

In der Tagesordnung für den 19.06.2015 ist der Punkt Kriterienfindung aufgeführt.

Zusätzlich gibt es seit dem 17.06.2015 einen Antrag einiger überregionaler BIs an das Dialogforum Schiene Nord am 19.6.2015 – der den Wunsch nach Kriterienfindung beinhaltet.

Frage: Wie können in einer so frühen Phase Kriterien gesucht oder gar gewichtet werden, wenn alle angeforderten Informationen noch nicht ausreichend und bislang unzureichend detailliert beantwortet wurden?

Die BI HydeWahn sieht es als undemokratisch an, wenn zu einem Zeitpunkt der „ungeklärten Fragen“ „Kriterien zu Lasten Dritter“ festgelegt werden.

Wenn der Gutachter des Bundes ein weiteres Mal im Forum zugegen ist, werden womöglich weitere Strecken präsentiert.

Zusatzfrage: Wie sollen die dann demnächst betroffenen Bürger und Bürgerinnen noch Berücksichtigung finden, wenn die heutigen Forumsteilnehmer über ihre Köpfe hinweg Kriterien bestimmt haben, die für die bislang nicht im Forum vertretenen Bürger und Bürgerinnen nachteilig sein können?

Wir lehnen diesen Tagesordnungspunkt und Antrag daher deutlich ab.

In dem Dialogforum Schiene Nord ist eine ungewichtete Anzahl von Vertreter der Gemeinden, Samtgemeinden, Ländern und Bürgerinitiativen vertreten. Neue Vertreter stoßen noch hinzu oder fehlen heute/„morgen“ noch. Neue Strecken werden quasi „by the way“ aus dem Hut gezaubert.

Frage: Wie sollen Kriterien demokratisch erstellt und gewichtet werden, wenn es keinen Stimmenverteilschlüssel gibt (Anzahl betroffener Bürger, Schienenkilometer, derzeitige Belastung und künftige, Entfernung zu bebauten Gebieten, o. ähnlich)?

Zusatzfrage: Wann ist die Sammlung / Aufführung aller in Betracht kommender Strecken seitens der Bahn / Bund abgeschlossen und wann wird dem Forum eine dezidierte und genaue Mitteilung aller in Frage kommenden Trassen zur Verfügung stehen?

Wir lehnen diesbezügliche Entscheidungen ab, das das derzeitige Gremium nicht demokratisch legitimiert ist, auch nicht für eine Vorauswahl. Die Konsequenzen träfen die hier nicht ausreichend vertretenen Bürger.

Im BVU Gutachten wird unter 2.9.2.1 von einem Neubau gesprochen. In der Tabelle 12 zum Abschnitt wird das Kürzel ABS für den Abschnitt Buchholz – Soltau verwendet.

Frage: Geht der Gutachter nun von einem Neubau aus oder von einem Ausbau?

Je nach dem, hat die Entscheidung für die Bürger stark unterschiedliche Konsequenzen. Bitte definieren Sie Ausbau und Neubau derart, dass es die DB Terminologie genau wiedergibt.

Die Heidebahn wird heute ausschließlich für den Personennahverkehr benutzt. Dieser würde durch die Erweiterung um Güterverkehr beeinträchtigt oder ganz eingestellt.

Frage: Wie ist das mit gemäß Art. 2 GG „Freie Entfaltung der Persönlichkeit“ mit Art 11 „Freizügigkeit“ in Einklang zu bringen?

Entlang der Heidebahn gibt es zahlreiche sensible Gebiete (Naturschutz, Gewässerschutz, seltene Arten).

Große Teile des durchfahrenen Gebietes sind Trinkwasserschutzgebiet, Hamburg bezieht sein Trinkwasser aus dieser Region. Güterverkehr, insbesondere mit Flüssig- oder Gefahrguttransporten dort nicht zulässig.

Die Strecke führt durch das Naturschutzgebiet Lüneburger Heide (FFH-NR 70, 10.058ha), hier sind für bauliche Maßnahmen umfangreiche Prüfmaßnahmen einschließlich einer Stellungnahme der Europäischen Kommission eingeholt werden (siehe dazu bitte Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43 EWG und Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG: das betroffene Gebiet hat als ausgewiesenes Schutzgebiet Nr. 70 entsprechenden Schutzstatus).

Frage: Wie können diese Merkmale in der kurzen Zeit ausreichend berücksichtigt worden sein bei dem Streckenvorschlag des Gutachters?

In den Ausbau der Heidebahn als Personenbahn (Fertigstellung Ende 2015) sind über einer viertel Milliarde Euro geflossen. Diese Investitionen unterliegen einer 20-jährigen Zweckbindung (Quelle: LNVG, 17.6.2015). Das Ende der Zweckbindung Personennahverkehr liegt somit im Jahre 2035, also weit hinter der antizipierten Fertigstellung einer Güterstrecke.

Frage: Wie kann man dann diesen Streckenvorschlag noch ernst nehmen?

Zusatzfrage: Muss die Bahn/Bund sich aus Zweckbindung herauskaufen?

Weitere Zusatzfrage: Wie kann man die dann nötigen, sehr erheblichen Rückzahlungen aus der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung herausnehmen?

Die Heidebahn ist lediglich als Standardstrecke mit max. 22,5 t Last pro Radsatz ausgebaut (Quelle: DB Netz Internetauftritt, interaktive Karte, 17.6.2015). Die angestrebte Güterstrecke würde jedoch min. 25 t bis 30 t pro Radsatz benötigen.

Frage: Muss die Trasse Heidebahn damit nicht nur ein neues Gleis bekommen sondern zwei neue Gleise?

Die Heidebahn ist heute nicht elektrifiziert.

Frage: Wurden die zusätzlichen Kosten der kompletten Elektrifizierung berücksichtigt und wo ist der detaillierte Nachweis?

Es wird eine massive Zerschneidung von intakten Heidedörfern erfolgen. Ohne eine valide detailliert Machbarkeitsstudie, die die Kosten der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an der Strecke (Tunnel/Brücken der betroffenen Ortsdurchfahrten, Schallschutz, Enteignungen, etc.) beziffern würde, kann die Wirtschaftlichkeit der Strecke nicht beziffert werden.

Schon im vorliegenden Gutachten BVU 2008 + BVU 2015 werden die reinen Baukosten als ineffizient bewertet.

Frage: Welche detaillierten konkreten Kenntnisse gibt es heute, die diese bisherigen Gutachten derartig verändern?

Frage: Sind die Kurvenradien und Steigungen (80 Höhenmeter bei Wintermoor) für den geplanten Güterverkehr geeignet?

Bislang beziffert der Gutachter die Kosten für die Nutzung des Heidebahnkorridors auf 1.3 Milliarden Euro und kommt damit auf einen Kosten / Nutzen Faktor von knapp unter 1.

Zusatzfrage: Sind mit den vorab aufgeführten Punkten der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung damit nicht eher bei **deutlich über 2 Milliarden** (nach heutigen Vergleichs – und Verkehrswerten) und damit der Kosten / Nutzen Faktor von deutlich unter 0,5 (Quelle: BVU Dokument Seite 72), denn der Nutzen bliebe konstant bzw. würde sich aufgrund von vorab aufgeführten Punkten eher deutlich reduzieren?

Damit wäre auch ein theoretischer Quotient unter 0,25 möglich und die Wirtschaftlichkeit wäre nicht gewährleistet.

In der bisherigen Raumordnung ist das überwiegende Gebiet an der Heidebahn als Tourismusregion und Naherholungsgebiet für Hamburg vorgesehen und mit öffentlichen Mitteln gefördert. Diese Ausweisung wurde seitens des Landes in letzter Sitzung noch mal ausdrücklich bestätigt.

Die Infrastruktur wurde entsprechend ausgelegt und das Einkommen der anliegenden Ortschaften ist zu einem großen Teil vom Tourismus abhängig. Die Tourismuszahlen wachsen derzeit.

Durch die möglichen Güterverkehrsstrecke werden die vergangenen Investitionen hinfällig und die Tourismusregion stark geschadet. Eine große Klagewelle ist zu erwarten.

Die Region an der Heidebahn bietet mit ca. 80000 direkt an der Bahn wohnenden Betroffenen Bürger und Bürgerinnen erheblichen Raumwiderstand.

Frage: Mit welchem Zeithorizont plant der Gutachter diese jeweiligen Klärungen je Punkt abschließend herbeizuführen?

Die bisherigen Knotenpunkte werden nicht gelöst, mindestens ein neuer kommt gemäß Gutachten hinzu.

Frage: Mit welchem Zeithorizont plant der Gutachter diese jeweiligen Knotenpunkte beseitigt zu haben und kann garantiert werden, dass es nicht weitere Überlastungen geben wird?

In der Kürze der Zeit (BI HydeWahn ist erst 2 Wochen alt) können wir zunächst nur diese Fragen einbringen, die sich uns spontan aufdrängten. Zum nächsten Forum werden wir weitere Fragen einbringen.

Jedoch ist unserer Einschätzung nach schon jetzt der gewünschte Effekt (in Bezug Kosten und Zeithorizont) mit der Realisierung über den Heidebahnkorridor nicht zu erreichen.

BI HydeWahn