



SPD-Fraktion im Kreistag
Lüchow-Dannenberg
Vorsitzender
Hauptstraße 8
29490 Neu Darchau
☎ 05853 1329
☎ 03222 3713900
✉ Klaus-PeterDehde@t-online.de

K.-P. Dehde Hauptstraße 8 29490 Neu Darchau

Samtgemeindebürgermeister
J. Meyer
Rosmarienstraße 3
29451 Dannenberg
Per Mail

10.07.2015

Resolutionen der Räte SG Elbtalaue, Stadt Dannenberg und Stadt Hitzacker

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Meyer,

vielen Dank für die Übersendung der nahezu gleichlautenden Resolutionen der Städte Hitzacker, Dannenberg und des Rates der Samtgemeinde Elbtalaue.

In diesen Resolutionen werden die sogenannte Breimeier-Variante und die vom VCD eingebrachten Varianten wegen „massenhaftem Transitverkehr“ abgelehnt und stattdessen ein moderater Güterverkehr auf der Strecke LG – Dannenberg - Wittenberge positiv bewertet.

Wie Sie wissen, teile ich diese Position nicht.

Gemeinsam haben wir in den vergangenen Jahren eine bessere verkehrliche Anbindung unseres Landkreises an das nationale Schienennetz gefordert. Neben der von Ihnen genannten Strecke soll die Strecke Dannenberg – Lüchow – Salzwedel ausgebaut werden. Gegen die Stilllegung der Strecke Uelzen – Dannenberg hat es eindeutige Stellungnahmen zum Beispiel der Gemeinde Zernien und anderer gegeben. Folgt man diesen Positionsbestimmungen ist die von Ihnen vorgetragene Haltung völlig unverständlich. Es dürfte klar sein, dass diese Forderungen nur dann realisiert werden würden, wenn wir die nationalen und internationalen Verkehrserfordernisse berücksichtigen.

Auch aus diesem Grund hat der Kreistag in großer Übereinstimmung das RROP 2004 mit eben diesen Forderungen verabschiedet. Wenn Sie also eine Änderung des geltenden RROP herbeiführen wollen, sollten Sie dies auch erklären.

Ich bitte Sie mir ebenfalls zu erklären, was denn wohl unter einem moderaten Güterverkehr zu verstehen ist oder wie der Personenverkehr ausgebaut werden soll. Verstehen Sie darunter, dass zur Entlastung der Hafenhinterlandverkehre statt der Güterverkehre Personenverkehre auf die dann zu bauenden Trassen gebracht werden?

Wenn das Ihr Ziel ist, dürfte klar sein, dass diese schnell fahrenden Verkehre ebenfalls erhebliche bauliche Maßnahmen erfordern. Wir wissen, dass derartige Maßnahmen sich nicht kurzfristig realisieren lassen.

Eine bloße Ablehnung, wie von Ihnen vorgetragen, erscheint mir angesichts unserer früheren gemeinsamen Positionen kurzsichtig und ist offenkundig wenig fundierten Interessen geschuldet.

Wir wissen alle, dass sich Infrastrukturprojekte wie Erweiterungen des Schienennetzes nur in Jahrzehnten realisieren lassen. Klar ist dabei, dass alle Möglichkeiten zum Schutz der Bevölkerung vor unnötigem Lärm und zur Minimierung von Eingriffen in die Natur ergriffen werden müssen.

Abschließend erlauben Sie mir noch folgenden Hinweis: Sie unterzeichnen die Resolutionen ausdrücklich „Im Namen aller Ratsmitglieder“. Zumindest für die Samtgemeinde Elbtalaue ist dies offenkundig falsch. Wie Sie wissen, habe ich wie eine Reihe weiterer Mitglieder des Samtgemeinderates diese Resolution abgelehnt. Sie können als keinesfalls im Namen aller Ratsmitglieder zeichnen.

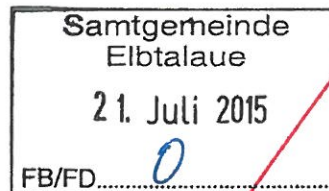
Für eine weitere konstruktive Diskussion dieses Themas stehe ich Ihnen und den Räten gern zur Verfügung. Ich bitte Sie, dieses Schreiben allen Ratsmitgliedern zur Kenntnis zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature in black ink, appearing to read "Klaus-Peter Gunkel".

CDU-Landtagsfraktion · Hannah-Arendt-Platz 1 · 30159 Hannover

Herrn
Jürgen Meyer
Samtgemeindebürgermeister
Samtgemeinde Elbtalaue
Postfach 1362
29447 Dannenberg (Elbe)



Björn Thümler MdL
Fraktionsvorsitzender

17. Juli 2015
FV/WAV/tk

Resolution des Rates der Samtgemeinde Elbtalaue gegen die vom VCD in das Dialogforum Schiene Nord eingebrachte Variante der Ableitung der Hafengüterverkehre Hamburg/Bremen in Richtung Süden und Osten – Breimeier-Konzept

Sehr geehrter Herr Meyer,

für die Übersendung der Resolution Ihres Rates vom 7. Mai 2015 danke ich Ihnen.

Die Bedenken Ihrer Kommune kann ich vor dem Hintergrund der steigenden Umwelt- und Lärmbelastungen durch den erwarteten massenhaften Anstieg des Transitverkehrs sehr gut nachvollziehen. Gleichzeitig begrüße ich es, dass der Rat Ihrer Kommune einem modernen Güterverkehr, der insbesondere ausreichenden Lärmschutz gewährleistet, aufgeschlossen gegenübersteht.

Ich hoffe, dass es Ihnen gelingt, Ihre Position im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord zu Gehör zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen



Björn Thümler

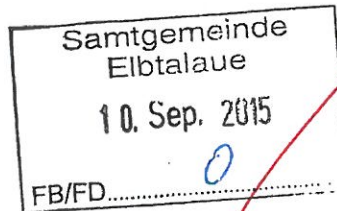


Hiltrud Lotze

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellv. Sprecherin der AG Kultur und Medien

Hiltrud Lotze MdB, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Herrn
Stadtdirektor Jürgen Meyer
Stadt Dannenberg (Elbe)
Postfach 1362
29447 Dannenberg (Elbe)



Berlin:
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-77160
Fax: +49 30 227-76160
hiltrud.lotze@bundestag.de

Wahlkreisbüro:
Auf dem Meere 42
21335 Lüneburg
Telefon: +49 4131-6069704
Fax: +49 4131-6069705
hiltrud.lotze.wk01@bundestag.de

MdB/Is

Lüneburg, 07.09.2015

Sehr geehrter Herr Stadtdirektor, *lieber Herr Meyer,*

vielen Dank für die Übersendung der Resolution des Rates der Stadt Dannenberg. In dieser lehnen die Ratsmitglieder das sogenannte Breimeier-Konzept wegen unzumutbarer Umwelt- und Lärmbelästigungen ab. Einen moderaten Güterverkehr mit ausreichenden Lärmschutz stehen die Ratsmitglieder positiv gegenüber.

In Gesprächen mit dem niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies, mit meinen Fachkolleginnen und -kollegen im Bundestag wie etwa Kirsten Lühmann, der verkehrspolitischen Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, sowie mit Mitgliedern des Landtages habe ich das Thema Y-Trasse und ihre Alternativen immer wieder auf die Agenda gesetzt. Alternativrouten zu den Plänen aus den frühen 1990ern werden intensiv geprüft.

Ich persönlich finde neben der klassischen Y-Trasse auch den Vorschlag meiner Bundestagskollegin Kirsten Lühmann interessant. Unter dem Stichwort Alpha-Variante schlägt Kirsten Lühmann vor, bestehende Strecken sowohl hinsichtlich mehrgleisiger Streckenführung als ausdrücklich auch hinsichtlich eines maßgeschneiderten Lärmschutzes auszubauen.

Ich halte das Dialogforum Schiene Nord als Antwort auf die Herausforderungen des Streckenausbaus für die beste Lösung und spreche mich für die ergebnisoffene Prüfung aller Varianten aus. Selbstverständlich werde ich mich im Bundestag für die Forderungen des Forums einsetzen. Es ist hier wichtig, dass unsere Region mit einer Stimme spricht und Kompromisse gefunden werden. Daher finde ich es sehr lobenswert, dass Sie einem moderaten Güterverkehr mit Lärmschutz positiv gegenüberstehen, besonders wenn ansässige Firmen profitieren.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre

Hiltrud Lotze



Dr. Julia Verlinden
Mitglied des Deutschen Bundestages
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Dr. Julia Verlinden, MdB, Töbingstraße 4, 21339 Lüneburg

Jürgen Meyer
Samtgemeinde Elbtalaue
Postfach 1362
29447 Dannenberg (Elbe)



Lüneburg, 09.09.2015
Bezug:
Anlagen:

Dr. Julia Verlinden, MdB

Regionalbüro Lüneburg:
Töbingstraße 4
21339 Lüneburg
Telefon: +49 (0) 4131 219 70 93
Fax: +49 (0) 4131 284 65 71
julia.verlinden.ma11@bundestag.de

Regionalbüro Dannenberg:
Marschtorstraße 57
29451 Dannenberg
Telefon: +49 (0) 5861 98 90 212
Fax: +49 (0) 5861 98 90 214
julia.verlinden.ma12@bundestag.de

Büro Berlin:
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 227 75077
Fax: +49 (0) 30 227 76077
julia.verlinden@bundestag.de

Abgeordnete für die Kreise Cuxhaven,
Harburg-Land, Lüchow-Dannenberg,
Lüneburg, Stade und Uelzen

www.julia-verlinden.de

**Resolutionen der Samtgemeinde Elbtalaue gegen das
„Breimeier-Konzept“ sowie für den Erhalt von Bahnhalten
für den Fernverkehr in Uelzen und Lüneburg**

Sehr geehrter Herr Meyer,

vielen Dank für die Zusendung der oben genannten
Resolutionen des Rates der Samtgemeinde Elbtalaue sowie
der Räte der Städte Dannenberg und Hitzacker.

Der Seehafenhinterlandverkehr ist auf eine zuverlässige und
vor allem leistungsfähige Anbindung an das Schienennetz
angewiesen. Ich bin der Meinung, dass dies nicht mit einer
einzigen Neubaustrecke zu erreichen ist, sondern mit einem
auf einem stufenweisen Ausbau basierenden
Maßnahmenpaket mit überregionalem europäischem Blick
und unter Einbeziehung sowie Gewichtung aller zur
Verfügung stehenden Verkehrswege. Priorität hat dabei die
Vermeidung von unnötigem Verkehr, die Stärkung regionaler
Wertschöpfungsketten und die Verlagerung des Güterverkehrs
von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße.
Klimaschutz, Naturschutz und Lärmschutz stehen dabei für
uns Grüne ganz vorne.

Wir Grüne haben uns auf den unterschiedlichsten politischen
Ebenen (Kommunalpolitik, Landtag, Bundestag) intensiv mit
den Alternativvorschlägen zur Y-Trasse auseinandergesetzt
und tun dies noch immer. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt
es seitens der Landtagsfraktion und meiner
Bundestagsfraktion keine pauschale Zustimmung oder
Ablehnung für irgendeine Alternative.

Wichtige Kriterien zum Erfolg des „Dialogforums Schiene
Nord“ sind meiner Meinung nach zum einen, dass mit
einheitlichen und vergleichbaren Bewertungsmaßstäben
gearbeitet wird, denn nur so kann eine konstruktive und
ergebnisoffene Diskussion zwischen den TeilnehmerInnen



des Dialogforums ermöglicht werden. Und zum anderen muss es eine nachprüfbare Transparenz bei der Kostenaufstellung und Bewertung des Nutzens sowie die Ermöglichung einer echten Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Alternativmodelle geben.

Für die vom VCD vorgestellte „Breimeier-Variante“ liegen derzeit noch nicht ausreichend Informationen in Bezug auf Kosten und Nutzen vor, um eine abschließende Beurteilung vorzunehmen. Eine favorisierte Variante ist sie meines Erachtens nicht, und ob sie einen nennenswerten Mehrwert für die Region bietet, ist mehr als fraglich.

Wichtig ist mir ebenso, dass es zu keiner Verschlechterung im Schienenpersonenverkehr in der Region kommen darf. Die Bahnhöfe in Uelzen und Lüneburg müssen nach wie vor an den Schienenpersonenfernverkehr angebunden bleiben

Ich denke, der begonnene Dialogprozess ist der richtige Weg, um die Abwägung der verschiedenen, zum Teil sehr gegensätzlichen Interessen zu gewährleisten. Er kann aber nur gelingen, wenn er ergebnisoffen, transparent und mit echter Beteiligung geführt wird. Deswegen ist es richtig und wichtig, dass auch VertreterInnen aus Lüchow Dannenberg am Dialogforum teilnehmen.

Auch wir Grüne werden diesen Dialogprozess genau verfolgen und uns einmischen, wenn wir sehen, dass die DB nicht genügend Engagement und Dialogbereitschaft zeigt. In der Anlage schicke ich Ihnen das von mir mit erstellte Papier „Leistungsfähige Schienenwege für den Seehafenhinterlandverkehr – Ausbaupotentiale nutzen! Stufenkonzept des GRÜNEN Koordinierungskreises zu den Alternativen zur Y-Trasse“ vom Juli 2015 zu. Sie finden es auch digital unter <http://gruenlink.de/1055>.

Bitte leiten Sie meine Antwort an die Mitglieder des Rates weiter.

Herzliche Grüße



Dr. Julia Verlinden

Leistungsfähige Schienenwege für den Seehafenhinterlandverkehr **– Ausbaupotentiale nutzen!**

Stufenkonzept des GRÜNEN Koordinierungskreises zu den Alternativen zur Y-Trasse, Juli 2015

AutorInnen: Sven-Christian Kindler MdB, Elke Twesten MdL, Julia Verlinden MdB, Miriam Staudte MdL, Heiner Scholing MdL, Ruth Alpers (Fraktionsvorsitzende Kreistag Landkreis Harburg), Waldemar Hindersin (Mitglied Gemeinderat Handeloh), Hans-Hermann Hoff (Bürgermeister Gemeinde Suderburg), Christine Kohnke-Löbert (Kreissprecherin, KV Uelzen), Alexander Meyer (Kreisvorstand, KV Osterholz), Bernd Meyer (Kreistagsmitglied Landkreis Harburg), Annegret Pfützner (Fraktionsvorsitzende Kreistag Celle), Detlev Schulz-Hendel (Kreistagsabgeordneter Lüneburg), Klaus-Dieter Streit (Rotenburg), Dietrich Wiedemann (Kreistagsmitglied Heidekreis), Heiko Wundram (Kreistagsabgeordneter Celle)

Die derzeit von der DB AG zur Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern im „Dialogforum Schiene-Nord“ eingebrachten Varianten zur Y-Trasse stoßen bereits im Vorfeld auf starke Kritik. Diese bezieht sich vor allem auf die berechtigten Zweifel an der realistischen Einschätzung der öffentlich bekannten Planungsansätze der DB AG und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Wir fordern eine nachprüfbare Transparenz bei der Kostenaufstellung und Bewertung des Nutzens sowie die Ermöglichung einer echten Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Alternativmodelle. Neben den DB-Varianten sollen weitere Alternativen mit gleichwertiger Ausgangslage Berücksichtigung finden. Hierbei muss vor allem mit einheitlichen und vergleichbaren Bewertungsmaßstäben gearbeitet werden. Nur so kann eine konstruktive und ergebnisoffene Diskussion zwischen den TeilnehmerInnen des Dialogforums ermöglicht werden.

Die im Auftrag des BMVI vorgelegte BVU-Ersteinschätzung¹ wird diesen Maßgaben nicht gerecht und kann demzufolge nicht als eine finale Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.

Um eine echte Vergleichbarkeit herzustellen und um einen Konsens mit den Bürgerinnen und Bürgern zu erreichen, sind folgende Punkte für das Dialogforum von zentraler Bedeutung:

- die Bereitstellung sämtlicher notwendiger Daten zum prognostizierten künftigen Verkehrsaufkommen und zur Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienennetzes,

¹ BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH 2015: Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg - Bremen – Hannover. Dialogforum Nord - Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg - Bremen – Hannover. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

- die Darstellung nicht nur der Verteilung der Verkehre auf einzelne Richtungen/Strecken, sondern insbesondere auch der Auswirkungen auf das gesamte norddeutsche Schienennetz unter besonderer Berücksichtigung der schon jetzt bekannten Knoten- und Engpassbereiche,
- Aussagen zu Lärm- und Erschütterung sowie Schutzgebieten (z.B. Wasserschutz, Naturschutz, Landschaftsschutz, Natura 2000) für alle Trassenvarianten,
- sowie eine saubere Darstellung des Verhältnisses von Nutzen und Kosten (NKV) der diskutierten Maßnahmen.

Das „Dialogforum Schiene Nord“ bietet jetzt eine reelle Chance, die Bürgerinnen und Bürger in den weiteren Planungsprozess einzubeziehen. Diese Chance muss wahrgenommen werden. Dafür ist es unbedingt notwendig, dass Kritik, neue Ideen und Anregungen ergebnisoffen eingebracht und behandelt werden. Die in das Dialogforum eingebrachten Vorschläge müssen in den weiteren Planungsphasen und im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden. Ausdrücklich begrüßen wir die Zusage der rot-grünen Landesregierung, die Finanzierung von externem Sachverstand zu übernehmen. Jetzt kommt es darauf an, den externen Sachverstand zu nutzen, um die Seite der TeilnehmerInnen des Dialogforums zu stärken und eine konstruktive Diskussion auf Augenhöhe im Dialogforum zu fördern.

Ein sinnvoller Ausbau des Schienennetzes im norddeutschen Raum ist unerlässlich

Priorität in der Verkehrspolitik haben die Vermeidung von unnötigem Verkehr, die Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr ist deutlich zu erhöhen. Unsere Häfen sind dringend auf eine zuverlässige und vor allem leistungsfähige Anbindung an das Schienennetz angewiesen. Vom Grundsatz her ist es unerlässlich, hier die jeweiligen Potentiale der Gesamtsituation aller im Seehafenhinterlandverkehr agierenden Verkehrsträger in den Vordergrund zu stellen. Für das Dialogforum Schiene Nord sind insbesondere die folgenden Kriterien relevant:

- Mit dem Ziel einer vollständigen und in die Zukunft gerichteten Situationsbetrachtung müssen alle norddeutschen Häfen mit ihren jeweiligen Entwicklungsperspektiven angemessen einbezogen werden. Vor allem im Hinblick auf die Fortentwicklung des Nationalen Hafenkonzepts im Zuge des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP 2015) ist die Chance zu nutzen, die ökologischen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie den Kombinierten Verkehr zu stärken und Engpässe im Schienennetz aufzulösen. Ziel muss es sein, den Anteil des Schienenverkehrs deutlich zu erhöhen.
- Die Vorteile von Hafenkooperationen auf das Verkehrsaufkommen müssen untersucht werden.

- Eine besondere Gewichtung muss dem Faktor der „schnellen zeitlichen Realisierbarkeit“ zukommen. Zügig realisierbaren Maßnahmen ist grundsätzlich Vorzug einzuräumen und dabei weitgehend das Prinzip „Stufenlösung“ anzuwenden. Ein Teilprojekt hat sofort nach seiner Realisierung einen unmittelbar kapazitätssteigernden Effekt, deswegen sollte der Aufbau zusätzlicher Kapazitäten im Schienengüterverkehr sinnvollerweise stufenweise erfolgen.
- Generell ist dem Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ zu folgen. Zentrale Herausforderung und vornehmlich zu berücksichtigen ist die durchgehende Verbesserung des Lärm- und Erschütterungsschutz auf den Bestandsstrecken.

Wenn für das Schienennetz im norddeutschen Raum anhand dieser Kriterien ein durchgeplantes Stufenprogramm auf der Basis fundierter Zuwachsgrößen im Güterverkehr und im Schienenpersonennahverkehr und Fernverkehr entwickelt wird, ließe sich ein am realen Wachstum "Schiene" ausgerichtetes wirtschaftliches Ausbauprogramm für den Raum zwischen Elbe und Weser zügig realisieren, welches dann mit den Finanzierungsmöglichkeiten des künftigen BVWP 2015 in Einklang zu bringen ist.

Stufenkonzept „Streckenausbau vor Streckenneubau“²

Als weiterentwickeltes Modell zu den Varianten der DB AG könnte für einen gezielten Bestandsstreckenausbau konkret folgender Ansatz ³ verfolgt werden:

- dreigleisiger Ausbau im Abschnitt Lüneburg – Uelzen als konsequente Fortführung der im Jahr 2014 fertiggestellten Dreigleisigkeit Stelle – Lüneburg;
- 2. Gleis Rotenburg – Verden zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des für Güterzüge und im Umleitungsfall auch für Reisezüge wichtigen zweiten Leitungswegs Hamburg (Maschen) – Hannover (Seelze) und weiter Richtung Süden;
- zügiger zweigleisiger Ausbau der „Amerikalinie“ ab Uelzen Richtung Stendal (Vorhaben bereits mit Teilmaßnahmen in Umsetzung); flankierend unerlässlich die Elektrifizierung Hof – Regensburg („Ost-Korridor“);
- Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der „Amerikalinie“, Abschnitt Langwedel – Uelzen (stufenweiser Ausbau), um Verkehre der Bremer Häfen und vom Jade-Weser-Port frühzeitig in Richtung "Ost-Korridor" ableiten zu können, d.h. ohne Belastung des Engpasses Hannover;

² Siehe Abb. 1 – Übersichtskarte „Stufenkonzept „Streckenausbau vor Streckenneubau“.

³ Im Sinne der bereits im Juni 2010 von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Niedersachsen aufgezeigten „Perspektiven für einen effizienten und verträglichen Hafenhinterlandverkehr“.

- Maßnahmen im Raum Nienburg - Wunstorf (Bestandsstrecke Bremen – Wunstorf – Hannover), Blockverdichtung, Schaffung zusätzlicher Überholungsgleise;
- ergänzend eine Ertüchtigung der EVB-Strecke Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg mit Verknüpfung in Rotenburg zur "Verdener Strecke" sowie im Raum Kirchlinteln zur "Amerikalinie" als östlicher Bypass zur Umfahrung des Engpasses Bremen⁴;
- stärkere Einbindung der Strecke Hamburg - Berlin für den Hinterlandverkehr der Hamburger Häfen; ggf. mit notwendigen punktuellen Ertüchtigungen (zusätzliche Überholgleise);
- strikte Berücksichtigung der Lärmschutzvorgaben bei Ausbaumaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Maßgaben bei Streckenneubau.

Bei allen Ausbaustufen ist stets sicherzustellen, dass der hohe Kapazitätsbedarf des Güterverkehrs nicht zulasten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) geht und dass auch weiterhin das SPNV-Angebot auf bestimmten Streckenabschnitten bedarfsgerecht ausgebaut werden kann. Das gilt in besonderer Weise für den Abschnitt Hamburg-Harburg-Winsen-Lüneburg. Selbstverständlich sollte mit einer Ertüchtigung der „Amerikalinie“ auch eine Angebotsverbesserung für den SPNV einhergehen. Ein auf diesen Eckpunkten basierendes Stufenkonzept muss sich auch einem objektiven Bewertungsverfahren im Variantenvergleich stellen und bewähren.

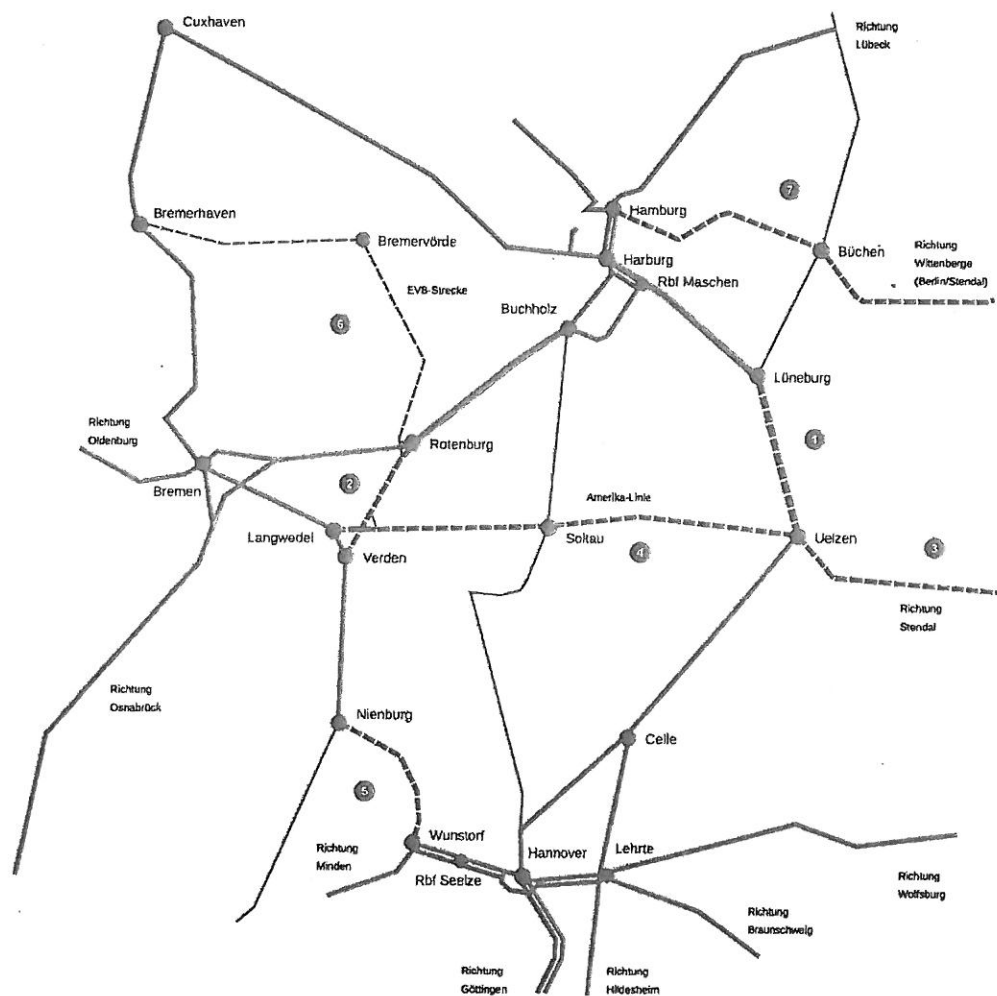
Zusammenfassend lässt sich festhalten: Angesichts des Zeitfensters bis 2030 und dem prognostizierten Gütertransport durch das Transitland Deutschland ist Eile geboten. Alle verantwortlichen politischen Kräfte müssen deshalb noch stärker als bisher auf einen raschen Schienenwegeausbau im Norden drängen. Ansonsten droht der folgenschwere Transport über die Straße sowie die Abwanderung zu den so genannten ARA-Häfen, speziell Rotterdam.

Die Lösung der Transportprobleme auf der Schiene ist vor allem nicht mit einer einzigen Neubaustrecke zu erreichen, sondern mit einem auf einem stufenweisen Ausbau basierenden Maßnahmenpaket. Im Rahmen des „Dialogforums Schiene Nord“ sollte das vorgestellte alternative Konzept durch DB AG und das BMVI im „Dialogforum Schiene Nord“ gleichrangig berücksichtigt und entsprechend den oben genannten Transparenzkriterien bewertet werden.

⁴ Dieses vom Land Niedersachsen und mit EU-Mitteln geförderte und in weiten Teilen bereits realisierte Vorhaben muss integrierter Bestandteil des „Hafenhinterlandprogramms Schiene“ bzw. einer alternativen Y-Lösung werden. Das Vorhaben wird politisch vom Bremer Senat unterstützt. Zu klären bleibt die Behandlung im BVWP und im daraus abgeleiteten Ausbaugesetz für Schienenwege, da dieser Streckenzug kein „Bundesschienenweg“ ist.

Abb. 1

Stufenkonzept "Streckenausbau vor Streckenneubau"



- | | |
|--|--|
| ① dreigleisiger Ausbau Lüneburg-Uelzen | ⑤ Erhöhungsmaßnahmen Nienburg-Wunstorf |
| ② zweigleisiger Ausbau Rotenburg-Verden | ⑥ östlicher Bypass Bremen – Erhöhung EVB-Strecke Bremerhaven-Rotenburg mit Verbindungskurven Rotenburg und zur Amerika-Linie |
| ③ zügiger durchgehender zweigleisiger Ausbau Uelzen-Stendal (bereits mit Teilmaßnahmen in der Umsetzung) | ⑦ Stärkere Einbindung der Strecke Hamburg-Berlin in den Hafeninterlandverkehr; ggf. punktuelle Erhöhungen |
| ④ gezielter stufenweiser zweigleisiger Ausbau Langwedel-Uelzen | |