

## **Statement Niedersachsen bei DB-Infoveranstaltung zum Alpha-E am 10.01.2018**

- Sehr geehrte Damen und Herren,
  
- Nach dem Dialogforum Schiene Nord wurde das Thema Information und Beteiligung Ende 2015 an die DB zurückgegeben. Diese Aufgabe löst die DB mit den großen Informationsveranstaltungen wie heute und mit den ins Detail gehenden Runden Tischen zu den einzelnen Teilmaßnahmen hervorragend. So bietet die Bahn auf allen Ebenen die Möglichkeit zur Mitwirkung und zur Information.
  
- Dank an Herrn Hudaff für die Gelegenheit, hier und heute den Blickwinkel des Landes darzustellen, obwohl das Land hier nicht plant, nicht baut und auch das Schienennetz nicht betreibt.
  
- Dank an den Projektbeirat und dessen wichtige Mitarbeit bei der Projektbegleitung.
  
- Das Land bringt sich also weiterhin intensiv ein. Hierzu gehört auch die Unterstützung des Projektbeirates. Ich hoffe, dass wir zeitnah auch die fachliche Unterstützung für den Projektbeirat beauftragen können.
  
- Ich möchte Sie über die weiteren aktuellen Aktivitäten des Landes informieren:
  - Seit November arbeitet die neue Landesregierung - Minister Dr. Althusmann. Zusätzlich im MW ist jetzt das Thema Digitalisierung, aber der Verkehr bleibt im MW erhalten. Ebenso bleiben die bekannten Ansprechpartner erhalten.

- Der Koalitionsvertrag beinhaltet die Fortsetzung des eingeschlagenen Weges. Das heißt auch, Lösungsansätze zu den Forderungen / Bedingungen der Region zu finden. Außerdem wird von der neuen Landesregierung das Dialogforum Schiene Nord als Vorbild für weitere Projekte wie den Ausbau Hannover – Bielefeld gesehen.
- Das Land wird also weiterhin konstruktiv den eingeschlagenen Weg begleiten.
- Wie sieht diese Begleitung bislang aus?
  - Die Realisierung der Alpha-Lösung erfolgt unter Einbeziehung von Sonderwünschen, die bei einer Standard-Planung nicht vorgesehen sind. Allerdings ist die Frage nach Art und Umfang dieser Sonderwünsche nicht einfach zu beantworten. Die heftigen Diskussionen hierzu zeigen, dass wir die Mitwirkung aller Beteiligten brauchen – auch die des Landes.
  - Über den Weg zu übergesetzlichen Lärmschutz wurde schon bei vorherigen Veranstaltungen gesprochen.
  - Heute will ich einen Einblick in das Thema Bahnübergänge geben. Das Gesetz sieht vor, dass bei Ausbauprojekten der Schiene bei Maßnahmen an Bahnübergängen die Kommunen mitzahlen müssen, auch wenn sich für sie nichts ändert, also keine Verbesserung auf der Straßenseite erreicht wird. Die Bundesregierung wurde bereits vom Bundestag einstimmig beauftragt für eine Gleichstellung von Neubaustrecken und Ausbaustrecken bei wichtigen TEN-Projekten zu sorgen. An diesem Ziel arbeiten wir weiter und hoffen auch beim Alpha davon zu profitieren. Unabhängig davon fördert das Land bislang den gesetzlich verankerten kommunalen Anteil. Die Fortsetzung

dieser Förderung ist aktuell Gegenstand der parlamentarischen Beratung.

- Mit der Frage der Förderung ist das Thema Bahnübergänge aber nicht erledigt. Denn es gibt auch noch sog. Bahnüberführungen, also Eisenbahnbrücken, die über Straßen führen. Beim Dialogforum waren diese Kreuzungen noch kein Thema, weil alle davon ausgingen, dass die Straßenseite von einer Erweiterung einer Eisenbahnbrücke unbehelligt bleiben würde, solange von der Kommune oder dem Landkreis keine Wünsche nach einer anderen Lösung geäußert werden. Aber jetzt steht im Raum, dass das Verlangen nach einer Brückenerweiterung auf der Straßenseite unterstellt werden muss und damit einhergehend die Kommune zu sehr großen Finanzierungsbeiträgen gezwungen wird. Hierzu hat das Eisenbahn-Bundesamt eine entsprechende Verfügung ausgegeben. Eine solche Einbeziehung der Kommunen in ungewollte Veränderungen der Straße kann aus Sicht des Landes nicht sein. Daher haben wir aufgezeigt, wie die Beibehaltung der Brückenmaße und damit die Entlastung der Kommunen erreicht werden kann.
- Welche Fragestellungen bewegen uns für das Jahr 2018?

Uns ist wichtig, wie die Ertüchtigung der großen Knoten in Angriff genommen wird. Der Ausbau der Knoten Bremen, Hamburg und Hannover war im Dialogforum eine zentrale Frage. Der Bund hatte uns zugesagt, diese Aufgaben separat zu lösen. Der Knoten Hannover wurde in letzter Sekunde noch als eigenes BVWP-Projekt aufgenommen. Wir haben zwar zu anstehenden Untersuchungen für die Knoten Hamburg und Hannover zugeliefert, wie der Nahverkehr aussehen soll, aber weiter wissen wir noch nichts.

- Ein wichtiger Grund für die intensive Begleitung des Landes beim gesamten Projekt Alpha-E ist auch in den Ausführungen von Herrn Lanz zu sehen: Wir wollen dazu beitragen, dass mehr Nutzen und weniger Kosten verursacht werden, damit wir mehr Spielraum bei der Gestaltung haben.

- Beispiel Hinterfragung von kostentreibenden Elementen wie z.B. dreigleisiger Abschnitte beim Ausbau Rotenburg – Verden. Bereits die komplette Zweigleisigkeit wird vom Bund als nicht zwingend erforderlich gesehen. Für ein auch abschnittweises drittes Gleis sehen wir bislang keinen Kapazitätsbedarf und auch keinen sachlichen Grund:

Es wäre ja ein Überholgleis. Solche Einrichtungen braucht man für den schnellen Personenverkehr. Wer sollte wen auf einer Strecke, die nur vom Güterverkehr und Nahverkehr genutzt wird, überholen? Oder ist hier doch ein Verkehr mit ICEs und Intercity-Zügen vorgesehen? Dann würde sich der Nutzenanteil deutlich erhöhen.

- Wir engagieren uns für die Erhöhung des Nutzenwertes, indem wir auf den Nutzen redundanter Strecken hinweisen. Nach dem Desaster auf der Rheintalstrecke bei Rastatt wurde der Schienenverkehr nachhaltig gestört. Auf die Initiative Niedersachsens hin haben die Verkehrsminister aller Länder den Bund aufgefordert, diesen Nutzen einer redundanten Schienenverbindung in die Bewertungsmethode für die Nutzenermittlung aufzunehmen.
- Wir sorgen mit Mehrbestellungen im Nahverkehr im Sinne der Forderungen aus dem Dialog-Forum für eine Steigerung des Nutzens. Auch beim Güterverkehr erwarte ich durch die politisch entschiedene Halbierung der Trassenpreise im

Schienengüterverkehr eine größere Nachfrage. Wir setzen uns als Land dafür ein, dass solche Effekte bei der Bewertung nicht übersehen werden.

- Auch ein verbesserter Lärmschutz verursacht nicht nur Kosten. Seine Wirkung findet sich auch auf der Nutzen-Seite wieder und muss sich dort positiv niederschlagen.
- Ich denke, wir tragen mit diesen Ansätzen auch dazu bei, dass für den Bau des 3. Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen eine gute Lösung gefunden werden kann, wenn sich die Betroffenen der Diskussion stellen und mitmachen. Auch die vom Bund zum Alpha hinzugefügte Maßnahme einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von Maschen bis nach Celle sollte in Ruhe mit allen Beteiligten erörtert werden.
- Im Gegensatz zum alten Y, dessen Nutzen erst nach kompletter Fertigstellung wirkt, werden die Ausbaumaßnahmen des Alpha schrittweise und in Teilen sehr früh in Betrieb genommen und damit verkehrlich wirksam. Dies muss sich auch bei der volkswirtschaftlichen Nutzenberechnung positiv niederschlagen, z.B. bei der Diskontierung der Baukosten.
- Die Optimierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Alpha-Lösung kann nicht alleine auf den Schultern der Region abgeladen werden. Hier ist in der Vergangenheit gelegentlich der Eindruck entstanden, dass das Projekt an Zusatzwünschen der Region und damit verbundenen möglichen Mehrkosten scheitern könnte.
- Die Optimierung mit dem Ziel einer Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist eine gemeinsame Aufgabe aller Beteiligten. Dabei müssen an vielen Stellen Kostenbestandteile

und Nutzenkomponenten auf den Prüfstand gestellt werden. Nur in einer solchen gemeinsamen und vertrauensvollen Zusammenarbeit aller Beteiligten im Projekt wird es gelingen, das Alpha-E zum Erfolg zu bringen.

- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.