

07.02.16 | Güterzüge

Anwohner koppeln deutsche Seehäfen vom Netz ab

Aus Wut über Bahnlärm haben niedersächsische Bürgerinitiativen alle Neubaupläne für eine bessere Anbindung der Seehäfen verhindert. Erlaubt sind nur Korrekturen am Bestehenden. Es droht der Kollaps. *Von*

Matthias Kamann

Die Plakate in den Dörfern werden jetzt abmontiert. "Keine Bahntrasse durch die Heide", stand da. Oder "Bund + Bahn = Trassenwahn". Hat sich erledigt. Bund und Bahn haben sich von niedersächsischen Bürgerinitiativen und Gemeinden zwingen lassen, keine neue Bahnstrecke zu bauen. Nur einen leichten Ausbau des bestehenden Netzes soll es geben. Das freut Bahnlärm-Gegner.

Es erschwert aber eine Aufgabe von nationalem Rang: die bessere Anbindung der Häfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven mit hohem Transportaufkommen ans Schienennetz. Das ist in Niedersachsen überlastet. Doch statt neuer Trassen soll es nur eine Minimalmaßnahme namens "Alpha-E" geben. So entschied es Ende 2015 in Celle das Dialogforum Schiene Nord, einberufen von Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (SPD).

Was da Bürgerinitiativen (BI) und Kommunen beschlossen – gegen Einsprüche der Stadt Hamburg (Link: <http://www.welt.de/regionales/hamburg/>) sowie von Wirtschafts- und Umweltverbänden –, will die Bundesregierung befolgen, wenn sie im März den Bundesverkehrswegeplan mit den 2030 vorgesehenen Baumaßnahmen vorlegt. Man werde "die Entscheidung des Dialogforums für den Bundesverkehrswegeplan umsetzen", sagte Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU). Dabei gelte "Alpha-E als Basis".

Was war das aber für ein Forum? "Die meisten Teilnehmer kamen mit dem Auto", sagt Hans-Christian Friedrichs, Landesvorsitzender des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der vergeblich für Neubauvorschläge warb. "Viele der Versammelten waren zwar gegen Bahnlärm, wussten aber nicht, wie die Bahn (Link: <http://www.welt.de/themen/deutsche-bahn/>) funktioniert." Ein Großprotest von Neubauegnern bestand aus einem – überregionalen – Autokorso.

Schon bei der Zusammensetzung gab es Irritationen. Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt waren nicht zugelassen. Obwohl sie beim Alpha-E einen Teil der Güterzüge übernehmen sollen. Hamburg und Bremen durften teilnehmen, hatten aber dasselbe Stimmengewicht wie eine Dorf-BI. Unterrepräsentiert sahen sich Kommunen entlang bestehender Strecken, die noch mehr Güterzüge aufnehmen sollen.

Was steckt hinter dubiosen "flankierenden Baumaßnahmen"?

"Das Forum war eine Veranstaltung von Sankt-Florian-Jüngern", urteilt Rudolf Breimeier, pensionierter Hauptabteilungsleiter der DB AG. "Es ging nur darum, keine Güterzüge in der eigenen Region zu haben." Rasch verwarf das Forum alle Neubauvorschläge. Obwohl denen die Gutachter der Beratergruppe Verkehr und Umwelt (BVU) ein viel besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis als dem Bestandsnetzausbau bescheinigte.

Doch der soll jetzt kommen. Manches ist selbstverständlich und hat zum Teil schon Gesetzeskraft. Etwa das zweite Gleis zwischen Rotenburg und Verden zur Ableitung von Hamburger und Bremerhavener Zügen nach Südwesten. Ein alter Hut ist auch, dass die eingleisige Strecke Langwedel–Uelzen elektrifiziert wird, um Güterzüge von Bremen nach Osten zu bringen. Bei ihnen soll ab Uelzen der Ausbau bis Stendal bewirken, dass sie von dort aus durch Ostdeutschland nach Süden fahren.

Zweifel aber weckt die Verbindung Bremerhaven–Bremervörde–Rotenburg. Zwar ist Konsens, diese Strecke besser zu nutzen, damit mehr Züge Bremen (Link: <http://www.welt.de/themen/bremen/>) umfahren. Aber auf der Privatbahn Bremervörde–Rotenburg

sieht Alpha-E nur dubiose "flankierende Baumaßnahmen" vor. Würde ein gründlicher Ausbau Bahnlärm-Gegner provozieren? Gar nichts gemacht werden soll an der bislang kaum genutzten "Heidebahn" von Hannover über Soltau und Buchholz nach Hamburg.

Massive Probleme macht, dass auf den zweigleisigen Abschnitten Verden–Nienburg, Nienburg–Wunstorf und Celle–Lehrte bloß kürzere Signalabstände für dichtere Zugfolgen geplant sind. Das bringt wenig, weil Personen- und Güterzüge einander überholen müssen. Dass dafür die zwischen Nienburg und Wunstorf geplanten Überholgleise reichen, ist sehr zweifelhaft, weil dort laut BVU-Gutachten pro Tag statt 300 künftig satte 341 Züge fahren müssten, um dem bis 2030 prognostizierten Transportbedarf gerecht zu werden.

Engpässe sind langfristig nicht mehr zu vermeiden

Die Katastrophe droht auf der ICE-Magistrale Uelzen–Hamburg. Dort soll der dreigleisige Abschnitt von Lüneburg bis kurz vor dem Güterbahnhof Maschen bleiben, wie er ist. Aber statt 360 Zügen wie heute sollen 2030 dort pro Tag 519 fahren. Experte Breimeier hat gar 540 errechnet. Da dies unmöglich sei, erwartet er eine Verlagerung auf die Straße – pro Tag mehr als 3000 Lkw-Fahrten zusätzlich.

Zwischen Lüneburg und Uelzen soll bei Alpha-E ein drittes Gleis noch gebaut werden, um 445 Züge fahren zu lassen. Das könnte zwar ganz knapp klappen – was Breimeier verneint –, sprengt aber den Verkehr am Morgen, wenn viele Personenzüge fahren. Dies bestätigt bei der DB Netz AG Frank Limprecht, der zuständige Leiter Großprojekte Nord. Zwar habe die Bahn Alpha-E noch nicht durchgerechnet, stütze sich auf das BVU-Gutachten und warte die Bewertung des Ministerium ab. Aber das Gutachten, so Limprecht, "besagt, dass es auch bei einem dreigleisigen Ausbau langfristig zu Kapazitätsengpässen käme und dass dieser Abschnitt zwischen sechs und neun Uhr morgens sogar überlastet wäre".

Zwar könnte man Güterzugbetreiber bitten, zu einer anderen Zeit zu fahren. Ob die das machen? Oder man müsste versuchen, Züge umzuleiten, etwa über Büchen und Wittenberge, wo Luft ist. Aber dieser Umweg verursacht Mehrkosten und scheidet laut Ministerium aus. Ein Umrouten nach Büchen–Wittenberge sei "aufgrund der deutlich höheren Kosten unrealistisch", sagt Ferlemann. Bleibt laut Limprecht, "zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren, zum Beispiel weitere Gleise, Überholgleise oder angepasste Stellwerkstechnik". Das hat sich die DB im Abschlussdokument des Forums offengehalten, falls die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur überschritten wird. "Insofern kann ich nicht ausschließen, dass es dann Diskussionen über weitere, zusätzliche Maßnahmen geben könnte."

Weil dann aber Alpha-E-Anhänger toben dürften, wiegelt Limprechts Chef, DB-Netzvorstand Volker Kefer, ab. Für ihn sei "es von höherer Bedeutung, zu wissen, was wir bis 2030 tun können, als möglicherweise für etwas zu kämpfen, was nach 2030 kommen kann", sagt Kefer. Sollte sich "mittelfristig" abzeichnen, "dass die Kapazitäten knapp werden, können wir uns gemeinsam ergänzende Maßnahmen überlegen".

Niemand will sich mit den Bürgern anlegen

Die "große Stärke" von Alpha-E sei die "Modularität", nämlich, dass es Baumaßnahmen an verschiedenen Orten beinhaltet. Sodass man stets schauen könne, was noch nötig ist. Doch der dreigleisige Ausbau Uelzen–Lüneburg dürfte bis 2030 dauern. Will man etwas bauen, was während der Arbeiten überholt wäre?

Dass Niedersachsen trotzdem Alpha-E verfißt, hat nach Ansicht von VCD-Mann Friedrichs mit ökonomischen Interessen zu tun. Er beobachtete beim Forum eine "Aversion gegen Hamburg". Die Hansestadt sei der "große Verlierer bei Alpha-E, während Niedersachsens Jade-Weser-Port bei Wilhelmshaven ([Link: http://www.welt.de/themen/jade-weser-port/](http://www.welt.de/themen/jade-weser-port/)) noch vergleichsweise gut angebunden" werde.

Entsprechend heftig protestiert Hamburg und fordert den "Bau einer kurzen und attraktiveren neuen Trasse zwischen dem Raum Hamburg und dem Großraum Hannover", wie ein Senatssprecher sagte. Das sei auch für den Personenverkehr nötig.

Dass Alpha-E jedenfalls ungeeignet ist, um die Schiene gegenüber den Lkw aufzuwerten, gesteht Ferlemann ein: "Um das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene gegenüber dem der Straße in den kommenden Jahren noch stärker zu erhöhen, wäre es erforderlich, die Kapazität des Schienennetzes in Norddeutschland durch zusätzliche Ausbaumaßnahmen weiter zu vergrößern."

Wenn der Bundestag über Alpha-E im Herbst entscheidet, werden die Wahlkreiskandidaten für die Wahl 2017 nominiert. Wer will sich dann mit Bls anlegen, bei denen Güterzüge Atomkraftwerke als Hassobjekte abgelöst haben? Nehmen wir Kirsten Lühmann, verkehrspolitische SPD-Sprecherin und Alpha-E-Vorkämpferin. Ihr Wahlkreis ist Celle-Uelzen. Dort wären denkbare Neubautrassen verlaufen. Gewiss, eine neue Autobahn wird dort wohl gebaut, die A 39. Aber eine Bahntrasse? Lühmann sitzt im Aufsichtsrat der DB AG.

© WeltN24 GmbH 2016. Alle Rechte vorbehalten