
DB Netz AG

2. Informationsveranstaltung zum Großprojekt Hamburg/Bremen - Hannover

Dokumentation

12. Januar 2017

Ort:	Ritterakademie Lüneburg
Dauer:	14.00 – 18.00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, IFOK
Dokumentation:	Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

	Begrüßung durch die Deutsche Bahn
	Grußwort des niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
TOP 1	Bericht zu den Aktivitäten des Projektbeirats
	Grußwort der Hansestadt Lüneburg
TOP 2	Aktueller Stand zum Projekt
TOP 3	Podiumsrunde Runder Tisch „Rotenburg – Verden“
TOP 4	Diskussion und Fragen an den Tischen (während der Veranstaltung gestrichen)
TOP 5	Zusammenführung im Plenum
	Verabschiedung und Ausblick

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Gesamtpräsentation zur Veranstaltung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Frank Limprecht, DB Netz AG Leiter Großprojekte Regionalbereich Nord und Matthias Hudaff, DB Netz AG Leiter Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover, begrüßen die Teilnehmenden der Informationsveranstaltung. Sie bedanken sich für den guten und offenen Austausch mit den Akteuren der Region im vergangenen Jahr und freuen sich, diesen auch in 2017 fortführen und intensivieren zu können.

Grußwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Hans-Peter Wyderka, stellvertretender Abteilungsleiter Verkehr des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr begrüßt die Teilnehmenden auch im Namen des niedersächsischen Wirtschaftsministers Olaf Lies. Herr Wyderka betont den hohen Stellenwert des Dialogs zum Projekt und bedankt sich bei der Deutschen Bahn, dass sie diesen so intensiv pflegt. Er erläutert, dass es aus Sicht des Landes Niedersachsen gelungen ist, mit dem 2015 abgeschlossenen Dialogforum Schiene Nord eine Lösung für den Schienenausbau in der Region zu finden, die sowohl die Vorgaben von Bund und Land, als auch die Forderungen der Region berücksichtigt. Er verweist darauf, dass es zum Abschluss des Dialogforums abweichende Meinungen gegeben habe, die dokumentiert wurden und auch weiterhin im Internet zugänglich sind. Auch wenn die Verantwortung für das Projekt nun bei der Deutschen Bahn liege, ist das Land bereit, die Planungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung weiter zu begleiten. Auf die Forderung einiger Kommunen nach einem Raumordnungsverfahren erläutert er, dass die Planungen zur ehemaligen „Y-Trasse“ gezeigt haben, dass eine gültige Raumordnung häufig nicht als Voraussetzung für eine gelungene Projektumsetzung genügt. Aus Sicht des Landes geht es viel eher darum ergänzend zu den gesetzlichen Verfahren im Dialog mit allen Beteiligten eine gute Lösung zu finden.

Herr Wyderka betont, dass das Projekt Ende 2016 demokratisch durch den Bundestag beschlossen wurde und fordert dazu auf, die im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) formulierten Freiheiten zum Projekt zu nutzen. Zusätzlich verweist er darauf, dass der niedersächsische Landtag im vergangenen November einen einstimmigen Beschluss zur Unterstützung der Alpha-Variante und zur Einbeziehung der Anliegen der Region gefasst hat. Abschließend teilt Herr Wyderka mit, dass das Land Niedersachsen die Arbeit des Projektbeirats des Dialogforums Schiene Nord seit Beginn 2017 finanziell unterstützt und fordert den Projektbeirat auf, die Umsetzung der Anliegen der Region voranzutreiben.

TOP 1 Bericht zu den Aktivitäten des Projektbeirats

Dr. Peter Dörsam und Axel Meinhard, Sprecher des Projektbeirats berichten den Teilnehmenden über die Arbeit des Projektbeirats (**Anlage 1**).

Grußwort der Hansestadt Lüneburg

Ulrich Mädge, Oberbürgermeister der Hansestadt Lüneburg, begrüßt die Teilnehmenden der Veranstaltung und führt aus, dass Lüneburg überdurchschnittlich von den Auswirkungen der Alpha-Variante betroffen wäre. Er erläutert, dass aus seiner Sicht viele der vom geplanten

Ausbau Betroffenen nicht am Dialogforum Schiene Nord beteiligt waren. Ebenso weist er darauf hin, dass Hamburg und Lüneburg sowie die ländliche Umgebung der Hansestadt das Abschlussdokument nicht unterschrieben haben. Er fordert ein Raumordnungsverfahren, um die Entscheidung der Trassenführung rechtlich sauber durchzuführen. Eine Trassenführung entlang der Bestandsstrecke stehe für Lüneburg nicht zur Debatte. Gleichzeitig betont Herr Mädge, dass die Hansestadt bereit ist, in einem Dialog über mögliche Umfahrungsstrecken und Tunnellösungen zu reden. Es könne jedoch nicht sein, dass jemand über die Strecke entscheide, der nicht vor Ort wohnt. Abschließend betont der Oberbürgermeister, dass eine gute Verbindung nach Hamburg aufgrund der Abhängigkeit vom dortigen Arbeitsmarkt für Lüneburg essentiell sei.

TOP 2 Aktueller Stand zum Projekt

Matthias Hudaff, DB Netz AG, erläutert den aktuellen Stand zum Projekt (**Anlage 1**).

TOP 3 Podiumsrunde Runder Tisch „Rotenburg – Verden“

Der Moderator Ralf Eggert, IFOK, gibt eine kurze Einführung zur Arbeit des Runden Tisches „Rotenburg – Verden“ (**Anlage 1**). Einige Vertreter des Gremiums berichten über die Zusammenarbeit am Runden Tisch. Sie loben den bisherigen Austausch als sachlich, korrekt und sehr zielführend. Positiv hervorgehoben wird, dass alle Betroffenen wie Landkreise, Städte, Kommunen, Bürgerinitiativen und Umweltverbände teilnehmen. Vermisst wird jedoch die Teilnahme durch den Bund und das Land. Gleichzeitig weisen die Podiumsdiskutanten darauf hin, dass die Teilnehmenden noch zusätzliches Fachwissen aufbauen müssen, um gewisse Aussagen der Deutschen Bahn beispielsweise zum Thema Lärmschutz nachvollziehen und einordnen zu können. Als weitere Herausforderung wird formuliert, dass die Planungen des Großprojekts sehr langwierig sind und die Kommunen gerne schneller darüber informiert werden würden, wie die Deutsche Bahn mit den von ihnen eingebrachten Planungshinweisen umgehen möchte. Insgesamt befürworten die Podiumsdiskutanten die detailtiefe Diskussion über die Umsetzung der Alpha-Variante auf der Strecke Rotenburg – Verden.

TOP 4 Diskussion und Fragen an den Tischen

Der TOP 4 wird auf Wunsch einiger Teilnehmenden gestrichen, um direkt in die Fragerunde im Plenum überzugehen.

TOP 5 Zusammenführung im Plenum

Herr Hudaff und Herr Limprecht (DB Netz AG) Herr Wyderka (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), Herr Dr. Dörsam (Projektbeirat) und Herr Hansen (AGADE 21) stehen den Teilnehmenden Rede und Antwort zum Projekt.

Verabschiedung und Ausblick

Matthias Hudaff, DB Netz AG, bedankt sich für die offene Diskussion und die Darstellung der konträren Meinungen zum Projekt. Er kündigt an, dass die Deutsche Bahn bald in den Dialog am Runden Tisch mit Lüneburg treten möchte.

Fragen und Antworten

→ Strecke Lüneburg – Uelzen

Wie sehen die nächsten Planungsschritte für die Strecke Lüneburg – Uelzen aus?

[DB Netz AG:] Zunächst benötigt die Deutsche Bahn (DB) einen Planungsauftrag vom Bund. Dies erfolgt bestenfalls im ersten Halbjahr 2017. Ebenso benötigt die DB eine zugesicherte Finanzierung. Unabhängig vom vorliegenden Planungsauftrag möchte die DB die Akteure vor Ort zeitnah im 1. Quartal 2017 zu einem ersten Runden Tisch für den Abschnitt Lüneburg – Deutsch Evern einladen. Zu den genauen Grenzen oder Inhalten des Betrachtungskorridors im Projektinformationssystem (PRINS) des BVWPs kann die DB noch nichts sagen, da sie die Planungen noch nicht begonnen hat. De facto gibt es im PRINS keinerlei Vorfestlegung; Ortsumfahrungen können ebenso wie mögliche Tunnelabschnitte frei gewählt werden, so lange sie verkehrlich und technisch machbar sind. Die DB kann ihre Planungen also variantenoffen beginnen. Die genaue Ausgestaltung soll mit den vor Ort Betroffenen an den Runden Tischen besprochen werden.

Wird es ein Raumordnungsverfahren für die Streckenführung im Raum Lüneburg geben?

[DB Netz AG:] Ein Raumordnungsverfahren macht erst in der 2. Leistungsphase Sinn. Soweit sind wir derzeit noch nicht, da die Planungen ja noch nicht einmal begonnen wurden. Ein Raumordnungsverfahren legt letztendlich keine Trasse fest, sondern empfiehlt lediglich einen Korridor, in dem gesucht werden soll. Erst in der anschließenden Entwurfsplanung wird eine genaue Variante geplant, die dann in das obligatorische Planfeststellungsverfahren eingeht und dort bewertet wird. Über ein Raumordnungsverfahren entscheidet zudem nicht die Deutsche Bahn, sondern das Land Niedersachsen.

[Wyderka:] Bei der Forderung nach einem Raumordnungsverfahren muss die Reihenfolge beachtet werden. Um ein solches Verfahren durchzuführen, brauchen Sie eine Grobplanung der DB für eine oder mehrere Varianten, die in die Raumordnung eingebracht werden können. Es ist also unabdingbar, erst einmal mit den Planungen anzufangen. Schon dabei sollen die Betroffenen vor Ort mitwirken.

[Hansen:] Im Dialogforum Schiene Nord wurden Kriterien zur Überprüfung und zum Vergleich aller Varianten entwickelt, die dann aber nicht konsequent an alle Trassenvarianten angelegt wurden. Aufgabe eines Raumordnungsverfahrens wäre es, genau dies zu tun. Alle damals vorliegenden Varianten müssen neu geprüft und miteinander verglichen werden.

Was ist unter den im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 genannten „Ortsumfahrungen“ zu verstehen?

[DB Netz AG:] Dafür gibt es keine klare Definition des Bundes. Damit eine Strecke als Ausbaustrecke (ABS) gelte, müsse bei einer Umfahrung von Ortschaften durch Neubaustrecken (NBS)-Anteile regelmäßig in die Bestandsstrecke eingebunden werden. Enak Ferlemann,

parlamentarischer Staatssekretär des BMVI, definiert den NBS-Anteil im BVWP als einzelne Ortsumfahrungen und nicht als eine großräumige Umfahrung des gesamten Raumes. Zu benötigten Radien und Flächen für solche Umfahrungen kann die DB noch nichts sagen, da dazu die Planungen erst einmal aufgenommen werden müssen. Unabhängig von möglichen Ortsumfahrungen muss im Rahmen der Planungen auf jeden Fall auch ein Ausbau der Bestandsstrecken geprüft werden, um Rechtsfehler bei der Suche nach einer genehmigungsfähigen Vorzugsvariante auszuschließen.

Wo liegen die Grenzen des im BVWP vorgegebenen Betrachtungskorridors?

[DB Netz AG:] Zu den genauen Grenzen kann derzeit noch nichts gesagt werden (siehe oben). Klar sei aber, dass der BVWP keine millimeterscharfen Grenzen vorgibt. Von Seiten der DB gibt es keine Vorfestlegung. Viel eher soll in den anstehenden Planungen gemeinsam mit der Region geprüft werden, wo und wie eine kompromissfähige Streckenführung machbar und verträglich ist.

[Wyderka:] Von Seiten des Landes Niedersachsen gibt es kein generelles Denkverbot. Man müsse sich aber schon an Recht und Gesetz halten. Eine A7-nahe Variante sei vom Bund durch den BVWP klar ausgeschlossen worden.

[Hansen:] Eine A7-Variante ist nicht zwingend nötig. Sicher ist aber, dass die Trassenführung nicht durch die Ortschaften führen kann. Daher brauchen wir eine alternative Linienführung für das 3. Gleis. Lassen Sie uns dafür bitte auch außerhalb des im BVWP optisch dargestellten Betrachtungsraums („Wurst“) suchen.

Warum ist die Strecke Uelzen – Stendal („Amerikalinie Ost“) nicht im BVWP enthalten?

[Dörsam:] Die Strecke Uelzen – Stendal – Halle ist Bestandteil und Voraussetzung für die Alpha E-Variante. Aus Sicht des Bundes wurde entschieden, daraus ein eigenes Projekt zu machen. Generell müssen die Bedingungen der Region des Dialogforums Schiene Nord natürlich auch für diese Strecke gelten, auch wenn sie planungstechnisch nicht im Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover angesiedelt ist.

[DB Netz AG:] Das DB-Projekt Uelzen – Stendal gab es bereits, als von der Alpha E-Variante noch gar keine Rede war. Organisatorisch ist das Projekt somit an anderer Stelle bei der DB Netz AG verankert und bleibt in der Logik des Bundes auch ein eigenständiges Projekt.

Wie entwickeln sich die Verkehre auf der Strecke Lüneburg – Uelzen, wenn die Strecke nicht ausgebaut wird?

[Dörsam:] Die Prognose des Bundes geht von einem Anstieg auf 292 Güterverkehrszügen pro Tag aus, wenn die Strecke zweigleisig bleibt. Ohne Ausbau bestehe jedoch kein Anspruch auf verbesserten Lärmschutz. Es würden also mehr Züge ohne zusätzlichen Lärmschutz durch Lüneburg fahren.

Wie kann die Beteiligung des Runden Tisches an den Planungen aussehen, wenn die Teilnehmer keine Experten sind?

[DB Netz AG:] Es geht nicht darum, dass die mitwirkenden Akteure am Runden Tisch eigenständig Planungen erarbeiten und vorlegen sollen, für die sie dann im Nachhinein zur Rechenschaft gezogen werden. Viel eher sieht die Arbeitsroutine vor, dass die DB jeweils Planungszwischenstände und Vorschläge in die Sitzungen der Runden Tische mitbringt, die dann mit den Teilnehmenden intensiv diskutiert und überprüft werden. Es gehe vor allen Dingen darum, Hinweise zu örtlichen Gegebenheiten zu bekommen, die dann wiederum in den nächsten Planungsschritt der DB einfließen.

Wie kann sichergestellt werden, dass der Schienenausbau die benötigten Kapazitäten über 2030 hinaus vorsieht?

[DB Netz AG:] Das Dialogforum Schiene Nord hat sich mit einem Prognosezeitraum von 15 Jahren befasst. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Vorlage des BVWPs etwas weitergedacht und hat zusätzliche kapazitätssteigernde Maßnahmen zum Alpha E in den Projektumfang mitaufgenommen. Damit stünden bei den heutigen Prognosezahlen auch über 2030 hinaus weitere Kapazitäten zur Verfügung.

Wieso veröffentlicht das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Daten zur Lärmkartierung entlang der Strecke nicht?

[DB Netz AG:] Dazu kann die DB keine Aussage treffen, da für die Veröffentlichung der Lärmkartierungen das EBA zuständig ist.

Wie wird der übergesetzliche Lärmschutz sichergestellt?

[DB Netz AG:] Zunächst ist die DB verpflichtet, sich an den gesetzlichen Vorgaben zu orientieren. Dafür muss der gesetzlich vorgesehene Lärmschutz, inkl. passiver Lärmschutzmaßnahmen, ermittelt werden. Darauf aufbauend braucht die DB eine Beauftragung des Bundes, um den Vollschutz nach den Bedingungen der Region ermitteln zu können. Aus der Differenz beider Lärmschutzvarianten ergibt sich die Finanzierungslücke, für die der Deutsche Bundestag eine Zusatzfinanzierung durch den Bund beschließen muss.

Auf welchen Annahmen basiert der im BVWP unterstellte Nutzen-Kosten-Faktor für das Projekt?

[DB Netz AG:] Dazu kann die DB Netz AG keine Aussage treffen, da die Berechnungen vom Gutachter des Bundes angestellt wurden. Die DB hat keine Einsicht in diese Berechnungen.

Wird das Thema Erschütterungen berücksichtigt?

[Dörsam:] Das Thema Erschütterungen wurde im Dialogforum Schiene Nord ausführlich diskutiert und ist im Abschlussdokument enthalten.

→ Sonstige Strecken***Wieso wurde die Strecke Bremen – Langwedel mit in den BVWP aufgenommen?***

[Dörsam:] Der Ausbau des Knotens Bremen wurde bereits im Dialogforum Schiene Nord thematisiert. Der Bund hat die Strecke mit in den BVWP aufgenommen, um hier die erforderliche Engpassauflösung zu erreichen. Aus Sicht des Projektbeirats sollte der Abschnitt genauso behandelt werden, wie alle anderen Abschnitte der Alpha E-Variante auch. Somit müssten die Bedingungen der Region auch hier umgesetzt werden.

Wie werden die Engpässe in den Knoten Hamburg, Bremen und Hannover aufgelöst?

[DB Netz AG:] Für alle Knoten werden derzeit Studien auf verschiedenen Ebenen durchgeführt. Für den Knoten Hamburg wurde im Dezember eine Mikrostudie der DB gestartet, deren Ergebnisse bis Ende 2017 erwartet werden. Zusätzlich gibt es für Hamburg Aussagen zum Güterverkehr in einer vorherigen Studie zu Maschen und Wilhelmsburg. Teilweise werden dort bereits Maßnahmen umgesetzt. Für den Knoten Bremen gibt es die Studie des Bundes und für Hannover ist eine Studie des Landes Niedersachsen in Bearbeitung.

Wie sehen die Planungen zur EVB-Strecke aus?

[Wyderka:] Die EVB-Strecke ist eine Nitbundeseigene Eisenbahn und damit bislang kein Thema für den BVWP. Aktuell ist die Strecke dennoch in den potentiellen Bedarf des BVWP aufgenommen worden. Dabei geht es im Wesentlichen um die Elektrifizierung und eine Einfädelung in Richtung Verden. Die Strecke selbst ist fertig und könnte bis zu 40 Güterverkehrszüge täglich aufnehmen.