

Ergebnisprotokoll

DB Netz AG

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

1. Sitzung

29. März 2019

Ort: Hotel Loccumer Hof, Kurt-Schumacher-Straße 14/16, 30159 Hannover
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Sophia Dittes und 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 Ost“
- TOP 5 Ausblick

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Selbstverständnis des Rundes Tisches Hannover Ost (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 stellt die Agenda vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Hauptthemen der ersten Sitzung sollen sein:

- Vorstellung der Teilnehmenden und Abklärung 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)

Der Moderator 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: Lärmschutz, Einhaltung der Bedingungen der Region aus dem Dialogforum Schiene Nord (DSN), Schienenquerungen, mögliche lokale Betroffenheiten, Ortszerschneidungen, Schienenpersonennahverkehr, Transparenz, Information und Beteiligung.

Zwei Vertreter des Projektbeirats Alpha-E stellen den selbigen vor: Der Projektbeirat Alpha-E bestehe aus acht Vertretern von betroffenen Kommunen und Landkreisen und acht Vertretern der Bürgerinitiativen. Aufgabe des Projektbeirats Alpha-E sei insbesondere die Umsetzung der neun Bedingungen der Region (v.a. zum Lärmschutz) aus dem Abschlussdokument des DSN. Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass den Ergebnissen des DSN von den Kommunalpolitikern durch Ratsbeschlüsse zugestimmt worden seien. Diese Ratsbeschlüsse seien bindend und die Mandate würden für die Unterzeichner des DSN auch am Runden Tisch gelten.

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.

Diskussion/Anmerkungen

Auf Wunsch der Teilnehmenden wird der Entwurf des Protokolls zunächst an die Teilnehmenden des Runden Tisches zur Abstimmung versendet. Eingehende Änderungswünsche werden in den Protokollentwurf eingearbeitet. Nach Ablauf einer Rückmeldefrist durch die Teilnehmenden wird das abgestimmte Protokoll auf der Projekt-Homepage www.hamburg-bremen-hannover.de veröffentlicht. Im Falle von eingehenden Änderungswünschen, die nicht zweifelsfrei eingearbeitet werden können und im Runden Tisch zu besprechen sind, werde dann geprüft wie weiter verfahren wird.

Auf Nachfrage durch den Moderator 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.

TOP 3 Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Ein Vertreter der DB stellt das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover vor (**Anlage 2**, Folien 1-13). Zudem stellt er vor, wie die „Bedingungen der Region“ aus dem Dialogforum Schiene Nord im Projekt berücksichtigt werden (**Anlage 2**, Folien 22, 26f.).

Diskussion/Anmerkungen

Projektdefinition und Planungsprozess

Auf Nachfrage erläutert ein Vertreter der DB, dass es sich bei dem Maßnahmentitel gemäß Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSWAG) (siehe **Anlage 2**, Folie 13) um die durch den Bundestag fest-

gelegte, gesetzliche Vorgabe handele. Die ergänzenden Informationen aus dem Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) seien dagegen nicht gesetzlich bindend. Das heißt, die konkreten Einzelmaßnahmen zum Erreichen der gesetzlichen Vorgabe müssten von der DB definiert und begründet werden. Hieraus leite sich die weitere detaillierte Planung der Projektabschnitte ab. Im Rahmen der Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV) seien Projekte nach dem Durchlaufen der Vorplanung dem Deutschen Bundestag zur parlamentarischen Befassung vorzulegen. Der Deutsche Bundestag entscheide dann über die Finanzierung der vorgelegten Vorzugsvariante.

Berücksichtigung der „Bedingungen der Region“ aus dem Dialogforum Schiene Nord

Ein Teilnehmender stellt fest, dass es keine gesetzliche Grundlage für die Finanzierung und Umsetzung der „Bedingungen der Region“ aus dem DSN gebe. Er erkundigt sich danach, wie die parallele Planung der gesetzlichen Variante und der Variante mit Einbeziehung der „Bedingungen der Region“ gemäß DSN erfolgt. Ein Vertreter der DB wiederholt, dass die „Bedingungen der Region“ in den Planungen berücksichtigt würden. Über die Finanzierung der entsprechenden Maßnahmen entscheide der Deutsche Bundestag. Hierfür könnten neben der gesetzlich gebotenen Vorzugsvariante auch Vorschläge aus der Region vorgelegt werden. Der Vertreter der DB erläutert, dass für die gesetzliche Vorzugsvariante eine vollständige Vorplanung mit Kostenschätzung erfolge. Für Vorschläge über das gesetzliche Maß hinaus, welche im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung an die DB herangetragen würden, könne die DB Betrachtungen der Wirkung und Kosten durchführen, die eine Grundlage für die politische Entscheidung ermöglichen würden. Der Moderator ergänzt, dass als Vorschläge über das gesetzliche Maß hinaus die „Bedingungen der Region“ oder abgestufte bzw. regional unterschiedliche Forderungen eingereicht werden könnten. Die Vorschläge für die politischen Entscheider aufzubereiten, könne auch eine Aufgabe des Runden Tisches sein.

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach dem weiteren Vorgehen für den Fall, dass die Variante mit den übergesetzlichen Vorschlägen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1 hat. Ein Vertreter der DB führt aus, dass der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses durch das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) eine festgelegte Methodik zugrunde liege. Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1 würden erfahrungsgemäß in der Regel nicht weiterverfolgt werden.

Einrichtung eines Fonds

Mehrere Teilnehmende stellen fest, dass die Einrichtung eines „Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region“ als eine der „Bedingungen der Region“ des DSN nicht durch die DB erfolgen könne und damit auch nicht in den Planungen, Wirtschaftlichkeitsberechnungen etc. berücksichtigt werde. Ein Teilnehmender bemängelt, dass damit auch externalisierte Kosten, wie beispielsweise für nicht mehr zur Verfügung stehende Flächen, nicht in die Planungen eingehen würden.

TOP 4 Der Abschnitt „Hannover Ost“

Vertreter der DB stellen den Teilnehmenden den aktuellen Stand des Projektes im Abschnitt „Hannover Ost“ vor (**Anlage 2**, Folie 14-19) und erläutern die Grundlagen zu Blockverdichtung (**Anlage 2**, Folie 28). Außerdem stellt ein Vertreter der DB das Dialog- und Beteiligungskonzept zum Projekt (**Anlage 2**, Folie 20) sowie die Verantwortlichkeiten der Projektbeteiligten (**Anlage 2**, Folie 21) vor.

Diskussion/Anmerkungen

Projektabschnitt Celle – Lehrte

Auf Nachfrage bestätigt ein Vertreter der DB, dass nach derzeitigem Erkenntnisstand der DB für den Projektabschnitt Celle – Lehrte voraussichtlich nur geringe signaltechnische Anpassungen erforderlich seien und sich damit aktuell aus der Fahrplananalytik kein Projekt ableite. Sollte es im Streckenab-

schnitt nördlich von Celle aufgrund der noch in Bearbeitung befindlichen Betrachtungen zur Dreigliedrigkeit zu veränderten Annahmen kommen, seien Auswirkungen auf die Projektveranlassung im Abschnitt Celle – Lehrte nicht ausgeschlossen.

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob im Falle des Fehlens einer Projektveranlassung die DB überhaupt die Vorschläge aus der Region untersuchen und für die Vorlage beim Deutschen Bundestag vorbereiten dürfe. Ein Vertreter der DB erläutert, dass es keinerlei Erfahrungen zu einem solchen Fall gäbe. Sollten jedoch die Kommunen eine entsprechende anderweitige Finanzierung für geplante Maßnahmen erbringen, könne die DB eine fachliche Unterstützung und entsprechende Ressourcen zur Verfügung stellen.

Ein Teilnehmender stellt fest, dass die DB für diesen Abschnitt ohne ein Projekt nicht tätig werden könne. Stattdessen liege es an den Teilnehmenden des Runden Tisches, dafür zu sorgen, dass der Abschnitt Eingang in das Projektes findet.

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob für den Fall, dass schalltechnische Maßnahmen an der Strecke über einen Fonds finanziert werden könnten, diese auch im Projekt berücksichtigt werden würden. Ein Vertreter der Bahn bestätigt, dass im Falle einer Projektindikation für den Abschnitt, solche Maßnahmen in die schalltechnischen Berechnungen mit aufgenommen werden könnten.

Eine Teilnehmende erkundigt sich, wie darüber in Kenntnis zu gelangen sei, wenn Maßnahmen zur Blockverdichtung und die Umstellung auf das Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) erfolgen. Ein Vertreter der DB erläutert, dass für wesentliche Änderungen der Verkehrsanlagen ein Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sei. Über Umstellungen auf ETCS werde seitens Bundesnetzagentur, BMVI und DB informiert werden.

Projektabschnitt Celle – Hannover

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob es im Projektabschnitt Celle-Hannover Änderungen im Güterverkehr gebe und ob Blockverdichtungen geplant seien. Ein Vertreter der DB führt aus, dass sich die Maßnahmen in diesem Projektabschnitt vorrangig auf Wirkungen für den Personenverkehr fokussieren würden. Möglicherweise könne sich in der Vorplanung ergeben, dass im Rahmen der signaltechnischen Planung andere Blockabstände angenommen werden.

Ein Teilnehmender wünscht eine Begründung dafür, dass im Projektabschnitt Celle-Hannover nicht mit einer höheren Maximalgeschwindigkeit als 230 km/h geplant werde. Ein Vertreter der DB erläutert, dass gemäß den entsprechenden Regelwerken bei Geschwindigkeiten von über 230 km/h erhebliche technische Anpassungen erforderlich seien: die Gleisabstände seien auf 4,50 Meter aufzuweiten und Dämme seien anzupassen. Zudem müssten die Bahnhöfe umgebaut werden hin zu zwei Mittelgleisen und Außengleisen für die vorbeifahrenden Züge, da das Vorbeifahren an Bahnsteigkanten mit hohen Geschwindigkeiten im Regelfall nicht vorgesehen sei. Demzufolge seien Streckengeschwindigkeit von über 230 km/h mit hohen Sprungkosten verbunden.

Auf Nachfrage erläutert ein Vertreter der DB, dass schalltechnische Untersuchungen fester Bestandteil der Vorplanung seien. Die Auswirkungen der Geschwindigkeitserhöhung auf den Schall im Projektabschnitt Celle – Hannover würden hierbei berücksichtigt werden.

Projektgrenzen

Ein Teilnehmender fragt nach den genauen Projektgrenzen. Vertreter der DB erläutern, dass das Projekt nach aktuellem Planungsstand etwa 800 Meter nördlich des Hauptbahnhofes Hannover beginne und bei KM 37,7 südlich des Knotens Celle sowie am Einfahrsignal nördlich des Bahnhofes Lehrte (*Nachträgliche Anmerkung: bei KM 18,6, auf Höhe der Straße „Prieskamp“*) ende.

Ein Teilnehmender fordert, dass die Bahnhöfe in dem Projekt nicht ausgelassen werden dürften. Er verlangt, dass eine integrierte Betrachtung der Strecken und Bahnhöfe, insbesondere Celle, an allen

Endpunkten der Projektabschnitte sichergestellt werden müsse. Ein Vertreter der DB führt aus, dass Celle in die Planungen des Gesamtprojektes noch integriert werde.

Eine Teilnehmende erkundigt sich, wie der Anschluss an den Knoten Hannover geplant ist und ob es dazu Abstimmungen gibt. Ein Vertreter der DB erläutert, dass es Teil der Grundlagenermittlung sei, sich mit umliegenden Projekten abzustimmen.

Zugzahlen

Mehrere Teilnehmende kritisieren, dass die Anzahl an Zügen, die dem Projekt zugrunde gelegt wurden, nicht transparent ist. Sie fordern mit Nachdruck eine Veröffentlichung der Zugzahlen. Ein Vertreter der DB führt aus, dass die Zugzahlen derzeit durch den Bund aktualisiert würden. Die DB habe einen Arbeitsstand erhalten, der für die Vorplanung notwendig sei. Eine Freigabe und Veröffentlichung der Zahlen obliege dem Bund.

Eine Teilnehmende erkundigt sich, ob und wie mögliche Veränderungen der heutigen Verkehrsmengen, wie beispielsweise durch den Megahub Lehrte, in den Betrachtungen berücksichtigt worden seien. Ein Vertreter der DB bestätigt, dass die aktuellen Prognosezahlen für die anfallenden Verkehrsmengen, einschließlich denen für den Megahub Lehrte, vollständig in den Planungen berücksichtigt worden seien.

Eine Teilnehmende erkundigt sich nach den möglichen Auswirkungen auf die Verkehrsmengen für Strecken zwischen den beiden Projektabschnitten Celle – Lehrte und Celle – Hannover, insbesondere im Bereich des Ortes Ahlten, und ob es hierfür Prognosen gebe. Ein Vertreter der DB antwortet, dass dieser Bereich außerhalb der Grenzen des Gesamtprojektes liege und es dort damit keine projektveranlassten Änderungen an den Schienenwegen geben werde.

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob bei der Prognose der Zugzahlen Güterzüge mit Längen von 700 Metern berücksichtigt worden seien anstelle von zusätzlichen Zügen. Ein Vertreter der DB antwortet, dass diese Annahmen für die Prognosen von den Gutachtern getroffen wurden.

TOP 5 Ausblick

Die nächste Sitzung des Runden Tisches ist für September / Oktober 2019 geplant. Der konkrete Termin wird vor der Sommerpause bekannt gegeben. Die Teilnehmenden sind eingeladen auf die DB Netz AG zuzukommen (Mailadresse bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com) bei Gesprächsbedarf oder falls bestimmte Themen bereits früher mit dem Runden Tisch diskutiert werden sollen.

Der Moderator holt zum Abschluss ein Feedback der Teilnehmenden zur Sitzung ein. Insgesamt überwiegt die Enttäuschung unter den Teilnehmenden, dass im 1. Runden Tisch noch viele Fragen offen geblieben seien, insbesondere zu den konkreten möglichen Betroffenheiten in bestimmten Orten und zu der konkreten Ausgestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zudem sind einige Teilnehmende darüber enttäuscht, dass nach derzeitigem Erkenntnisstand der DB keine Projektveranlassung für den Abschnitt Celle – Lehrte bestehe, da sie bislang von Zugzahlen des Bundesverkehrswegeplanes ausgegangen seien, die eine Projektveranlassung für diesen Abschnitt begründen würden. Ein Teilnehmender stellt fest, dass die DB damit für Fragen und gewünschte Maßnahmen zu diesem Abschnitt nicht der richtige Ansprechpartner sei. Ein Teilnehmender bemerkt im Zusammenhang mit Maßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus, dass neben den Aufgaben, die durch die DB zu bearbeiten seien auch die Teilnehmenden des Runden Tisches in bestimmten politischen Gremien ihren Beitrag zu leisten hätten. Ein Teilnehmender bringt seinen Unmut zum Ausdruck, dass bei den Zuständigkeiten zwischen Bahn und Bund aufeinander verwiesen werde und dass die Zugzahlen nicht transparent gemacht werden könnten. Gelobt wird der respektvolle Umgang in der Sitzung und der informative Einstieg in den Runden Tisch. Die Teilnehmenden erhoffen sich konkretere Informationen in der nächsten Sitzung.

Der Moderator bedankt sich für die konstruktive Zusammenarbeit und schließt die Sitzung.