
DB Netz AG

7. Informationsveranstaltung zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover

Dokumentation

09. Februar 2022

Ort:	Livestream
Dauer:	15.00 – 17.00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Dokumentation:	Anne Siebert, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Aktueller Stand der Planungen im Gesamtprojekt

TOP 2 Aktueller Stand der Planungen im Streckenabschnitt Hamburg-Hannover

TOP 3 Ausblick

Fragen und Antworten

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Präsentation der Deutschen Bahn zum aktuellen Stand im Projekt

Anlage 2 Videomitschnitt des Vortrages

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

TOP 1 Aktueller Stand der Planungen im Gesamtprojekt

Herr Hudaff stellt den aktuellen Stand der Planungen im Gesamtprojekt vor (**Anlage 1**, Seiten 4 bis 10; **Anlage 2**, Minute 5:24 bis 20:33).

TOP 2 Aktueller Stand der Planungen im Streckenabschnitt Hamburg-Hannover

Herr Hudaff berichtet über den aktuellen Stand der Planungen im Streckenabschnitt Hamburg-Hannover. Der Streckenabschnitt befindet sich in der ergebnisoffenen Vorplanung (**Anlage 1**, Seiten 12 bis 16; **Anlage 2**, Minute 20:37 bis 28:54).

TOP 3 Ausblick

Der Projektleiter erklärt, dass im nächsten Schritt nun die Vorplanung abzuschließen sei und im engen Austausch mit den Akteuren der Region dann die Unterlagen für eine parlamentarische Befassung in 2023 vorbereitet würden. u (**Anlage 1**, Seiten 18 bis 21; **Anlage 2**, Minute 28:56 bis 37:50).

Fragen und Antworten

Herr Hudaff beantwortet die Fragen der Teilnehmenden (**Anlage 2**, Minute 39:37 bis 01:51:00). 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

Während der Veranstaltung wurden folgende Fragen beantwortet:

Planungsgrundlagen

Wie genau lautet der Planungsauftrag des Bundes an die DB Netz AG als Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord innerhalb des Bundesverkehrswegeplans?

Planungsauftrag für die DB Netz AG ist das „Optimierte Alpha E plus Bremen“ gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (**Anlage 1**, Seite 4). Darin enthalten sind eine Ausbau- /Neubaustrecke im Abschnitt Hamburg-Hannover, die Ausbaustrecke Langwedel-Uelzen, Rotenburg-Verden-Minden/Wunstorf sowie Bremerhaven-Bremen-Langwedel. Aus dem Gesetz ergibt sich der Auftrag, eine betrieblich optimale, verkehrlich engpassfreie Infrastruktur herzustellen. Im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan ist eine Fahrzeiterparnis zwischen Hamburg und Hannover von mind. 11 Minuten vorgegeben. In der Parlamentarischen Befassung wird überprüft, inwieweit die gesetzlichen Rahmenbedingungen planerisch erfüllt wurden.

Aufgabe der DB Netz AG ist es, ergebnisneutral eine engpassfreie, pünktlich zu betreibende Strecke zwischen Hamburg und Hannover zu finden. Das, was im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, ist ein Rahmen, den die DB Netz AG als Vorhabenträgerin planerisch auszugestalten hat. Der Bund setzt den Rahmen und der Bund beurteilt am Ende den Grad der Zielerfüllung.

Können Sie den Zusammenhang zwischen der Verbesserung des Hafenhinterlandverkehrs von Hamburg und den schnelleren Verbindungen zwischen den Metropolen erklären?

In der Aufgabenstellung zur Planung des Projektes im Bundesverkehrswegeplan geht es um alle Verkehrsarten. Die angestrebte Engpassfreiheit richtet sich sowohl auf den Güterverkehr des Hafenhinterlandverkehrs als auch auf den Fern- und den Nahverkehr. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem heißt: Pünktlich, im Takt und engpassfrei.

Wer führt die Berechnungen der zugrunde gelegten Annahmen der Projektrahmenbedingungen aus dem Bundesverkehrswegeplan durch?

Das Bundesverkehrsministerium beauftragt dafür erfahrene Gutachterbüros. In diesem Projekt sind das unter anderem TTS Trimode Transport Solutions für die verkehrswirtschaftswissenschaftliche Analyse, Intraplan für den Personenverkehr und das Ingenieurbüro Schüßler-Plan für die Grobtrassierung. Für die Berechnungen des Deutschlandtakts wurde das Beratungsunternehmen SMA und Partner beauftragt.

Welche Bedeutung hat der Deutschlandtakt für die Projektziele und gilt die Zielfahrzeit von 58 min von Hamburg nach Hannover als verbindliches Kriterium?

Ursprünglich ist dieses Projekt nicht als „Deutschlandtakt-Projekt“ gestartet und die primären Planungsziele sind Engpassfreiheit und Pünktlichkeit. Der Entwurf zum Deutschlandtakt muss aber in den Planungen berücksichtigt werden. Letztlich müssen die Beschlüsse des Deutschen Bundestags hinsichtlich des Entwurfs des Deutschlandtakts noch abgewartet werden. Generell untersuchen die Planer des Projekts die Fahrplangefüge aller verschiedenen Verkehrsarten und analysieren, unter welchen Voraussetzungen ein pünktlicher Betrieb möglich ist.

Wird der Güter- oder der Personenverkehr als höherrangig bewertet?

Generell werden alle Verkehrsarten als gleichrangig betrachtet. In der Regel wird aber die Fahrzeitstabilität beim Personenverkehr höher gewichtet als beim Güterverkehr. Das oberste Projektziel lautet Engpassfreiheit für alle Verkehrsarten.

Welche Projektfortschritte wurden seit der letzten Informationsveranstaltung im Oktober 2021 erzielt?

Im Abschnitt Hamburg-Hannover wurden eine ganze Reihe Trassierungen für alle Varianten vorangebracht, Visualisierungen erstellt, Kostenschätzungen durchgeführt sowie umweltfachliche Faktoren abgeglichen. Es wurden verschiedene Gespräche vor Ort in den einzelnen Regionen hinsichtlich der näheren Ausgestaltung der Planungen geführt.

Welche Chancen sehen Sie die Dauer von Planungen, Planfeststellung und Bau in Zukunft zu verkürzen?

Im Projekt Hamburg/Bremen-Hannover ist die Fachplanung schon sehr zügig und könnte nicht wesentlich beschleunigt werden. Ein wesentlicher Zeitfaktor ist die Diskussion um die Planung sowie die Dauer der Planfeststellungsverfahren. Grundsätzlich wird auf Bundesebene über eine Reformierung des Planfeststellungsverfahrens nachgedacht. Die Verkürzung der Bauzeit ist individuell zu betrachten. So ist der Ausbau einer bestehenden Strecke immer mit längeren Bauzeiten verbunden, weil der Betrieb des bestehenden Netzes neben dem Bau aufrechterhalten werden muss.

Könnte der Bundestag Planungen beschließen, die nicht alle Projektziele erfüllen?

Ja, der Bundestag entscheidet über die vorgestellte Planung. Dem Bundestag steht es frei, seine Entscheidung auf Basis der von uns sauber und fachgerecht durchgeführten Planung zu treffen.

Hat die Politik Einfluss auf den Planungsprozess, beispielsweise durch Befürwortung einer Variante?

Die Fachplanung steht für die DB Netz AG im Vordergrund. Die Ergebnisse der Vorplanung werden in der Parlamentarischen Befassung dem Deutschen Bundestag zur Abstimmung vorgestellt. Das Projektteam ist nicht in politische Entscheidungsfindungsprozesse involviert.

Werden dem Bundestag alle drei Varianten der einzelnen Grobkorridore zur Abstimmung vorgestellt oder erarbeitet das Bundesverkehrsministerium aus den Vorplanungen eine Vorzugsvariante, die dann dem Bundestag vorgelegt wird?

Gemäß § 5 Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung wird sowohl vom Eisenbahnbundesamt als auch vom Bundesverkehrsministerium ein Vorschlag unterbreitet unter Abwägung aller Kriterien. Zum weiteren Prozess der Parlamentarischen Befassung finden Sie Informationen auf der [Internetseite zum Streckenabschnitt Rotenburg-Verden](#). Dort befinden sich auch die [Unterlagen](#) zur Parlamentarischen Befassung in diesem Abschnitt.

Variantenvergleich

Auf welcher gesetzlichen Grundlage hat die DB Netz AG den Untersuchungsraum festgelegt?

Die gesetzlichen Grundlagen für den Untersuchungsraum ergeben sich aus dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und dem Raumordnungsgesetz. Von Fachleuten wird auf dieser Basis ein belastbarer Untersuchungsraum definiert. In der späteren Planfeststellung wird überprüft, ob der Untersuchungsraum dem Planfeststellungsrecht entspricht.

Wo kann der Kriterienkatalog eingesehen werden?

Der Kriterienkatalog wird bei den bilateralen Gesprächen in den einzelnen Regionen vorgestellt.

Nach welchen Kriterien wird die Vorzugsvariante ausgewählt?

Hinsichtlich der umweltfachlichen und raumordnerischen Kriterien gibt es die gesetzlichen Grundlagen des Raumordnungsgesetzes und des Umweltverträglichkeitsgesetzes. Die Kriterien für den Variantenvergleich werden nebeneinandergelegt und in den Korridoren werden die einzelnen Varianten entwickelt. Dabei ist wichtig, dass jede Variante die Projektziele erfüllt. Wichtig sind bei der Variantenauswahl zudem die Finanzierungsbedingungen. Dafür liefert das Projekt Kostenschätzungen. Die Bundesgutachter rechnen auf Basis dieser Kostenschätzungen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis aus. Die sich daraus ergebende Volkswirtschaftlichkeit bildet ein weiteres wichtiges Kriterium für den Variantenentscheid im Bundestag.

Wurde in diesem Projekt eine CO2-Analyse bzw. eine Lebenszyklusanalyse durchgeführt und im Variantenvergleich beachtet?

Es gibt bisher in Deutschland noch kein einheitlich etabliertes Verfahren und insofern wird das nicht im Variantenvergleich berücksichtigt.

Können die Grobkorridore seit der letzten Informationsveranstaltung im Oktober 2021 näher eingegrenzt werden?

Die Grobkorridore sind das Ergebnis einer fachlich fundierten Analyse sowohl umweltfachlicher als auch raumordnerischer Sachverhalte. Aktuell entwickelt die Fachplanung konkrete Trassen in den Grobkorridoren und optimiert die Linienführung. Anhand des Kriterienkataloges werden die Varianten dann transparent und ergebnisoffen nebeneinandergestellt,.

Gibt es eine Möglichkeit bei der Streckenführung naturschutzrechtlich sensiblen Raum nicht zu überbauen?

Gemäß des Minimierungsgebotes des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes werden so wenig Eingriffe wie möglich in allen Grobkorridoren geplant.

Auch im Bereich der Bestandsstrecke gibt es aus heutiger Sicht naturschutzrechtlich sensible Gebiete. Wir legen das nebeneinander.

Werden bei der Erarbeitung der Varianten auch Möglichkeiten mit einbezogen, die eine Übererfüllung der Vorgaben darstellen z. B. eine Neubaustrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h, um weitere Fahrzeitreserven zu gewinnen?

In der Planung wird auf allen Strecken außerhalb der Bestandsstrecke von einer Grundgeschwindigkeit von 250 km/h ausgegangen.

Bestandsferner Korridor

Gibt es schon Visualisierungen für den Autobahn-parallelen Korridor?

Ja, der Bundesgutachter hat für die Parlamentarische Befassung im Abschnitt Rotenburg-Verden eine bestandsferne Trasse zwischen Hamburg und Hannover als Bewertungsgrundlage (NKV) genommen. Das hat noch nichts mit einer fertigen Vorplanung zu tun. Aber für diese Trasse wurden bereits Visualisierungen erstellt, um diese in die Diskussion vor Ort einbringen zu können, rein zu Ansichtszwecken. Diese werden zunächst im Dialog vor Ort gezeigt.

Wie ist der regionale Nutzen für die betroffenen Kreise und Kommunen bezüglich neuer Möglichkeiten für den Fernverkehr (z. B. ICE-Halt in Walsrode oder Soltau) und optimierter Nahverkehrsanbindung?

Nach ersten Einschätzungen der Gutachter (Intraplan) gibt es durchaus einen entsprechenden Verkehrsbedarf in den Verkehrszellen, bei einer attraktiven Verbindung. Es gibt Potenziale für Nahverkehrsanbindungen. Der Nahverkehr wird durch das Land Niedersachsen und die LNVG beauftragt und finanziert. Optimierter Nahverkehr würde auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projektes verbessern.

Abhängig zur Variantenentscheidung betrachtet die DB Netz AG so etwas mit, auch im Dialog mit der Region.

Ängste der Kommunen entlang der heutigen Bestandsstrecke vor dem Verlust von Fernverkehrshalten kann die DB Netz AG entschärfen. Der in den Prognosen hinterlegte systematisierter Taktfahrplan ist identisch zum Istzustand. Dieses gilt auch für den D-Takt.

Gibt es einen Dialog mit der niedersächsischen Landesregierung zu schnellen Regionalzügen auf der Neubaustrecke an der A7?

Ja, wir stehen dazu mit dem Land Niedersachsen im Austausch.

Warum braucht man eine Hochgeschwindigkeitsstrecke um 10 min schneller in Hamburg zu sein? Die Kosten und die Zerstörung der Umwelt stehen in keinem vernünftigen Verhältnis.

Die Reisezeit ist ein Nutzen und wird den Kosten gegenübergestellt. Die umfangreiche Fachplanung gibt in letzter Instanz dem Deutschen Bundestag eine fundierte Entscheidungsgrundlage, um über das Nutzen-Kosten-Verhältnis der jeweiligen Varianten zu entscheiden.

Die Fachplanung berücksichtigt die einzelnen Bereiche mit schutzwürdigen Flächen. Regionale Anmerkungen hinsichtlich dieser Flächen werden in den regionalen Gesprächen vor Ort aufgenommen. Hinweise dazu werden gern weiter entgegengenommen.

Bestandskorridor

Können Züge auf der Bestandsstrecke mit 250 km/h fahren?

Nein, das ist nicht überall möglich. Die dazu vorliegenden umfassenden Untersuchungen aus den Gläsernen Werkstätten zum Bestandsstreckenausbau können auf der Projektwebseite nachgelesen werden.

Warum beinhaltet der Bestandsstreckenausbau bisher keine Umgehung für die Stadt Winsen?

Eine Umfahrung wurde grob betrachtet, ist jedoch momentan nicht mehr Gegenstand der weiteren Betrachtung.

Werden nach Streckenoptimierungen neue Berechnungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für den Bestandskorridor und den Bestandsnahen Korridor erfolgen?

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird sich nach derzeitigem Planungsstand auch nach Streckenoptimierungen nicht sprunghaft ändern.

Im Rahmen der gläsernen Werkstätten wurden auch umfangreiche Optimierungsansätze im Bereich Bestandsstreckenausbau diskutiert, entwickelt und bewertet. Da wurde sehr genau hingeschaut.

Bestandsnaher Korridor

Warum planen Sie an Deutsch Evern und Lüneburg vorbei? Welche Hindernisse sehen Sie dort?

Deutsch Evern und Lüneburg liegen relativ nah beieinander und eine Umfahrung durch die Eisenbahn muss mit gewissen Radien erfolgen. Die Umfahrungen ergeben sich aus den entsprechenden Trassierungsnotwendigkeiten.

Könnte ein Bahnhofsteilpunkt in Deutsch Evern eingerichtet werden?

Der Adressat für weiteren Nahverkehr in der Region ist der Aufgabenträger, das Land Niedersachsen bzw. die LNVG. Wenn uns das Land Niedersachsen für weitere Nahverkehrsmaßnahmen den Auftrag erteilt und diese finanziert, dann können wir das in der weiteren Planung berücksichtigen.

Dialog

Warum gibt es keine Runden Tische mehr?

Die DB Netz AG sucht den Kontakt zu den örtlichen Vertreterinnen und Vertretern vor Ort und tritt dort in einen engen Austausch. Die direkt Betroffenen werden durch unterschiedliche Formate beteiligt, wie bilaterale Gespräche oder auch größere Runden. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass es gut ist, sich mit den lokalen Vertretern in den Landkreisen und Kommunen abzustimmen, welche Teilnehmenden in den Dialogrunden vor Ort eingeladen werden. Das tun wir auch. Es ist nur fair, dass man sich mit den Verwaltungshandelnden vor Ort abstimmt und zu einem gemeinsamen Entschluss kommt, wie der Dialog geführt werden soll. Welchen Namen ein Format hat, ist nicht erstrangig.

Werden vor der Veröffentlichung der konkreten Trassenverläufe im Herbst noch Zwischenstände veröffentlicht und sind dazu Veranstaltungen geplant?

Zunächst ist der Dialog vor Ort in den Regionen wichtig und geplant. Dort werden die aktuellen Pläne vorgestellt.

Wer sind die Abschnittsleiterinnen und Abschnittsleiter und kann man diese ansprechen?

Die entsprechenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen bereits im engen Austausch vor Ort und sind den Betroffenen bekannt. Sie können gern mit ihnen in Kontakt treten.