

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## **Protokoll 16. Sitzung des Projektbeirates, 01.10.2018**

Tagungsort: Soltau, Hotel Meyn, Poststr. 19

Teilnehmer: Dr. Heiko Blume, Friedrich-Karl Bodin, Christian Böker, Jan-Hinrich Brinkmann, Lutz Brockmann, Dr. Peter Dörsam, Jörg Eggers, Michael Gaede-Kelle, Ralf Goebel, Friedrich Goldschmidt, Hans-Jürgen Kammer, Tobias Linke, Axel Meinhard, Joachim Partzsch, Dr. André-Benedict Prusa, Dr. Karl-Heinz Rehbein, Christoph Renken, Wolfgang Rodewald, Oliver Schulze, Tobias Schütte, Uwe Sternbeck, Kurt Wiedenhoff; sowie Sarah Schulz (GS)

Beginn: 18.30 Uhr

Ende: 20.30 Uhr

### **1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit und Genehmigung der Tagesordnung**

Herr Dr. Dörsam begrüßt die Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

### **2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung 15 des Projektbeirates**

Das Protokoll 15 wird mit großer Mehrheit bei wenigen Enthaltungen genehmigt.

### **3. aktueller Planungsstand Rotenburg-Verden**

Es wird zum aktuellen Planungsstand für den Streckenabschnitt Rotenburg-Verden berichtet. Nach zeitlicher Verzögerung hat die DB jetzt die Planungen zum Schallschutz erstellt und die fünf Anrainerkommunen in Einzelgesprächen darüber informiert. Der gesetzliche Schallschutz (in der Regel 6m hohe Schallschutzwände) würde für viele Anwohner eine Verbesserung bedeuten, für viele bliebe die Situation unverändert, für manche würde eine Verschlechterung eintreten. Die Alternativplanung nach den Bedingungen der Region (BdR) wurde ebenfalls vorgestellt und würde aufgrund der Bedingungen für den Schallschutz bei Nachtruhe auf weiten Streckenabschnitten eine „Einhausung“ der Strecke bedeuten.

Ziel der Anrainerkommunen ist, dass der Vollschutz nach den BdR technisch weiter geplant wird.

Die Finanzierung ist noch offen.

Kirchlinteln fordert, dass zwei Bahnübergänge durch ein neues höhenungleiches Bauwerk ersetzt werden, unter anderem auch wegen des Lärmschutzes, der dann durchgängig erfolgen kann.

Ein Termin der Sprecher des Projektbeirates mit der DB zwecks Information über den aktuellen Stand Rotenburg-Verden wurde aufgrund der aktuellen Entwicklungen (siehe unten) seitens des Projektbeirates zunächst abgesagt.

### **4. aktuelle Entwicklungen seitens der DB**

#### **Schreiben der DB an die Landkreise zur Sensitivitätsanalyse und Ausschreibungstext dazu Zugzahlen - Prognose 2030**

Kürzlich hat die Firma Schüssler Plan, beauftragt von der DB, mehrere Landkreise angeschrieben wegen einer Sensitivitätsanalyse. Der Untersuchungsraum ist dort ungewöhnlich groß gewählt und lässt den Rückschluss zu, dass dies in Zusammenhang mit den seitens der DB Planungen zu mehr Gleisen steht. Großräumige Umfahrungen / Neubautrassen scheinen damit nicht ausgeschlossen zu sein.

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## Protokoll 16. Sitzung des Projektbeirates, 01.10.2018

### ***Erster Gesprächstermin DB***

Ende August haben die Sprecher des Projektbeirates (PB) eine Anfrage von der DB erhalten wegen eines Gesprächstermin von DB, Sprechern PB, MW und BMVI (parl. Staatssekretär Ferlemann). Die Bahn hätte etwas Wichtiges mitzuteilen. Die Sprecher haben entschieden, Herrn Streit aufgrund seiner Fachexpertise in den Gesprächstermin mit einzubeziehen. Dieses Gespräch mit der DB hat am 27. August 2018 in Hannover stattgefunden, im Vorfeld wurden seitens der DB keine Details mitgeteilt.

In dem Gespräch stellte die DB vor, dass die Zugzahlenprognose 2030 deutlich höhere Bedarfe ergeben hätte und die Kapazitäten von Alpha-E auf der Strecke Hamburg-Hannover, insbesondere Ashausen-Celle, nicht ausreichen würden. Sowohl im Personenfernverkehr als auch im Personennahverkehr und im Güterverkehr würden deutlich mehr Züge auf der Strecke liegen.

Im Fernverkehr war von 25 zusätzlichen Zügen die Rede. Auf Nachfrage waren darin allerdings auch neun Nachtzüge enthalten, die ohnehin schon immer auf der Strecke unterwegs sind.

Im Nahverkehr liegen die Bestellungen der Nahverkehrsgesellschaften bis 2033 vor. Seitens der DB wurde hier jedoch eine Abfrage zum Knoten Hamburg als Planzahl für 2030 zugrunde gelegt, die weit über den Horizont 2030 hinaus geht. Nach den Bestellungen sind 2030 98 Züge auf der Strecke unterwegs, nach der Abfrage wurden 130 Züge zugrunde gelegt.

Im Bereich des Güterverkehrs ist die Prognose für den Abschnitt Lüneburg-Uelzen plötzlich enorm gestiegen. Der Grund dafür sind offensichtlich Umroutungen auf diese Strecke.

Die DB hatte sich vorgestellt, dass nach dem Gespräch direkt eine vorbereitete Pressemeldung – abgestimmt mit dem PB - veröffentlicht wird, dass das Alpha-E aufgrund zusätzlicher Bedarfe in dem Bereich Hamburg-Hannover so nicht ausreicht und Alternativen geprüft werden müssen / das Projekt anders geplant werden muss.

Die Sprecher des PB haben sich auf den Standpunkt gestellt, dass diese Aussagen noch zu vage sind und dem PB die Zahlen zur Verfügung gestellt werden müssen, damit diese seitens des PB überprüft werden können. Wenn sich dann ergeben würde, dass die im Alpha-E geplanten Kapazitäten nicht ausreichen, müsste ein neuer Dialogprozess gestartet werden.

Herr Ferlemann bat um Überprüfung der Zahlen. Bis dahin solle Vertraulichkeit gelten.

### ***Zweiter Gesprächstermin DB***

Ein Folgetermin mit der DB hat am 21.9.2018 in Hannover stattgefunden. Neben DB-Vertretern und den Vertretern des Projektbeirates und MW waren die Gutachter per Telefonkonferenz zugeschaltet. Auf mehrmalige Nachfrage wurden den Teilnehmern des Projektbeirates erst kurz vor dem Termin die Präsentation mit den Zahlen und eine Erläuterung dazu zugesendet, so dass gezielte Fragen, wie eigentlich vereinbart, nicht mehr vorgelegt werden konnten.

Es wurde eindeutig gesagt, dass sich die Güterverkehrszahlen im Grundsatz nicht verändert haben. Sie werden nur anders verteilt. Aufgrund der als realisiert unterstellten Infrastrukturverbesserungen und des gewählten Bestwegverfahrens werden Güterzüge von Nachbarstrecken abgezogen und auf die Strecke HH - CE und hier vor allem auf den Abschnitt LG - UE verlagert.

Im Verlauf des Gesprächstermins wurde an die Gutachter die Frage gestellt, mit wie vielen Gleisen sie das optimierte Alpha-E laut BVWP auf der Strecke gerechnet haben. Sie antworteten: Ashausen-Lüneburg = 4 Gleise, Lüneburg-Uelzen = 4 Gleise, Uelzen-Celle = 3 Gleise.

Anders wäre ein NKV von 1,0 für das Projekt nicht zu erzielen gewesen.

Das entspricht nicht der schriftlichen Darstellung im PRINS. Das Projekt wird zur gleichen Zeit anders beschrieben als es berechnet wird.

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## **Protokoll 16. Sitzung des Projektbeirates, 01.10.2018**

Der PB fühlt sich damit massiv hintergangen. Das Vertrauen des PB in die konstruktive Zusammenarbeit mit der DB ist massiv erschüttert. Diese Ergebnisse sind so gravierend, dass ein kurzfristiges Handeln des PB erforderlich ist.

### ***Gesprächstermin mit parl. Staatssekretär Ferlemann***

Am vergangenen Freitag hat ein Gespräch mit Vertretern von PB, MW, BMVI beim parl. Staatssekretär Ferlemann stattgefunden. Die Grundstimmung dort war deutlich positiver. Die Unterschiede der Darstellung im BVWP und PRINS wurden nicht ausführlich thematisiert. Herr Ferlemann hat sich eindeutig zum Alpha-E bekannt, wie es im DSN vereinbart wurde und textlich im BVWP genannt ist: 3 Gleise Ashausen-Lüneburg, 3 Gleise Lüneburg-Uelzen, 2 Gleise Uelzen-Celle + mögliche Ortsumfahrungen. Gleichzeitig betonte er, dass für das Projekt ein NKV von 1,0 in jedem Fall erreicht werden muss. Der Weg dahin muss nun gefunden werden.

Die DB erläuterte in dem Termin, dass bei den aktuellen Berechnungen die Kapazität der übrigen Gleisstrecken im Alpha-E nicht betrachtet wurde.

Die DB hat Fehler in der Kommunikation zugestanden. Sie sei zu spät mit den Zahlen an den PB herantreten und hätte – auch in Bezug auf die Abfrage von Schüssler Plan zur Sensitivitätsanalyse – nicht genügend informiert.

Der sehr weit gefasste Untersuchungsraum für die Sensitivitätsanalyse wurde hinterfragt. Laut Herrn Ferlemann sei selbst bei einer Blockverdichtung eine Alternativenbetrachtung mit Planfeststellung notwendig. Ein Erläuterungsschreiben dazu wurde zwischenzeitlich von der DB an die betroffenen Landkreise versendet.

Es wurde die Einrichtung eines Lenkungskreises mit PB, DB, BMVI und MW unter Moderation von Herrn Bischooping angeboten.

### ***Zugzahlen***

Anhand von Gutachter-Karten für das Alpha aus dem DSN und dem PRINS wurde erläutert, dass sich die Zugzahlen für den Güterverkehr ab Hamburg in der Gesamtheit nicht geändert haben. Alle drei Karten weisen Gesamt-Zugzahlen zwischen 536 und 539 Zügen auf. Es sind also faktisch nicht mehr Züge in der Planung zugrunde gelegt, sie wurden nur anders geroutet.

Im Personenfernverkehr könnte es möglicherweise irgendwann tatsächlich 16 Züge mehr auf der Strecke Hamburg-Hannover geben, mehr Nahverkehrszüge sind vor allem bis Lüneburg geplant.

Für alle Dialogprozesse, die es noch geben wird, wäre ein Scheitern des im DSN entwickelten Alpha-E eine absolute Katastrophe. Die Glaubwürdigkeit von Dialogprozessen insgesamt würde damit in Frage gestellt, die Bürger würden sich überhaupt nicht mehr Ernst genommen fühlen.

### ***Konsequenzen / weiteres Vorgehen***

Der PB sieht einen massiven Vertrauensbruch durch die DB, der die Zusammenarbeit massiv erschüttert. Nach ausführlicher Diskussion aller Anwesenden wurden folgende Maßnahmen und Positionen mehrheitlich beschlossen:

- Der PB steht für die Umsetzung des Abschlussdokumentes aus dem DSN. Dieses sieht einen im Bürgerdialog erarbeiteten, bedarfsgerechten Ausbau des Alpha-E unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen der Region vor. Ein zusätzliches Gleis ist mit dem PB nicht zu machen. Das im DSN beschlossene Alpha-E ist eine tragfähige Lösung, die unter Berücksichtigung der Interessen der Bürgerinnen und Bürger in der Region erarbeitet wurde. Der PB steht für dessen Umsetzung unter den BdR. Davon abweichende Planungen sind nicht diskutabel.

## Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

### **Protokoll 16. Sitzung des Projektbeirates, 01.10.2018**

- Das Verhalten der DB muss öffentlich gemacht und vom PB kritisiert werden. Vertrauensbildende Maßnahmen werden gefordert.
- Der mündlichen Aussage von parl. Staatssekretär Ferlemann muss ein schriftliches Bekenntnis des Bundes zu den Ergebnissen des DSN folgen. Ein klares Signal vom Bund wird erwartet. Ein entscheidungskompetenter Ansprechpartner für den PB auf Arbeitsebene im BMVI muss endlich benannt werden. Die Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen auf Arbeitsebene funktioniert sehr gut, letztlich muss das auch auf Bundesebene so laufen. Eine Teilnahme von Herrn Ferlemann am Statustreffen (30.11.2018) mit klarem Bekenntnis zum Alpha-E wird erwartet. In einem Brief an Herrn Ferlemann müssen diese Erwartungshaltungen gegenüber dem Bund formuliert werden.
- Die MdB's aus der Region werden vom PB über das aktuelle Geschehen in Kenntnis gesetzt, es soll für Unterstützung geworben werden.
- Die Zusammenarbeit mit der DB wird vorerst ausgesetzt (u.a. Teilnahme Runder Tisch Rotenburg-Verden), bis wieder eine Basis für die Zusammenarbeit gefunden wird.
- Am morgigen Dienstag um 14 Uhr lädt der PB zu einem Pressegespräch in das Kreishaus in Uelzen ein. Die Einladung dazu wird noch heute versendet. Die Pressemeldung wird von der Geschäftsstelle erstellt und mit den Sprechern des PB abgestimmt. Inhalte: Die Planungen zum zusätzlichen Gleis sollen öffentlich gemacht werden. Der PB wird sein Entsetzen darüber zum Ausdruck bringen und sich klar zum Alpha-E bekennen. Er wird deutlich machen, dass etwas anderes mit ihm und den Menschen in der Region nicht zu machen ist. Er wird klare Bekenntnisse von Bahn und Bund und vertrauensbildende Maßnahmen fordern.

Bohlsen, 6. Oktober 2018

Protokoll: Sarah Schulz

Sprecher:

Dr. Peter Dörsam

Joachim Partzsch