

Resolution des CDU Kreisverband Celle

„Ausbau statt Neubau“

1. Der CDU Kreisverband Celle spricht sich für den Ausbau der Bestandsstrecke auf der Schienenverbindung zwischen Hamburg und Hannover aus. Dieser Ausbau hat durch die Umsetzung des seit 2015 weiterentwickelten Kompromisses aus dem Dialogforum Schiene Nord (DSN) und im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommenen Projektes „optimiertes Alpha-E mit Bremen“ zu geschehen. Die aktuell weitergehenden Ausbaupläne der Deutschen Bahn (DB) werden abgelehnt.
2. Die Abgeordneten des Deutschen Bundestages werden aufgefordert, eine anderslautende Empfehlung der DB im Rahmen der parlamentarischen Befassung mit Verweis auf den Auftrag zum Bestandsstreckenausbau aus dem BVWP 2030 zurückzuweisen. Das Bundesverkehrsministerium wird aufgefordert, die DB eindeutig anzuweisen, ab sofort nur noch die Planung des Bestandsausbaus im Sinne des „optimierten Alpha-E mit Bremen“ gemäß BVWP 2030 vorzunehmen und entgegenstehende Planungen umgehend einzustellen.
3. Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen sind die an der Bestandsstrecke angrenzenden Kommunen (Städte, (Samt-)Gemeinden und Landkreise) mit einzubeziehen, sodass sich die Interessen der örtlichen Bevölkerung sowie der ganzen Region wiederfinden.
4. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrszuwachses ist der Lärmschutz in den Siedlungsbereichen entlang der Bestandsstrecke in jedem Fall auf das technische Optimum zu bringen (siehe Nr. 1 der Bedingungen für einen Konsens in der Region, Abschlussdokument DSN). Auch diese Maßnahmen sind mit den Kommunen abzustimmen.

Begründung:

Dem CDU Kreisverband Celle ist bewusst, dass die Kapazitäten auf der Schiene zur Umsetzung der Verkehrswende und zur Aufnahme der zukünftigen Mehrverkehre (insb. aus den Seehäfen und wegen des Deutschlandtakts im Schienenpersonenfernverkehr) erhöht werden müssen. Dies kann nur durch eine schnelle Anpassung der Bahninfrastruktur gelingen.

Gleichzeitig haben die betroffenen Kommunen und die Bevölkerung den Anspruch, bei diesen Veränderungen mit einbezogen zu werden, damit die Maßnahmen im Konsens mit der Region umgesetzt werden können. Das war seinerzeit im DSN geschehen. Auch die DB schreibt auf ihrer Projektseite im Internet zum optimierten Alpha-E:

*„Damit das „Optimierte Alpha-E plus“ und die dazugehörigen Ziele Wirklichkeit werden, wurde die Projektplanung seit dem DSN 2015 kontinuierlich vorangetrieben. **Um im Einklang mit Mensch, Raum und Umwelt eine zukunftsfähige Lösung für den Personen- und Güterverkehr in Norddeutschland zu finden.**“*
[<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/optimiertes-alpha-e-plus.html>]

Das aktuelle Verhalten und die Kommunikation der DB stehen jedoch in starkem Widerspruch zu einer Lösung im Einklang, da sie zwei Neubauvarianten ins Spiel gebracht hat. Für die gibt es keinen Planungsauftrag aus dem BVWP 2030. Zudem wird der Bestandsausbau viel umfangreicher dargestellt, als damals im DSN vereinbart und im BVWP 2030 niedergelegt.

Im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 wird zu dem Gesamtprojekt 2-003-V03 „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ zwar die Abkürzung „ABS/NBS Hamburg – Hannover“ verwendet. Diese Neubaustrecke (NBS) bezieht sich jedoch auch unter Berücksichtigung der Projektbegründung allenfalls auf den Neubau von Ortsumfahrungen. Die von der DB vorgeschlagenen Neubauvarianten können nicht mehr als bloße Ortsumfahrung i. S. d. Projektbegründung angesehen werden, wenn dadurch gleich mehrere Städte und Gemeinden entlang der Bestandsstrecke umfahren werden.

Vielmehr wird nach den untersuchten Varianten in der Nähe der A7 und der Trasse durch die Heide eine parallele Strecke zum Bestand geplant, bei deren Realisierung zudem stark in die Natur eingegriffen würde. Damit hat die DB den Bereich einer vom BVWP 2030 gedeckten NBS verlassen. Dies kommt einer Aufkündigung des von der DB mitgezeichneten Kompromisses von 2015 gleich.

Der Ausbau der Bestandsstrecke i. S. d. weiterentwickelten Alpha-Es schafft auch unter Berücksichtigung des sog. Deutschlandtaktes eine erhebliche Fahrzeitverkürzung, ohne die von der DB vorgetragene großen Baumaßnahmen insb. in den Bahnhöfen Lüneburg, Uelzen und Celle sowie weiteren Ortschaften entlang der Bestandsstrecke.

Die DB geht so vor, als ob man einen Neubau der Bestandsstrecke vornehmen könnte. Das führt jedoch u. a. aufgrund der Siedlungsdichte entlang der Bahnstrecke zu erheblichen Kosten und starken Beeinträchtigungen für die Bevölkerung. Es drängt sich sogar der Verdacht auf, dass der Bestandsausbau möglichst aufwändig geplant wird, damit das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) schlecht ausfällt. Das ist nicht tolerierbar.

Der Streckenausbau muss so vorgenommen werden, dass möglichst viel Bestand beibehalten werden kann, damit auch die Kosten für die Optimierung so gering wie möglich sind. Ein solcher Planungsansatz würde das aktuell von der DB als schlecht bewertete NKV der Bestandsausbauvarianten erheblich verbessern.

Durch die Umsetzung der o. g. Maßnahmen kann in sehr viel kürzerer Zeit die Kapazität der Bestandsstrecke erweitert und die Reisezeit zwischen Hamburg und Hannover verkürzt werden.

Ein Neubau würde schon allein aufgrund des vorgelagerten Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahrens Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Etwaige Klagen noch nicht einmal inbegriffen.

Außerdem stehen für eine Neubaustrecke bisher keinerlei Ausgleichsflächen zur Verfügung, sodass hier mit Blick auf die gesammelten Erfahrungen bei der A39 etliche weitere Jahre für den Flächenankauf bzw. mögliche Enteignungsverfahren ins Land gingen, bevor eine Neubaustrecke planfestgestellt und gebaut werden könnte.

Eine solche Zeitspanne steht jedoch in völligem Widerspruch zu dem Ziel, schnell die Kapazitäten zu erhöhen und den Deutschlandtakt zu realisieren.