

12 Kernaussagen zum Gutachten Vieregg-Rössler:

Ermittlung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Eisenbahnstrecke Hamburg – Hannover unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan ("Optimiertes Alpha-E"), des Deutschland-Takts, der Umroutung von Güterzügen

Präambel:

Die Intention der beauftragenden Bürgerinitiativen zu dem vorliegenden Gutachten war es, alternative Denkmodelle unter Berücksichtigung neuer Anforderungen, wie z.B. dem Deutschland-Takt, vorzuschlagen. Es sollte aufgezeigt werden, dass Alpha-E prinzipiell ohne Neubaustrecken möglich ist.

Eine allumfassende Lösung aller Verkehrsprobleme in Norddeutschland durch das Gutachten zu liefern, war nicht Absicht und ist auch nicht Anspruch. Dies wäre im Rahmen der Leistungsfähigkeit der beauftragenden BIs nicht möglich.

Daraus ergibt sich auch, dass seitens der BIs durchaus an der ein oder anderen Stelle noch Optimierungsbedarf besteht. Grundsätzlich weisen die beauftragenden BIs hier noch einmal daraufhin, dass die prognostizierten Gütermengen mit sehr großer Wahrscheinlichkeit gar nicht eintreffen werden. Trotzdem beruht das Gutachten auf den ursprünglichen Planzahlen.

Die beauftragenden Bürgerinitiativen leisten mit dem Engagement bei diesem Gutachten erneut einen konstruktiven Vorschlag zur Umsetzung von Alpha E. Wir erwarten, dass die Verantwortlichen (Bund, Land, Bahn und weitere) die - sich aus dem Gutachten ergebenden – neuen Denkansätze unvoreingenommen und ergebnisoffen prüfen.

Kernaussagen:

Die uns vorliegende finale Fassung des Gutachtens von Dr. Vieregg zeigt nach eingehender Analyse:

1. Die Umsetzung des im Celler Dialogforum Schiene Nord entwickelten "Alpha-E" über den Ausbau vorhandener Bahnstrecken ist möglich und erfüllt die Anforderungen des zukünftigen Bahnverkehrs.
2. Ein Neubau von durchgehenden Trassen oder weiträumige Umfahrungen von Orten, die über eine – von den Bürgern ggfls. gewünschte - räumlich enge Umfahrung hinausgehen, sind nicht notwendig.
3. Die prognostizierten Personen- und Güterverkehrsmengen mit dem sich daraus möglicherweise ergebenden Kapazitätsbedarf sind mit dem in der Studie beschriebenen fahrplanbasierten Ansatz zu erreichen.
4. Der vom Gutachter gewählte fahrplanbasierte Ansatz hat große Vorteile und orientiert sich an den Anforderungen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). ("Fahrplan bestimmt die Gleise, nicht die Gleise den Fahrplan")
5. Ein modulares Entwickeln ist möglich. D.h. frühzeitig können Teilstrecken genutzt werden, und die Realisierung von bestimmten Teilmaßnahmen ist erst notwendig, wenn sich die für 2030 prognostizierten – sehr hoch angesetzten – Zugzahlen im Güterverkehr wirklich realisieren.
6. Ein bedeutender Teil der notwendigen Baumaßnahmen kann auf bahneigenen Grundstücken erfolgen, was für eine schnelle Umsetzbarkeit und niedrigere Kosten spricht.

7. Der seit langem geforderte und in der Entwicklung befindliche Deutschland-Takt ist mit dieser Planung des Gutachters für Alpha-E umsetzbar.
8. Die Planung zeigt auf, dass – wenig sinnvolle – Tabus gebrochen werden können, beispielsweise geringe Geschwindigkeitsvorgaben in bestimmten Bahnhöfen ohne Differenzierung.
9. Ein wesentlicher Teil des Konzeptes macht die Berücksichtigung der Nahverkehrs-Entwicklung in der Region aus. Hier können deutliche Verbesserungen erreicht werden. Dabei erfordert ein in dieser Region gewünschter 15-Min.-Takt im SPVN von Lüneburg nach Hamburg den weiteren durchgehenden Ausbau der Strecke Ashausen - Lüneburg mit einem vierten Gleis.
10. Die Anbindung von Harburg, Lüneburg, Uelzen und Celle (regionale Zentren in der Region) an den Fernverkehr bleibt grundsätzlich erhalten.
11. Wie im Celler Dialog-Forum gefordert, wurde der gesamte Streckenverlauf des Alpha E (in der Region) und die daraus resultierende gleichmäßige Lastenverteilung auf die Region betrachtet und kann umgesetzt werden.
12. Das vorgeschlagene Konzept "Neue Ausfahrt Hamburg Hbf" schafft (zusätzliche) freie Grundstücksflächen im Bereich der Hamburger Hafen-City. Dies ermöglicht weiteres Wachstum in diesem Bereich. Außerdem können die zu erwartenden hohen Grundstückserlöse (mgl. mehrere 100 Millionen Euro) für die Finanzierung des Gesamtprojektes herangezogen werden.

Fazit: Mit den vom Gutachter vorgeschlagenen Anpassungen können die Grundprinzipien des Alpha-E -Projektes wie in Celle verabredet eingehalten werden.

Voraussetzungen:

Die Knoten-Problematik in Hamburg und Hannover ist zu lösen. Dies wurde aber bereits vor dem Dialog-Forum in Celle zugesichert.

Stand: 08. Januar 2020

Inhaltlich für die Zusammenfassung verantwortlich

AFDO: Friedrich-Karl Bodin, Joachim Partzsch, Tobias Schütte

Aktionsbündnis gegen Trassenneubau: Christian Böker

Bürgerbündnis Nordheide: Randolf von Estorff

Pro-Lebensraum Eimke Wriedel: Rolf Kersjes, Heiko Russmann, Kurt Wiedenhoff

unsYnn: Jörg Eggers

Beratend: Klaus-Dieter Streit