

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Monika Ganseforth, Klaus Daubertshäuser, Gerd Andres, Robert Antretter, Anni Brandt-Elsweiler, Edelgard Bulmahn, Hans Martin Bury, Dr. Peter Eckardt, Carl Ewen, Elke Ferner, Arne Fuhrmann, Günter Graf, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Dr. Ingomar Hauchler, Gabriele Iwersen, Dr. Ulrich Janzen, Ernst Kastning, Dr. Klaus Kübler, Detlev von Larcher, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Albrecht Müller (Pleisweiler), Michael Müller (Düsseldorf), Dr. Edith Niehuis, Dr. Rolf Niese, Jan Oostergetelo, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Dr. Peter Struck, Uta Titze, Josef Vosen, Inge Wettig-Danielmeier, Berthold Wittich
— Drucksache 12/1842 —

„Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ im Bereich Lehrte

Die Stadt Lehrte ist sowohl Eisenbahn- als auch Autobahnkreuzungspunkt. Sie wird von zwei „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ berührt:

1. Projekt 11: Autobahn 2 (Hannover–Berlin)
2. Projekt 4: Eisenbahnstrecke Hannover–Stendal–Berlin

Aus dieser besonderen Betroffenheit Lehrtes ergibt sich eine Reihe offener Fragen an die Bundesregierung:

I. Planung

1. Wer erstellt die Planung für die Autobahn 2 Hannover–Berlin im Bereich Lehrte?

Die Planung für den Ausbau der Bundesautobahn A 2 zwischen Hannover und der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt erstellt das Land Niedersachsen als zuständige Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen, die ihrerseits eine Sonderorganisation hierfür eingerichtet hat. Diese besteht aus einer zentralen Projektleitung im niedersächsischen Landesamt

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 5. März 1992 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

für Straßenbau und den drei örtlichen Abschnittsleitungen West, Mitte und Ost. Der Bereich Lehrte liegt innerhalb der Abschnittsleitung West. Die Entwurfsbearbeitung erfolgt unter Einschaltung von Ingenieurbüros.

2. Wer erstellt die Planung für die Eisenbahnstrecke im Bereich Lehrte?

Die Planungen werden erstellt östlich km 236,30 (Ortsteile Allerbeck, Immensen, Arpke) durch die Projektgruppe Neubaustrecke (NBS) Hannover bei der Bundesbahndirektion Hannover, westlich km 236,30 (Kernstadtbereich) durch die Hauptabteilung Bautechnik der Bundesbahndirektion Hannover.

3. Gibt es Kooperationen zwischen den Planungsträgern, und wenn ja, welche?

Kooperationen des Planungsträgers Deutsche Bundesbahn bestehen mit allen Straßenbaulasträgern im Rahmen der Vorplanungen und der durchzuführenden Planfeststellungsverfahren.

Im Bereich der Straße sind zur Abstimmung der gesamten Planungen zusätzlich zu den in der Antwort zu Frage 1 erwähnten Sonderorganisationen für die einzelnen Streckenabschnitte drei arbeitsbegleitende Ausschüsse gebildet worden. In diesen Ausschüssen sind alle Planungsträger gleichberechtigt vertreten (z. B.: betroffene Kommunen, Umweltverbände, staatliche Fachverwaltungen, Deutsche Bundesbahn).

4. Ergeben sich aus den Vorhaben Abstimmungsnotwendigkeiten mit dem Landesraumordnungsprogramm, und wenn ja, welche?
5. Ergeben sich aus den Vorhaben Abstimmungsnotwendigkeiten mit dem regionalen Raumordnungsprogramm, und wenn ja, welche?

Die hier angesprochenen Bahnanlagen im Bereich der Stadt Lehrte sind bereits vorhanden und werden nur geändert. Die Bundesautobahn A 2 gehört zu dem in dem Landesraumordnungsprogramm gekennzeichneten Straßennetz, das so auszubauen ist, daß es u. a. die Abwicklung des Fernverkehrs sicherstellt. Eine abschließende Beurteilung, ob im Zusammenhang mit der A 2 eine Abstimmungsnotwendigkeit gegeben ist, ist Angelegenheit des Landes Niedersachsen.

6. Auf welche Weise wird die Stadt Lehrte rechtzeitig in die Entwicklung der Planungen eingebunden?

Die Stadt Lehrte wird durch die Deutsche Bundesbahn ständig über die laufenden Planungen informiert. Darüber hinaus beteiligt sich die Deutsche Bundesbahn bei Rats- und Ortsratssitzungen.

Im Bereich der Straße ist die Stadt Lehrte in den arbeitsbegleitenden Ausschüssen beteiligt (siehe Antwort zu Frage 3).

Im übrigen ist die Stadt Lehrte bei den durchzuführenden Planfeststellungsverfahren eingebunden.

7. Wird bereits eine den regionalen Erfordernissen Rechnung tragende Verlegung der Autobahnauffahrt in Lehrte geplant?

Zur Zeit wird die Verlegung der Anschlußstelle Lehrte in westliche Richtung diskutiert, um damit u. a. die Frachtzentren Post und Bahn an die BAB A 2 anzubinden.

8. Wird bereits eine Eisenbahnumfahrung (z. B. im Norden) Lehrtes geplant?

Die Deutsche Bundesbahn untersucht zur Zeit die weitere Verbesserung der Schienenverbindung zwischen Hannover und Lehrte, u. a. mit einer Umfahrungslösung von Lehrte. Eine Entscheidung über Art und Umfang von Maßnahmen ist derzeit noch nicht möglich. Im Zuge der Schnellbahn Hannover – Stendal – Berlin werden die Züge auf vorhandenen Gleisen durch Lehrte geführt.

9. Ist die Bundesregierung bereit, untersuchen zu lassen, ob eine teilweise gemeinsame Streckenführung von Autobahn- und Eisenbahntrasse städtebauliche Erfordernisse, Lärm- und Umweltschutz-erfordernisse optimieren könnte?

Gegen die Durchführung einer solchen Untersuchung bestehen keine Bedenken. Eine gemeinsame Streckenführung würde eine Verlegung der Bahnanlagen, zumindest eine Verlegung der durchgehenden Bahnstrecke erfordern.

10. Ist beabsichtigt oder ist es möglich, daß die Trassenführung der Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke im Stadtgebiet durch Lehrte auf DB-eigenem Gelände so geplant wird, daß die planungsrechtliche Absicherung der Maßnahme in Gestalt einer Plangenehmigung ohne Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt oder erfolgen kann?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

II. Verkehrsaufkommen

11. Welches Güterverkehrsaufkommen wird auf der A 2 im Bereich Hannover/Lehrte erwartet?
12. Welches Personenverkehrsaufkommen wird auf der A 2 im Bereich Hannover/Lehrte erwartet?

Vorläufige Ergebnisse von Verkehrsmengenermittlungen lassen für das Jahr 2010 folgende Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr an einem durchschnittlichen Werktag erwarten:

- Autobahnkreuz Hannover-Ost – Anschlußstelle Lehrte
Personenverkehr: 93 000 Pkw/24 h,
Güterverkehr: 13 000 Lkw/24 h,
- Anschlußstelle Lehrte – Anschlußstelle Lehrte-Ost
Personenverkehr: 78 000 Pkw/24 h,
Güterverkehr: 13 000 Lkw/24 h.

13. Welches Güterverkehrsaufkommen wird auf der Eisenbahnstrecke im Bereich Hannover/Lehrte erwartet?

Im Rahmen der Arbeiten für den Bundesverkehrswegeplan 1992 wurde für Hannover – Lehrte – Wolfsburg ein Güterverkehrsaufkommen je nach Abschnitt von 25 bis 27 Mio. t/Jahr für 2010 ermittelt.

14. Welches Personenverkehrsaufkommen wird auf der Eisenbahnstrecke im Bereich Hannover/Lehrte erwartet?

Auf der Schnellbahnstrecke Hannover – Stendal – Berlin wird im Streckenabschnitt zwischen Hannover und Wolfsburg für 1997 ein Reisendenaufkommen von 16,4 Mio. Reisenden im Jahr (für beide Richtungen zusammen) erwartet.

15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das zusätzliche Potential für Kombinierte Verkehre, insbesondere aufgrund der günstigen Kreuzungslage Lehrtes für die Verladung von Straßentransporten auf die Schiene unter optimalen Voraussetzungen?

Die Deutsche Bundesbahn hat im Jahr 1989 eine Standortkonzeption für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene der 90er Jahre erarbeitet. Im Rahmen dieser Standortkonzeption kommt die Deutsche Bundesbahn für den Standortraum Hannover zu dem Ergebnis, daß im Jahr 2000 eine Umschlagkapazität für ein Potential von 80 Ladeeinheiten pro Arbeitstag erforderlich sein wird, wobei eine Sendung des kombinierten Verkehrs durchschnittlich 1,6 Ladeeinheiten entspricht.

Auf der Basis der Standortkonzeption aus dem Jahr 1989 haben die Deutsche Bundesbahn, die Deutsche Reichsbahn und die Verkaufsgesellschaften des kombinierten Verkehrs eine gemeinsame Standortkonzeption für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene in der Bundesrepublik Deutschland für den Zeithorizont 2010 erstellt. Nach Einschätzung der Deutschen Bundesbahn ist für den Standortraum Hannover im Jahr 2010 eine arbeitstägliche Umschlagkapazität für den kombinierten Verkehr von 1 786 Ladeeinheiten erforderlich.

16. Welche zusätzlichen Anlagen/Transportkapazitäten etc. müßten bahnseitig dafür aktiviert werden?

Die derzeitigen Umschlaganlagen in Hannover-Linden und Hannover-Linden Hafen haben eine Kapazität von rund 300 Ladeeinheiten pro Tag.

Um eine aus betriebswirtschaftlicher Sicht akzeptable Verkehrsabwicklung gestalten zu können und wettbewerbsgerechte Schienenleistungen (d. h. weitgehend direkte Züge) anbieten zu können, strebt die Deutsche Bundesbahn die Zusammenfassung aller Aktivitäten des kombinierten Verkehrs im Standortraum Hannover in einer neuen Anlage an.

Konkrete Vorstellungen hinsichtlich eines bestimmten Standortes für das Terminal bestehen seitens der Deutschen Bundesbahn derzeit nicht.

17. Welche Betriebe haben im Rahm Lehrte (noch) Gleisanschlüsse?
18. Welche Gebiete wären im Bereich Hannover/Lehrte durch zusätzliche Gleisanschlüsse für bahntransportorientierte Unternehmen zusätzlich zu erschließen?

Im Einzugsbereich des Bahnhof Lehrte verfügen derzeit sechs Unternehmen über Gleisanschlüsse:

- Homeier Ts KG (Spedition),
- Quelle (Versandhandel),
- Lehrter Chemiefabrik (chemische Produkte),
- Lehrter Maschinenfabrik (Maschinen),
- Preußenelektra (Umformaggregate),
- Zuckerfabrik Lehrte (Zucker).

Die Deutsche Bundesbahn führt derzeit Verhandlungen über den Bau eines weiteren Gleisanschlusses mit der Post/Postdienst, die auf einem in Lehrte erworbenen Gelände ein Frachtzentrum für ihren Paketdienst errichten möchte.

Außerdem ist die Deutsche Bundesbahn an der schienenmäßigen Erschließung eines möglichen Güterverkehrszentrums in Lehrte interessiert.

19. Mit welchen Geschwindigkeiten werden die Eisenbahnen die Stadt Lehrte passieren bzw. kreuzen?

Die Geschwindigkeiten betragen östlich km 236 maximal 200 km/h, westlich km 236 unter 200 km/h bis herab auf 80 km/h bei km 238,6.

20. Welche Lärmentwicklung ist durch Bremsvorgänge im Bereich der Wohnbebauung Lehrtes zu erwarten?

Die Bremsvorgänge werden gemäß den in der Antwort zu Frage 19 genannten Geschwindigkeitsabstufungen außerhalb der engen Wohnbebauung stattfinden. Im übrigen wird gemäß der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz bei einer wesentlichen Änderung der Bahnanlagen die Schallsituation geprüft. Hierfür bedient sich die Bundesbahndirektion Hannover unabhängiger Gutachter. Das Gutachten wird Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Sofern die Voraussetzungen nach Maßgabe der vorgenannten Verordnung erfüllt wurden, wurden Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

III. Finanzierung

21. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die Finanzierung der Autobahn durchzuführen?

Es ist beabsichtigt, den Ausbau der BAB aus den Mitteln des Bundeshaushalts, Einzelplan 12, Kapitel 12 10, zu finanzieren.

22. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die Finanzierung der Eisenbahntrasse durchzuführen?

Der Abschnitt Hannover – Oebisfelde der Schnellbahn Hannover – Berlin wird über den Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn aus dem Bundeshaushalt, Einzelplan 12, finanziert.

23. Beabsichtigt die Bundesregierung, für die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ die bisherigen Rechtsgrundlagen der Finanzierung der Verkehrswege (z. B. das Eisenbahnkreuzungsgesetz) zu ändern?

Die Bundesregierung sieht keinen Grund, die bisherigen Rechtsgrundlagen der Finanzierung von Kreuzungsbaumaßnahmen zwischen Schiene und Straße (Eisenbahnkreuzungsgesetz) und zwischen Bundesfernstraßen und sonstigen Straßen zu ändern.

24. Wie viele Kreuzungsanlagen (und welcher Art) hält die Bundesregierung für die Autobahn 2 bei Lehrte für erforderlich?

Nach der derzeitigen Planung ist nicht vorgesehen, die Anzahl der Kreuzungsanlagen zu verändern.

In dem 15 km langen Autobahnabschnitt im Stadtgebiet von Lehrte sind vorhanden:

Eisenbahnkreuzungen:	2 Stück,
Gewässerkreuzungen:	4 Stück,
Straßenkreuzungen:	14 Stück.

25. Wie viele Kreuzungsanlagen (und welcher Art) hält die Bundesregierung für die Eisenbahntrasse im Bereich Lehrte für erforderlich?

Es sind vier Kreuzungen vorhanden:

Straßenüberführung Gemeindestraße Allerbeck, km 235,720,
Straßenüberführung Gemeindestraße Immensen, km 232,805,
Eisenbahnüberführung über Fuß- und Radweg Arpke, km 230,974,
Straßenüberführung Landstraße L 412, Arpke, km 229,885.

26. Falls das Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht geändert wird:

Wie schätzt die Bundesregierung die finanziellen Möglichkeiten der betroffenen Gebietskörperschaften (hier exemplarisch im Fall Lehrte) ein, die zur Erfüllung regionaler Notwendigkeiten erforderlichen Kreuzungsanlagen sowohl für das Bahn- als auch für das Autobahnprojekt zu finanzieren?

Kreuzungsbaumaßnahmen zwischen kommunalen Straßen und Schienenwegen bzw. Bundesfernstraßen sind Maßnahmen, die nach dem GVFG gefördert werden können. Gegebenenfalls besteht die Möglichkeit, den von der Gemeinde zu tragenden Kostenanteil nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz zu fördern.

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu eröffnen.

