

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## Protokoll 29. Sitzung des Projektbeirates, 21.02.2022

Tagungsort: virtuell via Zoom

Teilnehmer: Anna Adamczak (in Vertretung für Ulf-Marcus Grube), Dr. Heiko Blume, Christian Böker, Jan-Hinrich Brinkmann (bis 19.15 Uhr), Lutz Brockmann, Dr. Peter Dörsam, Jörg Eggers, Ulf Frohloff, Daniel Gebelein, Ralf Goebel, Arne Jacobs, Dr. Solveigh Janssen, Ulrich Kinder, Jürgen Kipke, Tobias Linke, Volker Lück, Christoph Neißner, Joachim Partzsch, Dr. Karl-Heinz Rehbein, Tobias Schütte, Klaus-Dieter Streit, Kurt Wiedenhoff sowie Sarah Schulz (GS)

Beginn: 18.30 Uhr

Ende: 19.35 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. Veränderungen Mitglieder**

Die Vertreter der BI Suderburger Land haben seit geraumer Zeit nicht mehr an den Sitzungen teilgenommen und haben daher zugestimmt, ihre Mitgliedschaft an eine andere Bürgerinitiative zu übertragen. Die Bürgerinitiativen haben daher Herrn Hans-Joachim Danzenbächer, Initiative Lärmschutz + aus Deutsch Evern, als neues Mitglied bestimmt. Die BI Suderburger Land behält den Stellvertreter-Posten.

Die Mitgliedschaft von Ulrich Kinder, Stadt Celle, wird zum 1.4.2022 seine Nachfolgerin Elena Kuhls übernehmen.

In Visselhövede steht die Wahl eines neuen Bürgermeisters / einer neuen Bürgermeisterin an, der/die dann die Nachfolge von Herrn Goebel antreten wird.

### **3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung 28 des Projektbeirates**

Das Protokoll 28 wird von den Anwesenden einstimmig genehmigt.

### **4. Strecke Hamburg-Hannover – aktueller Stand (Kontakt Bundestagsabgeordnete, BMDV (bisher BMVI), DB, Öffentlichkeitsarbeit usw.),**

Stand des Prozesses aus Sicht der DB dargestellt wurde. Die nachfolgend angegebenen Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) beziehen sich jeweils auf das Gesamtprojekt Alpha-E.

Der Werdegang des Prozesses stellt sich aus Sicht des Projektbeirates kurz gefasst wie folgt dar:

- Am 7.11.2019 wurden von der DB Berechnungen zur Bestandsstrecke mit einem NKV von 0,47 und zu einer zweiten Variante (Bestandsstrecke mit zusätzlichem Nahverkehr) mit einem NKV von 0,76 präsentiert. Um eine Lösung und ein besseres NKV zu erreichen, hätten diese Varianten optimiert werden müssen. Diese Optimierung hat jedoch nie stattgefunden. Die DB hat nicht weiter daran gearbeitet.
- Am 29.1.2020 wurde von der DB die Variante 2 gezeigt. Deren Betrachtung wurde abgebrochen, weil man ein NKV kleiner 1 vermutete.
- Am 16.2.2021 wurde eine Variante mit einer bestandsnahen Umfahrung mit einem NKV von 0,62 von der DB präsentiert. Auch diese wurde aufgrund des NKV verworfen.
- Gleichzeitig hat die DB mit ihrer sogenannten Sensitivitätsanalyse begonnen, die sich immer mehr zu einem Streckenfindungsprozess wandelte. Die Sensitivitätsanalyse ist erst einmal eine Zusammentragung von objektiven Begebenheiten (Raumwiderstände aus regionalen Raumordnungsprogrammen, Natur/Umweltwiderstände). Die von der DB getroffene Auswahl der Grobkorridore ist dann aber eine planerische Entscheidung, in die die DB auch eigene Kriterien hat einfließen lassen. Mittlerweile spricht auch die DB selbst von

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## Protokoll 29. Sitzung des Projektbeirates, 21.02.2022

Streckenfindung. In diesem Prozess wurde die A7-Variante mit einem NKV von 1,18 für das Gesamtprojekt von der DB präsentiert.

- Damit werden die anderen Varianten auch bei einem wohlmeinenden Bundestag keine Chance haben. Man müsste sie weiter entwickeln, das passiert aber nicht.
- Von der DB wurden jetzt Grobkorridore präsentiert. Entscheidend sind entlang der Bestandsstrecke die weißen Flecken rund um Lüneburg, Bad Bevensen und Uelzen. Diese und damit auch die Bestandsstrecke, die dort entlangläuft, gehören nicht zum ermittelten Korridor. Damit ist Bestandsstrecke quasi ausgeschlossen. Gleichzeitig sind damit Einzelumfahrungen nicht sinnvoll bzw. wirtschaftlich darstellbar.
- Der 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes hat inzwischen als Planfall 44 in den BVWP Eingang gefunden. Darin sind eine A7-nahe Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover mit Vmax 300km/h sowie eine Erhöhung der Güterzugzahl auf der Bestandsstrecke enthalten.
- Die Studie von Dr. Vieregg wurde von DB vollkommen verzerrt durchgerechnet (siehe Beispiel Bahnhof Lüneburg) und anschließend verworfen wegen der hinzugefügten Neubauanteile und der damit verbundenen astronomisch hohen Kosten.
- Laut DB soll die Vorplanung Ende 2022 ergebnisoffen abgeschlossen sein. Es ist allerdings angesichts des bisherigen Prozesses kaum denkbar, dass eine Vorplanung präsentiert wird, die dem Bundestag noch einen Spielraum lässt.

Der Projektbeirat war zwischenzeitlich aktiv und versucht auf den aktuellen Prozess Einfluss zu nehmen. Unter anderem wurden Schreiben an die neuen Bundestagsabgeordneten, die Anrainerkommunen entlang der Grobkorridore und die neuen Entscheidungsträger im BMDV gesendet. Zum BMDV konnte noch kein persönlicher Kontakt hergestellt werden. In Kürze findet ein Gespräch mit der hiesigen FDP-Abgeordneten statt verbunden mit der Hoffnung, darüber den persönlichen Zugang zum BMDV zu erreichen.

Seitens der DB hat es in einzelnen Landkreisen und Gemeinden bilaterale Gespräche gegeben.

Aus dem Landkreis Harburg wurde ein Schreiben an Bundesverkehrsminister Wissing gesendet, das u.a. fordert, die im DSN entwickelte Variante mit zu betrachten. Das Schreiben wurde auch von den Bürgermeistern/-innen im Landkreis Harburg sowie von den MdB aus dem Landkreis Harburg unterzeichnet.

Der Landkreis Uelzen begrüßt diese Initiative sehr und organisiert ein ähnliches, etwas nachgeschärftes Schreiben aus den Landkreisen Uelzen, Heidekreis, Rotenburg, Celle und Lüchow-Dannenberg. Lüchow-Dannenberg ist zwar nicht unmittelbar betroffen, möchte aber zukünftig nicht auf die Fernverkehrsansbindung über Uelzen verzichten und damit faktisch vom Schienenverkehr abgehängt werden. Auch dieses Schreiben werden die örtlichen Bürgermeister/-innen und die MdB aus der Region unterzeichnen. Der Versand soll kurzfristig erfolgen. Es soll dann die Reaktion aus dem BMDV abgewartet werden, bevor ggf. die Öffentlichkeit gesucht wird.

Die Anwesenden sprechen sich dafür aus, dass in diesem Jahr wieder ein Statustreffen des Projektbeirates als Präsenzveranstaltung stattfinden soll. Dieses soll idealerweise im Vorfeld der Landtagswahlen in Niedersachsen Anfang September in Celle stattfinden.

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

Rotenburg-Verden:

Aktuell ist das zentrale Thema für den Streckenabschnitt Rotenburg-Verden die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen. Der Bundestagsbeschluss sieht dafür kein zusätzliches Budget

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## **Protokoll 29. Sitzung des Projektbeirates, 21.02.2022**

ausgelöst durch Lärmschutz vor, sondern erwartet eine Kostenregulierung aus vorhandenem Budget. Das setzt verkehrliche Belange voraus.

Die DB hat für einen am 8.3. in Verden stattfindenden Termin Zugzahlen angekündigt. Ob eine verkehrliche Begründung möglich ist (u.a. auch aufgrund von Zeiten für Rettungsdienst und Feuerwehr) ist offen.

Die Entscheidung liegt letztlich beim Eisenbahnbundesamt. Sollte die verkehrliche Begründung und damit die Finanzierung aus vorhandenem Budget nicht möglich sein, muss das Thema erneut dem Bundestag vorgelegt werden.

Verden-Nienburg-Wunstorf:

Es gibt derzeit keinen neuen Sachstand. Der Streckenabschnitt ist für die parlamentarische Befassung vorbereitet, die in der letzten Bundestagsperiode nicht mehr erfolgen konnte. Wann sich der neue Bundestag damit befassen wird, ist noch offen.

Parallel laufen bilaterale Verhandlungen zur Bahnübergangsbeseitigung, die außerhalb Alpha-E abgewickelt werden.

### **6. Strecke Amerika-West – Sachstand**

Im September 2021 waren von der DB noch Runde Tische angekündigt worden. Nach aktueller Aussage der DB sind diese nun nicht mehr geplant, da sie von den Kommunen nicht gewünscht seien. Dies können die anwesenden kommunalen Vertreter so nicht bestätigen. Laut DB soll es ausschließlich Einzelgespräche mit den betroffenen Kommunen geben.

Derzeit gibt es Versuche eine AG der Anrainerkommunen ähnlich dem Vorbild Rotenburg-Verden zu etablieren. Dazu hat es zunächst einen Schriftwechsel zwischen den betroffenen Kommunen und Landkreisen gegeben. Es gibt erste Planungen für ein Auftaktgespräch in Soltau. Der Projektbeirat unterstützt dies ausdrücklich und würde sich die Einrichtung einer AG Anrainerkommunen zum Austausch untereinander sehr wünschen.

### **7. Änderung der Geschäftsordnung (zweijährige Amtszeit für die Sprecher)**

Die Sprecher sollen zukünftig für eine zweijährige Amtszeit gewählt werden. Die bisherige Amtszeit betrug ein Jahr. Die anwesenden stimmberechtigten Mitglieder beschließen einstimmig folgende Änderung in §2 der Geschäftsordnung:

*Aus dem Kreis der Mitglieder wird für die Dauer von **2 Jahren** ein Sprecher/ Vorsitzender und ein stellvertretender Sprecher/ Vorsitzender mit einer Stimmenmehrheit von 2/3 gewählt. Er vertritt den Projektbeirat nach außen.*

### **8. Wahl zweier Sprecher für den Projektbeirat**

Laut Geschäftsordnung sind die Sprecher des Projektbeirates für zwei Jahre zu wählen. Kurt Wiedenhoff übernimmt die Wahlleitung. Es wird Wiederwahl von Dr. Peter Dörsam und Joachim Partzsch vorgeschlagen. Weitere Kandidaten gibt es nicht. Dr. Peter Dörsam und Joachim Partzsch werden einstimmig wiedergewählt und nehmen die Wahl an.

### **9. Verschiedenes**

Die Anwesenden danken den aus dem Projektbeirat ausscheidenden Mitgliedern für ihr Engagement in den letzten Jahren und die Begleitung des Prozesses. Eine gebührende Verabschiedung soll bei der nächsten Präsenzveranstaltung nachgeholt werden.

Bohlsen, 01.03.2022

Protokoll: Sarah Schulz

Sprecher: Dr. Peter Dörsam

Joachim Partzsch