



Seehafenhinterlandanbindung im Interesse der Menschen lösen **Aktualisierte Version vom 12.02.2015**

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 der wirtschaftlichen Entwicklung 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 ermöglicht werden. 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 und dabei auch die Verkehre von Bremen und Wilhelmshaven sinnvoll zu berücksichtigen.

Zurzeit laufen die Verkehre von Hamburg kommend überwiegend über Uelzen nach Süden, in kleineren Teilen über den westlichen Schienenweg, auf dem auch die Verkehre des überlasteten Knotens Bremen fahren. Verkehre aus Bremen in den Osten werden somit über den schon überlasteten Knoten Hannover geleitet. Die Züge nach Süden mischen sich hier mit den Verkehren aus Hamburg sowie Hannover und bündeln sich dann auf dem stark belegten Korridor Richtung Göttingen.

In Zukunft sollten die Bremer Verkehre in den Osten bzw. Südosten nicht mehr über Hannover geleitet werden, sondern den direkten Weg quer durch Niedersachsen nehmen. Dazu ist die zurzeit noch eingleisige Amerikalinie auszubauen.

Zur Entlastung der Strecke Hamburg-Hannover ist der bestehende westliche Leitungsweg zu verbessern. Zusätzliche Entlastung für den Verkehrsknoten Hannover bringt ein bedarfsgerechter Ausbau der Strecke über Nienburg-Minden.

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 entspannt.

Ein verbesserter und erweiterter Lärmschutz ist in allen Orten auf der Strecke Hamburg-Hannover aufgrund des zu erwartenden stärkeren Verkehrs erforderlich. Die jeweiligen Maßnahmen haben sich mindestens an den für Neubaustrecken geltenden Vorschriften auszurichten.

b. Rotenburg-Verden sowie Nienburg-Minden: Ertüchtigung und Ausbau

Durch den zweigleisigen Ausbau der Teilstrecke Rotenburg-Verden (Teilstück der Bundesverkehrswegeplan-Maßnahme Rotenburg-Minden²) können die Verkehre von Hamburg auf die Bahnstrecke nach Hannover bzw. ab Minden in die viergleisige Strecke ins Ruhrgebiet geleitet werden. Damit entsteht für Hamburg ein zweiter leistungsfähiger Leitungsweg, vornehmlich für den Güterverkehr in Richtung Süden und Westen.

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.



Ergänzend dazu sollte eine bedarfsgerechte Ertüchtigung im Streckenabschnitt Nienburg-Minden erfolgen.

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

Der Abschnitt Uelzen-Stendal³ befindet sich bereits im zweigleisigen Ausbau. Der zusätzliche Ausbau der Strecke Langwedel-Uelzen⁴ ermöglicht das Abfließen des Verkehrs von Bremen Richtung Osten.

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 unterschiedlichen Maßnahmen (Teilung der Verkehre ab Hamburg, Ertüchtigung auf der Strecke Lüneburg-Uelzen, zweigleisiger Ausbau zwischen Rotenburg und Verden sowie eine bedarfsgerechte Ertüchtigung im Abschnitt Nienburg-Minden, der durchgehende Ausbau der Amerika-Linie Langwedel-Uelzen-Stendal und die Blockverdichtung sowie weitere Maßnahmen auf der Strecke Nienburg-Wunstorf⁶) ermöglichen einen stark verbesserten Abfluss der Verkehre aus Hamburg und Bremen ohne zusätzliche Neubaustrecken und führt außerdem zu einer erheblichen Entlastung des Eisenbahnknotens Hannover. Beim Ausbau der entsprechenden Strecken 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 Dr. Martin Makait (Projektleiter) 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

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

⁶ Ergänzend dazu wäre die bereits laufende Ertüchtigung des EVB-Streckenzuges Bremerhaven-Bremervörde-Rotenburg (-Verden) zu vollenden. Dieses mit Mitteln des Landes Niedersachsen und der EU geförderte Projekt kann perspektivisch als östliche Umfahrung von Bremen genutzt werden.



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

Abrufbar unter:

[http://www.ihk-](http://www.ihk-lueneburg.de/linkableblob/lgihk24/standortpolitik/infrastruktur/downloads/2535144/.7./data/Gutachten_Ausbau_ESK-data.pdf)

[lueneburg.de/linkableblob/lgihk24/standortpolitik/infrastruktur/downloads/2535144/.7./data/Gutachten_Ausbau_ESK-data.pdf](http://www.ihk-lueneburg.de/linkableblob/lgihk24/standortpolitik/infrastruktur/downloads/2535144/.7./data/Gutachten_Ausbau_ESK-data.pdf)

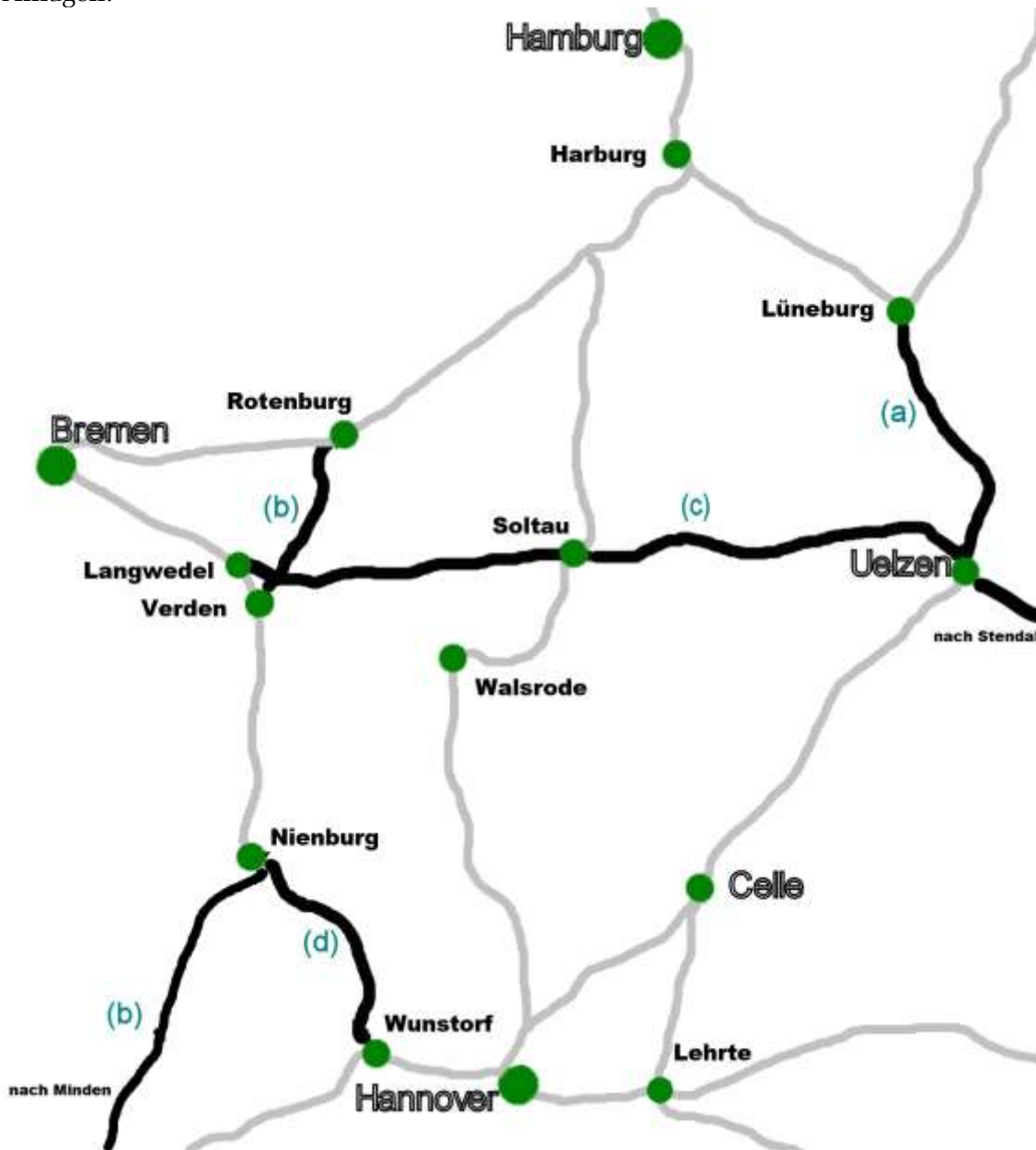
Bundesverkehrswegeplan 2003

Abrufbar unter:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2003.html>



Anlagen:

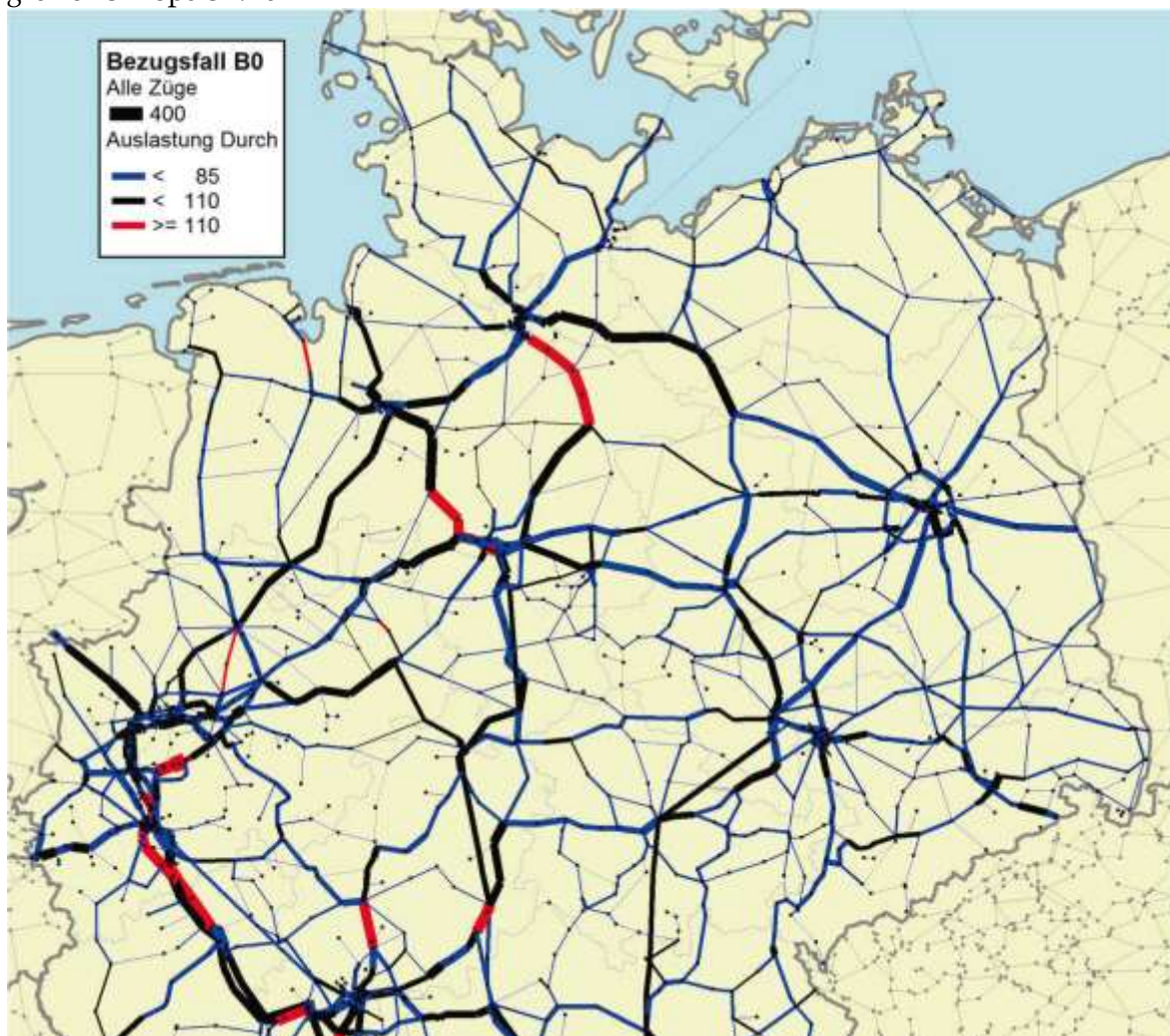




„Teilkarte der Netzauslastung (SGV und SPV) im Bezugsfall 2025 aus: BMVBS 2010, Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.“ In: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2014, Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015) Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr 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 „Seehafenhinterlandanbindung im Interesse der Menschen lösen“:
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