

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 18. Sitzung des Projektbeirates, 11.02.2019

Tagungsort: Soltau, Hotel Meyn, Poststr. 19

Teilnehmer: Friedrich-Karl Bodin, Christian Böker, Jan-Hinrich Brinkmann (bis 19.30 Uhr), Dr. Peter Dörsam, Jörg Eggers, Michael Gaede-Kelle, Friedrich Goldschmidt, Ulrich Kinder, Tobias Linke, Volker Lück, Hermann Luttmann, Joachim Partzsch, Dr. Karl-Heinz Rehbein, Oliver Schulze, Uwe Sternbeck, Klaus-Dieter Streit, Kurt Wiedenhoff; sowie Sarah Schulz (GS)

Gäste: Michael Jäcker-Cüppers (bis 19.30 Uhr)

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 17 des Projektbeirates

Anmerkung Protokoll: Punkt Verschiedenes, Formulierung anpassen: „Aus dem Kreis des Projektbeirates wurde geäußert, dass es wünschenswert wäre, wenn Lüneburg sich entschiede“
Das Protokoll 17 wird mit der genannten Änderung einstimmig genehmigt.

3. Fachexpertise „Lärm“ – aktueller Sachstand / Stellungnahme von Herrn Jäcker-Cüppers Beschlussfassung zum Verfahrensablauf (Gast: Michael Jäcker-Cüppers)

Alle Mitglieder des Projektbeirates haben im Vorfeld die Stellungnahme von Herrn Jäcker-Cüppers zu den aktuellen Fragestellungen im Bereich Lärm erhalten.

Herr Jäcker-Cüppers war 28 Jahre im Umweltbundesamt, Bereich Verkehrslärm, tätig. Er hat sich intensiv mit Schienenverkehrslärm befasst (u.a. Konzept lärmabhängige Trassenpreise, Vorsitzender Arbeitsgruppe zum Schienenverkehrslärm in Brüssel). Nach Ausscheiden aus dem Amt ist er in den Arbeitsring Lärm der DEGA eingetreten. Zusätzlich ist er Lehrbeauftragter an der TU Berlin für städtebaulichen Lärmschutz. Er hat die Entstehung des Alpha-E bereits im DSN begleitet und war dort Mitglied der Arbeitsgruppe Lärm.

Einschätzung von Herrn Jäcker-Cüppers:

Aus seiner Sicht ist das Maximalpegel-Kriterium als BdR besonders schwierig. Bislang gibt es keine Maximalpegel-Begrenzung für den Schienenverkehr in Deutschland. Das Kriterium ist sehr scharf, ein einziger lauter Güterzug in der Nacht würde das Kriterium schon brechen. Der PB muss überlegen, wie das Kriterium praktikabel und operationabel umgesetzt werden kann.

In Anlehnung an das vorliegende Gutachten aus Hessen

(<https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuely/schlussbericht.pdf>) könnte die Aufwachwahrscheinlichkeit durch Züge berechnet und limitiert werden oder neben dem Mittelungspegel noch ein Maximalpegel festgelegt werden, der nicht mehr als 15db über dem Mittelungspegel liegt.

Hauptproblem wird sein, den übergesetzlichen Lärmschutz zu erreichen (alles über aktive Maßnahmen lösen). Das bewegt sich weit jenseits der gesetzlichen Vorgaben, die es aktuell gibt. An einigen Punkten könnte die Umsetzung schwierig werden mit der Folge z.B. extrem hoher Lärmschutzwände, Einhausungen oder einer aufwändigen Kombination verschiedenster Maßnahmen.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 18. Sitzung des Projektbeirates, 11.02.2019

Schwierig ist darüber hinaus, dass es kein rechtlich legitimes Verfahren gibt, um den übergesetzlichen Lärmschutz zu erreichen. Es gibt jetzt zwar die Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV). Diese bedingt aber auch für die Finanzierung aller übergesetzlicher Maßnahmen einen Beschluss durch den Bundestag. Die Forderungen des Alpha-E werden verglichen werden mit anderen großen Schienenprojekten und es wird abgewägt werden.

Weiteres Vorgehen:

Die Problemlage ist dem PB bewusst. Der PB wird jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht entscheiden, wie er mit dem Maximalpegel-Kriterium umgeht. Zunächst sollen die Ergebnisse der DB-Untersuchungen / -Planungen zum Lärm- und Schallschutz nach den BdR für die Strecke Rotenburg-Verden abgewartet werden und dann beurteilt werden, ob die dort zugrunde gelegten Prämissen für den PB vertretbar sind.

Herr Jäcker-Cüppers wird gebeten, den Vergleich zu anderen Projekten anzustellen und die Auswirkungen dessen, was dort an übergesetzlichen Maßnahmen vereinbart ist, zu beurteilen.

Für den Bereich Rotenburg-Verden gibt es ein Schreiben der Anrainerkommunen an die DB, in dem gefordert wird, dass der Schallschutz in Rotenburg bis zum Bahnhof durchgezogen werden muss.

Verfahrensablauf:

Der PB beauftragt die Sprecher, Aufträge an die Fachexperten über das Land zu vergeben. Bei Bedarf soll die AG Strategie mit hinzugezogen werden. Der PB wird kurz informiert, wenn Aufträge vergeben werden und wird über die Ergebnisse in Kenntnis gesetzt.

4. Zusammenarbeit mit der DB – aktueller Sachstand / Bericht von den letzten Terminen

Am 24.1.2019 hat ein Treffen der Sprecher des PB mit der DB stattgefunden. Die Gutachter des Bundes waren dazu ebenfalls eingeladen, waren aber terminlich verhindert.

Am 30.1.2019 hat der Kickoff-Termin der DB zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege in Hannover stattgefunden. Die Präsentation der DB kann hier heruntergeladen werden:

<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/informationsveranstaltungen/190130-HHBH-Bewertung-3-Gleis-Lueneburg-Uelzen.pdf>

Seitens der DB wurde die mögliche Ausgestaltung der Dreigleisigkeit Uelzen-Lüneburg, aber auch Ashausen-Lüneburg (optimierte Dreigleisigkeit) sehr detailliert vorgestellt. Bisher werden auf der Strecke Ashausen-Lüneburg im Regelbetrieb 2 Gleise in Richtung Süden und 1 Gleis in Richtung Norden genutzt, für ein anderes Betriebskonzept fehlen Weichen und Überholmöglichkeiten. Der Gutachter Hr. Pohl hat über die Systematik der Begutachtung vorgetragen. Das Planungsbüro Schüssler Plan hat ausführlich zu den vorgestellten Planungen, auch zu den Gleislagen im Einzelnen, vorgetragen.

Auf der Strecke sind 16 zusätzliche ICEs im Zielnetz geplant. Sie zählen für die Kapazitätsbetrachtung (Zielnetz), jedoch nicht für die Nutzenbetrachtung des Planfalls, da die baulichen Voraussetzungen für das Fahren dieser ICEs in Hessen noch nicht durchgeplant und durchfinanziert sind.

Damit eine grundsätzliche Bewertung der Dreigleisigkeit möglich ist, ist die Detailplanung wohl so nötig. Ziel ist, dass der Prozess bis Ostern 2019 abgeschlossen ist, es könnte aber Verzögerungen geben.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 18. Sitzung des Projektbeirates, 11.02.2019

Das Ziel des Abtransports von Güterverkehr aus den Seehäfen darf nicht aus den Augen verloren werden. Der Fokus darf nicht immer mehr in Richtung Personenverkehr verschoben werden. Entscheidende Engpässe sind die Bahnhöfe und Knoten, die oft nicht dem heutigen Stand der technischen und baulichen Möglichkeiten entsprechen. Hier wurden mit den vorgestellten Planungen erste Ansätze zur Auflösung dieser Engpässe gezeigt.

Seinerzeit erfolgte die Planung der Viergleisigkeit vergleichsweise grob und mit entsprechend pauschalen Ansätzen in der Kostenberechnung. Es darf jetzt im Unterscheid bei einer vergleichsweise detaillierten Planung der Dreigleisigkeit nicht zu ungleich anderen, höheren Kostenansätzen kommen.

Der PB fordert in jedem Fall, dass die Verteilung von Güterzügen auch auf Alternativstrecken mit betrachtet wird.

Am 4.2.2019 hatte die DB zur zentralen Informationsveranstaltung nach Hannover eingeladen. Es wurde über den aktuellen Stand des Gesamtprojektes berichtet. Größeren Raum hat der Streckenabschnitt Rotenburg-Verden eingenommen. Alle Unterlagen der DB gibt es hier: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/nachrichtenleser/4-informationsveranstaltung-zum-bahnprojekt-hamburg-bremen-hannover.html>

Nach Aussage von Herrn Ferlemann sollen auch Strecken, die kein weiteres Gleis bekommen, an denen aber Blockverdichtungen oder andere Baumaßnahmen stattfinden, zumindest in den Genuss der gesetzlichen Lärmvorsorge kommen.

Die DB steht auf dem Standpunkt, dass Sie allein aufgrund dieser politischen Aussage ohne konkreten Auftrag nicht in diese Planungen im Rahmen der Nullvariante einsteigen kann.

Die politischen Aussagen müssen also so untermauert werden, dass die DB auch einen entsprechenden Planungsauftrag dafür bekommt.

5. Runde Tische im Raum Hannover

In der KW 13 hat die DB zu drei Runden Tischen im Großraum Hannover eingeladen: Hannover-West am 27.3., Hannover-Ost am 29.3., Nienburg am 26.3. (in Eystrup). Die Sprecher des Projektbeirates halten es nicht für möglich, dass einer von beiden an allen Runden Tischen teilnimmt. Es sollen daher die Mitglieder im PB aus der jeweiligen Region am Runden Tisch auch für den PB sprechen. Konkret übernehmen das Herr Sternbeck für Hannover-West, Herr Brinkmann für Hannover-Ost und Herr Lück für Nienburg. Sie werden gebeten, den PB und dessen Aufgabe an den jeweiligen Runden Tischen kurz vorzustellen.

6. Austausch mit Bundestagsabgeordneten: aktueller Sachstand

Hinsichtlich eines kontinuierlichen Austauschs mit Bundestagsabgeordneten im Rahmen einer Arbeitsgruppe gibt es keinen neuen Sachstand. Es wurde diskutiert, ob eine Telefonkonferenz mit den Abgeordneten anberaumt werden soll. Da die Gefahr gesehen wird, dass daran nicht viele Abgeordnete teilnehmen, wurde die Idee verworfen. Nunmehr soll zu einem erneuten Termin in Berlin eingeladen werden. Der angedachte Zeitraum ist Mai/Juni 2019. Auch wenn das Büro Otte sich zwischenzeitlich hinsichtlich der Koordination zwischen den Abgeordneten engagiert hat, soll die Terminorganisation wie in 2018 wieder über das Büro Lühmann laufen, zumal Frau Lühmann Mitglied des Verkehrsausschusses ist und somit thematisch sehr stark involviert ist.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 18. Sitzung des Projektbeirates, 11.02.2019

7. Städtebauliche Begleitplanung: aktueller Sachstand

Das Umweltministerium unterstützt nach wie vor den Gedanken einer städtebaulichen Begleitplanung. Es wird nach Möglichkeiten der Finanzierung gesucht. Dazu ist vorgesehen, dass sich die Minister Lies und Althusmann untereinander abstimmen. Ein Zeithorizont für konkrete Ergebnisse kann noch nicht genannt werden.

8. Vertretung der Stadt Lüneburg durch den und im Projektbeirat

Es liegen zwei Anträge hinsichtlich der Mitgliedschaft Lüneburgs im Projektbeirat vor. Ein Antrag sieht vor die Mitgliedschaft Lüneburgs in der Sitzung zu thematisieren, mit dem andere wird ein Ausschluss Lüneburgs aus dem Projektbeirat beantragt.

Die Geschäftsordnung gibt die Möglichkeit eines Ausschlusses Lüneburgs nicht her.

Die Idee bei der Zusammensetzung der Mitglieder im Projektbeirat auf kommunaler Ebene ist, dass dort, wo der Landkreis nicht im PB vertreten ist, eine Kommune aus dem Landkreis die Mitgliedschaft wahrnimmt. Das würde bei einem Austritt Lüneburgs bedeuten, dass eine andere Kommune aus dem Landkreis Lüneburg die Mitgliedschaft im PB wahrnimmt.

Der PB spricht nicht für einzelne Mitglieder und deren Position. Vielmehr spricht er für das Abschlussdokument des DSN, das aber nicht von allen Mitgliedern unterzeichnet worden ist.

Diejenigen, die eine andere Meinung haben, auszuschließen, käme dem demokratischem Verständnis des PB nicht zu Gute. Die Beteiligung Lüneburgs behindert den PB nicht in seiner Arbeit. Ziel muss sein, dass die Mitglieder im PB konstruktiv miteinander arbeiten. In diesem Sinne bleibt Lüneburg selbstverständlich Mitglied im PB, und es wird ein konstruktiver Austausch untereinander angestrebt.

9. Verschiedenes

Für die nächste Sitzung des Projektbeirates im Mai wurde die DB hinsichtlich eines Vortrags zum Knoten Hamburg angefragt.

Die DB bietet über ihre Website zwei neue Informations-Möglichkeiten an: in einem unregelmäßig erscheinenden Projektsteckbrief wird über Aktuelles zum Alpha-E informiert. Der Projektsteckbrief ist hier einzusehen: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/dokumente-downloads.html>

Neu ist auch ein Benachrichtigungsservice, der die Abonnenten über sämtliche Neuigkeiten auf der Projekt-Website der DB informiert. Er kann hier abonniert werden: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/projektbriefe.html>

Bohlsen, 5. März 2019

Protokoll: Sarah Schulz

Sprecher:

Dr. Peter Dörsam

Joachim Partzsch