

Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubautrassen e.V.



Bürgerbündnis Nordheide
gegen Eisenbahnneubautrassen e.V.

Rodland 14
21423 Winsen (Luhe) - Bahlburg
Telefon: 04173 - 50 14 81

[Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubautrassen e.V.](#)

2. Oktober 2018

Pressemitteilung

Alpha E vor dem Aus ?

In der Abschlussveranstaltung am 5. November 2015 vor hochrangigen Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, des Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Niedersachsen und der Bahn AG wurde das Dialogforum Schiene Nord (DSN) als mustergültiger Bürgerbeteiligungsprozess für eines der größten Schieneninfrastrukturprojekte im norddeutschen Raum gefeiert. „Es ist uns Aufgabe und Verpflichtung zugleich“, ließen sich die Entscheidungsträger vernehmen.

Es ging um ein Jahrzehnte altes Thema: Der nach den Verkehrsprognosen wachsende Güterumschlag der deutschen Seehäfen und die damit verbundenen höheren Kapazitätsanforderungen an den schienengebundenen Hafenhinterlandverkehr verlangten nach einer Lösung. Das DSN fand sie in der sog. Alpha-E Variante, die auf den bedarfsgerechten Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover setzt und bewusst ohne die Landschaft zerschneidende Neubaustrecken auskommt. Der Leitgedanke war „Ausbau statt Neubau“.

Das „Alpha“ wurde dann 2016 mit dem Wortlaut in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen: „ABS/ NBS Hamburg-Hannover: 3. Gleis Lüneburg – Uelzen; ABS Ashausen – Uelzen – Celle, V max 250/ 300 km/ h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen und Ortsumfahrungen)“ (Prins Projekt-Nr. 2-003-V03). Nach der Projektbegründung sollte der für das Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV) entscheidende Nutzen durch 11 Minuten Fahrzeitverkürzung erreicht werden. Das NKV muss immer über 1 sein, damit ein Projekt in den BVWP

aufgenommen wird.

Erste Irritationen entstanden durch die Ausweisung NBS (Neubaustrecke). Und wie sollten die 11 Minuten Zeitersparnis herbeigeführt werden? Diese Fragen blieben lange unbeantwortet. Erst auf einer Informationsveranstaltung gab der Berater (G. Kotzageorgis BVU) des BMVI, der die Zahlen gerechnet hat, auf direkten Vorhalt bekannt, Grundlage für die „11 min“ sei eine „fiktive Konstruktionstrasse“. Das hörte sich nicht nach 3. Gleis an. Das Unbehagen wuchs.

Im August 2018 baten hochkarätige Vertreter von Bund, Land Niedersachsen und Bahn den Projektbeirat zu einem Gespräch. Es wurde darin behauptet, plötzlich und unerwartet würden perspektivische Wunschvorstellungen im Nahverkehr (nicht durch die maßgeblichen Anmeldungen der Landesnahverkehrsgesellschaften für 2030, die gleich geblieben sind!) und eine gewisse Erhöhung der ICE-Frequenz auf der Strecke Hamburg-Hannover nun eine Viergleisigkeit erfordern. Der Projektbeirat war empört. Eher wäre eine umgekehrte Änderung zu erwarten gewesen, da der Umschlag des Hamburger Hafens bekanntlich hinter den Prognosen zurückliegt.

„Es drängt sich der Verdacht auf, dass schon in Vorbereitung des BVWP unter dreister Ignorierung des Ergebnisses des Dialogforums mit einer Viergleisigkeit gerechnet und alles dahin gelenkt wurde.“, so Friedrich Goldschmidt, Mitglied im Projektbeirat und 2. Vorsitzender des Bürgerbündnisses Nordheide.

Zwischenzeitlich wurde dies von einem der für das BMVI tätigen Berater eingeräumt.

„Bund und Bahn haben planmäßig auf eine Viergleisigkeit (2-gleisige Neubaustrecke) hingearbeitet und damit das Dialogforum um seinen Erfolg betrogen“, resümiert Friedrich Goldschmidt.

„Ist dies die neue Bürgerbeteiligung, die Akzeptanz schaffen und zur Beschleunigung von Planungsverfahren beitragen soll?“, diese berechtigte Frage stellt Dr. Günter Timm, 1. Vorsitzender des BBNH.

Die DB Netz AG hat kürzlich (August 2018) bei den Landkreisen Raumordnungsdaten anfordern lassen für die unten dargestellte Fläche. Der Auftrag an das Planungsbüro lautet: Auswertung für Variantenvergleich mit oberster Priorität: 11 Minuten Fahrzeitverkürzung.

Ein bekannter Verkehrsexperte wurde vom BBNH zu Rate gezogen, er kann sich nicht vorstellen, dass dies mit einem 3. Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen möglich ist.

Friedrich Goldschmidt ist mittlerweile klar geworden: „Der Generalbevollmächtigte der DB AG Ulrich Bischooping hat im Dialogforum den Weg aufgezeigt, wie Alpha kapazitiv funktioniert. Er hat beschrieben, dass eine Verkehrsverteilung auf die Strecken über Rotenburg-Verden und über Wittenberge von Hamburg in den Süden stattfinden muss. Das ist mit dem Anreizsystem des bestehenden Trassenpreissystems möglich. Mit der Viergleisigkeit wird das Gegenteil gemacht, es wird alles auf die kürzeste Strecke über Lüneburg und Uelzen zusammengezogen. Eine Viergleisigkeit macht das möglich. Dies genau war von der Region nicht gewollt. Verteilte Lasten sind eher tragbar als gebündelte.“

„Für uns tritt an die Stelle des Vertrauens nun die Nachprüfbarkeit“, sagt Dr. Timm vom BBNH. Sollte von BMVI oder Bahn wieder behauptet werden, man halte an Alpha fest, wird der BBNH zumindest drei Forderungen stellen:

1. Einsicht in den Auftrag der DB Netz für die Vorplanung
2. Rechnerischer Weg, wie Alpha als ABS begründet werden kann und Korrektur der Begründung in Prins.
3. Fortlaufende Transparenz des Verfahrens

Dr. Günter Timm

Friedrich Goldschmidt