

Resolution

Die Leistungsfähigkeit der norddeutschen Infrastruktur zukunftsfest aufstellen

Das Dreieck Wilhelmshaven/ Bremen/ Bremerhaven, Hamburg/ Lüneburg und Hannover ist in Mitteleuropa eine zentrale Logistikkreuzung für Güter auf der Schienen (+ 2,4 % p.a.), auf den Straßen (+ 2,8 % p.a.) und vermehrt auf den Wasserstraßen. Hinzu kommt die zunehmende Bedeutung für den Personenverkehr auf Schienen (+ 1,1 % p.a.) und Straßen (+ 0,7 % p.a.). Im Zeitraum 2004 bis 2025 ist ein Zuwachs im Güterverkehr von über 70 Prozent und annähernd 20 Prozent im Personenverkehr, entweder bereits messbar oder in den nächsten zehn Jahren erlebbar. Hierfür brauchen wir jetzt infrastrukturelle Planungen und verkehrstechnische Lösungen.

Die bisherige Lösungsvariante, die sogenannte Y-Trasse (Neubau- und Ausbaustrecken zwischen Hamburg/ Bremen – Hannover) ist erheblich umstritten und kann als verworfen betrachtet werden. Derzeit laufen die Diskussionen für neue Lösungen für die vor uns liegenden verkehrlichen Herausforderungen, unter der Prämisse „Mehr Güter auf Schiene und Wasserstraße“. Hierzu zählen u.a. auch die Vorbereitung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 – 2030, die von der Deutschen Bahn erarbeiteten fünf Alternativen zur klassischen Y-Trasse und das vorgeschaltete „Dialogforum Schiene Nord“ in Celle.

Eine Gesamtbetrachtung der aktuellen Diskussionen, Prognosen und Variantenplanungen, unter Einbeziehung der Unterlagen die dem „Dialogforum Schiene Nord“ zur Verfügung stehen, lässt nachfolgende Schlussfolgerungen für die zukünftige Verkehrsbewältigung der Hafenhinterlandverkehre in Norddeutschland zu.

Für den Bereich der Wasserstraßen sind der Ausbau des Mittellandkanals (MLK), einschließlich seiner Stichkanäle, der Ausbau des Elbe-Seiten-Kanals (ESK), insbesondere des Abstiegsbauwerkes in Scharnebeck, und der Ausbau der Mittelweser dringend erforderlich. Die Planungen sind entweder fortzuführen oder unverzüglich aufzunehmen. Die finanziellen Mittel, einschließlich der vertraglich zugesagten Ko-Finanzierung der Bundesländer Hamburg, Bremen und Niedersachsen, sind in der erforderlichen Höhe in den jeweiligen Haushalten des Bundes und der Länder abzusichern.

Diese Maßnahmen werden dazu führen, dass eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf den Wasserweg erfolgt und somit Kapazitäten im Schienennetz frei werden.

Der Ausbau, und wo erforderlich der Neubau, des Schienennetzes und der Knotenpunkte in Norddeutschland soll unter den Zielen

- Reisezeitverkürzung im Personenverkehr,
- Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner,
- Geringste zusätzliche Belastungen von Mensch, Natur und Umwelt und
- Stärkung des Güterverkehrs in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung geschehen.

Ziel ist, dass das Schienennetz „intelligent“ erweitert wird und die Abwicklung der steigenden Hafenhinterlandverkehre nicht nur über eine Strecke erfolgt.

Hierfür hat sich die sogenannte „Alpha-Lösung“ als bestgeeignete Variante herausgestellt. Sie gewährleistet eine verteilte Belastung, unter Einbeziehung aller Strecken um Hamburg, auf die bestehenden Strecken.

Hierfür sind vier Maßnahmen erforderlich:

- Eine Blockverdichtung auf der Weststrecke Hamburg – Hannover zwischen Nienburg und Wunstorf,
- die Fortführung/ Ertüchtigung des dreigleisigen Ausbaus Hamburg – Uelzen einschließlich eines verbesserten Lärmschutzes,
- Ertüchtigung und Ausbau der Teilstrecke Rotenburg – Verden und
- Elektrifizierung und Errichtung von Überholstellen bei der „Amerika-Linie“ zwischen Bremen und Uelzen, sowie zweigleisiger Ausbau zwischen Uelzen und Stendal.

Das Ergebnis soll sein, dass die „Bremer“ Verkehre in Richtung Osten/ Südosten nicht mehr über Hamburg geleitet werden. Der Knoten Bremen wird entlastet, der Knoten Hannover wird nicht weiter belastet, die Verkehre ab Hamburg werden geteilt und der Zu- und Ablauf von und nach Bremen und Hamburg wird ohne zusätzliche Neubaustrecken erheblich verbessert.

Bei Realisierung der Maßnahmen ist der vollständige Lärmschutz in allen Bereichen zu gewährleisten. Alle Einzelmaßnahmen können stufenweise und aufgrund der fortgeschrittenen Planungen auch zeitnah umgesetzt. Auf Neubautrassen, die lange Planungs- und Realisierungszeiträume erfordern, kann hierdurch verzichtet werden.

Die Qualität des regionalen Schienenpersonennahverkehrs (z.B. Metronom) und die Anbindung an den überregionalen Schienenpersonenfernverkehr (z.B. ICE und IC) sind zu erhalten, zu stärken und ggf. auszubauen.

Um die betroffenen Bürger an Ausbaustrecken zu entlasten, sind noch vorhandene höhengleiche Eisenbahnkreuzungen für eine unbeschränkte Eisenbahnquerung (höhenungleiche Eisenbahnkreuzung) auszubauen. Die Regelungen zu den kommunalen Eigenanteilen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz beim Ausbau von Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sind zu überarbeiten und die Kommunen bei diesen Vorhaben von Kosten freizustellen.