

Initiative Bahnlärm Ost Lüneburg

21337 Lüneburg, 01.08.2017
Kurt-Schumacher-Straße 30
Tel.: 0171 5201858
E-Mail: kontakt@ibo-lüneburg.de

An den

Herrn Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur
Alexander Dobrindt

Invalidenstraße 44
10115 BERLIN

Betr.: Bundesschienenwegeausbaugesetz 2016
Bundesverkehrswegeplan 2030
Projekt 2-003-V03 „Optimiertes Alpha E + Bremen“
Ausbau der Strecke Hamburg-Hannover

Bez.: Anlage: unser Arbeitspapier mit Forderungen und Begründungen

Sehr geehrter Herr Minister !

Der Kabinettsbeschluss zum BVWP vom 03.08.16 bzgl. des Ausbaus der Bahnstrecke Hamburg-Hannover erfüllt die Menschen im Landkreis Lüneburg mit großer Sorge:

Das Abschlussdokument des Dialogforum Schiene Nord wurde im November 2015 von einer großer Mehrheit der Teilnehmer unterschrieben. Stadt und Landkreis Lüneburg gehörten aus bekannten Gründen nicht dazu, ebenfalls nicht die Hansestädte Hamburg und Bremen. Das Abschlusdokument stellt eine (einseitige) Vereinbarung einer Mehrheit zum Nachteil einer Minderheit dar, und zwar ohne deren Zustimmung.

Die Tinte der Unterschriften war gerade getrocknet, und ein großer Teil der Lüneburger Bevölkerung hatte gerade nolens-volens damit begonnen, sich mit dem Alpha E - ausschließlich vor dem Hintergrund des als Bedingung bezeichneten Vollschutzes gegen Bahnlärm (von dem wir inzwischen wissen, dass es ihn mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht geben wird) - zu arrangieren, da wurde während der parlamentarischen Sommerpause 2016 das o.g. Projekt Ihres Hauses veröffentlicht (PRINS). Die Reaktion der Bevölkerung reichte von blankem Entsetzen über ungläubiges Staunen bis zu schallendem Hohngelächter.

Die Aufnahme des 2-003-V03 in das Gesetzgebungsverfahren ist insofern bemerkenswert, als die vom DSN formulierten Bedingungen für den Konsens mit der Region nicht berücksichtigt wurden, sondern lediglich der gesetzliche Standard zur Grundlage für die Lärmvorsorge gelten soll. Bei Erfüllung der Bedingungen der Region mit Vollschutz gegen Bahnlärm würde der Nutzen-Kosten-Index auf deutlich unter 1 sinken; das Projekt würde damit aus dem Verfahren ausscheiden. Der Konflikt zwischen dem 2-03-V03 und den Bedingungen des DSN ist offensichtlich nicht zu lösen. Das könnte beispielsweise für das Stadtgebiet Lüneburg bedeuten, daß der status quo auch nach Realisierung des Projektes gelten würde, weil im größten Teil des Stadtgebietes bereits drei Durchfahrtsgleise liegen und Lüneburg entsprechend der Rechtslage damit von weiteren Schallschutzmaßnahmen ausgeschlossen wäre. Dies ist natürlich allein schon ein Unding. Zu „toppen“ wäre dies nur noch für den Fall, dass der Plan „Ausbau Bestand“ mit vier Gleisen durch Lüneburg hindurch zur Anwendung käme.

Im übrigen fällt auf, daß das Projekt 2-003-V03 in den BVWP aufgenommen wurde und in das Bundesschienenwegeausbaugesetz eingeflossen ist, obwohl m.W. die Module B und C der Strategischen Umweltprüfung noch gar nicht bearbeitet worden sind. Die Bundesregierung bleibt damit hinter ihren eigenen Ansprüchen zurück. Heiße Nadel ?

Der o.g.Kabinettsbeschuß wird von der Lüneburger Bevölkerung als Affront betrachtet: Es verfestigt sich der Eindruck, daß das Bundeskabinett einem Entwurf zugestimmt hat, der getragen war von der Erkenntnis, daß eine dreigleisige Strecke zwischen Lüneburg und Uelzen allein nicht ausreicht, um den steigenden Güterverkehr nach/aus Hamburg zu bewältigen, sondern es einer zusätzlichen zweigleisigen Strecke bedarf, um dieses Ziel zu erreichen; dem ist zweifellos zuzustimmen. Gleichzeitig wurde bei der Suche nach einer zweigleisigen Neubaustrecke der Gedanke entwickelt, Umfahrungen von Städten und Gemeinden zwischen Ashausen und Suderburg bzw. Unterlüß zu planen.

Abgesehen von den technischen Schwierigkeiten, mit dieser Umfahrung 11' Zeitgewinn für den schnellen Schienenpersonenfernverkehr zu erzielen, ist dieser Plan zugleich eine Konzession an den Projektbeirat des Dialogforum Schiene Nord (DSN), um demonstrativen Widerstand von dieser Seite zu minimieren. So verständlich diese Absicht auch ist, verkennt er doch die primäre Intention des Landkreises Harburg und des Heidekreises, sich mittels des DSN vom zunehmenden Schienengüterverkehr freizuhalten (persönliche Mitteilung). Und das ist ihnen ja auch bravourös gelungen.

Der Kabinettsbeschluss sanktioniert diese Machart nachträglich und bürdet der Region Lüneburg den größten Teil des Schienengüterverkehrs von/nach Hamburg auf. Dies wird von der hiesigen Bevölkerung als in höchstem Maße ungerecht empfunden und führt in zunehmendem Umfang zu Frustration, Fatalismus und Politikverdrossenheit. Welche Empfehlung können wir den Wählern/-innen für die bevorstehende Bundestagswahl noch geben ?

Auch können wir sind uns nicht des Eindrucks erwehren, als sei der Kabinettsbeschluss zumindest teilweise zurückzuführen auf bisher mangelnden Widerstand aus dem Landkreis Lüneburg gegen das Alpha E nach dem Motto: Wer nicht handelt, der wird eben behandelt. Als Realisten haben wir deshalb beschlossen, ab jetzt zu handeln: Wir kündigen Ihnen hiermit unseren energischen und öffentlichkeitswirksamen Widerstand an für den Fall, daß der Kabinettsbeschluss unter einer neuen Bundesregierung unverändert bestehen bleibt als Grundlage für einen Planungsauftrag an die Deutsche Bahn.

Hoffnung allein bietet der Text des derzeit geltenden Bundesschienenwegeausbaugesetzes, welcher im Gegensatz zum Projekt 2-03-V03 eben auch den Neubau einer Bahnlinie Hamburg-Hannover ermöglicht. Eine solche Trasse fordern wir und zwar in enger Ahnlehnung an die BAB 7. Wir halten die für die wirtschaftlichste, vernünftigste, verträglichste aller Varianten, die auch die Anforderungen an den Bahnverkehr für die Zeit nach 2030 berücksichtigt.

Über eine Stellungnahme von Ihnen würden wir uns freuen.
Mit freundlichen Grüßen

Dr.Helmut Müller

