

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung

– Drucksachen 19/29972, 19/30657 Nr. 4 –

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Ausbaustrecke Rotenburg–Verden

A. Problem

Die Ausbaustrecke (ABS) Rotenburg–Verden ist Bestandteil der Teilmaßnahme ABS Rotenburg–Verden–Minden/Wunstorf und damit als Bestandteil des „Optimierten Alpha-E + Bremen“ im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Gegenstand der vorliegenden Unterrichtung durch die Bundesregierung ist die Information über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zur Teilmaßnahme ABS Rotenburg–Verden. Die Bundesregierung teilt in ihrer Unterrichtung mit, dass laut Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) mit der in der Unterrichtung beschriebenen Vorzugsvariante die gesetzlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit bereits vollumfänglich erfüllt seien. Die Region habe im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante erhoben. Unter Berücksichtigung gesetzlicher und wirtschaftlicher Aspekte könnten die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht der Bundesregierung nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Die Bundesregierung empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Da die mit Blick auf den Antrag auf Drucksache 18/7365 geprüften Kernforderungen der Region auf Grundlage der für das Planfeststellungsverfahren maßgebenden Kriterien – insbesondere zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) – abgelehnt wurden, ist zur Umsetzung und zur Finanzierung der Kernforderungen ein entsprechender Beschluss des Deutschen Bundestages erforderlich. Die Verhältnismäßigkeit ist hierbei zu wahren.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, die vor allem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, die Vorzugsvariante der Ausbaustrecke Rotenburg–Verden als Teil des Bedarfsplanvorhabens zusätzlich mit in der Entschließung näher beschriebenen Maßnahmen umzusetzen.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme einer abweichenden Entschließung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 19/29972 folgende EntschlieÙung anzunehmen:

Der Bundestag wolle beschließen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Ausbaustrecke (ABS) Rotenburg–Verden ist Bestandteil der TeilmaÙnahme ABS Rotenburg–Verden–Minden/Wunstorf und damit als Bestandteil des „Optimierten Alpha-E + Bremen“ im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Die TeilmaÙnahme ABS Rotenburg–Verden beinhaltet die Planung und Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke 1745 Verden (Aller)–Rotenburg (Wümme). Mit dem Aus- und Neubauprojekt (Gesamtvorhaben) sollen Engpässe aufgelöst, die Kapazitäten, insbesondere für den Schienengüterverkehr, erhöht und Fahrzeiten verkürzt werden. Die Planung des Teilvorhabens wurde im Jahr 2016 mit Bundesmitteln begonnen. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) wurde im Jahr 2019 abgeschlossen.

Das Projekt „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ wurde mit folgenden TeilmaÙnahmen in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen:

- ABS/NBS Hamburg–Hannover
- ABS Langwedel–Uelzen
- ABS Rotenburg–Verden–Minden / Wunstorf
- ABS Bremerhaven–Bremen–Langwedel

Der Bedarf für das Vorhaben wurde gesetzlich festgestellt. Das Gesamtvorhaben „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ dient der:

- Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen durch Kapazitätserweiterung auf den Korridoren Hamburg–Hannover und Bremen–Hannover zur Aufnahme der erwarteten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr,
- Beschleunigung im Fernverkehr auf der Relation Hamburg–Hannover,
- nachfragegerechten Abwicklung des Regionalverkehrs bei steigendem Fern- und Schienengüterverkehr.

Die ABS Rotenburg–Verden wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 (unter der Projektnummer 2-003-V03) im Vordringlichen Bedarf geführt. Der spezifische Nutzen des Teilvorhabens besteht dabei insbesondere in folgenden Aspekten:

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Schienengüterverkehr,
- Schaffung einer Resilienz- und Umleitungsstrecke im Falle von Kapazitätseinschränkungen auf den übrigen Strecken des Korridors Hamburg–Hannover.

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in § 25 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) verankert. Parallel wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht. Im Rahmen der Planungen für die ABS

Rotenburg–Verden wurden diese Grundsätze der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von Planungsbeginn an umgesetzt.

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. In der Region gibt es eine grundsätzliche Unterstützung des Projekts, die durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gestärkt werden soll.

Ergebnis des Dialogs sind fünf Kernforderungen an den Bund. Die Forderungen betreffen im Wesentlichen das Niveau und die Gestaltung des Lärmschutzes (Kernforderung 1) und den Erschütterungsschutz (Kernforderung 2). Darüber hinaus werden weitere Forderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit (Kernforderung 3), bezüglich Art und Umfang von Straßenbaumaßnahmen (Kernforderung 4) sowie weiterer allgemeiner Sachverhalte (Kernforderung 5) artikuliert.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit dem Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (Drucksache 18/7365) einstimmig beschlossen, „in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehrs-Kernnetzes [...] auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen“ und „aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, kann der Gesetzgeber im Einzelfall auf Grundlage dieses Bundestagsbeschlusses auch haushaltsrechtliche Vorgaben zurückstellen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat auf Grundlage der Bedarfsplanungsvereinbarung dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zu den Ergebnissen der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Ausbaustrecke Rotenburg–Verden berichtet. Gegenstände des Berichts sind insbesondere die Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzungen und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG. Dabei wurden mit Blick auf den Antrag auf Drucksache 18/7365 auch die Kernforderungen der Region geprüft, allerdings auf Grundlage der für das Planfeststellungsverfahren maßgebenden Kriterien – insbesondere zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 BHO) – abgelehnt.

Zur Umsetzung und zur Finanzierung der Kernforderungen ist daher ein entsprechender Beschluss des Deutschen Bundestages erforderlich. Die Verhältnismäßigkeit ist hierbei zu wahren.

Dabei ist ebenso zu berücksichtigen, dass

- durch die deutliche Halbierung des wahrnehmbaren Schienenlärms durch auf der Strecke hauptsächlich verkehrende Güterzüge durch die Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes sowie

- durch die bereits gesetzlich auf Basis der Lärmvorsorge getroffenen Maßnahmen in Höhe von 54,6 Mio. Euro

eine spürbare Verbesserung der Lärmbelastung im Vergleich zum heutigen Status quo erreicht wird.

II. Vor diesem Hintergrund wolle der Deutsche Bundestag beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die Vorzugsvariante der Ausbaustrecke Rotenburg–Verden als Teil des Bedarfsplanvorhabens zusätzlich mit folgenden Maßnahmen (Kernforderungen) des vor Ort geführten Dialogs umzusetzen:

1. Kernforderung 1 – Lärmschutz

a) Vollschutz und weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen

Für zusätzliche Schallschutzmaßnahmen in Verden, Kirchlinteln, Westerwalsede, Ahausen und Rotenburg stellt der Bund bis zu 70 Mio. Euro zur Verfügung.

b) Gesunden Schlaf ermöglichen

Zusätzlich zu den im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens umzusetzenden Maßnahmen wird die Bundesregierung aufgefordert, im Rahmen eines Pilotvorhabens an der Strecke Rotenburg–Verden den Einsatz von zweiteiligen Kastenschallschutzfenstern („Hamburger Fenster“) in der Praxis zu testen. Die hierfür erforderlichen zusätzlichen Mittel sind zeitnah zur Umsetzung bedarfsgerecht im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans zu veranschlagen.

c) Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen

Die negativen Auswirkungen einer Vollauslastung der Streckenkapazitäten auf Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Gemeinden, insbesondere auf die zeitnahe Erreichbarkeit durch Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste bei Notfällen, sollen so gering wie möglich gehalten werden. Diese Auslastungen sind insbesondere durch die planerischen Besonderheiten der Ausbaustrecke im Rahmen der Nutzung als Alternativstrecke und während der Umsetzung des Alpha-E-Netzes auch als Strecke für Baustellenverkehre zu erwarten.

Diese Besonderheiten bei der Verkehrsentwicklung berücksichtigend, ergibt sich das Erfordernis der Umsetzung von Maßnahmen im Sinne von § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Abwicklung sowohl des Straßen-, als auch des Schienenverkehrs. Hiervon betroffen sind die Beseitigungen der höhengleichen Bahnübergänge „Scharnhorster Straße“, „Föscheberg K21“, „Holtumer Dorfstraße K11“ und in Westerwalsede. Die aus der Umsetzung der Maßnahmen für den Bund entstehenden Kosten sind aus den für die Beseitigung von Eisenbahnkreuzungen im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltsplans bereitgestellten Mitteln zu finanzieren.

d) Schutz der „Ruhigen Gebiete“

Durch die Einstufung als „Ruhige Gebiete“ nach der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG von „In der Ahe“ und „Golfplatz Walle“ könnte eine Pflicht zum Lärmschutz entstehen, um eine Schlechterstellung zu vermeiden. Es wird empfohlen, dass das hierfür zuständige Land Niedersachsen dies prüft.

e) „Gestaltung von Lärmschutzwänden“

Der Bund übernimmt von den veranschlagten Kosten für die Gestaltung von Lärmschutzwänden und -galerien und die Begrünung von Lärmschutzwänden bis zu 10 Mio. Euro als Kofinanzierung. Es wird empfohlen, dass das Land Niedersachsen die Übernahme der restlichen Kosten prüft.

f) „Gesamtlärmbetrachtung“

Eine Gesamtlärmbetrachtung ist derzeit noch nicht umsetzbar, da hierfür die wissenschaftlichen methodischen Erkenntnisse zur Berechnung des Gesamtlärms, die Bestimmung der einschlägigen Lärmquellen und die sich hieraus ergebenden Rechtsfolgen für die unterschiedlichen Lärmquellen ungeklärt sind. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird daher die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung gemäß des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018 zügig vorantreiben. Eine Gesamtlärmbetrachtung ist durchzuführen, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.

2. Kernforderung 2 – Erschütterungsschutz

Aus dem Bericht der Bundesregierung auf Drucksache 19/29972 geht hervor, dass die Deutsche Bahn AG in einzelnen Abschnitten den Verbau von besohnten Schwellen an betroffenen Stellen bereits zugesagt hat. Im Rahmen der Umsetzung des Vollschutzes im Bereich der Schallschutzmaßnahmen ist die gleichzeitige Umsetzung dieser Kernforderung sinnvoll. Der Bund übernimmt die insgesamt veranschlagten Kosten von bis zu 17,7 Mio. Euro für den Einbau elastisch besohlter Schwellen im wohnbebauungsnahen Bereich im Rahmen der Gleisbauarbeiten.

3. Kernforderung 3 – Barrierefreiheit

Barrierefreier Zugang zum Bahnhof Verden

Es wird empfohlen, dass das hierfür zuständige Land Niedersachsen prüft, ob für den Einbau eines weiteren Fahrstuhls für eine Erweiterung des barrierefreien Zugangs zum Bahnhof Verden Regionalisierungsmittel verwendet werden können.

4. Kernforderung 4 – Tangierende Straßenbaumaßnahmen

Für die Ausgestaltung des Ausgangs des Tunnels „Grüner Jäger“ als Stützwand, um einen Radschnellweg zu ermöglichen, übernimmt der Bund die Zusatzkosten von bis zu 200.000 Euro.

Der Bund übernimmt von den für die Schließung der Eisenbahnübergänge „Wedehof“ und „Holtumer Moor“ und einen gleichzeitigen Ausbau des Wirtschaftswegs entlang der Bahnlinie veranschlagten Kosten bis zu 3,5 Mio. Euro. Diese Zusage gilt vorbehaltlich einer noch zu erfolgenden Prüfung durch die Deutsche Bahn AG, ob durch die Schließung der Tunnel eine dauerhafte Ersparnis zu erwarten ist, da etwa Kosten für den Unterhalt entfallen. Diese Kosten müssen gegengerechnet werden.

Tunnel können Angstorte sein. Eine dem entgegenwirkende Gestaltung ist begrüßenswert. Es wird empfohlen, dass das Land Niedersachsen die dafür veranschlagten Kosten für Kreuzungsbauwerke entlang der Strecke von 2,3 Mio. Euro übernimmt.

5. Kernforderung 5 – Allgemeine regionale Forderungen

a) Städtebauliche Begleitplanung und Fonds für Siedlungsqualität

Sowohl die städtebauliche Begleitplanung als auch der Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie die Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen sind Instrumente des Städtebaus und damit originäre Aufgabe des Landes. Es wird empfohlen, dass das Land Niedersachsen die Übernahme entsprechender Kosten von 27,2 Mio. Euro prüft.

b) Konfliktfall Gebäude-Ankauf

Der Bund übernimmt für die Lösung eines Lärmschutzfalles die Kosten für den Ankauf des Gebäudes und des Grundstücks „Bahnhofstraße 1“ in Westerwalsede in einer Höhe von bis zu 0,5 Mio. Euro.

Darüber hinaus beschließt der Deutsche Bundestag:

- Bei Projekten auf Grundlage der zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutschen Bahn AG geschlossenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, über die dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages berichtet wird, soll künftig die Planung bereits soweit fortgeschritten sein, dass eine verlässliche Kostenprognose für einzelne Maßnahmen ermöglicht wird. Dazu müssen Maßnahmen wie zum Beispiel detaillierte schalltechnische Untersuchungen aus der Entwurfs- und Genehmigungsplanung bereits auf Leistungsphase 2 vorgezogen werden können.
- Die Punkte 1 bis 5 werden Bestandteile der erforderlichen Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren.
- Die nach heutiger Kostenschätzung zusätzlich auf den Bund entfallenden, in den Nummern 1, 2, 4 und 5 aufgeführten Kosten i. H. v. 101,9 Mio. Euro, sind zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen im Einzelplan 12 gegen zu finanzieren.
- Über die Förderung des Forschungsauftrags in Höhe von bis zu 11,5 Mio. Euro für „Hamburger Fenster“ und die Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge über die im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes zur Verfügung gestellten Mittel für Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in Höhe von bis zu 80 Mio. Euro ist dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages Bericht zu erstatten.
- Sofern sich im Laufe der weiteren Planung ergibt, dass eine Finanzierung der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge nach Nummer 1 Buchstabe c dieses Antrags wider Erwarten nicht nach Maßgabe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes möglich ist, ist hierüber ebenfalls der Deutsche Bundestag zu unterrichten und gegebenenfalls über die Finanzierung der Maßnahme erneut zu entscheiden.“

Berlin, den 23. Juni 2021

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Wolfgang Wiehle
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Wolfgang Wiehle

I. Überweisung

Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/29972** wurde dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 11. Juni 2021 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 19/30657 Nr. 4).

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Gegenstand der vorliegenden Unterrichtung durch die Bundesregierung ist die Information über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zur Teilmaßnahme ABS Rotenburg–Verden. Die Ausbaustrecke (ABS) Rotenburg–Verden sei Bestandteil der Teilmaßnahme ABS Rotenburg–Verden–Minden/Wunstorf und damit als Bestandteil des „Optimierten Alpha-E + Bremen“ im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Die Teilmaßnahme ABS Rotenburg–Verden beinhalte die Planung und Realisierung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke 1745 Verden (Aller)–Rotenburg (Wümme). Mit dem Aus- und Neubauprojekt (Gesamtvorhaben) sollten Engpässe aufgelöst, die Kapazitäten, insbesondere für den Schienengüterverkehr, erhöht und Fahrzeiten verkürzt werden.

Die Bundesregierung teilt mit, dass laut Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) mit der in der Unterrichtung beschriebenen Vorzugsvariante die gesetzlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit bereits vollumfänglich erfüllt seien. Das EBA komme zu dem Ergebnis, dass mit der Vorzugsvariante der DB Netz AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt werde. Die Region habe im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante erhoben, die über den Stand der Technik, bestehende Finanzierungsregularien oder gesetzliche Regelungen hinausgingen und folglich nicht in der Planung berücksichtigt worden seien. Unter Berücksichtigung gesetzlicher und wirtschaftlicher Aspekte könnten die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht der Bundesregierung nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Die Bundesregierung empfehle daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Die von der Region erhobenen übergesetzlichen Mehrforderungen seien in Zusammenhang mit den weiteren Teilmaßnahmen des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Hamburg–Hannover, ABS Langwedel–Uelzen, ABS Verden–Minden/Wunstorf, Bremerhaven–Bremen–Langwedel zu sehen. Übertragen auf das Gesamtvorhaben bedeute eine Berücksichtigung der Kernforderungen laut Berechnungen des EBA gemessen an der Streckenlänge eine Kostensteigerung in Höhe von bis zu 4,5 Milliarden Euro. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Regionen vor Ort würde eine Zustimmung zu den Kernforderungen der Teilmaßnahme ABS Rotenburg–Verden dazu führen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Gesamtvorhabens nicht mehr gegeben sei (Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1) und das Gesamtvorhaben auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar wäre.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat die Unterrichtung auf Drucksache 19/29972 in seiner 120. Sitzung am 23. Juni 2021 beraten und empfiehlt dazu mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, in Kenntnis der Unterrichtung den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)523 anzunehmen. Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)525 hat er mit den Stimmen der Fraktionen

der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Der **Haushaltsausschuss** hat die Unterrichtung in seiner 104. Sitzung am 23. Juni 2021 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Unterrichtung auf Drucksache 19/29972 in seiner 116. Sitzung am 23. Juni 2021 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)523), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt. Weiterhin hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)525) eingebracht:

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 unverhältnismäßig 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 Vollschutzes 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.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, das vorliegende Projekt sei Teilprojekt eines Großprojektes. Daher habe man bei der Erarbeitung des Entschließungsantrags der Koalitionsfraktionen auch immer bedacht, dass der Antrag eine „Blaupause“ für andere Teile des Projektes sei. Man danke den Akteuren vor Ort, dass sie sich so intensiv eingebracht hätten, um einen Konsens zu finden. Bei der Formulierung des Entschließungsantrags habe man sich auch von dem Vergleich mit Zugeständnissen zum übergesetzlichen Lärmschutz bei anderen Projekten leiten lassen, zu denen schon Beschlüsse gefasst worden seien. Man zeige mit dem Antrag, dass man die Region hier nicht allein lasse und dass man gleiche Maßstäbe wie bei anderen Projekten zugrunde lege. Sie betonte, dass sie, wie auch bei anderen Projekten, ein Engagement des Landes erwarte. Sie stellte fest, der Entschließungsantrag beinhalte einen guten Kompromiss zwischen den Wünschen der Region und den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, man orientiere sich bei dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen an den Maßstäben, die man bei anderen Projekten gesetzt habe, zu denen bereits Beschlüsse gefasst worden seien. Das sei eine gute Nachricht für alle, die sich vor Ort in dem Bürgerdialog engagiert hätten. Man greife mit dem Entschließungsantrag einen großen Teil der Kernforderungen aus dem Bürgerdialog auf und nehme auch das Land

in die Pflicht. Sie betonte die große Bedeutung des Themas Gesamtlärbetrachtung, gerade beim Ausbau der Schieneninfrastruktur. Sie bat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, diese Gesamtlärbetrachtung zügig in Angriff zu nehmen, um Rückschritte bei der Akzeptanz von Schienenprojekten zu vermeiden.

Die **Fraktion der AfD** äußerte, der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gehe aus ihrer Sicht insgesamt zu weit und widerspreche den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit. Bei dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen werde sie sich enthalten. Sie sehe es nicht als angebracht an, die Kosten für die Gestaltung von Lärmschutzwänden aus Bundesmitteln zu übernehmen. Hingegen halte sie eine Beseitigung höhengleicher Kreuzungen für wichtig. Falls aber keine Gelder aus den Mitteln für das Eisenbahnkreuzungsgesetz zur Verfügung stehen sollten, könne das Projekt dadurch verzögert werden.

Die **Fraktion der FDP** bekundete, sie sehe das Schienenprojekt positiv und halte dessen Realisierung für notwendig. Es bestehe immer das Dilemma, dass jeder einen Ausbau der Schiene wolle, aber die Anwohner von den Auswirkungen vor Ort nachteilig betroffen seien, insbesondere im Hinblick auf die Lärmentwicklung. Daher könne sie nachvollziehen, dass man hier nachbessere und einen Kompromiss suche. Dies habe aber immer auch eine Präcedenzwirkung für den übergesetzlichen Lärmschutz bei anderen Projekten.

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, sie unterstütze das vorliegende Schienenprojekt. Es werde die Kapazität des Schienennetzes erhöhen und die Resilienz im Bahnbereich stärken. Sie begrüße auch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung. Diese sei ein gutes Instrument um solche Bahnprojekte zu fördern und mit übergesetzlichem Lärmschutz die Vermeidung von Konflikten zu ermöglichen. Sie bedaure, dass das Eisenbahnbundesamt immer wieder dem entgegen laufende Empfehlungen ausspreche. Sie sprach sich dafür aus, die Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu reformieren, damit derartige Projekte nicht durch den Lärmschutz unter ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1 fielen. Dem Antrag der Koalition werde sie zustimmen, bei dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werde sie sich enthalten, weil sie einen Ausbau der Strecke für eine höhere Geschwindigkeit ablehne.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemerkte, die geplante Bahnstrecke sei zweifelsfrei sinnvoll und notwendig. Mit dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen sei sie aber nicht im vollen Umfang einverstanden, weshalb sie einen eigenen Antrag eingebracht habe. Zum einen, weil der Entschließungsantrag der Koalition keine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit beinhalte und er damit der Bedeutung der Strecke als Ausweichstrecke für den Fernverkehr nicht Rechnung trage. Zum anderen sehe dieser Antrag eine Verbindung zu der Amerika-Strecke nicht vor, welche sie aber als sehr sinnvoll erachte. Mit den in dem Antrag der Koalition vorgesehenen Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz stimme man weitgehend, aber nicht vollständig überein.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)525 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er, die in dem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)523 enthaltene Entschließung in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 19/29972 anzunehmen.

Berlin, den 23. Juni 2021

Wolfgang Wiehle
Berichterstatter

