

Resolution zum Ausbau der Schieneninfrastruktur im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Die deutschen Nordseehäfen sind starke Wirtschaftsmotoren und gehören zu den größten Arbeitgebern in Norddeutschland. Die Zukunftsfähigkeit der Häfen ist in hohem Maße von einer funktionsfähigen Infrastruktur abhängig. Eine gute und schnelle landseitige Anbindung an die Quell- und Zielgebiete ist unverzichtbar. Es ist unstrittig, dass die Straßeninfrastruktur die prognostizierten Mengen nicht aufnehmen kann und auch nicht darf. Ein Teil des derzeitigen Güteraufkommens und des erwarteten Zuwachses muss auf der Schiene transportiert werden.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) als Teil der Metropolregion Hamburg unterstützt die Hansestadt Hamburg – und auch die anderen großen Hafenstandorte - im gemeinsamen Bestreben, eine starke norddeutsche Seehafenregion zu bilden. Dies beinhaltet auch einen bedarfsgerechten zukunftsorientierten Ausbau der Schieneninfrastruktur im Landkreis Rotenburg (Wümme):

- Der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßt und unterstützt den Ausbau und die Nutzung der DB-Strecken Langwedel – Visselhövede - Uelzen und Rotenburg - Verden sowie der EVB-Strecken Bremerhaven – Bremervörde - Rotenburg, Stade - Bremervörde und Zeven -Tostedt für den Hafenhinterlandverkehr.
- Der Landkreis verlangt, dass beim Ausbau den Interessen seiner Einwohner insbesondere beim Lärmschutz umfassend Rechnung getragen wird.
- Die Verbesserung der Hinterlandanbindung der großen Seehäfen ist eine nationale Aufgabe, weshalb sich der Bund notwendigerweise an den Kosten der Streckenerweiterungen der EVB und OHE beteiligen muss.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) lehnt die aus dem 2001 abgeschlossenen Raumordnungs-verfahren hervorgegangene Y-Trasse ab:

- Diese Trassenplanung weist unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten erhebliche Mängel auf, da die Bedeutung der FFH-Gebiete Lehrde, Wiedau und Veerse nicht umfassend gewürdigt wurde.
- Den Beeinträchtigungen des Regionalverkehrs auf der Strecke Hamburg-Bremen wurde bei der bisherigen Planung nicht ausreichend Rechnung getragen.
- Die alte Trassenplanung überzeugt auch nicht vor dem Hintergrund, dass die Strecke heute nicht mehr wegen der Zeitersparnisse im Personenfernverkehr, sondern allein aufgrund der Kapazitätssteigerungen für den Güterverkehr benötigt wird („Ohne die Seehäfen brauchten wir keine Y-Trasse“, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer; Nordsee-Zeitung vom 17.04.10).
- Für die Y-Trasse liegt gegenwärtig anscheinend keine belastbare Zeitplanung vor. Realistisch ist mit einer Fertigstellung nicht vor 2025 zu rechnen. Das Kapazitätsproblem im Schienennetz existiert jedoch bereits heute, eine Lösung kann nicht erst nach 2020 erfolgen.
- Die Kosten und die Finanzierung der Y-Trasse sind noch völlig offen. Die bisher allein im Raum stehenden Investitionskosten in Höhe von 2,5 Mrd. DM (1,3 Mrd. Euro) stammen aus dem Bundesverkehrswegeplan 1992. Ohne eine aktuelle seriöse Kostenschätzung ist eine verantwortliche Entscheidung über die Fortsetzung der Planung nicht möglich.

- Der Landkreis Rotenburg spricht sich nachdrücklich für eine Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans aus, die die aktuellen Entwicklungen berücksichtigt. Hierbei sollte insbesondere untersucht werden, ob als Alternative eine zweigleisige Güterbahn durch die Lüneburger Heide in Betracht kommt, weil diese im für das Land Niedersachsen erstellten DLR-Gutachten (Oktober 2008) aufgezeigte Maßnahme kostengünstiger, effektiver und schneller umsetzbar ist als das Hochgeschwindigkeitsprojekt Y-Trasse.
- Sofern an den Planungen für die Y-Trasse festgehalten wird, ist erneut ein Raumordnungsverfahren durchzuführen.

Begründung:

Nachdem der Bundesverkehrswegeplan 1985 den Schwerpunkt auf den Ausbau vorhandener Ferntrassen gelegt hatte (z.B. 3. Gleis Buchholz/N. - Rotenburg), entstanden im Bundesverkehrswegeplan 1992 Pläne zu einer völlig neuen Trasse Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse).

Mit der Y-Trasse sollte das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn (DB) für den Personenfernverkehr weiter ausgebaut werden (siehe Bundesverkehrswegeplan 1992, Seite 40). Die Entwicklung des Schienenverkehrs ist in den letzten Jahren jedoch anders verlaufen als damals prognostiziert. Während der Personenfernverkehr weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist, verzeichnete der Güterverkehr deutliche Zuwächse. Für Deutschland wird eine Zunahme der Güterverkehrsleistung zwischen 2004 bis 2025 um rd. 70 % vorhergesagt (vgl. Bundestagsdrucksache 17/202 vom 14.12.2009). Besonders stark wird der Seehafenhinterlandverkehr wachsen. Alle Prognosen gehen davon aus, dass trotz der Wirtschafts- und Finanzkrise die Kapazitäten der deutschen Seehäfen und damit vorrangig das Containeraufkommen erheblich zunehmen werden.

Fraglich könnte allerdings sein, ob es zu einer starken Erhöhung der Umschlagskapazitäten im Hamburger Hafen auch dann kommen wird, wenn die bisher von Niedersachsen infrage gestellte Elbvertiefung unterbleibt. Experten gehen davon aus, dass hiervon der neue Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven profitieren dürfte.

Für die Bewältigung des von den Nordseehäfen insgesamt ausgehenden Güterverkehrsaufkommens ist unabhängig von diesem Aspekt die Schaffung zusätzlicher Eisenbahninfrastruktur dringend erforderlich, zumal die Kapazitäten auf den vorhandenen Hauptstrecken Hamburg – Lüneburg – Celle - Hannover und Bremen – Nienburg - Hannover bereits heute auf Engpässe stoßen.

Dies haben übereinstimmend auch alle Verkehrsexperten auf der Informationsveranstaltung „Y-Trasse – keine Alternative?“ des Landkreises Rotenburg am 01.10.2008 in Visselhövede deutlich gemacht.

Zur Stärkung der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen enthält der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2003 unter anderem die Ausbaustrecke Langwedel – Visselhövede -Uelzen. Als Teil der ehemaligen „Amerika-Linie“ Berlin - Wilhelmshaven dient die Strecke der Anbindung des Jade-Weser-Ports; sie soll eingleisig elektrifiziert und auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h ertüchtigt werden. Als weitere Maßnahme ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 der Ausbau der derzeit eingleisigen Strecke von Rotenburg (Wümme) nach Verden auf zwei Gleise vorgesehen.

2008 wurde das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom Land Niedersachsen mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, das Handlungsmöglichkeiten unter Einbeziehung der nicht bundeseigenen Eisenbahnen untersuchen sollte. Das Gutachten schlägt vor, das Streckennetz der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) und der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) zur Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr zu nutzen.

Ein Problem besteht darin, dass die Finanzierung der nicht bundeseigenen Eisenbahnen durch Bundesmittel bislang nicht vorgesehen ist. Da der Hafenhinterlandverkehr auf der

Schiene eine nationale Aufgabe ist, bei der es darum geht, die „Tore zur Welt“ für die deutsche Volkswirtschaft leistungsfähig zu gestalten, ist eine Kostenbeteiligung des Bundes auch beim Ausbau der Infrastruktur von nicht bundeseigenen Eisenbahnen jedoch unverzichtbar.

Das DLR-Gutachten schlägt als effektive und kurzfristige Maßnahme auch den zweigleisigen Ausbau der Strecken Buchholz - Soltau und Soltau - Celle vor. Dadurch würde eine hochleistungsfähige Güterstrecke durch die Lüneburger Heide entstehen, welche die Engpassstrecke Hamburg - Hannover, auf der 75 % des Hinterlandverkehrs des Hamburger Hafens entfallen, deutlich entlastet. Die Investitionssumme würde sich laut der DLR-Studie auf ca. 400 Mio. Euro belaufen. Diese Lösung war in den 1990er Jahren auch in der DB-internen Netzstrategie „Netz 21“ zur Trennung von langsamen und schnellen Verkehren vorgesehen, wurde jedoch seinerzeit zugunsten der Y-Trasse verworfen.

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des norddeutschen Schienennetzes setzen die Bundesregierung und die norddeutschen Länder weiterhin auf die Y-Trasse. In den letzten Jahren ist deutlich geworden, dass auch die DB AG nicht beabsichtigt, das Ergebnis des durchgeführten Raumordnungsverfahrens in Frage zu stellen, sondern an der raumordnerisch abgestimmten Trassenführung unter allen Umständen festhält, obwohl sich die Rahmenbedingungen seit Durchführung des Raumordnungsverfahrens vor 10 Jahren (landesplanerische Feststellung im März 2001) umfassend verändert haben.

So konnten die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftsrechtlicher Bedeutung (Lehrde, Wiedau, Veerse) bei der jetzigen Trassenplanung noch keine ausreichende Berücksichtigung finden.

Inzwischen erfordert auch nicht mehr die Verringerung der Reisezeit im Personenfernverkehr Hamburg/Bremen - Hannover den Ausbau des Schienennetzes, sondern die Bewältigung der Güterverkehre für die norddeutschen Seehäfen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat dementsprechend anlässlich der Verkehrsministerkonferenz am 14./15.04.2010 erklärt, dass ohne die Seehäfen keine Y-Trasse gebraucht werde (Nordsee-Zeitung vom 17.04.2010). In diesem Zusammenhang ist auch auf ein bedeutendes Planungsdefizit hinzuweisen:

Im Raumordnungsverfahren für die Y-Trasse konnte der Containerumschlag des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven noch nicht berücksichtigt werden, da dieser Hafen damals noch nicht geplant war.

Für die Y-Trasse liegt gegenwärtig keine belastbare Zeitplanung vor, vielmehr wurde der Beginn des Planfeststellungsverfahrens immer wieder verschoben. Selbst bei einem Beginn des Planfeststellungsverfahrens wie angekündigt im Jahr 2012 ist mit einer Fertigstellung der Neubaustrecke bei realistischer Betrachtung kaum vor 2025 zu rechnen, so dass sie schon aus diesem Grund keine Lösung für die noch in diesem Jahrzehnt benötigten zusätzlichen Kapazitäten darstellt.

Eine Inbetriebnahme schon im Jahr 2019, wie sie vom Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann noch am 25.11.2009 in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung angekündigt wurde, scheint unrealistisch, wenn man vergleichbare Verkehrsprojekte in Deutschland betrachtet. Die ICE-Trasse von Nürnberg nach München benötigte z. B. eine Bauzeit von 16 Jahren.

Ungelklärt ist auch, wie sich die Kosten der Y-Trasse entwickelt haben und wie hoch die beim Bau (in x Jahren) zu erwartenden Kosten sind. Sowohl der Bundesverkehrswegeplan 1992 als auch der Bundesverkehrswegeplan 2003 gehen von Investitionen in Höhe von 2,5 Mrd. DM (1,3 Mrd. Euro) für das Projekt aus. Eine aktualisierte Kostenberechnung liegt nicht vor. Ein Blick auf die extremen Kostensteigerungen für große Bahnprojekte wie den Tunnelbahnhof „Stuttgart 21“ oder die ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt zeigt jedoch, dass die Kostenplanungen der Bahn in der Vergangenheit völlig unzureichend waren. Insofern ist es positiv zu bewerten, dass Staatssekretär Ferlemann angekündigt hat, eine aktuelle Kostenplanung erstellen zu lassen.

Bei der Finanzierung ist weiter zu bedenken, dass dem Bund für die Verkehrsinfrastruktur

bereits heute Milliardenbeträge fehlen und die Mittel im Zuge seiner Haushaltskonsolidierung weiter schrumpfen dürften. Auch für die Y-Trasse stehen derzeit ausschließlich Planungsmittel bereit.

Zu den Nachteilen der Y-Trasse zählt schließlich, dass sie die Engpassprobleme von der Strecke Hamburg – Lüneburg – Celle - Hannover auf die Strecke Hamburg - Bremen verlagert. Der zusätzliche Verkehr aus der Y-Trasse wird auf dieser Zulaufstrecke zu unzumutbaren Beeinträchtigungen des Schienenpersonennahverkehrs führen.

Vor dem Hintergrund der vielen ungeklärten Fragen und des zu späten Fertigstellungstermins hat Prof. Siefert von der Leibniz Universität Hannover deshalb anlässlich des Hearings am 01.10.08 in Visselhövede vorgeschlagen, kurzfristig Alternativen zur Y-Trasse zu prüfen oder aber eine den heutigen Anforderungen besser gerecht werdende Trasse zu finden.

Rotenburg (Wümme), 16.06.2010