

## **Antrag**

**der Abgeordneten Sven Christian Kindler, Matthias Gastel, Dr. Julia Verlinden, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Schienenprojekt Rotenburg-Verden mit den Menschen umsetzen – Maximalen Lärmschutz ermöglichen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz sieht im Städtedreieck zwischen Hamburg, Hannover und Bremen die Umsetzung verschiedener Schienenprojekte vor, die unter der Bezeichnung „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ auch die Ausbaustrecke (ABS) Rotenburg – Verden umfasst. Die am 1. Juli 1928 von der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommene eingleisige Hauptbahn war bereits bei ihrem Bau für einen späteren zweigleisigen Ausbau angelegt. Das heißt, Einschnitte und Dämme der Strecke waren von Beginn an so bemessen, dass das zweite Streckengleis zu einem späteren Zeitpunkt errichtet werden kann. Mit der Strecke Rotenburg – Verden entstand für den Schienenverkehr in der Relation Hamburg – Hannover ein alternativer Laufweg, der gegenüber dem Regellaufweg über Uelzen und Celle nur um wenige Kilometer länger ausfällt und damit insbesondere für den Schienengüterverkehr praktisch ebenbürtig ist. Auch im Falle von Betriebsstörungen auf der Strecke Hamburg – Hannover oder geplanten Bauarbeiten, kommt der Strecke Rotenburg – Verden als Teil der Umleitungsstrecke eine sehr wichtige Rolle zu. Während des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Stelle – Lüneburg in den Jahren 2009 bis 2014, leitete die DB Fernverkehr AG Fernzüge zwischen Hannover und Hamburg jeweils über längere Zeiträume über die Strecke Rotenburg – Verden um. Genau in diesem Zusammenhang zeigt sich die größte Schwäche der Strecke: Die rund 27 Kilometer lange eingleisige Verbindung kommt in solchen Situationen schnell an ihre Kapazitätsgrenze und die Verkehre können nicht in der notwendigen betrieblichen Qualität abgewickelt werden. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des „Optimierten Alpha-E + Bremen“ auf der Strecke Hamburg – Uelzen – Celle – Hannover wird durch die absehbaren und langandauernden baubedingten Einschränkungen („Bauen unter dem rollenden Rad“), die Umleitung von großen Teilen des Fernverkehrs und Güterverkehrs über Rotenburg – Verden über längere Zeit die Regel sein. Auch deshalb sind beim anstehenden Ausbau die Belange des Personenverkehrs ausreichend zu berücksichtigen.

Der Bund hatte den zweigleisigen Ausbau zwischen Rotenburg und Verden bereits im Bundesverkehrswegeplan 1980 aufgenommen. Andere verkehrspolitische Prioritäten und die chronische Unterfinanzierung des Bedarfsplans Schiene haben letztendlich dazu geführt, dass der Bund bis heute den zweigleisigen Ausbau der wichtigen Umleiterstrecke aufgeschoben hat. Der zweigleisige Ausbau zwischen Rotenburg und Verden ist daher längst überfällig. Das Vorhaben ist nunmehr zügig und ohne weitere Verzögerungen zur Baureife zu bringen, so dass die positiven Wirkungen des Projekts wie die Erhöhung der Kapazität im Seehafenhinterlandverkehr und die Verbesserung der Betriebsqualität endlich zum Tragen kommen können.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Dialogforums Schiene Nord wurden von der DB Netz AG seit 2016 zahlreiche Informations- und Beteiligungsformate sowohl zum Stand der Planungen im Gesamtvorhaben „Optimiertes Alpha E + Bremen“ als auch begleitend zur Grundlagenermittlung und Vorplanung im Teilvorhaben ABS Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf durchgeführt. Mit Hilfe von regionalen Runden Tischen, Bürgerinformationsveranstaltungen und weiteren Informationsinstrumenten wie Infoständen wurde sichergestellt, dass sich Interessierte aus erster Hand über das Projekt informieren und Fragen stellen konnten. Seit 2016 fanden zahlreiche solcher Informationsveranstaltungen, Runden Tische sowie bilaterale Gespräche statt. Parallel dazu begleitete ein Projektbeirat, der aus dem Dialogforum Schiene Nord hervorging, die Arbeit der DB Netz AG in den letzten Jahren und sorgte gemeinsam mit der Bahn für gute Vorplanungen sowie eine enge Einbindung der Betroffenen in den Regionen. Die Öffentlichkeitsarbeit der Vorhabenträgerin war auch dadurch jederzeit transparent und bürgerfreundlich.

Der Deutsche Bundestag begrüßt daher grundsätzlich den erreichten Planungsstand und den intensiven Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den betroffenen Kommunen, der in regionalen Runden Tischen, Bürgerinformationsveranstaltungen und weiteren Informationsinstrumenten in den letzten Jahren erfolgte.

Nicht nachvollziehbar ist allerdings die Tatsache, dass entgegen der Festlegung in der verkehrlichen Aufgabenstellung die Streckengeschwindigkeit nicht wie vorgesehen von 120 auf 160 km/h erhöht werden soll. Gerade mit Blick auf die Bedürfnisse des Fernverkehrs, der während der Bauphase zwischen Hamburg und Hannover lange Zeit über die in Rede stehende Ausbaustrecke umgeleitet wird, aber auch der Belange des Nahverkehrs auf der Schiene wirkt diese „Sparlösung“ aus der Zeit gefallen und muss in den folgenden Planungsphasen dringend korrigiert werden. Der lapidare Verweis darauf, dass die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h nicht „kostenneutral abgebildet werden konnte“ kann vor dem Hintergrund des Doppelnutzens für den Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr nicht überzeugen. Zudem ist bei der Ausbaukonzeption zu berücksichtigen, dass sowohl der nördlich anschließende Streckenabschnitt von Rotenburg in Richtung Hamburg (VzG-Streckennummer 2200 bzw. 1263) als auch der südlich anschließende Streckenabschnitt ab Verden in Richtung Hannover (VzG-Streckennummer 1740) mit 200 bzw. 160 km/h deutlich höhere Streckengeschwindigkeiten zulässt als die in Planung befindliche Ausbaustrecke. Vor diesem Hintergrund überzeugt eine Geschwindigkeitsreduzierung zwischen Rotenburg und Verden auf 120 km/h nicht. Da beim jetzt anstehenden Ausbau der Strecke auch ein grundhafter Ausbau des Bestandsgleises erfolgt, ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zum jetzigen Zeitpunkt nur mit geringen Mehrkosten verbunden. Eine nachträgliche Erhöhung der Streckengeschwindigkeit würde höhere Kosten verursachen und hätte den zusätzlichen Aufwand, dass der Betrieb baubedingt erneut eingeschränkt werden müsste.

Weiterhin muss der Ausbau zwischen Rotenburg und Verden die spezifischen Anforderungen des Schienengüterverkehrs vollumfänglich erfüllen. Wir begrüßen daher die planerische Berücksichtigung der Betriebsstelle „Abzweig Wümme“, mit der der geplanten Verbindungskurve zum Netz der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) Rechnung getragen wird. Der Bau dieser Kurve ermöglicht in Verbindung mit der geplanten Elektrifizierung der Strecke Rotenburg – Bremerhaven-Wulsdorf die Umfahrung und damit Entlastung des Knotens Bremen im Schienengüterverkehr und ist daher von zentraler Bedeutung für die Stärkung der Schiene im Seehafenhinterlandverkehr. Analog zur Verbindungskurve bei Rotenburg ist eine weitere Verbindungskurve zwischen der ABS Rotenburg – Verden und der Strecke Langwedel – Uelzen (VzG-Streckennummer 1960, „Amerikalinie“) bereits jetzt planerisch zu berücksichtigen. Im Bereich Walle verläuft die Ausbaustrecke in einem Abstand von unter einem Kilometer zur „Amerikalinie“, so dass sich eine Verbindungskurve in diesem Bereich geradezu aufdrängt und vertieft untersucht werden sollte. Dabei ist die Planung mit der Ausbaustrecke Langwedel – Uelzen, die ebenfalls Bestandteil des Vorhabens „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ ist, zu synchronisieren. Eine Verbindungskurve zwischen der ABS Rotenburg – Verden und der „Amerikalinie“ ermöglicht für Güterzüge, die ab Bremerhaven das EVB-Netz nutzen, neue direkte Laufwege insbesondere für langlaufende Ost-West-Verkehre, die mit der bisherigen Eisenbahninfrastruktur heute nicht abbildbar sind.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Vorzugsvariante der Ausbaustrecke Rotenburg – Verden als Teil des Bedarfsplanvorhabens mit
  - a. zweigleisigem Ausbau zwischen Verden und Rotenburg mit Anpassung der Bestandsanlagen sowie betroffener Bahnhöfe und Betriebsstellen,
  - b. niveaufreier Einbindung der Strecke in den Bahnhof Verden mit beidseitigen Überholgleisen für Güterzüge und
  - c. Schaffung eines separaten Wendegleises im Bahnhof Verden nunmehr in die Sammelvereinbarung zur Finanzierung der Leistungsphase 3 und 4 aufzunehmen, so dass das Vorhaben schnell zur Baureife gebracht werden kann;
2. die Vorzugsvariante um folgende Teilmaßnahmen zu ergänzen:
  - a. An der in der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst) vorgesehenen Streckengeschwindigkeit von 160 km/h wird aufgrund des Doppelnutzens für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) festgehalten. Insbesondere für den SPFV ist die Streckengeschwindigkeit von 160 km/h relevant, da die absehbaren langandauernden Bauarbeiten zwischen Hamburg und Hannover die bereits früher praktizierte Umleitung des Nord-Süd-Fernverkehrs über die Strecke Rotenburg – Verden erfordern. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zu einem späteren Zeitpunkt würde zu unverhält-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nismäßig höheren Kosten und weiteren betrieblichen Einschränkungen in einer weiteren Bauphase führen, weshalb die Maßnahme jetzt zwingend in die laufende Planung einzutakten ist.

- b. In Anlehnung an die Berücksichtigung einer Verbindungskurve zum EVB-Netz und der dafür notwendigen Abzweigstelle „Wümme“ ist im weiteren Planungsprozess ebenso eine Verbindungskurve zwischen der ABS Rotenburg – Verden und der „Amerikalinie“ (Strecke Langwedel – Uelzen) zu berücksichtigen. Diese Verbindungskurve ermöglicht unter Umgehung des Knotens Bremen direkte Laufwege für den Schienengüterverkehr in Ost-West-Relation und trägt somit zur Stärkung des Schienengüterverkehrs bei;

3. Die folgenden Maßnahmen (Kernforderungen) umzusetzen:

- a. Kernforderung 1 – Lärmschutz und höhengleiche Bahnübergänge

- i. Vollschutz und weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen, Schutz der „Ruhigen Gebiete“: Im Rahmen der Umsetzung des Vollschatzes im Bereich der Schallschutzmaßnahmen ist die Umsetzung dieser Kernforderung sinnvoll. Der Bund stellt die zusätzlich erforderlichen Mittel in Höhe von 97,9 Mio. Euro zur Verfügung.
- ii. Vollschutz und weitere passive Lärmschutzmaßnahmen: Der Bund übernimmt die insgesamt veranschlagten Kosten von 11,5 Mio. Euro für den zusätzlichen passiven Lärmschutz.
- iii. Höhengleiche Bahnübergänge: Entsprechend des Hinweises der Bundesregierung in ihrem Bericht (Drs. 19/29972) auf das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), das die Möglichkeit von Änderungen an bestehenden Kreuzungen aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs an der Kreuzung vorsieht, werden die Kommunen an den betreffenden Kreuzungen aufgefordert ein Erfordernis im Sinne der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs gemäß § 3 EKrG nachweisen. Die Bundesregierung wird aufgefordert die Kommunen beim Erbringen der Nachweise fachlich zu unterstützen. Wird der Nachweis erbracht, beteiligt sich der Bund an der Finanzierung mit Mitteln in Höhe von 81,6 Mio. Euro. Auch das Land Niedersachsen wird aufgefordert sich angemessen an der Finanzierung zu beteiligen;

- b. Kernforderung 2 – Schutz vor Erschütterungen

Aus dem Bericht der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/29972 geht hervor, dass die DB AG im Bereich der Neubauabschnitte den Verbau von besohnten Schwellen an betroffenen Stellen zugesagt hat. Im Rahmen der Umsetzung des Voll-

schutzes im Bereich der Schallschutzmaßnahmen ist die Umsetzung dieser Kernforderung sinnvoll. Der Bund stellt dafür Mittel in Höhe von 17,7 Mio. Euro zur Verfügung;

c. Kernforderung 3 – Barrierefreiheit

Der Bund wird aufgefordert zu prüfen, inwiefern eine Finanzierung eines zusätzlichen Aufzugs als barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Mittelbahnsteig im Bahnhof Verden im Rahmen der Bahnhofsprogramme des Bundes möglich ist;

d. Kernforderung 4 – Tangierende Straßenbaumaßnahmen und Kreuzungsfreiheit

Der Bund sollte die Forderungen zu tangierenden Straßenbaumaßnahmen nicht finanzieren, wird jedoch aufgefordert zeitnah ein Sonderprogramm Kreuzungsfreiheit im Umfang von 50 Mio. Euro jährlich aufzulegen und in diesem Rahmen die Potenziale von kreuzungsfreien Bahnstrecken in ganz Deutschland systematisch untersuchen zu lassen und an nachgewiesenen wirtschaftlichen Stellen im Streckennetz Umbauten und entsprechende Anpassungen zur Herstellung von Kreuzungsfreiheit zu finanzieren;

e. Kernforderung 5 – Allgemeine regionale Forderungen

Der Bund wird aufgefordert, die Einrichtung eines „Fonds für Siedlungsqualität“ gemeinsam mit der Landesregierung Niedersachsens sowie den Landkreisen und Kommunen der Region zu prüfen;

f. den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes die nachvollziehbar verlorenen Planungskosten aufgrund dieses Beschlusses auf Antrag zu erstatten;

g. die Buchstaben a. bis e. werden Bestandteil der erforderlichen Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren;

h. die nach heutiger Kostenschätzung auf den Bund entfallenden, in den Buchstaben a. bis e. aufgeführten Kosten i. H. v. 127,1 Mio. Euro sind zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen im Einzelplan 12 gegenzufinanzieren.

Berlin, den 22. Juni 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.