

Antrag zur Neubewertung der Alpha Variante

Dieser Antrag soll das Thema „**NEUBEWERTUNG DER ALPHA VARIANTE**“, zur weiteren Beratung im DFSN beinhalten.

Zielstellung dieses Antrages ist es, eine positive Änderung des bisher deutlich **< 1 bewerteten Kosten/Nutzen Verhältnis** für diese Trassenvariante zu erreichen, durch eine *angebliche Kostenoptimierung*, u.a. durch Weglassen von Ausbau anteiliger Streckenabschnitte, die bisher fester Bestandteil dieser Variante in allen fachlichen Betrachtungen waren und stärkere Berücksichtigung des positiven Effektes SPNV.

Keine der diesen Antrag unterstützenden Bürgerinitiativen ist, regional direkt oder nennenswert, von dieser Trassenvariante betroffen, das erleichtert natürlich eine derartige Argumentation.

Abgesehen von der fehlenden Legitimation des DFSN bezgl. der Abstimmung über solche Angelegenheiten, sind wir irritiert über die weiteren Informationen die im Rahmen dieses Antrages argumentativ eingesetzt werden.

Das DFSN soll nach eigener Darstellung ein Forum sein, das eine Diskussion auf Augenhöhe über optimale Trassenvarianten zulässt und Kriterien für die Auswahl diskutiert und entwickelt. Ebenfalls wurde vom Initiator, dem Land Niedersachsen, mehrfach die „vorgesehene Nichteinmischung“ betont.

Wir können mit der Antwort des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums auf die Anfrage der FDP, veröffentlicht in der Drucksache 17/2800 der 17. Wahlperiode des niedersächsischen Landtages, leider nicht mehr glaubhaft davon ausgehen, dass die Landesregierung hier einen ergebnisoffenen Dialog führt.

Wie wir den Ausführungen dieser Anfrage entnehmen können, gibt es trotz vielfältiger anderslautender Beteuerungen bzgl. der Diskussion auf Augenhöhe, nun offensichtlich lt. Koalitionsvertrag (S. 62) und dem Ergebnis einer parlamentarischen Anfrage der FDP an Minister Lies die Antwort:

Auszug Zitat:

„Zur Erreichung einer wirtschaftlichen Ausbauvariante wurde auf dem Bahngipfel im Dezember 2014 zwischen DB und Land verabredet, im Rahmen einer Arbeitsgruppe eine entsprechende Lösung zu erarbeiten.“

Ergänzend :

Auszug aus dem Koalitionsvertrag der aktuellen niedersächsischen Landesregierung S. 62

Die rot-grüne Koalition betrachtet nach den heutigen Erkenntnissen den Ausbau des Bestands von DB- und NE-Bahnstrecken vor allem auch zur Entkoppelung von Güter- und Personenverkehren als realistischer als große Neubauvorhaben auf bisher nicht bestehenden Trassen. Dies betrifft z.B. die Strecke Rotenburg-Verden und die Amerika-Linie. Eine leistungsfähige Hafenhinterlandanbindung wird schnell benötigt. Im Zusammenhang mit dem Einsatz öffentlicher Mittel für die Ertüchtigung von Schienennetzen wird die Einrichtung einer Schieneninfrastrukturgesellschaft geprüft.

Zukunft der Straßeninfrastruktur: Erhalt vor Neubau

Die Landesbehörde für Verkehr schätzt den jährlichen Bedarf zur Erhaltung der Bundesfernstraßen auf dem derzeitigen Niveau auf 200 Millionen Euro jährlich ein – ohne Ingenieurbauwerke und Zustandsverbesserungen auf der freien Strecke. Der Nachholbedarf für Ingenieurbauwerke wird mit 50 Millionen Euro jährlich für die nächsten 15 Jahre beziffert. Dafür ist bisher in nicht ausreichendem Maße Vorsorge getroffen worden.

Dem stehen Vorbelastungen aus den laufenden, bereits im Bau befindlichen Projekten gegenüber, für deren Fertigstellung noch mindestens 550 Millionen Euro ab dem laufenden Haushaltsjahr erforderlich sind. Nach den Haushaltsplanungen des Bundes im Verkehrsetat wären zur Realisierung in Niedersachsen mehr als zehn Jahre notwendig. Deshalb ist davon auszugehen, dass in der laufenden Legislatur keine neuen Projekte begonnen werden.

Vor dem Hintergrund der anstehenden Neuausrichtung der Verkehrspolitik des Bundes ergibt sich ein Umschichtungspotenzial im Verkehrsetat zur anteiligen Übernahme der Schülerbeförderung (45a Mittel) und zur notwendigen Anschubfinanzierung für die Planung bzw. Kofinanzierung vorrangiger Schienenprojekte von u. a.:

- 2. Gleis Rotenburg/Verden
- 2. Gleis Weddeler Schleife,
- 2. Gleis Amerikalinie und
- NE-Bahnausbauten.

Es erschließt sich uns nicht, wie hier das Land Niedersachsen , als Initiator des Dialogforums Schiene Nord, immer noch behaupten kann, dass der Dialog ergebnisoffen und auf Augenhöhe geführt wird.

Es gibt hier Vorfestlegungen, mindestens der Landespolitik, die jetzt massiv, durch eine vom Wirtschaftsminister Lies in Abstimmung mit der DB auf dem Bahngipfel im Dezember 2014 initiierten Arbeitsgruppe, darum bemüht ist, für die von der niedersächsischen Landesregierung präferierten Trassenvarianten, durch eigene Gutachten, die fachlich einwandfreien Bewertungen der DB Netz klein zu rechnen und eine Berücksichtigung dieser Zahlen bei der Bewertung für den BVWP 2015 zu erreichen.

Wir können Sie, als Moderatoren des Dialogforums nur bitten, lassen Sie nicht instrumentalisieren und gefährden Sie nicht Ihren bisher guten Ruf einer neutralen Moderation.

Der jetzige Versuch einiger nicht betroffener Bürger und nicht betroffener Bürgerinitiativen ist geleitet vom St. Florians Prinzip und ist in keiner Weise geeignet hier einen ergebnis-offenen Dialog nach sachlichen Kriterien zu führen.

Es sind nach der Machbarkeitsstudie der DB Netz AG ca. 25.100 Wohneinheiten alleine an der ABS 1960/Amerikalinie betroffen. Die Landesregierung behauptet nun, dass bei den Kostenermittlungen von Bund und Bahn nicht notwendige Kostensprünge gerechnet wurden, die sich offensichtlich auch auf Emissionsschutz beziehen.

Wir können uns vorstellen, dass diese Kosteneinsparungen u.a. zu Lasten des Emissionsschutzmaßnahmen der betroffenen Anwohner/-innen gehen und ein sachgerechter Ausbau, zu den von den antragstellenden BI's genannten Kosten von 200 Mio. Euro, den die DB Netz AG und BVU mit einem mehrfachen dieses Betrages beziffert, nicht möglich sein wird.