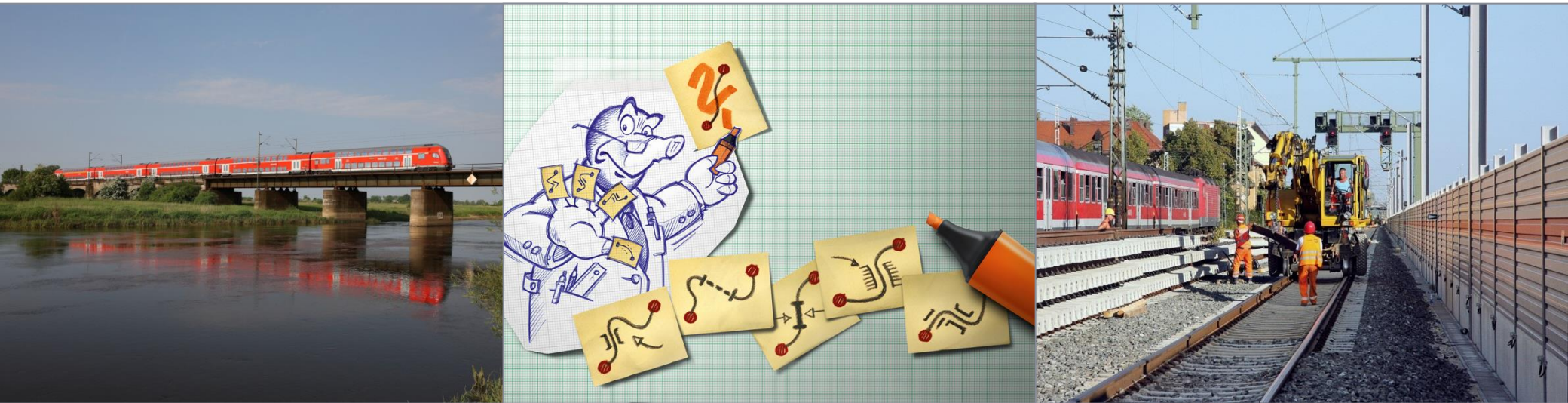




Im Dialog im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Runder Tisch Rotenburg – Verden

Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

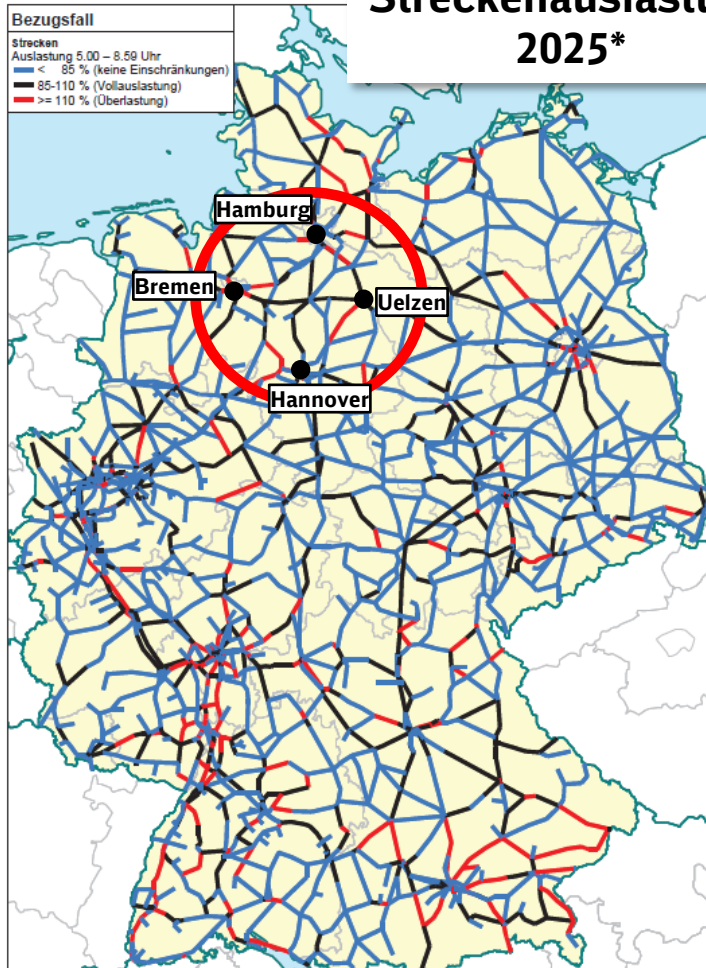
DB Netz AG

Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Rotenburg (Wümme), 27.04.2016

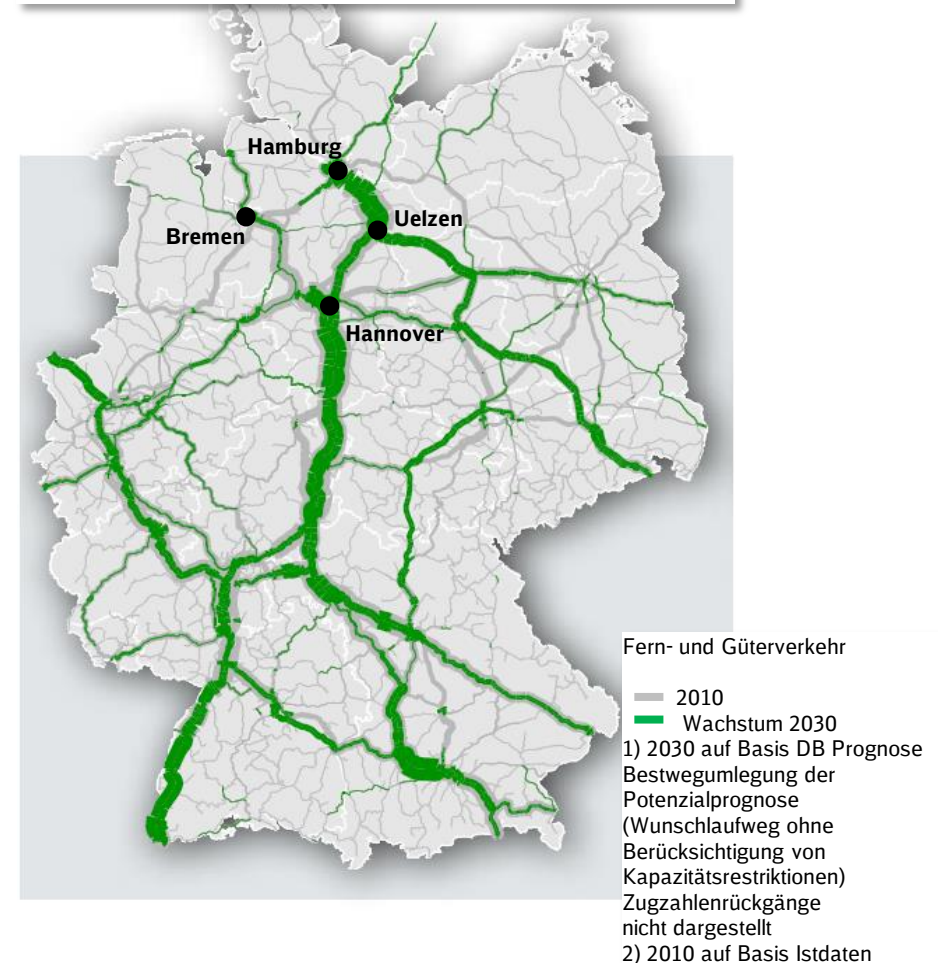
Mehr Güterverkehr auf der Schiene schafft Handlungsbedarf im gesamten deutschen Schienennetz

Streckenauslastung 2025*



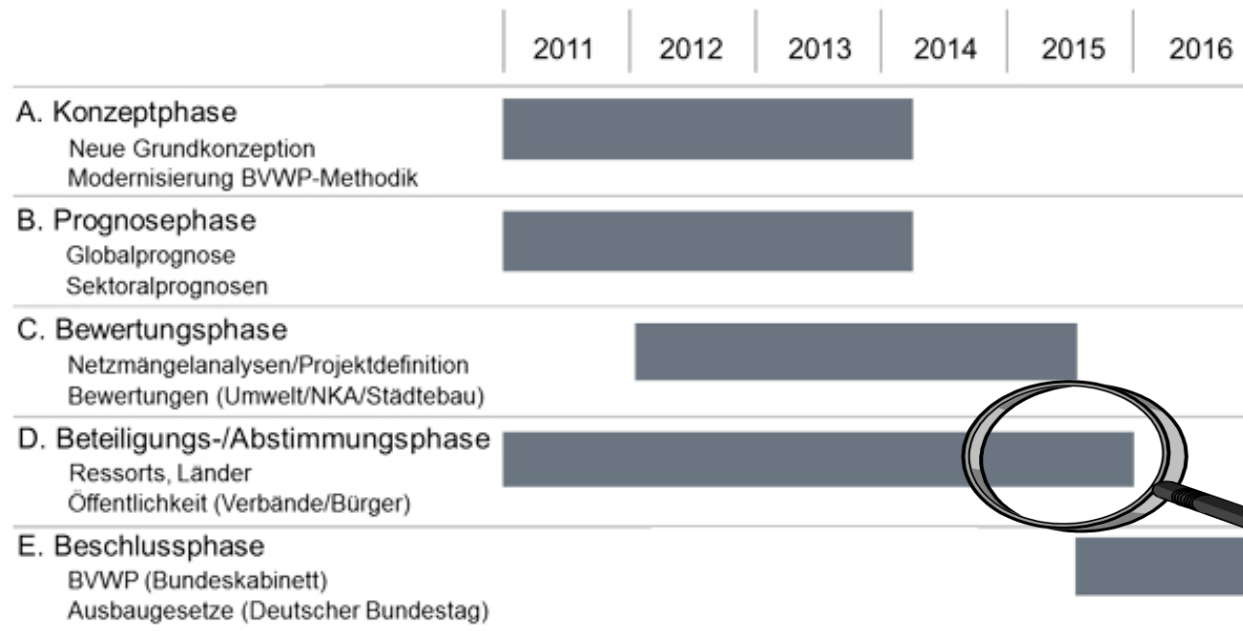
* unter Berücksichtigung aller bis dahin realisierten Infrastrukturmaßnahmen

Mehrung Züge 2030¹⁾ gegenüber 2010²⁾ auf heutiger Infrastruktur

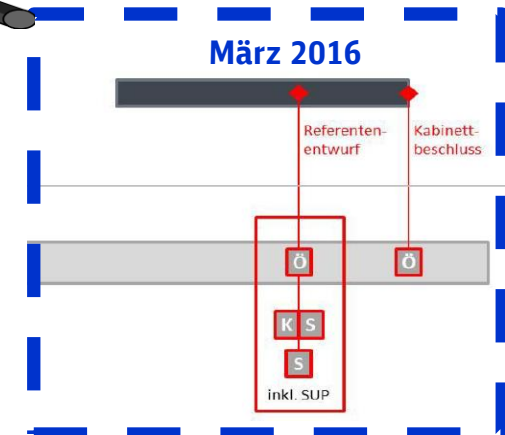


Wie entsteht der Bundesverkehrswegeplan (BVWP)?

Zur Zeit läuft der Prozess „Aufstellung BVWP“ durch das BMVI



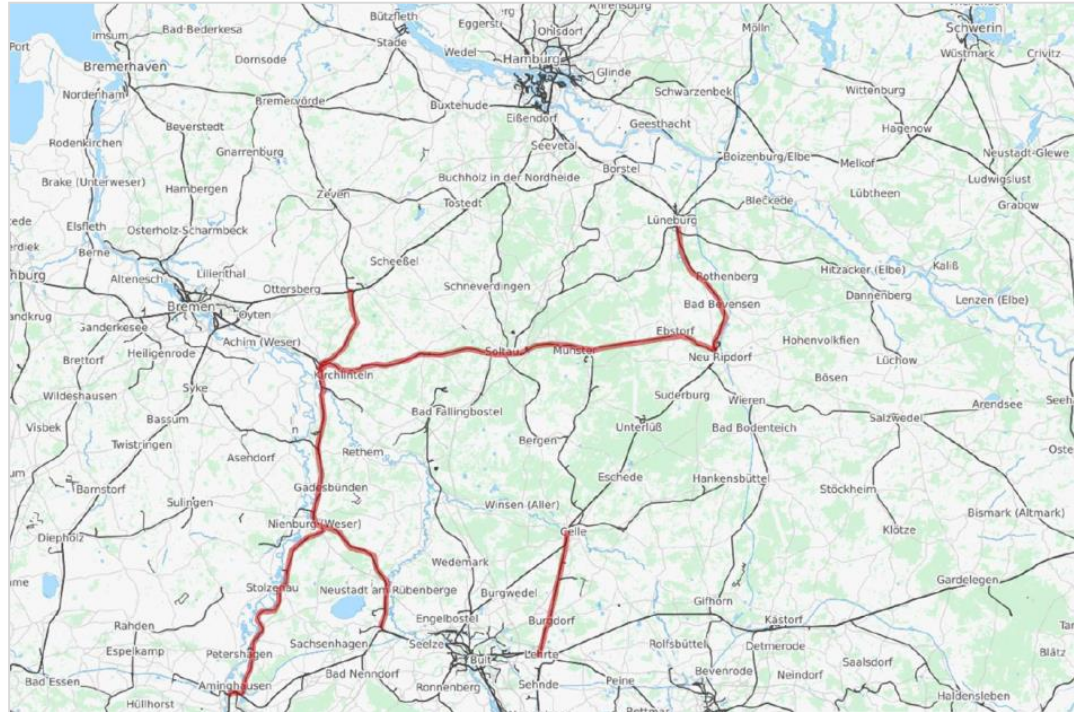
Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015.html>



Im Referentenentwurf des BVWP vom 16.03.2016 wird das Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover wie folgt beschrieben

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme ²	Investitionen in Mio. €			Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
				Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz							
			Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Ertüchtigung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach										
3	2-003-V02 (2-003-V01)	Ausbaumaßnahmen im Raum Hamburg / Bremerhaven – Hannover auf Basis der vom "Dialogforum Schiene Nord" gewählten erweiterten Alternative "Alpha E"	Auf Grundlage der sog. erweiterten Alpha-Variante E wird verkehrlich notwendiger u. wirtschaftlich tragfähiger Ausbaubedarf der Bestandsstrecken Rotenburg – Verden, Verden – Nienburg – Wunstorf, Langwedel – Uelzen (insbesondere Elektrifizierung), Hamburg – Uelzen – Celle – Lehrte, Uelzen – Wieren, Nienburg – Minden als Ausbau-Alternative zur ABS/NBS Hamburg / Bremen – Hannover („klassisches Y“) inkl. Anbindung Lehrte u. Bremen / Bremerhaven (in BVWP-Untersuchungen positiv bewertete Maßnahme) ermittelt	3.000,0 (2.865,4)	2.500,0 (2.483,0)	500,0 (382,4)	-	(VB)	(2,2)	(hoch)		(ja)	Klammerwerte für „klassisches Y“ inkl. Anbindung Lehrte u. Bremen / Bremerhaven; Im Dialogforum Schiene Nord wurde 2-003-V02 als bevorzugte Variante gewählt. Aufgrund fehlender Planung kann sie erst im Nachgang bewertet werden. Im PRINS wird stellvertretend die Bewertung 2-003-V01 dargestellt.

Das PRINS zum Entwurf des BVWP 2030 beschreibt das Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover als Maßnahme 2-003-V02



Projektnummer	2-003-V02
Maßnahmetitel	Optimiertes Alpha-E
Teilmaßnahmen	ABS Lüneburg - Uelzen, ABS Rotenburg - Verden, ABS Langwedel - Uelzen, ABS Verden - Nienburg - Wunstorf, ABS Celle - Lehrte, ABS Nienburg - Minden, Verbindungskurve Rotenburg
Maßnahmenbeschreibung	- 3-gleisiger Ausbau Lüneburg - Uelzen - 2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden - Elektrifizierung Langwedel - Uelzen - Blockverdichtung Verden - Nienburg - Wunstorf - Überholgleis Nienburg - Blockverdichtung Celle - Lehrte - Kreuzungsbahnhöfe Nienburg - Minden - Verbindungskurve EVB-DB bei Rotenburg

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

Für das Jahr 2030 wird im Raum Hamburg – Bremen – Hannover ein Schienenverkehrsaufkommen von rd. 108 Mio. t prognostiziert. Dies bedeutet, dass ein Viertel des Gesamtverkehrsaufkommens der Schiene mit diesem Raum in Verbindung steht. Die starke Konzentration des Schienenverkehrs auf diesen Raum steht in Verbindung mit den norddeutschen Seehäfen. Sie führt bereits heute auf den Korridoren zwischen Hamburg bzw. den Bremischen Häfen und Hannover zu Überlastungen. Zur Abwicklung des prognostizierten stark wachsenden Seehafen hinterlandverkehrs sind zusätzliche Kapazitäten notwendig. Hierfür ist der Ausbau bestehender Bahnstrecken vorgesehen. Neben dem 3-gleisigen Ausbau Lüneburg - Uelzen, dem 2-gleisigen Ausbau Rotenburg - Verden und der Elektrifizierung der Amerikalinie zwischen Langwedel und Uelzen umfasst die Alpha-Variante eine Blockverdichtung zwischen Verden, Nienburg und Wunstorf sowie zwischen Celle und Lehrte. Darüber hinaus PRINS Entwurf BVWP 2030 - Projekt 2-003-V02 Seite 1 von 3 <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-003-V02/2-003-V02.html> 12.04.2016 ist ein neues Überholgleis in Nienburg sowie der Bau von Kreuzungsbahnhöfen entlang der Strecke Nienburg - Minden vorgesehen. Die Maßnahmen der ABS Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle (2-018-V01, siehe VB) werden für die Bewertung im Bezugsfall unterstellt.

Maßnahmen Übersicht - Alpha

Die optimierte Alpha-Variante E hat mehrere Bestandteile



- | | | |
|---|---|--|
| 1 | 2-gleisiger Ausbau Rotenburg – Verden | |
| 2 | 3-gleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen | |
| 3 | Blockverdichtung Verden - Nienburg | |
| 4 | Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf | |
| 5 | Blockverdichtung Celle - Lehrte | |
| 6 | 1-gleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung der Amerikalinie (Langwedel-Uelzen) mit neun Begegnungsabschnitten und Vmax 80 km/h für SGV | |
| 7 | Blockverdichtung Nienburg – Minden , sowie Bau zweier Überholgleise | |
| 8 | Ausbau Uelzen – Halle (teilweise bereits in Bau) | |

Zur regelmäßigen und abschnittsbezogenen Beteiligung der Multiplikatoren werden 5 regionale Runde Tische durchgeführt

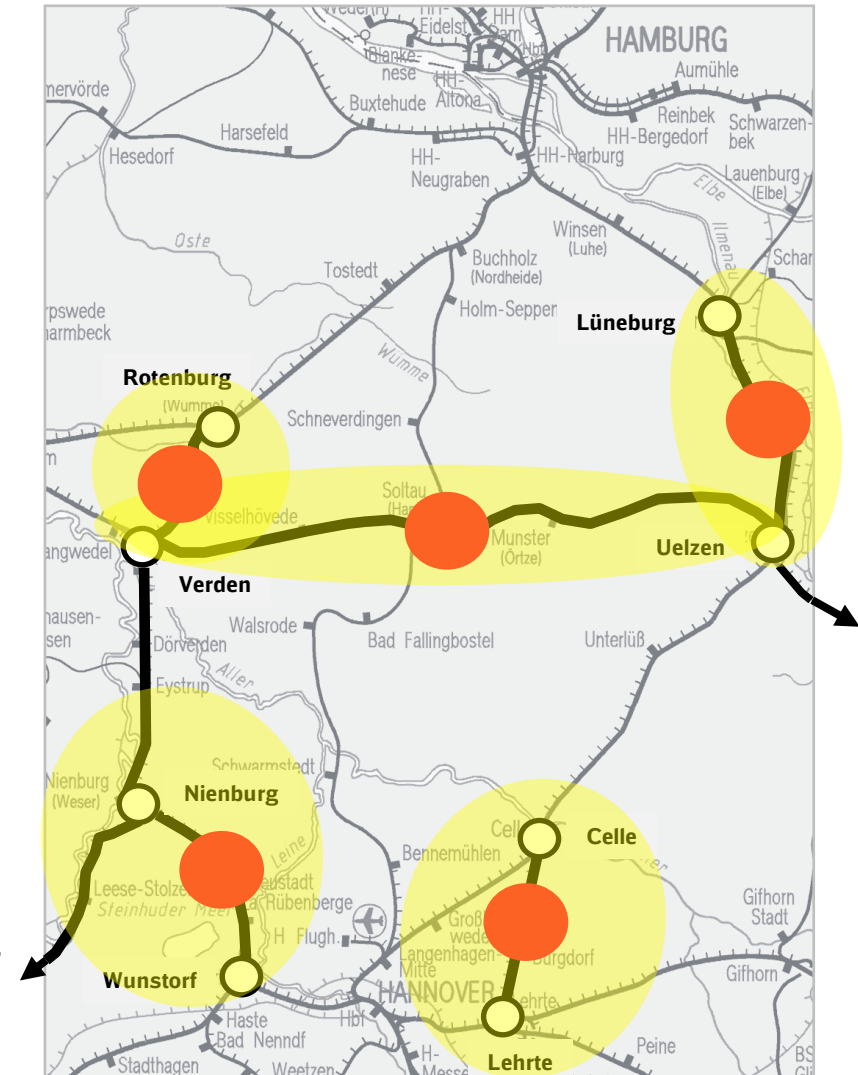
Teilnehmer:

- Vertreter aller betroffenen Gruppen und Personenkreise vor Ort
- Pro Rundem Tisch nimmt ein Mitglied des Begleitgremiums (Projektbeirat) aus der Region teil, um den Informationsfluss vom und zum Begleitgremium sicherzustellen



Ziele:

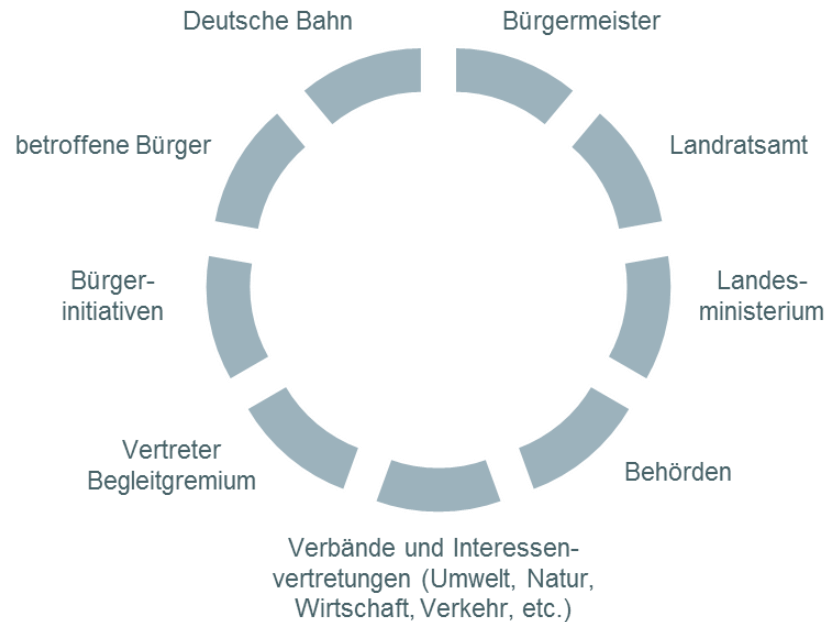
- Beratungs- und Austauschfunktion mit empfehlendem Charakter als Ergänzung zu den formellen Verfahren
- Vertiefte und für alle Betroffenen nachvollziehbare Auseinandersetzung und Bearbeitung lokaler Themen entlang der einzelnen Streckenabschnitte



Die DB beteiligt die Öffentlichkeit weiterhin aktiv und transparent in enger Abstimmung mit Bund und Ländern

Maßnahmen der DB

1. Regionale Runde Tische



2. Informationsveranstaltungen (1-2 jährlich)

3. Medienarbeit, Internet*, Newsletter**

* <http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>
** perspektivisch gem. Projektfortschritt

„Entscheidung /
Finanzierung“

**Bund, Länder,
Gemeinden**

Begleitgremium*

* gem. DSN-Bedingungen

Lärmschutz ist zentrales Unternehmensziel – Halbierung des Schienenverkehrslärms erfolgt bis 2020

2.000 km
Lärmsanierung

Hochbelastete Strecken
bis 2020 lärmsaniert

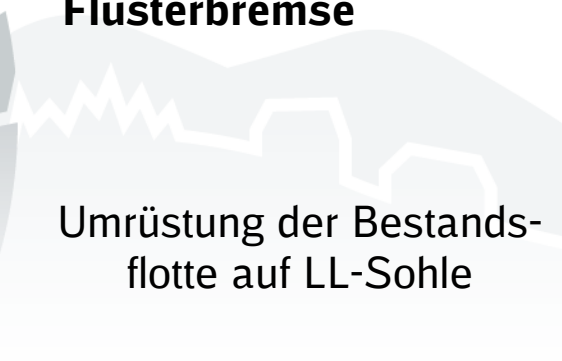
Bis 2030 alle belasteten
Strecken
(gesamt 3.700 km)
lärmsaniert



100 %
Flüsterbremse

Umrüstung der Bestands-
flotte auf LL-Sohle

Neufahrzeugbeschaffung
mit K-Sohle



Die Bahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel

Diese Position wird durch Maßnahmen in Infrastrukturprojekten gestärkt



Lösung soll die Engpässe beseitigen, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll sein und die Umweltbelange berücksichtigen

1990er Jahre

Prämissen / Ziele

- Maximierung der Geschwindigkeit im **Personenfernverkehr**
- Im Güterverkehr Stärkung der Nord-Süd- und der Nord-Südost-Relationen
- Entmischung langsamer und schneller Verkehre
- ➔ **Optimale Lösung** aus **kapazitiver** und **qualitativer** Sicht, aber **Effekte erst nach vollständiger Realisierung**

Y-Trasse

2012

Prämissen / Ziele

- Im **Güterverkehr** Stärkung sowohl der Nord-Süd- als auch der Ost-West-Relationen
- Keine zusätzliche Belastung des **Engpasses** Knoten Hannover
- Reisezeitverkürzungen im Personenverkehr
- Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner
- Kostengünstige Alternative bei gleichem verkehrlichen Nutzen
- **Möglichkeit** zur **abschnittsweisen** Inbetriebnahme mit **kapazitiver Teilwirkung**

Y-Trasse + alternative
Varianten

Bedingungen des DSN Abschlussdokumentes und der Bundestagbeschluss der Rheintalbahn

2 Bedingungen für einen Konsens in der Region

Die Mitglieder des DSN erkennen den Bedarf nach einer Weiterentwicklung des Schienennetzes in Niedersachsen an. Die Region ist bereit, insoweit Lasten zu tragen. Diese Akzeptanz in der Region ist davon abhängig, dass die folgenden (gleichrangigen) Bedingungen, entwickelt von der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ und im Anhang im Detail dargestellt, erfüllt werden:

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen
2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik haben Vorrang
3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern
4. Der regionale Nutzen der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten
5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben
6. Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten
7. Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten
8. Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden
9. Einrichtung eines Projektbeirats (siehe Abschnitt 5).

Quelle: Abschlussdokument Dialogforum Schiene Nord S. 2



Deutscher Bundestag

Rheintalbahn menschengerecht ausbauen

Verkehr und digitale Infrastruktur/Antrag - 27.01.2016

Berlin: (hib/MIK) Die Bundesregierung soll einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren. Dies fordern die Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD in einem Antrag, der am Donnerstag im Bundestag beraten und verabschiedet werden soll.

Darin fordern die Abgeordneten die Bundesregierung auf, den Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe-Basel entsprechend den Festlegungen zwischen Bund und Land Baden-Württemberg in Offenburg entsprechend dem Beschluss des Projektbeirates anstatt eines 1,5 Kilometer langen Eisenbahntunnel vorgesehen wird. Zudem soll zwischen Offenburg und Karlsruhe eine gleichzeitige Güterzugtrasse in Parallelgasse zur Bundesautobahn A5 errichtet werden, um den Lärm- und Umweltschutz nach Maßgabe eines weiteren Beschlusses des Projektbeirates erhalten zu können.

Schließlich soll der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Hügellheim und Auggen Lärmschutzmaßnahmen aus dem Bundeshaushalt hinaus bekommen. Laut Antrag wird sich das Land Baden-Württemberg an den Mehrkosten von 1,5 Milliarden Euro zuzüglich Kostensteigerungen beteiligen. Die nach heutiger Kostenschätzung auf den Bundeshaushalt entfallenden Mehrkosten von insgesamt 1,52 Milliarden Euro sollen im Bundeshaushalt berücksichtigt werden.

Der Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe-Basel sei eines der wichtigsten Verkehrsprojekte der Bundesrepublik Deutschland. Die Rheintalbahn sei bereits heute eine der meistbefahrenen Schienenkorridore in Deutschland und Europa. Durchschnittlich 225 Güterzüge pro Tag würden die Strecke befahren.

In einem weiteren Antrag (18/7365) fordern die Koalitionsfraktionen eine menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze. Dazu soll die Regierung künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen berücksichtigen. Aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen sollen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung formuliert werden, um im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können. Dabei könnten künftig die Grundsätze und Maßstäbe zur Anwendung kommen, die durch den Projektbeirat Rheintalbahn gesetzt worden sind, heißt es in dem Antrag.

2 Anträge beschlossen

Der Deutsche Bundestag hat in seine 152. Sitzung am 28.01.2016 die zwei Anträge „Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren“ und „**Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze**“ zum Schutz von Mensch und Umwelt vor Belastungen beschlossen.

Bundestagsbeschluss 152. Sitzung Berlin, Donnerstag, den 26. Januar 2016

Deutscher Bundestag

Drucksache 18/7365

18. Wahlperiode

26.01.2016

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze

Der Deutsche Bundestag betont das hohe Niveau deutscher Lärm- und Umweltstandards. Es stellt insbesondere den Schutz von Bürgerinnen und Bürgern vor unverhältnismäßiger Lärmbelastung sicher. Dies bildet eine Grundvoraussetzung für die Umsetzung des Zieles, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Für die Regierungskoalition gehört deshalb der Schutz vor Schienenverkehrslärm zu den Kernelementen einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Im Planungsprozess für Güterverkehrsstrassen sind regelmäßig Widerstände der Anwohner und Kommunen festzustellen, weil die befürchtete Lärmbelastung hoch sein und die Wohnqualität auf Dauer belastet werden kann. Während bei anderen Verkehrsprojekten häufig mit Wertschöpfungspotentialen für die jeweilige Region durch bessere Erreichbarkeit argumentiert werden kann, erschwert das Bewusstsein – als Teil einer Transitregion laute, schnelle Güterzüge lediglich im europäischen Gesamtinteresse als Anwohner akzeptieren zu sollen – die Zustimmung vor Ort.

Das Projekt „Rheintalbahn“ zeigt beispielhaft, dass es in Ausnahmefällen erforderlich sein kann, die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen durch ergänzende Maßnahmen sicherzustellen. Es gilt dabei, eine ausgewogene Güterabwägung vorzunehmen mit dem Ziel, zu gewährleisten, dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) so wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen, wie es im Rhein-Graben aufgrund der besonderen Bedingungen vor Ort vonnöten ist. Denn der Rhein-Graben im südbadischen Raum ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Es haben sich dort zahlreiche Bürgerinitiativen gebildet, die im Einklang mit Vertretern der Region Lärmschutz in einem Umfang fordern, der das vom Gesetzgeber in diesen Fällen vorgesehene Maß deutlich übersteigt. Dabei geht es um Tunnellösungen, um alternative Trassierungen und um andere Maßnahmen des Lärmschutzes, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

Der Deutsche Bundestag hat daher die konstruktive Zusammenarbeit von Bund, Land, Region, Deutscher Bahn AG und Bürgerinitiativen im Projektbeirat Rheintalbahn als gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die Planungen des Ausbaus gewürdigt.

Die Europäische Union hat sich bis 2050 insgesamt ehrgeizige Ziele gesteckt, um das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) aufzubauen: So soll die Hälfte des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder Wasserwege umgelenkt werden. Schwerpunkt einer milliardenschweren EU-Bezuschussung „Connecting Europe Facility“ (CEF) ist darum der Aufbau eines Kernnetzes für Güterverkehr mit neun Verkehrskorridoren bis 2030. Sowohl die territoriale Größe als auch die geografische Lage und die Wirtschaftskraft definieren Deutschland innerhalb des TEN-Verkehr-

Kernnetzes als das Land mit den größten Verkehrsströmen. Infolgedessen durchkreuzen sechs dieser Korridore Deutschland in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Es ist unser nationales Interesse, als größte europäische Exportnation diese Staatsverträge einzuhalten, die Gütertrassen zu bauen und damit das Ziel der Verlagerung des rapide wachsenden Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserwege zuverlässig zu erreichen.

Der Deutsche Bundestag beschließt:

1. in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen;
2. aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können;
3. dabei können künftig die Grundsätze und Maßstäbe zur Anwendung kommen, die durch den Projektbeirat Rheintalbahn gesetzt worden sind. Dies gilt zum Beispiel hinsichtlich der Form der Zusammenarbeit von Bund, Land, regionalen Vertretern, Bürgerinitiativen und Bahn im Projektbeirat und hinsichtlich der Bewertungsmaßstäbe für einen umwelt- und menschengerechten Ausbau, die jeweils im Einzelfall begründete alternative Trassierungen und andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen des Lärmschutzes zulassen können, um Mehrkosten durch nachträgliche Umplanungen und lange Verfahrensdauern zu vermeiden und um eine unverzügliche Umsetzung zu erreichen;
4. bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen.

Berlin, den 26. Januar 2016

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Thomas Oppermann und Fraktion

