

Ergebnisprotokoll

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover **Runder Tisch Hannover West**

1. Sitzung

27. März 2019

Ort: Sitzungssaal des Rathauses, Nienburger Straße 31, 31535 Neustadt am
Rübenberge
Datum: 27. März 2019
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Denise Ellwein, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung / Vorstellungsrunde
- TOP 2 Organisation und Selbstverständnis
- TOP 3 Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover
- TOP 4 Der Abschnitt „Hannover West“
- TOP 5 Ausblick

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Selbstverständnis des Rundes Tisches Hannover West (Entwurf)
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung / Vorstellungsrunde

Der Moderator Ralf Eggert, IFOK, begrüßt die Teilnehmenden zur Auftaktsitzung des Runden Tisches. Er bittet die Teilnehmenden, sich vorzustellen und ihre Erwartungen an die Zusammenarbeit am Runden Tisch zu schildern. Folgende Themen und Erwartungen werden von den Teilnehmenden insbesondere zum Ausdruck gebracht: Auflösung von Bahnübergängen, Lärmschutz, Umsetzung der „Bedingungen der Region“ aus dem Dialogforum Schiene Nord (DSN), landwirtschaftliche Überwege, Minimierung des Flächenverbrauchs, Naturschutz, Schienenpersonennahverkehr, Transparenz und Klarheit hinsichtlich des Zeithorizonts.

Auf Nachfrage bestätigen die Teilnehmenden, dass sie mit der Speicherung und Nutzung ihrer personenbezogenen Daten sowie mit der möglichen Anfertigung und Verwendung von fotografischen Aufnahmen im Projektkontext einverstanden sind.

Der Moderator stellt die Agenda vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der ersten Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung der Teilnehmenden und Klärung von Erwartungen und Fragen an den Runden Tisch
- Vorstellung und ggf. Diskussion eines gemeinsamen Selbstverständnisses als Arbeitsgrundlage
- Vorstellung des aktuellen Projektstandes durch die Deutsche Bahn (DB)

Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass auch der Projektbeirat Alpha-E zu der Sitzung des Runden Tisches eingeladen worden sei und stellt den Projektbeirat Alpha-E kurz vor. Aufgabe des Projektbeirats Alpha-E sei insbesondere die Umsetzung der neun „Bedingungen der Region“ (v.a. zum Lärmschutz) aus dem Abschlussdokument des DSN.

TOP 2 Organisation und Selbstverständnis

Der Moderator stellt den Teilnehmenden den Entwurf eines gemeinsamen Selbstverständnisses als Arbeitsgrundlage für den Runden Tisch vor (**Anlage 1**). Dieser werde in der nächsten Sitzung mit den Teilnehmenden des Runden Tisches abschließend besprochen. Die Unterlagen und Protokolle zur Sitzung werden auf der Projekt-Homepage www.hamburg-bremen-hannover.de veröffentlicht.

Diskussion/Anmerkungen

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises gehen Vorschläge der Teilnehmenden ein. Mehrere Teilnehmende bitten darum, dass eine Vertretung der Region Hannover am Runden Tisch teilnimmt. Die DB bestätigt, dass zu den kommenden Sitzungen weiterhin Vertreterinnen und Vertreter der Region Hannover eingeladen würden. Ein Teilnehmender schlägt vor, die Abteilung Produktionsdurchführung der DB als Kooperationspartner bei der möglichen Umgestaltung von Bahnübergängen zu den Sitzungen des Runden Tisches einzuladen. Die Vertreter der DB betonen, dass der für dieses Thema zuständige Ansprechpartner und Vertreter der DB am Runden Tisch der Teamleiter des Abschnittes „Hannover West“ sei. Mit der Abteilung Produktionsdurchführung der DB erfolge eine enge Abstimmung. Weiter bietet ein Vertreter der zuständigen Behörde für Flurbereinigung Unterstützung an für den Fall, dass aufgrund zusätzlicher Flächeninanspruchnahmen außerhalb von Siedlungsbereichen der Bedarf an einer Flurneuordnung besteht.

TOP 3 Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Ein Vertreter der DB stellt den Teilnehmenden das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover vor (**Anlage 2**, Folien 1-13).

TOP 4 Der Abschnitt „Hannover West“

Vertreter der DB stellen den Teilnehmenden den aktuellen Stand des Projektes im Abschnitt „Hannover West“, technische Grundlagen zur Blockverdichtung sowie das Dialogkonzept zum Projekt vor (**Anlage 2**, Folie 14-18). Zudem stellt ein Vertreter der DB vor, wie die „Bedingungen der Region“ aus dem DSN im Projekt berücksichtigt werden (**Anlage 2**, Folien 19, 23f.).

Diskussion/Anmerkungen

Blockverdichtung

Eine Teilnehmende erkundigt sich, welche Blockabstände bei der Blockverdichtung vorgesehen seien und ob die Abstände noch ausreichend lang für höhengleiche Bahnübergänge sind oder diese geschlossen würden. Ein Vertreter der DB erläutert, dass die konkrete Umsetzung der Blockverdichtung von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren abhinge. Daher seien konkrete Aussagen hierzu erst im Zuge der Planungen und des darauf basierenden Fahrplanes möglich. Bei festen Blöcken könne man etwa von Längen zwischen 400 und 800 Metern ausgehen. Laut Vertreter der DB spiele hierbei zudem die digitale Signalisierung der Strecke als Bestandteil des Planungsauftrages eine Rolle. Demnach gebe die Europäische Union eine Ausstattung der Schienenwege mit dem Europäischen Standard für Zugsicherungssysteme (ETCS, European Train Control System Level 2) aller Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-Korridore) vor.

Bahnübergänge

Auf Nachfrage erläutern Vertreter der DB das mögliche Vorgehen bei von Kommunen gewünschten Umgestaltungen von Bahnübergängen. In Gesprächen zwischen der Kommune, dem Straßenbaulastträger und der DB würde die Umgestaltung des zur Rede stehenden Bahnübergangs konkretisiert. Hierbei könne es sich beispielsweise um eine Schließung des Bahnübergangs und Errichtung einer Unter- oder Überführung handeln. Auf dieser Grundlage werde die DB eine Planung des umzugestaltenden Bahnübergangs mit Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung im Auftrag der Kommune erstellen. Laut den Vertretern der DB habe es hierzu bereits erste Gespräche in der Region gegeben, die fortgesetzt werden würden.

Ein Teilnehmender erkundigt sich, wieviel eine Brücke etwa kosten würde. Ein sachkundiger Teilnehmender erläutert beispielhaft einige Kostenwerte für unterschiedliche Ausführungen und Größen von Brücken. Ein Vertreter der DB ergänzt, dass die Kosten für eine Brücke von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren abhängen würde. Um eine Kostenschätzung erstellen zu können, könne wie zuvor geschildert vorgegangen werden. Im Austausch mit der Kommune, dem Straßenbaulastträger und der DB würden die gewünschten Anforderungen an eine Brücke definiert und anschließend anhand der Prämissen (wie beispielsweise Tonnage, Anzahl der zu querenden Gleise etc.) eine erste Kostenschätzung abgeleitet werden.

Ein Teilnehmender regt an, im Bereich der geplanten Nordumgehung Wunstorf (Bundesstraße 441) Synergien beim Umbau des Bahnüberganges Frachtweg zu nutzen. Ein anderer Teilnehmender teilt

mit, dass dort ein Trog anstelle einer Brücke geplant sei. Ein weiterer Teilnehmender gibt zu bedenken, dass bei dem genannten Straßenvorhaben bereits das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sei. Nachträgliche Änderungen des Vorhabens würden erhebliche Zeitverzögerungen mit sich ziehen.

Berücksichtigung von Vorschlägen über das gesetzliche Maß hinaus

Vertreter der DB erläutern, dass der Deutsche Bundestag im Rahmen der parlamentarischen Befassung nach der Vorplanung über die Finanzierung und den Umfang der zu realisierenden Maßnahmen entscheide. Hierfür könnten neben der gesetzlich gebotenen Vorzugsvariante auch Vorschläge aus der Region vorgelegt werden. Für Vorschläge über das gesetzliche Maß hinaus, welche im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung an die DB herangetragen würden, werde die DB Betrachtungen so durchführen, dass eine Grundlage für die politische Entscheidung in der parlamentarischen Befassung vorliegt. Der Moderator ergänzt, dass als Vorschläge über das gesetzliche Maß hinaus die „Bedingungen der Region“ des DSN oder abgestufte bzw. regional unterschiedliche Forderungen eingereicht und am Runden Tisch diskutiert werden könnten.

Ein Teilnehmender stellt fest, dass es auch Aufgabe der Teilnehmenden des Runden Tisch sei, mit möglichen Vorschlägen über das gesetzliche Maß hinaus auf Abgeordnete des Deutschen Bundestages zuzugehen.

Schallschutzmaßnahmen

Ein Vertreter der DB erläutert, dass die Rechtslage nicht eindeutig sei hinsichtlich der Frage, ob Maßnahmen zur Blockverdichtung als sogenannte „wesentliche Änderungen von Schienenwegen“ gelten würden und damit der Schallschutz nach den Prinzipien der Lärmvorsorge zu planen ist. Daher werde die DB in ihrer gesetzlichen Planung zunächst unterschiedliche Varianten für den Schallschutz vorsehen: Einerseits für den Fall, dass eine wesentliche Änderung des Schienenweges rechtlich vorliegt. Andererseits für den Fall, dass dies nicht der Fall ist. Die Entscheidung über den Schallschutz werde im Rahmen der parlamentarischen Befassung getroffen.

Projektgrenzen

Ein Teilnehmender fragt, ob der Streckenabschnitt in Richtung Hannover im Bereich der Stadt Seelze in den Planungen betrachtet werde. Ein Vertreter der DB wiederholt, dass der Projektauftrag des Bundes für das vorliegende Projekt im Bereich der Stadt Wunstorf ende.

Der Teilnehmende bedauert, dass die Projektgrenze im Bereich der Stadt Wunstorf sei, da aus seiner Sicht ein Maßnahmenbedarf aufgrund der Zugmengen auch im Bereich der Stadt Seelze bestehe. Ein Vertreter der DB ergänzt, dass grundsätzlich die Möglichkeit bestehe, dem Bund nachzuweisen, dass bestimmte Bereiche aus anderen Projektaufträgen in das Projekt übernommen werden könnten. Im Fall des Nordteils der Stadt Wunstorf sei dies auf Grundlage eines detailliert begründeten Antrages der DB erfolgt. Ein Teilnehmender gibt zu bedenken, dass die schalltechnisch unterschiedliche Berücksichtigung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil des Bahnhofes Wunstorf zu Unsicherheiten in der Bevölkerung geführt hätte. Vertreter der DB schildern, dass der Planungsauftrag für den nördlichen Bahnhofbereich Wunstorf erst kürzlich bestätigt worden sei. Daher seien konkrete Aussagen erst nach einer sorgfältigen Analyse des Planungsauftrages möglich. Ein Vertreter der DB betont, dass enge Abstimmungen zwischen parallel laufenden DB-Projekten erfolgen würden.

Zugzahlen

Mehrere Teilnehmende bringen zum Ausdruck, dass sie die Bereitstellung der für die Zukunft prognostizierten Anzahl an Zügen erwarten. Ein Vertreter der DB führt aus, dass die DB zu Zwecken der Vorplanung einen Arbeitsstand der Prognose-Zugzahlen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erhalten habe. Freigabe und Veröffentlichung der Zahlen würden dem Bund obliegen.

Mehrere Teilnehmende erkundigen sich, ob eine mögliche Verkehrszunahme in der Zukunft, beispielsweise durch eine Ausweitung des Nahverkehrsangebotes, in der Planung berücksichtigt werden. Vertreter der DB schildern, dass derzeit der aktuelle Arbeitsstand der Zugzahlenprognose für das Jahr 2030 der Planung zugrunde liege. In der Vergangenheit seien die Prognosezahlen des Bundes etwa alle drei bis fünf Jahre aktualisiert worden. Sollten die Prognosen sich ändern, würde die Planbegründung entsprechend angepasst werden.

Nahverkehr und Haltepunkte

Mehrere Teilnehmende fordern, dass eine mögliche zukünftige Ausweitung des Nahverkehrsangebot in den Planungen schon heute berücksichtigt werden müsse, um spätere Umplanungen zu vermeiden. Ein Teilnehmender spricht sich für den Erhalt der Bahnhöfe entlang des Streckenabschnittes aus und erkundigt sich, ob Haltepunkte abgeschafft werden sollen.

Ein anderer Teilnehmender erläutert, dass die Region Hannover als Vorhabenträger zuständig für den öffentlichen Personennahverkehr vor Ort sei. Ein Vertreter der DB erläutert, dass der für den Nahverkehr zuständige Aufgabenträger der DB verbindliche Vorgaben zur Gestaltung des Nahverkehrsangebots und zu Haltepunkten mache. Der für den Nahverkehr zuständige Aufgabenträger habe bislang keine Änderungen im Nahverkehrsangebot gegenüber der DB angekündigt.

Mehrere Teilnehmende fordern mit Nachdruck die Teilnahme einer Vertretung des für den Nahverkehr zuständigen Aufgabenträgers am Runden Tisch. Es wird festgehalten, dass die DB zu den kommenden Sitzungen weiterhin Vertreterinnen und Vertreter des für den Nahverkehr zuständigen Aufgabenträgers einladen werde.

TOP 5 Ausblick

Die nächste Sitzung des Runden Tisches ist für September / Oktober 2019 geplant. Der konkrete Termin wird vor den Sommerferien und auf Wunsch der Teilnehmenden nach Möglichkeit spätestens 2 Monate voraus bekannt gegeben. Die Teilnehmenden sind eingeladen, bei Gesprächsbedarf auf die DB Netz AG zuzukommen (Mailadresse bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com).

Für die nächste Sitzung wünschen sich die Teilnehmenden, unter anderen die Themen Lärmschutz und Eisenbahnkreuzungen zu vertiefen.

Der Moderator holt zum Abschluss ein Feedback der Teilnehmenden zur Sitzung ein. Die Teilnehmenden zeigen sich überwiegend zufrieden mit Sitzung. Sie seien gut verständlich informiert worden und begrüßen das frühzeitige und transparente Dialogangebot der DB. Mehrere Teilnehmende fühlten sich laut ihrer Aussage jedoch noch nicht richtig mitgenommen oder hätten sich mehr Informationen, insbesondere zu den Bahnübergängen gewünscht. Mehrere Teilnehmende erhoffen sich durch einen guten Austausch am Runden Tisch eine Beschleunigung der Planungen und Verfahren.

Die Vertreter der DB bedanken sich über den sachlichen und konstruktiven Austausch. Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.