



Fragen zu der Unterrichtung der Deutschen Bahn



Die Bahnverbindung Hannover-Hamburg ist unbestritten deutlich überlastet. Der NABU befürwortet eine Erhöhung der Kapazitäten auf dieser Verbindung für den Personen- und den Güterverkehr. Dies muss unbedingt im Einklang mit den nationalen Klima- und Naturschutzziele stehen.

Das Dialogforum Schiene Nord hat 2015 nach großer Öffentlichkeitsbeteiligung eine Lösung zur Kapazitätserhöhung erarbeitet, die von einer breiten Mehrheit getragen wird. Diese Lösung beinhaltet einen „bedarfsgerechten Ausbau im Dreieck Hamburg-Hannover-Bremen“. Es wurde vereinbart, dass für den Fall, dass die nötige Kapazitätssteigerung nicht erreicht würde, die Bahn ein weiteres Dialogforum durchführen würde.

Der NABU setzt sich dafür ein, dass die Kapazitätserhöhung zwischen Hamburg und Hannover durch einen Ausbau der Bestandsstrecke und der Verbindung nach Westen und des Ostkorridors erreicht wird. Dies führt zu schnelleren Verbesserungen auf der Verbindung und ist zudem naturverträglicher: Eine Neubaustrecke durch große, bisher noch unzerschnittene Räume, die unter anderem wertvolle Natura 2000 Gebiete berührt, lehnen wir ab.

Die Unterrichtung der Bahn an den Bundestag lässt einige Fragen offen, die Zweifel lassen, ob eine fundierte Einschätzung auf dieser Grundlage möglich ist. Daher möchten wir diese gerne hier darlegen und um Beantwortung bzw. Beachtung bitten.

Fett markiert sind die aus unserer Sicht entscheidenderen Fragen.

1. Grundsatzfragen: Strategie Neubau vs. Bestandsausbau

G.1 Die Neubaustrecke würde planmäßig frühestens im Jahr 2050 in Betrieb genommen und erst dann Entlastung für den Personen- und den Güterverkehr bringen - in 24 Jahren. Warum wird der schrittweise Ausbau und die Ertüchtigung der Bestandsstrecke (inkl. Ost- und Westkorridor) nicht vorrangig betrachtet, obwohl dadurch schnell erste Entlastungen und dann weitere, Schritt für Schritt, entstehen würden?

Kontakt

NABU-Bundesgeschäftsstelle

Julia Balz
Senior-Referentin Verkehr

Tel. +49 30 284984-1625
Julia.Balz@NABU.de

2. Umwelt-, Natur- und Klimawirkungen

U.1 Infrastrukturprojekte beeinträchtigen durch Zerschneidung, Lärm, veränderte Wasserhaushalte oder Randwirkungen ganze Ökosysteme wie Wälder und Feuchtgebiete in ihrer Funktion. Diese Auswirkungen sind nach Schutzgut und dessen Qualität unterschiedlich. Welche Ökosystemwirkungen in welchem Abstand zur Trasse wurden untersucht und wo ist das dokumentiert und bewertet?

U.2 Die Bewertung der Vorzugsvariante legt nahe, dass nicht die Auswirkungen auf die anliegenden Flächen der Varianten einbezogen wurden, der Wirkungsbereich also bewusst klein gehalten wurde und somit die Naturauswirkungen weniger gravierend scheinen. Wie verhält sich die DB dazu?

U.3 Gibt es Lebenszyklus-Bilanzen der Treibhausgasemissionen der Varianten?

U.4 Welcher Flächenverbrauch wurde bei der bestandsnahen Trasse untersucht? Die Angaben in der Matrix legen nahe, dass die bereits verbrauchte Fläche für die Bestandsstrecke mit einberechnet wurde, was eine nicht zu rechtfertigende Verzerrung darstellen würde.

4. Rahmenbedingungen / Beteiligung der Öffentlichkeit

BÖ.1 Wo kann nachvollzogen werden, worin die veränderten verkehrlichen/ kapazitiven Anforderungen bestehen, so dass vier Gleise notwendig sind und wann dies festgestellt wurde?

BÖ.2 Wo sind diese veränderten Anforderungen dokumentiert?

BÖ.3 Warum wurde keine Raumverträglichkeitsprüfung durchgeführt und wird diese noch durchgeführt werden?

BÖ.4 Warum wurde kein neues Dialogforum durchgeführt, obwohl sich wesentliche Rahmenbedingungen geändert haben?

5. Verkehrsleistung & Deutschlandtakt

D.1 Ein D-Takt ist begrüßenswert, allerdings kann dieser auch anders umgesetzt werden. Warum muss die Fahrzeit Hamburg–Hannover zwingend unter 60 Minuten liegen? Wäre ein geringfügig langsamerer Takt nicht ausreichend, zumal für den Knoten Hamburg eine abweichende Taktzahl nach Norden möglich ist?

7. Kosten & Wirtschaftlichkeit

KO.1 Wie viel Budget steht für regionale Forderungen zur Verfügung? Ab welchem Betrag kippt das NKV?

KO.2 Ab wann machen zusätzliche Maßnahmen das Projekt unwirtschaftlich?

8. Bewertungsmatrix: Transparenz & Methodik

BM.1 Warum wurde in der Bewertungsmatrix (PDF hier: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/bewertungsmatrix.html>) ein zweiter Gewichtungsschritt vorgenommen? Dies ist von besonderer Bedeutung, da die zweite Gewichtung das Ergebnis deutlich verändert. Wonach wurden die Gewichtungshöhen festgelegt?

BM.2 Wie erklären sich die Unterschiede des Gesamtwertes und damit des Rankings der Kategorie „Raumordnung“ zwischen PDF-Matrix und der Tabelle in der Bundestagsunterrichtung?

9. Detailfragen zu Einzelangaben in der Bewertungsmatrix

DF.1 Warum wird in der Matrix eine Bauzeit von 10 Jahren für die Vorzugsvariante angegeben? Wie entsteht der Wert von 35 Jahren für die blaue Trasse?

DF.2 Wo finden sich die Details der monetären Kostenangaben?

DF.3 Wie kommen die unterschiedlichen Streckenlängen in der Matrix zustande?