



Prellbock Altona e. V. mischt sich ein ...

Elektrifizierung und Ausbau auf 160 km/h der Bahnstrecke Stade-Cuxhaven:
Projektvorstellung durch die DB

Wie aus einem gut gemeinten Projekt ein schlechtes Projekt wird ... oder Die systemischen Planungsmängel der DB

Am 14.6.22 stellte die DB online im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Vertretern der Umweltverbände und der Politik das Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Stade nach Cuxhaven“ vor. Prellbock, als mittlerweile vom Umweltbundesamt anerkannter Umweltverband, wurde zu dieser Veranstaltung eingeladen. So weit so gut.

Aber die Veranstaltung offenbarte prototypisch, warum im Prinzip sinnvolle Projekte durch nicht zweckdienliche Vorgaben, finanzielle Fehlanreize, unkritische Herangehensweise und der inhärenten DB-Bürokratie zu schlechten Projekten mit hohen Kosten, langen Realisierungszeiträumen und geringem Fahrgastnutzen werden.

Prinzipiell ist die Ausgangsüberlegung richtig, die derzeit nur bis Stade elektrifizierte Strecke bis zum Endbahnhof Cuxhaven, das sind 62 km, auch mit einem Fahrdrabt zu versehen. Dadurch vermeidet man Fahrten mit Diesellokomotiven unter Fahrdrabt, wie es derzeit auf der Strecke von Hamburg Hauptbahnhof bis Stade der Fall ist. Züge mit Elektroantrieb beschleunigen besser, so können Fahrzeitgewinne erzielt und gleichzeitig die CO₂-Emissionen im Betrieb reduziert werden. Also ist prinzipiell die Elektrifizierung einer Bahnstrecke zu begrüßen.

Bedarfsanalyse wird unter Verschluss gehalten – Planer ohne Basisinformationen

Wie es zur Projektdefinition gekommen ist und warum plötzlich dieses Projekt in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgerückt ist, konnten die DB-Vertreter nicht erläutern. Angeblich soll es dazu ein Gutachten geben, dies lag aber der DB-Planungsabteilung nicht vor. Ob darin Alternativen untersucht wurden, konnte ebenso wenig beantwortet werden. Die Planer bekommen DB intern nur die im Projektinformationssystem (PRINS) des Verkehrsministeriums eingestellten (dürftigen) Basisdaten zu sehen und erlangen keinen Zugang zu Grundsatzstudien. Somit können dann auch keine Alternativen geplant und bewertet werden.



Überzogener Ausbau verzögert und verteuert Projekt

Die DB wäre nicht die DB, wenn sie eine einfache Streckenelektrifizierung nicht mit anderen Streckenausbaukomponenten verbinden würde. Denn der Bund zahlt für das Projekt gemäß dem Bundesschienenausbaugesetz (BSchWAG). Und je teurer das Projekt, umso profitabler für die DB, die 20 % der Baukosten für die Planung und 15 % für die spätere Bauüberwachung erhält.

So soll die Strecke ab Stade (und nicht ab Harburg) für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ertüchtigt werden. Da fragt sich jeder, wozu das? Dazu hatten die DB Vertreter keine Antwort. Sie führten aus: Es sei ihr Auftrag die Strecke für 160 km/h zu ertüchtigen, das sei so vom Bundesverkehrsministerium vorgegeben worden.

Prellbock fragt: Ist dieses Projekt ein verspätetes Abschiedsgeschenk des ehemaligen Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Ferlemann (CDU), der bekanntermaßen seinen Wahlkreis in Cuxhaven hat? Wird die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit benötigt, um im Rahmen der standardisierten Nutzen-Kosten Bewertung das Projekt über die kritische Schwelle von 1 (Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Faktor >1 gelten als wirtschaftlich) zu heben, da Fahrzeitgewinne mit einer überproportional hohen Gewichtung in die Nutzenrechnung einfließen?

Sind 160 km/h/ auf dieser Strecke wirklich nötig?

Diese Frage muss zwingend gestellt werden. Denn für jede Minute Fahrzeiterparnis muss ein Aufwand getrieben werden, der schnell 30 Mio. Euro für jede gewonnene Minute übersteigt. Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h jetzt auf zukünftig 160 km/h ist besonders auf dieser Strecke mit sehr hohen Kosten verbunden, denn jeder weiß, dass auf dieser Strecke aufgrund der Beschaffenheit des Untergrunds (Marschboden und Moorlinsen) ein umfangreicher Bodenaustausch zur Stabilisierung des Bahndamms erforderlich sein wird. Das kostet viel Zeit, Geld und ist zudem besonders klimaschädlich, weil beim Ausheben von Moorlinsen sehr viel CO₂ frei wird, welches im Moorboden gebunden ist. Aber das im Bauprozess freigesetzte CO₂ wird ja bei der DB nicht betrachtet.

Eingleisige Engpassstelle an Ostebrücke bleibt erhalten

Ein weiteres Projektdetail wirft mit Recht Fragen auf: Die an sich zweigleisig ausgebaute Strecke hat zwischen Himmelpforten und Hechthausen einen ca. 10 km langen eingleisigen Abschnitt, gerade dort, wo die Bahnstrecke über eine Brücke den Fluss Oste quert. Ein zweigleisiger Ausbau dieses Abschnittes ist nach Angaben der DB nicht vorgesehen und nicht im Planungsauftrag enthalten. Jeder weiß, dass solche eingleisigen Abschnitte die Streckenkapazität im Betrieb nachhaltig senken und besonders bei Störungen oder bei Brückenreparaturen zu besonderen Problemen führen. Ferner muss vor und hinter dem eingleisigen Abschnitt die Höchstgeschwindigkeit auf max. 100 km/h herabgesetzt werden. Auch dürften die Investitionskosten für die Herstellung der Zweigleisigkeit auf diesem Abschnitt nur ein Bruchteil der Kosten für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit betragen. Warum hier kein zweigleisiger Ausbau vorgesehen ist, konnten die DB-Vertreter nicht beantworten.

Knoten Harburg nicht Bestandteil des Projektes

Die Ausbauplanungen beziehen sich nur auf den Abschnitt Stade – Cuxhaven. Der Knoten Harburg, der der eigentliche Engpass in der Anbindung von Cuxhaven nach Hamburg ist, wird in die Betrachtung nicht mit einbezogen. Aber was nutzt eine Fahrzeitverkürzung zwischen Cuxhaven und Stade um ein paar Minuten, wenn diese Minuten durch Engpässe am Kreuz Harburg wieder verloren gehen?

Weiterführung Elektrifizierung nach Bremerhaven nicht vorgesehen

Eine weitere logische Frage schließt sich an: Wenn der Abschnitt Stade-Cuxhaven elektrisch betrieben wird, warum wird nicht auch der anschließende Streckenabschnitt von Cuxhaven nach Bremerhaven ebenfalls elektrifiziert? Dieser Abschnitt weist derzeit genauso viele Zugpaare/Tag auf wie die Strecke Stade-Cuxhaven? Das wäre besonders für den Güterverkehr zwischen den Häfen Hamburg und Bremerhaven wichtig, da heute zwischen den beiden Häfen ein reger LKW-Verkehr besteht.



Elektrifizierung wirklich nur mit Ökostrom?

Zur Art der Elektrifizierung und woher der Strom dann kommt, ob dieser voll aus erneuerbaren Energie stammt, dazu konnten die DB-Vertreter nichts sagen. Denn: Die Elektrifizierung als solche wird von DB-Energie geplant, das Beteiligungsverfahren macht aber DB-Netze. Prellbock stellt fest: Die DB steht sich hier mit ihrer hoch bürokratisierten Struktur selber im Weg.

Kosten und Zeitplan völlig unklar – Realisierung viel zu spät

Der Planungsprozess erfolgt nach DB-Angaben in neun Leistungsphasen. Die Detailplanung beginnt erst, wenn nach der Vorentwurfsplanung seitens der Politik grünes Licht für den Bau gegeben wird. Die DB rechnet damit nicht vor 2025. Dann dürfte die Elektrifizierung der Strecke nicht vor 2027 fertig sein. Das ist angesichts des rasch fortschreitenden Klimawandels viel zu spät. Eine einfache Elektrifizierung ohne Anhebung der Höchstgeschwindigkeit sollte innerhalb von zwei Jahren verwirklicht werden können. Zu Kosten wollten sich die DB-Vertreter nicht äußern, aber im Projektdatenblatt werden schon jetzt ohne Berücksichtigung der jüngsten Baupreissteigerungen rund 280 Mio. Euro genannt. Prellbock schätzt die Kosten für den von der DB genannten Projektumfang, d.h. ohne Beseitigung der Engpassstelle, bis zur Fertigstellung auf bis zu 400 Mio. Euro! Da nach DB Angaben die Elektrifizierung eines Streckenkilometers rd. 1,5 Mio. Euro kostet, wäre die reine Elektrifizierung der Bahnstrecke für unter 100 Mio. Euro oder einem Drittel der derzeit veranschlagten Kosten zu haben.

Fazit: Weniger kann auch mehr sein!

Prellbock fordert daher:

- 1. Veröffentlichung der Gutachten, die zu der Entscheidung Elektrifizierung und Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit geführt haben**
- 2. Vorlage eines Betriebskonzeptes für die ertüchtigte Strecke**
- 3. Statt Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit: Beseitigung der eingleisigen Engpassstelle und Neubau der Ostebrücke**
- 4. Fortführung der Elektrifizierung bis nach Bremerhaven**
- 5. Veröffentlichung eines realistischen Kosten-Zeit-Planes für die verschiedenen Projektalternativen**
- 6. Elektrifizierung bis Cuxhaven bei Beibehaltung der jetzigen Höchstgeschwindigkeit bis Ende 2025**
- 7. Die im Koalitionsvertrag vereinbarte „Gemeinwohlorientierung für den Infrastrukturbereich“ muss schnellstens umgesetzt werden. Pläne hierfür haben bisher weder die DB noch das Bundesverkehrsministerium vorgelegt.**

Prellbock Altona e. V.

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende –
starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

info@prellbock-altona.de | www.prellbock-altona.de