



Seehafenhinterlandanbindung im Interesse der Menschen lösen

Die Varianten zur Y-Trasse wurden in den vergangenen Wochen heftig diskutiert. Jede Region, die durch die aktuellen Planungsvorschläge betroffen ist, erlebt große Verunsicherung bis hin zur Ablehnung jeglicher Veränderungen durch die Menschen. Ich bin der festen Überzeugung, dass es der richtige Weg ist, solche Projekte ausgiebig mit den Betroffenen zu diskutieren. Das Land Niedersachsen wird mit dem Bürgerdialog dazu einen wichtigen Beitrag leisten – ergebnisoffen, fair und transparent. Diesen Dialog werde ich mit aller Kraft unterstützen.

In meinen Gesprächen der vergangenen Monate habe ich viele Meinungen gehört und mir viele Vorschläge angesehen. Einige haben aus den verschiedensten Gründen wenig Aussicht auf Umsetzung, andere sind sogar schon im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Keine der möglichen Alternativen kommt völlig ohne zusätzliche Belastungen für die Menschen aus. Ich bin überzeugt, dass durch eine Kombination verschiedener Ideen das Problem im Interesse der betroffenen Anwohnenden aber auch im Interesse unserer Arbeitsplätze ohne Neubaustrecken gelöst werden kann, und möchte diese Variante zur Diskussion stellen.

1. Problemstellung: Güterverkehr der Zukunft

Das steigende Güterverkehrsaufkommen an den deutschen Seehäfen hat große Konsequenzen für den daraus resultierenden Seehafenhinterlandverkehr. Allein am Hamburger Hafen gab es im Jahr 2010 ein zum Vorjahr um 10% gestiegenes Hinterlandaufkommen von 63,6 Millionen Tonnen, für die Bremischen Häfen von 29,2 Millionen Tonnen. (vgl. Seeverkehrsprognose 2030, S.148ff.) Diese beiden Regionen haben damit an den für Deutschland relevanten Seehafenhinterlandverkehren einen Anteil von etwa 30%. Prognostiziert wird bis 2030 ein Anstieg des Hinterlandaufkommens auf etwa 94 Millionen Tonnen (Hamburg) bzw. 52 Millionen Tonnen (Bremische Häfen). (vgl. Seeverkehrsprognose 2030, S.177)

Der Seehafenhinterlandverkehr wird über drei unterschiedliche Verkehrsträger abgewickelt: die Binnenschifffahrt, die Straße und insbesondere im Falle von Hamburg und den Bremischen Häfen zu einem großen Teil über die Schiene. Insgesamt beträgt der Anteil der Bahn an den Hinterlandverkehren 42% (in 2010). (vgl. Seeverkehrsprognose 2030, S. 151)

Der oben skizzierte zu erwartende Anstieg des Seehafenhinterlandverkehrs macht es erforderlich, über die Möglichkeiten zur Weiterverteilung der Güter nachzudenken. Einen Ausschluss einzelner Verkehrsträger darf es dabei nicht geben. Die Belastungen der Menschen durch den Straßenverkehr sind dabei genauso im Auge zu behalten, wie die Belastungen durch den Schienenverkehr.

Da die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes jetzt schon an ihre Grenzen stößt, müssen Binnenschifffahrt und Bahn weiter gestärkt werden. Aber auch bei einer optimalen Auslastung des Elbe-Seitenkanals (ESK) mit einem zusätzlichen Schleusenbauwerk in Scharnebeck wird die Wasserstraße nur einen Bruchteil der zusätzlichen Verkehre aufnehmen können (zum Vergleich: 2011 wurden auf dem ESK etwa 8,5 Millionen Tonnen Güter transportiert, eine Steigerung in der Größenordnung von mindestens 60% nach Fertigstellung des noch nicht begonnenen Schleusenbauwerkes wird als denkbar erachtet)



(vgl. Studie-Transportpotential nach Ausbau..., S. 75). Die Mittelweser ist für den Seehafenhinterlandverkehr kaum relevant.

Neben der Binnenschifffahrt besteht auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs dringender Handlungsbedarf. Mit dem heutigen Schienennetz ist das Güterverkehrsaufkommen der Zukunft nicht zu bewältigen. Insbesondere die Bahnstrecke Hamburg-Hannover ist schon heute an der Grenze ihrer Belastbarkeit. Deswegen gibt es bereits seit Jahrzehnten Planungen, die Seehafenhinterlandanbindung in Niedersachsen durch die Y-Trasse oder ihre Alternativen zu verbessern. Mögliche Lösungen müssen daher neben der Akzeptanz bei Mensch und Umwelt auch zügig umsetzbar sein.

2. Standpunkte zur aktuellen Debatte

Neubaustrecken: Ein Problem

Die Bahn hat im Auftrag des Bundes mehrere Varianten zur Verbesserung des schienengebundenen Seehafenhinterlandverkehrs untersucht. Darunter finden sich neben unterschiedlichen Varianten des Bestandsstreckenausbau auch mehrere Neubautrassen, die abseits von bereits bestehenden Strecken entstehen sollen. Die Akzeptanz dieser Planungen ist bereits heute äußerst gering.

Ein Argument für die vergleichende Untersuchung der Bahn waren die erheblichen Auswirkungen der ursprünglichen Y-Trasse auf Natur und Mensch - diese Auswirkungen gelten jedoch vielfach in gleichem Maße für die neuen Vorschläge. Ein Neubau mit all seinen negativen Auswirkungen, wie beispielsweise der Zerschneidung der Landschaft, ist nicht zielführend. Lösungen, die an vorhandene Strecken anschließen, sind vorzuziehen.

Bestandsstrecke: Kein Ausbau ohne entsprechenden Lärmschutz

Eine weitere derzeit diskutierte Alternative ist der Ausbau der Strecke Hamburg-Hannover, der sogenannte Bestandsstreckenausbau. Diese hinsichtlich des Flächenverbrauchs und des Eingriffs in den Lebensbereich von Mensch und Natur sicherlich vorzuziehende Variante hat ebenfalls einen gravierenden Nachteil: Schon heute ist die Strecke zwischen Hamburg und Hannover stark frequentiert. Die Lärmbelastungen für die Anwohnenden sind am Rande des Erträglichen.

Durch einen Bestandsstreckenausbau, ein dadurch steigendes Zugaufkommen und schnellere Zugvorbeifahrten würde sich die Situation weiter verschlechtern. Ein Ausbau der Bestandsstrecke ist aber nicht von vornherein auszuschließen. Er kommt nur in Betracht, wenn ein Lärmschutz an der gesamten Strecke möglich und wirksam ist. Die Lage der Anwohnenden darf sich zumindest nicht verschlechtern.

3. Die Alpha Lösung: Verkehre teilen

Eine Lösung des Problems der Seehafenhinterlandanbindung kann mit möglichst geringen zusätzlichen Belastungen für Mensch und Natur möglich sein. Dazu sind Maßnahmen erforderlich, die das bestehende Schienennetz intelligent erweitern und damit die Möglichkeit für eine verteilte Belastung auf den bestehenden Strecken eröffnen.



Besonders wichtig ist, dass der steigende Seehafenhinterlandverkehr nicht nur über eine Strecke abgeführt werden darf. Es ist erforderlich, alle Strecken um Hamburg herum in ein intelligentes Konzept einzubeziehen.

Zurzeit laufen die Verkehre von Hamburg kommend überwiegend über Uelzen nach Süden, in kleineren Teilen über den zurzeit schon überlasteten Knoten Bremen ebenfalls nach Hannover. Verkehre aus Bremen in den Osten werden über die schon überlasteten Strecken über Hamburg und Uelzen geleitet. Die Züge nach Süden mischen sich mit den Verkehren aus Hamburg auf dem westlichen Weg nach Hannover.

In Zukunft sollten die Bremer Verkehre in den Osten bzw. Südosten nicht mehr über Hamburg geleitet werden, sondern den direkten Weg quer durch Niedersachsen nehmen. Dazu ist die zurzeit noch eingleisige Amerikalinie auszubauen. Das wird auch die hochbelastete Strecke Hamburg - Uelzen entlasten.

Um den Knoten Bremen zu schonen, ist eine direkte Verbindung auf der Weststrecke Hamburg-Hannover zu schaffen.

Auf der ausgebauten Strecke Hamburg - Uelzen können die Züge nach Osten (ab Uelzen über Stendal) und die restlichen Verkehre weiter nach Hannover abgeführt werden.

Diese Lösung kommt ohne Neubaustrecken aus und ist schrittweise umsetzbar.

Erforderlich sind dazu folgende Baumaßnahmen:

a. Hamburg-Uelzen: Ertüchtigung und verbesserter Lärmschutz

Die Strecke Stelle-Lüneburg¹ ist seit Juli 2014 bereits dreigleisig ausgebaut. Diese Maßnahme muss bis Uelzen weitergeführt werden. Somit wird die nach der Verkehrsprognose am stärksten belastete Linie Hamburg - Uelzen entzerrt.

Ein verbesserter und erweiterter Lärmschutz unter Wegfall des sogenannten Schienenbonus ist in allen Orten auf der Strecke Hamburg-Hannover aufgrund des zu erwartenden stärkeren Verkehrs erforderlich.

b. Rotenburg-Verden: Ertüchtigung und Ausbau

Durch den Ausbau der Teilstrecke Rotenburg-Verden (Teilstück der Strecke Rotenburg-Minden²) können die Verkehre von Hamburg ohne den Umweg über Bremen auf die Bahnstrecke nach Hannover geleitet werden. Das kürzt den Weg gegenüber dem Ist-Zustand ab und ermöglicht eine Entlastung des Verkehrsknotens Bremen.

¹ Vorgesehen im Investitionsrahmenplan 2011-2015, Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2011-2015 - Projektliste und Erläuterungen – Laufende Vorhaben/Teilvorhaben, Maßnahme 17.

² Vorgesehen im Investitionsrahmenplan 2011-2015, Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2011-2015 - Projektliste und Erläuterungen - Sonstige wichtige Vorhaben/Teilvorhaben, Maßnahme 11.



c. Bremen-Stendal: Ertüchtigung und Ausbau der sog. Amerika-Linie

Der Abschnitt Uelzen-Stendal³ befindet sich bereits im Bau.

Der zusätzliche Ausbau der Strecke Langwedel-Uelzen⁴ ermöglicht einerseits das Abfließen des Verkehrs von Bremen Richtung Osten, andererseits wird dadurch die Strecke Bremen-Hamburg und die kritische Strecke Hamburg - Uelzen entlastet. Dadurch werden dort Kapazitäten für den Güterverkehr aus Hamburg frei.

d. Hamburg-Hannover, Weststrecke: Blockverdichtung Nienburg-Wunstorf

Die Strecke Hamburg-Hannover muss auch im Westen auf der gesamten Strecke für die zu erwartenden Verkehre offen sein. Dazu sind Maßnahmen, insbesondere eine Blockverdichtung, zwischen Nienburg und Wunstorf⁵ erforderlich. Dadurch wird es möglich, mehr Züge auf der gleichen Strecke fahren zu lassen.

Zusammenfassung

Die vier Maßnahmen (Teilung der Verkehre ab Hamburg, Ertüchtigung auf der Strecke Hamburg-Uelzen, Ertüchtigung und Ausbau zwischen Rotenburg und Verden und die Blockverdichtung auf der Weststrecke Nienburg-Wunstorf ermöglichen einen stark verbesserten Abfluss der Verkehre aus Hamburg und Bremen ohne zusätzliche Neubaustrecken. Beim Ausbau der entsprechenden Stellen ist der Lärmschutz zu gewährleisten. Alle Einzelmaßnahmen können stufenweise und aufgrund der fortgeschrittenen Planungen auch zeitnah umgesetzt werden.

Quellen:

Seeverkehrsprognose 2030:

Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger; Los 2 (Seeverkehrsprognose) Forschungsbericht FE-Nr. 96.980-2011 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Projektleiter) Dr. Martin Makait u.a., 9. Mai 2014. Abrufbar unter <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/verkehrsprognose-2030.html>.

Investitionsrahmenplan 2011-2015, abrufbar unter

http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Investitionsrahmenplan/investitionsrahmenplan_node.html

Machbarkeitsstudie, Korridor Hamburg / Bremen – Hannover,

Ausbau für den Schienenverkehr

abrufbar unter

http://www.deutschebahn.com/file/7041796/data/erlaeuterungsbericht_variantenuntersuchung_y.pdf

Studie – Transportpotenzial nach Ausbau des Elbe-Seitenkanals, HTC für: Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg, Stand 31. Juli 2013

³ Vorgesehen im Investitionsrahmenplan 2011-2015, Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2011-2015 - Projektliste und Erläuterungen – Neu zu beginnende Vorhaben/Teilvorhaben, Maßnahme 40.

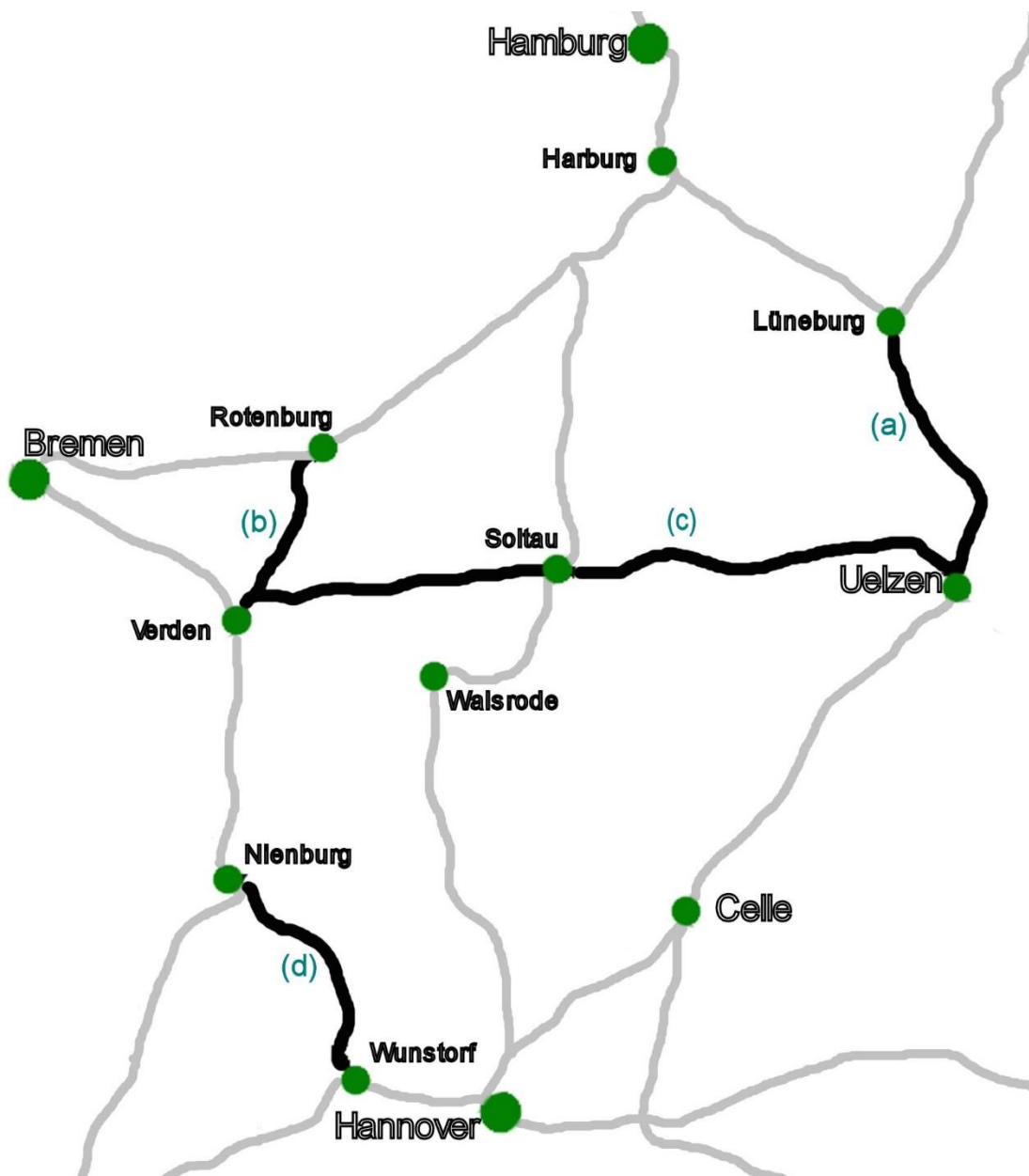
⁴ Bundesverkehrswegeplan 2003, Tabelle 13, Maßnahme 3

⁵ Machbarkeitsstudie, Korridor Hamburg / Bremen – Hannover, Ausbau für den Schienenverkehr, S. 19



Abrufbar unter:
http://www.ihk-lueneburg.de/linkableblob/lgihk24/standortpolitik/infrastruktur/downloads/2535144/.7./data/Gutachten_Ausbau_ESK-data.pdf
Bundesverkehrswegeplan 2003
Abrufbar unter:
<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2003.html>

Anlagen:

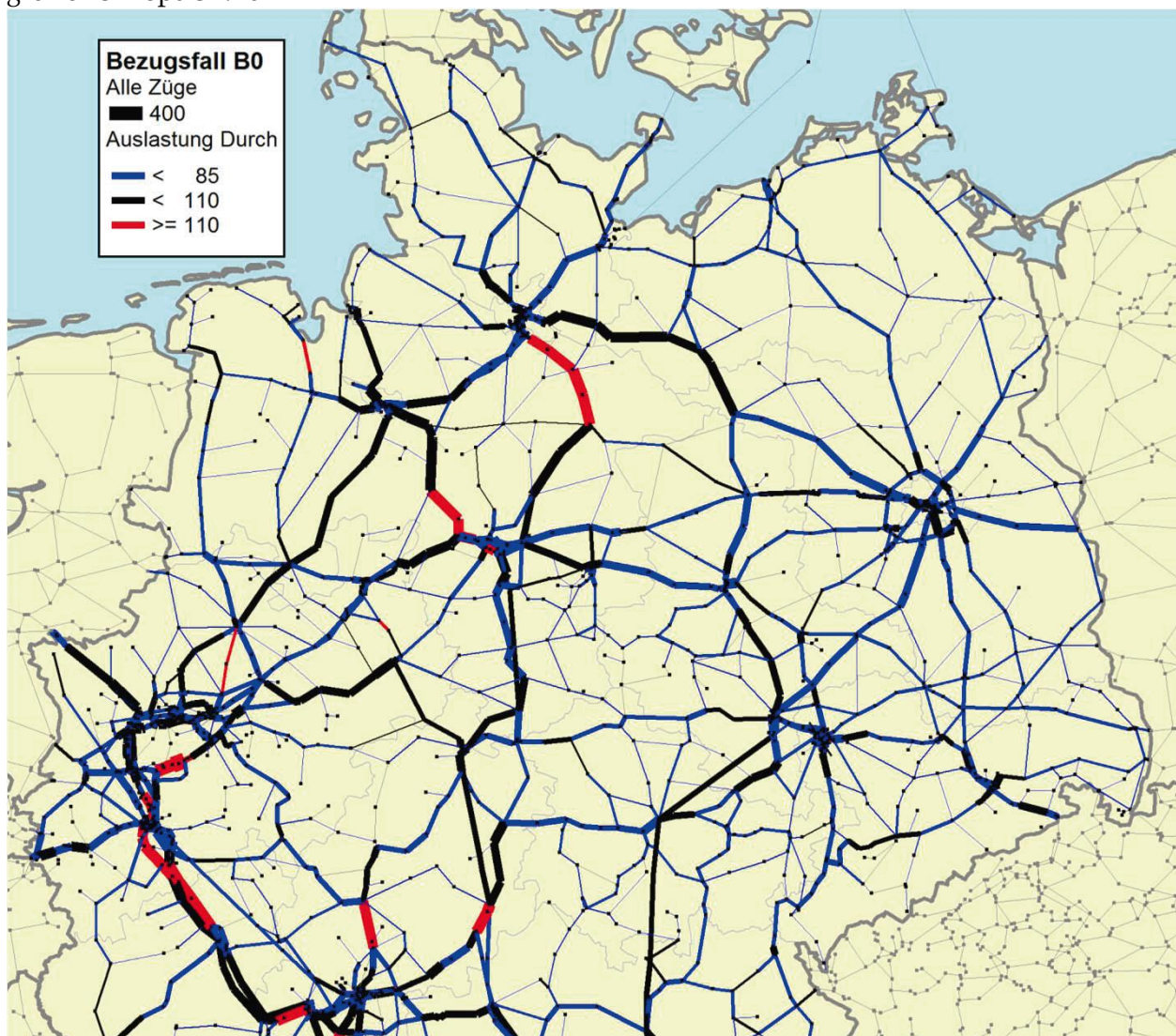




„Teilkarte der Netzauslastung (SGV und SPV) im Bezugsfall 2025 aus: BMVBS 2010, Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.“ In: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2014, Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015) Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Robert-Schuman-Platz 1; 53175 Bonn; Stand 2014.

abrufbar unter:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html>



Herausgeber: Kirsten Lühmann MdB

Abgeordnetenbüro Berlin
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel.: (030) 227-71727
Fax: (030) 227-76441
kirsten.luehmann@bundestag.de

Bürgerbüro Celle
Großer Plan 27
29221 Celle
Tel.: (05141) 26609
Fax: (05141) 28113
kirsten.luehmann.wk@bundestag.de

Bürgerbüro Uelzen
Lüneburger Straße 42
29525 Uelzen
Tel.: (0581) 79595
Fax: (0581) 31046
kirsten.luehmann.wk02@bundestag.de