

BVWP 2030, hier: Projektnr.: 2-003-V02

Stellungnahme der Bürgerinitiative Save Kirchlinteln zum Bahnprojekt Alpha-E im Rahmen des Ausbaus der Hinterlandanbindung an die Norddeutschen Seehäfen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie an der beigefügten Unterschriftenliste ersehen können, vertreten wir mit diesem Schreiben annähernd 900 Bürger, die vom Ausbau der sog. Amerikalinie (offiziell: ABS 1960) zwischen Langwedel und Uelzen als Teil des Alpha-E-Projektes betroffen wären. Unser Ziel ist nicht, die komplette Maßnahme zu verhindern. Wir sind jedoch absolut davon überzeugt, dass der Ausbau der Amerikalinie aus diesem Projekt herausgenommen werden muss und kann!

Da im BVWP (sowie in *PRINS*) keine belastbaren Daten zur Verfügung gestellt wurden, muss diese Stellungnahme leider etwas umfangreicher ausfallen, als es vielleicht von Ihnen erwartet und gewollt war. Wir wollen damit sicherstellen, dass wir den von Ihnen gewünschten Themenbezug auch wirklich darstellen und bitten Sie, dieses zu akzeptieren und möglichst vollumfänglich in Ihre Prüfung und Auflistung mit aufzunehmen, damit die von Ihnen angestrebte Bürgerbeteiligung auch in das Projekt Alpha-E einfließen kann.

In dieser Stellungnahme werden als Hinweise auf Quellennachweise Hyperlinks angegeben. Um Ihnen nicht zuzumuten, diese "Zeichenbandwürmer" per Hand einzugeben, sind diese auf der beigefügten CD-Rom gespeichert. So können Sie die Links bei Bedarf bequem kopieren und dann aufrufen. Nun zum Thema:

Grundsätzliches

Die o.g. Bahnstrecke wurde im Laufe der Jahre immer weiter zurückgebaut. Derzeit wird die seit den 80er Jahren einspurige Trasse lediglich von den zur Metronom-Gruppe gehörenden "Erixx"-Personenzügen (Zwei Wagen, tagsüber etwa halbstündlich) und wenigen Rangierloks mit drei bis sechs Güterwagen befahren. Dazu kommt an drei bis fünf Nächten in der Woche ein "regulärer" Güterzug. Die Strecke kann bis jetzt nur von Dieselloks benutzt werden.

Im Zuge des geplanten Ausbaus der Hinterlandanbindungen der Nordseehäfen ist auch die Amerikalinie wieder in den Fokus geraten. Dieser Ausbau soll das prognostizierte Gütermehraufkommen in den Häfen auffangen, wobei die insbesondere für Hamburg wichtige Nord-Süd-Achse gestärkt werden sollte. Die Amerikalinie (die dagegen eine Ost-West-Achse darstellt) soll dabei eingleisig "ertüchtigt" werden, d.h. Elektrifizierung der Strecke und Bau von neun "Kreuzungsbahnhöfen", an denen die Züge einander passieren sollen.¹ Mit 125 km ist sie mit Abstand die längste aller Ausbaustrecken im Alpha-E-Projekt und hat mit 25.000 Wohneinheiten die größte Betroffenheit.

¹ Für einen dieser Kreuzungsbahnhöfe wird in unserer Gemeinde die teilweise Verlegung der Landesstraße 171 nötig, da dieser in den vorhandenen Bahnübergang an km 77,869 (in Höhe St. Pauli) hereinreichen würde. Ob die Kosten dafür in den Gesamtkosten berücksichtigt wurden, bleibt bisher unklar. Link zum Streckenband der DB: http://mbs-hbh.die-bahn-baut.de/docs/20/MS_VA_1960_1Gl_SB-015.pdf , dort bitte die Spalte "Anlagen Dritter" beachten!

Dialogforum Schiene Nord

Da sich in unserer Region bereits gegen das zwischenzeitlich verworfene DB-Neubauprojekt "Y-Trasse" massiver Widerstand entwickelte, wurde das "Dialogforum Schiene Nord" eingerichtet, wohl um ein neues "Stuttgart 21" zu vermeiden. Dieses (nicht demokratisch gewählte) Forum, zusammengesetzt aus Vertretern von Bahn, Politik, Kommunen und bestimmten Bürgerinitiativen, sollte einen Konsens für die verschiedenen Interessen finden. Dieses Verfahren hatte aber -durch die Forderung "Ausbau vor Neubau"- zur Folge, dass eine (nicht nur aus unserer Sicht) technisch unzureichende und unwirtschaftliche Ausbauvariante ausgewählt wurde, die sog. "Alpha-Variante" (s. Anlage *Informationen*, Punkt A), deren Bestandteil die Amerikalinie ist. Aus Sicht der Bahn und der Gutachter besser geeignete und viel wirtschaftlicher zu errichtende und zu betreibende Alternativen wurden insoweit ignoriert, dass sie nicht bzw. nicht gleichwertig geprüft wurden, Bürgerinitiativen mit anderen Meinungen wurden nicht ins Dialogforum hereingelassen. Auch die Mahnungen des Gutachters der beauftragten Beratungsfirma BVU wurden nicht beachtet. Insbesondere wurde von diesem moniert, dass

- die Knotenpunkte Bremen und Hannover nicht oder nicht ausreichend entlastet würden
- eine Stärkung der Nord-Süd-Achse nicht erreicht würde
- keine Kapazitäten für künftige Verbesserungen des Nahverkehrs geschaffen werden
- die vorhandene Infrastruktur die prognostizierten Verkehrsmengen nicht aufnehmen kann, so dass es spätestens im Jahr 2030 zu starken Verkehrsbeeinträchtigungen kommen wird
- das Alpha-E insgesamt keine bedarfsgerechte Lösung der verkehrlichen Probleme bringt

Dieser Kritik schlossen sich wichtige Verbände an. So haben z.B. der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und die Stadt Hamburg in Ihren Stellungnahmen die ungenügende verkehrliche Wirkung und fehlende Nachhaltigkeit dieser Ausbauvariante beklagt und daher dem Abschlussdokument des Dialogforums nicht zugestimmt.^{2 3} Auch die Stadt Lüneburg verweigert den Konsens, falls nicht noch erhebliche Verbesserungen für die Betroffenen dort erfolgen.

Wirtschaftlichkeit und Bedarf

Alpha E

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Alpha-E-Variante liegt laut BVU-Studie bei lediglich 1,08, unter Einbeziehung der heutigen rechtlichen Anforderungen an Lärm- und Umweltschutz. Angesichts der *immer* höher ausfallenden tatsächlichen Baukosten bei solchen Großprojekten, wäre es schon ein Wunder, wenn diese Maßnahme tatsächlich wirtschaftlich umgesetzt werden könnte. Noch gar nicht eingerechnet wurden hier aber die Kosten für die Bedingungen, die das Dialogforum als Forderungen (!) ins Abschlusspapier aufgenommen hat. So soll vollumfänglicher Lärmschutz auf höchstem technischen Stand (also über den gesetzlichen hinaus) an allen Trassen des Alpha verpflichtend umgesetzt werden. Zusätzlich soll noch ein Strukturfond geschaffen werden, aus dem betroffene Gemeinden "entschädigt" werden sollen. Außerdem sollen die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, die die Kommunen an Kosten für Bahnübergänge u.ä. zu einem

2 s. für den VCD: "Votum für einen zukunftsorientierten Seehafen-Hinterlandverkehr auf der Schiene"
Link: <https://drive.google.com/file/d/0BwqXfxBJkatDb00yTzBsRVY5MnM/view?pref=2&pli=1>

3 s. für Stadt Hamburg: "Dialogforum Schiene Nord"

www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/3f4f8605bf2742125c540fb49e58734f

Drittel beteiligen, hier außer Kraft gesetzt werden. Diese Forderungen sind Grundlage für den Konsens des Dialogforums und wurden von Bahn und Land akzeptiert. Die Kosten dafür sind allerdings NICHT in die BVU-Berechnungen eingeflossen. Schon damit dürfte ein NKV von >1 nicht mehr erreicht werden können.

Amerikalinie

Der Ausbau der Amerikalinie wurde im Verkehrsinvestitionsbericht 2012 wegen fehlender Wirtschaftlichkeit abgelehnt.⁴ Der NKI (Nutzen-Kosten-Index) betrug 0,5, unter 1,0 darf nicht gebaut werden. Trotzdem soll der Ausbau jetzt erfolgen. Das wird dadurch möglich, dass die Amerikalinie nun als Teil eines Gesamtpaketes aus mehreren Trassen gesehen - und gerechnet! - wird, der "Alpha-E"-Variante. Die veranschlagten Kosten für deren Gesamtausbau liegen bei 1,4 Mrd. €⁵, für 280 zusätzliche Güterzüge täglich.⁶ Mit 420 Mio. € würde in Großteil dieser Kosten (31%) auf die Amerikalinie entfallen. Sie kann und soll aber nur 40 Züge aufnehmen (14%). Die Ausbaukosten wären pro zusätzlichem Zug über zweieinhalb mal so hoch wie bei den übrigen Trassen. Hier wird deutlich, dass der Ausbau der Amerikalinie weiter unwirtschaftlich und damit eine Verschwendung von Steuergeld ist.

Dazu kommt, dass die zugrunde liegenden Güterverkehrsaufkommensprognosen sehr optimistisch sind. Sollten diese auch nur um 14% zu hoch liegen, was sehr wahrscheinlich ist, wäre der Ausbau überflüssig. Und dann könnte fast eine halbe Milliarde Steuergeld eingespart werden! Wir plädieren dafür, dass die Wirtschaftlichkeit der Amerikalinie weiterhin für sich allein (und nicht als Teil des Alpha-Projektes) berechnet werden muss. Dieses würde zwangsläufig zum Verzicht auf deren Ausbau führen, den Rest des Alpha-E-Projektes aber erheblich wirtschaftlicher machen.

Sollte die Herausnahme der Amerikalinie aus dem Alpha-E nicht möglich sein, plädieren wir dafür, Ihren Ausbau als zeitlich letzte Maßnahme unzusetzen. Uns ist bewusst, dass dies dem Argument "schnelle Umsetzbarkeit" (das zum Ende des Dialogforums plötzlich an Relevanz gewann) widerspräche. Nur so würde aber gewährleistet werden, dass man noch auf geringere als die prognostizierten Steigerungsraten beim Güteraufkommen reagieren könnte. Und falls man dann auf den Ausbau der Amerikalinie verzichten könnte, würden Mittel frei werden, mit denen man den vom Dialogforum geforderten Lärmschutz auf höchstem technischen Niveau finanzieren oder unvorhergesehene Mehrkosten auffangen könnte, sehr wahrscheinlich trotzdem mit einem NKV von >1.

Umwelteinflüsse

Das wären für die Amerikalinie hauptsächlich Einflüsse auf die betroffenen Anwohner. Der Ausbau der Amerikalinie hätte die höchste Anzahl an betroffenen Wohneinheiten aller vorgeschlagenen Aus- und Neubaulalternativen (25.000!). Die gewachsenen Orte würden zerschnitten, viele Bahnübergänge geschlossen werden. Entlang der Strecke waren etliche Neubaugebiete ausgewiesen worden. Zahlreiche Bürger, die dort gerade ihre Häuser errichtet haben, müssten erhebliche Wertverluste hinnehmen. Viele Häuser stehen direkt an der Bahn und sind damit nicht nur dem

4 s. Anlage "Informationen", Punkt C

5 s. BVU-Studie, S. 33 der PDF

Link: www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2b19cfb4fb68c9d363c74ef07605f6f6

6 Information des BVU-Gutachters Herrn Stefanos Kotzaiorgis per e-mail an unsere BI

Lärm, sondern auch den Erschütterungen ausgesetzt. Ein Bestandsschutz für das Eigentum der Anwohner ist neben dem enormen Verlust an Lebensqualität nicht gegeben. Wegzüge und Leerstände würden den angrenzenden Ortschaften drohen.

Auch gesundheitliche Auswirkungen sind sehr wahrscheinlich. Da auf der weiterhin eingleisigen Strecke auch ÖPNV stattfindet und weiter stattfinden soll, befürchten wir zahlreiche Nachtfahrten der Güterzüge. Die Zahl von 20 - 25 Nachtfahrten wurde uns von Frau Lühmann, verkehrspolitische Sprecherin der Bundes-SPD und Initiatorin der Alpha-Variante, gerade bestätigt. Das hieße zwischen 22:00 und 6:00 Uhr alle zwanzig Minuten ein Güterzug! Zusätzlichen Lärm würde es für Anlieger an den Kreuzungsbahnhöfen geben (durch Gleiswechsel, Abbremsen, Wiederanfahen und abermaligen Gleiswechsel). Diese sollen aufgrund eines Kompromisses zwischen Land und Bahn aus Kostengründen NICHT außerhalb von Ortschaften gebaut werden, sondern auf dem Bahngrund ehemaliger (Dorf-)Bahnhöfe.

Prognosen

Grundsätzlich ist zu sagen, dass die Verkehrsaufkommensprognosen sehr hoch angesetzt erscheinen. Dieses hat aktuell auch der Bundesrechnungshof am BVWP 2030 kritisiert (neben den aus seiner Sicht zu niedrig angesetzten Baukosten).

Die Ausbaupläne für die Hinterlandanbindungen der Nordseehäfen basieren auf den Güteraufkommensprognosen von 2014. Hier kann man zunächst am Beispiel einer Studie von Uniconsult aus dem Jahr 2008 (für den Zeitraum 2007 bis 2015) sehen, wie sehr diese Prognosen in der Vergangenheit bereits danebenlagen:

Hafen	Prognose 2015 in TEU*	Ergebnis 2015 in TEU
Hamburg	18 Mio.	8,82 Mio (- 51%)
Bremerhaven	8 Mio.	5,53 Mio. (- 31%)
Wilhelmshaven	2,5 Mio.	0,43 Mio. (- 83%)

* Einheit für Standardcontainer

Nun die Prognosen für die Umschlagsentwicklung norddeutscher Häfen als Grundlage für den geplanten Eisenbahnausbau (Auszug):

Hafen	jährliche Steigerungsrate in TEU, Prognose 2030
Hamburg	4,30%
Bremerhaven	3,70%
Wilhelmshaven	--% (Verhältnis nicht vorhanden), in TEU 2030: 3,41 Mio

Quelle: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?__blob=publicationFile (dort Seite 14)

Tatsächliche Entwicklung 2014 zu 2015 in TEU

Hafen	
-------	--

Hamburg	-9,30%
Bremerhaven	-4,30%
Wilhelmshaven	ca. 630% *

* Die Steigerung erscheint immens, dies liegt aber am indiskutablen Ergebnis von 2014. Dort wurden 67.000 TEUs umgeschlagen, was eine Auslastung von lediglich 1,6 % (!) bedeutete. In 2015 waren es rund 430.000 (Auslastung 6,3 %). Sollen die prognostizierten 3,41 Mio. TEUs in 2030 erreicht werden, müsste gegenüber 2015 eine jährliche Steigerungsrate von 46 % (!) erreicht werden. Das erscheint uns höchst unrealistisch.

Quelle: Tagespresse

Fazit: Die Prognosen treffen nicht zu! Hamburg müsste bereits jetzt drei Jahre der prognostizierten Steigerungen aufholen, um das Endergebnis zu erreichen, Bremerhaven fast zwei Jahre. Und ob der Jade-Weser-Port Wilhelmshaven jemals die genannten Umschlagszahlen erreichen wird, ist bestenfalls zweifelhaft. Paradoxerweise fordert Landeswirtschaftsminister Olaf Lies nun auch noch eine Verdoppelung der Kapazität (Hannoversche Allgemeine Zeitung v. 25.04.16). Wenn ein Geschäft rote Zahlen abwirft, verdoppelt man also die Geschäftsfläche. Welcher Kaufmann würde so vorgehen? Aber hier geht es ja um Steuergelder.

Da die Amerikalinie (lt. BVU-Gutachter) mit 40 von 280 Güterzügen nur 14% des zusätzlichen Zugaufkommens aufnehmen soll, müssten die Prognosen nur um diesen Prozentsatz unterschritten werden, um den Ausbau entbehrlich zu machen. Dieser wäre zudem mehr als doppelt so teuer (um den Faktor 2,6 pro zusätzlichem Zug) wie die anderen Ausbaumaßnahmen des Alphas, da der Anteil an den Gesamtkosten (mit 420 Mio. €) bei 31% liegt. Fast eine halbe Milliarde an Steuergeld wird also aufgrund zweifelhafter Prognosen riskiert! Und die Bürger von 25.000 Wohneinheiten sollen mit Gesundheitsgefährdung, Verlust von Lebensqualität, Wertverlust ihrer Immobilien und Steuergeld für dieses Risiko in Vorleistung treten.

Zusammenfassung

Das Projekt Alpha-E ist durch und durch eine Kompromisslösung, die die ursprünglichen Maßgaben (wie z.B. Stärkung der Nord-Süd-Achse, kapazitäre Nachhaltigkeit, Entflechtung von Knotenpunkten, Verbesserungsmöglichkeiten auch im Personenverkehrs) nicht oder nur unzureichend erfüllt. Bedingt durch das knappe NKV von nur 1,08 und angesichts der vom Dialogforum als zwingend eingebrachten Forderungen wird es sich niemals wirtschaftlich umsetzen lassen. Hier wurde eindeutig eine politische Lösung einer fachlichen vorgezogen. Insbesondere der - für sich allein gerechnet - absolut unwirtschaftliche und bei nur knapp irrenden Prognosen kapazitär entbehrliche Ausbau der Amerikalinie ist hier zu beklagen.

Wir fordern, den Ausbau der Amerikalinie (ABS 1960) aus diesem Projekt herauszunehmen. Die dadurch freiwerdenden Mittel könnten ermöglichen, dass das Projekt Alpha-E *und* die Forderungen des Dialogforums wirtschaftlich umgesetzt werden.

Anlagen: Informationen (S. 1-5)
CD-Rom mit Hyperlinks