



Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

| | |
|------------------------|--------------------------|
| Vorlage Nr.: | 2016 0111 |
| Datum: | 20.12.2016 |
| Fachbereich/Abteilung: | 3.1/61 |
| Sachbearbeiter(in): | Jan-Hinrich Brinkmann |
| Aktenzeichen: | |

Beschlussvorlage

öffentlich

Betreff: Eisenbahnverkehr in Burgdorf - Sachstandsbericht zur Umsetzung der Alpha-Variante

Beratungsfolge:

| | Datum | TOP | abweich. Beschluss | Abstimmungsergebnis | | |
|---|------------|-----|-----------------------|---------------------|------|-------|
| | | | | Ja | Nein | Enth. |
| Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr | 09.02.2017 | | | | | |
| Ortsrat Schillerslage | 16.02.2017 | | | | | |
| Ortsrat Otze | 23.02.2017 | | | | | |
| Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen | 28.02.2017 | | | | | |
| Ortsvorsteher | | | | | | |
| | | | | | | |

| Finanz. Auswirkungen in Euro | | Produktkonto | ErgHH | FinHH |
|---------------------------------------|---|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Einmalige Kosten: | € | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laufende Kosten: | € | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Haushaltsmittel stehen zur Verfügung: | | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | |

Beschlussvorschlag:

Anliegenden Sachstandsbericht zur Umsetzung der Alpha-Variante gebe ich Ihnen zur Kenntnis.

(Baxmann)

Sachverhalt und Begründung:**Kurzfassung:**

Der Rat der Stadt Burgdorf hat sich am 21.04.2016 einstimmig für die zur Bewältigung des steigenden Eisenbahngüterverkehrs entwickelte Alpha-Variante ausgesprochen – allerdings nur unter der Voraussetzung, dass bestimmte Bedingungen eingehalten werden. Diese Bedingungen beziehen sich u.a. auf einen deutlich verbesserten Lärmschutz, eine Verbesserung des Nahverkehrs, die Einrichtung eines speziellen Finanzierungsfonds und die Kostenübernahme im Falle einer erforderlichen Beseitigung der bestehenden höhen-gleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet.

Im Frühjahr dieses Jahres wurde ein Projektbeirat zur Überwachung der Einhaltung der formulierten Bedingungen eingerichtet; die Stadt Burgdorf ist stellvertretendes Mitglied in diesem Projektbeirat.

Die Alpha-Variante wurde mittlerweile in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Für den das Stadtgebiet Burgdorfs betreffenden Abschnitt ist eine so genannte Blockverdichtung zur Erhöhung der Zugkapazitäten vorgesehen.

Aktuell wächst die politische Unterstützung hinsichtlich der einzuhaltenden Bedingungen:

- Hinsichtlich der Bedingungen zum Lärmschutz und zu den Bahnübergängen sind erste positive Rückmeldungen eingegangen.
- Hinsichtlich der Bedingung zum Nahverkehr gibt es widersprüchliche Aussagen.
- In Bezug auf den speziellen Finanzierungsfonds ist noch weitere Überzeugungsarbeit zu leisten.

Mittlerweile sind zwei örtliche Bürgerinitiativen gegründet worden, die den Planungs- und Umsetzungsprozess der Alpha-Variante einschließlich der Einhaltung der formulierten Bedingungen konstruktiv-kritisch begleiten wollen.

Sobald die Deutsche Bahn AG mit konkreten Planungsüberlegungen beginnt, wird ein Runder Tisch eingerichtet, im Rahmen dessen die betroffenen Kommunen und örtlichen Bürgerinitiativen ihre Planungsvorstellungen einbringen können.

Inhalt

| | |
|--|---|
| 1. Vorgeschichte | 3 |
| 2. Aktueller Sachstand | 4 |
| 2.1. Projektbeirat | 4 |
| 2.2. Aufnahme der Alpha-Variante in den Bundesverkehrswegeplan | 4 |
| 2.3. neue Bürgerinitiativen BIOS und StARK / Einbindung der Bundespolitik | 5 |
| 2.4. Allgemeiner Sachstand zu den Bedingungen | 5 |
| 2.5. Sachstand Lärmschutz | 6 |
| 2.6. Sachstand ISE-Fonds | 6 |
| 2.7. Sachstand Nahverkehr | 7 |
| 2.8. Sachstand Bahnübergänge | 8 |
| 3. Weitere Vorgehensweise und Ausblick | 9 |

1. Vorgeschichte

Im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord wurden zahlreiche Trassenvarianten für eine Bewältigung des erwarteten Anstiegs des Schienengüterverkehrs von den norddeutschen Seehäfen in das so genannte Hafenhinterland (hauptsächlich nach Süddeutschland) diskutiert. Die Stadt Burgdorf war eine der Teilnehmerinnen dieses Dialogforums und hatte sich frühzeitig mit den Städten Lehrte und Sehnde darauf verständigt, eine einheitliche und miteinander abgestimmte Position zu vertreten.

Am 05.11.2015 hat das abschließende Dialogforum sich mit sehr großer Mehrheit für die so genannte Alpha-Variante Planfall E als Vorzugsvariante ausgesprochen (auch die Stadt Burgdorf, allerdings unter Gremienvorbehalt). Die Zustimmung zur Umsetzung dieser Variante ist allerdings untrennbar verknüpft mit einzuhaltenden Bedingungen, z.B. Vollschutz vor Bahnlärm.

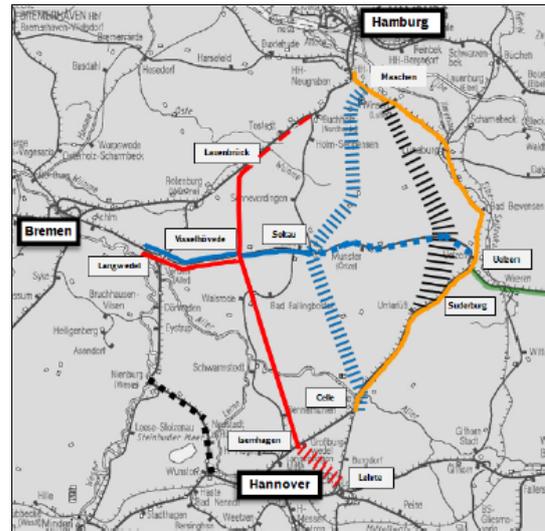
Ausführliche Hintergrundinformationen hierzu sind der Sitzungsvorlage 2015 1010 zu entnehmen.

Mit Vorlage 2015 1010/1 wurde im Rat der Stadt Burgdorf das Ergebnis des Dialogforums beraten.

Im Verlauf der Sitzung des Rates der Stadt Burgdorf am 21.04.2016 wurde ein einstimmiger positiver Beschluss über das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord (Alpha E **plus** Bedingungen) gefasst. Bereits zuvor hatten auch die Räte der Städte Sehnde und Lehrte am 03.03. bzw. 16.03.2016 ohne Gegenstimmen entsprechend entschieden.

Ein Grund für diese Entscheidung war die Erkenntnis, dass jede diskutierte Trassenvariante mit einer hohen Wahrscheinlichkeit zu einer erheblichen Güterverkehrszunahme vor Ort führen würde, ohne dass gleichzeitig ein Anspruch z.B. auf ausgleichende Lärmschutzmaßnahmen bestünde. Auch der Planungs-Null-Fall (d.h. keine der diskutierten Varianten würde umgesetzt) würde zu einer erheblichen Güterverkehrszunahme vor Ort führen, ohne dass ein Anspruch auf Lärmschutz besteht. Zwar gibt es auch mit einer Umsetzung der Alpha-Variante keine Garantie dafür, dass die gesetzten Bedingungen eingehalten werden. Deswegen erfolgte die Zustimmung der Räte in Burgdorf, Lehrte und Sehnde zur Alpha-Variante nur unter der Voraussetzung, dass die formulierten Bedingungen eingehalten werden.

Eine möglichst geschlossene und einhellige Zustimmung gerade auch der von der Alpha-Variante betroffenen Kommunen war insbesondere aus politischen Gründen erforderlich; Die von den betroffenen Kommunen an die Zustimmung geknüpften Bedingungen sind ambitioniert, und für die Einhaltung der Bedingungen sind Gesetzesbeschlüsse des Deutschen Bundestags in Berlin erforderlich. Nur ein geschlossenes Auftreten der von der Alpha-Variante betroffenen Kommunen (sowohl derjenigen, die von Mehrverkehren betroffen sein werden, als auch derjenigen, die durch die Alpha-Variante von Neutrassierungen verschont bleiben) erhöht die Chance, dass sich in Berlin politische Mehrheiten für die Umsetzung der Bedingungen bilden.



2. Aktueller Sachstand

2.1. Projektbeirat

Eine der gesetzten Bedingungen zur Realisierung der Alpha-Variante ist die Einrichtung eines Projektbeirates, der die Umsetzung der Alpha-Variante und die Einhaltung der Bedingungen begleitet. Der Projektbeirat setzt sich aus 16 Vertretern des Dialogforums Schiene Nord zusammen (Landkreise 4, Städte/Gemeinden/Samtgemeinden 4, Bürgerinitiativen 8). Er hat sich am 15.02.2016 in Uelzen konstituiert. Die Stadt Burgdorf ist als stellvertretendes Mitglied im Projektbeirat vertreten.

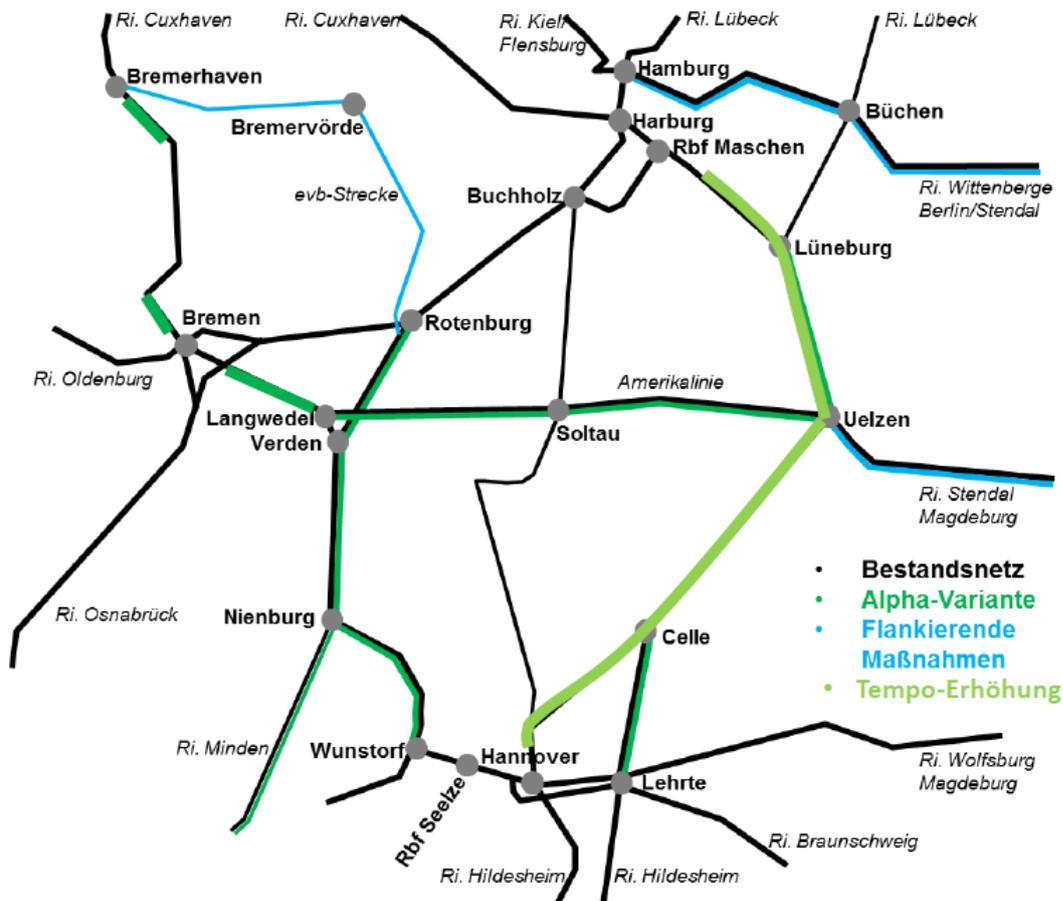
2.2. Aufnahme der Alpha-Variante in den Bundesverkehrswegeplan

Im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans BVWP 2030 wurde die Alpha-Variante Planfall E weiter modifiziert; sie ist als Projekt Nr. 3 des vorrangigen Bedarfs aufgeführt. Der Deutsche Bundestag hat die entsprechenden Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan 2030 am 02.12.2016 beschlossen.

Gegenüber dem ursprünglichen Planstand wurden folgende Modifikationen vorgenommen:

- Blockverdichtungen im Raum Bremen / Bremerhaven
- Geschwindigkeitserhöhungen für den Personenverkehr auf Tempo 230 km/h zwischen Hannover-Vinnhorst und Celle, auf Tempo 250 km/h zwischen Celle und nördlich Lüneburg.

Die im Bereich der Stadt Burgdorf geplanten Maßnahmen sind unverändert geblieben (Blockverdichtungen).



2.3. neue Bürgerinitiativen BIOS und StARK / Einbindung der Bundespolitik

Parallel zu den politischen Beratungen in den Räten der Städte Burgdorf, Lehrte und Sehnde konstituierten sich in einigen betroffenen Ortsteilen zwei neue Bürgerinitiativen, die den im Dialogforum Schiene Nord gefundenen Konsens konstruktiv-kritisch begleiten wollen.

In Otze gründete sich die **Bürgerinitiative Otze Schiene BIOS**, in den Lehrter Ortsteilen das Aktionsbündnis **Steinwedel, Aligse, Röddensen, Kolskorn StARK**.

Wie in Kapitel 1 beschrieben sind für die Umsetzung der Bedingungen, unter deren Voraussetzung eine Akzeptanz für die Alpha-Variante vor Ort erreicht werden kann, Beschlüsse des deutschen Bundestags erforderlich. Vor diesem Hintergrund kommt der Einbindung der örtlichen Bundestagsabgeordneten in das Engagement der Bürgerinitiativen und der Verwaltung eine besondere Bedeutung zu.

Seit Gründung der Bürgerinitiative BIOS waren sowohl MdB Caren Marks als auch MdB Dr. Hendrik Hoppenstedt in Otze zu Besuch, um sich über die Arbeit von BIOS zu informieren und ihre Unterstützung zuzusichern.



MdB Caren Marks zu Gast bei BIOS



MdB Dr. Hendrik Hoppenstedt zu Gast bei BIOS

2.4. Allgemeiner Sachstand zu den Bedingungen

Zwar sind der überwiegende Teil der Bedingungen (mit Ausnahme der Bedingungen zum Nahverkehr) an den Bund bzw. die Bahn adressiert.

Dennoch kommt auch dem Land Niedersachsen bei der Umsetzung der Alpha-Variante einschließlich der gesetzten Bedingungen eine besondere Bedeutung zu.

Daher ist es sehr erfreulich, dass der niedersächsische Landtag in seiner Sitzung am 23.11.2016 sich einstimmig (und damit parteiübergreifend) im Rahmen einer Entschliebung für die Umsetzung des Ergebnisses des Dialogforums Schiene Nord ausgesprochen und somit der Landesregierung (konkret: dem niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium) das Mandat gegeben hat, sich für die Umsetzung der Bedingungen auch auf Bundesebene einzusetzen (siehe Anlage).

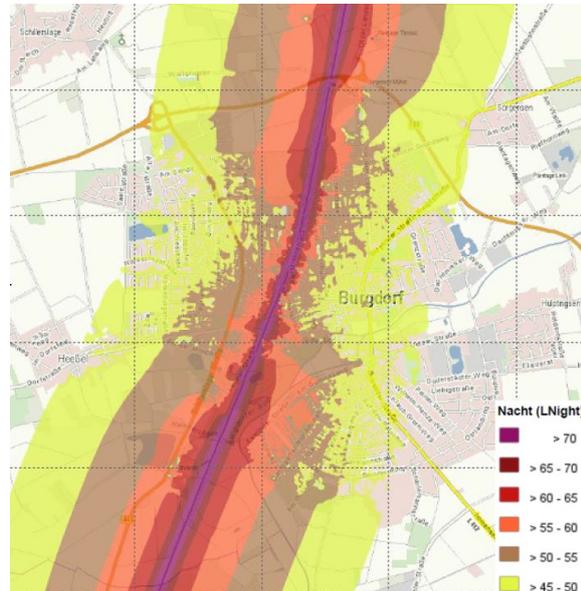
2.5. Sachstand Lärmschutz

Eine der wesentlichen Bedingungen für die Zustimmung der betroffenen Kommunen zu der Alpha-Variante ist die Herstellung eines Lärmschutzes über das bislang geltende gesetzliche Maß hinaus. Denn nach derzeit geltender Rechtslage besteht an Strecken, an denen mittels betrieblicher Maßnahmen (z.B. Blockverdichtungen) die Zugfolge erhöht wird, keinerlei Anspruch auf verbesserten Lärmschutz. Dies gilt auch für Strecken, an denen keinerlei kapazitätssteigernde Maßnahmen vorgesehen sind, die aber aufgrund von Maßnahmen andernorts Mehrverkehre zu verkraften haben.

Nachdem von unterschiedlicher Seite eine entsprechende Zusage in Aussicht gestellt wurde (Parlamentarischer Staatssekretär Ferlemann hinsichtlich der Strecke Rotenburg – Verden am 04.08.2016, MdB Dr. Hoppenstedt am 15.11.2016, nds. Wirtschaftsminister Lies am 28.11.2016, MdB Lühmann am 07.12.2016), scheinen sich die Hinweise zu verdichten, dass tatsächlich auch entlang der Strecke Celle – Lehrte verbesserte Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

In der Folge wird seitens der Stadt Burgdorf künftig das Augenmerk auch darauf liegen, dass der einzurichtende Lärmschutz in städtebaulich vertretbarer Weise erfolgt.

Nachzeitigem Kenntnisstand ist seitens der Bahn geplant, örtliche so genannte „runde Tische“ einzurichten, im Rahmen derer mit den betroffenen Kommunen und örtlichen Bürgerinitiativen die Auswirkungen der (Lärmschutz-) Planungen diskutiert und ggf. modifiziert werden.



Lärmkartierung des Bundes



Unterschiedliche Grenzwerte für Lärm

2.6. Sachstand ISE-Fonds

Eine weitere Bedingung, der vor diesem Hintergrund eine besondere Bedeutung zukommt, ist die Einrichtung eines so genannten ISE-Fonds (ISE steht für **intelligente Siedlungsentwicklung**). Mithilfe dieses ISE-Fonds sollen Maßnahmen finanziert werden, die eine städtebaulich sinnvolle Entwicklung in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn ermöglichen. Hierzu könnte z.B. gehören, dass anstelle meterhoher Lärmschutzwände besser ein wirtschaftlich genutztes Gebäude zur Lärmabschirmung errichtet wird. Der finanzielle Zusatzaufwand z.B. für die erforderlichen lärmabsorbierenden Fassaden könnte dann über den ISE-Fonds getragen werden.

Allerdings gibt es für diese Bedingung derzeit noch keinen politischen Rückhalt, weil offenbar Notwendigkeit und Ziel dieses ISE-Fonds wohl noch nicht ausreichend vermittelt werden konnten.

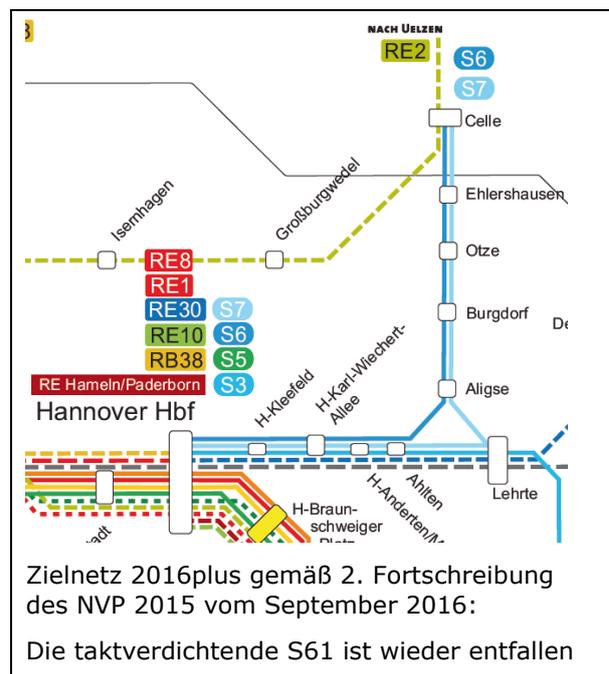
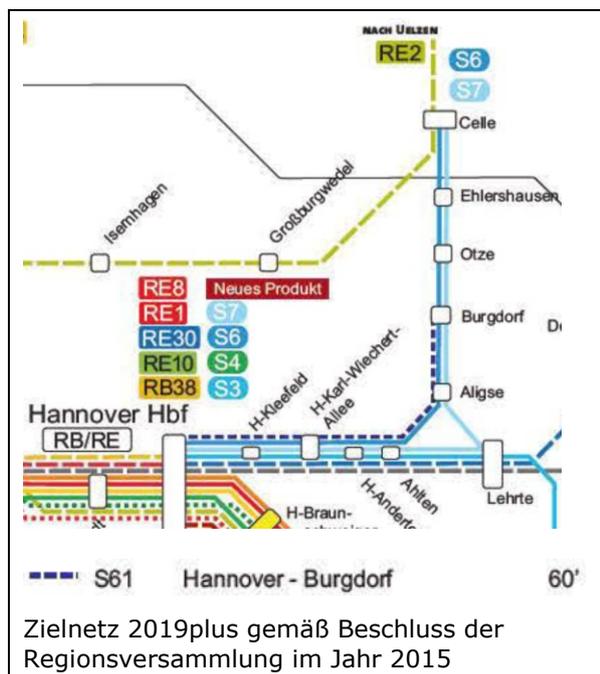
Aus diesem Grund hat die Stadt Burgdorf angeregt, ergänzend z.B. über ein neues Programm in der Städtebauförderung nachzudenken, das z.B. den Namen „Stadtumbau Schiene“ tragen könnte. Hier sind die Überlegungen aber noch ganz am Anfang.

2.7. Sachstand Nahverkehr

Eine weitere Bedingung zur Zustimmung der Alpha-Variante ist die Verbesserung des Personennahverkehrs: Zusätzlich geschaffene Kapazitäten für mehr Eisenbahnverkehr müssen auch dem Nahverkehr zu Gute kommen.

Seit Längerem fordert die Stadt Burgdorf die Verdichtung des S-Bahn-Taktes von derzeit zwei Verbindungen auf künftig drei Verbindungen pro Stunde. Eine solche Verdichtung des Taktes wurde vergangenes Jahr in den Nahverkehrsplan 2015 der Region Hannover als Bestandteil des Zielnetzes 2019plus aufgenommen.

Mit Beschluss der Regionsversammlung vom 27.09.2016 wurde diese Entscheidung aber wieder zurückgenommen und das Zielnetz 2019plus durch das Zielnetz 2016plus ersetzt, in welchem dann wieder keine Taktverdichtung mehr enthalten ist. Eine erneute Prüfung einer Taktverdichtung für Burgdorf soll dann im Zuge der Ausarbeitung eines Szenarios 2030plus erfolgen.



Stattdessen sollen zu Hauptverkehrszeiten die Züge der S6 über drei Wagen statt bislang zwei Wagen verfügen. Hierfür müssen die Bahnsteige in Otze und Ehlershausen umgebaut werden. Frühestens in vier Jahren, spätestens im Dezember 2022 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Eine Verbesserung der insbesondere zur morgendlichen Spitzenstunde bereits heute auftretenden massiven Kapazitätsengpässe in den S-Bahnen durch den Einsatz von 3-Wagen-Zügen (Langzügen) wird von der Stadt begrüßt. Gleichwohl werden echte Qualitätsverbesserungen im Sinne der Bedingung des Dialogforums Schiene Nord zur Realisierung der Alpha-Variante erst bei einer Verdichtung des S-Bahn-Taktes erfolgen.

Im Verlauf einer Veranstaltung mit den Abgeordneten des Deutschen Bundestags Frau Kirsten Lühmann, Frau Parlamentarischer Staatssekretärin Karen Marks und Herrn Dr. Miersch sowie dem Vertreter des niedersächsischen Verkehrsministeriums Herrn Wyderka am 07.12.2016 wurde klargestellt, dass die Umsetzung der Alpha-Variante auch Verbesserungen im Taktangebot im S-Bahn-Verkehr bringen kann (s.a. Anzeiger für Burgdorf vom 09.12.2016: „Schienennahverkehr profitiert von Blockverdichtung“). Konkret wurde angeregt, dass die Stadt Burgdorf auf ein langfristiges Betriebskonzept mit perspektivisch vier S-Bahn-Anbindungen pro Stunde im gesamten Abschnitt Celle - Lehrte bzw. Hannover dringen sollte.

2.8. Sachstand Bahnübergänge

Aufgrund einer im Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen geäußerten Anregung zur Frage der Beseitigung bestehender höhengleicher Bahnübergänge fand kürzlich ein Gespräch zwischen der Stadtverwaltung und dem zuständigen Straßenbaulastträger (Region Hannover) statt, um zu einer ersten Voreinschätzung über Realisierungschancen und Realisierungszeiträume einer z.B. möglichen Unterführung zu gelangen.



Prüfantrag Unterführung K 117

Folgende Erkenntnisse wurden gewonnen:

- Die Beseitigung des vorhandenen höhengleichen Bahnübergangs in Ehlershausen ist vor dem Hintergrund der prognostizierten Zugzahlen vermutlich nur noch eine Frage der Zeit.
- Für die Beseitigung des vorhandenen höhengleichen Bahnübergangs und die Errichtung einer neuen höhenfreien Querung der Gleise (Über- oder Unterführung) ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. In einem solchen Planfeststellungsverfahren (welches wahrscheinlich von der DB AG angestoßen werden würde) würden in jedem Fall unterschiedliche Varianten einer neuen Querung geprüft.
- Die Errichtung einer Eisenbahnunterführung am vorhandenen Standort des vorhandenen höhengleichen Bahnübergangs wird eine der zu prüfenden Varianten sein. Das Ergebnis der vergleichenden Variantenprüfung durch den Planungsträger kann aber nicht vorweg genommen werden.
- Insofern sollten entsprechende Planungen für eine Beseitigung des vorhandenen höhengleichen Bahnübergangs nicht von der Stadt Burgdorf angestoßen und finanziert werden. Vielmehr sollten Region, Bund und Bahn von vorne herein mit eingebunden werden.
- Beispielsweise wurden die Planungen für die Beseitigung eines vorhandenen höhengleichen Bahnübergangs an anderer Stelle im Regionsgebiet zunächst im Alleingang der betroffenen Kommune betrieben. Unglücklicherweise scheint es sich derzeit abzuzeichnen (nachdem im Zuge des an die Planungen der betroffenen Kommune anschließenden Planfeststellungsverfahrens auch Bahn und Region eingebunden wurden), dass die seitens der Kommune favorisierte und in der Bevölkerung vor Ort vermittelte Planung möglicherweise gar nicht zum Tragen kommt.

Aus diesem Grund hält es die Verwaltung für sinnvoll, an der bisherigen Vorgehensweise festzuhalten und auf schnellstmögliche Einrichtung der runden Tische zu dringen (siehe Kap. 3, s.a. Anzeiger für Burgdorf vom 13.08.2016: „Stadt: Mit Alpha-E-Planung beginnen“).

Denn dann könnten im Vorfeld konkreter Planungen unter Einbeziehung der Öffentlichkeit unterschiedliche Planungsmöglichkeiten ausgearbeitet, veranschaulicht und diskutiert werden.

Auch im Zusammenhang mit der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge könnte ein Finanzierungsinstrument entsprechend Kapitel 2.6 von Vorteil sein, dann nämlich, wenn Lösungsansätze jenseits „herkömmlicher“ Planungen entwickelt und umgesetzt werden sollen.

3. Weitere Vorgehensweise und Ausblick

Bislang ist die Stadt Burgdorf davon ausgegangen, dass die Teilstrecke Celle – Lehrte als letzter Bestandteil der Alpha-Variante realisiert werden wird.

Mittlerweile gibt es Anzeichen dafür, dass dieser Abschnitt in seiner Realisierung vorgezogen werden könnte. In der Folge würde auch der entsprechende runde Tisch zeitnah eingerichtet.

Im Sinne der zuvor getroffenen Aussagen zum Thema Lärmschutz, Nahverkehr und Bahnübergängen könnte dies als positiv angesehen werden, da die konkreten Planungen, ihre Folgen und etwaiger Diskussionsbedarf frühzeitig offen gelegt würden und entsprechend Zeit für eine umfassende Einbeziehung der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen würde.

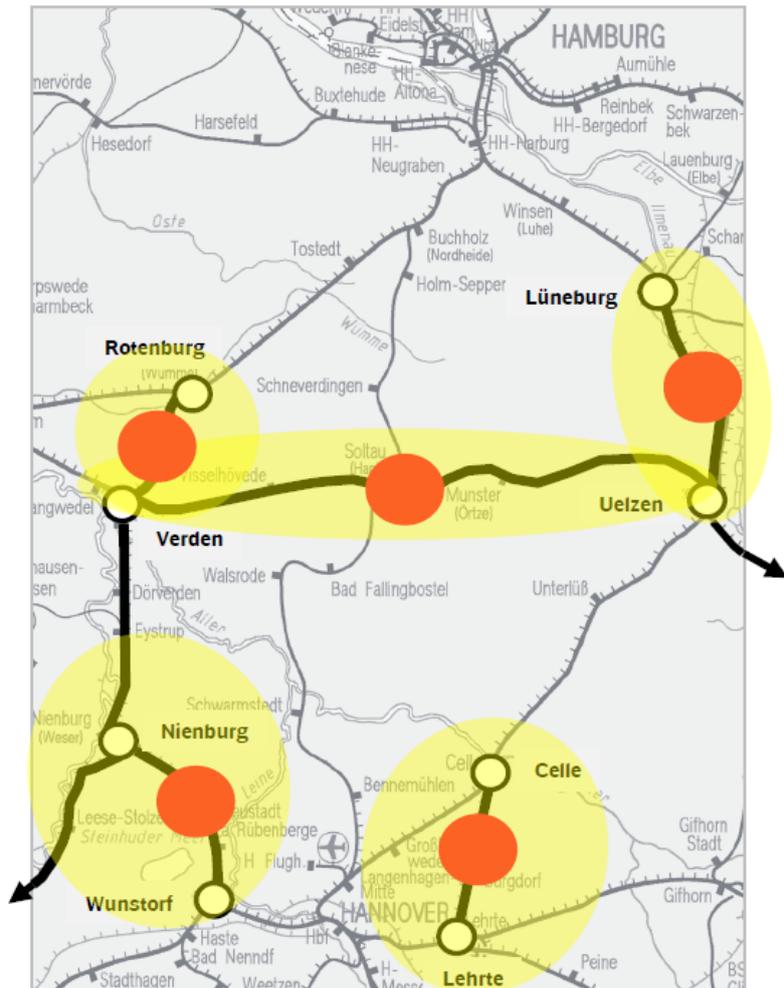


Abbildung:
Seitens der DB AG geplante
Bereiche mit Runden Tischen;
Stand: 19.02.2016

Anlage:

Landtagsentschließung vom 23.11.2016