

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (L)**

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung
der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L)
am 03.12.2015

Bewertung der Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord aus Bremer Sicht

Die Diskussion um die so genannte Y-Trasse und mögliche Alternativvarianten ist in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten sehr intensiv und kontrovers geführt worden, ohne dass dringend benötigte, zusätzliche Schienenkapazitäten im Hinterland Bremens geschaffen wurden. Die Y-Trasse steht seit 1992 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, seitdem hat sich der Containerumschlag der Bremischen Häfen verfünffacht und der Automobilumschlag verdreifacht.

Mit dem „Dialogforum Schiene Nord“ wurde ein neuer Weg der frühzeitigen Beteiligung und Konsenssuche in und mit der betroffenen Region beschritten. Seit Februar dieses Jahres wurde in insgesamt acht Foren mit jeweils knapp 100 Teilnehmern aus Kommunen, Verbänden, Bürgerinitiativen unter Beteiligung der Bahn, des Bundes und der Länder Niedersachsen, Hamburg und Bremen eine Empfehlung für eine weitgehend konsensfähige Lösung zur Erweiterung der Kapazitäten im Schienenverkehr für den Raum Bremen-Hamburg-Hannover erarbeitet. Parallel dazu fand ein umfangreicher Bürgerbeteiligungsprozess statt.

Das Ziel des Dialogforums bestand darin, eine Lösung für die schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre zu finden, die einerseits die verkehrlichen Anforderungen aus steigenden Zugzahlen erfüllt, andererseits Natur und Umwelt geringstmöglich beeinträchtigt und zugleich die Belange und Interessen der Region und der in ihr lebenden Menschen bestmöglich berücksichtigt. Als Lösungsbeitrag hat sich das Dialogforum Schiene Nord auf seiner finalen Sitzung am 05. November mit großer Mehrheit für die sogenannte „Alpha Variante E“ ausgesprochen¹. Diese sieht vor, den steigenden Anforderungen im Schienenverkehr zunächst mit dem Ausbau bestehender Bahnstrecken statt mit einem Neubau zu begegnen (s. Abbildung).

Allerdings gab es auch eine Minderheitsmeinung im Dialogforum Schiene Nord, die insbesondere durch die Freie und Hansestadt Hamburg, den VCD und die Stadt Lüneburg vertreten wurde. Darin wird zwar die Alpha Variante grundsätzlich begrüßt, allerdings nicht die Teilmaßnahme des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Lüneburg – Uelzen. Hier wird statt des Baus eines dritten Gleises der Bau zweier zusätzlicher Gleise zwischen dem Raum Hamburg und dem Großraum Hannover für notwendig gehalten, um die für das Jahr 2030 notwendigen Kapazitäten im Schienennetz schaffen zu können.

¹ Der vollständige Bericht kann unter <http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter> eingesehen werden.

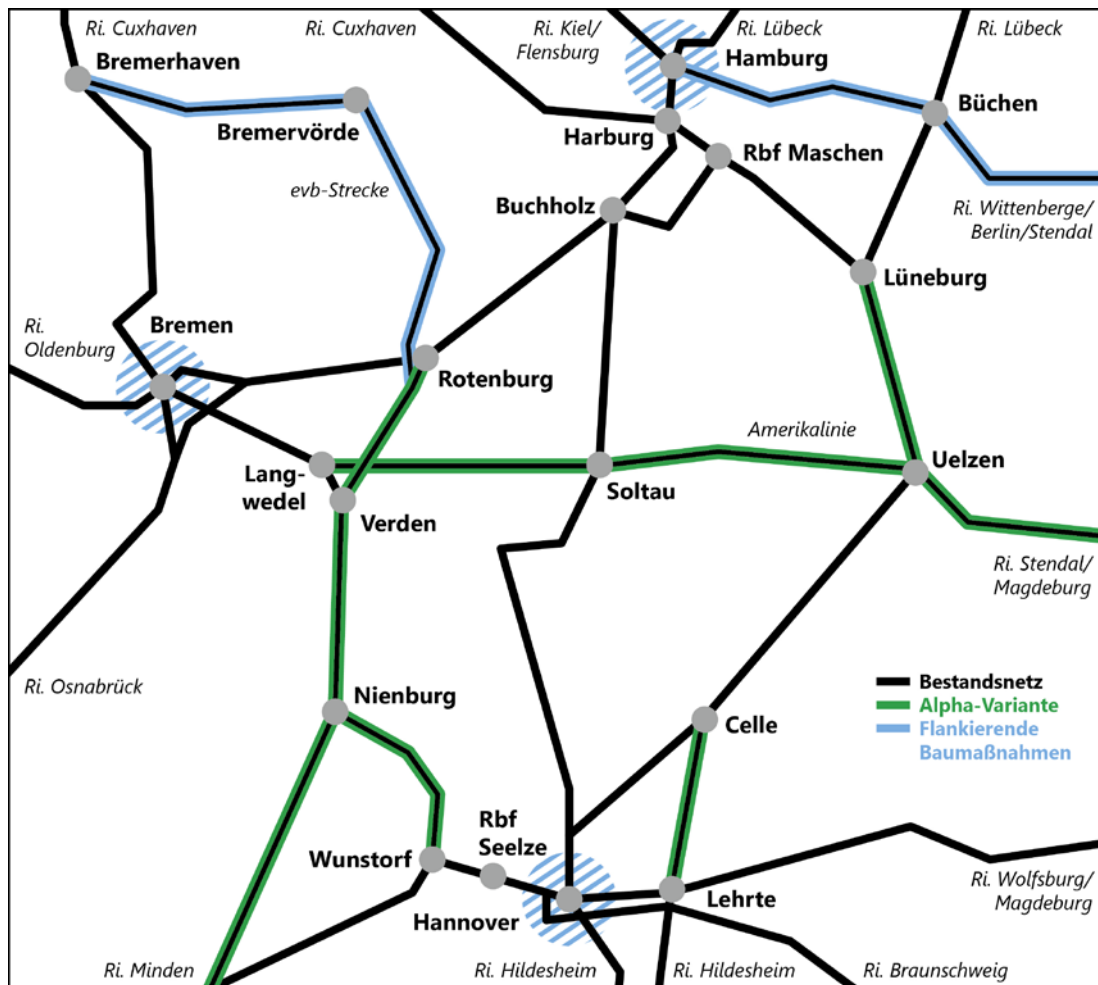


Abbildung: Vorzugsvariante des Dialogforums Schiene Nord für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Bremen – Hamburg – Hannover (Quelle: Dialogforum Schiene Nord, eigene Bearbeitung)

Konkret umfasst die Alpha Variante E folgende Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden
- Dreigleisiger Ausbau der Strecke Lüneburg – Uelzen
- Elektrifizierung der eingleisigen Strecke Langwedel – Uelzen (Amerikalinie)
- Zusätzlicher Überholbahnhof und Blockverdichtung auf der Strecke Nienburg – Minden
- Blockverdichtung auf den Strecken Verden – Wunstorf (inkl. eines zusätzlichen Wendegleises in Nienburg) und Celle – Lehrte
- Die Beseitigung aller Engpässe auf der Strecke Uelzen – Stendal – Magdeburg - Halle, um eine leistungsfähige Anbindung der Häfen an den sogenannten Ostkorridor zu gewährleisten

Um die entsprechend ausgebaute Infrastruktur in vollem Umfang nutzen zu können, fordert das Forum darüber hinaus flankierende Maßnahmen:

- Die Nutzung der EVB Strecke Bremerhaven – Bremervörde - Rotenburg als alternativen Laufweg für Züge von und nach Bremerhaven und

- die Schaffung zusätzlicher Überholungsbahnhöfe auf der Strecke Hamburg – Wittenberge für Hamburger Verkehre in Richtung Osten.
- Als Grundvoraussetzung für die Kapazitätswachse aller Trassenalternativen wird die Leistungsverbesserung in den Knoten Hamburg, Bremen und Hannover eingefordert.

Darüber hinaus wurde im Dialogforum vereinbart, dass für den Zeitpunkt, an dem die Leistungsfähigkeit dieser Maßnahmen absehbar erreicht sein wird, weitergehende Maßnahmen in einem neuen Dialogforum erarbeitet werden sollen. Damit soll dem Minderheitenvotum Rechnung getragen werden, das Zweifel an einer ausreichenden Leistungsfähigkeit der gefundenen Variante anmeldet.

Die hier beschriebene Einigung des Dialogforums Schiene Nord auf die Ausbauvariante Alpha E für das Schienennetz im Raum Hamburg/Bremen/Hannover, die geeignet ist, die für die kommenden Jahre erwarteten Steigerungen des Seehafenhinterlandverkehrs aufzunehmen, ist aus Bremer Sicht zu begrüßen. Sie entspricht in weiten Teilen der Anmeldung des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan 2015 (siehe Senatsvorlage vom 7.5.2013 und Bericht in der Deputation am 30.05.2013).

Sowohl die allgemeine Anerkennung stark wachsender Schienenverkehre als auch der abgeleitete breite Konsens zur Notwendigkeit zusätzlicher Schienenkapazitäten stellen aus Bremer Sicht einen großen Fortschritt in der aktuellen Diskussion über einen Ausbau des Schienennetzes dar. Dabei ist es aus Bremer Sicht wichtig, nicht nur die Verkehrszuwächse auf die Schiene zu bringen, sondern auch bereits bestehende Verkehre verstärkt auf diesen umweltfreundlichen Verkehrsträger zu verlagern. Auch die Konzentration auf zeitnah realisierbare Maßnahmen ist wichtig. Durch den modularen Aufbau der Alpha Variante E ergibt sich die Möglichkeit einer schrittweisen und zeitnahen Realisierung und Inbetriebnahme. Damit können bereits relativ kurzfristig dringend benötigte zusätzliche Kapazitäten für die schnell wachsenden Seehafenhinterlandverkehre geschaffen werden.

Zur Auflösung der Kapazitätsengpässe im Knoten Bremen erarbeitet die DB AG derzeit gemeinsam mit dem Bremer Senat zusätzliche kapazitätsteigernde Maßnahmen, durch die die Alpha Variante E in der Region Bremen ergänzt werden soll. Dabei dient eine ausreichende Kapazität im Schienennetz nicht nur dem Schienengüterverkehr, sondern ermöglicht auch den nachfragegerechten Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs. Mit der Regio-S-Bahn wurde Ende 2010 ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem in der Region aufgebaut, dieses soll basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan und SPNV-Plan in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werden.

Bremen erwartet vom Bund und der DB AG, dass diese eine Finanzierung der vom Dialogforum Schienen Nord verabschiedeten Maßnahmen sicherstellen und kurzfristig deren Realisierung in die Wege leiten. Voraussetzung hierfür ist die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan, die der Bund auf der letzten Sitzung des Dialogforums zugesagt hat. Parallel dazu werden der Bund und die Bahn aufgefordert, zeitnah Maßnahmen zur Auflösung der Kapazitätsengpässe im Knoten Bremen umzusetzen, die erforderlich sind, damit die Alpha Variante E ihre volle Wirksamkeit entfalten kann. In einem ersten Schritt hat das Land Niedersachsen Planungsmittel in Höhe von 10 Mio. € für die Vorplanungen zum Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden zur Verfügung gestellt.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.