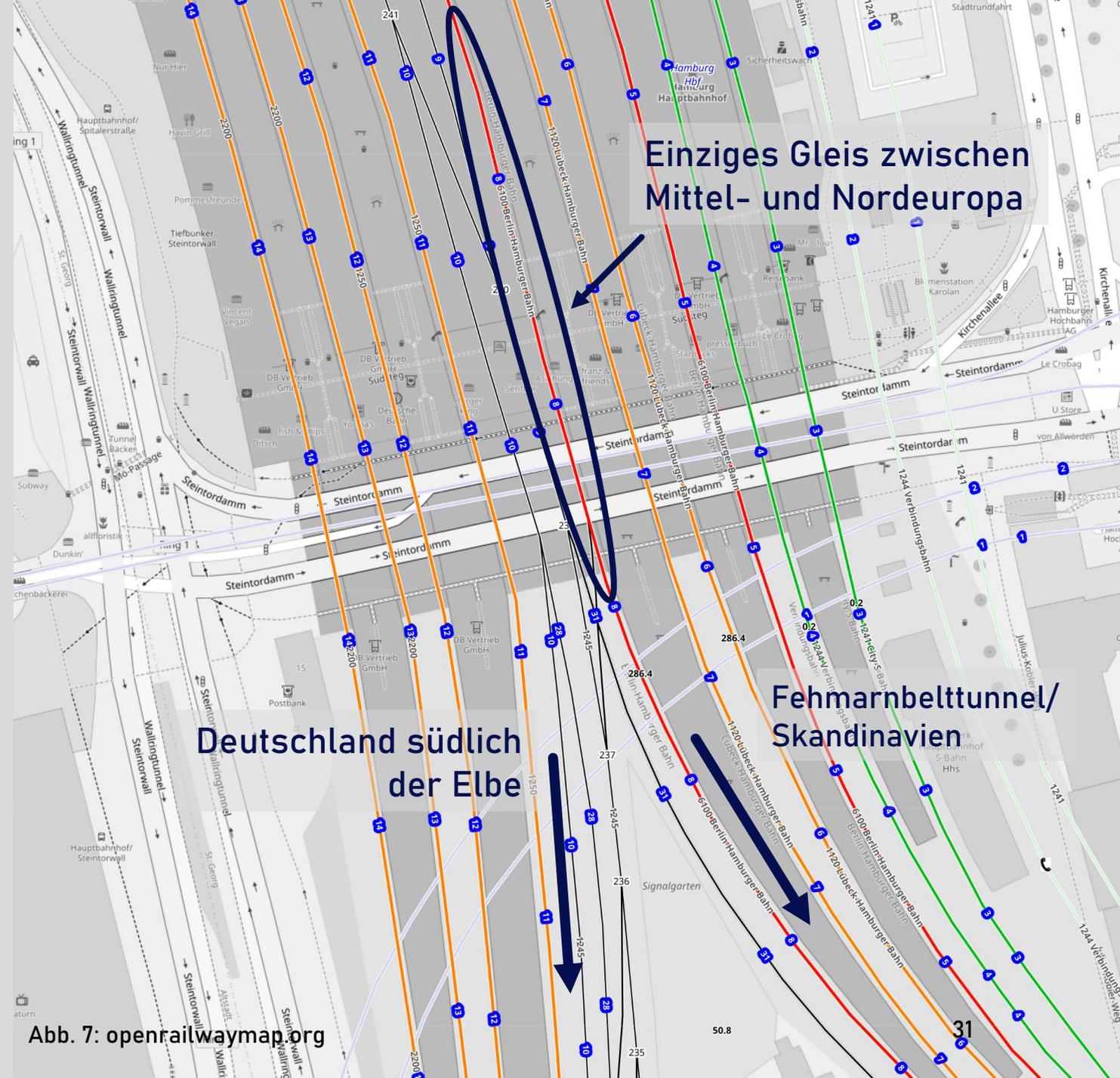
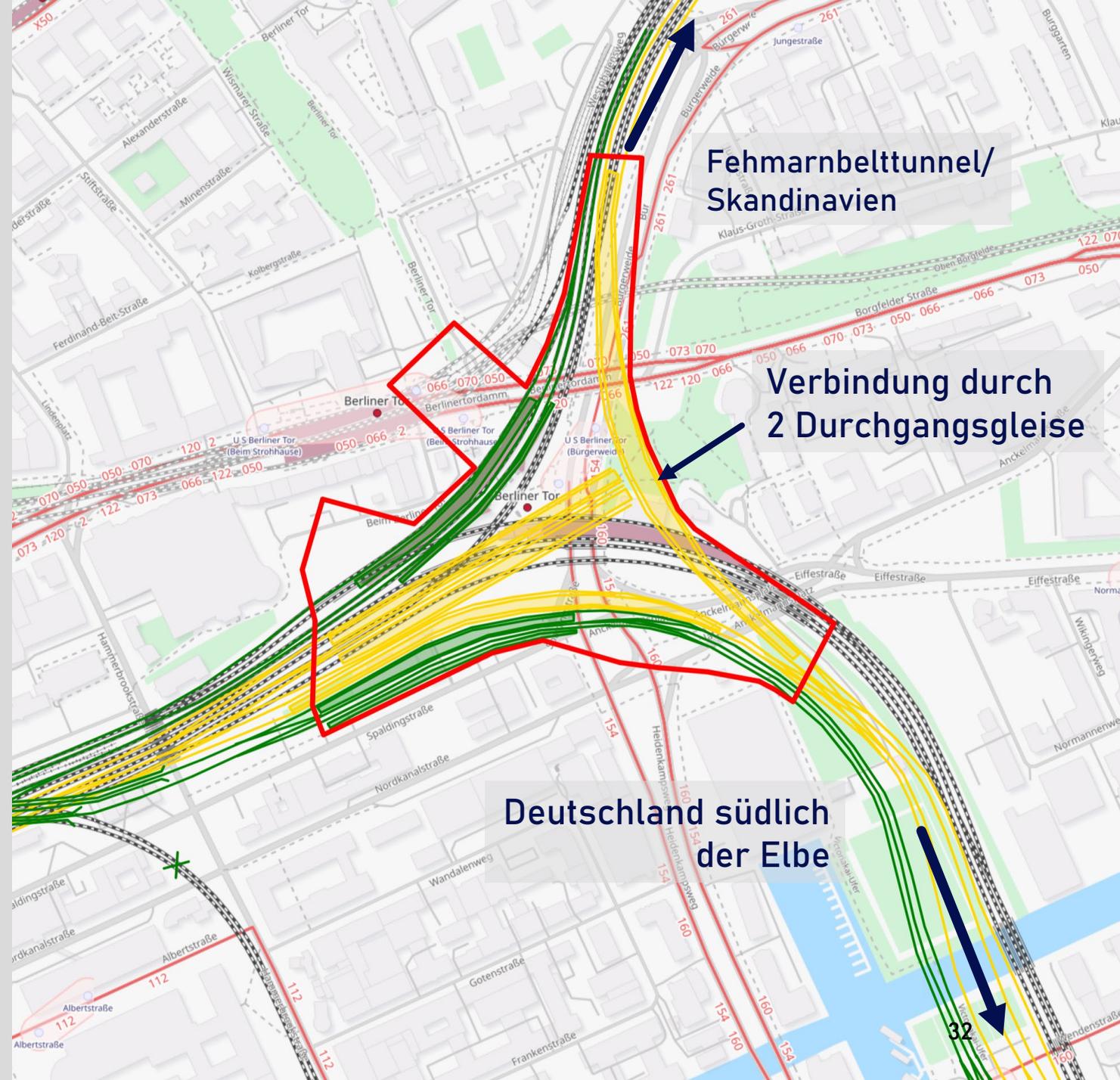


Abb. 7: openrailwaymap.org

Verknüpfungspunkt nach Skandinavien

- ⊕ Stattdessen zwei Durchgangsgleise
- ⊕ Kreuzungsfreie Fahrtmöglichkeiten HH-Harburg – Lübeck – Skandinavien ohne Fahrtrichtungswechsel möglich
- ⊕ Besserer Anschluss für ca. 20 Mio Nordeuropäer an Zentraleuropa



Verknüpfungspunkt nach S-H

- ⊕ Deutschlandtakt:
 - Kiel gut nach Süddeutschland angebunden (2 Taktlinien)
 - Lübeck im FV ohne Direktverbindungen zu Zielen südlich von Hamburg (vgl. Abb. 4)
- ⊕ Bessere Anbindung nach Lübeck nur mit neuem Hbf möglich
- ⊕ Mögliche Potentialsteigerung des FV Süddeutschland – Lübeck mit Durchbindung zu Ostseebädern
 - vgl. IC-Linie Dresden – Rostock – Warnemünde bzw. ehem. Bäderbahn-ICs

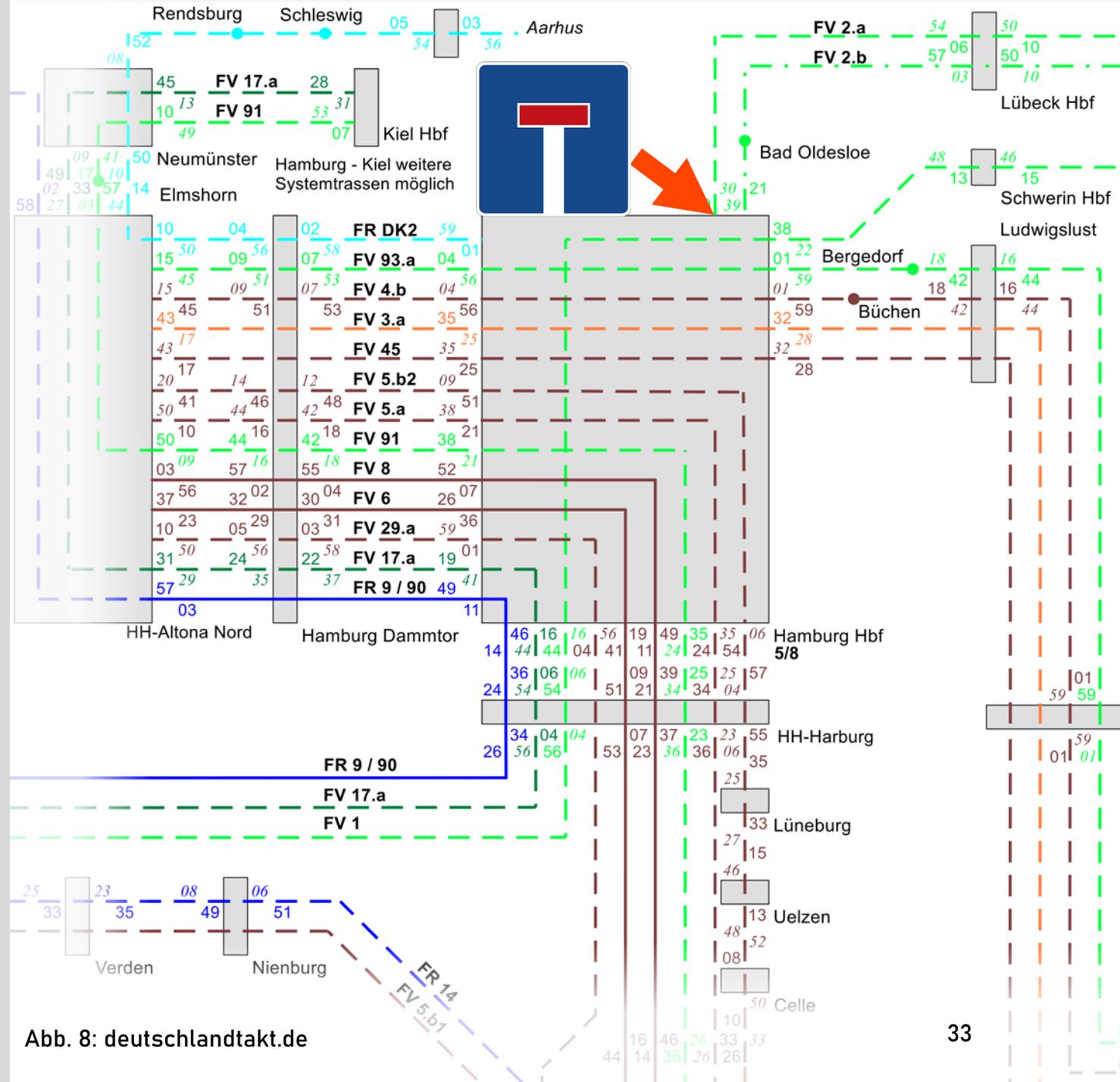
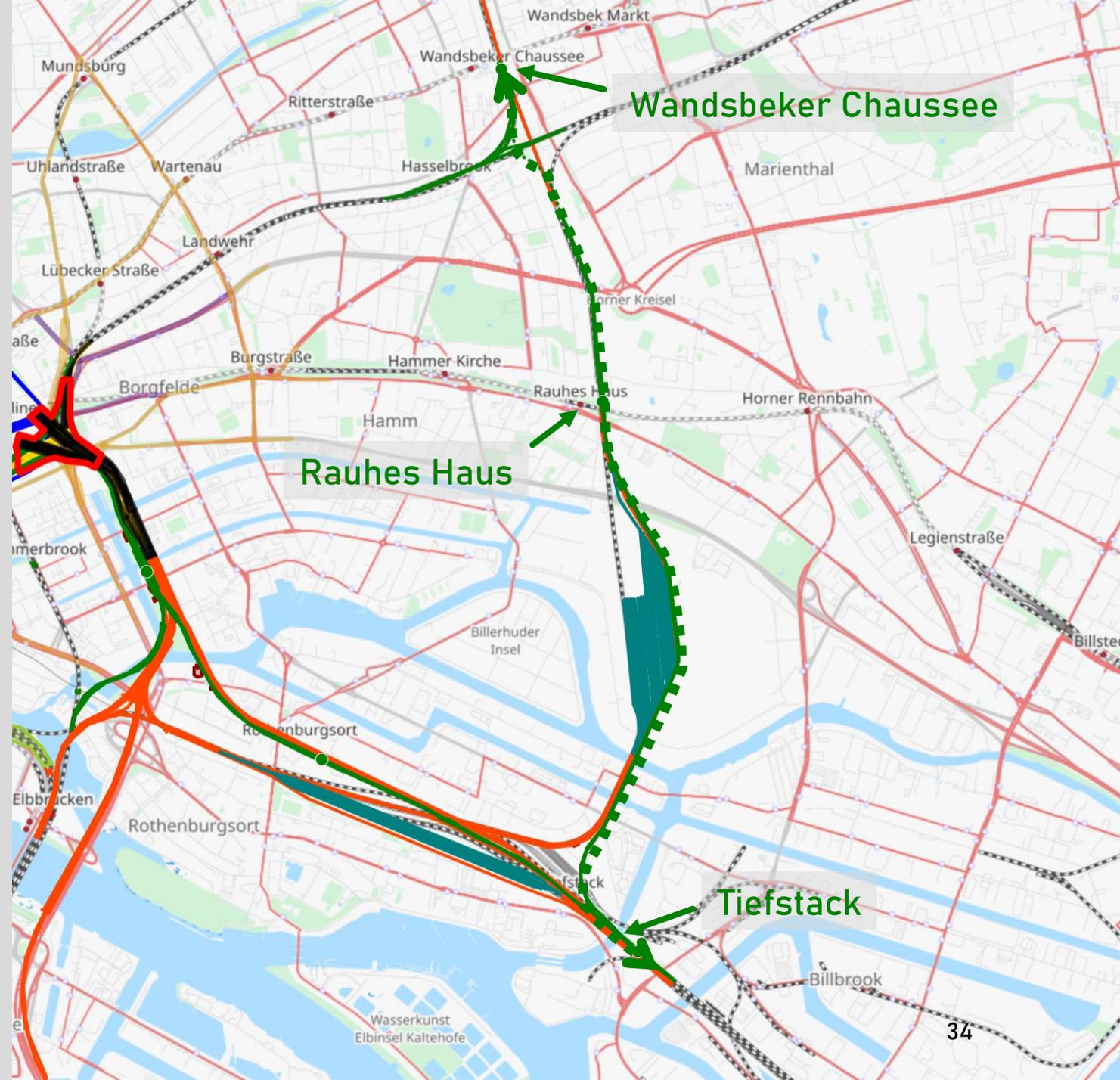


Abb. 8: deutschlandtakt.de

Ringschluss Ost

- ⊕ S-Bahn-Tangente ab Wandsbeker Chaussee über Rauhes Haus nach Tiefstack
- ⊕ 2 neue S-Bahn-Gleise (Stromschiene)
- ⊕ Einmündung in S-Bahn Ri. Bergedorf
 - Tiefstack – Rauhes Haus als 1. Gesamtbausschritt, Umleitung Bergedorfer S-Bahn nach Rauhes Haus während Bau des neuen Hbf (vgl. Seite 36)



Baufahrplan

⊕ Umleitung nach Schwerin/Berlin

- Umleitung FV Berlin + RE 1 über Oberhafen – Ericus (Strecke 1291)
- Evtl. Elektrifizierung der Strecke 1245 zur Entlastung der Strecke 1291
- FV Schwerin – Harburg ohne Halt am Hbf (zus. Halt Bergedorf)

⊕ Umleitung/Brechung nach Lübeck

- Umleitung über Rothenburgsort – Oberhafen – Ericus (Strecke 1291)
- Und/oder Fahrtende in HH-Hasselbrook (Übergang zu S1/S4)

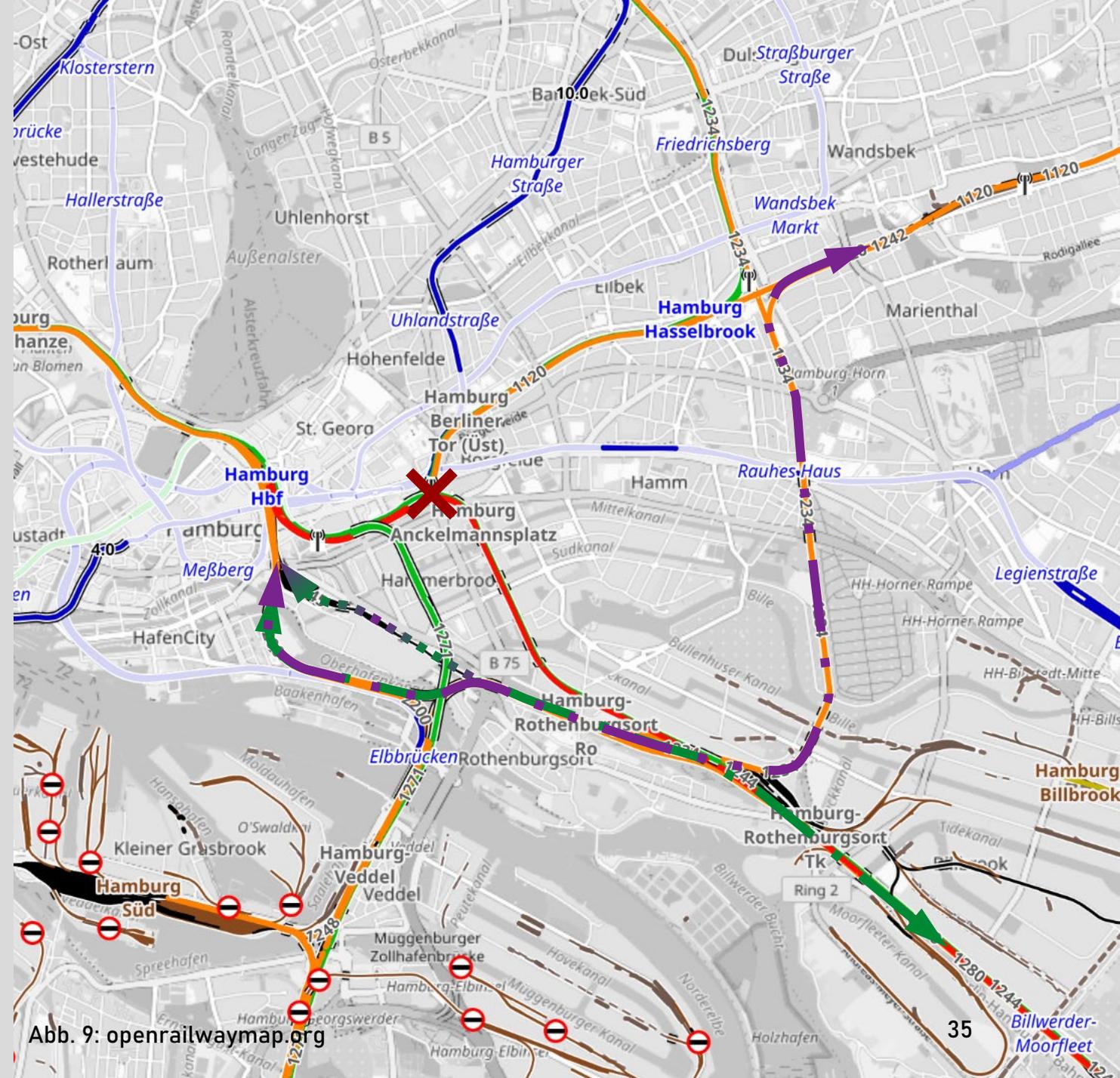
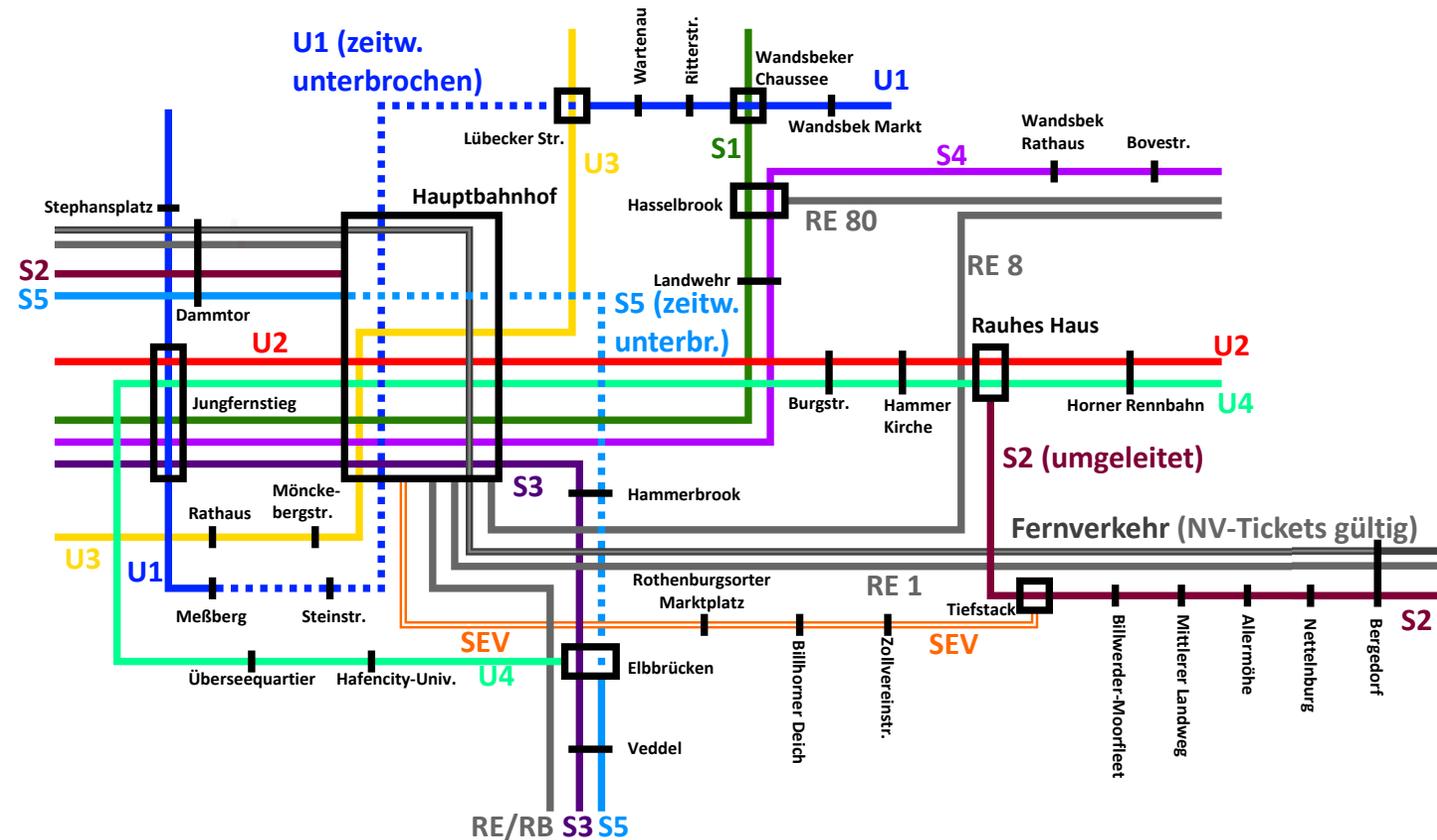


Abb. 9: openrailwaymap.org

Baufahrplan

- ⊕ Zeitweise: Unterbrechung U1
Meißberg – Lübecker Straße
→ Umstieg auf U3 Ri. Innenstadt an
der Lübecker Straße
- ⊕ Unterbrechung S2
→ Umleitung von Bergedorf
kommend ab Tiefstack nach Rauhes
Haus (Umstieg U2/U4)
→ neue Strecke (S. 34) als 1. Bauschritt
→ SEV Busse: Tiefstack –
Rothenburgsort – Hbf
→ Entlastung über FV-Strecke:
→ zus. Halt aller Fernzüge in Bergedorf
(Freigabe für NV-Tickets)
- ⊕ S3 nur zeitweise eingleisig
→ Taktausdünnung Hbf –
Elbbrücken, dort Umstieg auf U4 Ri.
Innenstadt
- ⊕ S1 & S4 unbetroffen

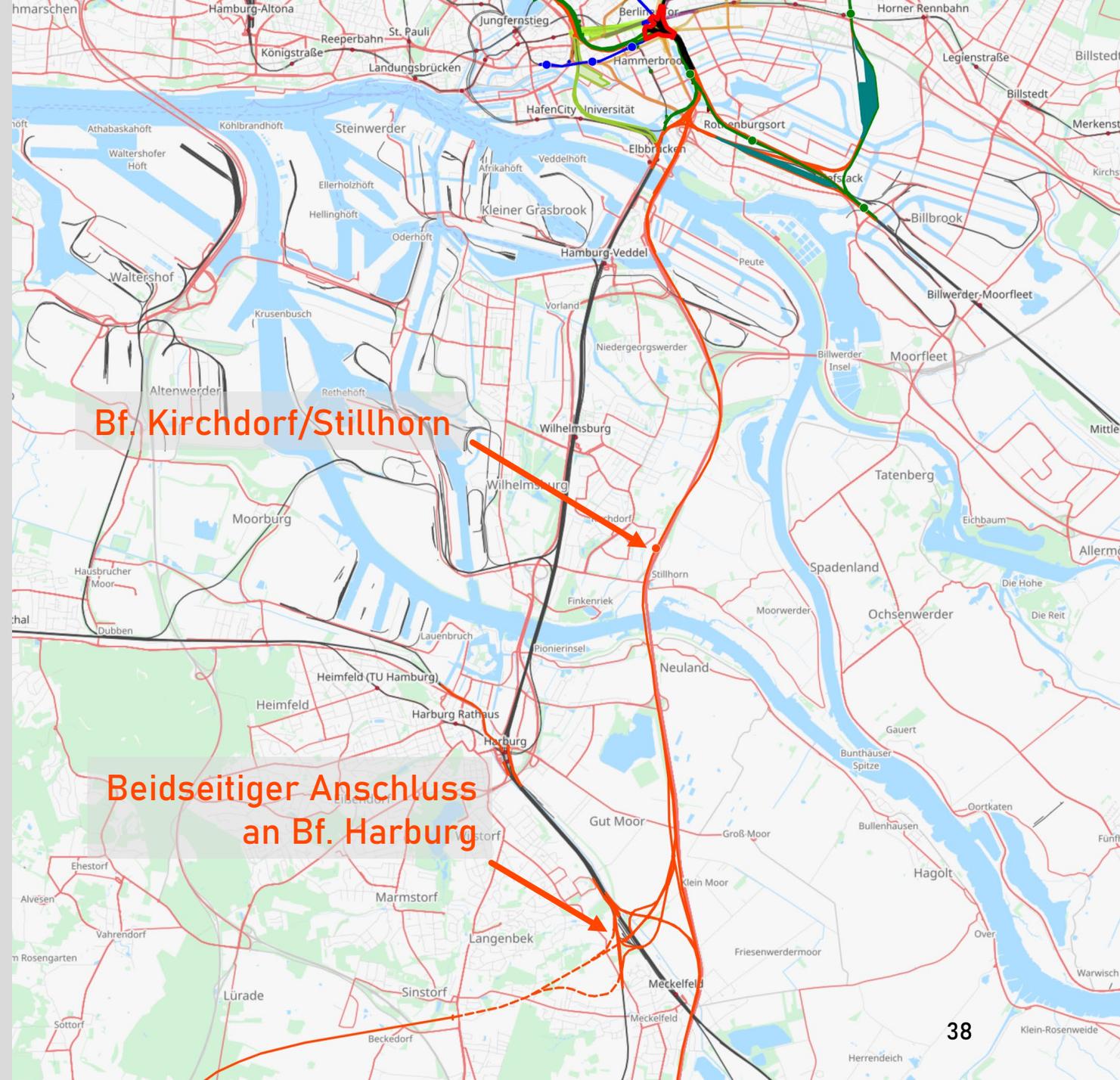




III. Erweiterungsoptionen

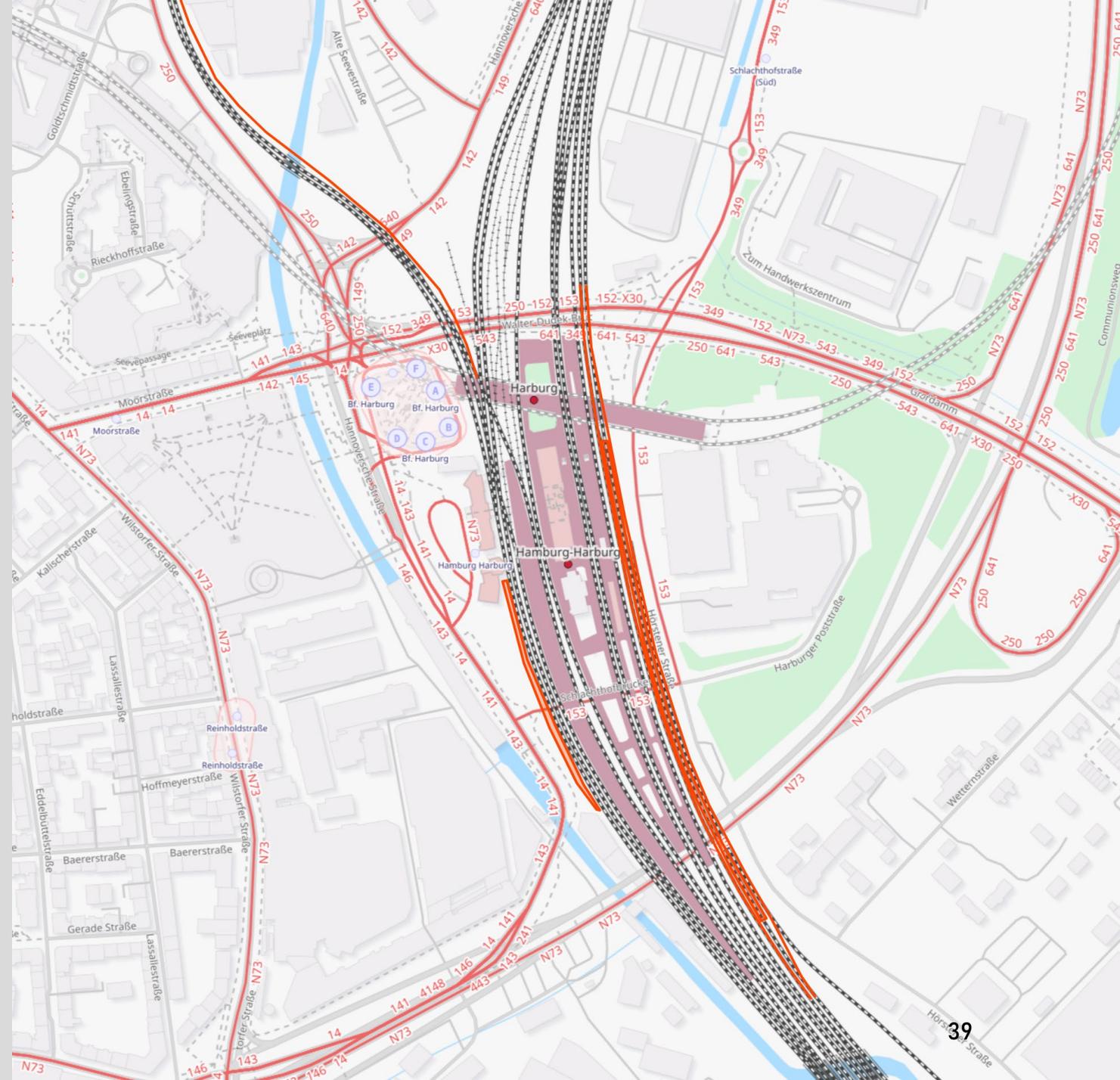
a) Stillhorner Elbquerung

- ⊕ Parallel BAB 255
- ⊕ Redundanz und Entlastung für bestehende Elbquerung
- ⊕ Nutzung durch nicht in HH-Harburg haltende Fernzüge (180 km/h) sowie Regionalzüge nach Buxtehude – Cuxhaven/Bremerhaven
- ⊕ Ausgangspunkt (Billhorner Brückenstraße) durch neuen Standort des Hbf ermöglicht
- ⊕ Verknüpfung des neuen Hbf mit der NBS Hamburg – Hannover



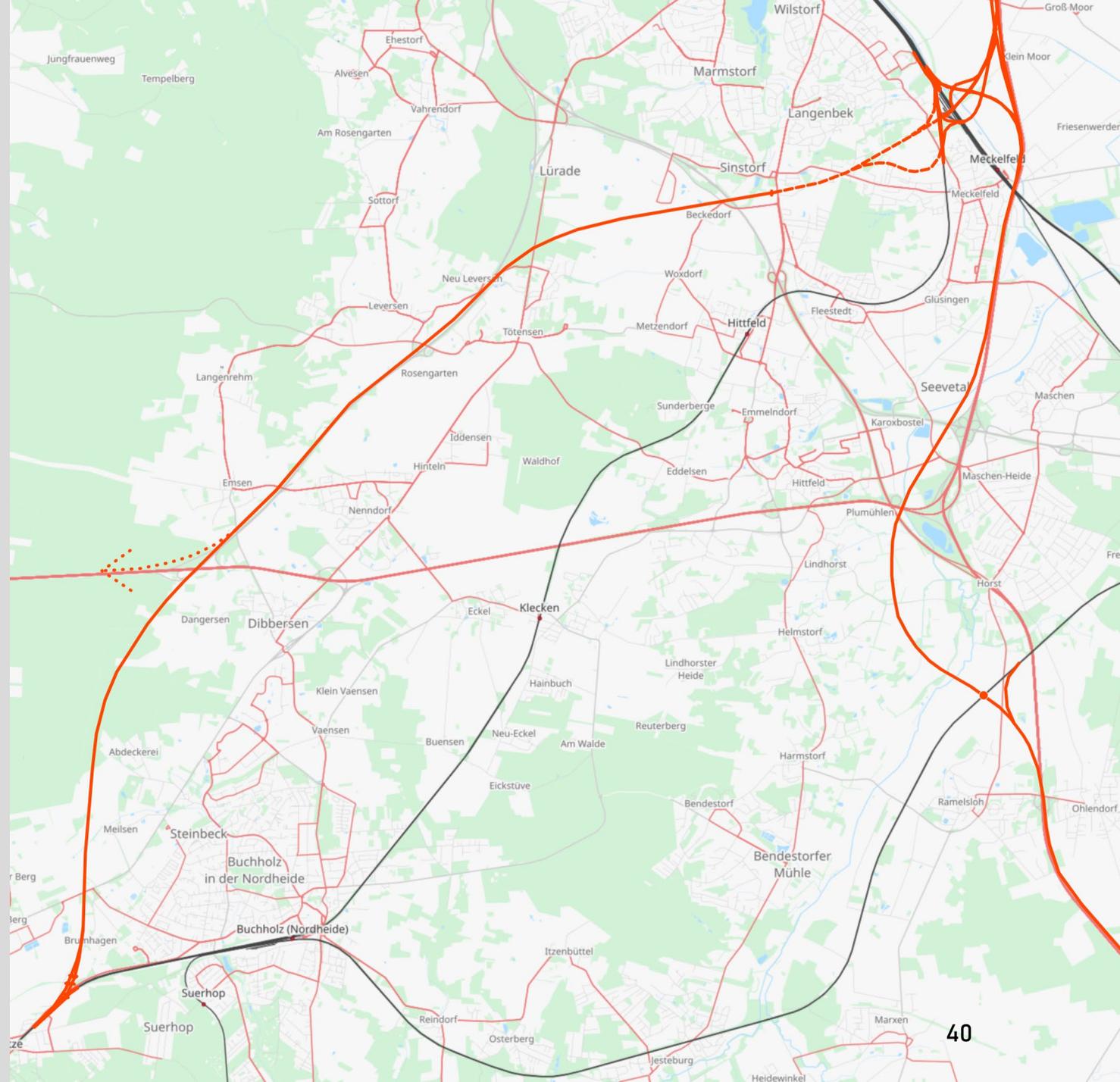
Maßnahmen Bahnhof Harburg

- ⊕ Neuer Mittelbahnsteig für FV an der Strecke 1280 (Gleis 0 und -1)
- ⊕ Neuer Außenbahnsteig für RV an der Strecke 1255 (Gleis 7)
- ⊕ 3. Gleis Bahnhof Harburg – Abzw. Hamburg-Unternelbe



Hamburg – Bremen

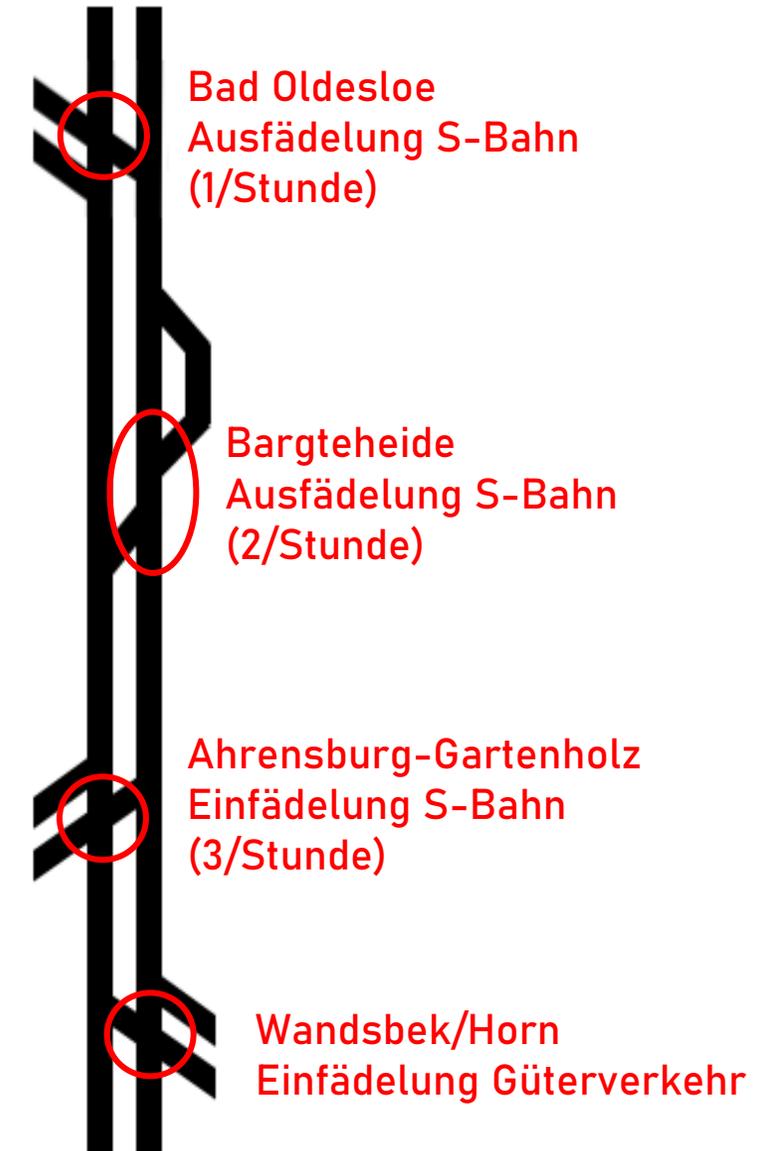
- ⊕ Anschluss Bremens an die Stillhorner Elbquerung
- ⊕ Aktuell: Hamburg – Bremen 55 Minuten (Luftlinie: 95 km)
 - Gleich lange mit Hannover – Göttingen (Luftlinie: 94 km) über die Altstrecke!
- ⊕ Neubau bis Sprötze
 - Hamburg – Bremen: 45 Minuten
- ⊕ Denkbare Variante 2: Neubau bis Bremen
 - Hamburg – Bremen: 35 Minuten (vgl. Hannover – Göttingen via Neubaustrecke)
 - RV-Halte: Hollenstedt, Sittensen, Zeven, Tarmstedt
 - Erstmals Redundanz Buchholz – Rotenburg



b) Maschen – Lüneburg – Lübeck

- ⊕ S4 erschafft mehrere höhengleiche Ausfädelungen in die Strecke Hamburg – Lübeck mit je bis zu 3 abzweigenden Zügen/Stunde
 - ⊕ Höhengleiche Ausfädelung in Wandsbek (Güterverkehr zum Belttunnel) bleibt ungelöst
 - ⊕ Hamburg – Lübeck künftig überlastete Strecke, keine Kapazität für künftige Mehrverkehre:
„HVZ-Linien FV 2.b (Kopenhagen – Hamburg) und E7 SH (Lübeck – Hamburg) im gegenseitigen Ausschluss“
–Deutschlandtakt, SMA und Partner AG₁
- Obwohl der Deutschlandtakt keine Ausweitung im Regionalverkehr Hamburg – Lübeck ggü. 2023 vorsieht, stößt er an die Grenze der Kapazität

Lübeck Hbf



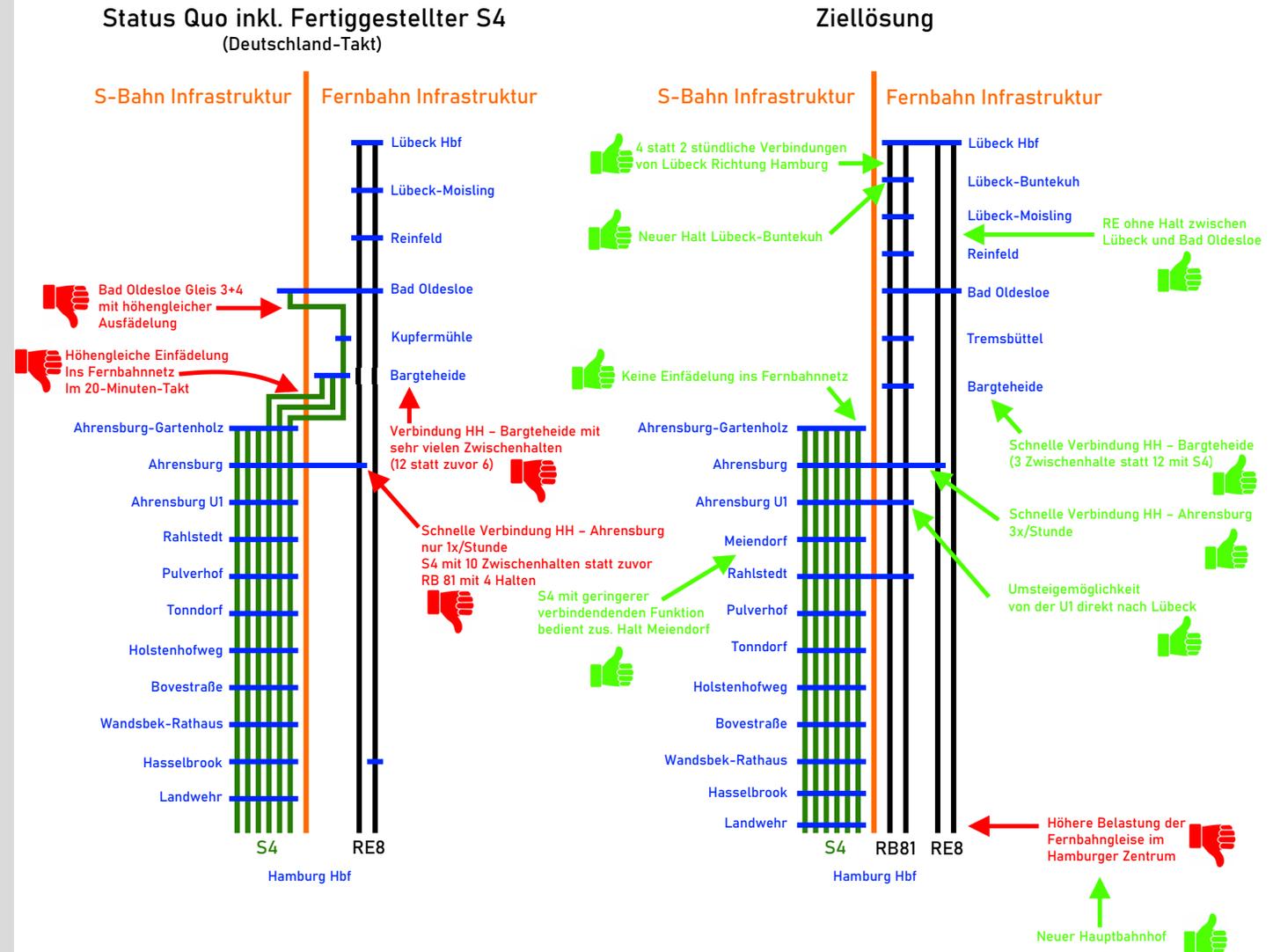
Hamburg Hbf



Hamburg-Lübeck

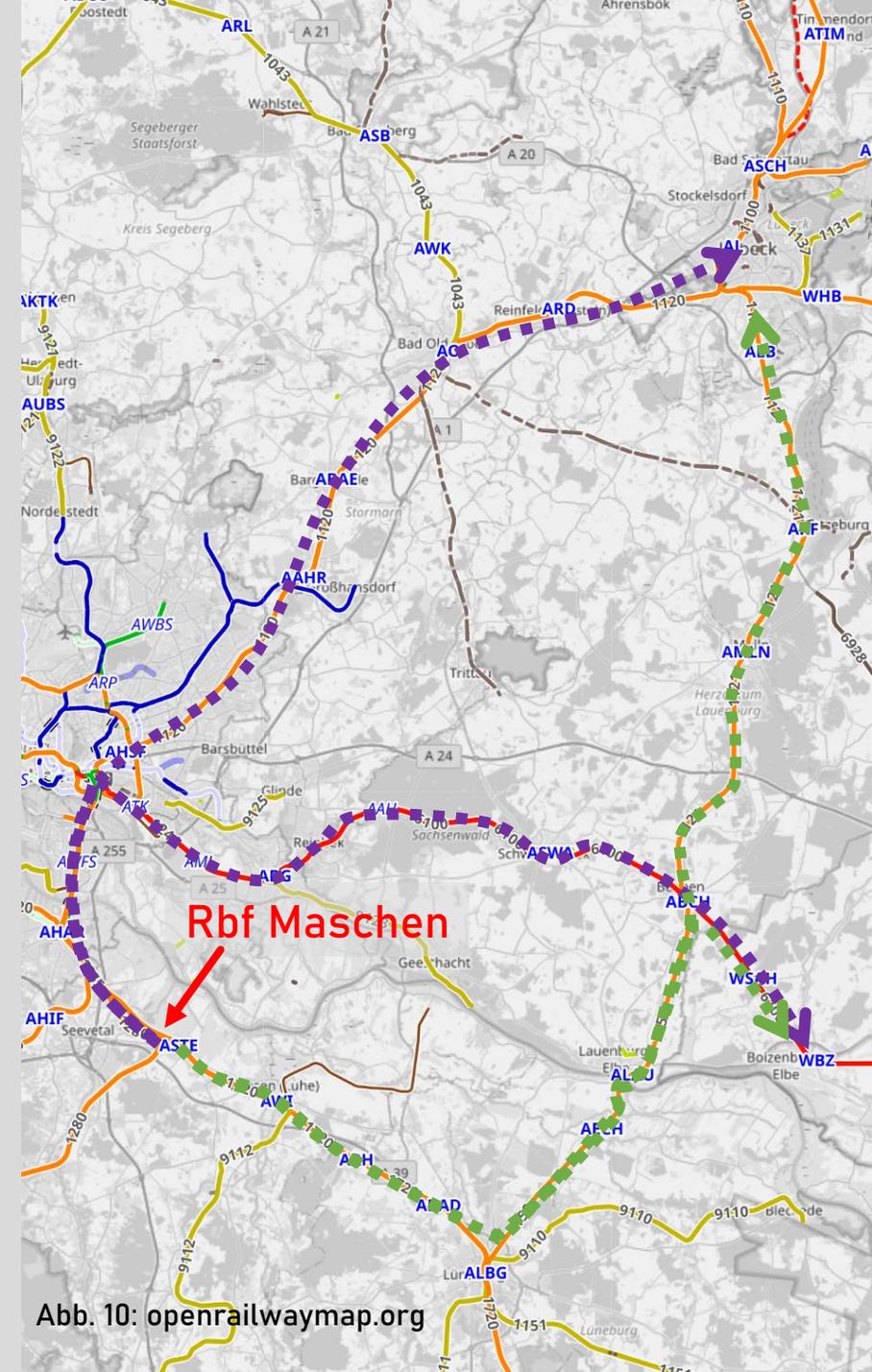
- ⊕ S-Bahn nur bis Ahrensburg-Gartenholz
→ keine Ein/Ausfädelung von S-Bahnen
- ⊕ Wiedereinführung RB 81 als RB Hamburg-Lübeck
 - Benötigt Mehrkapazität im Zentrum → Neuer Hbf
 - Deutlich verbesserte Anbindung von Bargteheide
 - Deutlich mehr Sitzplatzkapazität Hamburg – Lübeck
 - Beschleunigung RE

⊕ Abbildung:
1 Linie = 1 Stundentakt



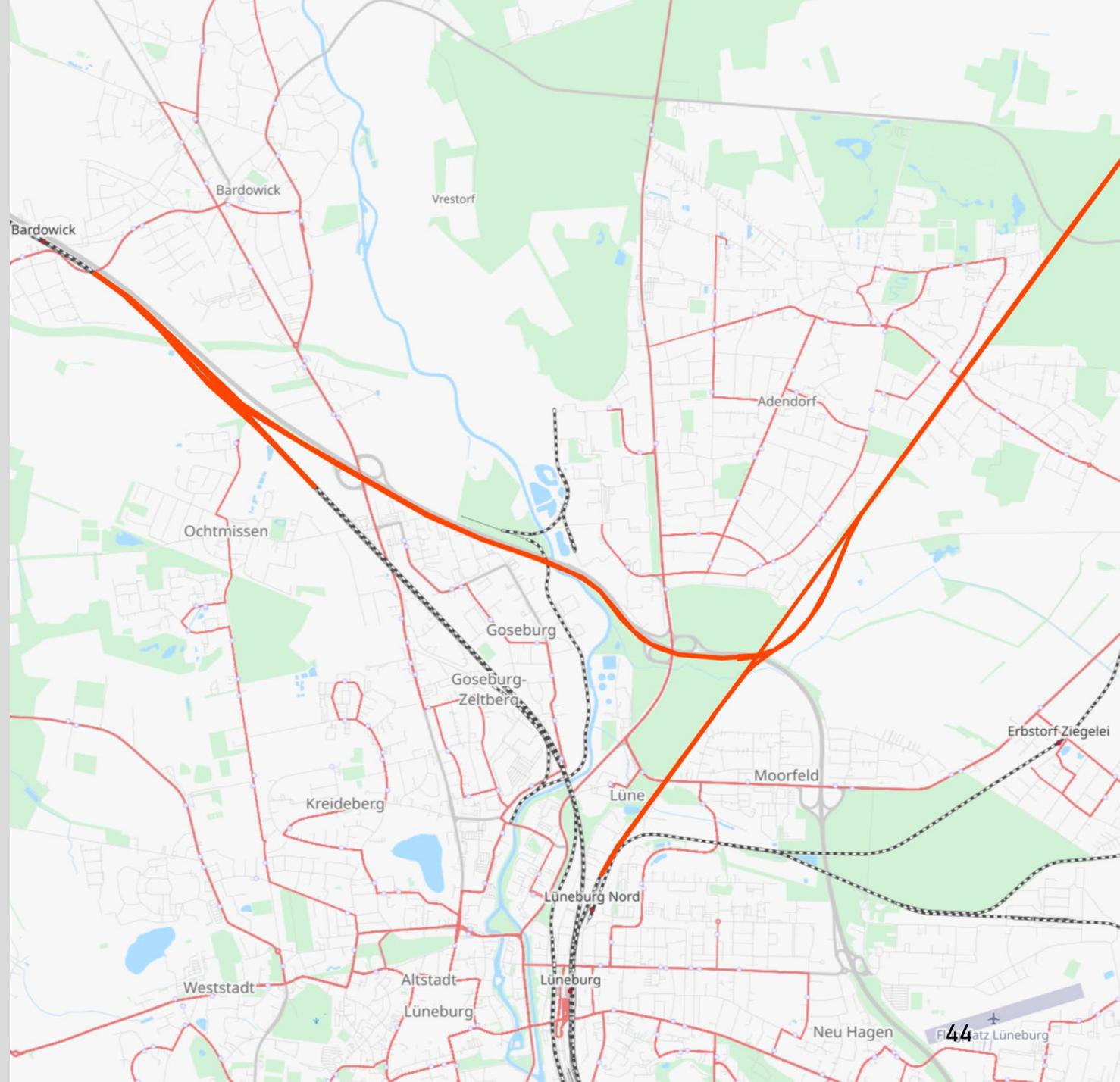
Güterverkehr Maschen – Lübeck/Hagenow

- ⊕ **Aktuell:** Führung über Knoten Harburg, Elbrücken, Hamburger Stadtgebiet, Strecke HH – Lübeck
 - ⊕ **Auch möglich:** Führung über
 - **Maschen – Bardowick** (3-gleisig, stark entlastet durch NBS Hamburg – Hannover)
 - **Adendorf – Lübeck** (Eingeschränkter Ausbau: Bestandteil D-Takt)
 - **Nötig:** NBS Hamburg – Hannover, Verbindungskurve Bardowick-Adendorf, erweiterter Ausbau Adendorf – Büchen – Lübeck, Verbindungskurve Büchen
- Entlastung Stadtgebiet HH, Entfall höhengleiche Einfädelung Wandsbek/Horn
- Ausbau Büchen – Lübeck: FV-Linie Berlin – Kopenhagen mit 30 Minuten geringerer Reisezeit im Vergleich zum Umweg über HH



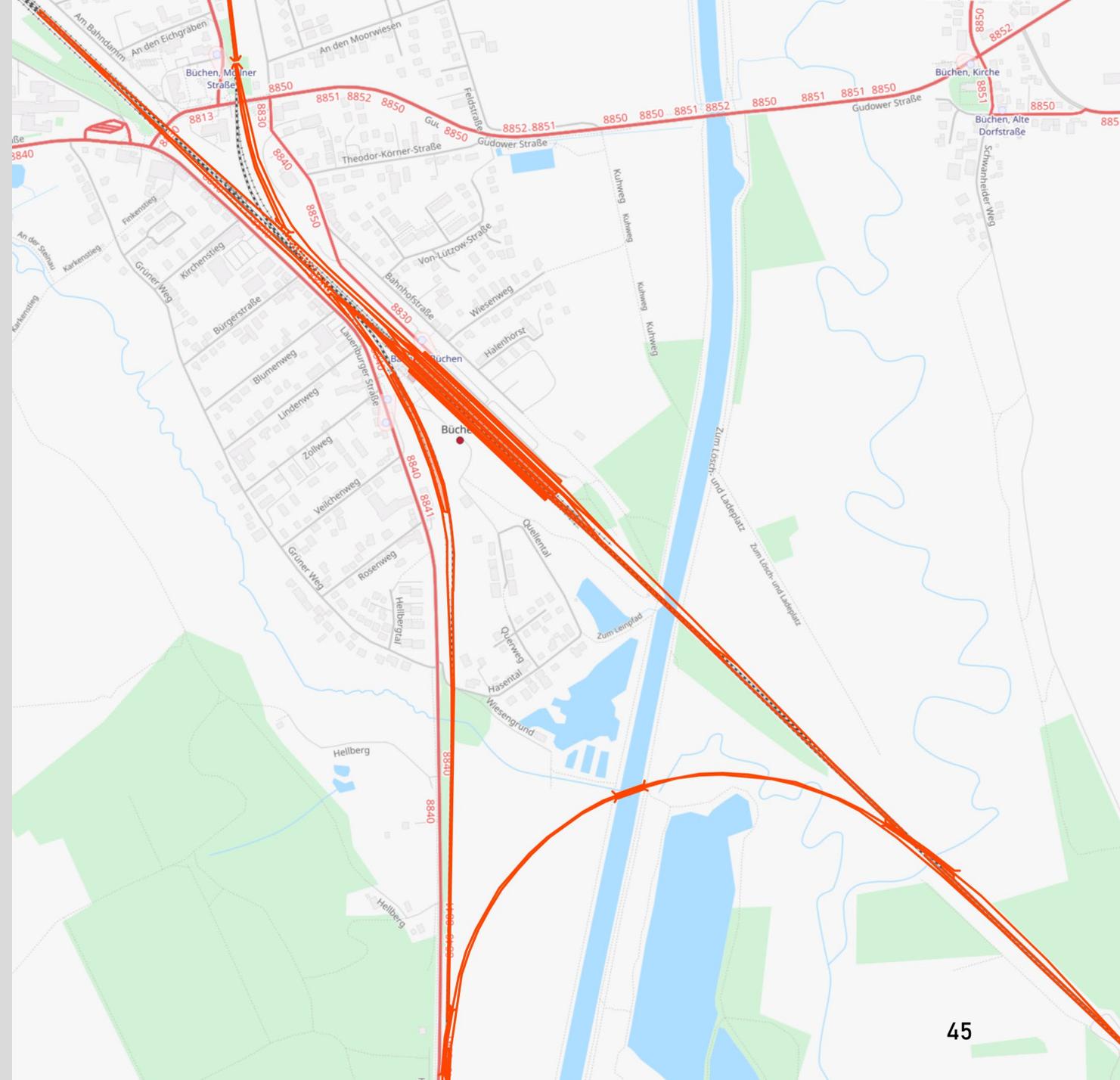
Güterverkehr Maschen – Lübeck

- ⊕ Verbindungskurve Bardowick – Adendorf entlang B4 / BAB 39
 - ⊕ Eingeschränkter Ausbau Adendorf – Lübeck laut D-Takt:
 - Elektrifizierung
 - Überwerfungsbauwerk Büchen
 - Teilweise 2-Gleisigkeit
- Ergänzend dazu nötig:
- Vollständige 2-Gleisigkeit (+ Güterzugumfahrung Mölln)
 - Vom Land SH geplanter Ersatzneubau der Lauenburger Elbbrücke in 2-gleisiger Ausführung



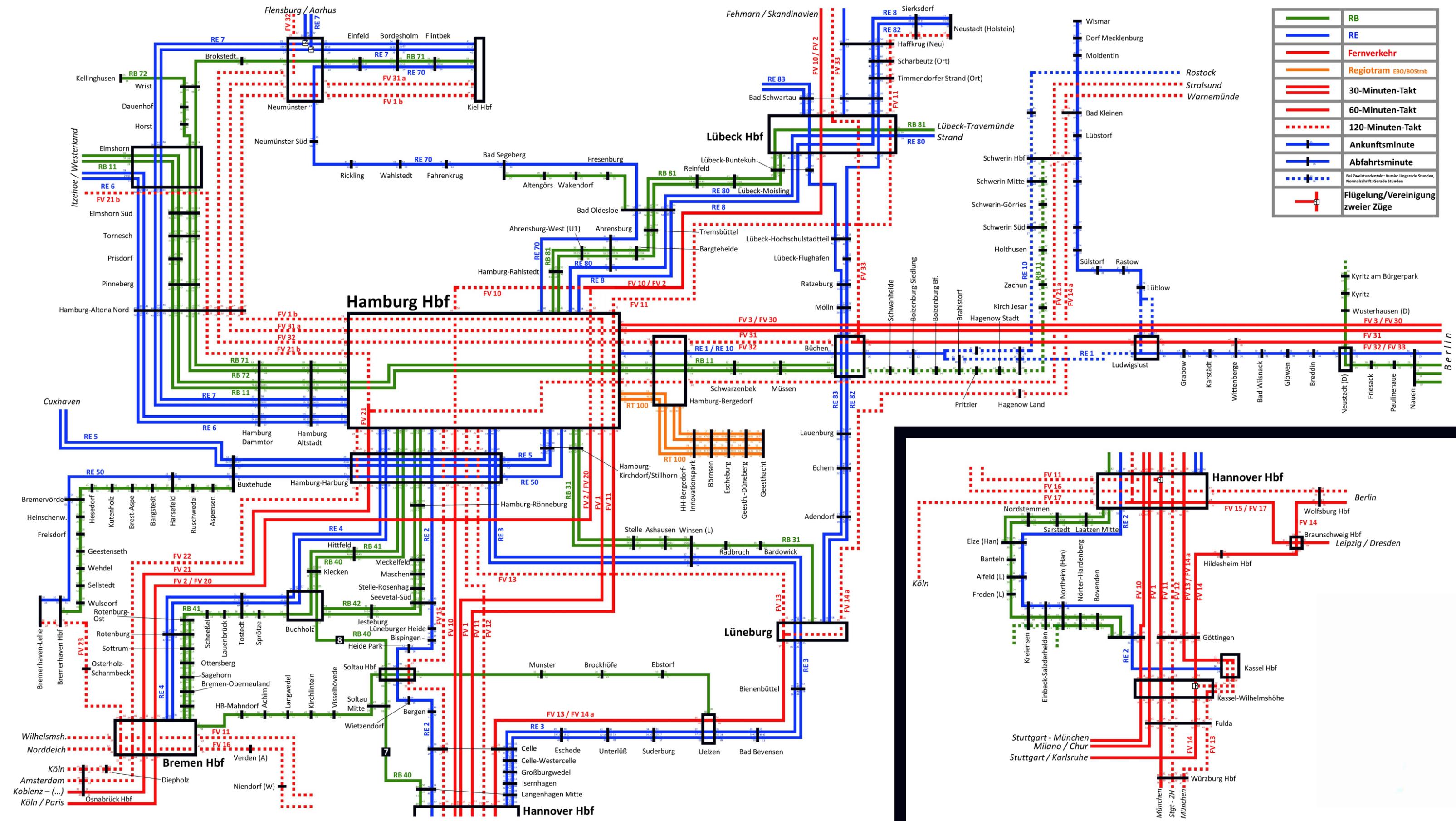
Umbau Gleisanlagen Büchen

- ➕ Deutschlandtakt: Höhenfreie Kreuzung der Strecken Hamburg – Berlin / Lübeck – Lüneburg
→ 2-gleisige Ausführung
- ➕ Aufspreizung der Durchgangsgleise Hamburg – Berlin für 2 mittige Bahnsteiggleise mit neuem Bahnsteig
→ Kreuzungsfreie Wende RB HH – Büchen
- ➕ Neubau Verbindungskurve Lauenburg – Boizenburg
→ SGV-Entlastung der im PV stark belasteten Strecke HH – Büchen
→ SGV mit Laufweg Maschen – Winsen – Lauenburg – Boizenburg
→ FV Hannover – Schwerin 25 Minuten schneller als über HH

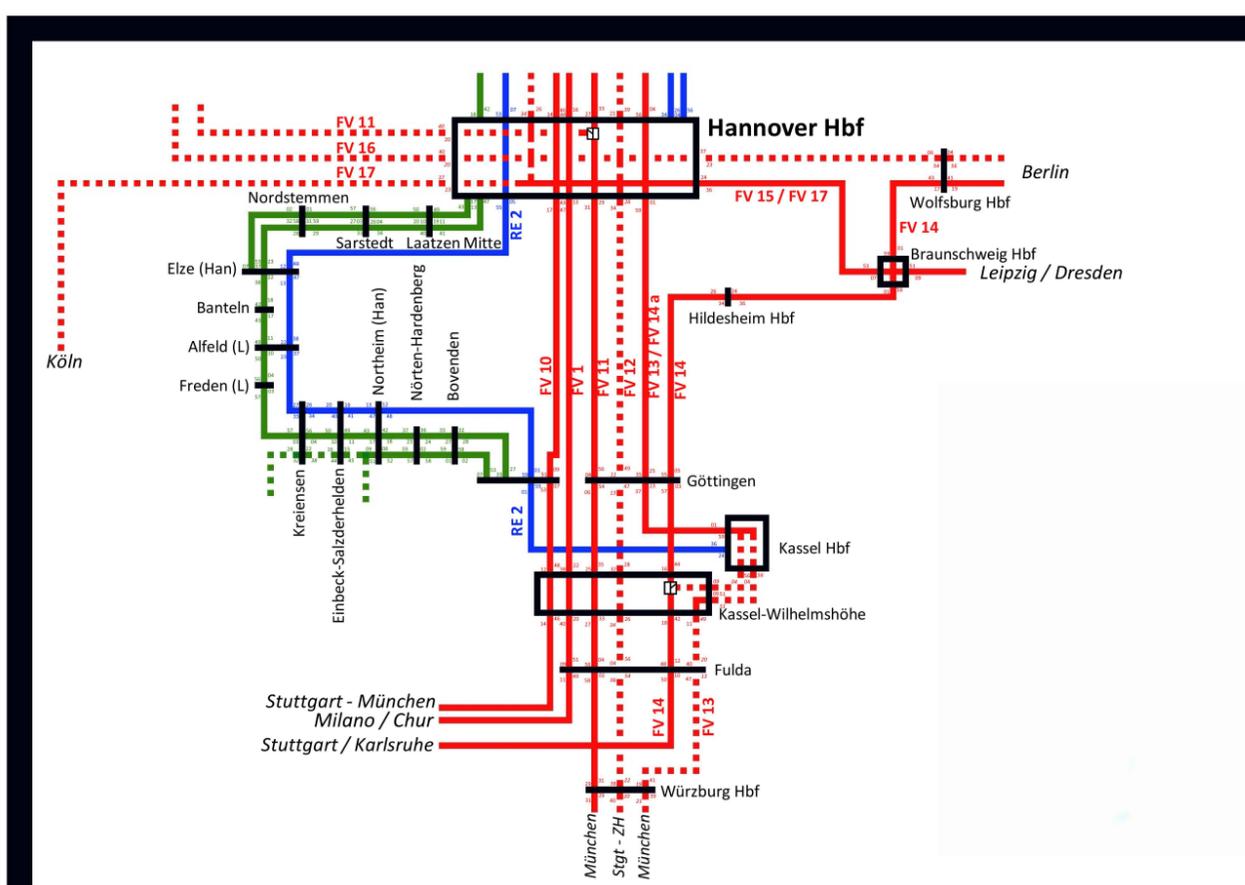
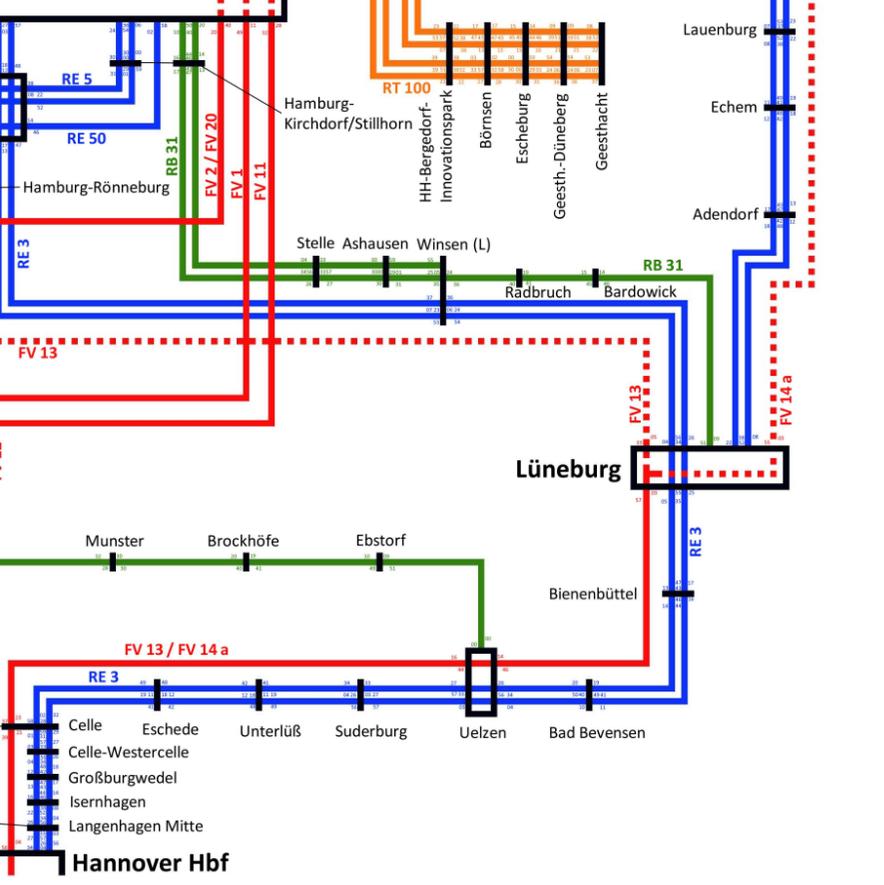
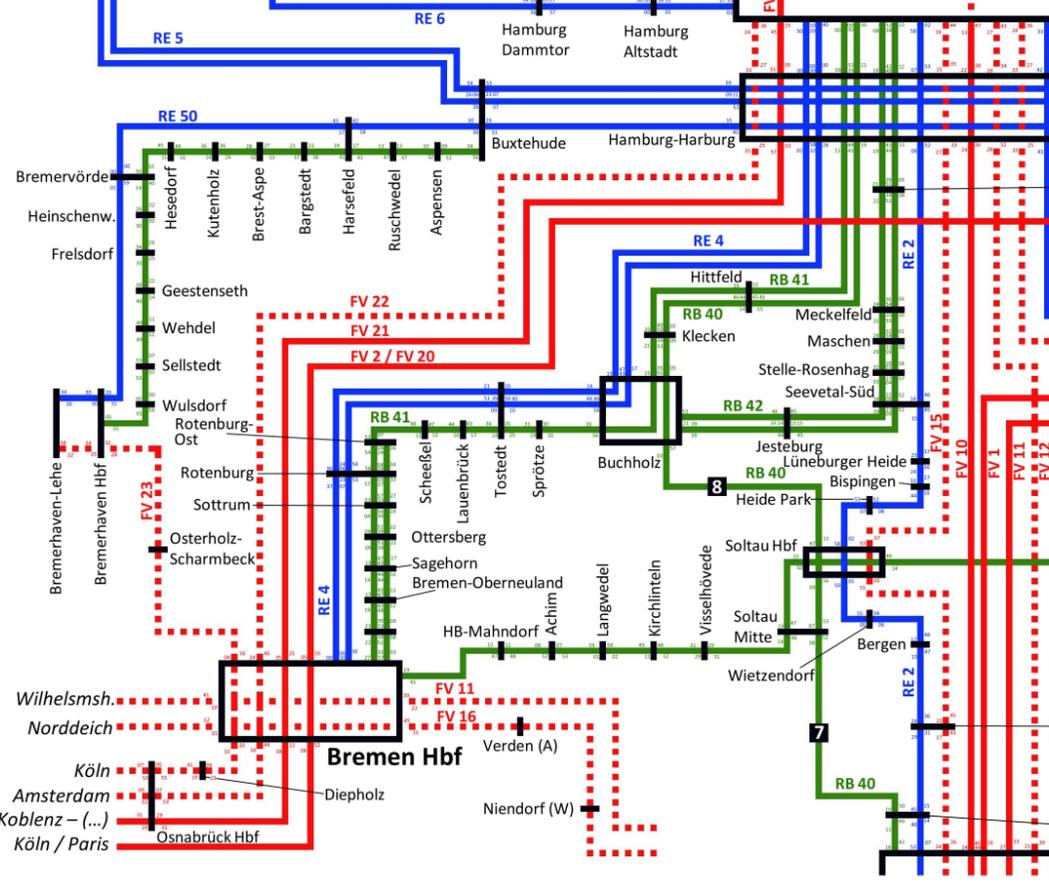
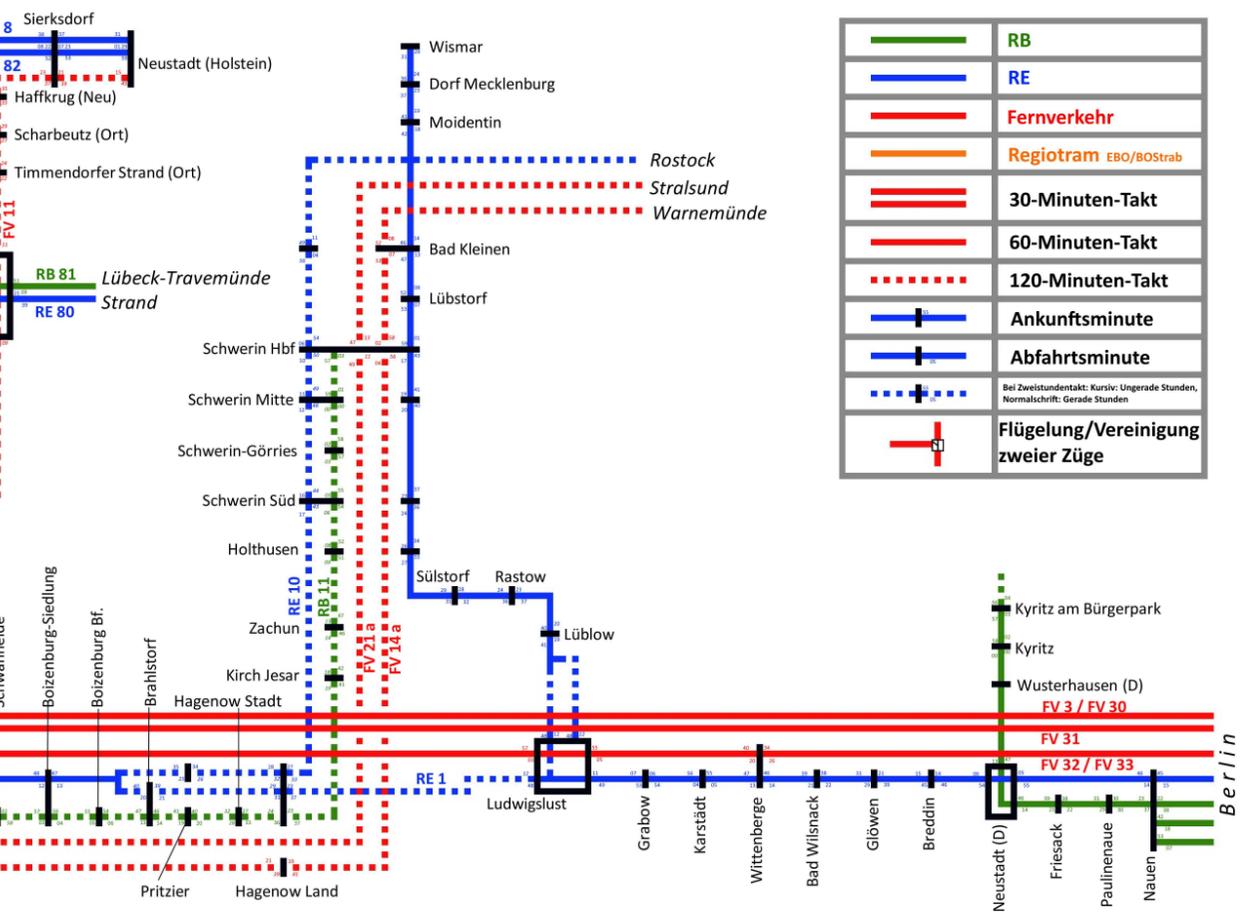
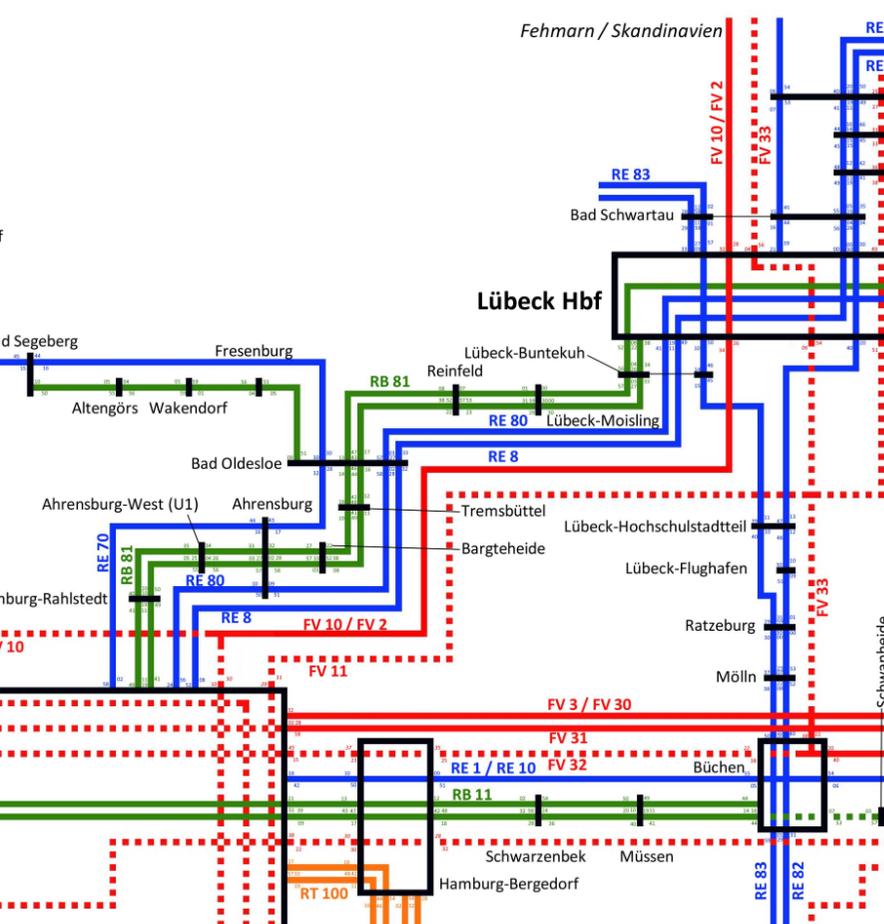
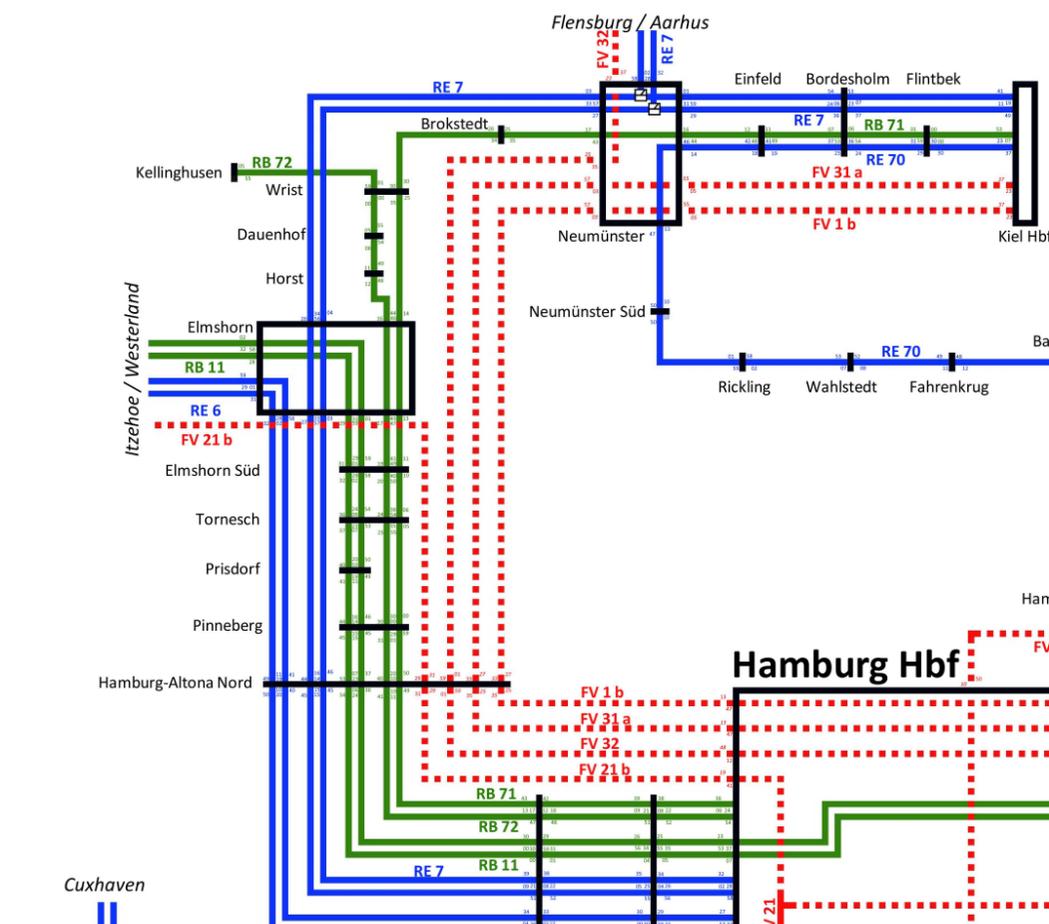




IV. Liniennetze



—	RB
—	RE
—	Fernverkehr
—	Regiotram EBO/BOStrab
=	30-Minuten-Takt
—	60-Minuten-Takt
...	120-Minuten-Takt
+	Ankunftsminute
-	Abfahrtsminute
<small>Bei Zweistundentakt: Kursiv; Ungerade Stunden, Normalschrift: Gerade Stunden</small>	
+	Flügelung/Verainigung zweier Züge



Linie	Zugtyp	Takt	Laufweg	Anmerkungen
FV 1 a	300 (MS)	60	Milano C – Como S.G. – Chiasso – Lugano – Bellinzona – Altdorf UR – Arth-Goldau – Luzern – Olten – Basel SBB – Basel Bad. Bf – Freiburg – Ringsheim – Offenburg – Baden-Baden – Karlsruhe – Mannheim – Bürstadt – Frankfurt (M) Flughafen Terminal 3 → – Frankfurt (M) – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Hannover – Hamburg Hbf neu	T60 Frankfurt – Hamburg T120 Milano – Basel (= SBB IC 21) – Frankfurt → – Frankfurt T120 Chur-Basel (= SBB IC 3) – Frankfurt T120 Hamburg – Kiel T30 Frankfurt – Hannover mit FV 10
FV 1 b	300		Chur – Landquart – Sargans – Zürich – Basel SBB – Basel Bad. Bf – Freiburg – Offenburg – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt (M) – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Hannover – Hamburg Hbf neu – Hamburg-Altona-Nord – Neumünster – Kiel	
FV 10	300 (MS)	60	München – München-Pasing – Augsburg – Ulm – Stuttgart – Mannheim – Frankfurt (M) – Kassel-Wilhelmshöhe – Göttingen – Hannover – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf neu – Lübeck – Næstved – Køge Nord – København	T60 München – Frankfurt – Hamburg T120 Hamburg – København T30 Frankfurt – Hannover mit FV 1 T60 Hamburg – København mit FV 2
FV 11	300	60	München – Ingolstadt Schloss – Nürnberg – Würzburg – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Göttingen – Hannover –	Zugteilung in Hannover T60 München – Hamburg T120 Hannover – Wilhelmshaven T120 Hamburg – Neustadt (Holst.)
FV 12	230	120	Zürich – Zürich-Oerlikon – Bülach – Schaffhausen – Singen (H) – Tuttlingen – Rottweil – Horb – Böblingen – Stuttgart-Flughafen → – Stuttgart – Ludwigsburg – Heilbronn – Würzburg – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Göttingen – Hannover – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf neu	
FV 13	230	120	München – München-Pasing – Augsburg – Donauwörth – Ansbach – Steinach b. Rothenb. o.d.T. – Würzburg – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Kassel Hbf – Göttingen – Hannover – Celle – Uelzen – Lüneburg – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf neu	T60 Kassel-W. – Lüneburg mit FV 14 a
FV 14 a	250	60	Esslingen/N – Stuttgart – Vaihingen/E – Mannheim – Mainz – Frankfurt (M) Flughafen Fernbf. → – Frankfurt (M) – Hanau – Fulda – Kassel-Wilhelmsh. –	FV 14 a: Zugteilung in Kassel-W. T60 Frankfurt – Berlin Ost T120 Esslingen – Frankfurt T120 Karlsruhe – Frankfurt T120 Kassel-W. – Warnemünde T60 Kassel-W. – Lüneburg mit FV 13
FV 14 b	250		Karlsruhe – Bruchsal – Heidelberg – Weinheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt (M) – Hanau – Fulda – Kassel-Wilhelmsh. – Göttingen – Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg – Berlin-Spandau – Berlin Zoo – Berlin – Berlin Ost	T60 Leipzig – Hannover mit FV 17 (Dresden – Hannover – Rhein/Ruhr)
FV 15	200	120	Leipzig – Leipzig/Halle Flughafen → – Halle – Köthen – Magdeburg – Helmstedt – Braunschweig – Hannover – Celle – Soltau – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf neu	
FV 16	200	120	Berlin Ost – Berlin – Berlin Zoo – Berlin-Spandau – Stendal – Wolfsburg – Hannover – Nienburg – Verden – Bremen – Delmenhorst – Hude – Oldenburg – Bad Zwischenahn – Westerstede-Ocholt – Augustfehn – Leer – Emden – Marienhefe – Norden – Norddeich-Mole	
FV 2	300 (MS)	120	Paris Nord – Bruxelles Midi – Liège-Guillemins – Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Münster – Bremen – Hamburg Hbf neu – Lübeck – Nykøbing Falster – Ringsted – København	T60 Essen – Hamburg mit FV 20 T60 Hamburg – København mit FV 10
FV 20	250	120	Frankfurt (M) – Frankfurt (M) Flughafen Fernbf. → – Limburg – Siegburg – Köln Messe/Deutz – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Münster – Bremen – Hamburg Hbf neu	T60 Essen – Hamburg mit FV 2
FV 21 a	230(MS) / 250	60	Luxembourg – Wasserbülig – Trier – Wittlich – Bullay – Cochem – Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf neu – Hamburg-Bergedorf – Schwerin – Bützow – Rostock – Ribnitz-Dam West – Velgast – Stralsund	T60 Koblenz – Hamburg T120 Luxembourg – Koblenz T120 Heidelberg – Koblenz T120 Hamburg – Stralsund T120 Hamburg – Westerland
FV 21 b			Heidelberg – Mannheim – Worms – Mainz – Koblenz – Bonn – Köln – Solingen – Wuppertal – Hagen – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf neu – Hamburg-Altona-Nord – Itzehoe – Heide – Husum – Niebüll – Westerland (Sylt)	
FV 22	230 (MS)	120	Amsterdam – Almere – Zwolle – Almelo – Hengelo – Rheine – Osnabrück Hbf („Klus-Kurve“) – Bremen – Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf neu	
FV 23	200	120	Köln – Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Recklinghausen – Münster – Osnabrück – Diepholz – Bremen – Osterholz-Scharmbeck – Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Lehe	
FV 3	230 (MS)	120	Praha – Usti nad Labem – Dresden – Dresden-Neustadt – Berlin-Südkreuz – Berlin – Berlin-Spandau – Hamburg Hbf neu	T60 Berlin – Hamburg mit FV 30 T30 Berlin – Hamburg mit FV 31
FV 30	300	120	Esslingen/N – Stuttgart – Mannheim – Frankfurt (M) – Fulda – Erfurt – Halle (S) – Berlin-Südkreuz – Berlin – Berlin-Spandau – Hamburg Hbf neu	T60 Berlin – Hamburg mit FV 3 T30 Berlin – Hamburg mit FV 31 T60 Frankfurt – Berlin mit FV Zürich – Berlin
FV 31 a	300	60	München – Ingolstadt Schloss – Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt – Leipzig – L. Wittenberg – Berlin-Südkreuz – Berlin – Berlin-Spandau – Hamburg Hbf neu – Hamburg-Altona-Nord – Neumünster – Kiel	T60 Nürnberg – Berlin – Hamburg T120 München – Ingolstadt – Nürnberg T120 München – Augsburg – Nürnberg T120 Hamburg – Kiel T30 Berlin – Hamburg mit FV 3/FV 30
FV 31 b	230		München – München-Pasing – Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg – Erlangen – Bamberg – Erfurt – Leipzig – L. Wittenberg – Berlin-Südkreuz – Berlin – Berlin-Spandau – Hamburg Hbf neu	T60 Berlin Ost – Büchen mit FV 33
FV 32	230	120	Cottbus – Lübbenau – Lübben – Brand Tropical Islands – Königs Wusterhausen – Berlin Ostkreuz – Berlin – Berlin Zoo – Berlin-Spandau – Wittenberge – Ludwigslust – Büchen – Hamburg-Bergedorf – Hamburg Hbf – Hamburg-Altona-Nord – Neumünster – Rendsburg – Schleswig – Flensburg-Exe (Keilb.) – Padborg – Tinglev – Rodekro – Vojens – Kolding – Fredericia – Horsens – Aarhus	
FV 33	230 (MS)	120	Flughafen BER → – Berlin Ostkreuz – Berlin – Berlin Zoo – Berlin-Spandau – Wittenberge – Ludwigslust – Büchen – Lübeck – Nykøbing Falster – Vordingborg – Næstved – Ringsted – København – Københavns Luft. – Malmö	T60 Berlin Ost – Büchen mit FV 32

Linie	Takt	Laufweg	Anmerkungen
RE 1	120	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Bergedorf – Büchen – Boizenburg-Siedlung – Brahlstorf – Hagenow Land – Ludwigslust – Grabow (Meckl.) – Karstädt – Wittenberge – Bad Wilsnack – Glöwen – Breddin – Neustadt (Dosse) – Nauen – Falkensee – Berlin-Spandau – Berlin Zoo – Berlin – Berlin Friedrichstr. – Berlin Alexanderplatz – Berlin Ost	T60 HH – Hagenow L. mit RE 10 T60 Ludwigslust – Berlin mit RE Wismar – Berlin
RE 10	120	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Bergedorf – Büchen – Boizenburg-Siedlung – Pritzler – Hagenow Land – Schwerin Süd – Schwerin Mitte – Schwerin Hbf – Bad Kleinen – Ventschow – Blankenberg – Bützow – Schwaan – Rostock	T60 HH – Hagenow L. mit RE 1
RB 11	30 (120)	<i>Schwerin Hbf – Schwerin Mitte – Schwerin-Görries – Schwerin Süd – Holthusen – Zachun – Kirch-Jesar – Hagenow Land – Hagenow Stadt – Pritzler – Brahlstorf – Boizenburg Bf. – Boizenburg-Siedlung – Schwanheide</i> – Büchen – Müssen – Schwarzenbek – HH-Bergedorf – Hamburg Hbf neu – Hamburg-Altstadt – Hamburg Dammtor – HH-Altona-Nord – Pinneberg – Prisdorf – Tornesch – Elmshorn Süd – Elmshorn – Herzhorn – Glückstadt – Krempe – Krempelheide – Itzehoe	T120 Schwerin – Büchen T30 Büchen – Itzehoe T15 HH – Elmshorn mit RB 71/72
RT 100	15 (30)	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Bergedorf Bahnhofsvorplatz – HH-Bergedorf-Innovationspark – Börnsen – Eschberg – Geesthacht-Düneberg – Geesthacht	T15 HH-Bergedorf – Geesthacht T30 HH Hbf – HH-Bergedorf
RE 2	30	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Harburg – Seevetal Süd – Lüneburger Heide – Bispingen – Heide Park – Soltau Hbf – Wietzenhof – Bergen (Heide) – Celle – Langenhagen Mitte – Hannover – Etze – Alfeld – Kreiensen – Einbeck-Salzerhelden – Northeim – Göttingen – Kassel Hbf	Vmax=200 km/h
RE 3	30	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Harburg – Winsen – Lüneburg – Bienenbüttel – Bad Bevensen – Uelzen – Suderburg – Unterlüß – Eschede – Celle – Celle-Westercelle – Großburgwedel – Isernhagen – Langenh. Mitte – Hannover	
RB 31	30 (60)	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Kirchdorf/Stilthorn – Stelle – Ashausen – Winsen – <i>Radbruch – Bardowick – Lüneburg</i>	T30 Hamburg – Winsen T60 Winsen – Lüneburg
RE 4	30	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Harburg – Buchholz – Tostedt – Rotenburg – Bremen	
RB 40	60	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Harburg – Hittfeld – Klecken – Buchholz – Suerhop – Holm-Seppensen – Büsenbachtal – Handeloh – Wintermoor – Schneverdingen – Wolterdingen – Soltau Nord – Soltau Hbf – Soltau Mitte – Dorfmark – Bad Fallingb. – Walsrode – Hodenhagen – Schwarmstedt – Lindwedel – Mellendorf – Langenhagen Mitte – Hannover	T30 HH – Buchholz mit RB 41
RB 41	60 (30)	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Harburg – Hittfeld – Klecken – Buchholz – Sprötze – Tostedt – Lauenbrück – Scheeßel – Rotenburg Ost – Rotenburg – Sottrum – Ottersberg – Sagehorn – Bremen-Oberneuland – Bremen Universität – Bremen	T30 Rotenburg Ost – Bremen T30 HH – Buchholz mit RB 40
RB 42	30	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Harburg – Hamburg-Rönneburg – Meckelfeld – Maschen – Stelle-Rosenhag – Seevetal Süd – Jesteburg – Buchholz	
RE 5	30	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Kirchdorf/Stilthorn – Hamburg-Harburg – Buxtehude – Horneburg – Stade – Hammah – Himmelpforten – Hechthausen – Hemmoor – Wingst – Cadenberge – Otterndorf – Cuxhaven	
RE 50	60	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Harburg – Buxtehude – Harsefeld – Bremervörde – Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Lehe	
RE 6	30	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Altstadt – Hamburg Dammtor – HH-Altona-Nord – Elmshorn – Itzehoe – Heide – Lunden – Friedrichstadt – Husum – Bredstedt – Langenhorn – Niebüll – Klanxüll – Keitum – Westerland	
RE 7	30	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Altstadt – Hamburg Dammtor – Hamburg-Altona-Nord – Elmshorn – Neumünster –	Zugteilung in Neumünster
RE 70	60	Hamburg Hbf neu – Ahrensburg – Bad Oldesloe – Lübeck – Lübeck-Dänischburg/KEA – Lübeck-Kücknitz – Lübeck-Skand.kai. Terminal – Lübeck-Travem. Europaweg – Lübeck-Travem. Hafen – Lübeck-Travem. Strand	
RE 71	60	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Rahlstedt – Ahrensburg U1 – Ahrensburg – Bargtheide – Tremsbüttel – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck-Buntekuh – Lübeck Hbf – <i>Lübeck-Dänischburg/KEA – Lübeck-Kücknitz – Lübeck-Skand.kai. Terminal – Lübeck-Travem. Europaweg – Lübeck-Travem. Hafen – Lübeck-Travem. Strand</i>	
RE 72	60	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Altstadt – Hamburg Dammtor – Hamburg-Altona-Nord – Pinneberg – Tornesch – Elmshorn Süd – Elmshorn – Horst – Dauenhof – Wrist – Kellinghusen	T30 HH – Elmshorn mit RB 72 T15 HH – Elmshorn mit RB 11 T30 NMS – Kiel mit RE 70
RE 8	60	Hamburg Hbf neu – Bad Oldesloe – Lübeck – Bad Schwartau – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug – Sierksdorf – Neustadt (Holst.)	T30 HH – Lübeck mit RE 80 T30 Lübeck – Kiel mit RE 82
RE 80	60	Hamburg Hbf neu – Ahrensburg – Bad Oldesloe – Lübeck – Lübeck-Dänischburg/KEA – Lübeck-Kücknitz – Lübeck-Skand.kai. Terminal – Lübeck-Travem. Europaweg – Lübeck-Travem. Hafen – Lübeck-Travem. Strand	T30 Hamburg – Lübeck mit RE 8 T30 Lübeck – Travem. mit RB 81
RB 81	30 (60)	Hamburg Hbf neu – Hamburg-Rahlstedt – Ahrensburg U1 – Ahrensburg – Bargtheide – Tremsbüttel – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck-Buntekuh – Lübeck Hbf – <i>Lübeck-Dänischburg/KEA – Lübeck-Kücknitz – Lübeck-Skand.kai. Terminal – Lübeck-Travem. Europaweg – Lübeck-Travem. Hafen – Lübeck-Travem. Strand</i>	T30 Hamburg – Lübeck T60 Lübeck – Travemünde T30 Lübeck – Travem. mit RE 80
RE 82	60	Lüneburg – Adendorf – Echem – Lauenburg – Büchen – Mölln – Ratzeburg – Lübeck-Flughafen – Lübeck-Hochschulstadtteil – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug – Sierksdorf – Neustadt (Holst.)	T30 Lüneb. – Lübeck mit RE 83
RE 83	60	Lüneburg – Adendorf – Echem – Lauenburg – Büchen – Mölln – Ratzeburg – Lübeck-Hochschulst. – Lübeck-Buntekuh – Lübeck – Bad Schwartau – Eutin – Bad Malente-Gremesm. – Plön – Ascheberg – Preetz – Kiel	T30 Lüneb. – Lübeck mit RE 82



Weitere, für den Fahrplanentwurf nötige Bauprojekte:

- + Neu- und Ausbaustrecke Hamburg – Celle – Hannover: Wie auf Karte dargestellt: map.schiene-plus.hamburg
- + HH-Eidelstedt – Elmshorn: 3. Gleis
- + Wakendorf + Rickling: Neubau Begegnungsgleis
- + Rotenburg (W) – Verden: 2. Gleis
- + Buxtehude: Achsverschwenkung des Hauptgleises Cuxhaven – Harburg auf Gleis 3, Gleis 2 als Wendegleis für S-Bahn, Neubau Gleis 4 als Kopfgleis für RB von/nach Bremerhaven
- + Hagenow Land: Neubau Überwerfungsbauwerk im Südkopf zur Streckentrennung, Neubau Außenbahnsteig an Gleis 5014, Verbindungskurve zur Pritzler – Hagenow Stadt
- + Buxtehude – Bremerhaven: Ertüchtigung für 100 km/h
- + Nordstemmen – Elze: 3. Gleis (vgl. BVWP K-006-V01)
- + Maschen + Meckelfeld: Neubau Bahnsteige an der Strecke 1280
- + Osnabrück Hbf: Neubau Bahnsteig an der sog. „Klus-Kurve“

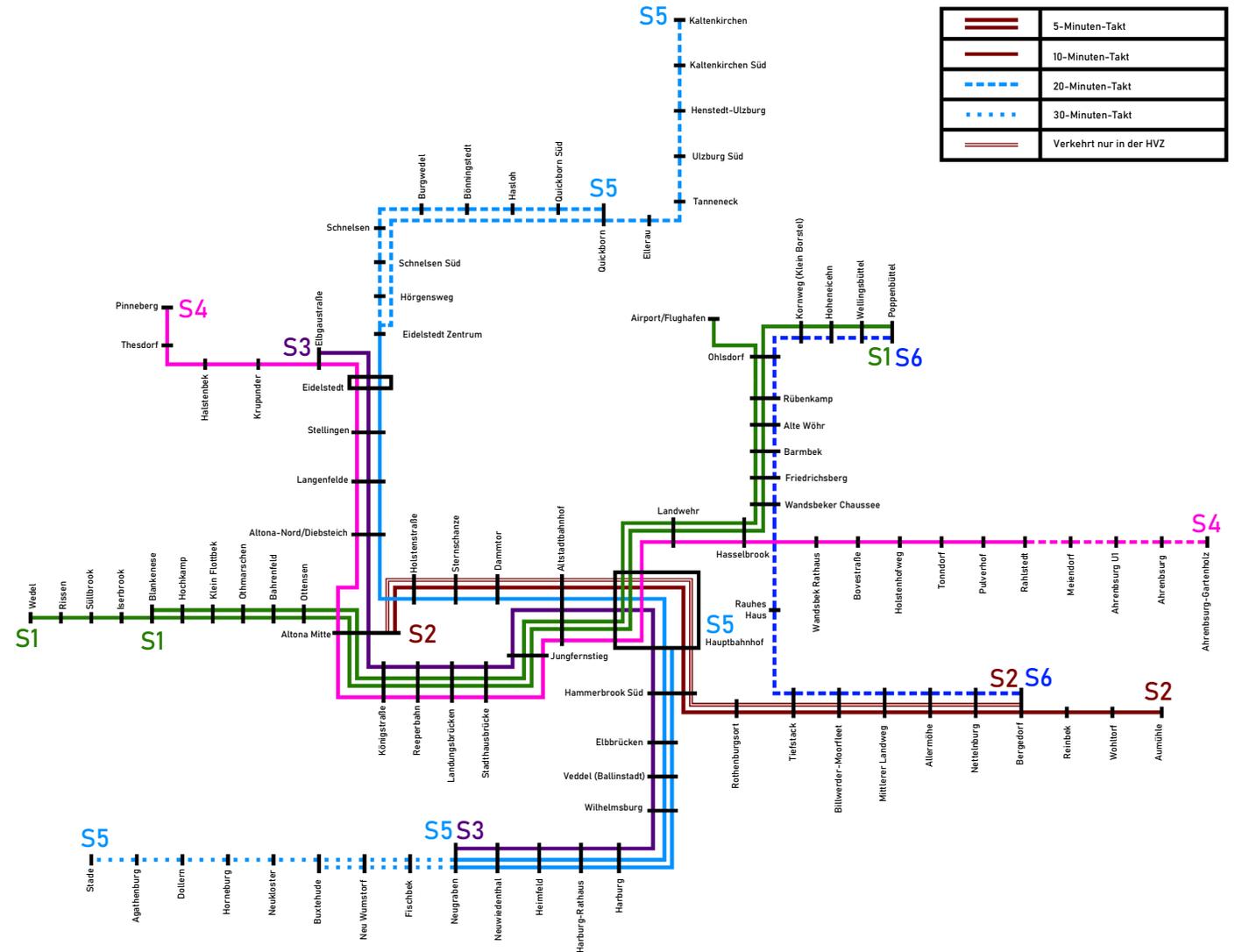
Weitere neue, im Fahrplanentwurf implizierte Haltestellen:

- Hamburg-Meiendorf (S4)
- Boizenburg-Siedlung
- Rotenburg (Wümme) Ost
- Celle-Westercelle
- Hamburg-Rönneburg
- Kellinghusen
- Lübeck-Buntekuh
- Jesteburg
- Stelle-Rosenhag
- Bovenden



S-Bahn

⊕ 10-minütige Reservetrasse auf der Verbindungsbahn



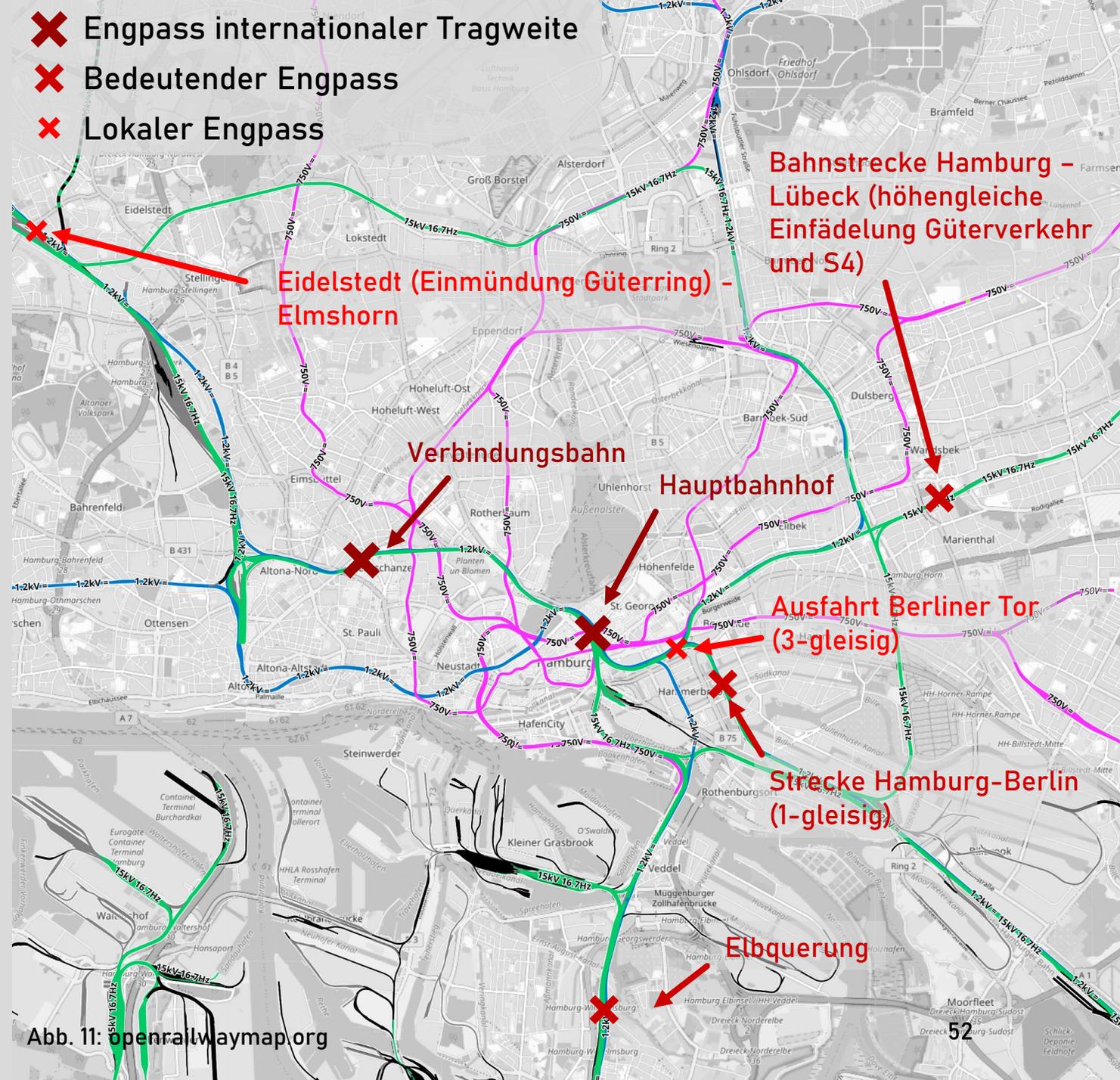


V. Fazit

Vergleich der Engpässe

Engpass	Status Quo	VET / D-Takt	Schiene Plus
Hauptbahnhof	✗	—	✓
Verbindungsbahn	✗	✓	✓
Hamburg-Berlin	✗	✗	✓
Elbquerung	✗	✗	✓
Berliner Tor	✗	✗	✓
Eidelstedt-Elmshorn	✗	✗	✓
Hamburg-Lübeck	—	✗	✓

- ✗ Engpass internationaler Tragweite
- ✗ Bedeutender Engpass
- ✗ Lokaler Engpass



Fahrtziel	Produkt	Züge/Stunde – 2024	Züge/Stunde – Deutschlandtakt/VET	Züge/Stunde – Schiene Plus
Kiel	Regionalverkehr	2	2	4
Lübeck	Regionalverkehr	2 (+HVZ-Verstärker)	2 (+HVZ-Verstärker)	4
Buchholz	Regionalverkehr	2 (+HVZ-Verstärker)	4 (+HVZ-Verstärker)	6
Bremen	RE	1	1	2
Flensburg	RE	1	1	2
Westerland	RE	1 (Linienende Altona)	1 (Linienende Diebsteich)	2 (ab/bis Hbf)
Jesteburg	Regionalverkehr	0	1 (Linienende Harburg)	2 (ab/bis Hbf)
Soltau	Alle	0 – 1 (Nur Sa+So, Linienende Harburg)	1 (Linienende Harburg)	2,5 (ab/bis Hbf)
Stade	RE	1	1 (+HVZ-Verstärker)	2
Bremen	Fernverkehr	1	2	2,5
Bremerhaven	Regionalverkehr	0	0	1
Bad Segeberg	Regionalverkehr	0	0	1
Berlin	ICE (nonstop)	1,5	1	2
Frankf. Flugh. ✈	ICE (via Hannover)	0,5	0	0,5
Würzburg (– München)	ICE (Nonstop bis Hannover)	1	0,5	1,5

- ⊕ Enorme Mehrkapazitäten für echte Verkehrsströme statt für de-facto-Betriebsfahrten (VET)
- ⊕ Beseitigung aller Engpässe
- ⊕ Mehr Platz für Fahrgäste
- ⊕ Möglichkeit, den Schienen- Nah- und- Fernverkehr in und um Hamburg massiv auszubauen
- ⊕ Deutliche Entspannung der Betriebssituation
- ⊕ Ideale Verknüpfung der neuen Magistrale Hamburg-Kopenhagen mit dem mitteleuropäischen Schienennetz
- ⊕ In innerstädtisches U-/S-Bahn-Netz in gleicher Weise gut eingebunden wie bisheriger Hauptbahnhof
- ⊕ Berücksichtigung von Baueinschränkungen statt Jahrelanger ersatzloser Halbsperrung des Citytunnel
- ⊕ Keine kilometerlangen Tunnelbauwerke mit Tunnelbahnhöfen und Verzweigungen
- ⊕ Leistungsfähiges, durch Ausbauten angereichertes Streckennetz, durch welches die neue Kapazität im Zentrum optimal genutzt werden kann



Quellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: <https://www.shutterstock.com/de/image-photo/pile-money-on-fire-1251353494?consentChanged=true>

Abbildung 2: <https://fragdenstaat.de/anfrage/verbindungsbahnentlastungstunnel-schriftwechsel-mit-db-und-bundesregierung/833901/attach/anlage-zu-antrag-282784-geschwaerzt-ae-zum-schreiben-von-herrn-pst-ferlemann-13-01-2020-hbf-verbindungsbahntunnel.pdf>

Abbildung 3: <https://www.openrailwaymap.org/>

Abbildung 4: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/55FqSU1scLy50cglKTo4QH/c5cd6c048b5d10d2a0d7876f8f17a34a/Netzgrafik_3_Entwurf_Fernverkehr.pdf

Abbildung 5: <https://earth.google.com/web/>

Abbildung 6: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hh-gueterumb-brneu.jpg>

Abbildung 7: <https://www.openrailwaymap.org/>

Abbildung 8: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/55FqSU1scLy50cglKTo4QH/c5cd6c048b5d10d2a0d7876f8f17a34a/Netzgrafik_3_Entwurf_Fernverkehr.pdf

Abbildung 9: <https://www.openrailwaymap.org/>

Abbildung 10: <https://www.openrailwaymap.org/>

Abbildung 11: <https://www.openrailwaymap.org/>

Alle Nicht gelisteten Abbildungen: Eigene Werke, z.T. auf erstellt mit <https://www.openstreetmap.de/>

Einzelnachweise:

1. https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cfd6bf033941280da2ba/Netzgrafik_3_Entwurf_Nord.pdf - Abgerufen am 11.09.2023
2. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg: BVM-Antworten auf Fragen der LAG MoVe zum VET, Stand 25.08.2023



Verantwortlich für den Inhalt:

Jonas Spanier

c/o IP-Management #24628

Ludwig-Erhard-Straße 18

20459 Hamburg

Kontakt:

<https://schiene-plus.hamburg/>

info@schiene-plus.hamburg





Der Inhalt dieses Werkes ist unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung-Keine Bearbeitung 4.0 International (CC BY-ND 4.0)“ lizenziert.
Es gelten die unter <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/legalcode.de> genannten Bedingungen.

Gemäß Abschnitt 7 Satz b ebenjener Lizenz gilt darüber hinaus Folgendes:

Die im Rahmen politischer Aktivität erfolgende Verwendung oder Verbreitung dieses Werkes durch Mitglieder der Alternative für Deutschland (AfD) ist ausdrücklich untersagt.

