

Pressebericht vom 13. November 2010:

NG

Hannover

SONNABEND, 13. NOVEMBER 2010 · NR. 266

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 Güterumfahrungsbahn 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

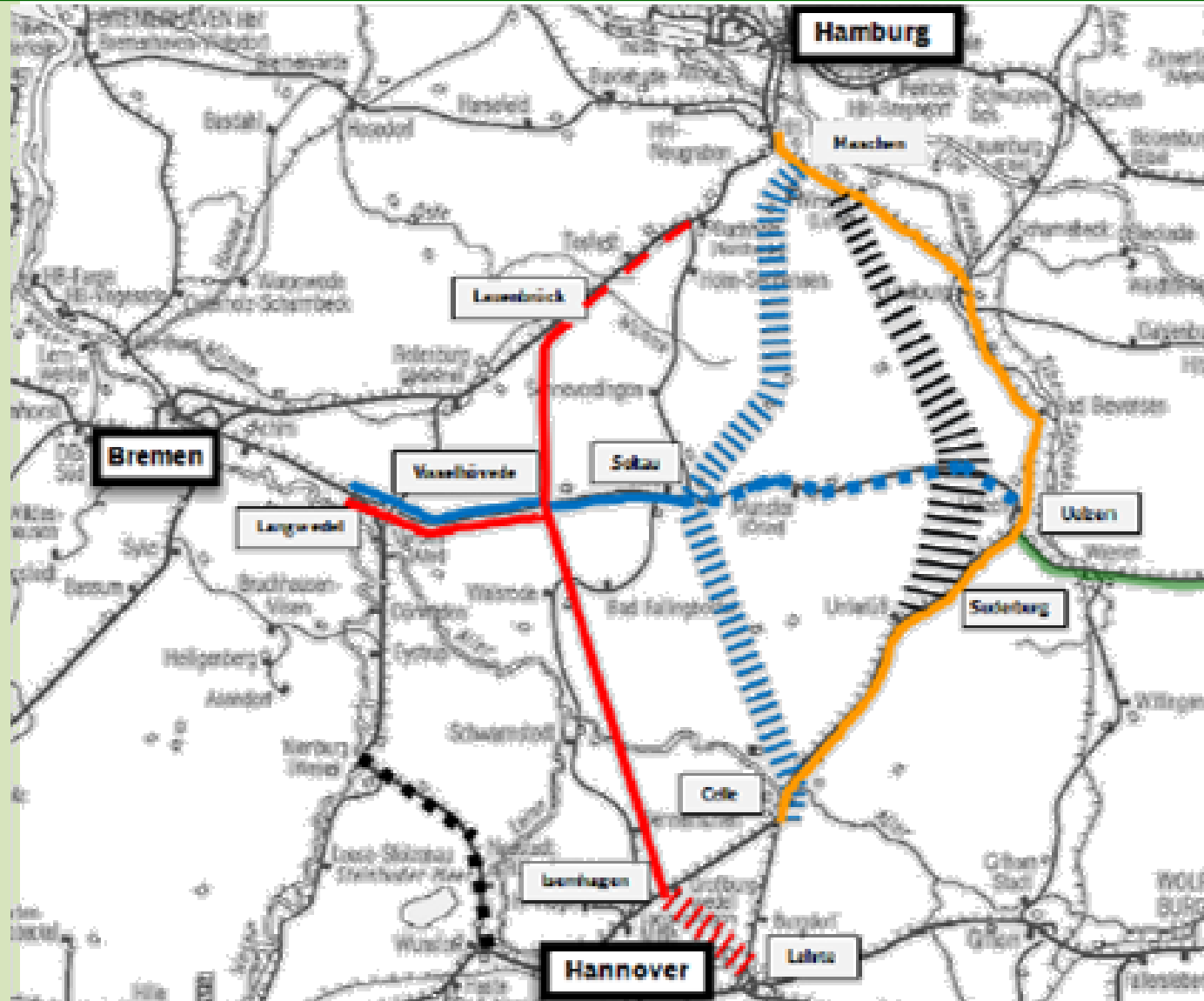
wollten sich gestern konkret zu den Plänen äußern. Nach Informationen der HAZ sind sie aber immerhin so weit gediehen, dass es Kostenschätzungen gibt – sie belaufen sich auf 267 Millionen Euro. Ein genauer Verlauf für das etwa 20 Kilometer lange Streckenstück steht noch nicht fest. Sicher ist aber, dass 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
bis 2014:

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015

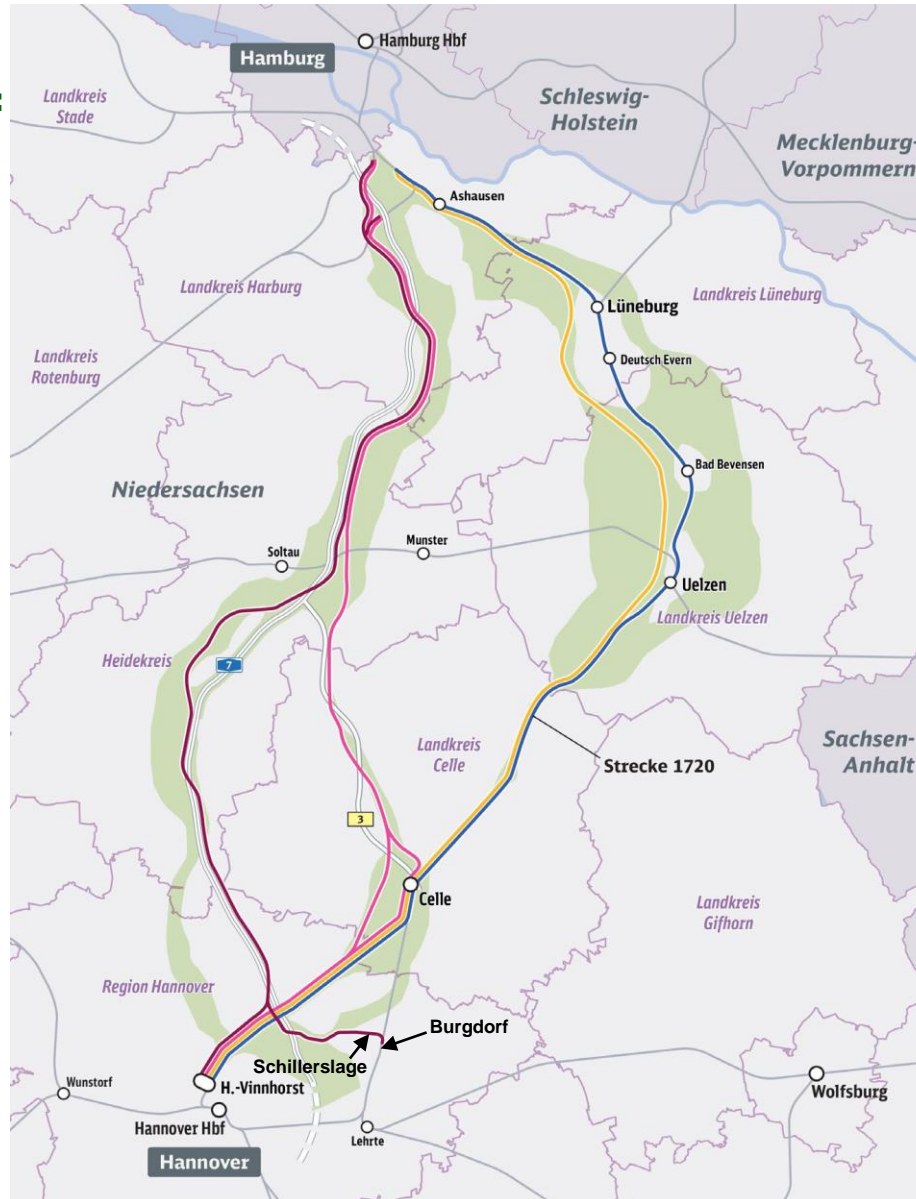
Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord:

Knapp 2/3 befürworteten Bestandsausbau (auch gleisanliegende Kommunen), sofern entsprechende Bedingungen zur Minimierung der Belastungen eingehalten werden.



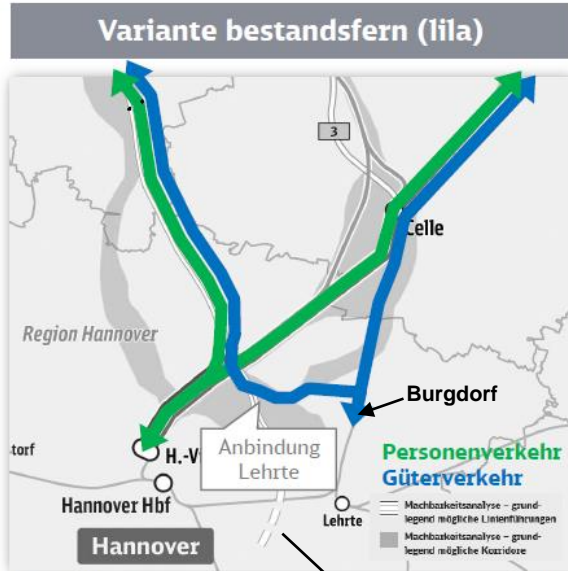
**Aktuelle
Trassenüberlegungen:**

**Keine entspricht den
Ergebnissen des
Dialogforums.**

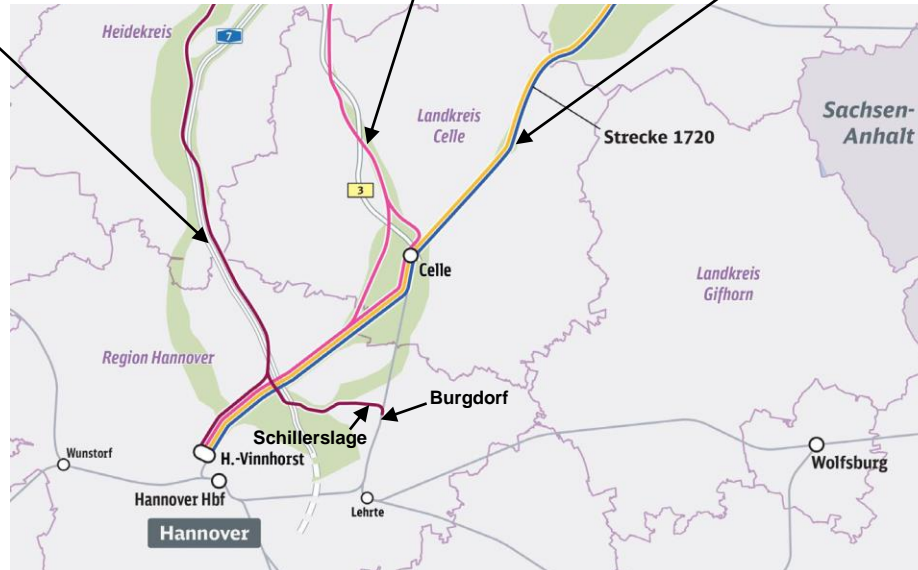


Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



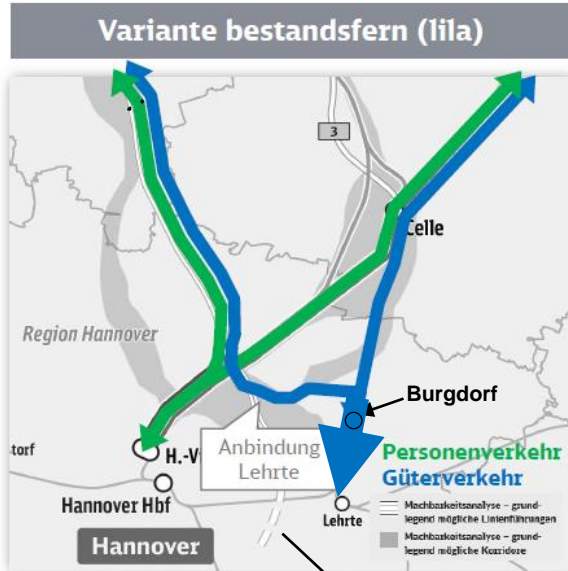
Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt



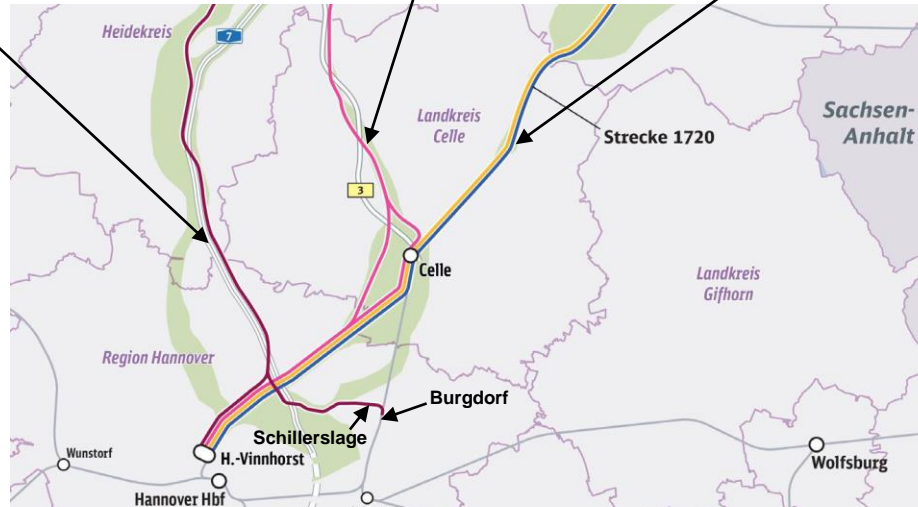
Auswirkungen der vier Alternativen auf Burgdorf

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



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



Auswirkungen der vier Alternativen auf Burgdorf

Alle Alternativen bergen das Risiko einer erheblichen Steigerung der Güterverkehre – **ohne** gesetzlichen **Anspruch auf Lärmschutz** entlang der Bestandsstrecke!

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

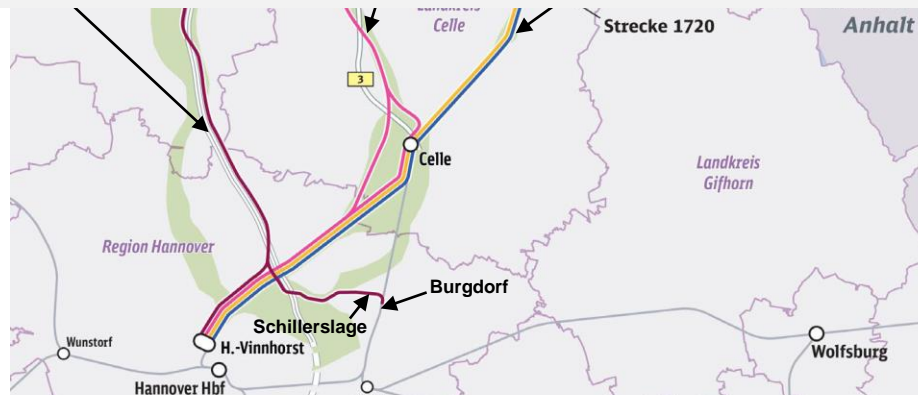
Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



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

Wie sollen wir damit umgehen?

Auswirkungen der vier Alternativen auf Burgdorf



Alle Alternativen bergen das Risiko einer erheblichen Steigerung der Güterverkehre – **ohne** gesetzlichen **Anspruch auf Lärmschutz** entlang der Bestandsstrecke!

Diesem Ergebnis des Dialogforums fühlen wir uns nach wie vor verpflichtet.

Durch alle vier aktuell diskutierten Trassenalternativen, insbesondere durch die Planung von Neubautrassen, wird das Ergebnis des Dialogforums ignoriert.

Dies lehnen wir ab.

Insbesondere hinterfragen wir, ob ein erfolgreicher Deutschlandtakt neue Hochgeschwindigkeitstrassen zwingend erfordert. Außerdem hinterfragen wir das offenbar ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau des Bestands von deutlich unter 1,0.

Wir wären aber bereit, uns auch mit anderen Trassenalternativen zumindest auseinander zu setzen, sofern solche Alternativbetrachtungen nachgewiesenermaßen erforderlich sind und die Belange der betroffenen Kommunen ernst genommen werden.

Denn die Stadt Burgdorf ist unverändert der Auffassung, dass kapazitätssteigernde Maßnahmen im Eisenbahngüterverkehr in einer Weise erfolgen müssen, dass diese eine Akzeptanz bei der betroffenen Bevölkerung vor Ort erfahren können. Dies hat zuletzt auch der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Herr Dr. Volker Wissing, im Vorwort der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“ im März 2022 betont.

Wir fordern daher:

- Parlamentarische Befassung des Bundestages frühestens im Spätherbst 2023
- Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen (Zugzahlen, resultierende Lärmbelastung etc.) unter Einbeziehung sämtlicher anderer in der Region Hannover geplanten Maßnahmen im Schienennetz (Bahnknoten Hannover und Lehrte, Deutschlandtakt -> z.B. im Rahmen dieser Projekte geplante neue Gleise in Lehrte, geplante neue höhenfreie Verbindungskurve in Lehrte).

Wir fordern zudem:

- Verbleib der Strecke 1720 Abschnitt Celle – Lehrte im Projektraum des Bahnprojekts
- Fokussierung auf die Umsetzung der Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord 2015
- Einrichtung eines neuen Dialogforums, falls tatsächlich vom überwiegenden Konsens des Dialogforums Schiene Nord 2015 abgewichen wird und insbesondere eine Neubautrasse verwirklicht werden soll.

Diesem Ergebnis des Dialogforums fühlen wir uns nach wie vor verpflichtet.

Durch alle vier aktuell diskutierten Trassenalternativen, insbesondere durch die Planung von Neubautrassen, wird das Ergebnis des Dialogforums ignoriert.

Dies lehnen wir ab.

Insbesondere hinterfragen wir, ob ein erfolgreicher Deutschlandtakt neue Hochgeschwindigkeitstrassen zwingend erfordert. Außerdem hinterfragen wir das offenbar ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau des Bestands von deutlich unter 1,0.

Wir wären aber bereit, uns auch mit anderen Trassenalternativen zumindest auseinander zu setzen, sofern solche Alternativbetrachtungen nachgewiesenermaßen erforderlich sind und die Belange der betroffenen Kommunen ernst genommen werden.

Denn die Stadt Burgdorf ist unverändert der Auffassung, dass kapazitätssteigernde Maßnahmen im Eisenbahngüterverkehr in einer Weise erfolgen müssen, dass diese eine Akzeptanz bei der betroffenen Bevölkerung vor Ort erfahren können. Dies hat zuletzt auch der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Herr Dr. Volker Wissing, im Vorwort der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“ im März 2022 betont.

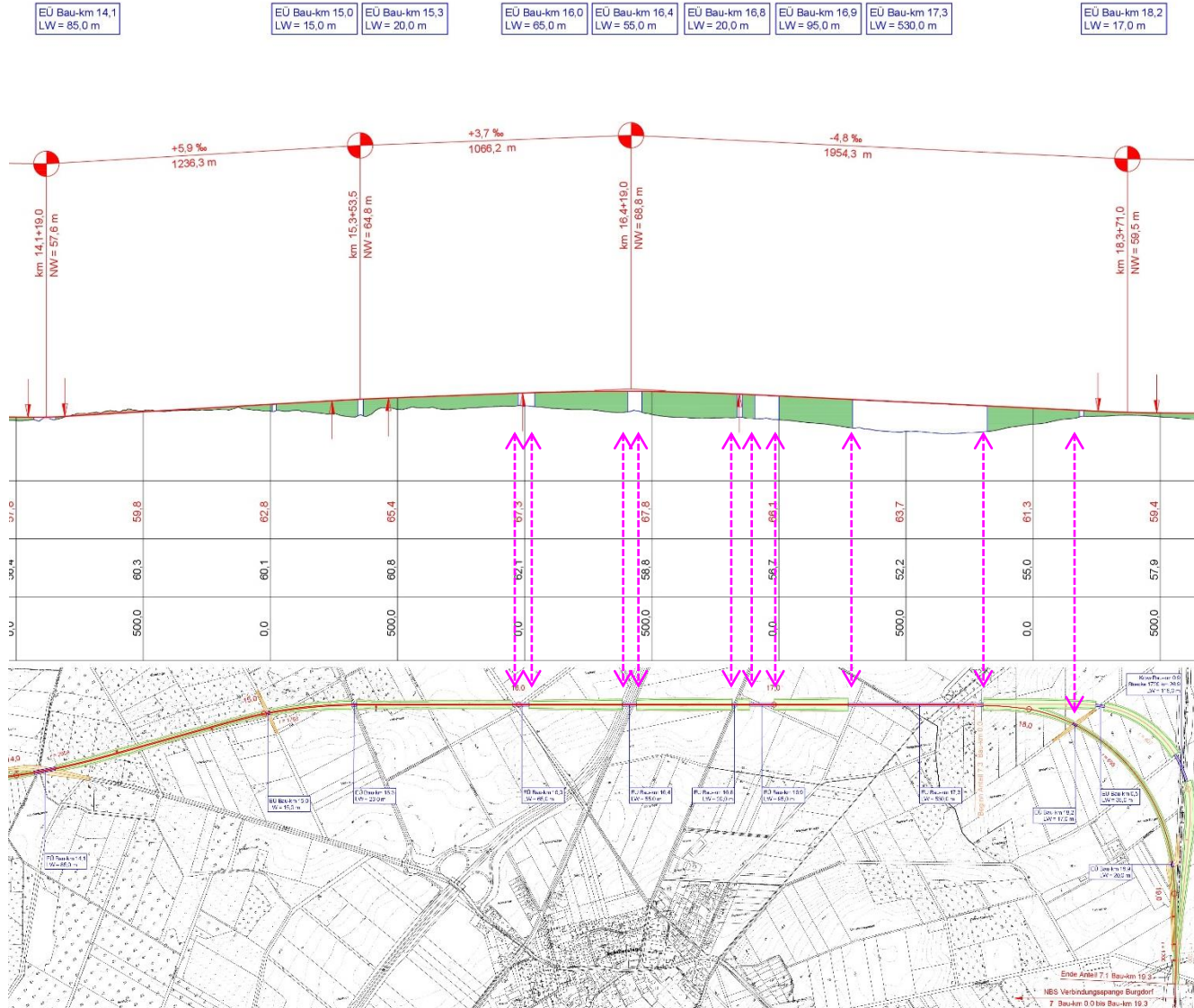
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



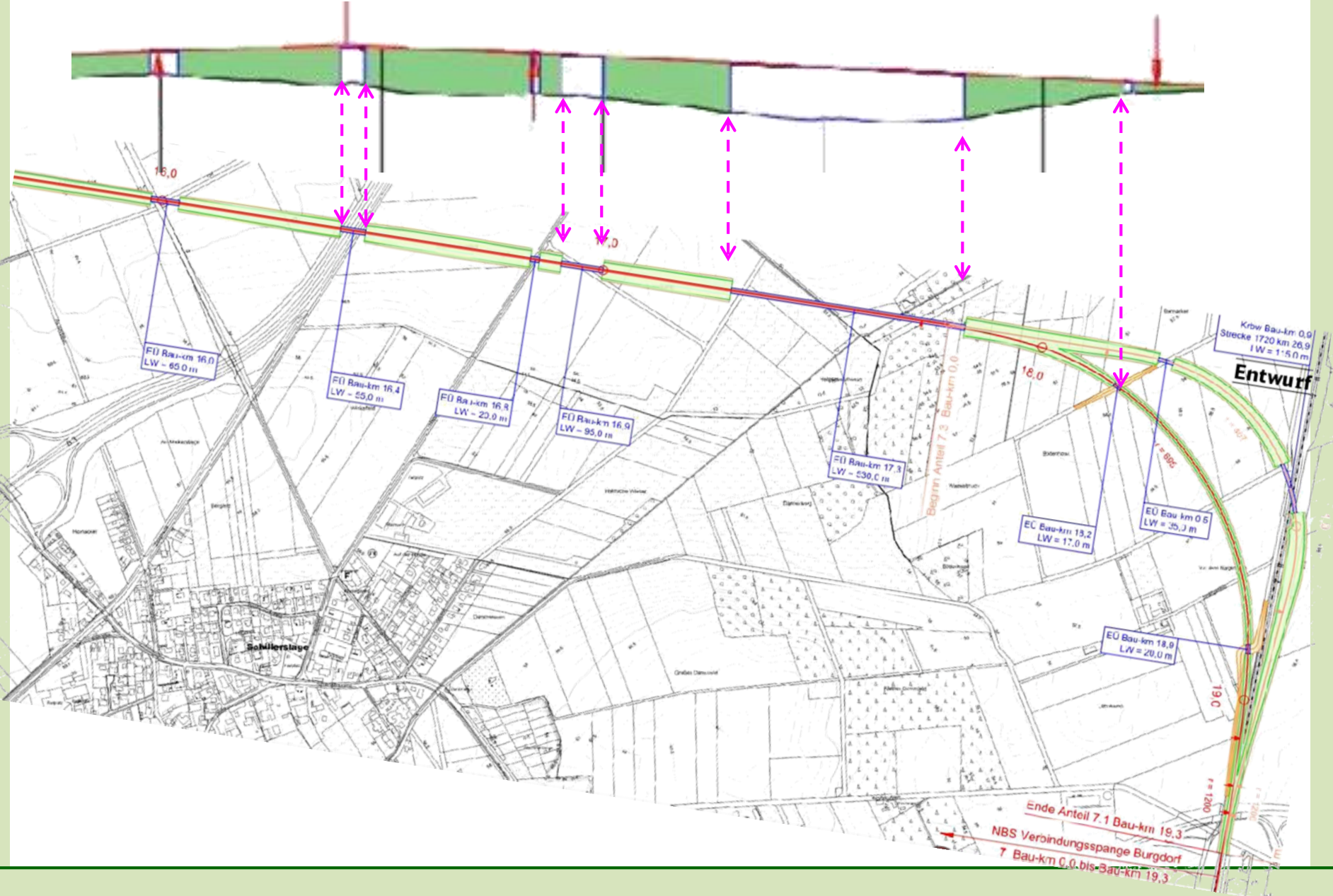
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen regionaler Nutzen und kommunale Planungen gemäß Bedingungen 4 und 5 des Dialogforums :

(Adressat: DB Netz zur entsprechenden Trassierung und Abstimmung der Planungen mit der Kommune)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none">• Bestand und Weiterentwicklung vorhandener Betriebe vor Ort müssen positiv beeinflusst werden.• Tourismus und Naherholung müssen erhalten bzw. entwickelt werden können.• Die kommunale Planungshoheit bzw. kommunale Siedlungsentwicklung (Wohnraumentwicklung) muss gewährleistet bleiben bzw. durch die Planung unterstützt werden.
-------------------	--

Kernforderungen Siedlungsbeziehungen gemäß Bedingung 7 des Dialogforums:

(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none">• Sicherung der vorhandenen und beabsichtigten Siedlungsbeziehungen durch entsprechend zahlreiche Querungsmöglichkeiten der Bahn
-------------------	---

Kernforderungen Orts- und Landschaftsbild und Vermeidung von Zerschneidungen

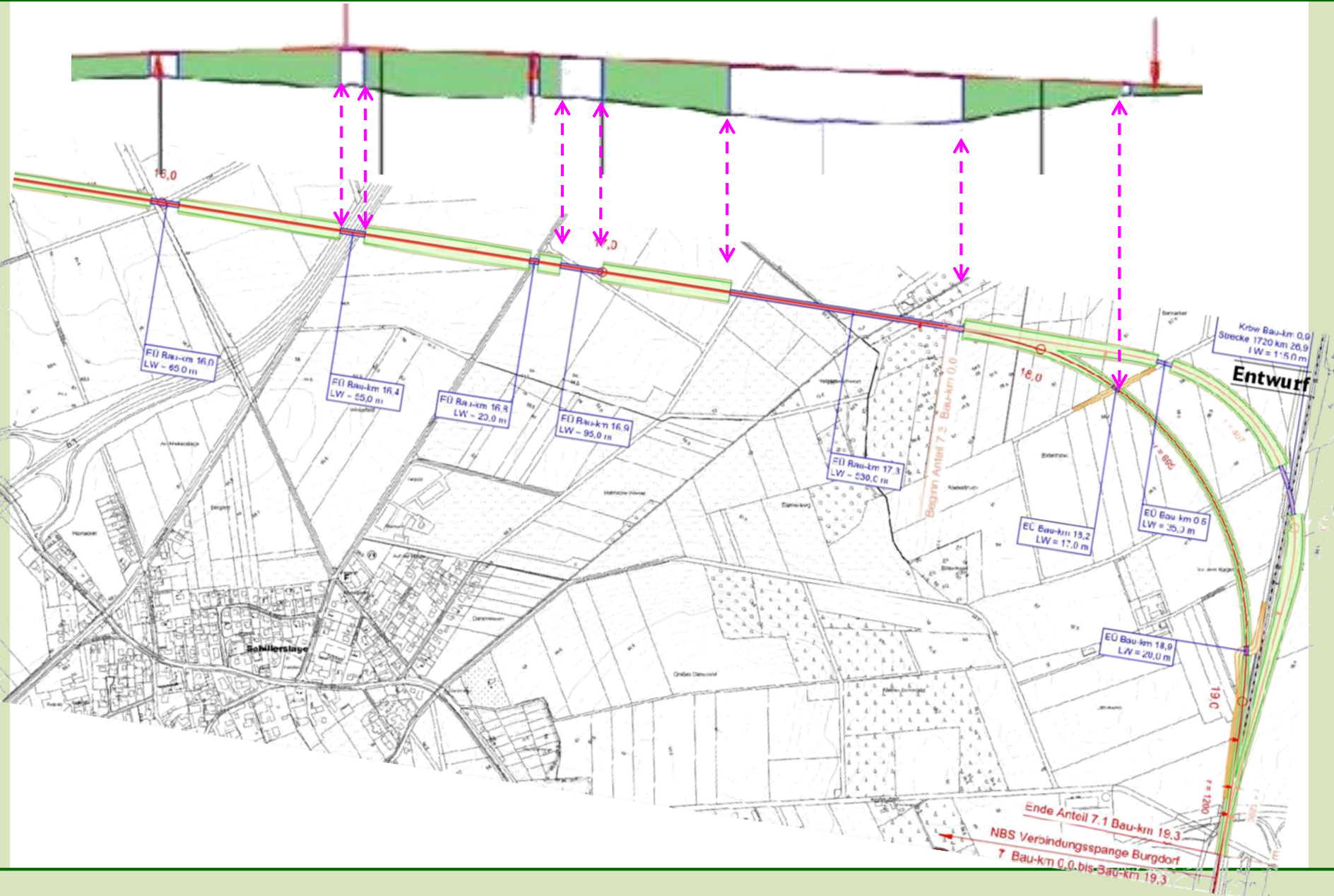
gemäß Bedingung 8 des Dialogforums:

(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none">• Ausformung der Trasse mit höchster Ortsbildverträglichkeit und Landschaftsbildverträglichkeit.• Minimierung des Flächenverbrauchs• Schallschutzmaßnahmen gemäß o.g. Kernforderung sind in landschaftsplanerischer und städtebaulich optimaler Form und Gestaltung unter Beteiligung der Bevölkerung umzusetzen• Zerschneidungen (optisch und tatsächlich) von Landschaftsräumen und Siedlungsräumen sind zu vermeiden
-------------------	---

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



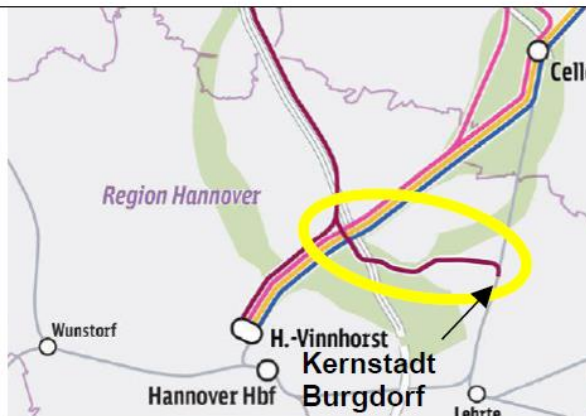
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

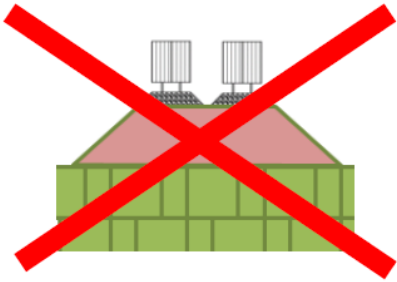
Aus diesem Grund nimmt die Stadt zu dieser Alternative nicht konkret Stellung z.B. zu weiteren erforderlichen Durchlässen entlang der Trasse gemäß vorliegender Unterlagen oder z.B. zu Anforderungen an das Profil dieser Durchlässe. Vielmehr lehnt die Stadt die Trasse in der bislang geplanten Lage und Ausgestaltung ab.

Stattdessen stellt die Stadt allgemeine Kernforderungen, die bei einer weiteren Planung zu beachten wären. Die Kernforderungen beziehen sich unmittelbar auf die im Dialogforum formulierten Bedingungen bzw. lassen sich daraus ableiten (siehe Anhang 1). Die Kernforderungen beziehen sich dabei auf drei unterschiedliche Abschnitte:

Abschnitt Neubaustrasse NBS Burgwedel – Burgdorf



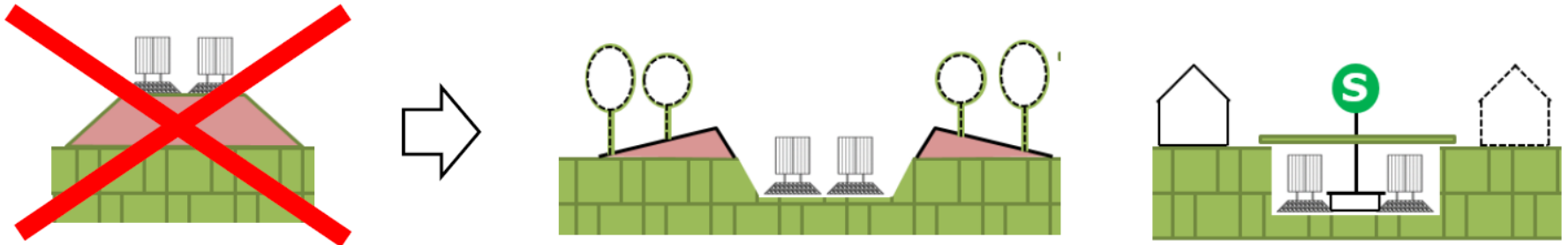
Hinweis: Mögliches Resultat bei Beachtung der Kernforderungen



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Hinweis: Mögliches Resultat bei Beachtung der Kernforderungen



Sofern eine Troglage aus unüberwindbaren Gründen nicht möglich ist (z.B. Grundwasser), führt dies nicht dazu, dass die Stadt von dieser Forderung abweicht, sondern es führt dazu, dass eine andere Lage der Trasse gesucht werden muss, in der eine Troglage verwirklicht werden kann.

Denn der Landschaftsraum der Region Hannover ist kein leerer Planungsraum, sondern erfüllt vielfältige Aufgaben von Natur- und Landschaftsschutz sowie Land- und Forstwirtschaft bis hin zu Naherholung.

Versuch eines
Ausblicks:

