

Dringlichkeitsantrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und der SPD

Hafenhinterlandverkehr zukunftsgerecht ausbauen

Die Engpässe im Hafenhinterlandschienenverkehr von den deutschen Seehäfen liegen vor allem im Raum von Hamburg und Bremen/Bremerhaven in Richtung Süd/Südostdeutschland und -europa. Die Strecken werden am Rande ihrer Leistungsfähigkeit gefahren. Zusätzlich bestehen Kapazitätsprobleme in den Schienenknoten Hamburg, Bremen und Hannover. In den kommenden Jahren ist mit einer weiter steigenden Anzahl von Gütertransporten auf der Schiene zu rechnen.

Um eine effektive Hafenhinterlandanbindung für Bremen und Bremerhaven zu gewährleisten, befinden sich kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen wie die Schienenanbindung des Jade-Weser-Ports und der Ausbau der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg, der Ausbau des Schienenknotens Bremen sowie die Realisierung der A 281 bereits in der Umsetzung. Der derzeitige Ausbau des Knotens Bremen soll die Kapazitäten bis 2015 sicherstellen. Als langfristige Maßnahme wurde bereits Anfang der 1990er Jahre die sogenannte Y-Trasse zur Entlastung des Schienennetzes als Neu- und Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover vorgesehen. Die Y-Trasse befindet sich jedoch nicht unter den Schienenprojekten, die von der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG vorangetrieben werden.

Ein weiterer Netzausbau und die Beseitigung von Engpässen und Schwachstellen sind jedoch dringend erforderlich, damit das Schienennetz den zunehmenden Güterverkehr aufnehmen und darüber hinaus die umwelt- und verkehrspolitisch erwünschte und notwendige Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene leisten und einen störungsfreien Ablauf gewährleisten kann. Dafür müssen die bereits vorhandenen Strecken modernisiert und ausgebaut werden und ein Konzept mit aufeinander aufbauenden kapazitätssteigernden Ausbausritten als Alternative zur Y-Trasse muss dringend geprüft werden. Dabei spielt die Vermeidung von Lärm durch den Güterverkehr, gerade in den Knotenpunkten, eine entscheidende Rolle. Lärm ist gesundheitsschädigend, mindert die Aufenthaltsqualität – z.B. im Bremer Hauptbahnhof – und gefährdet die Akzeptanz der Bevölkerung für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Ein Gutachten für mögliche Güterumgehungsstrecken für Bremen wurde bereits in Auftrag gegeben. Der erste Teil der Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene soll Mitte dieses Jahres vorliegen. Im zweiten Teil der Studie soll auch untersucht werden, ob die Strecke Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück als Entlastungsstrecke für den Knotenpunkt Bremen in Frage kommt. Diese Strecke wurde in einem Gutachten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt als Entlastung für den Knoten Bremen für den Güterverkehr, der aus dem Jade-Weser-Port entsteht, vorgeschlagen.

Die Deutsche Bahn AG hat Ende letzten Jahres bereits angekündigt, Alternativen zur Y-Trasse zu prüfen. In diese Prüfung sollten auch schneller zu realisierende Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes einbezogen werden, wie die wiederholt zurückgestellten Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans im Bereich Ro-

tenburg – Verden sowie der durchgehende zweigleisige und elektrifizierte Ausbau der sogenannten „Amerika-Linie“ von Langwedel über Uelzen bis Stendal und die bereits in Angriff genommene Ertüchtigung des EVB-Bypasses Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg. Als ergänzende Variante sollte auch ein dreigleisiger Ausbau der Strecke Lüneburg – Uelzen bis zur Ableitung auf die „Amerika-Linie“ mit einbezogen werden.

Bei der Überprüfung von Alternativvarianten zur Y-Trasse ist dringend zu beachten, dass der Schienengüterverkehr nicht zu Lasten des Personenverkehrs abgewickelt werden darf und auf entsprechenden aktiven und passiven bzw. quellenbezogenen Lärmschutz hinzuwirken ist. Zudem sollte die Prüfung mit den Planungen zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-T) und grenzübergreifenden Güterverkehrskorridoren abgestimmt werden.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

1. sich beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutschen Bahn AG für die Prüfung des Ausbaus der Strecke Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück und des Maßnahmenbündels Modernisierung der „Amerika-Linie“/des Bereichs Rotenburg – Verden/Ertüchtigung des EVB-Bypasses mit der Ergänzung Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen einzusetzen.
2. die Ergebnisse der Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr mit den Ergebnissen zu verbinden, die sich aus der Überprüfung durch die Deutsche Bahn AG im Auftrag des Bundes ergeben, und das Ergebnis den Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie sowie Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorzulegen. Dabei sind insbesondere die Kosten-/Nutzenabwägung, die regionale Verträglichkeit, z. B. die Lärmentwicklung in der Stadt und insbesondere im Bremer Hauptbahnhof, Bau- und Betriebskosten sowie der Umsetzungshorizont zu berücksichtigen.
3. sich weiterhin für eine wirksame Entdröhnung des Bremer Hauptbahnhofs und der Eisenbahnbrücken einzusetzen.
4. sich auf Bundesebene und bei der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen, dass der Schienenverkehr und dessen weiterer Ausbau durch effiziente Lärmschutzmaßnahmen, wie lärmabhängige Trassenpreise, begleitet wird. Die veraltete Bremstechnik an Güterwaggons muss umgerüstet werden. Dafür sind in erster Linie die Betreiber der Waggons zuständig. Zu prüfen ist, ob es dazu eine Förderung durch den Bund geben soll.
5. sich vor dem Hintergrund steigenden Güterverkehrs dafür einzusetzen, dass der Schienengüterverkehr nicht zu Lasten des Personenverkehrs abgewickelt wird.

Ralph Saxe, Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Wolfgang Jägers, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD