

Neue Güterbahnstrecke in der Region geplant

Trasse soll Hannover entlasten – Kosten werden auf 267 Millionen Euro geschätzt

VON BERND HAASE

Wenn es nach Planungen des Bundesverkehrsministeriums und der für das Schienennetz zuständigen Tochter der Deutschen Bahn geht, wird im Raum Hannover eine neue Strecke für Güterzüge gebaut. Sie wäre eine Ergänzung zur sogenannten Y-Trasse, aus der sie im Bereich Großburgwedel ausfädeln würde. Dann verlief sie durch den Nordosten der Region und würde die vorhandene Strecke Celle–Lehrte–Hildesheim erreichen.

Einer der Zwecke dieser sogenannten Güterumfahrung: Die Züge müssten nicht mehr wie jetzt zuweilen durch den Hauptbahnhof Hannover fahren; außerdem würde die stark befahrene Güterumgehungsbahn im Stadtgebiet entlastet. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Niedersachsen hegt Zweifel: „Ich bin gespannt, wie das politisch durchgesetzt werden soll“, sagt der Vorsitzende Michael Frömming.

Weder das Ministerium noch DB Netz

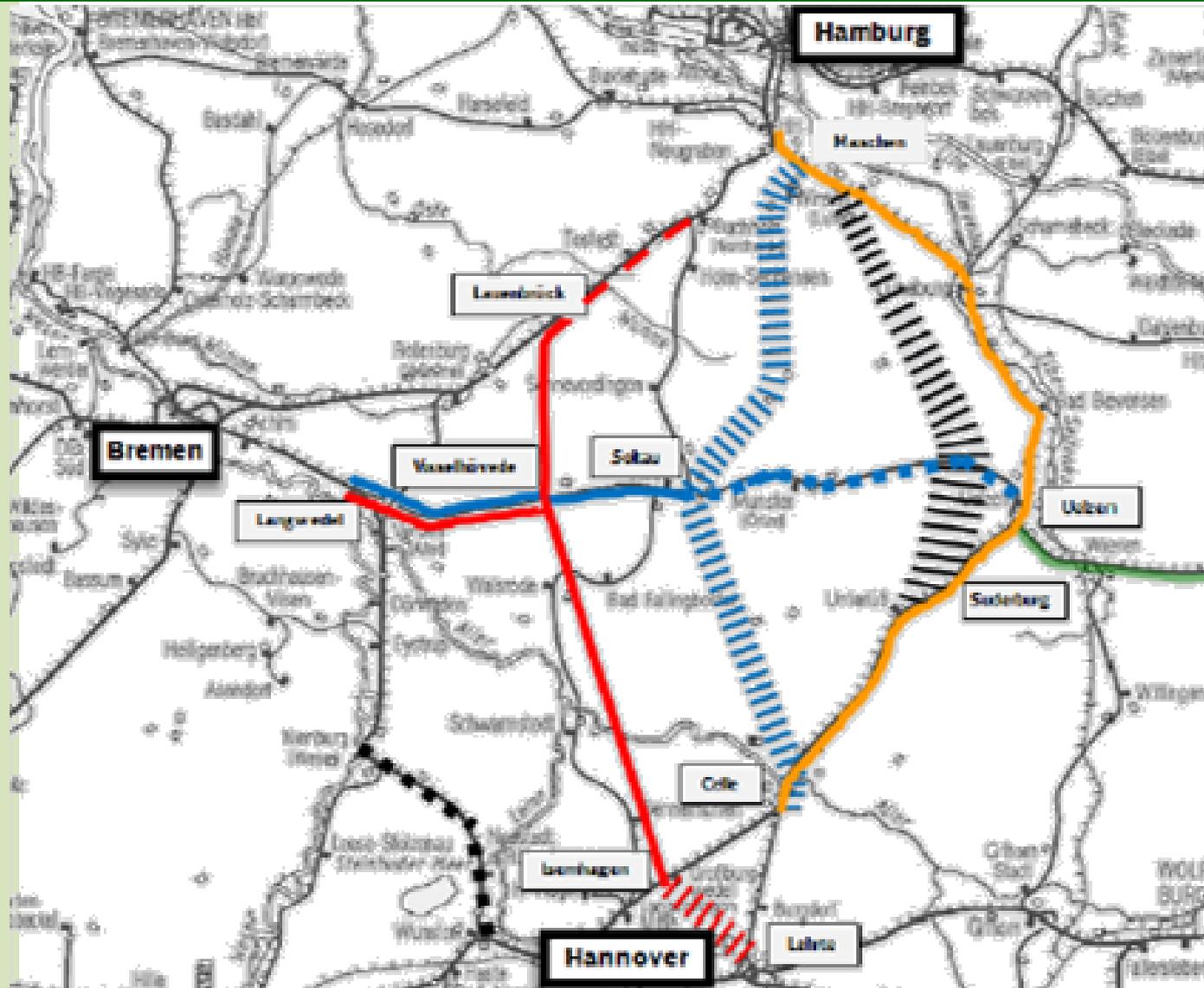
wollten sich gestern konkret zu den Plänen äußern. Nach Informationen der HAZ sind sie aber immerhin so weit gediehen, dass es Kostenschätzungen gibt – sie belaufen sich auf 267 Millionen Euro. Ein genauer Verlauf für das etwa 20 Kilometer lange Streckenstück steht noch nicht fest. Sicher ist aber, dass die Güterumfahrung im Gebiet von Burgwedel mit einer Brücke über die ICE-Strecke Hannover–Hamburg geführt werden würde. Möglich wäre, dass die Trasse zwischen den Burgwedeler Ortsteilen Engensen und Thönse hindurch nach Osten liefe und dann zwischen Burgdorf und Burgdorf-Otze in die Lehrte-Strecke einfädelt. Eine Alternative verlief weiter im Norden durch die Feldmark zwischen Engensen und Burgdorf-Ramlingen.

Ohne die Y-Trasse für Zugverbindungen zwischen Hannover und Norddeutschland ist die Güterumfahrung nicht denkbar. Das Großprojekt wird seit eineinhalb Jahrzehnten diskutiert. Am Donnerstag hat das Bundesverkehrsministerium die

Wirtschaftlichkeit der Y-Trasse als günstig bezeichnet. Sie soll 1,5 Milliarden Euro kosten, woran sich auch durch den Bau der Güterstrecke nichts ändern würde. Das erreicht man durch einen Kniff. Die Y-Trasse wird statt wie vorgesehen für Spitzengeschwindigkeiten von 300 Kilometern in der Stunde nur noch für Tempo 250 ausgelegt. Dadurch könnte sie preisgünstiger gebaut werden. Das gesparte Geld flösse in die Güterumfahrung. Während für die Y-Trasse nun als Beginn einer vierjährigen Bauphase das Jahr 2016 genannt wird, gibt es für die Güterstrecke keine Angaben.

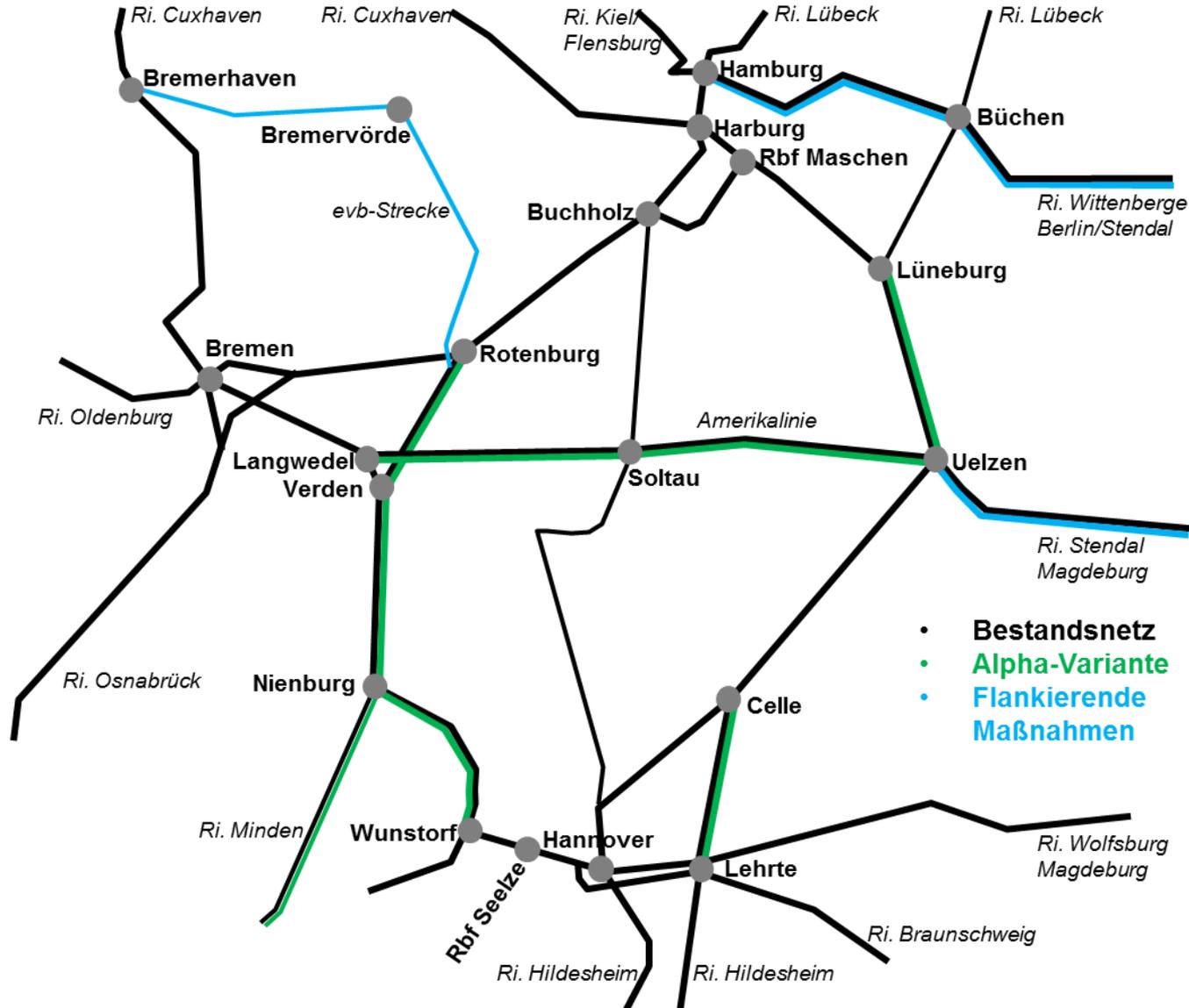
Der VCD lehnt die Pläne insgesamt ab, erwartet Baukosten eher in einer Größenordnung von fünf Milliarden Euro und zweifelt deshalb auch die Wirtschaftlichkeitsberechnungen an. „Wir sind für den Ausbau bestehender Strecken“, betont der Vorsitzende Frömming. Gegen die Y-Trasse sind auch diverse Initiativen, darunter die „Bürger für eine lebenswerte Wedemark“.







Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere **Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge)** für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen

Der **Schienepersonennahverkehr** (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu **verbessern**

Die **kommunale Planungshoheit** muss unangetastet bleiben

Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige **Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes** bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten

1

2

3

4

5

6

7

8

Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer **Lösung für die Knotenproblematik** haben Vorrang

Der **regionale Nutzen** der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten

Ein **Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität** in der Region ist einzurichten

Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden

Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere **Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge)** für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen

Der **Schienepersonennahverkehr** (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu **verbessern**

Die **kommunale Planungshoheit** muss unangetastet bleiben

Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige **Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes** bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten

1

2

3

4

5

6

7

8

+ Projektbeirat

Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer **Lösung für die Knotenproblematik** haben Vorrang

Der **regionale Nutzen** der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten

Ein **Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität** in der Region ist einzurichten

Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden

WIR SIND FÜR SIE DA
 Redaktion: (05136) 97 8100
 Sport: (0511) 519 2905
 Anzeigen: (05136) 97 8110
 und (05136) 97 8140
 Abo-Service: (08 00) 123 4304

Anzeiger

Burgdorf & Uetze

Sonnabend, 7. November 2015

Ausgabe 260 – 45. Woche

Mehr Züge – mehr Lärmschutz

Dialogforum verknüpft favorisierte Alpha-Variante E mit nachhaltigem Schutz der Anlieger

Die Zahl der Güterzüge, die künftig durch Burgdorf und Lehrte rollen, wird sich in wenigen Jahren verdoppeln. Auch die Alpha-Variante E, für die sich das Dialogforum Schiene Nord in seiner letzten Sitzung am Donnerstag mit großer Mehrheit ausgesprochen hat, ändert daran nichts. „Wegen des Eisenbahnknotenpunktes in Lehrte läuft alles auf uns zu“, sagt Burgdorfs Stadtplaner Jan-Hinrich Brinkmann. Allerdings seien mit der Alpha-Variante E neue Bedingungen untrennbar verknüpft, die die Belastung der Gleisanlieger nachhaltig verringern sollen.

VON ANETTE WULF-DETTMER

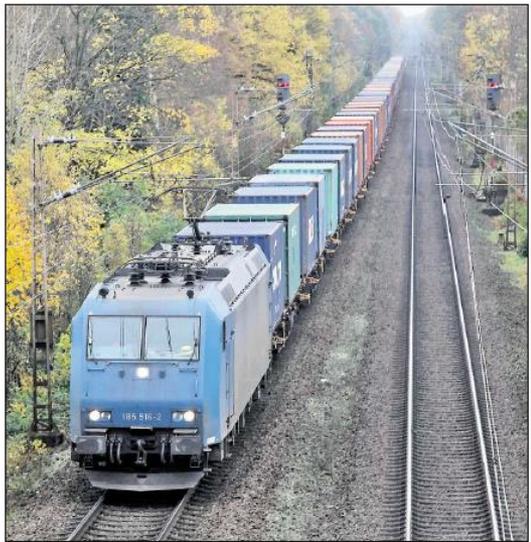
BURGDORF/LEHRTE/SEHNDE.

Diese Bedingungen waren für Brinkmann, der die Interessen Burgdorfs, Lehrtes und Sehndes im Dialogforum vertreten hat, ausschlaggebend, dem gemeinsamen Abschlusspapier zur Alpha-Variante E zuzustimmen. Es sei die einzige Chance für die drei Kommunen, dass die Bahn beim Lärmschutz nachsteuert, sobald sich die Zahl der Güterzüge erhöht. Und zwar auch an den Streckenabschnitten, wo nicht gebaut wird. Das machte Brinkmann im Verkehrsausschuss des Burgdorfer Rates am Donnerstagabend deutlich.

„Im Moment haben wir nichts in der Hand“, betonte Brinkmann. Die Bahn könne ohne Rücksprache mit den Kommunen die Verkehrsichte auf der Strecke Celle-Burgdorf-Lehrte erhöhen. „Wir haben überhaupt keinen rechtlichen Anspruch in Burgdorf, Aligse und Lehrte auf einen verbesserten Lärmschutz, weil die Schutzstände bereits jetzt so ausgelegt sind, dass der Wert von 60 dB(A) auch bei 200 Zügen täglich nicht überschritten wird.“

Eine der neuen Bedingungen lautet hingegen: An der Strecke darf nachts in Schlafraumen bei teil geöffnetem Fenster der Bahnärm von 45 dB(A) nicht überschritten werden. Zudem ist die Gesamtbelastung durch Lärmquellen – Flug-, Schienen- und Straßenverkehr sowie Gewerbetätigkeiten – für die Streckenanwohner zu betrachten.

Eine weitere unabhängige For-



Schon jetzt fahren auf der Bahnstrecke durch Burgdorf rund 100 Güterzüge am Tag. Bis mark

derung des Dialogforums ist, dass der neue Bahnarmverkehr auf den Schienen nicht unter der Zunahme des Güterverkehrs leidet. Schon jetzt haben S-Bahnen sehr oft Verspätung, weil sie Güterzüge durchlassen müssen. Der Grund: „Die Verbindung Celle-Lehrte ist nun mal eine Gütervorangstrecke.“

Die Bahn AG schafft schon jetzt die Voraussetzungen, dass mehr

Güterzüge von den Seehäfen ins Hinterland fahren können. Auf der Strecke Uelzen-Celle hat sie die Abstände zwischen den Signalmasten für die Blockverdrichtung vergrößert. „Unterschieden haben die drei Städte das Abschlusspapier des Dialogforums noch nicht. Das soll erst mal eine Gütervorangstrecke.“

Die Bahn AG schafft schon jetzt die Voraussetzungen, dass mehr

das Votum der einzelnen Kommunen vorliegt“, sagte Burgdorfs Bürgermeister Alfred Barmann. In seinen Augen ist die Alpha-Variante E „ein guter Kompromiss, weil wir handlungsfähig werden“. Geplant ist in Burgdorf neben der Beratung in den politischen Gremien auch eine Bürgerinformationsveranstaltung Anfang nächsten Jahres. Einen genauen Termin gibt es laut Brinkmann noch nicht.

DIE BEDINGUNGEN

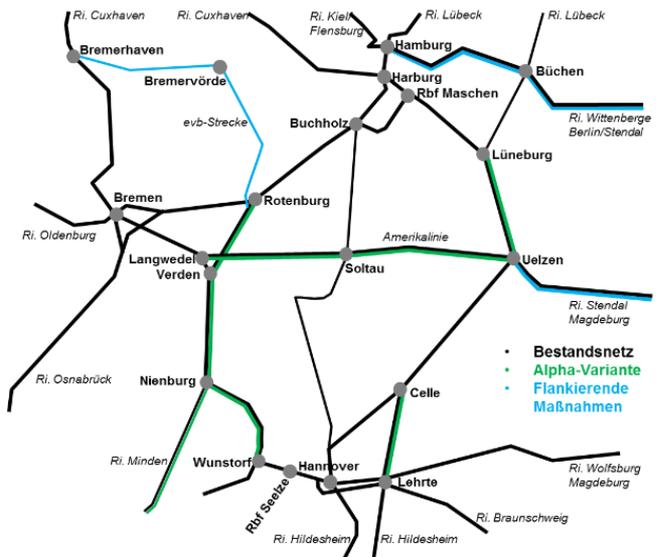
Das Dialogforum verlangt Gründung eines Aufsichtsrats

An den Konsens, das bestehende Schienennetz im Dreieck zwischen Bremen-Hamburg-Hannover weiterzuentwickeln, hat das Dialogforum neun unauflösbare Bedingungen geknüpft:
 ■ Bestmöglicher Gesundheitsschutz mit Begrenzung des Lärmpegels in Schlafraumen auf 45 dB(A), Festlegung eines Spitzenpegels, der nicht überschritten werden darf; Schutz von Einwoh-

lungsbereichen und Umrüstung auf leise Bahntriebstechnik.
 ■ Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen.
 ■ Der Schienenpersonennahverkehr ist quantitativ und qualitativ zu verbessern.
 ■ Die regionale Belastung durch die Entwicklung des Schienenverkehrs darf den regionalen Nutzen nicht überschreiten.

■ Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben.
 ■ Es ist ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in den von der Zunahme des Güterverkehrs betroffenen Regionen einzurichten.
 ■ Die Kosten für den Umbau von Bahnhöfen – zum Beispiel in Aligse, Ehlershausen und Otze – müssen komplett übernommen werden. Nach dem derzeitigen Ei-

senbahnkreuzungsgesetz tragen Kommunen ein Drittel.
 ■ Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren. Zudem dürfen Ortschaften nicht zerschneiden, sondern die Siedlungsbeziehungen müssen gesichert werden.
 ■ Die Einrichtung eines Projektbeirats, der kontrolliert, dass die Inhalte des Abschlusspapiers – Vorzugsvariante und Bedingungen – umgesetzt wurden.



Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere **Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge)** für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen

1

+ Projektbeirat

2

Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer **Lösung für die Knotenproblematik** haben Vorrang

3

Der **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** ist quantitativ und qualitativ zu **verbessern**

4

Der **regionale Nutzen** der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten

5

Die **kommunale Planungshoheit** muss unangetastet bleiben

6

Ein **Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität** in der Region ist einzurichten

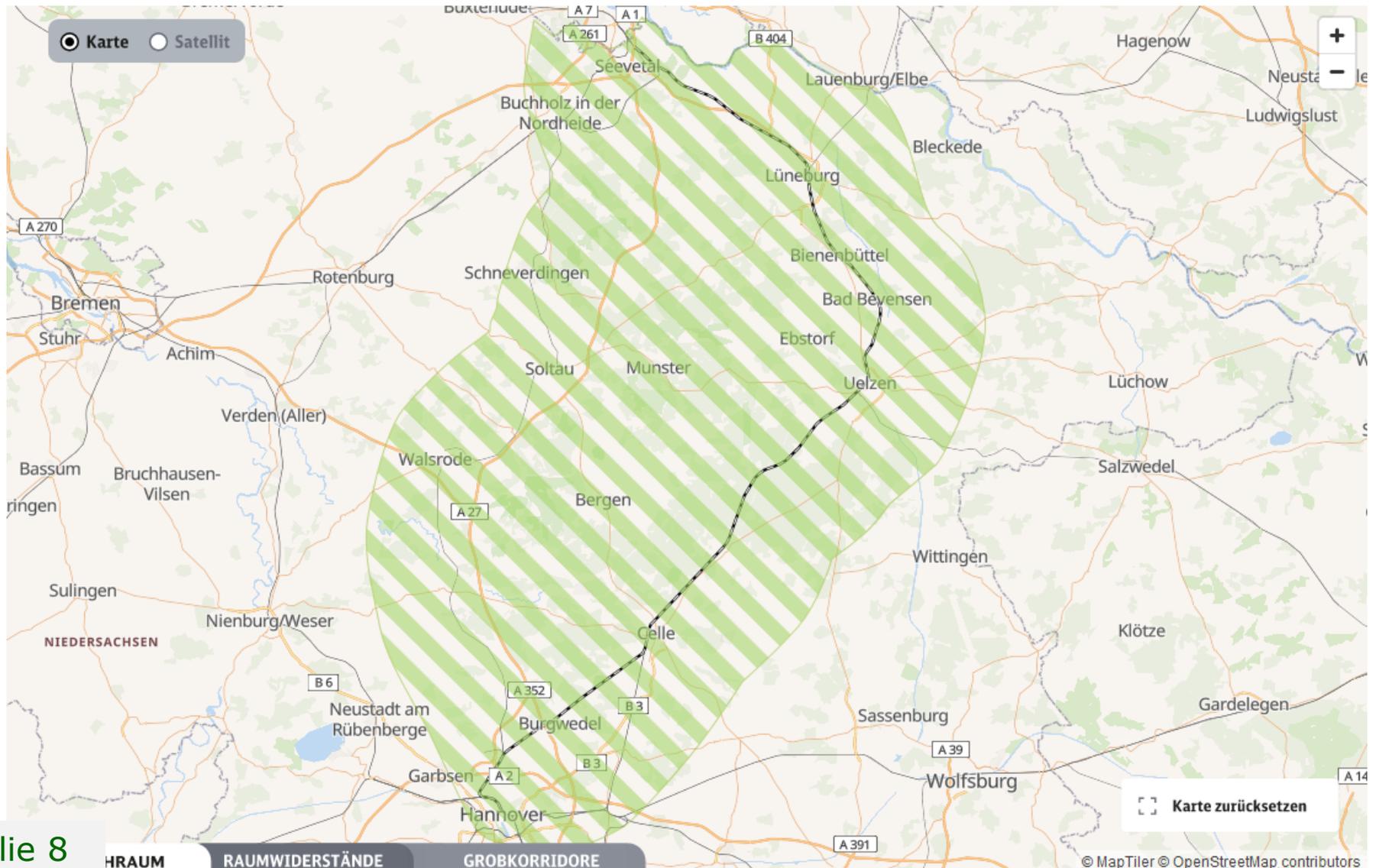
7

Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige **Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes** bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten

8

Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden

Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover **Trassenplanung**



IN KÜRZE

Weniger Behandlungsfehler

Hannover/Berlin. Gutachter der Krankenkassen haben im vergangenen Jahr in Niedersachsen bei 1243 Verdachtsfällen 295 Fälle festgestellt, in denen Patienten aufgrund von Behandlungsfehlern einen gesundheitlichen Schaden erlitten haben. Die Quote ging gegenüber 2019 von 25,9 auf 23,7 Prozent leicht zurück, wie der Medizinische Dienst am Dienstag mitteilte. Zu den Fehlern zählten Seitenverwechslungen, falsch verabreichte Medikamente oder das Abweichen von Operationsstandards.

Trecker rutscht ins Weser-Hafenbecken

Delmenhorst. Ein Trecker ist bei dem Versuch, Boote auf einer Slipanlage aus dem Wasser zu ziehen, samt Anhänger in die Weser gerutscht. Der 63-jährige Fahrer aus Delmenhorst konnte vorher abspringen. Niemand sei bei dem Unfall am Dienstag in Lemwerder (Kreis Wesermarsch) verletzt worden, wie die Polizei mitteilte. Allerdings trat aus dem Trecker, der bis auf das Dach im Wasser versank, Dieselkraftstoff aus. Trecker und Anhänger konnten bei Niedrigwasser geborgen werden.

Mordurteil fast zehn Jahre nach der Tat

Braunschweig. Wegen Mordes ist ein 48-Jähriger am Dienstag vom Landgericht Braunschweig zu lebenslanger Haft verurteilt worden – fast zehn Jahre nach der Tat. Die Kammer habe ihr Urteil aufgrund der Menge an Beweisen gefällt, sagte eine Gerichtssprecherin am Dienstag in Braunschweig. Das Gericht sei zu dem Urteil gekommen, dass der Mann seinen 42-jährigen Bekannten heimtückisch ermordet habe. Der 48-Jährige habe die Tat bis zuletzt bestritten.

GEWINNZAHLEN

Keno
Gewinnzahlen: 1, 4, 7, 8, 9, 10, 13, 16, 17, 19, 24, 27, 37, 44, 49, 53, 55, 58, 61, 68
Plus 5: 0, 1, 8, 7, 9 OHNE GEWÄHR

Neue ICE-Bahntrasse: Drei Wege führen nach Hamburg

Mehr Züge, schnellere Verbindungen: Drei Korridore kommen für die künftige Strecke infrage. Das Projekt soll bis 2030 umgesetzt sein – doch Ärger droht.

Von Bernd Haase

Hannover/Hamburg. Die Deutsche Bahn hat am Dienstag in einer virtuellen Informationsveranstaltung drei sogenannte Grobkorridore vorgestellt, in denen eine künftige Trasse zwischen Hannover und Hamburg verlaufen könnte. „Wir suchen nach staufreien, pünktlichen und nachhaltigen Lösungen“, sagt Projektleiter Matthias Hudaff. Die Bahn will die Fahrtzeit zwischen den beiden Städten auf unter eine Stunde drücken, mehr Personen- und Güterzüge auf die Strecke bringen und den Deutschlandtakt mit festen, aufeinander abgestimmten Verbindungen einführen – das Ganze nach Möglichkeit bis 2030.

Weil die bestehende ICE-Strecke das nicht leisten kann, wird schon seit Jahrzehnten an neuen Varianten gearbeitet. Dabei sind Umweltbelange wie Natur-, Trinkwasser- und Lärmschutz sowie Anforderungen der Regionalplanung zu berücksichtigen. „Einfach wird das nicht, aber konfliktfrei kommt man nicht durch“, erklärt Umweltplanerin Maike Bieber vom Büro Drecker, die bei der Ermittlung der Grobkorridore maßgeblich beteiligt war.

Entlang der Autobahn 7

Der westliche der drei Korridore orientiert sich zwischen Hamburg und Schwarmstedt in der Südheide an der Autobahn 7, verläuft dann im Bereich von Brelingen und Negenborn durch die Wedemark und fädelt in Langenhagen in die Bestandsstrecke ein. Es wäre in großen Teilen eine Neubaustrecke, wobei Orientierung an der Autobahn nicht bedeutet, dass sie zwangsläufig parallel verläuft. „Wegen unterschiedlicher Anforderungen an Kurvenradien ist das nicht immer technisch möglich“, sagt Bieber. Unter anderem deshalb ist der Korridor bis zu zehn Kilometer breit.

Der östliche Korridor hangelt sich an der Bestandsstrecke entlang.



Trassenplanung für das Bahnprojekt Hamburg-Hannover
In diesen Bereichen will die Bahn nach einem genauen Streckenverlauf suchen.
Grafik: DB Netz

Zwischen Lüneburg und Unterlüß ist er sehr bauchig, bis Celle dann sehr schmal. Im Bereich der Region Hannover bleibt die Angelegenheit vage und deckt sowohl den Bereich an der Bestandsstrecke über Burgwedel als auch ein Gebiet weiter östlich im Isernhagener bis hin zum Burgdorfer und Lehrter Raum ab. Dieser Korridor ermöglicht Ausbau, Neubau sowie eine Kombination aus beidem. Niedersachsens Verkehrsminister Bernd Althusmann (CDU) sowie einige Bürgermeister favorisieren die Ausbaulösung.

Ausbau oder Neubau?

Korridor Nummer drei verbindet die beiden anderen. Von Norden aus folgt er bis etwa in Höhe Soltau der autobahnnahen Variante. Dann zweigt er schräg nach Osten ab und verläuft durch die Heide über Bergen in Richtung Celle, um dort auf den östlichen Korridor zu schwenken.

Bis Ende 2022 will die Bahn nun ihre Suche verfeinern und aus den Korridoren mögliche Streckenvarianten ableiten. „Eine Ausbaulösung ist in keinem Fall vom Tisch“, betonte Hudaff und reagierte damit auch auf Bürgerfragen im Verlauf der Informationsveranstaltung.

„Die Strecke zwischen Hannover und Hamburg wird mit hoher Wahrscheinlichkeit entlang der Autobahn 7 laufen“, hatte Hamburgs Verkehrsminister Anjes Tjarks kürzlich gesagt. Da weiß er mehr als andere. „Es gibt keinerlei Vorfestlegungen“, erklärte Hudaff. Die endgültige Entscheidung fällt ohnehin die Politik, und zwar nicht die in der Hansestadt, sondern die in Berlin beim Bund.

Eine ganz andere Frage betrifft die Finanzen. Um bundesweit das umzusetzen, was für den Deutschlandtakt und die angepöbelten Zuwachsraten beim Schienenverkehr als notwendig erachtet wird, sind laut einem kürzlich veröffentlichten Gutachten mehr als 48 Milliarden Euro auf den Tisch zu legen.

DGB fordert mehr Geld für Unis

Mitarbeiter haben kaum feste Verträge

Hannover. Niedersachsens Hochschulen benötigen nach Ansicht des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) mehr Geld. Das Land müsse mehr Anstrengungen unternehmen, um die Hochschulen zu stärken, sagte Mehrad Payandeh, Vorsitzender des DGB-Bezirks Niedersachsen-Bremen-Sachsen-Anhalt, am Dienstag in Hannover. Ein Problem ist aus Sicht des DGB der hohe Prozentsatz an befristeten Beschäftigten unter den wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Bei einer Befragung unter fünf Hochschulen gaben demnach 88 Prozent der wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an, dass sie befristet beschäftigt seien. Dies sind laut DGB 9 Prozentpunkte mehr als im Bundeschnitt. 18 Prozent der in Technik und Verwaltung Angestellten sind den Angaben zufolge befristet angestellt – 2 Prozentpunkte mehr als im bundesweiten Vergleich.

1200 Wissenschaftler befragt

An der Befragung nahmen demnach rund 1200 Beschäftigte teil. Laut dem Report leisten wissenschaftliche Mitarbeiterinnen knapp zehn Überstunden in der Woche. Die durchschnittliche vertragliche Durchsetzungszeit liegt bei 32,5 Stunden.

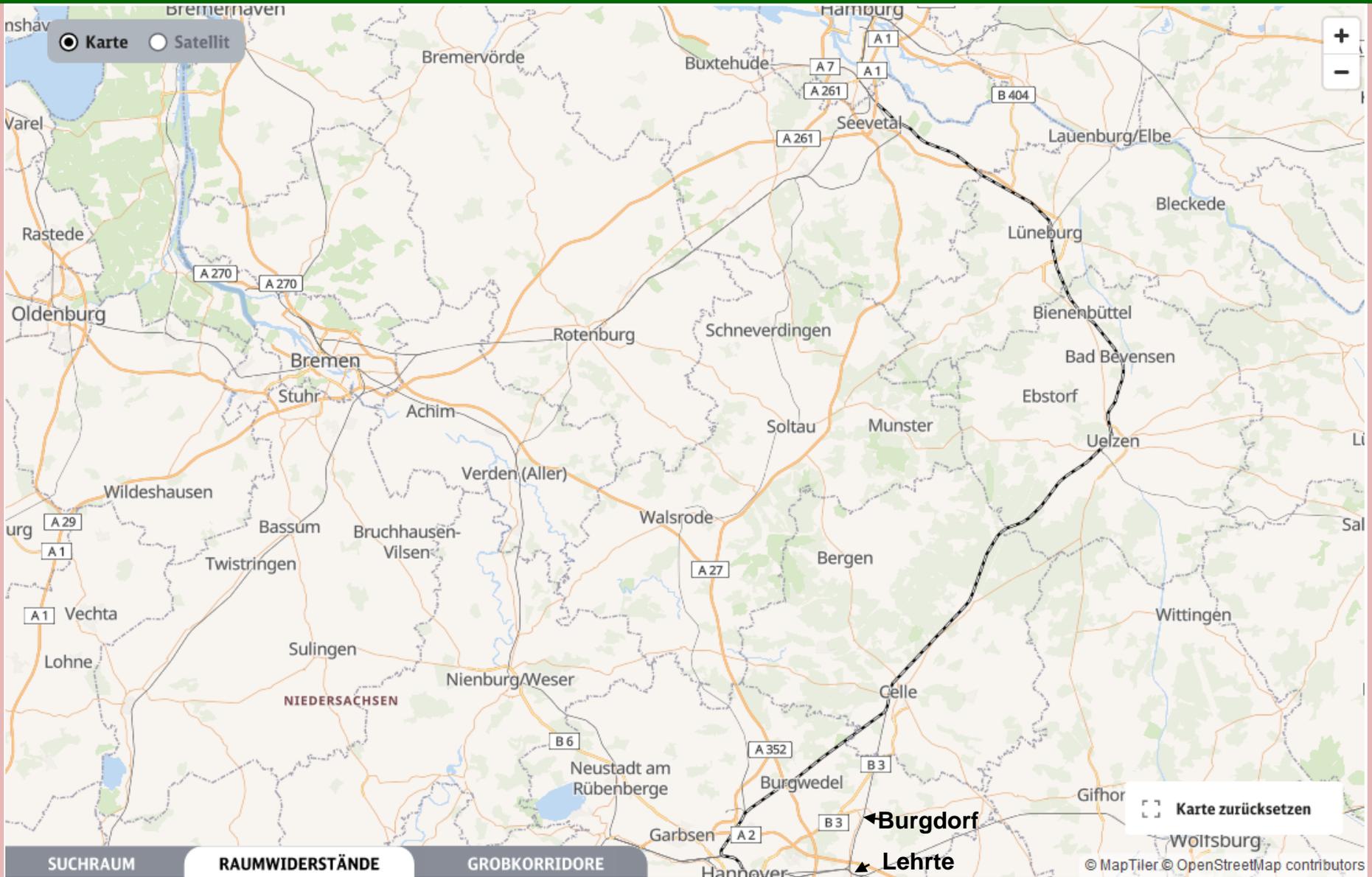
Der am Dienstag vorgestellte Report beruht auf Daten, die zwischen September und November 2019 erhoben wurden. Mögliche Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Arbeitsalltag der Beschäftigten wurden somit noch nicht erfasst. Payandeh sprach davon, dass die Arbeitsbelastung in der Pandemie enorm zugenommen habe.

Die Grünen-Landtagsabgeordnete Eva Viehof nannte die hohe Zahl befristeter Verträge „inakzeptabel“. Das unterlaufe alle Bestrebungen, „den Lehr- und Wissenschaftsstandort Niedersachsen zu stärken“.

(Anfang)

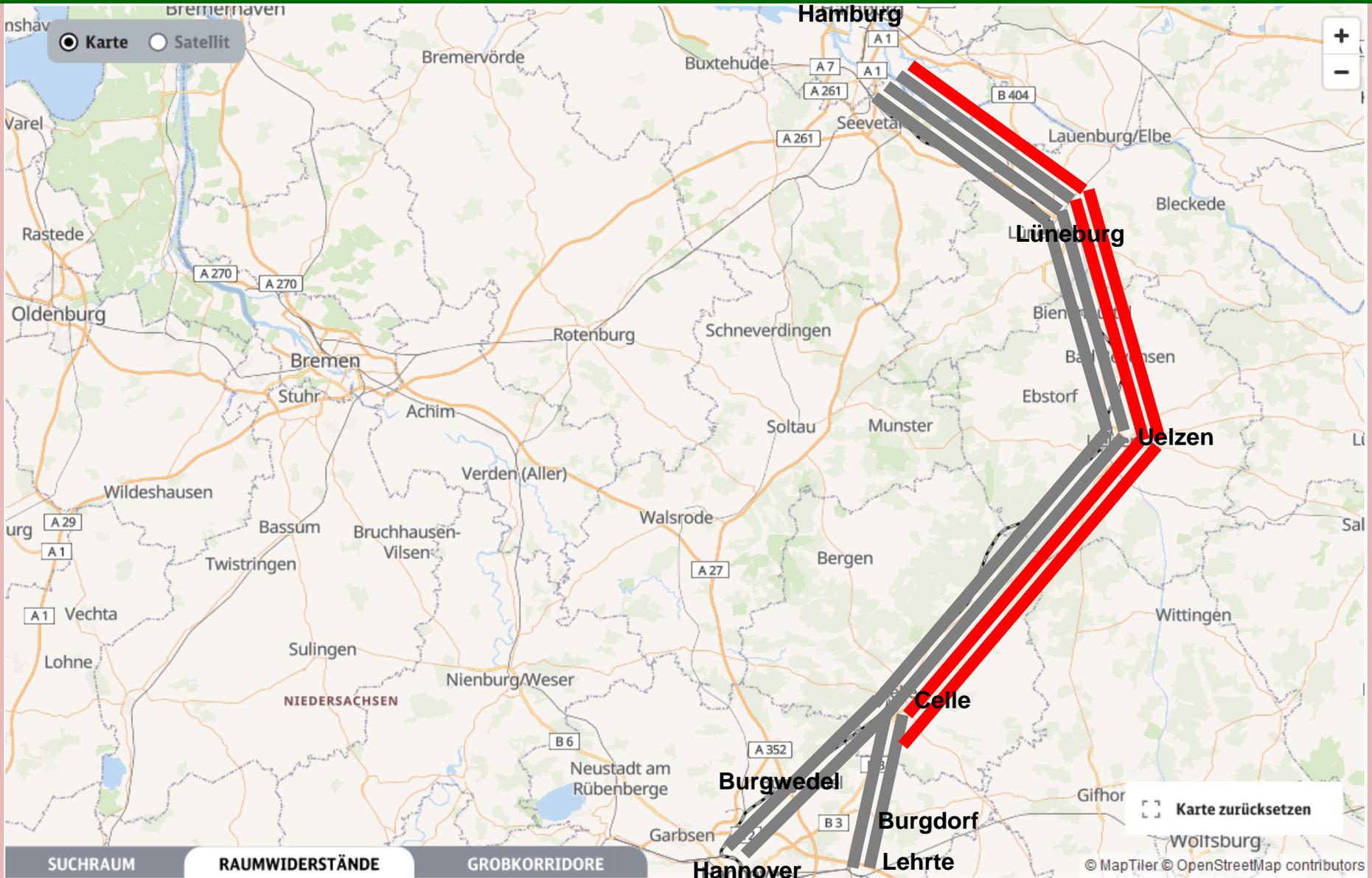
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



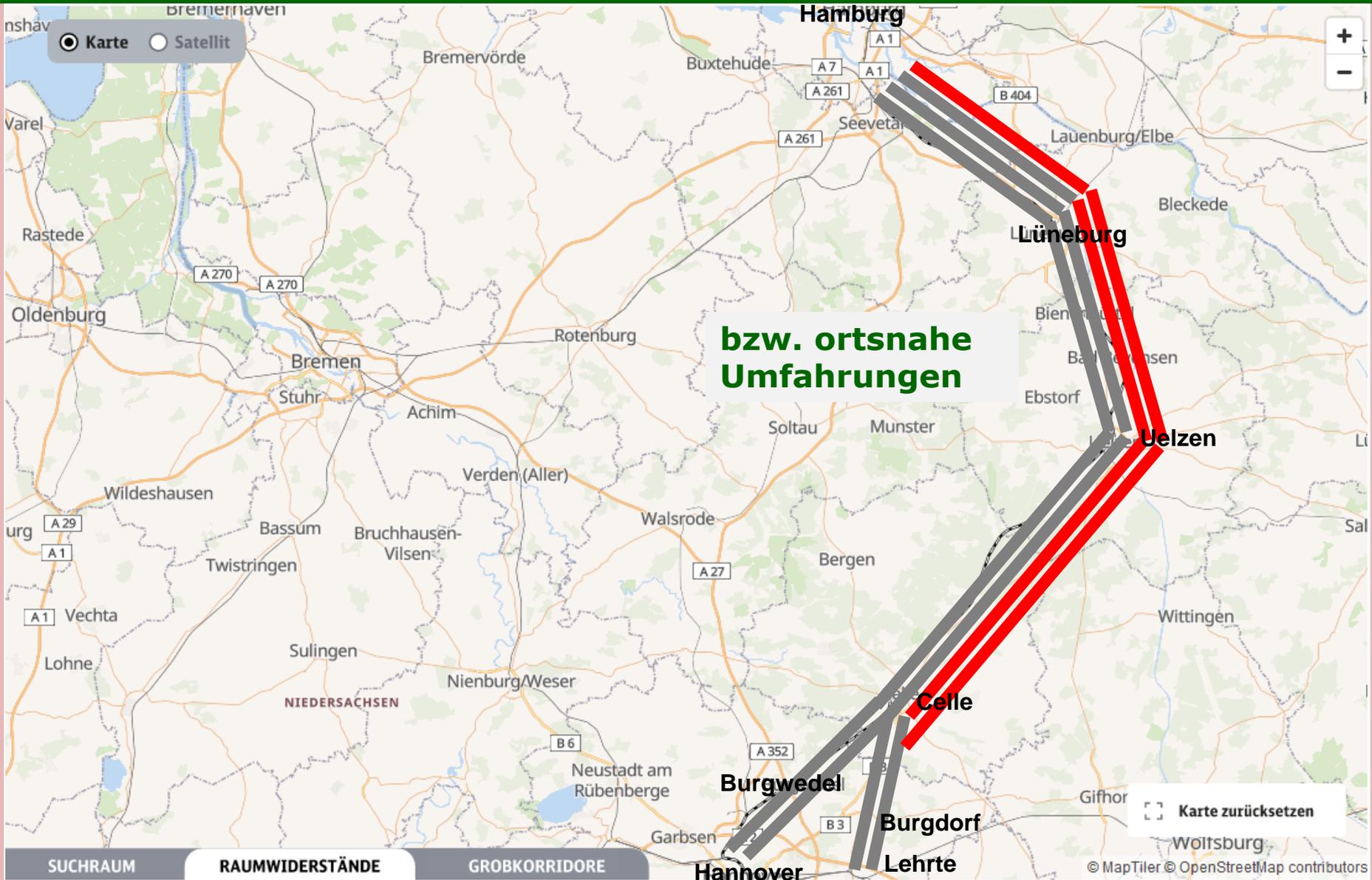
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



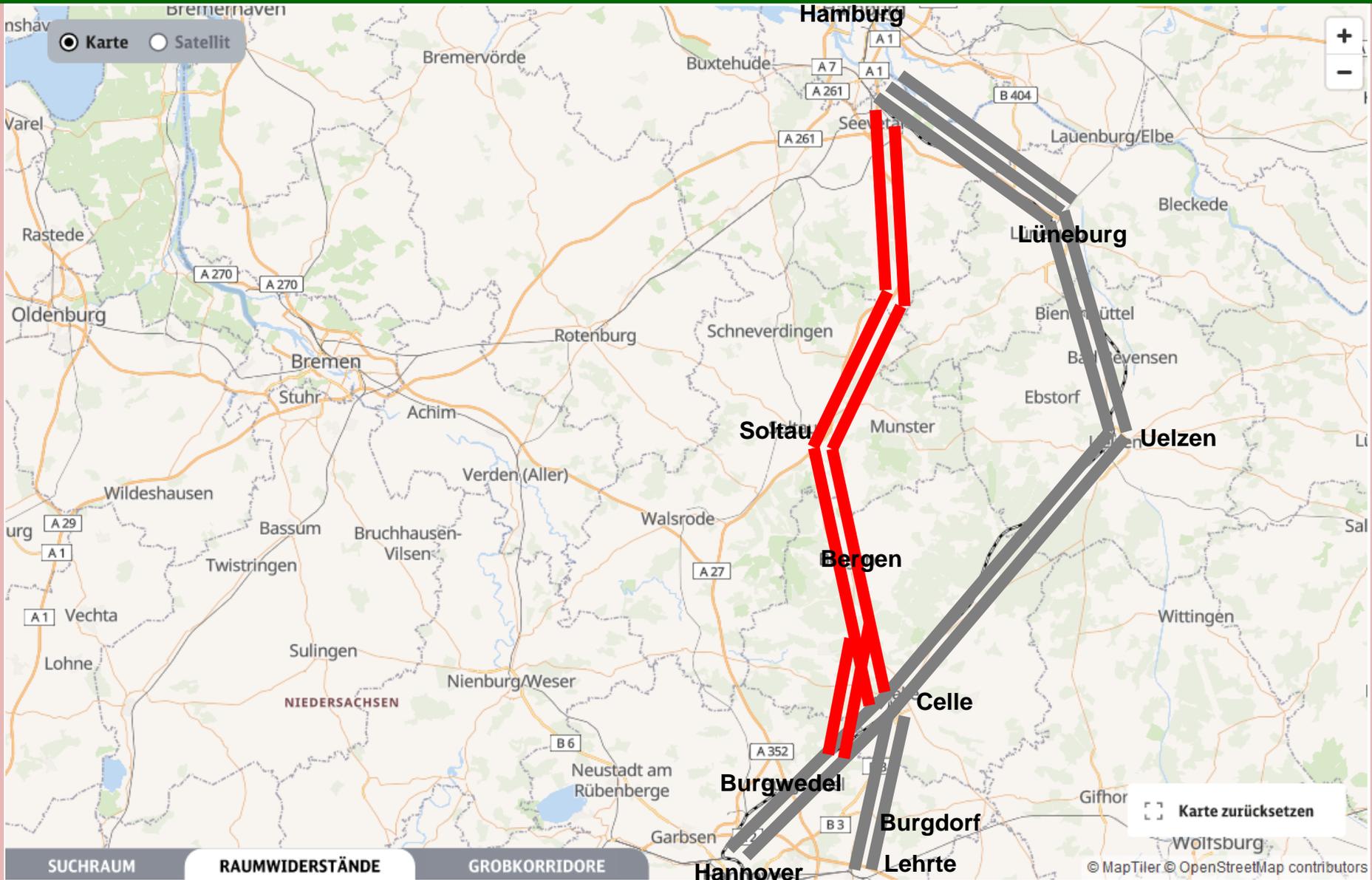
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



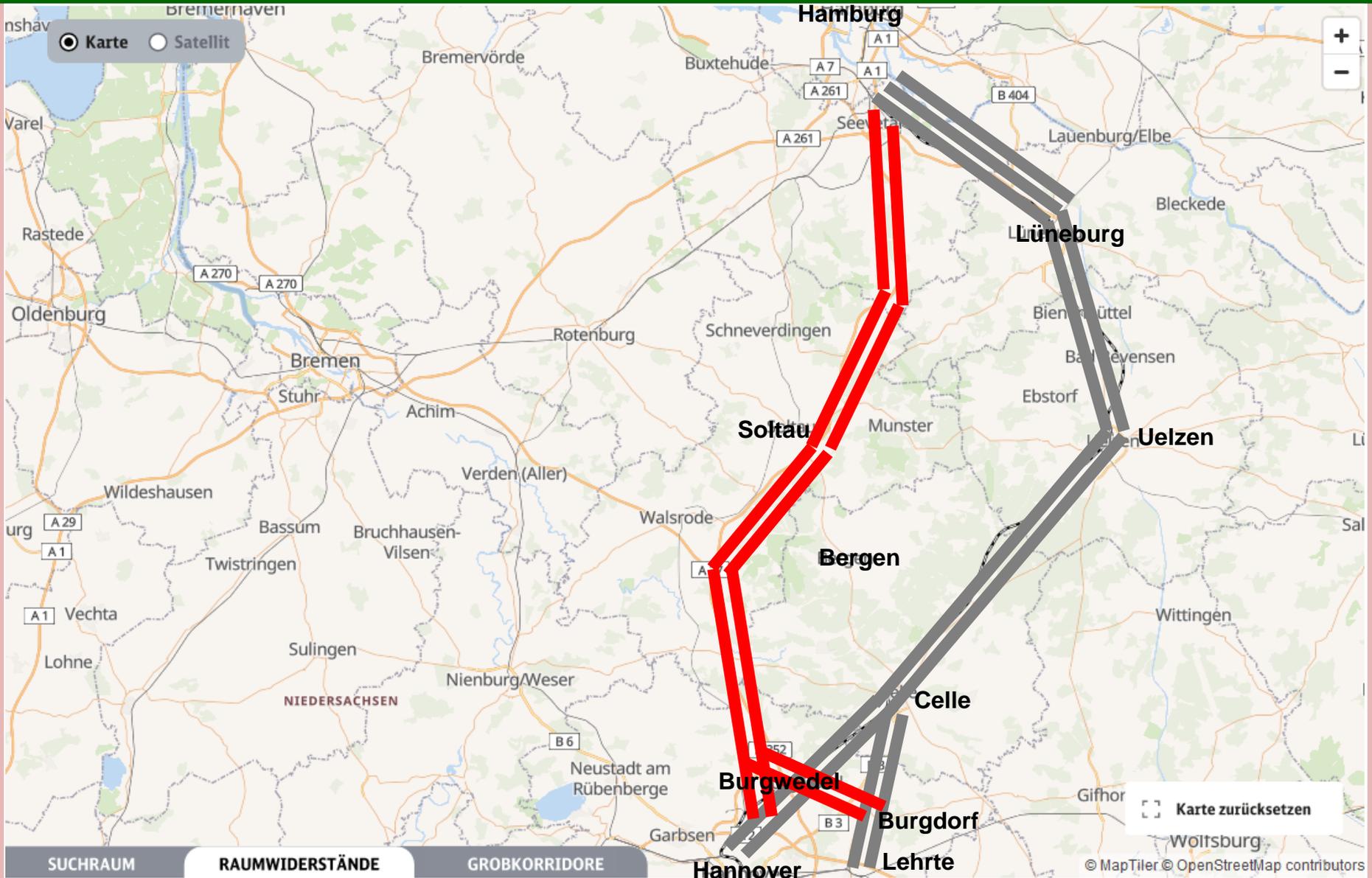
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



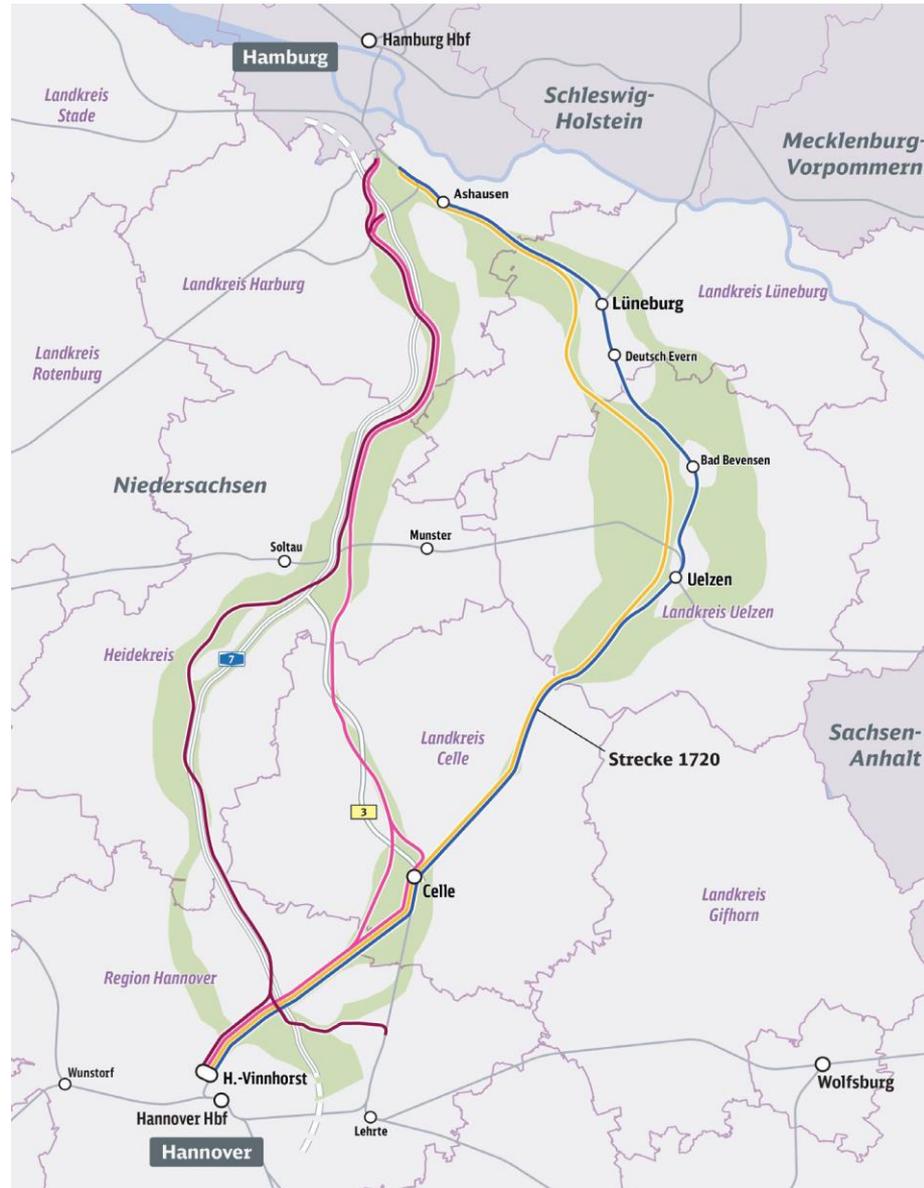
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



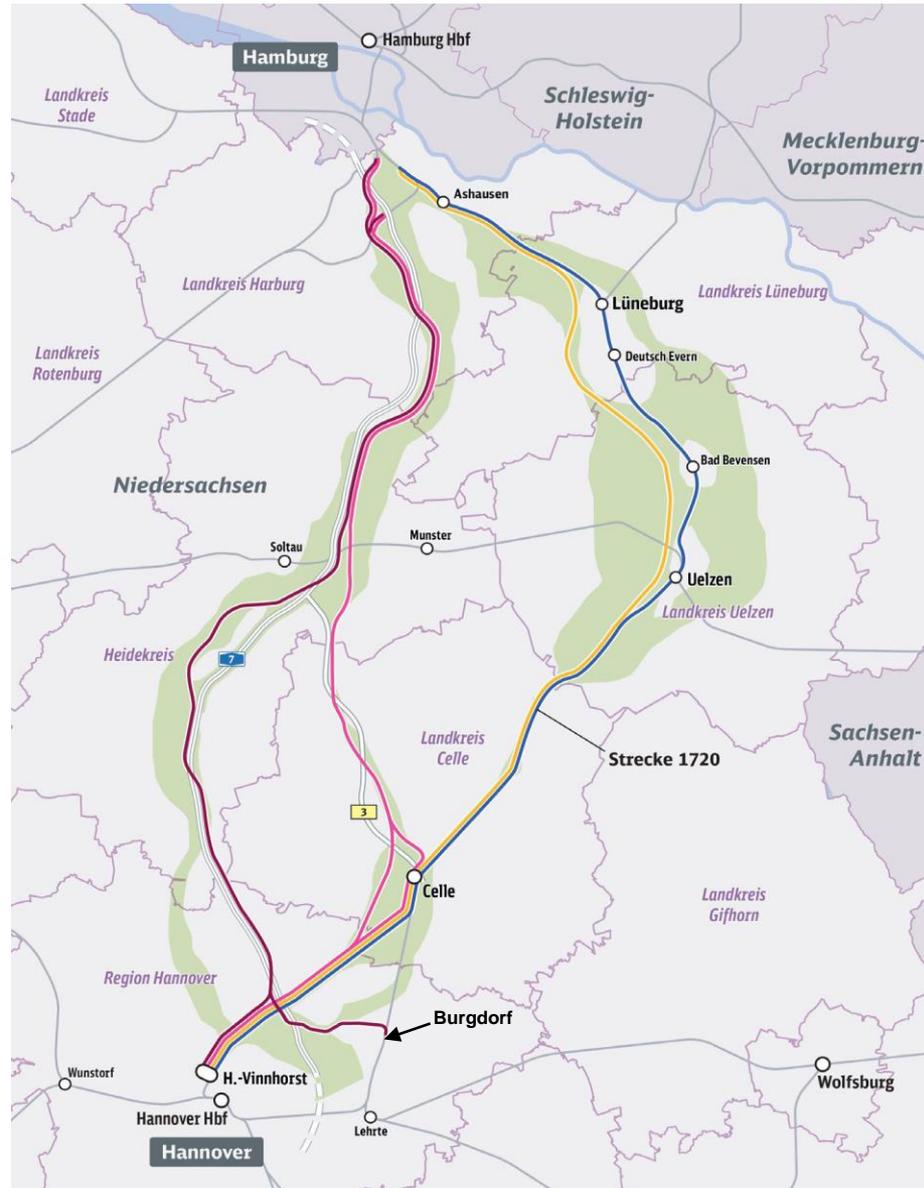
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



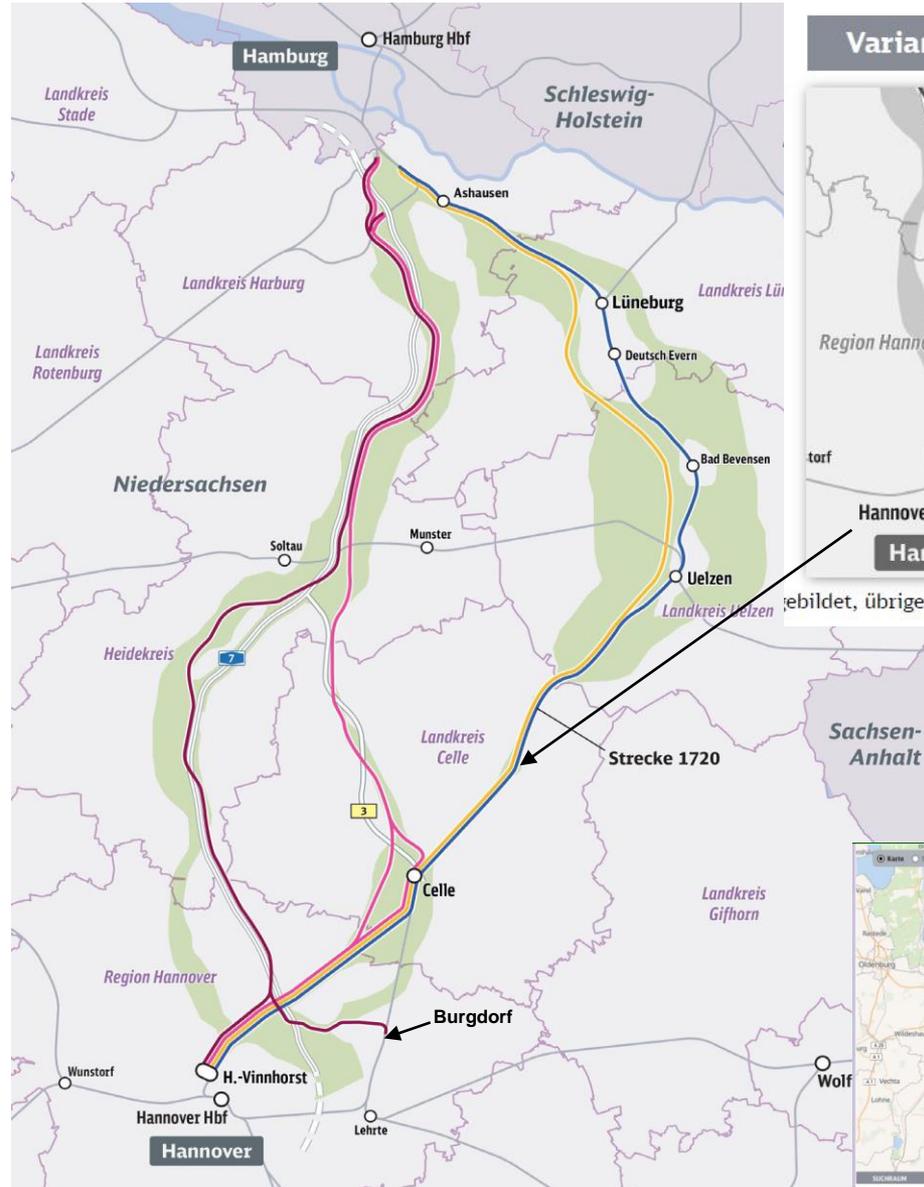
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken

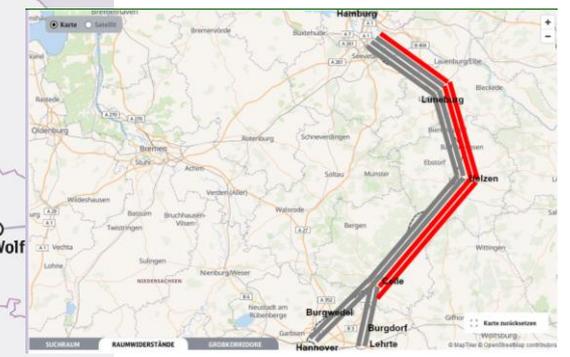


Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken

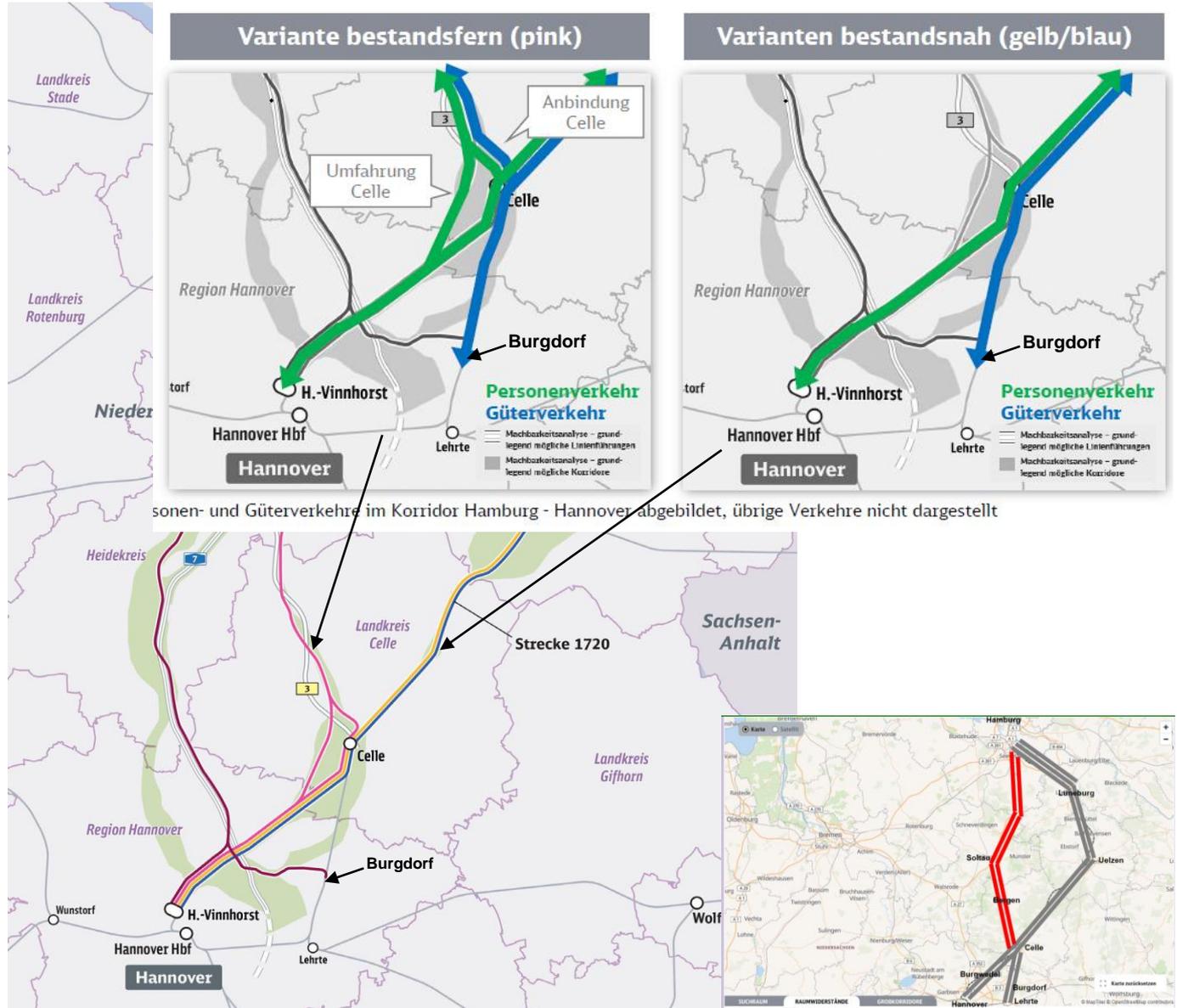


rebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt



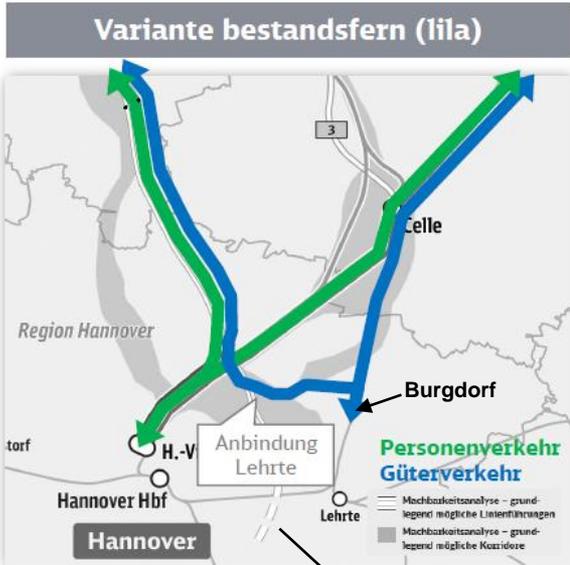
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken

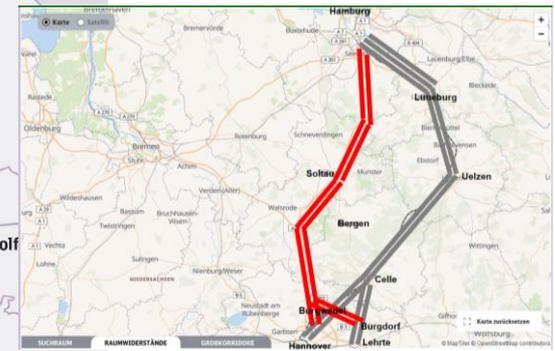
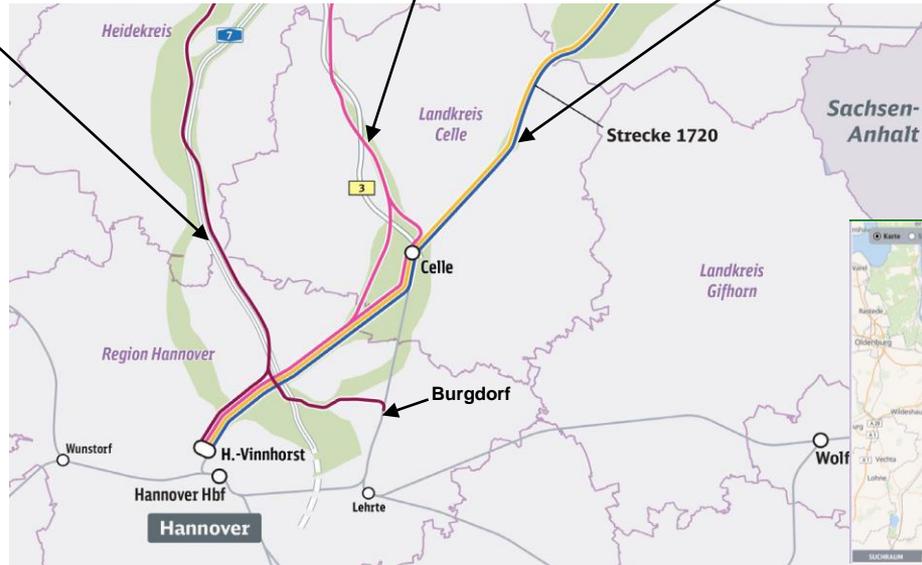


Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt

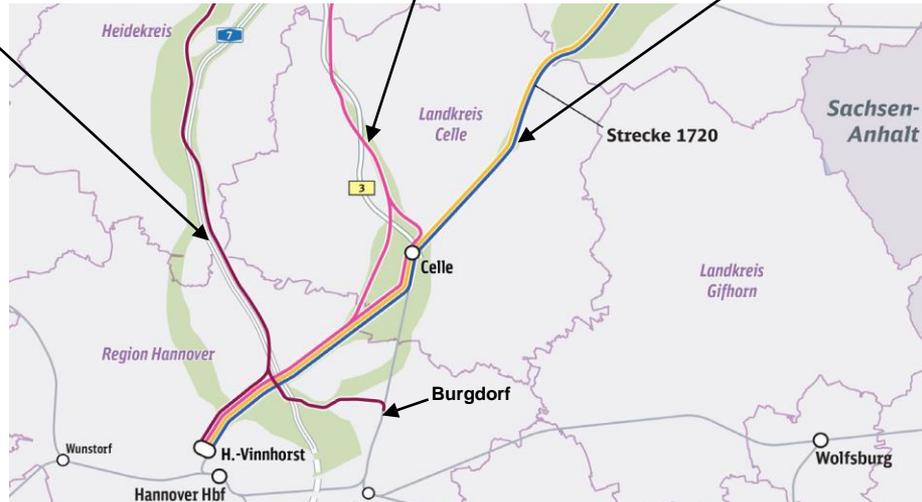


Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt

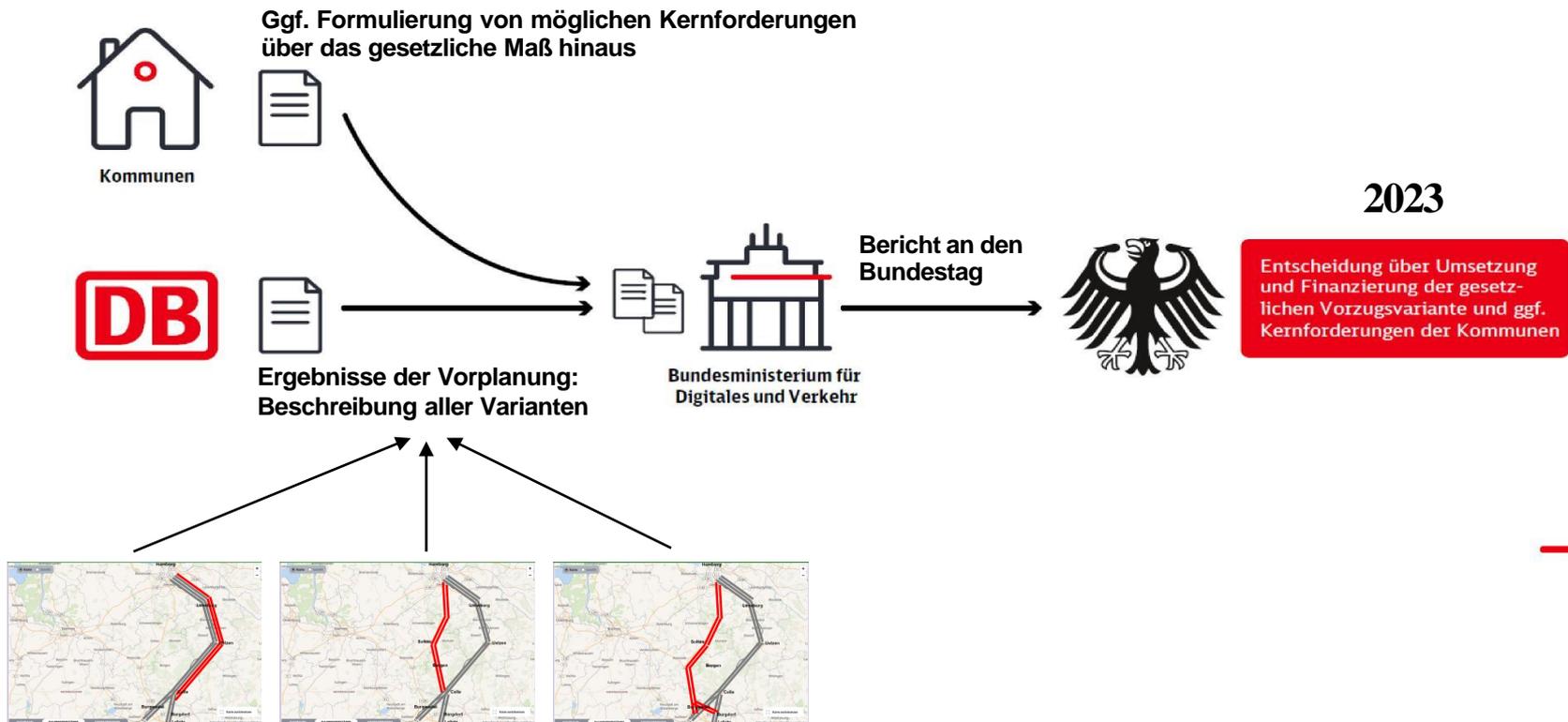


Alle Alternativen bergen das Risiko einer erheblichen Steigerung der Güterverkehre – **ohne** gesetzlichen **Anspruch auf Lärmschutz** in der Kernstadt Burgdorfs und Lehrtes!

In engem Austausch mit den Akteuren der Region werden die Unterlagen für eine parlamentarische Befassung vorbereitet



Die Parlamentarische Befassung

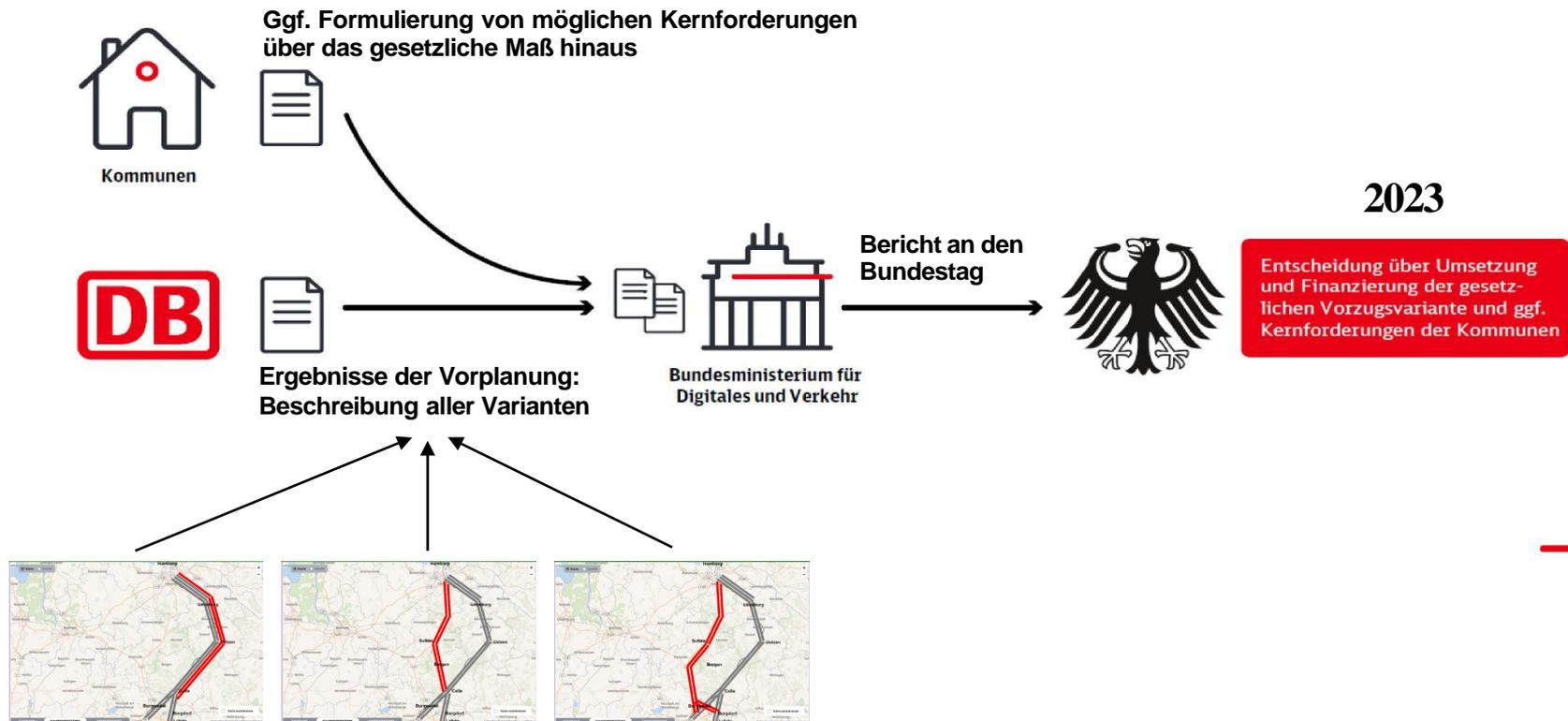


In engem Austausch mit den Akteuren der Region werden die Unterlagen für eine parlamentarische Befassung vorbereitet

DB NETZE



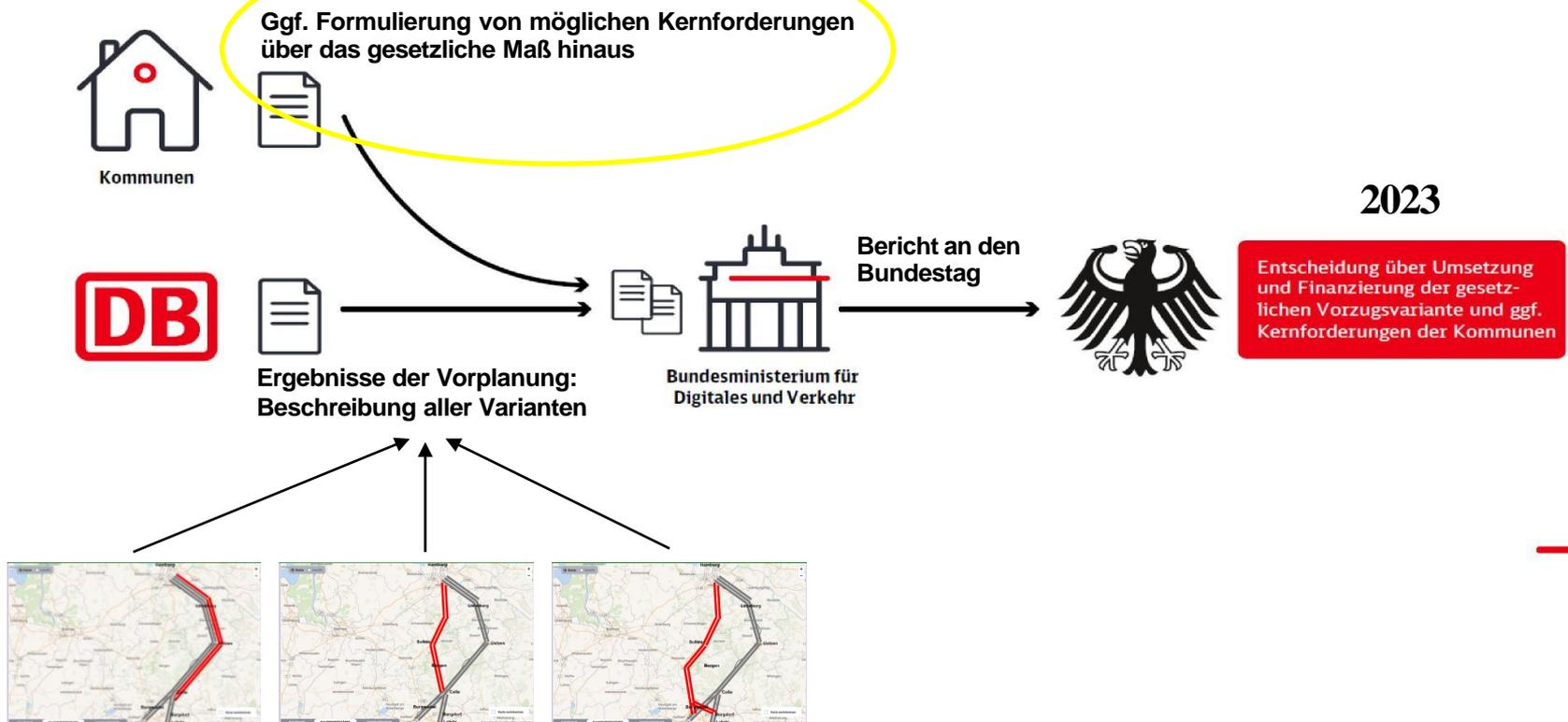
Die Parlamentarische Befassung



In engem Austausch mit den Akteuren der Region werden die Unterlagen für eine parlamentarische Befassung vorbereitet



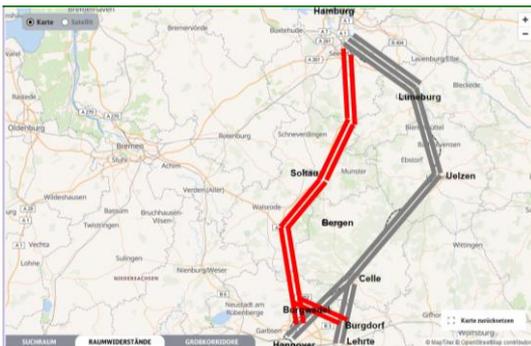
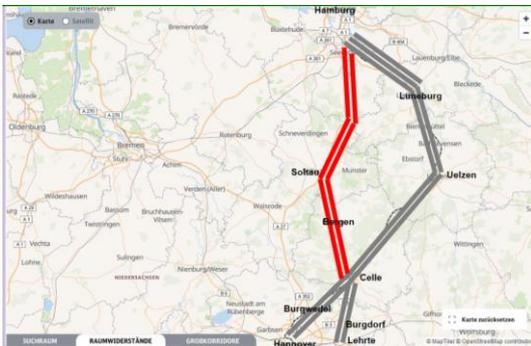
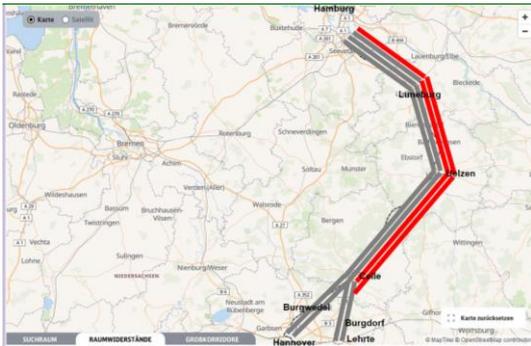
Die Parlamentarische Befassung



3 bzw. 4 Alternativen:

Wie kann / soll Burgdorf damit umgehen?

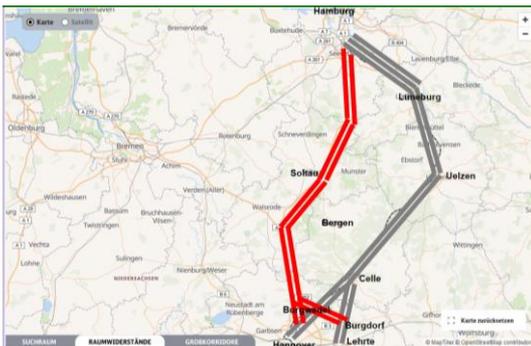
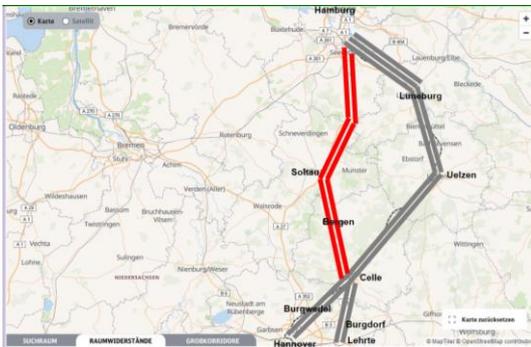
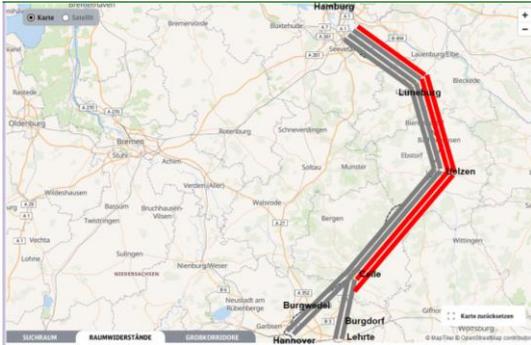
- bisherige Position Burgdorfs (mündlich: Unterstützung Ausbau, kein Neubau, vorausgesetzt, dass die formulierten Bedingungen eingehalten werden)
- Positionen anderer (mündlich: Landtag, Landesregierung, Bahn, andere Landkreise)



3 bzw. 4 Alternativen:

Wie kann / soll Burgdorf damit umgehen?

- bisherige Position Burgdorfs (mündlich: Unterstützung Ausbau, kein Neubau, vorausgesetzt, dass die formulierten Bedingungen eingehalten werden)
- Positionen anderer (mündlich: Landtag, Landesregierung, Bahn, andere Landkreise)
- Vorgehen auf der Strecke Rotenburg – Verden (mündlich: mit Hilfe der Bahn Formulierung von Kernforderungen, durchgerechnet durch die Bahn, vom Bundestag teilweise beschlossen: beantragt: 288. Mio. € für übergesetzlichen Lärmschutz, bewilligt etwa die Hälfte)



Die Parlamentarische Befassung



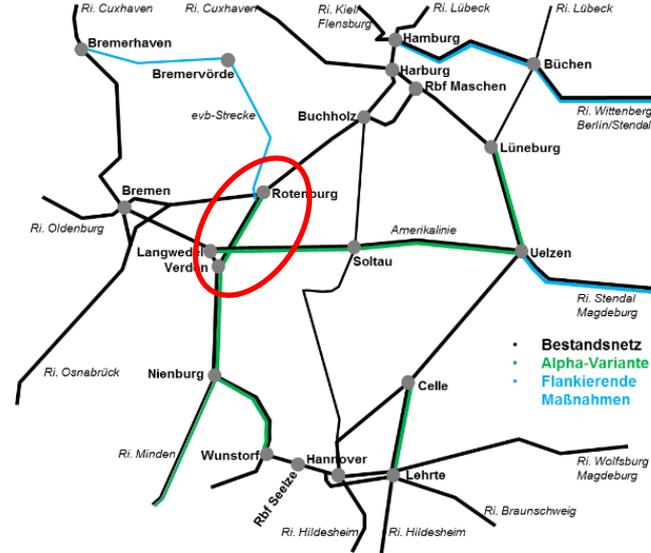
Kommunen



Ggf. Formulierung von möglichen Kernforderungen über das gesetzliche Maß hinaus



Ergebnisse der Vorplanung: Beschreibung aller Varianten



Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere **Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge)** für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen

Der **Schienepersonennahverkehr (SPNV)** ist quantitativ und qualitativ zu **verbessern**

Die **kommunale Planungshoheit** muss unangetastet bleiben

Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige **Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes** bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten

1

+ Projektbeirat

2

Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer **Lösung für die Knotenproblematik** haben Vorrang

3

4

Der **regionale Nutzen** der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten

5

6

Ein **Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität** in der Region ist einzurichten

7

8

Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden

Deutscher Bundestag

Drucksache 19/29972

19. Wahlperiode

14.05.2021

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
der Ausbaustrecke Rotenburg – Verden

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	2
2 Vorzugsvariante	2
2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung.....	2
2.2 Betriebliche Aufgabenstellung	3
2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)	3
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen).....	3
2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich.....	4
2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz.....	4
2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit)	5
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG	6
3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	6
3.1.1 Allgemeines.....	6
3.1.2 Berücksichtigte Forderungen.....	6
3.1.3 Nicht berücksichtigte Forderungen.....	6
4 Fazit und Empfehlung	10
5 Anlagen	12

5 Forderungskatalog der Anrainerkommunen

5.1 Gemeinde Kirchlinteln

5.2 Stadt Rotenburg/ Wümme

5.3 Stadt Verden (Aller)

5.4 Gemeinde Westerwalsede (Samtgemeinde Bothel)

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



Stadt Rotenburg (Wümme)
Der Bürgermeister

Amt für Planung, Entwicklung und Bauen

Stadt Rotenburg (Wümme) - Postfach 15 00 - 27345 Rotenburg (Wümme)

[REDACTED]
per mail

Bearbeitet von:
E-Mail:
Durchwahl:
Telefax:
Zeichen:
Datum:

Projekt Alpha-E Rotenburg-Verden

Guten Tag [REDACTED]

die Stadt Rotenburg hat in der Sitzung des Stadtrates am 23.12.2020 die übergesetzlichen Forderungen für das Projekt Alpha-E Rotenburg-Verden beschlossen. Folgende übergesetzlichen Forderungen bittet die Stadt in die Liste einzustellen:

- Bau einer Schallschutzwand im Ortsteil Unterstedt auf der westlichen Seite der Bahn
Ziel der Maßnahme ist der Schutz der Wohnbebauung im Bereich Westermoor vor negativen Lärmeinwirkungen, damit die Außenbereiche der betroffenen Grundstücke vor Lärm geschützt sind und ein längerer Aufenthalt im Freien weiterhin möglich ist. Das Schutzniveau soll dem Niveau der östlichen Seite der Bahn entsprechen.
- Lärmschutzmaßnahme für das Gebiet am Ahewald
Eine weitere übergesetzliche aktive Lärmschutzmaßnahme fordert die Stadt für das Naherholungsgebiet des Ahewaldes. Um einen Beurteilungspegel in 55 dB(A) tags für einen Großteil des Gebietes sicherstellen zu können, ist ein drei Meter hohe Lärmschutzmaßnahme (Wall oder Wand) südlich der Bahntrasse von der Sportanlage bis zum Kurvenbereich sowie eine zwei Meter hohe Maßnahme im weiteren Verlauf östlich der geplanten neuen Trasse bis zur Wümmebrücke erforderlich.

Mit freundlichem Gruß
[REDACTED]

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken

Der ausgegraute und durchgestrichene Sachverhalt wurde ursprünglich formuliert, jedoch seitens der Region wieder verworfen.

* nominale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 % und Planungskosten 26 %)

** reale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 %)

Kf. Nr	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	1	AG Anrainerkommunen	WHO-Werte einhalten	Ein bestmöglicher Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm ist in allen von einem Verkehrszuwachs betroffenen bewohnten Gebieten nach den WHO-LEITLINIEN UMGEBUNGSLÄRM zu realisieren.	1.383 Mio. EUR	Auf einen Vollschutz mit Umsetzung einer Stahlbetoneinhausung wird seitens der Region verzichtet. Die Umsetzung der WHO Leitlinien sollen auf Wunsch der Anrainerkommunen bestmöglich durch die Maßnahmen aus den Kernforderungen 1.2 und 1.3 erreicht werden.
	2	AG Anrainerkommunen	Vollschutz gewährleisten	Für die Wohngebiete ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten (sog. Vollschutz).	58,9 Mio. EUR	Stadt Verden (31,5 Mio. EUR): - Schallschutzgalerie 4.725 m Länge - Schallschutzwand 9.240 m Länge Gemeinde Kirchlinteln (5,7 Mio. EUR): - Schallschutzwand 2.455 m Länge Stadt Rotenburg (21,7 Mio. EUR): - Schallschutzgalerie 3.320 m Länge - Schallschutzwand 1.225 m Länge
	3	AG Anrainerkommunen	Gesunden Schlaf ermöglichen	Als Ergänzung zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist ein Zuschuss in Höhe von 75 % für passiven Lärmschutz (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“ u.a. anzubieten.	11,5 Mio. EUR	Passive Schallschutzmaßnahmen in ca. 1330 Fällen in Stadt Verden, 200 in Gemeinde Kirchlinteln, 100 in Stadt Rotenburg und 70 in der Gemeinde Westerwalsede und Gemeinde Ahausen

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken

Kf. Nr	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
5	8	Gemeinde Westerwalsede	Konfliktfall Gebäude „Bahnhofstraße 1“	Das Wohnhaus Bahnhofstr. 1 ist mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu schützen. Es ist auch denkbar die Übernahme von Gebäude und Grundstück durch die DB Netz AG oder die Gemeinde im Rahmen des Projekts zu erzielen.	0,5 Mio. EUR	Kosten für den Ankauf des Gebäudes und des Grundstückes. Dafür Verzicht auf die Forderung nach aktivem Lärmschutz (Schallschutzwand in 5 m Höhe und 220 m Länge, 1,3 Mio. EUR).
	9	Stadt Verden	Kein Bahn-betriebs-hof in der Innenstadt	Der von der DB AG geplante Neubau eines Bahn-betriebs-hofs in der Innenstadt in direkter Nachbarschaft zu Wohnbebauungen wird abgelehnt.		Im Rahmen der Vorplanung ist kein neuer Bahnbetriebs-hof geplant, sondern ein Tausch der bestehenden Anlagen (Abstellgleise der DB Netz AG auf die Ostseite bzw. Abstellgleise der Nord-West Bahn auf die Westseite - Spurplanoptimierung-). Die Anregungen der Stadt Verden wurden und werden in den weiteren Planungsschritten geprüft.
	10	Stadt Verden	Rückbau nicht benötigter Bahnanlagen	Forderung nach einem vollständigen Rückbau der nicht benötigten Bahnanlagen.		Es gibt nach dem heutigen Planungsstand keine nicht benötigten Gleisanlagen.
	11	Stadt Verden	Bahnhalt in Dauelsen	Der geplante neue Bahnhalt in Dauelsen ist in die Planfeststellung und den Schienenausbau einzubeziehen.	keine Mehrkosten	Aus der Sicht der geplanten Vorzugsvariante im Bahnhof Verden steht der Umsetzung des Bahnhaltes in Dauelsen baulich nichts entgegen. Zuständigkeitsbereich Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.

Kf. Nr	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
				Kernforderungen insgesamt	288,3 Mio. EUR	

4 Fazit und Empfehlung

Der zweigleisige Streckenausbau im Abschnitt Rotenburg – Verden dient der Engpassauflösung sowie der Aufnahme der prognostizierten Steigerung des Seehafenhinterlandverkehrs auf den Strecken Hamburg – Hannover sowie Bremen – Hamburg.

Laut Einschätzung des EBA werden mit der vorliegenden Vorzugsvariante die gesetzlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit bereits vollumfänglich erfüllt. Das EBA kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Vorzugsvariante der DB Netz AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt wird.

Die Region hat im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante erhoben, die über den Stand der Technik, bestehende Finanzierungsregularien oder gesetzliche Regelungen hinausgehen und folglich nicht in der Planung nicht berücksichtigt wurden. Die Forderungen betreffen im Wesentlichen das Niveau und die Gestaltung des Lärmschutzes (Kernforderung 1) und den Erschütterungsschutz (Kernforderung 2). Darüber hinaus werden weitere Forderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit (Kernforderung 3), bzgl. Art und Umfang von Straßenbaumaßnahmen (Kernforderung 4) sowie weiterer allgemeiner Sachverhalte (Kernforderung 5) artikuliert.

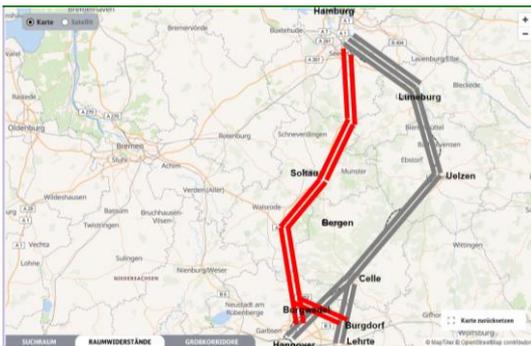
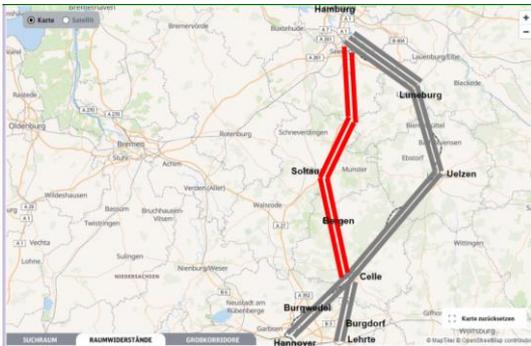
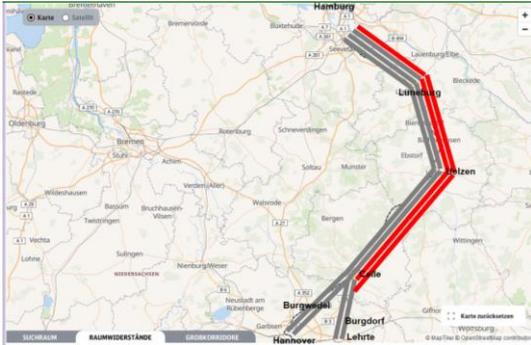
Unter Berücksichtigung gesetzlicher und wirtschaftlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des Bundes nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten in Höhe von schätzungsweise bis zu 197,8 Mio. Euro (288,3 Mio. Euro bei Berücksichtigung der außerhalb des Bedarfsplans zu finanzierenden Maßnahmen für Eisenbahnkreuzungen und den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen) für das Teilvorhaben ABS Rotenburg – Verden führen. Diese übergesetzlichen Mehrforderungen sind in Zusammenhang mit den weiteren Teilmaßnahmen des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, ABS Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel zu sehen. Übertragen auf das Gesamtvorhaben bedeutet eine Berücksichtigung der Kernforderungen laut Berechnungen des EBA gemessen an der Streckenlänge eine Kostensteigerung in Höhe von bis zu 4,5 Mrd. Euro. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Regionen vor Ort würde eine Zustimmung zu den Kernforderungen der Teilmaßnahme ABS Rotenburg – Verden dazu führen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Gesamtvorhabens nicht mehr gegeben (Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1) und das Gesamtvorhaben auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar wäre.

3 bzw. 4 Alternativen:

Wie kann / soll Burgdorf damit umgehen?

- bisherige Position Burgdorfs (mündlich: Unterstützung Ausbau, kein Neubau, vorausgesetzt, dass die formulierten Bedingungen eingehalten werden)
- Positionen anderer (mündlich: Landtag, Landesregierung, Bahn, andere Landkreise)
- Vorgehen auf der Strecke Rotenburg – Verden (mündlich: mit Hilfe der Bahn Formulierung von Kernforderungen, durchgerechnet durch die Bahn, vom Bundestag teilweise beschlossen: beantragt: 288. Mio. € für übergesetzlichen Lärmschutz, bewilligt etwa die Hälfte)
- vorhandene Hintergrundinformationen (mündlich: D-Takt, Vieregg-Rössler, Maximalpegel)



Seitens DB Netz geplanter Zeitablauf:

- ursprünglich kommuniziert:
Die Kommunen sollen **bis Ende 2022** der Bahn ihre Kernforderungen mitteilen.
- Ca. im **Mai 2023** soll der Deutsche Bundestag abschließend über die Alternativen entscheiden.
- Jetzt geplant: kommunale Planungswerkstätten (**nicht öffentlich!** 3 an der Zahl) zur Vorstellung der Planungen und zur Erarbeitung der kommunalen Kernforderungen.
- Erste Planungswerkstatt am **01.12.2022**, die nächste ca. im Februar 2023.
- Vermutung: Die ursprüngliche Zeitvorstellung der Bahn dürfte damit hinfällig geworden sein.

Diskussionsvorschlag zum weiteren Vorgehen:

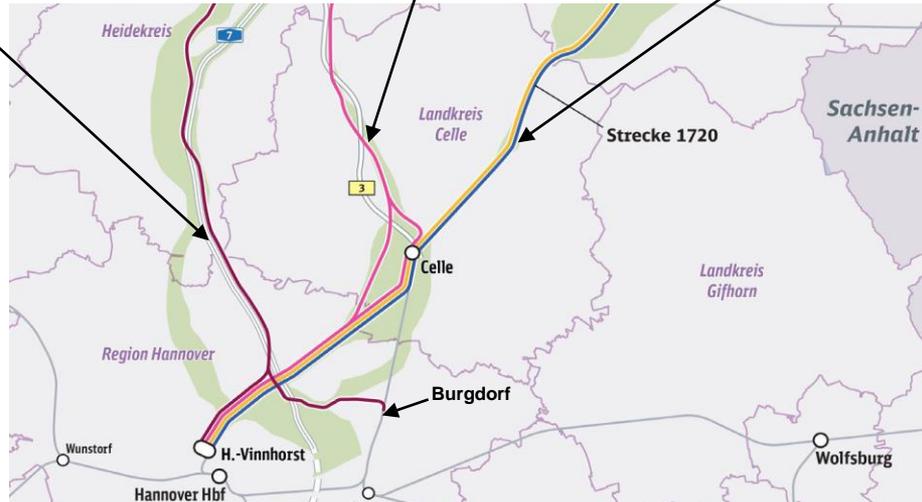
- Priorität 1: Veröffentlichung der Planung einfordern.
- Priorität 2: Mehr Zeit einfordern! Beispiel Rotenburg – Verden
-> MdB um Unterstützung bitten.
- Priorität 3: Entscheiden, ob man sich überhaupt auf eine mögliche Neubaustrecke einlässt oder auf Bestandsausbau besteht.
- Priorität 4: Kernforderungen formulieren.
- Priorität 5: interkommunale Abstimmung.
- Priorität 6: Gemeinsame Antwort an DB Netz.
- Möglicherweise sinnvoll: Vorab schnellstmöglich Schreiben an DB Netz im Vorgriff auf Priorität 6 mit allgemeiner Kritik am Vorgehen und ersten Hinweisen zu den Kernforderungen, idealerweise im kommunalen Verbund.

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken



Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt



Alle Alternativen bergen das Risiko einer erheblichen Steigerung der Güterverkehre – **ohne** gesetzlichen **Anspruch auf Lärmschutz** in der Kernstadt Burgdorfs und Lehrtes!

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Trassierung Neubaustrecken

