

Protokoll **der Sitzung des Projektbeirats Alpha E in Uelzen am 20.07.2016**

Teilnehmer: Joachim Partzsch, Ralf Goebel, Volker Lück, Uwe Sternbeck, Jan-Hinrich Brinkmann, Dr. Peter Dörsam, Dr. Karl-Heinz Rehbein, Jörg Eggers, Klaus-Dieter Streit, Friedrich Goldschmidt, Tobias Schütte, Friedrich-Karl Bodin, Kurt Wiedenhoff, Heiko Russmann, Jan-Hendrik Hohls, Suzan Goldschmidt.

TOP 1 Formalien

Herr Dr. Dörsam begrüßt alle Teilnehmer und stellt fest, dass 13 stimmberechtigte Mitglieder anwesend sind und das Gremium damit beschlussfähig ist. Die Einladung mit Tagesordnung erfolgte per E-Mail am 13.07.2016 von Suzan Goldschmidt.

TOP 2 Stand der Vorbereitungen für die „Berliner Runde“ am 04.08.2016

Dr. Dörsam berichtet von dem Vorbereitungstermin am 12.07.2016, an dem weiter die Herren Partzsch, Brinkmann, Hohls und Böker für den Projektbeirat teilgenommen haben.

Ergebnis war vor allem, dass das Land es befürwortet, dass die DB AG für den Streckenabschnitt ROW – VER bei der Planung die Lärmschutzaufwendungen mit den BdR rechnen und das Kostendelta zum Lärmschutz auf gesetzlicher Grundlage ermitteln solle. Da das Land nur die Vorfinanzierung der Planungskosten übernimmt, soll Herr Ferlemann am 04.08. dazu veranlasst werden, dies auch für die endgültige Übernahme der Planungskosten durch den Bund zu akzeptieren. Ein gleiches Vorgehen für die durch Zu- und Ablaufverkehre unmittelbar mehr belasteten Strecken konnte der Projektbeirat noch nicht erreichen.

In der Diskussion wurde dies als erster Schritt akzeptiert, aber auch klar darauf hingewiesen, dass man von Herrn Ferlemann eine allgemeine Grundbereitschaft, die Umsetzung der BdR zu fördern, erwarte.

Der Projektbeirat möchte Herrn Ferlemann zur Orientierung vorab ein Eckpunktepapier mit den Standpunkten des Projektbeirats mit folgendem Inhalt überreichen:

- ★ Grundsatzbekenntnis, die BdR zu fördern
- ★ Gesamtpaket (ROW - VER nur 1. Schritt)

★ Zentraler Punkt: BdR auch für (geografisch eingegrenzte) Strecken mit Mehrverkehren ohne Baumaßnahme

★ Ständiger Ansprechpartner beim BMVI für dauerhafte, gemeinsame Arbeitsebene

TOP 3 Antwortschreiben an Herrn Ferlemann (Entwurf von Herrn Partzsch übersandt mit E-Mail von Dr. Dörsam vom 24.06.2016)

Dieser Entwurf steht im Zusammenhang einer Korrespondenz zwischen Dr. Blume und Herrn Ferlemann. Es war eine Antwort des Projektbeirats angestrebt, die aufgrund der Sommerpause etwas den zeitlichen Zusammenhang verloren hat. Es wurde kontrovers diskutiert, ob diese jetzt kurz vor dem Gespräch am 04.08. noch versandt werden soll. Schließlich wurde es als die beste Lösung angesehen, dass es als Fortsetzung der ursprünglichen Korrespondenz von Herrn Dr. Blume versandt wird.

TOP 4 Ausschreibung Geschäftsstelle – aktueller Stand, Kandidaten des Landes

Frau Suzan Goldschmidt nimmt an diesem Tagesordnungspunkt nicht teil (beabsichtigte Beteiligung am Ausschreibungsverfahren für die Geschäftsstelle). Dr. Dörsam erläutert eingangs den aktuellen Sachstand zum Ausschreibungsverfahren. Nach Mitteilung von Frau Begemann beabsichtige das Land vier Büros zur Angebotsabgabe aufzufordern:

1. Team Ewen (Darmstadt) <http://team-ewen.de/>
2. IVE Ingenieurgesellschaft für Verkehr- und Eisenbahnwesen mbH (Hannover) <http://www.ivembh.de/>
3. IFOK (u. a. Berlin) <https://www.ifok.de/>
4. Agentur vom Hoff (Düsseldorf) <http://www.vomhoff.de/>

Der Projektbeirats habe bisher zwei Büros für das Ausschreibungsverfahren benannt:

1. Hanseatic Transport Consultancy (HTC) Dr. Thomas Rössler mit Suzan Goldschmidt www.htc-consultancy.de/
2. Rosenhof Bohlsen; Marketing & PR / Vertrieb /BWL <http://rosenhof-bohlsen.de/marketing-bwl/home/>

Basis sei nach Aussage von Herrn Dr. Dörsam im Grundsatz das vom Beirat vorgeschlagene Anforderungsprofil (E-Mail Böker vom 31.05.2016 Anlage 1), wobei zwischenzeitlich noch einmal die Frage „Fachbüro“ (statt reiner Geschäftsstelle) diskutiert worden sei. Das endgültige Anforderungsprofil liege allerdings noch nicht vor; der verbindliche Ausschreibungstext gehe aber dem Beirat vorab zu.

Frau Begemann habe darauf hingewiesen, dass mit der Festlegung der einzubindenden Büros ein förmliches Ausschreibungsverfahren starte und man sich daher an die dafür geltenden Regeln halten müsse. Raum für eine nachträgliche Mitwirkung des Beirats bei der Auswahl sei daher nicht gegeben.

In der anschließenden Diskussion stand vor allem im Mittelpunkt, dass die vom Land ausgewählten Büros weniger auf die notwendige „operative Geschäftsführung“ denn auf Kommunikationsaspekte (PR-Agenturen) ausgerichtet seien. Außerdem stellte sich die Frage, ob und inwieweit spezielles Ingenieurwissen innerhalb der Geschäftsstelle benötigt werde.

Im Ergebnis kam man überein, unter dem Gesichtspunkt „zeitliche Erreichbarkeit“ des Büros eine Bieterauswahl nach dem Kriterium der regionalen Präsenz (Projektraum „Alpha E“) einzufordern. Eine Beauftragung an eine spezielle Ingenieurfirma liege nicht im Interesse des Beirats. Damit könne der vom Land getroffenen Auswahl der 4 Büros nicht zugestimmt werden. Um den Bewerberkreis jedoch ausreichend breit für ein objektives Auswahlverfahren auszulegen, könnten ggf. weitere vom Beirat vorgeschlagene Büros einbezogen werden. Dazu werden von den Herren Dr. Rehbein und Partzsch zunächst folgende Firmen benannt, deren grundsätzliche Eignung für die Aufgabe noch über deren Leistungsprofile in Erfahrung gebracht werden soll:

PlanKom, Hannover, <http://www.plankom.net>

Tollerort, Hamburg, <http://tollerort-hamburg.de>

Es wurde in der Diskussion angeführt, dass bei dem formalen Ausschreibungsverfahren am Schluss ohnehin nur der Preis entscheide und der Projektbeirat bei der Auswahlentscheidung nicht mehr mitwirken könne. Dagegen wurde eingewandt, dass das Land nicht gezwungen sei, das Vergaberecht in dieser Weise formstreu anzuwenden. Es sei durchaus möglich, bei einer beschränkten Ausschreibung eine differenzierte Auswahlentscheidung (z.B. auf der Grundlage vorgegebener Gewichtungen und einer Bewertungsmatrix der Ausschreibungskriterien) zu treffen. Hieran müsse der Projektbeirat ein Interesse haben und selbstverständlich bei der Auswahlentscheidung mitwirken können. Vor diesem Hintergrund wird gebeten, den Wunsch des Projektbeirats auf Mitwirkung bei der Vergabeentscheidung nochmals beim Land vorzutragen.

TOP 5 Vorstellung des neuen Entwurfs zum BVWP

Anhand der beigefügten vergleichenden Darstellung von Frau Goldschmidt (Anlage 2) wurde der aktuelle, hinsichtlich Alpha-E konkretisierte Entwurf zum BVWP mit den

Vorgaben des Abschlussdokuments und dem 1. Entwurf verglichen und im Wesentlichen als zufriedenstellend bewertet. Das NKV ist jetzt mit 1,0 berechnet worden. Es sind als zusätzliche Baumaßnahme ein 3. Gleis von Langwedel nach Bremen-Sebaldsbrück und von Bremen-Rbf nach Bremen-Burg und weitere Maßnahmen Richtung Bremerhaven aufgenommen worden. Hinsichtlich des Knotens Hamburg kann mit den Maßnahmen unter VB-E lfd. Nr. 24 begonnen werden und weitere Maßnahmen sind unter PB lfd. Nr. 33 vorgesehen. Der Ausbau der Strecke UE – Halle ist ein eigenes Projekt und die evb-Strecke BHV – Bremervörde – Rotenburg wurde im „Potentiellen Bedarf“ als lfd. Nr. 1 berücksichtigt.

Besonders diskussionswürdig erschien der Text im Zusammenhang mit dem 3. Gleis LG – UE. Herr Streit erklärt, dass „V max 250/ 230 km/ h“ nach seiner Einschätzung bedeute, dass die technischen Möglichkeiten hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit ausgenutzt werden sollen. Die möglichen „Ortsumfahrungen“ wurden positiv aufgenommen. Allerdings soll das BMVI um Klarstellung gebeten werden, dass damit nicht etwa die Strecke Ashausen – Unterlüß/ Suderburg gemeint sei, sowie insgesamt um Erläuterung der Aussagen im Zusammenhang mit dem 3. Gleis LG – UE. Herr Dr. Rehbein sieht dies als Chance, die beitragen könnte, die Wogen des Unmuts an der Strecke zu glätten. Insgesamt wäre Lüneburg froh, wenn aus Berlin ein Signal käme, dass im Umfeld Lüneburgs überhaupt verbesserter Lärmschutz denkbar wäre und insbesondere das Stadtgebiet mit einbezogen würde.

TOP 6 Bearbeitung der Fragen von Herrn Hudaff aus der E-Mail vom 14.06.2016

Mit Unterstützung einer kleinen Arbeitsgruppe (Herren Partzsch, Brinkmann, Streit und Frau Goldschmidt) hat Dr. Dörsam einen Vorschlag zur geografischen Abgrenzung des Geltungsbereichs der BdR erarbeitet. Dabei sind vor allem die von Mehrverkehren, aber nicht von Baumaßnahmen betroffenen Zu- und Ablaufstrecken festzulegen. Gegenüber dem Argument, diese Abgrenzung könne der Projektbeirat aus eigener Kompetenz nicht vornehmen, wurde zu Bedenken gegeben, dass hier die Strecken benannt werden, bei denen aus Sicht des Projektbeirats mit Mehrverkehren zu rechnen ist. Ggf. müsste die DB AG dann anhand von Vergleichszahlen aus dem Jahr 2010, die dem Projektbeirat nicht vorliegen, nachweisen, dass Streckenabschnitte nicht durch Mehrverkehre im Sinne des Abschlussdokuments betroffen seien. Diese Vorgehensweise wurde dann allgemein als sinnvoll anerkannt. Dabei solle tendenziell der Grundsatz gelten, dass dort, wo sich Strecken verzweigen, der Endpunkt sein solle.

Ein Problem ergäbe sich für die südlich von Lehrte gelegene Ortschaft Sehnde. Darauf wies Herr Brinkmann hin. Mehrere Ortschaften in der Region Hannover seien aufgrund von örtlicher Überzeugungsarbeit nachträglich dem Abschlussdokument beigetreten. Die Ortschaften Lehrte, Burgdorf und Sehnde seien durch eine

Abprache verbunden, sich gegenseitig zu unterstützen. Die Region Hannover möchte sich über diese Problemlage beraten, was aus zeitlichen Gründen noch nicht möglich war. Deshalb bittet Herr Brinkmann, für diesen Bereich noch keine Festlegung zu treffen.

Protokollführerin Suzan Goldschmidt, für TOP 4 Klaus-Dieter Streit,
gez. Dr. Peter Dörsam