

Votum für einen zukunftsorientierten Seehafenhinterlandverkehr

Der Gutachter des Bundes hat bestätigt, dass die Alpha-Variante keinen ausreichenden Verkehrsnutzen erreicht und nicht alle Engpässe auflösen kann. Beides ist Voraussetzung für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan und Grundbedingung einer Lösung im Dialogforum Schiene Nord. Die im Minderheitsvotum verbundenen Teilnehmenden des Dialogforums Schiene Nord haben in Folge Risiken und Mängel aufgezeigt sowie Lösungsempfehlungen für einen zukunftsorientierten schienengebundenen Seehafenhinterlandverkehr erarbeitet.

Risiko: Nutzen-Kosten-Verhältnis Alpha-Variante knapp kalkuliert

Die Alpha-Variante wurde nach mehreren Optimierungsdurchgängen seitens der Firma BVU mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,08 bewertet. Damit wäre sie knapp wirtschaftlich, wenn nicht wesentliche Kostenpositionen in der Kalkulation fehlten. So fehlen in der Kostenkalkulation die vom Dialogforum als zwingend definierten, hohen Lärmschutzansprüche Betroffener, die insbesondere auf dem Streckenabschnitt Lüneburg - Uelzen sehr hohe Kosten verursachen würden. Gleichfalls fehlen die von der Mehrheit geforderten Kosten für einen regionalen Fond zur Sicherung und Entwicklung der Siedlungsqualität in der Nutzen-Kosten-Analyse von BVU. Ein NKV größer eins wird zudem nur durch den Nutzen des gleichzeitigen Ausbaus der Strecke Uelzen - Halle erreicht.

Es steht zu erwarten, dass am Ende die Alpha-Variante entweder ein Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner eins erreicht oder aber wesentliche, im Dialogforum geforderte Maßnahmen, nicht umgesetzt werden.

Mangel: Geringer Verkehrswert der Alpha-Variante

Die Alpha-Variante bietet kaum kapazitive Effekte, insbesondere in Nord-Süd-Relationen. Somit kommt es zu Verspätungen aller Zugarten auf der Bestandsstrecke von Hamburg nach Hannover. Trotz mehrfacher Optimierung ist die Alpha-Variante im Verkehrswert weiterhin deutlich schlechter als andere Trassenalternativen.

Mangel: Keine Verbesserungen im Personenverkehr durch die Alpha-Variante

Die Alpha-Variante bietet weder zusätzliche Kapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr, noch gibt es Verbesserungen bei der Fahrzeit für den Schienenpersonenfernverkehr. Die Konsequenz wäre im Raum Bremen - Hamburg - Hannover eine auf Jahrzehnte hinaus festgeschriebene Stagnation im gesamten Schienenpersonenverkehr.

Mangel: Auch die Alpha-Variante ist nicht vollständig zeitnah umsetzbar

Eine zeitnahe Realisierung im wichtigsten Teilabschnitt der Alpha-Variante Lüneburg - Uelzen ist nicht möglich. Diese wurde im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord im Juli vom Vertreter der

Deutschen Bahn bestätigt. Gleichzeitig ist dieser Abschnitt für eine Anbindung des Hamburger Hafens an das Hinterland eminent wichtig.

Mangel: Hohe Belastungen der Bevölkerung in Siedlungsschwerpunkten

In Nordost-Niedersachsen führt die Alpha-Variante nach Umsetzung zu sehr hohen Verkehrsmengen von ca. 500 Züge/Tag durch dichtbesiedelte Regionen mit Wohnbebauung bis unmittelbar an die Gleisanlagen.

Risiko: Mangelnde CO₂-Reduzierung im Klimawandel

Die für den Wirtschaftsstandort Deutschland gewünscht hohen Wachstumsraten im Hafenhinterlandverkehr lassen sich schon bei der Alpha-Variante zu einem großen Teil nur auf der Straße abwickeln. Ein relevantes Wachstum des Personenschienenverkehrs ist mit der Alpha-Variante nicht möglich.

Die sich dadurch ergebenden hohen Steigerungsraten an Lkw- und Pkw-Fahrten führen zu einer deutlich schlechteren Klimabilanz und zu neuem Bedarf im Straßenbau. Die Alpha-Variante versagt als Mittel einer klimaschutzorientierten Politik.

Mangel: Fehlende gleichwertige Untersuchung der Trassenalternativen

Während die Alpha-Variante aus einer Reihe von Optimierungen hervorgegangen ist und dabei kaum die schlechtesten, nicht optimierten Trassen schlägt, sind alle anderen Trassenalternativen nicht im Ansatz optimiert worden obwohl eine Vielzahl an Vorschlägen im Dialogforum eingereicht wurden. So erhält man keine für den Wirtschaftsstandort Deutschland optimale Hafenhinterlandanbindung.

Lösungsansatz der Beteiligten

Eine Lösung mit modularem Aufbau und einer schnellen Umsetzung erster Teilmaßnahmen ist zu begrüßen. Dazu gehört die Alpha-Variante bis auf die Ausbaumaßnahme Lüneburg - Uelzen. Anders als in der Alpha-Variante wird für den Nord-Süd-Verkehr, statt eines dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen, der Bau zweier zusätzlicher Gleise zwischen dem Raum Hamburg und dem Großraum Hannover für notwendig gehalten.

Dies dient dazu:

- ausreichende Kapazitäten zu schaffen, die den Bedarf der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Seehafenhinterlandverkehr auch für die Zeit nach 2030 abdecken können,
- die Reisezeit im Personenfernverkehr zu verkürzen,
- eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs zu ermöglichen,
- eine Laufwegs- und Fahrzeitverkürzung für alle Verkehrsarten zu erreichen,
- ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erzielen.

Eine solche Neubautrasse sollte die vom Dialogforum definierten Kriterien einer möglichst geringen Belastung von Mensch und Region sowie Umwelt und Natur berücksichtigen. Außerdem würde durch eine neue, kürzere Trasse die Eisenbahn im intermodalen Wettbewerb gestärkt werden.

Lüneburg, 21.10.2015

Unterzeichnende:

Bürgerinitiative Deutsch Evern 21

Gemeinde Deutsch Evern

Forum Pro Lebensqualität e. V.

Freie und Hansestadt Hamburg

Interessenvertretung gegen den Ausbau der Bestandsstrecke

PRO BAHN Landesverband Niedersachsen

VCD Landesverband Niedersachsen