

Entwurf des Ergebnisprotokolls

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Runder Tisch Hannover Ost

2. Sitzung

22. Oktober 2019

Ort: Hotel Loccumer Hof, Kurt-Schumacher-Straße 14/16, 30159 Hannover
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Dirk Vetter, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung / Vorstellungsrunde
- TOP 2 Projektvorstellung
- TOP 3 Aktueller Stand des Projekts im Abschnitt „Hannover Ost“
- TOP 4 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Finales Protokoll der 1. Sitzung des Runden Tisches „Hannover Ost“
- Anlage 2 Selbstverständnis des Runden Tisches „Hannover Ost“
- Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung und Vorstellungsrunde

Der Moderator begrüßt die Teilnehmenden zur 2. Sitzung des Runden Tisches. Er bittet diejenigen Teilnehmenden, die zum ersten Mal am Runden Tisch teilnehmen, sich vorzustellen. Anschließend stellt er die Agenda vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Hauptthemen der zweiten Sitzung sollen sein:

- Rückblick auf die Sitzung des 1. Runden Tisches
- Aktueller Stand des Projekts im Abschnitt „Hannover Ost“
- Ausblick auf die weiteren Schritte im Projekt

Der Moderator greift das Selbstverständnis aus der ersten Sitzung auf. Darin wurde die Berechtigung zur Teilnahme am Runden Tisch an eine direkte regionale Betroffenheit und eine institutionelle Verankerung geknüpft. Nun habe es eine Anfrage für eine Teilnahme gegeben, bei der beide Kriterien nicht gegeben seien. Der Moderator fragt, wie mit dieser Situation umgegangen werden sollte. Die Runde einigt sich darauf, dass man in solchen Fällen jeweils eine individuelle Entscheidung im Rahmen des Runden Tisches treffen werde. Das Selbstverständnis wird formell abgenommen.

Der Moderator berichtet anschließend, dass auch das Protokoll gemäß der Absprache in der ersten Sitzung nach einer Frist von 2 Wochen nach Veröffentlichung als abgenommen gilt.

TOP 2 Projektvorstellung

Ein Vertreter der Deutschen Bahn (DB) stellt das Gesamtprojekt Hamburg/Bremen-Hannover (HHBH) vor (**Anlage 1**, Folien 3-8).

Diskussion/Anmerkungen

Planungsprozess und Parlamentarische Befassung

Auf Nachfrage erläutert der DB-Vertreter, dass der unterste gelbe Punkt auf der Karte (Folie 5) für das Projekt „MegaHub Lehrte“ stehe, welches nicht Bestandteil des Bahnprojekts Hamburg/Bremen-Hannover sei. Auf die Frage nach der Rolle des Parlaments im Planungsprozess antwortet der Vertreter der DB, dass die DB Netz AG eine Vorzugsvariante (die wirtschaftlichste Variante) in die so genannte parlamentarische Befassung einbringen müsse. Die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung ermögliche darüber hinaus, Forderungen aus der Region vorzubringen, die über das gesetzliche Maß hinausgingen. Die DB Netz AG übernehme es auf Veranlassung der Region, solche Forderungen aufzunehmen, auf ihre technische Umsetzbarkeit zu prüfen und darzustellen. Der Bundestag entscheide dann im Rahmen der Parlamentarischen Befassung über die Bewilligung solcher Forderungen. Auf die Nachfrage, welchen rechtlichen Rahmen der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dabei böte, verweist der DB-Vertreter darauf, dass der BVWP eine definitorische Grundlage bilde, um die Planung umzusetzen. Durch neue Planungserkenntnisse, beispielsweise aus der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU), sei in jedem Projekt im Laufe des Projektfortschritts sowohl eine Ausweitung oder auch eine Reduzierung des Ausbausumfangs möglich.

Beispielhaft für den Abschnitt „Rotenburg-Verden“ sei dieser Prozess in der DB-Präsentation des Runden Tisches „Rotenburg-Verden“ vom 30.09.2019 dargestellt (https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/runde_tische/190930-hhbh-praesentation-9-runder-tisch-ro-ve.pdf, Folie 30).

Zugzahlen und -längen

Ein Teilnehmender fragt, inwieweit Zugzahlen und Zuglängen in die Berechnung eingingen. Hierauf entgegnet der DB-Vertreter, dass in die Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) viele Faktoren wie Zugzahlen, Zuglängen, Bremssysteme bis hin zu Signalisierungstechnik einfließen. Die Bereitstellung von

aktualisierten Prognose-Zugzahlen werde erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen können. Hintergrund seien laufende Gespräche zur so genannten „Dreigleisigkeit“ (Prozess „Umfängliche Bewertung von Szenarien/Alternativen eines dreigleisigen Ausbaus zwischen Lüneburg und Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“). Im Rahmen dieses Prozesses wünschen die Stakeholder eine Anpassung der Zugzahlen.

Der DB-Vertreter führt weiterhin aus, dass der oben genannte Prozess genauso transparent durchgeführt werde wie die Runden Tische. Sämtliche Präsentationen und Dokumentationen seien online auf der Projektwebsite einsehbar und können heruntergeladen werden. Der Moderator lädt in diesem Zusammenhang die Teilnehmenden dazu ein, eine Vertreterin oder einen Vertreter zu benennen, die/der an den Veranstaltungen im Rahmen des genannten Prozesses stellvertretend teilnehmen könne. Eine Teilnehmende bekundet Interesse an einer Teilnahme und wird durch die DB Netz AG eingeladen.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Prognose

Ein DB-Vertreter antwortet auf die Frage, inwiefern die Zugzahlen an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung angepasst würden, dass Umfang und Art der zu transportierenden Güter wie auch die zu befördernden Personenzahlen durch Gutachter des BMVI regelmäßig wiederkehrend überprüft und prognostiziert würden. Der Moderator ergänzt, dass sich dies im Bundesverkehrswegeplan widerspiegele, der alle 10 Jahre neu aufgelegt und spätestens alle 5 Jahre überprüft werde.

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach den Auswirkungen auf den Nahverkehr. Der Vertreter der DB erklärt, dass Bundesmittel für den Fern- und Güterverkehr verwendet würden, der Ausbau des Nahverkehrs sei Ländersache. Belange des Nahverkehrs (Zugprogramm, geplante Ausbaustände) würden aber über die verkehrliche Aufgabenstellung als Planungsprämisse Eingang finden.

Schallschutz

Ein DB-Vertreter verweist auf das Schienenlärmschutzgesetz, nach dem ab 20.12.2020 kein Güterzug mit veralteten Bremssystemen mehr auf deutschen Schienen unterwegs sein dürfe. Dies gelte auch für Züge aus dem Ausland. Bereits heute habe die DB 80 Prozent der Güterzüge entsprechend umgerüstet. Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) gebe die Lärmschutzgrenzwerte fest vor.

Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte würde nicht gemessen, sondern insbesondere für Ausbau- und Neubaustrecken berechnet.

Die Teilnehmenden äußern ihre Forderung nach mehr Lärmschutz für die betroffenen Gebiete, der über das gesetzliche Maß hinausgeht.

Projekt-Homepage

Ein Teilnehmender bittet darum, den Projektstand auf der Homepage www.hamburg-bremen-hannover.de aktuell zu halten. Dies wird durch die DB zugesagt. Der DB-Vertreter ergänzt, dass alle Protokolle auf der Homepage zu finden seien. Falls es weitere Verbesserungsvorschläge zur Kommunikation gebe, werde die DB sie gerne entgegennehmen.

TOP 3 Aktueller Stand des Projekts im Abschnitt „Hannover Ost“

Der DB-Vertreter fährt mit der Vorstellung des aktuellen Standes des Projekts im Abschnitt „Hannover Ost“ fort (**Anlage 1**, Folien 9-22). Er hebt insbesondere das Ziel der Geschwindigkeitserhöhung zwischen Celle und Hannover hervor. Derzeit befinde sich die betriebliche Aufgabenstellung in der Endphase. Erste Vorplanungsprozesse würden derzeit beginnen.

Diskussion/Anmerkungen

Änderung der Gleisanzahl

Ein Teilnehmender stellt die Frage, ob das Projekt eine Änderung der Gleisanzahl beinhalte. Darauf antwortet der DB-Vertreter, dass dies abschließend nur nach der EBWU zu beantworten sei. Derzeit sei im betrachteten Abschnitt keine durchgehende Dreigleisigkeit vorgesehen. Es könne aber sein, dass Überholungsgleise benötigt würden.

Deutschland-Takt

Der Vertreter der DB erläutert, dass man seitens der Bundesregierung und des EBA dazu angehalten sei, den Deutschland-Takt in den Planungen zu berücksichtigen. Es gebe regelmäßige Planungsbesprechungen mit dem EBA und mit dem BMVI.

Zielgeschwindigkeiten

Auf die Frage, mit welcher Geschwindigkeit Züge durch den Bahnhof Großburgwedel zukünftig fahren würden, antwortet der DB-Vertreter, dass derzeit Geschwindigkeiten von 200 km/h erreicht würden und zukünftig mit einer Geschwindigkeit von 230 km/h geplant werde. Für eine solche Maßnahme müssten die Bahnsteige entsprechend angepasst werden. Auf die Nachfrage, ob auch eine weitere Geschwindigkeitserhöhung möglich sei, entgegnet der Bahn-Vertreter, dass man eine weitere Erhöhung nicht ausschließen könne.

Naturschutz

Ein Teilnehmender möchte wissen, ob in der Machbarkeitsstudie Einflüsse aus der Natur wie Vogel-schlag oder Wildunfälle berücksichtigt worden seien. Hierauf erklärt der DB-Vertreter, dass dies nicht in der Machbarkeitsstudie, wohl aber in der Vorplanung eine Rolle spiele. Hier seien zum einen mögliche Schutzmaßnahmen wie Zäune und Gräben vorgesehen, zum anderen seien auch rechtliche Vorgaben zu beachten. Der Teilnehmende mahnte an, bereits früher solche Gefährdungen in die Planungen einzubeziehen.

Streckenplanung

Eine Frage aus dem Teilnehmerkreis lautet, warum nicht zunächst die Strecke zwischen Lüneburg und Uelzen geplant werde, da dort der Engpass verlaufe. Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover sei in einzelne Abschnitte eingeteilt, die parallel geplant würden, so der DB-Vertreter. Anpassungen im Rahmen des Planungsfortschritts als Reaktion auf geänderte Randbedingungen – auch in anderen Streckenabschnitten – müssten im Bedarfsfall vorgenommen werden.

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach dem Ende des Untersuchungsabschnitts am Hauptbahnhof Hannover. Dieser liege ca. 800 Meter nördlich des Hauptbahnhofs entfernt, so der DB-Vertreter.

Anschließend stellt der DB-Vertreter die Fortschritte bei der Baugrunduntersuchung im Streckenabschnitt vor. Im weiteren Verlauf würden schalltechnische Untersuchungen vorgenommen, geotechnische Gutachten sowie Visualisierungen erstellt werden. Aus dem Teilnehmerkreis gibt es Lob für die Informationspolitik des Projektteams anlässlich der erfolgten Baugrunduntersuchungen.

Bahnübergänge

Ein Teilnehmender fragt nach der Möglichkeit der Auflösung von höhengleichen Bahnübergängen zwischen Celle und Lehrte. Hierauf antwortet der DB-Vertreter, dass sich – wie bereits in der Sitzung des ersten Runden Tisches kommuniziert – nach derzeitigem Erkenntnisstand für den Projektabschnitt Celle – Lehrte kein Projekt ableite, das die Auflösung von Bahnübergängen rechtfertige. Falls Kommunen jedoch Wünsche zur Auflösung von Bahnübergängen an das Projektteam herantrügen, werde die DB personelle Planungsressourcen zur Verfügung stellen, sofern die Kommunen die finanziellen Mittel organisierten.

Zur Finanzierung der Auflösung von Bahnübergängen mache das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) klare Vorgaben. Der Moderator weist darauf hin, dass auch hier frühzeitige Gespräche sowohl sinnvoll

wie auch kostensparend seien. Aus dem Teilnehmerkreis werden die bisherigen „Kreuzungsgespräche“ als gewinnbringend bezeichnet.

TOP 4 Weiteres Vorgehen

Der Runde Tisch einigt sich darauf, den Protokollentwurf zukünftig schneller auf der Projekt-Webseite zur Verfügung zu stellen und macht somit die interne Widerspruchsfrist, die in der 1. Sitzung beschlossen wurde, wieder rückgängig. Damit ist das Verfahren das gleiche wie bei den Runden Tischen der anderen Abschnitte.

Das nächste Treffen des Runden Tisches wird für März / April 2020 angekündigt. Der konkrete Termin werde rechtzeitig bekanntgegeben. Die Teilnehmenden verständigen sich darauf, dass dann ein stärkerer Fokus auf Lärmschutz gelegt werden solle. Hierfür soll eine Expertenmeinung für das Thema Lärmschutz zur Sitzung herangezogen werden.

Ein Teilnehmender wünscht sich zudem, den Naturschutz-Aspekt stärker in den Vordergrund zu rücken. Hier seien die Fragen nach den Möglichkeiten für mehr Naturschutz sowie die genauen Planungen wichtig.

Eine Teilnehmende wünscht sich ferner Informationen zu den Grundlagen der rechtlichen Prozesse. Es bestehe Interesse an den maßgeblichen Gesetzestexten für die Streckenplanung, die Funktionsweise der Parlamentarischen Befassung und nach entsprechenden Literaturhinweisen.

Die Teilnehmenden loben die gute Informationslage und die interessanten Themen, die sich aus der Sitzung ergeben haben.

Der Moderator bedankt sich für die konstruktiven Diskussionen und schließt die Sitzung.