
DB Netz AG

6. Informationsveranstaltung zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Dokumentation

12. Oktober 2021

| | |
|----------------|---------------------|
| Ort: | Livestream |
| Dauer: | 14.00 – 16.00 Uhr |
| Moderation: | Ralf Eggert, ifok |
| Dokumentation: | Julian Koepff, ifok |

Tagesordnung

TOP 1 Rahmenbedingungen und Ziele

TOP 2 Aktueller Stand der Planungen

TOP 3 Aktueller Stand der Sensitivitätsbetrachtung

Fragen und Antworten

TOP 4 Ausblick

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 [Präsentation der Deutschen Bahn zum aktuellen Stand im Projekt](#)

Anlage 2 [Videomitschnitt des Vortrages](#)

Anlage 3 [Korridorfindung im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtung zwischen Hamburg und Hannover – Einfach, verständlich.](#)

Der Moderator, Ralf Eggert, und der Leiter des Bahnprojekts „Hamburg/Bremen – Hannover“ bei der DB Netz AG, Matthias Hudaff, begrüßen die Teilnehmenden zur sechsten Informationsveranstaltung. Der Moderator stellt die Tagesordnung vor.

Zeitgleich zum Start der Informationsveranstaltung ist der [Digitale Infomarkt des Projekts](#) öffentlich zugänglich.

TOP 1 Rahmenbedingungen und Ziele

Herr Hudaff stellt Auftrag, Anspruch und Rahmenbedingungen des Bahnprojekts Hamburg/Bremen–Hannover vor und erläutert die Vorgaben und die Ziele der Planung (**Anlage 1**, Seiten 3 und 4; **Anlage 2**, Minute 6:00 bis 10:01).

TOP 2 Aktueller Stand der Planungen

Herr Hudaff berichtet über den aktuellen Stand der Planungen in den vier Abschnitten des Projekts. In allen Abschnitten konnten in den letzten Monaten Fortschritte erzielt werden. Die Info-Veranstaltung konzentriert sich im Folgenden auf den Abschnitt 1 Ashausen–Hannover (**Anlage 1**, Seiten 5 bis 10; **Anlage 2**, Minute 10:01 bis 18:29).

TOP 3 Aktueller Stand der Sensitivitätsbetrachtung

Die Umweltplanerin und externe Gutachterin Maïke Bieber (Büro Drecker) stellt den Teilnehmenden die bisherigen Erkenntnisse der umweltfachlichen und raumordnerischen Sensitivitätsbetrachtung vor. In einer neu entwickelten und öffentlich zugänglichen Interaktiven Karte sind Suchraum, Raumwiderstände und Grobkorridore detailliert einsehbar. Der nächste Schritt sei nun die vertiefende Planungsraumanalyse (**Anlage 1**, Seiten 11 bis 21; **Anlage 2**, Minute 19:48 bis 40:02).

Fragen und Antworten

Herr Hudaff und Frau Bieber beantworten die Fragen der Teilnehmenden (**Anlage 2**, Minute 40:02 bis 01:51:34). Fragen, die während der Informationsveranstaltung nicht beantwortet werden konnten, fließen in die häufig gestellten Fragen des Infomarktes ein. Offen gebliebene Fragen können gern weiterhin über das FAQ des Infomarktes oder direkt an die Kontakt-Mailadresse des Projekts gerichtet werden: bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com

TOP 4 Ausblick

Herr Hudaff gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte der Planung im Projekt. Er lädt ausdrücklich zum Dialog mit dem Projektteam ein und verweist auf den Digitalen Infomarkt des Projekts (**Anlage 1**, Seiten 22 bis 24, **Anlage 2**, Minute 01:51:34 bis 01:56:39).

Herr Hudaff und Herr Eggert bedanken sich bei den Teilnehmenden für die rege Teilnahme.

Während der Veranstaltung wurden folgende Fragen beantwortet:

Sensitivitätsbetrachtung

Warum umfasst der Untersuchungsraum nicht alle früher diskutierten Trassen?

[Hudaff, DB Netz AG:] Der Untersuchungsraum wurde an zwei wesentlichen Verkehrssträngen zwischen Hamburg und Hannover orientiert und ergibt sich aus sachlich-fachlicher Betrachtung des Raums anhand der Aufgabenstellung an die Deutsche Bahn.

Was ist Hintergrund und gesetzliche Grundlage des Bündelungsgebots?

[Bieber, Büro Drecker:] Das Bündelungsgebot ergibt sich aus § 1 Abs. 5 Satz 3 Bundesnaturschutzgesetz sowie aus § 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 6 Raumordnungsgesetz. Es ist ein Minimierungsgebot. Wenn abseits der bestehenden Bahnstrecke nach Lösungen gesucht wird, soll die Bündelung mit anderen bestehenden Infrastrukturen wie etwa Bundesfernstraßen geprüft werden. Ziel ist eine geringere Zerschneidung bisher unzerschnittener Räume und möglichst geringer Eingriff in die Schutzgüter.

Wäre eine komplette Bündelung mit der Autobahn 7 eine mögliche Option?

[Bieber, Büro Drecker:] Aus umweltplanerischer Sicht ist das grundsätzlich denkbar. Die Lage innerhalb oder außerhalb der Grobkorridore sind kein Ausschlusskriterium für mögliche Varianten. Die Raumwiderstandsanalyse zeigt aber, dass in einigen Gebieten entlang der A7 hohe Raumwiderstände liegen. Inwiefern eine einzelne Variante umwelt- und raumverträglich ist, wird erst in der Vertiefenden Planungsraumanalyse ermittelt. Auch aus technischer Sicht ist offen, ob eine komplette Bündelung möglich wäre, denn Bahnstrecken müssen zum Beispiel größere Kurvenradien berücksichtigen.

Wie ortsscharf ist die vorgestellte Karte der Raumwiderstände und Grobkorridore?

[Bieber, Büro Drecker:] Die Karte ist Teil der vorbereitenden Planungsraumanalyse, einer noch sehr groben Planungsebene. Die verwendeten Daten sind öffentlich zugänglich und wurden nicht eigens für die Analyse erhoben. Um einige Schutzgebiete wurden zudem Pufferzonen aufgenommen. Die identifizierten Grobkorridore geben erste Hinweise darauf, wo im Suchraum eher raum- und umweltverträgliche Varianten zu finden sind. Die Grobkorridore sind jedoch keine strikte Abgrenzung für die Trassensuche und nicht metergenau zu verstehen.

[Hudaff, DB Netz AG:] Das Planungsteam steht mit den Landkreisen und Kommunen des Planungsraums im Austausch, um die ermittelten Raumwiderstände und Grobkorridore weiter zu validieren. Die Analyse ist ein Bestandteil der Gesamtplanung für eine durchgehende Linienführung zwischen Hamburg und Hannover.

Können militärische Sperrgebiete in Absprache mit der Bundeswehr aufgehoben werden?

[Bieber, Büro Drecker:] Das ist in diesem Planungsraum unwahrscheinlich, da es sich um aktive Truppenübungsplätze handelt. Falls ein Sperrgebiet aufgehoben werden sollte, stellt sich zunächst die Frage der aufwändigen Munitionsräumung. Bei aufgehobenen, ehemaligen Truppenübungsplätzen besteht zudem Konkurrenz mit dem Naturschutz, da die Natur sich dort über viele Jahrzehnte relativ ungestört entfalten konnte.

Inwiefern wurden Besonderheiten des Raums zwischen den Truppenübungsplätzen in der Raumwiderstandsanalyse beachtet?

[Bieber, Büro Drecker:] Alle Siedlungen in diesem Gebiet haben einen sehr hohen Raumwiderstand und wurden mit einer Pufferzone versehen. Durch die Bundesstraße 3 und die dort vorhandene Schienentrasse ergab sich ein Grobkorridor. Wenn später Trassenvarianten in die einzelnen Korridore gelegt werden, wird die Verträglichkeit dieser Varianten mit den dort vorhandenen Schutzgütern detailliert geprüft.

Weist die Raumwiderstandsanalyse oberirdische und unterirdische Raumwiderstände separat aus?

[Bieber, Büro Drecker:] Nein. Oberirdische wie unterirdische Raumwiderstände wurden berücksichtigt, jedoch nicht separat ausgewiesen.

Ist der Flächenverbrauch möglicher Varianten ein Entscheidungskriterium?

[Hudaff, DB Netz AG:] Ja. Dabei wird auch zwischen der Schutzwürdigkeit der verschiedenen Flächen unterschieden und im Detail berücksichtigt.

[Bieber, Büro Drecker:] Das Schutzgut „Fläche“ wurde neu ins Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) aufgenommen. Es wird in der Untersuchung neben dem Schutzgut „Boden“ als gesondertes Schutzgut betrachtet.

Untersuchung von Varianten

Hat die DB die Ausbaulösung zwischen Hamburg und Hannover jetzt beerdigt?

[Hudaff, DB Netz AG:] Nein. Es gibt drei Grundvarianten: bestandsnah, bestandsnah mit Ortsumfahrungen und bestandsfern. Alle drei Grundvarianten werden von der DB parallel sachgerecht und fachgerecht untersucht. Seit Ende 2018 wurden dreigleisige Ausbaulösungen in sechs Gläsernen Werkstätten intensiv betrachtet sowie Anfang 2021 die Ideen eines Beratungsbüros zum Ausbau der Bestandsstrecke in drei weiteren Gläsernen Werkstätten vertieft.

Die DB hat die Aufgabe, aus einem Bündel grundsätzlich möglicher Konzeptionen eine vorzugswürdige Alternative im Sinne des Planrechts vorzuschlagen. Die Entscheidung fällt im Rahmen der Parlamentarischen Befassung im Deutschen Bundestag.

Untersucht die Deutsche Bahn auch Ausbauvarianten, wie 2015 durch das Dialogforum Schiene Nord festgehalten?

[Hudaff, DB Netz AG:] Ja. Die Aufgabenstellung für die Planungen der Deutschen Bahn ergibt sich aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG). Es wurde vom Bundesverkehrsministerium entwickelt und vom Deutschen Bundestag verabschiedet. Seit 2016 beinhaltet das BSchWAG das Optimierte Alpha-E plus Bremen in der Relation Hamburg–Hannover mit einer Ausbau- oder Neubaustrecke.

Wer legt fest, was eine „ernsthaft in Betracht kommende Lösung“ ist?

[Hudaff, DB Netz AG:] Aus einem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts zur S4 in Hamburg ergibt sich: Ernsthaft in Betracht kommende Varianten sind solche Varianten, die in einer sauberen fachlichen Abwägung als zielerfüllend erweisen. Varianten, die sich als nicht zielerfüllend erweisen, sind in den nächsten Planungsschritten nicht weiterzuverfolgen. Die Ziele des Projekts sind: verkehrlich engpassfrei (staufrei), betrieblich optimal (pünktlich) und volkswirtschaftlich sinnvoll. Die zielerfüllenden Varianten werden im Anschluss verglichen, um festzustellen: Welche ist raumordnerisch und umweltfachlich vorzugswürdig?

Würden Lüneburg, Uelzen und Celle vom Fernverkehr abgehängt, falls eine bestandsferne Neubaustrecke gebaut wird?

[Hudaff, DB Netz AG:] Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin plant und realisiert Schieneninfrastruktur im Auftrag des Bundes. Unabhängig vom Ergebnis der Planungen oder einer konkreten Trassierung obliegen die Entscheidungen über Fernverkehrshalte grundsätzlich dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die DB Netz AG geht davon aus, dass in allen drei Städten ein entsprechendes Potenzial für Fernverkehrsfahrgäste vorhanden ist.

Können bestimmte Varianten früher umgesetzt werden als andere Varianten?

[Hudaff, DB Netz AG:] Bis zur Genehmigung sind keine solchen Unterschiede zu erwarten. Die Vorplanungen im Bereich Hamburg–Hannover sollen Ende 2022 abgeschlossen sein. Anschließend werden die Vorzugsvariante und die Ergebnisse der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung dem Deutschen Bundestag vorgestellt. Dazu müssen sämtliche zu vergleichenden Varianten auf einen beurteilungsfähigen Stand gebracht worden sein. Die Erfahrung der Bundesgutachter in der Bauphase zeigt allerdings: Der Ausbau von Bestandsstrecken bei laufendem Betrieb ist oft aufwändiger und dauert länger als der Bau von Neubaustrecken.

Ist eine mögliche Neubaustrecke nur für ICE oder Güterzüge geplant?

[Hudaff, DB Netz AG:] Nein. Sämtliche Strecken in Deutschland sind Mischverkehrs-Strecken, also für alle Zuggattungen (Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr) ausgelegt. Die Deutsche Bahn muss die Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h planen. Im Sinne einer engpassfreien Schienen-Infrastruktur sollen für durchgehende Verbindungen möglichst wenige Haltevorgänge nötig sein, daher sind Überholgleise und Überholbahnhöfe vorgesehen. Wo immer die Strecke zwischen Hamburg und Hannover zukünftig ausgebaut werden soll, wird sie immer für alle drei Zuggattungen tauglich sein.

Gibt es mögliche Vorteile für Regionen entlang einer Neubaustrecke?

[Hudaff, DB Netz AG:] Ja, zum Beispiel durch neue Nahverkehrsangebote. Die Aufgabenträger, etwa die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft, können auf neuen oder ausgebauten Strecken Nahverkehr bestellen. Voraussetzung ist, dass die neuen oder ausgebauten Strecken engpassfrei sind, also tatsächlich neue Kapazitäten für Nahverkehr bieten.

Sind ergänzende Projekte denkbar, wie eine Verbindung einer A7-Neubaustrecke zum Bahnhof Soltau?

[Hudaff, DB Netz AG:] Ein solches ergänzendes Projekt ist als eigenes, vom Projekt Hamburg/Bremen–Hannover unabhängiges Nahverkehrsprojekt jederzeit denkbar. Voraussetzung ist die Beauftragung und Finanzierung des Projekts durch einen Aufgabenträger. Die Aus- oder Neubaustrecke des Projekts Hamburg/Bremen–Hannover wird in jedem Fall nahverkehrstauglich sein.

Wie verändert der Deutschlandtakt die Randbedingungen für die Planung?

[Hudaff, DB Netz AG:] Der Deutschlandtakt ist eine Konzeption der Politik für einen Integrierten Taktfahrplan in Deutschland. Das Konzept wurde noch nicht durch den Bundestag verabschiedet und entfaltet bisher keine bindende Wirkung. Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover ist per se kein Projekt des Deutschlandtaktes. Bei der Planung behält die Deutsche Bahn die Weiterentwicklung des Konzepts jedoch im Auge. Bereits in den gläsernen Werkstätten zu den Konzeptionen eines Bestands-Ausbaus etwa wurde immer geprüft, inwiefern diskutierte Trassen möglicherweise kompatibel zu einem kommenden Deutschlandtakt wären.

Werden weiter Varianten geprüft, die Umfahrungen von Städten an der Bestandsstrecke vorsehen?

[Hudaff, DB Netz AG:] Ja. Innerhalb der vorgestellten Korridore können die Eisenbahnfachleute nun trassierungstechnisch Konzeptionen entwickeln.

Wird es ein Raumordnungsverfahren für den Abschnitt 1 (Hamburg–Hannover) geben?

[Hudaff, DB Netz AG:] Die Deutsche Bahn wird für den Abschnitt 1 kein Raumordnungsverfahren beantragen. Die raumordnerischen Belange können im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens abgehandelt werden. Dafür hat die Sensitivitätsbetrachtung die notwendige Grundlage gelegt.

Dialog

Wann und in welchen Projektbereichen sind runde Tische geplant?

[Hudaff, DB Netz AG:] Das Projekt bietet eine Reihe von Kommunikations-, Informations- und Dialogformaten an. Im engen Austausch mit den Kommunen und Landkreisen wurde deutlich, dass sich auf den aktuellen Planungsstand für die sachliche Bearbeitung der planerischen Fachthemen bilaterale Gespräche mit den Fachbehörden besonders eignen. Der intensive Dialog der Runden Tische im Abschnitt 2 (Rotenburg–Verden) wurde ab Mai 2019 im direkten Gespräch mit den Anrainerkommunen weitergeführt und ermöglichte die erfolgreiche parlamentarische Befassung. Die Runden Tische im Abschnitt 3 (Verden–Nienburg–Wunstorf) mündeten auf Wunsch der Kommunen in bilaterale Gespräche. Auch in den Abschnitten Celle–Vinnhorst sowie Bremerhaven–Langwedel–Uelzen finden regelmäßige bilaterale Gespräche mit Kommunen statt. In Abstimmung mit den Vertretern vor Ort werden Formate diskutiert, um die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt bestmöglich zu gestalten.

Wird in einem nächsten Planungsschritt die konkrete Lage von Brücken, Tunneln, Dämme usw. sichtbar?

[Hudaff, DB Netz AG:] Ja. Wenn die Vorplanung voraussichtlich Ende 2022 entscheidungsreif ist, werden diese Details zu sehen sein. Vertreter vor Ort sowie Bürgerinnen und Bürger sollen sich damit ein Bild von möglichen Trassenvarianten machen können.