
DB Netz AG

4. Informationsveranstaltung zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover

Dokumentation

4. Februar 2019

Ort:	Dormero Hotel Hannover
Dauer:	14.00 – 16.45 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, IFOK
Dokumentation:	Denise Ellwein, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Präsentation der Deutschen Bahn zum aktuellen Stand zum Projekt

TOP 2 Kurzbericht zum Kick-Off Treffen zur „Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“

TOP 3 Präsentation der Deutschen Bahn zu den Ergebnissen der Vorplanung Ausbaustrecke Rotenburg–Verden

TOP 4 Fragen und Anmerkungen der Teilnehmenden

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Präsentation zum Gesamtprojekt

Anlage 2 Präsentation zur Ausbaustrecke Rotenburg – Verden

TOP 1 Präsentation der Deutschen Bahn zum aktuellen Stand zum Projekt

Matthias Hudaff, Projektleiter des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover bei der DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden der Veranstaltung und stellt den aktuellen Stand des Projektes vor (**Anlage 1**).

TOP 2 Kurzbericht zum Kick-Off Treffen zur „Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“

Der Moderator Ralf Eggert, IFOK, berichtet vom Kick-Off Treffen zur „Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“, welches am 30. Januar 2019 in Hannover stattgefunden hat.

TOP 3 Präsentation der Deutschen Bahn zu den Ergebnissen der Vorplanung Ausbaustrecke Rotenburg–Verden

Carsten-Alexander Müller, Teamleiter des Abschnittes Rotenburg – Verden im Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover bei der DB Netz AG, stellt den Teilnehmenden die Ergebnisse der Vorplanung zur Ausbaustrecke (ABS) Rotenburg–Verden vor (**Anlage 2**).

Rüdiger Garburg, DB AG, berichtet kurz über die audiovisuelle Schallsimulation mittels Virtual Reality-Brille, mit der unterschiedliche Schallereignisse und entsprechende Schallschutzmaßnahmen sowohl visuell als auch hinsichtlich des Hörempfindens erlebbar gemacht werden können. Dieses Angebot ist im Vorraum aufgebaut und wurde am Rande der Informationsveranstaltung zahlreich von den Teilnehmenden genutzt.

TOP 4 Fragen und Anregungen der Teilnehmenden

Herr Hudaff, Herr Müller und Herr Limprecht (DB Netz AG) stehen den Teilnehmenden für die Beantwortung von Fragen zum Projekt zur Verfügung.

Welche Zugzahlen wurden den Berechnungen zur Schallausbreitung zugrunde gelegt?

[Müller, DB Netz AG:] Zugrunde gelegt wurden die prognostizierten Zugzahlen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2025, bereinigt um die Effekte der ehemals unterstellten Y-Trasse.

Kann durch eine Umrüstung der Bremssysteme eine Vielzahl an hohen Lärmschutzwänden, welche landschaftlich und für die Menschen eine große Bedeutung hätten, vermieden werden?

[Müller, DB Netz AG:] Der Effekt auf die Lärminderung bei Umrüstung der Bremsen kompensiert in etwa den Entfall des Schienenbonus von 5 dB (A).

Wurden in den Betrachtungen die geforderten Schallschutzmaßnahmen zur 1:1 Erfüllung der Bedingungen der Region (sog. „Vollschutz“) berücksichtigt?

[Müller, DB Netz AG:] Die vorgestellten Visualisierungen der Schallausbreitungen beziehen sich auf die Planvariante mit gesetzlichem Schallschutz (Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV), im Vergleich zum heutigen Zustand. Die Planung und Betrachtung der Schallschutzmaßnahmen zur 1:1 Erfüllung der Bedingungen der Region folgt nach Abschluss der Betrachtung des gesetzlichen Schallschutzes. Darüber hinaus sei die DB bereits im konstruktiven Austausch mit den Kommunen zur Darstellung und Betrachtung von „optionalen“ und regional-spezifischen Forderungen. Die Durchführung von schalltechnischen Voruntersuchungen ist nur innerhalb des Projektraumes möglich. Für darüber hinaus gehende Bereiche hat die DB keinen Planungsauftrag.

[Limprecht, DB Netz AG:] Es wird eine Betrachtung und Darstellung (schalltechnisch, monetär und baulich) der über das gesetzliche Maß hinausgehenden „Bedingungen der Region“ soweit ausgearbeitet, dass der Deutsche Bundestag darüber entscheiden kann (Machbarkeitsniveau).

Wird die Planung der geforderten Schallschutzmaßnahmen zur 1:1 Erfüllung der Bedingungen der Region noch vor der Erarbeitung der Vorzugsvariante erfolgen?

[Müller, DB Netz AG:] Vor dem Beginn der Leistungsphase 3 gemäß HOAI wird die Parlamentarische Befassung erfolgen. Neben der gesetzlichen Vorzugsvariante wird hier auch die Betrachtung und Darstellung der über das gesetzliche Maß hinausgehenden „Bedingungen der Region“ integriert, um dem Bundestag eine Beschlussfassung hierzu zu ermöglichen. ***Sind Aussagen zum Zeitplan möglich?***

[Müller, DB Netz AG:] Die Einbringung in die Parlamentarische Befassung wird für Ende des Jahres 2019 angestrebt. Jedoch hat bislang noch kein Projekt den Prozess der Parlamentarischen Befassung nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) durchlaufen, sodass die Dauer für die entsprechende Aufbereitung der Vorplanung und Abstimmungen schwer einschätzbar ist. Daher sind keine konkreten Aussagen zum Zeitplan möglich.

Das zweite Gleis der Ausbaustrecke Rotenburg – Verden könne ja nicht abrupt enden. Wie gestaltet sich der Zu- bzw. Ablauf des zweiten Gleises jenseits der Bahnhöfe von Verden und Rotenburg, insbesondere im Hinblick auf Lärmschutz und Bahnübergänge?

[Müller, DB Netz AG:] Südlich von Verden schließt der Abschnitt 3 (Verden – Nienburg – Wunstorf) nahtlos an. Im Norden ergibt sich die Projektgrenze in Rotenburg (W) aus dem Umfang der für die Erfüllung des Projektauftrages notwendigen wesentlichen Änderung des Schienenweges.

Im Bereich des Bahnhofs Rotenburg seien Maßnahmen mit Veränderung der Weichen geplant. Inwieweit wird dieser Bereich in die Betrachtungen zum Lärmschutz einbezogen?

[Müller, DB Netz AG:] Bislang ist noch keine schalltechnische Betrachtung dieses Bereiches erfolgt. Die DB ist zu diesem Thema derzeit im intensiven Austausch mit dem EBA zur Definition der Projektgrenzen. Hieraus ergibt sich der mögliche Anspruch auf Lärmvorsorge.

Im Bereich Rotenburg – Verden würden derzeit fünf Bahnübergänge durch die DB geplant. Welche Kosten sind für die Änderungen an den Bahnübergängen ermittelt worden und wie erfolgt die Kostenaufteilung?

[Müller, DB Netz AG:] Die ersten Kosten wurden in Mitte 2017 für eine Anfrage des Landes Niedersachsen ermittelt. Hierbei wurde im ersten Schritt die gesamten Umbaukosten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (kurz: EKrG) § 3/13 angesetzt. Während der weiter voranschreitenden Vorplanung und unter Abstimmung mit dem EBA wurde erreicht, daß sich das kommunale Kostendritten auf die Aufwendungen für die Anpassungen der Einschaltstrecken in den Gleisen fokussiert, welche für die Sicherheit an den Bahnübergängen verantwortlich sind. Hierdurch wird sich der Kostenanteil der Kommunen stark reduzieren.

Besteht für Streckenabschnitte, für die Maßnahmen zur Blockverdichtung erfolgen, ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge?

[Hudaff, DB Netz AG:] Die DB wird wie zugesagt sowohl die gesetzliche Lärmvorsorge, als auch die „Bedingungen der Region“ betrachten und darstellen und in den Prozess zur Parlamentarischen Befassung des Deutschen Bundestages gemäß Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) einbringen.

Wenn das Projekt Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) realisiert wird, werde viel Verkehr über die Strecke Lübeck – Schwerin abfließen, aber auch über Hamburg. Welche Verkehrsmengen werden dabei auf die Region zukommen? Wird das bedeuten, dass die Region Lüneburg von zwei Seiten vom Güterverkehr in die Zange genommen wird?

[Limprecht, DB Netz AG:] Die Leistungsfähigkeit der Strecke Lübeck – Hamburg zur Bewältigung des aus Richtung FBQ kommenden Verkehrs ist vollständig ausreichend. Mittlerweile ist das aktualisierte Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) online. Zur Maßnahme ABS Lübeck-Lüneburg ist unter Punkt 1.10 ausgeführt: Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (K-002-V01) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse. Deshalb wird das Teilprojekt „ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“ derzeit nicht weiterverfolgt.

Sind die Zugzahlen für 2030 zwischenzeitlich veröffentlicht?

[Hudaff, DB Netz AG:] Zu der Zugzahlenprognose für 2030 gibt es einen Arbeitsstand. Der finale Stand ist noch nicht vom Bund veröffentlicht worden.

In den Medien werde eine Tunnellösung in Richtung Cuxhaven für den Knoten Harburg diskutiert. Wie wirkt sich das auf die Kapazität des Knotens Harburg aus?

[Hudaff, DB Netz AG:] Der Planungsauftrag der DB endet bei Ashausen. Der Knoten Harburg wird in den Berechnungen als engpassfrei unterstellt.