



Stadt Burgdorf  
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	<b>M 2018 0737</b>
Datum:	30.10.2018
Fachbereich/Abteilung:	3.1/61
Sachbearbeiter(in):	Jan-Hinrich Brinkmann
Aktenzeichen:	

---

**Mitteilung**

**öffentlich**

**Betreff: Sachstandsbericht Umsetzung der Alpha-Variante**

**Für Gremien:**

	Datum
Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen	06.11.2018
Ortsrat Schillerslage	08.11.2018
Ortsrat Otze	22.11.2018
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Bau	27.11.2018
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr	06.12.2018

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

(Baxmann)

## Hintergrund:

Seit vielen Jahren ist davon die Rede, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu wollen. Dies betrifft neben dem Personenverkehr insbesondere auch den Güterverkehr. Allerdings sind schon heute die Kapazitäten im niedersächsischen Schienennetz sehr begrenzt.

In der Folge müssen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Hierfür standen eine Vielzahl von Planungsalternativen im Raum, die entweder Neubaustrecken durch die Lüneburger Heide erforderten hätten (wogegen sich Widerstand in den betroffenen Bereichen regte) oder einen Ausbau von bereits hoch belasteten Bestandsstrecken (wogegen sich ebenfalls Widerstand in den betroffenen Bereichen regte).

Im Rahmen des seitens des Landes Niedersachsen initiierten Dialogforums Schiene Nord wurde ein überwiegender Konsens dahingehend gefunden, dass ein moderater Ausbau bestehender Strecken bei gleichzeitigem Ausgleich der zu erwarteten Nachteile erfolgen sollte (Planungsvariante Alpha-E plus formulierte Bedingungen zur Umsetzungen). Der Vorteil der Alpha-Variante ist für die Kommunen in der Region Hannover, dass nicht alle Zusatzverkehre durch die Region Hannover verlaufen, sondern sich auch auf andere Strecken verteilen.

(Einzelheiten siehe Vorlage 2015 1010 und Berichterstattung im Anzeiger für Burgdorf und Lehrte am 07.11.2015)

Durch Ratsbeschluss vom 21.04.2016 hat sich auch der Rat der Stadt Burgdorf diesem Konsens angeschlossen: Verkehrssteigerungen im Eisenbahngüterverkehr sind nur dann hinzunehmen, wenn gleichzeitig zusätzliche Belastungen für die gleisanliegenden Kommunen zumindest ausgeglichen werden. Dies betrifft u.a. einen deutlich verbesserten Lärmschutz, einen besseren Nahverkehr und die Kostenübernahme im Falle einer erforderlichen Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge durch Dritte.

Der letzte Bericht über den Sachstand zur Umsetzung der Alpha-Variante datiert vom 20.12.2016 (Vorlage 2016 0111). Nachfolgend wird dokumentiert, welchen Verlauf das Projekt seitdem genommen hat.

## **Ergebnisse der letzten 18 Monate:**

### **1 Aktuelles**

#### **1.1 Verkehrsprognose 2030 und Konsequenzen für die Planung**

Seit kurzem scheint nun endlich eine aktuelle Verkehrsprognose für den Schienenverkehr für das Jahr 2030 vorzuliegen. Das Jahr 2030 ist auch das Bezugsjahr für den Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030. Eine Veröffentlichung der Prognosezahlen ist offenbar für November 2018 geplant. Erst mit Vorliegen dieser Zahlen kann verlässlicher als bislang geprüft werden, ob und welche Auswirkungen sich hierdurch in den jeweils betroffenen Kommunen ergeben können.

Es hatte in den letzten Wochen kurzzeitig den Anschein, dass sich aufgrund einer deutlichen Steigerung der Verkehrszahlen über das bislang vermutete Ausmaß hinaus erhebliche Auswirkungen auf die Alpha-Variante ergeben könnten.

In der Folge wurde eine Bündelung insbesondere der Güterzugverkehre von Hamburg nach Süden befürchtet. Inwieweit auch zusätzliche Güterverkehre über das bislang prognostizierte Maß hinaus auf dem Abschnitt Celle – Burgdorf – Lehrte verkehren würden, ist nicht bekannt.

Unabhängig davon würde eine solche Bündelung dem Grundgedanken der Alpha-Variante widersprechen. Der Grundgedanke der Alpha-Variante ist eine Verteilung der Verkehre und nicht die Bündelung.

Aktuellen Verlautbarungen aus dem politischen Raum zufolge wird aber kein Anlass gesehen, die ursprüngliche Planung der Alpha-Variante zu verändern bzw. auszuweiten.

#### **1.2 Sensitivitätsbetrachtung**

Für die Umsetzung der Alpha-Variante erfolgt derzeit eine so genannte Sensitivitätsbetrachtung. Diese hat zum Ziel, die bislang in der Alpha-Variante vorgesehenen Trassen zu optimieren. Es handelt sich hierbei um einen in Planverfahren üblichen bzw. vorgegebenen Untersuchungsschritt.

Für Irritationen sorgt der festgelegte Untersuchungsraum, der an den Untersuchungsraum für Alternativen zur ursprünglichen Y-Trasse erinnert. Das Gebiet der Städte Burgdorf und Lehrte befindet sich dabei im sogenannten „Erweiterten Betrachtungsraum“.

Die Stadt Burgdorf setzt voraus, dass das Ziel dieser Sensitivitätsbetrachtung nicht darin liegt, eine Alternative zur Alpha-Variante zu finden, sondern zu belegen, dass die vorgesehene Planung die beste Alternative darstellt.

Die Stadt Burgdorf wird das weitere Vorgehen in dieser Angelegenheit daher aufmerksam verfolgen.

## **2 Kommunikation / Zusammenarbeit**

### **2.1 Mitarbeit im Projektarbeit**

Der Projektbeirat zur Umsetzung der Alpha-Variante wurde eingerichtet, um die weiteren Planungen zu begleiten und insbesondere die Umsetzung der gesetzten Bedingungen z.B. hinsichtlich Lärmschutz voranzutreiben.

Die Stadt Burgdorf ist seit Einrichtung des Projektbeirates stellvertretendes Mitglied in diesem Gremium und hat seitdem an den meisten Sitzungen teilgenommen. Zudem ist die Stadt Mitglied in den Arbeitsgruppen „Strategie“ und „Bedingungen“ des Projektbeirats.

Ziel ist eine enge Zusammenarbeit und ein enger Austausch mit anderen betroffenen Kommunen, um einerseits frühzeitig über möglicherweise ungünstig verlaufende Entwicklungen informiert zu sein und um andererseits eine gemeinsame Linie mit möglichst vielen betroffenen Kommunen verfolgen zu können.

### **2.2 Unterstützung durch das Land**

Das Land Niedersachsen unterstützt die Arbeit des Projektbeirats auf vielfältige Weise: In einer gemeinsamen Entschließung des Landtags wurde parteiübergreifend die Unterstützung der Alpha-Variante einschließlich der Bedingungen zugesichert. Das zuständige Landesministerium finanziert weiterhin die Geschäftsstelle des Projektbeirats und kümmert sich aktuell um die Ausschreibung einer fachgutachterlichen Beratung des Projektbeirats durch Dritte.

### **2.3 Ergebnisse eines Treffens zwischen Projektbeirat und Mitgliedern des Bundestags in Berlin am 27.06.2018**

Am 27.06.2018 fand in Berlin ein gemeinsamer Gesprächstermin zwischen dem Projektbeirat und den Abgeordneten des deutschen Bundestages aus dem Realisierungsraum der Alpha-Variante statt.

Wesentliches Ergebnis dieses Termins ist - neben der allgemeinen Bekräftigung, die von der Alpha-Variante betroffenen Kommunen zu unterstützen - die geplante Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe aus Parlamentariern des deutschen Bundestags und des Projektbeirats (je ca. 5 Arbeitsgruppenmitglieder). Herr MdB Otte wird zunächst die Koordinierung übernehmen. In dieser geplanten Arbeitsgruppe soll ein Austausch darüber stattfinden, was aus kommunaler Sicht erforderlich ist und was bzw. wie dies bundespolitisch durchsetzbar ist. Möglicherweise lässt sich die Einhaltung einzelner Bedingungen auch auf anderem Wege absehbar durchsetzen, als die Kommunen es sich bislang vorstellen.

### **2.4 Einrichtung eines Runden Tisches auch für den Abschnitt Celle – Lehrte**

Seitens der Deutschen Bahn AG ist geplant, für jeden der von der Alpha-Variante betroffenen Teilabschnitte einen so genannten Runden Tisch einzurichten, im Rahmen dessen die Planungen der Bahn diskutiert und ggf. modifiziert werden sollen. Teilnehmen sollen an diesen Runden Tischen neben den betroffenen Kommunen auch örtliche Bürgerinitiativen. Der Runde Tisch für den Abschnitt Rotenburg –Verden ist seit einiger Zeit eingerichtet.

Für den Abschnitt Celle – Burgdorf –Lehrte ist die Einrichtung eines Runden Tisches mittlerweile im Verlauf des Jahres 2019 geplant.

Im Vorfeld hierzu haben die Bürgermeister der Städte Lehrte und Burgdorf die Deutsche Bahn AG zu einem ersten bilateralen Austauschgespräch für Ende November eingeladen.

### **3 Sachstand hinsichtlich der Erfüllung der Bedingungen**

#### **3.1 Verbesserter Lärmschutz**

Voraussetzung für eine Akzeptanz erhöhter Güterzugzahlen in Burgdorf ist nach Ansicht der Stadt Burgdorf die Herstellung eines erheblich verbesserten Lärmschutzes über das bislang gesetzlich vorgesehene Maß hinaus. Auch die Lärmkartierungen des Eisenbahnbundesamtes EBA belegen dieses Erfordernis (vgl. u.a. Vorlage 2018 0475).

Die Bahn ist verpflichtet, bei Baumaßnahmen (lediglich) den gesetzlich vorgesehenen Lärmschutz zu einzuplanen. Dies bedeutet umgekehrt, dass für darüber hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen eigentlich kein Spielraum besteht.

Für den Abschnitt Celle – Burgdorf – Lehrte ist eine so genannte Blockverdichtung geplant. Für eine solche Maßnahme besteht nach aktueller Rechtslage kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz.

Für das Projekt Alpha-E besteht aber die Zusage, dass für alle betroffenen Streckenabschnitte ein übergesetzlicher Lärmschutz als Planungsalternative geplant werden darf. Dies bedeutet, dass die Bahn für jeden Abschnitt eine Lärmsimulation erstellt und die resultierenden Folgen hinsichtlich des Lärmschutzes in zwei Planungsalternativen darstellt („gesetzlicher Lärmschutz“ – „übergesetzlicher Lärmschutz“). Anhand dieser Planungsalternativen kann dann eine Kostendifferenz ermittelt werden. Abschließend muss der Deutsche Bundestag dann entscheiden.

Ein Aspekt der Forderung nach übergesetzlichem Lärmschutz ist die Erwartung in der Bevölkerung, dass auch Spitzen- bzw. Maximalpegel z.B. bei einer besonders lauten Zugvorbeifahrt besonders berücksichtigt werden, was derzeit in den bestehenden gesetzlichen Regelwerken überhaupt nicht vorgesehen ist. In Fachkreisen bestehen erste Überlegungen, wie solche Spitzenpegel künftig in den Schallberechnungen generell berücksichtigt werden könnten. Eine im Auftrag der hessischen Landesregierung erstellte Studie schlägt u.a. die Berücksichtigung so genannter nächtlicher „Aufwachreaktionen“ vor. Diesen Ansatz verfolgt jetzt auch die Bahn bei der Erstellung der Planunterlagen.

Im ersten Teilabschnitt der Alpha-Variante „Rotenburg – Verden“ ist seit kurzem eine solche Lärmsimulation einschließlich der Berücksichtigung von Spitzenpegeln fertiggestellt. Die Diskussion über abschließende Ergebnisse bzw. resultierende Planungsvorschläge für den Lärmschutz beginnt gerade. Es scheint wohl so, dass ein übergesetzlicher Lärmschutz zumindest technisch machbar ist. Ob er sich auch finanziell darstellen ließe, ist eine andere Frage.

#### **3.2 Ausweitung der Kapazitäten im S-Bahn-Verkehr**

(Vgl. auch Vorlage M 2018 0736 „Nahverkehrsplan der Region Hannover NVP“)

Eine Forderung seitens der Stadt Burgdorf war es, dass im Zuge von Kapazitätsausweitung auf der Bahnstrecke Celle – Lehrte im Rahmen der Realisierung der Alpha-Variante nicht nur zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden, sondern auch für den S-Bahn-Verkehr.

Ziel sollte es sein, eine Verdichtung des S-Bahn-Taktes zu ermöglichen. In Folge einer Knotenpunktuntersuchung hat sich aber herausgestellt, dass zusätzliche Kapazitäten auf der Strecke Celle – Lehrte allein keine zusätzlichen S-Bahn-Fahrten ermöglichen. Denn auch der Abschnitt Lehrte – Hannover stößt an seine Kapazitätsgrenzen.

Nicht zuletzt aufgrund dieses Sachverhalts wurde im Rahmen der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Region Hannover im Juni 2016 die im ursprünglichen NVP 2015

enthaltene Taktverdichtung der S-Bahnlinie 6 wieder gestrichen. Zur Kapazitätserhöhung bei der Fahrgastbeförderung wurde stattdessen eine Verlängerung der S-Bahnzüge vorgesehen (vgl. auch Vorlage 2016 0111, Kapitel 2.7).

Ein Hindernis für eine Taktverdichtung ist offenbar u.a. der bestehende eingleisige Abschnitt der S-Bahn zwischen Ahlten und Lehrte.

Aus diesem Grund hatte die Stadt Burgdorf im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Planfeststellung des Mega-Hub Lehrte mit Schreiben vom 08.09.2016 angeregt, zumindest im Bereich des geplanten Mega-Hub die Fläche für ein 2. S-Bahn-Gleis freizuhalten.

Das Eisenbahnbundesamt EBA kommt in seiner Abwägung aber zu dem Schluss, dass es sich hierbei um eine unzulässige Vorratsplanung handeln würde, da kein Ausbaubedarf gesehen wird, der bei den Planungen des Mega-Hub zu berücksichtigen wäre. Infolgedessen wurde die Anregung der Stadt Burgdorf abgelehnt.

Demzufolge kommt zur Erhöhung der Beförderungskapazität in der S-Bahn auf absehbare Zeit tatsächlich nur die Verlängerung der S-Bahn-Züge von Zwei- auf Dreiwagenzüge in Frage.

Hierfür ist die Verlängerung der Bahnsteige in Ehlershausen, Otze und Aligse erforderlich. Die Kosten hierfür belaufen sich in Otze und Aligse jeweils auf 400.000 €; in Ehlershausen betragen die Kosten 2.500.000 €.

Am 16.08.2018 fand hierzu ein Gespräch zwischen der Stadtverwaltung Burgdorf und der Region Hannover sowie der Bahn statt, im Rahmen dessen das weitere geplante Vorgehen vorgestellt wurde: Das entsprechende Planfeststellungsverfahren soll im Verlauf des Jahres 2019 beginnen. Der Baubeginn ist im Jahr 2021 geplant, so dass frühestens ab Dezember 2021 mit verlängerten S-Bahnen gefahren werden kann.

### **3.3 Bahnübergänge**

Steigerungen der Verkehrszahlen im Schienenverkehr haben wahrscheinlich eine Erhöhung der Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen in Ehlershausen, Otze und Aligse zur Folge, möglicherweise auch eine erforderliche Beseitigung der bestehenden höhengleichen Bahnübergänge durch eine Unter- oder Überführung.

Unabhängig von der Frage, ob eine solche Beseitigung erwünscht ist oder nicht, sollte zunächst die Frage geklärt werden, ob sie aus eisenbahnbetrieblicher Sicht erforderlich ist. Die Klärung dieser Frage ist im Hinblick auf die Kostenübernahme entsprechender Baumaßnahmen von erheblicher Bedeutung.

In einem gemeinsamen Schreiben der Bürgermeister der Städte Burgdorf, Lehrte und Sehnde vom 25.07.2018 wurde die Bahn daher gebeten, eine entsprechende Untersuchung zu erstellen. Mit Antwortschreiben vom 03.08.2018 teilte die DB AG mit, dass aufgrund bislang noch nicht vorliegender Zugprognosezahlen für das Jahr 2030 derzeit noch keine belastbaren Aussagen „zu einer etwaigen projektveranlassten Auflassung von bestehenden Bahnübergängen“ getroffen werden können.

Die Veröffentlichung der Prognosezahlen 2030 ist mittlerweile für November 2018 geplant.

### 3.4 Städtebau

Seitens der von Alpha-E betroffenen Kommunen besteht die Erwartungshaltung, dass eine Umsetzung der zuvor beschriebenen Bedingungen (Lärmschutz / Bahnübergänge) in städtebaulich vertretbarer Weise erfolgt bzw. dass die Konsequenzen einer Erhöhung der Verkehrszahlen durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden, die im besten Falle sogar zu neuen städtebaulichen Entwicklungspotentialen führen (ursprüngliche Bedingung Nr. 6 „ISE-Fonds“):

Der ursprüngliche Gedanke zur Einrichtung eines „Stadtentwicklungsfonds für integrierte Siedlungsentwicklung“ wurde mittlerweile modifiziert. Es besteht der Wunsch, zunächst anhand konkreter Beispiele herauszufinden, welche möglichen Projekte überhaupt zu welchen Ergebnissen führen könnten.

Dies soll zunächst für die Stadt Verden (Aller) ermittelt werden. Das Deutsche Institut für Urbanistik in Berlin hat eine entsprechende Projektskizze erarbeitet. Es ist geplant, noch im laufenden Jahr 2018 mit der Erstellung eines so genannten städtebaulichen Begleitplans zu beginnen, mit dessen Hilfe die Planungen der Bahn und die städtischen Entwicklungsvorstellungen vereint werden können.

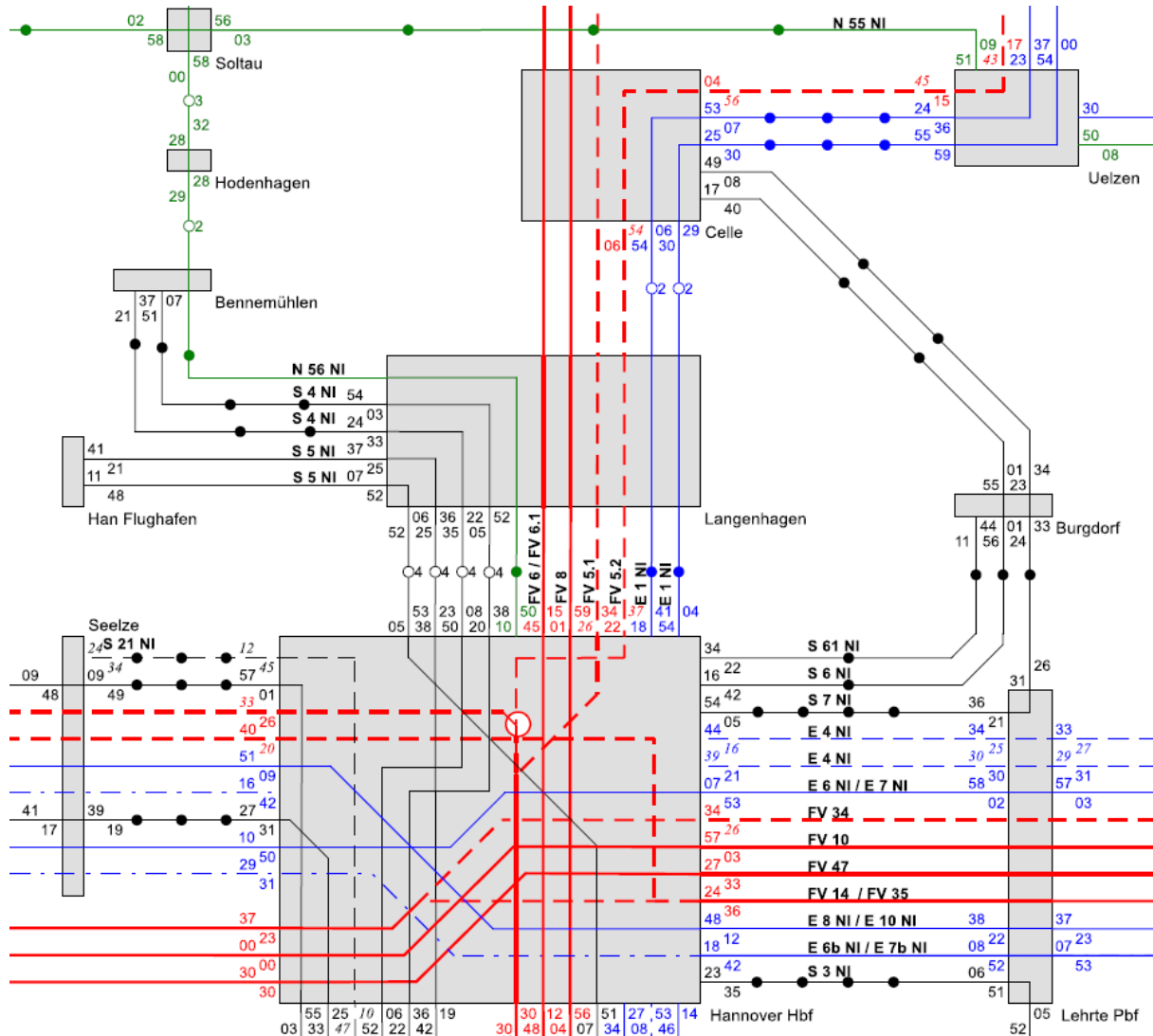
Das zuständige Landesministerium steht dieser Idee grundsätzlich sehr aufgeschlossen gegenüber.

## 4 Schwerpunkte für das Jahr 2019 / Herausforderungen

- (Schienenverkehrsprognose 2030:)  
Für viele der oben geschilderten Sachverhalte ist das Vorhandensein aktualisierter und belastbarer Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 unabdingbar. Denn nur so kann geprüft werden, welche Auswirkungen sich durch die Verkehrszahlen für die Stadt Burgdorf ergeben könnten.
- (Klärung der Bahnübergangsproblematik:)  
Insbesondere für die Klärung der Bahnübergangsproblematik ist das Vorliegen belastbarer Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 bedeutsam. Nur mittels entsprechender Zahlen kann es Aussagen zu einer etwaigen projektveranlassten Auflösung von bestehenden Bahnübergängen geben. Die Frage einer möglichen Finanzierung stellt sich dann im Anschluss. In diesem Zusammenhang ergeben sich möglicherweise Synergien mit dem in Kapitel 3.4. beschriebenen Sachverhalt („städtebaulicher Begleitplan“).
- (Planfeststellungsverfahren Verlängerung Bahnsteige:)  
Ggf. steht das Thema Bahnübergänge im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Bahnsteige, dann nämlich, wenn der Standort einer möglichen Unterführung Auswirkungen auf die Lage der Bahnsteige haben könnte. Ein möglicherweise eintretender ungünstiger Fall, dass Planungen zu Bahnsteigverlängerungen und Planungen von Bahnunterführungen möglicherweise nicht in Gänze korrespondieren, sollte vermieden werden.
- (Einrichtung Runder Tisch „Celle – Burgdorf – Lehrte“:)  
Die Klärung der oben aufgeworfenen Frage kann am besten im Rahmen der geplanten Einrichtung eines Runden Tisches für die Strecke Celle – Burgdorf – Lehrte erfolgen, da im Rahmen dieses Beteiligungsformats nicht nur alle betroffenen Planbeteiligten zusammenkommen, sondern auch weil es auch mehrere Kommunen mit derselben Betroffenheit gibt (Burgdorf und Lehrte).  
Aus diesem Grund ist eine zeitnahe Einrichtung eines Runden Tisches sehr zu begrüßen.
- (Zusammenhänge mit dem neuen NVP 2020:)  
Der geplante neue Nahverkehrsplan 2020 der Region Hannover und die Realisierung der Alpha-Variante sind formal zwei eigenständige Planungsprozesse, allerdings ergeben sich wechselseitige Auswirkungen. Das Thema „Nahverkehr in der Region Hannover“ hängt dabei nicht nur vom Fortschritt des Bundesverkehrswegeplan(-BVWP)-Projekts „Alpha-Variante“, sondern auch von den BVWP-Projekten „Bahnknoten Hannover“ und „ABS Minden – Seelze“ ab. Hinsichtlich des Nahverkehrs sind letztendlich alle drei Projekte bedeutsam, allerdings haben alle drei Projekte einen unterschiedlichen Bearbeitungsstand.  
Insgesamt muss aus kommunaler Sicht sichergestellt werden, dass nicht nur Reisezeitverkürzungen im Personenfernverkehr und Kapazitätsausweitungen im Güterverkehr erfolgen, sondern auch Kapazitätsausweitungen im Nahverkehr möglich sind.  
In diesem Zusammenhang ist es aus Sicht der Stadt Burgdorf sehr erfreulich, dass der erste Gutachterentwurf für den Zielfahrplan des so genannten „Deutschlandtaktes“ vom 09.10.2018 (siehe unten) die seitens der Stadt Burgdorf gewünschte Taktverdichtung der S-Bahn zumindest in Burgdorf und Aligse berücksichtigt.



Es handelt sich hierbei natürlich um keine verbindliche Planaussage, sondern vielmehr um eine Absichtserklärung. Außerdem hat die Stadt keinen Einfluss auf die Ausgestaltung des Bundesverkehrswegeplans. Die Stadt wird die weitere Entwicklung aber auf jeden Fall weiter aufmerksam verfolgen.



Auszug aus:

BMVI Zielfahrplan Deutschlandtakt – Erster Gutachterentwurf –  
Schleswig-Holstein / Hamburg / Niedersachsen / Bremen  
Stand 09.10.2018 SMA und Partner AG CH-8050 Zürich

Quelle:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html>