

**Unterrichtung
durch die Bundesregierung****Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover – Hamburg****Inhaltsverzeichnis**

	Seite
1 Einleitung.....	2
2 Vorzugsvariante	2
2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung	2
2.2 Betriebliche Aufgabenstellung.....	2
2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis).....	2
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen).....	2
2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich.....	4
2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz	4
2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit).....	4
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG	4
3.1 Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	5
3.1.1 Allgemeines	5
3.1.2 Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden .	5
3.1.3 Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten	6
4 Fazit und Empfehlung.....	11
5 Anlagen.....	15

1 Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss 18/7365 des Deutschen Bundestages vom 28.02.2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfspanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor. Dies entspricht § 5 der am 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfspanumsetzungsvereinbarung (BUV). Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG ist erfolgt.

Die Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover – Hamburg ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans (Anlage zu § 1 Bundesbahnenwegeausbaugesetz (BSWAG)) enthalten (Abschnitt Neue Vorhaben, lfd. Nr 2). Das Projekt beinhaltet im Wesentlichen einen zweigleisigen elektrifizierten Neubau zwischen Hamburg und Hannover und ist Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors „Skandinavien/Mittelmeer“. Die Planung des Vorhabens wurde 2016 mit Bundesmitteln aufgenommen.

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der DB InfraGO AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) auf Basis des Vorplanungsergebnisses. Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 AEG. Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

2 Vorzugsvariante

2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Mit der Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hannover – Hamburg werden folgende verkehrlichen Ziele verfolgt:

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, insbesondere für den Seehafenhinterlandverkehr, sowie unter Berücksichtigung der Angebotskonzepte des Zielfahrplans Deutschlandtakt
- Fahrzeitverkürzungen im Fern- und Nahverkehr
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zur Erfüllung der Fahrzeitanforderungen des Deutschlandtaktes (59 Minuten ohne Halt in Hamburg-Harburg und damit Verkürzung um 18 Minuten)
- Auflösung des bestehenden verkehrlichen Engpasses auf der Bestandstrecke (Überlasteter Schienenweg Uelzen – Stelle).

2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Im Rahmen der von der DB InfraGO AG durchgeföhrten Planungen wurde iterativ und aufbauend auf Vorschlägen der Region ermittelt, welche konkreten Anforderungen an die zu errichtende Infrastruktur vor dem Hintergrund der vorgenannten verkehrlichen Ziele zu stellen sind. Im Ergebnis der hierzu durchgeföhrten Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU) und weiterer planerischer Betrachtungen wurde festgestellt, dass die kapazitativen Anforderungen auf Basis der geltenden Verkehrsprognosen des Bundes nur mit vier Gleisen im Korridor (Hamburg) Meckelfeld – Celle engpassfrei und betrieblich optimal bewältigt werden können.

An die zusätzliche Infrastruktur werden die gängigen betrieblichen Anforderungen gestellt. Diese beinhalten insbesondere eine Streckengeschwindigkeit, welche die Erfüllung der Fahrzeitziele des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) bzw. Deutschladtaktes gewährleistet, die Ausrüstung der Strecke mit ETCS, durchgehende Elektrifizierung sowie ausreichende Vorhaltung von Überholbahnhöfen zur Schaffung betrieblicher Flexibilität.

2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)

2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen)

Die DB InfraGO AG hat im Rahmen der Zielerfüllung die sich ernsthaft aufdrängenden Trassenalternativen darzustellen und unter Berücksichtigung der relevanten rechtlichen, öffentlichen und privaten Belange zu prüfen.

Die Trassierung der untersuchten Varianten orientierte sich an Grobkorridoren, welche im Ergebnis einer Raumwiderstandsanalyse die geringstmöglichen Eingriffe in die relevanten Schutzgüter und in den Raum darstellen (vgl. grafische Darstellung im Bericht der DB InfraGO AG). Es wurde kein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Die DB InfraGO AG hat die raumordnerisch relevanten Belange wie z.B. Bündelungsgebot, Reduzierung

von Zerschneidung, Schutz von Gebieten mit besonderen Funktionen im Zuge ihrer Planung ausführlich betrachtet und die resultierenden Implikationen für die Trassenfindung sowie die Ausgestaltung der NBS berücksichtigt. Insbesondere mit der Sensitivitätsanalyse und der dort durchgeführten Raumwiderstandsanalyse wurden raumordnerische Fragestellungen extensiv untersucht. Ergebnis waren die Grobkorridore, welche die Basis für die Konzeption sowie nähere Untersuchung und Bewertung der Trassenvarianten bilden.

Es standen drei Grundvarianten zur Verfügung, welche in 29 verschiedenen Untervarianten untersucht wurden. Die drei Grundvarianten bestanden aus dem Ausbau der Bestandstrecke, dem Ausbau der Bestandstrecke mit Ortsumfahrungen sowie einer Neubaustrecke. Die Varianten wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die relevanten Schutzzüge Mensch, Natur, Umwelt und die Erfüllung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Zielvorgaben untersucht. Ein Fokus lag darauf, die Betroffenheit Dritter so gering wie möglich zu halten sowie Siedlungsgebiete, Kulturgüter und besonders schützenswerte Gebiete möglichst nicht zu beeinträchtigen. Nach einem abschließenden Variantenvergleich hat sich die NBS-Variante „pink“, welche einen Neubau in Bündelung mit der Bundesautobahn (BAB) 7 und der Bundesstraße B 3 vorsieht, als einzige Variante herausgestellt, welche alle rechtlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen erfüllt. Eine abschließende Überprüfung der Trassierung sowie der ihr zugrunde liegenden Kriterien erfolgt regulär im Planfeststellungsverfahren.

Die Neubaustrecke (Variante „pink“) beginnt südlich von Hamburg an der Abzweigstelle Meckelfeld West. Sie umfährt den Rangierbahnhof Maschen und kreuzt auf Höhe des Maschener Kreuzes die BABen 1,7 und 39. Ab Höhe Maschener Kreuz folgt die NBS in Bündelung der BAB 7 und kreuzt diese auf Höhe Toppelstedt. Auf Höhe von Soltau, welches östlich umfahren wird, verlässt die Strecke die BAB 7 und verläuft nun in Bündelung mit der Bundesstraße B3. Dabei umfährt sie Bergen, und verlässt die Bündelung nordwestlich von Celle. Celle wird durch eine Spange angebunden. Zwischen Celle und Burgwedel fädelt die NBS in die Bestandstrecke ein und erreicht auf der Trasse der Bestandstrecke Hannover-Vinnhorst. Die Trassenführung der Vorzugsvariante „pink“ (NBS Meckelfeld – Hannover-Vinnhorst) ist nachfolgend in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1 Verlauf der Vorzugsvariante NBS Hannover – Hamburg



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich

Nach § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Beeinträchtigungen sind laut § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen. Dies erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung auf Grundlage der in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter. Für die FFH-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und weitere Schutzgebiete (Vogel-, Natur-, Trinkwasser, Moorschutzgebiete) im Umfeld der Ausbaustrecke wurden im Rahmen der Vorplanung Vorprüfungen durchgeführt. Die identifizierten Schutzgebiete werden in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt und behandelt. Eine Übersicht der von der Trassenführung potenziell betroffenen Schutzgebiete und -objekte ist dem Bericht der DB InfraGO AG zu entnehmen.

2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz

Die Betroffenheiten nach § 41 BImSchG wurden vor dem Hintergrund der Zugzahlen der zum Zeitpunkt der Planung geltenden Verkehrsprognose 2030-Deutschlandtakt ermittelt. Demnach können nach gesetzlichen Rahmenbedingungen über 91 % der Schutzfälle mit aktiven Schutzmaßnahmen wie Schallschutzwänden gelöst werden. Das sind 13.364 von 14.611 Schutzfällen. Alle weiteren 1247 Schutzfälle können durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Für die Umsetzung der möglichen Lärmschutzmaßnahmen werden rund 226 Mio. Euro (nominal) investiert. Die DB InfraGO AG ist bestrebt, die geplanten Schallschutzwände durch bspw. einen vorgelagerten Grünstreifen in das Landschaftsbild zu integrieren und strebt zur Gestaltung der Schallschutzwände eine Abstimmung mit den Kommunen im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung an. Die Planungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz werden für die planrechtlichen Verfahren hinsichtlich der aktuellen Zugzahlen abschnittsweise aktualisiert.

2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit)

Im Ergebnis der Vorplanung weist das Vorhaben Gesamtkosten (Gesamtwertumfang, GWU) in Höhe von 8.804 Mio. Euro auf (nominal). Diese beinhalten bereits Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 %. Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose ermittelt, die weitere anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte mögliche Risiken einbezieht. Damit soll der sich erfahrungsgemäß im Projektverlauf erhöhende Wert der Investitionskosten durch eine Prognose der mutmaßlichen Projektendkosten ersetzt werden. Die Gesamtwertprognose (GWP) für das Vorhaben beträgt 14.121 Mio. Euro. Die Differenz zu den Gesamtkosten ergibt sich aus zusätzlichen Baukostenrisiken sowie zusätzlichen Nominalisierungseffekten, u.a. aufgrund einer möglichen verzögerten Fertigstellung.

Die ABS/NBS Hannover – Hamburg 2025 wird unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis ergibt sich eine positive Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis, NKV) von 1,5. Nicht enthalten in dieser Betrachtung sind zusätzliche Forderungen aus der Region, die das NKV im Falle einer Umsetzung negativ beeinflussen würden.

- | | |
|--|------------------|
| – Kosten Vorzugsvariante (GWU): | 8.804 Mio. Euro |
| – Kosten Forderungen der Region (nominal): | 4.994 Mio. Euro |
| – Kosten bei Realisierung aller Forderungen: | 13.798 Mio. Euro |

Eine vollständige bzw. weitgehende Umsetzung der zusätzlichen Forderungen der Region würde dazu führen, dass sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis signifikant verschlechtert und die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme in Gefahr wäre. Dem Vorhaben wäre damit die gesetzliche Realisierungsgrundlage entzogen.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist in § 25 VwVfG verankert. Die Öffentlichkeitsarbeit der DB InfraGO AG im Zuge der Planung des Vorhabens ABS/NBS Hannover – Hamburg ist im Internet unter <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/hannover-hamburg.html> dokumentiert. Die DB InfraGO AG hat im Rahmen ihrer Planungen versucht, die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord aus dem Jahr 2015, in welchem Erwartungen und Forderungen der Region an den Ausbau der Strecke formuliert wurden, einzubeziehen. Dies war aufgrund der abweichenden verkehrlichen und kapazitiven Erfordernisse sowie zwischenzeitlich hinzugekommene neue Anforderungen wie den Deutschlandtakt nur in sehr begrenztem Umfang möglich. Der Grundgedanke des Dialogforums Schiene Nord, den Ausbau zwischen Hannover und Hamburg auf ein drittes Gleis zwischen Uelzen und Lüneburg

zu beschränken, musste deshalb frühzeitig verworfen werden. Der Prozess der Sensitivitätsbetrachtung zur Identifizierung möglicher Trassenverläufe wurde durch eine Reihe von Informationsveranstaltungen begleitet. Das Gleiche gilt für die Vorstellung der Planungsergebnisse inklusive der Vorzugsvariante „pink“. Insgesamt hat die DB InfraGO AG Informations- und Dialogveranstaltungen in der gesamten Region mit den verschiedenen Stakeholdern (Kommunalverwaltung und -politik, Interessensgruppen, Bürgerinnen und Bürger) durchgeführt.

3.1 Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1.1 Allgemeines

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Beteiligten Anregungen bzw. Forderungen hinsichtlich der Ausgestaltung des Streckenausbaus bzw. zu aus ihrer Sicht erforderlichen Begleitmaßnahmen eingebracht.

Viele Anregungen beziehen sich auf die spätere Ausgestaltung von Maßnahmen, beispielsweise Lärmschutz. Diese kann jedoch erst im rechtsförmlichen Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG in Verbindung mit §§ 72 bis 78 VwVfG festgelegt werden, da hier u.a. Eigentumssachverhalte abzuwägen sind. Insofern können diese Anregungen hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeiten und Finanzierungsfähigkeit zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend bewertet werden.

Verschiedene Anregungen können aufgrund der rechtlichen Vorgaben nicht in die Vorzugsvariante aufgenommen werden. Diese sind unter 3.1.3 dargestellt.

3.1.2 Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden

3.1.2.1 Planung einer bestandsfernen Neubaustrecke

Die Stadt Winsen (Luhe) fordert die Realisierung einer bestandsfernen Neubaustrecke. Die Vorzugsvariante der DB InfraGO AG sieht im Ergebnis der Vorplanung eine NBS-Variante vor.

3.1.2.2 Haltepunkte für den Nahverkehr

Die Überholbahnhöfe Bergen und Soltauer Heide sind aufwärtskompatibel geplant, sodass sie bei Bedarf als Halte für einen schnellen Regionalverkehr ausgebaut werden können. Diese Möglichkeit bestünde auch bei weiteren vorgesehenen Überholbahnhöfen. Die Haltepunkte sind bisher nur konzeptionell berücksichtigt worden, da das für die Ausgestaltung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) verantwortliche Land Niedersachsen entsprechende regionale Wünsche, hier insbesondere des Heidekreises sowie der Städte Soltau und Bergen, bislang nicht aufgegriffen und in sein Landesnahverkehrskonzept integriert hat.

3.1.2.3 Alternative Trassenführung im Bereich Mahnmal „Rampe Bergen“

Der Landkreis Celle fordert eine weitreichende Umfahrung des Mahnmals „Rampe Bergen“ südlich des Stadtgebiets von Bergen. Eine alternative Trassenführung in diesem Bereich, welche einen größeren Abstand der Neubaustrecke vom Gedenkort ermöglicht und Zerschneidungseffekte reduziert, ist von der DB InfraGO AG konzeptionell in ihren Planungen berücksichtigt worden.

3.1.2.4 Reduzierung des Flächenverbrauchs

Die Vorzugsvariante weist im Vergleich zu den übrigen drei näher betrachteten Varianten den geringsten Flächenverbrauch auf. Bei den Vorranggebieten Freiraumfunktionen schneidet der bestandsferne Neubau mit 348.000 m² betroffener Fläche verglichen mit 677.500 m² beim Bestandsausbau besser ab. Auch der Flächenverbrauch an Natura 2000-Flächen (71.800 zu 253.400 m²) und bei Naturschutzgebieten (5.600 m² zu 131.500 m²) weist einen deutlich geringeren Flächenverbrauch der Neubaustrecke auf. Auch der Verbrauch von Landwirtschaftlichen Flächen ist so gering wie möglich gehalten worden.

3.1.2.5 Lärm- und Erschütterungsschutz

Durch die enge Bündelung der Neubaustrecke mit der BAB 7 und der B 3 sowie die grundsätzlich gewählte Trassenführung konnte die Lärmbelastung für die Region im Vergleich zu den alternativ geprüften Trassenverläufen niedrig gehalten werden. Im Ergebnis kommt es zur vergleichsweisen geringen Menge von 14.611 Lärmschuttfällen, von welchen 91% durch aktiven Lärmschutz gelöst werden können.

In den Bauabschnitten, in denen die Erschütterungstechnischen Gutachten Betroffenheiten aufweisen, werden besohlte Schwelten verbaut. In den erschütterungstechnischen Gutachten werden je nach Betroffenheit die entsprechenden Schutzmaßnahmen abgeleitet. Erschütterungsmindernde Konstruktionen sind nicht durchgehend erforderlich, sondern kommen bei ermittelten Betroffenheiten zum Einsatz. Welche Art der Schutzmaßnahme empfohlen wird, hängt von der Schutzwirkung der jeweiligen Maßnahmen ab. Im Anschluss erfolgt die Überprüfung der technischen Umsetzbarkeit. Nach Einbau der Schutzmaßnahmen erfolgt in der Regel eine Untersuchung der Schutzwirkung anhand von Messungen. Darauf aufbauend kann es im Nachgang zu technischen Anpassungen oder einer Entschädigung kommen.

3.1.2.6 Gestaltung von Lärmschutzwänden

Nach dem Wirtschaftlichkeitsprinzip sind grundsätzlich lediglich die Kosten der wirtschaftlichsten Lärmschutzwände zuwendungsfähig, mit denen das Schutzziel erreicht wird. Dementsprechend ist die DB InfraGO AG verpflichtet, mit der wirtschaftlichsten Variante die Planfeststellung zu beantragen. Für eine Gestaltung von Lärmschutzwänden besteht dabei gemäß den bestehenden Regelungen ein Spielraum. Auch steht der DB InfraGO AG nach Maßgabe des Eisenbahn-Bundesamts ein Budget in Abhängigkeit von den Gesamtkosten des Vorhabens zur Verfügung. Die Ausgestaltung erfolgt im Zuge der weiteren Planung. Des Weiteren sind grundsätzlich alle Maßnahmen, die von der Planfeststellungsbehörde als Auflage zur Erlangung des Baurechts aufgegeben werden, zuwendungsfähig, soweit sie sich auf den eigentlichen Streckenausbau beziehen. Insofern bleibt abzuwarten, inwiefern die Gestaltungsfordernungen beispielsweise vor dem Hintergrund städtebaulicher Aspekte im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden.

3.1.2.7 Beteiligung am Planungsprozess

Alle Kommunen und Landkreise in der von der Planung der verschiedenen näher betrachteten Varianten tangierten Region sowie das Land Niedersachsen wurden durch Bereitstellung von Informationen sowie (bilaterale) Gespräche mit der DB InfraGO AG in den Planungsprozess involviert. Die Beteiligung erfolgt im Rahmen der geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie verkehrlichen und wirtschaftlichen Zielvorgaben.

3.1.2.8 Anpassung bzw. Gestaltung von Kreuzungsbauwerken

Kreuzungsbauwerke werden im Regelverfahren im Zuge der vertiefenden Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) genauer ausgestaltet. Hier erfolgt sowohl hinsichtlich der konkreten baulichen Ausführung als auch hinsichtlich der Finanzierung eine breite Einbindung der relevanten Akteure und Institutionen. Die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleiben unberührt.

3.1.2.9 Erhalt von Siedlungsbeziehungen

Durch die Bündelung der NBS mit der BAB A 7 und der B 3 sowie der Nutzung der bestehenden Strecke im Bereich Celle – Hannover kann die Flächenzerschneidung so gering wie möglich gehalten werden. Siedlungsbeziehungen entlang der Strecke können erhalten werden. Konkret wird zudem im weiteren Planungsverlauf die Ausgestaltung von Querungsmöglichkeiten eng mit den jeweiligen Kommunen abgestimmt und wo möglich so optimiert, dass sowohl bestehende Verkehrsbeziehungen erhalten als auch Potenziale für zukünftige Stadtentwicklungen berücksichtigt werden.

3.1.2.10 Betrachtung der Auswirkungen auf den Tourismus

Der Heidekreis fordert eine spezielle gutachterliche Bewertung der Auswirkungen auf den Tourismus. Betrachtungen zu Einflüssen der neu zu errichtenden Schieneninfrastruktur auf den regionalen Tourismus werden standardmäßig im Rahmen der Genehmigungsplanung und der Planfeststellungsverfahren durchgeführt, sodass der Forderung dort entsprochen werden kann.

3.1.3 Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten

Verschiedene der von den Landkreisen und Kommunen der von der Neubauplanung tangierten Region vorgebrachten Anregungen und Forderungen können nicht in der Planung der gesetzlichen Vorzugsvariante berücksichtigt werden. Dies entweder, weil die geforderte Umsetzung über das gesetzliche Maß hinausginge oder die seitens der DB InfraGO AG gewählten Alternativen dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit besser entsprechen. Mitunter ist auch eine Zuständigkeit des Bundes nicht gegeben und die Verantwortung für

Realisierung und Finanzierung der Maßnahmen dem Land Niedersachsen oder der kommunalen Ebene zuzuordnen. Im Folgenden werden die wesentlichen übergesetzlichen Forderungen zusammengefasst und erläutert, warum diese in der Planung keine Berücksichtigung finden konnten. Angesichts der Vielzahl der eingereichten Forderungen wird ein Fokus auf häufig vorgebrachte, besonders kostenintensive oder lokal herausragende Themen gelegt. Eine ausführliche Darstellung und Bewertung der regionalen Forderungen kann der Anlage 2 zur Einzelvorstellung des Vorhabens ABS/NBS Hannover – Hamburg der DB InfraGO AG entnommen werden.

3.1.3.1 Kernforderung 1 – Lärm- und Erschütterungsschutz

3.1.3.1.1 Übergesetzlicher Lärmschutz (Mehrkosten: 425,4 Mio. Euro)

Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als sogenannte Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist. Bei der Lärmvorsorge sind die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Gemäß § 41 Absatz 2 BImSchG findet der gesetzliche Anspruch eines Betroffenen auf aktiven Lärmschutz nach § 41 Absatz 1 BImSchG eine Grenze, „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.“ Der Anspruch auf aktiven Lärmschutz nach § 41 Absatz 1 BImSchG beim Bau und bei der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen ist darauf gerichtet, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, deren Einhaltung nach §§ 41, 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 BImSchG in Verbindung mit § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV vorgegeben ist. Wann von einer derartigen Unverhältnismäßigkeit der Kosten auszugehen ist, die dem Anspruch auf aktiven Lärmschutz entgegensteht, ist im BImSchG nicht geregelt. Ausgangspunkt einer Verhältnismäßigkeitsprüfung kann dabei nicht ein Minimalschutzkonzept sein, bei dessen „Verbesserung“ die Zusatzkosten zu den zusätzlich gelösten Lärmschutzfällen ins Verhältnis gesetzt werden. Vielmehr sind die für einen Vollschutz (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV) erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (z.B. durch Reduzierungen von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln. Als Kenngröße ist dabei das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick zu nehmen. Grundlage der Entscheidung sind die Kosten je gelöstem Schutzfall.

Diese Prüfung wurde, ausgehend vom Vollschutz, in den Lärmschutzkonzepten für die NBS Hannover – Hamburg durchgeführt. Demnach können über 91 % der Schutzfälle mit aktiven Schutzmaßnahmen wie Schallschutzwänden gelöst werden (13.364 von 14.611 Schutzfällen). Die weiteren 1247 Schutzfälle können durch passive Lärmschutzmaßnahmen gelöst werden. Für die Umsetzung der gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen werden rund 226 Mio. Euro (nominal) erforderlich. Eine abschließende Abwägung und Entscheidung über Ausmaß und Ausgestaltung der Schutzmaßnahmen trifft die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG.

Die verschiedentlich geforderte Umsetzung von übergesetzlichem Lärmschutz entlang der von der Errichtung der Neubaustrecke baulich nicht betroffenen Bestandstrecken Stelle – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover lässt sich ohne eine genauere gutachterliche Untersuchung nicht verlässlich hinsichtlich ihres Umfangs und der resultierenden Kosten beziffern. Für eine Planung und mögliche bauliche Realisierung im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Hannover – Hamburg sowie deren Finanzierung fehlt es aufgrund des nicht vorhandenen räumlichen und baulichen Zusammenhangs an einer rechtlichen Grundlage.

3.1.3.1.2 Gesamtlärmbetrachtung für den Heidekreis (Mehrkosten nicht beziffert)

Die 16. BImSchV sieht eine summierende Betrachtung der Immissionen verschiedener Verkehrsträger nicht vor. Gleichermaßen gilt für die Summation verschiedener Lärmquellen. Der Verordnungsgeber hat in der 16. BImSchV geregelt, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen Anspruch auf Lärmschutz nur besteht, wenn der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Die Berücksichtigung anderer Verkehrslärmquellen ist dabei nicht vorgesehen.

3.1.3.2 Kernforderung 2 – Trassenführung

3.1.3.2.1 Bispingen: Umsetzung Trassenvariante 2.4 entlang der B 209 (Mehrkosten: 6,9 Mio. Euro)

Im Bereich Bispingen hat die DB InfraGO AG eine Trassenführung gewählt, welche die Betroffenheit der relevanten Schutzwerte Mensch, Natur und Umwelt niedrig hält und auch raumordnerische Aspekte berücksichtigt. Im Ergebnis werden mit der Trassenführung der Vorzugsvariante in diesem Abschnitt sowohl eine direkte Betroffenheit des Gewerbegebiets „Gauß'scher Bogen“ östlich der BAB 7 als auch des FHH-Gebiets „Gewässer-Systemen Luhe und unteren Netze“ vermieden. Die geforderte Alternativtrassierung 2.4 würde weiter östlich i.W. durch bewaldetes Gebiet verlaufen und das vorgenannte FHH-Gebiet zerschneiden. Aufgrund der höheren Umweltbetroffenheiten ist die geforderte Trassenvariante 2.4 nicht vorzugswürdig. Die entsprechenden naturschutzrechtlichen Vorgaben der EU würden für die Umsetzung der Trassenvariante 2.4 nach Einschätzung der DB InfraGO AG ein erhebliches Genehmigungsrisiko bedeuten und damit geringe Aussicht auf Realisierung haben.

3.1.3.2.2 Verschiebung von Überholbahnhöfen (Mehrkosten: 13,9 Mio. Euro)

Die Berücksichtigung ausreichender Überholgleise in einer eisenbahnbetrieblich sinnvollen Anordnung entlang der Neubaustrecke entspricht den Anforderungen an einen zuverlässigen und möglichst resilienten Bahnbetrieb. Im Regelbetrieb, aber insbesondere auch im Störfall kann so die notwendige Betriebsqualität erreicht bzw. aufrechterhalten werden. Zu diesem Zweck wurde von der DB InfraGO AG ein Abstand von 10 – 13 km zwischen den einzelnen Überholbahnhöfen vorgesehen. Dieser orientiert sich nicht zuletzt an den Geschwindigkeitsprofilen der verschiedenen Verkehrsarten und den resultierenden betrieblichen Anforderungen. Die verschiedentlich geforderte Verschiebung der in der Planung berücksichtigen Standorte der Überholbahnhöfe (Bispingen, Bergen, Isernhagen) würde folglich zulasten der Zielvorgabe der optimalen Betriebsqualität gehen und kann nicht berücksichtigt werden.

3.1.3.3 Kernforderung 3 – Errichtung zusätzlicher Tunnel

3.1.3.3.1 Zusätzlicher Tunnel zwischen Lohheide und Bergen (Mehrkosten: 376,7 Mio. Euro)

Die Errichtung von Tunnelbauwerken hat in der Regel hohe Investitionskosten, längere Bauzeiten und umfassende Betroffenheiten relevanter Schutzwerte zur Folge. Daher werden Tunnel im Regelfall nur dann planerisch vorgesehen, wenn dafür topographisch, raumordnerisch oder umweltfachlich zwingende Gründe vorliegen. Dies ist im hier geforderten Bereich nicht der Fall. Die gewählte oberirdische Trassenführung erfüllt die relevanten Kriterien.

Zudem hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung klargestellt, dass insbesondere Wirtschaftlichkeitserwägungen eine zulässige Begründung darstellen, von Tunnelbauwerken abzusehen, sofern es zielerfüllende oberirdische Alternativen gibt. So hat es etwa in einem Urteil zur Dresdner Bahn eine von den Klägern für erforderlich gehaltene Tunnellösung ebenfalls mit Verweis auf die hohen Kosten und lange Bauzeit abgelehnt, da die planfestgestellte oberirdische Variante allen Anforderungen gerecht wird. Grundsätzlich gehört das Interesse an einer kostengünstigen Lösung nach gefestigter Rechtsprechung zu den von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen, die im Zuge der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.06.2017, Az. 3 A 1.16, Rn 154 m.w.N.). Demnach dürfen Kostengesichtspunkte bei der Entscheidung für eine Planungsvariante den Ausschlag geben (BVerwG, wie zuvor).

3.1.3.4 Kernforderung 4 – Anbindung weiterer Gebiete

3.1.3.4.1 Verknüpfung NBS mit Strecke Langwedel – Uelzen bei Soltau (Mehrkosten: 442,7 Mio. Euro)

Die Bundesverkehrswegeplanung hat keinen Bedarf für eine Verknüpfung der Strecke Langwedel – Uelzen („Amerikalinie“) mit der geplanten NBS ermittelt. Dies liegt u.a. darin begründet, dass die die jeweiligen Strecken nutzenden Verkehre hinsichtlich ihrer Ausprägung und Laufwege im Netz kaum kompatibel sind. Eine Verknüpfung der NBS mit der Strecke Langwedel – Uelzen liegt folglich außerhalb der verkehrlichen Zielstellung des Vorhabens ABS/NBS Hannover – Hamburg. Dies gilt auch für das Parallelprojekt des Projektbündels 3, die ABS Langwedel – Uelzen. Die im Zusammenhang mit der Verknüpfung geforderte Bestellung weiterer Regionalverkehre fällt in die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen (vgl. Erläuterung zu Kernforderung 5). Bei gesicherter Finanzierung durch das Land Niedersachsen und auf Basis entsprechender Angebotskonzepte sowie Vorliegen

der jeweiligen formellen Voraussetzungen wäre eine Realisierung der gewünschten zusätzlichen Infrastruktur aus alternativen Förderprogrammen wie dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) möglich.

3.1.3.4.2 Verknüpfung NBS mit Strecke Soltau – Lüneburg (Mehrkosten nicht beziffert)

Auch für eine Verbindung der NBS mit der angrenzenden Strecke Soltau – Lüneburg wurde im Rahmen der Infrastrukturplanung des Bundes kein Bedarf ermittelt. Bei gesicherter Finanzierung durch das Land Niedersachsen und auf Basis entsprechender Angebotskonzepte sowie Vorliegen der jeweiligen formellen Voraussetzungen wäre eine Realisierung der gewünschten zusätzlichen Infrastruktur aus alternativen Förderprogrammen wie dem GVFG möglich.

3.1.3.5 Kernforderung 5 – Zusätzliche SPNV-Haltepunkte (Mehrkosten: 595,6 Mio. Euro)

Die DB InfraGO AG hat nahe Soltau und bei Bergen an den dortigen Überholbahnhöfen die Planung aufwärts-kompatibel gestaltet und mögliche Nahverkehrshaltepunkte unter Nutzung eines modularen Planungsansatzes konzeptionell berücksichtigt.

Die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist Aufgabe der Länder (§1 Regionalisierungsgesetz (RegG)). Die für seine Abwicklung erforderliche Infrastruktur ist nicht Gegenstand des Bedarfsplans Schiene und damit nicht Teil des Projektinhalts im Vorhaben ABS/NBS Hannover – Hamburg. Zwar fordert die Region die Übernahme der Finanzierung der gewünschten Nahverkehrshaltepunkte durch den Bund. Hierfür fehlt es jedoch an einer gesetzlichen Grundlage. Die Gestaltung des öffentlichen Raums im Bahnhofsumfeld ist mit Mitteln des Bedarfsplans nicht zuwendungsfähig. Sie liegt in der Verantwortung der jeweiligen Kommune bzw. mitunter auch des Landes. Eine Finanzierung der geforderten Eisenbahninfrastruktur für die Haltepunkte liefe zudem ins Leere, wenn das Land Niedersachsen unverändert keine SPPN-Angebotskonzepte auf der NBS vorsehen sollte und die jeweils zuständigen Kommunen keine Investitionen in Anbindung und Erschließung tätigen.

Im Einzelnen ergäben sich folgende geschätzte Kosten für die Umsetzung eines Haltepunktes (am Beispiel Soltauer Heide, hier Realkosten):

- Mehrkosten gesamt: 78,8 Mio. Euro (real)
- Kostenanteil für Eisenbahninfrastruktur Haltepunkt, 46,1 Mio. Euro (Zuständigkeit Land Niedersachsen)
- Kostenanteil für Anbindung bzw. Erschließung: 32,7 Mio. Euro (Zuständigkeit Land bzw. der Kommunen).

3.1.3.6 Kernforderung 6 – Natur- und Landschaftsschutz (Mehrkosten: 222,5 Mio. Euro)

Die DB InfraGO AG hat ihren Planungen Korridore zugrunde gelegt, welche unter Beachtung der relevanten Schutzwerte Natur und Umwelt eine Minimierung der Eingriffe und Betroffenheiten im Natur- und Landschaftsschutz gewährleisten. Im Ergebnis der in der nächsten Planungsphase durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung werden die nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erforderlichen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen und umgesetzt. Eine isolierte Forcierung bzw. Übererfüllung einzelner Schutzanforderungen und der für diese vorgesehenen Maßnahmen, wie z.B. die geforderte breite Umsetzung zusätzlicher Wildbrücken entlang der gesamten Neubaustrecke oder die Ausweisung und Vorhaltung artenspezifischer Habitate. Grundsätzlich finden erforderliche Schutzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ihre Beschränkung im vom Vorhaben verursachten Eingriff sowie ihrer generellen Eignung nach Art und Umfang. Eine abschließende Abwägung der Eingriffe und resultierenden Schutzmaßnahmen erfolgt durch die Genehmigungsbehörde im Planfeststellungsverfahren.

3.1.3.7 Kernforderung 7 – Wahrung von Orts- und Landschaftsbildern

3.1.3.7.1 Zusätzliche Geh- und Radwege in Celle (Mehrkosten: 62,2 Mio. Euro)

Im Kontext der neu zu errichtenden Eisenbahnüberführung über die Aller bei Celle wird gefordert, das Bauwerk so zu dimensionieren, dass zusätzlich zur Nutzung für den Bahnverkehr ergänzend auch Geh- und Radwege realisiert werden. Nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) müssten das Land bzw. die Stadt Celle als zuständige Ebenen ein entsprechendes Verlangen äußern und die resultierenden zusätzlichen Kosten finanzieren. Für den Bund besteht hier keine gesetzliche Grundlage, diese zusätzliche Infrastruktur vorzusehen und zu finanzieren.

3.1.3.8 Kernforderung 8 – 3. Gleis Lüneburg – Uelzen (Mehrkosten: 2.574,6 Mio. Euro)

Die Forderung eines dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen kann mangels gesetzlicher Grundlage und verfehlter verkehrlicher und wirtschaftlicher Zielerfüllung nicht berücksichtigt werden. Die gesetzliche Grundlage für die Planung des Aus- und Neubaus der Bundesbahnenwege bildet der geltende vom Deutschen Bundestag beschlossene Bedarfsplan Schiene (Anlage zu § 1 Bundesbahnenwegeausbaugesetz (BSWAG)). Dort ist der Bedarf für eine ABS/NBS Hannover – Hamburg festgestellt, welche den gesamten Korridor adressiert. Eine Beschränkung auf den Teilabschnitt Lüneburg – Uelzen greift allein schon aus diesem Grund zu kurz.

Die DB InfraGO AG hat im Rahmen ihrer Planungen mit gutachterlicher Unterstützung herausgearbeitet, dass der Bau eines dritten Gleises kapazitativ unzureichend wäre. Maßgeblich für die Dimensionierung der Zielinfrastruktur sind die jeweils gültigen Verkehrsprognosen des Bundes. Auf Basis der Zugzahlen 2030 Deutschlandtakt wurde eine erforderliche Kapazität im Bereich Lüneburg – Uelzen von 385 Zügen täglich im relevanten Tageszeitraum 6 Uhr – 22 Uhr ermittelt. Das kapazitative Potenzial des dreigleisigen Ausbaus beträgt gemäß gutachterlicher Ermittlung jedoch lediglich maximal 264 Züge. Damit würde der bestehende verkehrliche Engpass auf der Strecke klar nicht aufgelöst. Zudem ist die Zielfahrzeit von 59 Minuten des Deutschlandtaktes mit einem isolierten Ausbau der Teilstrecke Lüneburg – Uelzen nicht erreichbar. Auch eine Wirtschaftlichkeit des dreigleisigen Ausbaus ist deutlich nicht gegeben. Im Ergebnis besteht keine Möglichkeit, Planung und Bau eines dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen aus Bedarfsplanmitteln zu finanzieren.

3.1.3.9 Kernforderung 9 – Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität (Mehrkosten: 229,8 Mio. Euro)

Gegenstand der Forderung ist die Bereitstellung von Finanzmitteln für einen frühzeitigen Ankauf bei aus der Planung resultierenden Gebäude- und Grundstücksbetroffenheiten. Die DB InfraGO AG geht im Regelprozess auf die Eigentümer von Grundstücken entlang der Trasse zu, um punktuell relevante Eigentumskonflikte zu lösen. Es stehen in begrenztem Umfang Bundesmittel für einen vorzeitigen Grunderwerb zur Verfügung, um im Bedarfsfall einvernehmliche und für den Bund wirtschaftliche Verhandlungslösungen zu erzielen. Eine gesetzliche Grundlage und Finanzmittel für die geforderte breit angelegte Akquise noch vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens besteht nicht. Zudem sind in der vorliegenden Planung umfassende Schutzmaßnahmen entlang der Strecke vorgesehen, sodass die Notwendigkeit der intendierten Gebäudeankäufe fraglich erscheint.

3.1.3.10 Kernforderung 10 – Sonstige (Mehrkosten: 43,6 Mio. Euro)

3.1.3.10.1 Nahverkehrsbezogene Forderungen (Mehrkosten nicht beziffert)

Verschiedene weitere Forderungen beziehen sich auf Belange des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bzw. vorwiegend durch diesen genutzte Bahnstrecken, wie die Kernforderung KF 10.3 (Taktverdichtung auf der Bahnstrecke Bremen – Langwedel – Uelzen), die Kernforderung KF 10.4 (Ladeinsel im Bahnhof Soltau für batterie-elektrische Triebzüge), die Kernforderung KF 10.7 (Ausbau der Bahnstrecke Buchholz – Soltau – Langenhagen) und die Kernforderung KF 10.10 (Taktverdichtung im Nahverkehr zwischen Isernhagen/Burgwedel und Celle). Für die Beauftragung und Finanzierung dieser Maßnahmen ist gemäß Regionalisierungsgesetz (RegG) sämtlich das Land Niedersachsen zuständig. Eine gesetzliche Grundlage für eine Bundesfinanzierung im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Hannover – Hamburg ist nicht gegeben.

3.1.3.10.2 Übernahme der Baulast von Brückenbauwerken im Landkreis Celle (Mehrkosten nicht beziffert)

Die Kosten für Unterhaltung und Instandhaltung neuer Kreuzungsbauwerke sollen gemäß dieser Forderung nicht den Kommunen im Landkreis Celle zugeordnet werden, sondern wie die Kosten für die Errichtung vollständig von der DB InfraGO AG getragen werden. Hierfür gelten jedoch die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG). Für die pauschale Übernahme der Unterhaltungskosten durch den Bund gibt es keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage.

3.1.3.10.3 Bahnübergang Walsroder Str., Soltau (Mehrkosten nicht beziffert)

Der Bahnübergang Walsroder Str. in Soltau liegt außerhalb des Projektraums der Neubaustrecke Hannover – Hamburg. Der Ausbau der hier gegenständlichen Strecke 1960 ist Inhalt des Bedarfsplanvorhaben ABS

Langwedel – Uelzen. Für dieses ist voraussichtlich 2026 ebenfalls eine Parlamentarische Befassung des Deutschen Bundestages mit den Ergebnissen der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen.

Bei der geforderten Auflösung des Bahnübergangs kommen die einschlägigen Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zum Tragen, sodass eine vollständige Finanzierung etwaiger Maßnahmen aus dem Bedarfsplan Schiene ausscheidet.

4 Fazit und Empfehlung

Das Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Hannover – Hamburg dient der Auflösung eines zentralen Engpasses im deutschen Schienennetz sowie der Aufnahme der prognostizierten Steigerung des Seehafen hinterlandverkehrs. Vorgesehen ist der zweigleisige Neubau zwischen Hannover-Vinnhorst und Hamburg-Meckelfeld mit einer Streckenlänge von 109 km.

Laut Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) werden mit der vorliegenden Vorzugsvariante die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Das EBA kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Vorzugsvariante der DB InfraGO AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt wird.

Die Region hat im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante erhoben, die über den Stand der Technik, bestehende Finanzierungsregularien oder gesetzliche Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt wurden. Die Forderungen betreffen im Wesentlichen das Niveau und die Gestaltung des Lärmschutzes (Kernforderung 1), eine Anpassung der Trassierung (Kernforderung 2) und der Verknüpfung des Neubaus mit weiteren Teilen der Region (Kernforderungen 4 und 5). Darüber hinaus werden weitere Forderungen zur landschafts- und umweltverträglichen Ausgestaltung des Infrastrukturneubaus gestellt (Kernforderungen 3, 6, 7 und 9). Zudem werden verschiedene weitere Anliegen im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur im Korridor Hannover – Hamburg vorgebracht (Kernforderungen 8, 10).

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten in Höhe von bis zu 4.994 Mio. Euro im Vorhaben ABS/NBS Hannover – Hamburg führen. Die Berücksichtigung der übergesetzlichen Mehrforderungen könnte dazu führen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Vorhabens nicht mehr gegeben (Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1) und das Gesamtvorhaben auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar wäre. Davon unabhängig besteht im Rahmen der aktuell und absehbar verfügbaren Haushaltssmittel kein Spielraum zur Finanzierung der planerischen und baulichen Umsetzung der regionalen Forderungen. Diese könnte nur zulasten anderer, parallel in Planung und Realisierung befindlicher Vorhaben des Bedarfsplans Schiene gewährleistet werden. Verlorene Planungs- und Investitionsmittel in relevanter Höhe wären bei den betroffenen Vorhaben in diesem Szenario nicht vermeidbar, die Umsetzung des Bedarfsplans insgesamt würde sich damit weiter verzögern.

Unter Berücksichtigung gesetzlicher und wirtschaftlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Tabelle 1 Tabellarische Darstellung Vorzugsvariante und Forderungen

	Kosten ¹	NKV ²	technisch umsetzbar	rechtlich umsetzbar	Finanzierung im Rahmen der voraussichtlich verfügbaren Haushaltssmittel ³
Vorzugsvariante	8.804	1,5	ja	ja	derzeit nicht gesichert
Forderungen gem. § 25 Abs. 3 VwVfG					

¹ Gesamtwertumfang, Preisstand 2022 inkl. Planungskosten, Nominalisierung und Risiken in Mio. Euro.

² Bewertung gem. BVWP-Methodik

³ Im Rahmen der fortgeschriebenen geltenden Finanzlinie.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

<i>Berücksichtige Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:</i>	
Planung einer Neubaustrecke	Die Vorzugsvariante der DB InfraGO AG sieht eine bestandsferne Neubaustrecke vor.
Haltepunkte für den Nahverkehr	An den potenziellen Standorten Soltau und Bergen ist die Errichtung von Haltepunkten konzeptionell in der Planung berücksichtigt. Eine Realisierung ist bei gesicherter Finanzierung ohne größeren Zeitverlust in der weiteren Umsetzung des Vorhabens möglich.
<i>Berücksichtige Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Forts.):</i>	
Trassierung im Bereich Bergen – Gedenkort Rampe	Eine alternative Trassenführung, welche einen größeren Abstand der Neubaustrecke vom Gedenkort ermöglicht und Zerschneidungseffekte reduziert, ist von der DB InfraGO AG konzeptionell in ihren Planungen berücksichtigt worden.
Reduzierung des Flächenverbrauchs	Die Vorzugsvariante weist im Vergleich zu den übrigen näher betrachteten Varianten den geringsten Flächenverbrauch auf.
Lärm- und Erschütterungsschutz	Durch die enge Bündelung der Neubaustrecke mit der Bundesautobahn A 7 und der Bundesstraße B 3 sowie die grundsätzlich gewählte Trassenführung konnte die Lärmbelastung für die Region im Vergleich zu den alternativ geprüften Trassenverläufen niedrig gehalten werden.
Gestaltung von Lärmschutzwänden	Für eine Gestaltung von Lärmschutzwänden besteht gemäß den bestehenden Regelungen ein Spielraum. Die Ausgestaltung erfolgt im Zuge der weiteren Planung.
Beteiligung am Planungsprozess	Alle Kommunen und Landkreise in der von der Planung der verschiedenen näher betrachteten Varianten tangierten Region sowie das Land Niedersachsen wurden durch Bereitstellung von Informationen sowie (bilaterale) Gespräche mit der DB InfraGO AG in den Planungsprozess involviert.

Anpassung bzw. Gestaltung von Kreuzungsbauwerken	Kreuzungsbauwerke werden im Regelverfahren im Zuge der vertiefenden Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) genauer ausgestaltet. Hier erfolgt sowohl hinsichtlich der konkreten baulichen Ausführung als auch hinsichtlich der Finanzierung eine breite Einbindung der relevanten Akteure und Institutionen.
Erhalt von Siedlungsbeziehungen	Durch die Bündelung der NBS mit der BAB 7 und der Bundesstraße B 3 sowie der Nutzung der bestehenden Strecke im Bereich Celle – Hannover kann die Flächenzerschneidung so gering wie möglich gehalten werden. Siedlungsbeziehungen entlang der Strecke können erhalten werden.
Betrachtung der Auswirkungen auf den Tourismus	Betrachtungen zu Einflüssen der neu zu errichtenden Schieneninfrastruktur auf den regionalen Tourismus werden standardmäßig im Rahmen der Genehmigungsplanung und der Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Nicht berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:				
	Kosten (Mio. Euro) ⁴	technisch umsetzbar	rechtlich umsetzbar	Finanzierung im Rahmen der verfüglichen Haushalts- mittel
Kernforderung 1 (Lärm- und Erschütterungsschutz)	425,4,6	Ja	Ja ⁵	Nur zu Lasten anderer zeitgleicher Vorhaben sicherzustellen.
Kernforderung 2 (Trassenführung)	20,9			
Kernforderung 3 (zusätzliche Tunnel)	376,7			
Kernforderung 4 (Anbindung weiterer Gebiete)	442,7			
Kernforderung 5 (SPNV-Halte)	595,6			
Kernforderung 6 (Natur und Landschaft)	222,5			
Kernforderung 7 (Orts-/ Landschaftsbild)	62,2			

⁴ Nominalisierte Kostenschätzung. Die Bewertung der Forderungen erfolgt auf Basis von Machbarkeitsstudien und Kostenkennwerten. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände im Vergleich zur Vorzugsvariante sind die dargestellten Angaben lediglich ein Indikator hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen.

⁵ Vorbehaltlich der abschließenden Abwägung im Planfeststellungsverfahren durch das EBA und vorbehaltlich etwaiger Klagen, gegen die übergesetzlichen Maßnahmen, bspw. aus Neukonflikten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Kernforderung 8 (3. Gleis Lüneburg – Uelzen)	2.574,6			
Kernforderung 9 (Fonds Siedlungsqualität)	229,8			
Kernforderung 10 (Weitere)	43,6			
Gesamt (Vorzugsvariante zuzüglich aller Forderungen)	13.798 ⁶			

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

⁶ GWU zzgl. nominalisierte Kostenschätzung Forderungen.

5 Anlagen

DB InfraGO AG: Einzelvorstellung Projektbündel 2 ABS/NBS Hannover – Hamburg vom 23.07.2025
(zuletzt ergänzt am 10.11.2025) nebst Anhang

Eisenbahn-Bundesamt: Prüfbericht Empfehlung parlamentarische Befassung vom 18.11.2025 auf Basis der
Einzelvorstellung der DB InfraGO AG vom 23.07.2025 nebst Anhang (zuletzt ergänzt am 10.11.2025) nebst
Anhang

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Prüfbericht

Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bearbeitung: [REDACTED]
Telefon: +49 (228) 9826-[REDACTED]
Telefax: +49 (228) 9826-9199
E-Mail: [REDACTED]
Internet: Ref41-Grundsatz@eba.bund.de
www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 18.11.2025

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

[REDACTED]-4F21B0282/003-4103#001

Betreff: Projektbündel 2
ABS/NBS Hannover - Hamburg
Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung
Bezug: Übersendung der Einzelvorstellung der DB InfraGO AG inkl. Anlagen am 23.07.2025, zuletzt ergänzt am vom 10.11.2025
Anlagen: 0

1 Anlass

Mit Schreiben vom 22.07.2025 und zuletzt ergänzt am 10.11.2025 hat die DB InfraGO AG die Einzelvorstellung der Kernforderungen gemäß Standardvorlage „Berichtung zur Parlamentarischen Befassung“ einschließlich der Anlagen 1 – 4 im Bedarfsplanvorhaben „Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg“ vorgelegt. Das Vorhaben „Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg“ ist im Bedarfsplan als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz im Abschnitt 2 „Neue Vorhaben“, Unterabschnitt 1 „Vordringlicher Bedarf“ in laufender Nummer 2 verzeichnet.

2 Projektziel

Auf dem derzeitigen Schienenweg zwischen Hamburg und Hannover sind keine ausreichenden Kapazitäten vorhanden, um die prognostizierten Verkehrszuwächse zu bewältigen. Dies betrifft auch den auf dieser Relation stark wachsenden Seehafenhinterlandverkehr (Schienengüterverkehr). Zudem weist die heutige Strecke „Hamburg – Hannover“ innerhalb des Schienenpersonenfernverkehr-Korridors München – Nürnberg – Würzburg – Hannover – Bremen/Hamburg eine unterdurchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf.

Projektziel des vorliegenden Vorhabens ist deshalb die kapazitive Erweiterung der Schieneninfrastruktur im Betrachtungsraum „Hamburg – Hannover“, um bestehende und künftige Engpässe zu lösen und die prognostizierten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr aufnehmen zu können.

Hierbei muss das Projekt die Anforderungen einer umweltfachlich und raumordnerisch vorzugswürdigen, volkswirtschaftlich sinnvollen und tragfähigen, verkehrlich engpassfreien und betrieblich optimalen Infrastruktur, die auch die Fahrzeitanforderungen hinsichtlich des Deutschlandtaktes einhält, erfüllen. Für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist gemäß des Deutschlandtakts auf der Relation Hamburg – Hannover eine Zielfahrzeit von 59 Minuten¹ sicherzustellen, welche eine Fahrzeitverkürzung von 18 Minuten darstellt und zur qualitativen Verbesserung des SPFV beiträgt.

3 Verkehrliche und betriebliche Ziele

Das verkehrliche Ziel ist es, für den Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr im Abschnitt Hannover – Hamburg die gemäß den Prognosezugzahlen des Bundes für das Jahr 2030 erforderlichen Kapazitäten in einer wirtschaftlich-optimalen Betriebsqualität zu schaffen.

Gleichzeitig soll mit dem Projekt das Fahrziel des Deutschlandtakts im SPFV von 59 Minuten zwischen Hamburg und Hannover² erreicht werden. Der Deutschlandtakt sieht auf der Relation Hamburg – Hannover drei stündliche Zugpaare des SPFV mit Halt in Harburg vor. Zudem soll eine Sprinter-SPFV-Linie³ alle zwei Stunden zwischen Nordrhein-Westfalen und Hamburg über eine von den Bundesgutachtern konzipierte Verbindungskurve verkehren. Auf der Bestandsstrecke wird eine zweistündliche SPFV-Linie mit Halten in Celle, Uelzen und Lüneburg eingesetzt, ergänzende Verstärkerfahrten sind möglich. Durch die zusätzlichen Kapazitäten soll der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Hannover und Lüneburg auf einen durchgängigen Halbstundentakt verdichtet werden. Zwischen Lüneburg und Hamburg sind zukünftig fünf Züge pro Stunde und Richtung innerhalb der Hauptverkehrszeit vorgesehen.

Um die prognostizierten Verkehre mit einer optimalen Betriebsqualität bewältigen und gleichzeitig die mit dem Projekt verknüpften Fahrzeitziele erreichen zu können, wurde eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) durchgeführt. Mit dieser wurde nachgewiesen, dass zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Meckelfeld und Wettmar erforderlich ist⁴. Weiterhin ist auf dem Abschnitt Celle – Hannover für das Erreichen der genannten Ziele eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und damit eine Anpassung der Bestandsgleise notwendig. Die zusätzlichen Gleise sind ebenso wie die Bestandsgleise aufgrund der verkehrlichen Anforderungen, vor dem Hintergrund der Prognosezugzahlen und der nachweislichen Überlastung der Bestandstrecke als Mischbetriebsstrecken zu betreiben. Eine konsequente Entmischung schneller und langsamer Verkehre ist nicht möglich, weshalb auch die Neubauabschnitte güterzugtauglich und mit einer ausreichenden Anzahl an Überholgleisen zu errichten sind.

¹ Ohne einen Halt in Hamburg-Harburg.

² Siehe Fußnummer 1.

³ Ohne Halt in Hannover und Hamburg-Harburg.

⁴ Alternativ wäre bei einem Bestandsstreckenausbau eine durchgängige Viergleisigkeit zwischen Ashausen und Celle mit einem Überwerfungsbauwerk in Stelle erforderlich.

4 Beschreibung der Vorzugsvariante

4.1 Streckenverlauf Vorzugsvariante „Pink“

In der Abbildung 1 ist der Streckenverlauf der Vorzugsvariante „Pink“ dargestellt.

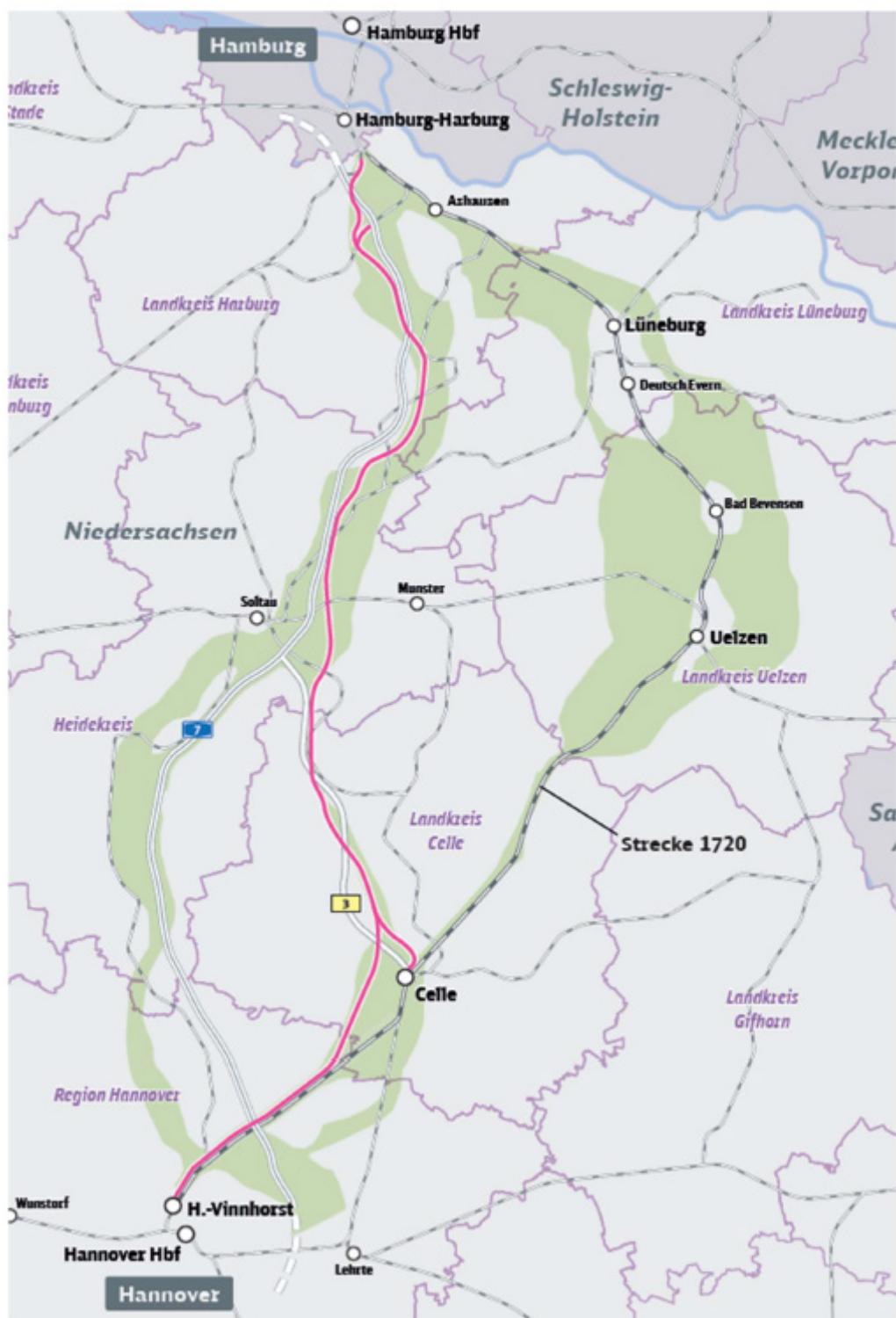


Abbildung 1: Streckenverlauf der Vorzugsvariante

Die ABS/NBS Hannover – Hamburg beginnt südlich von Hamburg bei der Abzweigstelle Meckelfeld-West. Auf Höhe der Gemeinde Glüsingen bindet die zweigleisige Neubaustrecke aus der Bestandsstrecke 1280 aus, so dass der schnelle Personenverkehr den Rangierbahnhof Maschen umfahren kann. Im Bereich des Maschener Kreuzes bzw. des Horster Dreiecks kreuzt die Neubaustrecke die Bundesautobahnen (BAB) 1, 7 und 39. Bei Ramelsloh ist für Züge aus Richtung Rbf Maschen eine

Verknüpfung an die Neubaustrecke in Richtung Hannover vorgesehen, hierfür wird eine Verbindungskurve hergestellt.

Im weiteren Verlauf orientiert sich die Trassenführung der Neubaustrecke etwa bis in Höhe Soltau an der BAB 7, welche sie auf Höhe Toppenstedt unterirdisch quert.

Nordöstlich von Soltau verlässt sie den Verlauf der BAB 7 in Richtung Süden. Anschließend wird die Neubaustrecke als Ortsumfahrung an der Stadt Bergen vorbeigeführt und orientiert sich im Weiteren am Verlauf der Bundesstraße B3.

Etwa 9 km nordwestlich von Celle teilt sich die Neubaustrecke in eine zweigleisige westliche Umfahrung von Celle und in eine zweigleisige Einfädelung nach Celle, wodurch ein Anschluss an den Bf Celle sowie die Bestandsstrecke 1720 in Richtung Lehrte ermöglicht wird.

Die zweigleisige Einfädelung nach Celle soll überwiegend vom Regional- und Güterverkehr genutzt werden. Die Einfädelung wird in freier Lage von der Neubaustrecke bis zur Bestandsstrecke am nördlichen Ortsausgang der Stadt Celle geführt.

Durch die westliche Umfahrung wird die Neubaustrecke ca. 7 km südlich von Celle in die Bestandsstrecke 1710 eingebunden. Die westliche Umfahrung von Celle soll überwiegend durch den Fernverkehr genutzt werden.

Ab dem Bahnhof Langenhagen-Pferdemarkt verläuft die Neubaustrecke bis zur Projektgrenze Hannover-Vinnhorst in Parallellage zur Bestandsstrecke 1711.

4.2 Verkehrsanlagen

Um die verkehrlichen Ziele zu erreichen, ist gemäß der verkehrlichen Aufgabenstellung und den Ergebnissen der EBWU die Errichtung von Überholbahnhöfen erforderlich, welche in Abständen von ca. 10 – 13 km angeordnet werden sollen in Ramelsloh, Garlstorf, Evendorf, Bockel, Feuerschützenbostel, Bispinge, Soltauer Heide und Bergen.

Die DB InfraGO AG plant hierzu zweiseitig außenliegende Überholgleise mit einer Nutzlänge von 740 m.

Grundsätzlich besteht auf Basis der bestehenden Planung die optionale Möglichkeit, dass Überholbahnhöfe zu einem SPNV-Haltepunkt ausgebaut werden, sofern das Land Niedersachsen dieses wünscht, entsprechend bestellt und finanziert. Aus Sicht der DB InfraGO AG könnten hierfür die Überholbahnhöfe in Soltau sowie Bergen betrieblich und regional sinnvolle Standorte darstellen.

Im Bereich der Bestandstrecke, die im Rahmen des vorliegenden Projektes zwischen Celle – und Hannover angepasst wird, sind Änderungen/Erweiterungen an den folgenden Bahnhöfen (Bf) / Haltepunkten (Hp) geplant: Hp Großburgwedel, Bf Isernhagen, Bf Langenhagen-Pferdemarkt, Bf Vinnhorst.

5 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Die zuvor beschriebene Vorzugsvariante stellt in der Variantenbetrachtung zur Trassenführung die wirtschaftlichste Lösung unter Berücksichtigung der Schutzgüter sowie einer optimalen

Betriebsqualität dar. Die Vorzugsvariante beinhaltet ausschließlich Maßnahmen, die zur Erfüllung der verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen erforderlich sind.

Nach den durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans durchgeföhrten volkswirtschaftlichen Untersuchungen hat sich für die Vorzugsvariante ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,5 ergeben⁵.

Der Gesamtwertumfang (GWU) der Maßnahme „ABS/NBS Hamburg – Hannover“ basiert auf den Realkosten in Höhe von 6.547,28 Mio. Euro (Stand Vorplanungsheft 19.08.2022⁶) und umfasst alle Bau- und Planungskosten, welche auf die Jahre verteilt wurden.⁷ Diese Werte wurden anschließend mit 2 % p.a. nominalisiert. Darüber hinaus umfasst der GWU auch Risiken, die eine Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % haben. Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Kriterien beträgt der GWU 8.803,82 Mio. Euro (nominal).

In der Gesamtwertprognose (GWP) wurden Risikosachverhalte, wie z. B. die Marktsituation und die damit einhergehende Marktpreisentwicklung, die Ressourcenprobleme bei den beauftragten Baufirmen und die damit verbundenen Auswirkungen et cetera. Der nominalisierte Risikozuschlag auf die Vorzugsvariante beläuft sich in Summe auf 5.317,51 Mio. Euro. Die ermittelte GWP beträgt, inklusive Planungskosten und Nominalisierung, 14.121,33 Mio. Euro und ist so in die Wirtschaftlichkeitsrechnung eingeflossen.

	DB InfraGO AG (Mio. €)
Basiskosten real	6.547,28
Basiskosten nominal (GWU)	8.803,82
Risikozuschlag nominal	5.317,51
GWP nominal	14.121,33

Tabelle 1: Übersicht Gesamtwertprognose

Im Wert der Gesamtwertprognose sind keine über das gesetzliche Maß hinausgehenden Forderungen (Kernforderungen) enthalten. Die Kernforderungen werden in Abschnitt 6 beschrieben.

6 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG / Kernforderungen

Seit Beginn der Planung informiert die DB die breite Öffentlichkeit sowie kommunale Amtsträger über die jeweils aktuellen Planungsschritte sowie die Randbedingungen des Planungsprozesses.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch übergesetzliche Forderungen der Region

⁵ Eine Veröffentlichung des Ergebnisses durch das BMV ist noch nicht erfolgt. Die Bestätigung der Richtigkeit des NKV hat demnach durch das BMV zu erfolgen.

⁶ Ohne Kosten für Nahverkehrshalte.

⁷ Sofern Nahverkehrshalte in Soltauer Heide und Bergen berücksichtigt werden beträgt der GWU 6.704,98 Mio. €.

angesprochen. Die DB InfraGO AG nahm die Forderungen auf und bewertete diese (vgl. Anlage 2, 3 und 4).

Einzelne Kernforderungen zielen auf die Berücksichtigung bestehender gesetzlicher und/oder regulärer Vorgaben ab. Da diese im bisherigen Planungsumfang berücksichtigt worden sind oder entsprechend der gesetzlichen Vorgaben in der zukünftigen Planung Berücksichtigung finden werden, wird die Finanzierung dieser Kernforderungen nicht explizit empfohlen. Hinsichtlich der Kostentragung dieser Kernforderungen sind die gesetzlichen Regelungen weiterhin zu beachten und zu berücksichtigen.

Es handelt sich um folgende Kernforderungen:

Nr.	Kernforderung	Bewertung
1.3	Anrainer sollen vor Vibration/Erschütterungen und Elektrosmog durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auf dem Stand der Technik geschützt werden.	- Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben in Vorplanung (VP) - elektromagnetische Untersuchung als Teil der Entwurfsplanung (EP).
1.4	Für Überholgleise sollen weitere LSW berücksichtigt werden, damit auch beim Anfahren/Bremsen von Zügen keine zus. Lärmbelastung entsteht.	- Berücksichtigung von LSW an Überholgleisen in VP.
1.5	Für den Heidekreis wird eine Gesamtlärmberachtung verlangt (Schiene + Straße)	- keine wissenschaftlichen und rechtlich festgeschriebenen Methoden zur Gesamtlärmberchnung gegeben
2.5	Eisenbahnüberführungen zwischen Kleinburgwedel und Langenhagen sollen den aktuellen Standard der Verkehrserfordernisse angepasst werden.	- Detaillierung der Straßenplanung im Rahmen der EP/GP mit den beteiligten Behörden - Berücksichtigung der aktuellen gesetzlichen Vorgaben - Kostentragung gem. EKrG
6.5	Neue Gewässerquerungen sollen grundsätzlich fischottergerecht hergestellt werden (Otterberme).	- Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belege des Fischotters im Rahmen der faunistischen Untersuchungen und der Artenschutzfachlichen Prüfung gemäß §§ 44 ff. BNatSchG - Herstellung von Otterbermen dort wo nachweislich Vorkommen oder potenziell geeignete Lebensräume betroffen sind
7.2	Wahrung bestehender Siedlungsbeziehungen; Trassenführung darf keine zusätzliche Trennwirkung entfalten; ggf. sind geeignete Querungsmöglichkeiten zu schaffen.	- Berücksichtigung des Erhalts von Siedlungsbeziehungen in VP - Sicherstellung in EP/GP, dass die konkrete Ausgestaltung u. Lage der Querungen in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen erfolgt

10.8	„Begleitgruppe“ aus Landes- und Kommunalpolitik, BI, Behörden, Experten und der DB	- Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend dem Handbuch für gute Bürgerbeteiligung + Durchführung Planrechtsverfahrens
10.11	Forderung des Erhalts vorhandener Bäume und Hecken entlang der jeweiligen Streckenabschnitte. Wo dies bautechnisch nicht möglich ist, sind vorgezogene Ersatzpflanzungen vorzunehmen.	- Landschaftspflegerische Begleitplanung erfolgt in EP
10.15	Für Heidekreis: Durchführung einer unabhängigen Gutachterliche Untersuchung zu den Auswirkungen der NBS auf den Tourismus in der Region. Auf Grundlage der Ergebnisse sind geeignete Maßnahmen zum Nachteilsausgleich zu entwickeln, um touristische Attraktivität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der betroffenen Gemeinden langfristig zu sichern.	- Berücksichtigung im weiteren Planungsprozess im Rahmen der Abstimmungen zur GP

Tabelle 2: Kernforderungen, welche ohnehin in Planung berücksichtigt werden

Darüber hinaus gibt es für die Kernforderung 1.5, keine wissenschaftlichen und rechtlich festgeschriebenen Methoden zur Gesamtlärmberechnung, sodass die Kernforderung nicht umgesetzt werden könnte und deren Finanzierung mit Bundesmitteln seitens des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) demnach nicht empfohlen wird.

Zusammengefasst kann das EBA die Umsetzung der Kernforderungen insgesamt nicht empfehlen, da die gestellten Forderungen die gesetzlichen Vorgaben übersteigen und das Nutzen-Kosten-Verhältnis für das Gesamtprojekt erheblich beeinträchtigen. Die Mehrkosten für alle zu berücksichtigenden und kostenmäßig bewerteten Kernforderungen betragen als reale Baukosten inkl. Planungskosten 1.951,49 Mio. €.

Zu den einzelnen Kernforderungen nachfolgend im Detail die Bewertung des EBA. Die angegebenen realen Baukosten inkl. Planungskosten stammen aus der Tabelle 4 der Einzelvorstellung bzw. der Kostenaufführungen in Anlage 2.⁸

Kernforderung 1: Immissionsschutz

Die Kernforderungen beziehen sich auf die Ausführung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen, z.B. die Erhöhung der in der VP im gesetzlichen Rahmen vorgesehenen Lärmschutzwände auf eine durchgängige Höhe von 6 m oder Berücksichtigung von Lärmschutzwänden als Standardbauweise für Wohnbebauungen, für welche aktive Schallschutzmaßnahmen gem. gesetzlicher Lärmvorsorge nicht finanziert wären. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen hierfür 176,63 Mio. €.

Die im Rahmen der Kernforderung 1 geforderten Lärmschutzmaßnahmen liegen außerhalb der gesetzlichen Anforderungen zur Umsetzung des Vorhabens „Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg“. Das EBA empfiehlt die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln nicht, da die Maßnahmen nach technischen sowie gesetzlichen Anforderungen nicht erforderlich und somit unwirtschaftlich sind. Weiterhin gilt, dass es außerhalb der gesetzlichen Grenze zur Betrachtung des Lärmpegels nicht möglich ist eine definierte Grenze für übergesetzliche Forderungen zu ziehen. Es existieren keine rechtssicheren Grundlagen, um eine solche Grenze festzulegen oder zu begründen und im Anschließenden planfestzustellen.

Kernforderung 2: Trassenführung

Die Kernforderungen beziehen sich auf Änderungen bzw. Anpassungen am gewählten Trassenverlauf der Vorzugsvariante. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen hierfür 8,70 Mio. €. Die Vorzugsvariante erzielt im Ergebnis der Vorplanung das beste Ergebnis hinsichtlich der Kriterien Raumordnung, Umwelt, Betrieb und Wirtschaftlichkeit.

Die geforderten Maßnahmen sind nicht gleichermaßen geeignet das Bedarfsplanziel zu erreichen. Aus diesem Grund empfiehlt das EBA die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln nicht.

Kernforderung 3: Anordnung von zusätzlichen Tunneln

Die Kernforderung bezieht sich auf die Errichtung eines Tunnels, um den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm zu reduzieren. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen für diese 156,4 Mio. €.

Die geforderte Lärmschutzmaßnahme (hier: der Bau eines Tunnels) liegt außerhalb der gesetzlichen Anforderungen, ist weder umweltfachlich noch raumordnerisch begründet und führt zu erheblichen Eingriffen in die Umwelt. Es bestehen somit große Bedenken hinsichtlich einer hinreichenden

⁸ Die DB hat die Kernforderungen - je nach thematischer Zusammengehörigkeit - in 10 Hauptkategorien eingruppiert. Die Empfehlung des EBA bezieht sich jeweils auf eine Hauptkategorie und somit auf alle in dieser Hauptkategorie aufgeführten Kernforderungen.

Grundlage für eine Planrechtfertigung und anschließenden Planfeststellung. Zudem ist die Wirtschaftlichkeit dieser Forderung nicht gegeben, da der Bau eines Tunnels deutlich höhere Kosten hervorruft als die im Rahmen der Vorplanung getroffene „ebene“ Trassierung im Gelände.

Im Ergebnis empfiehlt das EBA die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln nicht.

Kernforderung 4: Anbindung weiterer Gebiete

Die Kernforderungen beziehen sich auf die Anbindung der Eisenbahnstrecke 1960 sowie der Eisenbahnstrecke 9111 an die Neubaustrecke. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen für diese 183,8 Mio. €⁹.

Die Forderungen sind nicht zur Erreichung des Bedarfsplanziels des „Projektbündels 2: ABS/NBS Hamburg – Hannover“ erforderlich und liegen außerhalb der gesetzlichen Anforderungen, sodass die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln seitens des EBA nicht empfohlen wird.

Kernforderung 5: Schaffung von zusätzlichen SPNV-Halten

Die Kernforderungen beziehen sich auf die Schaffung von zusätzlichen SPNV-Halten entlang der Neubaustrecke und die Finanzierung dieser mit Bundesmitteln des Bedarfsplans. Es werden jeweils SPNV-Halte in Soltau, Bergen und Hambühren gefordert. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen für diese 247,28 Mio. € (inkl. P&R Parkplätze, Bushaltestellen, etc.).

Gem. § 1 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr Aufgabe der Länder im Wege der Daseinsvorsorge. Hierzu leistet der Bund mit den Regionalisierungsmitteln bereits einen Finanzierungsbeitrag. Zusätzlich können neue SPNV-Halte aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) anteilig gefördert werden.

Eine Finanzierung der SPNV-Halte mit Bundesmitteln des Bedarfsplans ist jedoch gesetzlich nicht möglich.

Zudem ist die Errichtung von SPNV-Halten zur Erreichung des vorliegenden Bedarfsplanziels nicht erforderlich.

Folglich empfiehlt das EBA die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln nicht. Sofern das Land Niedersachsen SPNV-Halte wünscht, sind diese entsprechend vom Land zu bestellen und entsprechend der gesetzlichen Regelungen zu finanzieren.

Hinweis: Hinsichtlich einer sinnvollen Umsetzung von Nahverkehrshalten entlang der Neubaustrecke haben gemäß der Bewertung des Bundesgutachters nur die Nahverkehrshalte in Soltau und Bergen eine ausreichende Nachfrage. Weitere Halte verlangsamen den SPNV auf der Neubaustrecke und verringern dadurch den volkswirtschaftlichen Nutzen.

⁹ Die Kosten beziehen sich auf die Anbindung der Neubaustrecke und die Strecke 1960. Für die Anbindung der Strecke 9111 an die Neubaustrecke liegt keine Kostenermittlung vor.

Kernforderung 6: Wahrung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten

Die Kernforderungen beziehen sich auf zusätzliche Natur- und Landschaftsschutzmaßnahmen. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen für diese 92,36 Mio. €.

Die gesetzlichen Anforderungen von Umweltschutzbefangen werden im Rahmen der regulären Planung und späteren Bauausführung berücksichtigt. Darüberhinausgehende Maßnahmen sind zur Erreichung des Bedarfsplanziels nicht erforderlich, sodass das EBA die Finanzierung der Kernforderungen über das Bedarfsplanprojekt nicht empfiehlt.

Kernforderung 7: Wahrung von Ort- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen

Die Kernforderungen beziehen sich auf den Erhalt sowie die Verbesserung von bestehenden Siedlungsbeziehungen. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen hierfür 25,81 Mio. €.

Der Erhalt bestehender Siedlungsbeziehungen wurde in der Vorplanung bereits in angemessener Weise berücksichtigt und wird im weiteren Planungsverlauf in engen Abstimmungen mit den betroffenen Kommunen betrachtet werden. Hierbei sind u.a. die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes einschlägig.

Die Verbesserung bestehender Siedlungsbeziehung, hier konkret die Errichtung eines zusätzlichen Geh- und Radweges in Verbindung mit einer neuen Eisenbahnüberführung über die Aller (Kernforderung 7.1), ist grundsätzlich technisch möglich. Die Zuständigkeit für die Forderung und Finanzierung von Geh- und Radwegen liegt jedoch gem. § 13 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetz beim Land bzw. der Kommune und nicht beim Bund. Eine Finanzierung eines Geh- und Radweges in Verbindung mit der Errichtung einer neuen Eisenbahnüberführung mit Bundesmitteln des Bedarfsplans ist somit nicht möglich.

Das EBA empfiehlt die Finanzierung der Kernforderungen über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln nicht. Die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sind auch hier einschlägig zu berücksichtigen.

Kernforderung 8: Drittes Gleis Lüneburg – Uelzen

Die Kernforderung bezieht sich auf die Errichtung eines zusätzlichen Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen an der Bestandsstrecke anstelle des Baus einer zweigleisigen Neubaustrecke. Dazu gehören u.a. die Verlegung von neuen Gleisen auf einer Gesamtlänge von 32 km, die Anpassung von Dämmen und Einschnitten sowie der Abriss und Neubau von Ingenieurbauwerken. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen hierfür 849,13 Mio. €.

Die Trassenführung der Vorzugsvariante (Neubaustrecke) erzielt im Ergebnis der Vorplanung das beste Ergebnis hinsichtlich der Kriterien Raumordnung, Umwelt, Betrieb und Wirtschaftlichkeit.

Die DB hat öffentlich und transparent Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen unter der Berücksichtigung alternativer Laufwege untersucht. Im Ergebnis zeigt sich, dass das Bedarfsplanziel mit der Errichtung eines dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen nicht erreicht werden kann. Ebenso wäre der Bau eines dritten Gleises nicht wirtschaftlich und hätte umweltfachliche sowie raumordnerische Nachteile.

Das EBA empfiehlt die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln daher nicht.

Kernforderung 9: Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualitäten/Ankauf von Grundstücken

Die Kernforderung bezieht sich auf die Schaffung einer Möglichkeit vor dem Planfeststellungsverfahren einzelne Grundstücke von direkt betroffenen Anwohnern der Neubautrasse Hamburg – Hanover ankaufen zu können (vorzeitiger Grunderwerb). Den betroffenen Grundstücksbesitzer soll dadurch Zukunftssicherheit gegeben werden und sie sollen angemessen entschädigt werden. Die geforderte angemessene Entschädigung für einvernehmlichen Grunderwerb liegt dabei i.d.R. deutlich über dem Verkehrswert. Die realen Kosten (inkl. Planungskosten) betragen für diese Kernforderung 193,28 Mio. € und entsprechen dem vsl. Delta zum Verkehrswert.

Im Regelfall erfolgt der Grunderwerb auf Grundlage des genehmigten Plans (Planfeststellungsbeschluss). Die Flächen werden dabei nach Möglichkeit im Einvernehmen zum Verkehrswert gemäß § 194 BauGB erworben. Kommt keine Einigung zustande, kann eine Enteignung nach § 22 AEG in Verbindung mit dem Landesenteignungsgesetzen erfolgen.

Bereits heute gibt es im Rahmen der zwischen Bund und DB InfraGO AG geschlossenen Sammelveinbarung „Vorabmaßnahmen zur Finanzierung von vorzeitigem Grunderwerb und bauvorbereitenden sowie naturschutzfachlichen Maßnahmen“ eine Möglichkeit im Einzelfall vorzeitigen Grunderwerb zu tätigen. Entsprechend der genannten Vereinbarung und festgelegten Regularien ist vorzeitiger Grunderwerb möglich. Ein vorzeitiger Erwerb aller von der Neubaustrecke betroffener Grundstücke vor Vorlage des Planfeststellungsbeschluss wird seitens des EBA als nicht sachgerecht angesehen und würde aufgrund der Kostendifferenz zum Verkehrswert zu erheblichen Mehrkosten führen. Das EBA empfiehlt die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln daher nicht.

Kernforderung 10: weitere Forderungen

Bei den Kernforderungen 10.1 – 10.15 handelt es sich um Forderungen, die keinen der zuvor thematisch gruppierten Kernforderungen zugeordnet werden können. Sie werden aus diesem Grund einzeln aufgeführt.

Kernforderung 10.1 Lärmschutzmaßnahme städtebaulich integrieren / Kernforderung 10.6: Landschaftsangepasste Kreuzungsbauwerke

Eine nähere Beschreibung der Kernforderungen liegt nicht vor. Eine monetäre Bewertung liegt nicht vor, da Konzepte erst im Rahmen der weiterführenden Planung mit Behörden und anderen Beteiligten abgestimmt werden können.

Das EBA empfiehlt die Finanzierung der (in Höhe unbestimmten) Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln nicht. Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Bedarfsplans gem. der Ausführungsvorschrift zur BUV „Finanzierungsgrundsätze im Rahmen der Gestaltung „Konstruktiver Bauwerke“ und Lärmschutzwände“ vom 18.07.2022 (Gz. 4.64500-41fls/010-

001#001-018) folgendes gilt: „Grundsätzlich ist ein Zuschlag für Gestaltungsalternativen von ca. 1,5 % des Gesamtwertumfangs des Vorhabens gemäß BUV bezogen auf eine konventionelle Ausführung konstruktiver Ingenieurbauwerke und Lärmschutzwände zulässig. Insofern gibt es hier bereits einen gewissen Spielraum für eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung. Näheres ist der Ausführungsvorschrift zu entnehmen.“

Kernforderung 10.2 Gestaltung von Lärmschutzwänden

Die Kernforderung bezieht sich auf den Wunsch Lärmschutzwände (auf ca. 3,5 km Länge) zu begrünen, um diese optisch ansprechender zu gestalten. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen für diese 14,8 Mio. €.

Es gelten schon jetzt die Möglichkeiten der o.g. Ausführungsvorschrift zur Gestaltung Konstruktiver Bauwerke und Lärmschutzwände. Eine direkte Begrünung ist aufgrund der Anforderungen zur regelmäßigen Inspektion von Schäden, Tragfähigkeit und Standsicherheit aber nicht zulässig, sodass vor der Lärmschutzwand eine zusätzliche Konstruktion errichtet werden müsste.

Die Errichtung der zusätzlichen Konstruktion benötigt zusätzlichen Raum für den ggf. Grunderwerb erforderlich wird und führt im Ergebnis zu erheblichen Mehrkosten und ggf. zu Eingriffen in das Eigentum Dritter. Folglich empfiehlt das EBA die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfssplanprojekt mit Bundesmitteln nicht.

Kernforderung 10.3 Verbesserung SPNV auf Amerikalinie / 10.4. Errichtung Ladeinsel / 10.5 BÜ-Auflösung / 10.7 2 2-gl. Ausbau der Strecke Bennemühlen-Buchholz

Die Kernforderungen beziehen sich auf die Einführung eines durchgängigen 1-h-Takts auf der Amerikalinie (Strecke 1960), der Errichtung einer Ladeinsel für batterieelektrische Triebzüge im Bf Soltau, der Auflösung eines bestehenden Bahnübergangs in Soltau sowie dem 2-gl. Ausbau der Strecke Bennemühlen – Buchholz. Es liegen keine Kosten für diesen Sachverhalte vor.

Die Kernforderungen liegen räumlich im Bereich der Eisenbahnstrecke 1960 bzw. der Strecke 1712/1711 und somit außerhalb des Projektraums des vorliegenden Bedarfssplanprojekts „ABS/NBS Hannover – Hamburg“. Inhaltlich sind die Forderungen ebenfalls nicht dem Bedarfssplanprojekt zuzuordnen, sodass das EBA die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfssplanprojekt mit Bundesmitteln nicht empfiehlt.

Kernforderung 10.9 Erhalt des Bahnhofsgebäudes in Burgwedel

Die Kernforderung bezieht sich auf den Erhalt des Bahnhofsgebäudes (anstelle des geplanten Abrisses). Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen 2,64 Mio. €.

Der Erhalt des leerstehenden Bahnhofsgebäudes ist mit zusätzlichen baulichen Maßnahmen verbunden (bauzeitliche Abstützung, aufwändige Entwässerung) und stellt keine wirtschaftliche Option dar, sodass das EBA die Finanzierung der Kernforderungen über das Bedarfssplanprojekt mit Bundesmitteln nicht empfiehlt. Evtl. Denkmalschutzauflagen zum Erhalt des Bauwerks sind Gegenstand des Planfeststellungverfahrens.

Kernforderung 10.10 Halbstündig getakteter NV von Isernhagen und Burgwedel nach Celle

Die Kernforderung bezieht sich auf die Erhöhung des Taktes im Nahverkehr zwischen Hannover und Celle. Es liegen keine Kosten für diesen Sachverhalte vor.

Die Forderung zur Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots liegt außerhalb der Projektaufgabe des Bedarfsplans. Die Aufgabe zur Bestellung und Finanzierung des Nahverkehrs (auch einer NV-Mehrung) ist Aufgabe des Landes. Das EBA empfiehlt die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt daher nicht.

Kernforderung 10.12 Übernahme von Baulisten für Brückenbauwerke

Die Kernforderung bezieht sich auf die Forderung, dass alle neu zu errichtenden Brückenbauwerke über sämtliche Gemeinde-/Kreis- und Landesstraßen dauerhaft in der Baulast der Bahn verbleiben und zukünftige Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Sanierungskosten nicht den Kommunen oder dem Landkreis auferlegt werden sollen. Es liegen keine Kosten für diesen Sachverhalt vor.

Die Kostenverteilung ist im § 15 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes gesetzlich geregelt, eine Abweichung hiervon führt zu höheren bundeseitigen Kosten, sodass das EBA die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt nicht empfiehlt.

Kernforderung 10.13 Verschiebung des Übf in Isernhagen

Die Kernforderung bezieht sich auf die Schaffung besseren Schallschutzes, indem die Überholungsgleise verschoben werden sollen. Es liegen keine Kosten für diesen Sachverhalte vor.

Die Lage der Überholgleise wurde aus kapazitiven und betrieblichen Gründen gewählt, sodass eine Verschiebung dieser nicht zielführend ist. Weiterhin wurde bei der Planung der Lage der Überholungsgleise darauf geachtet, die bestehenden Lagen der Bahnsteige möglichst beizubehalten.

Das EBA empfiehlt die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt daher nicht.

Kernforderung 10.14 Entwicklung der Erinnerungskultur für die „Rampe Bergen“

Die Kernforderung bezieht sich auf die Integration des neuen Brückenbauwerks in den Ort der Erinnerung. Der bestehende Erinnerungsweg soll an den Weg der Kriegsgefangenen und der KZ-Häftlinge von der Verladerampe bis zum Eingang des Kriegsgefangenenlagers bzw. des KZ Bergen-Belsen erinnern. Die Trasse der Vorzugsvariante verläuft mit einem Brückenbauwerk über diesen Erinnerungsweg. Die realen Baukosten (inkl. Planungskosten) betragen 0,66 Mio. €.

Die Gestaltung des Brückenbauwerks ist technisch möglich.

Das EBA empfiehlt die Finanzierung der Kernforderung über das Bedarfsplanprojekt mit Bundesmitteln nicht, da mögliche gestalterische Aspekte bereits über die im Rahmen des Bedarfsplans bestehende Ausführungsvorschrift zur BUV „Finanzierungsgrundsätze im Rahmen der Gestaltung

„Konstruktiver Bauwerke“ und „Lärmschutzwände“ vom 18.07.2022 (Gz. 4.64500-41fls/010-001#001-018) abgedeckt sind¹⁰.

7 Zusammenfassung und Empfehlung

In der vorliegenden Vorzugsvariante des „Projektbündels 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg“ wurden die gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt. Das EBA geht davon aus, dass mit der Vorzugsvariante der DB InfraGO AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt wird.

Durch die Regionen vor Ort wurden zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über die gesetzlichen Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt werden konnten, erhoben. Sollten diese Forderungen im Zuge der Projektrealisierung umgesetzt werden, würde dies zu Mehrkosten und einer damit verbundenen deutlichen Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors führen.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfohlen werden. Die Empfehlung lautet daher die zuvor beschriebene Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weitere Planung zu berücksichtigen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

¹⁰ „Grundsätzlich ist ein Zuschlag für Gestaltungsalternativen von ca. 1,5 % des Gesamtwertumfanges des Vorhabens gemäß BUV bezogen auf eine konventionelle Ausführung konstruktiver Ingenieurbauwerke und Lärmschutzwände zulässig. Näheres ist der Ausführungsvorschrift zu entnehmen“.



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Bundesministerium für Verkehr
Referat E23
Frank Engel
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

(Versand erfolgt ausschließlich elektronisch)

Bearbeitung:

[REDACTED]

Telefon:

+49 (228) 9826 [REDACTED]

Telefax:

[REDACTED]

E-Mail:

[REDACTED]

Ref41-Grundsatz@eba.bund.de

Internet:

www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum:

18.11.2025

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer:

[REDACTED]-4F21B0282/003-4103#001

Betreff: Projektbündel 2

ABS/NBS Hannover - Hamburg

Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung an das BMV gem. § 5 Abs. 1 BUV

Bezug: Übersendung der Einzelvorstellung der DB InfraGO AG inkl. Anlagen am 23.07.2025,
zuletzt ergänzt am vom 10.11.2025

Anlagen: 1. Prüfbericht

2. Einzelvorstellung der DB InfraGO AG inkl. der Anlagen 1 – 4

[REDACTED]

die DB InfraGO AG hat die Einzelvorstellung zum Bedarfsplanprojekt „Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg“ gemäß § 5 Abs. 1 BUV dem Eisenbahn-Bundesamt am 23.07.2025 (zuletzt ergänzt am 10.11.2025) vorgelegt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat auf Grundlage des § 16 Abs. 1 BUV den geforderten Prüfbericht mit der Empfehlung der zu realisierenden Vorzugsvariante erstellt. Die Neubaustrecke Hannover – Hamburg ist erforderlich, um die bestehenden und künftigen Engpässe in der Schieneninfrastruktur zu lösen und die prognostizierten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr aufnehmen zu können.

Das Eisenbahn-Bundesamt empfiehlt die vorgestellte Vorzugsvariante mit Kosten in Höhe von 8.803,82 Mio. € (Gesamtwertumfang) bzw. 14.121,33 Mio. € (Gesamtwertprognose) zu realisieren.

Mit freundlichen Grüßen

Dernbach

Dieses Dokument ist elektronisch gezeichnet und ohne Unterschrift gültig.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07



Foto: Volker Emersleben

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Einzelvorstellung

Projektbündel 2 ABS/NBS Hannover-Hamburg

DB InfraGO AG

Region Nord

I.II-N-A-U/L

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme	4
1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes	5
2 Vorzugsvariante	6
2.1 Allgemeines	6
2.2 Prozess der Variantenfindung	7
2.3 Verkehrliche Aufgabenstellung	9
2.4 Betriebliche Aufgabenstellung	10
2.5 Vorplanungsergebnisse Vorzugsvariante	10
2.5.1 Beschreibung der Vorzugsvariante	10
2.5.2 Ausschlusskriterien	16
2.5.3 Bewertungskriterien	17
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach §25 Abs.3 VwVfG (Auszug)	22
3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	22
4 Kernforderungen aus der Region	25

Anlage 1: Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante und gesetzl. Schallschutz

Anlage 2: Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen der Region

Anlage 4: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Abkürzungsverzeichnis

ABS/NBS	Ausbau-/Neubaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BAst	Betriebliche Aufgabenstellung
Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BUV	Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CEF	Connecting Europe Facility
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
FFH-Gebiet	Flora-Fauna-Habitat Gebiet (Natura 2000)
FStK-Objekte	Archäologische Fundstellen
GSM-R	Global System for Mobile Communication-Rail(way)
GWP	Gesamtwertprognose
GWU	Gesamtwertumfang
Hp	Hauptsignal
HVZ	Hauptverkehrszeit
Lph	Leistungsphase
NDK	Niedersächsische Denkmalkartei
NSG	Naturschutzgebiet
PIVereinhG	Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren
PRINS	Projektinformationssystem
Rbf	Rangierbahnhof
RWA	Raumwiderstandsanalyse
SchlärmschG	Schienenlärmschutzgesetz
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenzugverkehr
SPNV	Schienenzugverkehr
SPV	Schienenzugverkehr
SSD	Schienenstegdämpfer
SÜ	Straßenüberführung
TEN	Transeuropäisches Netz
TöB	Träger öffentlicher Belange
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
Übf	Überholbahnhof
UG	Untersuchungsbiet
VSG	Vogelschutzgebiet (Natura 2000)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VzG	Verzeichnis der örtlich zugelassenen Geschwindigkeiten
WV	Weichenverbindung

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- *in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengüterrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen*
- *aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltssmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.*

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach § 18 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 der HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung).

Die hier vorliegende Einzelvorstellung des Projektbündels 2 (ABS/NBS Hannover - Hamburg) bildet die Grundlage für den Bericht über das Ergebnis der Vorplanung – einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung – an den Deutschen Bundestag.

1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Anlage „Bedarfsplan für die Bundesbahnenwege“) ist unter den neuen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs das Projektbündel 2 „ABS/NBS Hannover - Hamburg“ hinterlegt.

Für den stark wachsenden Seehafenhinterlandverkehr von Hamburg in Richtung Hannover stehen keine ausreichenden Fahrwegkapazitäten für den Schienengüterverkehr zur Verfügung. Darüber hinaus weist der Streckenabschnitt zwischen Hamburg und Hannover innerhalb des großräumigen Schienenpersonenfernverkehr-Korridors München - Nürnberg - Würzburg - Hannover - Bremen/Hamburg eine unterdurchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf.

Maßnahmenziel des Projektbündels 2 ist die kapazitive Erweiterung der Schieneninfrastruktur im Betrachtungsraum Hamburg-Hannover, um bestehende und zukünftige Engpässe zu lösen und die prognostizierten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr aufnehmen zu können.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zwischen den Großstädten Hamburg und Hannover sind auf dem derzeitigen Schienenweg keine ausreichenden Kapazitäten vorhanden, um die prognostizierten Verkehrszuwächse zu bewältigen. Das Ziel ist die Realisierung einer umweltfachlich und raumordnerisch vorzugs-würdigen, volkswirtschaftlich sinnvollen und tragfähigen, verkehrlich engpassfreien und betrieblich optimalen Infrastruktur, die auch die Fahrzeitanforderungen hinsichtlich des Deutschlandtaktes erfüllt. Für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist gemäß Deutschlandtakt auf der Relation Hamburg – Hannover eine Zielfahrzeit von 59 Minuten (ohne Halt in Hamburg-Harburg) sicherzustellen. Daraus resultiert eine Fahrzeitverkürzung von 18 Minuten, welche zur qualitativen Verbesserung des SPFV beiträgt.

1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes

Die Relation Hamburg – Hannover umfasst Streckenabschnitte verschiedener Bestandsstrecken (Tabelle 1), welche im Folgenden als Bestandsstrecke zusammengefasst werden. Die Bestandsstrecke wird von allen Verkehrsarten (Personenfernverkehr, Personennahverkehr, Schienengüterverkehr) befahren. Um den Bedarf des Schienenverkehrsaufkommens auf diesem Streckenabschnitt bedienen zu können, ist eine hohe Taktdichung erforderlich. Die hohe Taktdichte führt zu einer starken Belastung bzw. in Teilen bereits heute zu einer Überlastung der Bestandsstrecke.

Im Projektbereich befindet sich die zweigleisige Strecke 1710 (Hannover-Celle), welche mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 200 km/h befahren wird. Die nördlich davon in Celle anschließende zweigleisige Strecke 1720 (Lehrte-Cuxhaven) ist ebenfalls für eine maximale Geschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt. Parallel zur Strecke 1720 befinden sich nördlich von Lüneburg die Strecke 1153 (Vmax= 200km/h) bzw. nördlich von Ashausen die Str. 1281 (Vmax= 130 km/h). Die hochbelastete Mischbetriebsstrecke ist somit nördlich von Lüneburg partiell drei- bzw. viergleisig und südlich von Lüneburg bis Hannover bzw. bis Lehrte zweigleisig.

Tabelle 1: Streckendaten

Streckennummer:	1710	1720	1153/1281
Strecke	Hannover-Celle	Lehrte-Cuxhaven	Lüneburg/Ashausen-Stelle (Drei-/Viergleisigkeit 1720)
Abschnitt	H-Vinnhorst-Celle	Celle-Meckelfeld	Lüneburg/Ashausen-Stelle (Drei-/Viergleisigkeit 1720)
Gleis	Zweigleisige Hauptbahn	Zweigleisige Hauptbahn	Ein-/Zweigleisige Hauptbahn
Geschwindigkeit VzG	160/ 180/ 200 km/h	200 km/h	1153=200 km/h 1281=130 km/h

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2 Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

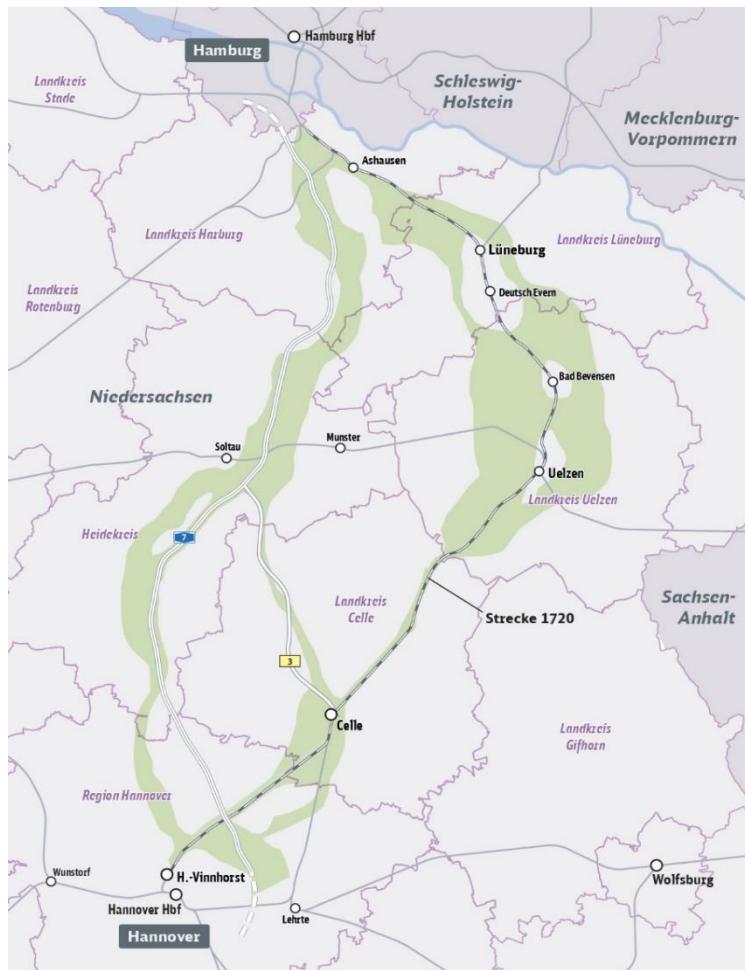
Für die Entwicklung von möglichen Trassenvarianten wurde im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) eine Sensitivitätsbetrachtung mit einer vorbereitenden Planungsraumanalyse in Form einer Raumwiderstandsanalyse (RWA) durchgeführt. Der zu betrachtende Untersuchungsraum wurde wie folgt definiert: In der Ost-West-Ausdehnung wird der Raum von der Bestandsstrecke 1720 und der Bundesautobahn BAB 7, inklusive eines 10 km breiten Streifens östlich der Bestandsstrecke und westlich der BAB 7, begrenzt. Im Norden ist der Raum durch die Landesgrenze Niedersachsens zu Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern abgeschlossen. Die Festlegung der südlichen Grenze folgt einem 10 km breiten Streifen um den Kreuzungspunkt der BAB 7 und der Bestandsstrecke 1710.

In der RWA wurden mögliche Konflikträume zwischen dem Vorhaben und den im Raum bestehenden Umwelt- und Raumordnungsbelangen lokalisiert und darauf basierend möglichst konfliktarme Grobkorridore entwickelt (Abbildung).

Diese Grobkorridore dienten als Grundlage für die Herleitung technisch möglicher Linienführungen und waren die Grundlage für drei Grundvarianten:

- Bestandsnaher Ausbau
- Bestandsnaher Ausbau mit Ortsumfahrungen
- Bestandsferner Neubau

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Abbildung 1: Grobkorridore aus der Sensitivitätsbetrachtung¹

2.2 Prozess der Variantenfindung

Innerhalb der drei Grundvarianten ergaben sich jeweils eine Vielzahl technisch möglicher Untervarianten. Insgesamt wurden 29 verschiedene Untervarianten untersucht. Mehrere wurden bereits in einem sehr frühen Stadium verworfen, da sie die Projektziele erkennbar nicht erfüllen. Die verbleibenden Varianten wurden einem Filter gesetzlicher Zielvorgaben unterzogen: optimale Betriebsqualität, Engpassfreiheit und Nutzen-Kosten-Verhältnis ($NKV \geq 1$). Im nächsten Schritt wurden die Auswirkungen auf die Belange der Umwelt und Raumordnung in der vertiefenden Planungsraumanalyse betrachtet. Vier Varianten wurden bis zum Variantenvergleich zum Abschluss der Vorplanungen weiterverfolgt, da sie die bestmögliche Ausgestaltung der jeweiligen Grundvariante im jeweiligen Grobkorridor darstellen. Die vollständige Vorplanung wurde für die Variante „Pink“ (bestandsferne Variante) und für die Variante „Gelb“ (bestandsnahe Variante) durchgeführt, da diese sich im jeweiligen Korridorbereich durchgesetzt haben, wie im nachfolgenden Absatz erläutert wird. Die vier Varianten wurden in der Vorplanung anhand der Hauptkriterien Raumordnung, Umwelt, Betrieb und Wirtschaftlichkeit miteinander verglichen. Diese sind in der folgenden Abbildung dargestellt (Abbildung 2).

¹ (DB InfraGO AG; Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover, 2021)

Abbildung 2: Streckenverläufe der betrachteten Varianten²

Als bestandsferne Varianten haben sich die Varianten „Pink“ und „Weinrot“ hervorgehoben. Im Zuge der Vorplanung hat sich jedoch gezeigt, dass die Variante „Weinrot“ in Punkt Wirtschaftlichkeit sowie im Hinblick auf umweltfachliche und raumordnerische Bewertungskriterien nachrangig gegenüber der Variante „Pink“ zu bewerten ist. Neben den bestandsfernen Optionen wurden die bestandsnahen Varianten „Gelb“ und „Blau“ weiterführend betrachtet. Der maßgebende Unterschied der Variante „Gelb“ zur Variante „Blau“ liegt in einer großräumigen Umfahrung der Städte Lüneburg, Deutsch Evern, Bad Bevensen und Uelzen. Eine durchgängige viergleisige Trassierung durch die aufgeführten Städte, wie sie die Variante „Blau“ vorsieht, erfordert erhebliche Umbaumaßnahmen in innerstädtischen Bereichen. Insbesondere in den Städten Uelzen und Lüneburg ergeben sich zahlreiche Konfliktpotenziale aufgrund kreuzender und wendender Verkehre innerhalb der Knotenbereiche, welche lediglich mit großen baulichen Eingriffen innerhalb der Ortslagen gelöst werden können. Zudem

² (DB Netz AG; Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover, 2022)

werden mit der Variante „Blau“ die Zielvorgaben hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, betrieblicher Anforderungen (u.a. Deutschlandtakt) und Kapazität verfehlt.

Die vollständige Vorplanung wurde somit für die Variante „Pink“ (bestandsferne Variante) und für die Variante „Gelb“ (bestandsnahe Variante) durchgeführt und anschließend in einer Bewertungsmatrix (Anlage 1) bewertet. Hierbei wurden die Planungsergebnisse aus den Vorplanungen in den Hauptkriterien Raumordnung, Umwelt, Betrieb und Wirtschaftlichkeit einander gegenübergestellt (siehe Anlage 1). Das Ergebnis der Bewertungsmatrix ist, dass in allen vier untersuchten Kategorien die bestandsferne Variante den Rang 1 belegt. Somit ist die bestandsferne Variante vorzugswürdig. Mit ihr können die Projektziele – die Realisierung einer umweltverträglichen, raumordnerisch vorzugswürdigen, volkswirtschaftlich sinnvollen und tragfähigen sowie verkehrlich engpassfreien und betrieblich optimalen Infrastruktur – umgesetzt werden. Zudem ist die bestandsnahe Variante aufgrund eines volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) < 1 grundsätzlich nicht finanziierungsfähig (s. 2.5.2.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis).

2.3 Verkehrliche Aufgabenstellung

Mit dem Aus- und Neubau der Infrastruktur im Korridor Hamburg – Celle – Hannover, der Teil mehrerer TEN-Korridore ist, werden die folgenden verkehrlichen Ziele verfolgt: Es sollen sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr die Kapazitäten geschaffen werden, die nötig sind, um die Prognosezugzahlen des Bundes für das Jahr 2030 mit einer wirtschaftlich-optimalen Betriebsqualität abwickeln zu können.

Gleichzeitig soll mit dem Aus- und Neubau das Fahrziel des Deutschlandtakts im SPFV von 59 Minuten in der Relation Hamburg – Hannover ohne Halt in Hamburg-Harburg erreicht werden. Der Deutschlandtakt sieht auf der Relation Hamburg – Hannover drei stündliche Zugpaare des SPFV mit Halt in Harburg vor. Zudem soll eine Sprinter-SPFV-Linie alle 2 Stunden zwischen Nordrhein-Westfalen und Hamburg über eine von den Bundesgutachtern konzipierte Verbindungskurve ohne Halt in Hannover sowie Harburg verkehren. Auf dem Bestand wird eine zweistündliche SPFV-Linie mit Halten in Celle, Uelzen und Lüneburg eingesetzt, ergänzende Verstärkerfahrten sind möglich. Durch die zusätzlichen Kapazitäten soll der SPNV zwischen Hannover und Lüneburg auf einen durchgängigen Halbstundentakt verdichtet werden. Zwischen Lüneburg und Hamburg sind zukünftig fünf Züge pro Stunde und Richtung innerhalb der HVZ vorgesehen³. Die beschriebenen Vorgaben aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes sind in der nachfolgenden Abbildung 3 dargestellt:

³ SMA und Partner AG, 2020

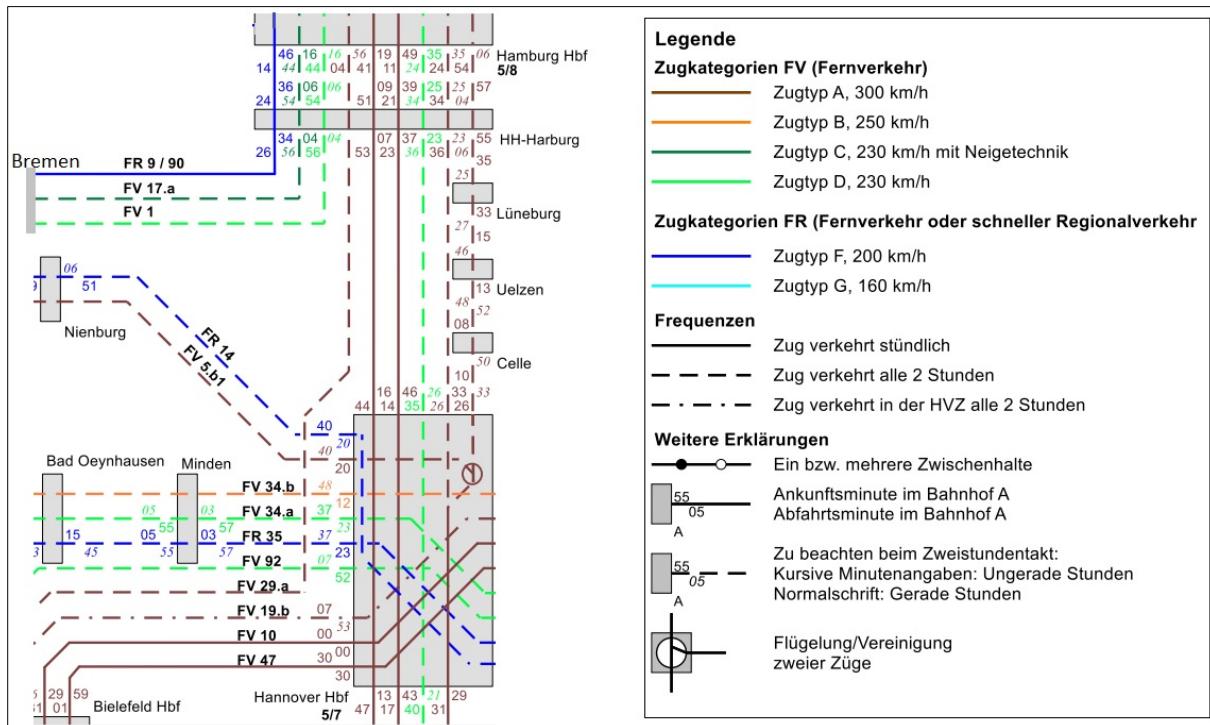


Abbildung 3: Zielfahrplan Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf)

2.4 Betriebliche Aufgabenstellung

Um die prognostizierten Verkehre mit einer optimalen Betriebsqualität bewältigen und gleichzeitig die mit dem Projekt verknüpften Fahrzeitziele erreichen zu können, wurde eine EBWU durchgeführt. Hierbei wurde nachgewiesen, dass eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Meckelfeld - Wettmar zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage erforderlich ist. Alternativ wäre bei einem Bestandsstreckenausbau eine durchgängige Viergleisigkeit zwischen Ashausen - Celle mit einem Überwerfungsbauwerk in Stelle erforderlich. Für den Streckenabschnitt Celle bis Hannover ist für das Erreichen der oben genannten Ziele eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und damit eine Anpassung der Bestandsgleise notwendig. Die zusätzlichen Gleise sind ebenso wie die Bestandsgleise aufgrund der verkehrlichen Anforderungen und vor dem Hintergrund der Prognosezugzahlen als Mischbetriebsstrecken zu betreiben. Eine konsequente Entmischung schneller und langsamer Verkehre ist nicht möglich, weshalb auch die Neubaubereiche güterzugtauglich und mit einer ausreichenden Anzahl an Überholgleisen zu errichten sind. Im europäischen Kontext liegt der Abschnitt Hamburg - Hannover auf dem Scandinavian-Mediterranean Korridor (Scan-Med), der eine bedeutsame Nord-Süd-Achse für die europäische Wirtschaft darstellt.

2.5 Vorplanungsergebnisse Vorzugsvariante

Im Folgenden wird die Vorzugsvariante (Variante „Pink“) detailliert vorgestellt.

2.5.1 Beschreibung der Vorzugsvariante

Die Trassierung orientiert sich an einem Grobkorridor, der in der Sensitivitätsbetrachtung mit einer Raumwiderstandsanalyse ermittelt worden ist. Dadurch wird erreicht, die entstehenden Betroffenheiten Dritter durch die Bahninfrastruktur so gering wie möglich zu halten. Entscheidend für die Linienfindung sind u.a. Zwangspunkte aus raumordnerischer Sicht wie

Siedlungsgebiete, Kulturgüter oder bereits bestehender Infrastruktur sowie Umweltaspekte (z.B. Naturschutzgebiete, Wälder oder Trinkwasserschutzgebiete).

2.5.1.1 Streckenverlauf

Der Streckenverlauf ist in Abbildung 4 dargestellt und wird im Folgenden beschrieben.

Die ABS/NBS Hannover - Hamburg gemäß Projektbündel 2 beginnt südlich von Hamburg bei der Abzweigstelle Meckelfeld West mit einer Streckengeschwindigkeit von 200 km/h.

Auf Höhe der Gemeinde Glüsingen bindet die zweigleisige Neubaustrecke mit einer Geschwindigkeit von 130 km/h aus der Bestandsstrecke 2200 aus, so dass der schnelle Personenverkehr den Rangierbahnhof Maschen umgehen kann.

Anschließend verläuft sie in südlicher Richtung, wobei sie im Bereich des Maschener Kreuzes bzw. Horster Dreiecks die BAB 1, BAB 7 und BAB 39 kreuzt.

Die Geschwindigkeit auf der zweigleisigen Neubaustrecke beträgt bis zum Überholbahnhof Ramelsloh 230 km/h. In der Verbindungskurve Ramelsloh, welche auf den äußeren Gleisen der Strecke 1280 verläuft, und die Neubaustrecke anbindet, ist die Geschwindigkeit bis zum Überholbahnhof Ramelsloh 130 km/h. Anschließend ist eine Geschwindigkeit von 250 km/h zulässig.

Bei Ramelsloh ist für Züge aus Richtung Rbf Maschen eine Verknüpfung an die Neubaustrecke in Richtung Hannover vorgesehen. Im weiteren Verlauf orientiert sich die Trassenführung der Neubaustrecke etwa bis in Höhe Soltau an der BAB 7, welche sie auf Höhe Toppenstedt quert.

Nordöstlich von Soltau verlässt sie den Verlauf der BAB 7 in Richtung Süden. Anschließend wird die Neubaustrecke als Ortsumfahrung an der Stadt Bergen vorbeigeführt und orientiert sich im Weiteren am Verlauf der Bundesstraße B3.

Etwa 9 km nordwestlich von Celle teilt sich die NBS in eine zweigleisige westliche Umfahrung von Celle und in eine zweigleisige Einfädelung nach Celle. Diese Einfädelung sieht eine Geschwindigkeitsreduktion auf 160 km/h vor und ermöglicht einen Anschluss an den Bf Celle sowie die Bestandsstrecke 1720 in Richtung Lehrte. Dieser Anschluss soll überwiegend vom Regional- und Güterverkehr genutzt werden. Die Einfädelung wird in freier Lage von der Neubaustrecke bis zur Bestandsstrecke am nördlichen Ortsausgang der Stadt Celle geführt.

Die westliche Umfahrung ca. 7 km südlich von Celle wird mit 250 km/h befahren und bindet ohne Geschwindigkeitsreduktion in die Bestandsstrecke 1710 zwischen Celle und Großburgwedel ein. Diese Gleise sollen überwiegend durch den Fernverkehr genutzt werden.

Ab dem Bahnhof Langenhagen-Pferdemarkt ist aufgrund der Parallellage zur Bestandsstrecke 1711 und der innerstädtischen Bebauung eine Geschwindigkeit von maximal 210 km/h möglich. Ab Langenhagen-Mitte bis zur Projektgrenze Hannover-Vinnhorst beträgt die Geschwindigkeit max. 200 km/h.

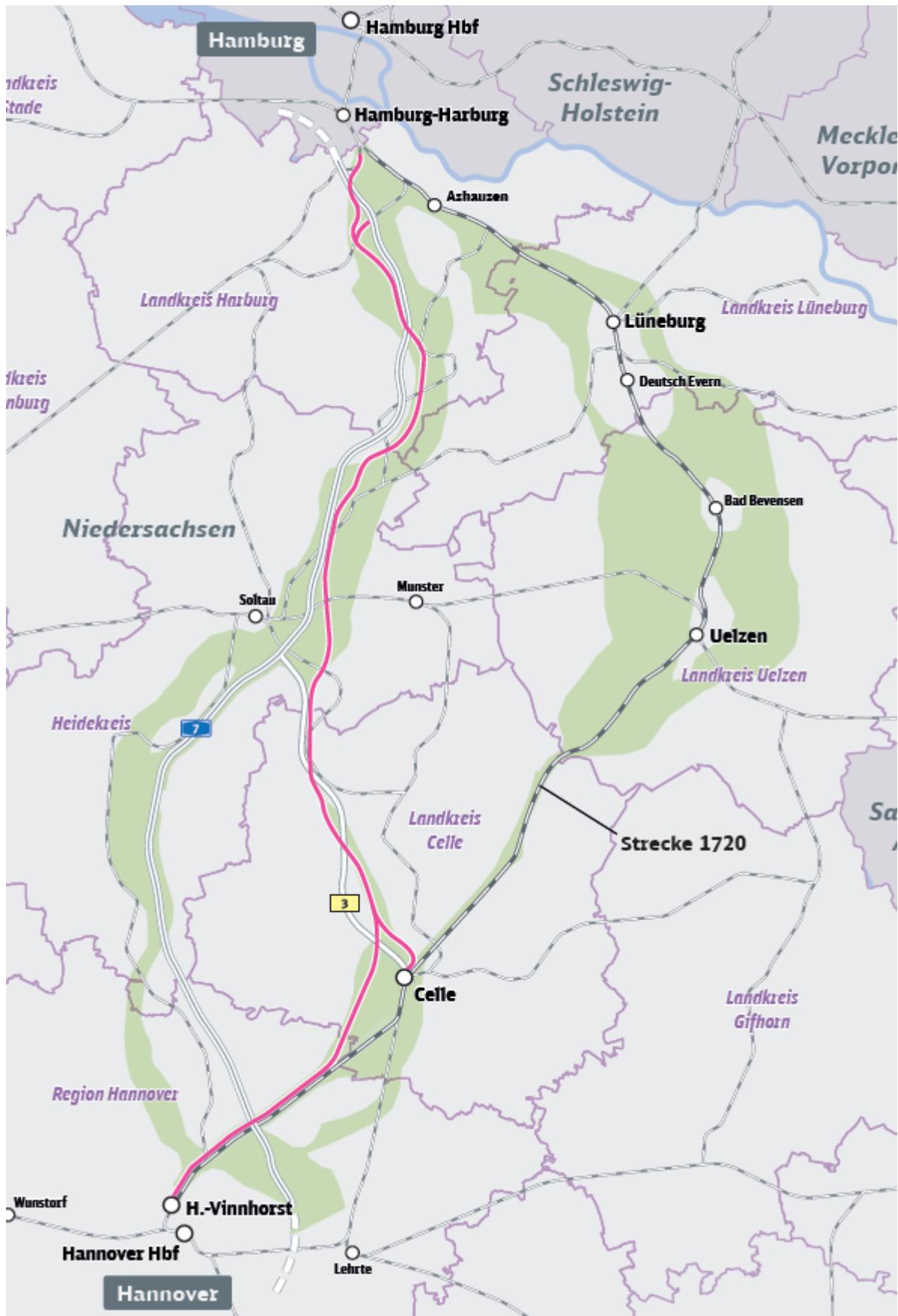


Abbildung 4: Streckenverlauf Vorzugsvariante

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2.5.1.2 Verkehrsanlagen

Nachfolgend werden die Bahnhöfe mit den jeweiligen Kernpunkten und die potenziellen zusätzlichen Haltepunkte für den Nahverkehr beschrieben.

Überholbahnhöfe

Zur Sicherstellung, der in der VAst definierten Abstände von Überholgleisen von ca. 10 - 13 km werden die folgenden Bahnhöfe und Überholbahnhöfe angeordnet.

Überholbahnhof Ramelsloh, Garlstorf, Evendorf, Bockel, Feuerschützenbostel

Die Kernpunkte und deren Umsetzung sind im Folgenden beschrieben:

- Anordnung außenliegender Überholgleise mit 740 m Nutzlänge für den SGV
- Zusätzliche Weichentrapeze im Nord- und Südkopf des Bf für einen Gleiswechselbetrieb

Überholbahnhof Bispingen, Soltauer Heide, Bergen

Die Kernpunkte und deren Umsetzung sind im Folgenden beschrieben:

- Anordnung außenliegender Überholgleise mit 740 m Nutzlänge für den SGV
- Zusätzliche Weichentrapeze im Nord- und Südkopf des Bf für einen Gleiswechselbetrieb
- Betrieblich/regional sinnvolle Möglichkeit zum optionalen Ausbau zu einem SPNV-Haltepunkt

Bahnhöfe/ Haltepunkte im Bestand

Haltepunkt Großburgwedel

Die Kernpunkte und deren Umsetzung sind im Folgenden beschrieben:

- Anordnung außenliegender Überholgleise mit 740 m Nutzlänge für den SPNV und SGV
- Neubau Zuwegung inkl. barrierefreier Rampen und Treppen
- Trassierungsbedingte Verlagerung der Bahnsteiganlage in Richtung Hannover
- Betriebliche Aufwertung des Haltepunkts Großburgwedels zum Bahnhofsteil Großburgwedel des Bahnhofs Isernhagen

Bahnhof Isernhagen

Die Kernpunkte und deren Umsetzung sind im Folgenden beschrieben:

- Anordnung von außenliegenden Überholgleisen mit 740m Nutzlänge bahnrechts und 220 m Nutzlänge bahnlinks
- Neubau Zuwegung inkl. barrierefreier Rampen und Treppen
- Trassierungsbedingte Verlagerung der Bahnsteiganlage in Richtung Celle

Bahnhof Langenhagen-Pferdemarkt

Die Kernpunkte und deren Umsetzung sind im Folgenden beschrieben:

- Rückbau des stillgelegten Bahnsteige A
- Neubau Personenunterführung inkl. Bahnsteigzugang Bahnsteig B mit Aufzug

Haltepunkt Langenhagen-Mitte

Es sind keine Anpassungen am Haltepunkt Langenhagen-Mitte geplant.

Bahnhof Vinnhorst

Die Kernpunkte und deren Umsetzung sind im Folgenden beschrieben:

- Verlängerung des bahnrechten Überholgleises auf 740 m Nutzlänge für den SGV

Potenzielle Haltepunkte für den Nahverkehr

Im Hinblick auf mögliche Halte des SPNV kann sich ein Bedarf eines zusätzlichen Überholbahnhofes ergeben. Die Vorzugsvariante bietet Potenziale für die Verbesserung der SPNV-Situation im Projektraum. Durch mögliche, zusätzliche Haltepunkte in Soltau und in Bergen können beispielsweise Berufspendler attraktiver bzw. erstmalig mit der Bahn fahren. Sofern seitens der Region und der Aufgabenträger gewünscht, sind Nahverkehrserschließungen mit attraktiven Fahrzeiten, ohne Umstieg, in Richtung der Metropolen möglich:

- z.B. Soltau - Hamburg Hbf in rund 30 Min., sowie Soltau - Hannover Hbf in rund 40 Min.
- z.B. Bergen - Hannover in rund 35 Min., sowie Bergen - Hamburg Hbf in rund 45 Min.

Eine mögliche stündliche RE-Verbindung Hamburg Hbf - Hamburg-Harburg - Soltau NBS - Bergen NBS - Celle - Hannover Hbf bietet ein Nachfragepotenzial für den SPNV von ca. 1.900 Reisenden pro Tag in Soltau und von ca. 900 Reisenden pro Tag in Bergen. Die Gesamtfahrzeit Hamburg Hbf - Hannover Hbf würde mit dem RE via NBS 79 Minuten betragen. Sowohl von Soltau als auch von Bergen wären die Metropolen Hamburg und Hannover für Tagespendler in attraktiven Fahrzeiten erreichbar. Bei wirtschaftlicher und fahrplantechnischer Umsetzbarkeit sind weitere Stationen (z.B. Bispingen, Garlstorf) ebenfalls möglich, da die bereits geplanten Überholbahnhöfe aufwärtskompatibel zu einem Personenbahnhof umgestaltet werden könnten, sofern vom Aufgabenträger gewünscht. Überdies ist die geringe Fahrzeit von 79 Minuten im SPNV zwischen Hamburg Hbf und Hannover Hbf via NBS deutlich kürzer als die bestehende Verbindung über die Bestandsstrecke via Uelzen (122 Min.). Hierdurch wird ein attraktives Verkehrsangebot geschaffen und ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet.⁴

Außerdem bietet die Vorzugsvariante Potentiale für Qualitätsverbesserungen und eine Ausweitung des Nahverkehrsangebotes entlang der heute überlasteten Bestandsstrecke, weil diese vom Fern- und Güterverkehr entlastet wird.

2.5.1.3 Ingenieurbau

Im Folgendem werden signifikante Bauwerke mit deren Kernpunkten zur Umsetzung vorgestellt:

EÜ Maschener Kreuz (A37/A39), km 104,4

- Bauwerkslänge: ca. 112 m zur Überquerung der A7 und der A39
- Bauart: Fachwerk | Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Südlich und nördlich des Bauwerkes grenzen die aufgeständerten Bauwerke Jehrden
- Parallele Trassierung zur A7
- Umfahrung des NSG Seeve auf Basis der Raumwiderstandsanalyse

⁴ Intraplan SPNV-Erschließung vom 24.02.2022

Verbindungskurve Ramelsloh, km 1,5 – 2,9 (1280)

- Bauwerkslänge: ca. 1.468 m | Entwurfsgeschwindigkeit: 130 km/h
- Verbindung NBS mit Strecke 1280 durch die Anschlusskurven Nord und Süd
- Anbindung des Güterverkehrs aus Maschen (1280)
- Überquerung des NSG/FFH Gebiets Seeve
- Überquerung der Ramelsloher Allee

EÜ 29 – südlich Toppenstedt, km 207,5

- Bauwerkslänge: 1195,00 m
- 12-feldrige Plattenbalkenbrücke in Spannbetonbauweise
- Lichte Höhe (max.) bei Querung Aubach ca. 14 Damm
- Querung Aubach (Wasserrahmenrichtlinie-Prioritätsgewässer der Priorität 3)
- Querung Hochholz Bach
- Querung Feuchtgebiet mit hochwertigen Biotopen sowie ggf. Habitate „Roter-Amel-Arten“

Tunnel Lübbenstedt / Evendorf, km 214,3 – 217,3

- Bauwerkslänge: 3.013,00 m
- Zwei einzellige, parallellaufende Tunnelröhren
- Lichter Tunneldurchmesser von 9,40 m
- Drei Bauabschnitten – offene Bauweise Nord, bergmännische als Schildtunnel und offene Bauweise Süd sowie der Verbindungsbauteile
- Durchquerung Sommerberg
- Minimierung Eingriff in die Umgebung / Waldbestand

Tunnel-/Trogbauwerk, km 309,158 – km 309,975

- Unterquerung Ein-/Ausfahrt BAB-Anschlussstelle Schneverdingen und Kreisstraße K35
- Einschwenken auf Parallellage mit BAB A7
- Entwurfsgeschwindigkeit: 250 km/h
- Gesamtlänge 817 m, Länge Trog Nord 235 m, Tunnel 169 m, Trog Süd 413 m
- Lichte Weite Tunnel 12,50 m, Lichte Höhe Tunnel 7,26 m, Höhe Tröge max. 8 m
- Schotterooberbau mit Gleiseindeckung für die Befahrung mit Rettungsfahrzeugen

EÜ Flutungsbauwerk Aller, km 507,271

- Bauart: Breiter Balken, Fachwerk | Entwurfsgeschwindigkeit: 250 km/h
- Bauwerkslänge: ca. 740 m (21 Felder)
- Überquerung der Aller mittels einer Fachwerkbrücke und Überquerung des Überschwemmungsgebiets nördlich und südlich durch aufgeständerte Bauwerke
- Überspannung des NSGs und des FFH-Gebiets welche entlang der Aller liegen

2.5.1.4 Leit- und Sicherungstechnik

Ausgehend von der grundsätzlichen Aufgabe der Sicherstellung von erforderlichen Schienennkapazitäten für den Prognosehorizont ab 2030 ist für die ABS/NBS Hamburg-Hannover, als Teil des TEN-Kernnetzes, die Ausrüstung der Strecke mit ETCS vorgesehen.

2.5.1.5 Energieversorgung

Im Rahmen des Projektbündels 2 („ABS/NBS Hannover - Hamburg“) ist für das Vorhaben die Energieversorgung herzustellen. Für diesen Zweck ist in der Vorzugsvariante eine Freileitung und ein Unterwerk zu realisieren. Diese neue ca. 48 km lange 110-kV-Bahnstromleitung verläuft zwischen Rotenburg - Soltau und befindet sich im Bundesland Niedersachsen (Abbildung 5). Sie findet ihren Ursprung im Unterwerk Rotenburg und verläuft im ersten Viertel zusammen mit der bereits existierenden Bahnstromleitung BL 470 Rotenburg - Nenndorf nördlich der Stadt. Die Bahnstromleitung kreuzt ab Mast 5724 westlich der B75 und nördlich von Wohlsdorf in Richtung Osten aus und verläuft danach zweisystemig (eintraversig) überwiegend parallel zur bestehenden 110-kV Freileitung bis zum Umspannwerk der Avacon in Soltau. Die Vorzugsvariante verläuft ab dem Umspannwerk der Avacon in Soltau parallel zur 110-kV Freileitung LH-14-1171 der Avacon. Östlich der BAB 7 kreuzt sie die Avacon-Leitung und verläuft nach Süden parallel zur Autobahn bis zur Bahnstrecke Langwedel - Uelzen.



Abbildung 5: Lage der neuen Bahnstromleitung mit zwei Alternativen

2.5.2 Ausschlusskriterien

In diesem Kapitel wird kurz auf die beiden Ausschlusskriterien eingegangen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2.5.2.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

Die vorliegende Planung im gesetzlichen Rahmen (Vorzugsvariante) beinhaltet ausschließlich Maßnahmen, die zur Erfüllung der verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen erforderlich sind.

2.5.2.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis

Voraussetzung für die Parlamentarische Befassung ist das Vorliegen einer volkswirtschaftlich positiv bewerteten Variante für die ABS/NBS Hannover – Hamburg (Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV $\geq 1,0$). Nach aktuellem Stand kann dies im Planfall bei der Vorzugsvariante (Variante „Pink“) erreicht werden.

Vorzugsvariante (Variante „Pink“):

Aufgrund der Fahrtzeitverkürzung und Engpassauflösung für den Personen- und Güterverkehr wird die Attraktivität und der resultierende volkswirtschaftliche Nutzen gesteigert. Der Nutzen im Personenverkehr beträgt 244,97 Mio. €/Jahr und der Nutzen im Güterverkehr 147,71 Mio. €/Jahr. Abzüglich der Instandhaltungs- und der Lebenszyklusemissionskosten ergibt sich im Verhältnis zum Barwert der Investitionskosten (5.369,9 Mio. €) ein NKV von 1,5. Eine Veröffentlichung durch das BMV ist noch nicht erfolgt.

2.5.3 Bewertungskriterien

Im Folgenden werden die Bewertungskriterien erläutert.

2.5.3.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit/Finanzierung

Der Gesamtwertumfang (GWU) der Maßnahme ABS/NBS Hamburg – Hannover basiert auf den Realkosten in Höhe von 6.547,28 Mio. EUR (Stand Vorplanungsheft 19.08.2022 ohne Nahverkehrshalte. Mit Nahverkehrshalten Soltauer Heide und Bergen 6.704,98 Mio. EUR) und umfasst alle Bau- und Planungskosten, welche auf die Jahre verteilt wurden. Diese Werte wurden anschließend mit 2% p.a. nominalisiert. Darüber hinaus umfasst der GWU auch Risiken, die eine Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % haben.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Kriterien beträgt der GWU 8.803,82 Mio. EUR (nominal).

In der Gesamtwertprognose (GWP) wurden Risikosachverhalte, wie z. B. die Marktsituation und die damit einhergehende Marktpreisentwicklung, Ressourcenprobleme bei den beauftragten Baufirmen, mögliche Verzögerungen im Planrechtsverfahren und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Planung validiert. Der nominalisierte Risikozuschlag auf die gesetzliche Vorzugsvariante beläuft sich in Summe auf 5.317,51 Mio. EUR.

Die ermittelte GWP beträgt, inklusive Planungskosten und Nominalisierung, 14.121,33 Mio. EUR und ist so in die Wirtschaftlichkeitsrechnung eingeflossen. In diesem Wert sind keine über das gesetzliche Maß hinausgehenden Forderungen enthalten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2.5.3.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Für den Planungsbereich wurde auf Grundlage der Sensitivitätsbetrachtung die Umweltplanung durchgeführt. Diese stellt vergleichend verschiedene Linienführungen nebeneinander und untersucht unter anderem deren umweltbezogenen, raumstrukturellen Auswirkungen.

In dem Untersuchungsgebiet der Vorzugsvariante (Variante „Pink“) sind naturschutzrechtliche Schutzgebiete, Naturdenkmäler und geschützte Landschaftsbestandteile vorhanden. Das Untersuchungsgebiet umfasst jeweils einen Streifen 500 m links und rechts der Trasse, sodass sich ein 1.000 m breiter Korridor ergibt. In der folgenden Tabelle 2 werden die geschützten Gebiete aufgelistet und eine Information abgegeben, ob das Schutzgut durch die Trasse gekreuzt wird (direkte Betroffenheit). Die anderen aufgeführten Schutzgüter liegen im Untersuchungsgebiet (indirekte Betroffenheit) und sind in der letzten Spalte mit „nein“ gekennzeichnet.

Tabelle 2: Naturschutzrechtliche Schutzgüter im UG der bestandsfernen Variante „Pink“

Schutzgebietsname	Schutzstatus	Kennung	Gesamtgröße	Direkte Betroffenheit
Naturschutzgebiete				
Ohlen Kuhlen	NSG	NSG LÜ 144	3,7 ha	Nein
Seeve	NSG	NSG LÜ 356	533 ha	Ja
Lüneburger Heide	NSG	NSG LÜ 002	23.480 ha	Nein
Lührsbockeler Moor	NSG	NSG LÜ 296	187 ha	Nein
Großes Moor bei Becklingen	NSG	NSG LÜ 134	850 ha	Nein
Wietzendorfer Moor	NSG	NSG LÜ 245	210 ha	Nein
Untere Allerniederung bei Boye	NSG	NSG LÜ 303	168 ha	Ja
Entenfang Boye und Grobbebach	NSG	NSG LÜ 368	190 ha	Ja
Trunnenmoor	NSG	NSG HA 47	171 ha	Nein
Natura 2000-Gebiet				
Seeve	FFH	DE 2526-331	883 ha	Ja
Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze	FFH	DE 2626-331	2.467 ha	Nein
Garlstorfer und Toppens-tedter Wald	FFH	DE 2726-331	460 ha	Nein
Lüneburger Heide	FFH/VSG	DE 2775-301	23.286 ha	Nein
Großes Moor bei Becklingen	FFH	DE 3125-301	783 ha	Nein

Örte mit Nebenbächen	FFH	DE 3026-301	1.771 ha	Ja
Entenfang Boye und Grobbebach	FFH	DE 3226-331	297 ha	Ja
Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker	FFH	DE 3021-331	18.016 ha	Ja
Trunnenmoor	FFH	DE 3425-301	171 ha	Nein
Geschützte Landschaftsbestandteile				
Buche	GLB	GLB WL 00015		Nein
Baumbestand Hennersdorf	GLB	GLB WL 00014		Nein
Feuchtgebiet Ritzberg an der Seeve bei Harmstorf	GLB	GLB WL 00002		Nein
Lehmkuhlen	GLB	GLB WL 00009		Nein
Heidebäche	GLB	GLB CE 00012		Ja
Naturdenkmäler				
5 Pyramideneichen	ND	ND CE-S 3		Nein
Stieleiche	ND	ND H 00026		Nein
Stieleiche	ND	ND H 00046		Nein

Es werden ebenfalls Flächen von Wasserschutzgebieten in Anspruch genommen. Diese sowie die in der Tabelle aufgeführten Schutzgebiete werden bei der weiteren Planung berücksichtigt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben behandelt.

Für das Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend erforderlich. Die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie werden in der weiteren Planungsphase ebenfalls berücksichtigt.

2.5.3.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege

Im Umkreis von bis zu 80 m zur Trasse liegen verschiedene Baudenkmäler sowie Bodendenkmäler der niedersächsischen Denkmalkartei (NDK) und Archäologische Fundstellen (FStK-Objekte) oder solche ohne Angaben. Diese können durch Flächeninanspruchnahme bau- und anlagenbedingt dauerhaft betroffen sein oder betriebsbedingt durch Erschütterungen beeinträchtigt werden. Zu den Bau- und Bodendenkmälern gehören bspw. Schafställe, Grabhügel, Grabhügelfelder, Wegspuren, Dämme, Hohlwege, Einzelfunde, Fundstreuungen, Umwallungen, Gehege und Schlacken.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Tabelle 3: Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter im Überblick

Kategorie	Anzahl
Baudenkmäler	5 Inanspruchnahmen, 4 Erschütterungsbetroffenheiten
Bodendenkmäler (NDK)	4 Inanspruchnahmen, 9 Erschütterungsbetroffenheiten
Bodendenkmäler (FStK und ohne Angaben)	27 Inanspruchnahmen, 49 Erschütterungsbetroffenheiten

2.5.3.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BlmSchV) sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln. Es wurden schalltechnische Voruntersuchungen erstellt, um die zu erwartenden schalltechnischen Auswirkungen abzuschätzen.

Die Grenzwerte der 16. BlmSchV wurden in diesen Voruntersuchungen berücksichtigt.

Die empfohlenen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind (siehe Anlage 1, Tabelle 2):

- Lärmschutzwände bis zu 6,0 m Höhe,
- Schienenstegdämpfer (SSD),
- Besonders überwachtes Gleis (BüG).

Im Rahmen der schalltechnischen Voruntersuchungen wurden nur aktive Schallschutzmaßnahmen betrachtet. Mit diesen können bereits 91% der Schutzfälle gelöst werden. In der weiteren Planung ist bei ggf. verbleibenden Betroffenheiten auch die Verwendung passiver Schallschutzmaßnahmen, wie bspw. Schallschutzfenster oder gedämmte Lüfter zu berücksichtigen.

Die Aufwendungen für die gesetzlichen Schallschutzmaßnahmen (16. BlmSchV und grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle) belaufen sich auf rund 164,56 Mio. EUR reale Baukosten (nominal 225,78 Mio. EUR). Die Planungskosten, Risikozuschlag und die Nominalisierungskosten sind in GWU bzw. GWP enthalten.

Die DB-Richtlinie 820.2050 „Grundlagen des Oberbaus, Erschütterungen und sekundärer Luftschall“ [9] mit den Anhängen A01 bis A06 beschreibt die Vorgehensweise bei der Erstellung von Erschütterungsprognosen für den Schienenverkehr.

Erschütterungsimmissionen bestehen aus - fühlbaren - mechanischen Schwingungen (Vibrationen, Erschütterungen), und - hörbarem - sekundären Luftschall, der durch die Schallabstrahlung schwingender Raumbegrenzungsfächen entsteht. Sie können schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes [1] sein, die nach Möglichkeit vermieden werden sollten. Der Erschütterungsschutz wurde im Rahmen der erschütterungstechnischen Voruntersuchungen betrachtet. Die empfohlenen aktiven Erschütterungsschutzmaßnahmen sind:

- besohlte Schwellen,
- Betontrog mit elastischer Lagerung des Schotterbettes im Trog,
- Unterschottermatten.

2.5.3.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre – Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030

Mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1304/2014 ist am 15. Dezember 2024 ein EU-weites Betriebsverbot für laute Güterwagen eingetreten und hat bestehende nationale Regelungen außer Kraft gesetzt. Zuvor hatte das deutsche Schienenlärmschutzgesetz (SchlärumschG) den Einsatz lauter Güterwagen bereits ab dem 13.12.2020 auf dem deutschen Streckennetz untersagt. Das neue Schienenlärmschutzgesetz (SchlärumschG 2024) schreibt die zuvor gelgenden ordnungsrechtlichen Bestimmungen fort. Eine entsprechende Reduzierung von Güterwagenlärm wird durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird davon ausgegangen, dass alle Wagen mit leisen Sohlen ausgestattet sind.

2.5.3.6 Rahmeterminplan für das Projekt

Aus dem Rahmeterminplan der „ABS/NBS Hamburg – Hannover“ ergeben sich aus jetziger Sicht folgende BUV-Meilensteine:

Tabelle 4: BUV-Meilensteine

Einreichung Planfeststellungsunterlagen bei EBA (BUV-Meilenstein 02)	2034
Baubeginn erfolgt (BUV-Meilenstein 03)	2036
Inbetriebnahme erfolgt (BUV-Meilenstein 04)	2050

In der Gesamtwertprognose (GWP) wurden die Risikosachverhalte auch auf mögliche terminliche Auswirkungen hin bewertet. Die daraus resultierende, mögliche Verzögerung des Vorhabens u.a. aufgrund von Verzögerungen im Planrechtsverfahren, Ressourcenengpässen bei beauftragten Baufirmen und Dienstleistern, Unwägbarkeiten aus Baugrund und Vermessung sowie baubetrieblichen Einschränkungen liegt, bezogen auf die Inbetriebnahme, bei insgesamt 13,5 Jahren.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach §25 Abs.3 VwVfG (Auszug)

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinhG) vom 31.Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMVI das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Bahnprojekt legt seit Anfang der Planung einen starken Fokus auf die Information und den Dialog mit der Region (siehe <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/transparent-informieren.html>).

In einer Kombination aus allgemein zugänglichen Formaten und fokussierten regionalen Fachgesprächen bezieht die DB InfraGO AG sowohl eine breite Öffentlichkeit als auch die zu beteiligenden Akteure auf kommunaler Ebene in die jeweils aktuellen Planungsschritte und die Randbedingungen des Planungsprozesses ein.

Die Projektregion wurde und wird in diversen Dialogformaten wie „Gläsernen Werkstätten“, (digitalen) Info-Veranstaltungen, Planungswerkstätten und regionalen Treffen mit Landkreisen, Kommunen, Verbänden, Bürgerinitiativen, Projektbeirat und Politik einbezogen. Insgesamt hat die DB in den vergangenen Jahren weit mehr als 200 solcher Termine durchgeführt. Auch über die Projektwebsite wird informiert.

Daneben führte die DB InfraGO AG „kommunale Planungswerkstätten“ auf Landkreisebene in den von den Planungen berührten Regionen durch. Dieses Format bot Raum für kommunale Themen und den vertieften Austausch auf fachlicher Ebene, es ermöglichte den durch die Planungen berührten Regionen, lokale Hinweise zu geben und es diente der Vorbereitung auf die parlamentarische Befassung.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Abbildung 6: Übersicht der Stakeholder bei Großprojekten⁵

Eine Vielzahl von Akteuren (Befürwortende, kritische Stimmen, Unentschlossene) ist von den Planungen des Projekts berührt (siehe 6). Für die verschiedenen Interessengruppen des Großprojektes stehen diverse Dialogformate zur Verfügung:

- Projekt-Website (www.hamburg-bremen-hannover.de):
- Aktuelle Inhalte: Planungsstand, Sensitivitätsbetrachtung, interaktive Karte zur Raumwiderstandsanalyse
- Umsetzung 06/2025 vorgesehen: Info-Markt zu den Vorplanungsergebnissen (Vorplanungsunterlagen, Videos, interaktive Karten, schalltechnische Untersuchung, regionaler Nutzen)
- Seit Februar 2019 erscheint ein Projektbrief, der aktuelle Themen zum Projektfortschritt liefert. Über einen Aboservice auf der Website lässt sich eine automatische Benachrichtigung erstellen
- Öffentliche zentrale Informationsveranstaltungen

⁵ DB InfraGO, eigene Darstellung

- Darstellung von Projektergebnissen im Rahmen von kommunalen Veranstaltungen, bilateralen Gesprächen und kommunalen Planungswerkstätten

3.2. Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der Forderungen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, und solchen, die darüber hinausgehen zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind nachfolgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung

- Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO
- Finanzierungsregime: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 BlmSchG
- 16. BlmSchV
- EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
- DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“

Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau

- § 8 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr
- § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Abs. 3

Gesetzliche Grundlagen zu EBKrG-Maßnahmen

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4 Kernforderungen aus der Region

Die hier vorgestellte Vorzugsvariante wurde im Rahmen der Vorplanung entsprechend der gesetzlichen Vorgaben geplant. Die von den Planungen berührten Regionen hatten im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit, Kernforderungen zu formulieren, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

Folgende Landkreise bzw. Kommunen haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht:

Landkreis Heidekreis

Landkreis Celle

Stadt Soltau

Gemeindefreier Bezirk Lohheide

Stadt Burgwedel

Gemeinde Isernhagen

Stadt Winsen (Luhe)

Die eingereichten Kernforderungen wurden monetär und planerisch fachlich bewertet. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind dem Hauptdokument in der Anlage 2 beigelegt. Falls vorhanden, wird die Korrespondenz zwischen den Kreisen/Gemeinden mit der DB InfraGO AG, in der die Kernforderungen beinhaltet sind, in der Anlage 3 angehängt. Eine Zusammenfassung der Kernforderungen erfolgt in einer Tabelle, die der Anlage 4 entnommen werden kann.

Darüber hinaus hat die DB InfraGO im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürger-Informationsveranstaltungen) auch Hinweise und Forderungen von weiteren Stakeholdern erhalten. Diese sind nachrichtlich in Anlage 3 aufgelistet und kommentiert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Tabelle 4: Kernforderungen (Stand 27.10.2025)

Forderungen (Kf.Nr.)	Lärmschutzwand über gesetzlich Standard (1.1)	Zusätzliche Lärmschutzwände (nicht geplant in VP) (1.2)	Alternative Trassenführung (2)	Anordnung von zusätzlichen Tunneln (3)	Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region (4)	Schaffung zusätzlicher SPNV-Halten (5)	Natur- und Landschaftsgebiete (6)	Wahrung von Ort- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidung (7)	3. Gleis Lüneburg - Uelzen (8)	Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität (9)	Weitere Kernförderung (10)	Gesamtkosten
Übergreifende Forderung	-	-	-	-	-	-	-	-	849,13 Mio. €	193,28 Mio. €	-	1.042,41 Mio. €
Teilprojekt 1 (Meckelfeld - Brackel)	25,74 Mio. €	51,91 Mio. €	-	-	-	-	9,24 Mio. €	-	-	-	-	86,88 Mio. €
Teilprojekt 2 (Brackel - Evedorf)	10,11 Mio. €	3,15 Mio. €	-	-	-	-	27,7 Mio. €	-	-	-	-	40,98 Mio. €
Teilprojekt 3 (Evedorf-Becklingen)	7,42 Mio. €	45,33 Mio. €	5,84 Mio. €	-	183,8 Mio. €	78,84 Mio. €	18,47 Mio. €	-	-	-	-	342,95 Mio. €
Teilprojekt 4 (Becklingen - Feuerschutzenbostel)	8,84 Mio. €	4,36 Mio. €	2,86 Mio. €	156,4 Mio. €	-	78,84 Mio. €	9,24 Mio. €	-	-	-	-	6,8 Mio. €
Teilprojekt 5 (Feuerschutzenbostel - Celle/Wettmar)	7,89 Mio. €	2,53 Mio. €	-	-	-	89,6 Mio. €	9,24 Mio. €	25,81 Mio. €	-	-	-	139,84 Mio. €
Teilprojekt 6 (Wettmar - Hannover/Vinnhorst)	5,34 Mio. €	4,00 Mio. €	-	-	-	-	18,47 Mio. €	-	-	-	-	31,1 Mio. €
Summe Realkosten + Planungskosten	65,34 Mio. €	111,29 Mio. €	8,7 Mio. €	156,4 Mio. €	183,8 Mio. €	247,28 Mio. €	92,36 Mio. €	25,81 Mio. €	849,13 Mio. €	193,28 Mio. €	18,1 Mio. €	1.951,49 Mio. €
Kernförderung Nominalisiert (GWL)	157,38 Mio. €	268,04 Mio. €	20,95 Mio. €	376,7 Mio. €	442,68 Mio. €	555,6 Mio. €	222,47 Mio. €	62,17 Mio. €	2.574,58 Mio. €	229,83 Mio. €	43,59 Mio. €	4.993,98 Mio. €
Kernförderung Nominalisiert (GWU-Aufschlag 60,4%*)	252,44 Mio. €	429,94 Mio. €	33,6 Mio. €	604,22 Mio. €	710,07 Mio. €	955,34 Mio. €	356,83 Mio. €	99,72 Mio. €	4.129,62 Mio. €	368,64 Mio. €	69,93 Mio. €	8.010,35 Mio. €
Kosten gesamt	252,44 Mio. €	429,94 Mio. €	33,6 Mio. €	604,22 Mio. €	710,07 Mio. €	955,34 Mio. €	356,83 Mio. €	99,72 Mio. €	4.129,62 Mio. €	368,64 Mio. €	69,93 Mio. €	8.010,35 Mio. €

*GWU-Aufschlag ist identisch zur GWP

Quellenverzeichnis:

- DB InfraGO AG; Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover. (13. 10. 2021). *Themeninseln: Die Korridore*. Von <https://infomarkt.hamburg-bremen-hannover.de/themeninsel/die-korridore> [18.11.2022] abgerufen
- DB Netz AG; Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover. (15. 09. 2022). *Präsentation, Dialogforum Schiene Nord (DSN) Statustreffen*. Von https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/dsn/220915_Statustreffen_DSN_Presentation_DB.pdf [18.11.2022] abgerufen
- DB Netz AG; Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover. (2023). *Dokumente und Downloads aus den Gläsernen Werkstätten zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternative Laufwege*. Von <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/dokumente-downloads.html> ; [28.03.2023] abgerufen
- GeoViewer. (2018). DB Netze Fahrweg.
- INTRAPLAN Consult GmbH. (2022). *Projektdossier Pf11.2N S.9*.
- INTRAPLAN Consult GmbH, 2015, aus PRINS. (2016). *Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030*. Von https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html [18.11.2022] abgerufen
- SMA und Partner AG. (30. 06 2020). *Zielfahrplan Deutschlandtakt_Dritter Gutachterentwurf_Schleswig-Holstein / Hamburg / Niedersachsen/ Bremen* . Von https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cf6bf033941280da2ba/Netzgrafik_3._Entwurf_Nord.pdf [22.11.2022] abgerufen

Anlagen:

Anlage 1: Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante und gesetzl. Schallschutz

Anlage 2: Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen der Region

Anlage 4: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 1

Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante und gesetzlicher Schallschutz

DB InfraGO AG

Region Nord

I.II-N-A-U/L

Inhaltsverzeichnis

1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante	3
2 Gesetzliche Schallschutzmaßnahme	6

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante

Für einen besseren Vergleich der Varianten werden die Planungsergebnisse in einer durch die Planer entwickelten Bewertungsmatrix gegenübergestellt. Diese gliedert sich in folgende vier Hauptkategorien:

- Raumordnung
- Umwelt
- Betrieb
- Kosten

In der Raumordnung und Umwelt werden die Raumordnungsbelange und Umweltschutzgüter (gem. §2 UVPG) bewertet und in Einzelkategorien unterteilt. Die Einzelkategorien enthalten eine Vielzahl von Kriterien, die hinsichtlich folgender möglicher Auswirkungen untersucht und miteinander verglichen werden:

- Flächenhafte Inanspruchnahme [m^2]
- Zerschneidungswirkung [m]
- Betroffenheiten [Anzahl]

Für jedes einzelne Kriterium wurde durch die Planer eine Gewichtung vorgenommen. Bspw. ist die Zerschneidung eines FFH-Schutzgebietes höher zu gewichten als die Zerschneidung eines Naturparkes, da das FFH-Gebiet einen höhere Schutzwürdigkeit besitzt.

Aufgrund der verschiedenen Einheiten werden die ermittelten Auswirkungen für eine bessere Vergleichbarkeit in ein Punktsystem übertragen. Je größer die Auswirkung auf ein Schutzgut oder Raumordnungsbelang, umso mehr Punkte erhält das jeweilige Kriterium (1 – 10 Punkte). Die berechneten Punkte werden mit der Gewichtung multipliziert und in einem weiteren Schritt aufsummiert und in Tabelle 1 im jeweiligen Untersuchungsaspekt abgebildet. Anhand der Punkte lässt sich ablesen, welche Variante besser (weniger Punkte) oder schlechter (mehr Punkte) abschneidet. Die bessere Variante erhält den Rang 1.

Im Betrieb werden bspw. der Fahrzeitgewinn oder die Gesamtbauzeit der Varianten miteinander verglichen. Das Vorgehen bei der Bewertungsmethodik ist gleich zur Umwelt und Raumordnung. Auch hier erhält die bessere Variante den Rang 1.

Im Hauptkriterium Volkswirtschaft werden die Kosten der Varianten gegenübergestellt. Die Variante mit den geringeren Kosten erhält entsprechend den Rang 1.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Tabelle 1: Bewertungsmatrix

Hauptkriterium	Untersuchungsaspekt	Bestandsferne Variante	Bestandsnahe Variante
Raumordnung	Raum- und Siedlungsstruktur	6	14
	Natur und Landschaft	64	49
	Erholung/ Tourismus	33	14
	Landwirtschaft	9	11
	Forstwirtschaft	4	5
	Kulturelle Sachgüter	3	12
	Bodenschutz	4	4
	Rohstoffssicherung	27	5
	Verkehr	8	8
	Wasserwirtschaft	45	68
	Abfallwirtschaft	6	6
	Energie	25	36
	Bes. öffentliche Zwecke	15	30
	Gesamtpunktzahl	249	262
Umwelt	Rang	1	2
	Schutzbau Mensch	133	164
	Schutzbau Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	177	217
	Natura2000	36	108
	Bes. Artenschutz	-	-
	Schutzbau Fläche	24	15
	Schutzbau Boden	133	101
	Schutzbau Wasser	95	117
	Schutzbau Luft und Klima	106	71
	Schutzbau Landschaft	85	67
	Schutzbau kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	33	49
	Gesamtpunktzahl	822	909
	Rang	1	2
Betrieb	Fahrzeitgewinn [Anzahl Min]	2 [21]	4 [18]
	Kapazität NBS/ABS	3	9
	Neubau Überholbahnhöfe [Anzahl]	3 [10]	3 [10]
	Änderung Bahnsteigkanten	1	7
	Flächenbedarf für BE und Zwischenlager	20	10
	Gesamtbauzeit [Anzahl Jahre]	9 [10]	18 [19]
	Einschränkungen Schiene über Bauzeit	18	24
	Gesamtpunktzahl	57	80
	Rang	1	2
Kosten	Kosten (nominalisiert) [Tsd. €]	14.121.326	19.399.986
	Rang	1	2

Der Vergleich zwischen bestandsferner und bestandsnaher Variante zeigt, dass die bestandsferne Variante in allen Hauptkategorien insgesamt besser abschneidet und den Rang 1 belegt.

In der Hauptkategorie Raumordnung ist die bestandsferne Variante in 10 von 13 Einzelkategorien besser oder gleichwertig zur anderen Variante. Vor allem beim Belang Raum- und Siedlungsstruktur, welcher unter anderem die Vorranggebiete für Wohnen und öffentliches Leben sowie Arbeit und Versorgung beinhaltet, schneidet die bestandsferne Variante deutlich besser ab. Beim Belang Wasser hat die bestandsferne Variante weniger Auswirkungen auf Vorranggebiete, Trinkwassergewinnung und Heilquellen sowie Vorbehaltsgebiete Hochwasserschutz.

In der Hauptkategorie Umwelt ist die bestandsferne Variante in 5 der 9 Einzelkategorien besser im Vergleich zur bestandsnahen Variante. Insbesondere beim Schutzgut Mensch weist die bestandsferne Variante deutlich weniger Betroffenheiten bei Schall und Erschütterung auf. Auch bei den Natura 2000 Gebieten, welche Fauna-Flora-Habitat Gebiete (FFH-Gebiete) und Vogelschutzgebiete (VSG) umfassen, sind die Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung von eben genannten Gebieten signifikant geringer.

In der Hauptkategorie Betrieb ist die bestandsferne Variante ebenfalls besser. Deutliche Unterschiede sind vor allem in der Einzelkategorie Kapazität und Gesamtbauzeit zu erkennen. Darüber hinaus zeichnet sich die bestandsferne Variante durch eine größere Fahrzeiterparnis und durch geringere Einschränkungen des Schienenverkehrs während der Bauzeit aus.

In der Hauptkategorie Kosten schneidet die bestandsferne Variante deutlich besser ab und belegt dementsprechend Rang 1.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2 Gesetzliche Schallschutzmaßnahme

Nachfolgend dargestellt sind eine Auflistung der geplanten Schallschutzwände (Tabelle 2) sowie der Maßnahme Besonders überwachtes Gleis (BüG) von Nord nach Süd (Tabelle 3) für die bestandsferne Variante.

Tabelle 2: Auflistung Schallschutzwände der bestandsfernen Variante

Streckennummer	Von [km]	Bis [km]	Höhe [m]	Länge [m]	Lage
2200 [Bestand]	338,224	340,140	5	1.834	ldB
	0,865	3,280	6	2.415	rdb
	2,720	4,230	4	1.510	ldB
	337,950	340,140	4	2.108	rdb
	337,210	337,950	3	740	rdb
9999 [Neubau]	102,430	103,930	4	1.500	rdb
	103,930	105,750	4	1.820	rdb
	102,730	104,090	3	1.360	ldB
	104,090	104,500	2	410	ldB
	104,500	105,100	3	600	ldB
1729 [Bestand]	1,300	4,200	3	2.900	ldB
	0,500	4,700	5	4.200	ldB
9999 [Neubau]	200,700	201,015	2,5	315	ldB
	201,015	201,075	1,5	60	ldB
	206,300	207,100	4,5	800	ldB
	210,395	210,700	1	305	ldB
	210,700	211,000	1,5	300	ldB
	221,385	221,610	3	225	ldB
	200,900	201,800	2,5	900	rdb
	208,580	209,300	3,5	720	rdb
	209,300	209,900	1,5	600	rdb
	213,700	213,850	2	150	rdb
	219,760	220,110	1	350	rdb
	220,110	220,660	5,5	550	rdb
	220,660	221,010	2	350	rdb
	305,637	306,152	2	515	ldB
	306,697	307,802	4	1.105	ldB
	307,802	308,482	3	680	ldB
	312,175	312,715	2	540	rdb
	328,442	329,282	2	840	rdb
	406,350	406,550	2	200	ldB
	406,550	407,700	6	1.150	ldB
	407,700	407,800	4	100	ldB
	408,425	408,600	2	175	ldB
	408,600	409,600	4	1.000	ldB
	409,600	409,850	6	250	ldB
	409,850	410,100	4	250	ldB
	410,100	410,400	2	300	ldB

Streckennummer	Von [km]	Bis [km]	Höhe [m]	Länge [m]	Lage
1720 [Bestand]	414,300	414,400	2	100	l dB
	414,400	415,000	6	600	l dB
	415,000	415,200	2	200	l dB
	401,200	401,650	2	450	r dB
	401,650	401,950	6	300	r dB
	401,950	402,100	2	150	r dB
	404,100	404,500	4	400	r dB
	405,300	405,800	4	500	r dB
	408,200	408,300	2	100	r dB
	408,300	408,600	4	300	r dB
	408,600	409,100	6	500	r dB
	409,100	409,500	4	400	r dB
	409,500	409,850	2	350	r dB
	506,200	507,100	2	900	l dB
	510,300	510,500	3	200	l dB
	511,050	511,250	2	200	l dB
	557,100	557,650	2	550	l dB
	557,650	558,200	3	550	l dB
	558,800	558,950	4	150	l dB
	558,950	559,170	2	220	l dB
	556,900	557,170	3	270	r dB
	558,570	558,900	3	330	r dB
1710 [Bestand]	47,350	47,400	3	50	l dB
	47,400	47,600	5	200	l dB
	46,050	46,200	2	150	r dB
	47,950	48,000	4	50	r dB
	48,000	48,650	6	650	r dB
	48,650	48,700	5	50	r dB
	7,300	7,850	5	550	r dB
1710 [Bestand]	9,310	12,600	5	3.290	r dB
	12,220	13,750	5	1.530	l dB
	16,650	17,230	5	580	r dB
	22,520	23,180	5	660	l dB
	22,770	23,290	5	520	r dB
	33,590	34,230	5	640	r dB

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Tabelle 3: Auflistung BüG der bestandsfernen Variante

Streckennummer	von [km]	bis [km]	Länge [m]
2200 [Bestand]	105,750	108,300	5.100
	108,900	109,500	1.200
	0,000	0,900	900
	13,500	14,400	1.800
	2,520	4,230	3.420
9999 [Neubau]	200,600	202,600	2.000
	206,200	207,600	1.400
	208,500	211,200	2.700
	213,500	214,320	820
	219,560	221,710	2.150
	300,650	302,500	1.850
	303,052	304,157	1.105
	314,502	315,082	580
	316,822	317,267	445
	328,442	329,282	840
	305,552	308,482	2.930
	317,742	318,637	895
	300,650	302,500	1.850
	303,052	304,157	1.105
	314,502	315,082	580
	316,822	317,267	445
	328,442	329,282	840
	305,552	308,482	2.930
	317,742	318,637	895
	400,700	402,700	2.000
	403,700	404,900	1.200
	405,200	410,500	5.300
	411,350	411,650	300
	414,000	415,500	1.500
	500,300	501,400	1.100
	505,200	505,540	340
	505,600	507,200	1.600
	510,200	511,400	1.200
	550,100	551,900	1.800
	554,850	559,100	4.250
1720 [Bestand]	45,950	48,800	2.850

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

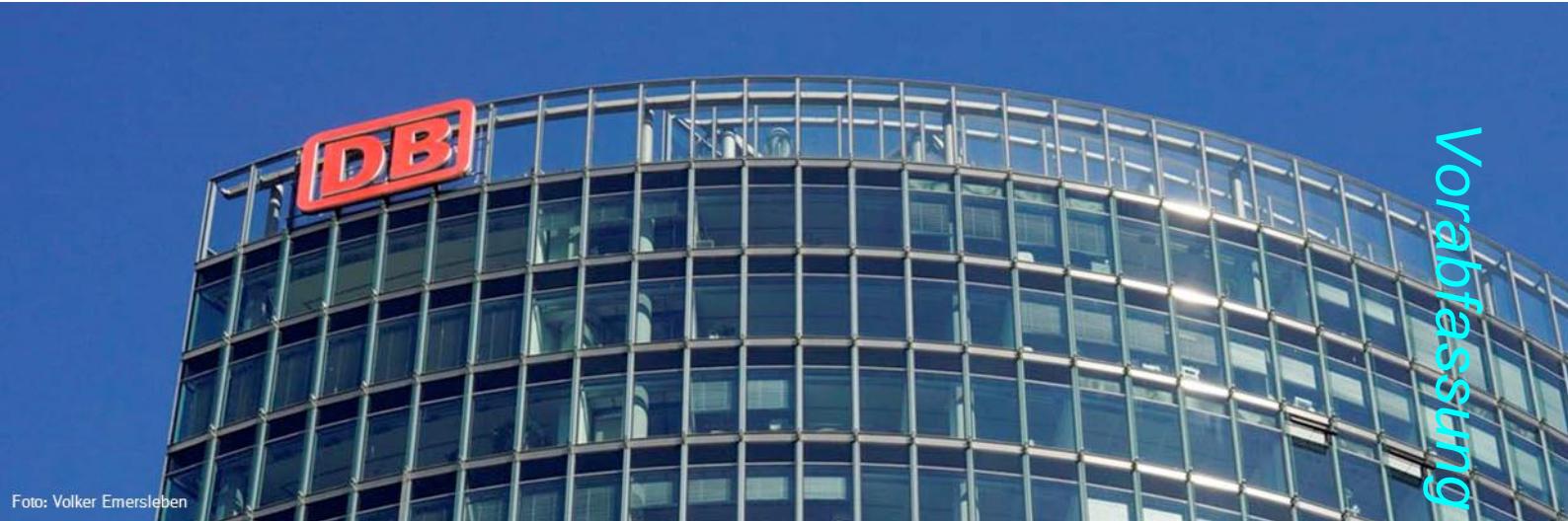


Foto: Volker Emersleben

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 2

Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

DB InfraGO AG

Region Nord

I.II-N-A-U/L

Inhalt

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	3
1.1 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	3
Kernforderung 1: Immissionsschutz	4
Kernforderung 2: Trassenführung	7
Kernforderung 3: Anordnung von zusätzlichen Tunneln	11
Kernforderung 4: Anbindung weiterer Gebiete	11
Kernforderung 5: Schaffung von zusätzlichen SPNV-Halten	12
Kernforderung 6: Wahrung von Natur- und Landschaftsgebieten	15
Kernforderung 7: Wahrung von Ort- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen	18
Kernforderung 8: Drittes Gleis Lüneburg-Uelzen	19
Kernforderung 9: Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität / Ankauf von Grundstücken	20
Kernforderung 10: Weitere Forderungen	21

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

1.1 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinhG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im §25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMV das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

Seit 2016 wurde großen Wert auf Information und Austausch mit der Region gelegt: Durch eine Mischung aus allgemein zugänglichen Formaten und regional fokussierten Fachgesprächen wurden sowohl die breite Öffentlichkeit als auch die Akteure auf kommunaler Ebene schon frühzeitig in die aktuellen Planungsschritte und die Rahmenbedingungen des Planungsprozesses einbezogen. Dazu zählen vielfältige Dialogformate wie „Gläserne Werkstätten“, (digitale) Informationsveranstaltungen, Planungswerkstätten und regionale Treffen mit Landkreisen, Kommunen, Verbänden, Bürgerinitiativen, Projektbeirat und Politik. Insgesamt wurden in den vergangenen Jahren weit mehr als 200 solcher Termine durchgeführt. Seit 2022 wurden die Vertreter der Gebietskörperschaften im Rahmen unterschiedlicher Informationsformate zu den Vorplanungsergebnissen informiert.

Informationskaskade als Basis der Öffentlichkeitsarbeit

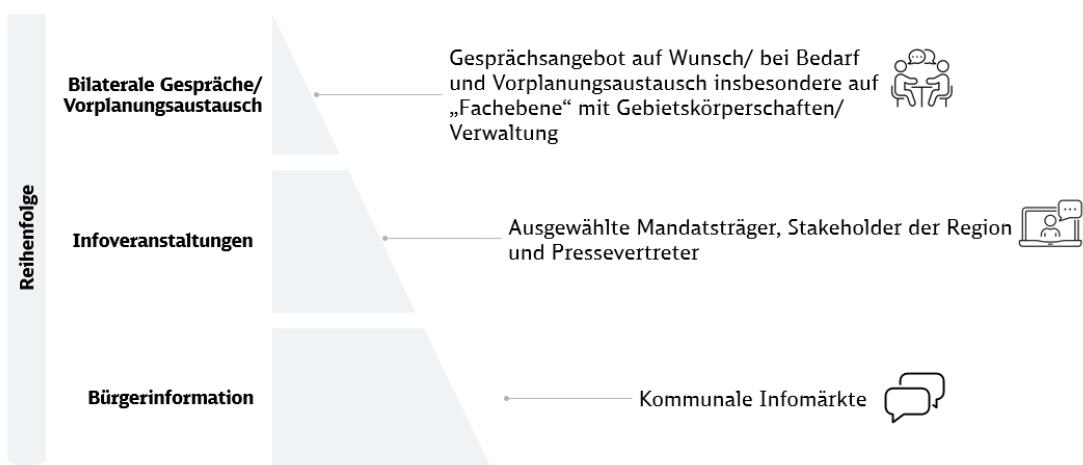


Abbildung I: Kaskadierte Vorgehensweise im Rahmen der Veröffentlichung der Vorplanungsergebnisse

Am 27. Juni 2025 wurden dann die Ergebnisse der Vorplanung zwischen Hannover und Hamburg in drei digitalen Informationsrunden vorgestellt. Zum Auftakt der Informationskaskade waren politische Führungen der Bundesländer, Verkehrsminister- und Senatoren sowie Bundestagsabgeordnete aus dem Projektraum eingeladen. Danach folgten Landtagsabgeordnete, Landräte und Bürgermeister. In einem dritten, gesonderten Termin wurden Presse- und Verbändevertretende informiert. Noch während des dritten Termins wurde die aktualisierte Website veröffentlicht und das weitere Vorgehen erläutert. Im September 2025 folgte daran anschließend die groß angelegte Informationsoffensive in der Region in Form von sogenannten „Bürger-Informationsmärkten“.



Abbildung II: Inhaltliche Konzeption der Bürger-Informationsmärkte

An jeweils vier Terminen waren in den Landkreisen Harburg, Heidekreis, Celle und der Region Hannover jeweils mehr als 20 Mitarbeitende im Zeitraum von 12:00 bis 19:00 Uhr rund sieben Stunden vor Ort, um die Ergebnisse fachlich zu erläutern, mit den Menschen direkt in Kontakt zu treten, Fragen zu beantworten und Hinweise aufzunehmen. Im Rahmen der vier Veranstaltungen wurden rund 1200 Besuchende gezählt. Häufig angesprochen wurden ein Nahverkehrshalt in Soltau, eine Verbindung zwischen der Strecke 1960 (Amerikalinie) und der Neubaustrecke auf Höhe Soltau, eine angemessene Entschädigung direkt betroffener Grundstückseigentümer und übergesetzlicher Lärmschutz.

Die in diesem Dokument sowie der Anlage 4 (Zusammenfassung der Kernforderungen) zusammengestellten Kernforderungen setzen sich zusammen aus:

- Korrespondenz aus der Region
- Bedingungen der Region (Abschlussdokument Dialogforum Schiene Nord 2015)

Hinweise und Forderungen aus den Bürger-Informationsmärkten sind der Anlage 3 (Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen) beigefügt.

Kernforderung 1: Immissionsschutz

KF 1.1 Lärmschutzwände über gesetzlichem Standard im Bereich naher Wohnbebauungen

Teilprojekte (TP)

TP 1 (Meckelfeld – Brackel), TP 2 (Brackel – Evendorf), TP 3 (Evendorf – Becklingen), TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar), TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Für den Vollschutz vor Bahnlärm in reinen/allgemeinen Wohngebieten und Kern-/Dorf- und Mischgebieten (gemäß Bedingungen der Region aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015) von nahen Wohnbebauungen sind Erhöhungen von bereits in der Vorplanung im gesetzlichen Rahmen vorgesehenen Lärmschutzwänden auf eine Höhe von 6 m

erforderlich. Insgesamt betrifft dies Lärmschutzwände auf einer Länge von 44.700 m im gesamten Projektraum.

Die Erhöhung auf 6 m betrifft Lärmschutzwände je Landkreis wie folgt:

Landkreis Harburg: rd. 24.900 m

Landkreis Heidekreis: rd. 3.700 m

Landkreis Celle: rd. 8.900 m

Region Hannover: rd. 7.200 m

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 252,44 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 65,34 Mio. €)

Diese Forderung zahlt auf die „Bedingung der Region“ Nr. 1 („Bestmöglicher Gesundheitsschutz“) aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015 ein.

Bei der gesetzlichen Lärmvorsorge wird standardmäßig zwischen aktiven und passiven Maßnahmen unterschieden. Diesem gesetzlichen Anspruch kommt die Vorhabenträgerin nach. In Summe werden 112.987 m Lärmschutzwände geplant. Wo aktive Maßnahmen nicht ausreichen und/oder unwirtschaftlich sind, wird auf passive Maßnahmen zurückgegriffen. Dies ergibt sich aus §§ 41, 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Bei der Abwägung zwischen aktiven und passiven Maßnahmen spielt die Wirtschaftlichkeit eine zentrale Rolle (sparsame Verwendung von Steuermitteln nach Bundeshaushaltssordnung). Das Ziel des Vollschutzes vor Bahnlärm steht in Konflikt mit dem im §41 Abs. 2 BImSchG beschriebenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zwischen den Kosten der Schutzmaßnahmen, die im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine vollständige Verhinderung von Lärmpegelüberschreitungen ist daher, wie u.a. die Planungen zur Ausbaustrecke Rotenburg - Verden zeigen, unter dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (§41 Abs. 2 BImSchG) nicht umsetzbar: Dort wurde nachgewiesen, dass der Einsatz von Lärmschutzbrettern ein Vielfaches von Lärmschutzwänden kostet, ohne eine erhebliche Steigerung der Schutzwirkung zu generieren. Im Vergleich kostet eine Lärmschutzwand mit 6 m Höhe rund 3.505 €/m (reale Baukosten), während eine Schallschutzbretter mit 3 m Auskragung rund 19.000 €/m (reale Baukosten) kostet. Mit Maßnahmen im gesetzlichen Rahmen werden bereits über 90% aller Schutzfälle gelöst.

Die Lärmschutzmaßnahmen zur Erreichung von Vollschutz sind in der EP/GP ortsspezifisch von einem Schallgutachter zu dimensionieren.

KF 1.2 Zusätzliche Lärmschutzwände

Teilprojekte (TP)

TP 1 (Meckelfeld - Brackel), TP 2 (Brackel - Evendorf), TP 3 (Evendorf - Becklingen), TP 4 (Becklingen - Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel - Celle/Wettmar), TP 6 (Wettmar - Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Für Wohnbebauung, für welche aktive Schallschutzmaßnahmen gemäß gesetzlicher Lärmvorsorge nicht finanziert wären, sollen Lärmschutzwände als Standardbauweise berücksichtigt werden (Höhe bis zu 6 m). Die Gesamtlänge der zusätzlichen Wände beläuft sich auf rund 21.200 m.

Nach Landkreis verteilen sich die zusätzlichen Lärmschutzwände wie folgt:

Landkreis Harburg: rd. 9.900 m

Landkreis Heidekreis: rd. 9.200 m

Landkreis Celle: rd. 1.300 m

Region Hannover: rd. 800 m

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 429,94 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 111,29 Mio. €)

Hinweis: Zu den 3.505 €/m (reale Baukosten) wurde ein Planungsfaktor von 1,25 hinzugezogen, da für diese Forderung, im Gegensatz zur Forderung von 1.1, noch keine Lärmschutzwände geplant worden sind.

Lösung weiterer Schutzfälle mit aktiven Maßnahmen.

Diese Forderung zahlt auf die „Bedingung der Region“ Nr. 1 („Bestmöglicher Gesundheitsschutz“) aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015 ein.

KF 1.3 Schutz vor Vibration/Erschütterung und Elektrosmog

Teilprojekte (TP)

TP 1 (Meckelfeld – Brackel), TP 2 (Brackel – Evendorf), TP 3 (Evendorf – Becklingen), TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar), TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Es soll sichergestellt werden, dass Anrainer von Eisenbahnstrecken vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auf dem Stand der Technik geschützt werden.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In der Vorplanung sind die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt worden. Eine elektromagnetische Untersuchung wird sachgerecht in der Entwurfsplanung vorgenommen.

KF 1.4 Lärmschutz auch für Überholgleise (vom Fordernden Abstellgleise genannt)

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf – Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Für die Überholgleise zwischen Evendorf und Becklingen sollen weitere Lärmschutzwände berücksichtigt werden, damit auch bei Anfahrt und Bremsung von Zügen keine zusätzliche Lärmbelastung entsteht.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Lärmschutzwände an Überholgleisen wurden bereits in der Vorplanung berücksichtigt.

KF 1.5 Durchführung einer Gesamtlärmbelebung für den Heidekreis

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf - Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Für den Heidekreis wird eine Gesamtlärmbelebung verlangt, die die schienenseitigen Effekte in Verbindung mit dem sechsspurigen Ausbau der A7 bewertet. Ziel ist eine kumulative Lärmbilanz mit verbindlichen Grenz- und Zielwerten sowie querschnittliche Schutzmaßnahmen.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Es ist die 16. BlmSchV anzuwenden. Die Berechnung erfolgt verkehrsträgerspezifisch; eine Vorgabe für eine Gesamtlärmbelebung gibt es nicht. Im Bundestagsbeschluss zur ABS Rotenburg - Verden heißt es: „Eine Gesamtlärmbelebung 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 [...]. Eine Gesamtlärmbelebung ist durchzuführen, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.“

Kernforderung 2: Alternative Trassenführung

KF 2.1 Alternative Trassenführung - Verschiebung des Überholbahnhofs Bispingen um 2 km in Richtung Süden

Teilprojekte (TP)

TP3 (Evendorf - Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Der in der Vorzugsvariante beplante Überholbahnhof bei Bispingen liegt auf der Höhe der Ortschaft. Durch die Verschiebung um 2 km wäre der Überholbahnhof parallel zur Autobahn positioniert.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 11,03 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 2,98 Mio. €)

Hinweis: Betrieblich und kapazitiv ungünstig, da die vom Projekt gewählte Lage auf einem optimalen Eisenbahnbetrieb (Kapazität und Pünktlichkeit) begründet ist. Der in der Vorplanung angenommene Abstand des Überholbahnhofs Bispingen zum nördlich gelegenen Überholbahnhof Evendorf beträgt ca. 10 km und zum südlich gelegenen Überholbahnhof Soltau Heide etwa 12 km.

Aus der verkehrlichen Aufgabenstellung ergeben sich für die Planung folgende Parameter: Überholgleise etwa alle 10-13 km, abhängig von der Lage der Verknüpfungsbetriebsstellen; die Abstände können geringfügig abweichen.

Diese Forderung mindert aufgrund betrieblich ungünstiger Wirkung auf die möglichen Fahrplanrassen den volkswirtschaftlichen Nutzen und steht im Widerspruch zu Forderung 2.2 (Alternative Trassenführung im Bereich Bispingen). Beide Forderungen schließen sich gegenseitig aus.

KF 2.2 Alternative Trassenführung - Umsetzung Trassenvariante 2.4 (B209-Variante) im Bereich Bispingen

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf -Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Die Trassenvariante 2.4 verläuft insgesamt weiter östlich als die Vorzugsvariante an Steinbeck (Luhe) vorbei, parallel zur B 209 und entlang der Truppenübungsplätze Munster Nord und Süd bis die Variante schließlich dem ursprünglichen Verlauf der Vorzugsvariante entlang der A7 folgt.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 11,53 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 2,86 Mio. €)

Hinweis: Im Rahmen der Vorplanung wurde auch die Variante 2.4 (siehe Karte, blaue Trassierung) betrachtet und anhand verschiedener Kriterien der Umwelt und Raumordnung mit der Vorzugsvariante (pinkfarbene Trassierung) verglichen. Die Variante kreuzt an einer Stelle die Luhe und zerschneidet somit das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Luhe und unteren Netze“ (lila farben dargestellt). Dies stellt im späteren Planrecht ein erhebliches Genehmigungshindernis dar. Gemäß Artikel 6 der EU-Habitatrichtlinie sind erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzstatus des Gebietes untersagt.

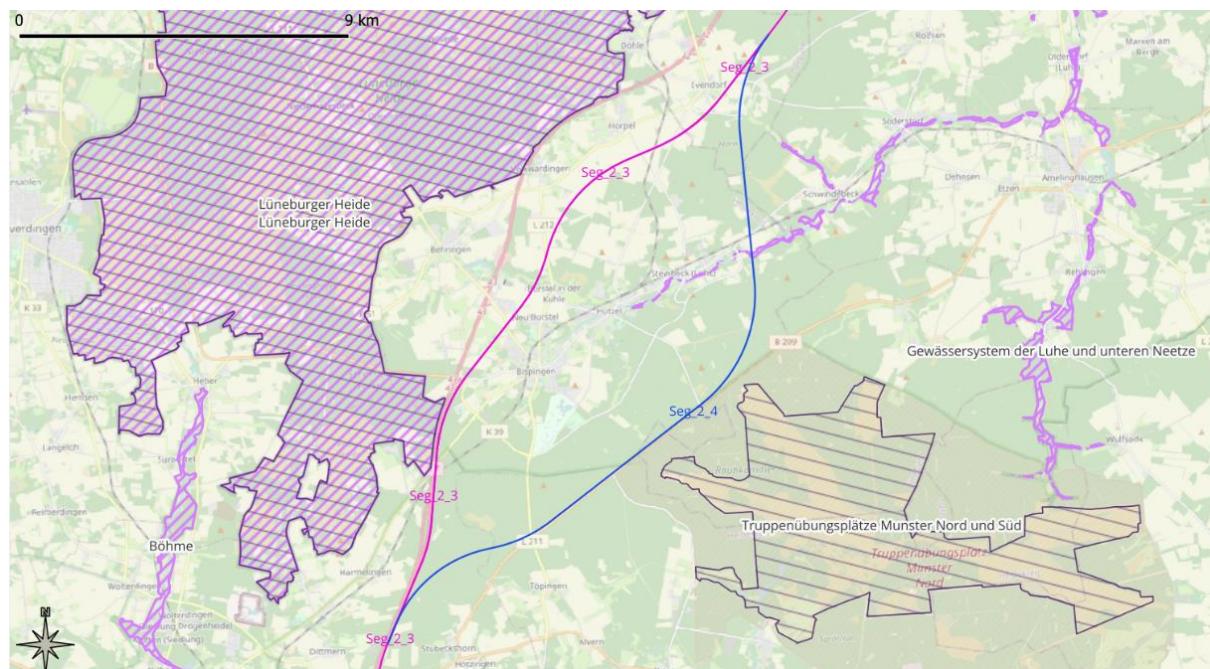


Abbildung III: Übersicht Vorzugsvariante (pink) und Variante 2.4 (blau)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF 2.3 Alternative Trassenführung – Verschiebung des Nahverkehrshalt Bergen nach Belsen

Teilprojekte (TP)

TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)

Beschreibung der Forderung

Der in der Vorzugsvariante beplante Überholbahnhof und Nahverkehrshalt Bergen liegt zwischen den Ortschaften Bergen und Lohheide. Durch die Verschiebung um 2,5 km wäre der Nahverkehrshalt auf der Höhe von Belsen positioniert.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 11,03 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 2,86 Mio. €)

Hinweis: Betrieblich und kapazitiv sehr ungünstig, da die vom Projekt gewählte Lage auf einem optimalen Eisenbahnbetrieb (Kapazität und Pünktlichkeit) begründet ist. Der in der Vorplanung angenommene Abstand des Überholbahnhofs Bergen zum nördlich gelegenen Überholbahnhof Bockel beträgt ca. 11 km und zum südlich gelegenen Überholbahnhof Feuerschützenbostel etwa 12 km.

Aus der verkehrlichen Aufgabenstellung ergeben sich für die Planung folgende Parameter: Überholgleise etwa alle 10-13 km, abhängig von der Lage der Verknüpfungsbetriebsstellen; die Abstände können geringfügig abweichen.

Vom Bundesgutachter Intraplan wurde eine hohe verkehrliche Nachfrage für Bergen ermittelt und damit auch eine Empfehlung für die Platzierung eines SPNV-Haltes nahe der Stadt Bergen gegeben.

Die Forderung mindert aufgrund betrieblich ungünstiger Wirkung auf die möglichen Fahrplanrassen den volkswirtschaftlichen Nutzen.

KF 2.4 Alternative Trassenführung – weitreichende Umfahrung des Mahnmals „Rampe Bergen“ bei Bergen

Teilprojekte (TP)

TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)

Beschreibung der Forderung

Für eine weitreichende Umfahrung des Mahnmals „Rampe Bergen“ im Bereich Bergen ist eine alternative Linienführung konzeptionell berücksichtigt worden. Die alternative Linienführung verläuft zwischen Bergen und Hasselhorst und kreuzt die Landstraße 298 südwestlich der ursprünglichen Trassierung.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Keine Mehrkosten.

Die alternative Linienführung wird explizit durch den Landkreis Celle gefordert, um den Abstand zum Mahnmal zu vergrößern. Es wird argumentiert, dass durch die geplante Vorzugstrasse ein angemessenes Gedenken an diesem Ort künftig nicht mehr möglich sei; die Trasse würde den Bereich faktisch zerschneiden, wodurch der historische Zusammenhang der Gedenkorte auseinandergerissen würde. Die Vorzugsvariante ist umweltfachlich vorzugs-würdiger.

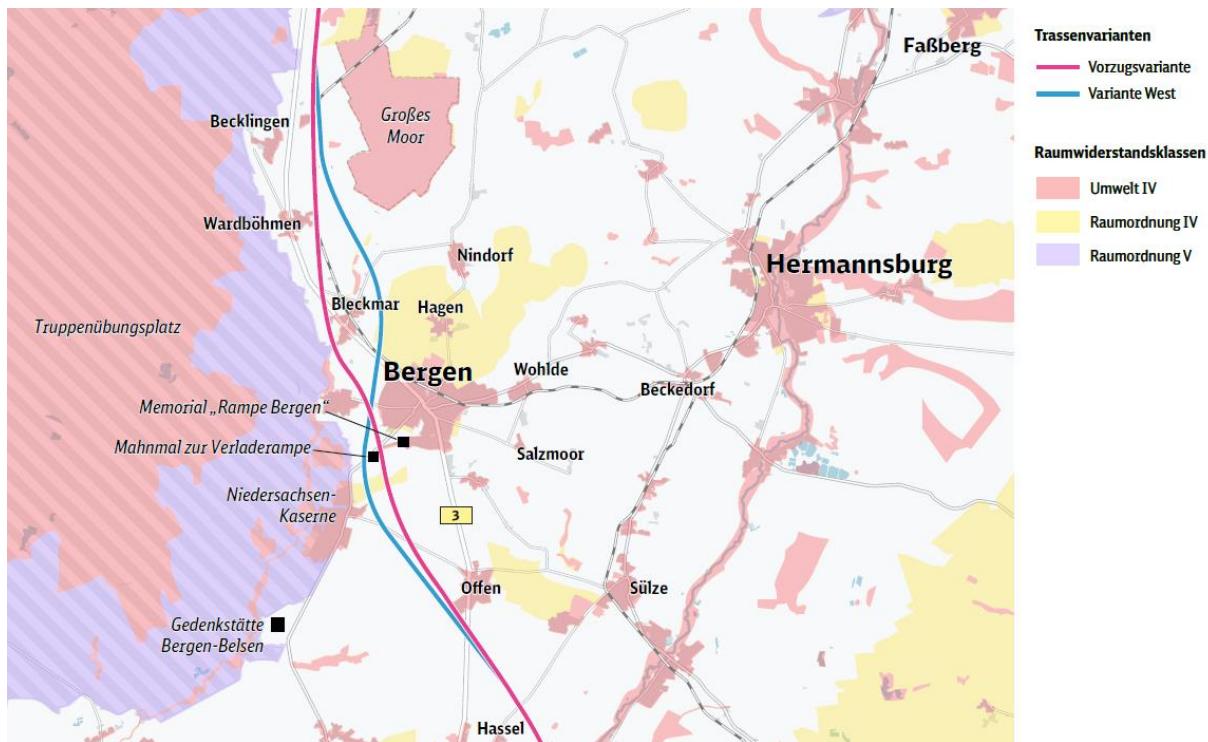


Abbildung IV: Übersicht Raum- und Umweltwiderstände im Bereich Bergen mit Trassenvarianten

KF 2.5 Alternative Trassenführung - Anpassung der Eisenbahnüberführungen (EÜ) zwischen Kleinburgwedel und Langenhagen in ihren Dimensionen an die heutigen Verkehrserfordernisse anpassen

Teilprojekte (TP)

TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Die Eisenbahnüberführungen zwischen Kleinburgwedel und Langenhagen sollen den aktuellen Standards der Verkehrserfordernisse durch den Umbau angepasst werden.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Die Detaillierung der Straßenplanung wird im Rahmen der Abstimmungen zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit den fachlich beteiligten Behörden erfolgen. Die aktuellen gesetzlichen Vorgaben werden dabei berücksichtigt.

Die Forderung: „Herstellung aller erforderlichen Brückendurchlässe für landwirtschaftliche Fahrzeuge in den rechtlich hierfür vorgesehenen Maximalwerten (Mindestdurchfahrtshöhe > 4.00 m)“ ist hiermit ebenfalls berücksichtigt. Die Kostenverteilung ist im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes gesetzlich geregelt (siehe § 13 EBKrG).

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Kernforderung 3: Anordnung von zusätzlichen Tunneln

KF 3.1 Anordnung von zusätzlichen Tunneln - Tunnel zwischen Lohheide und Bergen für die Reduzierung von Lärm

Teilprojekte (TP)

TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)

Beschreibung der Forderung

Für die Reduzierung von Lärm wird gefordert, dass zwischen Hasselhorst-Lohheide und Bergen (km 408,5 - km 409,650) eine mit Boden überschüttete Einhausung (Tunnel) mit einer Gesamtlänge von ca. 1,2 km errichtet wird.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 604,22 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 156,4 Mio. €)

Die Forderung ist weder umweltfachlich noch raumordnerisch begründet. Für die Umsetzung müsste das Gelände zwischen Bergen und Hasselhorst-Lohheide aufgeschüttet werden.

Kernforderung 4: Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region

KF 4.1 Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region - Kreuzungsbahnhof: Verbindung NBS und 1960 über Soltauer Heide

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf -Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Als zusätzlicher regionaler Nutzen kann die Neubaustrecke mit der kreuzenden Bahnstrecke 1960 („Amerikalinie“) im Bereich A7/Outlet Center Soltau angebunden werden.

Die Stadt Soltau plant eine Erweiterung ihres Industriegebiets östlich der A7. Sollten diese Pläne umgesetzt werden, besteht zusätzlich die Möglichkeit eine direkte Gleisanbindung zur Neubaustrecke zu gewährleisten.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 710,07 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 183,8 Mio. €)

Eine Anbindung der Strecke 1960 an die Neubaustrecke liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Für den Ausbau der Strecke 1960 („Amerikalinie“) existiert ein eigenständiges BSWAG-Projekt.

Eine Verbindung zwischen Neubaustrecke und Strecke 1960 könnte jedoch auf die betriebliche Flexibilität einzahlen. Die Verbindungskurven können insbesondere bei steigenden Leistungsanforderungen einen wichtigen Beitrag zur Netzresilienz leisten, um im Falle von größeren Baumaßnahmen oder Störungen geeignete Umleitungsmöglichkeiten bereit zu stellen. Des Weiteren können über einen direkten Laufweg Hamburg - Soltau zukünftig die heute bereits verkehrenden Containerzüge zum bestehenden Umschlagterminal in Harber geführt

DB InfraGO AG, I.II-N-A-U/L, Stand: 05.11.2025

Anlage 2 zu Standardvorlage „Einzelvorstellung des Projektes“ für Prozess I.05.02.02.02 (V: I.IFP 1), Rev. 3.0, Stand: 01.01.2024

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

werden. Zudem scheint es denkbar, dass durch eine attraktive Anbindung des Standortes Soltau an die NBS zusätzliche regionale und überregionale Verkehre generiert werden können.

KF 4.2 Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region - Verbindung Neubaustrecke mit Strecke 9111 Soltau - Lüneburg

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf -Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Die Nebenstrecke 9111 verläuft zwischen Lüneburg und Soltau. Über den Nahverkehrshalt in Soltau kann die Strecke 9111 an die Neubaustrecke angebunden werden.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Die verkehrlichen Erfordernisse zu definieren und die Aufgabenstellung zu formulieren sind originäre Aufgabe des Aufgabenträgers (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, LNVG).

Kernforderung 5: Schaffung von zusätzlichen SPNV-Halten

KF 5.1 Schaffung zusätzlicher SPNV-Halte – Nahverkehrshalt Soltauer Heide

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf – Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Die Forderung beinhaltet einen Nahverkehrshalt Soltau. Auf Höhe der Ortschaft ist bereits ein Überholbahnhof mit Nahverkehrs-Funktion (modularer Kostenansatz) vorgesehen.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 304,6 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 78,84 Mio. €)

Der Nutzen eines Nahverkehrshalts Soltau für die Region ist weitreichend und wirkt sich positiv auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Grundsätzlich ist das Land Niedersachsen für die Finanzierung von Nahverkehrshalten zuständig. Die Region hat jedoch explizit eine Finanzierung über Bundesmittel gefordert. Dabei umfasst ein möglicher Nahverkehrshalt u.a. P&R-Parkplätze, Bushaltestellen, Empfangsgebäude sowie Bahnsteige mit teilweiser Überdachung.

Verbesserte ÖV-Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren

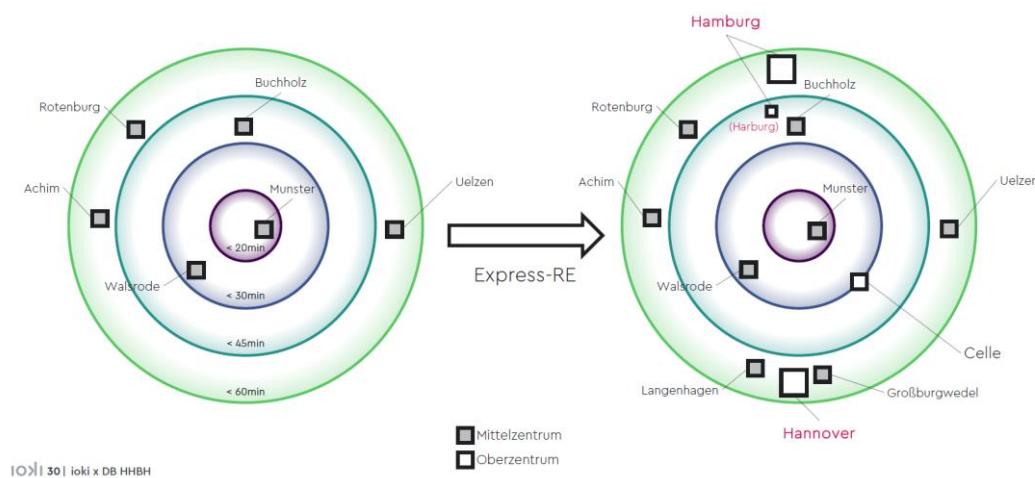
Soltau

Abbildung V: ÖV-Erreichbarkeit Soltau

Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren mit öffentlichem Verkehr aus Soltau: Status Quo im Vergleich zu möglichem Express-Nahverkehrsangebot auf einer Neubaustrecke (Quelle: ioki GmbH 08/2023)

KF 5.2 Schaffung zusätzlicher SPNV-Halte – Nahverkehrshalt Bergen

Teilprojekte (TP)

TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)

Beschreibung der Forderung

Die Forderung beinhaltet einen Nahverkehrshalt Bergen. Auf Höhe der Ortschaft ist bereits ein Überholbahnhof mit Nahverkehrs-Funktion (modularer Kostenansatz) vorgesehen

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 304,6 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 78,84 Mio. €)

Der Nutzen eines Nahverkehrshalts Bergen für die Region ist weitreichend und wirkt sich positiv auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Grundsätzlich ist das Land Niedersachsen für die Finanzierung von Nahverkehrshalten zuständig. Die Region hat jedoch explizit eine Finanzierung über Bundesmittel gefordert. Dabei umfasst ein möglicher Nahverkehrshalt u.a. P&R-Parkplätze, Bushaltestellen, Empfangsgebäude sowie Bahnsteige mit teilweiser Überdachung.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Verbesserte ÖV-Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren

Bergen

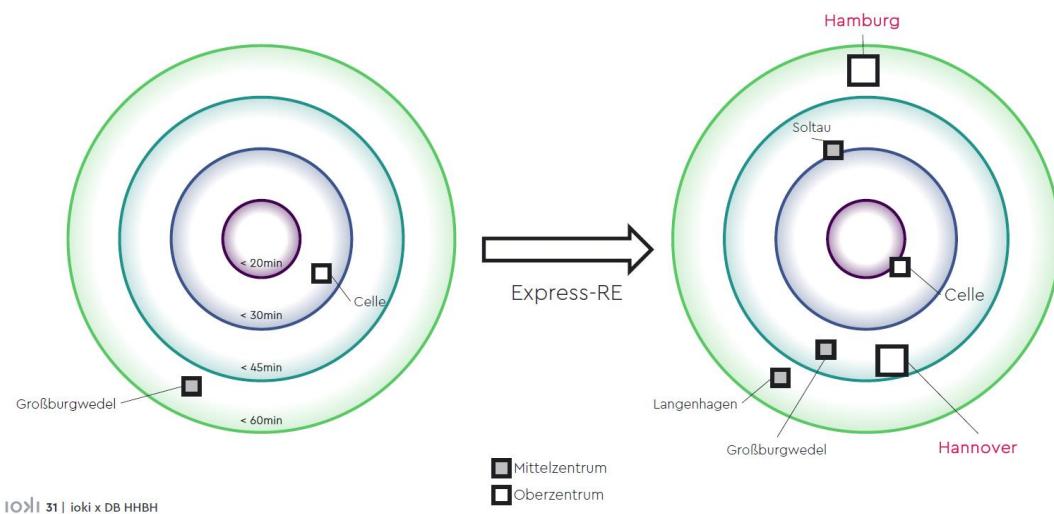


Abbildung VI: ÖV-Erreichbarkeit Bergen

Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren mit öffentlichem Verkehr aus Bergen: Status Quo im Vergleich zu möglichem Express-Nahverkehrsangebot auf einer Neubaustrecke (Quelle: ioki GmbH 08/2023)

KF 5.3 Schaffung zusätzlicher SPNV-Halte – Nahverkehrshalt Hambühren

Teilprojekte (TP)

TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Die Forderung beinhaltet einen Nahverkehrshalt Hambühren. Auf Höhe von Hambühren ist gemäß Vorplanung kein Überhofbahnhof vorgesehen, somit kann dieser nicht zu einem Nahverkehrshalt weiterentwickelt werden.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 346,14 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 89,6 Mio. €)

Nach Bewertung des Bundesgutachters haben nur die Nahverkehrshalte Soltau und Bergen eine ausreichende Nachfrage für eine sinnvolle Umsetzung eines Nahverkehrshalt. Weitere zusätzliche Halte verlangsamen den Schienenpersonennahverkehr auf der Neubaustrecke und verringern dadurch den volkswirtschaftlichen Nutzen. Dabei umfasst ein möglicher Nahverkehrshalt u.a. P&R-Parkplätze, Bushaltestellen, Empfangsgebäude sowie Bahnsteige mit teilweiser Überdachung.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Kernforderung 6: Wahrung von Natur- und Landschaftsgebieten

KF 6.1 Wahrung von Natur- und Landschaftsgebieten

Teilprojekte (TP)

TP 1 (Meckelfeld-Brackel), TP2 (Brackel-Evendorf), TP 3 (Evendorf-Becklingen), TP4 (Becklingen-Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel-Celle/Wettmar) und TP 6 (Wettmar-Hannover Vinnhorst).

Beschreibung der Forderung

Für die Sicherung der Lebensräume von Wildtieren werden zusätzliche Grünbrücken über die Neubaustrecke gefordert.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 356,83 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 92,36 Mio. €)

Auf Basis des Vorplanungsniveaus wurde bei der Konzipierung der Vorzugsvariante die Vorgabe der Minimierung von Eingriffen berücksichtigt. Zwei Wildbrücken sind planerisch vorgesehen.

Mit der Forderung nach weiteren Grünbrücken soll eine allumfassende ökologische Durchgängigkeit zur Sicherung der Lebensräume von Wildtieren gewährleistet werden.

Diese Forderung berücksichtigt die Kernforderungen von:

- Umwelt- und Naturschutz: Natur- und Umweltschutzbelaenge entlang der bestehenden Streckenführung und in Schutzgebieten müssen umfassend berücksichtigt werden

Diese Forderung zahlt auf die „Bedingung der Region“ Nr. 7 („Sicherung von Siedlungsbeziehungen“) aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015 ein.

KF 6.2 Ein mindestens 25m breiter Korridor für den Biotoptverbund entlang der Neubaustrecke

Teilprojekte (TP)

TP4 (Becklingen-Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel-Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Für den Erhalt und gleichwertigen Ausgleich von Flächen für den Naturschutz und Biotoptverbund wird entlang der Neubaustrecke ein mindestens 25 m breiter Korridor für den Biotoptverbund zwischen Becklingen und Wettmar gefordert.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Die Forderung nach einem durchgehenden, 25 m breiten Biotoptverbundkorridor entlang der gesamten Neubaustrecke überschreitet die gesetzlichen Anforderungen an den Naturschutz und die Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).

Der gesetzlich geforderte Ausgleich orientiert sich an den tatsächlichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben, nicht an pauschalen Flächenansätzen. Der Biotoptverbund wird gemäß §§ 13-15 BNatSchG durch geeignete, räumlich und funktional angepasste Maßnahmen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sichergestellt. Die Sicherung und Förderung des Biotoptverbundes erfolgt daher projektspezifisch im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) durch geeignete, fachlich abgestimmte Maßnahmen (z. B. Herstellung von Querungshilfen, Pflanzungen und Strukturverbesserungen). Ein durchgehender, 25 m breiter Flächenstreifen entlang der gesamten Neubaustrecke wäre weder fachlich erforderlich noch verhältnismäßig und würde in Teilen der Trasse Flächen beanspruchen, in denen keine relevanten Beeinträchtigungen von Verbundstrukturen zu erwarten sind.

KF 6.3 Schaffung von ausreichend Habitatflächen für den Schutz von Reptilien

Teilprojekte (TP)

TP4 (Becklingen-Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel-Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Für die Vermeidung von Konflikten zwischen der Bahnstrecke und Reptilien besteht die Forderung ausreichend geeignete Habitatflächen zwischen Becklingen und Wettmar zu schaffen und durch die Bahn zu pflegen. Dies soll den Artenschutz an der Vorzugsvariante stärken.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Der Schutz von Reptilienarten ist Bestandteil der artenschutzrechtlichen Prüfung gemäß §§ 44 ff. BNatSchG. Im Rahmen der artenschutzfachlichen Untersuchungen werden die vorkommenden Arten erfasst und für nachweislich betroffene Vorkommen geeignete Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Hierzu zählen unter anderem Habitataufwertungen, Umsiedlungsmaßnahmen sowie ggf. die Anlage funktionserhaltender Ersatzlebensräume (CEF-Maßnahmen).

Eine generelle Verpflichtung zur Schaffung und dauerhaften Pflege von Habitatflächen entlang der gesamten Trasse ist weder fachlich erforderlich noch rechtlich begründet.

Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG sind Maßnahmen auf den durch das Vorhaben verursachten Eingriff zu beschränken und müssen in Art und Umfang geeignet und erforderlich sein.

Die dauerhafte Pflege obliegt nur den Flächen, die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) oder artenschutzrechtlichen Kompensation ausdrücklich als Pflegeflächen vorgesehen sind.

Der Artenschutz für Reptilien wird somit vollständig und rechtskonform über die Artenschutzfachliche Prüfung und die daraus resultierenden, gezielt zugeordneten Maßnahmen gewährleistet.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF 6.4 Bahnkörper als Ersatzlebensraum für gefährdete Arten

Teilprojekte (TP)

TP4 (Becklingen-Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel-Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Für die Pflege der Bahnkörper soll ein Pflegekonzept entwickelt und umgesetzt werden, welches den Bahnkörper als Lebensraum für gefährdete Arten berücksichtigt. Zudem soll das Konzept die Bekämpfung von invasiven Arten gemäß §40 BNatSchG berücksichtigen und die Schulung des entsprechenden Personals sicherstellen.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Die Pflege und Unterhaltung der Bahnanlagen erfolgt gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sowie den internen Umwelt- und Vegetationsmanagementrichtlinien des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG sind bei der Unterhaltung von Vegetationsflächen die Belange des Artenschutzes zu berücksichtigen. Ebenso verpflichtet § 40 BNatSchG bereits zur Bekämpfung und Vermeidung der Ausbreitung invasiver Arten. Diese Verpflichtungen gelten unmittelbar und werden im Rahmen der betrieblichen Pflegeprozesse umgesetzt.

Ein zusätzliches, projektbezogenes Pflegekonzept ist daher weder rechtlich erforderlich noch planungsrechtlich Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

KF 6.5 Fischottergerechte Gewässerquerungen

Teilprojekte (TP)

TP4 (Becklingen-Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel-Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Jegliche neuen Gewässerquerungen durch die Neubaustrecke sollen grundsätzlich fischottergerecht hergestellt werden. Dazu gehören Otterberme. Eine Otterberme ist ein flacher Uferbereich in Gräben oder Bächen, der das Wasser verlangsamt und Lebensraum für Tiere wie den Fischotter schafft. Damit verbindet sie Naturschutz mit stabileren, pflegeleichteren Gewässern.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Die artenschutzrechtlichen Belange des Fischotters werden im Rahmen der faunistischen Untersuchungen und der Artenschutzfachlichen Prüfung (ASP) gemäß §§ 44 ff. BNatSchG berücksichtigt.

Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von Beeinträchtigungen, wie beispielsweise die Herstellung von Uferbermen oder Querungshilfen, werden gezielt dort vorgesehen, wo nachweislich Vorkommen oder potenziell geeignete Lebensräume betroffen sind.

Eine generelle, pauschale Verpflichtung zur fischottergerechten Ausgestaltung sämtlicher Gewässerquerungen ist rechtlich nicht begründet und fachlich nicht erforderlich.

Die Gestaltung einzelner Querungsbauwerke erfolgt im Rahmen der wasserrechtlichen und artenschutzrechtlichen Bewertung unter Beachtung der Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes (§ 6 WHG) sowie des Bundesnaturschutzgesetzes (§§ 44 ff., 15 BNatSchG).

Damit wird sichergestellt, dass an allen relevanten Standorten geeignete Maßnahmen zur Gewährleistung der ökologischen Durchgängigkeit und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen geschützter Arten umgesetzt werden.

Kernforderung 7: Wahrung von Ort- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen

KF 7.1 Wahrung von Orts- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen - Sicherung der Siedlungsbeziehungen

Teilprojekte (TP)

TP 5 (Feuerschützenbostel-Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Für die Verbesserung der Siedlungsbeziehungen bei Celle (Allerquerung) ist ein zusätzlicher Geh- und Radweg in Verbindung mit der neuen Eisenbahnüberführung über die Aller möglich.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 99,72 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 25,81 Mio. €)

Die Bahn ist nach § 1 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) für die Bahnüberführung über die Aller zuständig. Soll die Brücke zusätzlich für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden, so hätten nach § 13 Abs. 1 EKrG das Land bzw. die Kommune als Wegebaulastträger die hierdurch entstehenden Mehrkosten zu tragen und die Verantwortung für diesen Teil der Brücke zu übernehmen.

Bei der Herstellung von Radwegverbindungen stellen Kreuzungsbauwerke mit Eisenbahnstrecken neuralgische Punkte dar. Bei Erneuerung oder Neubau solcher Bauwerke kann der Überbau so verbreitert werden, dass ein separater Radweg neben der Straße über die Eisenbahnstrecke verläuft. So können wichtige Lückenschlüsse in den regionalen Radverkehrsnetzen umgesetzt oder Vorsorge für eine zukünftige Radwegeplanung getroffen werden. Quermöglichkeiten über die Aller sind im Bereich Boye spärlich.

Diese Forderung zahlt auf die „Bedingung der Region“ Nr. 7 („Sicherung von Siedlungsbeziehungen“) aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015 ein.

KF 7.2 Erhalt von Siedlungsbeziehungen

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf – Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Im Rahmen der Planungen zur Neubaustrecke Hannover-Hamburg ist sicherzustellen, dass bestehende Siedlungsbeziehungen gewahrt bleiben. Die Trassenführung darf keine zusätzliche Trennwirkung zwischen Orten, Ortsteilen oder bestehenden Infrastrukturen entfalten.

Erforderlich ist die Sicherung und gegebenenfalls Herstellung geeigneter Querungsmöglichkeiten (Straßen-, Rad- und Fußgängerüberführungen, Unterführungen etc.), um die funktionalen, sozialen und wirtschaftlichen Verbindungen innerhalb der betroffenen Gemeinden und Ortsteile zu erhalten.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Der Erhalt bestehender Siedlungsbeziehungen wurde in der Vorplanung in angemessener Weise berücksichtigt.

In der Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird sichergestellt, dass die konkrete Ausgestaltung und Lage dieser Querungen in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen erfolgt. Dadurch wird gewährleistet, dass sowohl bestehende Verbindungsbeziehungen erhalten als auch zukünftige städtebauliche Entwicklungen angemessen berücksichtigt werden.

Kernforderung 8: Drittes Gleis Lüneburg-Uelzen

KF 8.1 Drittes Gleis Lüneburg - Uelzen

Teilprojekte (TP)

TP 1 (Meckelfeld – Brackel), TP 2 (Brackel – Evendorf), TP 3 (Evendorf -Becklingen), TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar), TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Auf Basis der „Alpha-E-Idee“ aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015 (DSN) beinhaltet die Forderung ein zusätzliches Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen an der Bestandsstrecke. Dazu gehören u.a. die Verlegung von neuen Gleisen (Gesamtlänge 32 km), Damm- und Einschnittserweiterungen und der Abriss- und Neubau von Ingenieurbauwerken / Brücken.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 4.129,62 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 849,13 Mio. €)

Der verkehrliche Nutzen für ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen ist gering. Die Neubaustrecke sorgt für die notwendigen Kapazitäten und entlastet damit die Bestandstrecke 1720, Hannover – Hamburg nachhaltig.

Das „Alpha-E“ war 2015 der Versuch eines Kompromisses aus den damaligen verkehrlichen Erfordernissen und den Forderungen der Region. Das Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord (DSN) aus dem Jahr 2015 beschreibt die regionalen Interessen und Erwartungen der seinerzeit Teilnehmenden. Bereits 2015 hatten die Bundesgutachter konstatiert, dass ein drittes Gleis die Ziele, insbesondere ausreichend Kapazität für die Nord-Süd-Verkehre, klar verfehlt. Detaillierte Untersuchungen der DB seitdem bestätigten, dass nicht zuletzt mit Blick auf die aktuelle Prognose (2030 DT) und neue Verkehrsprognose 2040, ein Bestandsausbau die wachsenden verkehrlichen Probleme nicht lösen kann und mit einer Leistungsfähigkeit von 264 Zügen pro Tag deutlich unterdimensioniert wäre. Zudem können die notwendigen Fahrzeitgewinne für eine Deutschlandtakt-Kompatibilität nicht im Ansatz erreicht werden. Auch konnte die Frage der Wirtschaftlichkeit einer solchen Konzeptes nicht positiv beantwortet werden. Aus umweltfachlicher und raumordnerischer Sicht ist ein Bestandsstreckenausbau aufgrund einer hohen Dichte von Schutzgebieten entlang des Bestandes deutlich nachrangig im Vergleich zur vorgestellten Vorzugsvariante.

Die DB hat öffentlich und transparent Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege intensiv untersucht. Keine davon erwies sich als zielführend.

Die Forderung nach übergesetzlichem Lärmschutz aus dem Landkreis Uelzen (angefügt in Anlage 3) ist hier in der in KF 1.1 und 1.2 vorgesehenen Weise (6 m Wände) mit enthalten.

Kernforderung 9: Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität / Ankauf von Grundstücken

KF 9.1 Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität

Teilprojekte (TP)

TP 1 (Meckelfeld – Brackel), TP 2 (Brackel – Evendorf), TP 3 (Evendorf -Becklingen), TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar), TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Prozessual ist der Erwerb von für den Bau benötigten Liegenschaften erst mit Vorliegen des Planrechts vorgesehen. Die Forderung zielt darauf ab, die Möglichkeit zu schaffen, bereits vor dem Planfeststellungverfahren einzelne Grundstücke von direkt betroffenen Anwohnern der Neubautrasse Hannover – Hamburg ankaufen zu können (vorzeitiger Grunderwerb).

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 368,62 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 193,28 Mio. €)

Im Regelfall erfolgt der Grunderwerb für die Vorzugsvariante durch die DB im Auftrag des Bundes auf Grundlage des genehmigten Plans (Ende Leistungsphase 4). Die Flächen werden nach Möglichkeit im Einvernehmen zum Verkehrswert gemäß § 194 BauGB erworben. Kommt keine Einigung zustande, kann eine Enteignung nach § 22 AEG in Verbindung mit dem Landesenteignungsgesetzen erfolgen.

Durch einen frühzeitigen Ankauf von Grundstücken können betroffene Grundstücksbesitzer Zukunftssicherheit erlangen und entschädigt werden. Die geforderte angemessene Entschädigung für einvernehmlichen Grunderwerb liegt erfahrungsgemäß deutlich über dem Verkehrswert.

Der Wertumfang der Forderung entspricht dem Delta zum Verkehrswert.

Für die Berechnung wurde angenommen, dass die geplante Trasse einen 50 Meter breiten Korridor einnimmt.

Zwischen Seetal und Celle wurden dafür die durchschnittlichen Bodenwerte von Wald-, Wiesen- und Ackerflächen berücksichtigt.

Wenn Gebäude betroffen sind, wurde zusätzlich der Gebäudewert einbezogen. Dafür wurde ein Aufschlagfaktor von 1,7 (Median für typischen Wohnimmobilien im ländlichen-suburbanen Raum) verwendet.

Kernforderung 10: Weitere Forderungen

KF 10.1 Lärmschutz städtebaulich integrieren

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf -Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Die Forderung ist zu unkonkret.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Eine monetäre Bewertung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Konzepte können erst im Rahmen der Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung mit Behörden und anderen an der Planung fachlich Beteiligten abgestimmt werden.

KF 10.2 Gestaltung von Lärmschutzwänden

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf -Becklingen), TP 4 (Becklingen - Feuerschützenbostel),

TP 5 (Feuerschützenbostel - Celle/Wettmar),

TP 6 (Wettmar - Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Die Forderung beinhaltet u.a. den Wunsch Lärmschutzwände zu begrünen (In Summe von ca. 3,5 km), um diese optisch ansprechender zu gestalten.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 57,17 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 14,8 Mio. €)

Die direkte Begrünung von Schallschutzwänden, also z. B. das Anbringen von Rankhilfen direkt auf der Schallschutzwand und deren Berankung, ist aufgrund der Anforderungen zur regelmäßigen Inspektion auf Schäden, Dauerhaftigkeit, Tragfähigkeit und Sicherheit nicht zulässig.

Der Wert ergibt sich über ein zusätzliches Bauwerk vor den jeweiligen Lärmschutzwänden (siehe Bild).



Abbildung VII: Beispiel für eine Begrünung von Lärmschutzwänden

KF 10.3 Verbesserung des SPNV durch Einführung eines verlässlichen durchgängig 1-stündigen Takts auf der Amerikalinie

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf -Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Die Forderung beinhaltet eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes auf der Bahnstrecke Uelzen - Langwedel - Bremen. Aktuell wird ein zweistündiger Takt auf dieser Bahnstrecke gefahren.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Die Festlegung der Taktung im SPNV liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Dies ist originäre Aufgabe des Aufgabenträgers (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, LNVG).

KF 10.4 Zeitnahe Errichtung einer Ladeinsel am Bahnhof Soltau

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf -Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Im Bereich des Soltauer Bahnhofs soll eine Ladeinsel für batterieelektrische Triebzüge (BEMU) eingerichtet werden, um einen CO₂-neutralen Nahverkehr zu ermöglichen.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Die Errichtung einer Ladeinsel in Soltau liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Das Projekt befindet sich bereits von der LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH) finanziert in Planung.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF 10.5 Realisierung eines höhenungleichen Bahnübergangs in der Walsroder Straße in Soltau

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf - Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Die Forderung bezieht sich auf den Bahnübergang Walsroder Straße (L163) bei Soltau. Um einen kontinuierlichen Verkehrsfluss auf der Walsroder Straße zu ermöglichen, besteht die Forderung zur Auflösung dieses Bahnübergangs.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Die Realisierung eines höhenungleichen Bahnübergangs in der Walsroder Straße in Soltau liegt inhaltlich und räumlich außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG.

KF 10.6 Landschaftsangepasste Kreuzungsbauwerke

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf - Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Die Forderung ist zu unkonkret.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Die Einpassung in das Umfeld von Kreuzungsbauwerken ist regelmäßiger Bestandteil der Entwurf- und Genehmigungsplanung und ist Teil des Regelprozesses.

KF 10.7 Zweigleisiger Ausbau der Strecke Bennemühlen-Buchholz sowie Verbesserung der Taktung

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf - Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Bei der Forderung handelt es sich um den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke 1712 und 1711 („Heidebahn“). Sie führt von Buchholz über Soltau und Walsrode nach Langenhagen. Aktuell ist die Strecke eingleisig.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Durch die Neubaustrecke Hannover - Hamburg werden zusätzliche überregionale Nahverkehrsangebote für die Region ermöglicht.

Ein zusätzlicher zweigleisiger Ausbau der bestehenden Strecken der „Heidebahn“ liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Die verkehrlichen Erfordernisse zu definieren und die Aufgabenstellung zu formulieren ist originäre Aufgabe des Aufgabenträgers (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, LNVG).

KF 10.8 "Begleitgruppe" aus Landes- und Kommunalpolitik, BI, Behörden, Experten und der DB

Teilprojekte (TP)

TP 4 (Becklingen - Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel - Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Nicht näher definierbar.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Alle Träger öffentlicher und privater Belange sind im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und des Planrechtsverfahrens regelmäßig entsprechend dem Handbuch für gute Bürgerbeteiligung eingebunden.

KF 10.9 Erhalt des Bahnhofsgebäudes in Burgwedel

Teilprojekte (TP)

TP 6 (Wettmar - Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Das Bahnhofsgebäude würde im Rahmen der baulichen Umsetzung abgerissen, die Kernforderung betrifft den Erhalt des Gebäudes.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 10,20 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 2,64 Mio. €)

Der Erhalt des derzeit leerstehenden Bahnhofsgebäudes wäre mit zusätzlichen und erheblichen baulichen Maßnahmen möglich (bauzeitliche Abstützung und aufwändige Entwässerungsmaßnahmen).

KF 10.10 Halbstündig getakteter Nahverkehr von Isernhagen und Burgwedel nach Celle

Teilprojekte (TP)

TP 6 (Wettmar - Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Erhöhung des Taktes im Nahverkehr zwischen Hannover und Celle.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Die Ausgestaltung des Nahverkehrsangebots liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Dies ist originäre Aufgabe des Aufgabenträgers (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, LNVG und Region Hannover).

KF 10.11 Optische Kompensation

Teilprojekte (TP)

TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Forderung des Erhalts vorhandener Bäume und Hecken entlang der jeweiligen Streckenabschnitte. Wo dies bautechnisch nicht möglich ist, sind vorgezogene Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung erfolgt in der Entwurfsplanung (Lph 3).

KF 10.12 Übernahme von Baulasten für Brückenbauwerke

Teilprojekte (TP)

TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel), TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)

Beschreibung der Forderung

Alle neu zu errichtenden Brückenbauwerke über sämtliche Gemeinde-/ Kreis- und Landesstraßen sollen dauerhaft in der Baulast der Bahn verbleiben. Die zukünftigen Kosten für Unterhaltung, Instandsetzung und Sanierung dieser Brücken dürfen nicht den Kommunen und dem Landkreis Celle auferlegt werden.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Die Kostenverteilung ist im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (siehe § 15 EBKrG) gesetzlich geregelt.

KF 10.13 Verschiebung des Überholbahnhofs in Isernhagen in Richtung Nord-Ost im Sinne eines besseren Schallschutzes

Teilprojekte (TP)

TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)

Beschreibung der Forderung

Auf Höhe des Bahnhofs von Isernhagen ist der Bau von zwei Überholgleisen mit einer Nutzlänge von 740m geplant. An die Überholgleise sollen künftig die Bahnsteige des Schienenpersonennahverkehrs angeschlossen werden.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe: Keine Mehrkosten

Die Überholgleise in Isernhagen sind aus kapazitiven und betrieblichen Gründen notwendig. Im Zuge der Vorplanung wurde darauf geachtet, die bestehende Lagen der Bahnsteige möglichst beizubehalten.

KF 10.14 Entwicklung der Erinnerungskultur für die „Rampe Bergen“

Teilprojekte (TP)

TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)

Beschreibung der Forderung

Sowohl die Vorzugsvariante bei Bergen als auch alternative Trassenführung (KF 2.4) verlaufen über den „Weg der Erinnerung“ mit einem Brückenbauwerk. Der in weiten Teilen entlang der Landstraße 298 verlaufende Erinnerungsweg soll an den Weg der Kriegsgefangenen und der KZ-Häftlinge von der Verladerampe bis zum Eingang des Kriegsgefangenenlagers bzw. des KZs Bergen-Belsen erinnern. Das Brückenbauwerk der Vorzugsvariante berührt diesen Weg nicht. Ziel der Forderung ist die Integration des Brückenbauwerks in diesen Ort der Erinnerung.

Erläuterung und Bewertung durch DB

In Summe nominalisierte GWP-Kosten: 2,56 Mio. €

(Realkosten KKK 2022 + Planungskosten: 0,66 Mio. €)

Die Gestaltung des Brückenbauwerks ist bei gesicherter Finanzierung technisch möglich und kann in gemeinsamer Abstimmung mit den Verantwortlichen vor Ort umgesetzt werden.

KF 10.15 Gutachterliche Betrachtung der Auswirkungen auf den Tourismus (Nachteilsausgleich)

Teilprojekte (TP)

TP 3 (Evendorf - Becklingen)

Beschreibung der Forderung

Für den Heidekreis soll eine unabhängige gutachterliche Untersuchung zu den Auswirkungen der Neubaustrecke Hannover – Hamburg auf den Tourismus in der Region durchgeführt werden. Auf Grundlage der Ergebnisse sind geeignete Maßnahmen zum Nachteilsausgleich zu entwickeln, um touristische Attraktivität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der betroffenen Gemeinden langfristig zu sichern.

Erläuterung und Bewertung durch DB

Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.

Die Forderung nach einer gutachterlichen Betrachtung der Auswirkungen auf den Tourismus wird im weiteren Planungsprozess im Rahmen der Abstimmungen zur Genehmigungsplanung berücksichtigt. Die Durchführung eines entsprechenden Gutachtens ist im Regelprozess der Planfeststellung vorgesehen und erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und fachlich Beteiligten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Foto: Volker Emersleben

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 3

Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen

DB InfraGO AG

Region Nord

I.II-I-A-U/L

Seit 2016 hat das Projekt großen Wert auf Information und Austausch mit der Region gelegt. Durch eine Mischung aus allgemein zugänglichen Formaten und regional fokussierten Fachgesprächen wurden sowohl die breite Öffentlichkeit als auch die Akteure auf kommunaler Ebene schon frühzeitig in die aktuellen Planungsschritte und die Rahmenbedingungen des Planungsprozesses einbezogen.

Die von der DB gesammelten und in Anlage 4 (Zusammenstellung der Kernforderungen) zusammengeführten Kernforderungen setzen sich zusammen aus:

- Hinweisen und Forderungen aus den Bürger-Informationsmärkten
- Korrespondenz aus der Region
- Antizipierte Forderungen (Bedingungen der Region) aus dem Dialogforum 2015

Angefügt finden sich die entsprechenden Unterlagen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Lfd.-Nr.	Forderungen aus Bürgerinformationsveranstaltung in Winsen 11.09.2025	Anmerkung DB
K.1	Ürgesetzlicher Schallschutz im Bereich naher Wohnbebauungen LSW bei Ramelsloh auch Richtung Harmsdorf Schallschutz auf allen Strecken	Die Forderung ist in der Kf. 1.1 berücksichtigt Die Forderung ist in der Kf. 1.1 berücksichtigt Die Forderung ist grundsätzlich für die Neubaustrecke in der Kf. 1.1 & 1.2 berücksichtigt Die Forderung ist in der Kf. 1.1 berücksichtigt
K.2	beidseitiger Lärmschutz auf Ebenen 3 und 4 im Bereich Ramelsloh Alternative Tressierungsvarianten	
	Streckenführung östlich der A7 statt mitten durch Seetal	Die Forderung beschreibt keine vorzugswürdige Linienführung - Duektliche Abweichung gegenüber der aktuellen Linienführung
	generell stärkere Bündelung mit A7	Die Forderung beschreibt keine vorzugswürdige Linienführung - Duektliche Abweichung gegenüber der aktuellen Linienführung
	ab Harburg über Meckelfeld westlich des Rangierbahnhofs mit neuem Bahnhof für Maschen, dann Richtung Thieshope	Die Forderung beschreibt keine vorzugswürdige Linienführung - Duektliche Abweichung gegenüber der aktuellen Linienführung
	keine Durchschneidung der Seeve-Augen bei Horst	
	Auffädelung ab Hamburg parallel zur A1, Bahnhof Harburg überarbeiten	Keine subanziale Forderung
	V max 300 km/h	Die zielerfüllende Vorzugsvariante ist für eine Geschwindigkeit von 250 km/h entwickelt worden. Kosten: 185,44 Mio. €
K.3	Anordnung von zusätzlichen Tunneln Tunnel ab Meckelfeld bis Brackel incl. Auffädelung von der Gütertrasse ab Maschen-Buchholz	Die Forderung ist weder umweltfachlich noch raumordnerisch begründet. Zudem kann sie im Themenfeld „Wasserschutz“ deutlich nachteilige Auswirkungen auf Trinkwassergewinnungsgebiete haben. Bereits in der K.2 enthalten
K.4	Verlängerung Bündelung mit BAB A7	-
K.5	Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region	
K.6	Schaffung von zusätzlichen SPV-Halten Bahnhof Egestorf	Die Forderung beinhaltet den Wunsch nach einem Nahverkehrshalt Egestorf. Kosten: 405,75 Mio. €
	Bahnhof Ramelsloh	Die Forderung beinhaltet den Wunsch nach einem Nahverkehrshalt Ramelsloh. Kosten: 405,75 Mio. €
	Haltepunkt Salzhäusen	Die Forderung beinhaltet den Wunsch nach einem Nahverkehrshalt Salzhäusen. Kosten: 405,75 Mio. €
	Haltepunkt Garstorf	Die Forderung beinhaltet den Wunsch nach einem Nahverkehrshalt Garstorf. Kosten: 405,75 Mio. €
	wo möglich sollten an allen Überholbahnhöfen Haltepunkte für den NV geschaffen werden	- In der Kf 6 enthalten
K.7	Wahrung von Orts- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschniedigungen	In der Kf 6 enthalten
K.8	Sicherung von Siedlungsbeziehungen/Wegeverbindungen	In der Kf 6 enthalten
K.9	Wahrung von Natur- und Landschaftsgebiets	In der Kf 7 enthalten
K.10	3. Gleis Lüneburg-Uelzen	In der Kf 8 berücksichtigt
	Bestandsstrecke viegleichig ausbauen statt NBS	Die Forderung umfasst einen vollständigen viegleichigen Ausbau von Ashausen bis Celle keine subanziale Kernforderung. Variante nicht wirtschaftlich/betrieblich vorzugs würdig.
K.11	Ankauf von Grundstücken	In der Kf 9 berücksichtigt

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Lfd.-Nr.	Forderungen aus Bürgerinformationsveranstaltung im Soltau 09.09.2025	Anmerkung DB
K.1	Übergesetzlicher Schallschutz im Bereich näher Wohnbebauungen Wietzendorf (Südeecamp): Erhöhte Schallschutzwände	In der KF 1.1 & 1.2 berücksichtigt In der KF 1.1 berücksichtigt
K.2	Alternative Trassierungsvarianten	
	Trassierung von Burgwedel bis Dreieck Walsrode östlich A7, dann westlich A7 durch Fallingsbostel und Dorfmark bis Outlet, dann wieder östlich A7	Diese Linienführung beschreibt eine der vier Grundvarianten. Sie ist umweltfachlich und raumordnerisch nachrangig zur Vorzugsvariante. Aufgrund der Zerschneidung des Gewerbegebietes Bispingen wurde diese Variante als ungeeignet eingestuft.
	möglichst weit weg von privater Bebauung (z.B. Bispingen möglichst nah an A7 - auch durch Gewerbegebiet mit Kartbahn)	
	Streckenführung südlich von Soltau entlang der A7	Diese Linienführung beschreibt eine der vier Grundvarianten. Sie ist umweltfachlich und raumordnerisch nachrangig zur Vorzugsvariante.
	Überholgleis Bispingen 2 km südlich versetzen (zwecks Schallschutz)	In der KF 2.1 enthalten
	direkte Anbindung Heidepark	Kennforderung liegt außerhalb des umweltfachlich vorzugswürdigen Korridors.
K.3	Anordnung von zusätzlichen Tunneln	
	Bispingens Horstfeld bis Ende Bispingen untertunneln	Die Forderung ist weder umweltfachlich noch raumordnerisch begründet.
K.4	Verlängerung Bündelung mit BAB A7	Diese Linienführung beschreibt eine der vier Grundvarianten. Sie ist umweltfachlich und raumordnerisch nachrangig zur Vorzugsvariante.
K.5	Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region	
	Kreuzungsbahnhof: Verbindung NBS und 1960 über Soltauer Heide	In der KF 4.1 enthalten
	Verbindung NBS mit Strecke Soltau-Lüneburg (911)	In der KF 4.2 enthalten
K.6	Schaffung von zusätzlichen SPV-Halten	
	Express Regio-Halt in Bispingen	Die Forderung beinhaltet den Wunsch nach einem Nahverkehrshalt Egestorf. Kosten: 405,75 Mio. €
	Haltepunkt in Soltau-Hörber	Keine substantielle Kennforderung. Dieser Haltepunkt liegt außerhalb des Projektumfangs
	Anbindung der Region durch weitere NV-Halte (Express-Region)	In der KF 5.1 enthalten
K.7	Verknüpfung der Haltepunkte mit motorisiertem Individualverkehr/z.B. an BAB-Raststätten	Keine substantielle Kennforderung. Nahverkehrshalte sind in den Planungen für die Nahverkehrshalte enthalten.
K.8	Währung von Orts- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen	In der KF 6 enthalten
	Sicherung von Siedlungsbeziehungen/Wegeverbindungen	
	Übergangsmöglichkeiten Wildheide	In der KF 6 enthalten
	Wander-, Rad-, Reitwege beachten: ausreichend Unter-/Überführungen	In der KF 7 enthalten
	Gesamte Strecke auf Stelen (Fertigbauweise)	Keine substantielle Kennförderung
K.9	Währung von Natur- und Landschaftsgebieten	In der KF 7 enthalten
K.10	3. Gleis Lüneburg-Uelzen	In der KF 8 enthalten
K.11	Ankauf von Grundstücken	In der KF 9 enthalten
	Ausgleichsmaßnahmen und Entschädigungsfonds für betroffene Kommunen (z.B. für Spielplätze und Sportanlagen)	In der KF 9 enthalten

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Lfd.-Nr.	Forderungen aus Bürgerinformationsveranstaltung in Celle 16.09.2025	Anmerkung DB
K.1	Übergesetzlichen Schallschutz im Bereich nöher Wohnbebauungen Lärmschutz in bestimmten Gebieten, wo derzeit kein Anspruch besteht (SGv auf Bestandsstrecke)	Keine substantielle Kernforderung im Zusammenhang mit der NBS Hamburg - Hannover über A7/B3. Auf der Bestandsstrecke verkehren heute mehr Güterverkehre als im Planfall mit Neubaustrecke. In der KF 1.1 & 1.2 enthalten
	Schallschutz Lohnde/Hasselhorst (Schießlärm soll nicht durch die LSW reflektiert werden - schallabsorbierende LSW) Deckel über Trasse im Einschnitt bei Bleckmar - Hasselhorst/Lohnde (für Schallschutz sowie Verhinderung der Zerschneidung)	In der KF 3.1 enthalten
	Lärmschutz bei Bové verbessern	In der KF 1.1 & 1.2 enthalten
K.2	Lärmschutz in Celle unabhängig von Ausbaustatus Alternative Standorte für Bahnhof Bergen: zwischen Bergen und Offen (Nähe Kaserne und Gedenkstätte sowie bessere Straßenanbindung)	In der KF 1.1 & 1.2 enthalten für die Neubauteile In der KF 2.3 enthalten
	Trassierung westlich der B3	Forderung ist nicht bewertbar. Sie liegt zu großen Teilen deutlich außerhalb des umweltfachlichen und raumordnerischen Korridors.
	Umfahrung Entenfang	kein substantiell als Kernforderung bewertbarer Inhalt. Die gewählte Vorzugsvariante minimiert die Gesamtbetroffenheit. keine substantielle Kernforderung im Sinne einer NBS Hamburg - Hannover über A7/B3. Variante bestandsnah mit Ortsumfahrungen in Bewertungsmatrix als „nicht zielführende Variante“ enthalten
K.3	Ertüchtigung Bestand, ggf. mit Ortsumfahrungen Anordnung von zusätzlichen Tunneln	In der KF 3.1 enthalten
K.4	Verlängerung Bündelung mit BAB A7	-
K.5	Ausbündigung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region	-
K.6	Schaffung von zusätzlichen SPV-Halten	-
K.7	Bahnhof für Hanbüren	In der KF 5.3 enthalten
K.8	Wahrung von Orts- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen Sicherung von Siedlungsbeziehungen/Wegeverbindungen Deckel über Trasse bei Hasselhorst/Lohnde (für Schallschutz sowie Verhinderung der Zerschneidung)	In der KF 6 enthalten In der KF 3.1 enthalten In der KF 3.1 enthalten
	Erhalt der Waldwege bei Bové	-
K.9	Wahrung von Natur- und Landschaftsgebieten	-
K.10	3. Gleis Überebung-Lizenzen Erst Alpha-E, dann weiterer Dialog	In der KF 8 enthalten In der KF 9 enthalten
K.11	Ankauf von Grundstücken	-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Lfd.-Nr.	Forderungen aus Bürgerinformationsveranstaltung in Hannover 18.09.2025	Anmerkung DB
K.1	Übergesetzlichen Schallschutz im Bereich näher Wohnbebauungen	In der KF 1.1 & 1.2 enthalten
K.2	Alternative Trassierungsvarianten	In der KF 2.5 enthalten
	Anpassung der EU in ihren Dimensionen an die heutigen Verkehrserfordernisse (nicht nur 1:1 Ersatz)	In der KF 10.9 enthalten
	Erhalt des Bahnhofsgebäudes in Burgwedel	-
K.3	Anordnung von zusätzlichen Tunneln	-
K.4	Verlängerung Bündelung mit BAB A7	-
K.5	Anbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region	-
K.6	Schaffung von zusätzlichen SPV-Halten	-
K.7	Wahrung von Orts- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen	-
	Grünbrücken mit blauen	In der KF 6.1 enthalten
K.8	Sicherung von Siedlungsbeziehungen/Wegeverbindungen	-
K.9	Wahrung von Natur- und Landschaftsgebieten	Dem Minimierungsgebot folgend wurde die Neubaustrecke geplant. Aus technischen Zwangspunkten lässt sich eine Betroffenheit des Landschaftsschutzgebiets nicht vermeiden. Die Zerschneidung wurde dem Gebot folgend bereits bestmöglich minimiert.
	Bestmöglicher Schutz Hasbruch	-
K.10	3. Gleis Lüneburg-Jeizen	In der KF 8 enthalten
K.11	Ankauf von Grundstücken	In der KF 9 enthalten

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



LANDKREIS
HARBURG

ALPHAHETZ!

Rainer Rempe
Landrat Landkreis Harburg

Claudia von Ascheraden
Bürgermeisterin Samtgemeinde
Jesteburg

Svenja Städler
Bundestagsabgeordnete

Robert Isenhardt
Bürgermeister Gemeinde
Stöckte

André Bock
Landtagsabgeordneter

Olaf Mius
Bürgermeister Samtgemeinde
Hemmoor

Nadja Weippert
Landtagsabgeordnete

Emily Weede
Bürgermeisterin Gemeinde
Seevetal

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Forderungen DB-Neubaustrecke HH-H (kompakt)

1 LÄRMSCHUTZ

Im Bereich der Stadt Langenhagen verlaufen die Bahnstrecken 1710 nach Celle und die Strecke 1711 nach Walsrode im Bestand parallel. Während die Strecke nach Celle als Teil des Neubauprojekts Lärmschutzeinrichtungen nach aktuellem Standard erhalten soll, ist das für die parallel liegenden Abschnitte der Strecke 1711 nicht vorgesehen. Im Ergebnis verbleiben daher auf der Westseite der Bahngleise die Lärmschutzwände auf dem aktuellen – unzureichenden – Stand, während an derselben Stelle auf der Ostseite die Lärmschutzwände mehr als doppelt so hoch neu errichtet werden.

Der Lärmschutz muss auch entlang paralleler Bestandsstrecken auf den aktuellen Stand gebracht werden!

2 EISENBAHNÜBERFÜHRUNGEN

Die Eisenbahnüberführungen werden im Rahmen des Neubauprojekts sämtlich in der aktuell vorhandenen Dimension neu errichtet. Diese Dimensionen spiegeln die Anforderungen vom Beginn des letzten Jahrhunderts wider und genügen nicht den heutigen Anforderungen. Die zu geringe Durchlassbreite führt regelmäßig zu Fuß- und Radwegen in ungenügender Breite. Die aktuell zu geringe Durchfahrtshöhe verhindert die Erreichbarkeit und Verknüpfung von Gewerbegebieten in den Anliegerkommunen. Mit der Ausführung der neuen Überführungen in den aktuellen Dimensionen würde dieser Zustand für viele Jahrzehnte festgeschrieben.

In der Parallellage zur Bahnstrecke 1711 nach Walsrode soll überwiegend nur der östliche Teil der Überführungen erneuert werden. Für eine angemessene Weite nach heutigen Anforderungen muss hier auch der westliche Teil erneuert werden.

Bei Gewässer-Überführungen müssen die Anforderungen des Naturschutzes berücksichtigt werden, also z.B. Bermen für querende Tiere errichtet werden. Daraus ergibt sich ebenfalls eine größere Weite. In Abschnitten mit ebenerdiger Gleislage sind „Grünbrücken“ für den Biotopverbund von den durch die Baumaßnahmen zukünftig getrennten Lebensräumen vorzusehen.

Die Eisenbahnüberführungen müssen in ihren Dimensionen an die heutigen Verkehrserfordernisse angepasst werden!

3 REGIONALER NUTZEN

Für Burgwedel ist kein konkreter Nutzen der Neubaustrecke erkennbar, da weiterhin nur eine zweigleisige Strecke zum Hauptbahnhof Hannover führt. Die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts zwischen Langenhagen und Burgwedel (Hastbruch) für den Nahverkehr verbessert sich nicht ausreichend, um einen halbstündigen Takt zu ermöglichen. Der geplante neue Haltepunkt mit Überholgleisen benachteiligt den Regionalverkehr, da die Einfahrt an die Bahnsteige durch wartende Güterzüge blockiert werden könnte.

Für einen regionalen Nutzen muss eine halbstündige Nahverkehrsverbindung über Isernhagen und Burgwedel nach Celle möglich sein, perspektivisch auch ein S-Bahn-Verkehr!

4 UMWELT- UND NATURSCHUTZ

Die geplante Vergrößerung des Gleisabstandes und die flachere Böschungsneigung führen zum kompletten Entfall des vorhandenen Böschungsbewuchses. Die Bezeichnung dieser Flächen als „Ödland“ in den Planungsunterlagen verkennt deren ökologische Bedeutung. Besonders beim Queren des Schutzgebietes Hastbruch - ein weiträumiges offenes und feuchtes Grünland - sind Naturschutzbefürchtungen unzureichend berücksichtigt.

Der Gleisschotter ist Winterquartier von Reptilien wie Eidechsen. Die Bahnseitengräben sind Laichgewässer und Ganzjahreslebensräume für die Amphibien. Der Schotter wird entfernt und erneuert. Die Bahnseitengräben werden bei der geplanten Verbreiterung der Trasse zugeschüttet.

Die Natur- und Umweltschutzbefürchtungen entlang der bestehenden Streckenführung und in Schutzgebieten müssen umfassend berücksichtigt werden.

5 BAHNHOFSGEBÄUDE BURGWEDEL

Die Stadt Burgwedel hat das Bahnhofsgebäude erworben, um dort ein Serviceangebot insbesondere für die Busfahrer der Üstra vorzuhalten. Die DB plant jedoch den Entfall des Gebäudes.

Die Region Hannover hat die umfangreiche Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Burgwedel aus eigenen Fördermitteln mitfinanziert. Der Platz erhielt eine barrierefreie Anbindung an die Bahnsteige, eine neue Bushaltestelle, eine Fahrradgarage und Ladesäulen für die neu gestaltete P+R Anlage. Das ursprüngliche Mobilitäts-Konzept wäre damit hinfällig.

Der Erhalt des Bahnhofsgebäudes in Burgwedel muss gesichert werden, um die kommunalen Investitionen zu schützen und die geplanten Serviceangebote zu ermöglichen.

11.09.2025

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

[REDACTED]
Vorsitzender
Einwohnervertretung

[REDACTED]
29303 Lohheide

Betr.: Stellungnahme EV zur möglichen Bahntrasse

[REDACTED]
Im Folgenden nimmt die Einwohnervertretung (EV) des Gemeindefreien Bezirk Lohheide zum Thema „Neubautrasse der Deutschen Bahn (DB)“ Stellung.

Die EV spricht sich klar gegen einen Neubau der Bahntrasse zwischen der Stadt Bergen und dem Gemeindefreien Bezirk Lohheide aus. Die Gründe hierfür sind u.a. die zu erwartende extreme Lärmbelastung bei Tag und Nacht, die räumliche Abtrennung der Gemeinde von der Stadt Bergen und damit einhergehend die überhaupt nicht mehr vorhandene Möglichkeit des Spazierengehens / Fahrradfahrens im Umland

der Gemeinde, da durch die unmittelbare Nähe zum Truppenübungsplatz Bergen eine Insel-Situation entsteht.

Sollte der Bau der Trasse gegen den eindeutigen Willen der Bürger durchgeführt werden, so müssen deutliche positive Auswirkung des Neubaus identifiziert werden. Hier sei der Bau eines Regionalbahnhofes genannt. Wohlwissend, dass dieser nicht durch die DB, sondern vom Land Niedersachsen und der Stadt Bergen finanziert werden müsste. Da auch diese beiden Parteien die Neubautrasse ablehnen, ist eine Finanzierung fraglich. Der Standort des Regionalbahnhofes sollte nicht, wie von der DB vorgeschlagen, zwischen Bergen und Lohheide liegen, sondern im Bereich der Ortschaften Belsen und Offen.

Begründung: zwischen Bergen und Lohheide ist der Standort eines Regionalbahnhofes aus Verkehrsinfrastrukturgründen sehr ungünstig, da der gesamte Verkehr zum Bahnhof durch die 30er Zone an der Oberschule Bergen vorbeigeführt würde. Auch müsste der Verkehr durch das Stadtgebiet von Bergen fahren.

Der mögliche Standort des Regionalbahnhofes im Bereich Belsen und Offen hat folgende Vorteile:

- Bessere Erreichbarkeit durch ein bereits gut ausgebautes Straßennetz.
- Durch die Nähe zur Niedersachsenkaserne könnten dort stationierte Soldaten ihren Dienstort schnell und bequem erreichen. Dieses macht Sinn vor dem Hintergrund eines

zu erwartenden Truppenaufwuchses am Standort der Niedersachsenkaserne.

- Jährlich besuchen ca. 300000 Menschen das Konzentrationslager Bergen-Belsen. Der mögliche Bahnhof würde es den Besuchern erleichtern, zur Gedenkstätte zu gelangen.
- Das Einzugsgebiet des Bahnhofes würde sich erheblich vergrößern, da der Standort auch für die Bewohner der Gemeinde Winsen/Aller sehr gut zu erreichen wäre.

Die mögliche Trassenführung zwischen Lohheide und Bergen verläuft, gemäß Aussage DB, ca 7 m unterhalb der Erdoberfläche. Hier würde sind ein Deckel oder Tunnel förmlich aufdrängen. Dieser würde erheblich zur Lärmreduzierung beitragen. Dieser Vorschlag wurde der DB bereits unterbreitet. Nach Aussage der Bahn, ist eine Überdachung der Trasse in dem aufgezeigten Bereich in Verbindung mit dem dort eingeplanten Bahnhof nicht möglich. Da der Bahnhof auf Grund der o.a. Gründen, dort mehr als ungünstig ist, bedeutet das im Umkehrschluss, dass die Überdachung der Bahntrasse OHNE Bahnhof möglich ist. Auch würde die Landschaft nicht zerschnitten und die Fläche oberhalb des Deckels / Tunnels könnte bestenfalls weiterhin landwirtschaftlich genutzt und auch überquert werden. Während andernorts Brücken und Leitwände für Fledermäuse, bzw. Deckel über mehrspurige Autobahnen gebaut werden, muss auch hier für die betroffene Bevölkerung das Maximum an Schutz sichergestellt werden.

Durch den Schießlärm, der auf dem nahegelegenen Truppenübungsplatz erzeugt wird, ist die Bevölkerung schon erheblich belastet. Darum ist es zwingend erforderlich, beim Bau einer Bahntrasse, das Maximum für den Lärmschutz der betroffenen Bevölkerung zu tun.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender der Einwohnervertretung

Gemeindefreier Bezirk Lohheide



Gemeinde Isernhagen | Postfach 10 02 62 | 30902 Isernhagen

Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

-per Email: poststelle@bmv.bund.de

cc : bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com
- per Email

**Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover
-Kernforderungen der Gemeinde Isernhagen**

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Gemeinde Isernhagen bedankt sich für den persönlichen Austausch am 29.07.25 und übermittelt hiermit ihre Kernforderungen in Bezug auf die benannte Vorzugsvariante.

Grundsätzlich soll erwähnt bleiben, dass die Gemeinde Isernhagen die Notwendigkeit des Kapazitätsausbaus der Schieneninfrastruktur anerkennt. Durch die mittlerweile festgestellte vorzugswürdige pinke Trasse sind die (negativen) Auswirkungen für die Gemeinde Isernhagen, nunmehr deutlich überschaubarer, da sich diese innerhalb des Gemeindegebietes im Bestand befindet. Lediglich die Ortschaft Isernhagen H.B. bleibt betroffen und wird insbesondere durch die Kapazitätssteigerung des Schienenverkehrs und die Ergänzung zweier Überholgleise im Bereich um den Bahnhof in H.B. Veränderungen erfahren.

Wir sehen daher einen Teil der Anfang 2023 formulierten (Kern-) Forderungen als erledigt an. Diese betreffen vor allem die Forderungen in Bezug auf die „weinrote Trasse“. Gleichwohl behalten wir uns vor, die Kernforderungen zu erneuern, sollte es zu einer Überplanung der aktuellen Vorzugstrasse kommen.

Den Lärmimmissionen wird teilweise mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen begegnet. Dennoch können in den bisher zur Verfügung gestellten und im Internet abrufbaren Unterlagen ungelöste und nicht hinnehmbare Lärmbelastungssituationen in Isernhagen H.B. festgestellt werden:

Auf der Isophonenkarte „Nacht“ ist zu erkennen, dass südlich der Bahntrasse, auf Höhe der Straße Försterstieg und auf der Bahnhofstraße 12, 12A und 14 keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Eine Lärmschutzwand ist dort bislang anscheinend nicht vorgesehen. Dies hat zusätzlich Auswirkungen auf das derzeit in Planung befindliche Wohngebiet „Bode-Gelände“. Eine Planreife für dieses Baugebiet wird in Kürze gegeben sein.

Die vorstehend mitgeteilten Informationen dürfen nur für eigene Zwecke verwendet und insbesondere auch auszugsweise nicht an Dritte weitergeleitet werden.

FACHAMT:
Bau- und Planungsamt

DIENSTGEBÄUDE:
Bothfelder Straße 33

AUSKUNFT ERTEILT:

TELEFON:

E-MAIL:
/

IHR ZEICHEN:
/

SCHREIBEN VOM:
/

MEIN ZEICHEN:
610

DATUM:
26.09.2025

GEMEINDE ISERNHAGEN
Der Bürgermeister
Bothfelder Str. 29
30916 Isernhagen
t 0511 6153-0
f 0511 6153-4800
info@isernhagen.de
www.isernhagen.de

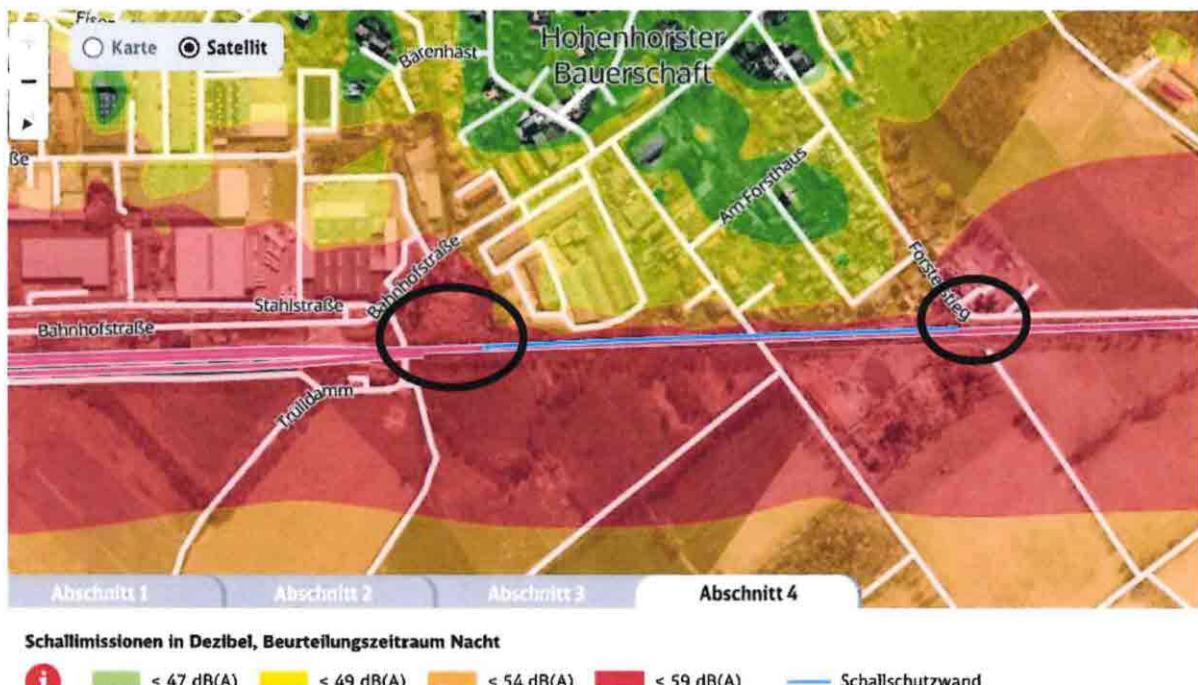
SK HANNOVER
IBAN:
DE23250501801042400770
BIC:
SPKHDE2HXXX

HANNOVERSCHE VOBA EG
IBAN:
DE24251900010022450200
BIC:
VOHAD2HXXX

PB HANNOVER
IBAN:
DE33250100300136656304
BIC:
PBNKDEFF

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt

Liniendurchführung Hannover–Hamburg | Variante Pink ~ Schallimmissionen



Hier fordert die Gemeinde Isernhagen, aktive Schallschutzmaßnahmen so umzusetzen, dass auch diese Wohnbereiche von den erhöhten dB(A)-Werten verschont bleiben:

- Verlängerung der Lärmschutzwand zum Schutz der bislang nicht geschützten Wohnbereiche
- Erhöhung der Lärmschutzwand auf 6m
- Darüber hinaus die Ausschöpfung sämtlicher Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für (Allgemeine) Wohngebiete wie bspw. Schienenstegdämpfer/Schienenstegabschirmung und ein besonders überwachtes Gleis
- Größtmögliche Verschiebung der Viergleisigkeit in Richtung Nord-Ost im Sinne eines besseren Schallschutzes für die in Bahnhofsnahe befindlichen Wohngebiete

Hier müssen zwingend Lösungen zur Entlastung der Anwohnenden vorbereitet werden.

Sollten die vorstehend genannten Maßnahmen unter keinen Umständen realisierbar sein, wird für die Betroffenen ein besserer passiver Schallschutz für Wohnräume und das nahe Wohnumfeld (inkl. Hausgärten) gefordert. Dies gilt für die Tag-, aber insbesondere für die Nachtzeiten, um lärmbedingte gesundheitliche (Folge-)Schäden zu vermeiden.

Darüber hinaus bleiben folgende Forderungen bestehen:

- Herstellung aller erforderlichen Brückendurchlässe für landwirtschaftliche Fahrzeuge in den rechtlich hierfür vorgesehenen Maximalwerten (Mindestdurchfahrtshöhe > 4.00m)
- Minimierung des Flächenverbrauchs
- Schallschutzmaßnahmen in größtmöglicher Konformität mit landschaftsplanerischer und städtebaulicher Verträglichkeit; eine transparente Kommunikation über mögliche Maßnahmen setzen wir voraus



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Konkret wird letztgenannter Punkt ergänzt um die Forderung, die Lärmschutzwände, dort wo funktional möglich, zu begrünen und so zusätzlich einen wertvollen Beitrag im Rahmen des Klimaschutzes und des Klimafolgenanpassungsmanagements zu leisten. So wird einerseits nicht nur eine größtmögliche Integration in das Orts- und Landschaftsbild geschaffen, sondern auch die Akzeptanz der betroffenen Menschen vor Ort gesteigert.

Abschließend behalten wir uns vor, weitere Forderungen zu formulieren, sollten neue Varianten, Unterlagen, Gutachten oder ähnliches vorliegen. Wir bitten in diesen Fällen um erneute Beteiligung.

Mit freundlichen Grüßen

(Mithöfer)

Landkreis Heidekreis, Postfach 1263, 29676 Bad Fallingbostel

DB InfraGO AG
Infrastrukturprojekte Nord
Lindemannallee 3
30173 Hannover

ABS/NBS Hannover-Hamburg: Kernforderungen Bad Fallingbostel, 25.09.2025
Ihr Schreiben vom 07.07.2025



der Heidekreis und seine kreisangehörigen Kommunen stehen zu den im Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord am 05.11.2015 formulierten Bedingungen der Region und zum seinerzeitigen Ergebnis. Der Kreistag hat dies in einer einstimmig am 24.06.2022 verabschiedeten Resolution noch einmal ausdrücklich bekraftigt.

Gleichwohl nehmen wir mit Bedauern zur Kenntnis, dass die Fortschritte zur Umsetzung vom optimierten Alpha E bisher gering sind.

Parallel dazu hat die DB InfraGO AG am 27.06.2025 ihre Vorzugsvariante für den Neubau einer Bahnstrecke Hannover-Hamburg als sog. "Heidevariante" veröffentlicht. Die parlamentarische Befassung des Deutschen Bundestages soll noch in diesem Jahr erfolgen.

Sollte der Deutsche Bundestag den Neubau der "Heidevariante" favorisieren, müssen die im Dialogforum Schiene Nord 2015 formulierten Bedingungen der Region auch für eine Neubaustrasse uneingeschränkt Gültigkeit haben.

Dies bedeutet konkret im Einzelnen:

- übergesetzlichen Lärmschutz unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte mit aktiven und erforderlichenfalls auch passiven Schallschutzmaßnahmen, d.h. im Einzelnen:
 - Bestmöglicher Gesundheitsschutz durch Vollschutz vor Bahnlärm unter Einhaltung der WHO-Werte; Berechnung und Darstellung der Schutzfälle sind zwingend durchzuführen, um entsprechende Maßnahmen daraus abzuleiten hier 75%-Zuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen, um gesunden Schlaf zu gewährleisten

- Vollschutz durch vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen, um die gesetzliche Immissionsgrenzwerte einzuhalten
 - Passiver Lärmschutz für alle Wohn- und Schlafräume, wenn Schutzfälle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht gelöst werden
 - Gesamtlärmbetrachtung, hier insbesondere 6-spurigen Ausbau BAB 7 einbeziehen: gemeinsamer Lärmschutz Bahn/BAB
 - Lärmschutz auch für Abstellgleise
 - Lärmschutz städtebaulich integrieren
 - Begrünung von Lärmschutzwänden
- Verbesserung des SPNV durch Einführung eines verlässlichen durchgängig 1-stündigen Takts auf der Amerikalinie
- zeitnahe Errichtung einer Ladeinsel am Bahnhof Soltau
- Realisierung eines höhenungleichen Bahnübergangs in der Walsroder Straße in Soltau
- Bestmöglicher Schutz vor Vibration/Erschütterung
- Verknüpfung der Amerikalinie mit der NBS
- Realisierung der Konzeptidee „Bahnhof Soltauer Heide“
- landschaftsgesetzliche Kreuzungsbauwerke
- Erhalt von Siedlungsbeziehungen
- vollumfänglicher angemessener Ausgleich von Wertverlusten der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer
- zweigleisiger Ausbau der Strecke Bennemühlen-Buchholz sowie Verbesserung der Taktung

Für den Bereich Bispingen wird überdies gefordert, die Trassenvariante 2.4 (B209 – Variante) umzusetzen und die bisher vorgestellte Variante, die zu erheblicher Zerschneidung der Ortschaften der Gemeinde Bispingen und zu nicht hinnehmenden Belastungen für Ihre Bewohnerinnen und Bewohner führt, nicht weiter zu planen.

Für den Bereich Wietzendorf gilt, dass die Gemeinde bereits jetzt durch die Lage zwischen zwei Truppenübungsplätzen maximal benachteiligt ist. Die jetzt geplante Trassenführung wird die Ortschaft Bockel komplett durchschneiden. Sie ist damit vom Kernort Wietzendorf gänzlich abgeschnitten.

Eine Kernforderung ist daher, dass Bockel bestmöglich an den Kernort Wietzendorf angebunden bleiben muss. Die Belastungen der Bürgerinnen und Bürger müssen in jeder Hinsicht maximal klein gehalten werden.

Die Wegebeziehungen, die durch die Trassenführung im gesamten Gemeindegebiet durchschnitten werden und insbesondere für den landwirtschaftlichen Betrieb erhebliche Einschränkungen bedeuten, müssen gutachterlich betrachtet und einer für die Landwirte akzeptablen Lösung zugeführt werden. Nachteile müssen dauerhaft ausgeglichen werden.

Die Auswirkungen auf den Tourismus müssen gutachterlich betrachtet werden. Nachteile müssen dauerhaft ausgeglichen werden.

Weitere Forderungen behalten wir uns ausdrücklich vor.

Zwecks Terminabstimmung zur vertieften Erörterung unserer Kernforderungen sowie eines Austausches zu den Vorplanungen werden wir in Kürze auf Sie zukommen.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Grote
Landrat



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Landkreis Celle | Amt 60 | Postfach 3211 | 29232 Celle

DB InfraGO AG

Amt für Bauen und Kreisentwicklung

Auskunft erteilt

Postfach 3211

29232 Celle

Trift 24

1.06

Dienstgebäude
Zimmer

Telefon
Telefax
E-Mail

Bei Antwort bitte angeben!

Bei Zahlung bitte angeben!

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom
07.07.2025

Mein Zeichen
60-RRO

Kassenzeichen

Celle, den
16.10.2025

Neubaustrecke Hannover-Hamburg;

Position des Landkreises Celle und Benennung von Kernforderungen

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 07.07.2025 sowie für das Gespräch am 25.08.2025 in meinem Hause, bei dem Sie die aktuellen Planungen der DB InfraGO AG (nachfolgend: Bahn) zur Neubaustrecke Hannover–Hamburg vorgestellt und erläutert haben.

Bevor ich im Einzelnen auf die Planungen eingehe, möchte ich Folgendes voranstellen:

Unstrittig ist, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Dreieck Hamburg–Bremen–Hannover seit Jahren dringend erforderlich ist – sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr. Insbesondere muss die Zuverlässigkeit der Strecke Hannover–Hamburg wiederhergestellt werden, damit sie für Pendlerinnen und Pendler sowie für den Fernverkehr eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellt. Derzeit erfüllt die Strecke diese Voraussetzungen aufgrund massiver Überlastung, Verspätungen und Zugausfällen bei weitem nicht.

Die Diskussion über Lösungen dauert seit über 30 Jahren an. Schon mit den Planungen zur Y-Trasse sollte die Hafenhinterlandanbindung verbessert werden – umgesetzt wurde bis heute nichts.

Hier in Celle wurde 2015 zur Vorbereitung der Kapazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg–Bremen–Hannover das Dialogforum Schiene Nord (DSN) mit insgesamt sieben Sitzungen durchgeführt. Dieser Beteiligungsprozess war transparent und ergebnisoffen angelegt. Er wurde mit über 100 Beteiligten aus Kommunen, Landkreisen, Bürgerinitiativen, Umwelt- und Verkehrsverbänden im Dreieck Hamburg–Bremen–Hannover sowie mit Vertretern des Bundes und des Landes Niedersachsen und der Bahn durchgeführt. Ergänzend hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich per Post oder Onlineformular in den Prozess einzubringen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Am Ende des DSN wurde am 5. November 2015 das „Abschlussdokument zum Dialogverfahren“ verabschiedet. Damit hatte das DSN mit der mehrheitlich beschlossenen „Alpha-Variante E“ eine Alternative zum Neubau der jahrzehntelang umstrittenen Y-Trasse gefunden. Diese wurde dann als „Alpha-E plus Bremen“ in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Dieses Ergebnis wurde von Politik und Gesellschaft breit getragen und hatte vor Ort eine hohe Akzeptanz.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, warum die seinerzeit auch von den Bundesgutachtern anerkannte Möglichkeit des Ausbaus der Bestandsstrecke nun nicht mehr verfolgt wird. Weder die Größe des Untersuchungsraums noch die Anforderungen an das positive Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV) von mindestens 1,0 haben sich seit dem DSN 2015 in einer Weise verändert, die ein Abweichen vom Alpha-E rechtfertigen könnte. Auch aus den Protokollen des DSN ergibt sich kein solcher Widerspruch. Alle Beteiligten gingen damals selbstverständlich davon aus, dass die Bahn Alpha-E umsetzt. Tatsächlich aber wurde in den letzten zehn Jahren nicht einmal der Versuch unternommen, einzelne Maßnahmen für die Strecke Hannover–Hamburg daraus zu realisieren. Selbst die für 2026 geplante Qualitätsoffensive und die Generalsanierung 2029 der Strecke sollen dafür nicht genutzt werden.

Als ein zentrales Argument für ihre Planungen führen Sie die Vorgaben des Deutschlandtaktes an. Dessen Grundidee ist sicherlich sinnvoll. Doch wenn die Umsetzung nur durch eine milliardenteure Neubaustrecke über 270 Kilometer quer durch weitgehend unzerschnittene Naturräume möglich sein soll – mit erheblichen Eingriffen in Landschaft und zusätzlichen Belastungen für die Bevölkerung im ländlichen Raum – dann zeigt sich, dass eine erneute Bewertung dringend geboten ist. Ich fordere Sie und die Verantwortlichen daher auf, den Deutschlandtakt an realistische Ausbauvarianten wie Alpha-E anzupassen.

Die am 27.06.2025 in einem kurzfristig angesetzten Informationstermin vorgestellten Unterlagen zur Vorzugstrasse haben mich in Umfang und Planungstiefe überrascht. Dass die Bahn bereits so weitgehende Planungen betrieben hat, ohne dies frühzeitig offenzulegen, untergräbt das Vertrauen in die Ernsthaftigkeit des Dialogs. Nun eine bereits weit entwickelte Vorzugsvariante zu präsentieren, die innerhalb eines halben Jahres im Bundestag parlamentarisch beschlossen werden soll, ist nicht akzeptabel.

Dieses Vorgehen unterscheidet sich deutlich von dem DSN-Prozess 2015, der über ein Jahr hinweg mit vielen Akteuren geführt wurde. Ihre Formate wie „Gläserne Werkstätten“ oder „Infomärkte“ ersetzen ein echtes Dialogforum in keiner Weise.

Für den derzeit von Ihnen geplanten Streckenabschnitt Rotenburg–Verden, auf den Sie auch in Ihrem Schreiben vom 07.07.2025 an mich verweisen, zeigen Sie, wie echte Beteiligung funktioniert und man eine Region mitnimmt. Hier haben Sie vor Ort die Öffentlichkeit über Runde Tische, Informationsveranstaltungen, Internetvisualisierungen und auch über bilaterale Gespräche frühzeitig eingebunden. Im Dialog mit der Region an der Strecke hat ein Projektteam aktiv über die gesamte Planungsdauer von drei Jahren das Vorhaben begleitet und mit den Akteuren der Region und in Abstimmung mit dem Projektbeirat Alpha-E passende Kernforderungen erarbeitet. Und wohlgerne: Bei dem Projekt geht es „nur“ um den Bau eines zweiten Gleises an der vorhandenen Strecke über 25 km.

All das hat für die Planungen zur Neubaustrecke nicht in vergleichbarem Umfang und Tiefe stattgefunden. Dadurch hätten jedoch mögliche Fehler und Planungshemmnisse frühzeitig betrachtet und ggf. ausgeräumt werden können. Auch der konfrontative Umgang der Bahn mit der „Vieregg-Rössler-Studie“ sowie Ihren entsprechenden Gegengutachten konnte sicherlich nicht zu einem konsensualen Ergebnis beitragen.

Ihrem Auftrag zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, wie er auch gesetzlich im § 25 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) normiert ist und wie auch das Bundesverkehrsministerium selbst in seinem „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ vorsieht, sind Sie bei weitem nicht nachgekommen!

So wird Vertrauen verspielt – bei der Bevölkerung vor Ort ebenso wie in der Politik. Ich befürchte, dass ein solches Vorgehen das Vertrauen in staatliches Handeln insgesamt schwächt.

Sehr geehrter Herr Hudaff, ich fordere Sie und die Bahn daher eindringlich auf, den Informations- und Beteiligungsprozess für ein Projekt dieser Tragweite den heutigen Ansprüchen an Transparenz und Partizipation anzupassen.

Der Landkreis Celle lehnt daher Ihre Planungen für eine Neubaustrecke und insbesondere die jetzt im Raum stehende Vorzugsvariante, die quer durch den Landkreis Celle verlaufen soll, klar ab!

Wir fordern die Bahn auf, endlich die Planungen zur Umsetzung des optimierten Alpha-E plus Bremen einzuleiten – ein Konzept, das auf einem breiten Konsens fußt, dessen Leistungsfähigkeit nachgewiesen ist und das mit überschaubaren Maßnahmen kurzfristig wesentliche Verbesserungen ermöglicht.

Gleichzeitig gestehe ich zu, dass über weitergehende Maßnahmen – bis hin zu einer Neubautrasse – gesprochen werden kann, wenn nachweislich und erst nach Umsetzung aller Alpha-E-Maßnahmen weiterhin Defizite bestehen. Dafür wäre jedoch zwingend ein neuer transparenter Beteiligungsprozess in Fortführung des DSN notwendig.

Aus diesem Grund habe ich auch die Bispinger Erklärung mitunterzeichnet und unterstütze die Forderungen des Projektbeirats Alpha-E sowie der Bürgerinitiativen. Die Inhalte der Bispinger Erklärung werden auch von meiner Kreispolitik über einen entsprechenden Beschluss mit großer Mehrheit unterstützt. Bitte nehmen Sie den mit dieser Erklärung zum Ausdruck gebrachten Widerstand und das Unverständnis der gesamten Region ernst. Andernfalls droht erneut ein jahrzehntelanger Stillstand bei der Verbesserung der Verbindung Hannover–Hamburg.

Darüber hinaus halte ich eine Raumverträglichkeitsprüfung nach Bundes- und Landesrecht für zwingend erforderlich. Nur so können Trassenvarianten unabhängig, unter Beteiligung der Öffentlichkeit und auf Grundlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft werden.

Vor diesem Hintergrund sehe ich eine parlamentarische Befassung allein auf Basis der von Ihnen entworfenen Vorzugstrasse zum jetzigen Zeitpunkt als völlig verfrüht an.

Mit Ihrem Schreiben vom 07.07.2025 verweisen Sie zudem auf die Möglichkeit, im Rahmen der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung und des Bundestagsbeschlusses vom 28.01.2016 zur parlamentarischen Befassung sogenannte „Kernforderungen“ bzw. „Bedingungen der Region“ zu benennen. Damit kann die Bundesregierung in Fällen regionaler Betroffenheit im Einzelfall, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel, besonderen Schutz von Anwohnern und Umwelt gewähren – über das gesetzlich vorgesehene Maß hinaus.

Ich werde Ihnen mit diesem Schreiben unter Abschnitt B entsprechende „Kernforderungen“ darlegen. Zugleich stelle ich ausdrücklich klar: Dies schmälert in keiner Weise meine vorgetragenen Argumente und meine Forderung nach der Umsetzung von Alpha-E. Ebenso wenig ist damit eine Zustimmung zu Ihren Plänen für eine Neubaustrecke verbunden. Im Gegenteil: Ich gehe davon aus, dass Sie meinen Argumenten folgen und die parlamentarische Befassung zum Jahresende nicht einleiten werden, da die Voraussetzungen hierfür derzeit eindeutig nicht gegeben sind.

Hinzu kommt, dass Ihr Schreiben vom 07.07.2025 ausschließlich an mich als Landrat des Landkreises Celle gerichtet war. Es war weder ersichtlich, ob die vom Ausbau unmittelbar betroffenen Städte und Gemeinden ebenfalls angeschrieben wurden, noch war klar, auf welchem Weg die Kernforderungen gebündelt und eingebbracht werden sollten. Sie verweisen in dem Schreiben lediglich auf das Verfahren beim Ausbau der Strecke Rotenburg-Verden. Ich habe daher die Kommunen angeschrieben, auf deren Siedlungsräume sich die Planung auswirkt. Ich habe sie über Ihr Schreiben in Kenntnis gesetzt und um die Benennung ihrer Positionen sowie etwaiger Kernforderungen gebeten. Dies sind die Städte Celle und Bergen, die Gemeinden Adelheidsdorf, Hambühren, Winsen, Eschede und Südheide und der gemeindefreie Bezirk Lohheide.

Die Antworten sind in den nachfolgenden Ausführungen zu A. und B. weitgehend aufgenommen. Darüber hinaus füge ich sämtliche Schreiben der Kommunen als Anlage bei und verweise ausdrücklich auch auf deren Inhalte.

A. Fehler, offene Fragen und Unklarheiten zu den Planunterlagen

Im Rahmen der Prüfung der von Ihnen auf der Projektwebseite veröffentlichten Unterlagen zur geplanten Neubaustrecke habe ich um ergänzende Informationen gebeten – insbesondere um die Übermittlung des genauen Trassenverlaufs als Shape-Datei zur Einbindung in mein GIS-System, damit ich die konkrete regionale Betroffenheit mit meinen Geodaten und Informationen abgleichen kann. Der auf der Projektwebseite dargestellte Trassenverlauf ist viel zu grobmaßstäblich. Ich habe auch um Übersendung der kompletten Schallimmissionsprognose gebeten, damit die zu erwartenden Lärmimmissionen an den einzelnen Wohngebäuden beurteilt werden können. Beides wurde trotz wiederholter Nachfragen unter Verweis auf „konzerninterne Regelungen“ bis heute nicht bereitgestellt. Dies erschwert eine sachgerechte Bewertung erheblich.

Die Stellungnahmen der Kommunen und die von mir veranlasste Prüfung durch die Fachbereiche Naturschutz, Wald, Wasserwirtschaft, Bodenschutz, Kreisstraßen, Immissionsschutz, Bauaufsicht, Denkmalschutz, Wirtschafts- und Tourismusförderung sowie Jagd haben zahlreiche Fehler, Unklarheiten und offene Fragen aufgezeigt.

Die Stellungnahmen machen deutlich, dass die vorgelegten Planunterlagen in wesentlichen Punkten unvollständig oder fehlerhaft sind und zentrale Belange nicht berücksichtigt wurden.

Hinzu kommen die Eindrücke aus den zahlreichen bilateralen Gesprächen meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie von der Informationsveranstaltung am 16.09.2025 im Stadtpalais in Celle. Insgesamt ist deutlich geworden, dass die Planungen zur Vorzugstrasse nicht die Transparenz, Nachvollziehbarkeit und fachliche Sorgfalt erkennen lassen, die bei einem derart gravierenden Eingriff in Natur, Landschaft, Verkehrsinfrastruktur und das gesellschaftliche Leben zwingend erforderlich wären.

In der Summe bestehen erhebliche Zweifel an der Angemessenheit, Plausibilität und Tragfähigkeit der derzeitigen Planungsgrundlagen. Diese Zweifel werden in den nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Themenfeldern im Detail belegt.

Fehlende Raumverträglichkeitsprüfung:

Die aktuellen Planungsunterlagen enthalten keinerlei Aussagen zur Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung (RVP). Dabei schreibt bereits § 1 Nr. 1 der Raumordnungsverordnung (ROV) eindeutig vor, dass bei Neubau oder wesentlichen Trassenänderungen von Schienenstrecken eine solche Prüfung verpflichtend durchzuführen ist. Es dürfte unumstritten sein, dass die Planungen zur Neubaustrecke Hannover–Hamburg raumbedeutsam und von überörtlicher Bedeutung sind – womit § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) Anwendung findet.

Gemäß § 15 Abs. 1 ROG muss die jeweils zuständige Raumordnungsbehörde die Raumverträglichkeit des Vorhabens in einem eigenständigen Verfahren prüfen. Für Niedersachsen ist das Verfahren zur RVP in den §§ 9 bis 13 des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes (NROG) konkretisiert. Danach prüft die zuständige Landesplanungsbehörde bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen – wie eine Neubaustrecke – auf ihre Raumverträglichkeit und bezieht sowohl die Fachbehörden als auch die betroffenen Kommunen und die Öffentlichkeit ein.

Gerade bei einem so konfliktbeladenen Projekt ist es sinnvoll, dass die Prüfung der Trassenalternativen in einem eigenständigen Verfahren quasi von einer „externen Instanz“ – nämlich der Raumordnungsbehörde – erfolgt. Auf diese Weise wird eine unabhängige Abwägung gewährleistet, die über die alleinige Sichtweise des Vorhabenträgers hinausgeht. Zudem garantiert das Verfahren

eine strukturierte Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung, sodass Konflikte frühzeitig erkannt, bewertet und im besten Fall entschärft werden können.

Die Vorteile der Raumverträglichkeitsprüfung sind:

- Frühe Bewertung der Raumverträglichkeit: Die RVP prüft die Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung und dient damit als übergeordnete Leitlinie.
- Abwägung von Alternativen: Unterschiedliche Trassenvarianten werden in einem transparenten Verfahren gegenübergestellt und auf Konfliktpotenziale untersucht.
- Einbindung von Öffentlichkeit und Fachstellen: Kommunen, Fachbehörden und Bürger können Stellung nehmen; ihre Belange fließen in die Abwägung ein.
- Klarheit für Folgeplanungen: Das abschließende Ergebnis, die „landesplanerische Feststellung“, formuliert klare Maßgaben für nachfolgende Genehmigungsverfahren.
- Begrenzter Zeitrahmen: Die RVP ist gesetzlich auf sechs Monate angelegt (§ 15 Abs. 5 ROG), was Planungssicherheit schafft.

Ich halte es für zwingend erforderlich, dass für die Neubaustrecke Hannover–Hamburg eine RVP durch das Land Niedersachsen durchgeführt wird. Dies würde sicherstellen, dass die raumordnerische Bewertung unabhängig, transparent und rechtlich verbindlich erfolgt.

Das BMV selbst beschreibt in seinem „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung – Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ in einem eigenen Kapitel unter Ziffer 4, dass die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (jetzt Raumverträglichkeitsprüfung) für solche Projekte zwingend erforderlich ist.

Diese objektive Betrachtung möglicher Trassenalternativen muss auch vor der parlamentarischen Befassung erfolgen, weil es sonst für die Trassenführung durch den Beschluss des Bundestages eine „Vorfestlegung“ gibt.

Verkehrszahlen nicht nachvollziehbar:

Grundlage für die Planung von Bahnstrecken sind die derzeitigen und erwarteten Verkehrszahlen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im Güterverkehr. Wenn die vorhanden Strecken hierfür nicht ausreichen, muss die Notwendigkeit für eine milliardenteure Neubaustrecke in dem geplanten Umfang auf Basis einer umfassenden und transparenten Darstellung der zugrunde liegenden Datengrundlagen und Prognosen nachgewiesen werden. Nur dann kann die Notwendigkeit objektiv nachvollzogen und bewertet werden.

Die Bahn stützt den Bedarf einer Neubaustrecke auf Verkehrszahlen, die weitgehend modellbasiert sind und auf zahlreichen Annahmen beruhen – insbesondere auf der Verkehrsprognose 2040. Diese Zahlen spiegeln Projektionen wider, die wesentliche Entwicklungen der letzten Jahre nicht berücksichtigen: Corona-Pandemie, veränderte Arbeits- und Pendlergewohnheiten, Digitalisierung, Energiekrise, Klimapolitik und demografische Verschiebungen. Zudem werden veraltete Grundlagen (wie Demographiedaten) aus den Jahren 2015/ 2016 verwendet. Die Berechnung des Deutschlandtaktes hängt direkt von diesen prognostizierten Verkehrszahlen ab. Es ist daher sachlich fragwürdig, die Notwendigkeit der Neubaustrecke allein aus diesen Prognosen abzuleiten, ohne alternative Maßnahmen transparent zu prüfen.

Die von der Bahn herangezogenen Prognosen sind zudem weder nachvollziehbar hergeleitet noch belastbar dokumentiert. Auf Ihrer Projektwebseite und in Informationsveranstaltungen werden stets dieselben stark verkürzten Werte wiederholt, ohne Quellenangaben oder eine transparente Herleitung. Die zentrale Frage, welche Daten und Berechnungen für die Verkehrsleistungsprognosen zugrunde gelegt wurden, bleibt unbeantwortet. Als betroffener Landkreis fordere ich eine vollständige Offenlegung der Datenherkunft sowie der Annahmen. Nur so sind eine öffentliche Diskussion und Hinterfragung möglich.

Auch der Vergleich zwischen den Verkehrsprognosen 2030 und 2040 zeigt Widersprüche auf. Während 2030 prognostiziert wurde, dass die Schiene beim Wachstum die stärkste Steigerung

verzeichnet (Schiene +43 % vs. LKW +39 %), fällt die erwartete Steigerung für die Schiene in der 2040-Prognose deutlich geringer aus. Zugleich wird argumentiert, dass die bestehende Infrastruktur den prognostizierten Anstieg der Güterverkehrsmengen (+35 % auf bestimmten Achsen) nicht bewältigen könne, weshalb zusätzliche Trassenkapazitäten erforderlich seien. Eine kritische Analyse zeigt jedoch, dass die 2040er-Prognose eine niedrigere Wachstumsrate der Gütertransportleistung als die 2030-Prognose annimmt, was die frühere Überbewertung des Bedarfs verdeutlicht. Zudem ist unklar, weshalb trotz der schwächer ausfallenden Prognose 2040 eine Neubaustrecke für größere Kapazitäten notwendig ist.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Bahn der Empfehlung aus dem Abschlussdokument des DSN für den Bestandsausbau nicht widersprach, wenngleich die Güterverkehrsprognose 2030 höher war als 2040. Nun werden niedrigere Güterverkehrsaufkommen prognostiziert, wofür der Bestandsausbau aber nicht mehr ausreichen soll. Es fehlt eine transparente Erklärung.

Die Notwendigkeit der Neubaustrecke wird stark an diese Verkehrszahlen geknüpft. Gleichzeitig wird nicht transparent dargelegt, in welchem Umfang Bestandsstrecke plus gezielte Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen die prognostizierten Verkehrsströme tatsächlich aufnehmen könnten. Eine Prüfung alternativer Maßnahmen, die geringere Kosten und Eingriffe in die Landschaft erfordern würden, bleibt aus.

Die Planungsgrundlage der Neubaustrecke beruht auf prognostizierten Verkehrszahlen, deren Herkunft, Methodik und Plausibilität nicht nachvollziehbar dargelegt werden. Ohne eine transparente und belastbare Prüfung alternativer Maßnahmen kann die Notwendigkeit der Neubaustrecke in dieser Form nicht überzeugend belegt werden.

Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses fehlt:

Bereits seit der erstmaligen Vorstellung der verschiedenen Neubaustrecken innerhalb des Landkreises Celle im Dezember 2021 fordern der Landkreis wie auch die Stadt Celle die Offenlegung der Berechnungen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis, welches letztlich zur Präferierung der von Ihnen vorgeschlagenen Vorzugstrasse (in den Planungen die pinke Variante) geführt hat. Bisher hat sich die Bahn jedoch stets geweigert, die entsprechenden Berechnungen offen zu legen, da diese vom Eisenbahnbundesamt durchgeführt wurden. Im Sinne eines so oft propagierten transparenten Planungsprozesses ist es jedoch immanent, dass diese Berechnungen offengelegt werden müssen, um sie nachvollziehen zu können und sie auf Plausibilität und Richtigkeit zu prüfen. Wie sich auch bei der Bewertungsmatrix der Raumwiderstände gezeigt hat, ist es nicht auszuschließen, dass Fehler in der Berechnung vorliegen können, die sich ggf. erheblich auf die Bewertung der einzelnen Varianten auswirken können.

Der von Ihnen vorgelegten Bewertungsmatrix ist weiter zu entnehmen, dass das KNV der Vorzugsvariante mit 1,02 sowie das des bestandsfernen Ausbaus (via Soltauer Heide und Bad Fallingbostel - weinrote Variante) mit 0,8 berechnet wurde. Das KNV des bestandsnahen Ausbaus mit Ortsumfahrungen (gelbe Variante) wird hier mit 0,28 und das des Bestandsausbaus (blaue Variante) mit < 0,28 berechnet.

Auffällig ist, dass das berechnete KNV der Vorzugsvariante nur äußerst knapp über dem notwendigen Schwellenwert von 1,0 liegt. Es ist daher nicht auszuschließen, dass bereits geringfügige Fehler oder Änderungen in den Annahmen dazu führen könnten, dass dieser Wert unterschritten wird und die Variante damit nicht mehr die Voraussetzung für eine weitere Betrachtung erfüllt. Ebenso ist es möglich, dass durch die Einbeziehung von Maßnahmen, die sich aus den Kernforderungen der betroffenen Region ergeben, eine Neubewertung zu anderen Ergebnissen führt – etwa zugunsten der bestandsfernen Variante (weinrote Variante), die dann ein $\text{KNV} \geq 1,0$ erreichen könnte.

Besonders kritisch ist in diesem Zusammenhang, dass ein KNV von nur knapp über 1,0 bedeutet, dass die zu erwartenden Nutzen den Aufwand gerade eben decken. Bereits geringfügige Veränderungen, wie steigende Baukosten, abnehmende Gütertransporte oder die nicht in vollem Umfang

eintretende prognostizierte Verdopplung im Schienenpersonenverkehr, könnten den Wert unter die Schwelle von 1,0 drücken. Für ein solches rechnerisches „Wagnis“ die dauerhafte Zerschneidung einer ganzen Region in Kauf zu nehmen, erscheint aus Sicht des Landkreises nicht vertretbar.

Ebenso erscheint es zumindest fraglich, warum die Varianten zum Bestandsausbau mit und ohne Ortsumfahrungen ein so eklatant ungünstiges KNV im Vergleich zu Neubauprojekten aufweisen.

All das lässt sich aufgrund der fehlenden Offenlegung der Berechnung des KNV nicht nachvollziehen. Für die notwendige Transparenz sollte es auch im Interesse der Bahn und des Eisenbahn-bundesamtes sein, die Berechnung mit den finanziellen Bewertungen aller Positionen dezidiert, überprüfbar und leicht verständlich darzustellen, um auch hierfür eine Akzeptanz zu schaffen.

Neuberechnung des Deutschlandtaktes erforderlich:

Die Konzeption des Deutschlandtakts wird in den Planungen zur Neubaustrecke als zentraler Be- gründungsfaktor angeführt. Doch die tatsächliche Berechnungsgrundlage, auf deren Basis Takt- knoten, Linienverläufe und infrastrukturelle Anforderungen entwickelt wurden, ist in wesentlichen Teilen nicht öffentlich einsehbar. So ergibt sich keine Transparenz über zugrunde liegende Fahr- plandaten, Netzsimulationen oder Bewertungsmodelle. Es ist weiterhin nicht nachvollziehbar, wie Engpässe konkret bewertet wurden, insbesondere auf bestehenden Strecken.

Aus diesem Grund ist es nicht hinnehmbar, dass auf der offiziellen Projektseite zur Neubaustrecke folgende Informationen nicht auffindbar oder nicht bereitgestellt sind:

- Kein detaillierter Zeitfahrplan oder Fahrplangrafik zur Darstellung der künftigen Zugbewe- gungen.
- Keine Erläuterung der Methodik zur Herleitung des Deutschlandtakts.
- Keine konkreten Aussagen zur zukünftigen Bedienung einzelner Städte wie Celle.
- Keine Szenarienvergleiche (z. B. Deutschlandtakt mit / ohne Neubaustrecke, Variante Al- pha-E).

Ein Infrastrukturprojekt von dieser Tragweite muss höchsten Anforderungen an öffentliche Kom- munikation und Nachvollziehbarkeit genügen. Der aktuelle Informationsstand ist jedoch unzu- reichend und verhindert eine fundierte Beteiligung der betroffenen Regionen. Der Deutschlandtakt darf nicht zu einem reinen Fernverkehrsprojekt für wenige Knotenpunkte verkommen - er muss auch der Erschließung und Anbindung der Fläche dienen.

Bewertungsmatrix/ Raumwiderstandsklassenzuordnung nicht nachvollziehbar:

Die Bewertungsmatrix, die zur Auswahl und Bewertung der Trassenkorridore herangezogen wurde, ist in ihrer Struktur und Gewichtung intransparent, methodisch zweifelhaft und somit als objektive Entscheidungsgrundlage für ein Milliardenprojekt mit massiven regionalen Eingriffen ungeeignet.

Bereits bei einer überschlägigen Prüfung wurden widersprüchliche bzw. fehlerhafte Einstufungen, etwa im Bereich Schutzgebiete, Siedlungsnähe oder Zerschneidung sensibler Landschaftsräume festgestellt. So ist die Gewichtung einzelner Kriterien und die Einordnung der Kriterien in Raumwi- derstandsklassen nicht nachvollziehbar.

Die Bewertungsmatrix weist zudem Rechenfehler auf und einige Werte (erste Spalte der jeweiligen Variante) erscheinen nicht nachvollziehbar. Bspw. ist unter der Lfd. Nr. 1.10.9 „Vorranggebiet Hochwasserschutz“ bei Variante Pink ein „normierter Vergleichswert“ von 10 mit einer „Gewich- tung“ von 2 zu einem „gewichteten normierten Vergleichswert (gewV)“ von 2, statt 20 berechnet worden. Allein dieser Fehler würde bei der Bewertung „Hauptkriterium Raumordnung“ zu einer Änderung der Rangfolge führen.

Bereits mit meinem Schreiben vom 03.12.2021 habe ich Sie auf gravierende Fehler bei der Zuord- nung der Raumwiderstandsklassen (RWK) bei der Erstellung der Sensitivbetrachtung hingewiesen. Ergänzend hierzu ist noch anzumerken, dass die Zuordnung und Bewertung von

Landschaftsschutzgebieten in der Raumwiderstandssystematik aus Sicht des Landkreises Celle nicht hinnehmbar ist. Diese wurden durchgehend lediglich der RWK III (mittlerer Widerstand) zugeordnet. Landschaftsschutzgebiete haben jedoch einen rechtlich gesicherten Schutzstatus, der über einen bloßen „mittleren Widerstand“ hinausgeht, weshalb die tatsächliche ökologische, landschaftliche und klimatische Bedeutung dieser Flächen durch die Matrix systematisch unterschätzt wird. Eine Einstufung in Klasse II (hoher Widerstand) ist zwingend geboten.

Des Weiteren überplant der dargestellte Trassenverlauf z.B. ein Feuchtbiotop, das als Teilbereich 4 des B-Plans Nr. 17 der Gemeinde Hambühren „Gewerbegebiet kleine Häg“ als Ersatzbiotop festgesetzt wurde. Dies ist in den vorliegenden Plänen nicht enthalten und wurde entsprechend nicht behandelt. Es ist nicht auszuschließen, dass Ähnliches auch an anderer Stelle vorzufinden ist.

Es ist nicht belegbar, dass keine weiteren Fehler in der Matrix vorliegen, sodass davon auszugehen ist, dass das Ergebnis der Auswertung der RWK nicht korrekt ist!

Die Matrix in der derzeitigen Form verfehlt demnach ihren Zweck: Sie soll Planungsvarianten transparent und nachvollziehbar machen. In ihrer jetzigen Form ist mit ihr kein belastbarer Variantenvergleich mit nachvollziehbaren Alternativszenarien (z. B. Alpha-E oder Trasse entlang des Truppenübungsplatzes) möglich.

Besonders unverständlich ist, dass die Trassenvariante westlich des Truppenübungsplatzes Bergen (weinrote Variante) offenbar nicht ernsthaft geprüft oder frühzeitig aus nicht öffentlich nachvollziehbaren Gründen ausgeschlossen wurde.

Diese Variante läuft ab Bad Fallingbostel bis Großburgwedel entlang der A7, ist damit eine echte „A7-Variante“ und erfüllt die Bündelungsfunktion. Mit dieser Variante könnten erhebliche Zerschneidungen von Landschaftsräumen und bewohnten Gebieten vermieden werden, und sie wäre im Vergleich zu den nun untersuchten Korridoren deutlich raumverträglicher. Mir wurden bislang keine Unterlagen zu Gesprächsergebnissen mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) zur Nutzung oder Einbindung des Truppenübungsplatzes vorgelegt. Ein Ausschluss dieser Variante ohne transparente Begründung ist nicht akzeptabel. Der Landkreis Celle fordert, dass diese Trassenoption erneut ernsthaft geprüft und öffentlich dargelegt wird.

Aufgrund der vorangestellten Punkte fordert der Landkreis Celle daher eine vollständige Neubewertung der Raumwiderstandsklassen – unter besonderer Berücksichtigung der tatsächlichen Schutzgüter vor Ort. Es sei an dieser Stelle nochmals angefügt, dass nicht alle Punkte abgeprüft werden konnten und dennoch eine Vielzahl von Ungereimtheiten festgestellt wurde.

Neue Nahverkehrsverbindung fraglich/ bestehender Fernverkehrshalt Celle in Gefahr:

Die von Ihnen in der Öffentlichkeitsarbeit hervorgehobenen Vorteile für die Region – besserer Nahverkehr, neue Haltepunkte und kürzere Fahrzeiten – sind in den vorliegenden Unterlagen nicht belegt. Weder für den Landkreis Celle noch für die Region insgesamt ist erkennbar, wie die angeblichen Vorteile konkret umgesetzt werden sollen. Ein Halt in Soltau oder Bergen würde erhebliche Baukosten verursachen, deren Finanzierung allein dem Land Niedersachsen obliege. Angesichts der deutlich ablehnenden Haltung des Landes sowie der erheblichen Folgekosten für Bau und Betrieb erscheint es völlig unrealistisch, dass das Land diese Lasten tragen kann.

Bereits im Rahmen des Programms des Landes Niedersachsen zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken für den SPNV wurde die Strecke Celle–Soltau (Heidebahn) aufgrund eines negativen KNV verworfen. Grund war auch, dass die zu erwartenden Fahrgäste nicht ausreichen, um einen wirtschaftlichen Betrieb der Strecke sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund ist es schwer nachvollziehbar, wie ein Halt an einer noch teureren Neubaustrecke dauerhaft tragfähig sein soll.

Auch die von Ihnen genannten Fahrzeiten wie „Bergen–Hamburg in 45 Minuten“ oder „Bergen–Hannover in 30 Minuten“ bleiben unklar. Gelten diese Werte ohne Umstieg und ohne Zwischenhalte? Wie soll die Anbindung in Soltau konkret aussehen, wenn der geplante Bahnhof „Soltauer Heide“ nach den Visualisierungen nicht einmal als Kreuzungsbahnhof ausgeführt ist? Ohne

belastbare Aussagen zu Finanzierung, Verkehrsbestellung und Netzeinbindung sind die versprochenen regionalen Vorteile nicht nachvollziehbar.

Die Neubaustrecke wird in erster Linie mit dem Ziel geplant, den SPFV, also die ICE und EC/IC Verbindungen, zwischen Hannover und Hamburg zu beschleunigen und die Vorgaben des Deutschlandtaktes zu erfüllen. Gleichzeitig soll der SPNV deutlich ausgeweitet werden. Zwar betont die Bahn, dass der heutige Fernverkehrsstandard für den Halt Celle nicht verändert werden soll, doch daran bestehen erhebliche Zweifel. Sollten Güterverkehr und ein intensiverer SPNV künftig weitgehend über die Bestandsstrecke abgewickelt werden, wäre diese ausgelastet – Kapazitäten für den Fernverkehr blieben kaum bestehen.

Damit stellt sich die grundsätzliche Frage: Warum wird überhaupt eine milliardenteure Neubaustrecke geplant, wenn angeblich gleichzeitig ein Teil des Fernverkehrs weiterhin über die Bestandsstrecke über Celle-Uelzen-Lüneburg geführt werden soll? Die Befürchtung liegt nahe, dass über die Bestandsstrecke aus Kapazitätsgründen kein Fernverkehr laufen wird und das Oberzentrum Celle damit als Fernverkehrshaltepunkt perspektivisch geschwächt oder gar abhängt wird. Derzeit bestehen direkte IC- und ICE-Verbindungen ab Celle. Künftig könnte der Anschluss an den Fernverkehr nur noch durch Umstieg in Hannover oder Hamburg möglich sein – mit Verlust der Direktanbindungen und einer deutlichen Verschlechterung der Aufenthaltsqualität.

Bis heute ist nicht nachvollziehbar, welche Art von Zügen zum SPFV (ICE, IC, EC) und SPNV (S-Bahn, Metronom, DB Regio u.ä.) die Stadt Celle künftig tatsächlich bedienen werden. Ebenso fehlen konkrete Aussagen zu Taktzeiten, Umsteigezeiten für Pendlerinnen und Pendler nach Hamburg und Hannover sowie zu zusätzlichen Fahrzeiten oder Umwegen (z. B. über den Hauptbahnhof Hannover). Auch ist nicht klar, wieviel Güterzüge den Bahnhof Celle passieren werden.

Die Planungen zur Neubaustrecke beginnen an der Stadtgrenze zu Hamburg in Meckelfeld und enden bei Hannover-Langenhangen. Die beiden Hauptbahnhöfe Hannover und Hamburg sind bereits jetzt deutlich überlastet. Es stellt sich die Frage, wie die erwarteten und geplanten Zuwächse im SPFV und SPNF (+50%) in diesen neuralgischen Knotenpunkten bzw. Engstellen überhaupt bewältigt werden sollen. Allein der geplante Bau eines weiteren Gleises in Hannover wird die Zunahme an Halten nicht bewältigen können. Für die Landeshauptstadt Hannover ist dann zu befürchten, dass sie in Teilen vom SPFV abhängt wird. Auch ob die Kapazitäten für die Weiterführung des SPFV nach dem Bahnhof Hannover mit den prognostizierten Zuwächsen in Richtung Süden, Osten und Westen ausreichen, ist völlig unklar. Entsprechende Fragen hierzu werden gar nicht oder nur ausweichend beantwortet.

Solange diese Fragen unbeantwortet bleiben, kann von einem verlässlichen Konzept für die regionale Anbindung keine Rede sein.

Zudem ist unklar, ob sich die zukünftige Bedienung der Bahnhöfe Eschede und Unterlüß an der Bestandsstrecke nicht verändert. In Unterlüß in der Gemeinde Südheide ist ein Unternehmen (größter Arbeitgeber des Landkreises mit bundesweiter Bedeutung) ansässig, welches von der eng getakteten Anbindung abhängig ist. Für die Haltepunkte Eschede und Unterlüß darf es zu keiner Verschlechterung im Personenverkehr kommen. Vielmehr sind die Haltestellen endlich barrierefrei herzustellen.

Bau einer Umgehungsstraße Bergen nicht möglich:

Seit vielen Jahren ist für die Stadt Bergen eine Ortsumgehung im Verlauf der Bundesstraße 3 vorgesehen, die im Bundesverkehrswegeplan enthalten und sowohl im geltenden als auch im derzeit in Aufstellung befindlichen Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Celle als Vorbehaltsgebiet „Hauptverkehrsstraße“ raumordnerisch gesichert ist. Dieser Umstand wurde der Bahn mehrfach schriftlich mitgeteilt. In den vorliegenden Unterlagen finden sich hierzu jedoch keinerlei Aussagen.

Die geplante Trasse der Umgehungsstraße soll westlich zwischen Bergen und Hasselhorst verlaufen – exakt in dem Bereich, in dem auch die Neubaustrecke sowie der von Ihnen avisierte Nahverkehrshalt für Bergen vorgesehen sind. Nach den Visualisierungen auf Ihrer Projektwebseite soll die Strecke hier sogar auf sechs Gleise aufgeweitet werden. Eine Umgehungsstraße müsste folglich zwischen der Stadt Bergen und dem geplanten Bahnhof verlaufen, da ansonsten die Neubaustrecke zweimal gekreuzt werden müsste. Der dafür zur Verfügung stehende Raum erscheint jedoch offenkundig nicht ausreichend, um sowohl die Neubaustrecke mit der Aufweitung auf sechs Gleise sowie den Bahnhof als auch die Umgehungsstraße zu realisieren.

Sollte die Neubaustrecke tatsächlich realisiert werden, stellt sich die Frage, ob ein Verschieben des Bahnhofs weiter südlich von Bergen nicht ohnehin zweckmäßiger wäre. Dies hätte mehrere Vorteile: Zum einen müsste der gesamte Zu- und Abgangsverkehr nicht mehr durch die Innenstadt von Bergen geführt werden, was die bereits heute unzureichende Straßeninfrastruktur entlasten würde. Zum anderen ließe sich auf diese Weise eine bessere Einbindung des Bahnhofs in den bestehenden ÖPNV herstellen.

Zu all diesen entscheidenden Konflikten und Fragestellungen fehlen in den bisherigen Unterlagen jedwede Aussagen. Eine belastbare Auseinandersetzung mit der gesicherten Trasse der B 3-Ortsumgehung ist zwingend erforderlich.

Gedenkort „Rampe Bergen“ wird nicht ausreichend berücksichtigt:

Hinsichtlich des denkmalgeschützten Rampenbereiches der Gedenkstätte Bergen-Belsen ist festzustellen, dass die Rampe ein untrennbarer Bestandteil der Gedenkstätte ist. Der Ortsbezug zur Gedenkstätte ist elementar. Die Rampe wird regelmäßig von Schulklassen, Besuchergruppen sowie zahlreichen internationalen Gästen besucht.

Durch die geplante Vorzugstrasse für den Neubau der Bahnstrecke wäre ein angemessenes Gedanken an diesem Ort künftig nicht mehr möglich. Die Trasse würde den Bereich faktisch zerschneiden, wodurch der historische Zusammenhang der Gedenkorte auseinandergerissen würde. Hinzu kämen massive optische und akustische Beeinträchtigungen. Die Stille und Würde des Ortes, die für eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Verbrechen des Nationalsozialismus unverzichtbar sind, gingen dadurch verloren.

Die geplante Neubaustrecke würde die Authentizität des Ortes untergraben. Die zusätzliche Lärmbelastung schränkt die ruhige, konzentrierte Atmosphäre ein, die für das individuelle wie auch für das kollektive Erinnern unabdingbar ist. Der Ort würde nicht mehr „erfahrbar“ bleiben – seine Wirkung und Authentizität würden verfälscht. Auch die wichtige Bildungsarbeit, die heute wesentlich auf der direkten, ungestörten Begegnung mit dem historischen Ort beruht, wäre in ihrer Qualität gefährdet.

Besonders schwer wiegt die Symbolik: Ein so bedeutender Gedenkort würde ausgerechnet durch ein Verkehrsmittel beeinträchtigt, das historisch eng mit Deportationen in die Konzentrationslager verbunden ist. Dies hätte eine erhebliche, auch internationale Signalwirkung und wirft Fragen danach auf, mit welcher Sensibilität und welchem Respekt Bahn und Bundesregierung der Erinnerung an den Holocaust begegnen.

Darüber hinaus ist der Umgebungsschutz der Gedenkstätte verletzt. Schon die Errichtung großflächiger Bauwerke wie Trassenanlagen, Brücken oder Schallschutzwände würde die historische Topographie und damit die Würde des Ortes nachhaltig stören. Auch besteht die Gefahr, dass historische Bausubstanz im Bereich der Rampe durch Bauarbeiten beschädigt oder zerstört wird.

Sollte die Planung trotz dieser Bedenken weiterverfolgt werden, ist mindestens die in den Unterlagen dargestellte alternative Linienführung (gestrichelte pinke Linie) in den weiteren Planungen vorrangig zu berücksichtigen. Diese Variante würde die Zerschneidung mindern und den Abstand zur Gedenkstätte vergrößern.

Unklar bleibt zudem, welche weiteren Kulturdenkmale entlang der gesamten Trasse betroffen wären. Es ist zwingend sicherzustellen, dass weder Einzeldenkmale noch denkmalgeschützte Ensembles oder städtebauliche und landschaftsprägende Bestandteile – etwa historische Parkanlagen, Bauerngärten, Straßen, Wege oder Sichtachsen – zerstört oder in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden. Hierzu enthalten die Unterlagen keinerlei Aussagen.

Bestehende Wegeverbindungen werden zerschnitten:

Die geplante Neubaustrecke durchschneidet den Landkreis Celle in Nord-Süd-Richtung auf ca. 40 km Länge und kreuzt dabei eine Vielzahl bestehender Straßen- und Wegeverbindungen.

Bei einer Realisierung dieses Vorhabens würden die Bundesstraßen B 3 (mehrfach) und B 214 sowie die Landesstraßen L 180, L 298 und L 310 und fünf Kreisstraßen (K 70 Bleckmar – B 3, K 69 Bergen – Hasselhorst, K 67 Offen – Belsen, K 24 Hassel – Sülze, K 26 Wittbeck – Hustedt) im Landkreis Celle gekreuzt. Es wird davon ausgegangen, dass diese Straßen mit Überführungsbauwerken (Brücken) gekreuzt würden.

Neben der Kreuzung dieser Straßen würden aber auch viele weitere Gemeindestraßen oder auch andere Wege- und Funktionsverbindungen gekreuzt. So ergibt sich im Gebiet der Stadt Bergen aus den vorliegenden Unterlagen, dass derzeit 51 Querungen für den Fahrzeugverkehr bestehen, nach den Planungen der Bahn sollen künftig jedoch nur noch 19 Übergänge erhalten bleiben.

Diese drastische Reduzierung der Querungen, die auch in den übrigen Bereichen geplant ist, hätte erhebliche Auswirkungen: Für Rettungsdienste und Feuerwehren verlängern sich die Anfahrtszeiten, weil Einsatzfahrzeuge künftig weite Umwege fahren müssten, um die Neubaustrecke zu kreuzen. Gerade im ländlichen Raum, wo kurze Reaktionszeiten im Notfall lebenswichtig sind, ist dies nicht hinnehmbar.

Besonders betroffen wäre die Landwirtschaft. Zahlreiche Acker- und Grünlandflächen liegen beidseits der geplanten Trasse. Wenn Überfahrten oder Unterführungen entfallen, müssen Landwirte für den täglichen Bewirtschaftungsverkehr zum Teil erhebliche Umwege in Kauf nehmen. Das bedeutet nicht nur höhere Kosten und einen deutlich höheren Zeitaufwand, sondern auch zusätzliche Belastungen durch Mehrverkehr auf den verbleibenden Straßen.

Weiterhin würde die geplante Neubaustrecke den Ortsteil Hasselhorst im gemeindefreien Bezirk Lohheide zwischen dem NATO-Truppenübungsplatz Bergen und der geplanten Trasse komplett einschließen („Einkesselung“). Dies würde zu einer unzumutbaren Einschränkung der Bewegungsfreiheit und Lebensqualität der Einwohner führen.

Die vorgelegten Planungen lassen nicht erkennen, dass diese schwerwiegenden Folgen für Verkehrssicherheit, Rettungswesen und Landwirtschaft ausreichend berücksichtigt wurden. Hier bestehen gravierende Defizite, die zwingend geklärt werden müssen.

Lärmschutz nicht ausreichend berücksichtigt:

Die Beschaffenheit und der Betrieb von Fahrzeugen, der Bau und die Änderungen von Straßen und Schienenwegen ist in §§ 38 bis 43 des Bundes-Lärmmissionsschutzgesetzes (BlmSchG) geregelt. Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen (Gleiskörper) ist gemäß § 41 Abs. 1 BlmSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche (nach Inbetriebnahme) hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik (vgl. § 3 Abs. 6 BlmSchG) vermeidbar sind. Eine schädliche Umwelteinwirkung liegt nicht erst dann vor, wenn ein Schaden eingetreten ist oder unmittelbar hervorsteht, sondern wenn bei objektiver Betrachtung die Möglichkeit einer Störung in Bezug auf bestimmte Rechtsgüter gegeben ist.

Zur immissionsschutzrechtlichen Beurteilung von Verkehrslärm ist die 16. BImSchV (Verkehrslärm-schutzverordnung) heranzuziehen, in § 2 Abs. 1 BImSchV werden die einzuhaltenen Immissions-grenzwerte für die einzelnen Gebietskategorien festgelegt.

Demgegenüber gestellt werden im Folgenden die Immissionsrichtwerte der 6. Allgemeinen Verwal-tungsvorschrift zum BImSchG - Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), die dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Ge-räusche dient. Sie gilt für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbe-dürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen. Beispielhaft sind Supermärkte, Biogasanlagen sowie Gastronomie- und Gewerbebetriebe zu nennen. In Ziffer 6.1a) – g) TA Lärm sind die geltenden Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden festgelegt.

Der Vergleich zwischen den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und den Immissionsricht-werten der TA Lärm zeigt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV im Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr) für alle Gebietskategorien mindestens 9 dB(A) über denen der TA-Lärm liegen, bei reinen Wohngebieten sind es sogar 14 dB(A) (siehe folgende Tabelle).

Gegenüberstellung TA Lärm – 16. BImSchV

TA-Lärm	16. BImSchV
in Gewerbegebieten tags 65 dB(A) nachts 50 dB(A)	in Gewerbegebieten tags 69 dB(A) nachts 59 dB(A)
in urbanen Gebieten tags 63 dB (A) nachts 45 dB (A)	in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten tags 64 dB (A) nachts 54 d (A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten tags 60 dB(A) nachts 45 dB(A)	
in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten tags 55 dB(A) nachts 40 dB(A)	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Klein-siedlungsgebieten tags 59 dB(A)
in reinen Wohngebieten tags 50 dB(A) nachts 35 dB(A)	nachts 49 dB(A)
in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstal-ten tags 45 dB(A) nachts 35 dB(A)	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Alten-heimen tags 57 dB(A) nachts 47 dB(A)

Vor dem Hintergrund dieser in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerte ist für die an der Neu-bau-Trasse angrenzenden Gebieten mit Wohnnutzung davon auszugehen, dass sich die Lärmsi-tuation im Vergleich zur bisher gemäß TA Lärm zulässiger Lärmsituation verschlechtert und eine deutliche Erhöhung der Lärmbelastung zu erwarten ist (Hinweis: Eine Zunahme von 10 dB wird vom menschlichen Gehör als eine Verdopplung der Lautstärke empfunden).

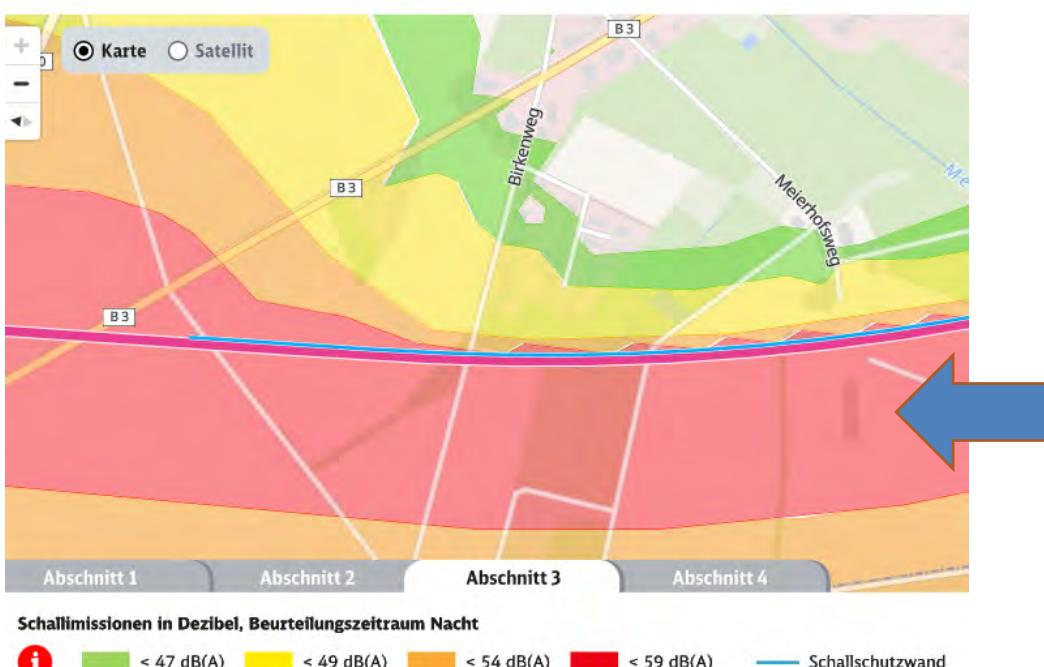
Zu beachten ist dabei auch, dass eine Summenpegelbildung unter Berücksichtigung von Lärmvor-belastungen durch bereits vorhandene Straßen und Schienenwege, gewerbliche Anlagen, Sport-plätze o.ä. im Rahmen der §§ 41-43 BImSchG und der 16. BImSchV nicht vorgesehen ist. D.h. bei einer schon durch Vorbelastungen bestehenden Ausreizung der gemäß TA-Lärm maximal gelten-den Immissionsrichtwerte ist ein Bahnbetrieb dennoch zulässig, so lange der Einzelbeitrag der

Bahn den jeweiligen Wert der 16. BImSchV am Immissionsort nicht überschreitet. Würde beispielsweise in einem Dorf-/ Kern-/ Mischgebiet eine Vorbelastung in der Nachtzeit von 45 dB(A) bestehen, wäre in Addition mit dem Pegel der 16. BImSchV ein Immissionswert von ca. 54,5 dB(A) zulässig. In einem allgemeinen Wohngebiet mit einer Vorbelastung in der Nachtzeit i.H.v. 40 dB(A), wäre in Addition mit dem Pegel der 16. BImSchV ein Immissionswert von ca. 49,5 dB(A) zulässig.

Die veröffentlichten Ergebnisse der schalltechnischen Voruntersuchung geben lediglich einen ersten groben Eindruck über die zu erwartende Geräuscsituation an den durch Verkehrslärm betroffenen Ortschaften. Zur weiteren Beurteilung wird das umfassende Gutachten benötigt, in dem u.a. die ermittelten Beurteilungspegel an den einzelnen Immissionsorten dargestellt sowie die Emissionsansätze (inkl. Schallschutzmaßnahmen) beschrieben werden. Die für den Betrieb des geplanten Bahnhofs Bergen getroffenen schalltechnischen Annahmen sind ebenfalls darzulegen.

Bereits bei der überschlägigen Betrachtung ist nur entlang der geplanten Neubaustrecke bei vielen Immissionsorten (IO) aufgefallen, dass diese entweder nicht berücksichtigt oder falsch eingeordnet wurden. Als Beispiel wird hier in Bergen-Bleckmar, Meierhofsweg 1 und 3 benannt:

Liniendurchführung Hannover-Hamburg | Variante Pink - Schallimmissionen



Hier trennt die geplante Schallschutzwand das landwirtschaftliche Stallgebäude vom Betriebsgrundstück ab. Das Wohngebäude mit der Hausnr. 3 liegt in der Trassenführung!

Weitere kritischen Immissionsorte sind folgende:

Nr.	Adresse/ Lage	Anmerkungen
1	Becklingen – Oehus, Siedlung an der Bahnhofstraße	Wohnnutzungen (IO) östlich der Bahnstrecke wurden nicht berücksichtigt, liegen im roten Bereich mit nachts 55 - 59 dB(A). Eine Überschreitung des Grenzwertes gem. 16. BImSchV liegt vor. Eine Schallschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme ist östlich der Strecke nicht vorgesehen. Wohnnutzungen (IO) westlich der Bahnstrecke mit Werten zwischen 50 – 54 dB(A) belastet, Schallschutzwand eingeplant; bei Einstufung als WA läge Grenzwertüberschreitung vor.
2	Wardböhmen, Stein-kamp 1, Außenbereich	Einzellage, im Pegelbereich 55 – 59 dB(A) nachts, max. 54 dB(A) wären zulässig. Aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.
3	Wardböhmen, Alte Dorfstraße 34	Wohnnutzung im Pegelbereich 55 – 59 dB(A) nachts; max. 54 dB(A) wären zulässig (MD); Lärmschutzwand müsste verlängert werden.

4	Wardböhmen, Alte Dorfstraße 9	Wohnnutzung z.T. im Pegelbereich 55-59 dB(A) nachts trotz Lärmschutzwand; max. 54 dB(A) wären zulässig. Aktiver Schallschutz muss erweitert werden.
5	Wardböhmen, Sehlhof 3	Ergebnis der Schalltechnischen Voruntersuchung weist im Bereich der Wohnbebauung graphisch eine „Lücke“ mit <49 dB(A) auf, Darstellung nicht nachvollziehbar. Begründung?
6	Celle, Garßener Weg 40 – 48 (u.a.), Everett- straße 42 – 46 (u.a.)	Wohnnutzung im Pegelbereich 55 – 59 dB(A) nachts; max. 54 dB(A) im MK/ MD/ MI zulässig bzw. max. 49 dB(A) im WR/ WA; Lärmschutzwand verlängern? -, ggf. weitere aktive Schallschutzmaßnahmen.
7	Celle, Talweg 51 u. 52	Wohnnutzung im Pegelbereich 55 – 59 dB(A) nachts; max. 54 dB(A) wären zulässig (MD, WA/WR = 49 dB(A)); Lärmschutzwand verlängern?
8	Celle, Entenfang 1 und 3	Einzellage, im Pegelbereich 55 – 59 dB(A) nachts, max. 54 dB(A) wären zulässig. Aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.
9	Celle, Am Adamsgraben 6	Einzellage, im Pegelbereich 55 – 59 dB(A) nachts, max. 54 dB(A) wären zulässig. Aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.
10	Celle, Ellenkamp, Teichmühlenstraße u.a	Wohnnutzungen im Pegelbereich 55 – 59 dB(A) nachts, max. 49 dB(A) (im WA) wären zulässig. Warum wird die Schallschutzwand nicht fortgeführt? Aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Die bisher zur Verfügung gestellten Ergebnisse geben einen ersten Eindruck über die prognostizierte Schallsituation. Um nachvollziehen zu können, welche Beurteilungspegel konkret an den jeweiligen Immissionsorten zu erwarten sind, ist die Vorlage der Immissionsprognose erforderlich. Dabei sind nicht nur die reinen Berechnungsergebnisse von Bedeutung, sondern auch die gutachterlich getroffenen Emissionsansätze bzw. schalltechnischen Annahmen (z.B. Verkehrszahlen, Berücksichtigung von Minderungsmaßnahmen). Die Ergebnisse der schalltechnischen Voruntersuchung zeigen bereits jetzt schon, dass der Betrieb der Bahnstrecke an vielen Wohnbebauungen zu einer erheblichen Zunahme der Lärmimmissionen führen wird. Aussagen zu Herkunft und Inhalt der in der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Prognose (Verkehrsprognose als wesentliche Grundlage der Lärmemissionen) sind zu geben.

Weiterhin ergeben sich folgende Fragen:

Wird der Stand der Technik eingehalten (§ 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 3 Abs. 6 BImSchG)?

Wie viele Wohneinheiten sind von der Zusatzbelastung durch die neue Bahntrasse betroffen? Eine Gegenüberstellung der durch die Neubautrasse entstehenden Anzahl an Schutzfällen und der durch die Variante „Ausbau Bestandstrecke – Alpha E“ entstehenden Anzahl ist erforderlich.

Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“, d. h. eine Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen. Aktive Schallschutzmaßnahmen haben Vorrang vor passiven Maßnahmen.

Die schalltechnische Voruntersuchung zeigt, dass Schallschutzwände als aktive Schallschutzmaßnahme stellenweise berücksichtigt wurden – inwiefern wurden in der Prognose/Voruntersuchung weitere Maßnahmen aktiver Art berücksichtigt? Ggf. organisatorische und anlagentechnische Lärminderungsmaßnahmen, wie z.B. Drosselung Zuggeschwindigkeit, Einsatz von „Flüsterbremsen“, verkürzte Wartungsintervalle der Schiene?

Welche Planungen gibt es bzgl. der Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen?

Gibt es zu der alternativen Linienführung (pink gestrichelte Linie) bei Bergen schon schalltechnische Voruntersuchungen? Bei dieser alternativen Linienführung würde sich u.a. die Lage des geplanten Bahnhofs Bergen verschieben und neue Konfliktpunkte/ Schutzfälle mit sich bringen.

Es fehlen Aussagen dazu, inwiefern schädliche Umwelteinwirkungen in Form von Erschütterungen auftreten können.

Erhebliche Auswirkungen auf Natur- und Landschaft:

Mit dem geplanten Neubau der Bahnstrecke Hannover–Hamburg wird dem gesetzlichen Bündelungsgebot nicht ausreichend Rechnung getragen. Gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sollen „Verkehrswege, Energieleitungen und ähnliche Vorhaben [...] so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts vermieden werden.“ Von dieser rechtlichen Vorgabe weichen die Planungen zur Neubaustrasse weitgehend und bislang ohne hinreichende Begründung ab.

Die geplante Neubaustrecke zerschneidet bislang unzerschnittene, verkehrsarme Räume (UZVR). Gemäß § 1 Abs. 5 Satz 1 des BNatSchG sind „Großflächige, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume vor weiterer Zerschneidung zu bewahren.“ Der Landkreis Celle verfügt als bislang wenig zersiedelter bzw. zerschnittener Landkreis über einen UZVR gem. des Konzeptes zu den unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen in Deutschland (siehe hierzu auf der Seite des Bundesamtes für Naturschutz UZVR-Größenklasse > 100 km²) sowie über weitere großflächig unzerschnittene Räume im Bereich der Größenklasse 50 – 100 km². Die geplante Neubaustrecke bedingt eine Neuzerschneidung dieser Räume, einschließlich der damit für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild einhergehenden Beeinträchtigungen, wie z.B. Zerschneidung von Lebensräumen und Ausbreitungskorridoren, Versiegelung und technische Überprägung von Landschaft, Verlärzung und negative optische Reize mit hoher Reichweite.

Die geplante Neubaustrecke zerschneidet Wanderkorridore der Wildkatze. Laut des Wildkatzenwegeplans (siehe hierzu auf der Seite des BUND) verlaufen im Landkreis Celle Waldverbundkorridore für die Wildkatze. Die Korridore sollen die Ausbreitung, die genetische Vernetzung der Art und somit den Erhalt und die Entwicklung einer gesunden norddeutschen Wildkatzenpopulation sicherstellen. Die Neubaustrecke schneidet an zwei Stellen (bei Boye/ Groß Hehlen sowie bei Walle/Hassel) die Korridore mit der Folge der Unterbrechung von Waldgebieten und der baulichen Überprägung wichtiger Vernetzungsbiotope.

Die geplante Neubaustrecke zerschneidet weitere Kernflächen, Verbindungsflächen und Verbindungselemente des niedersachsenweiten sowie regionalen Biotopverbundes. Gemäß §§ 20 und 21 BNatSchG i.V.m. § 13a Nds. Naturschutzgesetz (NNatSchG) ist ein Netz verbundener Biotope (Biotopverbund) zur dauerhaften Sicherung der Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen zu schaffen (z.B. für Wildbestände oder flugunfähige Insekten). Zur Umsetzung des Biotopverbundes liegen auf niedersächsischer und regionaler Ebene entsprechende Planungskonzepte (z.B. Landschaftsrahmenplan) vor, deren sukzessive Umsetzung eines der wichtigsten Ziele der aktuellen und künftigen Naturschutzarbeit darstellt.

Die Neubaustrecke stellt für bestimmte Zielarten des Biotopverbundes eine unüberwindbare Zäsur dar, welche geeignet ist, Austauschbeziehungen dauerhaft zu unterbrechen und Lebensräume unwiederbringlich zu zerschneiden.

Hinzu kommt eine betriebsbedingte zusätzliche Verlärzung der Landschaft, welche ebenfalls geeignet ist, Störungen, Fluchtreflexe und Beunruhigungen bei diversen Arten auszulösen und Habitate bis zu einer gewissen Distanz vom eigentlichen Bahnkörper entfernt zu entwerten. Die Umsetzung des Biotopverbundes ist ein gesetzlich formulierter Auftrag. Seine künftige Funktionalität wird mit der geplanten Neubaustrecke tlw. infrage gestellt.

Die geplante Neubaustrecke bedingt einen erheblichen Kompensationsumfang. Innerhalb der in der Vorplanung festgesetzten Trasse befinden sich zahlreiche nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope sowie Wald. Zusätzlich werden weitere Biotope mit mindestens mittlerer Wertigkeit sowie Böden in Anspruch genommen, aus deren Überbauung Kompensationspflichten resultieren. Der geschätzte Kompensationsumfang wird viele Hektar an geeigneter Fläche umfassen. Im Weiteren sind die sich aus speziellen Paragraphen ergebenden Vorgaben an Kompensationsleistungen zu beachten, z.B. § 34 BNatSchG, § 19 BNatSchG, § 30 BNatSchG, § 44 BNatSchG, § 15 BNatSchG. Ich weise darauf hin, dass dieser Kompensationsumfang sachgerecht bewältigt werden muss. Schon jetzt reichen die für Neubauprojekte im Land Niedersachsen verfügbaren Kompensationsflächen nicht aus, um einen tatsächlichen, gleichartigen und v.a. fachgerechten Ausgleich

beeinträchtigter Funktionen des Naturhaushalts zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme insb. von Wald, Moorböden sowie feuchten Grünländern führt zu einer Schwächung der Senkenfunktion dieser Biotopstrukturen und zur unmittelbaren Freisetzung von CO₂ im Zuge der Bautätigkeit.

§ 1a NNatSchG formuliert Grenzen im Hinblick auf die Neuversiegelung von Böden. Hiernach ist die Bodenneuversiegelung „bis zum Ablauf des Jahres 2030 auf unter 3 ha pro Tag zu reduzieren und bis zum Ablauf des Jahres 2050 zu beenden.“ Die geplante Neubaustrecke bedingt die Neuversiegelung von bislang unbeeinflussten, natürlich gewachsenen Böden (z.B. Waldböden) in einem hohen Maße.

Es ist davon auszugehen, dass die Schutzgüter Boden, Klima/ Luft, Wasser und Landschaftsbild bei einer Weiterverfolgung der geplanten Neubaustrecke umfangreichere Beeinträchtigungen erfahren werden als im Falle eines bestandsnahmen Ausbaus. Dies liegt daran, dass die Neubaustrecke die Inanspruchnahme von bislang weitgehend unberührten Landschaftsteilen bedingt, während in siedlungs- und bestandstrassennahen Bereichen bereits Vorbelastungen wirken. Es ist nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Neuinanspruchnahme z.B. einer über Jahrhunderte gewachsenen Kulturlandschaft oder eines Bodentyps, der aufgrund seiner naturgemäßen Seltenheit landesweit als besonders schutzwürdig eingestuft wurde, eine unwiederbringliche Zerstörung der genannten Werte und Funktionen bewirkt, für die ein Ausgleich nicht möglich ist.

Es ist zum jetzigen Zeitpunkt unverständlich, wie die seitens der Bahn durchgeführte Prüfung von Umweltbelangen im Alternativenvergleich zu dem Ergebnis kommt, dass der Neubaustrecke eine höhere Umweltverträglichkeit im Gegensatz zu den übrigen Varianten zu attestieren sei.

In Summe führt das Projekt der Neubaustrecke Hannover–Hamburg zu unvermeidbaren, erheblichen und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Abwägung, ob die prognostizierten Vorteile der Neubautrasse dieses hohe Maß der Entwertung wichtiger Funktionen des Naturhaushalts und seiner Ökosystemleistungen (auch für den Menschen) rechtfertigen, nicht hinreichend erfolgt. Die Abwägung ist unzureichend, da die Naturschutzbelaenge in keiner Weise ausreichend gewichtet wurden.

Der durchgeführte Variantenvergleich im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtung/ Raumwiderstandsanalyse in 2021 – die im Übrigen ergebnislos geblieben ist oder deren Ergebnis den beteiligten Fachbehörden vorenthalten wurde (siehe hierzu die Unterlage zur RWA) – stellt kein geeignetes Planungsinstrument dar, um auf dieser Grundlage Entscheidungen hinsichtlich einer Vorzugsvariante zu treffen.

Spezielle Betroffenheiten der Natura 2000-Gebiete Nr. 90 Aller und Nr. 81 Örtze mit Nebenbächen im LK Celle

FFH-Gebiet Nr. 90 Aller, gesichert als LSG CE 34 (Allertal bei Celle):

Bei dem vorliegend dargestellten Streckenverlauf auf Kartenblatt 12 sind erhöhte Schallimmissionen im FFH-Gebiet Nr. 90 „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ durch den Zugverkehr und die hierfür notwendigen Bauarbeiten für den Neubau zu erwarten.

Dies kann zu erheblichen Beeinträchtigungen durch verstärkte Beunruhigung und mögliche Störungen von im FFH-Gebiet vorkommender Arten wie Fischotter, Biber, Fledermäusen sowie Brut- und Rastvögel führen. Des Weiteren liegt beim vorliegend dargestellten Streckenverlauf eine Betroffenheit vorhandener FFH-Lebenraumtypen vor. Diese dürfen durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt, d.h. weder überbaut noch in ihrer Ausprägung verschlechtert werden.

Folgende FFH-Lebenraumtypen (LRT) sind in diesem Streckenabschnitt im Bereich des Landkreises Celle betroffen:

- 6430 Feuchte Hochstaudenfluren
- 9190 Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandböden mit Stieleiche
- 91E0* Auenwälder mit Erle, Esche, Weide (prioritärer FFH-Lebensraumtyp).

In dem dargestellten Streckenabschnitt sind zudem Maßnahmen des Managementplans „Aller“ im Landkreis Celle geplant. Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen kann durch das Vorhaben gefährdet sein, sodass diese nicht mehr umsetzbar sind.

Folgende Maßnahmen liegen in diesem Bereich vor:

- Verpflichtende Maßnahmen:
 - Aufwertung des LRT 91E0* durch angepasste Umsetzung der Schutzgebietsverordnung
 - Erhalt des LRT 9190 durch angepasste Umsetzung der Schutzgebietsverordnung
 - Erhalt und Aufwertung des LRT 6430 Feuchte Hochstaudenfluren
- Sonstige Maßnahmen:
 - Erhaltung der Fledermauslebensräume
 - Erhalt der Lebensräume von Käfern (Eremit, Hirschkäfer).

Die Strecke verläuft innerhalb des FFH-Gebietes im Bereich des Landkreises Celle überwiegend durch Wald, welcher als WKZ (Zwergstrauch-Kiefernwald armer, trockener Sandböden) kartiert ist.

Der Streckenverlauf wird im Bereich des Tragwerks mit aufgeständerter Fahrbahn jedoch ebenfalls gemäß § 30 BNatSchG geschützte Biotope betreffen und voraussichtlich erheblich beeinträchtigen:

- GNR, Nährstoffreiche Nasswiese
- GNF, Seggen-, binsen- oder hochstaudenreicher Flutrasen
- GFF, Sonstiger Flutrasen
- UFT, Uferstaudenflur der Stromtäler
- RSR, Basenreicher Sandtrockenrasen
- GMF, Mesophiles Grünland mäßig feuchter Standorte
- NRG, Rohrglanzgras-Landröhricht
- WAR, Erlen-Bruchwald nährstoffreicher Standorte
- WQF, Eichenmischwald feuchter Sandböden
- WWB, (Erlen-)Weiden-Bachuferwald.

Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 13 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Allertal bei Celle“ ist es verboten, gem. § 30 BNatSchG geschützte Biotope ohne vorherige Zustimmung des Landkreises Celle erheblich zu beeinträchtigen oder zu zerstören.

FFH-Gebiet Nr. 86 Örtze mit Nebenbächen, gesichert als LSG CE 36 (Örtze):

Bei dem vorliegend dargestellten Streckenverlauf auf Kartenblatt 5 sind erhöhte Schallimmissionen durch den Zugverkehr und die hierfür notwendigen Bauarbeiten für den Neubau zu erwarten. Dies kann zu erheblichen Beeinträchtigungen durch verstärkte Beunruhigung und mögliche Störungen von im FFH-Gebiet vorkommender Arten wie Fischotter, Biber, Fledermäusen ggf. auch Brut- und Rastvögel führen.

Des Weiteren liegt beim vorliegend dargestellten Streckenverlauf eine Betroffenheit vorhandener FFH-Lebenraumtypen vor. Diese dürfen durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt, d.h. weder überbaut noch in ihrer Ausprägung verschlechtert werden. Folgende FFH-Lebenraumtypen (LRT) sind in diesem Streckenabschnitt im Bereich FFH-Gebiets betroffen:

- 3260 Fließgewässer mit flutender Vegetation
- 91E0* Auenwälder mit Erle, Esche, Weide (prioritärer FFH-Lebensraumtyp).

In dem dargestellten Streckenabschnitt sind zudem Maßnahmen des Managementplans „Örtze mit Nebenbächen im Landkreis Celle“ geplant. Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen kann durch das Vorhaben gefährdet sein, sodass diese nicht mehr umsetzbar sind. Folgende Maßnahmen liegen in diesem Bereich vor:

- Verpflichtende Maßnahmen:
 - Erhaltung des LRT 91E0* durch angepasste Umsetzung der Schutzgebietsverordnung
 - Erhalt des LRT 3260 durch angepasste Umsetzung der Schutzgebietsverordnung
 - Erhalt und Entwicklung von Gewässerrandstreifen beidseitig der Örtze

- Sonstige Maßnahmen:
 - Maßnahmen zum Schutz der Habitatkontinuität bei den § 30 Biotopen (Rohrglanzgras Röhricht NRG, Schlankseggenried NSG, Mäßig Nährstoffreicher Sauerrassen NSM).

Die bereits nach § 30 geschützten Biotope liegen auf dem Flurstück Gemarkung Wolthausen, Flur 1, Flurstück 8/1. Auf dem Luftbild 2014 lässt sich hier besonders im Bereich des Landröhrichts ein Aufkommen von Gehölzen feststellen. Auf dem Luftbild 2022 sind bereits derart viele Gehölze vorhanden, dass es sich möglicherweise schon um Wald handelt. Eine neue Kartierung/ Bewertung der Biotope auf dem Flurstück sollte vorgenommen werden.

Weiterhin ist im Plangebiet im FHH-Gebiet ein Kiefernforst (WZK) betroffen.

Insgesamt ist anzunehmen, dass die FFH-LRT 3260, besonders 91E0*, die FFH-Anhang II Arten Biber und Fischotter, sowie die genannten § 30 Biotope voraussichtlich erheblich beeinträchtigt werden. Bezuglich des Fischotters ist auch zu beachten, dass diese es vermeiden, unter größere Brücken zu schwimmen. Bei einer Planung von Flussquerungen in dem erwarteten Ausmaß sind Bermen miteinzuplanen.

Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 12 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Örtze“ ist es verboten, gem. Anhang I der FFH-Richtlinie geschützte Lebensraumtypen oder Lebensräume von Arten des Anhangs II auch indirekt oder schlechend zu verändern, zu beeinträchtigen oder zu zerstören.

Gefährdung der Wildlebensräume und jagdlicher Belange:

Durch den Neubau der Bahnstrecke wird eine weitere Barriere geschaffen, die Wildlebensraum zerschneidet und somit ein Wechseln des Wildes verhindert, mindestens aber erschwert. Insbesondere für großflächig lebendes Wild wie das im Landkreis Celle zahlreich vorhandene Rotwild als auch für den bereits in das Nds. Jagdgesetz (NJagdG) aufgenommen Wolf gehen damit existenzielle Einschränkungen im Hinblick auf den genetischen Austausch zwischen den Populationen einher. Dies hat deutschlandweit bereits jetzt beim Rotwild bei einem überwiegenden Teil der Populationen zu einer nachgewiesenen Genverarmung und in einigen Populationen bereits zu körperlichen Deformierungen geführt. Um dies für die hier lebende Population auch zukünftig vermeiden zu können, sollten keine weiteren Barrieren entstehen. Andere wandernde Wildarten, wie z.B. Damwild, sind von dieser Problematik ebenfalls betroffen.

Aufgrund ihrer Veranlagung und des sich durch mangelnde Wechselmöglichkeiten verengenden Lebensraumes werden wandernde Arten bei dem Versuch, ihrem natürlichen Verhalten, nämlich der Suche nach einem eigenen Revier bzw. der Streuung des eigenen Genmaterials, nachzukommen, vermehrt Opfer von Unfällen werden. Hierbei können durchaus auch Menschen zu Schaden oder gar ums Leben kommen, da vermehrt Straßen als Alternativrouten zur Bahntrasse vom Wild gequert werden könnten.

Auch Wild, das kleinflächiger lebt, ist durch den Verlust von Lebensraum und Nahrungshabitatein betroffen. Dies umfasst nicht nur die tatsächlichen Flächen der Streckenführung, sondern führt mindestens für die Zeit des Baus durch Lärm, Verkehr, Bodenarbeiten und -verletzungen und die damit verbundene Anwesenheit von Menschen zu einem großräumigen Lebensraumverlust.

Zwar geht durch den Neubau der Strecke jagdrechtlich gesehen grundsätzlich kein Jagdbezirk unter, die Bejagbarkeit dürfte allerdings mit großer Wahrscheinlichkeit in einigen Bezirken stark eingeschränkt werden. Werden Jagdbezirke durch die Bahnstrecke „zerschnitten“, besteht die Möglichkeit, dass eine ordnungsgemäße Bejagung auf einer - schlimmstenfalls auf beiden - Seiten der Bahn nicht mehr möglich ist. Dies kann zwar durch entsprechende Angliederungen jagdrechtlich gelöst werden, bedeutet aber in jedem Fall einen großen Wertverlust für die Eigentümer/Jagdgemeinschaften und dürfte zudem mit einem nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand einschließlich Gerichtsverfahren verbunden sein.

Abschließend weise ich darauf hin, dass die in § 1 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Bundesjagdgesetz aufgeführte Hege neben dem Jäger insbesondere den Grundeigentümer verpflichtet. Die Hege hat die Erhaltung eines den landschaftlichen und landesstrukturellen Verhältnissen angepassten, artenreichen und gesunden Wildbestand sowie die Pflege und Sicherung seiner Lebensgrundlagen zum Ziel.

Ein Ausgleich der durch den Bau und den Betrieb einer neuen Bahnstrecke entstehenden Eingriffe sowohl in die Populationen als auch in den Lebensraum dürfte in der Regel nicht möglich sein. Der Bau der Neubaustrecke sollte unter Berücksichtigung der Hegeverpflichtung zwingend so ausgelagert werden, dass irreparable Schäden in Wildpopulationen bzw. -lebensräumen auf ein absolutes Minimum beschränkt werden. Die nun seitens der Bahn geplante Streckenführung dürfte diese Kriterien nicht erfüllen. Mindestens sind aber Wildbrücken zur Verbindung der Wildlebensräume im angemessenen Umfang herzustellen.

Auswirkungen auf wasserwirtschaftliche Belange:

Mit der Trasse werden im Landkreisgebiet folgende Gewässer und ggfs. die zugehörigen Überschwemmungsgebiete (ÜSG) gekreuzt:

östl. Boye: Aller (1. Ordnung), ÜSG,
westl. Celle: Adamsgraben (2. Ordnung), ÜSG,
südl. Hustedt: Warmbeck (2. Ordnung),
östl. Hustedt: Bruchbach (2. Ordnung), ÜSG,
und Feuchtgebiet Schwarzes Moor, Stadtgebiet
südl. Feuerschützenbostel: Örtze (2. Ordnung), ÜSG,
und Feuchtgebiet Ostermoor zw. Feuerschützenbostel u. Hassel
östl. Belsen: Fuchsmoorgraben
nord-östl. Belsen: Berger Bach (2. Ordnung), ÜSG
zw. Hasselhorst u. Bleckmar: Meiße (2. Ordnung), ÜSG

Außerdem werden mehrere kleinere Gräben 3. Ordnung ohne Namen, die den Hauptgewässern zufließen, gekreuzt.

Mit dem Bau werden sich erhebliche Veränderungen an diesen Oberflächengewässersystem ergeben, die sich auch auf die Lebensgemeinschaften auswirken können. Im Verfahren wird nachzuweisen sein, wie sich die Gewässereinzugsgebiete mit dem Trassenverlauf verändern. Es ist dafür zu sorgen, dass die Entwässerung entlang der Bahntrasse nicht zu einer großräumigen Grundwasserspiegelabsenkung oder zur Veränderung der Abflussdynamik führt.

Mit einer Bahntrasse ist insbesondere in Bereichen von Feuchtgebieten erheblicher Aufwand zur Herstellung der Standsicherheit des Bodens erforderlich. In Folge kann eine Sperre im unterirdischen Gewässereinzugsgebiet verursacht werden, was Auswirkungen auf die Grundwasserfließrichtung und damit auch auf die Oberflächengewässer haben kann.

Grauzonen ergeben sich bei den Gewässerquerungen. Die Trassenbreite variiert je nach Höhenlage der Trasse zum anstehenden Gelände. Entsprechend lang wird damit auch die „Verrohrungsstrecke“ für das unterquerende Gewässerbett. Die in den Detailzeichnungen dargestellten Profile der Öffnungen berücksichtigen m.E. lediglich die hydraulischen Anforderungen, nicht die zu erfüllenden ökologischen Bedingungen. Insbesondere bei den Gewässerquerungen der Gewässer 1. und 2. Ordnung sind die Bedingungen der Wasserrahmenrichtlinie (Verschlechterungsverbot) zu erfüllen. Das bedeutet, dass die langen Durchlässe nicht die ökologische Gewässerdurchgängigkeit behindern dürfen. Je nach Art des Gewässers können erhöhte Anforderungen auch für Gewässer 3. Ordnung gestellt werden.

Die Trasse quert gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete. Nach § 78 Abs. 7 Wasserhaushaltsgesetz dürfen bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur, die nicht unter Absatz 4 fallen, nur hochwasserangepasst errichtet oder erweitert werden. Entsprechend sind nachteilige Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss im Planfeststellungsantrag darzulegen und auszugleichen.

Es ist aus den Unterlagen überhaupt nicht ersichtlich, wie diese erheblichen Eingriffe in das Gewässersystem durch einen völlig neuen Trassenverlauf im Gegensatz zu einem Bestandsstreckenbau bewertet wurden.

Erhebliche Einschränkungen für den Tourismus

Das Leitbild unserer Region baut auf dem Naturerlebnis der Lüneburger Heide auf. Eine neue Bahntrasse würde das gewachsene Landschaftsbild massiv stören, die Erholungsqualität mindern und die stille Natur zerschneiden. Besonders betroffen wären sensible Bereiche wie das Becklinger Moor, dessen Einbindung in touristische Angebote bislang ein Alleinstellungsmerkmal darstellt.

Der Landkreis Celle ist eine profilierte Tourismusregion mit einem klaren Markenkern: Intakte Landschaften, Ruhe und Erholung, ein breites Angebot an Rad- und Wanderwegen sowie eine Vielfalt an Kultur- und Naturorten im Naturpark. Dieses Gesamtprofil würde durch den Neubau einer Hochgeschwindigkeitstrasse erheblich beeinträchtigt.

Die ruhige, naturnahe Ausprägung unserer Urlaubsangebote, die insbesondere Familien und Erholungssuchende anspricht, würde durch Lärm- und Bauimmissionen geschwächt. Kulturoste und touristische Leuchttürme verlören an Attraktivität.

Ebenso stellen Rad- und Wanderwege, darunter überregionale Wege wie der Heidschnuckenweg oder der Jakobusweg, tragende Säulen des Tourismus im Landkreis dar. Eine mögliche Trassenführung in deren Nähe würde das Erlebnis dieser Wege einschränken oder komplett zerschneiden. Diese Aspekte wurden anscheinend in der Bewertung gar nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt.

B. Kernforderungen bzw. Bedingungen der Region

Auf Basis des Beschlusses 18/7365 des Deutschen Bundestages vom 28.02.2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze und der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) vom 01.01.2018 sind „...in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit [...] 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.“

Dieses sind die sogenannten „Kernforderungen“ oder im Falle des Dialogforums Schiene Nord 2015 die sogenannten „Bedingungen der Region“. Die geforderte „besondere regionale Betroffenheit“ kann bei der von Ihnen geplanten Neubaustrecke als Voraussetzung für die Freigabe weiterer Haushaltsmittel des Bundes angenommen werden und bedarf keiner weiteren Ausführungen.

Wie ich eingangs bereits ausgeführt habe, benenne ich die nachfolgenden Kernforderungen ausdrücklich unter Vorbehalt. Sie schmälern nicht meine oben vorgetragenen Argumente und meine Forderung nach der Umsetzung von Alpha-E und bedeuten keine Zustimmung zu Ihren Plänen für eine Neubaustrecke!

Zu den Kernforderungen im Einzelnen:

1. Transparente und belastbare Planungsgrundlagen sicherstellen

Vor einer parlamentarischen Befassung des Bundestages mit der Festlegung einer Vorzugstrasse sind zwingend folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- 1.1 Es ist eine Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) nach § 15 ROG i. V. m. §§ 9–13 NROG durchzuführen. Die RVP muss alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen gleichwertig prüfen und transparent gegenüberstellen. Eine Vorfestlegung allein auf die von der Bahn vorgeschlagene Vorzugstrasse ist auszuschließen.

- 1.2 Sämtliche Datengrundlagen der Planung – einschließlich Annahmen, Prognosen und Quellen (z. B. Verkehrsprognosen, Schallimmissionen) – sind vollständig offenzulegen und in einer nachvollziehbaren sowie niedrigschwälligen Form aufzubereiten. Nur so ist eine sachgerechte öffentliche Diskussion möglich. Dazu gehört ausdrücklich auch die vollständige Offenlegung und Darlegung der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für alle in Betracht gezogenen Trassenvarianten.
- 1.3 Die Bewertungsmatrix und die Raumwiderstandsanalyse sind methodisch zu überprüfen und inhaltlich zu korrigieren. Eine unabhängige Neubewertung – insbesondere im Hinblick auf Schutzgebiete, Landschaftszerschneidung und raumordnerische Belange – ist zwingend erforderlich.
- 1.4 Es ist eine Neuberechnung des Deutschlandtaktes durchzuführen. Dabei ist auch ein Variantenvergleich „mit/ ohne Neubaustrecke“ sowie „Bestandsstreckenausbau/ Umsetzung Alpha-E“ vorzunehmen. Die Berechnungen sind transparent und nachvollziehbar darzustellen. Hierzu gehören die zugrunde liegenden Fahrpläne, Netzsimulationen und Bewertungsmodelle.
- 1.5 Vor einer Entscheidung ist ein umfassendes, frühzeitiges und verbindliches Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren durchzuführen. Dieses Verfahren muss heutigen Anforderungen an Transparenz und Mitwirkung entsprechen und den Dialogprozess des DSN von 2015 konsequent fortführen. Dabei sind insbesondere die betroffenen Kommunen, Fachbehörden, Verbände, Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen.

2. Lärmschutz

Wie die auf der Projektwebseite veröffentlichten Ergebnisse der schalltechnischen Voruntersuchung zeigen, werden die Menschen entlang der geplanten Neubautrasse erstmalig zum Teil mit außergewöhnlich hohen Lärmimmissionen belastet.

Für die Bevölkerung ist wegen der gesundheitsgefährdenden Auswirkungen hoher Lärmemissionen bestmöglicher Lärmschutz sowohl im Bau als auch im späteren Betrieb zu gewährleisten.

Im Einzelnen heißt das:

2.1 Einhaltung der WHO-Werte in Wohngebieten

Die gemäß der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (2019) für den Schienenverkehr vorgegebenen Lärmpegel für die durchschnittliche Lärmbelastung in Höhe von 54 dB(A) Lden und für die nächtliche Dauerschallbelastung in Höhe von 44 dB(A) Lnight sind in allen von der Neubaustrecke betroffenen bewohnten Gebieten einzuhalten.

2.2 Gesunden Schlaf ermöglichen

In den Bereichen, in denen der nächtliche Pegelwert i.H.v. 44 dB(A) Lnight nachweislich nicht eingehalten werden kann, sind für die Schlafräume in allen Wohnungen ergänzend passive Schutzmaßnahmen zu berücksichtigen (bspw. Einbau „Hamburger Fenster“).

2.3 Vollschutz gewährleisten

Die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BlmSchV sind in den betroffenen Gebieten (WA, MD) tagsüber und nachts durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge zu gewährleisten.

Vor dem Hintergrund der Verhältnismäßigkeitsprüfung hinsichtlich der Ergreifung von Schutzmaßnahmen ist seitens der Bahn proaktiv die Entscheidung für „aktive Schallschutzmaßnahmen“ zu treffen.

Dabei sind insbesondere Schienenstegdämpfer, das besonders überwachte Gleis (BüG), Lärmschutzwände, Lärmschutzgalerien (ggf. mit Auskragungen) und Lärmschutzwände zwischen den Gleisen einzusetzen.

2.4 Gesamtlärbetrachtung

Es ist eine Gesamtlärbetrachtung aller Verkehrslärmquellen (Fluglärm, Schiene und Straße) und anderer Lärmquellen (Gewerbe, Industrie) sowie gerade der teils massiven Lärmemissionen durch den Schießbetrieb auf dem NATO-Truppenübungsplatz Bergen notwendig.

2.5 Spitzenpegel

Die Spitzenpegel müssen zusätzlich zu den bisher üblichen Berechnungsgrundlagen betrachtet werden. Das diesbezügliche Immissionsschutzrecht ist unzureichend und bedarf einer entsprechenden Novellierung.

2.6 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.

2.7 Schutz von Erholungsbereichen und „Ruhigen Gebieten“

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

2.8 Lärmschutz auch für Bestandstrecke

Die vorgenannten Forderungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz beziehen sich ausdrücklich auch auf die Bereiche der Bestandsstrecke, für die auf Grund der zu erwartenden Verkehrszahlen und der Verteilung auf die Neubau- und Bestandsstrecke mit deutlichen Verkehrszunahmen zu rechnen ist. Dies gilt insbesondere für die erwartete Zunahme und Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bestandsstrecke. So zeigt z.B. die Planung auf, dass ein großer Teil des erwarteten zunehmenden Güterverkehrs auch von der Neubaustrecke zu dem Mega-Hub Lehrte über das neu geplante Einfädelungsgleis auf die Strecke Celle-Lehrte geleitet wird. Damit kommt es wahrscheinlich neben dem prognostizierten Zuwachs des SPNV durch den Güterverkehr im Bereich der Stadt Celle und der Gemeinde Adelheidsdorf zu erheblichen zusätzlichen Lärmelastungen der Anwohner.

2.9 Monitoring

Die Schalluntersuchung basiert im Wesentlichen auf den prognostizierten Verkehrszahlen auf der geplanten Strecke. Nach Inbetriebnahme der Strecke ist ein dauerhaftes Monitoring der prognostizierten Verkehrszahlen durchzuführen und daraus der Anspruch auf Anpassung der Schallschutzmaßnahmen abzuleiten.

3. Städtebauliche Integration der Neubaustrecke für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung

3.1 Städtebauliche Begleitplanung als neues Planungsinstrument

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Neubaustrecke ist zu mehren und volkswirtschaftliche Schäden sind zu vermeiden, indem über eine städtebauliche Begleitplanung die Integration des Schienenausbau in sein Umfeld optimiert wird. Die städtebauliche Begleitplanung zeigt Chancen für eine städtebaulich verträgliche Integration des Schienenausbau und insbesondere Handlungsmöglichkeiten zur Vermeidung städtebaulicher Missstände in Gleisnähe auf.

Ziel der städtebaulichen Begleitplanung ist eine kooperative Optimierung des Schienenausbau zur Gewährleistung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Siedlungsentwicklung sowie die Nutzung kommunaler Planungshoheiten zur Entwicklung lärmrobuster Nutzungen entlang der Schienenstrecke. Die Erarbeitung einer städtebaulichen Begleitplanung vor Ort unter Einbeziehung der Öffentlichkeit fördert die Akzeptanz für das Schienenausbauprojekt und vermeidet spätere hohe finanzielle Aufwendungen für Städtebauförderungsmaßnahmen zur Minderung neuer städtebaulicher Missstände.

Gemäß den Bedingungen aus dem Abschlussdokument DSN ist für alle Siedlungen entlang der Schienenausbau-Strecke eine solche städtebauliche Begleitplanung zur Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

3.2 Lärmschutz städtebaulich integrieren

Städtebaulich integrierbare Lärmschutzmaßnahmen sind zu ermöglichen und vorrangig einzusetzen, z.B. durch Gebäude als Lärmriegel anstatt einer Lärmschutzwand. Die finanziellen Einsparungen überlässt die Bahn den Kommunen zur Unterstützung für eine funktionale und gestalterische Verbesserung des Lärmschutzes im Interesse des Städtebaus. Hierfür ist der Bahn z.B. der Abschluss städtebaulicher Verträge zu ermöglichen.

3.3 Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien

Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien sind grundsätzlich städtebaulich so verträglich wie möglich zu planen und auszuführen (unter Einhaltung der geforderten Lärmschutzwerte und Ausschöpfung technischer Innovationen). In städtebaulich besonders sensiblen Bereichen sind diese transparent oder zumindest teiltransparent auszustalten. Dies ist insbesondere für die Sichtbeziehung im Bereich von Bahnhöfen sowie für sehr gleisnahe Gebäude und für die Dammlagen der Strecke erforderlich (Verschattung vermeiden/vermindern).

3.4 Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität

Für die gezielte Umwidmung von sensiblen Nutzungen wie Wohnen in lärmrobuste Nutzungen wie Dienstleistungen und Gewerbe durch die Kommunen zur Verminderung der Zahl der Schutzfälle ist eine Kostenerstattung und/oder Kostenbeteiligung notwendig. Dies könnte z.B. über einen Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität gewährleistet werden.

3.5 Kreuzungsbauwerke gut gestalten

Kreuzungsbauwerke sind norm- und vor allem menschengerecht in optimierter Breite, Höhe und Belichtung auszubauen. Dies sichert Siedlungsbeziehungen, fördert den Rad- und Fußverkehr und vermeidet Angsträume. Den Kommunen ist ein Budget für Gestaltungswettbewerbe und zur optimierten Beleuchtung und Farbgestaltung zur Verfügung zu stellen.

3.6 Optische Kompensation

Als optische Kompensation zur Einbindung der Bahntrasse und der hohen Lärmschutzwände in das Orts- und Landschaftsbild sind, soweit möglich, alle aktuell vorhandenen Bäume und Hecken entlang der jeweiligen Streckenabschnitte und daran angrenzend zu erhalten. Wo dies bautechnisch nicht möglich ist, sind zeitnah vorgezogene Ersatzpflanzungen mit orts- und landschaftsbildtypischen Gehölzen, insbesondere großkronige Bäume, vorzunehmen. Diese vorgezogenen Ersatzpflanzungen sollen deutlich vor dem eigentlichen Ausführungsbeginn und somit vor der Errichtung der Lärmschutzwände erfolgen.

3.7 Begrünung der Lärmschutzwände

Gegen ein Aufheizen der Lärmschutzwände und zur gestalterischen Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild sind alle nicht-transparenten Lärmschutzwände auf der bahnabgewandten Seite durchgehend zu begrünen, sofern keine akustischen Gründe dagegensprechen.

4. Denkmalschutz

Der Bereich der Gedenkstätte Bergen-Belsen einschließlich der historischen Rampe ist vollständig von einer Neubaustrecke freizuhalten. Eine Trassenführung, die zu einer faktischen Zerschneidung oder gravierenden Beeinträchtigung des Erinnerungsortes führt, ist auszuschließen.

Sollte die Bahnplanung weiterverfolgt werden, ist zwingend eine Trassenalternative zu wählen, die einen ausreichenden räumlichen Abstand zur Gedenkstätte sicherstellt.

Der Umgebungsschutz der Gedenkstätte Bergen-Belsen ist dauerhaft zu gewährleisten. Dazu gehört insbesondere, dass die Würde und Stille des Ortes nicht durch Lärm, Sichtbeziehungen oder Baumaßnahmen beeinträchtigt wird.

Durch geeignete bauliche, gestalterische und weitere Maßnahmen – insbesondere im Bereich des erforderlichen Brückenbauwerks, das den historischen Fußweg kreuzt, den die Deportierten von der Rampe zum Konzentrationslager Bergen-Belsen nehmen mussten – ist die Erinnerungskultur aktiv zu fördern und das Gedenken an diesem Ort zu stärken. Ergänzend soll auch an dem geplanten Bahnhof Bergen durch geeignete Maßnahmen auf die in der Nähe gelegene Gedenkstätte hingewiesen werden.

Es ist eine umfassende denkmalfachliche Untersuchung aller entlang der geplanten Trasse liegenden Kulturdenkmale vorzulegen. Diese muss darlegen, welche Denkmale betroffen sind und wie deren Schutz im Falle einer Realisierung gewährleistet werden kann.

Eine enge Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege sowie den internationalen Trägern und Partnern der Gedenkstätte ist zwingend erforderlich.

5. Neue Nahverkehrsverbindung/ bestehender Fernverkehrshalt Celle

Es ist ein belastbares und aussagekräftiges Betriebskonzept zu erarbeiten, wie sich der Fern- und Nahverkehr künftig auf Neubaustrecke und Bestandsstrecke verteilt. Der bestehende Fernverkehrshalt in Celle mit direkten IC- und ICE-Verbindungen ist dauerhaft zu sichern. Eine Schwächung oder Streichung dieses Haltepunkts ist auszuschließen. Der Ausbau des SPNV darf nicht zu Lasten der Fernverkehrskapazitäten auf der Bestandsstrecke erfolgen.

Es ist verbindlich darzulegen, wie die von der Bahn angekündigten Fahrzeiten (Bergen–Hamburg in 45 Minuten, Bergen–Hannover in 30 Minuten) tatsächlich erreicht werden sollen – inklusive Aussagen zu Zwischenhalten, Umstiegszeiten und Netzeinbindung.

Die Einrichtung eines Haltepunktes/ Bahnhofes „Celle-West“ an der Neubaustrecke im Bereich Hambühren/ Celle-Wietzenbruch ist sinnvoll. Durch diese Maßnahme würde ein gut zu erreichender Anschluss der Stadt Celle und des westlichen Landkreises Celle mit zusammen über 100.000 Einwohnern an den Nah- und Fernverkehr der Bahn, insbesondere nach Hannover, sichergestellt werden.

Weiterhin sind durch geeignete bauliche Maßnahmen die Aufenthaltsqualität und Sicherheit in den Bahnhöfen Celle, Eschede und Unterlüß zu erhöhen und für den neuen Bahnhof Bergen zu gewährleisten.

Es ist eine verbindliche Finanzierungszusage für die neue Nahverkehrsstrecke vom Land Niedersachsen einzuholen. Sollte das Land die Finanzierung der Nahverkehrsstrecke wegen Unwirtschaftlichkeit ablehnen, so muss die Finanzierungslücke durch den Bund übernommen werden. Dies kann z.B. durch die vollständige Übernahme der Baukosten für die neuen Bahnhöfe entlang der Neubaustrecke oder durch einen laufenden Betriebskostenzuschuss erfolgen.

6. Wegeverbindungen erhalten/ Übernahme der Baulasten für Brückenbauwerke

Es ist unabdingbar, dass die bestehende Straßen- und Wegevernetzung auch nach einem möglichen Bau einer Neubaustrecke in vollem Umfang funktionsfähig bleibt. Es darf nicht zu einer dauerhaften Schwächung der Erreichbarkeit, zu längeren Rettungswegen oder zu erheblichen Umwegen für die Landwirtschaft kommen.

Ich fordere daher, sämtliche heute vorhandenen Querungen von Gemeinde-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen durch geeignete Über- oder Unterführungen dauerhaft zu sichern. Für den landwirtschaftlichen Verkehr und für die ortsnahe Mobilität (einschließlich Rad- und Fußverkehr) sind zusätzliche Querungsmöglichkeiten vorzusehen, damit keine zerschneidungsbedingten Umwege entstehen.

Die Planungen müssen mit den Straßenbaulastträgern abgestimmt werden, um eine nachhaltige Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des kommunalen und überörtlichen Straßennetzes zu gewährleisten.

Für Rettungsdienste und Feuerwehren sind im Vorfeld verbindliche Regelungen zu treffen, die kurze Einsatzwege auch künftig sicherstellen.

Alle neu zu errichtenden Brückenbauwerke über sämtliche Gemeinde-/ Kreis- und Landesstraßen müssen dauerhaft in der Baulast der Bahn verbleiben, da diese Bauwerke ausschließlich aufgrund des Neubaus der Eisenbahntrasse entstehen und ohne dieses Projekt keinerlei Veranlassung für deren Errichtung bestanden hätte. Folglich dürfen auch die zukünftigen Kosten für Unterhaltung, Instandsetzung und Sanierung dieser Brücken nicht den Kommunen und dem Landkreis Celle auferlegt werden.

Zur Sicherstellung dieser Regelung ist eine schriftliche Vereinbarung zwischen dem Landkreis Celle, dem Bund und der Deutschen Bahn zu treffen, in der die dauerhafte Baulastträgerschaft des Bundes für die genannten Brückenbauwerke verbindlich festgelegt wird.

Zusätzlich ist sicherzustellen, dass auf allen höhergelegten Brückenbauwerken ein wirksamer Lärmschutz errichtet wird. Aufgrund der veränderten Höhenlage der Straßen und der damit verbundenen veränderten Schallausbreitung sind die zu erwartenden Lärmemissionen deutlich anders zu bewerten als bei ebenerdigen Straßenführungen. Es ist sicherzustellen, dass durch geeignete Schallschutzmaßnahmen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und die Anwohner vor zusätzlichen Belastungen geschützt werden. Die Kosten hierfür sind vollständig durch die Deutsche Bahn zu tragen.

7. Naturschutz

Im Rahmen der Flächenbeschaffung zur Umsetzung des Projektes ist ein Flurneuordnungsverfahren anzustrengen, bei welchem frühzeitig die für den Naturschutz erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie Flächen mit Potenzial für Kerngebiete, Verbindungsgebiete und Trittsteinbiotope des Biotopverbundes gesichert werden. Kompensationserfordernisse sind konsequent innerhalb der regionalen Biotopverbünde in einem ausreichenden Umfang umzusetzen, um Funktionsverluste vor Ort aufzufangen. Biotopverbundfunktionen sind zwingend aufrechtzuerhalten oder durch entsprechende Ausgleiche und Aufwertungen an anderer Stelle gleichartig zu kompensieren. Parallel zu der geplanten Neubaustrecke ist ein ausreichend breiter, trassenbegleitender Korridor von mind. 25 m Breite vorzusehen, der vorrangig dem Erhalt und der Entwicklung des Biotopverbundes dient.

Zur Bewältigung des wiederkehrenden Konfliktes zwischen Sanierungsmaßnahmen an Bahnanlagen (z.B. Oberbaumaßnahmen) und dem besonderen Artenschutz (insb. im Hinblick auf die Artengruppe der Reptilien) sind von Seiten der Bahn entlang der gesamten Strecke in einem ausreichenden Umfang Habitatflächen zu schaffen und dauerhaft reptiliengerecht zu pflegen, welche im Falle von sanierungsbedingten Eingriffen in den Bahn- und Schotterkörper die Aufrechterhaltung des günstigen Erhaltungszustandes der Gesamtpopulation sicherstellen. Nach gängiger Fachmeinung

führen derartige Sanierungsmaßnahmen regelmäßig zu Verletzungen und Tötungen von Reptilien entlang der Strecke, infolgedessen es einer artenschutzrechtlichen Ausnahme bedarf. Voraussetzung hierfür ist mitunter die Durchführung von populationsstützenden Maßnahmen, die von der Bahn bislang nur unzureichend, fachlich fehlerhaft oder gar nicht umgesetzt werden. Künftig sollten daher Habitatflächen in einem ausreichenden Umfang vorgehalten werden, um einerseits dem Rechtsanspruch an eine sachgerechte Umsetzung von Artenschutzmaßnahmen zu genügen und andererseits eine Verfahrenserleichterung und höhere Rechtssicherheit auch für die Bahn zu bewirken.

Der Bahnkörper selbst stellt für einige Tier- und Pflanzenarten eine Biotoptverbundachse dar und schafft mitunter Sekundärbiotope (Ersatzlebensräume) für eine Reihe von Arten, deren ursprüngliche Lebensräume zunehmend durch Nutzungsintensivierungen gefährdet sind (z.B. Reptilien). In diesem Sinne ist die künftige Pflege und Unterhaltung der Strecke reptilienfreundlich sowie auch im Sinne anderer Artengruppen, wie Insekten oder Amphibien auszugestalten. Es existieren hinlänglich viele Fachkonzepte über die Vereinbarkeit von Verkehrssicherheit mit den Belangen des Artenschutzes. Es ist ein entsprechendes Pflegekonzept zu erstellen und mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden abzustimmen. Die Kosten für derartige Pflegemaßnahmen sind frühzeitig von der Bahn einzuplanen und das ausführende Personal ist wiederkehrend zu schulen.

Die Bahn ergreift konsequent Maßnahmen zur Bekämpfung und zum Management von invasiven Arten gem. § 40 BNatSchG (Arten der Unionsliste) auf ihren Eigentumsflächen. Das ausführende Personal ist hinsichtlich der frühzeitigen Erkennung und eines sachgerechten Umgangs mit invasiven Arten zu schulen.

Gewässerquerungen müssen grundsätzlich fischottergerecht hergestellt werden.

Die Bahn verpflichtet sich zum Erhalt von Habitatbäumen in einem ausreichenden Umfang entlang der trassenbegleitenden Gehölzbiotope. Dies setzt voraus, dass umsturzgefährdete oder höhlenreiche Gehölze im Rahmen der Verkehrssicherung ausschließlich in einer Höhe gekappt werden, die zur Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht max. erforderlich ist. Eine Fällung/ Kappung über das unbedingt erforderliche Maß hinaus ist rechtlich unzulässig. Auf diese Weise ist stehendes Totholz im Bestand zu mehren. Das ausführende Personal ist entsprechend zu schulen.

8. Jagd

Für die geplante Bahnstrecke sind wirksame Querungshilfen (Wildbrücken oder vergleichbare Bauwerke) vorzusehen, die den Wildtieren eine sichere Passage ermöglichen und die Erreichbarkeit ihrer Lebensräume gewährleisten. Anzahl, Lage und Bauweise dieser Querungen müssen sich an den tatsächlichen Wildwechseln und den örtlichen Gegebenheiten orientieren. Eine schematische Festlegung nach festen Abständen ist ungeeignet. Bereits bestehende Landschaftselemente (Straßenbrücken, Freiflächen-PV-Anlagen, Gewerbegebiete u. a.) sind in die Planung einzubeziehen, um funktionale Wildlebensräume zu sichern und eine tierschutzgerechte Jagdausübung weiterhin zu ermöglichen.

Fazit

Sehr geehrter Herr Hudaff, ich bitte um Verständnis, dass ich nach alledem die derzeitigen Planungen in der vorliegenden Form nicht für tragfähig halte. Der Zeitpunkt für eine parlamentarische Befassung ist eindeutig zu früh, da wesentliche Fragen ungeklärt und zentrale Prüfungen noch nicht durchgeführt worden sind. Vor allem ist bislang nicht überzeugend dargelegt worden, warum in Abkehr vom Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord eine Umsetzung der Alpha-E-Variante nicht erfolgen kann. Dabei verkenne ich nicht, dass auch diese Variante ein Für und Wider hat und nicht bei allen Betroffenen uneingeschränkte Zustimmung finden wird.

Zugleich ist mir bewusst, dass die Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Hannover und Hamburg dringend erforderlich ist und wir alle ein gemeinsames Interesse an einer leistungsfähigen und zukunftssicheren Lösung haben. Ich möchte daher ausdrücklich betonen, dass der Landkreis Celle auch weiterhin zu einem konstruktiven Dialog mit der Bahn bereitsteht, um eine Planung zu erreichen, die auf breiter Akzeptanz beruht und den dringend notwendigen Fortschritt im Bahnverkehr endlich ermöglicht.

Als Anlage füge ich den Beschluss meines Kreisausschusses bei, der sich zu dieser Gesamtsituation positioniert hat.

Eine Durchschrift dieses Schreiben erhalten der Bundesminister für Verkehr Herr Patrick Schnieder, der Vorsitzende des Fachausschusses des Bundestags, Herr Tarek Al-Wazir und sein Stellvertreter, Herr Henning Rehbaum, der Präsident des Eisenbahnbundesamtes, Herr Stefan Dernbach, Ministerpräsident Olaf Lies, der Nds. Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, Herr Grant Hendrik Tonne, die Landräte der Landkreise Heidekreis, Harburg, Lüneburg, Uelzen, die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der betroffenen Kommunen im Landkreis Celle, alle Abgeordneten des Kreistages sowie der Projektbeirat Alpha-E.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Unterschrift

Flader

-Landrat-

Anlagen

Die Bürgermeisterin



Stadt Bergen Postfach 1199 29296 Bergen

Landkreis Celle – Dezernat III
Erster Kreisrat Gerald Höhl
Trift 28
29221 Celle

Bürgermeisterin
Claudia Dettmar-Müller

Kontakt:
T: 05051 479-112 (Vorzimmer)
F: 05051 479-9101
M: bgm@bergen-online.de

Gebäude:
Rathaus (1. OG)

Ihr Zeichen

Aktenzeichen
10.00.20/BGMin

Datum
05.09.2025

Stellungnahme zur Planung einer Neubaustrecke durch die DB



zu den von der DB vorgestellten Planungen für eine Neubaustrecke Hannover-Hamburg nimmt die Stadt Bergen wie folgt Stellung:

Die Stadt Bergen lehnt die geplante Neubaustrecke mitten durch das Stadtgebiet ab und fordert entschieden, die im Dialogforum Schiene Nord beschlossene Variante „Alpha-E“ umzusetzen. In der kommenden Ratssitzung wird der Rat der Stadt Bergen daher die bereits 2021 verfasste Resolution – in der man sich für den Bestandsausbau gemäß dem Ergebnis des Dialogforums ausgesprochen hat – erneut bekräftigen.

Aus Sicht der Stadt Bergen ist die geplante Neubaustrecke aus folgenden Gründen inakzeptabel:

Die geplante Neubaustrecke durchschneidet das Stadtgebiet von Nord nach Süd und teilt es somit in 2 Teile. Auf Grundlage der vorgestellten Planung ergibt sich, dass von der Neubaustrecke 51 Querverbindungen für Fahrzeugverkehr durchschnitten werden. Nach den Planungen der Bahn gibt es zukünftig nur noch 19 Verbindungen über die Bahnstrecke hinweg. Dies führt zu deutlich verschlechterten verkehrlichen Verbindungen (insbesondere beim landwirtschaftlichen Verkehr) im Stadtgebiet, was auch zu einer Abwertung von Flächen führen wird.

Die Trasse der geplanten Neubaustrecke führt im Stadtgebiet unmittelbar an den Ortschaften Becklingen (Bahnhof), Wardböhmen, Bleckmar, Bergen, Hasselhorst (Gemeindefreier Bezirk Lohheide) und Offen entlang. Gerade im Norden der Stadt Bergen entstünde ein schmaler Korridor (westlich der Truppenübungsplatz, östlich die Bahntrasse), dessen Grö-

Anschrift
Rathaus; Delichend 3-7
29303 Bergen
05051 479-0
Info@bergen-online.de
www.stadt-bergen.de

Bankverbindung
Bank: Sparkasse Celle-Gifhorn-Wolfsburg
IBAN: DE48 2695 1311 0051 1262 74
Gläubiger-ID: DE84ZZZ00000103896
Steuer-Nr.: 17/207/00084
USt-IdNr.: DE336100074

Öffnungszeiten
Rathausinformation
Mo - Fr 8:00 – 12:30 Uhr
Di 14:30 – 16:00 Uhr
Do 14:30 – 17:00 Uhr
Bitte vereinbaren Sie einen Termin.

Seite 1 von 2

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bei massiven negativen Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen haben würde. Trotz der geplanten Lärmschutzwände wird es zu Auswirkungen auf die Anwohner kommen, die bereits unter dem Schießlärm zu leiden haben. Neben den Einflüssen auf die Gesundheit und die Lebensqualität wird dies ebenfalls in diesem Bereich zu einer Abwertung bei Grundbesitz entlang der Bahnneubautrasse führen.

Die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene und für uns sehr wichtige B3-Ortsumgehung von Bergen wird bei Umsetzung der geplanten Bahnneubaustrecke evtl. nicht mehr realisierbar sein.

Zu berücksichtigen ist auch der Flächenverbrauch, der nach der vorliegenden Planung überschlägig ermittelt zwischen 70 und 90 ha im Stadtgebiet liegen wird. Aufgrund der Planung als ebene Trasse, bzw. als Trasse auf Bahndamm verlaufend, kommt es zu gravierenden, nachteiligen Veränderungen im Landschaftsbild im Naturpark Südheide.

Sofern am Ende doch eine Entscheidung für die Neubautrasse getroffen wird, sind aus Sicht der Stadt Bergen folgende Punkte zu berücksichtigen:

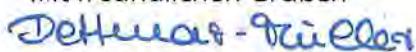
Definitive Umsetzung des in der Planung enthaltenen Bahnhofs Bergen. Da dies, wie auch die Einrichtung einer Regionalbahnverbindung Hannover - Bergen – Soltau Heide – Hamburg, Sache des Landes Niedersachsen wäre, ist hier eine entsprechende Umsetzung durch das Land notwendig.

Die Trassenführung muss im Verlauf so angelegt werden, dass der Einfluss auf das Landschaftsbild und die Beeinträchtigungen der Menschen durch beispielsweise Lärmbelastung auf das Minimale reduziert wird.

Der Bau der B3-Ortsumgehung von Bergen darf durch die Neubaustrecke nicht ausgeschlossen sein, im besten Falle gleich mitgeplant und umgesetzt werden (Brückenbauwerke, Querungen etc.).

Grundsätzlich steht aber für die Stadt absolut an erster Stelle, dass Alpha-E gemäß dem Ergebnis aus dem Dialogforum umgesetzt wird, bevor Planungen für eine Neubaustrecke aufgenommen werden. Am Ende darf es im Falle eines Neubaus nicht dazu kommen, dass der ländliche Raum allein die negativen Auswirkungen dieser Neubaustrecke zu spüren bekommt, ohne jegliche Vorteile zur eigenen positiven Entwicklung daraus ziehen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Claudia Dettmar-Müller

(Bürgermeisterin)

DB-Neubaustrecke; geplanter Bauabschnitt im Bereich Lohheide

Zwei entscheidende Rechtsquellen haben für den geplanten Bauabschnitt im Bereich Lohheide, Ortsteil Hasselhorst Relevanz.

I. Art. 2, Abs. 2 des Grundgesetzes (GG): „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit“

Mit dem geplanten Verlauf der BD-Schnellbautrasse wird der Ortsteil Hasselhorst zwischen dem NATO-TrÜbPl Bergen und dem geplanten Trassenverlauf komplett eingeschlossen (Einkesselung).

- Konsequenz 1:

Die Bürger können sich nur noch innerhalb des Ortsgebietes bewegen, da die Zugänge nach Norden (Bleckmar) und Osten durch die zukünftige Schnellbautrasse versperrt werden und der nach Westen angrenzende NATO-TrÜbPl Bergen sowie der im Süden angrenzende Kasernenbereich (Scheibenhof Nord) jedwede Bewegungsmöglichkeiten ausschließen (Betretungsverbot). Für sportliche oder sonstige gesundheitsfördernde Aktivitäten außerhalb des Ortsteils steht nur noch die öffentliche Zufahrt über die Schnellbahntrasse nach Bergen offen.

Fazit:

Die Einwohner Hasselhorst werden in Ihrer Bewegungsfreiheit und in der Möglichkeit gesundheitsfördernder Aktivitäten in unangemessener Weise eingeschränkt.

- Konsequenz 2:

Zu den vom Betrieb des NATO-TrÜbPl Bergen ausgehende Lärmimmissionen addieren sich die des 24-stündigen DB-Bahnbetriebes (Kumulationseffekt). Da das militärische Lärmmanagementsystem nicht auf externe Lärmereignisse ausgerichtet ist, werden weder der Schnellbahnbetrieb noch Schallreflektionen des Truppenübungsplatzbetriebes an potentiellen Schallschutzwänden entlang des Trassenverlaufes Berücksichtigung finden. Wissenschaftlich verprobte Datensätze zu derartigen Lärmphänomenen liegen nicht vor. Hier bedarf es der Erarbeitung empirischer Datensätze.

Fazit:

Der zu erwartende Kumulationseffekt von Lärmemissionen sich zusammensetzend aus den Lärmemissionen vom Betrieb des NATO-TrÜbPl Bergen und den Emissionen des DB-Neubaustreckenbetriebes stellen für die Bürger ein inakzeptables „Alleinstellungsmerkmal“ dar.

II. § 2 Abs. 2 Ziff. 1 des Raumordnungsgesetzes des Bundes (ROG)

Die Vorschrift gibt in den Grundsätzen der Raumordnung unmissverständlich den Auftrag an Bund und Länder gleichwertige Lebensverhältnisse im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland in den Teirläumen zu schaffen. Dabei sollen soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse geschaffen werden.

Beispielhaft werden eine Vielzahl von Einzelementen, u.a. nachstehende, aufgeführt:

- z.B. freier Zugang zu natürlichen Ressourcen, Freiflächen ...
- Sicherung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, um die Bleibe- und Haltefunktion von Bevölkerung (auch im ländlichen Bereich) zu erhalten ...

Als Konsequenz sind folgende infrastrukturelle, soziale und wirtschaftliche Effekte sind zu erwarten:

- die Einkesselung erfordert von den Bürgern eine unzumutbare Einschränkung Ihrer Bewegungs- und Lebensaktivitäten,
- alte und eingeschränkt mobile Menschen werden in Ihrer Teilnahme am sozialen Leben massiv benachteiligt,
- es ist zu erwarten, dass die Verkehrswerte der Wohnimmobilien in massivem Umfang nachgeben,
- aufgrund der Einkesselung sinkt die Attraktivität für den Zuzug junger Familien massiv,
- der Betrieb des Kindergartens stellt sich mittelfristig infrage
- der Überalterung folgt die Aufgabe sozialer Institutionen, wie z.B. Siedler- und Schützenverein oder Jugendfeuerwehr,

Fazit:

Die vollständige Isolation des Ortsteils Hasselhorst auf der einen Seite durch den NATO-TrÜbPl Bergen und der anderen Seite durch die geplante DB-Neubaustrecke führte zu erheblichen Auswirkungen, die den Zielen des ROG diametral entgegenstehen.

III. Vorschläge zur Konfliktlösung:

1. Die Trassenführung führt nicht, vgl. Urplanung, westlich von Bleckmar über den Randbereich des NATO-TrÜbPl's Bergen in ca. 250 m Entfernung an Lohheide vorbei, sondern nördlich von Bleckmar über den Bleckmarer Berg

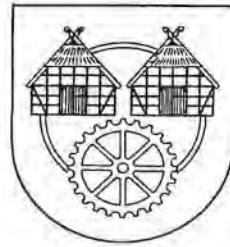
und dann zwischen Bergen und Lohheide, in einem überdeckelten Geländeeinschnitt entlang der Linie B3 und Wohngebiet Bienenzaun.

2. Verlegen der DB-Neubaustrecke in einen unbesiedelten Bereich östlich der Stadt Bergen.
3. Aussiedeln des Ortsteils Hasselhorst mit einer Neuausgründung in möglichen Suchräumen:
Bleckmar / Offen / Bergen-Belsen /.

Hierbei wird auf die Aussiedlung von Gemeinden in Braunkohletagebaugebieten NRW* s verwiesen.

GEMEINDE HAMBÜHREN

DER BÜRGERMEISTER



Gemeinde Hambühren • Versonstraße 7 • 29313 Hambühren

In Zukunft Hambühren ...

Landkreis Celle
Amt f. Bauen und Kreisentwicklung
Trift 27
29221 Celle

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen BGM

Hambühren, den
02.09.2025

Stellungnahme der Gemeinde Hambühren zum geplanten Bau der Neubaustrecke der Deutschen Bahn AG

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 21.08.2025 mit der Bitte um Stellungnahme zu den öffentlich einsehbaren Plänen der DB AG über den Bau einer Neubaustrecke durch unsere Region. Sie baten darum, die Stellungnahme wie folgt zu gliedern:

1. **Unterstützung der Forderung: Umsetzung von Alpha-E – welche Gründe sprechen derzeit gegen die Neubautrasse?**
2. **Für den Fall, dass der Bau dennoch erfolgt: Welche Kernforderungen über den gesetzlichen Standard hinaus sollen erhoben werden?**

Zu 1. Die Gemeinde Hambühren nimmt Bezug auf die öffentlich einsehbaren Planungen der Deutschen Bahn AG zur Errichtung einer Neubaustrecke im Bereich unserer Gemeinde und spricht sich nach eingehender Beratung gegen das Vorhaben in der derzeit vorgesehenen Form aus.

Die Ablehnung der Gemeinde Hambühren stützt sich im Wesentlichen auf folgende Gesichtspunkte:

Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten

Die vorgesehene Trassenführung betrifft nachweislich ein ausgewiesenes Naturschutzgebiet, ein Landschaftsschutzgebiet, einen Natura 2000 Gebiet (FFH Gebiet Nr. 90), Biotope, sowie wichtige Naherholungsflächen für die Bevölkerung der Gemeinde Hambühren und der Stadt Celle im Bereich des Neustädter Holzes.

Rathaus Hambühren
Vesonstraße 7
29313 Hambühren
Tel.: 05084/601-0
Fax: 05084/601-37
E-Mail: info@hambuehren.de
Internet: www.hambuehren.de

Bankverbindungen
Sparkasse Celle-Gifhorn-Wolfsburg
BIC NOLADE21GFW IBAN DE98 2695 1311 0066 6005 60
Volksbank eG Südheide - Insenagener Land - Altmark
BIC GENODEF1HMN IBAN DE62 2579 1635 4008 0080 00
GLÄUBIGER-ID DE03ZZZ20000033962

Servicezeiten
Montag: 08:00 Uhr - 12:00 Uhr + 14:00 Uhr - 16:00 Uhr
Dienstag: 08:00 Uhr - 12:00 Uhr
Mittwoch: 07:30 Uhr - 12:00 Uhr
Donnerstag: 14:00 Uhr - 18:00 Uhr
Freitag: 08:00 Uhr - 12:00 Uhr
Bitte vereinbaren Sie vorab Ihren Termin

Hinweise zur Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten:

Ich weise Sie darauf hin, dass die Gemeinde Hambühren als verantwortliche Stelle Ihre personenbezogenen Daten verarbeitet. Die Verarbeitung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der bereichsspezifisch geltenden Gesetze, insbesondere § 3 Nds. Datenschutzgesetz (NDSG), in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 lit. e Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO). Sie können Ihre Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung, Datenübertragbarkeit und Widerspruch gegenüber der Gemeinde Hambühren geltend machen. Eine ausführliche Information über Ihre Rechte und die Verarbeitung Ihrer Daten können Sie unter folgendem Link abrufen: <https://www.hambuehren.de/datenschutz>. Sollten Sie ein gedrucktes Exemplar wünschen, können Sie dieses gerne unter den oben angegebenen Kontaktdaten anfordern.

Es entstehen zwangsläufig erhebliche Eingriffe in schützenswerte Biotope, Flora und Fauna. Besonders betroffen ist das FFH-Gebiet, welches gemäß europäischen Richtlinien zum Schutz besonders wertvoller Naturräume ausgewiesen wurde und einen besonderen Schutzstatus genießt. FFH-Gebiete sind ausgewiesene Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung, die zur Erhaltung der biologischen Vielfalt und des ökologischen Gleichgewichts auf europäischer Ebene beitragen. Sie sind unter besonderer Berücksichtigung der Erhaltung seltener und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten zu schützen. Eine Beeinträchtigung dieser Gebiete stellt nicht nur einen Verstoß gegen Umwelt- und Naturschutzgesetze dar, sondern gefährdet auch das ökologische Gleichgewicht in der Region nachhaltig.

Die Eingriffe durch den Trassenbau in dieses Gebiet stellen daher nicht nur eine Gefährdung der lokal vorkommenden, oft hochsensiblen Ökosysteme dar, sondern auch eine potenzielle Verletzung europäischer Naturschutzverpflichtungen, die in nationales Recht umgesetzt sind. Insbesondere sind die Lebensräume zahlreicher, teils streng geschützter Arten, wie beispielsweise Fledermäuse, verschiedene Vogelarten und Amphibien betroffen, die auf intakte und zusammenhängende Habitat Strukturen angewiesen sind.

Darüber hinaus sind FFH-Gebiete oftmals auch wichtige Pufferzonen für klimatische und hydrologische Prozesse, die beispielsweise den Hochwasserschutz und die Luftqualität positiv beeinflussen. Eine Zerstörung oder auch nur eine wesentliche Beeinträchtigung dieser Gebiete könnte somit weitreichende negative Folgen für das regionale Klima, die Wasserversorgung sowie die Lebensqualität der Bevölkerung haben.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der Gemeinde Hambühren unverzichtbar, dass der Schutz des FFH-Gebiets oberste Priorität hat und dass eine Trassenführung, die diese Gebiete beeinträchtigt, nicht realisiert wird. Ein belastbarer Nachweis, dass alle ökologischen Anforderungen und Schutzvorgaben eingehalten werden, liegt bislang nicht vor.

Zudem würde die Erholungsfunktion der betroffenen Flächen für die Bevölkerung über viele Jahre während des Baus und im Nachgang durch den Betrieb massiv eingeschränkt.

Zerschneidung von Wildwechseln und Beeinträchtigung des Artenschutzes

Die geplante Neubaustrecke durchtrennt bestehende Wildwechsel, Brut- und Aufzuchtgebiete und gefährdet den Lebensraum wildlebender, zum Teil und teilweise auch geschützter und streng geschützter Tierarten. In der betroffenen Region sind streng geschützte Arten wie Eisvogel, Biber, Fischotter, Wolf, diverse Fledermausarten und viele weitere bedrohte Tierarten nachgewiesen. Der Verlust von Biotopen und die Fragmentierung der Landschaft durch den Trassenbau stellt eine ernsthafte Bedrohung für die lokale Flora und Fauna dar. Dies führt zu einer dauerhaften Schädigung der Lebensgrundlagen vieler Tierarten und kann einen irreversiblen Rückgang der Biodiversität bewirken. Ein tragfähiges Konzept der DB AG zur Vermeidung oder Kompensation dieser zu befürchtenden, erheblichen Eingriffe liegt der Gemeinde nicht vor.

In den öffentlich zugänglichen Planunterlagen, der Raumwiderstandsbetrachtung, der Sensitivitätsbetrachtung und in den Werbevideos der DB AG sind zum Beispiel bisher keinerlei geplante, spezielle Wild- und Fledermausbrücken erkennbar die bei Straßenbauprojekten derzeit immer wieder gefordert und auch sichtbar realisiert werden. Ein weiterer Artenrückgang bzw. ein weiteres Verschwinden bedrohter Arten aus der Region ist zu befürchten.

Langjährige Belastungen und Immissionen durch notwendige Bauarbeiten

Die notwendigen Bauarbeiten sind über mehrere Jahre, bis zu zwei Jahrzehnten angelegt und würden für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Hambühren und der direkt angrenzenden Nachbarkommunen eine unzumutbare, zusätzliche Belastung in vielfältiger Hinsicht darstellen. Zu den negativen Auswirkungen zählen insbesondere Lärm, Staub, Erschütterungen, sowie eine deutliche Einschränkung der Lebensqualität.

Der Baubetrieb von Großprojekten dieser Dimension geht zwangsläufig mit einem konstant hohen Geräuschpegel einher. Der tägliche Betrieb von Baumaschinen, schwerem Gerät, Rammarbeiten, sowie der Transport von Baumaterialien verursacht nicht nur kurzfristige Lärmbelästigungen, sondern führt zu einer dauerhaften Störung des ruhigen Lebensumfeldes. Dies beeinträchtigt die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner erheblich, insbesondere in den Morgen- und Abendstunden sowie während der Nachtzeit. Die psychische und physische Gesundheit der Betroffenen kann dadurch nachhaltig geschädigt werden.

Darüber hinaus führt die großflächige Bodenbewegung und die hohe Frequenz des Baustellenverkehrs zu einer starken Staubbefestigung, die sowohl die Luftqualität mindert als auch gesundheitliche Risiken insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Personen mit Atemwegserkrankungen birgt. Staubpartikel können sich zudem auf angrenzenden Nutzflächen ablagern und dort zu Verschmutzungen sowie Ertragsminderungen in der Landwirtschaft und im privaten Gartenbau führen.

Erschütterungen, die durch schweres Gerät, Rammtätigkeiten und Bohrungen verursacht werden, können bauliche Schäden an Gebäuden, Straßen und der Infrastruktur nach sich ziehen. Darüber hinaus belasten sie das Wohlbefinden der Bevölkerung, da wiederholte Vibrationen Schlafstörungen und Stress hervorrufen können. Besonders in älteren Gebäuden kann dies zu erheblichen Strukturproblemen führen, deren Sanierung mit weiteren Kosten für die Eigentümer verbunden wäre.

Im Bereich der für die Region wichtigen Bundesstraße 214 ist durch die Einrichtung und den Betrieb der Baustelle samt Zuwegungen mit massiven Verkehrsbehinderungen für Berufspendler nach Celle und zurück in den Westkreis zu rechnen. Bereits die vor kurzem durchgeführte Baumaßnahme/ Vorbereitung zur Errichtung eines simplen Mobilfunkmastes führte bereits zu kilometerlangen Staus und Verkehrsbehinderungen in den Morgen- und Nachmittagsstunden.

Eine Großbaustelle zur Errichtung einer DB Neubaustrecke wird für wesentlich mehr und drastischere Einschränkungen, ausgelöst durch stetigen Baustellenverkehr und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen führen.

Auch der Tourismus im Aller-Leine-Tal würde durch eine Jahre- bis Jahrzehntelange Baustelle massiv beeinträchtigt werden, da allein durch die Baumaßnahmen an Ruhe und Erholung in den betroffenen Bereichen nicht mehr zu denken sein wird.

Es sind zudem zusätzliche, negative Auswirkungen auf den Wert von Immobilien auf Grund der zu erwartenden, zusätzlichen Immissionen durch den Bau und Betrieb der Neubaustrecke zu befürchten.

Zusätzliche Verkehrsbelastungen

Durch die Großbaustelle ist mit einer erheblichen Mehrbelastung der gemeindeeigenen Straßen, der Landesstraße 310, sowie der Bundesstraße 214 durch Schwerlastverkehr zu rechnen. Diese zusätzliche Beanspruchung übersteigt die Belastbarkeit der kommunalen Infrastruktur, besonders der Gemeindestraße Bruchweg deutlich und verursacht erhebliche Nachteile, im Besonderen für die Einwohner*Innen im Ortsteil Hambühren 1. Die Kosten für die Regulierung der Schäden nur an der gemeindlichen Infrastruktur wird durch die Bürgerinnen und Bürger in Form von Steuern zusätzlich getragen werden müssen. Bereits jetzt ist die Verkehrsbelastung im Bereich Bruchweg für eine Gemeindestraße, nachgewiesen durch eigene Messungen und Messungen des LK Celle, hoch. Zusätzlicher Verkehr durch LKWs und Umleitungsverkehr, sowie Ausweichverkehr auf Grund der zu erwartenden Verkehrsbehinderungen im Bereich der NBS-Baustelle sind zu erwarten.

Die Mehrbelastung der B 214 und der L 310 sowie die zusätzlichen zu erwartenden Schäden müsste durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bewertet werden.

Belastungen durch den Bau von Zufahrtsstraßen

Neben dem Baustellenverkehr selbst sind auch die für den Bau der Neubaustrecke und des 750 m langen Brückenbauwerks im Bereich Boye/Hambühren 1 notwendigen Zufahrtsstraßen für Baufahrzeuge mit erheblichen Eingriffen und Belastungen für die Gemeinde und die Grundeigentümer verbunden. Der Bau solcher Straßen und Wege führt zu zusätzlichen Flächenversiegelungen, Eingriffen in Natur und Landschaft, sowie zu einer weiteren Belastung und Zerschneidung angrenzender Wohn- und Erholungsgebiete. Diese Auswirkungen sind durch die Deutsche Bahn bisher weder ausreichend dargelegt noch kompensiert.

Unzureichende Darlegung der Lärmbelastung

Die von der Deutschen Bahn vorgelegten Unterlagen zur Immissionsbelastung durch Lärm sind aus unserer Sicht unvollständig. Es fehlt insbesondere an einer belastbaren Prognose für die Bauphase, sowie für den zu erwartenden, tatsächlichen Regelbetrieb der Strecke. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen um die bis dato existierenden „ruhigen Gebiete“ zu schützen werden erforderlich sein.

Fehlender Nachweis von Ausgleichsflächen für Waldverluste

Durch den Bau der Neubaustrecke ist die Entnahme von Wald in erheblichem Umfang vorgesehen und notwendig. Die Gemeinde Hambühren legt großen Wert darauf, dass gemäß den geltenden naturschutzrechtlichen und forstwirtschaftlichen Vorschriften eine vollständige Kompensation der Waldverluste durch geeignete und gleichwertige Ausgleichsflächen sichergestellt wird. Bislang konnte die Deutsche Bahn AG unseres Kenntnisstandes nach jedoch keine ausreichenden Ausgleichsflächen im Aufwuchsgebiet Nord-Ost Niedersachsen nachweisen, die die erheblichen ökologischen und forstwirtschaftlichen Verluste kompensieren könnten. Ohne die Bereitstellung und Sicherung adäquater Ausgleichsflächen entsteht ein unwiederbringlicher Verlust an ökologisch wertvollen Waldhabitaten, der nicht nur die lokale Biodiversität nachhaltig beeinträchtigt, sondern auch die Erfüllung der nationalen und europäischen Verpflichtungen zum Schutz und zur nachhaltigen Bewirtschaftung von Waldflächen gefährdet.

Die Folge wären irreversible Schäden für das regionale Ökosystem sowie langfristige negative Auswirkungen auf den Klimaschutz, die Luftqualität und das Landschaftsbild.

Ein derartiger Eingriff ohne gesicherte Ausgleichsmaßnahmen ist aus Sicht der Gemeinde, insbesondere im Hinblick auf die Gleichbehandlung von Vorhabenträgern nicht hinnehmbar und widerspricht aus unserer Sicht den gesetzlichen Anforderungen des Naturschutz- und Waldrechts. Wir bitten diesbezüglich um eine Bewertung durch den Landkreis Celle.

Bedenken hinsichtlich des Hochwasserschutzes

Im Bereich der geplanten Trasse ist zwischen Boye und Hambühren 1 ein rund 750 m langes Brückenbauwerk vorgesehen. Nach Einschätzung der Gemeinde besteht die Gefahr, dass dieses Bauwerk den natürlichen Abfluss eines Allerhochwassers, mindestens eines HQ 100/HQ extrem erheblich behindert. Die möglichen Auswirkungen auf Ober- und Unterlieger sind von der Deutschen Bahn bislang nicht nachgewiesen worden. Damit besteht ein erhebliches Risiko für die Hochwassersicherheit in der gesamten Region, das aus Sicht der Gemeinde nicht tragbar ist. Auch im Bereich des Fuhsekanals und des Adamsgrabens sind Baumaßnahmen für die Gewässerquerung notwendig und auch dort besteht die Gefahr der Verschlechterung des Abflusses im Falle eines HQ 100 oder HQ extrem mit unabsehbaren Folgen für Ober- und Unterlieger der betroffenen Bereiche. Es ist auch in diesen, unscheinbareren Bereichen der Gemeinde Hambühren und des zur Stadt Celle gehörenden Ortsteils Wietzenbruch mit einer Überflutung von Wald, landwirtschaftlichen Flächen, Straßen, Gebäuden und Betrieben zu rechnen.

Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen

Die Gemeinde Hambühren verfügt aufgrund ihres hohen Waldanteils nur über eine sehr begrenzte Zahl an landwirtschaftlich nutzbaren Flächen. Die geplante Neubaustrecke würde insbesondere im südlichen Bereich des Gemeindegebiets im Grenzbereich zur Stadt Celle, der Stadt Burgwedel und der Samtgemeinde Wathlingen diese wenigen Flächen in erheblichem Umfang betreffen.

Dabei handelt es sich um Böden mit der im Verhältnis zu anderen Flächen im Gemeindegebiet höchsten Qualität und Ertragsfähigkeit. Ein Verlust dieser Flächen stellt für die Landwirtschaft in der Region einen nicht hinnehmbaren Eingriff dar und gefährdet die landwirtschaftliche Nutzung und die Existenz verschiedener landwirtschaftlicher Betriebe der Region dauerhaft.

Fazit:

Die Gemeinde Hambühren lehnt die geplante Neubaustrecke der Deutschen Bahn AG in der vorliegenden Form entschieden ab.

Wir fordern, von der Umsetzung der Trassenführung in dieser Ausgestaltung abzusehen und am physischen und digitalem Ausbau des Bestandsnetzes in Form des im Jahr 2015 gemeinsam im Dialogforum Schiene Nord festgelegten Kompromisses Alpha E festzuhalten und beantragen unter umfassender Berücksichtigung ökologischer, sozialer, hochwasserschutztechnischer, forstwirtschaftlicher, landwirtschaftlicher und kommunaler Belange die Auswirkungen des Baus einer Neubaustrecke durch die Deutsche Bahn AG auf die Gemeinde Hambühren und die direkt angrenzenden Kommunen detaillierter zu überprüfen.

Zu 2. Kernforderung über den gesetzlichen Standard hinaus

Sollte der Bau der Neubaustrecke durch den Deutschen Bundestag dennoch beschlossen werden, fordert die Gemeinde Hambühren

- zusätzlichen Lärmschutz für Hambühren I,
- den Bau von Wildbrücken oder Tunnels im Bereich des BA 3, Blatt 12 und 13, sowie
- die Einrichtung eines Haltepunktes/Bahnhofes „Celle-West“ im Bereich Hambühren/Celle-Wietzenbruch.

Die Gemeinde Hambühren selbst profitiert im Falle eines Baus der NBS in keiner Weise direkt oder indirekt von den Vorteilen des Deutschlandtaktes, sondern hat ausschließlich vielfältige Belastungen durch den Bau und Betrieb der Strecke zu tragen.

Zusätzlicher Lärmschutz, ausreichende Wanderkorridore für Wildtiere, sowie ein gut zu erreichender Anschluss der Stadt Celle und des westlichen Landkreises Celle mit zusammen über 100.000 Einwohnern an den Nah- und Fernverkehr der Bahn (SB), insbesondere nach Hannover muss im Falle der Realisierung der Neubaustrecke und als Ausgleich zu den Belastungen sichergestellt werden.

Der Gemeinde Hambühren ist klar, dass für den Schienennahverkehr das Land Niedersachsen verantwortlich und zuständig ist. Land und Bund müssen sich allerdings darüber verstündigen, wie zusätzliche, akzeptanzsteigernde Maßnahmen zur Realisierung einer Neubaustrecke Hamburg Hannover umgesetzt werden können.

Durch die Zunahme des Güterverkehrs durch die Stadt Celle über die so genannte „Hasenbahn“ nach Lehrte zum dortigen Güterbahnhof wird von uns befürchtet, dass der bisherige Bahnhof Celle in Zukunft weniger von Personenzügen frequentiert wird und bestenfalls nur noch als Haltepunkt für die S-Bahn oder andere vergleichbare, wesentlich langsamere Angebote für Pendler insbesondere nach Hannover fungiert. Ein für Hambühren und den Westkreis deutlicher Nachteil bzw. eine Verschlechterung, sollte es soweit kommen.

Schnelle ICEs und ICs werden zukünftig vermehrt an der Stadt Celle vorbeigeführt werden, um dem Güterverkehr aus Skandinavien und dem Hamburger Hafen mehr Kapazität auf der Bestandsstrecke zu bieten.

Es kann unserer Auffassung nach nicht sein, dass die möglichen Bahnhöfe „Soltau Heide“ und „Bergen“ mit wesentlich weniger Einwohnern im Einzugsbereich die einzigen, neuen Haltepunkte entlang der Neubaustrecke sein sollen. Das Oberzentrum Celle und die direkt daran angrenzende Gemeinde Hambühren mit den unmittelbar angrenzenden Gemeinden Wietze und Winsen/Aller müssen daher ebenfalls berücksichtigt werden, zumal der Abstand zwischen diesen dann drei Haltepunkten „Soltau Heide“, „Bergen“ und dem von uns dann geforderten Haltepunkt „Celle-West“ jeweils ca. 25 km betragen und damit gleichmäßig verteilt wäre.

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Kranz

Bürgermeister

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

GEMEINDE WINSEN (ALLER)

DER BÜRGERMEISTER

ALLERseits gut drauf

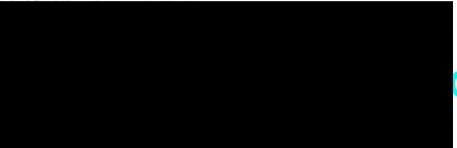


Gemeinde Winsen (Aller) – Postfach 1263 – 29305 Winsen (Aller)

Öffnungszeiten

Di: 8.30 - 12.00 Uhr u. 14.00 - 16.00 Uhr
Do: 8.30 - 12.00 Uhr u. 14.00 - 18.00 Uhr
und nach Vereinbarung

Landkreis Celle
Amt 60


Fachbereich II
Fachdienst Ortsentwicklung
Fachdienstleitung


Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

797.192

Winsen (Aller), den

02.09.2025

Stellungnahme zu der Neubaustrecke Hannover – Hamburg (Vorzugsvariante)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinde Winsen (Aller) nimmt hiermit zur geplanten Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover (Alpha E ist die Variante, die in 2015 beschlossen wurde) Stellung und bringt ihre erheblichen Bedenken gegenüber dem Vorhaben zum Ausdruck.

1. Forderung zur Umsetzung der Vereinbarung aus dem Dialogforum Schiene Nord

Die Gemeinde Winsen (Aller) fordert die Deutsche Bahn nachdrücklich auf, die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord zu respektieren und umzusetzen. Konkret bedeutet dies die Realisierung der Variante „optimiertes Alpha E“ in Verbindung mit einem Ausbau der Bestandsstrecken über Bremen. Diese Lösung wurde im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses erarbeitet, ist konsensfähig und berücksichtigt sowohl verkehrliche als auch ökologische und soziale Aspekte besser als der geplante Neubau.

2. Zweifel an den prognostizierten Verkehrszahlen

Die von der Deutschen Bahn zugrunde gelegten Verkehrsprognosen erscheinen aus Sicht der Gemeinde Winsen (Aller) nicht belastbar. Insbesondere die angenommene Entwicklung im Güterverkehr weist ein deutlich höheres Wachstum auf als die Bundesverkehrsprognose 2040. Die methodische Herleitung dieser Zahlen ist nicht ausreichend transparent und wirkt überhöht. Damit besteht die Gefahr, dass auf Basis unrealistischer Annahmen ein Bauvorhaben von erheblichem Ausmaß forciert wird.

Dienstgebäude:

Fachbereich I, Am Amtshof 5 & 8 Telefon: (05143) 9888-0
Fachbereich II, Am Amtshof 4 Telefax: (05143) 9888-40
Fachbereich III, Am Amtshof 7 E-Mail: info@wilsen-aller.de
29308 Winsen (Aller) www.wilsen-aller.de

Steuer-Nr.: 17/207/00548

Gläubiger-Identifikations-Nr.: DE26ZZZ00000096792

Bankkonten:

Sparkasse Celle-Gifhorn-Wolfsburg

BIC: NOLADEF1GFW • IBAN: DE56 2695 1311 0059 9033 69

Volksbank Südheide eG

BIC: GENODEF1HMN • IBAN: DE47 2579 1635 1700 0572 00

Hinweise zum Datenschutz und zu Ihren Rechten finden Sie in unserer Datenschutzerklärung unter: <https://www.wilsen-aller.de/datenschutz.html>

Auf Wunsch werden wir Ihnen die Datenschutzerklärung zusenden.



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. Zweifel an der Bewertungsmatrix und am Kosten-Nutzen-Verhältnis

Auch die Bewertungsmatrix sowie das daraus errechnete Kosten-Nutzen-Verhältnis sind kritisch zu hinterfragen. Nach unserer Einschätzung wird der Nutzen systematisch überschätzt, während die massiven Eingriffe in Natur, Landschaft und Siedlungsstruktur unzureichend berücksichtigt werden. Eine ausgewogene Bewertung ist so nicht gewährleistet.

4. Trassenführung im Bereich Wittbeck – Forderung nach Schallschutz

Die geplante Trasse verläuft in unmittelbarer Nähe zur Siedlung Wittbeck im Gemeindegebiet Winsen (Aller). Sollte das Projekt realisiert werden, ist zwingend auf einen umfassenden und wirksamen Schallschutz zugunsten der dortigen Wohnbevölkerung zu achten. Die Gesundheit und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger dürfen nicht durch zusätzlichen Bahnlärm beeinträchtigt werden.

5. Belastung der Gemeinde durch zusätzlichen Verkehr – Forderung nach Ortsumgehung

Die Gemeinde Winsen (Aller) ist bereits heute durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet. Mit den Landesstraßen 180 und 298 sowie der Bundesstraße 3 verlaufen drei Hauptverkehrsachsen durch das Gemeindegebiet.

Durch die geplante Errichtung eines Bahnhofs in der Nachbarstadt Bergen wird ein weiterer Anstieg des Verkehrs erwartet. Insbesondere aus den westlichen Gemeinden des Landkreises Celle wird ein erheblicher Zuwachs an Durchgangsverkehr durch den Kernort Winsen (Aller) und die Ortsteile Südwinsen und Walle prognostiziert. Um die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner erträglich zu halten, fordert die Gemeinde daher ausdrücklich die Planung und Realisierung einer Ortsumgehung für den Kernort Winsen (Aller).

Schlussbemerkung

Die Gemeinde Winsen (Aller) lehnt die Neubaustrecke in der derzeit geplanten Form ab. Stattdessen ist die Umsetzung des optimierten Alpha E mit Bestandsstreckenausbau über Bremen die sachgerechte und zukunftsfähige Lösung. Die Belange der Bürgerinnen und Bürger, die Belastung durch zusätzlichen Verkehr sowie die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord sind zwingend zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Dienstgebäude:

Fachbereich I, Am Amtshof 5 & 8
Fachbereich II, Am Amtshof 4
Fachbereich III, Am Amtshof 7
29308 Winsen (Aller)

Telefon: (05143) 9888-0
Telefax: (05143) 9888-40
E-Mail: info@wilsen-aller.de
www.wilsen-aller.de

Steuer-Nr.: 17/207/00548

Gläubiger-Identifikations-Nr.: DE26ZZZ00000096792

Bankkonten:

Sparkasse Celle-Gifhorn-Wolfsburg

BIC: NOLADE21GFW • **IBAN:** DE56 2695 1311 0059 9033 69

Volksbank Südheide eG

BIC: GENODEF1HMN • **IBAN:** DE47 2579 1635 1700 0572 00

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

GEMEINDE ESCHEDE

Der Bürgermeister

Am Glockenkolk 1
29348 Eschede
Telefon: (05142) 411 - 0
Telefax: (05142) 411 - 910
Internet: www.eschede.de



Gemeinde Eschede – Am Glockenkolk 1 – 29348 Eschede

Landkreis Celle

Amt für Bauen und Kreisentwicklung

29221 Celle

Rückfragen beantwortet
BGM Heinrich Lange

Zimmer
20

Telefon
(05142) 411-20

Telefax
(05142) 411-920

E-Mail
heinrich.lange@eschede.de

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Datum
5. September 2025

Stellungnahme zu den Planungen der Deutschen Bahn

wir beziehen uns auf die Mail vom 21. August 2025 und reichen hiermit unsere Stellungnahme zu den Planungen der Deutschen Bahn für die beiden genannten Fälle zum Ausbau der Bahnstrecke Hannover - Hamburg ein:

1. Unterstützung der Forderung: Umsetzung von Alpha-E - welche Gründe sprechen derzeit gegen die Neubautrasse?

Die Nachteile einer Neubaustrecke umfassen die Eingriffe in die Natur und Landschaft und führen zu einer Zerschneidung der Region. Bei Umsetzung von Alpha E wird der Bahnverkehr auf der bisherigen Strecke Hannover- Hamburg, die durch unsere Gemeinde führt, zunehmen und infolgedessen ebenso der Lärm für unsere Bürgerinnen und Bürger. Ähnliche Effekte sehen wir bei der Generalsanierung der Strecke in 2029, dass die zurzeit überlastete Strecke zuverlässiger machen soll, aber auch noch mehr Bahnverkehr ermöglicht. Dazu erwarten wir als Gemeinde Eschede die Erfüllung des übergesetzlichen **Lärmschutzes** entlang der Bahnstrecke Hannover-Hamburg, wie er im Dialogforum vereinbart wurde. Ebenso wichtig sind uns der Erhalt des **Bahnhofs als Haltestelle** für ÖPNV, Maßnahmenumsetzung zur Herstellung der **Barrierefreiheit** an Bahngleisen und Unterführung sowie Schaffung und Erhalt von **Bahnseitenwegen**, die bei Lösch- und Rettungseinsätzen zuverlässig genutzt werden können und ein schnelles Vordringen zur Einsatzstelle gewährleisten.

2. Für den Fall, dass der Bau dennoch erfolgt: Welche Kernforderungen über den gesetzlichen Standard hinaus sollen erhoben werden?

In diesem Fall kommen die Effekte aus der Generalsanierung ebenfalls auf uns zu, bei der ein Anstieg des Bahnverkehrs erwartet wird. Unsere Forderungen sind hierzu: übergesetzlicher Lärmschutz, Erhalt des Bahnhofs als Haltestelle, Barrierefreiheit an Bahngleisen und Unterführung sowie Herrichtung der Bahnseitenwege, siehe oben.

Besuchszeiten: Dienstag von 8.30 – 12.00 Uhr und 14.00 – 16.00 Uhr, Donnerstag von 08.30 – 12.00 Uhr und 14.00 – 18.00 Uhr und nach telefonischer Vereinbarung

Konto der Gemeindekasse: Sparkasse Celle-Gifhorn-Wolfsburg IBAN: DE92 2695 1311 0052 2033 46 BIC: NOLADE21GFW

Gläubiger ID: DE24ZZZ00000114191

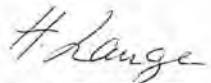


ESCHEDE
Naturpark Süderheide

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt

Wir danken Ihnen für die Beteiligung und die Unterstützung in dem Verfahren, um unsere Interessen gemeinsam vertreten zu können und unseren Belangen Gehör zu verschaffen. Selbstverständlich sind wir auch weiter offen für Gespräche und beteiligen uns gern an weiteren Diskussionsrunden, um die Entwicklung der Verkehrswende konstruktiv mitgestalten zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Lange

Hinweise zur Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten:

Ich weise darauf hin, dass die Gemeinde Eschede als verantwortliche Stelle Ihre personenbezogenen Daten verarbeitet. Die Verarbeitung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der bereichsspezifisch geltenden Gesetze, insbesondere § 3 Nds. Datenschutzgesetz (NDSG), in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 lit. e Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO).

Sie können Ihre Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung, Datenübertragbarkeit und Widerspruch gegenüber der Gemeinde Eschede geltend machen. Eine ausführliche Information über Ihre Rechte und die Verarbeitung Ihrer Daten können Sie unter folgendem Link abrufen: www.eschede.de/datenschutz. Sollten Sie ein gedrucktes Exemplar wünschen, können Sie dieses gern unter den oben genannten Kontaktdaten anfordern.

GEMEINDE SÜDHEIDE

Die Bürgermeisterin



Gemeinde Südheide • Hermannsburg • Am Markt 3 • 29320 Südheide

Landkreis Celle
Postfach 3211

29232 Celle

Fachbereich:
Dienstgebäude:

Zimmer:
Auskunft erteilt:
Telefon:
Fax:
E-Mail:

Bürgermeisterin
Rathaus Hermannsburg
Am Markt 3, 29320 Südheide
1.03

Datum: 29.08.2025

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen

21.08.2025

Neubaustrecke der Bahn Hannover-Hamburg Stellungnahme der Gemeinde Südheide

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinde Südheide befürwortet den Ausbau des Schienenverkehrs.
Die geplante Neubautrasse verläuft nicht durch das Gemeindegebiet Südheide.
Unabhängig davon gehe ich davon aus, dass es im Falle der Realisierung der Neubaustrecke auch Änderungen in der Bestandsstrecke geben wird. Hierzu ist es mir wichtig, bereits heute mitzuteilen, dass es für den Haltepunkt Bahnhof Unterlüß zu keiner Verschlechterung im Personenverkehr kommen darf. Diese Forderung stelle ich auch vor dem Hintergrund des in Unterlüß ansässigen größten Arbeitgeber im Landkreis Celle.

Unterstützung der Forderung: Umsetzung von Alpha-E - welche Gründe sprechen derzeit gegen die Neubautrasse?

Im Dialogforum Schiene Nord haben sich im Jahre 2015 die große Mehrzahl der Kommunen, Bürgerinitiativen und Umweltverbände für die Ausbaulösung Alpha E für die prognostizierten ausgesprochen, auch die Gemeinde Südheide. Diese Ausbaulösung wurde im Bundesverkehrswegeplan 2016 verankert. Die Deutsche Bahn AG plant jedoch nach eigenem Bekunden seit 2016 eine Neubaustrecke, die als A7-Variante entlang der BAB 7 und ab Soltau links und rechts der Bundesstraße 3. Aber es zeichnet sich ab, dass Vertrauen in Beteiligungsprozesse verloren geht, wenn verabredete Kompromisse, die mühsam über Jahre erarbeitet wurden, infrage gestellt werden. Die neue Bahn-Spitze muss Dialogbereitschaft und Problembeusstsein für die Lage vor Ort zeigen. Seit 2018 ist der Deutschlandtakt im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben und dient seither als eine Hauptbegründung für die Neubautrasse. Aufgrund der stagnierenden Containerumsätze im Hamburger Hafen und der durch die Energiewende abnehmenden Massengüter (Kohle, Mineralölprodukte ...) werden nach der aktuellen Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr im Hamburger Hafen weit geringere Gütermengen für 2040 erwartet, als sie ursprünglich für 2030 geplant wurden. Alpha-E wurde an diesen höheren Prognosen für 2030 ausgerichtet. Derzeit ist davon auszugehen, dass das Durchsetzen der Neubauplanvariante zu einer Verfahrensdauer analog der Ostumgehung Celle führen kann.

Vorab
ung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Das Land Niedersachsen steht nach wie vor hinter der Ausbaulösung Alpha E und lehnt einen Neubau zum derzeitigen Zeitpunkt ab. Der Vorschlag des Landes lautet, bei der geplanten notwendigen Generalsanierung der Bestandsstrecke Hamburg-Hannover möglichst viele Alpha E-Elemente umzusetzen. Das würde zu schnellen Kapazitätszuwächsen führen. Diese würden dann zunächst in ihrer Wirkung bewertet. Dieser Vorschlag wurde positiv aufgenommen, aber die Vereinbarung zwischen DB, Bund und Land kam nicht zustande.

Die Landkreise und Kommunen, die von einer Neubaustrecke betroffenen sind, stehen der Neubaustrecke vorwiegend ablehnend gegenüber. Die Niedersächsische Landesregierung lehnt eine Neubaustrecke ab.

Die geplante Neubaustrasse führt durch den Landkreis Celle. Dabei wird auch in Waldflächen als klimarelevante Strukturen erheblich eingegriffen. Ein Ausgleich in Fläche ist nicht möglich.

Auch Überholbahnhöfe, die in Ortsnähe geplant werden, führen zu erhöhten Lärmbelastungen.

Für die Ausbaustrecke Alpha E wurde im Dialogforum regionale Komponenten, insbesondere

übergesetzlicher Lärmschutz für von zusätzlichen Verkehren betroffenen Strecken vereinbart.

Hier war ein deutlicher regionaler Nutzen gegeben.

Es ist eine Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrslärmbquellen (Fluglärm, Schiene und Straße) und anderer Lärmbquellen (Gewerbe, Industrie, Lärm durch Aktivitäten auf Truppenübungsplätzen etc.) notwendig. Der Bereich der Neubaustrecke südlich der A7 ist bereits jetzt geprägt durch Militäreinrichtungen in der Region (Münster, Bergen, Südheide und Faßberg), die Einschränkungen und Lärmbelastungen mit sich bringen. Der Landkreis Celle ist zudem vom Leitungsneubau der TenneT betroffen. Die Bundesstraße 3 ist Umleitungsstrecke für die BAB 7, die häufig genutzt wird.

Eine Neubaustrecke durch den Landkreis führt zur Zerschneidung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Die Flächen, die zur Verfügung gestellt werden müssten, sind fast ausschließlich in privatem Eigentum und führen dort zu wirtschaftlichen Belastungen durch Flächenverluste, nicht mehr nutzbare Restflächen und im Fremdenverkehr/Tourismus.

Wirtschaftswege werden zerschnitten. Dadurch kommt es zu Umwegen, um ehemals zusammenhängende Fläche zu erreichen und zu bewirtschaften. Raumbeziehungen zwischen Ortschaften werden durch Überwerfungsbauwerke oder Schallschutzwände und durch Unterbrechungen von Gemeindestraße oder Wirtschaftswegen gestört.

Im Verlauf der Neubaustrecke kommt es zu Situationen, in denen Ortschaften von bestehenden Hauptverkehrstrassen und der Neubaustrasse regelrecht eingeschlossen oder abgekoppelt werden.

Die DB AG hat in den vergangenen Jahren eine Neubaustrasse in der Version BAB 7 / B3 immer damit gerechtfertigt, dass es sich hier um die Bündelung mit bereits vorhandenen Hauptverkehrstrassen handele. Mittlerweile stellt sich heraus, dass es sich nicht um eine Bündelung handelt, da die Neubaustrasse überwiegend mit großem Abstand zu den Trassen der BAB 7 und B3 verläuft. Die DB AG räumt das selbst ein.

Die Planungen der DB AG können zu erhebliche Kostenbeteiligungen der Kommunen bei Querrungen der Neubaustrasse führen, insbesondere bei der Herstellung und Instandhaltung von Überwerfungsbauwerken für wichtige Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen, die nicht vom Vorhabenträger DB AG übernommen werden. Dabei handelt es sich um erhebliche Summen, die in den jetzt schon überlasteten Haushalten der Kommunen nicht mehr abgebildet werden können.

Die DB AG stellt einen großen regionalen Nutzen einer Neubaustrecke in Aussicht. Die Region könnte von Regionalbahnhöfen profitieren, unter anderem in Soltau und Bergen. Diese Regionalbahnhöfe liegen außerhalb der Zuständigkeit der DB AG. Die Zuständigkeit für den Regionalverkehr liegt beim Land Niedersachsen. Das Land Niedersachsen trägt hierfür die Kosten. Im SPNV-Konzept des Landes Niedersachsen sind keine Regionalverkehre auf Neubaustrecken vorgesehen.

Den Bau von Regionalbahnhöfen lehnt das Land Niedersachsen ab. Kosten für Regionalbahnhöfe sind innerhalb des Neubauprojektes nicht enthalten. Regionalbahnhöfe werden generell nicht durch den Bund finanziert.

Damit ist bei einer Neubaustrecke kein Nutzen für die Region vorhanden. Demnach baut die Bahn in diesem Punkt „Luftschlösser“. Auch stellt sich die Frage, ob die Bestandsstrecke weiter als Personenverkehrstrasse genutzt wird (Unterlüß). Aufgrund der Lage westlich von Bergen wären nahezu alle Bahnpendler gezwungen, durch den Kernort Bergen zu fahren. An dieser zentralen Zufahrtsstraße befinden sich mehrere allgemeinbildende Schulen (Oberschule, Grundschule) sowie Sportanlagen und Schwimmbad. Durch den dann prognostizierten Zusatz-PKW-Verkehr geht eine erhebliche zusätzliche Unfallgefahr insbesondere für Fußgänger und Radfahrer einher. Aufgrund der geplanten Lage des Bahnhofes und der Anbindung ist davon auszugehen, dass die östlich von Bergen liegenden Ortschaften weiterhin den Bahnhof Unterlüß nutzen würden und der Bahnhof nicht die anvisierten Fahrgastzahlen erreichen würde.

Für den Fall, dass der Bau dennoch erfolgt: Welche Kernforderungen über den gesetzlichen Standard hinaussollen erhoben werden?

Raumordnungsverfahren

Für die Neubautrasse ist ein Raumordnungsverfahren durchzuführen. Die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 Raumordnungsgesetz, insbesondere die Erfüllung der Aufgaben auch im ländlichen Raum müssen beachtet werden. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass Belastungen der Region durch eine Neubaustrecke in angemessenem Maß durch Vorteile aufgewogen werden müssen.

Übergesetzlicher Lärmschutz

Übergesetzlicher Lärmschutz muss auch auf der Bestandsstrecke hergestellt werden (Unterlüß – Eschede – Celle). Im Dialogforum Schiene Nord wurde vereinbart, hier der Lärmschutz nach Lärmvorsorge, also mit proaktiven Maßnahmen herzustellen.

Regionaler Nutzen für die Region – Regionale Bahnhöfe

Eine Neubaustrecke soll unter anderem dafür Sorge tragen, dass Verkehrs- und Klimawende nachhaltig umgesetzt werden. Das bedeutet, dem Nahverkehr muss mehr Aufmerksamkeit zuteilwerden, um die Verkehrswende auch im ländlichen Raum zu ermöglichen und Individualverkehr durch öffentlichen Personennahverkehr zu ersetzen. Die Kosten des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere das Deutschlandticket, werden auch aus den ländlichen Regionen finanziert. Allerdings fehlt hier der Zugang zu den entsprechenden Verkehrsmitteln mit Ausnahme des Busverkehrs. Eine Neubautrasse muss Regionalverkehr ermöglichen. Dazu gehören Nahverkehrsbahnhöfe und Haltepunkte.

Mitsprache der Kommunen bei der Umsetzung von Baumaßnahmen

Baumaßnahmen einschließlich des genauen Trassenverlaufes müssen in Absprache mit den Kommunen geplant und umgesetzt werden. Sofern Kommunen dies wünschen, sind Tunnellösungen in Ortsnähe vorzuziehen.

Überholbahnhöfe müssen in angemessener Entfernung zu Ortslagen angeordnet werden.

Für Lärmschutzanlagen müssen städtebaulich sinnvolle Einbindungen bzw. Ausführungen gemeinsam mit Vorhabenträger und Kommune erarbeitet werden.

Planungshoheit der Kommunen erhalten

Die Planungshoheit der Kommunen muss angemessen Berücksichtigung finden. Insbesondere bei der Ortsentwicklung müssen Einschränkungen vermieden werden.

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG)

Den Kommunen dürfen aus einer Neubaustrecke keine Kosten in den Haushalten entstehen. Das gilt insbesondere für die Herstellung und Instandhaltung von Überführungen und Brücken von Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen. Diese Kosten müssen vom Bund dauerhaft getragen werden.

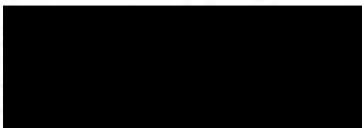
Trassenführung und Bündelung von Verkehrswegen

Die Kommunen müssen ein Mitspracherecht bei der Trassenführung insbesondere an den Ortsrandlagen haben. Soweit möglich sind hier Trassenbündelungen vorzunehmen (ggf. Ortsumgehung von Hauptverkehrsstraßen).

Kommunikation und Kooperation

Zwischen Vorhabenträger und Kommunen muss eine effektive Kooperation stattfinden. Das bedeutet eine stetige Kommunikation und Austausch der jeweiligen Interessenlagen sowie gemeinsame Lösungen unter angemessener Beteiligung der Öffentlichkeit. Reine Informationsveranstaltungen sind dazu nicht geeignet.

Mit freundlichen Grüßen



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bahnprojekt Hamburg – Bremen/Hannover:

Positionspapier der Gemeinde Adelheidsdorf mit Kernforderungen
Einstimmiger Ratsbeschluss vom 27.04.2023

1. Grundsätzliche Position der Gemeinde Adelheidsdorf

Die Gemeinde Adelheidsdorf erkennt an, dass nicht zuletzt aufgrund der Herausforderungen des Klimawandels und der angestrebten Verkehrswende Kapazitätsausweitungen im Bereich des Schienenverkehrs erforderlich sind. Sie ist insofern auch bereit, in einem gewissen Umfang entsprechende Lasten zu tragen.

Die sich daraus ergebenden negativen Konsequenzen dürfen aber nicht einseitig einzelnen Kommunen aufgebürdet werden, sondern resultierende Belastungen müssen minimiert und ausgeglichen werden: **Wenn es gesellschaftliches Ziel ist, mehr Schienenverkehr zu ermöglichen, ist es gleichzeitig gesellschaftliche Verpflichtung, einen Ausgleich für die resultierenden Belastungen zu schaffen.**

Aus diesem Grund hat die Gemeinde Adelheidsdorf das Dialogforum Schiene Nord 2015 mit großem Interesse verfolgt und unterstützt die Ergebnisse des Dialogforums einschließlich der formulierten Planungsparameter (Bedingungen).

Die vom Dialogforum mehrheitlich unterstützte Alpha-E-Variante ist untrennbar an diese Bedingungen geknüpft und verspricht insofern auch verbesserten Lärmschutz für solche Kommunen, in denen selbst keine Baumaßnahmen zur Kapazitätsausweitung geplant sind, die aber aufgrund von Baumaßnahmen andernorts Mehrverkehre zu verkraften haben (Bedingung Nr. 1.2 des Dialogforums, siehe Anhang).

Dies trifft auch auf die Gemeinde Adelheidsdorf zu.

Deswegen hat die Gemeinde Adelheidsdorf die Unterzeichnung des Abschlussdokuments des Dialogforums durch den Landkreis Celle sehr begrüßt.

Dem Ergebnis des Dialogforums fühlen wir uns nach wie vor verpflichtet.

Durch alle vier aktuell diskutierten Trassenalternativen, insbesondere durch die Planung von Neubautrassen, wird das Ergebnis des Dialogforums ignoriert.

Dies lehnen wir ab.

Insbesondere hinterfragen wir, ob ein erfolgreicher Deutschlandtakt neue Hochgeschwindigkeitstrassen zwingend erfordert. Außerdem hinterfragen wir das offenbar ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau des Bestands von deutlich unter 1,0.

Nur wenn Alternativbetrachtungen zum Ergebnis des Dialogforums nachgewiesenermaßen erforderlich sind und nur wenn die Belange der betroffenen Kommunen ernst genommen werden, wären wir ggf. bereit, uns auch mit anderen Trassenalternativen zumindest auseinander zu setzen.

Denn die Gemeinde Adelheidsdorf ist unverändert der Auffassung, dass kapazitätssteigernde Maßnahmen im Eisenbahngüterverkehr in einer Weise erfolgen müssen, dass diese eine Akzeptanz bei der betroffenen Bevölkerung vor Ort erfahren können. Dies hat zuletzt auch der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Herr Dr. Volker Wissing, im Vorwort der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“ im März 2022 betont.

2. Allgemeine Forderungen der Gemeinde Adelheidsdorf

Die Gemeinde Adelheidsdorf bekennt sich zum Ergebnis des Dialogforums und fordert daher:

- Verbleib der Strecke 1720 Abschnitt Celle – Lehrte im Projektraum des Bahnprojekts
- Fokussierung auf die Umsetzung der Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord 2015
- Einrichtung eines neuen Dialogforums, falls tatsächlich vom überwiegenden Konsens des Dialogforums Schiene Nord 2015 abgewichen wird und insbesondere eine Neubautrasse verwirklicht werden soll.

Nach derzeitigem Kenntnisstand hat DB Netz abweichend vom Ergebnis des Dialogforums dem zuständigen Bundesministerium folgende Trassenalternativen vergleichend vorgelegt:

- NBS (Neubaustrecke) parallel zu A7 bis Isernhagen, zusätzlich Abzweig von Burgwedel bis Burgdorf (**lila / weinrote Alternative**)
- NBS parallel zu A7 bis Bispingen / Soltau, danach NBS parallel zur B3 bis Celle (**pink Alternative**)
- ABS (Ausbaustrecke) bzw. ABS mit Ortsumfahrungen zwischen Ashausen und Celle (**blaue** bzw. **gelbe** Alternative)

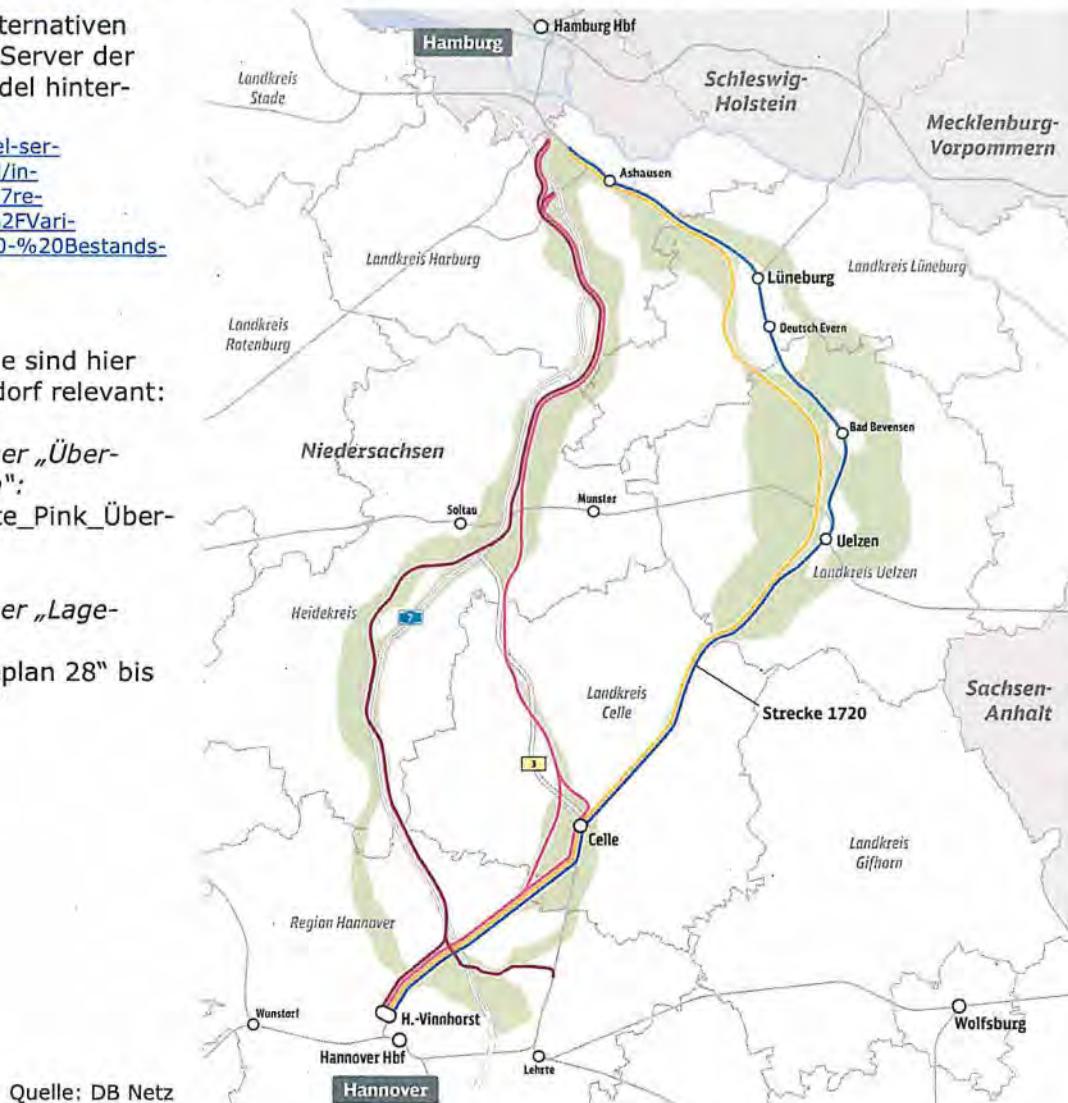
Die Trassenalternativen sind auf dem Server der Stadt Burgwedel hinterlegt:

<https://burgwedel-service.de/owncloud/index.php/s/z3Hh17redeb7dPf?path=%2FVariante%20Pink%20-%20Bestandsfern>

Folgende Pläne sind hier für Adelheidsdorf relevant:

aus Dateiordner „Übersichtslageplan“:
Datei „Variante_Pink_Übersichtsplan_2“

aus Dateiordner „Lagepläne“:
Dateien „Lageplan 28“ bis „Lageplan 30“



Alle diese Trassen widersprechen dem Ergebnis des Dialogforums. Dass die Gemeinde Adelheidsdorf sich nachfolgend dennoch zu diesen Trassen äußert, ist nicht als Zustimmung zur Abkehr von den Ergebnissen des Dialogforums zu verstehen.

Die Äußerung zu den Trassenalternativen erfolgt vielmehr **vorsorglich** und **unter Vorbehalt**,

- weil der Eindruck vermittelt wurde, allein diese Trassenalternativen stünden nunmehr zur Debatte,
- weil der Eindruck eines erheblichen Zeitdrucks vermittelt wurde (geplante abschließende parlamentarische Befassung im Mai 2023) und
- weil die Gemeinde die Befürchtung hat, eine Nicht-Äußerung würde in Berlin fälschlicherweise als Zustimmung ohne Kernforderungen zu den einzelnen Alternativen missverstanden werden.

Leider liegen erst seit kurzer Zeit offizielle konkrete Pläne zu den Trassenalternativen vor. Insofern konnte bislang keine intensive öffentliche Diskussion über diese Pläne erfolgen. Dies ist vor dem Hintergrund der vorgesehenen knappen Zeitabläufe inakzeptabel. Überdies fehlen Verkehrsprognosen, die einen Aufschluss über eine verkehrliche Zusatzbelastung geben könnten.

Wir fordern daher:

- Parlamentarische Befassung des Bundestages frühestens im Spätherbst 2023
- Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen (Zugzahlen, resultierende Lärmbelastung etc.) unter Einbeziehung sämtlicher anderer in der Umgebung geplanten Maßnahmen im Schienennetz (Bahnknoten Hannover und Lehrte, Deutschlandtakt -> z.B. im Rahmen dieser Projekte geplante neue Gleise in Lehrte, geplante neue höhenfreie Verbindungskurve in Lehrte).

Vorbehaltlich neuer Erkenntnisse sowie vorbehaltlich einer möglicherweise resultierenden grundsätzlichen Ablehnung einzelner Trassenalternativen bezieht die Gemeinde Adelheidsdorf vorab Position und stellt fest:

Die Gemeinde Adelheidsdorf ist von allen vier Trassenalternativen betroffen.



Quelle: DB Netz, überarbeitet hinsichtlich Darstellung der Güterverkehre

Jede einzelne Trassenalternative birgt das Risiko einer erheblichen Steigerung der Güterverkehre in Adelheidsdorf – ohne gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz.

Die Gemeinde Adelheidsdorf stellt daher zu allen vier Trassenalternativen Kernforderungen, um die resultierenden Belastungen zu minimieren bzw. auszugleichen – und zwar nicht nur für die Strecke 1710 (Celle – Hannover), sondern auch für die Strecke 1720 (Celle – Lehrte).

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



3. Kernforderungen der Gemeinde Adelheidsdorf

3.1. Kernforderungen Strecke 1720 für die Alternativen pink/gelb/blau, ab Celle bis Lehrte:



Sämtliche durch die Kapazitätsausweitungen andernorts ermöglichten zusätzlichen Güterverkehre verlaufen in diesen drei Trassenalternativen ab Celle gebündelt über Adelheidsdorf nach Lehrte. Demzufolge ist es gerechtfertigt, entsprechende Kernforderungen zu stellen (Begründung siehe Kapitel 4).

Die Kernforderungen beziehen sich unmittelbar auf die im Dialogforum formulierten Bedingungen bzw. lassen sich daraus ableiten (siehe [Anhang 1](#)). Vorbehaltlich der weiteren politischen Diskussion und vorbehaltlich einer grundsätzlichen Ablehnung einzelner Trassenalternativen werden dies sein:

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

<u>Maximalforderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 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. Nach aktueller Rechtslage sind im Rahmen der Lärmvorsorge dort, wo Menschen wohnen, die Emissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts, an Krankenhäusern, Kurheimen, Altenheimen, Schulen und Kindertagesstätten 57/47 dB(A) tags/nachts durch aktiven Schallschutz ohne zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen einzuhalten. (Bedingung Nr. 1.2, siehe Anhang 1) • Begrenzung der Maximalpegel (z.B. zusätzliche Berücksichtigung des AWR-(Aufwachreaktions) Kriteriums gemäß „Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrs-lärm in der Nacht“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz) (Bedingung Nr. 1.3 bzw. 1.7, siehe Anhang 1) • Gesamtlärmbelebung (Bedingung Nr. 1.5, siehe Anhang 1) • Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)
--------------------------	--



<u>Minimalforderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Einhaltung der Werte der Lärmsanierung durch aktive Maßnahmen, seit 2022 bspw. in Wohngebieten 64/54 dB(A) tags/nachts. -> zur Übersicht: Anhang 2 und Anhang 3 -> Streckenabschnitte siehe S. 33/34 Anlage 3 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“, Oktober 2022 Anhang 4 und Anhang 5 Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)
--------------------------	--

Kernforderungen Nahverkehr gemäß Bedingung 3 des Dialogforums :
(Adressat: DB zur Bereitstellung der Trassen, LK Celle zum Bau/ zur Bestellung)

<u>Maximalforderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines zusätzlichen S-Bahnhalts im Bereich Adelheidsdorf / Großmoor Ausweitung der Takte im S-Bahn-Verkehr gemäß Überlegungen des VEP 2035 der Region Hannover und entsprechende Bedienung dieses zusätzlichen Halts, Anhang 6
<u>Minimalforderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines zusätzlichen S-Bahnhalts im Bereich Adelheidsdorf / Großmoor Bedienung dieses Halts durch die S6 und die S7, Anhang 7

Kernforderungen Bahnübergänge in Anlehnung an Bedingung 7 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Beseitigung der bestehenden höhengleichen Bahnübergänge in Adelheidsdorf /Großmoor und Ersatz durch höhenungleiche Sicherung der übrigen vorhandenen und beabsichtigten Siedlungsbeziehungen durch entsprechend zahlreiche (ggf. auch neue) und den jeweiligen Ansprüchen entsprechend ausgestaltete Querungsmöglichkeiten der Bahn
-------------------	--

Kernforderungen Städtebauliche Einbindung als Weiterentwicklung der Bedingung Nr. 6 des Dialogforums:

(Adressat: Bund oder Land zur Schaffung des Rechtsrahmens und Finanzierung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Qualitätsvolle städtebauliche Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU, Anhang 8
-------------------	--

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3.2. Kernforderungen Strecke 1720 für die lila / weinrote Alternative:



In diesem Abschnitt verlaufen bei Realisierung der weinroten / lila Trasse zwar „nur“ die Güterverkehre der Bestandsstrecke über Lüneburg, Uelzen und Celle bis Lehrte. Durch den (weitgehenden) Entfall des schnellen Fernverkehrs nördlich Celle ergeben sich aber deutliche Kapazitätszuwächse für den Güterverkehr. Demzufolge ist es gerechtfertigt, auch für diesen Abschnitt Kernforderungen zu stellen. Allerdings sind diese abgeschwächter gegenüber den Forderungen aus Kapitel 3.1, weil die Bündelung der Güterverkehre erst ab Burgdorf erfolgt:

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums ([Anhang 1](#)):

(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Einhaltung der Werte der Lärmsanierung durch aktive Maßnahmen, seit 2022 bspw. in Wohngebieten 64/54 dB(A) tags/nachts. -> <i>Streckenabschnitte siehe S. 33/34 Anlage 3 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“, Oktober 2022, Anhang 5</i> Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)
-------------------	--

Kernforderungen Nahverkehr gemäß Bedingung 3 des Dialogforums :

(Adressat: DB zur Bereitstellung der Trassen, LK Celle zum Bau/ zur Bestellung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines zusätzlichen S-Bahnhalts im Bereich Adelheidsdorf / Großmoor Bedienung dieses Halts durch die S6 und die S7, Anhang 7
-------------------	---

Kernforderungen Bahnübergänge in Anlehnung an Bedingung 7 des Dialogforums:

(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Beseitigung der bestehenden höhengleichen Bahnübergänge in Adelheidsdorf /Großmoor und Ersatz durch höhenungleiche
-------------------	---

Kernforderungen Städtebauliche Einbindung als Weiterentwicklung der Bedingung Nr. 6 des Dialogforums:

(Adressat: Bund oder Land zur Schaffung des Rechtsrahmens und Finanzierung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Qualitätsvolle städtebauliche Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtobaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU, Anhang 8
-------------------	--



3.3. Kernforderungen Strecke 1710 (Bereich Dasselsbruch) für die Alternativen pink/gelb/blau sowie Einfädelung NBS Alternative pink (Umfahrung Celle):



- Auf der **Bestandsstrecke 1710** (Hannover – Isernhagen – Burgwedel – Dasselsbruch – Celle) entsprechen die Kernforderungen der Gemeinde Adelheidsdorf für die Alternative **pink** hinsichtlich des **Immissionsschutzes** lediglich den Forderungen aus Kapitel 3.2, da zumindest auf dem Abschnitt Dasselsbruch – Celle überwiegend kein schneller Fernverkehr mehr verläuft und auch der Güterverkehr hier voraussichtlich nicht zunimmt.
- Für den Abschnitt der Einfädelung der **NBS** der Alternative **pink** (**Umfahrung Celle**) wird **Immissionsschutz** analog zu den **Maximalforderungen aus Kapitel 3.1** gefordert, da die nächstgelegene Bebauung im Gemeindegebiet weniger als 1,5 km entfernt ist.
- Die **Maximalforderung aus Kapitel 3.1** zum **Immissionsschutz** gilt auch für die Alternativen **gelb** und **blau** auf der **Bestandsstrecke 1710**, da hier mit neuen Belastungen durch den schnellen Fernverkehr zu rechnen ist.
- Zusätzlich sind bei jeder Alternative die vorhandenen und beabsichtigten **Siedlungsbeziehungen** durch entsprechend zahlreiche (ggf. auch neue) und den jeweiligen Ansprüchen entsprechend ausgestaltete Querungsmöglichkeiten der Bahn zu sichern.

3.4. Zusätzlicher Hinweis zu allen vier Trassenalternativen für beide Strecken:

Änderungen, Ergänzungen oder Ausweitungen der Kernforderungen können sich ergeben, sobald eine intensive öffentliche Diskussion der konkreten Pläne erfolgt ist bzw. eine Vorzugsvariante vorliegt. Sie können sich auch ergeben aufgrund von noch zu veröffentlichten Verkehrsprognosen und darauf beruhenden schalltechnischen Untersuchungen.

3.5. Zusätzlicher Hinweis zur Alternative **weinrot** (bzw. **pink**):

Nach derzeitigem Kenntnisstand erfüllt die **weinrote** Alternative die gesetzlichen Vorgaben nur unzureichend. Sie ist daher von DB Netz nicht in derselben Detailschärfe untersucht worden, wie die anderen Alternativen.

Die Gemeinde interpretiert entsprechende Aussagen von DB Netz dahingehend, dass – sofern diese Alternative doch weiterverfolgt werden sollte – noch nennenswerte Änderungen im Trassenverlauf erfolgen können, wodurch sich auch Änderungen in der konkreten Trassenausgestaltung ergeben könnten.

Falls sich hierdurch eine neue Betroffenheit für die Gemeinde Adelheidsdorf ergibt, geht die Gemeinde davon aus bzw. fordert, dass im Falle und im Vorfeld der Erstellung einer entsprechenden Vorplanung die Bahn auf die betroffenen Kommunen proaktiv zugeht und auch die betroffene Bevölkerung proaktiv einbindet.

Dies gilt analog auch für etwaige Änderungen der Planungen für die Alternative **pink**.

Die Gemeinde Adelheidsdorf weist zudem darauf hin, dass sie in diesem Fall – vorbehaltlich einer grundsätzlichen Ablehnung einer solchen Planung – ihre Kernforderungen entsprechend anpassen werden.

4. Angemessenheit der Kernforderungen

In letzter Zeit wurde deutlich, dass DB Netz die Bestandsstrecke 1720 Celle – Lehrte als außerhalb des Projektgebiets gelegen ansieht, wodurch Kernforderungen aus Adelheidsdorf nur für die gelbe und blaue Alternative auf der Bestandsstrecke 1710 bzw. nur für den Neubauabschnitt der Alternative pink (Einfädelung der Umfahrung Celle in die Strecke 1710) zu stellen wären.

Schon allein die Darstellung auf Seite 3 dieses Positionspapiers belegt aber, dass die Strecke 1720 Celle – Lehrte als wichtiger Bestandteil des Gesamtprojekts angesehen wird, da die Darstellung von DB Netz beispielsweise den Neubauabschnitt der weinroten Alternative als „Anbindung Lehrte“ bezeichnet. Dies zeigt, dass auch die Bestandsstrecke 1720 erheblich betroffen sein wird – mit entsprechenden Auswirkungen auf die gleisanliegende Bevölkerung. Daher ist es gerechtfertigt, Kernforderungen zu stellen, die auch die Bestandstrecke betreffen, auf der selbst (wohl) keine Baumaßnahmen geplant sind, die aber aufgrund von Baumaßnahmen andernorts deutlich mehr belastet wird bzw. werden kann. Im weiteren Verfahren wird es daher sehr darauf ankommen, die Mitglieder des Deutschen Bundestags davon zu überzeugen, dass Kernforderungen (auch) zur Bestandsstrecke gerechtfertigt und angemessen sind.

Nachfolgend sind einige entsprechende Argumente (nicht abschließend) aufgeführt:

- Gemäß Projektinformationssystem PRINS zum **Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030** ist auch der Abschnitt Celle – Lehrte Bestandteil der Alpha-E-Variante und damit des Gesamtprojekts Hamburg – Hannover/Bremen.
- Der Abschnitt Celle – Lehrte ist wesentlicher Bestandteil des **TEN-T-Korridors „Scandinavian – Mediterranean“**. Diesbezüglich wird hier ausdrücklich auf die Bundestagsdrucksache 18/7365 verwiesen ([Anhang 9](#)).
- (Auch) der Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt vom 01. September 2021 empfiehlt zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecke (Maschen-) Celle – Lehrte die **Verdichtung der möglichen Zugfolge** von jetzt 5 **auf künftig 3 Minuten** (z.B. mittels Blockverdichtung) mit entsprechenden Auswirkungen für die gleisanliegende Bevölkerung ([Anhang 10](#)). Weitere Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung im Güterverkehr, die auch Auswirkungen auf die Bestandstrecke haben könnten, sind Anhang 5, S.3 des Abschlussberichts zu entnehmen (zusätzliche Wachstumsreserven für den Schienengüterverkehr mittels „Flexi-Trassen“, z.B. „Bau von Kurven zur Führung des SGV aus Isernhagen in Richtung Lehrte im Bereich Isernhagen / Celle / Lehrte“).
- Das im Jahr 2022 aktualisierte Lärmsanierungsprogramm des Bundes belegt, dass der Abschnitt zu den **am stärksten lärmbelasteten Abschnitten in Deutschland** zählt ([Anhang 4](#)). Folgerichtig wurden für Adelheidsdorf entsprechend lange Abschnitte mit (teilweise erneutem) Lärmsanierungsbedarf identifiziert ([Anhang 5](#)): <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Anhänge:

Anhang 1:

Auszug aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord 2015

Bei den nachfolgenden Anhängen 2 bis 10 handelt es sich um Arbeitsfassungen, da die Quellenangaben, -bezeichnungen und -daten noch **nicht abschließend überprüft** sind:

Anhang 2:

Überblick über bestehende Regelwerke zum Lärmschutz; entnommen aus der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“, Berlin 2022

Anhang 3:

dito; eigene Darstellung

Anhang 4:

Lärmsanierungsprogramm des Bundes 2018, Anhang 2: Darstellung der Emissionen

Anhang 5:

Liste der Sanierungsabschnitte – Auszug aus Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms des Bundes 2018

Anhang 6:

SPNV Zielnetz 2035+ der Region Hannover

Anhang 7:

Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, Zielnetz 2030

Anhang 8:

Link zum Thema „Städtebaulicher Begleitplan“

Anhang 9:

Übergesetzliche Maßnahmen, Vortrag des BMDV aus 2018
(Verweis auf Bundestagsdrucksache 18/7365)

Anhang 10:

Abschlussbericht Zielfahrplan Deutschlandtakt – Entwurf vom 31.08.2021,
Anhang 1, Auszug

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anhang 1

Auszug aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord 2015

Nachfolgend ist das Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord (DSN) 2015 auszugsweise im Hinblick auf die formulierten Bedingungen wiedergegeben.

In Kapitel 2 des Abschlussdokuments sind die Bedingungen kurzgefasst, in Kapitel 7.2 sehr ausführlich beschrieben.

Das vollständige Dokument findet sich unter:

<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/ergebnis>

Eine redaktionell überarbeitete Fassung findet sich unter:

<https://beirat-alpha.de/wp-content/uploads/2019/02/Broschuere-Beirat-Alpha-E.pdf>

Wenn nachfolgend der Begriff „Region“ verwendet wird, ist damit nicht die Region Hannover gemeint, sondern im weitesten Sinn die Region im Städtedreieck Hamburg – Bremen – Hannover.

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. Betriebsoptimierung 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; *red. Anmerkung: fehlt in diesem Auszug*)

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.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ausführliche Beschreibung der Bedingungen:

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:

1.1. Aktiver Lärmschutz

Lärmschutz ist mit allen verfügbaren technischen Mitteln herzustellen.

1.2. 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, Altenheimen, 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!

1.3. 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.

1.4. 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.

1.5. Gesamtlärmbeurteilung

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

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1.6. 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.

1.7. Spitzengpegel

Die Spitzengpegel 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.

1.8. Information des Projektbeirats

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

1.9. 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 SPPN auf der Basis der Berufspendlerr- und Gästezahlen der Region ermittelt und umgesetzt werden. Umfang und Qualität des SPPN 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 Mittelpunkte Vorteile für ihre Siedlungsentwicklung haben. Dazu gehört entweder die Zusage der Umfahrung oder die Verbesserung der ortsspezifischen 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 satzungsgesetzlichen Mitteln aber auch finanzielle Möglichkeiten der Neugestaltung der betroffenen Gebiete zur Verfügung stehen. Die Gelder werden den direkt und indirekt betroffenen Kommunen im Rahmen der abschließenden Verträge zur Verfügung gestellt.

(redaktioneller Hinweis: Im Verlauf der letzten Jahre wurde diese Bedingung inhaltlich weiterentwickelt. Mit Unterstützung des nds. Umweltministeriums wurde im Rahmen einer Modellstudie des deutschen Instituts für Urbanistik difu anhand des Streckenabschnitts Rotenburg – Verden ein mögliches neues Planungsinstrument, nämlich ein städtebaulicher Begleitplan in Analogie zu landschaftsplanerischen Begleitplänen, wissenschaftlich untersucht. Die Studie findet sich unter

<https://difu.de/publikationen/2021/staedtebauliche-begleitplanung-zum-streckenausbau-der-bestandsstrecke-rotenburg-verden-alpha-e>

Würde die Bedingung Nr. 6 entsprechend überarbeitet formuliert, müsste sie lauten:

6. Zur Einbindung von kapazitätssteigernden Maßnahmen für den Schienenverkehr in den jeweiligen städtebaulichen Kontext sind städtebauliche Begleitpläne aufzustellen

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

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

setzen wir voraus, dass der kommunale Anteil an den von Baumaßnahmen direkt und indirekt betroffenen Strecken nach Eisenbahnkreuzungsgesetz vollständig vom Bund übernommen wird.

(*redaktioneller Hinweis: Satz 2 dieser Bedingungen [Kostenübernahme] ist seit dem 13.03.2020 nach einem entsprechenden Beschluss des Deutschen Bundestags [Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes] zumindest im Grundsatz bundesweit erfüllt.*)

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

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anhang 2 und Anhang 3: - Arbeitsfassungen -

Anhang 2

Überblick über bestehende Regelwerke zum Lärmschutz; entnommen aus der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“, Berlin 2022

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermenschutz-im-schienenenverkehr-broschuere.html?dlConfirm=true>

Orientierungswerte der städtebaulichen Planung für Verkehrsgeräusche in dB(A)		Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)		Auslösewerte für die Lärmsanierung in dB(A)	
Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr
Reine Wohngebiete, Wochend- und Ferienhausgebiete	50	40	57	47	64
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungs- und Campingplatzgebiete	55	45	59	49	54
Friedhöfe, Kleingarten- und Parkanlagen	55	55	64	54	66
Besondere Wohngebiete	60	45	69	59	72
Dorf- und Mischgebiete	60	50			62
Kern- und Gemeindegebiete	65	55			

Quelle: BMDOV nach § 2 Absatz 1 der 16. lImSchV

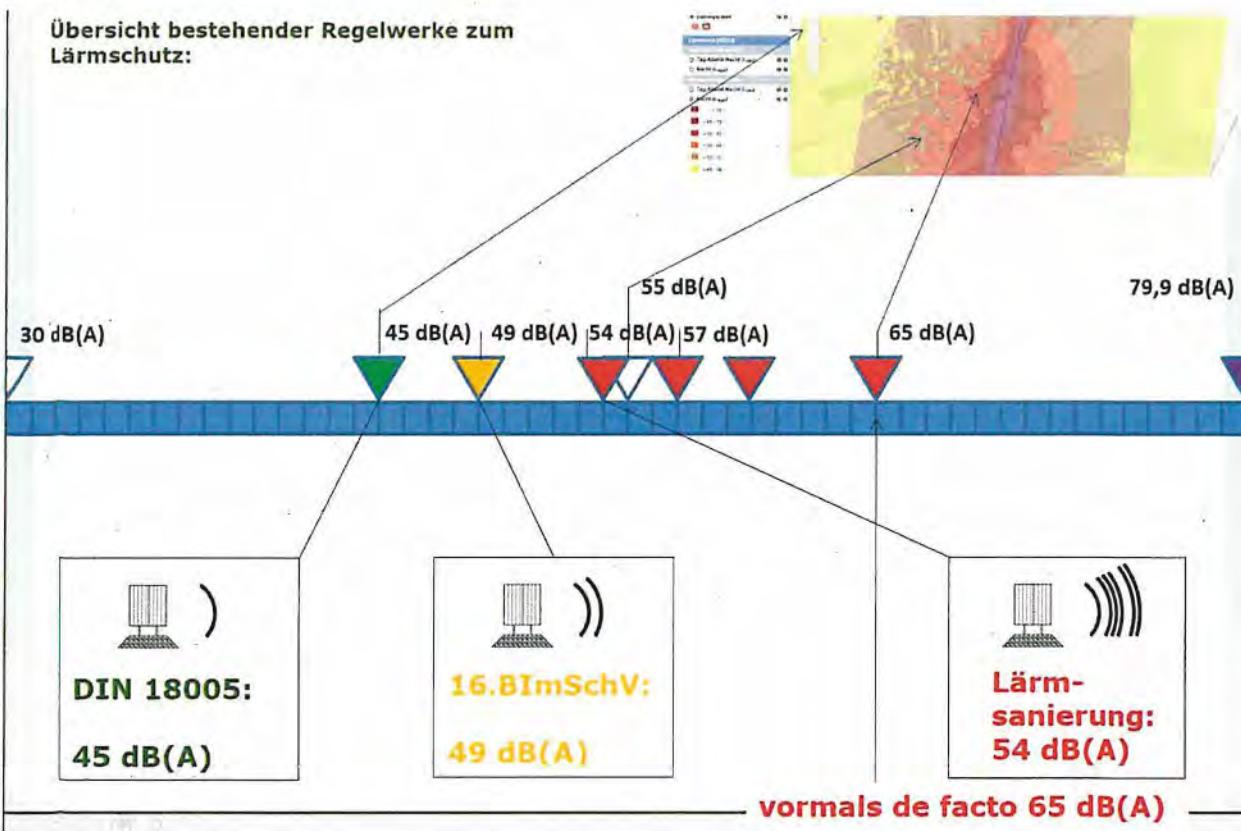
Auslösewerte für die Lärmsanierung in dB(A)

Quelle: BMDOV nach Erstaufmerksamkeit zu Bundeshaushaltspolitik 2022 EP 12 Kapitel 12.05

Quelle: BMDOV nach Blatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 – Schallschutz im Städtebau, Mai 1987

Anhang 3

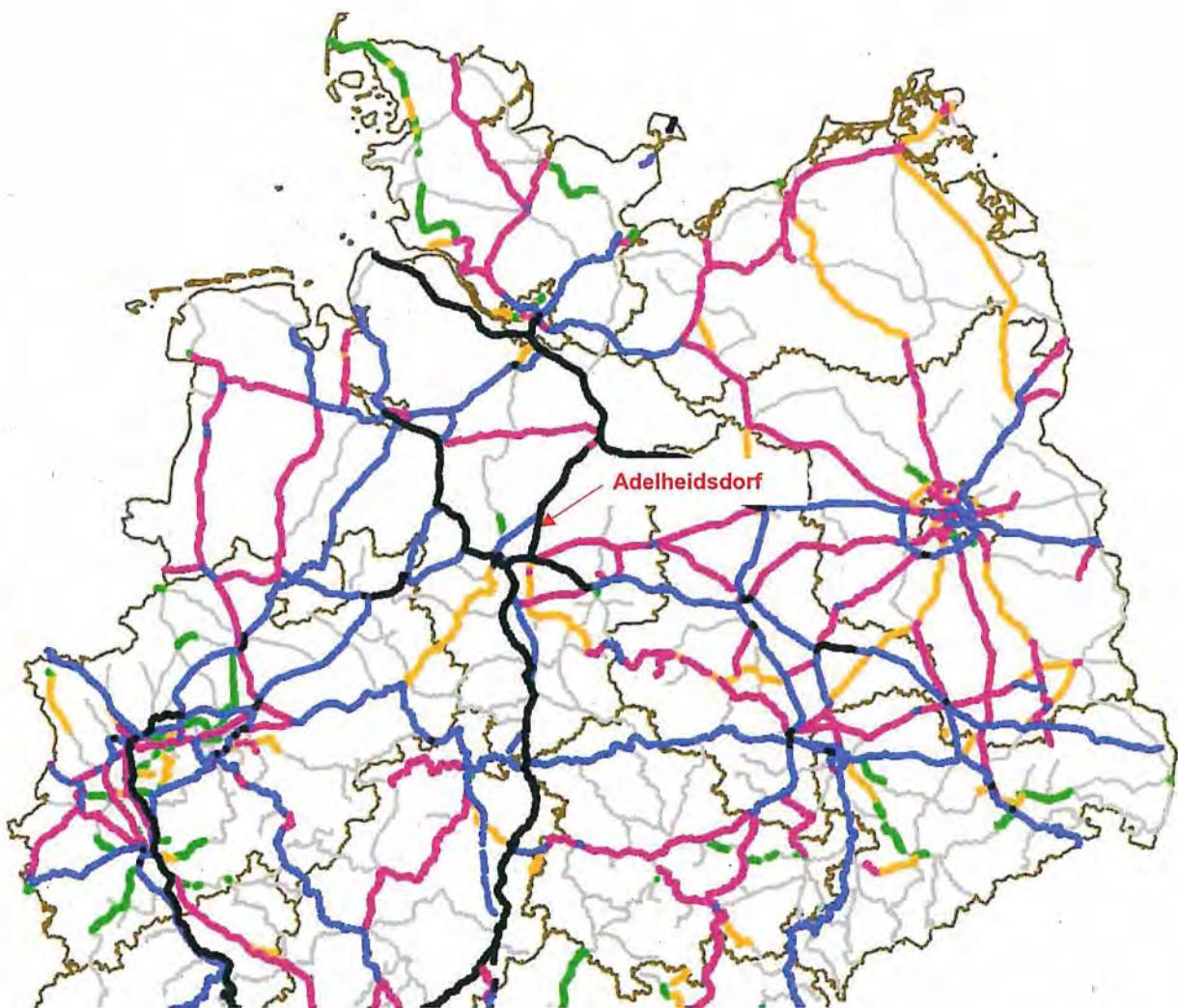
dito, eigene Darstellung



Anhang 4 - Arbeitsfassung -

Lärmsanierungsprogramm des Bundes 2018, Anhang 2: Darstellung der Emissionen

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Emissionen Prognose 2030 (Stand: 31.03.2017) nachts in dB(A)

- unter 57 bzw. keine Daten
- 57 bis 60
- 60 bis 65
- 65 bis 70
- 70 bis 75
- **über 75**

Gesamtkonzept Lärmsanierung - Anlage 2



DB Umwelt

(Stand: 31.12.2018)

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wurde 2022 aktualisiert. Die Änderungen im Hinblick auf die Darstellungen der dortigen Anlage 2 sind hier noch nicht eingearbeitet. Für Adelheidsdorf ergeben sich aber keine geänderten Aussagen.

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvor-sorge-und-laermsanierung.html>

Anhang 5 - Arbeitsfassung -

Liste der Sanierungsabschnitte – Auszug aus Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms des Bundes 2018

Strecke Nr.	Weitere Strecken Nr.	Nr. des Sanierungsabschnittes	Bundesland	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge	Bemerkungen	PKZ mit Längenbezug
1711		030026	NI	Wedemark - Mellendorf	22,2	22,3	0,1		
		030026	NI	Langenhagen - Burgwedel - Celle			9,2		7,307
1720		030027	NI	Burgdorf - Burgdorf, Burgdorf - Heeßel	22,6	25,7	3,1	X65	
1720		030027	NI	Burgdorf - Burgdorf	25,7	26	0,3		
1720		030027	NI	Burgdorf - Sorgensen	26	26,2	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Otze, Burgdorf - Sorgensen	26,5	26,7	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Otze	27,1	27,3	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Otze	27,6	29,5	1,9	X65	
1720		030027	NI	Burgdorf - Otze	29,5	29,7	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	31,3	31,7	0,4		
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	32,2	33,3	1,1	X65	
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	33,3	33,5	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	33,6	33,8	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	34,3	34,4	0,1		
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	34,8	34,9	0,1		
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	34,9	35,4	0,5	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	35,4	35,8	0,4	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	35,9	36,2	0,3	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Adelheidsdorf, Adelheidsdorf - Großmoor	36,2	36,6	0,4	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	37	37,1	0,1	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Adelheidsdorf	38,9	39	0,1	X65	
1720		030027	NI	Celle - Westercelle	39,0	40,8	0,9	X65	
1720	1710	030027	NI	Celle - Groß Hehlen, Celle - Hehlentor, Celle - Klein Hehlen, Celle - Neuenhäusern, Celle - Westercelle, Celle - Heese	41,2	46,8	5,6	X65	
1720		030027	NI	Celle - Groß Hehlen, Celle - Hehlentor, Celle - Vorwerk	47,2	47,8	0,6	X65	
1720		030027	NI	Celle - Vorwerk	47,9	49,1	1,2	X65	
1720		030027	NI	Celle - Vorwerk	49,2	49,4	0,2	X65	
1720		030027	NI	Celle - Garßen, Celle - Vorwerk	49,7	51,2	1,5	X65	
1720		030027	NI	Celle - Garßen	51,2	51,3	0,1	X65	
1720		030027	NI	Celle - Garßen	51,5	51,6	0,1	X65	
1720		030027	NI	Celle - Garßen	52,4	52,8	0,4		
1720		030027	NI	Celle - Garßen	52,9	53,1	0,2		
1720		030027	NI	Celle - Garßen	55,6	55,7	0,1		
		030027	NI	Burgdorf - Celle			20,9		12,185

Die Bemerkung „x65“ in der vorletzten Spalte bezeichnet diejenigen Abschnitte, in denen auf Basis der seinerzeit gültigen Auslösewerte von 60 dB(A) nachts (Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) + 5 dB(A) (damals gültiger Schienenbonus) = 65 dB(A) eine Sanierung bereits erfolgte, die aber auf Basis der heutigen Auslösewerte unzureichend ist.

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wurde 2022 aktualisiert. Die Änderungen sind hier noch nicht eingearbeitet.

Beispielhaft ist hier die Liste für die Strecke 1720 abgebildet. Auf der Strecke 1710 befinden sich im Bereich Großmoor /Dasselsbruch ebenfalls Sanierungsabschnitte, die hier nicht abgebildet sind.

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvor-sorge-und-laermsanierung.html>

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

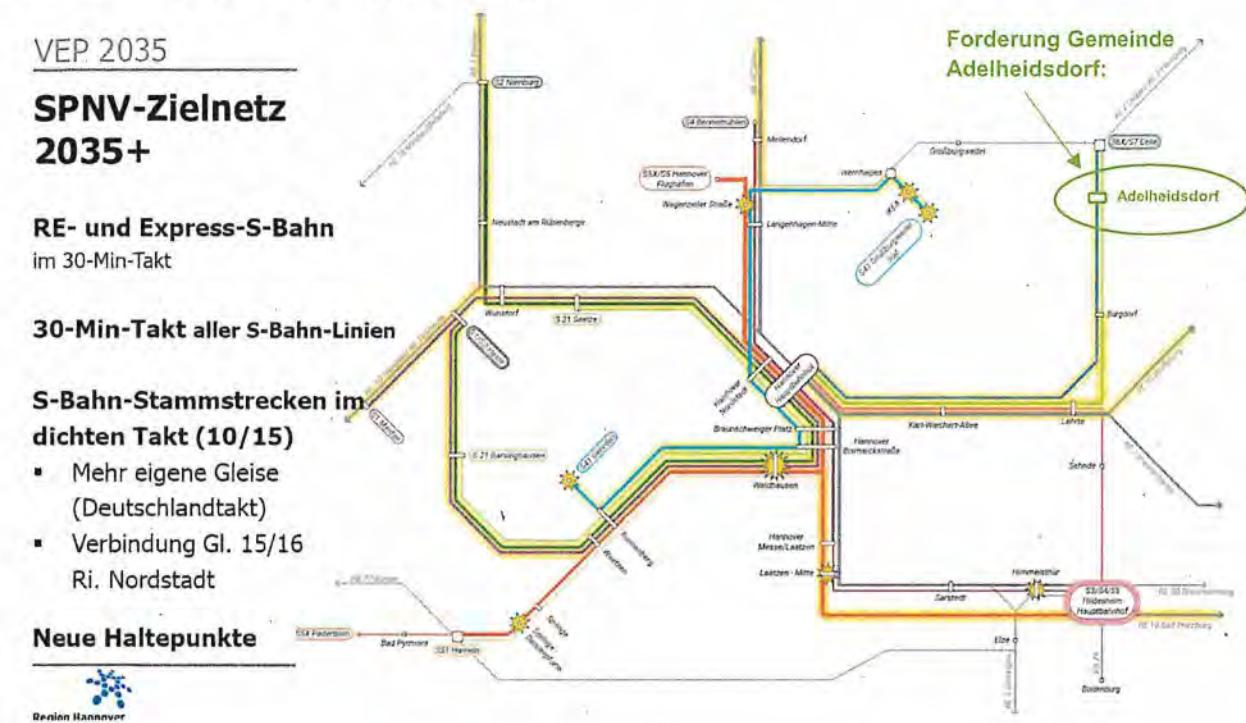
Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bahnprojekt Hamburg – Bremen/Hannover: Positionspapier der Gemeinde Adelheidsdorf

Anhang 6 und Anhang 7: - Arbeitsfassungen -

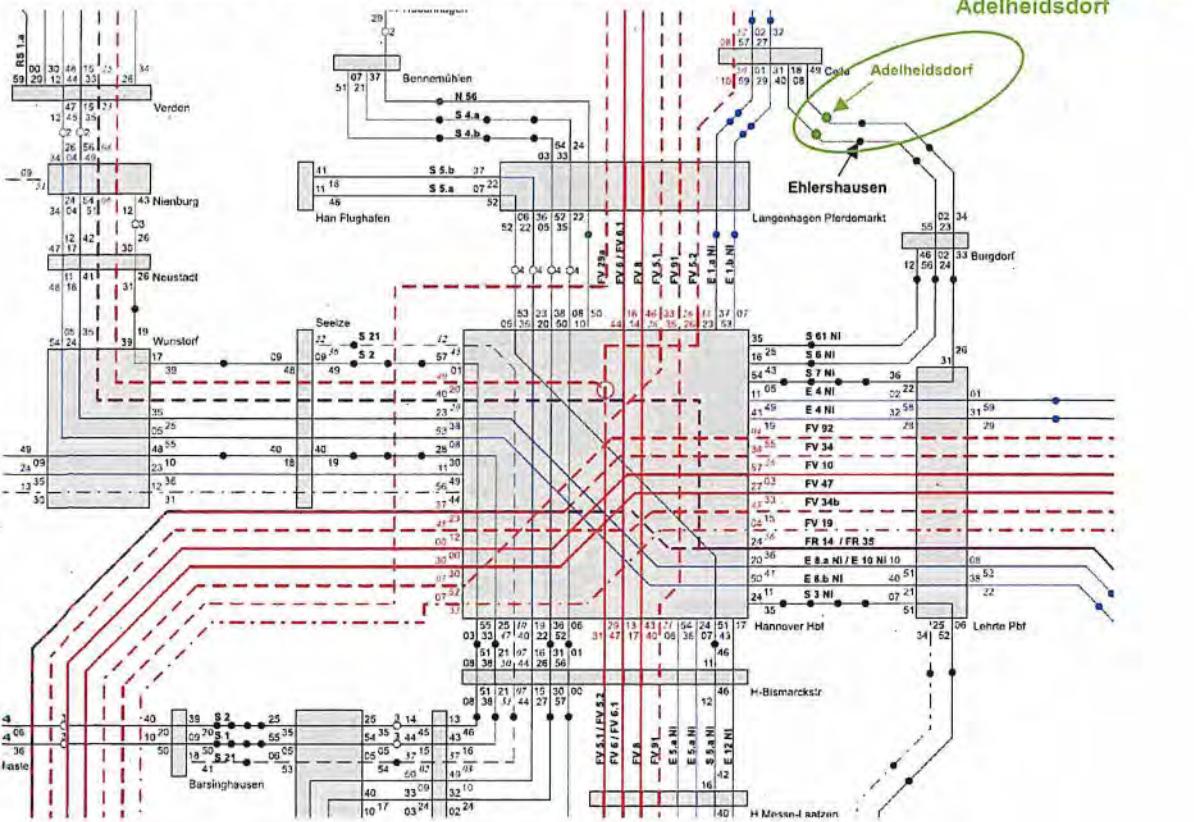
Anhang 6

SPNV Zielnetz 2035+ der Region Hannover



Anhang 7

Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, Zielnetz 2030



Anhang 8, Anhang 9 und Anhang 10 - Arbeitsfassungen -**Anhang 8**

Link zum Thema „Städtebaulicher Begleitplan“

<https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/582011>**Anhang 9**

Übergesetzliche Maßnahmen, Vortrag des BMDV aus 2018

Beschluss zum Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (BT-Drs. 18/7365)



Der Deutsche Bundestag hat einstimmig beschlossen

in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen

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.

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Lösungsvorschläge entscheiden.

Das planrechtliche Verfahren und insbesondere die Zuständigkeit und Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde bleiben unberührt.



www.bmvi.de | 10.01.2018 - 12

Anhang 10

Abschlussbericht Zielfahrplan Deutschlandtakt – Entwurf vom 01.09.2021, Anhang 1, Seite 2, Auszug

https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxsy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf

optimising railways SMA und Partner AG
 Gubelstrasse 28
 8050 Zürich
 Schweiz
 Telefon +41 44 317 50 60
 Info@sma-partner.com
 www.sma-partner.com

**Infrastrukturliste: Anforderungen an Blockverdichtungen****Entwurf**

Die aufgeführten Maßnahmen stellen Anforderungen dar, die der Deutschlandtakt an die jeweilige Strecke / Streckenabschnitt stellt und sind dem Zielfahrplan entsprechend zugrunde gelegt.

Strecke	Beschreibung der Blockverdichtung	Strecken-Nummer
Hamburg – Hannover	Verkehrsliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Lehrte – Maschen auf 3 Minuten Zugfolgezeit	1720

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Bürgermeister • Postfach 12 40 • 21412 Winsen (Luhe)

Bundesministerium für Verkehr
 Herr Minister
 Patrick Schnieder
 Invalidenstraße 44
 10115 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
 - Ministerbüro -
 Eingang 23. Okt. 2025
 Az.
 Frist: Kopie für PSts L,
 Wv: Kopie vorab am

MIN	
PSt H	
PSt L	
St'in S	
St Sch	
Stab L	
MB	
AL	X
GG	

Sitz-Sch
 E
 EL
 EZ

Mf-Inf

// 23.10. FL

Schlossplatz 1
 21423 Winsen (Luhe)
 Telefon: 04171/ 657-0
 Telefax: 04171/ 657-168
 E-Mail: info@stadt-winsen.de
 Internet: www.winsen.de
 Sprechzeiten:
 Mo. - Fr. 08.00 - 12.00 Uhr
 Di. 14.00 - 16.00 Uhr
 Do. 15.00 - 18.00 Uhr
 und nach Vereinbarung

Mein Schreiben vom: Aktenzeichen: Ihr Schreiben vom: Ihr Zeichen: Datum: 20.10.2025

Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bahn zwischen Hamburg und Hannover

Sehr geehrter Herr Minister Schnieder,

der Ausbau des Schienennetzes zwischen Hamburg/Bremen und Hannover ist seit vielen Jahren ein Thema, das auch uns als Anrainerkommune der Bestandsstrecke Hamburg-Hannover ganz massiv betrifft. Mit der Beschlussfassung des Bundestages über den Vorschlag der Bahn, die Planung einer Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn 7 weiter zu verfolgen, steht in dem Dauerthema bald eine wichtige Weichenstellung an. Die Stadt Winsen (Luhe) nimmt mit diesem Schreiben an die Bahn, an den Bundesminister für Verkehr, den niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen sowie an die Bundestags- und Landtagsabgeordneten aus der Region zu dem Stand der Planungen und zu dem aktuellen Vorhaben Stellung und bittet darum, ihre Hinweise und Anregungen bei den weiteren Entscheidungen sowie Planungs- und späteren Umsetzungsschritten zu berücksichtigen.

Zunächst wollen wir unser Bedauern darüber zum Ausdruck bringen, dass die seit Langem beabsichtigte und so dringend erforderliche Verbesserung der Bahninfrastruktur in dem betroffenen Bereich immer noch nicht absehbar ist. Leider ist man immer noch nicht vom Reden ins Handeln bzw. von der Planung in die Umsetzung gekommen. Mittlerweile liegt auch der Beschluss im „Dialogforum Schiene Nord“ bereits 10 Jahre zurück, ohne dass seither daraus konkrete Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet worden sind. Dieser Beschluss, der unter Mitwirkung der Bahn zustande gekommen ist, sah zum einen die Auflösung von Engpässen im bestehenden Schienennetz u. a. durch ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen vor. Und er umfasste einige „Bedingungen der Region“, die auf eine Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs und die Akzeptanz notwendiger Maßnahmen vor Ort zielte.

Statt die beschlossene Lösung – das sogenannte „Alpha E“ – zu verwirklichen, wurden daran auf Betreiben der Bahn in vielversprechend klingenden, aber wenig ergiebigen Beteiligungsformaten und infolge gezielter Prüfaufträge entscheidende Abweichungen vorgenommen. Insbesondere umfasste ein auf diese Weise von der Bahn „optimiertes Alpha E“ unvermittelt ein viertes Gleis zwischen Ashausen und Lüneburg.

Konten der Stadtkasse:

Schriftstück bearbeiten

Volksbank Lüneburger Heide
 Volksbank Winsener Marsch

IBAN (Kontonummer)

DE51 2406 0300 4200 5205 00
 DE33 2006 9965 0005 7800 00

BIC

GENODEF1NBU
 GENODEF1WIM

Sparkasse Harburg-Buxtehude

Postbank Hamburg
 Hamburger Sparkasse

IBAN (Kontonummer)

DE20 2075 0000 0007 0094 34
 DE21 2001 0020 0027 9112 02
 DE79 2005 0550 1387 1212 11

BIC

NOLADE21HAM
 PBNKDEFF200
 HASPDEHHXXX

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Damit ist für die Stadt, die als Beteiligte am „Dialogforum Schiene Nord“ noch das „Alpha E“ mitgetragen hatte, die Geschäftsgrundlage für die Zustimmung zu einem Ausbau der Bestandsstrecke weggefallen. Denn ein solcher Bestandsstreckenausbau mit einem vierten Gleis zwischen Ashausen und Lüneburg hätte für uns ganz erhebliche nachteilige Auswirkungen. Er würde die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, in erster Linie Pendlerinnen und Pendler sowie Anwohnerinnen und Anwohner, unzumutbar belasten. Insoweit waren die Erfahrungen beim Bau des dritten Gleises, das erst vor gut 11 Jahren in Betrieb genommen wurde, lehrreich und abschreckend.

Bei der Ergänzung der Schienenstrecke um ein vierter Gleis hätten wir nach den uns vorliegenden Informationen Folgendes zu erwarten:

- Allein auf dem Streckenabschnitt zwischen Ashausen und Radbruch, der die Stadt unmittelbar betrifft, würden die Gleisbauarbeiten rund acht Jahre dauern. Die derzeit 386 Züge täglich könnten dann nur auf zwei von drei vorhandenen Gleisen verkehren. Viele Züge müssten auf eine andere Strecke umgeleitet werden. Teil dieser Umleitung wäre die Bahnverbindung zwischen Verden und Rotenburg. Diese Bahntrasse bedarf allerdings selbst der Ertüchtigung, sodass sie für eine Zusatzbelastung vorerst nicht in Betracht kommt. Weitere Bauarbeiten für das vierte Gleis außerhalb von Winsen würden mindestens ebenso lang dauern wie die Arbeiten auf Winsener Gebiet. Das vierte Gleis könnte damit voraussichtlich nicht vor 2040 genutzt werden.
- In Winsen wären zehn größere Brücken- und Tunnelbauwerke, welche die Schienen querend zu erneuern. Für jedes Bauwerk beliefe sich die Bauzeit auf mindestens 16 Monate, in einem Fall sogar auf 36 Monate. Auch bei gleichzeitiger Arbeit an mehreren Brücken und Tunneln müssten für die Errichtung dieser Bauwerke fast 10 Jahre eingeplant werden. Insgesamt würde dies die innerörtlichen Verkehre in Winsen durch Sperrungen und Umleitungen enorm beeinträchtigen.
- Für die Erweiterung der Trasse um ein zusätzliches Gleis und die notwendige Anpassung der Querungs-Bauwerke müssten nach den Planunterlagen an verschiedenen Stellen entlang der Strecke vorhandene Wohn- und Betriebsgebäude sowie Anlagen der Infrastruktur weichen. Von einem solchen „Rückbau“ wären private Eigentümer ebenso wie die öffentliche Hand betroffen. Konkret geht es zum Beispiel um Haupt- und Nebengebäude sowie Infrastrukturanlagen am Europaring, im Kornweg und an der Königstraße.
- Die langjährigen Bauarbeiten für das vierte Gleis würden den Zugverkehr für Winsener Bahnpendlerinnen und -pendler außerordentlich behindern. Ausgedünnte Zugfahrpläne, Verspätungen und Totalausfälle von Zügen müssten immer wieder hingenommen werden. Dass die Pendlerinnen und Pendler über den gesamten Zeitraum Busse als Schienenersatzverkehr akzeptieren, ist nicht zu erwarten.
- Nach dem Ausbau und der Ergänzung um ein viertes Gleis könnten auf der Bahnstrecke in Winsen 601 Züge täglich verkehren. Dabei würde sich die Zahl der besonders lautenden Güterzüge von heute 188 auf dann 376 verdoppeln. Vor allem nachts wäre also mit erheblich mehr Lärm und Erschütterungen im Umfeld der Bahntrasse zu rechnen. Das würde

aufwändige (aktive und passive) Lärmschutzbauvorkehrungen entlang der Bahntrasse nach sich ziehen. Hinsichtlich der Erschütterungsemissionen stimmt uns außerordentlich kritisch, dass seit der Inbetriebnahme des dritten Gleises immer noch nicht geklärt ist, wie die vermehrten Auswirkungen auf anliegende Grundstücke zu bewerten und wirksam zu begrenzen sind. Deshalb ist nicht damit zu rechnen, dass die zahlreichen Anwohnerinnen und Anwohner vor den Folgen der noch einmal zunehmenden Erschütterungsbeeinträchtigungen durch den Bahnverkehr auf dann insgesamt vier Gleisen wirksam geschützt werden.

Aus den genannten Gründen stellt sich für uns der Bestandsstreckenausbau im Vergleich zur Neubautrasse entlang der BAB 7 als die deutlich schlechtere Alternative dar. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile unterstützt die Stadt Winsen (Luhe) deshalb die Fortsetzung der Planung und die Realisierung einer Neubaustrecke. Dass diese Planung und ihre anschließende Umsetzung auf betroffene Schutzgüter Rücksicht zu nehmen haben und zu keinen unzumutbaren Belastungen führen dürfen, ist selbstverständlich. Unter anderem ein deutlich breiterer Betrachtungs- und Planungsraum als bei den begrenzten Vorgaben für einen Ausbau der Bestandsstrecke ist insoweit vermutlich von Vorteil.

Bei der Auseinandersetzung um die langfristige Perspektive, also „Ausbau oder Neubau“, sollte nicht die Notwendigkeit kurzfristiger Verbesserungsmaßnahmen auf der stark belasteten Strecke aus dem Blick geraten. Das ist unsere dringende Bitte. Das heißt, die Ertüchtigung der Strecke von Mai bis Juli 2026 („Qualitätsoffensive 2026“) und die Sanierung von Februar bis Juli 2029 („Generalsanierung 2029“) sollten – wie geplant und angekündigt – durchgeführt werden. Sie sind dringend erforderlich, um die Qualität des Schienenverkehrs und die Stabilität im Netz zu erhöhen.

Nicht zuletzt für die vielen Menschen, die bei uns mit der Bahn ein- oder auspendeln, sind die vorgesehenen Ertüchtigungs- und Sanierungsmaßnahmen von großer Bedeutung. Winsen ist eine Stadt der Pendlerinnen und Pendler, in deren Interesse eine gute Bahninfrastruktur liegt. Deshalb sperren wir uns auch nicht gegen erforderliche Baumaßnahmen im Rahmen der genannten „Qualitätsoffensive 2026“ und „Generalsanierung 2029“, sondern unterstützen diese ausdrücklich.

Beide Vorhaben dürfen nicht erneut verschoben, sondern müssen termingerecht abgewickelt werden. Diese Verlässlichkeit ist für die Nutzerinnen und Nutzer der Bahn unerlässlich. Seitens der Bahn braucht es eine frühzeitige Kommunikation und eine weitgehende Transparenz gegenüber ihren Kundinnen und Kunden. Ein hoher Wirkungsgrad der Ertüchtigungs- und der Sanierungsmaßnahmen sowie eine Minimierung der Belastungen für Pendler/-innen und Anwohner/-innen in den beiden Bauphasen (von 10 Wochen im Jahr 2026 und 5 Monaten im Jahr 2029) versprechen den größtmöglichen Erfolg der Vorhaben. Deshalb machen wir die genannten Maßgaben – Termintreue, frühzeitige und transparente Kommunikation, hoher Wirkungsgrad der Maßnahmen und Minimierung der Belastungen für Pendler/-innen und Anwohner/-innen – zum Gegenstand unserer Forderungen gegenüber den Projektverantwortlichen.

Wir hoffen sehr, dass die beiden anstehenden Maßnahmen sach- und zielorientiert abgearbeitet werden. Neben der Aussicht auf eine konkrete Verbesserung des schienengebundenen Verkehrs fordert insbesondere eine frühe und umfassende Information der Betroffenen die Akzeptanz der Bau- und Sanierungsvorhaben. Nur wer informiert ist, entwickelt Verständnis für notwendige Entscheidungen und damit verbundene Einschränkungen. Darüber hinaus eröffnet die Einbindung unmittelbar Betroffener auch die Möglichkeit, Konfliktpotenziale bereits im Vorweg auszuräumen.

Die Bahn ist daher eingeladen, die Einzelheiten zu den beiden Vorhaben hier vor Ort der interessierten Öffentlichkeit zu erläutern; das soll im ersten Quartal 2026 erfolgen.

In der mittel- bis langfristigen Frage „Bestandsstreckenausbau oder Neubautrasse“ wünschen wir uns eine faktenbasierte Diskussion und eine sachbezogene Entscheidungsfindung. Die gewichtigen Interessen und Belange der Anlieger/-innen und Pendler/-innen sind dabei mit zu berücksichtigen. Und den Entscheidungsträgern und Betroffenen sollte bewusst sein, dass es sich beim Bestandsstreckenausbau um mehr als nur kleine, kosmetische Verbesserungen handelt. Vielmehr bedeutet er schwerste Eingriffe in eine bestehende, überlastete Infrastruktur.

Mit freundlichen Grüßen



Wiese

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Der Landrat des Landkreises Uelzen

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Herrn Minister Schnieder
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Uelzen, den 04.09.2025

Lärmschutzmaßnahmen und Generalsanierung der Bestandsstrecke Hamburg - Hannover

Sehr geehrter Herr Minister Schnieder,

mit diesem Schreiben möchte ich als Landrat des Landkreises Uelzen zentrale Anliegen unserer Region im Zusammenhang mit den aktuellen Planungen und Vorhaben der Deutschen Bahn sowie des Bundes im Schienenverkehr zum Ausdruck bringen.

Anlässlich einer Besprechung mit Herrn Hudaff, Leiter Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover, am 01.09.2025 wurde mitgeteilt, dass der übergesetzliche Lärmschutz für die Bestandsstrecke Hamburg-Hannover im Rahmen der Generalsanierung 2029 in Frage gestellt wird. Mit der Generalsanierung werden Teile das sog. Alpha E umgesetzt. Das Alpha E wurde 2015 im „Dialogforum Schiene Nord“ erarbeitet. Die Ergebnisse des Dialogforums wurden im Abschlussdokument festgehalten. Dort wurde insbesondere bestmöglicher, übergesetzlicher Lärmschutz für die Bevölkerung gefordert.

Die Deutsche Bahn hat am 01.09.2025 vorgetragen, dass es nach der Generalsanierung der Bestandstrecke Hamburg-Hannover im Jahr 2029 zu einer Erhöhung der Zugzahlen auf der Bestandstrecke kommen wird. Es ist zu erwarten, dass die Erhöhung des Schienengüterverkehrs durch die generelle Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene und allgemeine Erhöhung

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

des Zugverkehrs nach der Generalsanierung zusätzliche Belastungen für die Menschen mit sich bringen wird.

In diesem Zusammenhang fordere ich:

1. Verbindliche Zusage übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen entsprechend dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord: Angesichts der bereits heute hohen Lärmbelastung in betroffenen Ortslagen des Landkreises und der prognostizierten Zunahme der Zugzahlen nach der Generalsanierung und der Zunahme des Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke ist es unerlässlich, über den gesetzlichen Mindeststandard hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
2. Einbindung der Region in den Dialogprozess: Der Landkreis Uelzen und seine Kommunen erwarten eine frühzeitige, transparente und ernsthafte Beteiligung an allen Planungsphasen.
3. Zukunftsfähige Generalsanierung der Bestandsstrecke Hamburg–Hannover: Die im Rahmen des Infrastrukturprogramms des Bundes geplante Generalsanierung der Strecke Hamburg–Hannover muss genutzt werden, um diese dauerhaft leistungsfähiger, aber auch leiser und anwohnerfreundlicher zu gestalten. Hierbei ist die Gleichstellung mit Neubaustrecken im Hinblick auf Lärmschutz dringend geboten.

Ergänzen möchte ich diese Forderungen um Ausführungen zu der NBS-Diskussion: Der Landkreis Uelzen lehnt eine NBS Hamburg-Hannover ab, auch weil er nicht vom SPFV abhängt werden will. Durch die geplante Neubaustrecke Hamburg–Hannover entlang der A7, die im Rahmen des „Deutschlandtakts“ und zur Stärkung des Schienenverkehrs diskutiert wird, wird auch für unseren Landkreis erhebliche Auswirkungen haben. Nach Fertigstellung einer Neubaustrecke wird es zu einer Verlagerung des Personenverkehrs zu Lasten des Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke kommen. Sollte es zu einer NBS an der A 7 kommen, gelten die oben im Zusammenhang mit der Generalsanierung erhobenen Forderungen – auch nach übergesetzlichem Lärmschutz - erst recht. Ich bitte ausdrücklich darum, diese Forderung in die angeblich kurz bevorstehende parlamentarische Befassung zu einer NBS einzubringen. Des entspricht der Verfahrensempfehlung des DB-Projektleiters Hudaff.

Der Landkreis Uelzen bekennt sich ausdrücklich zur Verkehrswende und unterstützt die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Gleichwohl darf die dafür notwendige Infrastruktur nicht einseitig zu Lasten der ländlichen Räume und ihrer Bevölkerung erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Heiko Blume

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

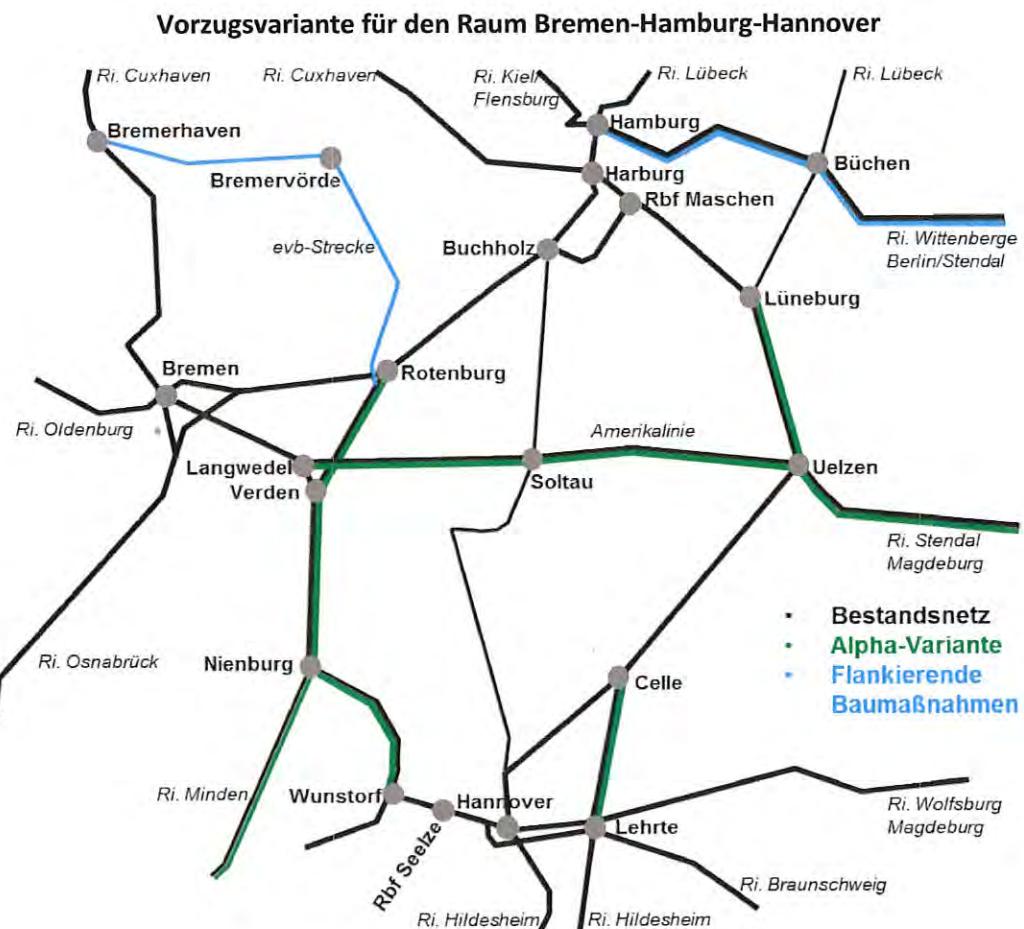
Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



DIALOGFORUM
SCHIENE NORD

Dialogforum Schiene Nord (DSN)

Kapazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur im Raum Bremen-Hamburg-Hannover: Abschlussdokument zum Dialogverfahren



Celle, 05. November 2015

Anmerkung zu flankierende Baumaßnahmen: Alternative Laufwege möglich.

- Kopie -
Original im Niedersächsischen Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gliederung

<u>1</u>	<u>Präambel</u>	<u>2</u>
<u>2</u>	<u>Bedingungen für einen Konsens in der Region</u>	<u>2</u>
<u>3</u>	<u>Kriterien zur Variantenbewertung</u>	<u>3</u>
<u>4</u>	<u>Vorzugsvariante</u>	<u>3</u>
<u>5</u>	<u>Monitoring des Umsetzungsprozesses</u>	<u>4</u>
<u>6</u>	<u>Unterschriften</u>	<u>5</u>
<u>7</u>	<u>Anhang</u>	<u>12</u>

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 Hafенwirtschaft 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. Betriebsoptimierung 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 berücksichtigten 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.

Tabelle 1 Kriterien des DSN zur Variantenbewertung

Verkehr	Lärm	Natur und Umwelt
Realisationszeit	Lärmnachteil durch Neuverlärming	Natura 2000
Schrittweise Inbetriebnahme	Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken	Zerschneidungswirkung, Barrierefunktion
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 Hafen-hinterlandverkehr 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

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

	Name (Druckbuchstaben)	Organisation	Unterschrift
1		PLER Einheit wird	
2		AFJO	
3		SG Rethel	
4		LK Verden	
5		Hödekreis	
6		Gemeinde Scheeßel	
7		ZIR Region Oldenburg	
8		in LBÜ	
9		ZI Mecklenburg	
10		Gemeinde Kirchlinteln	
11		Saintgem (Oldenburg)	
12		in Freie Hansestadt Bremen	
13		Saintgemeinde Soltau	

Vorabfass

	Name (Druckbuchstaben)	Organisation	Unterschrift
14		Büro für eine lebhafte Weltwirtschaft	
15	it	BBU	
16		Stadt Verden	
17		Sax. Landeshauptstadt	
18		Abschöpfungstrasse	
19		Gemeinde Bispingen	
20		Markt BI Wega Sgan	
21		Landesjägerschaft Niedersachsen	
22		BI Region Egertal gegen erzielbaren Güterverlust	
23		Kreisverband gg VCD-Trasse	
24		Landrat Niedersachsen	
25		SG-Schlund	
26		BI-V-Trassen liegen dort	
27			
28			

ersetzt.

	Name (Druckbuchstaben)	Organisation	Unterschrift
29		Bi X-Menschen	
30		Bi unsYnn	
31		Sg Elbtalane	
32		EJ Bickenbäker	
33		Bi Bamstedt BBN	
34		DI-Hadelwah	
35		Bi keine Tiere der St Gellersen	
36		Sozialgemeinde Bornewe-Eestorf	
37		Bi X-DURCH-Y	
38		Verein zur Erhaltung abruenden Lebensräume sozial	
39		BUND Lr. Nds.	
40		Bi ALtenmedien gen	
41		Samtgemeinde Amelinghausen	
42		Samtgemeinde Tostedt	
43		Gode Skelle	

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Name (Druckbuchstaben)	Organisation	Unterschrift
44		HK Uelzen	
45		HK Harburg	
46		Stadt Visselhövede	
47		HK Celle	
48		Stadt Celle	
49		Stadt Walsrode	
50		Stadt Burgwedel	
51		STADT BERGEN	
52		SG Gehrden	
53		Bürger für Umwelt BfU	
54		Bürgerservice Bürg Wedd	
55		Gemeinde Süderode	
56		Gemeinde Elbcea	
57		Stadt Buchholz	
58		STADT WINSEN (LUHE)	

x unter Grenzenverhältnis

	Name (Druckbuchstaben)	Organisation	Unterschrift
59		Zu klein Rotenburg	
60		Bürger= und bündnis N	
61		en Stadt Verzeh	
62		Bi Süderburgersland	
63			
64			
65			
66			
67			
68			
69			
70			
71			
72			
73			

wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Name (Druckbuchstaben)	Organisation	Unterschrift
74			
75			
76			
77			
78			
79			
80			
81			
82			
83			
84			
85			
86			
87			
88			

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

	Name (Druckbuchstaben)	Organisation	Unterschrift
89			
90			
91			
92			
93			
94			

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

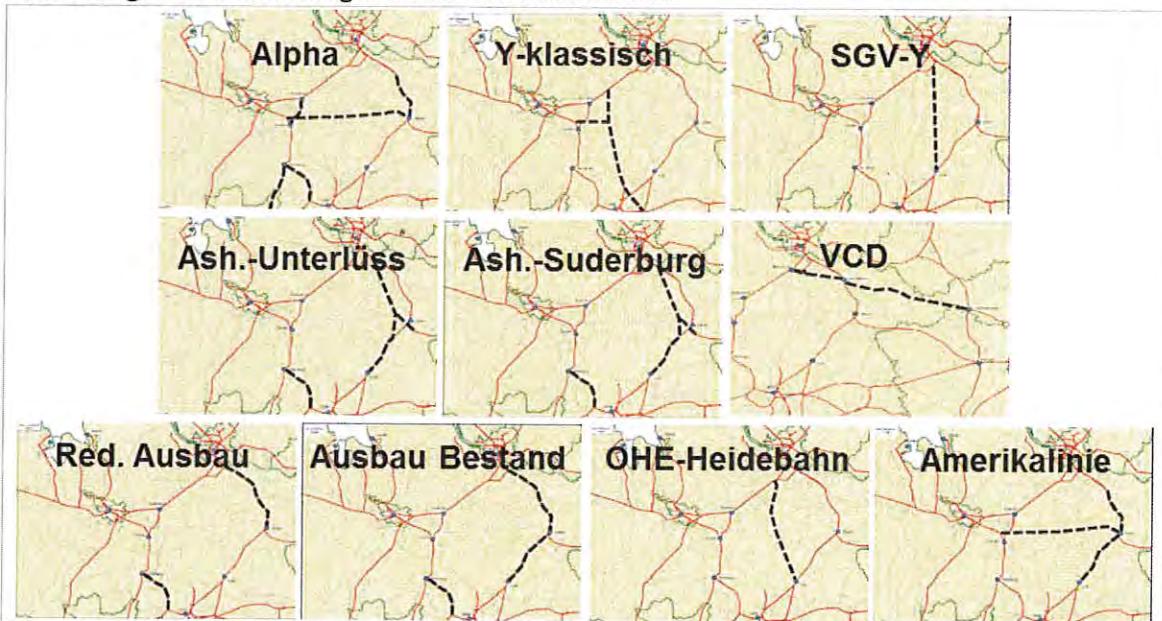
7 Anhang

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 berücksichtigten 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.
- **Vollschatz gegen Bahnlärm an sämtlichen von Ausbau- oder Neubaumaßnahmen betroffenen Trassenabschnitten sowie Vollschatz 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, Altenheimen, 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 SPPV auf der Basis der Berufspendler- und Gästezahlen der Region ermittelt und umgesetzt werden. Umfang und Qualität des SPPV 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 satzungrechtlichen 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 Modal-

split zugunsten einer wirtschaftlich attraktiveren schienensierten 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.

Kriterien ^{B,C}	Alpha-Konzept	NBS Y-klassisch	NBS SGV-Y	NBS (ABS) Unterlüß ^A	NBS (ABS) Suderburg ^A	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 einschätzen. 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 heute 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 Reisezüge insbesondere zwischen Langwedel und Uelzen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- 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 begrenzt 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 werden 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 Infrastrukturbetreiber grundsätzlich nicht „lenkbar“ sind. Kapazitive Freiräume für den SPNV aus potenziell 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 Entwicklungsdynamik 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, Planfeststellung, ...) 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/-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

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. Ausbaumaßnahmen 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 Heide-landschaften 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 Neubaustrecken 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 Neubauprojekte 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 entstehen (Kriterium 1-4). In einem zweiten Schritt soll dann die Anzahl der von den Lärmauswirkungen betroffenen Menschen (ermittelt durch Wohneinheiten) festgestellt werden.

Kriterien	Alpha-Konzept	NBS Y-klassisch	NBS SGV-Y	NBS (ABS) Unterlüß	NBS (ABS) Suderburg	VCD-Variante	Ausbau Bestand	Reduzierter Ausbau	OHE-Heidebahn	Amerikanlinie
1. Lärmschutz durch neue Belastungen an Neubaustrecken	--	--	-	--	--	--			-- anteilig	
2. Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken										Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden
3. Lärmnachteil durch Lärmschutz an vorher stark belasteten Bestandsstrecken										Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet 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)“.

4. Lärmnachteil durch kumulierende Lärmquellen	Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden
5. Anzahl Wohneinheiten, die nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonlinie 49 dB (A) liegen	Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung 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 Neuverlärnung

Neubaustrecken führen unter Lärmgesichtspunkten zu neuen Belastungen für die Betroffenen und stellen einen Lärmnachteil durch Neuverlärnung für unbelastete oder wenig belastete Räume dar. Ein grundsätzlicher Nachteil wird darin gesehen, wenn eine Neuverlärnung 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 lärmelastete 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 Gesamtlärmbeurteilung 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.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Foto: Volker Emersleben

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 4

Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

DB InfraGO AG

Region Nord

I.II-N-A-U/L

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	1.1	TP 1 (Meckelfeld – Brackel) TP 2 (Brackel – Evedorf) TP 3 (Evedorf -Becklingen) TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar) TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)	Für den Vollschutz vor Bahnlärm in reinen/allgemeinen Wohngebieten und Kern-/Dorf- und Mischgebieten (gemäß Bedingungen der Region aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015) von nahen Wohnbebauungen sind Erhöhungen von bereits in der Vorplanung im gesetzlichen Rahmen vorgesehenen Lärmschutzwänden auf eine Höhe von 6 m erforderlich. Insgesamt betrifft dies Lärmschutzwände auf einer Länge von 44.700 m im gesamten Projektraum. Die Erhöhung auf 6 m betrifft Lärmschutzwände je Landkreis wie folgt: Landkreis Harburg: rd. 24.900 m Landkreis Heidekreis: rd. 3.700 m Landkreis Celle: rd. 8.900 m Region Hannover: rd. 7.200 m	In Summe: 252,44 Mio. €	<p>Die Forderung bezieht sich auf die „Bedingung der Region Nr. 1 – Bestmöglicher Gesundheitsschutz“ aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015.</p> <p>Nach §§ 41, 50 BlmSchG werden Lärmschutzmaßnahmen nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit in aktive und passive Maßnahmen unterteilt. Wo aktive Maßnahmen technisch oder wirtschaftlich nicht ausreichen, kommen passive Maßnahmen zum Einsatz.</p> <p>Ein Vollschutz vor Bahnlärm ist aufgrund des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (§ 41 Abs. 2 BlmSchG) nicht realisierbar. So zeigen Planungen an der Strecke Rotenburg-Verden, dass Schallschutzwandgalerien etwa dreimal so teuer sind wie Lärmschutzwände (ca. 19.000 €/m gegenüber 3.505 €/m), ohne deutlich bessere Wirkung.</p> <p>Mit den gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen werden bereits über 90 % der Schutzzfälle abgedeckt. Die konkrete Auslegung erfolgt standortbezogen durch Schallgutachter.</p>

KF KF- Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1.2	TP 1 (Meckelfeld – Brackel) TP 2 (Brackel – Even-dorf) TP 3 (Even-dorf -Becklingen) TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar) TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)	Zusätzliche Lärm-schutzwände	Für Wohnbebauung, für welche aktive Schallschutzmaßnahmen ge-mäß gesetzlicher Lärm-vorsorge nicht finanziierbar wären, sollen Lärmsschutzwände als Standardbauweise berücksichtigt werden (Höhe bis zu 6 m). Die Gesamtänge der zusätzlichen Wände beläuft sich auf rund 21.200 m. Nach Landkreis verteilen sich die zusätzlichen Lärmsschutzwände wie folgt: Landkreis Harburg: rd. 9.900 m Landkreis Heidekreis: rd. 9.200 m Landkreis Celle: rd. 1.300 m Region Hannover: rd. 800 m	In Summe: 429,94 Mio. €	Hinweis: Zu den 3.505 €/m (reale Baukos-ten) wurde ein Planungsfaktor von 1,25 hinzugezogen, da für diese Forderung, im Gegensatz zur Forderung von 1.1, noch keine Lärmsschutzwände geplant worden sind. Lösung weiterer Schutzfälle mit aktiven Maßnahmen. Diese Forderung zahlt auf die „Bedingung der Region“ Nr. 1 („Bestmöglicher Gesundheitsschutz“) aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015 ein.
1.3	TP 1 (Meckelfeld – Brackel) TP 2 (Brackel – Even-dorf) TP 3 (Even-dorf -Becklingen)	Schutz vor Vibra-tion/Erschütterung und Elektrosmog	-	In der Vorplanung sind die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt wor-den. Eine elektromagnetische Untersu-chung wird sachgerecht in der Entwurfspla-nung vorgenommen.	

KF KF- Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar) TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)				Lärmschutzwände an Abstellgleisen wurden bereits in der Vorplanung berücksichtigt.
1.4	TP 3 (Evendorf – Becklingen)	Lärmschutz auch für Abstellgleise	Für die Abstellgleise zwischen Evendorf und Becklingen sollen weitere Lärmschutzwände berücksichtigt werden, damit auch bei Anfahrt und Bremsung von Zügen keine zusätzliche Lärmbelastung entsteht.	-	
1.5	TP 3 (Evendorf – Becklingen)	Durchführung einer Gesamtlärmberachtung für den Heidekreis	Für den Heidekreis wird eine Gesamtlärmberachtung verlangt, die die schienenseitigen Effekte in Verbindung mit dem sechsspurigen Ausbau der A7 bewertet. Ziel ist eine kumulative Lärmbilanz mit verbindlichen Grenz- und Zielwerten sowie eine querschnittlichen Schutzmaßnahmen.	-	Es ist die 16. BlmSchV anzuwenden. Die Berechnung erfolgt verkehrsträgerspezifisch; eine Vorgabe für eine Gesamtlärmberachtung gibt es nicht. Im Bundestagsbeschluss zur ABS Rotenburg - Verden heißt es: Eine Gesamtlärmberachtung ist derzeit noch nicht umsetzbar, da hierfür die wissenschaftlichen methodischen Erkenntnisse zur Berechnung des Gesamtlärms, die Bestimmung der einschlägigen Lärmbereiche und die sich hieraus ergebenden Rechtsfolgen für die unterschiedlichen Lärmbereiche geklärt sind [...] Eine Gesamtlärmberachtung ist durchzuführen, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben vor

KF	KF-Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2	2.1	TP3 (Evendorf – Becklingen)	Alternative Trassenführung - Verschiebung des Überholbahnhofs Bispingen um 2 km in Richtung Süden	Der in der Vorzugsvariante geplante Überholbahnhof bei Bispingen liegt auf der Höhe der Ortschaft. Durch die Verschiebung um 2 km wäre der Überholbahnhof parallel zur Autobahn positioniert. In Summe: 11,03 Mio. €	Die geplante Lage des Überholbahnhofs Bispingen wurde gewählt, um einen reibungslosen und pünktlichen Zugbetrieb sicherzustellen. Sie liegt in einem optimalen Abstand zu den benachbarten Überholbahnhöfen – etwa 10 km zu Evendorf und rund 12 km zu Soltauer Heide – und erfüllt damit die betrieblichen Vorgaben, Überholmöglichkeiten etwa alle 10 bis 13 km vorzusehen. Eine alternative Trassenführung im Bereich Bispingen (Forderung 2.2) wäre damit nicht vereinbar, da sie die betrieblichen Abläufe und die Kapazität des Schienennverkehrs beeinträchtigen würde.	Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.
2.2		TP3 (Evendorf – Becklingen)	Alternative Trassenführung - Umsetzung Trassenvariante 2.4 (B209-Variante) im Bereich Bispingen	Die Trassenvariante 2.4 verläuft insgesamt weiter östlich als die Vorzugsvariante an Steinbeck (Luhe) vorbei, parallel zur B 209 und entlang der Truppenübungsplätze Munster Nord und Süd bis die Variante schließlich dem ursprünglichen Verlauf der Vorzugsvariante entlang der A7 folgt.	In Summe: 11,53 Mio. €	Variante 2.4 wurde in der Vorplanung geprüft, würde jedoch die Luhe kreuzen und das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ beeinträchtigen. Dies wäre nach EU-Habitatrichtlinie schwer genehmigungsfähig.

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2.3	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)	Alternative Trassenführung – Verschiebung des Nahverkehrshalt Bergens nach Belsen	Der in der Vorzugsvariante beplante Überholbahnhof und Nahverkehrshalt Bergen liegt zwischen den Ortschaften Bergen und Lohheide. Durch die Verschiebung um 2,5 km wäre der Nahverkehrshalt auf der Höhe von Belsen positioniert.	In Summe: 11,03 Mio. €	<p>Betrieblich und kapazitiv sehr ungünstig, da die vom Projekt gewählte Lage auf einem optimalen Eisenbahnbetrieb (Kapazität und Pünktlichkeit) begründet ist. Der in der Vorpianung angenommene Abstand des Überholbahnhofs Bergen zum nördlich gelegenen Überholbahnhof Bockel beträgt ca. 11 km und zum südlich gelegenen Überholbahnhof Feuerschützenbostel etwa 12 km.</p> <p>Aus der verkehrlichen Aufgabenstellung ergeben sich für die Planung folgende Parameter: Überholgleise etwa alle 10–13 km, abhängig von der Lage der Verknüpfungsbetriebsstellen; die Abstände können geringfügig abweichen.</p> <p>Vom Bundesgutachter Intraplan wurde eine hohe verkehrsliche Nachfrage für Bergen ermittelt und damit auch eine Empfehlung für die Platzierung eines SPNV-Haltes nahe der Stadt Bergen gegeben.</p>
2.4	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)	Alternative Trassenführung – weitreichende Umfahrung des Mahnmals „Rampe Bergen“ bei Bergen	Für eine weitreichende Umfahrung des Mahnmals „Rampe Bergen“ im Bereich Bergen ist eine alternative Linienführung konzeptionell berücksichtigt worden. Die alternative Linienführung verläuft zwischen Bergen und Hasselhorst und kreuzt die	-	<p>Die alternative Linienführung wird explizit durch den Landkreis Celle gefordert, um den Abstand zum Mahnmal zu vergrößern. Es wird argumentiert, dass durch die geplante Vorzugstrasse ein angemessenes Gedanken an diesem Ort künftig nicht mehr möglich sei; die Trasse würde den</p>

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2.5	TP 6 (Wettmar – Hanno-ver Vinnhorst)	Alternative Trassen-führung - Anpassung der Eisenbahnüberfüh-rungen (EÜ) zwischen Kleinburgwedel und Langen-hagen, sollen den aktuellen Stan-dards der Verkehrserfordernissen durch den Umbau angepasst wer-den.	Landstraße 298 südwestlich der ur-sprünglichen Trassierung.		Bereich faktisch zerschneiden, wodurch der historische Zusammenhang der Gedenkorte auseinandergerissen würde.
3	3.1	TP 4 (Becklingen – Feuer-schützenbostel)	Anordnung von zusätz-lichen Tunneln – Tun-nel zwischen Lohheide und Bergen für die Re-duzierung von Lärm	Für die Reduzierung von Lärm wird gefordert, dass zwischen Hassel-horst-Lohheide und Bergen (km 408,5 - km 409,650) ein Tunnel mit einer Gesamtlänge von ca. 1,2 km errichtet wird. Für die Umsetzung müsste das Gelände zwischen Bergen und Hasselhorst-Lohheide auf-geschüttet werden.	Die Detailierung der Straßenplanung wird im Rahmen der Abstimmungen zur Ent-wurfs- und Genehmigungsplanung mit den fachlich beteiligten Behörden erfolgen. Die aktuellen gesetzlichen Vorgaben werden dabei berücksichtigt. Die Forderung: „Herstellung aller erforderli-chen Brückendurchlässe für landwirtschaft-liche Fahrzeuge in den rechtlich hierfür vor-gesehenen Maximalwerten (Mindestdurch-fahrtshöhe > 4,00 m)“ ist hiermit ebenfalls berücksichtigt. Die Kostenverteilung ist im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes gesetzlich geregelt (siehe § 13 EBKrG).
				In Summe: 604,22 Mio. €	Die Forderung ist weder umweltfachlich noch raumordnerisch begründet. Für die Umsetzung müsste das Gelände zwischen Bergen und Hasselhorst-Lohheide aufge-schüttet werden.

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4	4.1	TP 3 (Evenendorf -Becklingen)	Abbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region - Kreuzungsbahnhof: Verbindung NBS und 1960 über Soltauer Heide	Als zusätzlicher regionaler Nutzen kann die Neubaustrasse mit der kreuzenden Bahnstrecke 1960 („Amerikanlinie“) im Bereich A7/Outlet Center Soltau angebunden werden. Die Stadt Soltau plant eine Erweiterung ihres Industriegebiets östlich der A7. Sollten diese Pläne umgesetzt werden, besteht zusätzlich die Möglichkeit eine direkte Gleisanbindung zur Neubaustrecke zu gewährleisten. In Summe: 710,07 Mio. €	Eine Anbindung weiterer Gebiete liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSAG. Eine Verbindung zwischen Neubaustrecke und Strecke 1960 könnte jedoch auf die betriebliche Flexibilität einzuholen. Die Verbindungscurven können insbesondere bei steigenden Leistungen einen wichtigen Beitrag zur Netzresilienz leisten, um im Falle von größeren Baumaßnahmen oder Störungen geeignete Umleitungsmöglichkeiten bereit zu stellen. Des Weiteren können über einen direkten Laufweg Hamburg - Soltau zukünftig die heute bereits verkehrenden Containerzüge zum bestehenden Umschlagterminal in Harber geführt werden. Zudem scheint es denkbar, dass durch eine attraktive Anbindung des Standortes Soltau an die NBS zusätzliche regionale und überregionale Verkehre generiert werden können.
4.2		TP 3 (Evenendorf -Becklingen)	Abbindung weiterer Gebiete zur Erhöhung des Nutzens in der Region - Verbindung Neubaustrecke mit Strecke 9111 Soltau - Lüneburg		Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Die verkehrlichen Erfordernisse zu definieren und die Aufgabenstellung zu formulieren ist originäre Aufgabe des Aufgabenträgers (Landesnahverkehrsgeellschaft Niedersachsen mbH, LNVG).

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
5	5.1	TP 3 (Eventdorf – Becklingen)	Schaffung zusätzlicher SPNV-Halte – Nahverkehrshalt Soltau-Heide	Die Forderung beinhaltet einen Nahverkehrshalt Soltau. Auf Höhe der Ortschaft ist bereits ein Überholbahnhof mit Nahverkehrs-Funktion vorgesehen. In Summe: 304,6 Mio. €	Der Nutzen eines Nahverkehrshalts Soltau für die Region ist weitreichend und wirkt sich positiv auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Grundsätzlich ist das Land Niedersachsen für die Finanzierung von Nahverkehrshalten zuständig. Die Region hat jedoch explizit eine Finanzierung über Bundesmittel gefordert. Dabei umfasst ein möglicher Nahverkehrshalt u.a. P&R-Parkplätze, Bushaltestellen, Empfangsgebäude sowie Bahnsteige mit teilweiser Überdachung.
5.2	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)	Schaffung zusätzlicher SPNV-Halte – Nahverkehrshalt Bergen	Die Forderung beinhaltet einen Nahverkehrshalt Bergen. Auf Höhe der Ortschaft ist bereits ein Überholbahnhof mit Nahverkehrs-Funktion vorgesehen. In Summe: 304,6 Mio. €	Der Nutzen eines Nahverkehrshalts Bergen für die Region ist weitreichend und wirkt sich positiv auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Grundsätzlich ist das Land Niedersachsen für die Finanzierung von Nahverkehrshalten zuständig. Die Region hat jedoch explizit eine Finanzierung über Bundesmittel gefordert. Dabei umfasst ein möglicher Nahverkehrshalt u.a. P&R-Parkplätze, Bushaltestellen, Empfangsgebäude sowie Bahnsteige mit teilweiser Überdachung.	
5.3	TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	Schaffung zusätzlicher SPNV-Halte – Nahverkehrshalt Hambühren	Die Forderung beinhaltet einen Nahverkehrshalt Hambühren. Auf Höhe von Hambühren ist gemäß Vorplanung kein Überhafenbahnhof vorgesehen, somit kann	In Summe: 346,14 Mio. €	Die Forderung beinhaltet einen Nahverkehrshalt Hambühren. Auf Höhe von Hambühren ist gemäß Vorplanung kein Überhafenbahnhof vorgesehen, somit kann

KF	KF-Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
				vorgesehen, somit kann dieser nicht zu einem Nahverkehrshalt weiterentwickelt werden.		dieser nicht zu einem Nahverkehrshalt weiterentwickelt werden. Dabei umfasst ein möglicher Nahverkehrshalt u.a. P&R-Parkplätze, Bushaltestellen, Empfangsgebäude sowie Bahnsteige mit teilweiser Überdachung.
6	6.1	TP 1 (Meckelfeld – Brackel) TP 2 (Brackel – Even-dorf) TP 3 (Even-dorf -Becklin-gen) TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützen-bostel – Celle/Wettmar) TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)	Wahrung von Natur- und Landschaftsgebie-ten - Übergangsmög-lichkeiten Wildtiere	Für die Sicherung der Lebensräume von Wildtieren werden zusätzliche Grünbrücken über die Neubaustre-cke gefordert.	Auf Basis des Vorplanungsniveaus wurde bei der Konzipierung der Vorfahrtsvariante die Vorgabe der Minimierung von Eingriffen berücksichtigt. Zwei Wildbrücken sind planerisch vorgesehen. Mit der Forderung nach weiteren Grünbrücken soll eine allumfassende ökologische Durchgängigkeit zur Sicherung der Lebensräume von Wildtieren gewährleistet werden. In Summe: 356,83 Mio. €	<p>Auf Basis des Vorplanungsniveaus wurde bei der Konzipierung der Vorfahrtsvariante die Vorgabe der Minimierung von Eingriffen berücksichtigt. Zwei Wildbrücken sind planerisch vorgesehen.</p> <p>Mit der Forderung nach weiteren Grünbrücken soll eine allumfassende ökologische Durchgängigkeit zur Sicherung der Lebensräume von Wildtieren gewährleistet werden.</p> <p>Diese Forderung berücksichtigt die Kernforderungen von:</p> <p>Umwelt- und Naturschutz: Natur- und Umweltschutzbelaenge entlang der bestehenden Streckenführung und in Schutzgebieten müssen umfassend berücksichtigt werden</p> <p>Diese Forderung zählt auf die „Bedingung der Region“ Nr. 7 („Sicherung von Siedlungsbeziehungen“) aus dem Dialogforum Schiene Nord 2015 ein</p>

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
6.2	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	Ein mindestens 25m breiter Korridor für den Biotopverbund entlang der Neubaustrecke	Für den Erhalt und gleichwertigen Ausgleich von Flächen für den Naturschutz und Biotopverbund wird entlang der Neubaustrecke ein mindestens 25 m breiter Korridor für den Biotopverbund zwischen Becklingen und Wettmar gefordert.	Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Die Forderung nach einem durchgehenden, 25 m breiten Biotopverbundkorridor entlang der gesamten Neubaustrecke überschreitet die gesetzlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). -	Der Ausgleich von Eingriffen erfolgt gemäß §§ 13–15 BNatSchG an den tatsächlichen Beeinträchtigungen orientiert und wird im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) durch geeignete, fachlich abgestimmte Maßnahmen (z. B. Querungshilfen, Pfanzungen, Strukturanpassungen) sichergestellt. Ein durchgehender 25 m breiter Korridor wäre fachlich nicht erforderlich, nicht verhältnismäßig und würde in Teillbereichen unnötig zusätzliche Flächen beanspruchen.
6.3	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	Schaffung von ausreichend Habitatflächen für den Schutz von Reptilien	Für die Vermeidung von Konflikten zwischen der Bahnstrecke und Reptilien besteht die Forderung ausreichend geeignete Habitatflächen zwischen Becklingen und Wettmar zu schaffen und durch die Bahn zu	-	Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Der Schutz von Reptiliensorten ist Bestandteil der artenschutzrechtlichen Prüfung gemäß §§ 44 ff. BNatSchG. Betroffene Vorkommen werden erfasst, und es werden

KF KF- Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
			pflegen. Dies soll den Artenschutz an der Vorzugsvariante stärken.		<p>geeignete Vermeidungs-, Umsiedlungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt.</p> <p>Eine pauschale Verpflichtung zur Anlage und Pflege von Habitatflächen entlang der gesamten Trasse besteht weder fachlich noch rechtlich. Maßnahmen sind gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG auf den tatsächlichen Eingriff zu beschränken.</p> <p>Der Artenschutz für Reptilien wird somit rechtskonform und vollständig über die artenschutzfachliche Prüfung und die daraus abgeleiteten Maßnahmen gewährleistet.</p>
6.4	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	Bahnkörper als Ersatzlebensraum für gefährdete Arten	Für die Pflege der Bahnkörper soll ein Pflegekonzept entwickelt und umgesetzt werden, welches den Bahnkörper als Lebensraum für gefährdete Arten berücksichtigt. Zudem soll das Konzept die Bekämpfung von invasiven Arten gemäß §40 BNatSchG berücksichtigen und die Schulung des entsprechenden Personals sicherstellen.		<p>Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.</p> <p>Die Pflege und Unterhaltung der Bahnanlagen erfolgt gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sowie den internen Umwelt- und Vegetationsmanagementrichtlinien des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.</p> <p>Gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG sind bei der Unterhaltung von Vegetationsflächen die Belange des Artenschutzes zu berücksichtigen. Ebenso verpflichtet § 40 BNatSchG bereits zur Bekämpfung und Vermeidung der Ausbreitung invasiver Arten. Diese</p>

KF KF- Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
					<p>Verpflichtungen gelten unmittelbar und werden im Rahmen der betrieblichen Pflegeprozesse umgesetzt.</p> <p>Ein zusätzliches, projektbezogenes Pflegekonzept ist daher weder rechtlich erforderlich noch planungsrechtlich Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.</p>
6.5	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	Jegliche neuen Gewässerquerungen durch die Neubaustrecke sollen grundsätzlichen fischottergerecht hergestellt werden. Dazu gehören Otterberme. Eine Otterberme ist ein flacher Uferbereich in Gräben oder Bächen, der das Wasser langsam und Lebensraum für Tiere wie den Fischotter schafft. Damit verbindet sie Naturschutz mit stabileren, pflegeleichteren Gewässern.	Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Die artenschutzrechtlichen Belange des Fischotters werden im Rahmen der faunistischen Untersuchungen und der Arten-schutzfachlichen Prüfung (ASP) gemäß §§ 44 ff. BNatSchG berücksichtigt. Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, wie Uferbermen oder Querungshilfen, werden gezielt dort umgesetzt, wo nachweislich Vorkommen oder geeignete Lebensräume betroffen sind. Eine pauschale Verpflichtung zur fischottergerechten Ausgestaltung sämtlicher Gewässerquerungen ist weder fachlich erforderlich noch rechtlich begründet. Die Gestaltung einzelner Querungsbauwerke erfolgt im Rahmen der wasser- und naturschutzrechtlichen Bewertung nach		

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
7	7.1	TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	Wahrung von Orts- und Landschaftsbildern & Vermeidung von Zerschneidungen - Sicherung der Siedlungsbeziehungen bei der Allerquerung	Für die Verbesserung der Siedlungsbeziehungen bei Celle (Allerquerung) ist ein zusätzlicher Geh- und Radweg in Verbindung mit der neuen Eisenbahnüberführung über die Aller möglich. In Summe: 99,72 Mio. €	Die Bahn ist nach § 1 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) für die Bahnüberführung über die Aller zuständig. Soll die Brücke zusätzlich für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden, so hätten nach § 13 Abs. 1 EKrG das Land bzw. die Kommune als Wegebaulastträger die hierdurch entstehenden Mehrkosten zu tragen und die Verantwortung für diesen Teil der Brücke zu übernehmen. Mit einem zusätzlichen Geh- und Radweg kann der Nutzen vom Brückenbauwerk für die Menschen erhöht werden. Querungsmöglichkeiten über die Aller sind im Bereich Boye spärlich.
7.2	TP 3 (Evendorf – Becklingen)	Erhalt von Siedlungsbeziehungen	Im Rahmen der Planungen zur Neubaustrecke Hannover–Hamburg ist sicherzustellen, dass bestehende Siedlungsbeziehungen gewahrt bleiben. Die Trassenführung darf keine zusätzliche Trennwirkung zwischen Orten, Ortsteilen oder bestehenden Infrastrukturen entfalten. Erforderlich ist die Sicherung und gegebenenfalls Herstellung	Im Rahmen der Planungen zur Neubaustrecke Hannover–Hamburg ist sicherzustellen, dass bestehende Siedlungsbeziehungen gewahrt bleiben. Die Trassenführung darf keine zusätzliche Trennwirkung zwischen Orten, Ortsteilen oder bestehenden Infrastrukturen entfalten. Erforderlich ist die Sicherung und gegebenenfalls Herstellung	Der Erhalt bestehender Siedlungsbeziehungen wurde in der Vorplanung in angemessener Weise berücksichtigt. In der vorliegenden Planung sind Straßen-, Rad- und Fußgängerüber- bzw. -unterführungen vollumfänglich vorgesehen und erhalten die aktuell bereits bestehenden Wegebeziehungen. In der Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird sichergestellt, dass die konkrete

KF	KF-Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
				geeigneter Querungsmöglichkeiten (Straßen-, Rad- und Fußgängerübergänge, Unterführungen etc.), um die funktionalen, sozialen und wirtschaftlichen Verbindungen innerhalb der betroffenen Gemeinden und Ortsteile zu erhalten.		Ausgestaltung und Lage dieser Querungen in erger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen erfolgt. Dadurch soll gewährleistet werden, dass sowohl bestehende Verbindungsbeziehungen erhalten als auch zukünftige städtebauliche Entwicklungen angemessen berücksichtigt werden.
8	8.1	TP 1 (Meckelfeld – Brackel) TP 2 (Brackel – Evedorf) TP 3 (Evendorf-Becklingen) TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar) TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)	3. Gleis Lüneburg - Uelzen	Auf Basis der Alpha-E-Idee beinhaltet die Forderung ein zusätzliches Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen an der Bestandsstrecke. Dazugehören u.a. die Verlegung von neuen Gleisen (Gesamtänge 32km), Damm und Einschnittserweiterungen und der Abriss- und Neubau von Ingenieurbauwerken / Brücken.	4.129,62 Mio. €	<p>Ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen würde nur geringen verkehrlichen Nutzen bringen. Die geplante Neubaustrecke schafft die notwendigen Kapazitäten und entlastet die Bestandsstrecke Hannover-Hamburg langfristig.</p> <p>Bereits 2015 stellten die Bundesgutachter fest, dass ein drittes Gleis die Kapazitätsziele verfehlt. Aktuelle Untersuchungen bestätigen dies. Mit einer Leistungsfähigkeit von nur 264 Zügen pro Tag wäre der Ausbau deutlich unterdimensioniert und nicht mit den Zielen des Deutschlandtakts vereinbar. Auch wirtschaftlich und umweltfachlich schneidet die Variante schlechter ab, da die Bestandstrasse zahlreiche Schutzgebiete berührt.</p> <p>Die DB hat verschiedene Varianten eines dreigleisigen Ausbaus geprüft – keine erwies sich als tragfähig.</p>

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
9	9.1	TP 1 (Meckelfeld – Brackel) TP 2 (Brackel – Even-dorf) TP 3 (Even-dorf -Becklin-gen) TP 4 (Becklingen – Feuerschützen-bostel) TP 5 (Feuerschützen-bostel – Celle/Wettmar) TP 6 (Wettmar – Hanno-ver Vinnhorst)	Prozessual ist der Erwerb von für den Bau benötigten Liegenschaften erst mit Vorliegen des Planrechts vorgesehen. Die Forderung zielt darauf ab, die Möglichkeit zu schaffen, bereits vor dem Planfeststellungsvfahren einzelne Grundstücke von direkt betroffenen Anwohnern der Neubaustrasse Hannover – Hamburg ankaufen zu können (vorzeitiger Grunderwerb).	368,62 Mio. €	Im Regelfall erfolgt der Grunderwerb für die Vorzugsvariante durch die DB im Auftrag des Bundes auf Grundlage des genehmigten Plans (Ende Leistungsphase 4). Die Flächen werden nach Möglichkeit im Einvernehmen zum Verkehrswert gemäß §194 BauGB erworben. Kommt keine Einigung zustande, kann eine Enteignung nach § 22 AEG in Verbindung mit dem Landesenteignungsgesetzen erfolgen. Durch den frühzeitigen Ankauf von Grundstücken können Grundstücksbesitzer entschädigt werden. Zusätzlich schafft dies Sicherheit für betroffene Bürger. Für die Berechnung wurde angenommen, dass die geplante Trasse einen 50 Meter breiten Korridor einnimmt. Zwischen Seevetal und Celle wurden dafür die durchschnittlichen Bodenwerte von Wald-, Wiesen- und Ackerflächen berücksichtigt. Wenn Gebäude betroffen sind, wurde zusätzlich der Gebäudewert einbezogen. Dafür wurde ein Aufschlagfaktor von 1,7 (Median für typischen Wohnimmobilien im ländlichen-suburbanen Raum) verwendet.

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
10.	10.1	TP 3 (Evenendorf -Becklingen)	Lärmschutz städtebaulich integrieren	Die Forderung ist zu unkonkret -	Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Eine monetäre Bewertung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Konzepte können erst im Rahmen der Entwurfsplanung/Genehmigungsplanung mit Behörden und anderen an der Planung fachlich Beteiligten abgestimmt werden.
10.2	TP 3 (Evenendorf - Becklingen) TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)	Gestaltung von Lärmschutzwänden	Die Forderung beinhaltet den Wunsch Lärmschutzwände zu begrünen (Auf in Summe von ca. 3,5 km), um diese optisch ansprechender zu gestalten. In Summe: 57,17 Mio. €	- Der Wert ergibt sich über ein zusätzliches Bauwerk vor den jeweiligen Lärmschutzwänden	Die direkte Begrünung von Schallschutzwänden, also z. B. das Anbringen von Rankhilfen direkt auf der Schallschutzwand und deren Berankung, ist aufgrund der Anforderungen zur regelmäßigen Inspektion auf Schäden, Dauerhaftigkeit, Tragfähigkeit und Sicherheit nicht zu-lässig.
10.3	TP 3 (Evenendorf - Becklingen)	Verbesserung des SPNV durch Einführung eines verlässlichen durchgängig 1-stündigen Taks auf der Amerikalinie	Die Forderung beinhaltet eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes auf der Bahnstrecke Uelzen – Langwedel – Bremen. Aktuell wird ein zweistündiger Takt auf dieser Bahnstrecke gefahren.	- Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.	Die Festlegung der Taktung im SPNV liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Dies ist originäre Aufgabe des Auftragstellers (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, LNVG).

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
10.4	TP 3 (Evendorf - Becklingen)	Zeitnahe Errichtung einer Ladeinsel am Bahnhof Soltau	Im Bereich des Soltauer Bahnhofs soll eine Ladeinsel für batterieelektrische Triebzüge (BEMU) eingerichtet werden, um einen CO ₂ -neutralen Nahverkehr zu ermöglichen.	-	Die Errichtung einer Ladeinsel in Soltau liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Das Projekt befindet sich bereits von der LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH) finanziert in Planung.
10.5	TP 3 (Evendorf - Becklingen)	Realisierung eines höhengleichen Bahnübergangs in der Walsroder Straße in Soltau	Die Forderung bezieht sich auf den Bahnübergang Walsroder Straße (L163) bei Soltau. Um einen kontinuierlichen Verkehrsfluss auf der Walsroder Straße zu ermöglichen, besteht die Forderung zur Auflösung dieses Bahnübergangs.	-	Die Realisierung eines höhengleichen Bahnübergangs in der Walsroder Straße in Soltau liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Die verkehrlichen Erfordernisse zu definieren und die Aufgabenstellung zu formulieren ist originäre Aufgabe der Straßenbauverwaltung.
10.6	TP 3 (Evendorf - Becklingen)	Landschaftsangepasste Kreuzungsbauwerke	Die Forderung ist zu unkonkret	-	Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor.
10.7	TP 3 (Evendorf - Becklingen)	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Bennemühlen-Buchholz sowie Verbesserung der Taktung	Bei der Forderung handelt es sich um den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke 1712 und 1711 („Heidebahn“). Sie führt von Buchholz über Soltau und Walsrode nach Langenhagen. Aktuell ist die Strecke eingleisig.	-	Die Eingrassung in das Umfeld von Kreuzungsbauwerken ist regelmäßiger

KF KF- Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
					liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Die verkehrlichen Erfordernisse zu definieren und die Aufgabenstellung zu formulieren ist originäre Aufgabe des Aufgabenträgers (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, LNVG).
10.8	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	"Begleitgruppe" aus Landes- und Kommunalpolitik, BI, Behörden, Experten und der DB	Nicht näher definierbar.	Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Alle Träger öffentlicher und privater Be- lange sind im Rahmen der frühen Öffent- lichkeitsbeteiligung und des Planrechtsver- fahrens regelmäßig entsprechend dem Handbuch für gute Bürgerbeteiligung ein- gebunden.	
10.9	TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)	Erhalt des Bahnhofsgebäudes in Burgwedel	Das Bahnhofsgebäude würde im Rahmen der baulichen Umsetzung abgerissen. In Summe: 10,20 Mio.€		Der Erhalt des derzeit leerstehenden Bahnhofsgebäudes wäre mit zusätzlichen und erheblichen baulichen Maßnahmen mög- lich (bauzeitliche Abstützung und aufwän- dige Entwässerungsmaßnahmen).
10.10	TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)	Halbstündig getakteter Nahverkehr von Iserhagen und Burgwedel nach Celle	Erhöhung des Taktes im Nahverkehr zwischen Hannover und Celle. -		Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Die Ausgestaltung des Nahverkehrsange- botes liegt außerhalb der Projektaufgabe aus dem BSWAG. Dies ist originäre Aufgabe des Aufgabenträgers

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
10.11	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	Optische Kompensation	Forderung des Erhalts vorhandener Bäume und Hecken entlang der jeweiligen Streckenabschnitte. Wo dies bautechnisch nicht möglich ist, sind vorgezogene Ersatzpflanzungen vorzunehmen.	-	Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung erfolgt in der Entwurfsplanung (Iph 3).
10.12	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel) TP 5 (Feuerschützenbostel – Celle/Wettmar)	Übernahme von Baulasten für Brückenbauwerke	Alle neu zu errichtenden Brückenbauwerke über sämtliche Gemeinde-/ Kreis- und Landesstraßen sollen dauerhaft in der Baulast der Bahn verbleiben. Die zukünftigen Kosten für Unterhaltung, Instandsetzung und Sanierung dieser Brücken dürfen nicht den Kommunen und dem Landkreis Celle auferlegt werden.	-	Die Kostenverteilung ist im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (siehe § 15 EKrG) gesetzlich geregelt.
10.13	TP 6 (Wettmar – Hannover Vinnhorst)	Verschiebung des Überholbahnhofs in Isernhagen	Auf Höhe des Bahnhofs von Isernhagen ist der Bau von zwei Überholgleisen mit einer Nutzlänge von 740m geplant. An die Überholgleise sollen künftig die Bahnsteige des Schienenpersonennahverkehrs angeschlossen werden.	-	Die Überholgleise in Isernhagen sind aus kapazitiven und betrieblichen Gründen notwendig. Im Zuge der Vorplanung wurde darauf geachtet, die bestehende Lagen der Bahnsteige möglichst beizubehalten. Eine nördliche Verschiebung der Überholgleise kann in der Entwurfsplanung untersucht werden.

KF Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
10.14	TP 4 (Becklingen – Feuerschützenbostel)	Entwicklung der Erinnerungskultur für die „Rampe Bergen“	Die alternative Trassenführung (KF2.4) verläuft in ca. 1.000 m Luftlinie Entfernung vom Mahnmal „Rampe Bergen“ und überführt die L298 mit einem Brückenzubauwerk. An der L298 verläuft der „Weg der Erinnerung“. Der Erinnerungsweg soll an den Weg der Kriegsgefangenen und der KZ-Häftlinge von der Verladerampe bis zum Eingang des Kriegsgefangenenlagers bzw. des KZs Bergen-Belsen erinnern. Das Brückenzubauwerk der Vorzugsvariante berührt diesen Weg nicht. Ziel der Forderung ist die Integration des Brückenzubauwerks in diesen Ort der Erinnerung.	In Summe: 2,56 Mio. €	Die Gestaltung des Brückenzubauwerks ist bei gesicherter Finanzierung technisch möglich und kann in gemeinsamer Abstimmung mit den Verantwortlichen vor Ort umgesetzt werden.
10.15	TP 3 (Evenendorf - Becklingen)	Gutachterliche Be- trachtung der Auswirkungen auf den Tourismus (Nachteilsausgleich)	Für den Heidekreis soll eine unabhängige gutachterliche Untersuchung zu den Auswirkungen der Neubaustrecke Hannover – Hamburg auf den Tourismus in der Region durchgeführt werden. Auf Grundlage der Ergebnisse sind geeignete Maßnahmen zum Nachteilsausgleich zu entwickeln, um touristische Attraktivität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der		Für diesen Sachverhalt liegt keine Kostenermittlung vor. Die Forderung nach einer gutachterlichen Betrachtung der Auswirkungen auf den Tourismus wird im weiteren Planungsprozess im Rahmen der Abstimmungen zur Genehmigungsplanung berücksichtigt. Die Durchführung eines entsprechenden Gutachtens ist im Regelprozess der Planfeststellung vorgesehen und erfolgt in

KF	KF-Nr.	Teilprojekt (TP)	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
				betroffenen Gemeinden langfristig zu sichern.		Abstimmung mit den zuständigen Behörden und fachlich Beteiligten.

* nominale Baukosten (inkl. Risikozuschlag und Planungskosten analog den Ansätzen aus der Gesamtwertprognose zur Vorzugsvariante)