Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Informationen zum Schienenausbauprojekt Alpha-E

www.beirat-alpha.de

Stand: Juni 2018 - unveränderter Nachdruck September 2022

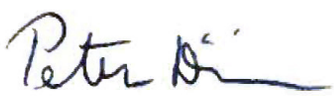
VORWORT

Sehr geehrter Leserinnen und Leser,

die sogenannte „Alpha-Variante E“ sieht einen bedarfsgerechten Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover vor. Aufgabe des Projektbeirates Alpha-E ist dabei insbesondere die Realisierung der „Bedingungen der Region“.

Sie halten jetzt unsere Broschüre „Informationen zum Schienenausbauprojekt Alpha-E“ in der Hand, eine erstmalige Zusammenstellung der aus Sicht des Projektbeirates wesentlichen Grundlagen in einer Veröffentlichung. Sie dient der Information aller am Projekt Beteiligten, soll die Diskussionen versachlichen und befördern.

Wir freuen uns auf Ihre Resonanz! Weitergehende Anfragen zum Projekt richten Sie gern an unsere Geschäftsstelle.



Dr. Peter Dörsam
Sprecher des Projektbeirates

Joachim Partzsch
Sprecher des Projektbeirates

INHALT

Abschlussdokument Dialogforum Schiene Nord **Seite 3 - 19**

1. Präambel Seite 4
2. Bedingungen für einen Konsens in der Region Seite 5
3. Kriterien zur Variantenbewertung Seite 5 - 6
4. Vorzugsvariante Seite 6 - 7
5. Monitoring des Umsetzungsprozesses Seite 7
6. Unterschriften --> siehe Original-Dokument Seite 7
7. Anhang
   - 7.1 Berücksichtigte Trassenvarianten Seite 8
   - 7.2 Bedingungen der Region im Detail Seite 9 - 13
   - 7.3 Kriterien und Bewertungsergebnisse d. Trassenvarianten Seite 13 - 19

Geografische Abgrenzung Alpha-E **Seite 20 - 22**

Bundesverkehrswegeplan **Seite 23 - 27**
optimiertes Alpha-E Seite 23 - 25
ABS Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle (Ostkorridor Nord) Seite 26 - 27

Einstimmiger Landtagsbeschluss Nov. 2016 **Seite 28 - 31**

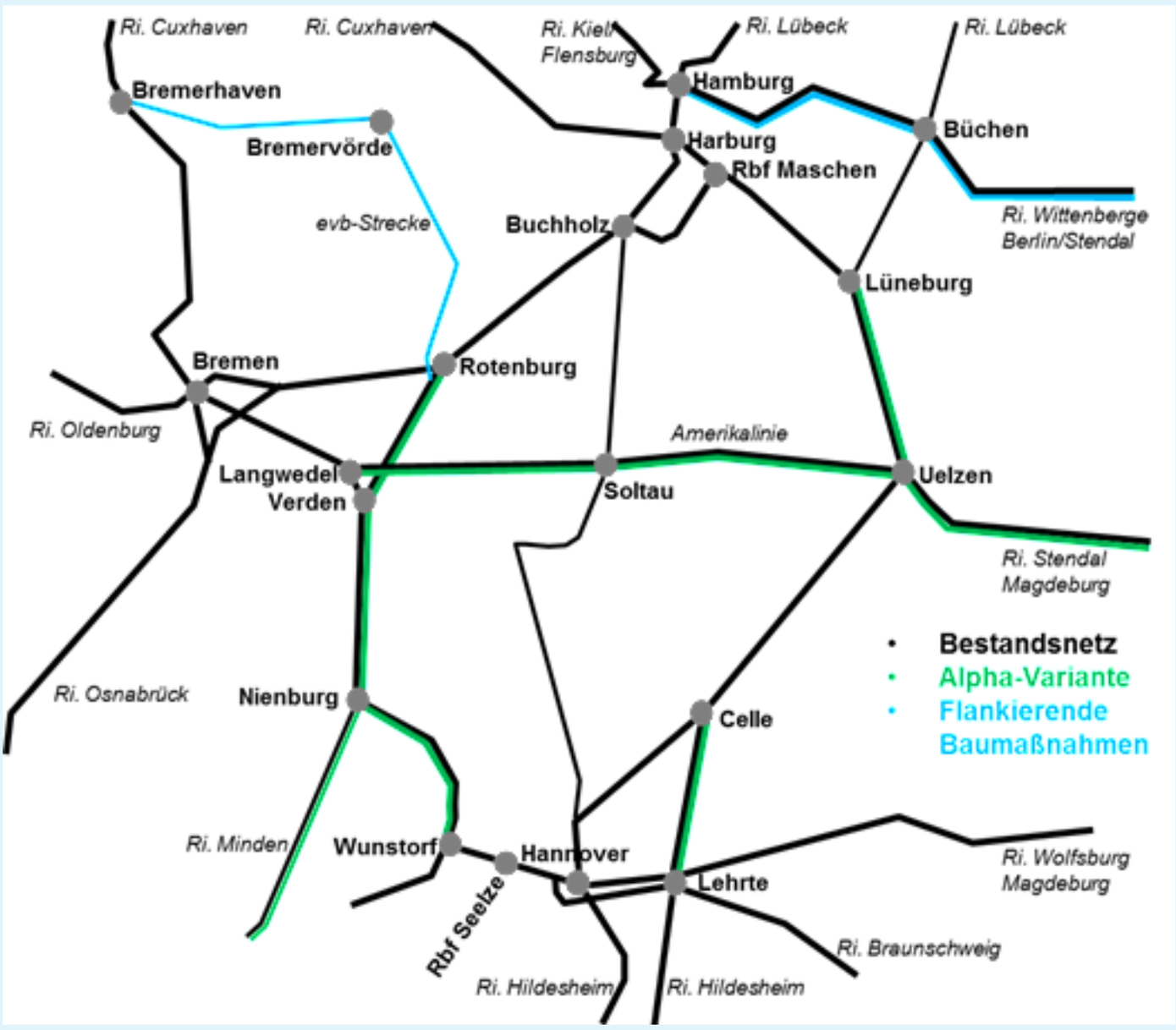
Titelfoto: Dialogforum Schiene Nord, Foto Rückseite: pixabay

DIALOGFORUM SCHIENE-NORD: ABSCHLUSSDOKUMENT

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.

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 „Mensch und Region“ und 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. Betriebsopti mierung 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.

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 sog. „Alpha-Variante E“ (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.

Die „Alpha-Variante“ hat folgende Bestandteile (siehe auch Prinzipdarstellung Deckblatt):

– 2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden
– 1-gleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung der „Amerikalinie“ im Abschnitt Langwedel - Uelzen 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
– geringfügiger Ausbau Nienburg - Minden
– 3-gleisiger Ausbau Lüneburg - Uelzen
– Ausbau Uelzen-Halle (teilweise bereits in Bau).

Zusätzliche Kapazität kann die Alpha-Variante liefern, wenn folgende „flankierende“ Baumaßnahmen 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. Wesentliches Merkmal der „Alpha-Variante“ ist es, einen Ausbau 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 --> siehe Original-Dokument

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.

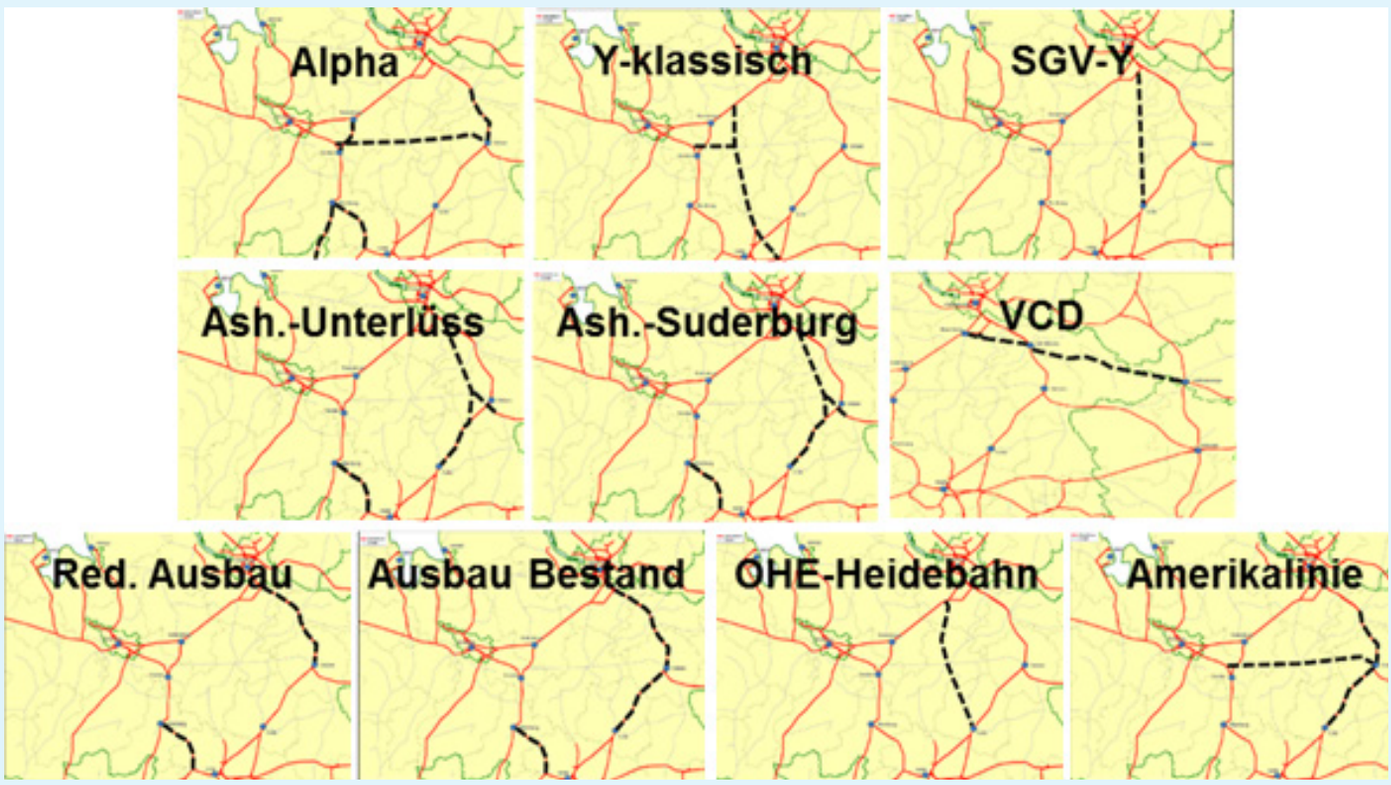
Celle, den 5. November 2015

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, Altenhei-men, Schulen und Kindertagesstätten 57/47 dB(A) tags/nachts durch aktiven Schallschutz ohne zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen einzuhalten.

Forderung: Dies muss auch für Trassenbereiche gelten, für die keine baulichen Eingriffe vorgesehen sind, die aber auf Grund von Baumaßnahmen an anderen Trassenbereichen mit deutlichen Verkehrszunahmen zu rechnen haben. Unter „deutlich“ wird hier verstanden, dass bei Beurteilungspegeln unter 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um 1 dB(A) oder bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (aufgrund der zunehmenden Gesundheitsgefährdung) eine Erhöhung um mindestens 0,1 dB (A) prognostiziert wird.

Hinweis: Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) forderte bereits am 31. August 1999 eine Fortentwicklung vorhandener Ansätze zu einem anspruchsvollen Langzeitprogramm für den Schutz gegen Lärm. Das Umwelthandlungsziel von 65 dB(A) bei Tag kann nur ein Nahziel für den vorbeugenden Gesundheitsschutz und für den Schutz gegen erhebliche Belästigungen darstellen. Es muss durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als Vorsorgezielwert – ergänzt werden. Für die Nachtzeit ist kurzfristig ein Wert von 55 dB(A), mittelfristig ein Wert von 52 dB(A) und langfristig ein Vorsorgezielwert von 45 dB(A) anzustreben. In besonders schutzbedürftigen Gebieten, wie etwa im Umfeld von Krankenhäusern und Sanatorien und gegebenenfalls auch in reinen Wohngebieten, sollte ein Vorsorgezielwert von 35 bis 40 dB(A) angestrebt werden. Dies entspricht im Wesentlichen den Regelungen der DIN 18005 und der TA Lärm!

Dem schließen wir uns durch diese Forderung an!

- **Begrenzung der Maximalpegel in Schlafräumen**

Es ist zu gewährleisten, dass in Schlafräumen bei teilgeöffnetem Fenster Maximalpegel aus Bahnlärm von mehr als 45 dB(A) nachts gemäß Empfehlung von Umweltbundesamt und WHO vermieden werden.

- **Schutz von Erholungsbereichen und „Ruhigen Gebieten“**

Für Erholungsgebiete sowie formal ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ in Lärmaktionsplänen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist sicherzustellen, dass für diese keine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den Bahnverkehr eintritt.

- **Gesamtlärmbetrachtung**

Es ist eine Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrslärmquellen (Fluglärm, Schiene und Straße) und anderer Lärmquellen (Gewerbe, Industrie, Lärm durch Aktivitäten auf Truppenübungsplätzen, etc.) notwendig.

- **Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik**

Die Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik muss für in- und ausländische Waggons bis 2020 sichergestellt werden. Ziel darüber hinaus ist die Umsetzung des zum Zeitpunkt der Ausführung aktuellen Stands der Lärmminderungstechnik. Dies gilt auch für den Erschütterungsschutz.

- **Spitzenpegel**

Die Spitzenpegel müssen zusätzlich zu den bisher üblichen Berechnungsgrundlagen betrachtet werden. Das diesbezügliche Immissionsschutzrecht ist unzureichend und bedarf einer entsprechenden Novellierung. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, entsprechend tätig zu werden.

- **Information des Projektbeirats**

Alle Lärmauswirkungen (vorher/nachher) der Trassenvariante müssen ermittelt und an den Projektbeirat (siehe Ziffer 9) beurteilungsfähig übermittelt werden.

- **Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog**

Analog zum Lärmschutz ist grundsätzlich sicherzustellen, dass Anrainer von Eisenbahnstrecken vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog aus vermehrtem Verkehrsaufkommen durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auf dem Stand der Technik geschützt werden.

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

Bund und Land richten ihre Infrastrukturpolitik so aus, dass ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem entsteht. Ein umfassendes Konzept für den Gütertransport und für einen verbesserten Nahverkehr ist Bestandteil aller zukünftigen Bundesverkehrswegepläne.
Es ist sicherzustellen, dass die Güter aus allen norddeutschen Seehäfen möglichst effizient über die entsprechenden Zielkorridore primär in Richtung Süden, Osten und Südosten geführt werden können. Der erkannte Investitionsstau Schienenwegeausbau ist aufzulösen.

Für die Region geht dabei Betriebsoptimierung sowie die Ausschöpfung aller betrieblichen Maßnahmen (Hebung von Effizienzsteigerungspotenzialen) vor. Diese Priorität gilt für alle Verkehrsträger. Erst danach ist ein Ausbau denkbar. Ein Neubau wird abgelehnt. Aus Sicht der Region ist die parallele Lösung der Kapazitätsproblematik in den Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover zudem Voraussetzung für eine Trassenentscheidung.

3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern

Dabei müssen die Verbesserungspotenziale des SPNV auf der Basis der Berufspendler- und Gästezahlen der Region ermittelt und umgesetzt werden. Umfang und Qualität des SPNV sind insbesondere entlang der betroffenen Korridore in Niedersachsen durch folgende Aspekte zu verbessern:

– deutliche Reisezeitgewinne
– ein erweitertes Kapazitätsangebot durch längere und häufiger verkehrende Züge
– eine verbesserte Bedienungsqualität (Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Sauberkeit)
– eine verbesserte An- und Verbindung für und zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren sowie an Hamburg, Bremen und Hannover
– eine verbesserte Bahnhofsausstattung sowie
– ein bedarfsgerechtes Angebot an Park & Ride-Anlagen in Absprache mit den Kommunen.

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

Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist nicht nur auf die Herstellungs-, sondern auch auf die volkswirtschaftlichen Kosten zu achten. Die regionalwirtschaftlichen Verbesserungen sind nachzuweisen. Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten der vorhandenen Betriebe vor Ort müssen positiv beeinflusst werden. Die Ansiedlung neuer Betriebe ist zu fördern.
Zudem müssen der Tourismus und die (Nah-) Erholungsmöglichkeiten erhalten bleiben und in ihren Entwicklungsmöglichkeiten gesichert werden.

Ein Konsens mit der Region ist darüber hinaus nur möglich, wenn die Bahn eine achtsame Trassenführung garantiert. Dies geschieht, indem von der Trassenführung betroffene Grund- und Mittelzentren Vorteile für ihre Siedlungsentwicklung haben. Dazu gehört entweder die Zusage der Umfahrung oder die Verbesserung der ortsrelevanten Straßen- und Schieneninfrastruktur.

5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben

Die kommunale Selbstverwaltung, insbesondere die kommunale Planungshoheit, muss unangetastet bleiben.

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

Aus einem neu zu schaffenden Fonds („Fonds zur Intelligenten Siedlungsentwicklung-Fonds“ –- Zukunftspakt Kommune-Bahn -– ISE) sollen Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region sowie, Nachteilsausgleiche für Betroffene und regionalwirtschaftliche Verbesserungen (Entwicklung und Sicherung hoher Siedlungsqualität, der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten etc.) finanziert werden. Die Einrichtung und Finanzierung dieses Fonds ist durch den Bund sicherzustellen.

Er soll ebenfalls die notwendigen Gelder für Lärmschutzverbesserungsmaßnahmen enthalten. Die anhand der Immobilienverkehrswertpauschale und maßnahmenbedingten Veränderungen sowie ggf. Lärmschutzkosten grob zu kalkulierende Finanzmenge muss im Kern für gebietskörperschaftliche Innenraumplanung sowie deren Umsetzung mit satzungsrechtlichen Mitteln aber auch finanziellen Möglichkeiten der Neugestaltung der betroffenen Gebiete zur Verfügung stehen. Die Gelder werden den direkt und indirekt betroffenen Kommunen im Rahmen der abzuschließenden Verträge zur Verfügung gestellt.

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

Für einen Konsens mit der Region sind die vorhandenen und beabsichtigten Siedlungsbeziehungen durch höhengleiche oder höhenungleiche Kreuzungen zu sichern. Bauliche Maßnahmen sind im Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen zu gewährleisten bzw. einzuplanen.
Dabei setzen wir voraus, dass der kommunale Anteil an den von Baumaßnahmen direkt und indirekt betroffenen Strecken nach Eisenbahnkreuzungsgesetz vollständig vom Bund übernommen wird.

8. Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden

Es ist darauf zu achten, dass die höchste Orts- und Landschaftsbildverträglichkeit bei Bewertung und Umsetzung einer Variante berücksichtigt bzw. sichergestellt wird. Ein möglichst geringer Flächenverbrauch im Bereich von Land- und Forstwirtschaft sowie Naturschutz ist sicherzustellen.

Art und Umfang der Kompensationsnotwendigkeiten dieser Eingriffe in Orts- und Landschaftsbilder ist durch eine Simulation nachzuweisen. Schallschutzmaßnahmen sind in städtebaulich optimaler Form und Gestalt unter Beteiligung der betroffenen Kommunen und Bürger umzusetzen.

Zerschneidungen sind unter Berücksichtigung von Sicherheitserfordernissen (z.B. Rettungsdienst, Feuerwehr usw.), Anwohnerinteressen, Umweltgesichtspunkten, den Interessen von Land- und Forstwirtschaft, Naturschutz und bestehender Vorbelastungen so weit wie möglich zu vermeiden.

9. Einrichtung eines Projektbeirats

Siehe Abschnitt 5.

7.3 Kriterien und Bewertungsergebnisse der Trassenvarianten

7.3.1 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die „Verkehrs“-Kriterien

Die Verkehrskriterien entstanden vor dem Hintergrund der erwarteten Marktbedarfe. Ermittelt wurden diese anhand der Seeverkehrsprognose für den Zeitraum 2010-2030 ergänzt durch die tatsächlichen Ist-Zahlen für den Zeitraum 2004-2014. Im Wesentlichen teilt das Forum die Erwartungen insbesondere von Bremen, Hamburg und Wilhelmshaven (JWP). Bei steigender Umschlagentwicklung bis 2030 wird dort vor allem der Hinterlandverkehr der Seehäfen, insbesondere der relevante SGV, auch in Zukunft voraussichtlich weiter zunehmen; das Ladungsaufkommen (Container) könnte je nach Standort bis 2030 (gegenüber 2010) um etwa 80-100% anwachsen. In Bremerhaven und Hamburg nimmt der schienengebundene Hinterlandverkehr (Container) seit Jahren prozentual stärker zu als der jeweilige Containerumschlag. An beiden Standorten verschiebt sich seit längerem der Modalsplit zugunsten einer wirtschaftlich attraktiveren schienenbasierten Logistik. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch der weiter zunehmende Kapazitätsbedarf des SPNV.

Bei den Schienenwegen ist aus dargestellten Gründen von einer sich noch weiter verschärfenden Kapazitätsknappheit insbesondere im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover auszugehen. Es sind hier also „schnelle“ Lösungen notwendig, um für SGV und SPNV dringend benötigte Zusatzkapazitäten in etwa gleicher Größenordnung zu schaffen.

Der „Realisationszeit“ einer Maßnahme kommt somit außerordentliche Bedeutung zu.
Ferner sollte eine „schrittweise Inbetriebnahme“ einer Maßnahme möglich sein, das heißt, gemäß Baufortschritt kann eine Betriebsaufnahme erfolgen und entsprechend dem Markt benötigte Kapazitäten bereitgestellt werden. Maßgebend aus Verkehrssicht ist eine Lösung der Knotenproblematik („Knotenlösung“). Die Durchlassfähigkeit der Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover definiert die Kapazität der dazwischen liegenden Strecken. Branchenintern besteht Konsens, dass Kapazitätserweiterungen in den Knoten äußerst zeit- und kostenintensiv und hinsichtlich der Stadtentwicklung äußerst problematisch sind. Bypass-Lösungen hingegen sind ein probates Gegenmittel, schnell und vergleichsweise preiswert nennenswerte Kapazitäten zu schaffen. Entsprechend hoch ist die Bedeutung auch dieses Kriteriums.

KriterienB,C	Alpha-Konzept	NBS Y-klassisch	NBS SGV-Y	NBS (ABS) Unterlüß	NBS (ABS) Suderburg	VCD-Variante	Ausbau Bestand	Reduzierter Ausbau	OHE-Heidebahn	Amerikalinie
Realisationszeit	++/o[1]	--	--	--	--	--	o[2]	o[2]	--	+/o[1]
Schrittweise Inbetriebnahme	++	--	--	-[3]	-[3]	--	+	+	o	++
Knotenlösung	++/+[4]	--[5]	--	--	--	--	--	--	--	+[4]
Verkehrsnutzen (Aussagen schließen mögliche Verlagerungseffekte aus Richtung Bestandsnetz mit ein)										
- SGV	+/o[6,7]	+[8]	++[8]	+[8]	+[8]	+[9]	++[8]	+[8]	+[8]	+[6]
- SPNV	+[10]	o	-[11]	o	o	+	++[8]	+[8]	+	+[10]
- SPFV	o[12]	++[8]	+[8]	++[8]	++[8]	-	+[8]	o[8]	o[8]	o[8]

Legende:

Verwendete Symbole: ++ Schulnote 1 / + Schulnote 2 / o Schulnote 3 / - Schulnote 4 / -- Schulnote 5.
Anmerkung:
1) Zeitbedarf für den 3gl. Ausbau Lüneburg-Uelzen i. Vgl. zu anderen Alpha-Komponenten als hoch einschät-zen. Analog Variante „Amerikalinie“ ABS Lüneburg-Celle.
2) Zeitbedarf für den 4gl. Ausbau Stelle-Lüneburg vsl. sehr hoch.
3) Bewertung - wg. ABS Nienburg-Wunstorf. Ansonsten --.
4) Knotenlösung: ++ für Hannover durch Ausbaustrecke (ABS) Amerikalinie und für Bremen in Verbindung mit Ausbau EVB-Netz und Übergang zu DB Netz in Rotenburg/W.
5) Entlastung für Hannover nur bei Verbindung Isernhagen-Lehrte sowie ABS Amerikalinie Langwedel-Uelzen.
6) Nutzen SGV begrenzt durch geplanten 1-gl. Ausbau bei Wiederaufbau der ehem. 2gl. Amerikalinie und ggf. Minimal-ABS Uelzen-Lüneburg.
7) ++ abhängig von Realisation „begleitender“ Maßnahmen: Ausbau EVB-Strecke Bremervörde-Rotenburg/W., weitere seitenrichtige Überholgleise auf der Strecke Hamburg-Wittenberge zur verbesserten „Ostabfuhr“ des Hinterlandverkehrs Richtung Magdeburg-Reichenbach-Regensburg, Überwerfungsbauwerke in Verden und Hamburg-Wilhelmsburg.
8) Theoretischer Nutzen Neubaustrecken (NBS) wird b.a.w. relativiert durch fehlende Lösung der bereits heu-te bestehenden Knotenproblematik in Bremen, Hamburg und Hannover.
9) SGV: Nutzen beschränkt sich im Kern auf Hamburg. SPNV: Nutzen bezieht sich im Wesentlichen auf die Strecke Lüneburg-Wittenberge.
10) Nutzen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verbesserbar durch höhere Taktgeschwindigkeit für Reise-züge insbesondere zwischen Langwedel und Uelzen.
11) SGV-Y im Konflikt mit der von der Region angestrebten Nutzung der Strecke Buchholz-Jesteburg-Maschen für SPNV (im Rahmen Reaktivierungsprogramm Niedersachsen).
12) Nutzen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) durch derzeit geplanten 1gl. Ausbau der Amerikalinie be-grenzt und durch allg. Verkehrsangebot im SPFV.
A) NBS inkl. 3gl. ABS Unterlüß-Celle bzw. Suderburg-Celle.
B) Umfang und Struktur der Varianten siehe Abbildung in Abschnitt 7.1.
C) Position Hamburgs abweichend.

In Anbetracht des erwarteten kapazitiven Mehrbedarfs insbesondere von SGV und SPNV kommt dem „Verkehrsnutzen“ im Sinne zusätzlich fahrbarer Züge (je Zeiteinheit), der von einer umgesetzten Maßnahme ausgelöst wird, eine entscheidende Bedeutung zu.

Vor dem Hintergrund der skizzierten Markteinschätzungen (überlastetes Netz, überproportionales Wachstum) wurden die Varianten eingeordnet. Insbesondere NBS sind potenziell hohe Verkehrsnutzen zuzuordnen, deren praktische Umsetzung aber b.a.w. von fehlender Kapazität in den Bahnknoten begrenzt wird. Realisationszeiten (Planungs- und Bauzeit) von unter acht Jahren wer-den mit ++ bewertet. Knotenlösungen werden mit ++/+ bewertet, wenn mindestens ein Knoten umfahren werden kann (Alpha: Hannover und i.V. mit dem EVB-Ausbau auch Bremen; VCD-Variante: Hannover). Der „Verkehrsnutzen“ im Sinne einer nachhaltigen Kapazitätserweiterung wird insbesondere von SGV und SPNV benötigt. Zu beachten ist, dass Verkehre durch den Infra-strukturbetreiber grundsätzlich nicht „lenkbar“ sind. Kapazitive Freiräume für den SPNV aus poten-ziell umroutbarem SGV ergeben sich nur dann, wenn die Bilanz sich daraus ergebender Vor- (u.a. bessere Pünktlichkeit) und Nachteile (u.a. längerer Laufweg) für SGV „ausgewogen“ bleibt. Bei der Bemessung des Nutzens auch im Kontext von NBS (SPFV) ist zu beachten, dass mit wachsendem Unterschied zwischen Regelgeschwindigkeit (SGV und RB-Verkehre) und maximaler Geschwindigkeit der Züge (z.B. NBS mit ICE Vmax ≤250 km/h, EC/IC mit RE sowie SGV und RB) im Mischbetrieb mit bis zu 70% ein beachtlicher Teil des theoretisch möglichen Kapazitätsgewinns verloren geht. Damit relativieren sich die realen Nutzenpotenziale der NBS für den SPFV, den SPNV und den SGV deutlich.

Fazit: Das Alpha-Konzept stellt die einzige Variante dar, die der Dringlichkeit und der Entwicklungs-dynamik der Märkte entspricht und mit dem sich kurzfristig nennenswerte kapazitive Zuwächse auslösen lassen.

7.3.2 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die „Natur- und Umwelt“-Kriterien

Das DSN hat im Themenfeld „Umwelt und Natur“ eine Vielzahl relevanter Schutzgüter ausführlich diskutiert. Diese sind in den sich anschließenden Verfahrensschritten (Raumordnung, Planfeststel-lung, …) im Detail zu untersuchen und zu bewerten.

Kriterien	Alpha-Konzept	Amerikalinie	NBS Y-klassisch	NBS SGV-Y	NBS (ABS) Unterlüß	NBS (ABS) Suderburg	VCD-Variante	Ausbau Bestand	Reduzierter Ausbau	OHE-Heidebahn
Boden- und Flächenbedarf	o	o	--	--	--	--	--	-	-	o
Zerschneidung	o	o	--	-	--	--	--	o	o	o
Betroffenheit Natura 2000 (FFH/VS)-Gebiete	o/-	o/-	--	--	--	--	--	-	o/-	o/-
Fazit	o/-	o/-	--	--	--	--	--	-	o/-	o/-

Angesichts der begrenzten Zeit des DSN und dem frühen Planungsstadium zur Vorbereitung der Projektanmeldung einer notwendigen Kapazitätserhöhung im Schienengüterverkehr deutscher Nordseehäfen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eignen sich die nachfolgenden Umweltkriterien (ohne Lärm) für eine erste vergleichende Bewertung der im DSN diskutierten zehn Korridorvarianten. Zur endgültigen Festlegung einer Projektvariante werden im weiteren Planungsprozess wesentlich detaillierte Untersuchungen durchgeführt.

Erläuterungen:

Bei den hier zu betrachtenden Umweltkriterien (ohne Lärm) ist neben der unterschiedlichen Streckenlänge maßgeblich, ob es sich um Neubau- oder Ausbaustrecken handelt.

Kriterium Flächenverbrauch

Sowohl das allgemeine Schutzgut Boden als auch die Grundlage für sämtliche Maßnahmen des Umwelt- und Naturschutzes basieren auf dem Erhalt und Schutz von Flächen. Besonders hervorzuheben sind hier aber auch die Bedürfnisse der Land- und Forstwirtschaft, die in unmittelbarer Konkurrenz zu den Bauflächen für das Projekt, aber auch zu geforderten Kompensationsflächen für den Naturschutz stehen.

Zur Bewertung und Gewichtung dieses Kriteriums wurde die jeweilige Streckenlänge multipliziert mit der für den Neu- oder Ausbau durchschnittlich benötigten Flächenbreite.
Der Umfang erforderlicher Kompensationsflächen oder Details an Sonderbauwerken sind derzeit nicht bekannt und konnten somit auch nicht berücksichtigt werden.

Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung will die Neuinanspruchnahme von Flächen u. a. für Siedlungen und Verkehr bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag verringern. Aus-baumaßnahmen haben grundsätzlich einen geringeren Flächenverbrauch als Neubaumaßnahmen und somit beim Boden eine bessere Umweltbilanz.

Kriterium Landschaftszerschneidung

Der untersuchte Raum in der Norddeutschen Tiefebene zeichnet sich durch große unzerschnittene Natur- und Kulturlandschaften aus, deren Erhalt höchste Priorität genießt. Dabei geht es nicht nur um Lebensräume von Mensch, Tier und Pflanze, sondern auch um das Landschaftsbild, welches als Grundlage von Erholung und Tourismus für die heute noch wenig zerschnittenen Fluss- und Heidelandschaften von hoher Raumbedeutsamkeit ist.

Kriterium Betroffenheit europäischer Schutzgebiete „Natura 2000“

Besonderes Gewicht im Abwägungsprozess haben FFH- und Vogelschutzgebiete („Natura 2000“). Diese genießen den höchsten rechtlichen Schutz. Eine entsprechend ausgewiesene Fläche darf grundsätzlich nicht überplant / überbaut werden, weil hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen entstehen können. Soweit die diskutierten Neubaustecken in ihrem Planungskorridor solche Schutzgebiete berühren, so dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen sind, könnte dieses durch seitliche Verschwenkung des Trassenverlaufs vermieden werden, was jedoch bei einer Durchquerung (Zerschneidung) nicht möglich ist.[1]

Durch das Vorhandensein der baulichen Anlagen bei Ausbaustrecken und ihrer bereits bestehenden Störwirkungen ist deren Beeinträchtigungspotenzial voraussichtlich deutlich geringer, als das bei neuen Gebietsquerungen durch Neubaustrecken der Fall wäre. Insofern scheiden hier die Neubaustrecken bei der vergleichenden Variantenbewertung vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen nach den Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes v. 2.09.2015 aus.

Kriterium Betroffenheit von Naturschutz- und Wasserschutzgebieten

Auch bei Naturschutz- und Wasserschutzgebieten sind die Umweltauswirkungen zu betrachten. Sie sind generell vor dem Risiko einer Verunreinigung zu schützen. Dabei steigt das Risiko einer Betroffenheit mit der Trassenlänge, was jedoch planungsrechtlich nicht entscheidend ist, weil der Austritt wassergefährdender Stoffe generell zu vermeiden ist. Aufgrund der im Vergleich begrenzten Aussagekraft und des weiteren Untersuchungsbedarfs wurde von einer vergleichenden Trassenbewertung abgesehen.

Fazit: Vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen führen die Neubauvarianten voraussichtlich insgesamt zu einer größeren Beeinträchtigung der Umwelt als die Ausbauvarianten.

7.3.3 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die „Lärm“-Kriterien

Ziel der AG Lärm ist es, zunächst grundsätzlich darzustellen, ob und wo durch die Trassenvarianten Lärmnachteile oder ggfs. auch Lärmvorteile für die an den Strecken lebenden Menschen entste-hen (Kriterium 1-4). In einem zweiten Schritt soll dann die Anzahl der von den Lärmauswirkungen betroffenen Menschen (ermittelt durch Wohneinheiten) festgestellt werden.

[1] Vgl. Richtlinie, S.22: „Dabei ist zu beachten, dass bei einer erheblichen Beeinträchtigung eines Vogelschutz- oder FFH-Gebietes der Antrag auf Zulassung des Vorhabens nur dann Erfolg haben kann, wenn eine weniger beeinträchtigende zumutbare Alternative nicht gegeben ist (vgl. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG)“.

Kriterien	Apha-Kon-zept	NBS Y-klas-sisch	NBS SGV-Y	NBS (ABS) Unter-lüß	NBS (ABS) Suder-burg	VCD-Variante	Ausbau Be-stand	Redu-zierter Aus-bau	OHE-Heide-bahn	Ameri-kalinie
1. Lärmschutz durch neue Belastungen an Neubaustrecken		--	--	--	--	--			-- anteilig	
2. Lärmnachteil an bisher gering belasteten Be-standsstrecken	Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfü-gung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden									
3. Lärmnachteil durch Lärm-schutz an vorher stark belasteten Be-standsstre-cken	Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfü-gung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden									
4. Lärmnachteil durch kumulie-ren-de Lärmquel-len	Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfü-gung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden									
5. Anzahl Wohneinheiten, die nicht oder nicht mehr inner-halb der Isophonlinie 49 dB (A) liegen	Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfü-gung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden									

Die Teilnehmenden der AG Lärm weisen darauf hin, dass eine notwendige inhaltliche Tiefe an Daten und Fakten teilweise nicht erreicht wurde. Den Beteiligten wurden nur unzureichende Informationen zur Trassenwahl bezogen auf die anzuwendenden Kriterien zur Verfügung gestellt.
Das Dialogforum Schiene Nord hat in der 7. Sitzung am 09.10.2015 auf die nachfolgend beschriebenen 5 Bewertungskriterien verständigt. Die Kriterien 2 bis 5 sollen im Rahmen des Dialogforums nicht auf die Trassenalternativen angewendet werden. Für das Kriterium 1 wird ein Fazit in Textform formuliert.

Kriterium 1 Lärmnachteil durch Neuverlärmung

Neubaustrecken führen unter Lärmgesichtspunkten zu neuen Belastungen für die Betroffenen und stellen einen Lärmnachteil durch Neuverlärmung für unbelastete oder wenig belastete Räume dar.
Ein grundsätzlicher Nachteil wird darin gesehen, wenn eine Neuverlärmung eines bisher unberührten Raumes entsteht. Dies trifft auf alle Neubaustrecken in nicht oder wenig belasteten Bereichen zu.

Kriterium 2 Lärmnachteil an bisher gering belasteten Strecken durch Verkehrszunahme

Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken aufgrund höherer Belastung durch Verkehrszunahme.
Dies gilt für Strecken die aktuell ohne Lärmschutz bzw. lediglich mit Lärmsanierung betrieben werden. Hier werden die bisher gering belasteten Bestandsstrecken mit höherer Belastung durch steigenden Verkehr berücksichtigt. Besonders davon betroffen ist u.a. die „Amerikalinie“, auf der aktuell keine Güterzugverkehre stattfinden und für das Jahr 2030 bis zu 40 Güterzüge/Tag prognostiziert werden.

Kriterium 3 Lärmvorteil durch Lärmschutz an vorher stark belasteten Strecken

Ein Lärmvorteil wird gesehen, wenn eine derzeit sehr stark lärmbelastete Strecke durch einen geplanten Ausbau zusätzlichen Lärmschutz erhält.
Unter der Annahme, dass die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (49/59 dB (A) Nacht/Tag) in sämtlichen Gebieten und Bereichen, in denen Menschen wohnen, eingehalten werden, werden vorher hochbelastete Bestandsstrecken entlastet.

Kriterium 4 Lärmnachteil durch kumulierenden Lärm

Hier wird der Lärmnachteil durch kumulierende Lärmquellen wie Straßen- Schienen- oder Fluglärm sowie Lärm durch militärische Einrichtungen im Sinne einer Gesamtlärmbetrachtung beurteilt. Wenn mehrere Lärmquellen an einem Ort aufeinander treffen, hat dies negative Auswirkungen auf die Betroffenen, die zu berücksichtigen sind.

Kriterium 5 Anzahl betroffener Wohneinheiten

Gemeint ist die Anzahl betroffener Wohneinheiten an Neubau- und Bestandsstrecken, die unter der Annahme einer Lärmschutzwand (ca. 3 bzw. 4 m Höhe) nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonlinie 49 dB(A) liegen. Dies gilt insbesondere auch für die Streckenabschnitte, an denen keine unmittelbaren baulichen Maßnahmen stattfinden, die aber mittelbar durch aus anderen Baumaßnahmen resultierende höhere Güterzugverkehre betroffen sind. Je geringer die Anzahl der negativ betroffenen Wohneinheiten ist, desto vorteilhafter ist dies zu bewerten.

Dieses Kriterium soll demnach im Einzelnen die Anzahl der Wohneinheiten darstellen, die durch die Trassenvarianten Lärmnachteilen ausgesetzt sind oder Lärmvorteile erhalten. Das bedeutet, Anzahl der Wohneinheiten, die vorher außerhalb der Isophonlinie lagen und später voraussichtlich innerhalb liegen werden(Lärmnachteil) und umgekehrt (Lärmvorteil). Dazu bedarf es detaillierter Lärmuntersuchungen, die leider noch nicht vorliegen.

Fazit: Die Alternativen Y-klassisch, SGV-Y, NBS Ashausen-Suderburg/Ashausen-Unterlüß, OHE-Heidebahn und VCD sind unter Berücksichtigung des Kriteriums 1 als nachteilig zu bewerten.

GEOGRAFISCHE ABGRENZUNG ALPHA-E

Der Projektbeirat Alpha-E nimmt wie folgt Stellung zur Abgrenzung der Zu- und Ablaufstrecken:

Ausgangslage

Die im Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord formulierten Bedingungen der Region gelten sowohl für die Ausbaustrecken als auch für die Zu- und Ablaufstrecken. Auf diesen Strecken kommt es durch die Kapazitätssteigerung auf den Ausbaustrecken ebenfalls zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Ausgangspunkt der Betrachtung ist eine Verkehrssteigerung gegenüber dem Jahr 2010. Auch der einstimmig beschlossene Entschließungsantrag des niedersächsischen Landtages macht sich diesen Ansatz zu eigen:

„Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

4. darauf hinzuwirken, dass ein optimierter Lärmschutz über das gesetzlich geregelte Maß hinaus auch bei allen Strecken des Alpha-E ohne bauliche Maßnahmen, die zukünftig mit mehr Güterverkehren zu rechnen haben, wie bei Ausbaustrecken berücksichtigt wird.“

Offen blieb im Text die geografische Abgrenzung des Betrachtungsraums, insbesondere eine Definition der Zu- und Ablaufstrecken. Die hierzu entwickelten Vorstellungen des Projektbeirats werden im Folgenden dargestellt.

Geografische Abgrenzung des Geltungsbereichs der Bedingungen der Region (BdR) für Alpha-E

Die nachfolgende Karte stellt die Bauabschnitte bei Alpha-E und die Zu- und Ablaufstrecken, auf denen mit Mehrverkehren gegenüber 2010 zu rechnen ist, dar.

Die Begrenzung des Betrachtungsraums erfolgt im Wesentlichen dort, wo sich die Zu- und Ablaufstrecken verzweigen. Die Bahnhöfe der jeweils genannten Streckenabschnitte sind in die Lärmschutzbetrachtung grundsätzlich mit einzubeziehen. Landesgrenzen spielen für die Definition des Betrachtungsraums keine prinzipielle Rolle.

Die Darstellung erfolgt gemäß den Alpha-Bestandteilen im Abschlussdokument. Darüber hinaus berücksichtigt sind die im BVWP enthaltenen zusätzlichen Strecken, um die Alpha-E erweitert wurde. Die von Baumaßnahmen betroffenen Strecken (einschl. Blockverdichtung) sind hervorgehoben, Zu- und Ablaufstrecken diesen zugeordnet. Es wurde versucht, die Darstellung den von der DB AG angedeuteten Planungsabschnitten bzw. „Runden Tischen“ zuzuordnen.

Geografische Abgrenzung BdR zu Alpha-E – Übersichtskarte

Erläuterungen:

Rote Linie durchgezogen: Alpha-E gemäß Abschlussdokument inkl. Blockverdichtungen

Rote Linie gepunktet: neue Bestandteile des Alpha-E gemäß BVWP

Grüne Linie durchgezogen: unzweifelhafte Zu- und Ablaufstrecke

Grüne Linie gepunktet: unter bestimmten Umständen könnten Betroffenheiten i.S. einer Zu-/Ablaufstrecke entstehen

Gelbe Kreise: sofern das für die Bewältigung der Hafenhinterlandverkehre konzipierte Alpha-E zu Mehrverkehren gegenüber 2010 führt und die für Lärmschutz im Abschlussdokument genannten Auslösekriterien vorliegen, sind die Bedingungen der Region zu erfüllen.
Hier sind Sonderuntersuchungen erforderlich.

norddeutsche Seehäfen

Geografische Abgrenzung BdR zu Alpha-E – Streckenverzeichnis

Rotenburg – Verden (inkl. Verbindungskurve zur evb-Strecke) u. Verden – Nienburg
Maschen-Rbf – Jesteburg – Buchholz – Rotenburg
ggf. evb-Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg
(Maßnahme des Potentiellen Bedarfs im BVWP, Projekt 2-003-V04)

Nienburg – Minden und Nienburg – Wunstorf
Wunstorf – Seelze Rbf
Knoten Hannover *

Langwedel – Uelzen
Uelzen – Stendal (im BVWP als eigenes Projekt 2-018-V01 benannt) **

Ashausen – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover-Vinnhorst
(auch zur Berücksichtigung des erweiterten Streckenprofils im BVWP)
Maschen-Rbf – Ashausen
Knoten Hamburg *
Uelzen – Stendal (im BVWP als eigenes Projekt 2-018-V01 benannt) **
ggf. Hamburg – Wittenberge

Celle – Lehrte
Knoten Hannover (einschl. Lehrte, Sehnde) *

Langwedel – Bremen – Bremerhaven (zusätzliches Alpha-Bestandteil im BVWP)
Langwedel – Verden

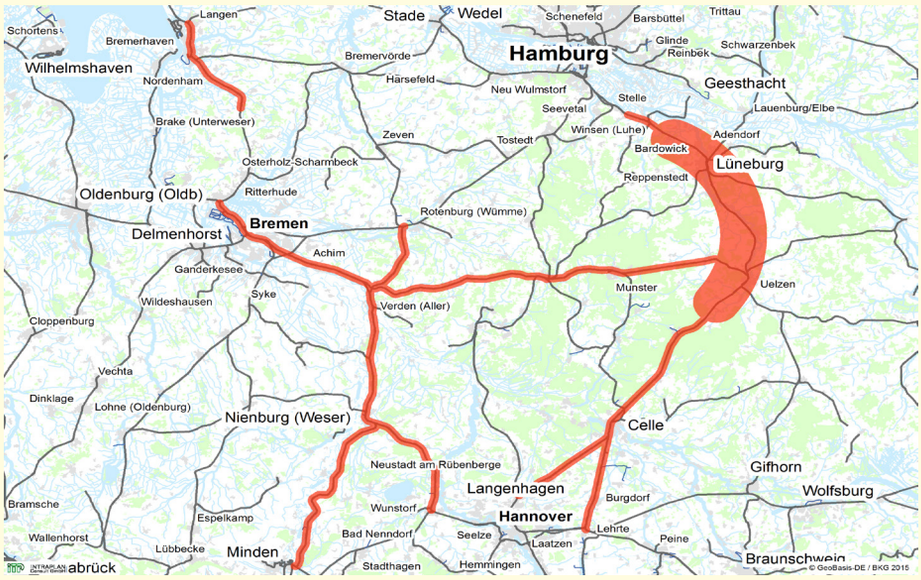
*
Die Knoten Hannover (einschl. Stadtgebiet Lehrte und Sehnde), Hamburg und Bremen sind aus Sicht des Projektbeirats zu untersuchen und sollen mit einbezogen werden, wenn sie von Mehrbelastungen durch Alpha-E betroffen sein werden. Die insoweit relevanten Streckenabschnitte sind im Detail vom Projektbeirat nicht darstellbar. Die Knotenbereiche sind daher in der Karte gelb markiert.

**
Es bleibt abschließend festzulegen, welchem Bauabschnitt des Alpha-E diese Zu-/ Abführstrecke zuzuordnen ist.

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN - INFORMATION ZUM ALPHA-E

1 Gesamtprojekt

1.1 Übersicht



Projektnummer	2-003-V03
Maßnahmetitel	**Optimiertes Alpha-E mit Bremen**
Teilmaßnahmen	ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, ABS Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel
Maßnahmenbeschreibung	Ertüchtigung u. Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, 9 Kreuzungsbahnhöfe, Vmax 80 km/h für SGV; Blockverdichtung Verden – Nienburg – Wunstorf u. Celle – Lehrte; Bf Nienburg: neues Überholgleis, mittiges Wendegleis für S-Bahn Bremen; 2 zusätzl. Kreuzungsbahnhöfe Nienburg – Minden; 3. Gleis Lüneburg – Uelzen; ABS Ashausen – Uelzen - Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen); ABS Celle – Hannover-Vinnhorst, Vmax 230 km/h; Knoten Verden: Überwerfungsbauwerk zur Entkopplung der Verkehre aus Rotenburg u. Bremen, mittige Anbindung S-Bahn; 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück u. Bremen Rbf Abzw Bve – Bremen-Burg, Vmax 160 km/h; Blockverdichtung Stubben – Bremerhaven-Wulsdorf – Bremerhaven-Speckenbüttel; ABS Rotenburg - Verden (2. Gleis)
Länge	396,20 km

Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)
Kostenbestandteile (netto ohne Mehrwertsteuer)	[Mio. €]
Ausbau-/Neubaukosten	
(Baukosten ohne Ersatzanteile, ohne Planungskosten)	2.596,7
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten	826,8
Gesamte Planungskosten für Aus-/Neubau	467,4
Noch zu tätigende Planungskosten für Aus-/Neubau	467,4
Gesamte Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP	
(Gesamtprojektkosten, ggf. mit Ersatzanteilen, inkl. der gesamten Planungskosten)	3.890,9
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP	
(Gesamtprojektkosten, ggf. mit Ersatzanteilen, inkl. noch zu tätigende Planungskosten)	3.890,9
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten	
(Aus- und Neubaukosten, inkl. noch zu tätigender Planungskosten für Aus-/Neubau)	3.064,1
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten, Preisstand 2012)	
(Aus- und Neubaukosten, inkl. noch zu tätigender Planungskosten für Aus-/Neubau)	2.913,0
2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.	
Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	1,0
Umweltbetroffenheit (Modul B)	
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	-
Engpassbeseitigung / starke Engpassminderung	ja
Fahrzeitverkürzungen [in Minuten]	11

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

niedriges NKV, Optimiertes Alpha-E auf Basis des Vorschlags des Dialogforum Schiene Nord mit Engpassbeseitigung Richtung Bremen erfüllt die verkehrlichen Anforderungen, Engpassbeseitigung, Reisezeitverkürzung, TEN-Kernnetzkorridor;

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. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. Er stellt keine Vorfestlegung für den folgenden Planungsprozess dar, der den konkreten Verlauf im Dialog mit der Bevölkerung bestimmt. 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.

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

Für das Jahr 2030 wird im Raum Hamburg – Bremen – Hannover ein Schienenverkehrsaufkommen von rd. 108 Mio. t prognostiziert. Dies bedeutet, dass ein Viertel des Gesamtverkehrsaufkommens der Schiene mit diesem Raum in Verbindung steht. Die starke Konzentration des Schienenverkehrs auf diesen Raum steht in Verbindung mit den norddeutschen Seehäfen. Sie führt bereits heute auf den Korridoren zwischen Hamburg bzw. den Bremischen Häfen und Hannover zu Überlastungen. Zur Abwicklung des prognostizierten stark wachsenden Seehafenhinterlandverkehrs sind zusätzliche Kapazitäten notwendig. Hierfür sind mehrere Maßnahmen entlang der bestehenden Bahnstrecken geplant. Zur Beschleunigung und Kapazitätserhöhung zwischen Hamburg und Hannover ist ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen sowie ein Ausbau der Strecke zwischen Ashausen, Uelzen und Celle für Vmax 250/230 km/h bzw. zwischen Celle und Hannover für Vmax 230 km/h vorgesehen. Weiter enthalten ist die Elektrifizierung der Amerikalinie zwischen Langwedel und Uelzen, eine Blockverdichtung zwischen Verden, Nienburg und Wunstorf sowie zwischen Celle und Lehrte. Darüber hinaus ist ein neues Überholgleis in Nienburg sowie der Bau von Kreuzungsbahnhöfen entlang der Strecke Nienburg - Minden vorgesehen. Die Strecke Rotenburg - Verden wird ausgebaut. Im Knoten Verden soll ein Überwerfungsbauwerk die Verkehre aus Rotenburg und Bremen entkoppeln, darüber hinaus wird die S-Bahn mittig angebunden. Der ergänzende abschnittsweise 3-gleisige Ausbau bzw. die Blockverdichtung zwischen Langwedel, Bremen und Bremerhaven komplettieren die Maßnahme. Die Maßnahmen der ABS Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle (2-018-V01, siehe VB) werden für die Bewertung im Bezugsfall unterstellt.

Entnommen aus dem Projektinformationssystem PRINS - Stand Juni 2018
weitere Details und ggf. aktualisierte Informationen unter:
http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-003-V03/2-003-V03.html

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN - INFORMATION ZUM ALPHA-E

1 Gesamtprojekt

1.1 Übersicht

Projektnummer	2-018-V01
Maßnahmetitel	**ABS Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle (Ostkorridor Nord)**
Teilmaßnahmen	Ausbau Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle
Maßnahmenbeschreibung	2. Gleis Veerßen - Salzwedel u. Hohenwulsch - Stendal, Vmax 160 km/h; Blockverdichtung Stendal - Angern-Rogätz u. Schönebeck - Halle; neuer Überholungsbahnhof Wulfen
Länge	206,50 km

Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

Kostenbestandteile (netto ohne Mehrwertsteuer)	**[Mio. €]**
Ausbau-/Neubaukosten (Baukosten ohne Ersatzanteile, ohne Planungskosten)	333,6
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten	154,8
Gesamte Planungskosten für Aus-/Neubau	60,0
Noch zu tätigende Planungskosten für Aus-/Neubau	46,7
Gesamte Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Gesamtprojektkosten, ggf. mit Ersatzanteilen, inkl. der gesamten Planungskosten)	548,4
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Gesamtprojektkosten, ggf. mit Ersatzanteilen, inkl. noch zu tätigende Planungskosten)	535,1

Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Aus- und Neubaukosten, inkl. noch zu tätigender Planungskosten für Aus-/Neubau)	380,3
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten, Preisstand 2012[1)] (Aus- und Neubaukosten, inkl. noch zu tätigender Planungskosten für Aus-/Neubau)	361,5

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	**Projektbewertung**
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	3,3
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	-
Engpassbeseitigung / starke Engpassminderung	ja
Fahrzeitverkürzungen [in Minuten]	2

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

hohes NKV, Engpassbeseitigung, keine hohe Umweltbetroffenheit Über den der Bewertung zugrundeliegenden Konzeptentwurf hinaus hat der Deutsche Bundestag in einer Fußnote zum Bundesschienenwegeausbaugesetz beschlossen, dass bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch - Stendal die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden sollen. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

Die Führung von Güterzügen zwischen dem Hamburger Hafen und Mitteldeutschland über Uelzen, Salzwedel und Stendal ist gegenüber dem alternativen Weg über Büchen und Wittenberge rd. 40 km kürzer. Im Vergleich mit der Führung über Uelzen, Celle und Braunschweig beträgt die Verkürzung sogar rd. 95 km. Da die Strecke zwischen Uelzen und Stendal jedoch nur abschnittsweise zweigleisig ausgebaut ist, sind die Nutzungsmöglichkeiten durch den Güterverkehr eingeschränkt. In den eingleisigen Abschnitten Uelzen – Wieren – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal stehen aufgrund des vorhandenen Bedienungsangebots im Schienenpersonennahverkehr nur sehr begrenzte Kapazitäten für Güterzüge zur Verfügung. Zur Auflösung der Engpässe ist daher ein zweigleisiger Vollausbau notwendig. So kann die Strecke die Nachfrage im Güterverkehr aufnehmen und es können die mit der Laufwegsverkürzung verbundenen Angebotsverbesserungen durch Transportkosteneinsparung erzielt werden. Im weiteren Verlauf zwischen Stendal, Magdeburg und Halle kommt es aufgrund großer Blockabstände auch heute schon zu Überlastungen. Durch Blockverdichtungen soll hier eine Besserung der Situation erzielt werden.

Entnommen aus dem Projektinformationssystem PRINS - Stand Juni 2018
weitere Details und ggf. aktualisierte Informationen unter:
http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-018-V01/2-018-V01.html

EINSTIMMIGER LANDTAGSBESCHLUSS NOVEMBER 2016

Niedersächsischer Landtag – 17. Wahlperiode **Drucksache 17/6969**

Unterrichtung (zu Drs. 17/6589 und 17/6931)

Der Präsident des Niedersächsischen Landtages – Landtagsverwaltung – Hannover, den 23.11.2016

Die Alpha-Variante steht!

Antrag der Fraktion der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 17/6589
Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr - Drs. 17/6931

Der Landtag hat in seiner 113. Sitzung am 23.11.2016 folgende Entschließung angenommen:

Die Alpha-Variante zum Maßstab des Handelns machen!

Die Eisenbahntrassen zwischen Hannover, Hamburg und Bremen sind ein wichtiger Bestandteil der Deutschen Verkehrsinfrastruktur. Sie sind nicht nur unmittelbar für Bürgerinnen und Bürger von Bedeutung, sondern haben als sogenannte Hafenhinterlandanbindung auch erhebliches Gewicht für die weitere wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Nicht zu Unrecht gelten sie als bedeutsame europäische Verkehrsachsen im Personenfern- und Güterverkehr.

Der Bund hat diese zentrale Verkehrsbedeutung in dem vom Bundeskabinett verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan erkannt und die durch das Dialogforum Schiene Nord entwickelte Alpha-E-Trasse mit Modifikationen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Der Landtag stellt fest, dass mit dem Bürgerbeteiligungsverfahren Dialogforum Schiene Nord eine seit 25 Jahren währende Diskussion zu einer breit akzeptierten, kompromissfähigen Lösung geführt wurde. Dies ist ein Erfolg für das Land Niedersachsen, aber auch für den Bund und die Deutsche Bahn.

Der Landtag begrüßt das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord und steht zur Kompromisslösung Alpha-Trassen, die er als Teil einer Gesamtlösung umfassend unterstützt.

Der Landtag dankt allen beteiligten Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen, Institutionen und Bürgerinitiativen für ihre engagierte Mitarbeit an dem gefundenen Kompromiss und im Dialogforum Schiene Nord.

Mit der Trassenfindung ist der Prozess der Beteiligung und Begleitung noch nicht beendet. Die dringend notwendige Verkehrsverbindung muss jetzt unverzüglich geplant und umgesetzt werden. Das künftige Verfahren muss mit der gleichen Transparenz wie das erfolgreiche Dialogverfahren ablaufen und auch die Initiativen an den betroffenen Abschnitten einbinden. Nur hierdurch wird die größtmögliche Akzeptanz für die Umsetzung des Vorhabens erzielt werden können. Dies gilt insbesondere für den dringend notwendigen optimierten Lärmschutz zugunsten der zahlreichen Anlieger.

Für diese transparente Umsetzung steht auch der eingerichtete Projektbeirat, den acht Vertreter aus Bürgerinitiativen und acht Vertreter aus Landkreisen und Kommunen besetzen. Er ist ein wichtiges Bindeglied bei der Umsetzung der Alpha-E Trassen und wird die Umsetzungsphasen unterstützend und konstruktiv begleiten. Das Land Niedersachsen hat zur Unterstützung dieses Prozesses 100 000 Euro für drei Jahre zur Verfügung gestellt. Außerdem werden von der Deutschen Bahn „Runde Tische“ zu den einzelnen Teilprojekten organisiert, um auch spezielle Fragen zur Trassenführung, eines den Interessen der Anlieger gerecht werdenden Lärmschutzes und anderer baulicher Maßnahmen, die die Realisierbarkeit der Alpha-E-Trassen betreffen, zügig erörtern und möglichst lösen zu können.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. die Umsetzung der Variante Alpha-E als bedarfsgerechten Ausbau der Bestandsstrecken nach Kräften zu fördern und dabei insbesondere die unter Ziffer 2 des Abschlussdokuments aufgeführten Bedingungen für einen Konsens in der Region bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Optimierung der schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre über die Legislaturperiode hinaus zu beachten.

2. den zuständigen Fachausschuss regelmäßig, spätestens halbjährlich, über die Umsetzung der Ausbaumaßnahmen einschließlich der Berichte des Projektbeirats zu unterrichten.

3. darauf hinzuwirken, dass die Deutsche Bahn und die Bundesregierung die Ausführungen im Abschlussdokument des Dialogforums, wie unter Ziffer 2 aufgeführt und im Anhang „Bedingungen für einen Konsens in der Region“ niedergelegt, berücksichtigen.

4. darauf hinzuwirken, dass ein optimierter Lärmschutz über das gesetzlich geregelte Maß hinaus auch bei allen Strecken des Alpha-E ohne bauliche Maßnahmen, die zukünftig mit mehr Güterverkehren zu rechnen haben, wie bei Ausbaustrecken berücksichtigt wird.

5. sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen der Realisierung der Alpha-E Trasse lediglich die angeführten Ortsumfahrungen geprüft werden, um das Ergebnis des Dialogforums nicht zu gefährden. Die Landesregierung wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass im Bundesschienenwegeausbaugesetz im Abschnitt 2 unter Nummer 3 der Zusatz „NBS“ bei der Vorhabensbeschreibung der Alpha-E-Variante gestrichen wird.

Niedersächsischer Landtag – 17. Wahlperiode **Drucksache 17/7927**

Unterrichtung

Der Präsident des Niedersächsischen Landtages – Landtagsverwaltung – Hannover, den 24.04.2017

....(Wiedergabe des Beschlusses vom 23.11.2016 -Drucksache 17/6969) ...

Antwort der Landesregierung vom 21.04.2017

Zu den Nummern 1 bis 5 der Landtagsentschließung wird Folgendes ausgeführt:

Zu 1:

Die Landesregierung unterstützt die Umsetzung der Variante Alpha-E. So wurde mit der Deutsche Bahn AG (DB) vereinbart, dass für den Ausbau Rotenburg - Verden eine Vorfinanzierung des Landes für eine vorgezogene Planungsaufnahme als Darlehen zur Verfügung gestellt wird. Ein Teil der Planung ist die Durchführung der Runden Tische, mit denen die DB an die Kommunikation des Dialogforums Schiene Nord anschließt. Damit ist die Verantwortung für den Gesamtprozess auf die DB übergegangen. Runde Tische sind auch für weitere Teilmaßnahmen vorgesehen. Wenn es erforderlich ist, nehmen Beschäftigte aus den Ministerien oder der Landesnahverkehrsgesellschaft an einzelnen Sitzungen der Runden Tische teil. Außerdem hat ein Vertreter des Landes mit einem eigenen Beitrag an der Informationsveranstaltung der DB im Januar 2017 teilgenommen, um neue Fragen zur Gestaltung des Alphas im Sinne des Dialogforums Schiene Nord mit zu beantworten.

Des Weiteren unterstützt die Landesregierung die Einbeziehung der Anliegen aus der Region und hat für den selbstorganisierten Projektbeirat eine Geschäftsstelle eingerichtet. Auch bei der Beschaffung erforderlicher Expertise für den Projektbeirat wird die Landesregierung bei Bedarf Unterstützung bieten.

Zu 2:

Zur Umsetzung der Ausbaumaßnahmen: Von den Teilmaßnahmen der Alpha-Lösung befindet sich derzeit die Ausbaumaßnahme Rotenburg - Verden in der Planung. Zu den Teilmaßnahmen drittes Gleis Lüneburg - Uelzen und Ausbau Ashausen - Celle wird bereits ein erster Runder Tisch von der DB durchgeführt.

Nachfolgend zu dieser Antwort der Landesregierung sind weitere Unterrichtungen im zuständigen Fachausschuss vorgesehen.

Zu 3:

Die Landesregierung trägt dazu bei, dass die Alpha-Lösung mit ihrem gesamten Dialogprozess auch beim Bund weiterhin eine hohe Priorität einnimmt. Verkehrsminister Lies, Landtagsabgeordnete und Sprecher des Projektbeirats haben gemeinsam die vorliegende Entschließung des

Landtags in einem persönlichen Termin an den Parl. Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) übergeben. Ebenso findet mit der DB ein reger Austausch statt, um Anliegen aus den Regionen zu thematisieren. Hierzu zählt z. B. die Verbesserung des Lärmschutzes beim Ausbau an der Strecke Uelzen - Stendal gegenüber der bislang vorhandenen Planung. Auch in seiner Rede im Bundesrat zu den Ausbaugesetzen hat Minister Lies noch einmal ausdrücklich auf die Bedeutung des Abschlussdokumentes aus dem Dialogforum Schiene Nord hingewiesen.

Zu 4:

Anlässlich des Ausbaus Rotenburg - Verden hatte Minister Lies bereits erreichen können, dass sich Bund und DB bei der Planung für das Alpha auf die Betrachtung übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen verständigen konnten. Minister Lies hat in seiner Rede zu den Infrastrukturausbaugesetzen deutlich gemacht, dass Verbesserungen des Lärmschutzes auch an Strecken ohne bauliche Maßnahmen erforderlich sind.

Zu 5:

Die Forderung, bei der Benennung des Vorhabens „ABS/NBS Hamburg - Hannover, ABS Langwedel - Uelzen, ABS Rotenburg - Verden - Minden/Wunstorf, ABS Bremerhaven - Bremen - Langwedel (optimiertes Alpha-E + Bremen)“ im Bundesschienenwegeausbaugesetz auf die Teilbezeichnung „NBS“ zu verzichten, wurde u. a. im Rahmen des gemeinsamen Gesprächs von Minister Lies mit Landtagsabgeordneten und dem Projektbeirat im BMVI im November 2016 an den Bund adressiert. Auf diese Forderung ist das BMVI unter Hinweis auf die optionalen Ortsumfahrungen nicht eingegangen. Nach Kenntnis der Landesregierung sind weitere Ortsumfahrungen nicht Bestandteil der Planung.

Weitere Informationen:
www.beirat-alpha.de

Geschäftsstelle Projektbeirat Alpha-E

Rosenhof Bohlsen
Inhaber Volker Schulz
Ziegeleiweg 2
29581 Bohlsen

Ihre Ansprechpartnerin:

Sarah Schulz
Tel. 05808-980753
Fax. 05808-980774
info@beirat-alpha.de