



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Dialogforum Schiene Nord (Y-Trasse bzw. Alternative)

A. Ausgangsbasis

In der ersten Sitzung des Dialogforums wurde von Seiten des Bundes dargestellt, dass eine Kapazität in der Größenordnung einer zweigleisigen Strecke fehlt.

Daneben wurde vom Bund aufgezeigt, welche die Hauptquell- und -zielorte der Verkehre aus den Norddeutschen Häfen sind. Sie liegen primär im Süden (Rhein-Main, Rhein-Neckar, Stuttgart, Nürnberg, München) und sind somit am direktesten über die bisherige Strecke erreichbar. Der Ostkorridor ist eine wichtige Ergänzung besonders für die Verkehre nach Österreich und Ungarn, viele Ziele können über ihn aber nicht sinnvoll erreicht werden.

Aus dem Dialogforum gibt es vielfach den Wunsch nach einer Variante, die keine neue Landschaftszerschneidung mit sich bringt und mit der auch die Möglichkeit eines Ausbaus des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) besteht.

Um möglichst viele dieser Wünsche zu berücksichtigen, hat sich die sogenannte Alpha-Variante als Favorit vieler am Dialogforum Beteiligter entwickelt, da sie den Ausbau von Bestandstrecken vorsieht. Um die vorhandenen Schwächen des ursprünglichen Vorschlags (Anlage, Seite 2) zu beseitigen wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Diese Arbeitsgruppe hat den unter B. und in Anlage, Seite 3, beschriebenen Vorschlag vorgelegt.

Das Ergebnis ist aber zwischen Hamburg und den anderen Beteiligten des Dialogforums umstritten, da Hamburg die vorgeschlagene Lösung als nicht ausreichend ansieht und eine andere Lösung (siehe C. und Anlage, Seite 1) vorgeschlagen hat.

B. Vorschlag der Arbeitsgruppe Alpha-Variante

Der Vorschlag der Arbeitsgruppe Alpha-Variante (AG Alpha) besteht aus vier Modulen:

- Optimierung Wunstorf – Nienburg
- Zweigleisiger Ausbau Rotenburg – Verden
- Ausbau der Amerikalinie
- Dreigleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen

und die Nutzung der Bahnstrecke Hamburg – Wittenberge – Stendal für den Güterverkehrszuwachs in den kommenden Jahren für Verkehre nach Süden bzw. Südosten.

Bewertung des Vorschlages

Zwischen den am Dialogforum beteiligten Ländern Niedersachsen, Bremen und Hamburg gibt es einen Konsens, dass die ersten drei Module sinnvoll sind. Sie zeichnen sich besonders dadurch aus, dass sie relativ schnell verfügbar sein können. Widerstände aus der Bevölkerung werden als eher gering eingeschätzt und ein Raumordnungsverfahren wäre verzichtbar.

Die von der AG Alpha veränderte Variante weist aber – ebenso wie das ursprüngliche Alpha – in der derzeitigen Ausprägung in der Nord-Süd Relation Schwächen auf, die für ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis, wie auch für die Hamburger Interessen nicht hinnehmbar sind.

Dieser Vorschlag erreicht aus Hamburger Sicht nicht das Ziel, das das Dialogforum hatte, eine Variante zu finden, die zum Y gleichwertige Ergebnisse erzielt.

Aus Sicht Hamburgs ist die vorgeschlagene Alpha-Variante für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und damit für eine wesentliche Säule des Seehafenhinterlandverkehrs unattraktiv. Es steht zu befürchten, dass Hafenverkehre umfangreich auf die Straße verlagert werden oder mangels „Bestweg“-Kapazitäten gar nicht generiert werden können.

Gründe, die gegen den Vorschlag der AG Alpha sprechen:

- **Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und der EVU verringert sich**

Es wird für den Hauptteil des Güterverkehrszuwachses eine längere Strecke gewählt (über Hamburg – Wittenberge – Stendal). Der Umweg belastet die EVU erheblich, da nicht nur Personal und Fahrzeuge länger gebucht werden müssen, sondern ganze Umläufe (für Personal wie auch für Fahrzeuge) anders konstruiert werden müssen.

Dabei sind Sprungkosten zu beachten:

- Bsp.: Schicht eines Lokführers passt nicht mehr zu längerer Gesamtfahrzeit aufgrund des Umweges und der Wartezeiten der Überholgleise. Hierdurch wird ein zweiter Lokführer nötig.
- Bsp. Fahrzeugumläufe: Lok und Wagen können nicht mehr für einen wirtschaftlichen Umlaufplan verwendet werden, da die Fahrzeuge für den nächsten Einsatz am Zielort nicht mehr rechtzeitig zur Verfügung stehen können. So wird ein zusätzlicher Zug benötigt oder das ursprünglich attraktive Verkehrsangebot kann nicht aufrecht erhalten werden.

Eine Umroufung führt tendenziell durch höhere Kosten und längerer Fahrzeit zu einer Schwächung der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs. Im intermodalen Wettbewerb zum LKW ist der Preis jedoch ein ganz entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl. Bei aktuell deutlich fallenden Sprit- und Mautkosten und der weiteren Öffnung des Straßenverkehrs für Longliner hat die Güterbahn bereits auf Jahre absehbar einen schweren Stand gegenüber dem LKW. Vermeidbarer Güterverkehr auf der Straße wird unter solchen Bedingungen die Folge sein.

- **Überlastung des Bestandsnetzes**

Die bestehende Hauptstrecke über Uelzen ist bereits heute überlastet. Im Dialogforum Schiene Nord wurde die Befürchtung geäußert, dass der SPNV wegen Überlastung der Bestandsstrecke Hamburg – Hannover wieder bei unzureichenden Gesamtkapazitäten unpünktlich/unzuverlässig wird.

Es ist dringend notwendig im Gesamtnetz zu befriedigender Betriebsqualität zu gelangen, damit die Pünktlichkeit nicht nur für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sondern gerade auch für den SPNV erhöht wird.

- **Keine Verbesserungen für den SPFV zwischen Hamburg und Hannover**

Da es zu keinen Laufwegverkürzungen oder Geschwindigkeitsanhebungen kommt, wird keine Fahrzeitverkürzung im SPFV südlich von Hamburg erreicht. Dies schwächt die Entwicklungsmöglichkeiten des Norddeutschen Raumes insgesamt, da eine gute SPFV-Anbindung ein wichtiger Faktor ist – insbesondere nach der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung und mit zusätzlichen Reisenden aus Skandinavien.

- **Keine Verbesserungen für den SPNV**

Da für die wirtschaftlichsten Routen bewusst keine ausreichenden Kapazitäten bereitgestellt werden und stattdessen überzählige Verkehre planmäßig erhebliche Umwege in Kauf nehmen sollen, wird die Hauptstrecke Hamburg – Uelzen voll ausgelastet. Vor diesem Hintergrund ist eine Verbesserung im SPNV in der Region Bremen, Hamburg und Hannover gegenüber heute nicht zu erwarten. Es ist offen, ob die Qualität des Status Quo im SPNV bei höherer Gesamtauslastung des Netzes im Jahr 2030 erwartet werden kann.

- **Angenommene Kapazität ist geringer**

Es können nicht 104 zusätzliche Züge über die Trasse über Wittenberge verkehren, da auf dieser Strecke auch mehr SPFV (ab Dezember 1 ICE mehr zwischen Hamburg und Berlin) und mehr SPNV (Hamburg – Rostock) verkehrt, die Ostseehäfen wachsen und ein Teil des Schienengüterverkehrs zur festen Fehmarnbeltquerung über Ludwigslust – Wittenberge verkehren wird. Rechnerisch könnte die Kapazität weiterhin ausreichen, die Trassenführung ist aber, wie beschrieben, nicht attraktiv und befördert die Abwanderung der Güterströme auf die Straße (hauptsächlich Bundesautobahn A 7).

C. Hamburger Vorschlag: „A 7-Variante“

Optimierung der Alpha-Variante mit einer Neubaustrecke parallel zur A 7 zwischen Hamburg und Hannover:

1. Optimierung Wunstorf – Nienburg (analog zum Vorschlag der AG Alpha)
2. Zweigleisiger Ausbau Rotenburg – Verden (analog zum Vorschlag der AG Alpha)
3. Ausbau der Amerikalinie (analog zum Vorschlag der AG Alpha)
4. Bau einer zweigleisigen Trasse parallel zur A 7 zwischen Lehrte/Isernhagen und dem Raum Maschen (statt des dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen und der Umleitung der Verkehre über Wittenberge)

Wirtschaftliche Argumente

+ **Direkte Verbindung Hamburg – Hannover mit nachhaltiger, positiver Netzwirkung**

Es ergibt sich eine sehr positive Netzwirkung auf den Bestandsstrecken zwischen Hannover, Bremen und Hamburg durch Kapazitätssteigerung bis in die Knoten, wegen zweier zusätzlicher Gleise vom Raum Maschen bis Isernhagen/Lehrte. Die vorgeschlagenen Maßnahmen der A 7-Variante bilden eine echte Ergänzung zu den „schwachen Teilen“ im Osten der Alpha-Variante. Durch diese Führung der Trasse ist mit einer signifikanten Erhöhung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses im Personenverkehr und Güterverkehr zu rechnen.

+ **Schienengüterverkehr (SGV): Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch Laufwegverkürzung**

Für den Güterverkehr verkürzen sich Laufweg und damit Fahrzeit auf der Hauptrelation Hamburg – Lehrte. Es kommt zu einer Einsparung von Energieverbrauch, Personalbedarf und Fahrzeugbelegung für den Güterverkehr. Es sinken die Betriebskosten (Personal, Fahrzeugumläufe) für EVU beträchtlich. EVU und der Verkehrsträger Schiene werden im Wettbewerb gegenüber der Straße gestärkt. Daneben könnte bei der Sperrung einer der beiden Strecken die andere für Umleitungsverkehre genutzt werden.

+ **SPFV: Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Strecke und der EVU**

Mit der A 7-Variante kommt es zu einer erheblichen Verkürzung von Laufweg und Fahrzeit. Die Fahrzeit von Hamburg Hbf. nach Hannover Hbf. wird im schnellen, nicht haltenden Personenverkehr (ICE) voraussichtlich unter einer Stunde betragen können, was einem Fahrzeitgewinn von 15-20 Minuten entspricht. Hierfür wird voraussichtlich eine Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h bis 230 km/h (wie zwischen Hamburg und Berlin) ausreichen.

Ebenso wie im SGV sinken die Betriebskosten der Züge erheblich und der Verkehrsträger Schiene wird im Wettbewerb gegenüber der Straße und dem Luftverkehr gestärkt. Es besteht auch die Aussicht, dem Luftverkehr auf den innerdeutschen Strecken nach Süden Marktanteile abzunehmen.

+ **Kapazitätsgewinn und Steigerung der Attraktivität für den Personenverkehr auf Bestandsstrecke über Lüneburg – Uelzen – Celle**

Durch die Verlegung von schnellem, nicht haltendem Personenverkehr (ICE) von der Bestandsstrecke stehen dem Intercity(IC)-verkehr, dem SPNV und dem Güterverkehr erheblich mehr Kapazitäten zur Verfügung.

Der haltende ICE-/IC-Verkehr und der SPNV können damit deutlich attraktivere Fahrpläne zwischen Hannover und Hamburg erhalten, die heute bei der Trassenvergabe abgewiesen werden. Insbesondere Pendler aus der südlichen Metropolregion Hamburg wünschen eine bessere Verbindung nach Hamburg (Anzahl der Pendler aus dem Landkreis Harburg ca. 40.000 (entspricht ca. 80 % der direkt im Landkreis sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, aus dem Landkreis Lüneburg ca. 10.000).

+ **Optimierung des Bauablaufs: Bestandsnetz während Bauzeit voll verfügbar**

Der Vorteil einer Neubaustrecke entlang der A 7 ist, dass das Bestandsnetz während der Bauzeit nicht beeinträchtigt wird. Zur Beschleunigung des Bauablaufs können mehrere Bauabschnitte parallel umgesetzt werden.

Der sechsstreifige Ausbau der A 7 zwischen der AS Soltau-Ost und dem AD Walsrode kann mit der Planung der Neubaustrecke zusammen geführt werden. So können Radien weiter optimiert und Eingriffe zusätzlich minimiert werden.

Lebensqualität und Umwelt

+ **Umwelt- und Landschaftsschutz: keine neue Landschaftszerschneidung**

Durch einen Bau parallel zur A 7 von der Gütertrasse südlich von Maschen bis nach Isernhagen/Lehrte erfolgt keine neue Landschaftszerschneidung des Heideraums. Es erfolgt stattdessen eine Bündelung mit einem anderen Verkehrsträger in einem bestehenden Korridor.

+ **Umwelt: geringerer Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß**

Durch die Laufwegverkürzung kommt es zu einer Einsparung beim Energieverbrauch und dadurch zu einem geringeren Ausstoß von Treibhausgasen.

+ **Lebensqualität (insb. Lärm)**

Die A 7 verläuft im Vergleich zu den Eisenbahnbestandstrassen siedlungsferner und erzeugt somit weniger Lärmbetroffene.

Daneben treffen die Argumente, dass bei einem Ausbau der Eisenbahnbestandsstrecke dort Lärmschutz für die Anwohner errichtet wird, auch für einen Neubau parallel zur A 7 zu. Wo Siedlungen berührt werden ist oft noch kein Lärmschutz an der Autobahn vorhanden. Dies würde in diesem Zusammenhang mit der Neubaustrecke neu bewertet, so dass sich der Lärmschutz möglicherweise sogar verbessern würde (Bsp.: Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Eisenbahnstrecke in Hamburg).

Durch die Kapazitätserhöhung und Laufwegverkürzung Richtung Süden werden viele Güterzüge nachts über die Neubaustrecke entlang der A 7 laufen. Hierdurch kann die Lärmbelastung auf der Strecke Hamburg – Uelzen – Celle verringert werden.

+ **Anbindung der Region an den SPNV**

Durch den Bau einer neuen Trasse parallel zur A 7 entsteht die Möglichkeit eine Region, die bisher nicht bzw. nicht so gut an den SPNV angebunden ist, mit einer leistungsfähigen Strecke an die Ballungsräume Hannover und Hamburg anzubinden. Dies bietet für die betroffenen Regionen neue Möglichkeiten zum Pendeln in die beiden Metropolregionen.

Vorbild: Beim Bau der Neubaustrecke zwischen Ingolstadt und Nürnberg wurden neue Bahnhöfe errichtet mit Verbindungen in beide Städte und nach München).

+ **Förderung des Tourismus**

Die Neubaustrecke mit möglichen Regionalbahnhöfen verbessert die Erreichbarkeit für Touristen, insbesondere für Touristen die umweltfreundlich mit der Bahn anreisen wollen.

Dass die Variante der AG Alpha in Summe schneller fertig ist, ist nicht stichhaltig, da beim Hamburger Vorschlag die schnell umsetzbaren (drei der vier) Module identisch sind. Dabei bietet der Hamburger Vorschlag langfristig deutlich bessere Möglichkeiten, ohne Landschaft neu zu zerschneiden.