



Verwaltungsleitung	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Krumböhmer, Jürgen Datum: 03.12.2018	Beschlussvorlage	2018/363
	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	

Beratungsgegenstand:

Position des Landkreises Lüneburg zum "Optimierten Alpha E + Bremen"

Produkt/e:

111-100 Verwaltungsführung

Beratungsfolge

Status	Datum	Gremium
N	10.12.2018	Kreisausschuss
Ö	17.12.2018	Kreistag

Anlage/n:

./.

Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis Lüneburg fordert bei der konkreten Ausgestaltung des Vorhabens „Optimiertes Alpha E + Bremen“ nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz
 - a) eine bedarfsgerechte Berücksichtigung des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienenpersonenfernverkehrs,
 - b) eine Betrachtung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur zwischen Hamburg-Harburg und Lüneburg,
 - c) die Einhaltung der Bedingungen des Deutschlandtaktes,
 - d) die fachlich fundierte Prüfung einer alternativen Linienführung mit zwei zusätzlichen Gleisen z. B. entlang der Autobahn 7 oder auf der bisherigen OHE-Strecke im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens,
 - e) den im Dialogforum Schiene Nord als Bedingung verankerten übergesetzlichen Lärmschutz,
 - f) keine zusätzlichen Güterverkehre durch die Region Lüneburg.
2. Der Projektbeirat Alpha E ist nicht berechtigt, für den Landkreis Lüneburg zu sprechen.

Sachlage:

Der Landkreis Lüneburg ist Teil der Metropolregion Hamburg. Er gehört zu den wenigen wachsenden Regionen. Dies betrifft insbesondere den Verflechtungsraum um die Hansestadt Lüneburg. Dort konzentriert sich das Bevölkerungswachstum der letzten Jahre. Die Wohnraumanalyse des Landkreises Lüneburg aus dem Jahre 2016 zeigt, dass auch in der Zukunft mit weiterem Zuzug zu rechnen ist.

Dieser Effekt geht hauptsächlich auf Verbindungen zum Arbeitsmarkt in Hamburg und entsprechende Pendlerbewegungen zurück.

Schon heute ist die Verkehrsinfrastruktur zwischen Hamburg und Lüneburg in den Hauptverkehrszeiten überlastet. Dies betrifft Straße und Schiene. Staus vor dem Elbtunnel und den Elbbrücken gehören genauso zum Alltag wie Störungen im Schienenpersonenverkehr mit erheblichen Verspätungen und überfüllten Zügen und Bahnsteigen.

Prognostisch wird der Verkehr zwischen Lüneburg und Hamburg zunehmen. Das heißt, es ist mit einer Verschärfung der ohnehin bereits schwierigen Situation zu rechnen. Hinzu treten notwendige Sanierungsarbeiten an den Elbbrücken in Hamburg, die insbesondere den Bahnverkehr über einige Jahre schwer beeinträchtigen werden. Gleiches gilt für den geplanten Umbau des Hamburger Hauptbahnhofes, der auf den gesteigerten Bedarf im Personenverkehr angepasst werden muss.

Hamburg und sein Hafen sind der Motor Norddeutschlands. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ist eine maßgebliche Bedingung für die Entwicklung unseres Raumes und damit auch taktgebend für den Landkreis Lüneburg. Deshalb legt der Landkreis Lüneburg Wert auf eine fachlich fundierte, bedarfsgerechte Lösung.

Diese sieht er in dem bisherigen Verfahren im Dialogforum Schiene Nord nicht. Es war und ist von politisch getragenen regionalen Interessen bestimmt. Auch nur halbwegs belastbare Grundlagen oder Planungsunterlagen waren nicht vorhanden. Sollte dieser Weg weiter in dieser Form beschritten werden, droht ein wirtschaftlicher Stillstand oder gar eine Verlagerung in andere europäische Regionen, die ihre Probleme bereits auf andere Weise gelöst haben, z. B. die Niederlande. Dort werden wachsende Güterzahlen in den Häfen verzeichnet, während der Hafen Hamburg stagniert.

In diesem Kontext legt der Landkreis Lüneburg großen Wert darauf, dass neben den Belangen des Schienengüterverkehrs auch Aspekte der großräumigen Siedlungsentwicklung in der Metropolregion Hamburg und daraus resultierend des Schienenpersonenverkehrs beachtet werden. Eine solche ganzheitliche Beurteilung der Bedarfslage wird erweisen, dass das Modell Alpha E, wie es „mehrheitlich“ vom Dialogforum Schiene Nord befürwortet wurde, zu kurz greift und nicht bedarfsgerecht ist.

Insbesondere verkürzt die Absicht, die Kapazitäten zwischen Lüneburg und Uelzen auszuweiten, den Blick auf die reale Problemlage, die im Schwerpunkt zwischen Hamburg und Lüneburg liegt.

Unabhängig von der zuvor angesprochenen regionalen Sicht begrüßt der Landkreis Lüneburg die Konzeption des Deutschlandtaktes. Der Schienenpersonenfernverkehr kann eine Alternative zum Flugzeug und zum motorisierten Individualverkehr auf Autobahnen sein. Die erforderlichen Schritte müssen dann aber konsequent angegangen werden. Linienführungen durch Verdichtungsräume oder gar mit künstlichen Kurven in Ortsumfahrungen sind kontraproduktiv. Aus logistischen und betrieblichen Gründen erzeugt ein zusätzliches Gleis (drei Gleise) nur wenig zusätzliche Kapazität auf der Schiene. Die hohen Kosten werden keinen adäquaten Nutzen erzeugen. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mehr als 1,0 ist mit der vom Dialogforum Schiene Nord favorisierten Lösung nur zu erreichen sein, wenn sinnvolle Einzelvorhaben in die Gesamtbetrachtung eingeflochten werden. Diese sind nicht zwingend an die Relation Hamburg-Hannover geknüpft. Die derzeit öffentlich diskutierten Lösungsansätze des Dialogforums Schiene Nord sind weit von einem NKV von 1,0 entfernt. Die Bundesverkehrswegeplanung hat deshalb festgestellt, dass dafür - mit marginalen Änderungen gegenüber der Empfehlung des Dialogforums - „kein Bedarf“ besteht.

Aus diesen Gründen wäre es bei einer fachlichen Betrachtung geboten, in dem dafür vom Gesetzgeber zur Verfügung gestellten Instrument des Raumordnungsverfahrens die Lösung zu entwickeln, die der norddeutsche Raum braucht. Jeglicher Versuch, aus Zeitgründen oder aus politischen Erwägungen, diesen notwendigen Schritt auszusparen, wird am Ende zu deutlichen Verzögerungen oder gar zum gänzlichen Scheitern führen.

Mit einer möglichen Linienführung entlang der A 7 und auf der OHE-Strecke Winsen-Hützel-Celle weist der Landkreis Lüneburg auf Alternativen hin, die sich zumindest objektiv aufdrängen. Werden solche Möglichkeiten aus rein politischen Gründen ausgeblendet, werden damit erhebliche rechtliche Risiken eingegangen, die sicherlich in gerichtliche Verfahren eingebracht werden. Der Landkreis Lüneburg hofft, dass in den derzeitigen Ingenieurplanungen so viel Rationalität ins Verfahren eingebracht wird, dass eine Rückkehr zu dem gesetzlich und fachlich vorgesehenen Regelverfahren möglich wird.

Bezeichnend für das bisherige, eher politisch motivierte Verfahren ist der Umgang mit einigen Bedingungen aus dem Abschlussdokument des Dialogforums. Dort ist klar die Forderung nach einem allgemeinen übergesetzlichen Lärmschutz und die Entlastung durch Nutzung eines Ostkorridors als Bedingung formuliert. Der Projektbeirat hat vorgegeben, Wächter der Bedingungen zu sein. Da die dort vertretenen Institutionen eher ihre eigenen lokalen Interessen im Auge haben, sind die Belange der hauptsächlich Betroffenen anscheinend nicht so wichtig.

Jedenfalls ist mittlerweile deutlich, dass der sogenannte Ostkorridor nicht in dem Maße genutzt werden wird, wie ursprünglich angenommen. Im Gegenteil: Mit der festen Fehmarn-Belt-Querung ist eine deutliche zusätzliche Steigerung des Güterverkehrs zu erwarten, der vor allem den Raum Lüneburg treffen wird. Es ist völlig unklar, wie damit umgegangen werden soll. Diese Problematik wird von den nicht betroffenen Akteuren des Dialogforums und des Beirats schlicht ignoriert.

Ähnlich wird mit dem allgemeinen übergesetzlichen Lärmschutz umgegangen. War dieser Punkt im Dialogforum noch intensiv diskutiert worden, fehlt es auf Bundesebene nach wie vor an entsprechenden Zusagen. Der Projektbeirat bemüht sich zwar in dieser Frage, ist mit seinen Forderungen jedoch bisher gescheitert. Es ist mehr als durchsichtig, dass das Durchsetzen der nicht bedarfsgerechten Infrastrukturempfehlung des Dialogforums Schiene Nord bei diesen Anstrengungen nach wie vor im Vordergrund zu steht. Der Projektbeirat will – das muss man so deutlich sagen – nach wie vor jedwede bedarfsgerechte Neubaustrecke verhindern.

Schließlich wird in jüngerer Zeit deutlich, dass der Projektbeirat versucht, auf die Zugzahlen, die den Gutachten und Planungen zugrunde gelegt werden, auf politischem Wege Einfluss zu nehmen. Hiervor kann nur gewarnt werden. Eine solche Manipulation birgt nicht nur erhebliche rechtliche Risiken; sie wird auch der besonderen Bedeutung des Vorhabens nicht gerecht. Nichts wäre schlimmer als eine politisch motivierte Planung, mit der die objektive Bedarfslage im norddeutschen Raum fachlich falsch dargestellt wird.

Aus den vorgenannten Gründen ist festzustellen, dass der Projektbeirat Alpha E nicht für den Landkreis Lüneburg sprechen kann. Der Projektbeirat ist weder bevollmächtigt worden noch vertritt er aus anderen Gründen die Interessen unseres Raumes. Das Dialogforum Schiene Nord war mehr oder weniger zufällig zusammengesetzt. Entgegen der Forderung des Landkreises Lüneburg wurden Vertreter der stark betroffenen Gemeinde Deutsch Evern nicht zugelassen. Dies überrascht, zumal sogar ein privates Ehepaar aus einer anderen Region mit zwei Stimmen vertreten war. Hier wird offenbar versucht, kritische Stimmen konsequent zu ignorieren.