

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 21. Sitzung des Projektbeirates, 18.11.2019

Tagungsort: Soltau, Hotel Meyn, Poststr. 19

Teilnehmer: Jan-Hinrich Brinkmann, Lutz Brockmann, Dr. Peter Dörsam, Jörg Eggers, Dr. Randolf von Estorff, Tobias Linke, Hermann Luttmann, Christoph Neißner, Joachim Partzsch, Tobias Schütte, Klaus-Dieter Streit, Kurt Wiedenhoff, sowie Sarah Schulz (GS)

Beginn: 18.35 Uhr

Ende: 20.29 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 20 des Projektbeirates

Das Protokoll 20 wird von den Anwesenden bei zwei Enthaltungen genehmigt.

3. Prozess des dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen „Gläserne Werkstatt“: aktueller Sachstand, weiteres Vorgehen

Der aktuelle Sachstand der „Gläsernen Werkstatt“ wurde vorgestellt. Drei Varianten werden von der DB untersucht:

Ausbau der Bestandsstrecke

Ausbau der Bestandsstrecke mit Geschwindigkeitserhöhungen

Ausbau mit Ortsumfahrungen

Die von der DB erstellten Präsentationen und Protokolle zu den Terminen der Gläsernen Werkstatt können unter www.hamburg-bremen-hannover.de eingesehen werden.

Der Deutschlandtakt ist bisher bei allen Varianten nicht berücksichtigt. Allerdings geht eine höhere Zugzahl für den Personenfernverkehr in die Berechnungen ein. Im Dialogforum Schiene Nord waren es täglich 66 Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Uelzen, jetzt sind es aber 95 Fernverkehrszüge. Die aktuell tatsächlich auf der Strecke fahrenden Fernverkehrszüge liegen auch in dieser Größenordnung. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten reduzieren diese 29 zusätzlichen Fernverkehrszüge die Kapazitäten um weit mehr als 29 Güterzugtrassen. Zudem gibt es eine Variante 2030+ die für den Personennahverkehr auch Wünsche für Verkehrsmehrungen deutlich über 2030 hinaus berücksichtigt. Hierbei ergeben sich für die Strecke Hamburg-Lüneburg 32 zusätzliche Nahverkehrszüge am Tag.

Auf der Basis der zusätzlichen Züge erwecken die Darstellungen der Gutachter in der „Gläsernen Werkstatt“ den Eindruck, dass die Varianten 1 und 2 aufgrund unzureichender Kapazitäten und eines niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht tragfähig sein werden.

Die „Umfahrung in einem Strang“, also zumindest eine Umfahrung von nördlich Lüneburg bis nördlich Uelzen, ist jetzt offiziell Gegenstand der Untersuchung in Variante 3. Das ist eine Variante, die der Projektbeirat nicht mittragen kann, da er dafür kein Votum aus dem Dialogforum Schiene Nord hat.

Die Position und die Bedenken des Projektbeirates sollen in einem Schreiben an DB, Land Niedersachsen, BMVI und den Moderator der Gläsernen Werkstatt geäußert werden.

Die AG Strategie wird beauftragt, einen Vorschlag für das weitere Vorgehen im Detail zu erarbeiten.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 21. Sitzung des Projektbeirates, 18.11.2019

4. Studie Dr. Viereggs: Sachstandsbericht der Auftraggeber

Die Studie von Dr. Viereggs wurde von mehreren Bürgerinitiativen beauftragt. Derzeit liegt die Studie noch nicht abschließend vor. Sobald die Studie vorliegt, werden die Auftraggeber über den Zeitpunkt der Veröffentlichung und den Teilnehmerkreis entscheiden.

5. Statement der Bundestagsabgeordneten, Unterstützung des Projektbeirates für eine Bundestagsanfrage zur Fehmarnbeltquerung

Es soll aktuell kein allgemeines Unterstützungs-Statement der Bundestagsabgeordneten zum Alpha-E formuliert und zur Veröffentlichung durch die MdB eingefordert werden. Vielmehr wird der direkte Kontakt zu einigen Abgeordneten gesucht, um das weitere Vorgehen zu bereden und die bestmögliche Unterstützung zu besprechen.

Das Statement soll den MdB erst zum Ende des Prozesses zur Dreigleisigkeit vorgelegt werden, weil dann ein sehr konkreter Unterstützungsbedarf durch die MdB absehbar ist.

Die Allianz der Bürgerinitiativen Bahnlärm im Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung ist auf den Projektbeirat Alpha-E zugekommen und hat über deren Antragsentwurf, um eine Bundestagsbefassung zum Beschluss übergesetzlicher Schutzmaßnahmen zu erreichen, berichtet. Der Projektbeirat unterstützt diese Initiative und begrüßt deren Anliegen für übergesetzlichen Lärmschutz. Es soll bei den hiesigen Bundestagsabgeordneten mit einem Schreiben für Unterstützung geworben werden.

6. Städtebauliche Begleitplanung: aktueller Sachstand

Die städtebauliche Begleitplanung entlang der Strecke Rotenburg-Verden wird vom Land Niedersachsen mit Fördermitteln unterstützt. Derzeit läuft die Beantragung über die Stadt Verden in Abstimmung mit den weiteren Anrainerkommunen. Die Studie wird über das DIFU an insgesamt sieben Abschnitten der Strecke durchgeführt.

Die Umsetzung soll im Januar 2020 starten und bis Juni 2020 abgeschlossen sein. Projektbeirat (Hr. Brinkmann soll als Experte einbezogen werden) und DB (zuständiger Projektleiter Herr Müller) werden über die Entwicklungen kontinuierlich auf dem Laufenden gehalten.

7. Runde Tische: aktueller Sachstand

Rotenburg: Der 9. Runde Tisch Rotenburg-Verden hat am 30.09.2019 stattgefunden. Zur Unterstützung des Projektbeirates hat Herr Jäcker-Cüppers an dem Termin teilgenommen. Der Zeitplan der DB sah vor, dass die Kommunen bis Ende Januar ihre Stellungnahmen abgeben sollten. Bis Ende Juni 2020 sollte der Prozess mit EBA und BMVI ohne weitere Beteiligung der Kommunen abgeschlossen werden und anschließend die Bundestagsbefassung folgen. Die Kommunen haben dazu ein Veto eingelegt. Da Gremien und Bevölkerung zu beteiligen sind, werden die Kommunen ihre Stellungnahmen erst bis Ende Juni 2020 liefern können. Zudem erwarten sie, im gesamten Prozess beteiligt zu werden.

Der Abschluss der Untersuchungen zum übergesetzlichen Lärmschutz soll mit einem Runden Tisch im Juni 2020 diskutiert werden. Davor wird es vrs. noch einen weiteren Runden Tisch geben.

Für den Projektbeirat sind für den übergesetzlichen Lärmschutz zunächst die Bedingungen der Region maßgeblich, die allerdings im Einzelfall hinter die Wünsche der Region zurück treten. Dies ist je Streckenabschnitt ein individueller Prozess, der nicht als Standard auf andere Strecken übertragen werden darf.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 21. Sitzung des Projektbeirates, 18.11.2019

Hannover-Ost: Zum Runden Tisch gehören zwei Streckenabschnitte:

Geschwindigkeitserhöhung Hannover-Celle: Auf diesem Abschnitt haben umfangreiche lärmintensive Voruntersuchungen stattgefunden. Ziel ist eine kostensparende Geschwindigkeitserhöhung gerade in Abschnitten mit derzeit sehr niedrigen Geschwindigkeiten. Noch ist nicht abschließend geklärt, ob auf 230 oder 250 km/h ausgebaut werden soll. Bei 250 km/h wären noch deutlich umfangreichere Arbeiten nötig, da die Streckengleise dann komplett aus den Bahnhöfen heraus verlegt werden müssen.

Vorhandene Straßenüberführungen müssen größtenteils abgebrochen und neu gebaut werden, da sie für die dann erforderlichen Oberleitungen zu niedrig sind. Im Zuge der erforderlichen Brückenbauarbeiten ist u.U. die Verbreiterung von Straßen erforderlich. Die Kommunen müssten in einem solchen Fall einfordern, dass sie nicht mit Kosten belastet werden (Bedingungen der Region Nr. 7).

Abschnitt Celle-Lehrte: Es ist wohl nach wie vor der Fall, dass aus Sicht der DB für den Abschnitt voraussichtlich keine Projektindikation mehr gegeben ist. Die DB erklärt dazu, dass die Zielnetzprognose völlig andere Zahlen für den Bereich ergibt als die eigentliche Bezugsfall-Planfall-Betrachtung, die im Prins zugrunde liegt. Falls im Bereich Lüneburg-Uelzen weit weniger Kapazitäten als geplant bereitgestellt werden (bei Dreigleisigkeit), würden auf der Strecke Celle-Lehrte auch weit weniger Züge auflaufen, was dazu führt, dass aus Sicht der DB auf der Strecke keine Maßnahmen erforderlich sind.

Hannover-West: Der Projektraum ist erweitert worden, so dass Wunstorf vollständig berücksichtigt ist. Seitens der DB wurde bestätigt, dass der Deutschlandtakt Berücksichtigung finden müsse. Die zugrunde liegenden Zugzahlen wurden angesprochen. Die DB äußerte, dass die Zugzahlen von der Infrastruktur auf der Strecke Lüneburg-Uelzen abhängig wären und daher derzeit noch nicht absehbar seien.

Amerika-Ost: Die Strecke soll grundsätzlich nach den Bedingungen der Region (BdR) beplant werden, allerdings soll sie schon im August 2020 in die Planfeststellung gehen, so dass davon auszugehen ist, dass das Planfeststellungsverfahren ohne BdR erfolgt.

8. Termine Projektbeiratssitzungen 2020

Im Jahr 2020 werden wieder vier Sitzungen des Projektbeirates stattfinden. Geplant sind Termine im Februar, Mai, August/September und November jeweils montags um 18.30 Uhr in Soltau. Die Terminabstimmung erfolgt kurzfristig per doodle-Abfrage.

9. Verschiedenes

Durch die Bürgermeisterwahlen in Neustadt, Bad Bevensen und Burgdorf gibt es Veränderungen bei der Mitgliedschaft im Projektbeirat. Auf Uwe Sternbeck folgt als neuer Bürgermeister in Neustadt am Rübenberge Dominic Herbst, auf Hans-Jürgen Kammer folgt als neuer Bürgermeister in Bad Bevensen Martin Feller und auf Alfred Baxmann folgt als neuer Bürgermeister in Burgdorf Armin Pollehn. Aktuell werden im Rahmen der Unterstützung des Projektbeirates durch Fachexpertise einige Fragestellungen durch die Experten bearbeitet. Wenn es aus den Reihen des Projektbeirates weitere Fragestellungen gibt, mit denen die Experten sich beschäftigen sollten, mögen diese an die Geschäftsstelle übermittelt werden.

Bohlsen, 29. November 2019

Protokoll: Sarah Schulz

Sprecher:

Dr. Peter Dörsam

Joachim Partzsch