

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 26. Sitzung des Projektbeirates, 10.05.2021

Tagungsort: virtuell via Zoom

Teilnehmer: Dr. Heiko Blume, Jan-Hinrich Brinkmann, Lutz Brockmann, Dr. Peter Dörsam, Jörg Eggers, Ulrich Kinder, Tobias Linke, Volker Lück, Hermann Luttmann, Joachim Partzsch, Dr. Karl-Heinz Rehbein, Tobias Schütte, Klaus-Dieter Streit, Kurt Wiedenhoff sowie Sarah Schulz (GS)

Beginn: 18.30 Uhr

Ende: 19.30 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 25 des Projektbeirates

Das Protokoll 24 wird von den Anwesenden einstimmig genehmigt.

3. Strecke Hamburg-Hannover – aktueller Stand, weiteres Vorgehen

Die DB hat drei Gläserne Werkstätten durchgeführt, in denen sie Ihre Interpretation der Vieregg-Studie zum Ausbau der Bestandsstrecke Hamburg-Hannover vorgestellt hat. Herrn Dr. Vieregg wurde bisher nicht ausreichend Gelegenheit geboten, seine Überlegungen selbst zu erläutern und Fehlinterpretationen der DB richtig zu stellen.

Dr. Vieregg hat aus Mitteln des Projektbeirates einen Auftrag zur Ausarbeitung einer Erwiderung auf die DB-Interpretation erhalten.

Zwischen DB und Projektbeirat laufen aktuell Verhandlungen, ob und wie diese Ergebnisse im Rahmen der DB-Veranstaltungen präsentiert werden. Es ist völlig offen, ob eine Einigung erzielt werden kann. Für den Projektbeirat ist es zwingend erforderlich, dass Dr. Vieregg die Möglichkeit bekommt, seine Ausarbeitungen mit Folien zu präsentieren.

Die Anwesenden sind sich einig, dass der Projektbeirat eine eigene Veranstaltung zur Präsentation der weiteren Erläuterungen von Herrn Dr. Vieregg durchführen soll, wenn mit der DB keine Einigung über eine Präsentation erzielt werden kann.

DB und BMVI erklären derzeit übereinstimmend, dass die betrachteten Varianten für einen Ausbau der Bestandsstrecke nicht weiter verfolgt und in die Vorplanungen aufgenommen werden, insbesondere aufgrund des schlechten NKV.

Der Projektbeirat ist überzeugt, dass bei einer realistischen Betrachtung der Vieregg-Studie die Baukosten deutlich geringer wären als bisher dargestellt und damit das NKV deutlich besser, wahrscheinlich sogar über 1, wäre.

Bei einer späteren gerichtlichen Prüfung wäre eine entscheidende Fragestellung, ob man die Varianten zum Ausbau der Bestandsstrecken korrekt betrachtet hat und diese nicht in einem frühen Stadium fälschlich aussortiert hat, weil dafür ein völlig übertriebener Um- und Neubau angesetzt wurde und die Kosten daher viel zu hoch angesetzt wurden.

Eine realitätsnahe Betrachtung des Bestandsstreckenausbaus ist deshalb unbedingt notwendig.

Eine bestandsnahe Neubaustrecke oder eine A7-Variante sind mit dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord keinesfalls abgedeckt. Der Projektbeirat kann deshalb nicht dahinterstehen. Das, was dann geplant wird, wäre nicht mehr Alpha-E.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 26. Sitzung des Projektbeirates, 10.05.2021

4. Deutschland-Takt – Auswirkungen auf Alpha-E

Es wird von der DB für die Strecken im Alpha-E und auch für die Strecke Hannover-Bielefeld propagiert, die derzeitigen Planungen seien nicht mit dem Deutschland-Takt kompatibel. Gleichzeitig wurde durch Herrn Ferlemann erklärt, der Deutschlandtakt spiele für diese Planungen keine bedeutende Rolle.

Es entsteht der Eindruck, dass der Deutschlandtakt mit dem dritten Gutachterentwurf von denjenigen instrumentalisiert wird, die den Bau von 300km/h-Strecken voranbringen wollen. Ohne die 300 km/h Strecken ist allerdings ein Taktfahrplan mit deutlich verbesserten Umstiegen möglich. Ein Taktfahrplan an sich hat Potential, aber die Ausgestaltung ist wichtig. Dafür müssen zunächst Grundlagen geschaffen werden. Der Projektbeirat möchte dazu mit Herrn Prof. Dr. Hesse und Dr. Viereggs in Kontakt bleiben und deren fundierte Ideen zu einem sinnvollen Deutschlandtakt im Einklang mit Alpha-E einbringen.

5. Strecken Rotenburg-Verden und Verden-Nienburg-Wunstorf – Sachstand

Für die Strecke Rotenburg-Verden wurden die Unterlagen unter Berücksichtigung der Bedingungen der Region (Kernforderungen mit einem Volumen von 288 Mio. Euro) beim Eisenbahnbundesamt eingereicht und sollen noch vor der Sommerpause in die parlamentarische Befassung gehen.

Für die Strecke Verden-Nienburg-Wunstorf wurden zwischenzeitlich auch die Kernforderungen unter Berücksichtigung der Bedingungen der Region aufgestellt und beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Mit einem Volumen von 1,5 Milliarden Euro liegen die Kosten hier sehr hoch, den Großteil machen dabei zwei Tunnellösungen aus. Die parlamentarische Befassung für diesen Streckenabschnitt wird erst in der kommenden Legislaturperiode erfolgen.

Wenn jeweils die parlamentarischen Beratungen anstehen, wird der Projektbeirat schriftlichen Kontakt zu den Bundestagsabgeordneten in der Region aufnehmen und diese um Unterstützung bitten.

6. Verschiedenes

Amerika-Ost

Ein Runder Tisch hat online stattgefunden. Der Planungsstand zum Lärmschutz wurde vorgestellt. Man hat im Rahmen gesetzlicher Lärmvorsorge 75% der Lärmschutzfälle gelöst. Seitens des Projektbeirates wurde auf die Bedingungen der Region und die darin enthaltenen erhöhten Anforderungen hingewiesen.

Im Gegensatz zu anderen Strecken sehen die betroffenen Kommunen hier wohl keinen Bedarf für über die gesetzliche Lärmvorsorge hinausgehende Maßnahmen. Insofern wird der Projektbeirat diese auch nicht einfordern.

Amerika-West:

Der Projektbeirat hatte die DB mit der Bitte um ein Gespräch mit der zuständigen Projektleiterin angeschrieben. Bisher wurde nur mitgeteilt, dass seitens der DB die Gespräche zentral über Herrn Lange laufen würden.

Es haben bereits bilaterale Gespräche der DB mit Bürgermeistern entlang der Strecke stattgefunden. Die Kommunen Munster, Soltau und Visselhövede stehen untereinander in Kontakt. Im Bereich des Landkreises Verden (Kirchlinteln, Langwedel) gibt es noch keinen Austausch.

Bohlsen, 18. Juni 2021
Bohlsen, 18. Juni 2021

Protokoll: Sarah Schulz

Sprecher: Dr. Peter Dörsam

Joachim Partzsch