

Berichtsbitten des Abg. Kindler zur Einzelplanberatung im Haushaltsausschuss des DBt am 05.11.2020 zum HH 2021 - Einzelplan 12

Berichte Nr. 43-50 und 53-76 – Kap. 1202

Titel 891 01 – Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Alpha E

Frage 43:

Wie ist der aktuelle Planungsstand des Projektes?

Frage 44:

Welche Varianten für das Projekt werden seit wann und in welchem Umfang untersucht?

Antwort:

Die Fragen 43 und 44 werden im Zusammenhang gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin plant das Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover wie im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) festgelegt. Seit 2018 wird im Rahmen der Grundlagenermittlung eine Sensitivitätsbetrachtung der relevanten Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt im Bereich zwischen Ashausen und Celle durchgeführt. Die Sensitivitätsbetrachtung erfolgt auf Basis der Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamts vom März 2017 (aktualisiert Juni 2019). Hier heißt es dazu in Abschnitt 8. „Grundsätze der Aufstellung des Planes“: „...Varianten sind so weit zu untersuchen und darzustellen, wie es für eine sachgerechte Planungsentscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei hat die Vorhabenträgerin in ihrer Zusammenstellung alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen zu berücksichtigen [...]“.

Im Abschnitt Hamburg–Hannover sucht die Vorhabenträgerin aktuell mögliche Trassenverläufe. Eine Lösung dafür muss fünf wesentliche Ziele erfüllen: Sie muss verkehrlich engpassfrei, betrieblich optimal, volkswirtschaftlich sinnvoll, umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch machbar sein. Dazu wurden im Rahmen eines öffentlichen und transparenten Prozesses („Gläserne Werkstatt“) bereits mehrere dreigleisige Varianten zwischen Lüneburg und Uelzen untersucht. Außerdem betrachtet die DB Netz AG derzeit Vorschläge eines externen und von

Bürgerinitiativen beauftragten Verkehrsberatungsbüros. Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

Frage 45:

Inwiefern plant der Bund Ausweich- und Umgehungsstrecken? Auf welchen Streckenabschnitten sollen diese realisiert werden?

Antwort:

Die Planung erfolgt gemäß den gesetzlichen Vorgaben.

Im Bundesschienenwegeausbaugesetz, Anlage (zu § 1), Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, Abschnitt 2, Neue Vorhaben, lfd. Nr. 3 werden zum Projekt folgende Aussagen getroffen:

„ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)“

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (Projektnummer 2-003-V03) werden die Maßnahmen wie folgt detailliert:

„Als Konzeptentwurf zur Bewertung der ABS Ashausen – Uelzen - Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen) wurden Ausbauten Ashausen – Uelzen Süd mit Umfahrungen der Orte Lüneburg, Deutsch Evern, Bad Bevensen und Uelzen sowie Ausbauten Uelzen Süd – Celle betrachtet.“

Ein vollständiger zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden ist aus engerer gutachterlicher Sicht nicht erforderlich, wurde aber aufgrund seiner eisenbahnbetrieblichen Rolle als wichtige Umfahrungsstrecke für Hamburger Verkehre in den Planfall aufgenommen und bei den Projektkosten berücksichtigt.

Frage 46:

Inwiefern plant der Bund den Ausbau vorhandener Strecken? Auf welchen Streckenabschnitten sollen diese realisiert werden?

Antwort:

Der Ausbau vorhandener Strecken erfolgt gemäß den gesetzlichen Vorgaben aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, Anlage (zu § 1), Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, Abschnitt 2, Neue Vorhaben, lfd. Nr. 3:

„ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)“

In den verschiedenen Abschnitten sind gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 (Projektnummer 2-003-V03) die Maßnahmen wie folgt konkretisiert:

Abschnitt 1 Nord (Ashausen - Uelzen):

3. Gleis Lüneburg – Uelzen; ABS Ashausen – Uelzen - Celle, $V_{\max} = 250/230$ km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen)

Abschnitt 1 Süd (Uelzen - Hannover-Vinnhorst):

ABS Ashausen – Uelzen - Celle, $V_{\max} = 250/230$ km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen); ABS Celle – Hannover-Vinnhorst, $V_{\max} = 230$ km/h; Blockverdichtung Celle – Lehrte

Abschnitt 2 (Rotenburg - Verden):

ABS Rotenburg - Verden (2. Gleis)

Abschnitt 3 (Verden – Nienburg - Wunstorf):

Blockverdichtung Verden – Nienburg – Wunstorf; Bf Nienburg: neues Überholgleis, mittiges Wendegleis für S-Bahn Bremen; 2 zusätzl. Kreuzungsbahnhöfe Nienburg – Minden; Knoten Verden: Überwerfungsbauwerk zur Entkopplung der Verkehre aus Rotenburg u. Bremen, mittige Anbindung S-Bahn

Abschnitt 4 (Bremerhaven – Bremen - Langwedel - Uelzen)

Ertüchtigung u. Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, 9 Kreuzungsbahnhöfe, $V_{\max} = 80$ km/h für SGV; 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück u. Bremen Rbf Abzw Bve – Bremen-Burg, $V_{\max} = 160$ km/h; Blockverdichtung Stubben – Bremerhaven-Wulsdorf – Bremerhaven-Speckenbüttel

Frage 47:

Welche bisherigen Ausbaupläne sind teilweise oder vollständig technisch nicht machbar (vgl.

<https://www.weser-kurier.de/region/niedersachsen>

_artikel,-bahn-schreckt-mit-neubauplaenen-der-ytrasse-auf-_arid,1936964.html, „Die bisherigen Ausbaupläne mit einen dritten Gleis seien teilweise technisch gar nicht machbar.“)? Seit wann ist

der Bundesregierung bekannt, inwiefern welche Teile welcher Ausbaupläne technisch in welchem Umfang nicht realisierbar sind?

Antwort:

Nach derzeitigem Planungsstand ist insbesondere in den Durchführungen der Ortschaften Lüneburg, Deutsch Evern, Bienenbüttel, Bad Bevensen und Uelzen und entlang der dortigen Bestandsstrecke zu erwarten, dass verkehrlich engpassfreie (staufreie) und betrieblich optimale (pünktliche) Konzeptionen umfangreiche Eingriffe in die Bestandsinfrastruktur, die angrenzende Bebauung und angrenzende Flächen verlangen könnten. Deren fachliche Realisierbarkeit ist u. a. Gegenstand der weiteren Vorplanung.

Frage 48:

Auf welche Art und Weise plant die Bundesregierung die weitere Beteiligung der Betroffenen vor Ort und von Bürger- und Interessenvereinigungen sowie die Kommunikation mit diesen?

Antwort:

Die DB Netz AG bezieht seit 2016 in einem flexiblen und individuell auf die lokalen Anforderungen abgestimmten Kommunikationskonzept kontinuierlich die betreffenden Beteiligten vor Ort in enger Abstimmung mit den lokalen Verwaltungsvertretungen ein.

Das Beteiligungskonzept beinhaltet u.a. folgende Kanäle: Informationsveranstaltungen, „Gläserne Werkstatt“, regionale Runde Tische, bilaterale Gespräche und Fachaustausch mit Behörden.

Neben den persönlichen Terminen bietet die DB Netz AG auch digitale Formate zum Austausch an. Über Projekt-Website und Newsletter wird regelmäßig zum aktuellen Planungsstand informiert.

Frage 49:

In welcher Form lässt sich ein Deutschland-Takt - ggf. nach modifiziertem Zielfahrplan - auf dem gemäß Alpha-E konzipierten Ausbau der Bestandsstrecke Celle - Uelzen realisieren?

Antwort:

Der Zielfahrplan definiert lediglich die Anforderungen, die der Deutschlandtakt an die erforderlichen Kanten- bzw. Fahrzeit stellt. Der dritte und finale Gutachterentwurf des Zielfahrplans detektiert zwischen Hamburg und Hannover eine Kantenzeit von 59 Minuten. In welcher infrastrukturellen Form diese Fahrzeiten realisiert werden, muss im Rahmen des Planungsverfahrens geklärt werden.

Frage 50:

Welche sachlichen Zwänge gibt es, entsprechend 3. Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt einen zweistündigen Sprinter Hamburg - NRW "an Hannover vorbei" vorzusehen, der auf zwei Neubaustrecken (Korridore Hamburg - Hannover, Hannover - Bielefeld, jeweils Vmax 300 km/h) verkehren soll und dazu zusätzlich eine Verbindungskurve nördlich von Hannover voraussetzt?

Antwort:

Durch die Einplanung einer Sprinterverbindung zwischen Hamburg und NRW kann eine Beschleunigung der Relation von bis zu 35 Minuten ermöglicht werden, um verstärkt Pkw- und Luftverkehr auf die Schiene zu verlagern. Ferner erlaubt eine entsprechende Verbindungskurve die Führung der im Zielfahrplan unterstellten Güterzüge von Hamburg in Richtung Süden an Hannover vorbei.

Titel 891 05 – Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Frage 53:

Welchen Bedarf für Lärmsanierung hat die Bundesregierung/die Deutsche Bahn AG für 2021 ermittelt? Wie wurde der Bedarf ermittelt?

Antwort:

- Lärmsanierung nach Förderrichtlinie Lärmsanierung: 150 Mio. Euro (Prognose DB AG);
- Umsetzung Sondervereinbarungen /Zuwendungsbescheid (SV 52, SV53, SV 54, Zuwendung farbige SSD): 17 Mio. Euro (Prognose DB AG);

Bei dem Bedarf für den Lärmsanierungstitel hat die DB AG in Fortsetzung des Hochlaufs der Nutzung von Mitteln aus dem Lärmsanierungstitel der letzten Jahre und in Umsetzung des SV 48 (Planungsvorrat) Lärmsanierungsmaßnahmen innerhalb des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung und der Sondervereinbarungen /Zuwendungsbescheide (Mittelrheintal, Elbtal, Inntal, farbige Schienenstegdämpfer) ihre über Jahre angelegte Mittelfristplanung am bis Ende 2019 geltenden Finanzplan orientiert.

- laTPS: 20 Mio. Euro (Prognose BMVI);
- Förderrichtlinie TSI+: 5 Mio. Euro (Prognose BMVI);
- Lärm-Monitoring, Gutachten, Sonstiges: 5 Mio. Euro (Prognose BMVI).

Gesamt: 197 Mio. €