

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/2360**



UVNord Postfach 9 10 24758 Rendsburg

Schleswig-Holsteinscher Landtag
Wirtschaftsausschusses
Herrn Bernd Schröder
Vorsitzender
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

Hauptgeschäftsführer

Telefon 04331 1420-43
Telefax 04331 1420-50
E-Mail froehlich@uvnord.de

Rendsburg, 26.04.2011
Fr./Ks.

**Lärmschutz im Schienenverkehr
Antrag der Fraktionen von CDU und FDP
Drucksache 17/1274**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

bezugnehmend auf den vorgenannten Antrag der Fraktionen von CDU und FDP und Ihr Schreiben vom 31. März 2011 übersenden wir Ihnen in der Anlage die Positionen von UVNord zum Schienenverkehr.

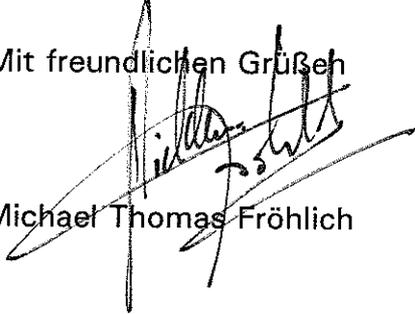
Es handelt sich hierbei um Auszüge aus dem Strukturkonzept Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein, eines konzeptionellen Gesamtentwurfs, das auch die Bereiche Straßen, Luftverkehr und Wasserwege beinhaltet.

Ein Exemplar fügen wir nochmals bei.

Im Hinblick auf die Einführung und Entwicklung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems sind wir der Auffassung, dass dieses positiv dazu beitragen kann, die Schienenhinterlandanbindung der künftigen festen Querung über den Fehmarnbelt zu befördern, in der Bevölkerung mehr Akzeptanz zu generieren und positive Anreize für die Fortentwicklung moderner Bremsanlagen zu fördern, die zu einer Reduzierung der Lärmpegel führen.

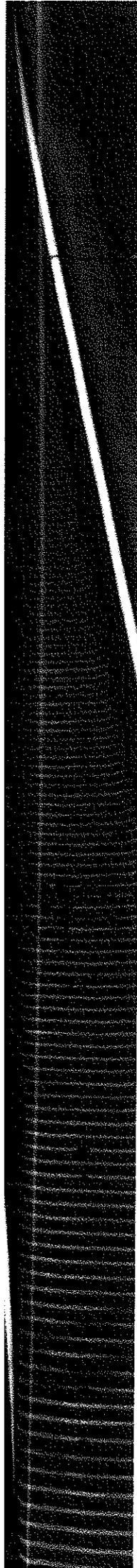
Um eine abschließende sinnvolle Beurteilung vornehmen zu können, bedarf es einer Konkretisierung, in welcher Form ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt werden soll; die grundsätzliche Idee hierzu, wie sie im Antrag zum Ausdruck gebracht wird, empfinden wir als unschädlich.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Thomas Fröhlich

Anlage



Schienenverkehr

Die internationale Arbeitsteilung führt zu einem rasanten Anstieg des Güterverkehrs. Hierbei gewinnt die Schiene als Verkehrsträger seit Jahren an Marktanteilen. Hamburg ist der größte Bahncontainer-Umschlagplatz Europas. Mit über 280 Personenfernzügen am Tag bildet Hamburg zudem den nördlichsten Systemknotenpunkt des Personenschienenverkehrs im mitteleuropäischen Schienennetz.

Der Schienenverkehr in Schleswig-Holstein ist dementsprechend im Wesentlichen auf Hamburg ausgerichtet. Die drei in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptlinien nehmen ihren Ausgangspunkt in der Hansestadt. Sie führen als Jütlandstrecke nach Flensburg mit Abzweig Kiel, als Vogelfluglinie nach Lübeck mit Abzweig Travemünde – Puttgarden sowie als Westküstenstrecke über Elmshorn und Niebüll bis nach Westerland.

Westküstenstrecke

Die Westküstenstrecke führt von Hamburg durch den westlichen Landesteil Schleswig-Holsteins bis nach Westerland auf Sylt. In Niebüll besteht zudem eine Weiterverbindung ins dänische Tønder.

Jütlandstrecke

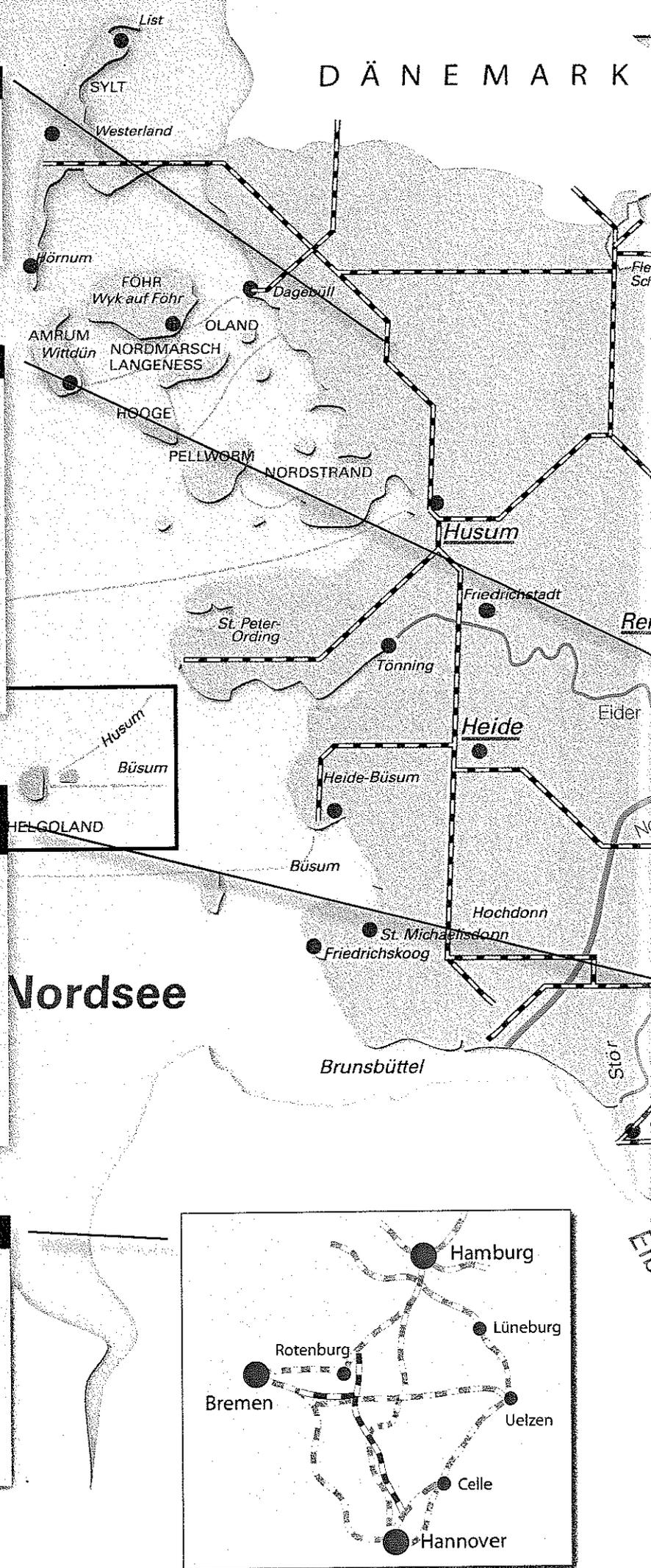
Die Jütlandstrecke führt von Hamburg über Neumünster, Rendsburg und Schleswig bis nach Flensburg. Ein Abzweig stellt die Verbindung zur Landeshauptstadt Kiel her. Die Jütlandstrecke ist die zentrale Nord-Süd-Schienenquerung in Schleswig-Holstein und wichtigste Verbindungslinie der norddeutschen Wirtschaftsunternehmen zum dänischen Festland. Im Verlauf der Strecke stellt die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke ein Nadelöhr für den Schienenfernverkehr zwischen Deutschland und Skandinavien dar.

ICE-Strecke Hannover-Celle-Lüneburg-Hamburg

Die ICE-Strecke Hannover-Celle-Lüneburg-Hamburg ist eine der wichtigsten Eisenbahnverbindungen Deutschlands. Sie verbindet Hamburg und Schleswig-Holstein mit Niedersachsen sowie Hessen und dem gesamten süddeutschen Raum. Sie ist wegen ihrer Bedeutung für den Personennah- und -fernverkehr sowie den Güterverkehr besonders stark frequentiert und muss deshalb durchgängig dreigleisig ausgebaut werden.

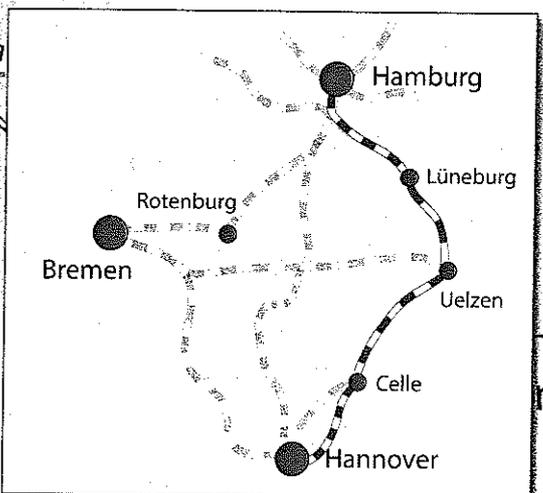
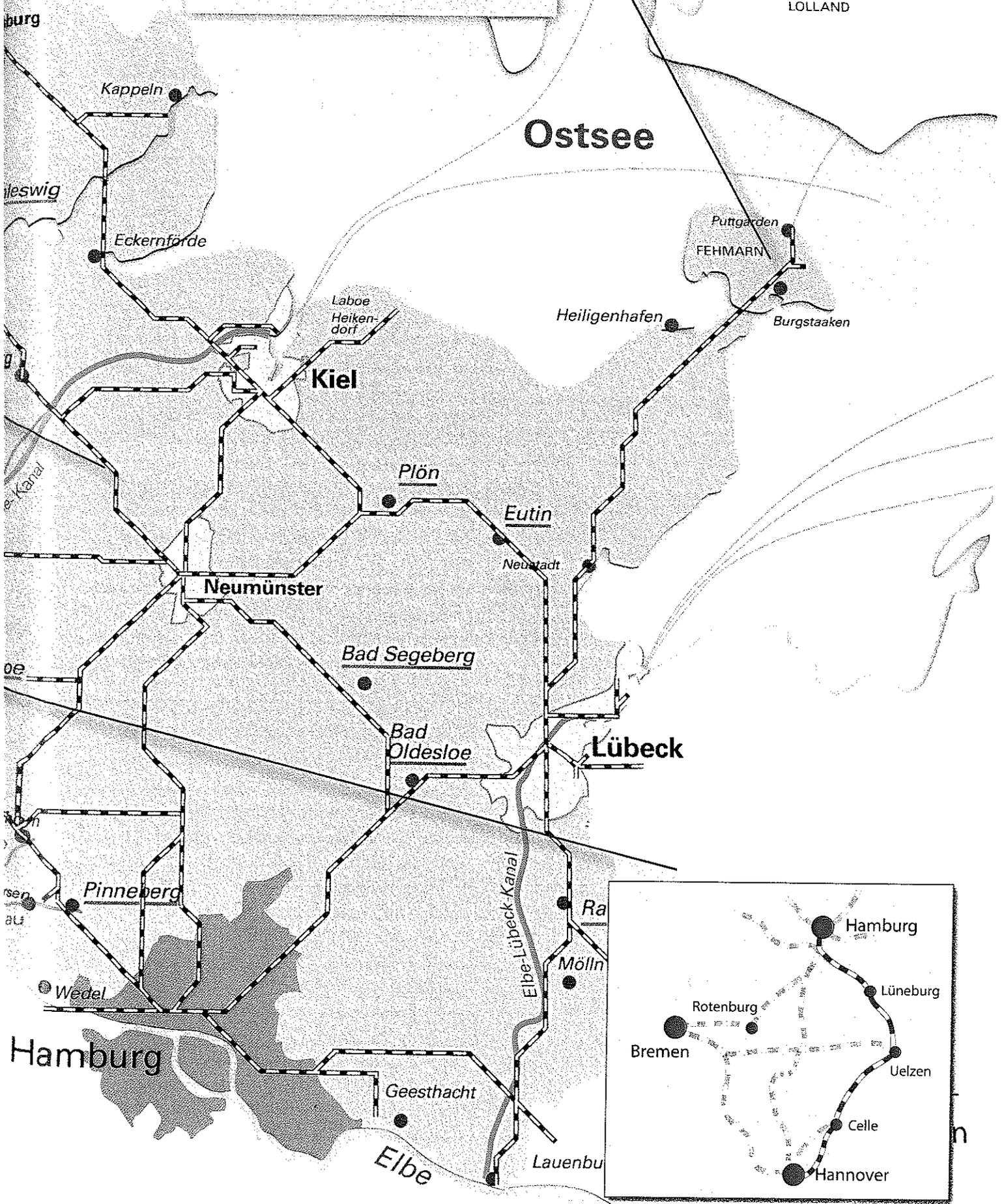
Y-Trasse

Die Y-Trasse ist eine im Investitionsrahmenplan für die Infrastruktur des Bundes als prioritär ausgewiesene neu zu errichtende Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover, Hamburg und Bremen. Die Trasse soll schnelle Personenverkehre aufnehmen und auf den Nebenstrecken Kapazitätsfreiräume für die stark wachsenden Güterverkehre schaffen.



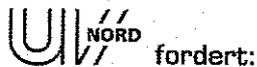
Vogelfluglinie

Die Vogelfluglinie verbindet die Metropolregion Hamburg mit der Öresundregion um Kopenhagen. Sie ist durchgängig zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen.



Y-Trasse zwischen Hannover, Hamburg und Bremen

Im Interesse des Hamburger Hafens sowie der anderen norddeutschen Seehäfen müssen die wichtigsten Hinterlandbindungen umfassend gestärkt werden. Denn der Güterumschlag in den Seehäfen wuchs in den vergangenen Jahren um jährlich zehn bis 20 Prozent. Nach überstandener Finanzkrise wird sich infolgedessen in absehbarer Zeit eine Verdoppelung des Güterfernverkehrs auf der Schiene ergeben.



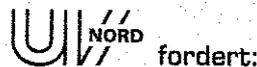
Unverzögliche Verwirklichung der Y-Trasse

- um den Verkehrskollaps im Hinterlandverkehr der norddeutschen Seehäfen zu verhindern
- zur Entmischung langsamer Güter- und schneller Personenverkehre
- um Hamburg und Schleswig-Holstein hinreichend an das übrige Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG anzuschließen

Angesichts schon jetzt beobachtbarer Engpässe muss mit der sogenannten Y-Trasse daher unverzüglich eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover, Hamburg und Bremen gebaut werden. Nur die Verlagerung der schnelleren Personenzüge auf die neue Trasse ermöglicht, auf den bestehenden Strecken wie Hannover – Celle – Lüneburg – Hamburg ausreichend Kapazitätsfreiräume für den Güterfernverkehr zu schaffen. Ohne die Y-Trasse droht auf den Hinterlandbindungen der norddeutschen Seehäfen in absehbarer Zeit ein Verkehrskollaps. Die Folgen für die gesamte norddeutsche Wirtschaftsregion wären dramatisch, weil die Containerschiffe zunehmend auf andere europäische Häfen ausweichen würden.

Strecke Hannover – Celle – Lüneburg – Hamburg

Die Strecke verbindet die Städte Hamburg und Hannover miteinander und ist eine der wichtigsten Eisenbahnverbindungen Deutschlands. Unabhängig von dem notwendigen Bau der Y-Trasse ist eine Kapazitätssteigerung auf dieser Strecke dringend



Durchgängige Dreigleisigkeit auf der Strecke Hannover – Celle – Lüneburg – Hamburg

- um der Zunahme des Güterverkehrs gerecht zu werden
- um den leistungsfähigen Gütertransport auf der Schiene zu sichern

geboten. Denn bereits heute sind erhebliche Beeinträchtigungen in der Verkehrsabwicklung zu verzeichnen. Derzeit laufen die Planfeststellungsverfahren für den dreigleisigen Ausbau der Strecke vom Rangierbahnhof Maschen bis Lüneburg. Es ist gleichwohl notwendig, auch auf den übrigen Streckenabschnitten die durchgängige Dreigleisigkeit zu verwirklichen.

Strecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Vogelfluglinie)

Bis zum Jahr 2018 werden Deutschland und Dänemark eine feste Querung über den Fehmarnbelt schaffen. Somit kann die norddeutsche Wirtschaft am dynamischen Wirtschaftswachstum des Ostseeraumes teilhaben. Hierzu muss jedoch flankierend ein anforderungsgerechter Ausbau der landseitigen Schieneninfrastruktur auf der Vogelfluglinie von Hamburg über Lübeck bis Puttgarden erfolgen. Mit den Bauarbeiten zur Elektrifizierung des durchgängig zweigleisigen Streckenabschnitts Hamburg – Lübeck wurde bereits im August 2006 begonnen. Der Abschluss des Ausbaus erfolgte im Dezember 2008. Unter Berücksichtigung der starken Pendlerverflechtungen zwischen beiden Hansestädten sowie der zu erwartenden weiteren Zunahme der Verkehrsvolumina nach Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung ist in zukünftige Planungen die Perspektive der durchgängigen Dreigleisigkeit zu integrieren. Dergestalt könnten auch schnelle Personen- und langsame Güterverkehre besser entmischt werden. Die derzeitigen Planungen zur Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden sehen vor, mindestens bis zum Jahr 2025 die bestehende Eingleisigkeit hinzunehmen. Die feste Querung über den Fehmarnbelt wird jedoch nur dann ihre volle verkehrliche Wirkung entfalten können, wenn



Langfristig durchgehende Dreigleisigkeit zwischen Hamburg und Lübeck

- um steigende Güterverkehrsvolumina bewältigen zu können
- um den starken Pendlerverflechtungen gerecht zu werden

Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Puttgarden

- um von der höheren Leistungsfähigkeit und Umweltfreundlichkeit elektrifizierter Züge profitieren zu können

Durchgängig zweigleisiger Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden bis 2018

- damit diese Strecke nicht zum Nadelöhr des Schienenverkehrs zwischen Hamburg und Skandinavien verkommt
- um das wirtschaftliche Potential der festen Fehmarnbelt-Querung voll auszuschöpfen

Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs der Bahn

Verkehrsleistung in Mrd. tkm

2004	2025	Steigerung in Prozent
24,4	55,9	129

Quelle: Verkehrsprognose 2025, Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums

Primärenergieverbrauch und CO₂-Emissionen im Güterverkehr 2006

Dieseläquivalent in Liter pro Tonnenkilometer

Bahn	LKW	Schiff
0,012	0,039	0,013

CO₂ in Gramm pro Tonnenkilometer

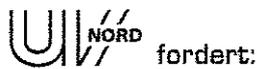
Bahn	LKW	Schiff
23	97	35

Es empfiehlt sich aus Gründen der Energieeffizienz und des Klimaschutzes, die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen bei relativ großen Distanzen und hoher Güterverkehrsleistung verstärkt zu nutzen.

Quelle: Institut für Energie und Umweltforschung, Datenbank Umwelt und Verkehr, 2008



Strecke Pinneberg – Elmshorn Der Streckenabschnitt Pinneberg – Elmshorn ist besonders stark frequentiert, weil er im Zulauf auf Hamburg sowohl Bestandteil der Westküstenstrecke als auch der Jütlandstrecke ist. Aufgrund der vielfältigen Nutzung durch Güter-, Nah-, Fern- und S-Bahn-Verkehre handelt es



fordert:

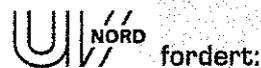
Unverzögerlicher Bau eines dritten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn inklusive Ausbau des Bahnhofes Elmshorn

- um ein Nadelöhr des norddeutschen Schienennetzes endlich zu beseitigen

sich um eine Nadelöhr-Strecke. Es ist daher notwendig, zwischen Pinneberg und Elmshorn die Dreigleisigkeit zu verwirklichen, um bestehende Engpässe dauerhaft zu beseitigen. Das Vorhaben ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert, und auch der Entwurf des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2009 erwähnt den notwendigen Ausbau. Nunmehr muss das Land Schleswig-Holstein gemeinsam mit dem Bund und der DB Netz AG die konkrete Realisierung zeitnah vorantreiben.

Rendsburger Eisenbahnhochbrücke

Die Eisenbahnhochbrücke in Rendsburg wurde zwischen 1911 und 1913 errichtet. Dank eines aufwendigen Rampensystems wird für den Nord-Ostsee-Kanal passierende Schiffe eine lichte Durchfahrtshöhe von 42 Metern erreicht. Seit 1990 wird die Hochbrücke dauerhaft saniert. Deshalb ist das Brückenbauwerk nur eingleisig und zudem mit reduzierter Geschwindigkeit befahrbar. Aufgrund dieses erheblichen Kapazitätsmangels ist die bis Ende 2013 vorgesehene Wiederherstellung der Zweigleisigkeit aus Sicht des UVNord unbedingt einzuhalten. Gleichzeitig ist es angesichts der zu Ende gehenden Restlebensdauer des vor fast einhundert Jahren errichteten Querungsbauwerks geboten, nunmehr die Planungen für einen Ersatz in Form eines Tunnels unter den Nord-Ostsee-Kanal zu intensivieren. Nur durch diese Bypass-Lösung kann der drohende Verkehrsinfarkt des landgebundenen Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien verhindert werden.



fordert:

Intensivierte Planungen für den Ersatz der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke in Form einer Tunnel-lösung

- zur Verwirklichung eines durchgehenden europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes



Strecke Niebüll – Westerland Die

Eisenbahnstrecke zwischen Niebüll und Westerland verbindet die Insel Sylt mit dem Festland und hat dementsprechend eine zentrale Bedeutung für die Nordseeinsel und den Kreis Nordfriesland. Mit Ausnahme des Hindenburgdamms ist dieses Teilstück der Westküstenstrecke nur weitgehend eingleisig befahrbar. Da sich hier Fern-, Nahverkehrs-, Güter- und Autozüge zwangsläufig kreuzen, wirken sich Verspätungen einzelner Schienenfahrzeuge negativ auf alle nachfolgende Züge aus. Nicht zuletzt die zahlreichen Pendler und Touristen sind auf termintreue Bedienung zwingend angewiesen. Deshalb ist der zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte Niebüll-Klanxbüll sowie Morsum-Westerland dringend notwendig und muss bis zum Jahr 2012 abgeschlossen werden.

Anbindung des Hafens Brunsbüttel

Der Gesamtumschlag im Hafen Brunsbüttel wächst dynamisch. Dementsprechend steigt auch die Kapazität der auf dem Schienenweg transportierten Fracht. Der Hafen ist über eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenstrecke an die DB-Hauptstrecke zwischen Hamburg – Westerland angebunden. Mittel- bis langfristig ist diese Nebenstrecke zu elektrifizieren, um die sich ergebenden Kapazitätssteigerungen bewältigen zu können.

Strecke Kiel – Lübeck Die Schienenver-

bindung der einzigen Großstädte Schleswig-Holsteins erfolgt lediglich über eine nicht elektrifizierte, größtenteils eingleisige Strecke. Die Strecke lässt keine hohen Geschwindigkeiten zu und ist aufgrund der Eingleisigkeit nur eingeschränkt leistungsfähig. 2009 wird in einem ersten Bauabschnitt zwischen Kiel und Plön mit der Ertüchtigung der Verbindung begonnen. Der zweite Bauabschnitt, der eine Verkürzung der Fahrtzeit zwischen Kiel und Lübeck auf unter eine Stunde erlauben würde, ist noch nicht zeitlich festgelegt. Er sollte möglichst unmittelbar an den ersten Abschnitt anschließen. Langfristig empfiehlt sich auch ein elektrifizierter Ausbau dieser Verbindung. Dies würde einen sinnvollen Fahrzeugeinsatz und bessere Übergänge auf andere Strecken ermöglichen.

Bahnstrecke Hamburg – Schwarzenbeck – Büchen – Schwerin/Rostock

Auch auf dieser Strecke konnte in den letzten Jahren eine deutliche Intensivierung des Verkehrsaufkommens beobachtet werden. Deswegen sollte kurzfristig in den Verkehrsspitzen eine bedarfsgerechte Kapazitätserhöhung durch den Einsatz von Verstärkerzügen erreicht werden. Nunmehr müssen sich die betroffenen Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam um die Einführung des Stundentaktes für Regionalexpresszüge bemühen. Kurzfristig wäre auch ein Stundentakt Hamburg – Büchen ausreichend.