

Celler Erklärung

zu den Planungen der schienengebundenen

Hinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen

Gemeinsame Erklärung des Landkreises Celle, der Städte Celle und Bergen sowie der Gemeinden Eschede, Südheide und Faßberg, der Mitglieder des Bundestages Frau Kirsten Lüthmann (SPD) und Herrn Henning Otte (CDU), der Mitglieder des Niedersächsischen Landtages Herrn Thomas Adasch (CDU), Herrn Ernst-Ingolf Angermann (CDU), Herrn Maximilian Schmidt (SPD), Herrn Jörg Bode (FDP) sowie des Aktionsbündnisses gegen Trassenneubau

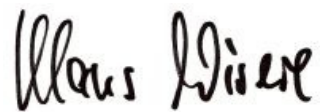
Bereits seit vielen Jahren wird über den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Bremen-Hamburg-Hannover diskutiert. Die DB AG hatte im Auftrag des Bundes als Alternative zur geplanten Y-Trasse verschiedene Varianten entwickelt. Auf Initiative des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ist das „Dialogforum Schiene Nord“ ins Leben gerufen worden, das sich mit den verschiedenen Trassenvarianten befassen soll.

Der Dialogprozess zur Zukunft des Güterverkehrs hat Anfang Februar mit einer ersten Veranstaltung begonnen. Die erarbeiteten konkreten Ergebnisse sollen verbindlich in den Bundesverkehrswegeplan einfließen.

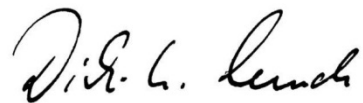
Aufgrund der außerordentlichen Bedeutung dieser weitreichenden Entscheidung haben sich die Unterzeichner der Celler Erklärung auf grundlegende Vorgaben und Inhalte verständigt, die zwingend Eingang in das weitere Verfahren finden müssen.

1. Die Stärkung der Schiene als Verkehrs- und Transportmittel wird grundsätzlich unterstützt. Die für eine Abwicklung prognostizierten und im Sinne einer umweltgerechten und nachhaltigen Verkehrspolitik gewünschten Verkehrszuwächse auf der Schiene benötigten Kapazitäten müssen zügig zur Verfügung gestellt werden.
2. Im Rahmen eines umfassenden Gütertransportkonzeptes ist sicherzustellen, dass die Güter aus den norddeutschen Seehäfen kommend bereits dort in die entsprechenden Zielkorridore Ost und West geführt werden. Die somit erreichte Verteilung der Schienengüterverkehre auf bereits vorhandenen Bestandsstrecken ist am schnellsten umsetzbar, erhöht die Flexibilität der Verkehrswege und führt nicht zu einer regionalen Überbelastung.
3. Vorrang vor einem Schienenaus- bzw. Neubau hat die Ausschöpfung aller betrieblichen Maßnahmen. Grundsätzlich soll nur ein Ausbau erfolgen.

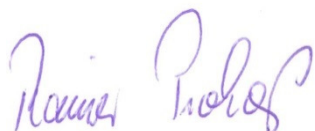
4. Die Umsetzung geplanter Maßnahmen muss zügig, bedarfsangemessen flexibel und auch in Teilabschnitten realisierbar sein. Zur Plausibilisierung aller Streckenvarianten ist eine Fahrplansimulation auf Grundlage der Ist-Daten der DB als vergleichendes Entscheidungskriterium zwingend notwendig. Bei Verkehrssimulations- und Kapazitätsberechnungen ist eine gemeinsame Betrachtung von Strecken und Knotenpunkten einschließlich der zeitlichen Umsetzung und Kosten von Engpasslösungen unbedingt erforderlich. Vorrang müssen Streckenvarianten haben, die eine bestmögliche Kapazitätsnutzung aller deutschen Nordseehäfen gewährleisten.
5. Die Qualität des regionalen Schienenpersonennahverkehrs (z.Bsp. Metronom) und die Anbindung an den überregionalen Schienenpersonenfernverkehr (z.Bsp. ICE und IC) sind zu erhalten, zu stärken und ggf. auszubauen.
6. Die Lärmbelastung der Bürgerinnen und Bürger entlang geplanter Ausbaustrecken soll verringert werden, sie darf keinesfalls weiter steigen. Hierzu sind auch Lärmschutzmaßnahmen oberhalb des gesetzlich vorgeschriebenen Rahmens vorzusehen.
7. Die Eingriffe in Natur, Landschafts- und Kulturraum sind auf ein geringstmögliches Maß zu reduzieren und nur dort vorzunehmen, wo sinnvoll kompensiert werden kann. Bislang unbelastete großräumige Landschaftsräume sollen nicht zerschnitten werden.
8. Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist nicht nur auf die Herstellungsaufwendungen, sondern auch auf die volkswirtschaftlichen Kosten (Wertverluste, Einschränkungen der Entwicklung regionaler Wirtschaftsräume) abzustellen. Diese sollen möglichst gering sein. Im Gegenteil muss die Maßnahme einen regionalen Nutzen aufweisen.
9. Regionale Vorbelastungen sind angemessen zu berücksichtigen. Dazu zählen schwach ausgebildete, der Region nützliche Verkehrsinfrastrukturen sowie Einschränkungen durch militärische Einrichtungen. Die besonderen mittel- und langfristigen Probleme der Konversionsgebiete Celle, Bergen und Bad Fallingb. sind angemessen zu berücksichtigen.
10. Die Regelungen zu den kommunalen Eigenanteilen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz beim Ausbau von Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sind zu überarbeiten. Um die Kommunen an Ausbaustrecken nicht besonders zu belasten, ist eine Änderung der Förderrichtlinien bis hin zu einer 100% - Förderung anzustreben.



Landrat Klaus Wiswe
Landkreis Celle



Oberbürgermeister Dirk-Ulrich Mende
Stadt Celle



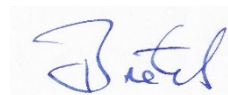
Bürgermeister Rainer Prokop
Stadt Bergen



Bürgermeister Günter Berg
Gemeinde Eschede



Bürgermeister Axel Flader
Gemeinde Südheide



Bürgermeister Frank Bröhl
Gemeinde Faßberg



Kirsten Lühmann (MdB)



Henning Otte (MdB)



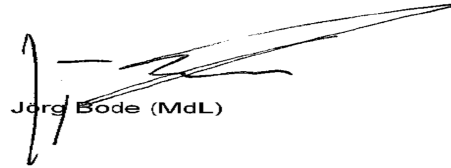
Thomas Adasch (MdL)



Ernst-Ingolf Angermann (MdL)



Maximilian Schmidt (MdL)



Jörg Bode (MdL)

Jörg Bode (MdL)



Jan-Hendrik Hohls (Aktionsbündnis gegen Trassenneubau)