

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Anbindung deutscher Seehäfen verbessern – Alternativen zur Y-Trasse vorantreiben**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutschen Seehäfen und ihre Anbindung an das Hinterland sind vor dem Hintergrund des globalisierungsbedingt stark angewachsenen Seefrachtverkehrs von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland. Der wachsende Hafenhinterlandverkehr soll bevorzugt auf der umweltfreundlichen Schiene stattfinden. Dazu ist ein massiver Ausbau von Strecken für den Schienengüterverkehr notwendig. Dabei sollten die knappen öffentlichen Mittel so eingesetzt werden, dass sie pro eingesetztem Euro den höchsten Kapazitätzuwachs erzielen.

Die Engpässe im Hafenhinterlandverkehr auf der Schiene von den deutschen Seehäfen liegen im Korridor Hamburg/Bremen–Hannover. Ein stetig ansteigender Teil der Güter wird hier auf der Schiene vor allem in Richtung Süden und Südosten auf den Strecken Hamburg (Maschen)–Lüneburg–Uelzen–Celle/Lehrte bzw. Richtung Stendal sowie Bremerhaven–Bremen–Verden–Wunstorf–Seelze (bei Hannover) und Maschen–Rotenburg–Verden–Seelze transportiert. Diese drei Strecken werden am Rande ihrer Leistungsfähigkeit gefahren, daneben bestehen Kapazitätsprobleme in den Knoten Hamburg, Bremen und Hannover. Mit der Eröffnung des Jade-Weser-Ports steigt die Bedeutung der Strecke Wilhelmshaven–Oldenburg an, welche derzeit für die erwarteten Gütertransporte ausgebaut wird.

Eine Lösung der Probleme in diesem Korridor wurde bisher vor allem in dem Projekt Y-Trasse als Neu-/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover gesehen. Diese wurde als Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personenverkehr mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h  $V_{\max}$  konzipiert. Zwar wurde bei einer Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 eine Absenkung der Hochgeschwindigkeit auf 250 km/h  $V_{\max}$  beschlossen. Die Strecke würde aber nach wie vor in erster Linie für den schnellen Personenfernverkehr gebaut. Kapazitäten für den Schienengüterverkehr entstünden nur in begrenztem Maße in den Nachtstunden und durch frei werdende Kapazitäten auf den Altstrecken, die allerdings durch den nach wie vor darauf verkehrenden Schienenpersonennahverkehr ebenfalls limitiert wären. So hat eine Studie im Auftrag des Umweltbun-

desamtes festgehalten, dass die geplante Y-Trasse die prognostizierten Zuwächse auf den beiden Hinterlandachsen der Seehäfen von jeweils 150 bis 200 Zügen nicht aufnehmen kann<sup>1</sup>.

Zunehmend wird deutlich, dass diese Planung nicht mehr zeitgemäß ist. Um die notwendigen Kapazitäten für den Güterverkehr zwischen Seehäfen und Hinterland zeitnah zu schaffen, sollte stattdessen auf den gezielten Ausbau im Bestandsnetz gesetzt werden, der kostengünstiger und zeitnäher zu erreichen ist. Dem langwierigen, sehr kostenintensiven und nicht nur vor Ort sehr umstrittenen Projekt Y-Trasse sollte vor diesem Hintergrund bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 keine Priorität mehr eingeräumt werden.

Für die Y-Trasse werden für die Neubaustrecken Lauenbrück–Isernhagen und Isernhagen–Lehrte sowie für die Ausbaustrecke Langwedel–Visselhövede derzeit Kosten von etwa 1,5 Mrd. Euro veranschlagt<sup>2</sup>. Hierbei handelt es sich aber im Wesentlichen lediglich um eine Fortschreibung des Ansatzes aus den 90er-Jahren<sup>3</sup> auf Basis veralteter, bis heute nicht aktualisierter Kostangaben der Deutschen Bahn AG<sup>4</sup>. Dagegen geht eine Studie des Umweltbundesamtes unter Einbezug der nötigen Anschlussbauwerke von Kosten bis zu 4 Mrd. Euro aus<sup>5</sup>. Derzeit stehen für das Projekt vom Bund mittelfristig lediglich Planungsmittel in Höhe von 19 Mio. Euro zur Verfügung.

Eine belastbare Kostenschätzung ist erst möglich, wenn weitere vertiefende Untersuchungen vorliegen und die Kostangaben aktualisiert worden sind. Erst dann kann auch geklärt werden, ob das Projekt überhaupt wirtschaftlich wäre und einen Nutzen-Kosten-Faktor von über 1,0 aufweist.

Da der Investitionsetat für Neu- und Ausbaumaßnahmen bis 2020 weitestgehend mit der Finanzierung bereits laufender Großvorhaben belastet ist, kann zudem kein seriöser Termin für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG genannt werden. Es ist daher äußerst unwahrscheinlich, dass die Strecke, hielte man an ihr fest, vor dem Jahr 2030 fertiggestellt sein würde. Die zu lange und finanziell ungesicherte Umsetzung sowie der zu geringe Kapazitätseffekt erfordert die Weiterentwicklung und Umsetzung von Alternativen zur Y-Trasse, durch welche die nötigen Kapazitätsgewinne für den Güterverkehr umfänglicher, schneller und kostengünstiger erreicht werden können.

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

- die derzeit laufenden vorbereitenden Arbeiten für einen neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 zur Aufstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes zu nutzen und alle geplanten und im Bau befindlichen Schienenneu- und -ausbauvorhaben im Norden Deutschlands auf ihre Wirksamkeit für den Gütertransport Richtung Süden und Südosten zu überprüfen;
- hierbei insbesondere den ansteigenden Bedarf an Gütertransporten von und zu den Seehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Jade-Weser-Port zu berücksichtigen und daraus eine Bedarfsermittlung der Infrastrukturausbauten und gegebenenfalls Neubauten im Raum Bremen/Bremerhaven, Hamburg und Hannover in der Reihung ihrer jeweiligen Nutzen-Kosten-Verhältnisse zu erstellen;

<sup>1</sup> Holzhey, Michael (2010): Schienennetz 2025/2030. Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland, S. 147.

<sup>2</sup> BVU/Intraplan (2010): Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, S. 9 bis 84.

<sup>3</sup> Das Projekt Y-Trasse wurde 1992 mit geplanten Gesamtkosten von 1,28 Mrd. Euro (bzw. 2,5 Mrd. DM) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

<sup>4</sup> BVU/Intraplan (2010): Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, S. 11.

<sup>5</sup> Holzhey, Michael (2010): Schienennetz 2025/2030. Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland, S. 149.

- dabei dem Erhalt sowie der Beseitigung von Engpässen Vorrang vor Neubaumaßnahmen einzuräumen;
- in die Betrachtung der Engpässe bei der schienenseitigen Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen statt singular einzelner Trassenabschnitte insbesondere auch die Kapazitätsprobleme der Knoten auf den weiteren Strecken der Güter durch Deutschland zu berücksichtigen;
- insbesondere Maßnahmen zu berücksichtigen, die keine langwierigen Raumordnungs- bzw. Planfeststellungsverfahren erfordern, sondern Ausbaumöglichkeiten vorhandener Infrastrukturen zu nutzen;
- bei der umstrittenen Y-Trasse
  1. die weiteren Planungen für die Y-Trasse bis zur Verabschiedung des nächsten Bundesverkehrswegeplans ruhen zu lassen,
  2. in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG baldmöglichst eine belastbare Kostenschätzung für Alternativen zur Y-Trasse vorzulegen,
  3. die derzeitige Prüfung der Alternativen zur Y-Trassen auf den Strecken Lüneburg–Uelzen–Celle, Langwedel–Uelzen–Stendal (sogenannte Amerika-Linie) und Rotenburg–Verden offen und transparent zu begleiten und zu unterstützen, insofern der zweigleisige Ausbau der Strecke Rotenburg–Verden vorrangig abgesichert ist,
  4. bei der Finanzierung von Aus- und Neubaumaßnahmen Möglichkeiten einer Beteiligung durch den Bund auch für Schienennetze von nichtbundes-eigenen Bahnen zu schaffen,
  5. bei der Prüfung und Entwicklung von Alternativen insbesondere auf die Anbieter Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) und Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) zuzugehen und frühzeitig zusammen mit der Deutschen Bahn AG in die Planungen einzubeziehen, damit die Möglichkeiten der Strecken zwischen Bremerhaven und Rotenburg mit neuen Verbindungskurven bei Bremervörde und Rotenburg (Wümme) sowie die Strecke zwischen Winsen (Luhe)/Lüneburg und Celle einschließlich der Elektrifizierung, umfassend berücksichtigt werden,
  6. die Untersuchung von Alternativen zur Y-Trasse in einer solchen planerischen Tiefe durchzuführen, dass ein sachgerechter und nachvollziehbarer Variantenvergleich mit der Y-Trasse möglich wird,
  7. die Bürgerinnen und Bürger sowie die betroffenen Gebietskörperschaften frühzeitig und vollständig über die Ergebnisse der Alternativplanungen zu informieren und so die Grundlage für einen Dialog „auf Augenhöhe“ zu schaffen,
  8. dem Lärmschutz an den Alternativstrecken einen hohen Stellenwert einzuräumen, die Lärmwerte für Neu- und Ausbaustrecken schrittweise auf Altstrecken zu übertragen und dafür die notwendigen Lärmschutzmittel einzuplanen;
- insbesondere das Ziel zu verfolgen, den Anteil bei Verkehren über 100 Kilometer Entfernung auf der Schiene weiter zu erhöhen und das Potenzial der Binnenschifffahrt besser auszunutzen;
- dem Kombinierten Verkehr in der Hinterlandanbindung eine Schlüsselrolle einzuräumen und die Mittel für Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen im Kombinierten Verkehr auf 150 Mio. Euro zu erhöhen;
- die Fördermittelpolitik für den Kombinierten Verkehr europaweit zu harmonisieren und so auszurichten, dass die Terminals für den Kombinierten Verkehr an den Knotenpunkten ertüchtigt werden, um zusätzlich auch ausreichende Depot-Kapazitäten zur Lagerung von Gütern und für Logistik-Ser-

- vices sowie ausreichende Kapazitäten für Ganzzüge zur Verfügung zu stellen;
- zur Vernetzung von See- und Binnenhäfen auch die Anforderungen und Möglichkeiten der Binnenschifffahrt zu berücksichtigen und verstärkt in die Förderpolitik des Kombinierten Verkehrs einzubeziehen;
  - auf die Anbieter im Schienengüterverkehr einzuwirken, um die Terminals des Kombinierten Verkehrs mit festgelegten Zugverbindungen zu vernetzen;
  - Anreize für den Kurzstreckenseeverkehr zu entwickeln, wenn er unter ökologischen Gesichtspunkten dem Schienen- und Straßenverkehr überlegen ist;
  - die vorgelagerte Infrastruktur des Jade-Weser-Ports zügig den Kapazitäten des Tiefwasserhafens anzupassen und hier insbesondere Umspannmöglichkeiten zwischen Diesel- und Elektroantrieb für Güterzüge zu schaffen und Fluss-See-Schubverbände sowie Küstenmotorschiffe verstärkt in die Hinterlandanbindung einzubeziehen, um den Hafen voll auslasten zu können;
  - beim derzeitigen Ausbau der Strecke Wilhelmshaven–Oldenburg zur Anbindung des Jade-Weser-Ports offen und transparent auf die Betroffenen des Ausbaus zuzugehen und in Abstimmung mit der DB Netz AG und den beteiligten Bundesländern Niedersachsen und Bremen bei Problemen vor Ort zu vermitteln.

Berlin, den 6. November 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**