

Fotos: Engel



Die Brücke über den Fehmarnsund ist das Symbol für die Beschleunigung der Anbindung nach Skandinavien. Jetzt wird es ernst: Auch Güterzüge werden bald nicht mehr den Umweg über Jütland nehmen.

Europa-Magistrale:

Der Fehmarnbelt und das Hinterland

Die feste Fehmarnbeltquerung braucht ein leistungsfähiges Schienennetz über Lübeck hinaus

Von Stefan Barkleit

➤ Die Fakten stehen seit Sommer 2009 fest: Die feste Fehmarnbeltquerung, die Lolland mit der Insel Fehmarn verbinden wird, wird realisiert, die Parlamente Dänemarks und Deutschlands haben zugestimmt und die Untersuchungen, ob Brücke oder Tunnel, werden intensiviert. Gleichzeitig werden auch die Planungen zur Hinterlandanbindung konkretisiert. Diese Planungen beschränken sich aber auf den Ausbau der Bahnlinie bis Lübeck und Hamburg. Doch es besteht die Gefahr, dass Güter- und Reisezüge vor und durch Hamburg im Stau stehen, auch der Vorrang des internationalen Güterverkehrs zwischen Stockholm und Palermo kann die Lage noch verschärfen.

Der Staatsvertrag

Der Staatsvertrag zur festen Fehmarnbeltquerung sieht eine Verlängerung der Autobahn A 1 bis nach Puttgarden und eine Ertüchtigung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Puttgarden–Lübeck für 160 km/h bis zur geplanten Fertigstellung der Querung im Jahr 2018 vor, bis 2025 soll die Bahnstrecke zudem zweigleisig ausgebaut werden. Weiterhin ist vorgesehen, die angrenzende Bahnstrecke Lübeck–Hamburg dreigleisig auszubauen, um den erwarteten Zuwachs an Güterverkehren aufnehmen zu können.

Der Ausbau der letztgenannten Strecke deutet schon an, dass sich die Realisierung der Schienenhinterlandanbindung nicht allein auf die Bahnstrecke Puttgarden–Lübeck beschränkt, obwohl durch die

Berichterstattung der Medien durchaus der Eindruck entstehen könnte. Auch die Ertüchtigung der Bahnstrecken südlich von Lübeck ist erforderlich, um den Güterverkehr über eine Nord-Süd-Strecke nach Süddeutschland und weiter zu führen. Die feste Fehmarnbeltquerung gehört zum Korridor Stockholm–Palermo, für den die EU Vorrang fordert.

Entgegen früheren Planungen, die Bahnstrecke Lübeck–Hamburg dreigleisig auszubauen, steht heute die offene Frage im Raum, wie die Güterverkehre südlich oder östlich von Lübeck zu der im Wachstumsprogramm von DB Netz vorgesehenen östlichen Nord-Süd-Strecke Magdeburg–Halle/Leipzig–Hof–Regensburg geführt werden können – eine Frage, auf die hier eingegangen werden soll.



In einer engen Kurve wird der Bahnhof Oldenburg (Holstein) erreicht. Diese Kurve muss begradigt werden – wo werden die Reisezüge dann halten?

Während an der Straße gebaut wird, wird über den Ausbau der Schiene noch diskutiert

Unabhängig von der Frage, ob die feste Fehmarnbeltquerung sinnvoll ist, sollte davon ausgegangen werden, dass unter Verkehrs- und Umweltverbänden Konsens herrscht, dass ein solches Projekt einer leistungsfähigen Schienenhinterlandanbindung bedarf, um einen möglichst hohen Anteil der prognostizierten Verkehrszuwächse über die Schiene zu bewältigen. Folgerichtig fordert PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg die Fertigstellung der zweigleisigen, für 160 km/h ertüchtigten und elektrifizierten Bahnstrecke Puttgarden–Lübeck zur Fertigstellung der Querung im Jahr 2018, statt wie im Staatsvertrag festgelegt erst sieben Jahre später.

Gegenwärtig jedoch geht die Entwicklung eher in eine andere Richtung; die Autobahn A 1 ist bis Heiligenhafen fertiggestellt, die weiteren Planungen sind fast abgeschlossen, sodass bis 2015 die Autobahn A 1 das südliche Ende der Querung bei Puttgarden erreicht haben wird.

Währenddessen hat DB Netz in der Diskussion um den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung im Sommer 2009 zunächst eine weitgehende Beibehaltung der heutigen Trasse Puttgarden–Lübeck vorgeschlagen. Lediglich Aufweitungen von

Kurvenradien im Nordabschnitt Puttgarden–Oldenburg sowie eine Neutrassierung im Bereich Oldenburg zur Beseitigung der nur mit geringen Geschwindigkeiten befahrbaren engen Kurve am heutigen Bahnhof Oldenburg sind vorgeschlagen worden. Schon kurz nach Bekanntwerden dieser Pläne formierte sich starker Widerstand, vor allem aus den Ostseebädern an der Lübecker Bucht, die mit Verweis auf die prognostizierten Zahlen von 220 Zügen täglich (60 Reisezüge, 160 Güterzüge) und der damit verbundenen Umwelt- und Lärmbelastung eine Neutrassierung abseits der Ostseebäder forderten. Kommunen wie Großenbrode, das eine Verlegung der Strecke an die künftige Autobahn A 1 fordert, schlossen sich später der Kritik an.

Durch die örtliche Politik in die Landespolitik getragen, setzten sich sowohl der damalige Verkehrsminister Dr. Biel als auch sein Nachfolger de Jager für die Prüfung einer Alternativtrasse ein, die vom Bundesverkehrsministerium und DB Netz im Herbst 2009 auch zugesagt worden ist.

Diese Alternativtrasse stellte DB Netz schließlich im November 2009 dem Kreis Ostholstein und den betroffenen Kommunen vor: Im Gegensatz zu den Planungen aus dem Sommer 2009 wurden nun für den Abschnitt Neustadt–Bad Schwartau meh-

rere Neutrassierungen vorgeschlagen, die weitgehend mit der Autobahn A 1 gebündelt verlaufen sollen. Dabei würden allerdings einige Kommunen von Autobahn und Bahntrasse umgeben, eine Variante sieht gar eine westliche Umfahrung Ratekaus durch Gewerbegebiet, nahe der Wohnbebauung und mit teilweiser Nutzung der Bahnstrecke Kiel–Lübeck vor. Folglich formierte sich auch gegen die neuen Vorschläge Widerstand. Der Landrat des Kreises Ostholstein kündigte daraufhin an, dass der Kreis mit den betroffenen Kommunen eine Betroffenheitsanalyse durchführen werde, deren Ergebnisse im Juni 2010 vorgestellt werden sollen. Darüber hinaus wird die Landesregierung voraussichtlich ein Raumordnungsverfahren für den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung der Querung einleiten.

PRO BAHN entwickelt Trassierungskriterien und fordert Einrichtung eines Projektbeirats

Aus Sicht von PRO BAHN Schleswig-Holstein/Hamburg ist die bisherige Vorgehensweise von DB Netz, auch wenn sie in der öffentlichen Diskussion umstritten ist, durchaus nachvollziehbar: Im Hinblick auf einen für den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung äußerst eng gehaltenen Finanzrahmen hat DB Netz in der Erkenntnis, dass teure Neutrassierungen



Die Dänen haben entschieden: Schluss mit der teuren Fährüberfahrt. Deutschland muss Konsequenzen ziehen.

nicht finanzierbar sind, im Wesentlichen den Ausbau der heutigen Bestandsstrecke mit den für unverzichtbar gehaltenen Neutrassierungen (z. B. Oldenburg) vorgeschlagen und erst auf öffentlichen Druck in einer zweiten Runde Vorstellungen über weitergehende Neutrassierungen eingebracht. Bezüglich des starken Widerstands gegen die bisherigen Pläne muss dabei bedenklich stimmen, dass die mit der Realisierung der Neutrassierung im Abschnitt Neustadt–Bad Schwartau vorgesehenen, ortsfernen Haltepunkte für den Regionalverkehr und die damit verbundene Stilllegung der heutigen Bestandsstrecke von der Öffentlichkeit weitgehend unkritisch aufgenommen worden sind – dass damit die Akzeptanz für den Regionalverkehr minimiert und dieser langfristig, zumindest für die Lübecker Bucht, infrage gestellt wird, scheint in Kauf genommen zu werden.

Aus dieser unbefriedigenden Situation heraus hat PRO BAHN Kriterien entwickelt, anhand derer über die Trassierung der Schienenhinterlandanbindung Puttgarden–Lübeck entschieden werden könnte:

- Bereitstellung einer möglichst leistungsfähigen, also zweigleisigen und elektrifizierten Strecke für 160 km/h
- Sicherstellung der Erschließung der Touristenorte in der Lübecker Bucht durch den Regionalverkehr

- Beschleunigung des internationalen Fernverkehrs
- Beseitigung scharfer Kurven zur Sicherstellung möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeiten (Schienengüterverkehr) und Vermeidung starker Brems- und Beschleunigungsvorgänge (*siehe Kurve in Oldenburg*)
- Realisierung des Ausbauvorhabens mit möglichst wenig Umwelt- und Landschaftsbildzerstörung sowie gleichzeitig bestmöglichem, optisch vertretbarem Lärmschutz

Darauf aufbauend hat PRO BAHN vorgeschlagen, zur Sicherstellung einer konstruktiven Diskussion zur Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Querung einen Projektbeirat (analog zur Rheintalbahn) einzurichten, in dem Vertreter des Bundes und des Landes, der DB Netz, des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), der betroffenen Kreise und Kommunen sowie der Bürgerinitiativen sowie Umwelt- und Verkehrsbünde zusammenkommen, um vorgeschlagene Varianten zu bewerten oder Alternativen und Verbesserungen vorzuschlagen. Das Ziel des Projektbeirats muss sein, die Grundlagen für eine erfolgreiche, zeiteffiziente Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens und die pünktliche Realisierung des Projekts bis zur Fertigstellung der Querung im Jahr 2018 zu schaffen.

Die Finanzen werden entscheiden

Als eines der Entscheidungskriterien zwischen mehreren Varianten hat PRO BAHN den Finanzbedarf genannt. Der enge Finanzierungsrahmen dürfte voraussichtlich die Ausführung der Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung bestimmen.

Dass DB Netz im Sommer 2009 zunächst die weitgehende Beibehaltung der heutigen Trasse Puttgarden–Lübeck vorgeschlagen hat und erst auf starken politischen Druck Varianten für Neubauabschnitte präsentierte, dürfte verdeutlichen, wie bei DB Netz die Chancen für die Realisierung von Neubauabschnitten eingeschätzt werden – und das nicht nur nördlich, sondern auch südlich Lübecks.

Folglich unterstützt PRO BAHN auch im Hinblick auf das Trassierungskriterium der Erschließung der Tourismusorte an der Lübecker Bucht den von DB Netz vorgeschlagenen Ausbau der heutigen Trasse Puttgarden–Lübeck. Dafür müssen die Anstrengungen, die Unterstützung der vom Ausbau betroffenen Kommunen und Anwohner zu gewinnen, intensiviert werden – PRO BAHN hat mit den vorgeschlagenen weiteren Trassierungskriterien und der Einführung eines Projektbeirats Wege aufgezeigt, wie dies gelingen könnte.

Bezüglich der Führung der Güterverkehre südlich von Lübeck dürften mit dem Aus-

schluss von Neubauabschnitten die Varianten über die Bahnstrecke Ratzeburg–Hagenow Land oder von Lüneburg über das Wendland nach Salzwedel von vornherein ausscheiden.

Von den weiteren drei Varianten von Lübeck aus über Bad Kleinen–Wittenberge, Büchen–Wittenberge oder Lüneburg–Uelzen scheiden die beiden letzteren Varianten mit Blick auf den engen Finanzierungsrahmen aus, da sie wesentlich höhere Streckenlängen an auszubauenden und auf drei Gleise zu erweiternden Streckenabschnitten als bei einer Führung der Güterverkehre über Bad Kleinen–Wittenberge haben. Bei

einer Führung über Büchen–Wittenberge ist hier insbesondere der dreigleisige Ausbau der Abschnitte Büchen–Hagenow Land sowie Ludwigslust–Wittenberge ausschlaggebend, bei einer Führung über Lüneburg–Uelzen hingegen die Länge der Ausbaustrecke und die aufwendige Überwerfung im Bahnhof Büchen sowie der Neubau der Elbbrücke Lauenburg.

PRO BAHN: Osttrasse vertiefend untersuchen

Insofern scheint es aus Sicht von PRO BAHN sinnvoll, die Fortführung der Schienenhinterlandanbindung der

festen Fehmarnbeltquerung von Lübeck aus über Bad Kleinen nach Wittenberge und weiter nach Stendal–Magdeburg vertiefend zu untersuchen. Von Vorteil dürfte sein, dass der Ausbau der Bahnstrecke Lübeck–Bad Kleinen im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 1 schon projektiert ist, sodass noch die Durchfahrt des Schweriner Stadtgebiets, der Nordkopf des Bahnhofs Ludwigslust sowie ein dreigleisiger Ausbau Ludwigslust–Wittenberge näher zu untersuchen wären. ■

Fortführung der Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung südlich Lübecks ungeklärt

➤ *Die Arbeit eines Projektbeirats darf hierbei nicht allein auf den Streckenabschnitt Puttgarden–Lübeck eingegrenzt sein, sondern muss auch die Fortführung der Schienenhinterlandanbindung südlich von Lübeck umfassen, die bisher in der öffentlichen Diskussion unbeachtet geblieben ist. Sieht der zwischen Dänemark und Deutschland geschlossene Staatsvertrag zur Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung noch einen dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Lübeck–Hamburg zur Bewältigung der Güterverkehre südlich von Lübeck vor, ist diese Absichtserklärung mit der im Wachstumsprogramm der DB Netz geäußerten Präferenz einer neuen, östlichen Nord-Süd-Strecke Magdeburg–Halle/Leipzig–Hof–Regensburg hinfällig geworden. Doch welche Alternativen gibt es zu einer Führung der Güterverkehre über Hamburg und welche Vor- und Nachteile bieten sie jeweils?*

Ein Blick auf die Streckennetzkarte um Lübeck schafft Klarheit: entweder zunächst eine Führung der Güterverkehre nach Osten und dann nach Süden oder erst nach Süden und später nach Osten, also entweder über Bad Kleinen oder Richtung Büchen, um in die Region Stendal/Magdeburg zu gelangen.

Variante 1:

Ausbau der Bahnstrecke Lübeck–Schwerin–Magdeburg

Bei dieser Variante würde in einer ersten Ausbaumaßnahme die Bahnstrecke Lübeck–Bad Kleinen zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert und die projektierte Umfahrung von Bad Kleinen gebaut, um den Güterverkehr ohne Kopfmachen in Bad Kleinen direkt nach Süden zu führen. Ergänzend könnte der Regionalverkehr Lübeck–Schwerin über den von beiden PRO BAHN-Landesverbänden und örtlichen Initiativen geforderten Lückenschluss Schönberg–Rehna geführt werden, sodass der Nordwesten Mecklenburgs und die nordwestlichen Stadtteile der Landeshauptstadt Schwerin besser an das südöstliche Schleswig-Holstein angebunden werden.

Vorteile dieser Variante wäre die Führung der Güterverkehre über weitestgehend nicht überlastete oder hauptsächlich dem Güterverkehr vorbehaltene Bahnstrecken, nachteilig zu bewerten ist hingegen die Streckenführung durch das Schweriner Stadtgebiet. Zudem sind durch die Umgestaltung der engen Kurvenradien im Nordkopf des Bahnhofs Ludwigslust sowie einen möglicherweise notwendigen partiellen dreigleisigen Ausbau des in Zukunft sicher noch stärker durch ICE-Verkehre genutzten Streckenabschnitts Ludwigslust–Wittenberge zusätzlich zum Ausbau Lübeck–Bad Kleinen erhebliche Investitionskosten zu erwarten.

Variante 2:

Teilausbau Lübeck–Lüneburg und Führung der Güterverkehre über Hagenow Land–Ludwigslust

Für die zweite mögliche Variante, die eine abschnittsweise Nutzung der Bahnstrecke Lübeck–Lüneburg vorsieht, existieren wiederum eine nördliche und eine südliche Ausführungsvariante.

Bei der nördlichen Ausführungsvariante würde die Bahnstrecke Lübeck–Lüneburg lediglich im Abschnitt Lübeck–Ratzeburg zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Südlich von Ratzeburg hingegen würde die Hinterlandanbindung direkt über Hollenbek und Zarrenthin nach Hagenow Land führen, der mittlere, nicht mehr vorhandene Abschnitt Hollenbek–Zarrenthin müsste als Neubauabschnitt wiedererrichtet und die Strecke in Hagenow Land über ein Überwerfungsbauwerk höhenfrei in die Bahnstrecke Hamburg–Berlin eingefädelt werden, die über Ludwigslust bis Wittenberge mitbenutzt würde.

Die südliche Ausführungsvariante hingegen würde den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Lübeck–Büchen beinhalten. In Büchen würden die Güterverkehre über das heutige Gleis 4 den Bahnhof passieren und östlich davon über ein Überwerfungsbauwerk höhenfrei ins Streckengleis Richtung Berlin eingefädelt werden, sodass analog zur nördlichen Variante die Bahnstrecke Hamburg–

Berlin bis Wittenberge mitbenutzt würde. Vorteilhaft wäre bei der nördlichen Streckenführung die geringere Streckenlänge über Hollenbek–Zarrentin gegenüber der südlichen, bei der südlichen würden durch den dann notwendigen Infrastrukturausbau hingegen zusätzliche Kapazitäten geschaffen, welche die in diesem Abschnitt doppelt belastete Bahnstrecke Hamburg–Berlin (Verkehre Hamburg–Rostock/ Berlin) entlasten würden. Nachteilig wirken sich bei beiden Varianten die hohen Investitionskosten aus: Zusätzlich zum Teilausbau Lübeck–Lüneburg sind bei der nördlichen Variante ein aufwendiger, durch ökologisch wertvolles Gebiet zu realisierender Neubauabschnitt, das Überwerfungsbauwerk in Hagenow Land sowie ein (partieller) dreigleisiger Ausbau Ludwigslust–Wittenberge zu errichten. Bei der südlichen Variante ist aufgrund der Platzverhältnisse das Überwerfungsbauwerk östlich von Büchen nicht so aufwendig wie in Hagenow Land, dem steht allerdings gegenüber, dass auch der Abschnitt Büchen–Hagenow Land (partiell) dreigleisig ausgebaut werden müsste.

Exkurs:
Nutzen für den Fernverkehr
Dänemark–Deutschland

An dieser Stelle sei kurz auf den Fernverkehr Dänemark–Deutschland eingegangen, der mit den projektierten Reisezeitverkürzungen zwischen Kopenhagen und Hamburg immer auch ein Argument für die Sinnhaftigkeit der festen Fehmarnbeltquerung war und ist.

Auch wenn die bisher näher beleuchteten Varianten für die Führung der Güterverkehre südlich von Lübeck nicht vorrangig für den Nutzen des Fernverkehrs behandelt worden sind, lässt sich dieser Nutzen doch nicht ganz von der Hand weisen.

Mit dem leistungsfähigen Ausbau und der Elektrifizierung einer von Lübeck Richtung Osten oder Süden laufenden Strecke bietet sich eine Flügelung der künftigen ICE Kopenhagen–Hamburg in Lübeck und eine direkte Führung nach Berlin förmlich an. Über eine der beiden bisher skizzierten Varianten würde sich die Fahrzeit Kopenhagen–Berlin über die durch die feste Fehmarnbeltquerung prognostizierten Fahrzeitverkürzungen hinaus nochmals um eine halbe bis ganze Stunde reduzieren, bei Realisierung der ersten



Variante bekäme zudem Schwerin einen direkten Fernverkehrsanschluss nach Berlin und Kopenhagen.

Variante 3:
Vollständiger Ausbau Lübeck–Lüneburg über Dannenberg oder Uelzen

Die dritte und südlichste Variante, die eine vollständige Nutzung der Bahnstrecke Lübeck–Lüneburg vorsieht, beinhaltet ebenfalls zwei Untervarianten, und zwar die Führung entweder über die teilweise nicht mehr vorhandene Strecke über Dannenberg oder über die heutigen Bestandsstrecken Lüneburg–Uelzen und Uelzen–Salzwedel–Stendal, wobei für die letztgenannte Strecke im Rahmen des DB-Wachstumsprogramms schon ein zweigleisiger Ausbau vorgesehen ist.

Beiden Untervarianten gemeinsam ist, dass die Bahnstrecke Lübeck–Lüneburg auf ganzer Länge zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden muss. Dabei müsste einerseits der Bahnknoten Büchen dergestalt umgebaut werden, dass die Nord-Süd-Strecke die Bahnstrecke Hamburg–Berlin höhenfrei über ein Überwerfungsbauwerk kreuzt und der heutige Lauenburger Bahnhofsteil des Bahnhofs Büchen (Gleise 140/41) in Hochlage neu errichtet werden müsste. Die Fahrmöglichkeit von Lübeck Richtung Hagenow Land/Berlin sollte über Gleis 4 mit höhengleicher Kreuzung des Streckengleises Berlin–Hamburg im östlichen Bahnhofskopf erhalten bleiben. Einen weiteren kostenintensiven Neubau stellt wenige Kilometer südlich die Neuerichtung der Elbbrücke in Lauenburg

dar, die schon heute sanierungsbedürftig und zudem nur eingleisig ist.

In Lüneburg verzweigen sich dann die Untervarianten über Dannenberg und Uelzen. Die Strecke aus Lübeck fädelt dort in den östlichen Bahnhofsteil ein, sodass bei einer Führung der Güterverkehre über Dannenberg der Bahnhof Lüneburg über eine neue Verbindungskurve im südlichen Bahnhofskopf höhenfrei Richtung Dannenberg verlassen werden kann.

Die Strecke Lüneburg–Dannenberg, die bedingt durch die Castor-Transporte ins potenzielle Endlager Gorleben technisch in einem sehr guten Zustand ist, würde bis Dannenberg West zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. In Dannenberg West würde die Bahnstrecke über eine neue, von PRO BAHN schon vor längerer Zeit für den SPNV ins Spiel gebrachten Verbindungskurve die Bahnstrecke Dannenberg–Uelzen erreichen, bis Schaafhausen mitbenutzen, um dann die Jeetzeltalbahn

bis Lüchow mitzubeneuten, wobei zumindest in Lüchow die Bahnstrecke eine neue Trasse mit größeren Kurvenradien erhalten müsste. Ob im Fall einer Realisierung dieser Trassierungsvariante der restliche Abschnitt der Jeetzeltalbahn ebenfalls für den Güterverkehr reaktiviert und ausgebaut oder doch von vornherein ein Neubauabschnitt Lüchow–Salzwedel weitgehend parallel zur Bundesstraße 248 projektiert werden sollte, müsste dann in einer Detailbetrachtung näher untersucht werden.

Ist bei einer Nutzung der Bahnstrecken im Wendland in Lüneburg nur die Errichtung einer neuen Verbindungskurve Richtung Dannenberg notwendig, gestalten sich die Maßnahmen im Bahnhof Lüneburg bei einer Führung der Güterverkehre über Uelzen nach Salzwedel schon aufwendiger. So müsste im südlichen Bahnhofskopf ein Überwerfungsbauwerk errichtet werden, um das Streckengleis aus Richtung Lübeck höhenfrei in das Streckengleis nach Uelzen einzufädeln.

Im weiteren Verlauf müsste schließlich der heute schon durch Fern-, Regional- und Güterverkehr überlastete Abschnitt Lüneburg–Uelzen analog zum Ausbau des nördlichen Abschnitts Stelle–Lüneburg weitgehend dreigleisig ausgebaut werden. Hauptsächlicher Grund dafür ist, dass die Bahnhofsdurchfahrten Bienenbüttel und Bad Bevensen erst in jüngerer Zeit dauerhaft auf zwei Streckengleise zurückgebaut worden sind, die durch neue Bahnsteige und Lärmschutzwände sprichwörtlich „eingeklemmt“ sind.

Der Bahnhof Uelzen dürfte mit der im „Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr“ geplanten Verbindungskurve von Salzwedel Richtung Lüneburg für die Aufnahme weiterer Güterverkehre zunächst ausreichend leistungsfähig sein, mögliche Konflikte mit Güterverkehren von der auch zum Ausbau vorgesehenen westlichen Amerika-Linie Bremen–Uelzen sollen an dieser Stelle nicht behandelt werden. ■

PRO BAHN-Medieninformation vom 14. Juli 2010

Fahrgastverband fordert neue Prioritäten für Investitionen in deutsches Schienennetz

Bundesregierung muss Vorrang des Güterverkehrs im Transitverkehr durch Investitionen Rechnung tragen.

➤ *Fahrgastverband fordert neue Prioritäten für Investitionen in deutsches Schienennetz – Bundesregierung muss Vorrang des Güterverkehrs im Transitverkehr durch Investitionen Rechnung tragen.*

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Bundesregierung auf, die bisherigen Prioritäten für Investitionen in das Schienennetz in Deutschland den Anforderungen der Europäischen Union anzupassen und Engpässe auf den internationalen Transitkorridoren vorrangig zu beseitigen. Das Europäische Parlament hat am vergangenen Dienstag eine Verordnung gebilligt, nach der internationalen Güterzügen auf drei Transitkorridoren durch Deutschland künftig Vorrang eingeräumt werden sollen.

„Vorrangig müssen nun neue Kapazitäten auf den Transitstrecken von Rotterdam nach Genua, von Stockholm nach

Palermo und von Brüssel nach Warschau geschaffen werden“, erläutert der PRO BAHN-Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann die Situation. „Engpässe gibt es auf den Abschnitten Emmerich–Duisburg, Frankfurt–Mannheim, Offenburg–Basel, Minden–Hannover sowie zwischen Lübeck und Kufstein. Die deutsche Politik hat aus Prestigegründen die notwendigen Investitionen auf allen diese Streckenabschnitten vor sich hergeschoben und war nicht bereit, den Anforderungen eines Transitlandes Rechnung zu tragen. Die in Deutschland kritisierte Entscheidung für den Vorrang des Güterverkehrs ist eine Antwort auf diese inhaltliche Investitionspolitik. Wir wissen, dass Fachleute von DB-Netz diese Probleme sehen und lösen möchten, aber bisher steht dafür zu wenig Geld zur Verfügung.“

Vor allem der schleppende Ausbau der Oberrheinstrecke ist für den Fahrgastverband PRO BAHN ein Beispiel für die fehlgeleitete Investitionspolitik in Deutschland.

„Trotz internationaler Verpflichtungen wird hier immer noch diskutiert statt gebaut“, so Naumann. „Die DB muss hier wie an anderen Ausbaustrecken um jeden Euro mit Umweltschützern und lärmgeplagten Bürgern feilschen, während an anderen Stellen des gleichen Bundeslandes Milliarden versenkt werden, die keine neuen Kapazitäten schaffen.“

Auf der Verbindung von Stockholm nach Palermo, die vom Fehmarnbelt bis nach Kufstein durch Deutschland führt, sollen nach den bisherigen Planungen alle internationalen Güterzüge über die überlasteten Elbbrücken in Hamburg fahren. Hier sieht der Verbraucherverband die Möglichkeit, mit geringen Mitteln neue Kapazitäten zu schaffen. „Dafür muss ein neuer Korridor durch Ausbauten zwischen Lübeck und Stendal sowie Elektrifizierung von Reichenbach im Vogtland über Hof an der Saale bis Regensburg und von Landshut bis Rosenheim geschaffen werden. Das Gleiche gilt für die Verbindungen von den Häfen Hamburg und Bremerhaven bis Uelzen.

Hier liegt wertvolle Infrastruktur brach, die zur Entlastung verstopfter Strecken nicht zur Verfügung steht, weil der Blick der Politik sich nur auf ICE-Strecken richtet.“