

2. Dezember 2022, 11:00 Uhr • 373× gelesen • 5

ALPHA-E

Projektsprecher entlarvt Falschaussagen des Verkehrsministeriums



Redakteur
Autor: Bianca Marquardt
aus Tostedt



Tostedts Samtgemeinde-Bürgermeister Dr. Peter Dörsam, Sprecher des Projektbeirats Alpha-E • Foto: bim • hochgeladen von Bianca Marquardt

Zu den Ausführungen des Bundesverkehrsministeriums zu Alpha-E und Deutschlandtakt nimmt Tostedts Samtgemeinde-Bürgermeister Dr. Peter Dörsam in seiner Funktion als Sprecher des Projektbeirats Alpha-E Stellung - und beantwortet auch die Fragen, auf die der Ministeriumssprecher Antworten schuldig geblieben ist. Auch entlarvt er Falschaussagen. Dörsam hat die Planungen und Diskussionen von Beginn an verfolgt.

"Auffällig ist, dass die Frage zum Stand des Ausbaus des optimierten Alpha-E gar nicht beantwortet bzw. nur zur Strecke Hamburg-Hannover geantwortet wird. Am weitesten vorangeschritten ist die Planung für das zweite Gleis auf der Strecke Rotenburg-Verden. Hier hat der Bundestag am 24. Juni 2021 die gesetzliche Vorzugsvariante und die Kernforderungen der Region für insbesondere übergesetzlichen Lärmschutz in Höhe von bis zu 183,5 Millio-

nen Euro beschlossen. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurde begonnen. Jetzt müsste eigentlich alles für eine möglichst schnelle Umsetzung getan werden, denn mit der Umsetzung werden dringend benötigte Kapazitäten und eine zusätzliche Redundanz geschaffen", sagt Dörsam.

Die Behauptung, dass im Dialogforum festgestellt wurde, dass ein dreigleisiger Bestandsausbau (Alpha-E) „die verkehrlichen (kapazitiven) Anforderungen nicht vollumfänglich erfüllt“, sei falsch. Im Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord heiße es: **„Die DB AG weist darauf hin, dass vom Gutachter des Bundes der Alpha-E-Variante am 6. Oktober 2015 eine ausreichende Kapazität für die prognostizierte durchschnittliche Belastung 2030 bestätigt wurde.** Restkapazitäten sind für zusätzliche Verkehre auf alternativen Laufwegen Richtung Süd-Ost und Süd-West, nicht aber Richtung Süden verfügbar. Die DB AG weist darauf hin, dass sie für den Fall, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen die prognostizierten Werte erreicht und übersteigt und damit die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur überschritten wird, weitere Ausbaumaßnahmen beim Bund beantragen muss. **Wenn solche Maßnahmen notwendig werden sollten, würde dies in einem neuen Dialogforum mit den Betroffenen erarbeitet werden.“**

„Mit der Aufnahme des optimierten Alpha-E in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde die DB Netz AG keinesfalls mit einer ergebnisoffenen Prüfung aller Varianten beauftragt“, betont Dörsam. Dass die Strecke mit „ABS/NBS Hannover – Hamburg bezeichnet“ wurde, sei ausdrücklich damit begründet, dass für mögliche Ortsumfahrungen auch Neubauanteile möglich sein müssten. "Ansonsten ist die Strecke im Bedarfsplan Schiene sehr eindeutig beschrieben. **Es wird ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen vorgesehen und mögliche Ortsumfahrungen. Hieraus lässt sich kein Auftrag für die Planung einer Neubautrasse ableiten.** Da Frank Limprecht, Leiter Großprojekte Norddeutschland bei der Tochter DB Netz AG, in Seevetal sagte, dass der Planungsauftrag durch die 'Arbeitsebene' gegeben wurde, geht er offensichtlich auch davon aus, dass sich aus dem Bedarfsplan Schiene kein solcher Auftrag herleiten lässt", so Dörsam.

Auch die Behauptung, dass wegen der Rechtssicherheit bei einem Streckenausbau auch bestandsferne Neubauvarianten geprüft werden müssten, passe nicht. So habe die DB Netz AG z.B. bei der Strecke Rotenburg-Verden keine Neubauvarianten alternativ zu dem zweiten Gleis geprüft.

Für die Planungskosten liegen dem Projektbeirat keine genauen Informationen vor. Zu den Gesamtkosten für die jetzige Version des Deutschlandtaktes seien für die in dem Unterabschnitt zusammengefassten Projekte rund 48 Milliarden Euro veranschlagt. Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium und Beauftragter für den Schienenverkehr, habe bei der Veranstaltung zum Deutschlandtakt in Hamburg sogar von 70 Milliarden Euro gesprochen.

Beim Ausbau der Bahnhöfe fordert Dörsam dringend eine Beschleunigung. "Die Engpässe sind längst bekannt. Auch viele Missstände im Personennahverkehr sind auf mangelnde Ka-

pazitäten in den Bahnhöfen zurückzuführen. Da in Hamburg nicht genug Gleise vorhanden sind, müssen z.B. die Metronomzüge hintereinander halten, daher können keine zusätzlichen Waggon angehängt werden."

Allgemeine Anmerkung:

Mit allen weiteren Informationen verdichtet sich der Eindruck, dass die DB Netz AG schon seit Jahren vorrangig eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover plant. Auf welcher rechtlichen Basis sie dies tut, bleibt vollkommen unklar. Unabhängig davon wurde der Öffentlichkeit gegenüber von der DB Netz AG und dem Bundesverkehrsministerium über viele Jahre beteuert, dass es nur um den Bestandsausbau geht und andere Betrachtungen nur zur Absicherung dieser Planung angeführt würden. Wenn jetzt eine Neubaustrecke durchgesetzt werden soll, wird jegliches Vertrauen in Dialogprozesse zerstört.

Offensichtlich soll die alte Y-Trasse wiederbelebt werden. Diese bestand 25 Jahre lang auf dem Papier und hat sinnvolle Ausbauplanungen blockiert. Auch die vollkommen unzureichende Anbindung des dritten Gleises zwischen Ashausen und Lüneburg erfolgte aufgrund der Absicht, die Y-Trasse zu bauen, weil nach deren Fertigstellung ja keine bessere Anbindung (Weichen) des dritten Gleises erforderlich sei. Jetzt droht wieder die Verzögerung von längst überfälligen Ausbaumaßnahmen, sodass die dringend notwendigen Kapazitätssteigerungen auf der Bestandsstrecke nicht erfolgen werden. Die Diskussion um eine wahrscheinlich nicht durchsetzbare Neubautrasse würde alles überlagern.

- Hinter der Stellungnahme von Dr. Dörsam stehen u.a. auch die Samtgemeinde-Bürgermeister Wolfgang Krause (Salzhausen) und Olaf Muus (Hanstedt) sowie Seevetals Bürgermeisterin Emily Weede.

- Infos zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover unter www.hamburg-bremen-hannover.de/rotenburg-verden.html.

Die Aussagen eines Sprechers des Bundesverkehrsministeriums lesen Sie hier: