

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 27. Sitzung des Projektbeirates, 27.09.2021

Tagungsort: virtuell via Zoom

Teilnehmer: Christian Böker, Jan-Hinrich Brinkmann, Dr. Peter Dörsam, Ralf Goebel (bis 19.30 Uhr), Ulrich Kinder, Jürgen Kipke, Tobias Linke, Volker Lück (bis 19.30 Uhr), Christoph Neißner, Joachim Partzsch, Dr. Karl-Heinz Rehbein, Christoph Renken, Tobias Schütte, Klaus-Dieter Streit, Kurt Wiedenhoff sowie Sarah Schulz (GS)

Beginn: 18.30 Uhr

Ende: 20.00 Uhr

1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit und Genehmigung der Tagesordnung

Herr Dr. Dörsam begrüßt die Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest. Er richtete herzliche Grüße von Landrat Hermann Luttmann aus, der wegen Terminüberschneidung nicht teilnehmen kann und zur kommenden Kommunalwahlperiode aus dem Amt ausscheidet. Herr Goebel nimmt als sein Vertreter an der Sitzung teil.

2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung 26 des Projektbeirates

Das Protokoll 26 wird von den Anwesenden bei einer Enthaltung genehmigt.

3. Strecke Hamburg-Hannover – aktueller Stand (Online-Konferenz, Deutschlandtakt usw.), weiteres Vorgehen

Der aktuelle Stand nach der letzten Online-Konferenz der DB und nach den Veröffentlichungen von DB und Bund zum Deutschlandtakt wird vorgetragen. Viele Maßnahmen des Deutschlandtaktes betreffen unmittelbar Strecken aus dem Alpha-E-Raum. Insbesondere die Strecke Hamburg-Hannover ist mit starken Änderungen betroffen. In den Unterlagen zum Deutschlandtakt ist eine Neubaustrecke im Bereich Hamburg-Hannover enthalten (siehe Anlagen zum Protokoll). Hierzu ist speziell anzumerken, dass eine solche NBS/ABS (als Mischverkehrsstrecke) südlich von Soltau einen direkten Verlauf über Bergen in Richtung Celle nehmen könnte (vgl. bildliche Darstellung auf S. 36 der Bewertung Deutschlandtakt - Verkehrsbelastung des SGV im Planfall "Nord").

Offen ist, wie diese Entwürfe zum Deutschlandtakt weiter behandelt werden.

Die Projekte zum Deutschlandtakt werden in ihrer Gesamtheit im Planfall 44 des BVWP bewertet. Bei einem Gesamt-Kostenvolumen von 48,5 Mrd. Euro werden keine Einzelprojekte hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit betrachtet, sondern nur das Gesamtprojekt. So könnten auch Einzelprojekte umgesetzt werden, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis negativ (unter 1) ist, solange das Gesamtprojekt ein positives NKV behält (über 1).

Aus Sicht des BMVI würde der Planfall 44 automatisch in den vordringlichen Bedarf vorrücken, sobald er bewertet ist und ein NKV über 1 hat. Er würde damit insoweit das bisherige Alpha-E ersetzen.

Der Projektbeirat sieht dies deutlich anders und plädiert stark für die Notwendigkeit einer Bundestagsbefassung zum Deutschlandtakt. Damit wäre auch die Möglichkeit gegeben, noch Einfluss zu nehmen und mögliche Änderungen zu erwirken.

Wenn die Maßnahmen wie in den Entwürfen zum Deutschlandtakt umgesetzt würden, würde dies das Aus des Alpha-E mindestens für die Strecke Hamburg-Hannover bedeuten. Der Projektbeirat kann sich dann mindestens für die Strecke Hamburg-Hannover nicht mehr an dem Planungsprozess beteiligen.

Der Projektbeirat braucht dringend politische Unterstützung, die auf Landes- und Bundesebene eingefordert werden soll. Mit dem Land wird zunächst persönlicher Kontakt aufgenommen. Auf Bundesebene sollen die MdB der Region (insbesondere auch die Neu-Gewählten) mit einem Schreiben des Projektbeirates informiert und um Unterstützung für eine Bundestagsbefassung und das Alpha-E insgesamt gebeten werden. Es soll auch gebeten werden, Alpha-E und den

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Protokoll 27. Sitzung des Projektbeirates, 27.09.2021

Deutschlandtakt in den Koalitionsverhandlungen zu thematisieren. Zusätzlich sollen alle Mitglieder des Projektbeirates ihre persönlichen Kontakte in die Politik nutzen, um für die aktuelle Problematik zu sensibilisieren.

Parallel läuft die Sensitivitätsbetrachtung zu dem bestehenden BVWP-Projekt Hamburg - Hannover. Hier ist die Vorplanung vergeben und soll noch 2022 abgeschlossen werden. Aus den bisherigen Erkenntnissen ist zu erwarten, dass dieses Verfahren zu einer A 7 nahen Streckenführung führen wird, wenn die Potentiale der Bestandsstrecke nicht in weiteren offenen Untersuchungen gehoben werden, sondern es bei den bisherigen fragwürdigen Bewertungen durch die Gutachter der DB Netz AG bleibt.

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

Dieser Tagesordnungspunkt wurde vor TOP 3 behandelt.

Rotenburg-Verden:

Vier höhengleiche Bahnübergänge sollen im Zuge der Veränderungen an der Strecke Rotenburg-Verden beseitigt werden (zwei in der Gemeinde Kirchlinteln, einer in der Stadt Verden, einer in Westerwalsede). Sie waren auch Gegenstand des Bundestagsbeschlusses.

Die AG Anrainerkommunen hatte im Anschluss wegen des Verfahrensablaufs Kontakt mit der DB und mit Herrn PStS Ferlemann aufgenommen. Beide sehen die Notwendigkeit, dass die Straßenbaulastträger den Nachweis für die Notwendigkeit der Beseitigung der Bahnübergänge bringen. Die AG Anrainerkommunen sieht das anders und ist der Meinung, dass der Bundestagsbeschluss für die Umsetzung ausreicht. Ein entsprechendes Schreiben an Herrn PStS Ferlemann ist bisher unbeantwortet geblieben.

Die AG Anrainerkommunen möchte den Projektbeirat informieren, wenn von dessen Seite Unterstützung notwendig ist.

Nienburg-Wunstorf:

Die Kostenschätzung für die übergesetzlichen Maßnahmen nach den Bedingungen der Region ist mit rund 1,5 Mrd. Euro sehr hoch. Eine Vorlage für eine Bundestagsbefassung, die Aufgabe des neuen Bundestags sein wird, liegt derzeit noch nicht vor.

5. Strecke Amerika-West – Bericht vom Online-Termin mit der DB

Am 14. September 2021 hat eine Online-Konferenz mit der DB zum Projektabschnitt Amerika-West stattgefunden. Aus dem Projektbeirat haben einige Streckenanrainer teilgenommen.

Die zuständige Projektleiterin schilderte im Wesentlichen den vorgesehenen Verfahrensablauf. Die Planungsaufträge für die Phasen 1 und 2 der Vorplanung wurden erteilt. Der gesamte Projektabschnitt Amerika-West wurde in Teilprojekte untergliedert.

Der Deutschlandtakt wurde seitens der Vertreter des Projektbeirates angesprochen. Die zuständige Projektleiterin ist darauf nicht inhaltlich eingegangen. Offenbar werden die Auswirkungen des Deutschlandtaktes in den Planungen nicht berücksichtigt.

Seitens der DB ist derzeit keine frühe Bürgerbeteiligung zum Beispiel in Form von Runden Tischen vorgesehen. Der Projektbeirat hat einen wirklichen Beteiligungsprozess in der Region unter Einbeziehung aller betroffenen Kommunen, Umweltverbände und Bürgerinitiativen zum Ziel und wird dies in einem Schreiben an die Politik platzieren.

6. Verschiedenes

Keine Wortmeldungen

Protokoll: Sarah Schulz

Sprecher: Dr. Peter Dörsam

Joachim Partzsch