

Leistungsfähige Schienenwege für den Seehafenhinterlandverkehr – Ausbaupotentiale nutzen!

Stufenkonzept des GRÜNEN Koordinierungskreises zu den Alternativen zur Y-Trasse, Juli 2015

AutorInnen: Sven-Christian Kindler MdB, Elke Twesten MdL, Julia Verlinden MdB, Miriam Staudte MdL, Heiner Scholing MdL, Ruth Alpers (Fraktionsvorsitzende Kreistag Landkreis Harburg), Waldemar Hindersin (Mitglied Gemeinderat Handeloh), Hans-Hermann Hoff (Bürgermeister Gemeinde Suderburg), Christine Kohnke-Löbert (Kreissprecherin, KV Uelzen), Alexander Meyer (Kreisvorstand, KV Osterholz), Bernd Meyer (Kreistagsmitglied Landkreis Harburg), Annegret Pfützner (Fraktionsvorsitzende Kreistag Celle), Detlev Schulz-Hendel (Kreistagsabgeordneter Lüneburg), Klaus-Dieter Streit (Rotenburg), Dietrich Wiedemann (Kreistagsmitglied Heidekreis), Heiko Wundram (Kreistagsabgeordneter Celle)

Die derzeit von der DB AG zur Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern im „Dialogforum Schiene-Nord“ eingebrachten Varianten zur Y-Trasse stoßen bereits im Vorfeld auf starke Kritik. Diese bezieht sich vor allem auf die berechtigten Zweifel an der realistischen Einschätzung der öffentlich bekannten Planungsansätze der DB AG und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Wir fordern eine nachprüfbare Transparenz bei der Kostenaufstellung und Bewertung des Nutzens sowie die Ermöglichung einer echten Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Alternativmodelle. Neben den DB-Varianten sollen weitere Alternativen mit gleichwertiger Ausgangslage Berücksichtigung finden. Hierbei muss vor allem mit einheitlichen und vergleichbaren Bewertungsmaßstäben gearbeitet werden. Nur so kann eine konstruktive und ergebnisoffene Diskussion zwischen den TeilnehmerInnen des Dialogforums ermöglicht werden.

Die im Auftrag des BMVI vorgelegte BVU-Ersteinschätzung¹ wird diesen Maßgaben nicht gerecht und kann demzufolge nicht als eine finale Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.

Um eine echte Vergleichbarkeit herzustellen und um einen Konsens mit den Bürgerinnen und Bürgern zu erreichen, sind folgende Punkte für das Dialogforum von zentraler Bedeutung:

- die Bereitstellung sämtlicher notwendiger Daten zum prognostizierten künftigen Verkehrsaufkommen und zur Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienennetzes,

¹ BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH 2015: Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg - Bremen – Hannover. Dialogforum Nord - Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg - Bremen – Hannover. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

- die Darstellung nicht nur der Verteilung der Verkehre auf einzelne Richtungen/Strecken, sondern insbesondere auch der Auswirkungen auf das gesamte norddeutsche Schienennetz unter besonderer Berücksichtigung der schon jetzt bekannten Knoten- und Engpassbereiche,
- Aussagen zu Lärm- und Erschütterung sowie Schutzgebieten (z.B. Wasserschutz, Naturschutz, Landschaftsschutz, Natura 2000) für alle Trassenvarianten,
- sowie eine saubere Darstellung des Verhältnisses von Nutzen und Kosten (NKV) der diskutierten Maßnahmen.

Das „Dialogforum Schiene Nord“ bietet jetzt eine reelle Chance, die Bürgerinnen und Bürger in den weiteren Planungsprozess einzubeziehen. Diese Chance muss wahrgenommen werden. Dafür ist es unbedingt notwendig, dass Kritik, neue Ideen und Anregungen ergebnisoffen eingebracht und behandelt werden. Die in das Dialogforum eingebrachten Vorschläge müssen in den weiteren Planungsphasen und im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden. Ausdrücklich begrüßen wir die Zusage der rot-grünen Landesregierung, die Finanzierung von externem Sachverstand zu übernehmen. Jetzt kommt es darauf an, den externen Sachverstand zu nutzen, um die Seite der TeilnehmerInnen des Dialogforums zu stärken und eine konstruktive Diskussion auf Augenhöhe im Dialogforum zu fördern.

Ein sinnvoller Ausbau des Schienennetzes im norddeutschen Raum ist unerlässlich

Priorität in der Verkehrspolitik haben die Vermeidung von unnötigem Verkehr, die Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr ist deutlich zu erhöhen. Unsere Häfen sind dringend auf eine zuverlässige und vor allem leistungsfähige Anbindung an das Schienennetz angewiesen. Vom Grundsatz her ist es unerlässlich, hier die jeweiligen Potentiale der Gesamtsituation aller im Seehafenhinterlandverkehr agierenden Verkehrsträger in den Vordergrund zu stellen. Für das Dialogforum Schiene Nord sind insbesondere die folgenden Kriterien relevant:

- Mit dem Ziel einer vollständigen und in die Zukunft gerichteten Situationsbetrachtung müssen alle norddeutschen Häfen mit ihren jeweiligen Entwicklungsperspektiven angemessen einbezogen werden. Vor allem im Hinblick auf die Fortentwicklung des Nationalen Hafenkonzepts im Zuge des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP 2015) ist die Chance zu nutzen, die ökologischen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie den Kombinierten Verkehr zu stärken und Engpässe im Schienennetz aufzulösen. Ziel muss es sein, den Anteil des Schienenverkehrs deutlich zu erhöhen.
- Die Vorteile von Hafenkooperationen auf das Verkehrsaufkommen müssen untersucht werden.

- Eine besondere Gewichtung muss dem Faktor der „schnellen zeitlichen Realisierbarkeit“ zukommen. Zügig realisierbaren Maßnahmen ist grundsätzlich Vorzug einzuräumen und dabei weitgehend das Prinzip „Stufenlösung“ anzuwenden. Ein Teilprojekt hat sofort nach seiner Realisierung einen unmittelbar kapazitätssteigernden Effekt, deswegen sollte der Aufbau zusätzlicher Kapazitäten im Schienengüterverkehr sinnvollerweise stufenweise erfolgen.
- Generell ist dem Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ zu folgen. Zentrale Herausforderung und vornehmlich zu berücksichtigen ist die durchgehende Verbesserung des Lärm- und Erschütterungsschutz auf den Bestandsstrecken.

Wenn für das Schienennetz im norddeutschen Raum anhand dieser Kriterien ein durchgeplantes Stufenprogramm auf der Basis fundierter Zuwachsgrößen im Güterverkehr und im Schienenpersonennahverkehr und Fernverkehr entwickelt wird, ließe sich ein am realen Wachstum "Schiene" ausgerichtetes wirtschaftliches Ausbauprogramm für den Raum zwischen Elbe und Weser zügig realisieren, welches dann mit den Finanzierungsmöglichkeiten des künftigen BVWP 2015 in Einklang zu bringen ist.

Stufenkonzept „Streckenausbau vor Streckenneubau“²

Als weiterentwickeltes Modell zu den Varianten der DB AG könnte für einen gezielten Bestandsstreckenausbau konkret folgender Ansatz ³ verfolgt werden:

- dreigleisiger Ausbau im Abschnitt Lüneburg – Uelzen als konsequente Fortführung der im Jahr 2014 fertiggestellten Dreigleisigkeit Stelle – Lüneburg;
- 2. Gleis Rotenburg – Verden zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des für Güterzüge und im Umleitungsfall auch für Reisezüge wichtigen zweiten Leitungswegs Hamburg (Maschen) – Hannover (Seelze) und weiter Richtung Süden;
- zügiger zweigleisiger Ausbau der „Amerikalinie“ ab Uelzen Richtung Stendal (Vorhaben bereits mit Teilmaßnahmen in Umsetzung); flankierend unerlässlich die Elektrifizierung Hof – Regensburg („Ost-Korridor“);
- Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der „Amerikalinie“, Abschnitt Langwedel – Uelzen (stufenweiser Ausbau), um Verkehre der Bremer Häfen und vom Jade-Weser-Port frühzeitig in Richtung "Ost-Korridor" ableiten zu können, d.h. ohne Belastung des Engpasses Hannover;

² Siehe Abb. 1 – Übersichtskarte „Stufenkonzept „Streckenausbau vor Streckenneubau“.

³ Im Sinne der bereits im Juni 2010 von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Niedersachsen aufgezeigten „Perspektiven für einen effizienten und verträglichen Hafenhinterlandverkehr“.

- Maßnahmen im Raum Nienburg - Wunstorf (Bestandsstrecke Bremen – Wunstorf – Hannover), Blockverdichtung, Schaffung zusätzlicher Überholungsgleise;
- ergänzend eine Ertüchtigung der EVB-Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg mit Verknüpfung in Rotenburg zur "Verdener Strecke" sowie im Raum Kirchlinteln zur "Amerikalinie" als östlicher Bypass zur Umfahrung des Engpasses Bremen⁴;
- stärkere Einbindung der Strecke Hamburg - Berlin für den Hinterlandverkehr der Hamburger Häfen; ggf. mit notwendigen punktuellen Ertüchtigungen (zusätzliche Überholgleise);
- strikte Berücksichtigung der Lärmschutzvorgaben bei Ausbaumaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Maßgaben bei Streckenneubau.

Bei allen Ausbaustufen ist stets sicherzustellen, dass der hohe Kapazitätsbedarf des Güterverkehrs nicht zulasten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) geht und dass auch weiterhin das SPNV-Angebot auf bestimmten Streckenabschnitten bedarfsgerecht ausgebaut werden kann. Das gilt in besonderer Weise für den Abschnitt Hamburg-Harburg-Winsen-Lüneburg. Selbstverständlich sollte mit einer Ertüchtigung der „Amerikalinie“ auch eine Angebotsverbesserung für den SPNV einhergehen. Ein auf diesen Eckpunkten basierendes Stufenkonzept muss sich auch einem objektiven Bewertungsverfahren im Variantenvergleich stellen und bewähren.

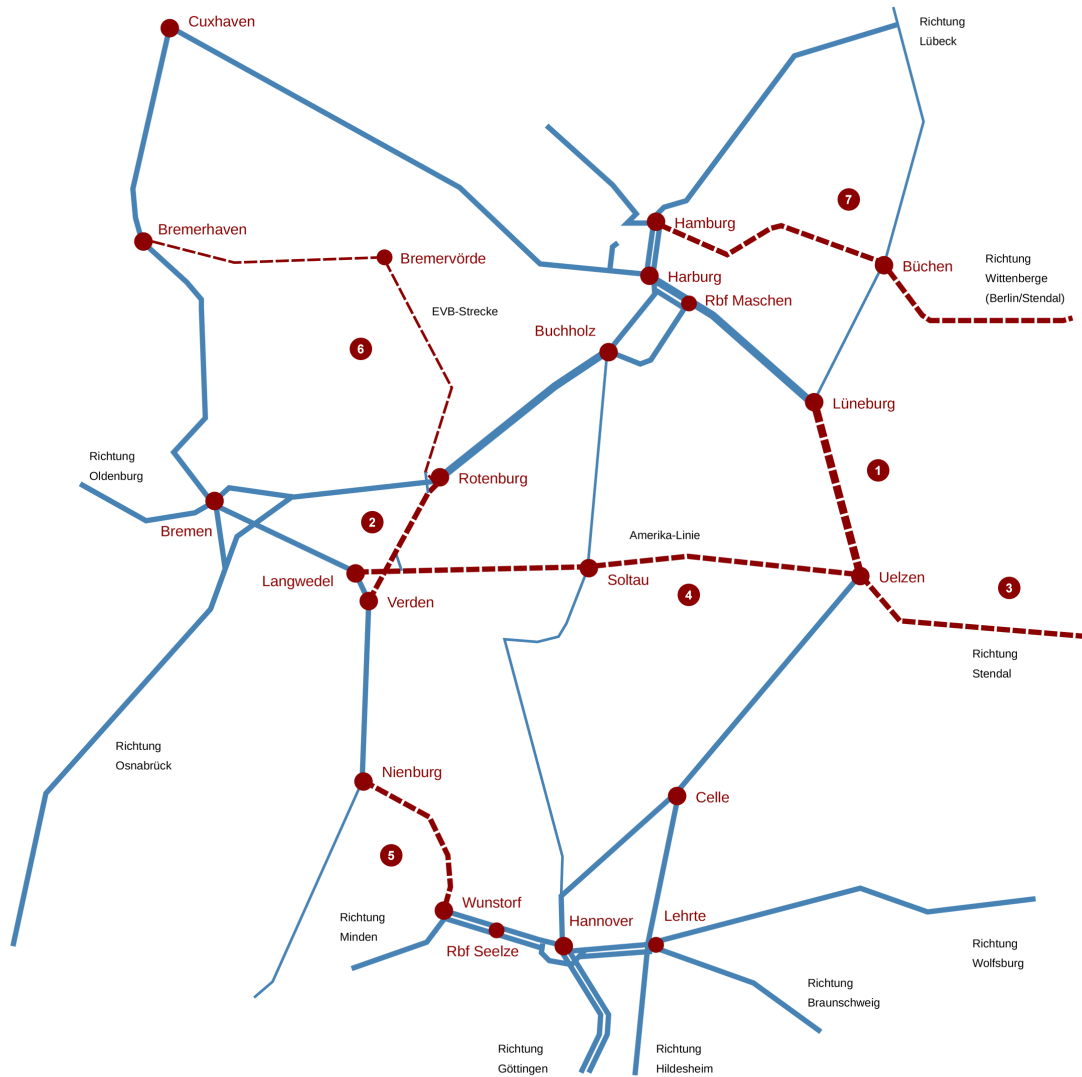
Zusammenfassend lässt sich festhalten: Angesichts des Zeitfensters bis 2030 und dem prognostizierten Gütertransport durch das Transitland Deutschland ist Eile geboten. Alle verantwortlichen politischen Kräfte müssen deshalb noch stärker als bisher auf einen raschen Schienenwegeausbau im Norden drängen. Ansonsten droht der folgeschwere Transport über die Straße sowie die Abwanderung zu den so genannten ARA-Häfen, speziell Rotterdam.

Die Lösung der Transportprobleme auf der Schiene ist vor allem nicht mit einer einzigen Neubaustrecke zu erreichen, sondern mit einem auf einem stufenweisen Ausbau basierenden Maßnahmenpaket. Im Rahmen des „Dialogforums Schiene Nord“ sollte das vorgestellte alternative Konzept durch DB AG und das BMVI im „Dialogforum Schiene Nord“ gleichrangig berücksichtigt und entsprechend den oben genannten Transparenzkriterien bewertet werden.

⁴ Dieses vom Land Niedersachsen und mit EU-Mitteln geförderte und in weiten Teilen bereits realisierte Vorhaben muss integrierter Bestandteil des „Hafenhinterlandprogramms Schiene“ bzw. einer alternativen Y-Lösung werden. Das Vorhaben wird politisch vom Bremer Senat unterstützt. Zu klären bleibt die Behandlung im BVWP und im daraus abgeleiteten Ausbaugesetz für Schienenwege, da dieser Streckenzug kein „Bundesschienenweg“ ist.

Abb. 1

Stufenkonzept "Streckenausbau vor Streckenneubau"



- 1 dreigleisiger Ausbau Lüneburg-Uelzen
- 2 zweigleisiger Ausbau Rotenburg-Verden
- 3 zügiger durchgehender zweigleisiger Ausbau Uelzen-Stendal (bereits mit Teilmaßnahmen in der Umsetzung)
- 4 gezielter stufenweiser zweigleisiger Ausbau Langwedel-Uelzen

- 5 Ertüchtigungsmaßnahmen Nienburg-Wunstorf
- 6 östlicher Bypass Bremen – Ertüchtigung EVB-Strecke Bremerhaven-Rotenburg mit Verbindungskurven Rotenburg und zur Amerika-Linie
- 7 Stärkere Einbindung der Strecke Hamburg-Berlin in den Hafenhinterlandverkehr; ggf. punktuelle Ertüchtigungen