
DB Netz AG

5. Informationsveranstaltung zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover

Dokumentation

17. Juni 2020

Ort:	MS Teams Live Event
Dauer:	14.00 – 15.30 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Dokumentation:	Julian Koepff, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Sachstände in den Projektabschnitten

TOP 2 Erkenntnisse aus der „Gläsernen Werkstatt 3. Gleis Lüneburg-Uelzen“

TOP 3 Methodik der Sensitivitätsbetrachtung

TOP 4 Fragen und Anmerkungen der Teilnehmenden

Anlagen zur Dokumentation

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

Anlage 2 [Videomitschnitt des Vortrages](#) (TOP 1-3)

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

TOP 1 Sachstände in den Projektabschnitten

Herr Hudaff stellt den Sachstand in den einzelnen Projektabschnitten vor (**Anlage 1**, Seiten 2-10; **Anlage 2**, Minute 6:15 bis 18:12).

TOP 2 Erkenntnisse aus der „Gläsernen Werkstatt 3. Gleis Lüneburg – Uelzen“

Herr Hudaff berichtet von den Erkenntnissen der sechs Treffen der „Gläsernen Werkstatt zur Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“, die zwischen Januar 2019 und Januar 2020 stattgefunden haben. Darüber hinaus erläutert er, wie in den nun folgenden Planungsphasen mit den Anregungen des von mehreren Bürgerinitiativen beauftragten Papiers des Beratungsbüros Vieregg-Rössler umgegangen wird (**Anlage 1**, Seiten 11-14; **Anlage 2**, Minute 19:58 bis 28:19).

TOP 3 Methodik der Sensitivitätsbetrachtung

Herr Hudaff führt die Teilnehmenden in die Methodik der Sensitivitätsbetrachtung ein (**Anlage 1**, Seiten 15-29; **Anlage 2**, Minute 30:15 bis 47:17).

TOP 4 Fragen und Anregungen der Teilnehmenden

Der Projektleiter Matthias Hudaff, die Bundesgutachter Stefanos Kotzagiorgis (TTS Trimode-Transport Solutions GmbH), Dr. Thomas Schmiers (Schüßler-Plan) und Michael Pohl (Intraplan Consult GmbH) sowie der Moderator Ralf Eggert stehen den Teilnehmenden für die Beantwortung von Fragen zum Projekt zur Verfügung. Die mündlich beantworteten Fragen werden im folgenden Abschnitt aufgeführt. Fragen und Antworten, die nicht während der Veranstaltung behandelt oder per Mail nachgereicht wurden, werden in einem gesonderten Dokument (**Anlage 3**) gelistet.

Abschnitte

Wann gibt es welche belastbaren Zugzahlen in den einzelnen Abschnitten? Wie sieht die Zugzahlenprognose für die Strecke Celle – Lehrte aus (auch vor dem Hintergrund des Projekts "Ashausen – Celle" und des Mega-Hub Lehrte)?

[Hudaff, DB Netz AG:] Für das Projekt ist die geltende Zugzahlenprognose für das Jahr 2030 verbindliche Planungsgrundlage.

Wann ist mit dem Abschluss der Vorplanung für den Streckenabschnitt Celle – Hannover zu rechnen?

[Hudaff, DB Netz AG:] Bis zum Abschluss der Vorplanung auf diesem Abschnitt werden noch mehrere Jahre vergehen. Derzeit wird der zweite Teil der Vorplanung ausgeschrieben. Die Parlamentarische Befassung wird voraussichtlich erst in die kommende Legislaturperiode des Bundestags fallen.

Sind für den Abschnitt Celle – Lehrte keine Baumaßnahmen vorgesehen? Und damit keine Chance auf Umbau der höhengleichen Bahnübergänge wie Wunstorf?

[Hudaff, DB Netz AG:] Auf Grundlage der geltenden Zugzahlenprognosen für das Jahr 2030 kann aus heutiger Sicht noch nicht gesagt werden, ob innerhalb des Projekts Veranlassung zum Umbau eines bestimmten Bahnübergangs besteht.

In Bezug auf die Aufhebung von Bahnübergängen haben andere Kommunen wie zum Beispiel Nienburg, Neustadt, Wunstorf und Soltau eigene Initiativen gestartet. Hier wird mit separater Finanzierung und auch separaten Projekten von Mitarbeitern der Deutschen Bahn gemeinsam mit den Kommunen und Straßenbaulastträgern kooperativ und konstruktiv nach Lösungen gesucht. Erste Vorplanungen sind hier in Kürze abgeschlossen.

Ist es richtig, dass die Strecke Celle – Lehrte wegen der "wenigen Indikationen" vermutlich keine Alpha-E-Projektstrecke ist, aber im Zuge der Digitalisierung durch ETCS berücksichtigt wird? Wird es eine Blockverdichtung zwischen Celle und Lehrte geben? Wenn ja, ab wann?

[Hudaff, DB Netz AG:] Der Abschnitt Celle – Lehrte liegt in einem Korridor, der von der Digitalen Schiene Deutschland bearbeitet wird. Dort sind im Zusammenhang mit dem European Train Control System (ETCS) signaltechnische Maßnahmen geplant. Eine genaue Festlegung auf ein Startdatum ist derzeit noch nicht möglich.

Die Anrainerkommunen der Strecke Rotenburg – Verden haben sich im Rahmen der städtebaulichen Begleitplanung unter Einbeziehung/Führung des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu) an einen Tisch gesetzt und bereits in einem Workshop begleitende

Bedingungen aufgeschlüsselt. Diese werden jetzt den weiteren beteiligten Verbänden/Initiativen vorgestellt und weiterentwickelt. Dieser Prozess, inklusive der daraus resultierenden noch notwendigen kommunalpolitischen Beschlussfassung, ist verständlicherweise noch nicht abgeschlossen. Wie beeinflusst diese zeitliche Staffelung die Parlamentarische Befassung für diesen Abschnitt? Bis wann kann dieser Prozess der Parlamentarischen Befassung beeinflusst werden?

[Hudaff, DB Netz AG:] Die Abstimmung zwischen der DB Netz AG und dem Eisenbahn Bundesamt befindet sich in der Endphase. Im Anschluss wird der Text als Entwurf mitsamt dem Anhang, den Kernforderungen der Region, an das Bundesverkehrsministerium geschickt. Von dort aus wird das Dokument an den Bundestag und die einzelnen Ausschüsse weitergereicht, üblicherweise an den Verkehrsausschuss und den Haushaltsausschuss. Über die jeweiligen Bundestagsabgeordneten und die Ausschussmitglieder wird der Kontakt zu den regionalen Vertretern gehalten. Zentral ist der volkswirtschaftliche Nutzen. Ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis könnte für die Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen sinnvoll sein.

[Eggert, ifok:] Wenn die Kernforderungen länger als gedacht brauchen, aber noch im Zeitrahmen eingereicht werden, werden sie natürlich berücksichtigt.

Gibt es die Visualisierungen nur für die Ortsdurchfahrten? Wie kommt eine 3D-Visualisierung zustande, wenn der konkrete Streckenverlauf noch nicht festgelegt ist?

[Hudaff, DB Netz AG:] Die Visualisierungen stellen den Ist-Zustand dar. Bisher beschränkt sich die Modellierung auf die tatsächlich vorhandene Bestandsstrecke. Das ist die Basis. Wenn sich bestimmte Ideen konkretisieren, werden diese visualisiert werden. So zum Beispiel, wie ein Bauablauf innerhalb eines größeren Ortes aussehen würde.

Wie viele Kreuzungen sind zwischen Nienburg und Minden vorgesehen? Wie viele Wildbrücken sind im Abschnitt Hannover-Uelzen geplant?

[Eggert, ifok:] Diese Fragen können auf dem derzeitigen Planungsstand noch nicht beantwortet werden. Wenn die Planungen konkreter werden, werden auch umweltrelevante Fragestellungen behandelt.

Gläserne Werkstatt

Welche Planungen liegen im Detail für Ashausen bis Lüneburg vor? Wie wird die Umsetzung im Abschnitt Lüneburg – Uelzen derzeit aussehen?

[Hudaff, DB Netz AG:] In den Sitzungen der „Gläsernen Werkstatt 3. Gleis Lüneburg – Uelzen“ wurden drei eng am Ergebnis des Dialogforum Schiene Nord orientierte Varianten mithilfe der

Methodik des Bundesverkehrswegeplans detailliert betrachtet. Das bietet eine erste Grundlage, jedoch kann derzeit noch nicht beantwortet werden, wie eine Umsetzung konkret aussehen würde. Erst vor kurzem wurde die Vorplanung beauftragt und es sind sukzessive Visualisierungen geplant, zum Beispiel von einzelnen Varianten oder Bauabläufen.

Aufgrund des Deutschlandtakts gehören die Projekte Knoten Hamburg und Alpha zusammen. Werden die Vorschläge von Herrn Dr. Vieregge für Hamburg mit untersucht?

[Hudaff, DB Netz AG:] Die Konzeptionen beginnen in Hannover Hbf und enden in Hamburg Hbf. Das Projekt wird die Konzeptionen analog dem Vorgehen in der „Gläsernen Werkstatt“ gemäß BVWP-Methodik betrachten. Der Bund verlangt als Auftraggeber von der DB die scharfe Abgrenzung zu den Maßnahmen im Knoten Hamburg einzuhalten und somit verkehrswegeplan- und finanzierungskonform zu handeln.

Sensitivitätsbetrachtung

Ist die Sensitivitätsprüfung identisch in der inhaltlichen Prüfung mit einem Raumordnungsverfahren?

[Hudaff, DB Netz AG:] Nein. Das Raumordnungsverfahren ist ein formelles Verfahren und wird von der zuständigen Behörde durchgeführt. Die Sensitivitätsbetrachtung dagegen erfolgt durch die DB Netz AG. Dabei erfolgt eine sachgerechte und fundierte Grundlagenermittlung aller Kriterien, die im Projekt sinnvoll erscheinen. Welche davon in welcher Form in einem etwaigen Raumordnungsverfahren möglicherweise Anwendung finden könnten wäre Sache eines möglichen formellen Verfahrens.

Nachträgliche Ergänzung:

Gemäß § 15 Raumordnungsgesetz prüft die für Raumordnung zuständige Landesbehörde in einem besonderen Verfahren die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren). Mit der Sensitivitätsbetrachtung überprüft die DB Netz AG als Eisenbahn des Bundes in einem der Vorplanung vorgeschalteten Arbeitsschritt, welche Varianten sie als Vorhabenträgerin in den weiteren Planungsphasen vertieft untersuchen wird. Dabei erfolgt eine sachgerechte und fundierte Grundlagenermittlung aller Kriterien, die im Rahmen einer Variantenprüfung zu betrachten sind. Die Kriterien, die bei der Sensitivitätsbetrachtung herangezogen werden, bleiben nicht hinter den Anforderungen des Fachplanungsrechtes für Eisenbahnen des Bundes zurück.

Wurden oder werden bei der Sensitivitätsprüfung für in Frage kommende Trassen auch die Umwelt-/Naturschutzverbände gehört oder zur Stellungnahme aufgefordert?

[Hudaff, DB Netz AG:] Alle verfügbaren Daten wurden durch die beteiligten Fachleute zusammengetragen. Diese werden nun im nächsten Schritt mit den Fachplanungsbehörden validiert. Anschließend werden darin Korridore gesucht, die die Ziele des Projekts erfüllen - das heißt: Korridore in denen verkehrlich engpassfreie, betrieblich optimale und volkswirtschaftlich sinnvolle Varianten liegen könnten.

[Eggert, ifok:] Wir befinden uns weiter in der Grundlagenermittlung. Anmerkungen oder Ideen werden vom Projektteam gerne entgegengenommen. In den später folgenden Planungsphasen werden die Träger öffentlicher Belange formell zur Stellungnahme aufgefordert.

Nachträgliche Ergänzung:

Im nächsten Schritt wird die DB bzw. das beauftragte Planungsbüro nun zur fachlichen Abstimmung mit den unteren Landesplanungsbehörden in Kontakt treten.

Wird die umweltfachliche Analyse zu spät durchgeführt?

[Eggert, ifok:] Die umweltfachlichen Aspekte werden im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtung berücksichtigt und damit bereits vor Beginn der Vorplanung.

Müssen die Anforderungen in der Sensitivitätsanalyse (verkehrlich/betrieblich/volkswirtschaftlich) für jeden Abschnitt erfüllt werden? Wird eine "Kapazitätskannibalisierung" über andere, in der Prognose ebenfalls voll ausgelastete, Strecken vermieden?

[Hudaff, DB Netz AG:] Im Rahmen des Projekts werden immer alle Projektabschnitte – im jeweiligen Planungsstand – gemeinsam betrachtet. Die Verteilung der Verkehre auf die einzelnen Strecken unter unterschiedlichen Annahmen wurde in den Sitzungen der „Gläsernen Werkstatt 3. Gleis Lüneburg – Uelzen“ ausführlich behandelt. Die Verkehre wählen den Weg, der für sie tragbar und machbar ist. Eine "Kannibalisierung" findet nicht statt.

Zu welchem Zeitpunkt (Planungsstand) ist eine Sensitivitätsprüfung für den Streckenabschnitt Rotenburg – Verden geplant? Erfolgt diese vor der parlamentarischen Befassung im Bundestag, welche zeitnah geplant ist?

[Hudaff, DB Netz AG:] Für den Streckenabschnitt Rotenburg – Verden ist keine Sensitivitätsbetrachtung geplant, da auf Basis der Abstimmung mit den zuständigen Behörden für diesen Abschnitt auch kein Raumordnungsverfahren erforderlich ist. Im vergangenen Jahr wurde die Vorplanung für den Abschnitt abgeschlossen. Nach Durchführung der Parlamentarischen Befassung wird die Entwurfsplanung in dem Abschnitt starten.

Allgemeines

Gibt es einen aktualisierten konkreten Zeitplan für Planung und Umsetzung?

[Hudaff, DB Netz AG:] Die Sensitivitätsbetrachtung umfasst den dargestellten Untersuchungsraum. Wir rechnen derzeit damit, noch im Jahr 2020 in diesem Bereich Korridore zu identifizieren, die die Ziele des Projekts erfüllen – das heißt: Korridore in denen verkehrlich engpassfreie, betrieblich optimale und volkswirtschaftlich sinnvolle Varianten liegen könnten.

Ist die A7-Variante eine "ernsthaft in Betracht kommende Alternativlösung"?

[Hudaff, DB Netz AG:] Das werden die weiteren Untersuchungen zeigen.

Sind in den DB-Planungen weiträumige Umfahrungen enthalten, wo und wie? Wo wird der Anschluss an den Ostkorridor Nord sichergestellt?

[Hudaff, DB Netz AG:] Dies wird ebenfalls im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtung untersucht und wird sich im Verlauf der weiteren Planungen zeigen. Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover stimmt sich in den Planungen eng mit dem benachbarten Projekt „Ausbaustrecke Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle“ ab.

Wie wirkt sich der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung auf die Planungen des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover aus?

[Hudaff, DB Netz AG:] Die Planungen des Bahnprojekts Hamburg/Bremen-Hannover sind unabhängig von der Planung der Fehmarnbeltquerung. Es findet jedoch ein Erfahrungsaustausch zwischen den Projekten statt.

Entspricht die Berechnungsmethode des NKV noch der inzwischen weiterentwickelten Volkswirtschaft, wenn zu einem überwiegenden Anteil die Erhöhung der Geschwindigkeit den Ausschlag bringt und damit ein Paradigmenwechsel in der Netzplanung stattgefunden hat?

[Kotzagiorgis, TTS Trimode:] Die Berechnung erfolgt gemäß Methodik des aktuellen Bundesverkehrswegeplans.

[Eggert, ifok:] Ausführliche Informationen hierzu finden Sie auf der Internetseite des Projekts sowie beim Bundesverkehrsministerium.

Nachträgliche Ergänzung:

[Kotzagiorgis, TTS Trimode / Pohl, Intraplan:] Die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans ist für die Bewertung von Infrastrukturprojekten, unabhängig von der Ausrichtung auf den Güter- und/oder Personenverkehr, entwickelt worden. Sie ermöglicht eine Bewertung

aller verkehrlicher Effekte, wie z. B. der Beseitigung von Kapazitätsengpässen, von Transportzeit- und -wegeverkürzungen, von Verlagerungseffekten im Güter- und Personenverkehr, von Verbesserungen der Zuverlässigkeit etc. Daher ist die Methodik paradigmunenabhängig. Sie entspricht darüber hinaus dem aktuellen Stand der Wissenschaft und wird seit 2015 im Bereich des BVWP angewendet.

Die aktuell diskutierten Infrastrukturmaßnahmen im Raum Hamburg/Bremen - Hannover werden gesamtwirtschaftlich mit dieser Methodik bewertet. Die Ergebnisse weisen aus, dass die positiven Effekte (Vorteile) für den Güterverkehr zwar je nach gewählter Ausbauvariante variieren können, aber mindestens einen Nutzenbeitrag von um die 50 % der Gesamtnutzen erreichen, in Einzelfällen sogar deutlich höher. Die hohe Bedeutung des Infrastrukturausbaus für den Güterverkehr wird hierdurch bestätigt. Von einem „Paradigmenwechsel“ kann daher nicht die Rede sein. Es ist jedoch richtig, dass man in den aktuellen Planungen stärker als in der Vergangenheit bestrebt ist, auch im Personenverkehr die Nachfragepotentiale vermehrt auf die Schiene zu lenken. Dies deckt sich mit den aktuellen Zielen der Gesellschaft und der Politik, Verkehr von der Straße und dem Flugverkehr auf die Schiene zu verlagern. Diese Entwicklungen, die sich naturgemäß durch die fortlaufende Entwicklung unserer Volkswirtschaft ergeben, werden durch die regelmäßige Aktualisierung der Nachfrageprognosen erfasst und fließen richtigerweise in die Projektplanungen ein.

Wie kommt es, dass im aktuellen Projektbrief HHBH bereits eine neue Projektleiterin Fr. Kubacki vorgestellt und sogar schon über Treffen berichtet wird ohne z. B. andere betroffenen Bereiche wie Wriedel und Ebstorf überhaupt informiert zu haben, geschweige eingebunden wurden? Und wie wird jetzt weiter vorgegangen?

[Hudaff, DB Netz AG:] Seit 2016 ist das Projektteam der DB Netz AG von drei auf rund 60 Personen gewachsen. Alle Mitarbeitende sind dort, wo sie jeweils wirken, bekannt und werden als Ansprechpartner sehr häufig genutzt. Frau Kubacki ist bereits diversen Protagonisten entlang der Amerikalinie und des Abschnitts 4 bekannt und bereits als Ansprechpartnerin aufgetreten.

Für alle Anfragen steht zudem die allgemeine E-Mail-Adresse des Projekts (bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com) zur Verfügung. Jede Eingabe erhält eine sachgerechte Antwort.

Organisatorisches

Warum ist der NABU Kreisgruppe Uelzen erst zu dieser Online-Konferenz eingeladen?

[Hudaff, DB Netz AG:] Alle Institutionen, die zur Info-Veranstaltung eingeladen sind, waren auch zu allen vorhergehenden Veranstaltungen eingeladen. Die Einladungen gingen und gehen jeweils an den/die der DB bekannten Ansprechpartner bzw. Adressen.

Wird eine Liste der aktiv an der Konferenz Teilnehmenden an alle nur Zuhörenden verschickt, um gegebenenfalls später im Nachgang Rückfragen an die Sprechenden schicken zu können?

[Eggert, ifok]: Die Referentinnen und Referenten bzw. Expertinnen und Experten sind in der Dokumentation ausgewiesen. Wer an Teilnehmenden dabei war, ist nicht bekannt.

Nachträglich beantwortete Fragen:

Wir haben die Ergebnisse der Erschütterungsbewertung aus den letzten Maßnahmen (2013) um Winsen immer noch nicht. Auch die Umsetzungsanpassung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen in einigen Bereichen fehlt noch. Wird es diese Ergebnisse noch geben?

[DB Netz AG:] Diese Frage wurde zuständigkeithalber an das Projekt „Drittes Gleis Stelle-Lüneburg“ weitergeleitet. Eine Kontaktaufnahme wurde hergestellt.

Wie ist der Stand zur Umrüstung auf leise Züge? Gibt es Informationen auch zu anderen Schienennutzern (private und ausländische Betreiber)? Wird die Anforderung des Schienenlärmschutzgesetzes, ab Ende 2020 auf deutschen Schienen nur leise Züge fahren zu lassen, realisiert werden können? Welche Folgen hätte es für den "Betriebsablauf", wenn weiterhin "laute Züge" nur so schnell fahren dürfen, dass sie nicht mehr Lärm verursachen wie leise Züge mit normalem Tempo?

[DB Netz AG:] Mit Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes dürfen nur noch „leise“ Güterzüge auf dem deutschen Streckennetz fahren. „Laute“ oder Misch-Güterzüge werden auf Nebenstrecken umgeleitet, auf denen sie nur so schnell fahren dürfen, dass sie die Lärmwerte der „leisen“ Züge nicht überschreiten.

(Auszug aus Schienenlärmschutzgesetz: "Mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 ist das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten.")

Welchen Einfluss wird die Vollausslastung des MegaHub auf die Strecke Celle-Lehrte (einschl. Zu- und Abgangsstrecken) haben, was die Zugfrequenz angeht, die ja auch entscheidend für die Schrankenschließzeiten bei uns ist?

[DB Netz AG:] Der Mega-Hub Lehrte ist in der Prognose 2030 berücksichtigt.