

Nach Beschluss des UB-Vorstandes am 20. Juli 2015**Positionspapier der SPD LK Harburg zu den Engpässen der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover / Anbindung des Hafenhinterlandverkehrs**1. Allgemeines

Nach Angaben von Bahn, Bund, Land und Wirtschaft ist das Schienennetz des Hafenhinterlandverkehrs teilweise überlastet. Dies betrifft insbesondere die Verkehrsknoten / Engpässe Hamburg – Bremen – Hannover. Daher wurde bereits in 1999 für eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung ein Raumordnungsverfahren eingeleitet, bekannt als die Y-Trasse. 2003 erfolgte die Aufnahme der Strecke in den Bundesverkehrswegeplan. Zwischenzeitlich verschoben sich die verkehrlichen Prämissen. Standen zu Beginn der Planung noch die schnellen Personenverkehre im Fokus, geht es heute um die Bewältigung des ständig steigenden Güterflusses zu und von den deutschen Seehäfen – insbesondere Hamburg – Bremen/Bremerhaven – Wilhelmshaven. Der Bund, die Bahn und das Land gehen von einem Planungszeitraum bis 2030 aus.

2. Aktueller Sachstand

- Aus den zuletzt genannten Gründen stellten Bund und Bahn Anfang 2014 der Öffentlichkeit sieben Trassenvarianten vor – darunter die klassische Y-Trasse sowie vier Neubaustrecken. Im weiteren Verlauf wurden drei weitere Vorschläge unterbreitet – darunter das Schienenkonzept „Alpha“, das von der verkehrspolitischen Sprecherin der SPD im Bundestag und Aufsichtsratsmitglied der Bahn Kirsten Lüthmann in die öffentliche Diskussion eingebracht wurde.
- Die Kreis-SPD unterstützt das von der Landesregierung eingesetzte Dialogforum Schiene Nord, bestehend aus Vertretern von Bund, Bahn, Land, Wirtschaft, Verbänden, Kommunen und Bürgerinitiativen.
- Die Kreis-SPD unterstellt, dass der Güterverkehr von und zu den Häfen - insbesondere des Hafen Hamburg - in Zukunft weiter steigen wird (die Seeverkehrsprognose des Bundes geht von einem jährlichen Güterzuwachs von über 2% aus). Vor diesem Hintergrund und der bereits heute gegebenen Überbelastung des Schienennetzes sowie dem verkehrspolitischen Ziel, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, kommt eine „Null-Lösung“ nicht infrage.

3. Anforderungen an die Schieneninfrastruktur der Zukunft

- Der Schutz des Menschen und seiner Gesundheit hat oberste Priorität. Daher fordert die SPD den Lärmschutz in den anliegenden Städten und Gemeinden mit der bestmöglichen Schutzwirkung, auch an den nicht veränderten Bestandsstrecken, auszuführen. Die Zerschneidung von Landschaften und die damit verbundene Barrierenwirkung muss auf ein Minimum reduziert werden, ebenso wie der Verlust von Flächen für die Landwirtschaft und den Naturschutz. FFH-Gebiete, gesetzlich geschützte Biotop, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind zu erhalten.

- Für die Entwicklung des Schienennetzes setzt die SPD auf „Ausbau vor Neubau“, weil diese Lösung Mensch, Natur und Umwelt am geringsten beeinträchtigt.
- Eine Vergrößerung der Schienenkapazitäten im Dreieck Hamburg – Bremen – Hannover muss den Zuwachs im Güterverkehr auch durch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene aufnehmen. In diesem Zusammenhang müssen die Kapazitäten der Knotenpunkte der Verkehrszentren Hamburg, Bremen und Hannover erweitert werden.
- Die verbesserte Schieneninfrastruktur muss so früh wie möglich zur Verfügung stehen. Deshalb sollte ein Ausbaukonzept die Lösung beinhalten, im Rahmen eines Baukastensystems einen Schienenausbau stufenweise zu verwirklichen.
- Der Ausbau von Bestandsstrecken bietet die Chance, den öffentlichen Personennahverkehr vor Ort im Bestand zu sichern und auszuweiten. Diese Forderung muss im Rahmen eines Gesamtkonzeptes hohe Priorität haben.

4. Empfehlung

Die Kreis – SPD empfiehlt, nach Abwägung der genannten Kriterien im weiteren Verfahren die Debatte auf zwei Lösungsvorschläge zu konzentrieren:

- die Alpha – Trasse zur Stärkung der Ost – West Hafenanbindungen,
- die Y – Trasse klassisch (Planfall 6 A).