



RROP 2016 4.1.2 Ziffer 01 - Streichung des von der Eisenbahnstrecke Hannover – Hamburg und Hannover – Bremen bisher nicht realisierten Neubaubereichs („Y-Trasse“)

Anlass und Inhalt der Änderung:

Bei der vorgesehenen Änderung des RROP 2016 handelt es sich um eine Anpassung an das LROP 2017. In der Änderung des LROP 2017 wurde die Streichung des zeichnerisch festgelegten Vorranggebietes Hauptstrecke für die Neubaustrecke der sogenannten „Y-Trasse“ vorgenommen. Dabei handelte es sich in der LROP-Änderung ausschließlich um die Streichung in der zeichnerischen Darstellung.

Im Änderungsentwurf des RROP 2016 wird zur Anpassung an das LROP 2017 die Y-Trasse aus der zeichnerischen Darstellung herausgenommen, die textliche Festlegung der beschreibenden Darstellung angepasst sowie der Text in der Begründung gestrichen.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg / Bremen – Hannover wurde auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 als Ziel der Raumordnung als Aus- und Neubaustrecke festgelegt. Die sogenannte Y-Trasse (Neubaustrecke) wurde als Teil des o. g. Ziels sowohl in der zeichnerischen Darstellung des LROP als auch im RROP 2005 und RROP 2016 als Vorranggebiet Hauptstrecke festgelegt. In der aktuellen Fassung sehen der BVWP 2030 und das hierauf aufbauende Bundesschieneausbaugesetz (zuletzt geändert am 23.12.2016) für die geplante Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg / Bremen – Hannover keine Umsetzung einer Neubaustrecke im Korridor der raumordnerisch gesicherten Y-Trasse mehr vor. Die 1. Änderung (in Kraft getreten am 14.07.2017) des LROP beinhaltet deshalb die Streichung des zeichnerisch festgelegten Vorranggebietes Hauptstrecke für die Y-Trasse.

Mit dem Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord im November 2015, durchgeführt vom niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, für eine Umsetzung der Alpha E-Variante, ist eine weitgehend akzeptierte Lösung zur Beseitigung der Engpässe im Schienenverkehr für den norddeutschen Raum gefunden worden.

In den textlichen Festlegungen (beschreibende Darstellung) sowie der Begründung/ Erläuterung zur beschreibenden Darstellung des RROP 2016 Abschnitt 4.1.2 Ziffer 01 erfolgen entsprechende Anpassungen.



**Anpassung der beschreibenden Darstellung RROP 2016 Abschnitt 4.1.2 Ziffer 01
Streichung des von der Eisenbahnstrecke Hannover – Hamburg und Hannover –
Bremen bisher nicht realisierten Neubauabschnitts („Y-Trasse“):**

4.1.2 Schienenverkehr

01 ¹In der zeichnerischen Darstellung ist das zu sichernde und auszubauende Schienennetz der Deutschen Bahn AG einschließlich Güteranschlussgleisen festgelegt.

²Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr im europäischen Schienennetz sind die Strecken

- Hannover–Hamburg und Hannover–Bremen,
- Hamburg–Bremen–Osnabrück
- Ruhrgebiet–Hannover–Berlin

aus- und teilweise neu zu bauen.

³Die Strecke Hamburg–Uelzen–Hannover ist als Ausbaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zu sichern; die Strecke Hannover–Göttingen–Würzburg ist als Hochgeschwindigkeitsstrecke zu sichern. ~~[LROP Abschnitt 4.1.2 Ziffer 03 Sätze 1–2. In der zeichnerischen Darstellung ist die sog. „Y-Trasse“ (Hannover–Hamburg/Bremen) aufgrund der Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms (LROP Abschnitt 4.1.2 Ziffer 03) dargestellt. Als Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord wird an der „Y-Trasse“ nicht mehr festgehalten, sondern die sogenannte „Alpha-Variante“ als Vorzugstrasse vertieft untersucht.]~~



Änderung der Begründung/Erläuterung zur beschreibenden Darstellung RROP 2016

Abschnitt 4.1.2 Ziffer 01:

Die Begründung/Erläuterung zur beschreibenden Darstellung, Abschnitt 2.2 Ziffer 06 wird folgendermaßen redaktionell angepasst:

01 Hannover ist bedeutender Eisenbahnschnittpunkt sowohl der innerdeutschen als auch der internationalen Nord/Süd- und West/Ost-Verbindungen und wird von wichtigen ICE- und IC-Linien bedient. Insbesondere folgende sind hervorzuheben:

- ICE-Linie Hamburg – Hannover – Frankfurt/Main – Mannheim – Stuttgart/Basel,
- ICE-Linie Hamburg/Bremen – Hannover – Würzburg – Passau/München,
- ICE-Linie Köln/Düsseldorf – Dortmund – Hannover – (Wolfsburg) – Berlin und
- IC-Linie Amsterdam – Osnabrück – Hannover.

Alle Prognosen weisen auf eine insgesamt weitere Zunahme der Verkehrsleistungen bei allen Verkehrsmitteln hin (siehe BMVI 2014). Um diese Zunahme abwickeln zu können und den Anteil des Schienenverkehrs zu erhöhen, ist das Eisenbahnnetz dem Stand der Technik entsprechend weiterzuentwickeln und wettbewerbsorientiert zu betreiben. Zur Sicherung des bestehenden Eisenbahnnetzes sowie zu dessen ziel- und bedarfsgerechtem Ausbau werden entsprechende Streckennetze in der zeichnerischen Darstellung festgelegt. Hierbei handelt es sich sowohl um Übernahmen aus dem Landes-Raumordnungsprogramm als auch um Festlegungen durch die Region Hannover.

Erhebliche Kapazitätsengpässe gibt es bereits im „Bahnknoten Hannover“. Unter Federführung der Region Hannover ist eine institutionsübergreifende Arbeitsgruppe (Region Hannover, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Landesnahverkehrsgesellschaft mbH, Zweckverband Großraum Braunschweig, DB Netz) gebildet worden, die sich mit der Leistungsanforderung/Leistungsfähigkeit des „Bahnknotens Hannover“ befasst. Die Arbeitsgruppe hat die Notwendigkeit für die Ergänzung und/oder Änderung der heutigen Bedienungskonzepte gesehen sowie Engpässe in der Infrastruktur des „Bahnknotens Hannover“ identifiziert. Im Rahmen des Projekts werden derzeit infrastrukturelle und betriebliche Maßnahmen entwickelt, mit denen die Leistungsfähigkeit des „Bahnknotens Hannover“ bei den angestrebten und zu erwartenden Leistungsangeboten von Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr zu gewährleisten ist. In die Untersuchungen einbezogen sind auch die sogenannte „Y-Trasse“ und deren Alternativen, die Ost-West-Verkehre sowie die Mega-Hub-Anlage Lehrte.

Eine spürbare Entlastung der Strecke Hannover – Lüneburg – Hamburg und die Aufwertung der Strecke Hannover – Bremen – Oldenburg im übergeordneten niedersächsischen Eisenbahnnetz ist nur durch eine grundlegende Neuordnung des Schienenverkehrs in Norddeutschland zu erreichen. Die bisherigen Planungen sahen eine Ausbau-/Neubaustrecke Hannover – Hamburg/Bremen („Y-Trasse“) vor. ~~die bereits raumordnerisch abgestimmt ist (siehe Landesplanerische Feststellung der ehemaligen Regierungsvertretung Lüneburg vom 23.03.2001) und deshalb als „Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke“ nachrichtlich festgelegt ist.~~ Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen, insbesondere der starken Zunahme der Güterverkehre auf der Nord-Süd- und Ost-West-Relation, wurden im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord Alternativvarianten für den norddeutschen Raum



untersucht. Als Ergebnis des Dialogforums wird im Weiteren als Vorzugsvariante die sogenannte Alpha-Variante vertieft untersucht.

Durch das Projekt „Mehrgleisiger Ausbau Wunstorf – Minden“ im Rahmen der Konzeption „Netz 21“ der DB AG mit unterschiedlichen, noch näher zu untersuchenden und abzustimmenden Varianten

- Weiterführungsvariante,
- viergleisiger Ausbau (trassenparallel) Wunstorf – Minden sowie
- viergleisiger Ausbau (trassenfern) Seelze – Porta Westfalica

soll eine geschwindigkeitsorientierte Entmischung der Verkehre zwischen Hannover und Löhne und die Beseitigung des Engpasses Wunstorf – Minden erfolgen. Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 werden die Planungen überprüft und unterschiedliche Alternativvarianten untersucht und bewertet.