
DB Netz AG

3. Informationsveranstaltung zum Großprojekt Hamburg/Bremen - Hannover

Dokumentation

10. Januar 2018

Ort:	Dormero Hotel Hannover
Dauer:	14.00 – 17.00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, IFOK
Dokumentation:	Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Präsentation der Deutschen Bahn
- TOP 2 Vorstellung der volkswirtschaftlichen Bewertung des optimierten Alpha E (Methodik, Treiber, Interpretation), Trimode
- TOP 3 Präsentation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
- TOP 4 Vortrag des niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
- TOP 5 Bericht über die Aktivitäten des Projektbeirats
- TOP 6 Fragen der Teilnehmenden & Diskussion

Anlagen zur Dokumentation

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 2 Präsentation zur volkswirtschaftlichen Bewertung optimiertes Alpha E (Trimode)
- Anlage 3 Präsentation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Anlage 4 Redemanuskript des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
- Anlage 5 Präsentation des Projektbeirats Dialogforum Schiene Nord

TOP 1 Präsentation der Deutschen Bahn

Matthias Hudaff, Projektleiter des Großprojekts Hamburg/Bremen – Hannover bei der DB Netz AG, begrüßt die anwesenden Teilnehmer der Veranstaltung, richtet Grüße von Herrn Limplrecht aus und stellt den aktuellen Stand des Projektes vor (**Anlage 1**).

TOP 2 Vorstellung der volkswirtschaftlichen Bewertung des optimierten Alpha E (Methodik, Treiber, Interpretation)

Stefanos Kotzagiorgis, Trimode, stellt als beauftragter Gutachter des Bundes die Methodik zur Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens von Infrastrukturprojekten im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vor und erläutert die konkreten Bemessungsgrundlagen für das optimierte Alpha E (**Anlage 2**).

TOP 3 Präsentation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Alexander Lanz, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erläutert den Teilnehmenden die neuen Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben und deren möglichen Auswirkungen auf das Projekt Hamburg/Bremen – Hannover (**Anlage 3**).

TOP 4 Vortrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Hans-Peter Wyderka, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) referiert zur Rolle des Landes Niedersachsen in den Projektplanungen (**Anlage 4**).

TOP 5 Bericht über die Aktivitäten des Projektbeirats

Herr Dr. Dörsam und Herr Partzsch vertreten als Sprecher den Projektbeirat des Dialogforums Schiene Nord und berichten über dessen Aktivitäten (**Anlage 5**).

TOP 6 Fragen der Teilnehmenden

Alle Referenten stehen im zweiten Teil der Veranstaltung für die Beantwortung von Fragen der Teilnehmenden zur Verfügung.

Wie kann es sein, dass im BVWP Ortsumfahrungen z.B. im Bereich Lüneburg – Uelzen vorgesehen sind, obwohl das Dialogforum Schiene Nord sich mit der Auswahl des Alpha E sehr klar für einen Ausbau und gegen Neubautrassen durch unzerschnittene Räume ausspricht?

[Dörsam, Projektbeirat:] Bereits im Abschlussdokument des Dialogforums ist festgehalten, dass Ortsumfahrungen prinzipiell möglich sein sollen. Dabei handelt es sich lediglich um sehr engräumige Umgehungen einzelner Städte, nicht jedoch um großräumige Umfahrungen. Ob eine solche Ortsumfahrung realisiert werden soll, muss mit den jeweiligen Städten im Dialog geklärt werden.

[Wyderka, MW:] Die Initiative für die Aufnahme der Ortsumfahrungen in den BVWP ging nicht vom Land Niedersachsen aus. Die Umfahrungen widersprechen aber auch nicht den Grundsätzen des Abschlussdokuments, da sie dort bereits als Option genannt waren. In einigen Kommunen haben sich bereits kritische Positionen bezüglich der Durchfahrung der Ortschaften gebildet, so dass die Möglichkeit für Ortsumfahrungen durchaus mit einigen örtlichen Positionen korrespondiert.

Macht es nicht Sinn den Ausbau der Amerikalinie (Langwedel – Uelzen) in den Planungen hintenanzustellen, da die Prognose für den Hafenhinterlandverkehr derzeit nicht einzutreten scheint?

[Lanz, BMVI:] Der Bund strebt an, das Gesamtvorhaben 2018 in die Planung zu bringen. Das umfasst auch die Amerikalinie, die fester Bestandteil des Alpha E und damit Teil der Nutzen-Kosten-Berechnung ist. Erst wenn detailliertere Planungen vorliegen, lässt sich konkreter beantworten und bewerten, welchen Nutzen einzelne Bestandteile des Alpha E im Verhältnis zu ihren Kosten tatsächlich haben.

[Wyderka, MW:] Die Amerikalinie hat eine sehr relevante Entlastungswirkung für die Knotenpunkte. Seitens des Landes haben wir uns viel Mühe gegeben, eigene Planungsbeiträge und Kostenreduzierungen auch hinsichtlich der Amerikalinie beizutragen.

Wird die Zugzahlenprognose 2030 angepasst, wenn sich im laufenden BVWP-Zeitraum herausstellt, dass die Prognose nicht eintritt, beispielsweise in Bezug auf den Hafenhinterlandverkehr?

[Kotzagiorgis, Trimode:] Die Prognose aus dem Jahre 2014 bleibt Basis der Berechnungen für alle Projekte des BVWP 2030. Auch wenn der Hafenhinterlandverkehr der beiden deutschen Häfen sich bisher vielleicht etwas weniger stark als prognostiziert entwickelt hat, liegen wir nach wie vor im Trend der Prognose. Derzeit sind auch noch nicht alle Grundannahmen der Prognose umgesetzt beziehungsweise eingetroffen.

Ist die langfristige Unterstützung des Projektbeirats durch das Land Niedersachsen sichergestellt?

[Wyderka, MW:] Das Land finanziert bereits die Geschäftsstelle des Projektbeirats. Zusätzlich soll in absehbarer Zeit auch die fachliche Unterstützung zu einzelnen Themen finanziert werden. Dafür wird es eine Ausschreibung geben.

Im Dialogforum waren die Kosten für das Alpha E mit ca. 1,5 Milliarden Euro beziffert. Im BVWP sind die Kosten schon mit 3,8 Milliarden angegeben. Wodurch ergibt sich diese Differenz und warum weist das Projekt trotz allem nur einen NKV von 1,0 auf?

[Kotzagiorgis, Trimode:] Die quasi Verdoppelung der Kosten ergeben sich durch die zusätzlichen optimierenden Maßnahmen, insbesondere durch die Geschwindigkeitssteigerung auf der Strecke Hamburg – Hannover. Diese Zeiteinsparungseffekte kommen besonders dem

Schienenpersonenfernverkehr zugute und machen gut 50 % des zusätzlichen Nutzens aus. Durch die optimierenden Maßnahmen verbessert sich der NKV insgesamt von 0,8 auf knapp 1,0.

Wie kommen die elf Minuten Zeitersparnis zwischen Hamburg und Hannover zustande?

[Kotzagiorgis, Trimode:] Im Vergleich zum ursprünglichen Alpha E weist das optimierte Alpha E wesentliche Änderungen auf, um zusätzlichen Nutzen zu generieren. Besonders nutzbringend ist dabei die Zeitersparnis von elf Minuten auf der Strecke Hamburg – Hannover. Dem BVWP liegt eine fiktive „Konstruktionstrasse“ oder auch „Spieltrasse“ zugrunde, um die Berechnungen umzusetzen. Dabei wurden auch Umfahrungen berücksichtigt, die immer zweigleisig vorgesehen sind. Der genaue Verlauf der Trasse muss noch ermittelt werden.

[Hudaff, DB Netz AG:] Im BVWP ist nicht genauer definiert, durch welche konkrete Trassenführung oder sonstige Maßnahmen diese Zeitersparnis erreicht werden kann. Aufgabe des anstehenden Planungsprozesses ist es, „richtige“ Trassen zu planen, mit denen das Ziel des BVWP erreicht werden kann. Dazu werden wir Mitte 2019 erste Ergebnisse haben. Wie heute bereits vorgestellt, ist die Zeiteinsparung auf der Strecke Hamburg – Hannover ein wesentlicher Nutzenfaktor für das Gesamtprojekt. Teil der Planungsaufgabe ist es, das Projekt weiter zu optimieren.

Wie ist die Aussage des Projektbeirats: „Wir haben dafür zu sorgen, dass der übergesetzliche Lärmschutz kommt.“ zu verstehen?

[Dörsam, Projektbeirat:] Der Weg zu übergesetzlichem Lärmschutz ist über die Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV). Über diese können unsere Bedingungen dem Deutschen Bundestag vorgestellt werden, der am Ende darüber zu entscheiden hat. Am Beispiel der Rheintalbahn zeigt sich, dass der Bundestag durchaus bereit ist, solche Forderungen zu unterstützen.

Gelten die Möglichkeiten der BUV auch für solche Strecken des Alpha E, die heute nicht zum Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) gehören?

[Lanz, BMVI:] Das Alpha E ist mit allen seinen Bestandteilen Teil des TEN-Gesamtnetzes. Ein Großteil des Alpha E gehört darüber hinaus zum TEN-Kernnetz.

Wer kümmert sich darum, zur Verfügung stehende Subventionen der EU für TEN-Strecken zu beantragen?

[Hudaff, DB Netz AG:] Zunächst einmal ist festzuhalten, dass das Projekt ein bundesfinanziertes Projekt des Bedarfsplans ist. Die Vorplanungskosten für alle in der heutigen Veranstaltung vorgestellten Bestandteile sind vollständig finanziert. Wenn es zukünftig die Möglichkeit gibt ergänzend eine EU-Finanzierung zu erhalten, werden wir uns darum kümmern.

Von welchen Geldern wird die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ finanziert?

[Lanz, BMVI:] Zum heutigen Zeitpunkt kann niemand sagen, wovon die Umsetzung der übergesetzlichen Forderungen der Region finanziert wird. Entscheidend ist, dass das Vorhaben IFOK GmbH

insgesamt ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis wahr. Wenn das im Ergebnis des Dialogs entwickelte Projekt die Gesamtwirtschaftlichkeit einhält und die Maßnahmen gleichzeitig rechtskonform sind, besteht grundsätzlich kein Finanzierungsproblem, da der Bund für die Ausbaufinanzierung verantwortlich ist. Wenn übergesetzliche Forderungen umgesetzt werden sollen, muss der Deutsche Bundestag deren Finanzierung beschließen. Die Finanzierung hängt nicht zuletzt von den dann zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln des Bundes ab.

Könnte man nicht einfach den in der Barwertrechnung angenommenen Zinssatz von 1,7 % auf ein niedrigeres realistisches Niveau senken, um dadurch das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu verbessern?

[Kotzagiorgis, Trimode:] Der den Berechnungen im BVWP zugrunde gelegte Zinssatz wurde wissenschaftlich errechnet und festgelegt. Er berücksichtigt auch das insgesamt prognostizierte Wirtschaftswachstum bis 2030 und wird für alle BVWP-Projekte herangezogen. Er lässt sich somit nicht einfach für ein Projekt beliebig ändern.

Kann zugesagt werden, dass die „Bedingungen der Region“ auch an den Streckenabschnitten gelten, an denen zwar keine Baumaßnahmen stattfinden, die Anwohner aber von erheblichem Mehrverkehr betroffen sein werden (Zulauf-/Ablaufstrecken)?

[Lanz, BMVI:] Nach derzeitiger Gesetzeslage besteht an den Zulaufstrecken kein Anspruch auf verbesserten Schallschutz. Forderungen dieser Art sind also übergesetzlicher Natur, die nach heutiger Gesetzeslage abzulehnen sind. Zusätzlich stellt sich die Frage, was genau als Zulaufstrecke gelten soll und was nicht. Wo zieht man die Grenze? Der Nutzen des Projekts Hamburg/Bremen – Hannover reicht bis nach Bayern und an die polnische Grenze. Man kann aber sicherlich nicht an allen diesen Strecken übergesetzlichen Lärmschutz umsetzen. Der Bundestag hat mit seinem Beschluss zum Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ explizit keine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen, sondern ermöglicht lediglich im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt zu prüfen.

[Dörsam, Projektbeirat:] Für den Bereich um Lüneburg hat sich die Situation durch das optimierte Alpha E geändert, denn durch die vorgesehenen geschwindigkeitssteigernden Maßnahmen findet hier nun auch ein Ausbau statt. Die Umsetzung der Bedingungen der Region für die reinen Zu- und Ablaufstrecken wurde vom Niedersächsischen Landtag einstimmig unterstützt, die Umsetzung dieser Bedingung erfordert aber noch viel Überzeugungsarbeit.

Das Projekt ist doch jetzt schon am Rande der Unwirtschaftlichkeit und wird durch die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ noch unwirtschaftlicher werden. Haben Sie keine Sorge, dass jemand Sie verklagen könnte, weil Sie ein unwirtschaftliches Projekt planen?

[Lanz, BMVI:] Das Projekt Hamburg/Bremen – Hannover erreicht so, wie es jetzt im BVWP steht gerundet einen NKV von 1,0. Das ist zwar knapp, aber so hat der Bundestag das Projekt im

Dezember 2016 ins Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen. Damit ist die Planungskostenfinanzierung als wichtigste Grundlage für die Umsetzung gesichert. Nichtsdestotrotz bleibt es Aufgabe des Bundes, die Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts zu wahren. Dabei ist zwischen der Gesamtwirtschaftlichkeit einer Maßnahme und deren wirtschaftlicher Umsetzung zu unterscheiden. Bei der Rheintalbahn beispielsweise ist die Gesamtwirtschaftlichkeit auch trotz der übergesetzlichen Maßnahmen mit einem NKV von 1,6 nach wie vor gegeben. Das Projekt umzusetzen bleibt gesamtwirtschaftlich richtig, auch wenn man hinsichtlich seiner Umsetzung Zugeständnisse an die Region macht, die über die gesetzlich festgelegten Regularien hinausgehen. Ein Projekt mit einem NKV unter 1,0 widerspricht aber nicht nur § 7 der Bundeshaushaltsordnung, sondern macht aufgrund der mangelnden Wirtschaftlichkeit schlichtweg keinen Sinn.

[Dörsam, Projektbeirat:] Es gibt Ausnahmen, wie das Schiffshebewerk Lüneburg-Scharnebeck, das mit einem NKV von 0,7 trotzdem in den BVWP aufgenommen wurde. Es kann also eine Entscheidung des Bundestages sein, aus bestimmten Gründen eine Maßnahme umsetzen zu wollen, obwohl sie ein NKV unter 1 hat. Grundsätzlich ist es natürlich wichtig zu gucken, wie durch weitere Optimierungen ein zusätzlicher Nutzen im Projekt generiert werden kann.

Ich verstehe den Antrag des Bundestages als Würdigung dessen, dass es in bestimmten Fällen auch Projekte geben kann, die vielleicht keine Wirtschaftlichkeit haben, die der Bund aber aufgrund ihrer übergeordneten Bedeutung trotzdem umsetzen möchte.

[Lanz, BMVI:] Der Deutsche Bundestag hat in seinem Antrag formuliert, dass er im Einzelfall Entscheidungen treffen kann, die von den Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung abweichen. Nach Auslegung der Bundesregierung bezieht sich dies auf die wirtschaftliche Umsetzung und nicht auf die Gesamtwirtschaftlichkeit. Sollte dies von Ihnen anders interpretiert werden, bewegen Sie sich in einer Grauzone mit sehr hohen rechtlichen Hürden. Ich möchte Sie davor warnen, zu viel Hoffnung in diese Grauzone zu setzen.

Die Region hat sich mit dem Alpha E bereit erklärt, unter bestimmten Bedingungen Belastungen zu tragen. Die Umsetzung dieser Bedingungen wurde auch von Herrn Ferlemann zugesagt. Wenn die Vertreter des Bundes jetzt sagen, dass sie sich daran nicht mehr gebunden fühlen, dann fühlen wir uns als Region an diesen Konsens zukünftig auch nicht mehr gebunden.

[Lanz, BMVI:] Herr Ferlemann hat beim Dialogforum Schiene Nord zugesagt, dass das Alpha E im Rahmen der BVWP-Erstellung bei positiver Bewertung in diesen aufgenommen wird. Außerdem hat er zugesagt, dass die „Bedingungen der Region“ im Rahmen der Planungen betrachtet und bewertet werden. Beides wurde beziehungsweise wird gemacht.