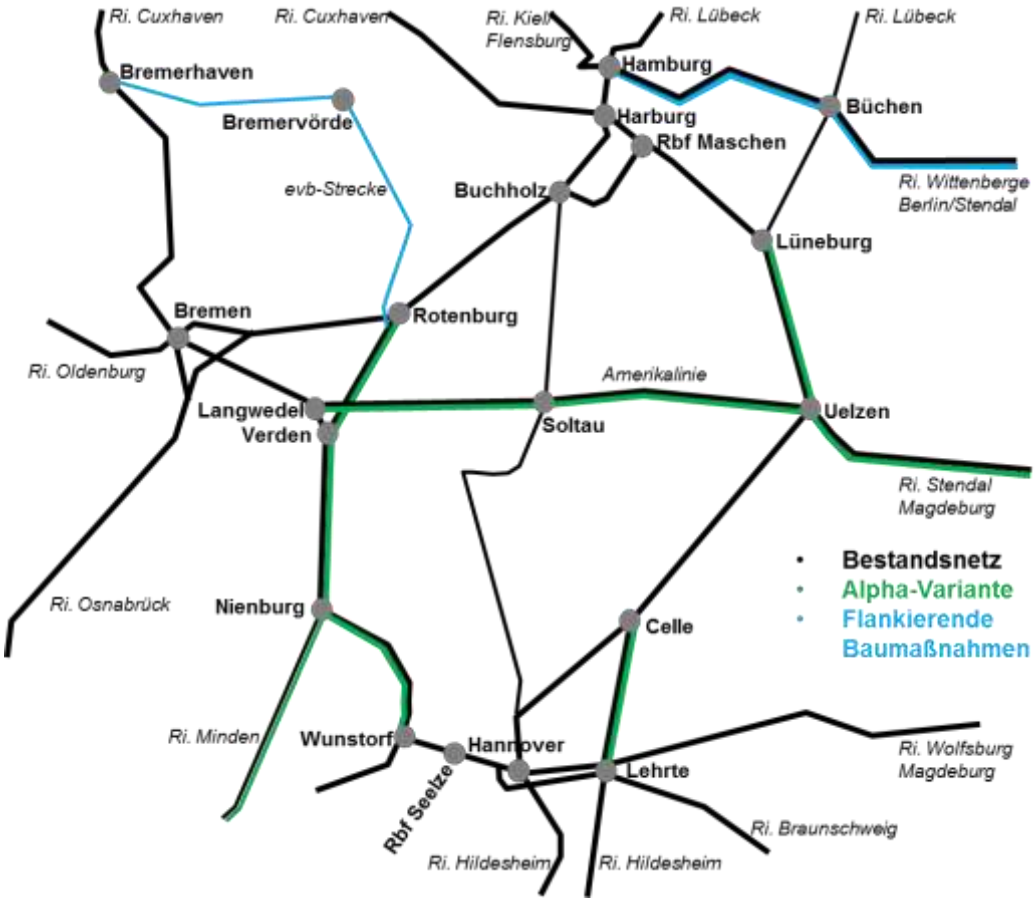
DIALOGFORUM SCHIENE NORD

Dialogforum Schiene Nord (DSN)

Kapazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur im Raum Bremen-Hamburg-Hannover: Abschlussdokument zum Dialogverfahren

Vorzugsvariante für den Raum Bremen-Hamburg-Hannover



Celle, 05. November 2015

Anmerkung zu flankierende Baummaßnahmen: Alternative Laufwege möglich.

Celle, 5. November 2015

Gliederung

1 Präambel 3

2 Bedingungen für einen Konsens in der Region 3

3 Kriterien zur Variantenbewertung 4

4 Vorzugsvariante 4

5 Monitoring des Umsetzungsprozesses 5

6 Unterschriften 6

7 Anhang 7

1 Präambel

Nach den aktuellen Verkehrsprognosen wird der Güterumschlag der deutschen Seehäfen, insbesondere aber der Bremischen Häfen, in Hamburg und Wilhelmshaven bis zum Jahre 2030 weiter zunehmen. Damit steigen die kapazitiven Anforderungen an den schienengebundenen Hafenhinterlandverkehr. Dieser wird als Wettbewerbsfaktor immer wichtiger.

Aufgabe des vom Land Niedersachsen initiierten Dialogforums Schiene Nord (DSN) war die kritische Würdigung und Beurteilung der sog. Y-Trasse und hierzu entwickelter Trassenvarianten als Vorstufe formaler Entscheidungs- und Planungsverfahren mit dem Ziel, als Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung eine Vorzugsvariante auszuwählen, welche die schienenseitigen Bedarfe insbesondere des Güterverkehrs (SGV), aber auch des Personenverkehrs, bis zum Jahr 2030 (offizieller Planungszeitraum) deckt. Das DSN setzte sich zusammen aus 94 Vertretern der Landkreise, Region Hannover und Kommunen, der Umwelt- und Verkehrsverbände, der Bürgerinitiativen, der Hafenwirtschaft sowie der Bundesländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg, der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG als späterer Vorhabenträger. Das Forum tagte zwischen dem 13. Februar 2015 und dem 5. November 2015 acht Mal. Zusätzlich fand eine Redaktionssitzung statt.

Begleitend fand ein umfänglicher Bürgerbeteiligungsprozess statt. Auf diese Weise wurden die Anliegen von mehr als 2.000 Bürgern Niedersachsens aufgenommen und in den Dialogprozess eingebracht.

Getragen von der gemeinsamen Verantwortung, für die schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre eine Lösung zu finden, die einerseits die verkehrlichen Anforderungen erfüllt, andererseits Natur und Umwelt geringstmöglich beeinträchtigt und die Belange und Interessen der Region und der in ihr lebenden Menschen bestmöglich berücksichtigt, hat sich das Forum auf eine gemeinsame Erklärung verständigt.

2 Bedingungen für einen Konsens in der Region

Die Mitglieder des DSN erkennen den Bedarf nach einer Weiterentwicklung des Schienennetzes in Niedersachsen an. Die Region ist bereit, insoweit Lasten zu tragen. Diese Akzeptanz in der Region ist davon abhängig, dass die folgenden (gleichrangigen) Bedingungen, entwickelt von der Arbeitsgruppe c D v • Z µ v Z und P] A ^ im Anhang im Detail dargestellt, erfüllt werden:

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen
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
9. Einrichtung eines Projektbeirats (siehe Abschnitt 5).

Die Mitglieder des Forums erwarten von den verantwortlichen Entscheidungsträgern bzw. politisch Verantwortlichen, dass die mit der Einhaltung dieser Bedingungen verbundenen Kosten ohne Einfluss auf den Nutzen-Kosten-Index (NKI) finanziert werden.

3 Kriterien zur Variantenbewertung

Eines der Ziele des Beteiligungsverfahrens war es, für die Planung des Schienennetzausbaus in Norddeutschland in Ergänzung zu den im BVWP generell angewendeten Standard-Kriterien weitere Kriterien aus regionaler Sicht zu entwickeln und diese in der Variantenbewertung anzuwenden.

Die Anzahl der berücksichtigen Trassenvarianten umfasste zehn Vorschläge. Zur vertieften Bearbeitung und Anwendung der Kriterien auf diese Trassenvorschläge wurden für das Themenfeld "Verkehr" zwei Arbeitsgruppen ("Verkehr" und "Optimierung der Alpha-Variante") und für die Themen "Lärm" und "Natur und Umwelt" je eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die durch Fachexperten unterstützt wurden. Eine detaillierte Erläuterung der angewandten Kriterien findet sich im Anhang dieses Dokuments. Die nachstehende Tabelle gibt dazu einen ersten Überblick.

Tabelle 1 Kriterien des DSN zur Variantenbewertung

Verkehr	**Lärm**	**Natur und Umwelt**
Realisationszeit	Lärmnachteil durch Neuverlärmung	Natura 2000
Schrittweise Inbetriebnahme	Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken	Zerschneidungswirkung, Barrierewirkung
Lösung für Bahnknoten	Lärmvorteil an vorher stark belasteten Bestandsstrecken	Flächenverbrauch
Verkehrsnutzen SGV, SPNV, SPFV	Lärmnachteil durch kumulierende Lärmquellen	
	Anzahl betroffener Wohneinheiten	

Durch Anwendung der Kriterien im Forum konnten Vor- bzw. Nachteile der zu untersuchenden Varianten aufgezeigt werden. Die Ergebnisse wurden themenspezifisch in einer Bewertungsmatrix je Arbeitsgruppe visualisiert und dienen somit allen Adressaten dieses Dokuments, insbesondere den Entscheidungsträgern auf Ebene des Bundes und des Landes Niedersachsen, als Darstellung und Begründung der Trassenempfehlung des DSN.

4 Vorzugsvariante

Das Forum spricht sich mit einer deutlichen Mehrheit für die • } P X c-Variante (bedarfsgerechter Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover) aus, die mit Unterstützung von Bahn, Bund und dem Land Niedersachsen zu einer kapazitiv und wirtschaftlich tragfähigen Lösung entwickelt wurde, die in den Gutachten dokumentiert und bestätigt wird.

] c o- ‰ Œ] hat folgende Bestandteile (siehe auch Prinzipdarstellung Deckblatt):

- 2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden
- 1-gleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung Œ c u Œ] l o] v] ^] u • Z > v P Á mit neun Begegnungsstellen und Vmax 80 km/h für SGV (gemäß Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der DBAG)
- Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf (neue Überholgleise, Wendegleis Nienburg)
- Blockverdichtung Verden - Nienburg
- Blockverdichtung Celle - Lehrte

Celle, 5. November 2015

- geringfügiger Ausbau Nienburg - Minden
- 3-gleisiger Ausbau Lüneburg - Uelzen
- Ausbau Uelzen-Halle (teilweise bereits in Bau).

Zusätzliche Kapazität kann die Alpha-s Œ] v š o] (Œ v U Á v v (} o P Baumaßnah-o v l] Œ v men umgesetzt werden:

- Verknüpfung EVB- und DB-Netz im Raum Rotenburg
- Hamburg - Wittenberge (Überholungsbahnhöfe).

Nur das Alpha-Konzept kommt ohne Neubaustrecken aus und gewährleistet, dass bereits vor dem Jahr 2030 nennenswerte Zusatzkapazitäten vor allem für den auch in Zukunft zunehmenden Hafenhinterlandverkehr bereitgestellt werden können. Die Vorzugsvariante schafft die bis 2030 prognostisch notwendigen Kapazitäten. Ergänzend zum Ausbau des Schienennetzes wird ein differenzierendes Preismodell zur Aktivierung weiterer Kapazitäten empfohlen, um so die Kapazitätsauslastung ökonomisch steuerbar zu machen. Wesentliche • D Œ l u o Œs œ Ej ‰ ž Z ^] • š • U] v v µ • der Bestandsstrecken in Abhängigkeit von der tatsächlichen Nachfrageentwicklung (damit stufenweise) zu ermöglichen und durch eine regionale Verteilung der Maßnahmen im Schienennetz Niedersachsens den Verkehren die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen.

Die DB AG weist darauf hin, dass vom Gutachter des Bundes der Alpha-E-Variante am 06.10.2015 eine ausreichende Kapazität für die prognostizierte durchschnittliche Belastung 2030 bestätigt wurde. Restkapazitäten sind für zusätzliche Verkehre auf alternativen Laufwegen Richtung Süd-Ost und Süd-West, nicht aber Richtung Süden verfügbar. Die DB AG weist darauf hin, dass sie für den Fall, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen die prognostizierten Werte erreicht und übersteigt und damit die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur überschritten wird, weitere Ausbaumaßnahmen beim Bund beantragen muss. Wenn solche Maßnahmen notwendig werden sollten, würde dies in einem neuen Dialogforum mit den Betroffenen erarbeitet werden.

Voraussetzung für die Kapazitätszuwächse aller Trassenalternativen ist die Leistungsverbesserung in den drei Knoten Bremen, Hamburg und Hannover.

Einige Forumsteilnehmer haben die Auffassung vertreten, dass die Kapazitätswirkungen des Alpha nicht ausreichen. Das Forum hat sich mit diesen Positionen intensiv auseinandergesetzt und schließt sich dieser Argumentation nicht an.

Mit der Entscheidung für die Vorzugsvariante entfallen alle anderen Trassenvarianten und werden nicht weiter verfolgt.

5 Monitoring des Umsetzungsprozesses

Nach Abschluss des DSN bedarf es einer effizienten Sicherstellung der Umsetzung der Inhalte dieses Abschlussdokuments (Vorzugsvariante, Bedingungen). Für das Monitoring des Umsetzungsprozesses ist gemäß der Bedingung 9 mit der DB AG unter Beteiligung des Landes Niedersachsen und des Bundes unbefristet ein Projektbeirat einzusetzen, der sich aus 16 ausgewählten Vertretern des Forums zusammensetzt (Landkreise 4, Städte/Gemeinden/Samtgemeinden 4, Bürgerinitiativen 8). Dieser Projektbeirat ist finanziell so auszustatten, dass auch die fachliche Unterstützung durch Fachbüros im notwendigen Umfang abgedeckt ist.

Zur Unterstützung des Beirats bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben informieren BMVI und DBAG aktiv regelmäßig über den weiteren Fortgang. Dabei stehen im Vordergrund die Umsetzung im BVWP, die Verankerung im Bundesschienenwegeausbaugesetz und die Realisierung im Einzelnen. Dieser Projektbeirat gibt sich eine Geschäftsordnung, die seine kontinuierliche Einbindung in den Planungsprozess sicherstellt.

6 Unterschriften

Die Unterzeichner sind Teilnehmer des DSN. Mit ihrer Unterschrift oder durch nachträgliche Abgabe einer schriftlichen Erklärung machen sich die Teilnehmer die Inhalte des Abschlussdokuments zu eigen.

Celle, den 5. November 2015

	Name (Druckbuchstaben)	**Organisation**	**Unterschrift**
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
Y			

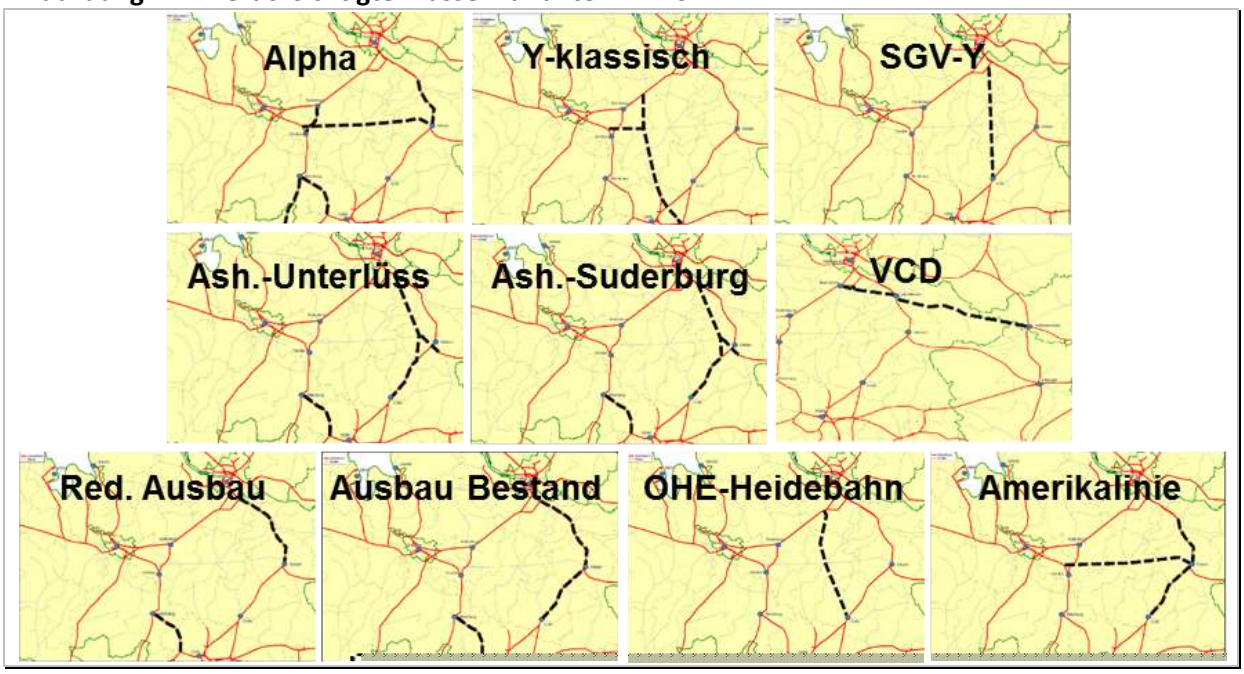
7 Anhang

7.1 Berücksichtigte Trassenvarianten

Von Seiten der DB AG, der Verbände und der Bürgerinitiativen wurde eine Vielzahl von Varianten zur Diskussion im Forum eingebracht. Nach Abänderungen durch den Gutachter BVU verblieben insgesamt zehn Varianten (davon DBAG 7, Forum 3) in der weiteren Diskussion.

Das Layout der berücksichtigten Varianten wurde infolge der Optimierungen an einigen Stellen geändert. Nachstehende Abbildung zeigt in vereinfachter Form das infrastrukturelle Layout der berücksichtigen Varianten.

Abbildung 1 Berücksichtigte Trassenvarianten im DSN



Quelle: BVU, Präsentation 24.04.2015.

7.2 Bedingungen der Region im Detail

Die Bedingungen des Forums sind Forderungen, die von jeglicher Trassenumsetzung zu erfüllen sind. Sie gelten übergreifend für alle Trassenvarianten.

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz muss in Bau und Betrieb garantiert sein!
Für die Bevölkerung ist wegen der gesundheitsgefährdenden Auswirkungen hoher Lärmemissionen bestmöglicher Lärmschutz zu gewährleisten. Im Einzelnen heißt das:

- **Aktiver Lärmschutz**
  Lärmschutz ist mit allen verfügbaren technischen Mitteln herzustellen.

- **Vollschutz gegen Bahnlärm an sämtlichen von Ausbau- oder Neubaumaßnahmen betroffenen Trassenabschnitten sowie Vollschutz gegen Bahnlärm an sämtlichen Trassenbereichen, für die keine baulichen Eingriffe vorgesehen sind, die aber auf Grund von Baumaßnahmen an anderen Trassenbereichen mit deutlichen Verkehrszunahmen im Vergleich zu 2010 zu rechnen haben. Dies gilt analog für den noch nicht vollzogenen Ausbau der Strecke Uelzen - Salzwedel.**

  Nach aktueller Rechtslage sind im Rahmen der Lärmvorsorge dort, wo Menschen wohnen, die Emissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts, an Krankenhäusern, Kurheimen, Altenheimen, Schulen und Kindertagesstätten 57/47 dB(A) tags/nachts durch aktiven Schallschutz ohne zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen einzuhalten.