
DB Netz AG

Informationsveranstaltung zum Großprojekt Hamburg/Bremen - Hannover

Dokumentation

19. Februar 2016

Ort:	Stadthalle Verden
Dauer:	13.00 – 16.00 Uhr
Moderation:	Dr. Michael Wormer, IFOK
Dokumentation:	Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung der Moderation
- TOP 2 Einführung durch die Deutsche Bahn
- TOP 3 Diskussion der Teilnehmenden an den Tischen
- TOP 4 Zusammenführung im Plenum
- TOP 5 Abschluss

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Präsentation zum Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover
Link zum Projekt: <http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>

Anlage 2 Präsentation zum Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda
Link zum Projekt: <http://www.hanau-wuerzburg-fulda.de/buergerbeteiligung.html>

Anlage 3 Konzept „Regionale Runde Tische“ (Teilnehmer aktualisiert)
Link zum Projekt: <http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>

TOP 1 Begrüßung der Moderation

Der Moderator der Informationsveranstaltung, Dr. Michael Wormer, IFOK GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und erläutert den Hintergrund der Veranstaltung:

- Mit der heutigen Informationsveranstaltung möchte die Deutsche Bahn den Gesprächsfaden mit den beteiligten Akteuren nach offiziellem Ende des Dialogforums Schiene Nord (DSN), welches vom Land Niedersachsen organisiert wurde, wiederaufnehmen und eine neue Phase der Kommunikation zum Projekt starten.
- Die Deutsche Bahn möchte die Teilnehmenden über den aktuellen Stand der Planungen im Großprojekt informieren und den Akteuren einen Vorschlag unterbreiten, in welcher Form die betroffenen Regionen den Planungsprozess der Deutschen Bahn zukünftig intensiv begleiten können.
- Wichtig ist der Deutschen Bahn dabei, dass im weiteren Prozess alle beteiligten Akteure eingebunden sind, insbesondere auch diese, die nicht Teilnehmer des Dialogforums Schiene Nord waren.

TOP 2 Einführung durch die Deutsche Bahn

Frank Limprecht, DB Netz AG Leiter Großprojekte Regionalbereich Nord, und Matthias Hudaff, DB Netz AG Leiter Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover, stellen sich den Teilnehmenden der Veranstaltung vor und erläutern den Hintergrund der Alpha-Variante (E) sowie den aktuellen Planungsstand zum Projekt. Herr Limprecht und Herr Hudaff führen aus, dass die intensive frühzeitige Einbeziehung der betroffenen Akteure über die Einrichtung regionaler Runder Tische ermöglicht werden soll (**Anlage 1**).

<http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>

Im Anschluss an die Präsentation der Deutschen Bahn stellt Dr. Peter Dörsam, Sprecher des sich jüngst konstituierten Projektbeirates, das Begleitgremium vor und erläutert den Teilnehmenden das Selbstverständnis des Beirats. Herr Dr. Dörsam betont den Wunsch des Projektbeirats, konstruktiv mit der Deutschen Bahn zusammen arbeiten zu wollen.

Um den Teilnehmenden zu veranschaulichen, wie die Einbindung der beteiligten Akteure der Region in der Praxis aussehen kann, hat die Deutsche Bahn Vertreter des Dialogforums Hanau/Würzburg–Fulda als Gastredner zur Veranstaltung eingeladen. Julia Katzenbach-Trosch, DB Netz AG Kommunikation Mitte, und Heinz-Herrmann Hoops, Mitglied des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda, stellen die Arbeit des Dialogforums und der zugehörigen Arbeitsgruppen vor (**Anlage 2**).

<http://www.hanau-wuerzburg-fulda.de/buergerbeteiligung.html>

TOP 3 Diskussion an den Tischen

Anschließend sind die Teilnehmenden aufgefordert, an ihren Tischen Rückfragen zur Präsentation der Deutschen Bahn zu sammeln, die im Abschlussplenum beantwortet werden sollen. Ebenso bittet der Moderator die Teilnehmenden folgende zwei Fragen zu diskutieren:

- ***Wie wollen Sie sich in die Arbeit der Runden Tische einbringen?***
- ***Welche Themen sind Ihnen dabei besonders wichtig?***

Ergebnisse der Tischdiskussionen

Frage 1:

Repräsentation der jeweiligen Region und
deren Bürgerinnen u. Bürger in allen Belangen
des Ausbaus

Frage 2:

siehe Pt. 2 Abschlussbericht ~~DAS~~ DSN
(Bedingungen)

Beratung / Beteiligung in Ort

Moderation bei lokalen Info-Runden

Minimierung der Folgekosten für d. Kommune

Der RT sollte
Arbeitsgruppen
ausbilden

Umsetzung der Bedingungen
aus dem DSN

Liebe DB:

Bedingungen

DSN - Abschluss doc.

bitte ~~ernst~~ nehmen!
ernst

- Transparenz von Seiten
der Bahn im Dialog
u. Projektbeirat

intensive Einbindung
des Projektbeirates

Literschicht

Informationen
zur Auflösung
des Knotenproblems

Umsetzung Alpha E
Bedingungen der Region

Umsetzung Alpha-E
- Zerstörer-Geschütz
- Mitarbeit im
Projektbeirat

1) Mitglieder
Projektbeirat als
"Kammer und auch "Wächter"
unter Bedingungen DSN

2/15 €
Fonds für intelligente
Siedlung anpassung
= Kompensationsplätze

1) Schritt stellen
zwischen Runden Tischen
definieren = keine Lücken

2/ Vollschub
von Baubüro
bei Verkehrsmaßnahmen

1+2/ Geschäftsgrundlage
für Runden Tisch
Empfehlung + Bedingung
DSN umsetzen

1) Mitwirkung in
Runden Tisch
Wenn effiziente Zusammensetzung
Organisation und Vorbereitung

2/ Erschütterungsschleife

1) Beraten + Empfehlen + Bewerten + Freigabe Entscheidung
Planungs-Hausaufgaben müssen vorab
von DBAG erledigt werden.

24 1): - Betroffenen vorstellen
- regionale Besonderheiten beachten

24 2): - dass die ~~Beit~~ Anregungen auch
Anwendung finden!

RUNDER TISCH:
- GUTE MÖGLICHKEIT
INFORMATIONEN
ZU ERHALTEN
INHALTLICHE GUTE
BEGLEITUNG / BESETZUNG/
VERTRETER
DER BAHN IN ZUKUNFT
SICHERSTELLEN!

JEDOCH:
BETEILIGUNG
STATT
INFORMATION
IST DAS
ZIEL

(LIKE) (my)

Teilnahme am Runden Tisch
ist für die Stadt Nürnberg
sehr interessant.

Themen: - Stadtlaktionsplan-g

- Wirtschaftliche Effekte
für die Region

Okt 19
II

- Interdisziplinärer Ansatz
(Schiene, Straße, Wasser)

WIR WÜNSCHEN UNS ECHTE ZAHLEN!
JETZT

1. ORGANISATORISCHE +
FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG
DES PROJEKTBEIRATES
(Geschäftsführer → INVESTITION IN
Glaubwürdigkeit)

→ UNTERSTÜTZUNGSSTELLE
BAU UND NIEDERLAGEN

1. ERGEBNIS OFFEN + ZIELORIENTIERT

Vielen Dank für
Ihre Transparenz
und Fairness!!

Aktive Mitarbeit im Projektgebiet

Themen:

- Lärmschutz
- Erschütterungsschutz
- Attraktives Nah- und Fernverkehrsangebot im Personenverkehr für die Region
- wenig Flächenverschwendung
- Kostenübernahme bei Übertragungsstellen durch Straßen (Binnenbahnkennzeichnungssicht)

Zu 1: Ständige Beteiligung und aktive Teilnahme als Gemeinde (Bürgermeister)

Zu 2: • Lärmschutz und Schutz vor Erschütterungen

- Vermeidung von Zerschneidungseffekten aufgrund evtl. zu schließender höhengleicher Bahnübergänge (auch Wirtschaftswege! → besondere Betroffenheit landw. Betriebe)
- keine nachteiligen Auswirkungen auf die Wiedereinrichtung eines Bahnhaltes in Kirchbühl!

Gefühlsvolle Ausstattung der Beiräte + der runden Tische für einen guten Dialog auf Augenhöhe!

Sieht sich die Bahn in der Pflicht die Entschlüsse des Dialogforums einzuhalten?

oder doch alles Alibi?

gelten die Aussagen von Kaps / Tolmann und Lies?

Wertung der Zugzahlen 2015 auf allen Strecken von DB am Besten!

Welche Maßnahmen sind bereits durchgeführt?

Amerikalinie ist Bestandteil des BV WP 2003
→ was findet an zentralen Beginn

Sicherstellung hinreichender Kapazität für PV + Gv

⇒ pot. Konflikt zwischen Bedingungen "Entwicklung PV" und "kein Neubau"

Lärmschutz vor Blockverdichtung!

frühzeitiges Lösungskonzept zu den Bedingungen des DSN zum Lärm

Lärmschutz an Bestandsstrecken = Umbauforderungen und mehr

Celli-Corbe
Blockverdichtung → sehr schwierig
z.B. Cheltenham
u.a. Teilungsdistanz

Frage 2

- Lärmschutz
- Auswirkungen / Einschränkungen

Landrolle als Interessenvertreter der Landwirte möchte explizit Landwirtschaftliche Themen besprechen (Flächenkauf / Pacht / Beiratsung etc.)

Runder Tisch
Mitwirkung / Einbringung der Besonderheiten
Auswirkungen im Visserhöcker
LB&M R. Godel

TOP 4 Zusammenführung im Plenum

Die Teilnehmenden sammeln zahlreiche Rückfragen zu verschiedenen Themenkomplexen, von denen einige bereits im Abschlussplenum beantwortet werden können. Die Fragen, die aus Zeitgründen nicht mehr auf der Veranstaltung besprochen werden können, beantwortet die Deutsche Bahn im Nachgang der Veranstaltung.

Gesamtübersicht der eingegangenen Fragen



Anlagen zur Dokumentation

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Präsentation zum Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover |
| Anlage 2 | Präsentation zum Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda |
| Anlage 3 | Konzept „Regionale Runde Tische“ (Teilnehmer aktualisiert) |

Fragen und Antworten

Einige der im Folgenden aufgeführten Fragen wurden bereits während der Veranstaltung in Verden beantwortet, die anderen sind im Nachgang beantwortet worden. Noch offene Fragen, die inhaltlich an das BMVI richteten, sind derzeit in Bearbeitung. Die Antworten werden nachgereicht.

→ Thema: Runde Tische

Wie viele Teilnehmer werden die lokalen Runden Tische haben?

Die Runden Tische sollen aus Vertretern aller betroffenen Gruppen (Politik, Verwaltung, Kommunen, Behörden, Bürgerinitiativen, Verbände, Vertreter des Begleitgremiums, etc.) zusammengesetzt sein, um alle Positionen gemeinsam an einem Tisch zu haben. Es muss gewährleistet sein, dass die Gremien arbeitsfähig sind. In der Vergangenheit haben sich hier Teilnehmergrößen von ca. 15 – 25 Personen als gute Anzahl erwiesen, wobei dies nur ein Richtwert ist. Im Mittelpunkt steht die Beteiligung möglichst vieler betroffener Akteursgruppen.

Wie erfolgt die Auswahl und Einladung der Teilnehmer durch die Deutsche Bahn?

Auf Basis der Einladungsliste für die heutige Informationsveranstaltung wird die Deutsche Bahn die jeweils Beteiligten der einzelnen lokalen Runden Tische anschreiben und zu einem ersten gemeinsamen Termin einladen. Gerne können die im ersten Schritt eingeladenen Vertreter weitere aus ihrer Sicht dringend zu beteiligende Institutionen oder Personengruppen vorschlagen, die dann ggfs. berücksichtigt werden. Der Teilnehmerkreis kann zudem im laufenden Prozess erweitert werden, sollte die Teilnehmer des jeweiligen Runden Tisches feststellen, dass zentrale Akteure fehlen. Ebenso können Akteure, die keinen Bedarf an einer weiteren intensiven Einbindung haben, jederzeit ausscheiden. Um die Arbeitsfähigkeit der Runden Tische zu gewährleisten, ist eine gewisse Kontinuität des Teilnehmerkreises sinnvoll. Die Sitzungen sollen nicht generell für jeden einzelnen Bürger offen sein, sondern die Beteiligung der betroffenen Bürger soll nach Möglichkeit über Vertreter der einzelnen Akteursgruppen (u.a. BIs) gewährleistet sein.

Wie wird die Arbeitsfähigkeit der Runden Tische sichergestellt?

Die Arbeitsfähigkeit der Runden Tische ist sehr wichtig, da konkrete verwertbare Ergebnisse erzielt werden sollen, die im Planungsprozess der Deutschen Bahn Berücksichtigung finden können. Zum einen wird die Arbeitsfähigkeit durch die Teilnehmeranzahl gewährleistet (siehe oben). Zum anderen können, sollte es sich im Prozess als notwendig erweisen, themenspezifische Unterarbeitsgruppen gebildet werden. Das wird die Deutsche Bahn gemeinsam mit den Teilnehmenden der einzelnen Runden Tische im Verlauf flexibel besprechen und entscheiden. Diese und weitere organisatorische Rahmenbedingungen werden in einer festzulegenden Geschäftsordnung gemeinsam verabredet.

Wann werden die Runden Tische einberufen?

Die Runden Tische werden zeitlich versetzt, je nach Planungsstand und offizieller Beauftragung der einzelnen Teilprojekte, einberufen. Als erstes wird der Runde Tisch für die Region Rotenburg – Verden eingesetzt werden, da für diesen Abschnitt noch Ende dieses Jahres die konkrete Planung anlaufen soll. Eine erste Sitzung ist derzeit für das 2. Quartal 2016 angedacht. Je nach Projektfortschritt und Austauschbedarf sollen die Runden Tische ca. alle 2 Monate tagen, bei Bedarf auch häufiger oder seltener.

Welche Aufgabe haben die Runden Tische und welche Themen werden dort besprochen? (Sind es nur „Blabla-Gremien“?)

- *Planungsbegleitender Dialog: „Blick in die Werkstatt“, statt „Arbeit im stillen Kämmerlein“*
- *Regelmäßig Information zum Projekt durch die DB*
- *Beteiligung der von der Maßnahme direkt Betroffenen*
- ***Hinweise**, Anregungen, **Kritik** werden von Anfang an aufgenommen und so weit möglich einbezogen*
- *Vertreterinnen und Vertreter aller mit dem Bahnprojekt verbundenen Interessensgruppen **arbeiten zusammen**, um sich über das Projekt auszutauschen, **Fakten** zu klären, **Fragen** zu beantworten*
- *Keine gute Idee soll unberücksichtigt bleiben*
- *Miteinander reden, statt übereinander*

Welche (unabhängige) fachliche Unterstützung wird den Bls zur Verfügung gestellt?

Grundsätzlich wird die Deutsche Bahn darauf achten, auch Fachthemen in verständlicher Sprache und Darstellungsform in die Diskussion der Runden Tische einzubringen. Dazu soll auch mit gut aufbereiteten Visualisierungen gearbeitet werden. Aufgabe der Runden Tische ist unter anderem die gemeinsame Faktenklärung, dazu soll auch die Expertise aller Beteiligter einfließen. Eine darüber hinausgehende externe fachliche Unterstützung kann seitens der Deutschen Bahn nicht zur Verfügung gestellt werden.

Woher kommen die Finanzmittel zur Durchführung der Runden Tische?

Die Deutsche Bahn arbeitet bei der Planung und Realisierung von Infrastrukturgroßprojekten im Auftrag des Bundes. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel werden für Bedarfsplanmaßnahmen überwiegend durch sogenannte Bundeshaushaltsmittel (BHH) abgedeckt. Hierzu gehören auch Mittel zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach §25 Verwaltungsverfahrensgesetz.

Welche Möglichkeit haben einzelne Bürger zur Teilnahme am Prozess der Umsetzung?

Einzelne Bürger haben jederzeit die Möglichkeit sich persönlich direkt an die Deutsche Bahn zu wenden, oder ihre Interessen und Hinweise über einen Interessenvertreter (kommunal, Bürgerinitiative) an den Runden Tischen einzubringen.

Im Rahmen der im späteren Projektverlauf notwendigen formellen Planrechtsverfahren gibt es außerdem gesetzlich festgeschriebene Beteiligungsverfahren für die Öffentlichkeit.

Wie werden Betroffene einbezogen, die nicht durch Baumaßnahmen, sondern durch deren Folgen betroffen sind (z.B. mehr Züge, Lärmzunahme)?

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG verfolgt das Ziel, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens zu unterrichten. Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Planung fertiggestellt. Im Zuge des sich anschließenden Planfeststellungsverfahrens besteht für alle Betroffenen die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planung zu erheben. Stellungnahmen von Betroffenen, die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert werden, sind bei Bedarf erneut im Planfeststellungsverfahren einzureichen. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG ersetzt dies nicht.

Wie werden die Bundesländer Bremen und Hamburg in die regionalen Runden Tische eingebunden?

Die Freie und Hansestadt Hamburg, Die Freie Hansestadt Bremen und das Land Niedersachsen sind Teilnehmer eines turnusmäßig stattfindenden Jour Fixe mit der Deutschen Bahn. Eine Teilnahme von Vertretern an den runden Tischen ist gegebenenfalls möglich bzw. vorgesehen.

Wird die BI Deutsch Evern beteiligt?

Bürgerinitiativen werden – wie alle andere Interessenvertretungen auch – abschnittsbezogen zu den Runden Tischen entlang der jeweiligen Teilmaßnahmen eingeladen. Somit wäre die Teilnahme der BI Deutsch-Evern für den relevanten Runden Tisch obligatorisch.

→ Thema: Weitere Informationsveranstaltungen/-medien***Wird es zentrale Informationsveranstaltungen (wie heute) auch in Zukunft geben?***

Ja, zentrale Informationsveranstaltungen wie die heutige sind ca. ein- bis zweimal pro Jahr angedacht. Voraussichtlich wird die Deutsche Bahn noch dieses Jahr im Herbst 2016 zu einer erneuten Info-Veranstaltung einladen.

Wird es darüber hinaus auch Informationsveranstaltungen für einzelne Streckenabschnitte vor Ort geben, beispielsweise in Rotenburg – Verden?

Im Bedarfsfall und anlassbezogen ist eine Teilnahme von Vertretern der Deutschen Bahn an Veranstaltungen vor Ort im Rahmen der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen ergänzend möglich, um über das Projekt zu informieren. Diesbezüglich sind verschiedene Formate denkbar.

Wie wird ein regelmäßiger Informationsaustausch mit der breiten Öffentlichkeit sichergestellt? Welche Medien sollen genutzt werden?

Die Öffentlichkeit soll während des gesamten Planungsprozesses transparent und zeitnah über aktuelle Entwicklungen informiert werden. Aktuelle Informationen und Unterlagen zum Projekt sind derzeit u.a. über das BauInfoPortal der Deutschen Bahn (<http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>) erhältlich. Sobald die offizielle Beauftragung durch den Bund erfolgt ist, soll eine eigene Projektwebsite mit allen Informationen, Ansprechpartnern, Präsentationen und Protokollen der Runden Tische etc. eingerichtet werden. Ebenso soll es einen regelmäßigen Newsletter zum Projekt geben, der frei abonnierbar sein wird.

Wie sollen Betroffenheiten ohne Festlegung eines Trassenkorridors einbezogen werden?

Die von der Mehrheit der Teilnehmer des Dialogforums Schiene Nord vorgeschlagene Alpha-E Variante sieht ausschließlich den Ausbau vorhandener Schienenstrecken vor. Die Festlegung eines Trassenkorridors zur Ermittlung von Betroffenheiten (wie bei Neubauvarianten) ist somit nicht erforderlich.

→ Thema: Projekt***Wie sieht die Zeitplanung zur Umsetzung des Projekts aus?***

Grundlage für die Aufnahme von Planungsaktivitäten seitens der Bahn ist der abgeschlossene Prozess der Bundesverkehrswegeplanung, sowie die Überführung in das Bundesschienenwegeausbaugesetz und die daraus folgende Beauftragung durch den Bund. Zudem hängt die genaue Ausgestaltung der Maßnahmen letztlich auch von dem Dialog mit den Akteuren und deren Hinweisen ab.

Grob lässt sich aber sagen, dass die Deutsche Bahn anstrebt bis 2018 alle Teilabschnitte in der Vorplanung zu haben, um in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts sukzessive mit dem Bau zu beginnen. Die Fertigstellung der einzelnen Maßnahmen wird grob bis 2030 anvisiert.

Welche Priorität haben die verschiedenen Teilmaßnahmen und welche Chronologie ist vorgesehen? Ab wann ist mit Planungen zum Ausbau der Amerikalinie zu rechnen?

Eine zeitliche Reihung der Baumaßnahmen ist dem Grunde nach vorgesehen und stellt im Übrigen auch einen Vorteil der Alpha-E-Variante dar. Die Festlegung einer konkreten Reihenfolge kann aber aufgrund des noch nicht abgeschlossenen BVWP Prozess noch nicht feststehen. Fest steht aber, dass die Planungen für die Teilmaßnahme Rotenburg-Verden zeitnah beginnen sollen, da diese Maßnahme als einzige bereits im aktuell gültigen BVWP aufgeführt ist.

Wie sieht die zeitliche Planung für den Abschnitt Rotenburg – Verden aus?

Ziel ist es noch in 2016 erste Planungsaufträge für die Maßnahme zu vergeben um mit der Grundlagenermittlung und Vorplanung zu beginnen. In diesem Zuge wird dann ein detaillierterer Zeitablauf erstellt. Die weiteren Erkenntnisse und Planungsfortschritte werden in den für den Abschnitt stattfindenden Runden Tischen kommuniziert.

Warum fängt die Deutsche Bahn nicht schon mal mit den Blockverdichtungen an?

Auch für die Blockverdichtung ist die Deutsche Bahn derzeit noch nicht vom Bund beauftragt, so dass sie hier noch nichts umsetzen kann. Allerdings führt die Deutsche Bahn bereits intensive Gespräche mit dem Bund zu den einzelnen Projekten und hofft, diese schnell voranbringen zu können.

Wird es für das Alpha E ein oder mehrere Raumordnungsverfahren, u.a. für die Strecke Lüneburg – Uelzen, geben?

Zentrales Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord war es, den Ausbau von Bestandsstrecken vor einen Neubau zu stellen. Raumordnungsverfahren (ROV) sind generell nur bei einem Neubau verbindlich, so dass die Teilmaßnahmen zum Alpha E gegebenenfalls auch ohne ROV umgesetzt werden können, was insgesamt viel Umsetzungszeit einsparen würde. Es kann sein, dass sich im weiteren Planungsprozess zeigen wird, dass ein ROV an einzelnen Abschnitten sinnvoll und nötig ist. Spätestens im Planfeststellungsverfahren werden die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter im Detail betrachtet.

Findet eine Alternativbetrachtung zur Belastung des FFH-Gebiets südlich von Lüneburg statt (siehe BVerwG zu A20 Neumünster)?

Die Entscheidung, ob eine Alternativenprüfung vorgenommen wird, hängt im konkreten Fall von den Ergebnissen einer durchzuführenden FFH-Vor- bzw. -Verträglichkeitsuntersuchung ab.

Welche Sicherheitssysteme sollen verbaut werden (PZB, GSM-R, sonstige)?

Die dem jeweiligen Streckenstandard entsprechenden und nach gültigem Regelwerk erforderlichen Ausrüstungen mit Leit- und Sicherungstechnik werden Grundlage sämtlicher Planungen sein.

Sind auf der Strecke Uelzen – Celle Mehrverkehre zu erwarten?

Die sich aus der Bundesverkehrsprognose 2030 ergebenden Mehr- oder Minderverkehre auf den betroffenen Streckenabschnitten wurden vom Bundesgutachter (BVU) im Dialogforum vor- und zur Verfügung gestellt. Die entsprechenden Unterlagen sind auf der noch online befindlichen Homepage unter der Rubrik Dokumente/Mediathek zur Verfügung gestellt.

www.dialogforum-schiene-nord.de

Kann ein 4. Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen ausgeschlossen werden?

Auf der letzten Sitzung des Dialogforum Schiene Nord am 05.11.2015 hat PStS Ferlemann die Aufnahme der gefundenen Lösung in den BVWP 2015 angekündigt. Die konkrete Beauftragung der Bahn durch den Bund ist aufgrund des laufenden BVWP Prozesses derzeit nicht erfolgt.

Wie werden die flankierenden Maßnahmen (Elektrifizierung EVB, Knoten Bremen) in den Planungsprozess integriert?

Dem Grunde nach werden bei der Planung von Schieneninfrastrukturprojekten, auch in einer frühen Planungsphase, korrespondierende Projekte betrachtet und wo nötig berücksichtigt.

Ist der Ausbau der EVB-Strecke in der Kostenplanung berücksichtigt?

Der Ausbau der EVB-Strecke ist nicht Bestandteil der Maßnahmen des Alpha-E und ist daher auch nicht Bestandteil der Kosten.

Welche Auswirkungen gibt es auf der Strecke Bremervörde – Rotenburg?

Durch den Ausbau der Strecke Rotenburg-Verden als Teil des Alpha-E ergeben sich zumindest keine direkten baulichen Auswirkungen. Grundsätzlich kann die Attraktivität einer Strecke Bremervörde-Rotenburg für die Nutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen durch den Ausbau der daran schließenden Infrastruktur steigen.

Wie viele Züge fahren auf den Strecken heute und wie werden sich die Zahlen (Personen- und Güterverkehr) zukünftig bis 2025 entwickeln?

Grundsätzlich ist die Erfassung von genauen und repräsentativen Zugzahlen sehr schwierig, da die Anzahl der Züge täglich variiert. Die an einem bestimmten Tag x erfassten Züge geben keinerlei Auskunft über eine ungefähre Durchschnittszahl der Verkehre auf einer Strecke, da diese Zahl durch viele Faktoren (Streckensperrungen, Umleitungsverkehre, variable Auslastung, etc.) täglich beeinflusst wird.

Die sich aus der Bundesverkehrsprognose 2030 ergebenden Mehr- oder Minderverkehre auf den betroffenen Streckenabschnitten wurden vom Bundesgutachter (BVU) im Dialogforum vor- und zur Verfügung gestellt. Die entsprechenden Unterlagen sind auf der noch online befindlichen Homepage unter der Rubrik Dokumente/Mediathek zur Verfügung gestellt.

www.dialogforum-schiene-nord.de

Ist ein Stundentakt zwischen Minden und Rotenburg für den Personenverkehr zukünftig möglich?

Das Angebot im SPNV unterliegt dem sogenannten Besteller Prinzip durch den jeweiligen Aufgabenträger (in Niedersachsen bspw. überwiegend der LNVG). In der Funktion als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bestellen diese bei verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Zugleistungen im SPNV. Die Entscheidung für die Verdichtung eines Taktes auf einer bestehenden Relation obliegt damit nicht der Deutschen Bahn, sondern dem jeweiligen Aufgabenträger.

Wird es eine Umrountung durch Mecklenburg-Vorpommern geben?

Eine aktive Umrountung von Verkehren auf andere Strecken ist aus diskriminierungsrechtlichen Gründen (Bundesnetzagentur) nicht zulässig. Die Streckenwahl obliegt dem Besteller der Trasse, das heißt dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Wenn BSA – Was passiert bei Betriebsstörung?

Aufgrund der unklaren Abkürzung „BSA“ kann diese Frage leider nicht beantwortet werden.

→ Thema: Dialogforum Schiene Nord (DSN)

-Wie verbindlich ist das Abschlussdokument des DSN für Bund, Land und DB, die es ja nicht unterschrieben haben?

-Wie geht die DB Netz AG konkret mit den Bedingungen des DSN um?

-Wie sollen die Ergebnisse des DSN (Bedingungen) bei den Planungen berücksichtigt und umgesetzt werden? Wer koordiniert dies? Wie wird die Umsetzung (für alle einsehbar) dokumentiert?

-Wie soll der vom DSN geforderte Vollschutz gegen Bahnlärm sichergestellt werden? Wann und wie erfolgt der Planungsstart hierfür? Wie wird der geforderte Anspruch auf Lärmschutz an Bestandsstrecken formal umgesetzt?

-Ist Herr Hudaff beauftragt die Bedingungen des DSN umzusetzen?

Dem Projektteam der Deutschen Bahn sind die Bedingungen des Abschlussdokuments des DSN bekannt. Derzeit ist Herr Hudaff mit der Herstellung der inhaltlichen und finanziellen Voraussetzung für einen Planungsbeginn der Strecke Rotenburg – Verden beauftragt, da für die Teilmaßnahmen derzeit noch keine Beauftragung des Bundes vorliegt. Die Bedingungen des DSN, beispielsweise in Bezug auf Vollschutz gegen Bahnlärm, gehen über das gesetzlich vorgesehene Maß hinaus, so dass hierfür derzeit keine Beauftragung besteht. Die Deutsche Bahn darf generell nur das planen und umsetzen, was vom Gesetzgeber vorgesehen ist.

Die Deutsche Bahn räumt dem Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie der Umwelt bei Neu- und Ausbauprojekten einen hohen Stellenwert ein und sorgt durch Transparenz und Dialog mit den Betroffenen dafür, die Akzeptanz von Schienenverkehrsprojekten zu erhöhen. Dabei ist die Basis ihrer Planungen für die Deutsche Bahn grundsätzlich das geltende Recht.

Wenn es um über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehenden Schutz geht, ist der Deutsche Bundestag gefragt. Er ist der Souverän, er allein kann die Rahmenbedingungen der Gesetze, in denen wir uns bewegen, ändern. Wir sind an die Gesetze gebunden und setzen diese um. Daher ist entscheidend, wie der Deutsche Bundestag die Willenserklärung in Gesetzeshandeln umsetzt. Siehe dazu auch: Bundestagsbeschluss vom 28.01.2016 zu Lärmschutz im Rheintal und an TEN Strecken.

Erst bei Vorliegen einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage und einer daraus folgenden Beauftragung durch den Bund kann die Bahn die Bedingungen des Dialogforums, z. Bsp. die Forderung nach über das gesetzliche Maß hinausgehendem Schallschutz, berücksichtigen.

Wann rechnet die Deutsche Bahn mit der Beauftragung durch den Bund?

Die Beauftragung durch den Bund wird, wie weiter oben geschildert erst mit dem Abschluss des BVWP – Prozess und der anschließenden Überführung in das Bundesschienenwegeausbaugesetz voraussichtlich in 2017 erfolgen.

Welche Auswirkungen hat der Bundestagsbeschluss vom 28.01.2016 auf das Projekt? Wer schließt die Lücke zwischen dem Beschluss und den Planungen der Deutschen Bahn?

Die Deutsche Bahn begrüßt den Beschluss des Bundestages vom 28. Januar 2016 zum Projekt Karlsruhe-Basel und das Engagement des Deutschen Bundestags, in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehrs-Kernnetzes, die Akzeptanz von Schienenverkehrsprojekten zu erhöhen, ausdrücklich. Auch die Deutsche Bahn räumt dem Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie der Umwelt bei Neu- und Ausbauprojekten einen hohen Stellenwert ein und sorgt durch Transparenz und Dialog mit den Betroffenen dafür, die Akzeptanz von Schienenverkehrsprojekten zu erhöhen. Dabei ist die Basis ihrer Planungen für die Deutsche Bahn grundsätzlich das geltende Recht.

Was waren die Gründe für die Kehrtwende der Deutschen Bahn in Bezug auf das Alpha E?

Die Deutsche Bahn hat als ergebnisoffener und variantenneutraler Teilnehmer am Dialogforum teilgenommen. Im Vorfeld hat die Deutsche Bahn im Auftrag des Bundes eine Machbarkeitsstudie zur Alternativenuntersuchung zur klassischen Y-Trasse erarbeitet und in der Region vorgestellt.

Wenn es keine Umrouting gibt, was bedeutet das für die Bedingungen aus dem Abschlussdokument?

Eine aktive Umrouting von Verkehren auf andere Strecken ist aus diskriminierungsrechtlichen Gründen (Bundesnetzagentur) nicht zulässig. Die Streckenwahl obliegt dem Besteller der Trasse, das heißt dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Eine Nutzung der im Dialogforum mehrfach diskutierten alternativen Strecken über Hamburg-Büchen-Wittenberge und über Bremen-Osnabrück liegt damit im alleinigen Ermessen des Transporteurs.

Ein Zusammenhang zu, oder eine Auswirkung auf die Bedingungen des Abschlussdokumentes ist hier nicht zu erkennen.

→ Thema: Lärmschutz***Gibt es unabhängig vom Planfeststellungsverfahren eine übergeordnete Lärmbetrachtung mit Betroffenheits-Analyse?***

Die durch das Vorhaben bedingten Belastungen durch Schienenverkehrslärm für die Betroffenen werden im Rahmen der Genehmigungsplanung durch sog. schalltechnische Untersuchungen ermittelt/bewertet. Grundlage für die Erstellung dieser Untersuchungen ist die 16. BImSchV, die Beurteilungspegel für Schienenwege werden nach der Anlage 2 (Schall 03) der 16. BImSchV berechnet.

Wie hoch schätzt die Deutsche Bahn die Kosten für die zusätzlichen geforderten Lärmschutzmaßnahmen ein?

Eine valide Aussage zu Mehrkosten aufgrund der Forderung nach übergesetzlichem Lärmschutz kann von Seiten der Deutschen Bahn zum heutigen Zeitpunkt nicht getroffen werden. Eine solche Untersuchung (Variantenbetrachtung) müsste separat im Rahmen der Planungsphase vom Bund beauftragt werden.

Werden die Kosten für den geforderten Vollschutz gegen Bahnlärm eigenverantwortlich (über den gesetzlichen Standard hinaus) von der DB Netz AG getragen? Wenn nein, in welchem Umfang?

Die DB Netz AG plant und baut Eisenbahninfrastruktur im Auftrag des Bundes. Die Mittel zur Vorhabenrealisierung von Bedarfsplanmaßnahmen stammen fast vollständig aus dem Bundeshaushalt. Zur Umsetzung von Maßnahmen, die über das derzeit gültige gesetzliche Maß hinausgehen, ist ein separater Bundestagsbeschluss zur Freigabe der zusätzlichen Mittel nötig (siehe Bundestagsbeschlüsse vom 28.01.2016 zum Rheintal und TEN Strecken).

Warum ist kein Lärmschutz in dem Streckenband (Sommer 2015) für die Amerikalinie (km 77,8 – Langwedel) eingezeichnet?

Für den Bereich der Amerikalinie ab km 77,8 wurden die Planunterlagen, wie auch im Dialogforum Schienen Nord zugesagt, nachgearbeitet. In den Isophonendarstellungen ist somit ersichtlich, für welche Streckenabschnitte Lärmschutzwände vorgesehen wurden. Leider wurde diese Darstellung nicht vollständig in die Streckenbänder übertragen. Wir bitten dies zu entschuldigen. Anbei der Link zu den entsprechenden Isophonendarstellungen:

http://mbs-hbh.die-bahn-baut.de/docs/22/Isophonen_ABS_1960_k_1.pdf

→ Thema: Projektbeirat

-Wer entscheidet (auf welcher rechtlichen Grundlage) über die Zusammensetzung des Projektbeirats?

-Wer genau sitzt im Projektbeirat?

-Warum dürfen weder die BI noch die Gemeinde Deutsch Evern am Projektbeirat teilnehmen?

-Welche Akzessorietät besteht zwischen dem DSN und dem Projektbeirat?

-Wer trägt die Finanzierung des Projektbeirats?

Der Projektbeirat ist im Abschlussdokument des Dialogforum-Schienen Nord als Bedingung fixiert und hat sich im Nachgang aus Mitgliedern des Dialogforums Schiene Nord eigeninitiativ gegründet. Im Rahmen der Informationsveranstaltung der Deutschen Bahn am 19.02.2016 wurde der Projektbeirat durch den Vorsitzenden Herrn Dr. Peter Dörsam vorgestellt. Herr Dr. Dörsam führte dazu u.a. Folgendes aus:

Die Besetzung des Projektbeirats ist von den Mitgliedern des DSN selbst organisiert worden. Die jeweiligen Untergruppen (Landräte, Städte/Gemeinden, BIs) haben sich untereinander abgesprochen und entschieden, wie sie die ihnen zur Verfügung stehenden Plätze im Projektbeirat besetzen wollen. Auch die Vertretungsregelung wurde auf diese Weise geklärt. Maßgeblich war, dass alle betroffenen Regionen im Begleitgremium vertreten sind. Derzeit ist die Finanzierung noch unklar und die Mitglieder des Projektbeirats üben ihre Funktion ehrenamtlich aus. Wichtig ist, dass der Projektbeirat arbeitsfähig ist und ausreichend Finanzmittel zur Verfügung hat, beispielsweise um eine eigene Geschäftsstelle einzurichten. Der Projektbeirat bemüht sich um eine entsprechende Finanzierung durch Bund, Land und DB. (Antwort Dr. Peter Dörsam)

Wie wird der Projektbeirat in die Planungen der Deutschen Bahn eingebunden?

Wir begrüßen die Bildung eines Projektbeirates. Über die Beteiligung an den runden Tischen (Beirat kann einzelne Teilnehmer entsenden) und eine aktive Information des Beirates unterstützt die Bahn diesen informativ.

→ Thema: Sonstiges

Wann werden Güterzüge ähnlich leise wie Personenzüge?

Die Belastung durch Verkehrslärm ist eines der drängenden Umweltprobleme unserer Zeit. Die DB sieht sich hier gefordert und hat sich das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm ausgehend von 2000 bis 2020 zu halbieren. Dabei setzt sie auf ein umfassendes Gesamtkonzept, das sowohl Maßnahmen an der Strecke als auch an der Fahrzeugflotte beinhaltet. DB Cargo verfügt derzeit über rund 8.100 neue und 12.700 umgerüstete Wagen mit „Flüsterbremsen“. Bis Ende 2016 wird die Hälfte der Flotte, ca. 32.000 Wagen, und bis 2020 die gesamte Flotte auf leisen Sohlen rollen. Trotz einer Förderung durch den Bund muss DB Cargo für die Umrüstung bis 2020 rund 230 Mio. Euro aufwenden. Seit dem Start des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms 1999 haben Bund und DB über 1,1 Mrd. Euro in die Lärmsanierung von knapp 1.500 Kilometer Schienenstrecke investiert. In diesem Jahr werden weitere knapp 100 km Strecke dazukommen.

Wie viel Prozent der Güterzüge sind keine DB-Züge?

Link zum Lärmschutzportal der DB: <http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/>

Wie kann bei steigendem Güterverkehr eine qualitative und quantitative Verbesserung des SPNV sichergestellt werden?

Dies kann nur durch die Schaffung entsprechend notwendiger zusätzlicher Kapazitäten sichergestellt werden.

Wie ist der Planungsstand für das Überwerfungsbauwerk Wilhelmsburg?

Das Projekt „Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg“ befindet sich derzeit in der Ideenphase und soll im Lauf des nächsten Jahres ggfs. mit einer Vorplanung begonnen werden.

Welche Bedeutung hat der MegaHub Lehrte im Zusammenhang mit dem Alpha E?

Das Projekt MegaHub hat sowohl für das seinerzeitige "Y" als auch für die nun diskutierte Variante "Alpha E" keinerlei Relevanz. Das über die Schnellumschlaganlage zu führende nächtliche Mengengerüst besteht aus 8 inländischen Relationen (im Zweirichtungsbetrieb = 16 Züge), die in der Anlage Ladungstausche vornehmen. Von diesen Relationen nutzen 4 Rel. (= 8 Züge innerhalb von 8 Stunden) den Bereich des seinerzeitigen "Y" bzw. den jetzigen Betrachtungsraum "Alpha E". In den Nachtstunden ist die Anlage damit ausgelastet.

In den Tagesstunden sollen

- a) Straße-Schiene-Umschläge für das Einzugsgebiet Raum Hannover stattfinden, die maximal 5 Zugrelationen (5 Z Eing, 5 Z Ausg. = 10 Z) füllen, die allesamt nach Süden ausgerichtet sind und den Raum nördlich Lehrte / Hannover nicht berühren
- b) maximal 4 geeignete Züge des SHHV behandeln (Ladungstausch)

Mit den vorgenannten Mengen wird die Anlage MegaHub vollständig ausgelastet sein.

Für den Betrachtungsraum ergeben sich somit 12 Züge, die in der Mehrzahl auch ohne die Erstellung der Schnellumschlaganlage MegaHub hier verkehren werden - eben nur ohne Ladungstausch.

Welche Bedeutung hat der MegaHub Lehrte für nicht DB-Güterverkehr?

Nutzung und Systematik der Schnellumschlaganlage unterscheiden nicht nach EVU. Auch hier gilt der Grundsatz des diskriminierungsfreien Zugangs.

Kommt der Ausbau Lübeck – Büchen – Lüneburg? Und wenn ja, was bedeutet er?

Ein Ausbau der Strecke Lübeck-Büchen-Wittenberge ist nicht vorgesehen. Um einen entsprechenden Ausbau zu planen und umzusetzen, müsste die entsprechende Maßnahme über den Bundesverkehrswegeplanungsprozess in das Bundesschienenwegeausbaugesetz Eingang finden und die Deutsche Bahn auf dieser Grundlage einen Planungsauftrag erhalten.

Wie soll man mit sogenannten „Totalverweigerern“ umgehen?

Die Zielstellung der Frage erschließt sich nicht.

Warum teuerste und für Mensch, Tier und Umwelt höchste Belastungsgrenze?

Die Zielstellung der Frage erschließt sich nicht.

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Präsentation zum Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover



160219 Präsentation
DB in Verden - Anl 1.1

Anlage 2 Präsentation zum Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda



160219 Vorstellung
HWF in Verden - Anl 2

Anlage 3 Konzept „Regionale Runde Tische“ (Teilnehmer aktualisiert)



160407 Teilnehmer
Runde Tische_aktuell