



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Mit Zustellungsurkunde

Projektbeirat Alpha-E
Ziegeleiweg 2
29581 Bohlßen

Bearbeitung: Kathrin Sauerbaum

Telefon: +49 (228) 9826-449

Telefax: +49 (228) 9826-9199

e-Mail: SauerbaumK@eba.bund.de

Ref41-Grundsatz@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 02.12.2022

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

4150-41fü/003-0003#057

EVH-Nummer

EINGANG 07. DEZ. 2022

Betreff: IFG-AlphaE

Bezug: Informationszugang - IFG-Bescheid vom 24.10.2022

Anlagen: 1

Sehr geehrter Herr Dr. Dörsam, sehr geehrter Herr Partzsch,

bezugnehmend auf meinen Bescheid vom 24.10.2022 erhalten Sie eine Kopie des Planungsauftrages für das Bahnprojekt Alpha –E. Die personenbezogenen Daten wurden gemäß § 7 Abs. 2 IFG unkenntlich gemacht (geschwärzt).

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Müller

Dieser Planungsauftrag steht unter dem Vorbehalt der Bestätigung der Planungskosten aus der SV 38 durch den Bund. Dieser Vorbehalt wird durch die Zeichnung der Anpassungsvereinbarung (APV) 2017 durch den Bund ausgeräumt. Wir werden Sie unverzüglich informieren, sobald dieser Finanzierungsvorbehalt aufgehoben ist. Erst dann ist dieser Planungsauftrag freigegeben und wirksam.

Planungsauftrag Lph 1 und 2

Projekt	ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen) hier: Abschnitt ABS/NBS Hamburg – Hannover/Lehrte		
Projektnummer	G.016129001 (Hamburg – Celle) und G.016129003 (Celle – Hannover-Vinnhorst und Celle – Lehrte)		
Auftraggeber	I.NGI 1, [REDACTED]	Ansprechpartner	I.NGI 1(B), [REDACTED]
Auftragnehmer	I.NG-N, [REDACTED]	Erstelldatum	12.09.2017

1 Zieldefinition des Projektes

Das Vorhaben „ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)“, im Folgenden „ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover“ genannt, ist im Bedarfsplan des Bundes (Anlage 1 zum BSWAG) unter Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf, lfd. Nr. 3 verzeichnet. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der volkswirtschaftlichen Bewertung im Rahmen der Erstellung des BVWP 2030 beträgt 1,0. Damit erfüllt das Vorhaben ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover die grundsätzliche Voraussetzung zur Finanzierungsfähigkeit als Bedarfsplanprojekt entsprechend BSWAG § 8.1.

Ergänzender Hinweis:

Aufgrund der knappen volkswirtschaftlichen Bewertung (NKV = 1,0) würden Kostenerhöhungen und/oder die Reduzierung der verkehrlichen Effekte die Finanzierungsfähigkeit der zukünftig geplanten Infrastrukturmaßnahmen gefährden. Das BMVI ist gem. § 4 BSWAG verpflichtet, im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung alle fünf Jahre – nach jetziger Lage 2021/2022 – zu prüfen, ob die Bedarfspläne an die Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen. Dieses Vorhaben wird in diesem Rahmen eine Überprüfung erfahren.

Aufgrund der Komplexität des Gesamtvorhabens (siehe Anlage 1 S. 1), der verkehrlichen Wirkungen von einzelnen Abschnitten und den damit verbundenen zeitlichen Auswirkungen auf die Planung und Realisierung wird das Gesamtvorhaben mit regional verschiedenen Planungsaufträgen belegt. Der hier vorliegende Planungsauftrag bezieht sich auf die ABS/NBS Hamburg – Hannover/Lehrte (siehe Anlage 1 S. 2) und somit auf den östlichen, Nord-Süd-verlaufenden Teil des Gesamtvorhabens.

Grundsätzlich gilt, dass die verkehrliche Zielstellung des Gesamtvorhabens die Sicherstellung der erforderlichen Kapazitäten im SGV, SPFV und SPNV für den Prognosehorizont 2030 mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität umfasst.

Für das Jahr 2030 wird ein Schienengüterverkehrsaufkommen von rd. 108 Mio. t für das Jahr 2030 im Raum Hamburg – Bremen – Hannover prognostiziert. Somit steht ein Viertel des Gesamtverkehrsaufkommens der Schiene mit diesem Raum und somit mit den norddeutschen Seehäfen in Verbindung. Zur Abwicklung des prognostizierten stark wachsenden Seehafeninterlandverkehrs sind zusätzliche Kapazitäten notwendig. Hierfür ist die kapazitive Erweiterung der bestehenden Bahnstrecken vorgesehen.

Für den SPFV ist gem. BVWP 2030 eine Fahrzeitverkürzung auf der Relation Hamburg – Hannover von elf Minuten Grundlage der volkswirtschaftlichen Bewertung und trägt somit zur quali-

tativen Verbesserung der Relation Hamburg - Hannover bei. Ausgangsbasis dieser anzustrebenden Fahrzeitverkürzung ist eine Fahrzeit von 69 Minuten zwischen Hamburg-Harburg und Hannover Hbf.

Für den SPNV soll eine Erweiterung des Angebotskonzeptes auf Abschnitten der Relation Hamburg - Lüneburg - Uelzen - Celle - Hannover ermöglicht werden.

Somit ist zusammenfassend das Ziel der Maßnahme „Neu- und Ausbau im Streckenabschnitt Ashausen - Uelzen - Hannover/Lehrte“, die Beseitigung von Engpässen und die Fahrzeitreduzierung um elf Minuten zwischen Hamburg Hbf und Hannover Hbf im SPNV. Gegenstand der Maßnahme ist eine ABS mit einer $V_{\max}$ von 250/230 km/h, die ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen ergänzt werden muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die infrastrukturellen Lösungsansätze gem. BVWP 2030 und den im Rahmen der Grundlagenermittlung und Vorplanung ermittelten Lösungsansätze ggf. differieren. Dies ist entsprechend vergleichend zu betrachten und die Vor- und Nachteile sind auszuarbeiten.

Im europäischen Kontext liegen die Streckenabschnitte Hamburg - Lüneburg - Uelzen, Celle - Lehrte und Verden - Nienburg - Hannover auf dem TEN-T-Korridor Scandinavian - Mediterranean, der Schweden und Norwegen über Dänemark, Deutschland und Österreich mit dem südlichen Italien verbindet. Weiterhin liegt der Streckenabschnitt Verden - Nienburg - Hannover parallel auf dem TEN-T-Korridor Orient/East-Mediterranean, der die deutschen Nordseehäfen über die Tschechien mit dem Schwarzen Meer und der Ägäis verbindet.

Zum Erreichen der Umsetzungsstufe Hamburg-Bremen/Hannover der Netzkonzeption 2030 ist ein Inbetriebnahmezeitpunkt der Gesamtmaßnahme wie des hier beauftragten Abschnittes im Jahr 2036 und der Abschluss der Lph 1-2 bis zum Jahr 2020 anzustreben.

Das verkehrliche und betriebliche Zusammenwirken im Sinne eines schlüssigen Gesamtkonzeptes mit den übrigen laufenden und geplanten Maßnahmen aus den noch ausstehenden Bewertungen der Knoten Hamburg und Hannover sowie den anderen Abschnitten der ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover sind zu beachten.

2 Zielbeitrag zu übergeordneten Konzernzielen

Die ABS/NBS Hamburg - Hannover/Lehrte ist Bestandteil der Neu- und Ausbaustrategie der Netzkonzeption 2030 innerhalb des Bündels Südlich Hamburg. Neben den für diesen Planungsauftrag relevanten Maßnahmen sind dabei auch die beiden weiteren Maßnahmen Überwerfungsbauwerk Celle und Knoten Lehrte als wichtige Bausteine zur Engpassbeseitigung enthalten.

Untersuchungen der Netzkonzeption haben gezeigt, dass der Ausbau insbesondere zwischen Hamburg und Celle zu bedeutendem Mehrverkehr in Höhe von bis zu etwa 7 Mio Trkm führt. Der weit überwiegende Teil davon ist auf die zusätzlichen Kapazitäten für den Güterverkehr zurückzuführen. Dabei erfüllt die ABS/NBS Hamburg - Hannover/Lehrte sowohl die Funktion, Engpässe im Güterverkehr zwischen den Nordseehäfen und der klassischen Nord-Süd-Strecke via Hannover - Würzburg - Passau/München aufzulösen, als auch eine leistungsfähige Verbindung zwischen Hamburg und dem Ostkorridor Nord ab Uelzen herzustellen.

Mit der Kapazitätsausweitung verbunden ist auch eine Entlastung der Strecke Hamburg - Berlin. Die Verlagerungen zeigen, dass mit dem Ausbau zwischen Hamburg und Hannover/Lehrte zunehmend direkte und attraktive Verbindungen vom Güterverkehr genutzt werden können.

Im Fernverkehr ist der Ausbau aller Voraussicht nach Voraussetzung für weitere Angebotsverbesserung über Fahrzeitverkürzungen hinaus. Das betrifft insbesondere auch eine Fortführung des Halbstundentaktes aus Süddeutschland bis nach Hamburg.

3 Ziele und Ergebnisse des Planungsauftrags

Die gesamthafte Projektverantwortung und -leitung für die Planung der Lph 1 und 2 wird von I.NG-N oder einem von ihm bestimmten Projektleiter/Projektleiterin wahrgenommen. Zwischen I.NGI 1 und I.NG-N wird als Ziel des Planungsauftrages die Durchführung der Lph 1 und 2 vereinbart. Nachstehend werden Ergebnisse dieser Planungsphasen aufgeführt.

3.1 Ergebnisse des Planungsauftrags in Lph 1

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Erstellung eines Meilensteinplanes für die Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) bis 9 (Abschluss des Projektes)
- Gezeichnete Verkehrliche Aufgabenstellung (VAsT)
- Kapazitive Begründung für die Maßnahme von I.NMF 3 in hinreichender Form, z.B. EBWU für Ist-Infrastruktur mit Ist- und Soll-Betriebsprogramm
- Ggf. Machbarkeitsstudie(n)
- Gezeichnete Betriebliche Aufgabenstellung (BASt) mit den in Lph 2 zu untersuchenden Soll-Infrastrukturvarianten auf Basis einer EBWU

3.2 Ergebnisse des Planungsauftrags in Lph 2

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Durchgeführtes Quality Gate Vorplanungsbeginn (QG VB)
- Tischvorlage Scoping für Raumordnung
- Prüfergebnis Raumordnung
- Abschätzung des naturschutzfachlichen Kompensationsflächenbedarfs
- Durchführung Umweltverträglichkeitsuntersuchung
- Prüfergebnis zur Notwendigkeit einer Baugrunduntersuchung, ggf. Konzepterstellung und Durchführung der Baugrunduntersuchung
- Wirtschaftlichkeitsrechnung für im Rahmen der Vorplanung vertieft betrachtete Variante(n)
- Auswahl Vorzugsvariante aus eisenbahnbetriebswissenschaftlicher sowie wirtschaftlicher Sicht und auf Basis der fachplanerischen Beiträge
- Ggf. Veranlassung und Abstimmung einer dokumentierten Änderung der Betrieblichen Aufgabenstellung (BASt)
- Fortschreibung des Meilensteinplanes für die Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) bis 9 (Abschluss des Projektes)
- Durchgeführter Stresstest Abschluss Vorplanung
- Durchgeführtes Quality Gate Abschluss Vorplanung (QG VP)

Zum Abschluss der Leistungsphase 2 ist eine aus eisenbahnbetriebswissenschaftlicher, technischer und wirtschaftlicher Sicht bevorzugte Variante zur Weiterverfolgung im Rahmen der Leistungsphase 3 zu definieren.

4 Planungsvorgaben

4.1 Einrichten eines Projektes

Das Projekt wurde gemäß Controlling-Handbuch in SAP R 3/K eingerichtet. Das Projekt ist ebenfalls in das Projektmanagementsystem iTWO einzupflegen und bei Erforderlichkeit zu aktualisieren.

4.2 Ausgangsbasis

Als Ausgangsbasis für die Planung ist der gemäß § 18 AEG planfestgestellte bzw. plangenehmte Zustand des Bestandsnetzes heranzuziehen. Zur Abgrenzung des Bestandsnetzes hinsichtlich Kosten siehe Punkt 4.3.

Informieren Sie bitte die Produktion zu diesem Planungsauftrag und stimmen Sie sich mit der Produktion – insbesondere mit der betroffenen I.NP-N-D-HMB und I.NP-N-D-HAN bzw. der GE Regionalnetze zu ggf. durchgeführten Machbarkeitsstudien/Vorüberlegungen, ggf. laufenden oder vorgesehenen Rationalisierungs- bzw. Optimierungsmaßnahmen sowie über korrespondierende Projekte z.B. aus der Unternehmensplanung ab.

4.3 Abgrenzung Bestandsnetz

Maßnahmen an der Bestandsinfrastruktur sind nur soweit zu planen und in der Kostenschätzung zu berücksichtigen, wie diese für den Ausbauzweck des hier beauftragten Aus- bzw. Neubauvorhabens zwingend notwendig sind.

Stimmen Sie sich eng mit I.NP-N-D-HMB und I.NP-N-D-HAN bzw. der GE Regionalnetze zu Maßnahmen des Bestandsnetzes ab, welche nur im zeitlichen Zusammenhang zur Ausbaumaßnahme (z.B. unter Mitnutzung von Sperrpausen etc.) umgesetzt werden sollen und damit kein Bestandteil des beauftragten Aus- bzw. Neubauvorhabens sind.

4.4 Ausrüstungsparameter

Folgende TEN-Strecken sind Bestandteil des Untersuchungsraums:

- 1720 Ashausen – Lehrte (Bestandteil TEN-Kernnetz)
Die Passfähigkeit zur Anbindung an den Knoten Hamburg ist sicherzustellen
- 1710 Celle – Hannover-Vinnhorst (Bestandteil TEN-Gesamtnetz)
- 1153 Stelle – Lüneburg (Bestandteil TEN-Kernnetz)
- 1281 Stelle – Ashausen (Bestandteil TEN-Kernnetz)

Für die ABS/NBS Hamburg – Hannover/Lehrte wurde der geplante Umfang durch das BMVI, Referats G 12 "Bundesverkehrswegeplanung, Investitionspolitik" im Nachgang zum BVWP 2030 konkretisiert (siehe Anlage 6).

Die ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover wurde im Rahmen der Netzkonzeption 2030 als Maßnahmenbündel „Südlich Hamburg“ bereits bewertet. Dabei wurden erste Vorschläge zur Abfuhr der prognostizierten Verkehre entwickelt. Um die gestellten Anforderungen an die Kapazität und den Fahrzeitgewinn erfüllen zu können, sind der nachstehend grob skizzierte Umfang sowie die detaillierte Ausgestaltung des geplanten Infrastrukturausbaus mittels eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchungen zu prüfen und in der Folge ggf. anzupassen. Weiterer Bedarf, der sich z.B. aus der EBWU ergibt, ist darzustellen.

Streckenabschnitte	Ist [km/h]	Soll [km/h]	Ebenfalls zu untersuchen [km/h]
1153 zweigleisige ABS Ashausen – Winsen – Radbruch	160	230	250
zweigleisige NBS Radbruch – Deutsch-Evern	-	250	-
1720 zweigleisige ABS Deutsch Evern – Bienenbüttel	200	250	-
zweigleisige NBS Deutsch Evern – Bienenbüttel – Kirchweyhe – Suderburg	-	250	-
1720 zweigleisige ABS Suderburg – Celle	200	230	250
eingl. / partielle zweigl. NBS Suderburg – Celle (Umfang in EBWU zu ermitteln)	-	in EBWU zu ermitteln	-
Überwerfungsbauwerk Südkopf Celle (Erforderlichkeit in EBWU zu ermitteln)	-	in EBWU zu ermitteln	-
1720 Celle – Lehrte, ggf. Blockverdichtung	160	160	-
1710 Celle – Hannover-Vinnhorst	200	230	250

Die Kostendifferenz für einen durchgehenden Ausbau der oben beschriebenen Streckenabschnitte von Ashausen bis Hannover-Vinnhorst von $v_{\max} = 230$ km/h auf $v_{\max} = 250$ km/h ist separat darzustellen. Ebenso ist zu prüfen, welche Kostenerhöhung die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf den Bestandsstrecken von derzeit $v_{\max} = 200$ km/h auf $v_{\max} = 230$ oder 250 km/h verursacht. Die Notwendigkeit dieser Geschwindigkeitsanhebung, um die Fahrzeitverkürzung im SPFV von elf Minuten zu erreichen, ist darzustellen.

Die Richtlinien sind zu berücksichtigen und alle relevanten TSI-Teilsysteme sind einzuhalten.

Für alle genannten Streckenabschnitte ist die Streckenausrüstung gemäß Streckenstandard TSI-Streckenklasse P2 / F1 zu wählen. Als Lichtraumprofil ist GC vorzusehen.

Unabhängig der Vorgaben aus der TSI und den Streckenstandards sind Neigungen so zu wählen, dass die in der VAsT unterstellten Zugparameter auf den Regelfahrwegen ohne Einschränkungen gefahren werden können

Die Ausrüstung mit ERTMS ist für alle genannten Strecken des TEN-Netzes vorzusehen. Es ist unter Beachtung der betrieblich-verkehrlichen Anforderungen und der vorhandenen Stellwerksinfrastruktur vergleichend aufzuzeigen, ob als Zugsicherungssystem ETCS L1 LS oder L2 (falls nötig inkl. Hochleistungsblock) zur Anwendung kommen sollte und in welchem Umfang ggf. Zusammenhangsmaßnahmen resultieren. Sofern diese Zusammenhangsmaßnahmen erhöhte Investitionen im Bestand außerhalb der zu beplanenden Maßnahme erfordern, ist zusätzlich und vergleichend im Rahmen der BAst die Ausrüstung mit bestehender Zugsicherungstechnik betrieblich und monetär zu untersuchen.

Werden vom Planungsauftrag abweichende Parameter untersucht, sind diese vorher mit I.NGI 1 abzustimmen.

4.5 Untersuchungstiefe Lph 1 und 2

Für den zu beplanenden Maßnahmenbereich sind die technischen Planungen nach Ril 809 in einer solchen Untersuchungstiefe zu erbringen, dass sie als Vorleistung für die spätere Entwurfsplanung verwendet werden können. Die Kostenaufstellung ist so darzustellen, dass alle untersuchten Varianten und Untervarianten miteinander verglichen werden können.

Abweichend von der Ril 809 sind Baugrunduntersuchungen und planungsbegleitende Vermessungsleistungen für ausgewählte Projekte nach vorheriger Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes im Einzelfall bereits in Leistungsphase 2 vorgesehen. Diese Leistungen sind in Leistungsphase 2 so frühzeitig und in derartiger Tiefe durchzuführen, dass Ergebnis-Eckwerte in die optimierenden Variantenuntersuchungen der Ausbaumaßnahme einfließen und im Ergebnis der Vorplanung Berücksichtigung finden können.

Das Ziel frühzeitiger Baugrunduntersuchungen und planungsbegleitender Vermessungsleistungen ist es, dass

- mögliche Infrastrukturvarianten in dieser Phase bereits ausgeschlossen werden können,
- spätere Kostenrisiken während der Realisierungsphase minimiert,
- wirtschaftliche Nachteile durch baugrundrelevante Schäden vermieden und
- die entstehenden Bauwerke den späteren Nutzungsanforderungen im Abschreibungszeitraum gerecht werden.

Nach der Abstimmung mit I.NGI 1 ist das Konzept über I.NFP 3 der EBA-Zentrale vorzulegen. Erst nach Vorliegen des Einverständnisses des EBA können die Maßnahmen der vorgezogenen Baugrunduntersuchungen oder von planungsbegleitenden Vermessungsleistung über die SV 38 finanziert werden. Alternativ kann das Einverständnis des EBA auch im Rahmen eines planungsbegleitenden Gesprächs erteilt werden.

5 Planungselemente

5.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Beauftragen Sie die OE Infrastrukturentwicklung (I.NM-N-E) mit der Erstellung einer Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst) gemäß der Muster-VAst (s. Prozess „LN 34-07-02 Infrastruktur entwickeln“ im Prozessportal der DB Netz AG), welche alle verkehrlichen Anforderungen an das Vorhaben beinhaltet.

Für das Mengengerüst des Soll-Betriebsprogramms in der VAst ist die Prognose 2030 des BMVI anzusetzen. Die Prognosezugzahlen werden vsl. Ende 2017 verfügbar sein. I.NGI 1 wird hierüber informieren und I.NG-N die relevanten Zugzahlen zur Verfügung stellen. Die in der Prognose des BMVI unterstellten Linien und die Zugkonfiguration sind im Detail durch I.NM-N-E zu prüfen.

Abweichungen der verkehrlichen Anforderungen in der VAst von der Prognose des BMVI sind zu begründen und vor aufbauenden Planungsschritten mit I.NGI 1 abzustimmen.

Die kapazitive Begründung für die Maßnahme ist von I.NMF 3 in hinreichender eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Form, z.B. mittels aktueller EBWU für die Ist-Infrastruktur mit Soll-Betriebsprogramm, einzuholen. Beachten Sie hierzu Gliederungspunkt 5 Ist-Betriebsqualität und Leistungsfähigkeit der Ist-Infrastruktur in der Muster-VAst.

Auf Basis der VAst ist die Infrastruktur unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien so zu dimensionieren, dass bei Betrachtung weitgehend homogener Untersuchungszeiträume eine wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität nach Ril 405 erreicht wird.

Die Verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) bildet die Grundlage für die Betriebliche Aufgabenstellung (BAst).

5.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Die Betriebliche Aufgabenstellung (BAst) ist gemäß der Muster-BAst Großprojekte zu erstellen. Im Gruppenlaufwerk kann das aktuelle Muster abgerufen werden: \\bku\db\DB 004\GLW 09\R 413 - 809\20 Muster BAsTen\22 Muster BAsTen Großprojekte ZI

5.3 Raumordnung

Zu Beginn der Planung Lph 2 ist gemäß § 15 Bundesraumordnungsgesetz zu prüfen, ob die geplante Ausbaumaßnahme eine raumbedeutsame Planung im Sinne des Gesetzes darstellt und diese mit den Zielen und Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt. In diesem Zusammenhang ist Kontakt mit der zuständigen Landesplanungsbehörde des Landes Niedersachsen bzw. den unteren Landesplanungsbehörden aufzunehmen und zu prüfen, ob sie beabsichtigen für diese Ausbaumaßnahme ein Raumordnungsverfahren durchzuführen. Das weitere Vorgehen richtet sich dann nach der entsprechenden Landesgesetzgebung des jeweiligen Landes. Zur Durchführung des Raumordnungsverfahrens s. auch Prozess LN 12-04-05 im Prozess-Portal der DB Netz AG.

5.4 Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (inkl. naturschutzfachliche Kompensation)

Neu- und Ausbaumaßnahmen stellen - naturschutzfachlich gesehen - einen erheblichen Eingriff in den Funktionshaushalt der Natur dar (vgl. § 13 des Bundesnaturschutzgesetzes [BNatSchG] sowie Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung des EBA). Es ist sinnvoll, die resultierenden Umweltauswirkungen möglichst frühzeitig zu erfassen. Dies erfordert in den Lph 1/2 eine grobe Einschätzung der Flächeninanspruchnahme, möglicher Konflikte mit Schutzgebieten nach § 20 BNatSchG, der umwelterheblichen Wirkungen auf Schutzgüter gem. § 2 UVPG - insb. Verletzungen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen der §§ 44, 45 BNatSchG -, schwingungs- und schalltechnische Voruntersuchungen sowie grobe Überlegungen zum Bodenverwertungskonzept (Altlastenanfrage/BoVEK-Check). In der Umwelterklärung im Einzelfall (Screening) gemäß UVPG sind mögliche Risiken abzuschätzen und die Notwendigkeit von Vermeidungsmaßnahmen zu prüfen. Diese Untersuchungen erfolgen im Regelfall vor allem unter raumordnerischen Gesichtspunkten (vgl. 5.3). Für die raumordnerische Betrachtung im Rahmen der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung kommen daher Raumwiderstandsanalysen zum Einsatz, bei denen auch die Anforderungen des Umweltschutzes berücksichtigt werden.

Um dem Risiko der Überplanung vorzubeugen, sollte im Rahmen der Vorplanung der voraussichtliche Kompensationsflächenbedarf (in ha) überschlägig bestimmt werden. Der voraussichtliche Bedarf für die naturschutzfachliche Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen leitet sich aus dem Umfang der Fläche ab, die voraussichtlich durch die neu geplante Eisenbahninfrastruktur in Anspruch genommen wird. Es wird angeregt, vorhandene Kompensationsflächen frühzeitig im Projektraum zu ermitteln und bei der Trassierung zu berücksichtigen. Binden Sie zu naturschutzfachlichen Fragestellungen auch die regionalen Mitarbeiter im Umweltschutz ein.

5.5 Öffentlichkeitsbeteiligung – Akzeptanzsteigerung von Infrastrukturgroßprojekten

Die Bundesregierung hat mit dem Gesetz zur "Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren" (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 eine Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben beschlossen. Vorschläge zur Umsetzung hat das BMVI im Handbuch für gute Bürgerbeteiligung zusammengestellt. Dieses Handbuch steht im Internet unter folgendem Link zur Verfügung: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/handbuch-buergerbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile

Die notwendigen Mittel für Öffentlichkeitsbeteiligung sind durch die SV 38 gedeckt. Im Rahmen des Projektes „Akzeptanzsteigerung von Großprojekten“ wurde ein Konzept zur Verbesserung zukünftiger Öffentlichkeitsarbeit und Stakeholdermanagement erarbeitet und vom Konzernvorstand in 2013 beschlossen, welches den Projektverantwortlichen u.a. einen Leitfaden und Werkzeuge zur Verbesserung der Außenwahrnehmung ihres Projekts an die Hand Leitfaden Stakeholder-Kommunikation: Vier Schritte zum Kommunikationsplan | DB-net

GNI 3 wird Ihnen frühzeitig eine Einschätzung zur Relevanz der Maßnahmen sowie zu Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung an die Hand geben.

Bitte binden Sie zu Fragen der Öffentlichkeitsbeteiligung den Bereich Kommunikation Großprojekte (GNI 3) ein.

6 Wirtschaftlichkeitsrechnung

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Gesamtprojekt wird derzeit erstellt und soll für die Beschlussvorlage vsl. im August 2017 vorliegen.

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung ist für im Rahmen der Vorplanung vertieft betrachtete Variante(n) zum Ende der Lph 2 gem. Controlling-Handbuch zu erstellen.

Da sich ab 01 / 2017 ein neuer WR-Prozess in der Einführung befindet, wird bis zu dem entsprechenden Vorstandsbeschluss parallel zur klassischen WR für alle Projekte eine sogenannte Bündel-Wirtschaftlichkeitsrechnung (Bündel-WR) nachrichtlich mitgeführt. Davon sind lediglich die folgenden Projekte ausgenommen:

- Projekt mit reiner LuFV-Finanzierung
- GVFG-Projekte
- Projekte mit Bau-Finanzierungsvereinbarung

Bei allen anderen Projekten ist I.NGI 1(N) in den WR-Erstellungsprozess und in das WR-Auftaktgespräch einzubinden.

Darüber hinaus sind in der Lph 1/2 weitere denkbare Lösungsansätze zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu entwickeln.

7 Parameter für Ressourcenplanung

7.1 Personal

Ein Projektauftrag (s. Anlage 4) mit Benennung eines Projektleiters/einer Projektleiterin (Ernennungsschreiben gem. Ril 138.0301) ist innerhalb 4 Wochen zu verfassen.

7.2 Budget

Die Leistungsphase 1 und 2 des zu planenden Abschnittes Hamburg - Hannover/Lehrte wird aus der Sammelfinanzierungsvereinbarung 38 „Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben“ finanziert.

Die geschätzten Planungskosten für die Lph 1 und 2 betragen 56,4 Mio. EUR. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen und den Ergebnissen des Plako-Reviews aus dem 1. Quartal 2017 ist davon auszugehen, dass, abweichend von den Ansätzen der HOAI, ca. 12% der Gesamtplanungskosten für die Lph 1 und 2 anfallen. Für die weitere Planung sind realistische, durch entsprechende Leistungsanforderungen begründbare Planungskosten anzusetzen.

8 Gesamtzeitplan des Projektes und der Teilprojekte

Der Planungsstart erfolgt nach Freigabe der Maßnahme durch die VS DB AG, die IBN des Gesamtvorhabens wird aktuell im Jahr 2036 erwartet. Mit dem Bund wurde als Leistungsziel für die Lph 1/2 vereinbart, die Vorplanung/bzw. Nennung der vereinbarten Ziele gem. Monitoring für die bundesfinanzierten Projekte Lph 1-2 bis Ende 2020 abzuschließen. Der Zeitplan ist im Planungsauftragsgespräch abzustimmen.

9 Meilensteinplan

Ein Meilensteinplan für die Leistungsphasen 1 bis 9 ist zu erarbeiten. Er dient im Rahmen des Planungsauftragsgesprächs als Diskussionsgrundlage und soll erst anschließend in einer Ihnen freigestellten Form hinterlegt und bei Erforderlichkeit aktualisiert werden.

Für Projekte in Verantwortung I.NG sind bei Aufstellung des Meilensteinplans die gemäß Anlage 2, Spalte 4, definierten Pflichtmeilensteine für das Meilensteinmonitoring I.NG zu berücksichtigen, für Bedarfsplanprojekte zudem Spalte 5. Als Arbeitshilfe dient der in iTWO hinterlegte Standardterminplan VRI für ABS/NBS-Maßnahmen, s. Anlage 3.

Die Pflichtmeilensteine für das Meilensteinmonitoring Großprojekte sind nach dem Planungsauftragsgespräch in iTWO zu pflegen.

10 Zusammenarbeit

10.1 Beteiligung des Bundes

Es sind frühzeitig und regelmäßig planungsbegleitende Gespräche mit dem BMVI und/oder EBA durchzuführen. Diese werden grundsätzlich durch I.NGI 1 eingesteuert.

Der Abschluss der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) ist Mitte 2017 - mit Inkrafttreten zum 01.01.2018 - erfolgt. Die sich daraus vsl. ergebenden weiteren Anforderungen insbesondere an die Planungsbegleitung inkl. zusätzlicher Prüfschritte des EBA in den Lph 1 und 2, Variantenuntersuchungen, Berichtswesen und Meilensteinplanung, werden zeitgerecht nachgereicht.

10.2 Beteiligung weiterer EIU

Sofern das zu beplanende Projekt Auswirkungen auf die EIU DB Station & Service AG und/oder DB Energie GmbH oder Dritte EIU (Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, OHE) hat, sind diese in der Lph 1-2 über die beabsichtigten Planungen zu informieren und die Planungen mit ihnen abzustimmen. Zeitpunkt, Umfang und Form der Abstimmung, z.B. Einrichtung eines Bauherrengremiums sind projektspezifisch durch eine punktuelle Einbindung oder kontinuierliche Verzahnung der jeweils Beteiligten in gemeinsamen Teams unter dem jeweils federführenden EIU festzulegen.

Die Teambildung mit Festlegung des federführenden EIU und der Zusammenarbeit soll in einem entsprechenden Startgespräch auf Einladung I.NG-N bzw. des Projektleiters mind. vor Beginn der Lph 2 erfolgen.

10.3 Strategische Planungsbegleitung durch I.NGI 1

I.NGI 1 ist im Rahmen dieses Planungsauftrages für die strategische Planungsbegleitung zuständig. Die Hauptaufgabe in dieser Rolle besteht darin, die Umsetzung der für das Gesamtnetz strategisch wichtigen Maßnahmen insbesondere der Netzkonzeption 2030 sicher zu stellen. Um dieses Ziel zu erreichen und begleitet den Planungsprozess aus strategischer Sicht.

Für alle Fragen zur Maßnahmenkonzeption, der strategischen Ausrichtung, überregionalen Zusammenhängen, Verkehrsprognosen sowie zur Einbettung in das Umsetzungskonzept der Netzkonzeption 2030 steht Ihnen I.NGI 1 als Ansprechpartner zur Verfügung.

Im Sinne einer konstruktiven, sich ergänzenden Zusammenarbeit und zur Sicherstellung der Umsetzung der strategischen Anforderungen, ist I.NGI 1 in der Lph 1 und 2 bei der Erstellung von VAs, BAs und Vorplanung eng einzubinden und zeichnet diese mit.

Die Entscheidung zur Durchführung von Baugrunduntersuchungen in der Lph 2 sowie Konzepte zur Öffentlichkeitsarbeit sind mit I.NGI 1 abzustimmen. Vorliegende Studien zu den genannten Strecken sind zu sichten, auszuwerten und die folgenden Schritte mit I.NGI 1 festzulegen.

Zudem ist I.NGI 1 in Lph 1 und 2 Pflichtteilnehmer in den Quality Gates Vorplanungsbeginn (QG VB) sowie Abschluss Vorplanung (QG VP).

I.NGI 1 Planungsauftrag Lph 1 und 2 ABS/NBS Hamburg - Hannover, ABS Langwedel - Uelzen, Rotenburg - Verden - Minden/Wunstorf, Bremerhaven - Bremen - Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen) hier: Abschnitt ABS/NBS Hamburg - Hannover/Lehrte 12.09.2017

Gem. Muster von I.NGI 1, Rev. 01, Stand 28.03.2017

Als einheitlicher Ansprechpartner gegenüber dem Bund übernimmt I.NGI 1 die Federführung für alle entsprechenden planungsbegleitenden Abstimmungen.

11 Nächste Schritte

Bis spätestens **4 Wochen** nach Versand dieses Planungsauftrags sind

- auf Basis des Planungsauftrags ein Projektauftrag gem. Ril 138.0301 zu erstellen. Ein Muster des Projektauftrags mit Ausfüllhilfen finden Sie im Prozess LN 12-02-08 (ab 05.05.17 im Prozessportal der DB Netz AG) oder in Anlage 4
- ein Meilensteinplan für die Leistungsphasen 1 bis 9 vorzulegen (siehe Abschnitt 9 Meilensteinplan)
- ein Projektleiter zu benennen (s. Abschnitt 7.1)

Ein Planungsauftragsgespräch zur Durchsprache des Planungs- und des Projektauftrags wird anschließend, jedoch spätestens **6 Wochen** nach Erteilung des Planungsauftrags auf Einladung von I.NGI 1 stattfinden. Wir bitten hierzu um 2 bis 3 Terminvorschläge. Mindestteilnehmer sind I.NG-N, I.NGI 1, I.NM-N-E, Projektleiter. Zu den Inhalten des Planungsauftragsgesprächs siehe Anlage 5.

Es wird gebeten, Vorschläge für regelmäßige, planungsbegleitende Besprechungen mit I.NGI 1 zu unterbreiten. Sofern der Fortgang der Planung richtungsweisende Entscheidungen erfordert, sind hierzu generell kurzfristige Gesprächstermine mit I.NGI 1 zu vereinbaren.

Von Seiten I.NGI 1 wird [REDACTED] die Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 betreuen und steht Ihnen als Ansprechpartner gerne zur Verfügung.

12 Anlagen

1. Projektbeschreibung
2. Pflichtmeilensteine für Meilensteinmonitoring
3. Standardterminplan VRI für Aus- und Neubauprojekte
4. Muster-Projektauftrag
5. Gliederung Planungsauftragsgespräch
6. E-Mail G 12 zur Interpretation des Ausdrucks zusätzliche fahrplanbasierte Maßnahmen



I.NGI 1 (Netzplanung und Bundesverkehrswegeplanung)