

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

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

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	2
2 Vorzugsvariante.....	2
2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung.....	2
2.2 Betriebliche Aufgabenstellung	3
2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)	3
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen).....	3
2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich.....	4
2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz	4
2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit)	5
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG....	6
3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	6
3.1.1 Allgemeines	6
3.1.2 Berücksichtigte Forderungen.....	6
3.1.3 Nicht berücksichtigte Forderungen.....	6
4 Fazit und Empfehlung.....	10
5 Anlagen.....	12

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

1 Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss 18/7365 des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor. Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG ist erfolgt.

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

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

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

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Unterrichtung über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zur Teilmaßnahme ABS Rotenburg – Verden. Zu den weiteren in der Planung befindlichen Abschnitten wird das BMVI berichten, sobald die jeweiligen Vorplanungen abgeschlossen sind. Für den hier berichteten Planungsbereich haben die Landkreise Rotenburg und Verden auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens verzichtet. Die landesplanerischen Aspekte werden im Rahmen der Planfeststellung behandelt.

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

2 Vorzugsvariante

2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

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

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

Der spezifische Nutzen des Teilvorhabens ABS Rotenburg – Verden besteht dabei insbesondere in folgenden Aspekten:

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

2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Die Strecke Rotenburg – Verden dient als Umleitungsstrecke für Züge des Fernverkehrs zwischen Hannover und Hamburg. Bei außergewöhnlichen Ereignissen oder Einschränkungen in der Verfügbarkeit der Hauptstrecken zwischen Hannover und Hamburg wird der SPFV und zusätzlicher SGV über Verden und Rotenburg geleitet. Die vorhandene eingleisige Strecke ist im Bestand ausgelastet. Für die Aufnahme weiterer Verkehre ist daher ein zweigleisiger Ausbau der Strecke im Abschnitt Rotenburg – Verden sowie zur Aufnahme weiterer Güterzüge zudem die Erhöhung der Achslast auf 25 Tonnen notwendig.

Der zweigleisige Ausbau bedingt

- Anpassungen der Infrastruktur in den Bahnhöfen Rotenburg (Wümme), Verden (Aller) und Holtum sowie den weiteren Betriebsstellen
- Um- und Neubau von Ingenieurbauwerken (Schienen- und Straßenüberführungen, Stützbauwerke, Durchlässe usw.),
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik auf die Zweigleisigkeit,
- Errichten von Güterzugpuffer- und -überholgleisen
- Errichten eines Wendegleises im Bahnhof Verden
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung des Oberbaus für die höhere Streckenbelastung,
- Umbau / Neubau / Anpassung der Gleisentwässerung im Bestand und Neubau,
- Umlegung von kreuzenden Leitungen von Versorgungsunternehmen,
- Errichten von Schallschutzwänden,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung von Telekommunikationsanlagen,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der Oberleitungsanlagen für neue Gleisanlagen,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung der elektrischen Anlagen,
- Erneuerung / Ertüchtigung / Anpassung von maschinentechnischen Anlagen.

2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)

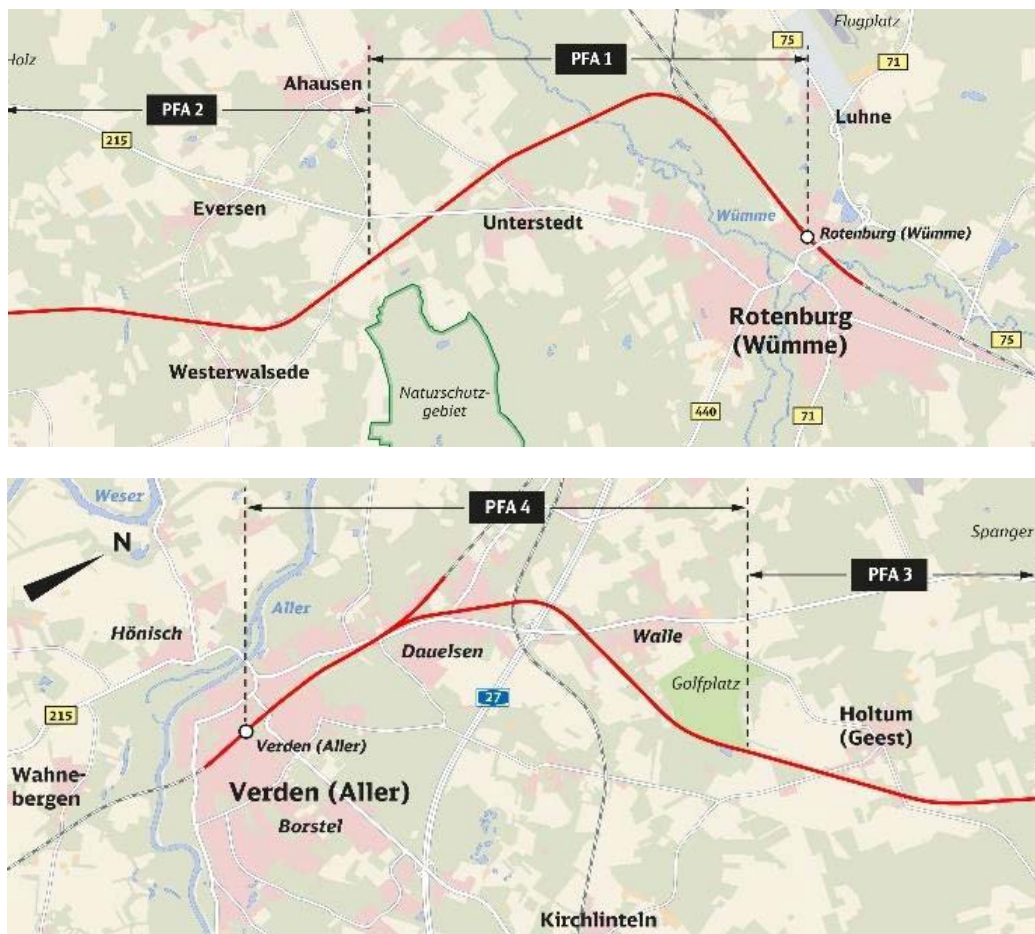
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen)

Im Zuge der Vorplanung wurden verschiedene Ausbauvarianten bewertet. Im Ergebnis wurde eine Vorzugsvariante für die Knoten Verden und Rotenburg sowie die freie Strecke entwickelt¹. Diese sieht vor, das Teilvorhaben ABS Rotenburg – Verden auf einer Streckenlänge von rd. 25 km wie folgt auszubauen:

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Verden und Rotenburg mit Anpassung der Bestandsanlagen sowie betroffener Bahnhöfe und Betriebsstellen,
- Niveaufreie Einbindung der Strecke in den Bahnhof Verden mit beidseitigen Überholgleisen für Güterzüge,
- Schaffung eines separaten Wendegleises im Bahnhof Verden.

¹ Die Kriterien und die Variantenentscheidung sind in der Anlage 1 (Bericht der DB Netz AG) detailliert beschrieben.

Abbildung

ABS Rotenburg – Verden

Quelle: DB Netz AG

Die Strecke wird für Mischverkehr (Personen- und Güterverkehre) bei Beibehaltung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt.

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 Absatz 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.

2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach § 41 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionschutzverordnung sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Die Untersuchungen im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) zeigen, dass eine großflächige Minderung der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrs mit weitgehender Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Außen- und Mittelwände, Schienenstegdämpfer) grundsätzlich

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

möglich ist. Verbleibende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte können ergänzend zu den aktiven Maßnahmen durch entsprechende passive Maßnahmen in Teilbereichen (z. B. Schallschutzfenster, gedämmte Lüfter) beseitigt werden.

In der nachfolgenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) ist der geplante Lärmschutz weiter zu detaillieren. Hierbei ist die Abwägung zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen unter rechtlich vorgeschriebenen Aspekten vorzunehmen. Das Ergebnis wird in die Unterlagen zur Planfeststellung übernommen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist zu prüfen, ob in den Planungen des Planungsträgers die gesetzlichen Bestimmungen u. a. im Hinblick auf Umweltauswirkungen im erforderlichen Umfang berücksichtigt worden sind.

2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit)

Im Zuge der Vorplanung der ABS Rotenburg – Verden wurde für die vorgeschlagene Variante eine Gesamtwertprognose (GWP) ermittelt. Demnach beläuft sich der prognostizierte Gesamtwert auf 916 Mio. Euro.

Gesamtwirtschaftliche Bewertung

Das Bedarfsplanprojekt „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ wurde vor dem Hintergrund des aktuellen Planungsstandes mit aktuellen Kosten erneut gemäß der Methodik des BVWP 2030 bewertet. Demnach weist das Projekt aktuell ein gesamtwirtschaftlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NKV 1,18). In die Ermittlung des aktuellen NKV sind dabei alle Teilvorhaben wie folgt eingeflossen:

- ABS/NBS Hamburg – Hannover (volkswirtschaftlich positive NBS-Variante entlang der Bundesautobahn 7 im Rahmen der durchgeführten Optimierungen und Sensitivitätsanalysen),
- ABS Langwedel – Uelzen (aktueller Planungsstand Grundlagenermittlung),
- ABS Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf (jeweils erarbeitete Vorzugsvariante für beide Teilabschnitte),
- ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel (aktueller Planungsstand Grundlagenermittlung).

Die Zugrundelegung der A 7-Variante für den Abschnitt Hamburg – Hannover dient dabei allein der Erfüllung der Voraussetzung einer vorliegenden wirtschaftlichen Variante für das Gesamtvorhaben im Rahmen der parlamentarischen Befassung, ohne die eine weitere Planung und Umsetzung gemäß § 5 Absatz 3 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung nicht möglich wäre. Unabhängig davon arbeitet die Vorhabenträgerin im Rahmen der Vorplanung in allen Projektabschnitten daran, eine sowohl den gesetzlichen Vorgaben entsprechende, als auch die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord so weit wie möglich berücksichtigende wirtschaftliche Vorzugsvariante für das Gesamtprojekt zu ermitteln. Gemäß aktueller Zwischenergebnisse der Vorplanung führt der von der Region geforderte bestandsnahe Ausbau des Abschnitts Hamburg – Hannover trotz durchgeführter Optimierungen noch nicht zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis (aktuell NKV 0,67), sodass diese Variante der parlamentarischen Befassung derzeit nicht zugrunde gelegt werden kann. Ein Präjudiz für die noch auszuwählende Vorzugsvariante für den Abschnitt Hamburg – Hannover ergibt sich daraus nicht. Hierfür sind die weiteren Planungsergebnisse in diesem Abschnitt abzuwarten.

Mit Blick auf die noch nicht befriedigende Wirtschaftlichkeit der von der Region gewünschten Ausbauvariante im Sinne des Dialogforums Schiene Nord ist darauf hinzuweisen, dass eine ganz oder teilweise Umsetzung der für das Teilvorhaben Rotenburg – Verden vorliegenden übergesetzlichen Forderungen der Region einen erheblichen Einfluss auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Gesamtmaßnahme und damit die Realisierbarkeit des Gesamtvorhabens besitzt. Jede Realisierung der vorliegenden regionalen Forderungen für die ABS Rotenburg – Verden reduziert die Spielräume für eine mögliche Umsetzung der Ergebnisse des Dialogforums. Dies gilt insbesondere, da gemäß den Erkenntnissen aus der laufenden Öffentlichkeitsbeteiligung des Gesamtprojekts auch in den übrigen Abschnitten umfassende übergesetzliche regionale Forderungen zu erwarten sind. Eine volkswirtschaftlich positive und damit finanzierungsfähige Vorzugsvariante für das Gesamtvorhaben ist folglich nur erzielbar, wenn gemäß der Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin Schutz- und Begleitmaßnahmen auf das gesetzliche Niveau begrenzt und übergesetzliche Forderungen nicht berücksichtigt werden.

Kosten Vorzugsvariante (GWP):	916,5 Mio. Euro
-------------------------------	-----------------

Kosten Forderungen der Region:	288,3 Mio. Euro
--------------------------------	-----------------

Kosten bei Realisierung aller Forderungen:	1.204,8 Mio. Euro
---	--------------------------

Betriebswirtschaftliche Bewertung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

Für das Teilvorhaben ABS Rotenburg – Verden wurde nach Angaben der DB Netz AG eine Wirtschaftlichkeitsrechnung hinsichtlich der Erlöse durch Trassen-, Stations- und Strompreise und Produktivitätseffekte errechnet. Durch die Realisierung der ABS Rotenburg – Verden wird nach Angaben der DB Netz AG eine Steigerung der Betriebsqualität im Streckenabschnitt erreicht sowie werden in Verbindung mit der Realisierung der übrigen Teilvorhaben des Gesamtprojekts „Optimiertes Alpha-E + Bremen“ perspektivisch zusätzliche Trasseneinnahmen generiert. Das Vorhaben ist damit für die DB AG aus unternehmerischer Sicht wirtschaftlich.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VwVfG

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. Im Rahmen der Planungen für die ABS Rotenburg – Verden wurden diese Grundsätze der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung von Planungsbeginn an umgesetzt.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Dialogforums Schiene Nord wurden von der DB Netz AG seit 2016 zahlreiche Informations- und Beteiligungsformate sowohl zum Stand der Planungen im Gesamtvorhaben „Optimiertes Alpha E + Bremen“ als auch begleitend zur Grundlagenermittlung und Vorplanung im Teilvorhaben ABS Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf durchgeführt. Mit Hilfe von regionalen Runden Tischen, Bürgerinformationsveranstaltungen und weiteren Informationsinstrumenten wie Infoständen wurde sichergestellt, dass sich Interessierte aus erster Hand über das Projekt informieren und Fragen stellen konnten. Seit 2016 fanden zahlreiche solcher Informationsveranstaltungen, Runden Tische sowie bilaterale Gespräche statt. Die Öffentlichkeitsarbeit der Vorhabenträgerin ist transparent über das Internet unter www.hamburg-bremen-hannover.de mit allen Dokumenten, Präsentationen und Protokollen einsehbar.

3.1 Anregungen/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. aus ihrer Sicht erforderlichen Begleitmaßnahmen eingebracht. Diese wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert und in Kernforderungen zusammengefasst. Diese sind in den folgenden Abschnitten 3.1.2 und 3.1.3 dargestellt. Auch wurden zu den verschiedenen Forderungen durch die DB Netz AG zum Teil umfassende planerische Betrachtungen angestellt, um die Forderungen u. a. auf technische Realisierbarkeit, Kosten und Umweltauswirkungen hin zu prüfen und im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu diskutieren (vgl. Anlage 2 zum Bericht der DB Netz AG).

Die Mehrzahl der Forderungen bezieht sich auf die spätere Ausgestaltung von Maßnahmen, beispielsweise den Lärmschutz. Diese kann jedoch erst im rechtsförmlichen Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG festgelegt werden, da hier u.a. Eigentumssachverhalte abzuwägen sind. Insofern können diese Forderungen hinsichtlich der Finanzierungsfähigkeit nicht abschließend bewertet werden.

3.1.2 Berücksichtigte Forderungen

Die Forderung der Stadt Rotenburg nach aktivem Lärmschutz im Bereich des Bahnhofs Rotenburg konnte auf Basis einer schalltechnischen Voruntersuchung in das Lärmschutzkonzept nach gesetzlichem Rahmen übernommen werden.

3.1.3 Nicht berücksichtigte Forderungen

Aufgrund der rechtlichen Vorgaben konnte über die vorgenannten Maßnahmen im Bahnhof Rotenburg hinaus keine der im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Forderungen in der von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Vorzugsvariante berücksichtigt werden. Dies entweder, weil die geforderte Umsetzung über das gesetzliche Maß hinausginge oder die seitens der Vorhabenträgerin gewählten Alternativen dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit besser entsprechen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3.1.3.1 Lärmschutz (Kernforderung 1)

3.1.3.1.1 Vollschutz gewährleisten, weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen, Schutz der „Ruhigen Gebiete“ (z. B. zusätzliche Lärmschutzwände, spezielle Ausgestaltung der Maßnahmen; Mehrkosten: 97,9 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 den §§ 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. Eine abschließende Abwägung und Entscheidung über Umfang und Art der Lärmschutzmaßnahmen trifft die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG.

Für die Umsetzung der in der Vorplanung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im gesetzlichen Maß werden 54,6 Mio. Euro investiert. Auch passive Schutzmaßnahmen sind in dieser Planung berücksichtigt.

Eine weitere Forderung der Anrainerkommunen betrifft die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen für die Gebiete „In der Ahe“ in Rotenburg und „Golfplatz Walle“ in Verden. Da für diese Bereiche im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen kein Schutzanspruch im Sinne der 16. BImSchV ermittelt wurde, können die Forderungen vom Bund nicht finanziert werden. Gleiches gilt für die von den Anrainerkommunen jeweils individuell erhobenen Forderungen nach zusätzlichen und speziell ausgestalteten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. zusätzlichen Lärmschutzwänden in bestimmten Streckenabschnitten oder lärmmindernde Bahnhofsumbauten. Die geforderten Maßnahmen können im Einzelnen dem Bericht der Vorhabenträgerin entnommen werden (siehe Anlage 4 zum Einzelbericht der DB Netz AG). Auch sind dort planerische Betrachtungen zur technischen Umsetzbarkeit und resultierenden Kosten ebenso enthalten wie eine vollständige Übersicht der im Detail vorgesehenen gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen (siehe Anlage 1 und 2 zum Einzelbericht der DB Netz AG).

3.1.3.1.2 Gesunden Schlaf ermöglichen (zusätzlicher passiver Schutz; Mehrkosten: 11,5 Mio. Euro)

Die Anrainerkommunen fordern entlang der Ausbaustrecke die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen aus Bundesmitteln im Einklang mit den „WHO- Empfehlungen zum Schutz des gesunden Schlafs“. Insbesondere soll der Einbau sog. „Hamburger Fenster“ als zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahme zu 75 Prozent gefördert werden. Diese Maßnahme betraf gemäß Betrachtung der DB Netz AG insgesamt 1 700 Schutzfälle, verteilt auf die Städte Rotenburg und Verden sowie die Gemeinden Kirchlinten, Westerwalsede und Ahausen.

Im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens besteht über die von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Vorplanung vorgesehenen gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen hinaus kein Anspruch auf weitergehende passive Maßnahmen, hier in Form spezieller Schallschutzfenster. Inwiefern vereinzelt zur Gewährleistung des gesetzlich gebotenen Schutzniveaus passive Lärmschutzmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke erforderlich sein können, bleibt der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG vorbehalten.

3.1.3.1.3 Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen (Mehrkosten: 81,6 Mio. Euro)

Zum Zwecke eines „beidseitig durchgehend aktiven Lärmschutzes“ fordern die Anrainerkommunen die Aufhebung von fünf höhengleichen Bahnübergängen bei vollständiger Kostenfreistellung der Kommunen für die dazu durchzuführenden Planungs- und Baumaßnahmen. Details zu den im Einzelnen geforderten Maßnahmen sowie korrespondierende planerischen Betrachtungen der DB Netz AG im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung können dem Bericht der Vorhabenträgerin entnommen werden (siehe Anlage 2 zum Einzelbericht der DB Netz AG).

Die von der DB Netz AG durchgeführten Kostenschätzungen für die Auflassung der höhengleichen Bahnübergänge belaufen sich auf ca. 81,6 Mio. Euro. In Folge würde sich bei einzelnen Maßnahmen die Kosten auf ca. 1 Mio. Euro pro zusätzlich gelöstem Schutzfall summieren. Ein gesetzlicher Anspruch auf eine Auflassung oder Anpassung höhengleicher Bahnübergänge zum Zwecke des aktiven Lärmschutzes besteht nicht. Allerdings sieht das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) die Möglichkeit von Änderungen an bestehenden Kreuzungen aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs an der Kreuzung vor. Sofern die Kommunen an den betreffenden Kreuzungen ein Erfordernis im Sinne der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs gemäß § 3 EKrG nachweisen, kann eine EKrG-Finanzierung erfolgen, die als Nebeneffekt auch dem Lärmschutz dienen kann.

Die Bahnübergänge werden im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gemäß den geltenden technischen Standards und Rechtsvorschriften in der Planung der Ausbaustrecke berücksichtigt.

3.1.3.1.4 Gestaltung von Lärmschutzwänden (z. B. Begrünung, transparente Wände, Gabionenwände; Mehrkosten 43,0 Mio. Euro)

Nach dem Wirtschaftlichkeitsprinzip sind lediglich die Kosten der wirtschaftlichsten Lärmschutzwände zuwendungsfähig, mit denen das Schutzziel erreicht wird. Dementsprechend ist die Vorhabenträgerin DB Netz AG verpflichtet, mit der wirtschaftlichsten Variante die Planfeststellung zu beantragen. Für eine Gestaltung von Lärmschutzwänden besteht dabei gemäß den bestehenden Regelungen ein Spielraum, der sich an den bundesseitigen Regelungen zur Kunst am Bau orientiert. 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 Gestaltungsforderungen beispielsweise vor dem Hintergrund städtebaulicher Aspekte im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden. Darüber hinausgehende Gestaltungsmaßnahmen wären von den für den Städtebau verantwortlichen Gebietskörperschaften zu finanzieren.

3.1.3.1.5 Gesamtlärbetrachtung (monetär nicht bewertbar)

Die 16. BImSchV sieht eine summierende Betrachtung der Immissionen verschiedener Verkehrsträger nicht vor. Gleiches 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 Absatz 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Die Berücksichtigung anderer Verkehrslärmquellen ist dabei nicht vorgesehen.

3.1.3.2 Erschütterungsschutz (Kernforderung 2)

3.1.3.2.1 Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen (Mehrkosten 17,7 Mio. Euro)

In den Bauabschnitten, in denen die Erschütterungstechnischen Gutachten Betroffenheiten aufweisen, werden besohlte Schwellen verbaut und an die dann ggf. noch verbleibenden Betroffenen Entschädigungszahlungen geleistet. Für einen Maximalschutz vor Erschütterungen wären zusätzliche Kosten in Höhe von 17,7 Mio. Euro notwendig.

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.

Beim Ausbau bestehender Bahnstrecken ist die Vorbelastung durch Erschütterungen schutzmindernd zu berücksichtigen. Die Wahrnehmungsschwelle beim Menschen liegt nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung bei einer Erhöhung der maximalen Schwingstärke ab 25 Prozent. Ein Vorhabenträger muss nur für solche Beeinträchtigungen einstehen, die seinem Vorhaben zurechenbar sind. Werden die Anhaltswerte bereits ohne das Vorhaben überschritten, muss er anlässlich der Änderung grundsätzlich nicht für deren Einhaltung sorgen. Dementsprechend wurde die Forderung nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt.

3.1.3.3 Barrierefreiheit (Kernforderung 3)

3.1.3.3.1 Barrierefreier Zugang zum Bahnhof Verden (zusätzlicher Aufzug; Mehrkosten: 0,5 Mio. Euro)

Die Stadt Verden fordert einen zusätzlichen Aufzug als barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Mittelbahnsteig im Bahnhof Verden.

Aus dem Vorhaben ABS Rotenburg – Verden heraus ist die Forderung nicht finanzierungsfähig, da dieses keinen Umbau des Bahnsteigs oder seiner Zuwegungen beinhaltet und der Mittelbahnsteig im Bahnhof Verden bereits über einen Aufzug barrierefrei erreichbar ist. Eine bundesseitige Finanzierung außerhalb des Vorhabens ist ggf. im Rahmen der Bahnhofsprogramme des Bundes möglich, sofern die jeweils einschlägigen Förderkriterien erfüllt werden.

3.1.3.4 Tangierende Straßenbaumaßnahmen (Kernforderung 4)

3.1.3.4.1 Kreuzungsbauwerke gestalten oder rückbauen (z. B. Ersatz höhengleicher Bahnübergänge, Mehrkosten: 8,4 Mio. Euro)

Die von der Vorhabenträgerin durchgeführte Vorplanung sieht alle sowohl gesetzlich als auch zur Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs erforderlichen Anpassungen an Kreuzungsbauwerken entlang der Ausbaustrecke vor. Darüber hinausgehende, nicht dem Projektziel dienende Anpassungen sind nicht im Rahmen des Bedarfsvorhabens finanzierbar und müssten von den jeweiligen Baulasträgern veranlasst und finanziert werden. Überdies besteht für den Bund generell keine Möglichkeit, tangierende Straßenbaumaßnahmen oder deren Gestaltung über die gesetzlichen Regelungen hinaus zu fördern, da die grundgesetzlich festgelegte Aufgabenfinanzierung (Art. 104a GG) beachtet werden muss. Förderungen nach Landesrecht bleiben in dieser Betrachtung unberücksichtigt. Dies gilt auch für eine denkbare Co-Finanzierung der gewünschten gestalterischen Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung.

3.1.3.5 Allgemeine regionale Forderungen (Kernforderung 5)

Neben den vorgenannten Forderungen mit Vorhabenbezug hat die Region weitere Forderungen erhoben. Diese betreffen im Wesentlichen die Durchführung einer „Städtebaulichen Begleitplanung“ sowie die Einrichtung eines „Fonds für Siedlungsqualität“. Darüber hinaus werden verschiedene Forderungen erhoben, welche im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans in der Entwurfsplanung näher untersucht und soweit einschlägig berücksichtigt werden können.

3.1.3.5.1 Städtebauliche Begleitplanung als neues Planungsinstrument erstmals anwenden

Die (städtebauliche) Planung, Gestaltung und Erschließung des öffentlichen Raums im Umfeld der Bahnstrecke ist im Zuge eines Streckenausbaus mit Mitteln des Bedarfsplans nicht zuwendungsfähig. Sie liegt in der Verantwortung der jeweiligen Kommune.

3.1.3.5.2 Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen

Die Kommunen fordern die Einrichtung eines Fonds, aus dessen Mitteln der Ankauf einzelner Wohnhäuser entlang der Ausbaustrecke für eine Umnutzung finanziert werden soll.

Kommunale Fonds sind aus Mitteln des Bedarfsplans nicht zuwendungsfähig. In der vorliegenden Planung sind umfassende Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke vorgesehen, sodass die Notwendigkeit der intendierten Gebäudeankäufe zweifelhaft erscheint. Es steht den Kommunen frei, diese aus eigenen Mitteln zu tätigen.

4 Fazit und Empfehlung

Der zweigleisige Streckenausbau im Abschnitt Rotenburg – Verden dient der Engpassauflösung sowie der Aufnahme der prognostizierten Steigerung des Seehafenhinterlandverkehrs auf den Strecken Hamburg – Hannover sowie Bremen – Hamburg.

Laut Einschätzung des EBA werden mit der vorliegenden Vorzugsvariante die gesetzlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit bereits vollumfänglich erfüllt. Das EBA kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Vorzugsvariante der DB Netz 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 nicht in der Planung nicht berücksichtigt wurden. Die Forderungen betreffen im Wesentlichen das Niveau und die Gestaltung des Lärmschutzes (Kernforderung 1) und den Erschütterungsschutz (Kernforderung 2). Darüber hinaus werden weitere Forderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit (Kernforderung 3), bzgl. Art und Umfang von Straßenbaumaßnahmen (Kernforderung 4) sowie weiterer allgemeiner Sachverhalte (Kernforderung 5) artikuliert.

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

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu erheblichen Mehrkosten in Höhe von schätzungsweise bis zu 197,8 Mio. Euro (288,3 Mio. Euro bei Berücksichtigung der außerhalb des Bedarfsplans zu finanzierenden Maßnahmen für Eisenbahnkreuzungen und den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen) für das Teilvorhaben ABS Rotenburg – Verden führen. Diese übergesetzlichen Mehrforderungen sind in Zusammenhang mit den weiteren Teilmaßnahmen des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, ABS Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel zu sehen. Übertragen auf das Gesamtvorhaben bedeutet eine Berücksichtigung der Kernforderungen laut Berechnungen des EBA gemessen an der Streckenlänge eine Kostensteigerung in Höhe von bis zu 4,5 Mrd. Euro. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Regionen vor Ort würde eine Zustimmung zu den Kernforderungen der Teilmaßnahme ABS Rotenburg – Verden dazu führen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Gesamtvorhabens nicht mehr gegeben (Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1) und das Gesamtvorhaben auf Basis der aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar wäre.

Tabellarische Darstellung Effekte Vorzugsvariante und Forderungen

	Kosten ²	NKV ³	WR ⁴	Finanzierung im Rahmen der vsl. verfügbaren Haushaltsmittel ⁵
Vorzugsvariante	916,5	1,18	6,25	lediglich langfristig sicherzustellen
Forderungen gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG				
Berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:				
Aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bahnhof Rotenburg				

Nicht berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung:

	Kosten ⁶	Änderung NKV ⁷	Änderung WR	Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel
Kernforderung 1 ⁸ (Lärmschutz)	152,4 ⁹ (234,0 ¹⁰)	Verschlechterung und damit Gefährdung einer Gesamtlösung im Sinne des Dialogforums Schiene Nord	-0,34	Nicht gesichert.
Kernforderung 2 (Erschütterungsschutz)	17,7		-0,11	
Kernforderung 3 (Barrierefreiheit)	(0,5) ¹¹		Keine	
Kernforderung 4 (Straßenbau)	(8,4) ¹²		-0,01	
Kernforderung 5 (allg. regional)	27,7 ¹³		keine	
Gesamt (Vorzugsvariante zzgl. aller Forderungen)	1.114,3 ¹⁴ (1.204,8) ¹⁵		-0,45	

² Gesamtwertprognose Preisstand 2019 inkl. Planungskosten und Risiken in Mio. Euro. (nominal)

³ Bewertung gemäß BVWP-Methodik Gesamtprojekt Optimiertes Alpha E + Bremen

⁴ In Prozent, bezogen auf das Gesamtvorhaben. Über die Wirtschaftlichkeitsrechnung der EIU wird nachrichtlich informiert, da mit der BUV die EIU Eigenmittel in Höhe der wirtschaftlichen Tragfähigkeit einbringen.

⁵ Im Rahmen der fortgeschriebenen geltenden Finanzlinie

⁶ Kostenschätzung Preisstand 2016 (in Mio. Euro; Baukosten nominal inkl. Planungskosten und zzgl. Risikozuschlag von 35 Prozent). Die Bewertung der Forderungen erfolgt auf Basis von Machbarkeitsstudien und Kostenkennwerten. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände im Vergleich zur Vorzugsvariante sind die dargestellten Sensitivitäten lediglich ein Indikator hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen.

⁷ Vor dem Hintergrund der trotz durchgeführter Optimierungen noch nicht befriedigenden Wirtschaftlichkeit der von der Region gewünschten Ausbauvariante im Sinne des Dialogforums Schiene Nord verringern aus der Übernahme regionaler Forderungen resultierende Mehrkosten den Spielraum für eine wirtschaftliche Gesamtlösung

⁸ Forderung nach gesamtheitlicher Lärmbetrachtung nicht enthalten, da eine Kostenbewertung aufgrund der fehlenden Berechnungsmethodik nicht möglich ist.

⁹ Zuzüglich Maßnahmen an Bahnübergängen im Umfang von 81,6 Mio. Euro, die außerhalb des Bedarfsplanprojekts z. B. durch Mittel nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz bei Vorliegen der Voraussetzungen zu finanzieren sind.

¹⁰ Davon 191,0 Mio. Euro Lärmvorsorge und 43,0 Mio. Euro Lärmschutzgestaltung (reale Baukosten ohne Planungskosten). Berücksichtigung Lärmvorbelastung nicht bewertbar.

¹¹ Finanzierung außerhalb des Bedarfsplanprojekts z. B. aus dem Bahnhofsprogramm des Bundes bei Vorliegen der Voraussetzungen

¹² Finanzierung außerhalb des Bedarfsplanprojekts z. B. durch Mittel nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz bei Vorliegen der Voraussetzungen

¹³ reale Baukosten ohne Planungskosten

¹⁴ GWP ohne Maßnahmen mit Finanzierung außerhalb des Bedarfsplanprojekts zzgl. nominale Baukosten Forderungen

¹⁵ GWP zzgl. nominale Baukosten Forderungen

5 Anlagen

DB Netz AG: Einzelvorstellung ABS Rotenburg – Verden vom 26. Februar 2021

Eisenbahn-Bundesamt: Prüfbericht Empfehlung parlamentarische Befassung
vom 4. März 2021 auf Basis der Einzelvorstellung der DB Netz AG
vom 26. Februar 2021

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.



Einzelvorstellung

Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover

ABS Rotenburg-Verden

Herstellung der Zweigleisigkeit

DB Netz AG

Regionalbereich Nord

I.NI-N-A-R

Hannover, den 26.02.2021

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
1.1 Parlamentarische Befassung	3
1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme	4
1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes	5
1.4 Benennung der Planfeststellungsabschnitte	6
2 Vorzugsvariante	7
2.1 Allgemeines	7
2.2 Verkehrliche Zielsetzung	8
2.3 Betriebliche Bedeutung	8
2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante	9
2.4.1 Ausschlusskriterien	12
2.4.1.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele	12
2.4.1.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	12
2.4.2 Bewertungskriterien	12
2.4.2.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit/Finanzierung	12
2.4.2.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz	13
2.4.2.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege	14
2.4.2.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz	15
2.4.2.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre – Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030	16
2.4.2.6 Rahmenterminplan für das Teilprojekt „ABS Rotenburg – Verden“	16
3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG	17
3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	17
3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen	19
4 Kernforderungen der Region	20
Quellenverzeichnis	22
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 endgültige Fassung ersetzt.

1 Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss den Antrag 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ angenommen:

- *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 Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden (über das gesetzliche Maß hinausgehende Maßnahmen), aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante (gesetzlicher Rahmen) berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) §18 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 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung). Hierzu berichtet das BMVI dem Deutschen Bundestag jährlich über neu zu verwirklichende Projekte/Maßnahmen, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI durchgeführt sind (§ 5 BUV).

Vor dem Hintergrund des Planungsstandes wird mit dem vorliegenden Bericht das BMVI über das Ergebnis der Vorplanung im Projekt „ABS Rotenburg - Verden“ einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Diese Unterlage soll als Grundlage für den Bericht des BMVI an den Deutschen Bundestag in Form einer Bundestagsdrucksache dienen und dem Parlament damit eine Basis für eventuelle Beschlüsse geben.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

wichtige Umfahungsstrecke für Hamburger Verkehre in den Planfall aufgenommen und bei den Gesamtprojektkosten berücksichtigt.

1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes

Die östlich von Bremen gelegene Bahnstrecke Verden – Rotenburg (Strecke 1745) ist eine eingleisige elektrifizierte 25,4 km lange Hauptbahn, die den Bahnhof Verden (Aller) an der Bahnstrecke Wunstorf – Bremen (Strecke 1740) ab Weiche 5 mit dem Bahnhof Rotenburg (Wümme) an der Bahnstrecke Wanne – Eickel – Hamburg (Strecke 2200) bis Weiche 7 verbindet.

Lage im Netz



Abbildung 2: Lage im Netz²

Streckennummer:	1745
Gleis:	Eingleisig im Bestand
Streckenlänge:	25,4 km
Streckenklasse:	D4 (22,5 t / 8,0 t/m)
Geschwindigkeit VzG:	120 km/h
TEN-Kategorie:	Konventionell
TEN Klassifizierung:	TEN-T Gesamtnetz
Zugfunk:	GSM-R
Traktion:	Oberleitung (15 kV 16,7 Hz ~)

² Quelle: DB Netz AG, EBWU, 19.04.2017

1.4 Benennung der Planfeststellungsabschnitte

Der Trassenverlauf wird in vier Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt, die in der nachfolgenden *Tabelle 1* und der *Abbildung 3* dargestellt und detailliert aufgezeigt sind.

Tabelle 1: Übersicht Planfeststellungsabschnitte (PFA)

PFA Bezeichnung	Ort / Grenze	Bereich (Strecke 1745)	Länge in km
1	Stadt Rotenburg (Wümme)	Von km 18,7 bis ca. km 283,3 (2200)	9,3
2	Landkreis Rotenburg (Wümme)	Von km 12,7 bis km 18,7	6,0
3	Landkreis Verden (Aller)	Von km 8,5 bis km 12,7	4,2
4	Stadt Verden (Aller)	Von ca. km 86 (1740) bis km 8,5	9



Abbildung 3: Übersicht Streckenverlauf - Bf Verden bis Bf Rotenburg, Planfeststellungsabschnitte³

³ Quelle: DB Netz AG

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

2 Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

Im Rahmen der Planung wurde der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Rotenburg (Wümme) und Verden (Aller) hinsichtlich der Abwicklung der prognostizierten stark wachsenden Seehafenhinterlandverkehre und der optimalen Anbindung in die vorhandene Infrastruktur bzw. der in den Betriebsstellen erforderlichen Spurplananpassungen sowohl in Verden als auch in Rotenburg untersucht. Außerdem wurde im Rahmen der Planung die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 160 Km/h untersucht.

Im Ergebnis sind im Bereich Verden eine höhenfreie, seitenrichtige Einbindung der Strecke 1745 mit beidseitigen, ebenfalls seitenrichtigen Überholungsgleisen für Güterzüge erforderlich. Die entsprechenden Bahnhofsgleise sind für 740 m lange Züge geplant. Für die Umleitung von schweren Erzzügen ist die Erhöhung der Streckenklasse auf E4 (25t Achslast) erforderlich und in der Planung berücksichtigt. Die Streckengeschwindigkeit von 120 km/h soll erhalten bleiben. Des Weiteren ist die räumliche Trennung der in Verden beginnenden und endenden S-Bahnen aus Richtung Bremen sowie der Regionalbahn aus Richtung Rotenburg von den durchfahrenden Zügen des Schienenpersonen- und des Schienengüterverkehrs kapazitiv erforderlich. In Übereinstimmung mit den Empfehlungen der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) vom 19.04.2017 wird etwa mittig zwischen den Knoten Rotenburg und Verden ein Überholbahnhof mit einem Puffergleis vorgesehen, das vorrangig dem SGV zur Verfügung stehen soll.

Im Bahnhof Rotenburg wurde im Rahmen der EBWU vom 19.04.2017 die Notwendigkeit neuer Weichenverbindungen zur Schaffung paralleler Fahrmöglichkeiten und Vermeidung kreuzender Fahrten nachgewiesen, die in der Planung ebenfalls Berücksichtigung finden.

Die direkte Anbindung der Strecke 1711 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb), Abschnitt Rotenburg – Bremervörde, mittels einer Verbindungskurve, ist nicht Bestandteil des Projektes, wird aber planerisch soweit berücksichtigt, dass die Anbindung perspektivisch über die neue Betriebsstelle Abzweig Wümme und durch den Einbau von notwendigen Weichen mit geringstmöglichem Aufwand nachgerüstet werden kann.

Mit der Stellungnahme vom 28.04.2020 seitens I.NMF 34(N) (Fahrwegkapazität und EBWU) wurden weitergehende Erläuterungen zum geplanten Ausbau des Knotens Verden im Kontext der Prognose 2030 getätigt. Im Ergebnis ist aus Sicht der Fahrwegkapazität und EBWU ein Umbau des Knotens Verden gem. der Vorzugsvariante der Vorplanung vom 22.05.2019 (weiterhin) erforderlich, um die geforderte optimale Betriebsqualität zu erreichen.

2.2 Verkehrliche Zielsetzung

Nach § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) wird das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist. Unter Anlage (zu § 1) Abschnitt 2, Neue Vorhaben unter der lfd. Nr. 3 wird auf das Vorhaben ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Apha-E + Bremen) verwiesen. Dadurch liegt ein im BSWAG festgeschriebener Auftrag zur Realisierung dieses Vorhabens als Aus- und Neubautrecke vor. Das Vorhaben ist in der Anlage 2 zum Bundesverkehrswegeplan 2030 („Projektliste Schiene“) im Abschnitt „Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)“, unter der lfd. Nr. 3 mit der Projektnummer 2-003-V03 konkretisiert.

Mit der ABS Rotenburg-Verden, als Bestandteil des Vorhabens, wie oben beschrieben, werden folgende verkehrliche Ziele verfolgt:

- **Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten** im Güterverkehr zur Abwicklung des prognostizierten stark wachsenden Seehafenhinterlandverkehrs
- **Schaffung der Möglichkeit zur Umleitung** von schweren Erzzügen durch Erhöhung der Streckenklasse D4 auf E4 (25 t Achslast)
- **Steigerung der Leistungsfähigkeit** in den Knotenbahnhöfen Verden und Rotenburg
- **Erhöhung der Gleisnutzlängen** auf 740m Nutzlänge
- **Kapazitive Optimierung des Knotens Verden** durch weitestmögliche Entmischung der Verkehre auf separater Gleisinfrastruktur
- **Beseitigung der Wartezeiten** vor den derzeit noch eingleisigen Abschnitten

2.3 Betriebliche Bedeutung

Auf der Strecke 1745 verkehren überwiegend Züge des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs. Zudem dient die Strecke als Umleitungsstrecke für Züge des Fernverkehrs zwischen Hannover und Hamburg. Bei außergewöhnlichen Ereignissen oder Einschränkungen in der Verfügbarkeit der Strecken 1710 und 1720 wird der SPFV und zusätzlicher SGV über Verden und Rotenburg geleitet. Die vorhandene eingleisige Strecke 1745 ist im Bestand ausgelastet. Für die Aufnahme weiterer Verkehre ist die Strecke daher zweigleisig auszubauen.

Im Bf Verden (Aller) fädelt die Strecke 1745 in die zweigleisige Strecke 1740 höhengleich ein. Zudem wendet die Linie S1 der Regio-S-Bahn Bremen in Verden, wofür das Streckengleis Süd-Nord der Strecke 1740 höhengleich gekreuzt werden muss. Aufgrund der hohen Auslastung des Knotens soll der Gleisplan so umgestaltet werden, dass die höhengleichen Fahrwegkreuzungen aufgelöst werden.

2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante

Knoten Verden

Im Ergebnis der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst) wurde festgestellt, dass im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke 1745 zwingend die Infrastruktur des Bahnhofs Verden (Aller) zu erweitern ist, um die zunehmenden Verkehre in wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität abwickeln zu können. Hierzu wurden vier Varianten untersucht, die im Wesentlichen Unterschiede in der Einbindung der Strecke 1745 im Nordkopf und der Trennung der durchfahrenden Verkehre der Bremer S-Bahn, die im Bahnhof Verden endet bzw. kehrt, aufweisen.

In der nachgelagerten Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) vom 19.04.2017 wurde ermittelt, dass ausschließlich mit einer niveaufreien Einbindung (Überwerfung) der Strecke 1745 eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität sichergestellt werden kann. Somit wurden die Varianten 2 und 4 mit einer höhengleichen Einbindung im Bf nicht näher untersucht. Ausschließlich die Varianten 1 und 3, die der oben genannten Voraussetzung entsprechen sind im Rahmen der Vorplanung gleichwertig behandelt worden.

Vorzugsvariante für den Bf Verden (Variante 3):

Im Ergebnis der Vorplanung bedient im Bereich Verden die Variante 3 die übergeordneten Zielstellungen in Summe am besten, sodass für die Spurplangestaltung in dem Knoten diese Variante zur Weiterverfolgung festgelegt wird.

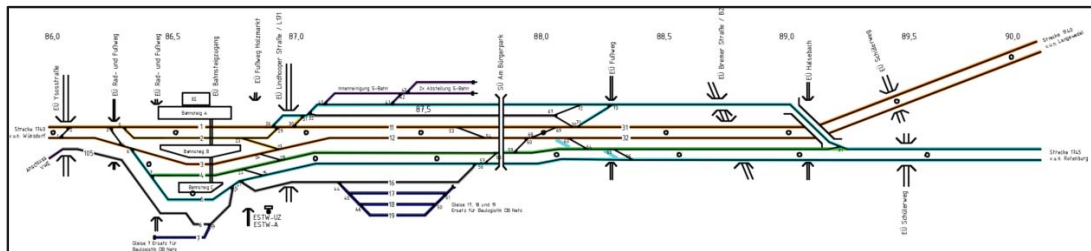


Abbildung 4: Soll- Zustand Planungsvariante 3 hinsichtlich Einbindung in Verden⁴

Für die Vorzugsvariante lassen sich folgende Vorteile festhalten:

- höhere Akzeptanz in der örtlichen und regionalen Politik
- Herstellbarkeit von 740 Meter Nutzlänge in den relevanten Güterzugpuffer- und -überholgleisen
- Einbindung des neuen Haltepunktes Dauelsen in das betriebliche Konzept bzw. in die Leit- und Sicherungstechnik
- Vergleichbar weniger Grunderwerb
- Projektierbarkeit von Durchrutschwegen mit geringem Konfliktpotenzial zwischen verschiedenen Fahrwegen
- Kein Neubau von Bahnsteiganlagen und deren Zuwegungen
- Größe des Überwerfungsbauwerkes

⁴ Quelle: Systemplan, DB E&C im Auftrag der DB Netz AG, 04.12.18

Weitere Vor- und Nachteile der beiden Varianten sind in tabellarischer Form der Anlage 1 Kapitel 1 zu diesem Dokument zu entnehmen.

Variantenübergreifende Maßnahmen im Bahnhof Verden:

- Trassierungsbedingte Anpassungen an den Bahnsteigen B und C
- zusätzliche Weichenverbindung (Weichentrapez) im Südkopf
- separates Wendegleis für die RB 76 zur Entflechtung des Regional- und Güterverkehrs in Richtung Rotenburg
- Herstellung einer Nutzlänge von 740 m in den für den SGV relevanten Gleisen (nur in V3 anforderungsgemäß umsetzbar)
- Anpassung bzw. Erneuerung von Erd- und Ingenieurbauwerken
- Anpassung bzw. Erneuerung der bahntechnischen Streckenausrüstung
- Umverlegung der Zugbehandlungsanlagen für die S-Bahn zur Minimierung von Kreuzungskonflikten

Freie Strecke und Knoten Rotenburg

Entsprechend der örtlichen Verhältnisse wird auf der freien Strecke der 1745 das zweite Gleis bahnlinks (westlich) geplant. Lediglich bei der Einbindung in Rotenburg gestaltet sich die Erweiterung nach bahnrechts (östlich) günstiger, da damit weniger Bestandsanlagen umgebaut werden müssen. Aufgrund der geplanten durchgehenden Zweigleisigkeit werden die heutigen Überholbahnhöfe Walle, Westerwalsede und Unterstedt aufgelassen.

Der heutige Kreuzungsbahnhof Holtum soll als dreigleisiger Überholbahnhof, entsprechend der Empfehlung aus der EBWU, mit einem außenliegendem Überholungsgleis auf der bahnlinken Seite (westlich) ausgebaut werden. Das Überholungsgleis soll mit 740 m Nutzlänge und auf den DB-eigenen Flächen geplant werden.

Zwischen dem heutigen Bf Unterstedt, und dem Bf Rotenburg (Wümme) ist eine perspektivisch absehbare neue Abzweigstelle Wümme berücksichtigt, an der eine Verbindungskurve der evb-Strecke in Richtung Bremervörde anbinden könnte. Die Infrastruktur der Strecke 1745 wird in dem Bereich so geplant, dass der Abzweig später mit möglichst geringem Änderungsaufwand nachgerüstet werden kann (Aufwärtskompatibilität).

Die Einbindung in den Bahnhof Rotenburg erfolgt bahnrechts und niveaugleich in das Gleis 27. Entsprechend der EBWU vom 19.04.2017 erfordert die niveaugleiche Einbindung in den Bahnhof zwei neue Weichenverbindungen zur Umfahrung des Bahnsteiges 1 und zur Schaffung einer

parallelen Fahrmöglichkeit von Hamburg nach Gleis 5, bzw. Beseitigung der Eingleisigkeit im Ostkopf.

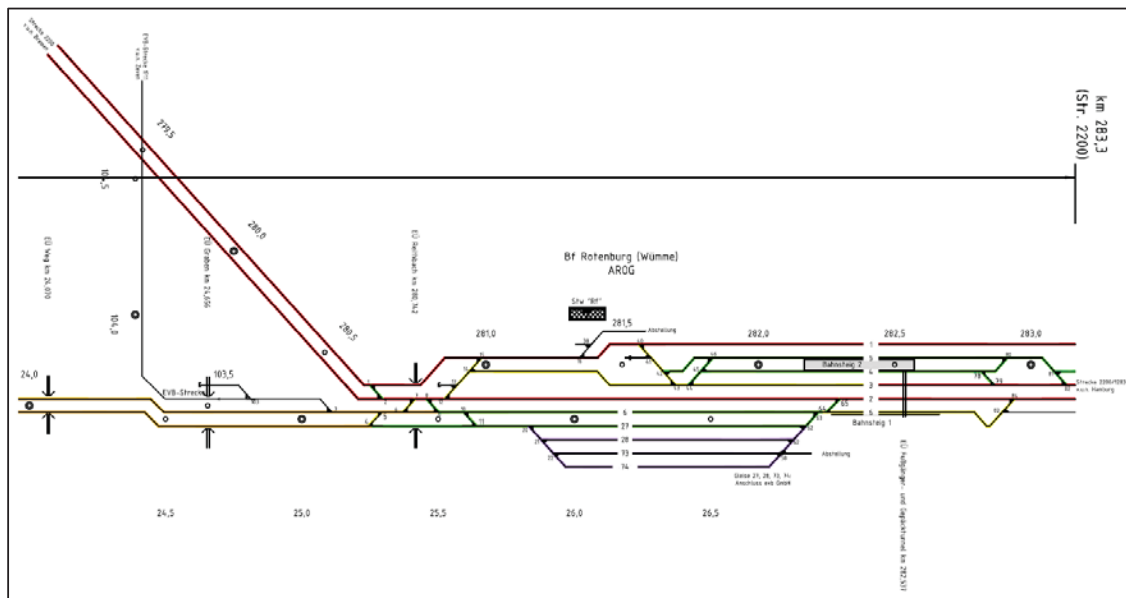


Abbildung 5 Soll-Zustand Einbindung in Rotenburg⁵

Die Streckenklasse der 1745 soll im Rahmen des Projektes von D4 mit 22,5 t Achslast auf E4 mit 25 t Achslast angehoben werden. Aus den insgesamt 35 Eisenbahnüberführungen und 6 Straßenüberführungen, die sich im Projektraum befinden, sollen insgesamt 31 Bauwerke erweitert oder neu gebaut werden (zum Teil sind die Erd- bzw. Ingenieurbauwerke bereits für eine Zweigleisigkeit vorbereitet). Für die durch den zweigleisigen Ausbau betroffenen 13 Durchlässe wird im Rahmen der Vorplanung ein Ersatzneubau geplant. Bei zwei Durchlässen wird momentan von einer Teilerneuerung ausgegangen. Außerdem beinhaltet die Maßnahme Rotenburg - Verden die entsprechende Anpassung, Erweiterung oder Erneuerung der technischen Streckenausrüstung. Die Aufhebung der insgesamt 5 auf der Strecke befindlichen Bahnübergänge ist nicht Bestandteil der Planung. Die Bahnübergänge sollen lediglich an die Zweigleisigkeit angepasst werden.

Die Streckengeschwindigkeit soll bei 120 km/h bleiben, da die im Rahmen der Vorplanung untersuchte Variante „Erhöhung der Leitgeschwindigkeit auf 160 km/h“ nicht kostenneutral abgebildet werden kann. Die Mehrkosten wären dabei insbesondere beim Tragschichtsystem unter dem Bestandsgleis sowie bei den Erschütterungsschutzmaßnahmen zu erwarten.

Auswirkung der Zugzahlen 2030 auf die weitere Planung

Im Ergebnis bestätigt die ergänzende Unterlage zur EBWU (Stellungnahme) vom 28.04.2020 auf der Grundlage der aktuellen Prognosezahlen 2030, dass die Dimensionierung der Maßnahmen, die im Rahmen der Planung des Teilprojektes ABS Rotenburg - Verden im Bereich Verden geplant sind, ausreichend ist.

⁵ Quelle: Systemplan, DB E&C im Auftrag der DB Netz AG, 04.12.18

2.4.1 Ausschlusskriterien

2.4.1.1 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.

2.4.1.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Voraussetzung für die Parlamentarische Befassung ist das Vorliegen einer wirtschaftlichen Variante für das Gesamtprojekt Hamburg/Bremen-Hannover (inkl. Rotenburg-Verden). Nach aktuellem Stand kann dieses durch eine Konzeption im bestandsfernen Korridor zwischen Hamburg und Hannover erreicht werden. Diese weist (bereits unter Berücksichtigung der Vorplanungskosten des Abschnittes 3 „ABS Verden-Nienburg-Wunstorf/ Minden“ derzeit einen NKV von 1,18 (Stand Februar 2021) auf. Eine auf den Forderungen des Dialogforums Schiene Nord basierende bestandsnahe Konzeption wird mit dem Ziel eines positiven NKV > 1 weiter optimiert.

2.4.2 Bewertungskriterien

2.4.2.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit/Finanzierung

Der Gesamtwertumfang (GWU) inklusive Planungskosten, Nominalisierung und Risiken, die eine Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50% haben, beträgt 656,5 Mio. EUR. Im Rahmen des GWP-Workshops wurden weitere Risiken größer 50% Eintrittswahrscheinlichkeit identifiziert, die dann in den GWU eingearbeitet wurden. So ist eine Entwicklung des GWU von 443 Mio. EUR Stand Vorplanungsheft vom 22.05.2019 auf 504 Mio. EUR (Stand nach GWP-WS) zu verzeichnen. Nominalisiert ergeben Realkosten von 504 Mio. EUR einen GWU von 656,5 Mio. EUR.

In der Gesamtwertprognose (GWP) wurden weitere Risikosachverhalte, wie z.B. beim Untergrund und der Marktpreisentwicklung bei den Baufirmen validiert. Insbesondere ist seitens der Experten die Bauzeit der Vorzugsvariante der Vorplanung mit „3-Jahre Total“-Sperrung“ als Risiko erkannt worden und entsprechend mit einer Intervallsperrvariante mit 8 Jahren Bauzeit à 3 Monate je Baujahr in den GWP Wert mit einem Anteil von 76 Mio. EUR eingeflossen. Dementsprechend gilt nach dem GWP Ergebnis die Variante „8 Jahre je 3 Monate Sperrung pro Baujahr“ als Vorzugsvariante für die Bauphasenplanung aufgrund der erkannten Risiken. In den weiteren Planungsphasen wird die bisher ermittelte Bauzeit validiert und die Kosten ermittelt, mit dem Ziel der Reduzierung des Gesamtwertumfanges bzw. Gesamtwertprognose und der Optimierung des Bauablaufs. Der Risikozuschlag auf die gesetzliche Vorzugsvariante beläuft sich in Summe auf 260 Mio. EUR.

Die ermittelte GWP beträgt inklusive Planungskosten und Nominalisierung 917 Mio. EUR und ist so in die Wirtschaftlichkeitsrechnung eingeflossen. In diesem Wert sind keine über das gesetzliche Maß hinausgehenden Forderungen enthalten.

2.4.2.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz

Für den Planungsbereich wurde seitens der Landkreise Rotenburg und Verden auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet.

Unter der Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes wurde im Rahmen eines Scoping-Verfahrens im Jahr 2017 gemeinsam mit dem Beteiligtenkreis (UNBs, Umwelt- und Naturschutzverbände, etc.) für das Vorhaben der voraussichtliche Untersuchungsrahmen der Umweltgutachten sowie Art und Umfang der nach § 15 Abs. 2 UVPG n.F. vorzulegenden Unterlagen abgestimmt. Daraufhin folgte Anfang 2018 die Unterrichtung und Beratung der DB Netz AG seitens des Eisenbahn-Bundesamtes über den Untersuchungsrahmen nach § 15 Abs. 1 UVPG hinsichtlich des Untersuchungsrahmens. Im Weiteren legte die Genehmigungsbehörde am 13.04.2018 mit der Verfahrensleitenden Verfügung fest, dass für das Vorhaben der ABS Rotenburg – Verden eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 5 UVPG durchzuführen ist.

Auf der Grundlage der Ergebnisse aus dem Scoping-Termin und der Beratung durch das Eisenbahn-Bundesamt wurden im Rahmen der Vorplanung umfangreiche Kartierarbeiten durchgeführt, die in der Planung Berücksichtigung gefunden haben und als Grundlage für die weitere Planung dienen sollen. Kartiert wurden Biotoptypen, Fischfauna, Brut- und Gastvögel, Amphibien, Baumhöhlen, FFH Holzkäfer, Fledermäuse, Heuschrecken, Amphibien, Libellen, Makrozoobenthos, und Tagfalter bzw. FFH Schmetterlinge. Für die Groß- und Mittelsäuger bzw. Fischotter wurde eine Abfrage bei den Jägerschaften bzw. Fischotterzentren gestartet.

Folgende Schutzgebiete befinden sich in dem Wirkraum des Projektes.

Flora-Fauna-Habitat (FFH) - Gebiete:

- „Wümmeniederung“
- „Großes und weißes Moor“
- „Wolfsgrund“
- „Wedeholz“
- „Poggenmoor“
- „Sandgrube bei Walle“
- „Dünengebiet bei Neumühlen“
- „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“

Landschaftsschutzgebiete (LSG):

- „Wümmeniederung“
- „Amtshofpark“
- „Grafeler Holz, Hamerloh und Lintel“
- „Hügelgräberheide am Halsetal“
- „Sachsenhain mit Umgebung“
- „Halsetal“
- „Steinkuhle“

EU – Vogelschutzgebiet:

- „Untere Allerniederung“

Naturschutzgebiete:

- „Großes und weißes Moor“
- „Wolfsgrund“
- „Auequelle“
- „Dünengebiet bei Neumühlen“

Trinkwasserschutzgebiete (WSG):

- „Panzenberg“, Schutzzone III, zeitweise grenzt die Strecke an die Schutzzone II
- Drei Trinkwasserbrunnen (Schutzzone I, unmittelbarer Fassungsbereich)
- „Verden“, Schutzzone III im Untersuchungskorridor von 500
- „Rotenburg-Süd“ (Schutzzonen IIIA und IIIB)

Flächen des niedersächsischen Moorschutzprogramms:

- „Weißes Moor“
- „Moor am Reithbach“

Die Schutzgebiete werden bei der weiteren Planung berücksichtigt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben behandelt.

Derzeit wird davon ausgegangen, dass für das Ausbauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsstudie erforderlich ist. Die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie werden in der weiteren Planungsphase ebenfalls berücksichtigt.

2.4.2.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege

Im Landkreis Verden (Aller) sowie im Landkreis Rotenburg (Wümme) sind vielerorts historische Grabstätten in Form von Hügelgräbern aus der Bronzezeit anzutreffen. Diese wurden durch die zuständigen Kreisarchäologen der Landkreise flächendeckend kartiert. Nach Abstimmung mit den zuständigen Kreisarchäologen sind von der hier gegenständlichen Maßnahme keine historischen Grabstätten betroffen, sodass hinsichtlich des Bodendenkmalschutzes sowie im Hinblick auf archäologische Belange keine besonderen Maßnahmen getroffen werden müssen.

Ferner sind bei den gegenständlichen Ausbaumaßnahmen keine denkmalgeschützten Gebäude/Objekte betroffen.

2.4.2.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz

Auf der Grundlage des § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) wurden die schalltechnischen Voruntersuchungen erstellt, um die durch die wesentlichen Änderungen der Gleisanlagen zu erwartenden schalltechnischen Auswirkungen abzuschätzen.

Die empfohlenen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind:

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

Aufgrund der Höhe der zu erwartenden Schallimmissionen in den gleisnahen Bereichen der einzelnen Unterabschnitte werden neben aktiven Schallschutzmaßnahmen auch passive Schallschutzmaßnahmen (wie z.B. Schallschutzfenster, gedämmte Lüfter, usw.) in der Planung berücksichtigt.

Mit einem Schreiben vom 16.01.2019 von der Stadt Rotenburg wurde für den Bereich Bahnhof Rotenburg die Forderung nach aktivem Lärmschutz eingereicht. Die nachgezogene schalltechnische Voruntersuchung in diesem Bereich hat ergeben, dass die ermittelten Maßnahmen im gesetzlichen Rahmen umsetzbar sind.

Die Schallschutzmaßnahmen im Detail sind der Anlage 1 Kapitel 2 zu diesem Dokument zu entnehmen.

Die Aufwendungen für die gesetzlichen Schallschutzmaßnahmen belaufen sich auf 54,6 Mio. EUR (reale Baukosten). Die Planungskosten, Risikozuschlag und die Nominalisierungskosten sind in dem GWU bzw. GWP enthalten.

Der Erschütterungsschutz wurde im Rahmen der erschütterungstechnischen Voruntersuchungen vom 05.07.2018 betrachtet. Im Ergebnis dient der Einsatz von Schwellenbesohlung einer Reduzierung von Erschütterungsemission.

Für folgende Streckenabschnitte der 1745 wird der Einsatz besohlter Schwellen ermittelt:

- km -0,3 bis km -0,1
- km 0,15 bis km 0,3
- km 3,2 bis km 3,35
- km 3,45 bis km 4,0
- km 5,7 bis km 5,9
- km 9,5 bis km 9,9

Das führt in Summe zu realen Baukosten von ca. 0,220 Mio. EUR.

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

2017 hat der Deutsche Bundestag das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13.12.2020 den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Somit soll gewährleistet werden, dass alle in Deutschland zum Einsatz kommenden Güterwagen ab diesem Zeitpunkt beim Betrieb von Güterwagen auf Schienen der entstehenden Schall auf das Maß von Güterwagen mit Komposit-Bremssohlen oder Scheibenbremsen begrenzt wird. Dies wird durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohlen in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Das entspricht einer Halbierung des vom Menschen wahrgenommenen Lärms.

2.4.2.6 Rahmenterminplan für das Teilprojekt „ABS Rotenburg – Verden“

Aus dem Rahmenterminplan der „ABS Rotenburg – Verden“ mit dem Stand 22.01.2021 und unter der Berücksichtigung der Bauphasenplanungsvariante „3-Jahre Total“-Sperrung“ auf der Strecke 1745 ergeben sich folgende BUV-Meilensteine:

Einreichung Planfeststellungsunterlagen bei EBA (BUV-Meilenstein 02)	02/2024
Baubeginn erfolgt (BUV-Meilenstein 03)	12/2027
Inbetriebnahme erfolgt (BUV-Meilenstein 04)	12/2033

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

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 Hamburg/Breme-Hannover legt seit Anfang der Planung einen starken Fokus auf die Information und den Dialog mit der Region (siehe nachfolgende *Abbildung 6*):



Abbildung 6: Kommunikationskonzept⁶

Hierzu nutzt das Projektteam verschiedene Dialog- und Informationsformate, um den aktuellen Planungsstand in der Region vorzustellen und zu erläutern sowie die Gemeinden in Variantenplanungen, z.B. zu den über das gesetzliche Maß hinausgehenden Schallschutzmaßnahmen mit einzubeziehen. Dazu zählen u.a.:

- Seit 2016 fanden eine Vielzahl nichtöffentlicher Termine mit Bürgermeistern und Verwaltungsmitarbeitern der Gemeinden (Bilaterale Gespräche vor Ort) statt.
- Seit der frühen Planungsphase werden regelmäßig Regionale Runde Tische von der DB Netz AG organisiert. Diese werden als Beratungs- und Austauschgremien genutzt, die im Vorfeld und als Ergänzung zu den formellen Verfahren durchgeführt werden. Der Runde Tisch wird extern und fachkompetent moderiert. Der Teilnehmerkreis besteht aus institutionellen Vertretern und soll die betroffene Region entlang des Streckenabschnitts und die dort vertretenen unterschiedlichen Sichtweisen repräsentieren. Der Teilnehmerkreis setzt sich aus Vertretern der Deutschen Bahn, Kommunen, Landkreisen, Landesministerium, Behörden, Verbänden und

⁶ Quelle: DB Netz AG

Interessenvertretungen (Umwelt, Natur, Wirtschaft, Verkehr, etc.), Vertreter Projektbeirates und Vertretern betroffener Bürger (Bürgerinitiativen) zusammen.



Abbildung 7: Teilnehmer Runde Tische⁷

- Website zum Gesamtprojekt Hamburg/Bremen - Hannover mit aktuellen Informationen (<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/home.html>)
- Aufbereitete Darstellung der Vorplanungsergebnisse auf der Projekt-Website
- Dreidimensionale dynamische Visualisierung der gesetzlichen Vorplanung. Die Visualisierung wurde bei Runden Tischen präsentiert sowie als Animationsfilm auf der Projekt-Website bereitgestellt
- Internetauftritt auf dem BauInfoPortal der DB Netz AG (<https://bauprojekte.deutschebahn.com/>)
- Seit Februar 2019 erscheint ein Projektbrief, der aktuelle Themen zum Projektfortschritt liefert. Über einen Aboservice lässt sich eine automatische Benachrichtigung erstellen
- Öffentliche zentrale Informationsveranstaltungen, die ein- bis zweimal jährlich stattfinden
- InfoMobil-Einsätze in besiedelten Gebieten
- Infostände
- Darstellung von Projektergebnissen im Rahmen von öffentlichen Ratssitzungen

⁷ Quelle: DB Netz AG

3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung und Darstellung 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 folgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung

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

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 BImSchG
- 16. BImSchV
- 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“
- DB RIL 820.2050 "Erschütterungen und sekundärer Luftschall"

Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau

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

Gesetzliche Grundlagen zu EKrG-Maßnahmen

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

Die Planung im Projekt ABS Rotenburg – Verden ist auf der Grundlage der oben aufgeführten gesetzlichen Rahmenbedingungen erstellt worden. Die daraus resultierenden Maßnahmen (Vorzugsvariante) inkl. der Kosten sind den vorherigen Kapiteln zu entnehmen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4 Kernforderungen der Region

Im Teilprojekt ABS Rotenburg-Verden wurden neben den gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen im Zuge der frühen Planungsphasen auch vielfältige Anforderungen und Forderungen seitens der betroffenen Öffentlichkeit an das Projekt gestellt. Einige davon, wie die Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Bahnhofs Rotenburg, konnten nach der Abstimmung mit dem Eisenbahn Bundesamt in die gesetzliche Vorzugsvariante aufgenommen werden. Weitere Maßnahmen wurden im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung betrachtet und dargestellt und den Anrainerkommunen erläutert, allerdings aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlage und unter den Wirtschaftlichkeitsaspekten nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt. Dieser gesamte Untersuchungsumfang ist der Anlage 2 zu entnehmen und beinhaltet die mit dem Planungsheft Vorplanung vorgelegten Ergebnisse. Das Originaldokument der „Arbeitsgemeinschaft (AG) Anrainerkommunen“ ist als Anlage 3 zu diesem Dokument beigelegt und beinhaltet sowohl die Formulierung der besonderen Betroffenheit der Region als auch die über das gesetzliche Maß hinausgehenden, sogenannten „Kernforderungen“ im Detail. Die Untersuchungsergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Anlage 2) bildeten die Grundlage für die Anrainerkommunen ihre Kernforderungen zu formulieren. Diese wurden in einer detaillierten tabellarischen Übersicht aufbereitet und sind der Anlage 4 als Zusammenfassung mit Kernforderungsnummern und -unternummern (Kf.Nr. und Kf.UNr.) zu entnehmen.

In der nachfolgenden *Tabelle 2* handelt es sich um eine komprimierte Zusammenfassung der Übersichtstabelle aus der Anlage 4 und enthält alle monetär bewerteten Kernforderungen.

Die Kernforderungen wurden in folgende Kategorien (Kf.Nr.) unterteilt:

Kf.Nr. 1 Lärmschutz

Kf.Nr. 2 Schutz vor Erschütterung

Kf.Nr. 3 Barrierefreiheit

Kf.Nr. 4 Straßenbaumaßnahmen

Kf.Nr. 5 Allgemeine regionale Forderungen

Die monetäre Bewertung der Kernforderungen wurde auf Basis von Machbarkeitsstudien, Kosten von Vergleichsprojekten und pauschalen Schätzungen anhand von Kostenkennwertkatalogen vorgenommen. Die sich daraus ergebenden Mehrkosten von insgesamt 288,3 Mio. EUR sind weder im Gesamtwertumfang von 656,5 Mio. EUR noch der Gesamtwertprognose von 917 Mio. EUR (siehe auch Kapitel 2.4.2.1) enthalten.

Tabelle 2: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region (in Mio. EUR)

Forderungen (Kf.Nr)	Lärmschutz						Schutz vor Erschütterung	Barrierefreiheit	Straßenbau- maßnahmen	Allgemeine regionale Forderungen			Kosten gesamt
	Vollschutz gewährleisten (1.2)	Gesunden Schlaf ermöglichen (1.3)	Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen (1.4, 1.5, 1.6)	Schutz der "Ruhigen Gebiete" (1.8)	Gestaltung Lärmschutz (1.9, 1.10)	Aktive Lärmschutz- maßnahmen (1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15)				Städtebauliche Begleitplanung (5.1)	Fonds für Siedlungs- qualität (5.7)	Konfliktfall Gebäude Ankauf (5.8)	
Übergreifende Forderungen	26,15	5,11			23,2		7,85			0,25	15		135,49
Stadt- / Gemeinde- spezifische Forderungen			36,18*	5,9*		11,43*		0,2*	3,72*			0,5*	
Stadt Verden			7,18	2,7		6,81		0,2	1,1				
Gemeinde Kirchlinteln			20,1						2,62				
Gemeinde Westerwalsede			8,9			1,34						0,5	
Gemeinde Alhausen						1,68							
Stadt Rotenburg				3,2		1,6							
Risikozuschlag 35 %	9,15	1,79	12,7	2,07	8,12	3,99	2,74	0,07	1,3	0,09	5,25		47,27
Planungskosten 26 %	9,18	1,79	12,7	2,07	1,12	4,01	2,75	0,07	1,3				34,99
Nominalisierung Faktor 1,325	14,46	2,82	20	3,26	10,54	6,32	4,34	0,11	2,05	0,1	6,58		70,58
Summe Kosten	58,9	11,5	81,6	13,3	43	25,7	17,7	0,5	8,4	0,4	26,8	0,5	288,3

* Summe der einzelnen Städte-/Gemeindespezifischen Forderungen aus den 5 darunter liegenden Zeilen

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Quellenverzeichnis

1. Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, online verfügbar:
https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html; zuletzt geprüft am 04.02.2020
2. DB Netz AG, eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU), Stand 19.04.2017, Seite 14
3. DB Netz AG
4. ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Systemplan – Streckenband Bestand und Endzustand, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 04.12.18
5. ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Systemplan – Streckenband Bestand und Endzustand, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 04.12.18
6. DB Netz AG
7. DB Netz AG

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.



Anlage 1

Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante und gesetzlicher Schallschutz

DB Netz AG

Regionalbereich Nord

I.NI-N-A-R

Hannover, den 26.02.2021

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante.....	3
2 Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen	5

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante

Tabellarische Darstellung der Vor- und Nachteile der 2 Varianten, die im Rahmen der Vorplanung gleichwertig behandelt worden.

Tabelle 1: Auflistung der übergeordneten Zielstellungen für die Varianten 1 und 3 im Knoten Verden

Legende: + positiv, - negativ, o neutral

Ziele	Bewertungskriterien	V 1	V 3
Fahrwegkapazität	In allen relevanten Fahrwegelementen im Knoten Verden vertretbare Leistungskennwerte	+	+
	Kreuzende Rangierfahrten zwischen Bahnsteiggleisen und Abstellanlagen über ein durchgehendes Hauptgleis	+	o
	Projektierbarkeit von Durchrutschwegen mit geringem Konfliktpotenzial zwischen verschiedenen Fahrwegen	-	++
	Herstellbarkeit von 740 m Nutzlänge in den relevanten Güterzugpuffer- und -überholgleisen	-	++
	Dispositive Freiheiten in der Betriebsabwicklung aufgrund der D-Weg-Situation (Zeitpunkt der Festlegung der Zugreihenfolge)	-	+
Infrastrukturanpassungen im Rahmen HHBH-Abschnitt 2	Anpassungsbedarf an bestehenden Bahnsteiganlagen und deren Zuwegungen in Verden	+	-
	Neubau von Bahnsteiganlagen und deren Zuwegungen in Verden	--	+
	Umfang der Infrastrukturerweiterung (Größe des Überwerfungsbauwerks sowie separate S-Bahn-Infrastruktur)	--	o
Kompatibilität mit Zukunftsoptionen ohne Zusammenhang mit dem Projektauftrag	Verlängerungsoption der RS1 Richtung Dörverden / Nienburg	--	-
	Einbindung des neuen Hp Dauelsen in das betriebliche Konzept bzw. in die LST	-	+
	Kompatibilität mit weiteren Streckengleisen zwischen Langwedel und Verden	+	-
Bauzeit und Bauphasen-/Baubetriebsplanung	Kapazitive und betriebliche Auswirkungen auf das Betriebsprogramm im Vergleich zum baustellenfreien Zustand	o	-
Planrechtliche Durchsetzbarkeit	Umfang des Grunderwerbs im Bereich des Bf Verden	-	o
	Umfang der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der Maßnahmen im Bf Verden	-	o
	Umfang der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen	-	-

	Akzeptanz der Variante in der örtlichen und regionalen Politik	--	++
Wirtschaftlichkeit	Umfang der erforderlichen Mittel	-	o

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

2 Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen

In den nachfolgenden Tabellen sind Schallschutzmaßnahmen inkl. Darstellung der Kosten (reale Baukosten) abgebildet, die im Rahmen der gesetzlichen Planung ermittelt wurden.

Tabelle 2: Übersicht Schallschutzmaßnahmen UA1 Stadt Rotenburg

Maßnahme	km		Länge (m)	Wirkung	Summe Kosten (Mio. €)
	von km	bis km			
Schallschutzwand 3m Höhe	280,600	281,860	1.260	10 dB	12,59
Schallschutzwand 5m Höhe	283,030	283,360	330	12 dB	
Schallschutzwand 6m Höhe	281,710	283,030	1.320	15 dB	
	281,860	282,440	580		
	282,660	283,360	700		
Besonders überwachtes Gleis	281,750	283,360	1.610	3 dB	
	281,900	282,930	1.030		
	281,900	282,930	1.030		
	24,620	25,270	650		
Schienenstegdämpfer	281,750	283,360	1.610	2,3 dB	
	281,900	282,930	1.030		
	281,900	282,930	1.030		

Tabelle 3: Übersicht Schallschutzmaßnahmen UA2 Landkreis Rotenburg

Maßnahme	km		Länge (m)	Wirkung	Summe Kosten (Mio. €)
	von km	bis km			
Schallschutzwand 5m Höhe	15,520	15,720	200	12 dB	3,89
	16,170	16,310	140		
	21,070	21,460	390		
Schallschutzwand 6m Höhe	15,745	16,170	425	15 dB	
Besonders überwachtes Gleis	15,720	16,170	450	3 dB	
	21,140	21,480	340		
Schienenstegdämpfer	15,720	16,170	450	2,3 dB	
	21,140	21,480	340		

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 4: Übersicht Schallschutzmaßnahmen U3 Landkreis Verden

Maßnahme	km		Länge (m)	Wirkung	Summe Kosten (Mio. €)
	von km	bis km			
Schallschutzwand 3m Höhe	6,225	6,980	755	10 dB	6,58
Schallschutzwand 5m Höhe	5,430	5,675	245	12 dB	
	5,945	6,225	280		
	10,080	10,600	520		
Schallschutzwand 6m Höhe	5,675	5,776	100	15 dB	
	5,795	5,945	150		
	9,520	9,620	100		
	9,665	10,080	415		
Besonders überwachtes Gleis	9,650	10,310	660	3 dB	

Tabelle 5: Übersicht Schallschutzmaßnahmen U4 Stadt Verden

Maßnahme	km		Länge (m)	Wirkung	Summe Kosten (Mio. €)
	km von	km bis			
Schallschutzwand 5m Höhe	86,775	86,965	190	12 dB	31,5
	88,575	88,875	300		
	2,630	3,000	370		
	3,000	3,370	370		
	3,700	4,280	580		
	85,760	86,270	510		
	0,185	0,265	80		
	1,700	4,300	2.600		
Schallschutzwand 6m Höhe	85,760	86,525	765	15 dB	
	86,615	86,775	160		
	86,965	88,575	1.610		
	88,875	89,470	595		
	3,370	3,700	330		
	86,270	86,540	270		

	86,520	86,620	100		
	86,610	86,755	145		
	0,280	0,585	305		
	0,580	1,000	420		
	0,990	1,700	710		
Besonders überwachtes Gleis	88,770	89,470	700	3 dB	
	2,220	3,700	1.480		
	3,700	4,280	580		
Schienenstegdämpfer	88,770	89,470	700	2,3 dB	
	2,220	3,700	1.480		

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.



Anlage 2

Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

DB Netz AG

Regionalbereich Nord

I.NI-N-A-R

Hannover, den 26.02.2021

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	3
1.1 „Bedingungen der Region“ – Stahlbetoneinhausung	3
1.2 „Betrachtung“ – Schallschutzgalerien	5
1.3 „Betrachtung“ – Aufhebung der Bahnübergänge	6
1.4 „Betrachtung“ – Aktive Lärmschutzmaßnahmen	15
2 Quellenverzeichnis	23

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Teilprojekt ABS Rotenburg – Verden wurden neben den gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen im Zuge der frühen Planungsphasen auch vielfältige Forderungen und Wünsche seitens der betroffenen Öffentlichkeit an das Projekt gestellt. Hierzu sind sowohl die „Bedingungen der Region“ (gemäß Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord 2015), als auch Maßnahmen zu zählen, die gemeinsam von der Vorhabenträgerin mit den Anrainerkommunen entwickelt wurden. Die Inhalte aus der gesetzlichen Planung als auch die Ergebnisse aus der im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit erstellten Betrachtungen (technische Lösungen inkl. Grobkosten) und Darstellungen (inkl. 3D Visualisierungen) zu über das gesetzliche Maß hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen wurden in zahlreichen Formaten, wie Runden Tischen, Info- Veranstaltungen und bilateralen Gesprächen vorgestellt und erläutert. Im intensiven Dialog mit der Region hat das Projektteam aktiv und konstruktiv über die gesamte Planungsdauer von rund 4 Jahren (2015 bis 2019) das Projekt geplant. Gemeinsam mit den Akteuren der Region wurden passend zu deren Forderungen die Betrachtungen und Darstellungen erarbeitet, die nun in diesem Dokument zusammengefasst wurden. Dies bildete die Grundlage für die Anrainerkommunen, Ihre über das gesetzliche Maß hinausgehenden Kernforderungen (siehe Hauptdokument) zu formulieren.

1.1 „Bedingungen der Region“ – Stahlbetoneinhausung

Bei der Betrachtung der Bedingungen der Region aus dem Dialogforum Schiene Nord wurde deutlich, dass die Begrenzung des Maximalpegels in den Schlafräumen das maßgebende Kriterium für den Umfang des notwendigen Schallschutzes darstellt.

Die Berechnung und Beurteilung von Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr beruht auf Pegeln, die über den Tageszeitraum (06.00 – 22.00 Uhr) bzw. Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr) gemittelt sind. Zur Berechnung von Maximalpegeln bei einzelnen Zugvorbeifahrten existieren keine gesetzlichen oder untergesetzlichen Regelungen. Daher wurde zur Ermittlung auf das Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht zurückgegriffen, das 2017 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz erstellt wurde. Da das in dem Gutachten dargestellte Verfahren viele Berechnungsschritte für einen einzelnen Immissionspunkt erfordert, sind keine flächendeckenden Berechnungen möglich. Daher sind exemplarische Einzelpunktberechnungen durchgeführt worden.

Die entsprechenden Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) gemäß der Machbarkeitsstudie zur technischen Umsetzung von Stahlbetoneinhausungen vom 22.06.2019 erstellt durch die DB Engineering & Consulting belaufen sich auf insgesamt 1.383 Mio. EUR. Dabei beträgt die Gesamtlänge der Bauwerke ca. 17 Kilometer.

Im Nachfolgenden sind die Streckenabschnitte auf der Grundlage des Schallschutzberichtes „Kurzbericht Forderungen Dialogforum Schiene Nord“ vom 31.08.2018, aufgeteilt in die Untersuchungsabschnitte 1 bis 4, dargestellt, bei denen eine Stahlbeton-Einhausung notwendig wäre (*Abbildung 1*), um die „Bedingungen der Region“ einhalten zu können.

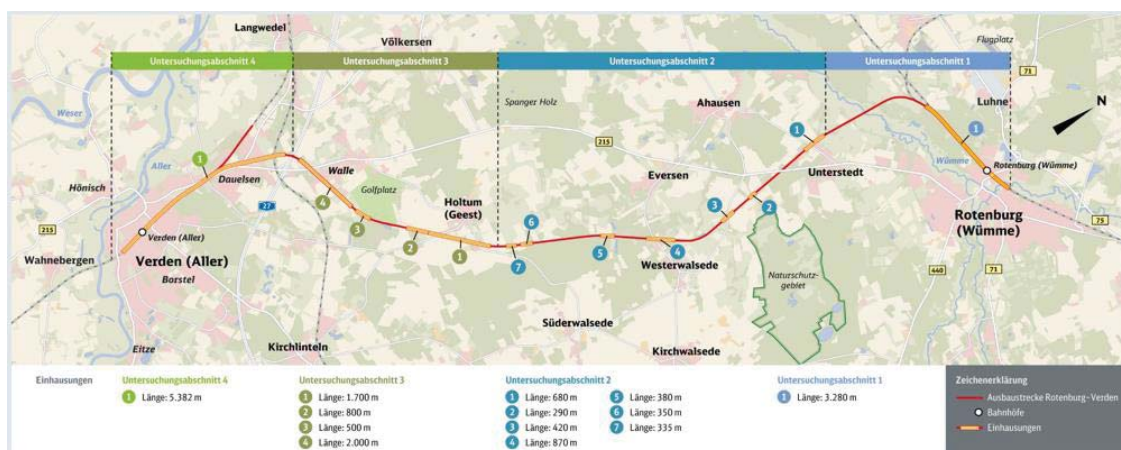


Abbildung 1: Übersicht der Abschnitte mit der Stahlbetoneinhausung¹

Tabelle 1: Übersicht über die Kosten für die Stahlbetoneinhausungen

Maßnahme	Untersuchungsabschnitt	Streckenabschnitt		Länge (m)	Kosten (Mio. € real inkl. Risiko)
		von km	bis km		
Untersuchungsabschnitt 1	1	24,730	283,360 (Strecke 2200)	3280	214,84
Untersuchungsabschnitt 2	2	11,480	11,815	335	125,87
		11,960	12,310	350	
		14,250	14,630	380	
		15,480	16,350	870	
		17,760	18,180	420	
		18,720	19,010	290	
		20,840	21,520	680	
Untersuchungsabschnitt 3	3	5,030	7,030	2.000	189,18
		7,200	7,700	500	
		8,600	9,400	800	
		9,400	11,100	1.700	
Untersuchungsabschnitt 4	4	85,76 (Strecke 1740)	4,580	5.382	282,95
Summe Baukosten	1-4				812,84
Planungskosten (26 %)					237,3
Nominalisierung					332,86
Gesamtsumme (real)					rd. 1.383

¹ Quelle: DB Netz AG

1.2 „Betrachtung“ – Schallschutzgalerien

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Stadt Verden (Schreiben vom 14.02.2019), Gemeinde Kirchlinteln im Landkreis Verden (Schreiben vom 19.02.2019) und die Samtgemeinde Bothel im Landkreis Rotenburg (Schreiben vom 19.02.2019) Forderung nach der Betrachtung und Darstellung der Wirkung von „Schallschutzgalerien“ eingereicht.

In der Berechnungsmethodik der Schall 03 ist die Abschirmwirkung von Schallschutzwänden auf einen maximalen Wert begrenzt. Dies bedeutet, dass die Minderungswirkung von sehr hohen Schallschutzwänden oder beispielsweise Schallschutzgalerien nach der Systematik der Schall 03 nicht der tatsächlichen Minderungswirkung entspricht. Zur Überprüfung der tatsächlichen Wirksamkeit von Schallschutzgalerien wurde daher die Berechnungsmethodik analog zum Vorgehen im Projekt Karlsruhe – Basel angepasst.

Die entsprechenden Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) gemäß der Ermittlung nach dem Beispiel Karlsruhe - Basel zur von Schallschutzgalerien belaufen sich auf insgesamt 471 Mio. EUR. Dabei beträgt die Gesamtlänge der Bauwerke ca. 17 Kilometer.

Die Lage und die Länge der Galeriebauwerke entsprechen den Standorten der Stahlbetoneinhausungen (vgl. Abb. 1).

Tabelle 2: Übersicht über die Kosten für die Schallschutzgalerien

Maßnahme	Untersuchungsabschnitt	Streckenabschnitt		Länge (m)	Kosten (Mio. € real inkl. Risiko)
		von km	bis km		
Schallschutzgalerie mit 6 m Auskragung	1	24,730	283,360 (Strecke 2200)	3280	54,49
	2	11,480	11,815	335	55,24
		11,960	12,310	350	
		14,250	14,630	380	
		15,480	16,350	870	
		17,760	18,180	420	
		18,720	19,010	290	
		20,840	21,520	680	
	3	5,030	7,030	2.000	83,07
		7,200	7,700	500	
		8,600	9,400	800	
		9,400	11,100	1.700	
	4	85,76 (Strecke 1740)	4,580	5.382	89,42
Summe Baukosten	1-4			16.987	282,22
Planungskosten (26 %)					73,38

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Nominalisierung					115,57
Gesamtsumme (real)					rd. 471

1.3 „Betrachtung“ – Aufhebung der Bahnübergänge

Stadt Verden

Zur Verringerung der Lärmbelastung in der Ortschaft Walle wurde auf Anfrage der Stadt Verden vom 14.02.2019 die Aufhebung des Bahnübergangs „Scharnhorster Straße“ bei Bahnkilometer 5,777 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vom 11. März 2019 untersucht. Dabei wurden zwei unterschiedliche Varianten zur Schließung des Bahnübergangs inklusive einer möglichen Ersatzmaßnahme betrachtet und der Stadt Verden in bilateralen Gesprächen vorgestellt und erläutert.

Variante 1 für den BÜ km 5,777 sieht vor, den Bahnübergang zu schließen und eine neue Straßenüberführung (SÜ) bei km 6,075 herzustellen. Zudem soll der vorhandenen Wirtschaftsweg an die SÜ angebunden werden (siehe *Abbildung 2*).

Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) hierfür würden sich auf ca. 2,7 Mio. EUR belaufen.

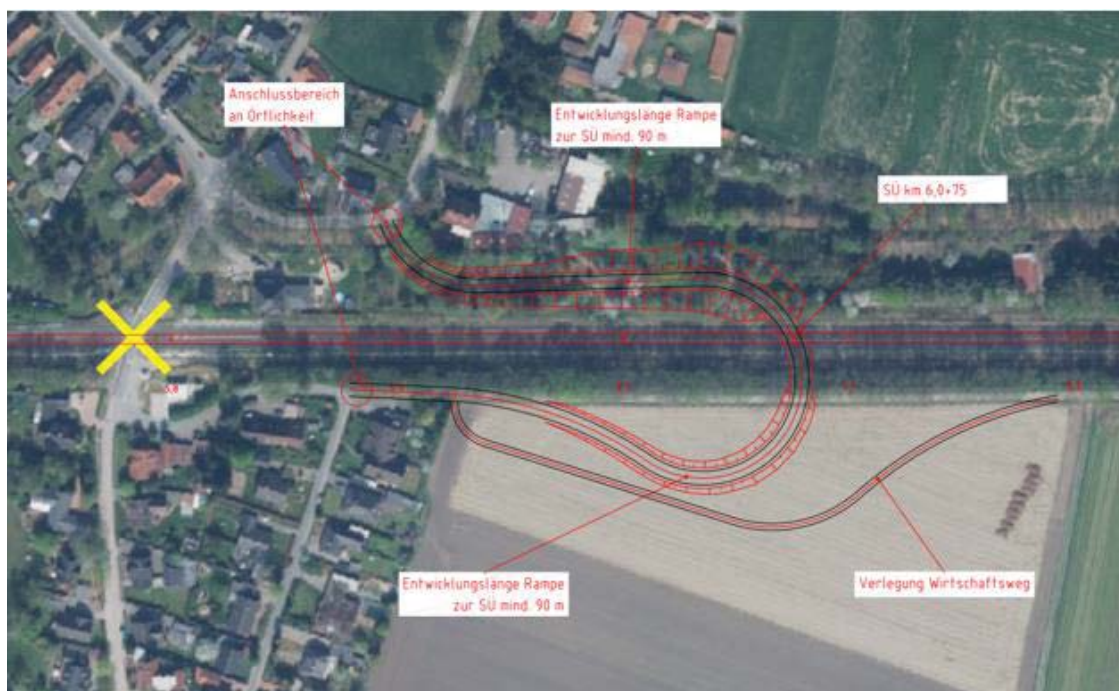


Abbildung 2: Variante 1 für die Schließung des BÜs bei km 5,777²

Die Variante 2 für den BÜ km 5,777 sieht vor, den Bahnübergang zu schließen und eine neue Anbindung zwischen Waller Heerstraße und Scharnhorster herzustellen (siehe *Abbildung 3*).

² Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019

Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) hierfür würden sich auf ca. 0,47 Mio. EUR belaufen.



Abbildung 3: Variante 2 für die Schließung des BÜs bei km 5,777³

Durch die Schließung des Bahnübergangs wären die Wegebeziehungen der Fußgänger und Radfahrer als nicht zumutbar eingestuft. Aufgrund dessen soll an der Stelle des geschlossenen Bahnübergangs ein **Personentunnel** geplant bzw. im Rahmen der übergesetzlichen Forderungen betrachtet werden. In der *Abbildung 4* wird eine mögliche Darstellung zur Umsetzung eines solchen Tunnels aufgezeigt.

Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) würden sich dabei auf ca. 5,37 Mio EUR belaufen.

³ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019



Abbildung 4: Tunnel als Quermöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger in Walle⁴

Landkreis Verden

Zur Verringerung der Lärmbelastung in der Ortschaft Holtum (Geest) wurde auf Anfrage des Landkreises Verden vom 19.02.2019 die Aufhebung der Bahnübergänge Holtum I, „Föscheberg K21“ (Bahnkilometer 9,635) und Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“ (Bahnkilometer 10,779) im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vom 11. März 2019 untersucht. Dabei wurden mehrere unterschiedliche Varianten zur Schließung der Bahnübergänge inklusive einer möglichen Ersatzmaßnahme betrachtet und dem Landkreis Verden in bilateralen Gesprächen vorgestellt und erläutert.

Die Variante 1 für den BÜ 10,779 Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“ sieht vor, diesen zu schließen und eine neue EÜ nordöstlich des BÜ bei km 10,992 herzustellen. Dabei soll die Holtumer Dorfstraße beidseitig an den Bahnübergang angeschlossen werden (siehe *Abbildung 5*). Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) würden sich auf insgesamt ca. 5,86 Mio EUR belaufen.

⁴ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019

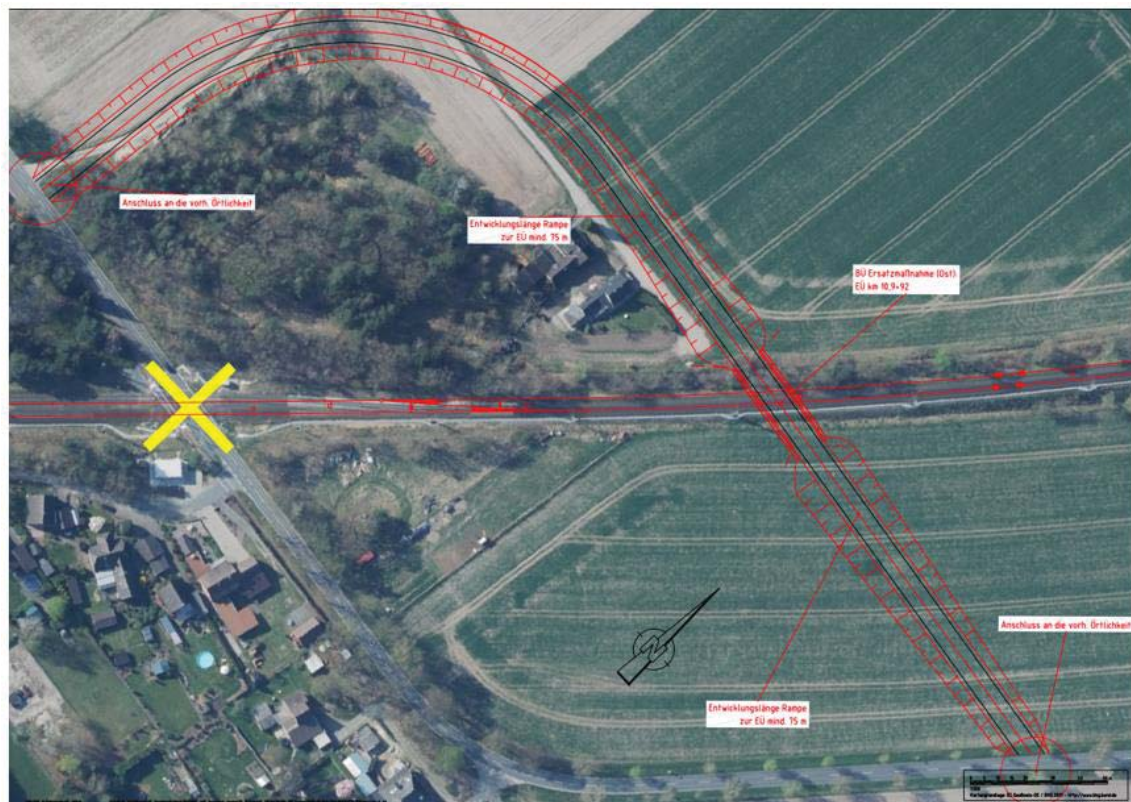


Abbildung 5: Variante 1 für die Schließung des BÜs bei km 10,779 Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“⁵

Die Variante Z1 für den BÜ 10,779 Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“ sieht vor, diesen zu schließen und eine Personenunterführung (PU) nordöstlich des Bahnüberganges bei km 10,813 herzustellen (siehe *Abbildung 6*). Dies wäre im direkten BÜ Bereich problematisch, da die Grundstückszufahrten erhalten bleiben sollen. Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) für diese Variante würden sich auf insgesamt ca. 6,93 Mio. EUR belaufen.

⁵ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019



Abbildung 6: Variante Z1 für die Schließung des BÜs bei km 10,779 Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“⁶

Die Variante G1 für die BÜ 9,635 Holtum I, „Föscheberg K21“ und BÜ 10,779 Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“ sieht vor, beide Bahnübergänge zu schließen und eine neue SÜ bei km 10,176 (zwischen beiden Bahnübergängen) herzustellen. Die Anbindung an die Verkehrswege „Föscheberg“ und „Holtumer Dorfstraße“ soll jeweils nordwestlich und südöstlich der BÜs durch zwei Kreisverkehrsplätze hergestellt werden (siehe *Abbildung 7*). Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) dafür würden sich auf insgesamt ca. 2,43 Mio. EUR belaufen.



Abbildung 7: Variante G1 für die Schließung der BÜ 9,635 Holtum I, „Föscheberg K21“ und BÜ 10,779 Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“⁷

⁶ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019

⁷ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019

Die Variante G2 für die BÜ 9,635 Holtum I, „Föscheberg K21“ und BÜ 10,779 Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“ sieht vor, beide Bahnübergänge zu schließen und die vorhandene EÜ „Am Holtumer Moor“ zu nutzen. Zur Erschließung sollen neue Wegeanbindungen bahnrechts zwischen „Föscheberg“ und „Holtumer Dorfstraße“ und bahnlinks zwischen „Hinterm Blocksberg“ und „Am Holtumer Moor“ errichtet werden (siehe *Abbildung 8*). Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) für diese Maßnahme würden sich auf insgesamt ca. 1,91 Mio. EUR belaufen.



Abbildung 8: Variante G2 für die Schließung der BÜ 9,635 Holtum I, „Föscheberg K21“ und BÜ 10,779 Holtum II, „Holtumer Dorfstraße K11“⁸

Durch die Schließung des Bahnübergangs Holtum I, „Föscheberg K21“ und die entsprechende Ersatzmaßnahme wären die Wegebeziehungen der Fußgänger und Radfahrer als nicht zumutbar eingestuft. Aufgrund dessen soll an der Stelle des geschlossenen Bahnübergangs ein Personentunnel geplant bzw. im Rahmen der übergesetzlichen Forderungen betrachtet werden. In der *Abbildung 9* wird eine mögliche Darstellung zur Umsetzung eines solchen Tunnels aufgezeigt. Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) würden sich hierbei auf ca. 7,11 Mio. EUR belaufen.

⁸ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019

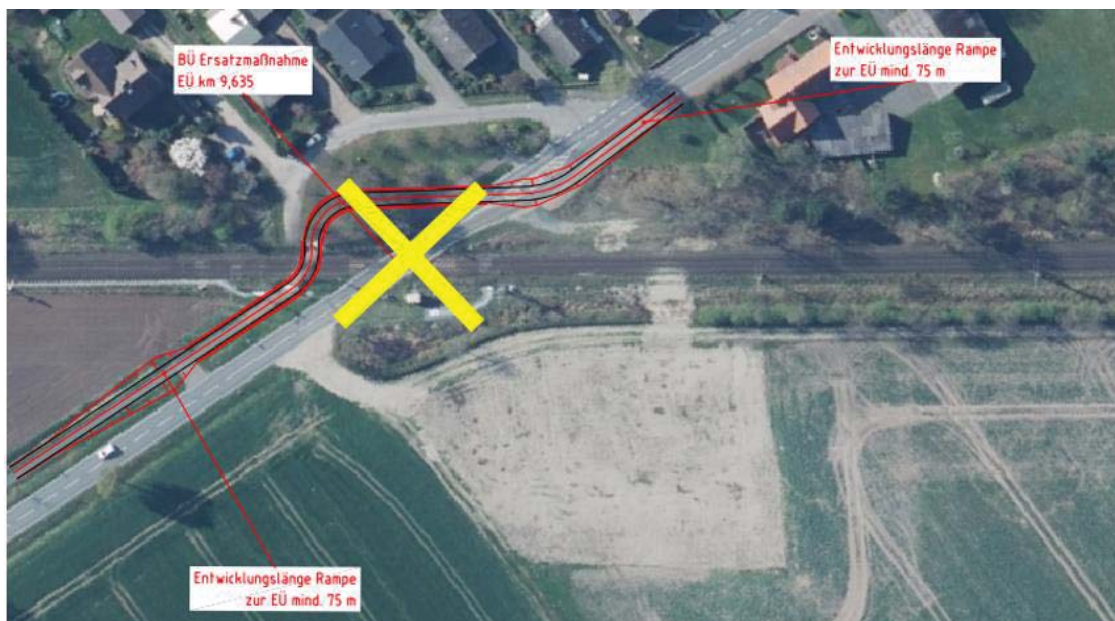


Abbildung 9: Tunnel als Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger in Holtum (Geest)⁹

Landkreis Rotenburg

Zur Verringerung der Lärmbelastung in der Ortschaft Westerwalsede wurde auf Anfrage der Samtgemeinde Bothel vom 19.02.2019 die Aufhebung des Bahnübergangs „Bahnhofsstraße“ bei Bahnkilometer 15,725 inklusive einer Straßenüberführung (SÜ) als Ersatzmaßnahme im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vom 11. März 2019 untersucht.

Bei der betrachteten Variante soll eine neue SÜ westlich des bisherigen Bahnübergangs bei km 15,440 hergestellt werden (siehe *Abbildung 10*). Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) für diese Maßnahme würden sich auf insgesamt ca. 3,47 Mio. EUR belaufen.

⁹ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019



Abbildung 10: Schließung Bahnübergang in Westerwalsede inkl. Ersatzmaßnahme (Straßenüberführung)¹⁰

Erste Biotopkartierungen und Untersuchungen zu geschützten Arten im Verlauf der Ausbaustrecke haben jedoch ergeben, dass diese Lösung aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft für nicht genehmigungsfähig (vgl. BNatSchG §13 i.V.m. BImSchG § 41 Absatz 2 und § 42) zu erachten ist und nach der ersten Abschätzung keine Aussicht auf Umsetzung hat.

Durch die Schließung des Bahnübergangs in Westerwalsede und die entsprechende Ersatzmaßnahme wären die Wegebeziehungen der Fußgänger und Radfahrer als nicht zumutbar einzustufen. Aufgrund dessen sollte an der Stelle des geschlossenen Bahnübergangs ein Personentunnel (PU) geplant und im Rahmen der übergesetzlichen Forderungen betrachtet und umgesetzt werden. In der *Abbildung 11* wird eine mögliche Darstellung zur Umsetzung eines solchen Tunnels aufgezeigt. Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) würden sich hierbei auf insgesamt ca. 6,53 Mio. EUR belaufen.

¹⁰ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019



Abbildung 11: Tunnel als Quermöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger in Westerwalsede¹¹

Als eine Alternate zu den Varianten SÜ (Abbildung 10) und PU (Abbildung 11) aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft der SÜ-Variante wurde auf Wunsch der Gemeinde Westerwalsede eine Eisenbahnüberführung (EÜ) in einer groben Machbarkeitsstudie betrachtet und monetär bewertet (siehe Abbildung 12).

¹¹ Quelle: MBS, Lageplan, DB E&C, 15.03.2019

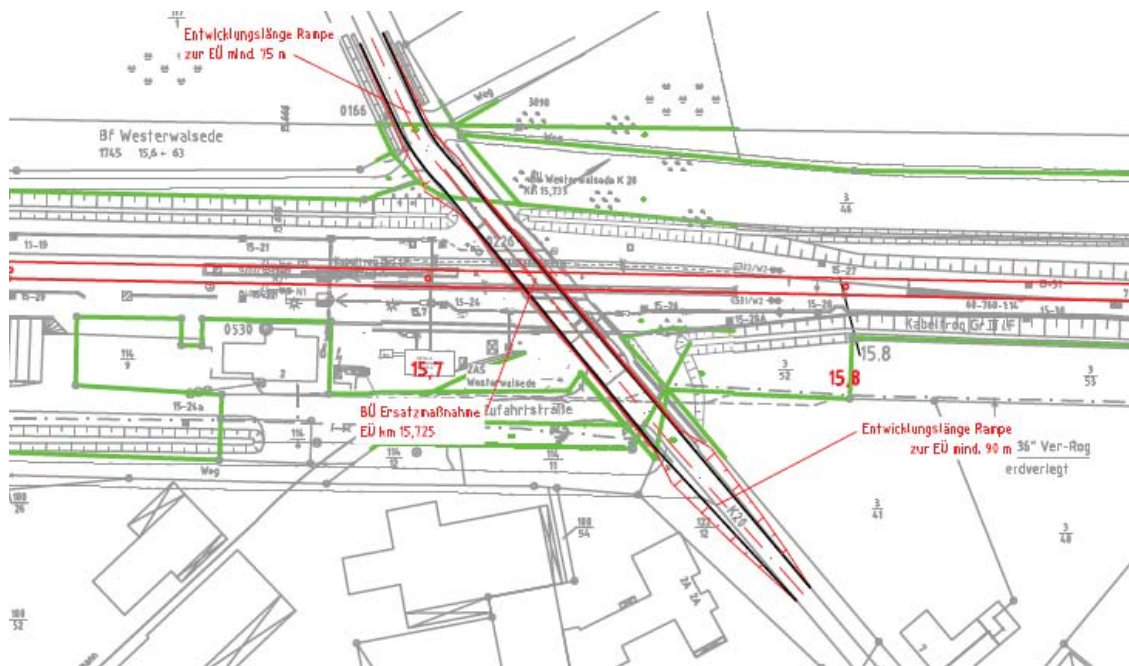


Abbildung 12: Eisenbahnüberführung als Ersatzmaßnahme für das aufgehobene BÜ in Westerwäldede¹²

Die Baukosten (real inkl. Risikozuschlag 30 %) würden sich hierbei auf insgesamt ca. 11 Mio. Euro belaufen.

1.4 „Betrachtung“ – Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Stadt Verden

Zur Verringerung der Lärmbelastung in der Ortschaft Walle wurde auf Anfrage der Stadt Verden vom 14.02.2019 die Aufhebung des Bahnübergangs „Scharnhorster Straße“ bei Bahnkilometer 5,777 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vom 11. März 2019 untersucht. Anstelle des geschlossenen Bahnüberganges soll die auf der bahnlinken Seite im gesetzlichen Rahmen geplante Schallschutzwand lückenlos hergestellt werden. Außerdem fordert die Stadt Verden auf der bahnrechten Seite zum Schutz des südlichen Bebauungsgebietes in Walle nach aktiven Schallschutzmaßnahmen. Die Maßnahmen wurden ermittelt und in der *Abbildung 1313* dargestellt.

¹² Quelle: GTU

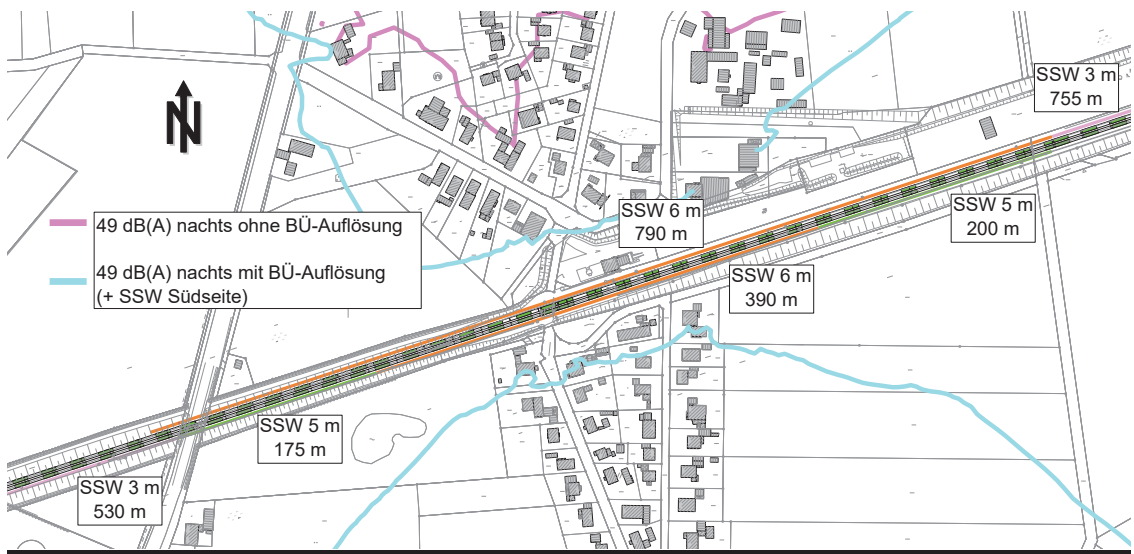


Abbildung 13: Maßnahmen beim geschlossenen BÜ in Walle¹³

Bei den ermittelten Maßnahmen würden folgende Baukosten (real) entstehen:
Tabelle 3: Übersicht Baukosten (real) aktive Schallschutzmaßnahmen in Walle

Maßnahme	Streckenabschnitt		Länge (m)	Kosten (Mio. €)
	von km	bis km		
SSW 6 m (bahnrechts)	5,430	6,220	790	5,65
SSW 3 m (bahnrechts)	6,220	6,975	755	
SSW 3 m (bahnlinks)	4,920	5,450	530	
SSW 5 m (bahnlinks)	5,450	5,625	175	
SSW 6 m (bahnlinks)	5,625	6,015	390	
SSW 5 m (bahnlinks)	6,015	6,215	200	

Landkreis Rotenburg, Gemeinde Westerwalsede

Mit dem Schreiben vom Bürgermeister der Samtgemeinde Bothel vom 19.02.2019 ist die Forderung nach mehr aktiven Lärmschutz für den Bereich Westerwalsede eingereicht worden. Diese beinhaltet:

¹³ Quelle: DB Systentechnik

- Verlängerung / Erhöhung der Schallschutzwand (SSW) nach Norden, so dass der Bereich Pumberg und das letzte Haus im Ortsteil Bahnhof, südliches Ende der Ringstraße, profitieren
- Verlängerung / Erhöhung der Schallschutzwand (SSW) nach Süden, so dass bei geschlossenem Bahnübergang die Wohnhäuser der Ecke am Bahnhof, Bahnhofstraße und in der Gewerbestraße zusätzlich profitieren

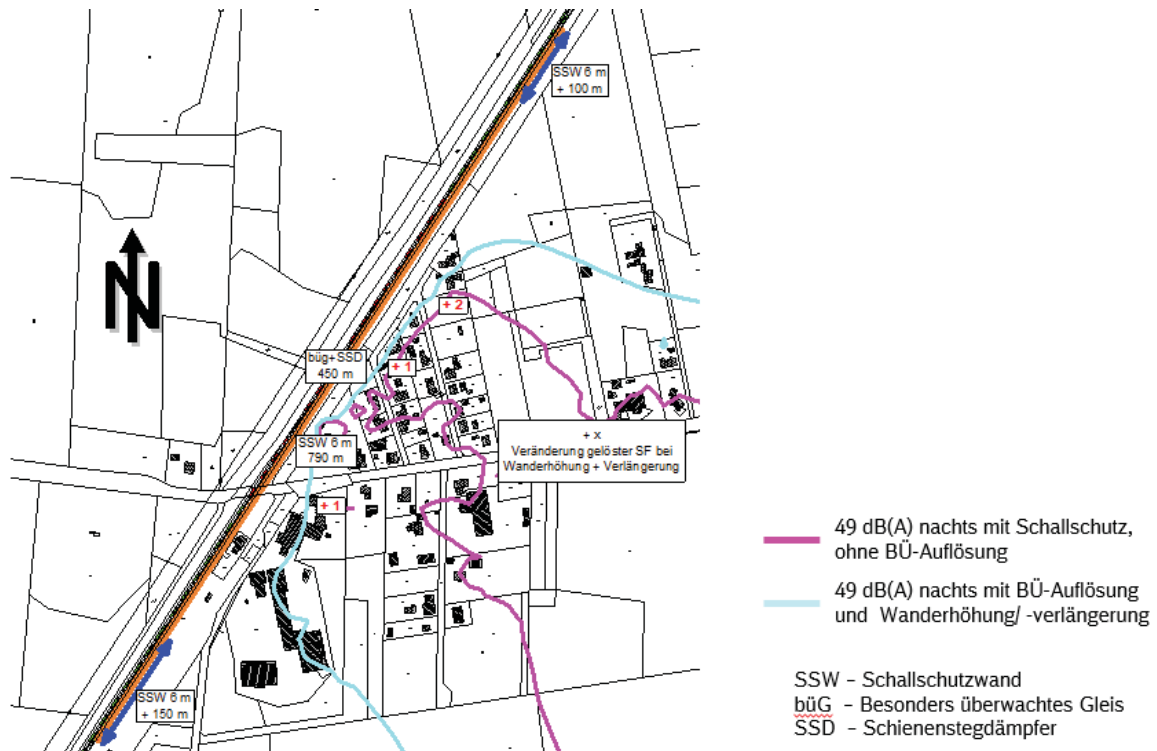
Durch die Verlängerungen und Erhöhungen der im Rahmen der gesetzlichen Planung ermittelten Schallschutzwänden nach Norden und Süden des mittig der Strecke 1745 gelegenen Bahnüberganges in Westerwalsede würden folgende Baukosten (real) entstehen:

Tabelle 4: Übersicht Baukosten (**real**) aktive Schallschutzmaßnahmen in Westerwalsede

Maßnahme	Streckenabschnitt		Länge (m)	Kosten (Mio. €)
	von km	bis km		
Verlängerung SSW 6 m nach Süden	15,37	15,52	150	3,02
Verlängerung SSW 6 m nach Norden	16,17	16,27	100	
Erhöhung Schallschutzwand von 5m auf 6m	15,52	15,72	200	

Durch die Erhöhung und Verlängerung der Schallschutzwand nach Norden und Süden werden zusätzlich zur gesetzlichen Planung 4 weitere Schutzfälle gelöst (siehe *Abbildung 14*).

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Abbildung 14: Auswirkung Verlängerung SSW nach Norden und Süden¹⁴

Mit dem Statement der Arbeitsgruppe Bahn vom 04.12.2019 wurde seitens der Gemeinde Westerwalsede außerdem folgende Forderung eingereicht

- im Siedlungsteil „Piepenbrink“ in Westerwalsede und für das Wohnhaus Bahnhofstr. 1 die Möglichkeit der Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus zu prüfen

Bei der Forderung geht es um das Wohnhaus, das in der nachfolgenden *Abbildung 15* rot umkreist dargestellt ist.

¹⁴ Quelle: DB Systemtechnik

Abbildung 15: Wohnhaus Bahnhofstraße 1, Westerwalsede¹⁵

Um das Haus schallschutztechnisch aktiv zu schützen ist nach der ersten Einschätzung eine Schallschutzwand auf der bahnlinken Seite in der Länge von 220 Metern und der Höhe von 5 Metern notwendig. Dabei muss allerdings beachtet werden, dass die Umsetzung die Aufhebung des Bahnübergangs bei km 15,777 bedingt. Die Baukosten (real) für diese Maßnahme würden sich auf ca. 1,3 Mio. EUR belaufen.

Landkreis Rotenburg, Gemeinde Ahausen

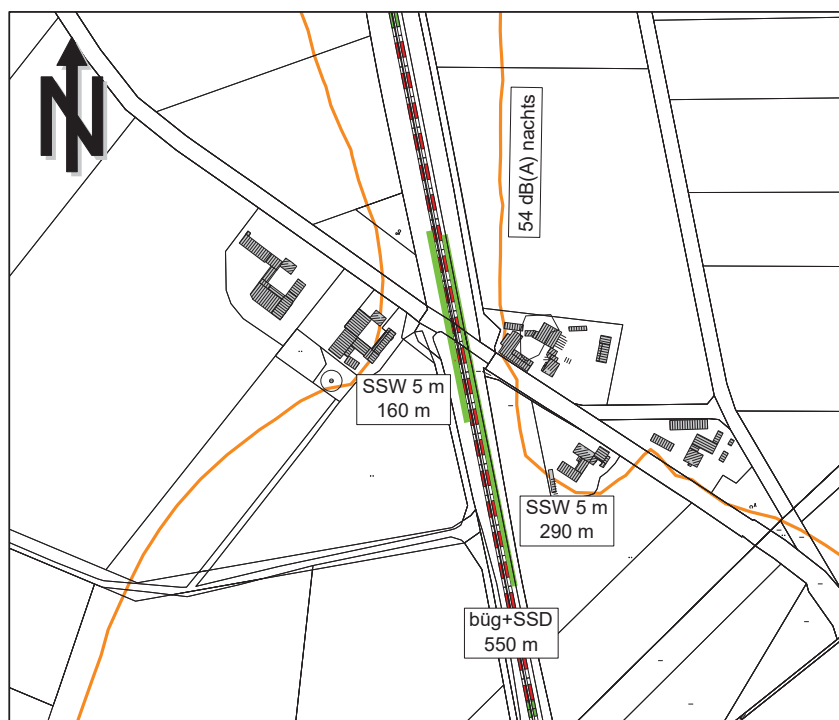
Im Bereich Ahausen, Siedlung „Auf dem Adel“ sind im gesetzlichen Rahmen ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen geplant. Mit dem Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Ahausen vom 15.04.2019 und vom 13.05.2019 ist die Forderung nach aktivem Lärmschutz für den Bereich Ahausen eingereicht worden. Folgendes Ergebnis inkl. Isophonen (Abbildung 16) und Baukosten (real) (Tabelle 5) sind für den Bereich „Auf dem Adel“ zu verzeichnen.

Tabelle 5: Übersicht Baukosten (real) aktive Schallschutzmaßnahmen in Ahausen

Maßnahme	Km		Länge (m)	Kosten (Mio. €)
	von km	bis km		

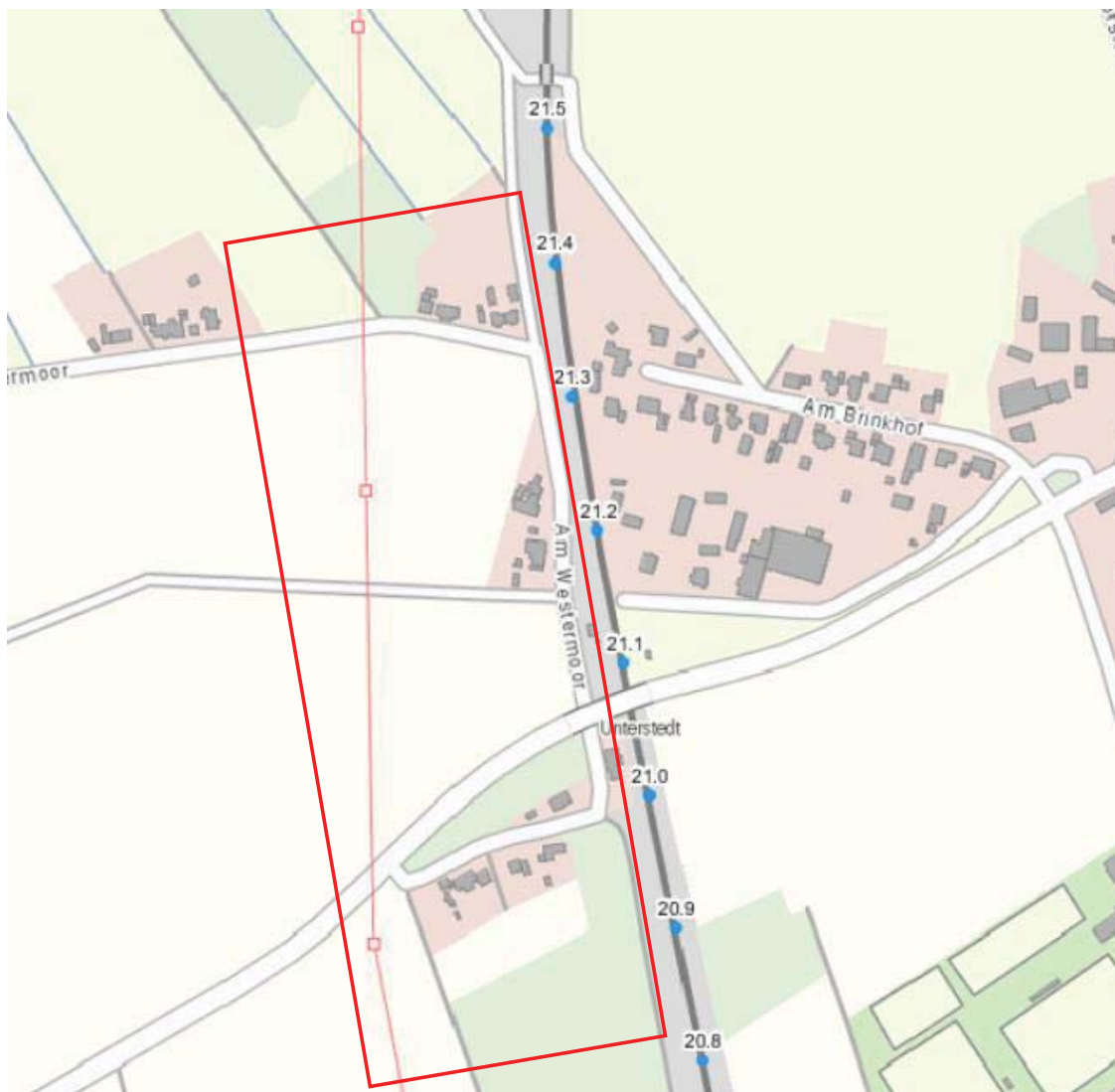
¹⁵ Quelle: DB Netz AG

Schallschutzwand 5m Höhe (bahnlinks)	17,935	18,095	160	3,80
Schallschutzwand 5m Höhe (bahnrechts)	17,8	18,09	290	
Besonders überwachtes Gleis	17,71	18,26	550	
Schienenstegdämpfer	17,71	18,26	550	

Abbildung 16: Übersicht aktive Maßnahmen inkl. Isophonen in Ahausen¹⁶**Stadt Rotenburg, Gemeinde Unterstedt**

Mit dem Anschreiben des Bürgermeisters vom 17.10.2019 fordert die Stadt Rotenburg für den Bereich Westermoor in der Ortschaft Unterstedt aktiven Lärmschutz. Der Bereich, um den es hierbei geht, ist der *Abbildung 17* (Bereich rot markiert) zu entnehmen.

¹⁶ Quelle: DB Systemtechnik

Abbildung 17: Bereich Westermoor, Unterstedt¹⁷

Das Ergebnis der Untersuchung besagt, dass es im Bereich von Bahnkilometer 20,890 bis Kilometer 21,490 eine Schallschutzwand in der Länge von 600 Meter und in der Höhe von 5 Metern notwendig wäre, um den Bereich Westermoor mit aktiven Maßnahmen schützen zu können. Dabei lägen die Baukosten (real) für die Maßnahme bei ca. 3,6 Mio. EUR.

Stadt Rotenburg

Im Abstimmungstermin zur Anlage der Parlamentarischen Befassung am 15.07.2020 wurde seitens der Stadt Rotenburg nach der Untersuchung des ruhigen Gebietes „In der Ahe“ gebeten. Südlich bzw. östlich der Strecke 1745 liegt im ausgebauten Zustand in der Nähe der Bahntrasse in einer Höhe von 2 m (Berechnungshöhe für Aufenthalt im Freien) ein Beurteilungspegel von ca. 70 dB(A) tags vor. Zur Einordnung dieses Wertes sind folgende Angaben zu nennen:

¹⁷ Quelle: DB Netz AG

- 64 dB(A) tags – Immissionsgrenzwert für Kleingartenanlagen
- 59 dB(A) tags – Immissionsgrenzwert für Wohngebiete
- 55 dB(A) tags – Orientierungswert für Parkanlagen in der städtebaulichen Planung nach Beiblatt 1 zu DIN 18005

Für „Ruhige Gebiete“ nach EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt es keine konkreten Richtwerte über einzuhaltende Lärmpegel. Das UBA nennt neben vielen anderen Kriterien beispielsweise einen Lärmindeks LDEN von 40 dB(A) bis 55 dB(A). Dabei ist zu beachten, dass der Day-Evening-Night-Pegel LDEN aus der EU-Lärmkartierung aufgrund anderer Zeiteinteilung und Gewichtung keinen direkten Vergleich mit dem Beurteilungspegel L_r der 16. BImSchV zulässt. Ein Zielwert von $L_r \leq 55$ dB(A) tags in ruhigen Gebieten ist aber auch im Hinblick auf den Orientierungswert für Parkanlagen nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 sicher nicht ganz verkehrt.

Legt man einen Beurteilungspegel von $L_r = 55$ dB(A) tags als Zielwert zugrunde, so wird dieser ohne Schallschutzmaßnahmen im ausgebauten Zustand in einem Abstand von ca. 500 m bis 600 m zur Bahntrasse erreicht. Im Bereich der 3 m hohen Schallschutzwand reduziert sich der Beurteilungspegel im näheren Umfeld der Bahntrasse um 10 dB auf ca. 60 dB(A) tags. Ein Beurteilungspegel von 55 dB(A) tags liegt dann in einem Abstand von ca. 250 m zur Bahntrasse und damit im Kernbereich des Erholungsgebiets vor. Sofern man dieses Schutzniveau in Richtung Verden erhalten möchte, wäre eine 2 m hohe Schallschutzwand bis zum Ende des zu schützenden Bereichs an der Strecke 1745 erforderlich. Dabei lägen die Baukosten (real) für die Maßnahme bei ca. 7,2 Mio. EUR.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

2 Quellenverzeichnis

1. DB Netz AG, Präsentation „Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: Ausbaustrecke Rotenburg – Verden Vorstellung Vorzugsvariante“, vom 07.05.2019, Seite 5
2. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante 1** – Schließung BÜ km 5,777 auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 – <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
3. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante 2** – Schließung BÜ km 5,777 auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 – <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
4. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante Z1** – Schließung BÜ km 5,777 auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 – <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
5. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante V1** – Schließung BÜ km 10,779 mit BÜ-Ersatzmaßnahme - EÜ auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 – <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
6. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante Z1** – Schließung BÜ km 10,779 mit BÜ-Ersatzmaßnahme - PÜ km 10,813 auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 – <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
7. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante G1** – Schließung BÜ km 9,635 bzw. BÜ 10,779 mit BÜ-Ersatzmaßnahme - SÜ bei km 10,167 inkl. Anbindungen der BÜs auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 – <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
8. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante G2** – Schließung BÜ km 9,635 bzw. BÜ 10,779 mit BÜ-

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Ersatzmaßnahme Anbindungen über vorh. EÜ „Am Holtumer Moor“ auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 - <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019

9. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante Z1** – Schließung BÜ km 9,635 mit BÜ-Ersatzmaßnahme PU im Bereich des BÜ auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 - <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
10. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante V1** – Schließung BÜ km 15,725 mit BÜ-Ersatzmaßnahme SÜ inkl. Anbindung auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 - <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
11. Machbarkeitsstudie (MBS), ABS/NBS Hamburg/Bremen-Hannover Abschnitt 2: ABS Rotenburg – Verden, Lageplan – Verkehrsanlagen – Machbarkeitsstudie BÜ-Auflösung **Variante Z1** – Schließung BÜ km 15,725 mit BÜ-Ersatzmaßnahme PÜ im Bereich BÜ auf der Kartengrundlage: (C) GeoBasis - DE / BKG 2017 - <http://www.bkg.bund.de>, DB Engineering & Consulting im Auftrag der DB Netz AG, Stand 15.03.2019
12. GTU
13. DB Systemtechnik
14. DB Systemtechnik
15. DB Netz AG
16. DB Systemtechnik
17. DB Netz AG

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.



Begründung der Region Rotenburg-Verden für die „Forderungen der Region“ zum Projekt 2-gleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg-Verden im Rahmen Alpha-E

Inhaltsverzeichnis

1	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG	2
2	Rechtliche Grundlagen	3
3	Begründung der besonderen Betroffenheit	4
3.1	Vorgeschichte	5
3.2	Aktuelle Situation	5
3.3	Besondere Belastungen	6
3.4	Stadt- und freiräumliche Konfliktlage	7
4	Kernforderungen der Anrainerkommunen ROW-VER für einen Schienenausbau im Konsens	9
5	Forderungskatalog der Anrainerkommunen	14

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

1 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Am 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) in § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) verankert.

Bereits im November 2012 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“. Es enthält für Vorhabenträger und Behörden insbesondere Maßnahmen, die die Bürgerbeteiligung bei der Planung und der Zulassung von Großvorhaben verbessern können.

In Celle wurde 2015 zur Vorbereitung der Kapazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur im Raum Bremen-Hamburg-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 und Umwelt-/Verkehrsverbänden im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover sowie Vertretern des Bundes und des Landes Niedersachsen und der DB AG durchgeführt. Ergänzend hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich per Post oder Onlineformular in den Prozess einzubringen.

Die Arbeit des DSN ist über <http://www.dialogforum-schiene-nord.de/> mit allen Dokumenten, Präsentationen und Protokollen einsehbar.

Am Ende des DSN wurde am 5. November 2015 das „Abschlussdokument zum Dialogverfahren“ verabschiedet. Damit hat das DSN mit der mehrheitlich beschlossenen „Alpha-Variante E“ eine Alternative zum Neubau der jahrzehntelang umstrittenen Y-Trasse gefunden. Zeitgleich hat die Region im Abschlussdokument 9 „Bedingungen für einen Konsens in der Region“ formuliert, zu denen sie bereit ist, die Mehrbelastungen durch den Ausbau der Bestandsstrecken zu tragen (siehe auch Kapitel 5.1).

Der niedersächsische Landtag hat am 23.11.2016 einstimmig die Unterstützung des „Abschlussdokuments der Region für einen Schienenausbau im Konsens“ beschlossen. Zudem finanziert das Land die Geschäftsstelle für den Projektbeirat und fördert eine Fachberatung.

Der Streckenabschnitt Rotenburg-Verden ist der erste Planungs- und Ausbauabschnitt im sog. Alpha-E und umfasst den Bau eines zweiten Gleises auf dem gesamten Streckenabschnitt.

Vorort wurde die Öffentlichkeit über Runde Tische, Informationsveranstaltungen und Internetvisualisierungen sowie auch in Form von bilateralen Gesprächen eingebunden. Darüber hinaus hat die DB Netz AG zahlreiche öffentliche Informationsveranstaltungen in der betroffenen Region durchgeführt.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Im Dialog mit der Region an der Strecke Rotenburg-Verden hat ein Projektteam aktiv über die gesamte Planungsdauer von rund drei Jahren (2017 bis 2020) das Vorhaben begleitet. Gemeinsam mit den Akteuren der Region wurden passend zu deren Forderungen die Betrachtungen und Darstellungen erarbeitet, die nun in diesem Dokument zusammengefasst wurden.

2 Rechtliche 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 stichwortartig erwähnt:

Bundesfinanzierung

- Gesetzliche Grundlage: Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSWAG) in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO)
- Finanzierungsregime: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Schutz vor Schienenverkehrslärm

- §§ 41-43 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
- Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Verbindung mit EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Schutz vor Erschütterungswirkungen

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

Barrierefreier Ausbau

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

Eisenbahnkreuzungs-Maßnahmen

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

Die Planung im Streckenabschnitt Rotenburg-Verden ist auf der Grundlage der oben aufgeführten Rahmenbedingungen erstellt worden. Die daraus resultierenden Maßnahmen (Vorzugsvariante) inkl. der Kosten sind aus dem Hauptteil des Dokumentes zu entnehmen.

3 Begründung der besonderen Betroffenheit

Zentrale Aufgabenstellung für das Dialogforum Schiene Nord war es, zusätzliche Kapazitäten für die Güterverkehre der drei wichtigsten deutschen Seehäfen zu schaffen.

Die drei deutschen Nordseehäfen (Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven) sind starke Wirtschaftsmotoren und gehören zu den größten Arbeitgebern in Norddeutschland. Im Jahr 2019 betrug der Güterumschlag fast 300 Mio. Tonnen und damit 2/3 des gesamten Güterumschlags der deutschen Seehäfen. Dies unterstreicht, dass es sich hierbei um eine Aufgabe von nationaler Tragweite handelt, die im Interesse des gesamten deutschen Wirtschaftsraumes ist. Die Zukunftsfähigkeit dieser Häfen ist in hohem Maße von einer funktions- und leistungsfähigen Infrastruktur – insbesondere einer ausreichend ausgebauten Schienenhinterlandanbindung – abhängig. Eine gute und schnelle landseitige Verbindung der Quell- und Zielgebiete ist als vordringliche nationale Aufgabe unverzichtbar. Es ist unstrittig, dass die Straßeninfrastruktur die prognostizierten Mengen nicht aufnehmen kann und auch nicht darf. Im Sinne des Klimaschutzes und der Schonung der Ressourcen ist die Veränderung des Modal Splits zugunsten der Schiene, also die Verlagerung von LKW-Verkehren auf die Schiene, dringend geboten. Die Verkehre der drei Nordseehäfen müssen fast vollständig durch die Region des Alpha-E (Raum Hamburg – Bremen – Hannover) geführt werden. Daher ist eine zwingende Voraussetzung, dass hier zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden.

Ohne flankierende Maßnahmen würden die zusätzlichen Güterverkehre auf der Schiene zu einer erheblichen massiven Belastung der an diesen Strecken lebenden Menschen führen. Die sich daraus ergebende besondere Betroffenheit ist umso stärker, als dass die relativ kleine Region des Alpha-E von ca. 2/3 der gesamten deutschen Hafenhinterlandverkehre durchfahren wird. Die besondere Dynamik wird auch an den Prognosen für das Jahr 2030 im Raum Hamburg – Bremen – Hannover deutlich, die ein Schienenverkehrsaufkommen von rund 108 Mio. Tonnen prognostizieren. Dies bedeutet, dass ein Viertel des deutschen Gesamtverkehrsaufkommens der Schiene mit diesem Raum in Verbindung steht. Dies führt bereits heute auf den Korridoren zwischen Hamburg bzw. den Bremischen Häfen und Hannover zu Überlastungen.

Die Eisenbahnstrecken zwischen Hannover, Hamburg und Bremen sind somit wichtige Bestandteile des deutschen Verkehrsnetzes. Aber auch über die nationale Betrachtung hinaus sind die Strecken des Alpha-E von besonderer Bedeutung, so liegen wesentliche Streckanteile vom Alpha-E in zwei Transeuropäischen Netzen (TEN-Kernnetzkorridore: Skandinavien - Mittelmeer bzw. Nordsee - Baltikum).

Tragendes Element der breiten Akzeptanz für die Ausbaulösung Alpha-E in der Region ist, dass die zusätzlichen Belastungen insbesondere durch einen besseren und damit

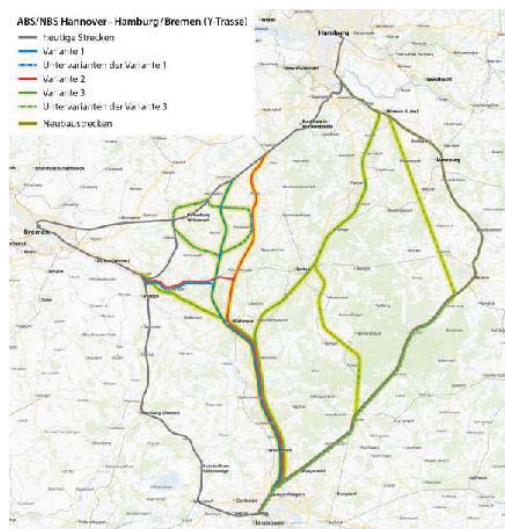
übergesetzlichen Lärmschutz kompensiert werden. So hat das Dialogforum Schiene Nord die „Bedingungen der Region“ zum essentiellen Bestandteil der Ausbaulösung Alpha-E gemacht. Die Umsetzung dieser Bedingungen ist für die Akzeptanz der Ausbaulösung von entscheidender Bedeutung.

3.1 Vorgeschichte

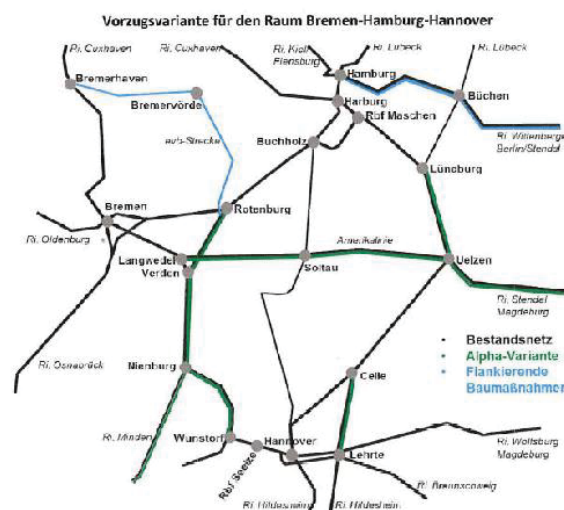
Seit Beginn der Planungen zur nachhaltigen Verbindung der Nordseehäfen mit ihrem Hinterland werden besonders die mit dem zukünftig hinzukommenden Schienengüterverkehr verbundenen Lärmbelastungen in der Region diskutiert. Der Lärm wurde eindeutig als nicht bedingungslos hinnehmbare starke Beeinträchtigung der Region, ihrer Menschen und deren Umwelt identifiziert.

Bereits zum Zeitpunkt der ersten Überlegungen zur Y-Trasse im Jahre 1992 haben sich die heute wieder betroffenen Gebietskörperschaften vorrangig bereits auch mit Fragen des Schutzes vor Lärm befasst.

Das Raumordnungsverfahren eröffnete die Bezirksregierung Lüneburg Anfang Juli 1999 und schloss es 2001 ab. Erst im Juli 2017 wurde die ursprüngliche Y-Trasse aufgegeben und aus dem Landesraumordnungsprogramm gestrichen.



Quelle: Maximilian Dörrbecker (Chumwa) - Eigenes Werk, using [OpenStreetMap](#) data



Quelle: Abschlussdokument Dialogforum Schiene Nord (DSN), Celle, 05.11.2015, Alpha Variante E

3.2 Aktuelle Situation

Mit Bundestagsbeschluss vom 28. Januar 2016 wurde die Möglichkeit eröffnet, Maßnahmen zur Anwendung kommen zu lassen, die hinsichtlich der Form der Zusammenarbeit, zum umwelt- und menschengerechten Ausbau oder zu alternativen Trassenführungen neue Ansätze enthalten. In Fällen besonderer Betroffenheit hat sich der

Bundestag bereit erklärt, Schallschutzmaßnahmen auch über das gesetzlich vorgesehene Maß zu finanzieren.

Dem steht positiv gegenüber, dass mit dem Konzept des Verzichts auf (längere) Neubaustrecken im Alpha-E-Raum neue Landschaftszerschneidungen und zusätzliche Gefährdungen von Naturschutzgebieten grundsätzlich vermieden werden.

Trotzdem führt die aktuelle Entscheidungslage für einen konzentrierten Bestandsstreckenausbau beim Alpha-E dazu, dass die in der Region bestehenden Siedlungsstrukturen immer mehr von ansteigendem Schienenverkehrslärm, stärkeren Erschütterungen und weiteren Umweltbelastungen betroffen sein werden. Diese Einwirkungen sind mit den derzeit gesetzlich möglichen Schutzmaßnahmen nicht ausgleichbar, weshalb übergesetzliche, durch den Bund geförderte Lösungen erforderlich sind.

3.3 Besondere Belastungen

Der besonders hohe Anteil des Schienengüterverkehrs führt insbesondere in der Nacht zu außergewöhnlich hohen Lärmbelastungen für die Menschen in den betroffenen Kommunen beiderseits die Strecke. Dabei muss darauf hingewiesen werden, dass wesentliche Streckenanteile beim AlphaE-Konzept in zwei TEN-Kernnetzkorridoren (Skandinavien – Mittelmeer bzw. Nordsee – Baltikum) liegen, so dass hier von vornherein höhere Schutzniveaus anerkannt werden.

Diese Situation und der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Januar 2016 zum „übergesetzlichen Schallschutz“ war Anlass für die sieben Anrainerkommunen an der Strecke Rotenburg-Verden (Stadt Rotenburg (W.), Stadt Verden, Samtgemeinde Bothel, Gemeinde Kirchlinteln, Samtgemeinde Sottrum, Landkreis Verden, Landkreis Rotenburg (W.)), eine Arbeitsgruppe zu gründen. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe war es, die im DSN formulierten Bedingungen für diesen Streckenabschnitt zu konkretisieren und an die lokalen Rahmenbedingungen anzupassen. Dies gelang in konstruktiver Zusammenarbeit, so dass heute gemeinsam abgestimmte Lösungsvorschläge zum Schutz vor Lärm vorliegen.

Als beispielhaft für die Region ist dabei jedoch die erforderliche und exemplarische Prüfung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Verträglichkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen oder hohen Überwerfungsbauwerken im Rahmen des Modellprojektes „Städtebauliche Begleitplanung“ hervorzuheben.

Dieses neue Instrument richtet den Blick auf die Folgen des Bahnausbaus für die angrenzenden Siedlungsbereiche, wie etwa die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, auf das Ortsbild, auf die Verflechtungen zwischen Siedlungsbereichen, die Entstehung von Restflächen an der Bahn oder stadtklimatische Folgen. Die „Städtebauliche Begleitplanung“ soll vorausschauend hierzu Lösungsansätze entwickeln, um nachteiligen städtebaulichen Effekten entgegenzuwirken und eine Benachteiligung angrenzender Quartiere zu verhindern.

Hervorzuheben ist hier die Situation in der Stadt Verden, in der die Strecken aus Bremen, Rotenburg, Nienburg und Soltau zusammentreffen, teilweise jedoch zeitversetzt geplant werden. Die besondere Komplexität dieses Eisenbahnknotenpunktes erfordert ein massives Überwerfungsbauwerk, dass das Orts- und Landschaft nachhaltig negativ beeinträchtigt.

3.4 Stadt- und freiräumliche Konfliktlage

Der durchgehend zweigleisige Ausbau auf rund 23 Kilometern hat insbesondere Auswirkungen auf die Siedlungsräume der Gemeinde Kirchlinteln, der Samtgemeinde Bothel, der Stadt Rotenburg/Wümme und der Stadt Verden. Die Ausbaustrecke verläuft mitten durch Ortschaften und Teile der Stadt Rotenburg. Besonders betroffen ist die Stadt Verden, der geplante Schienenausbau belastet hier über die Hälfte der Stadtbevölkerung von 28.000 Einwohnern.

Die betroffenen Gebiete unterscheiden sich vor allem mit Blick auf ihre Siedlungsstruktur. So sind drei der vier Verdener Standorte (Verden/Dauelsen, Verden/Güterbahnhof, Verden/Bahnhof) eher städtisch geprägt mit überwiegend mehrgeschossigen Gebäuden sowie teilweise Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern. Sowohl Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen als auch Wohngebäude prägen diese Standorte. Die übrigen vier Gebiete (Rotenburg/Ortsteil Unterstedt, Samtgemeinde Bothel/Gemeinde Westerwalsede, Gemeinde Kirchlinteln/Ortsteil Holtum, Verden/Walle) weisen dagegen dörfliche Strukturen mit einer überwiegenden Prägung durch Einfamilienhäuser und teilweise landwirtschaftlichen Höfen oder gewerblich genutzten Einzelgebäuden auf.

Die Bahntrasse zerschneidet auch heute bereits Wohnlagen und Funktionsbeziehungen. Durch die Vielzahl niveaugleicher Quermöglichkeiten, Unterführungen und Brücken sowie durch die überwiegend geringe Trassenbreite aufgrund der Eingleisigkeit sind die Barrierewirkungen für die Wohnbevölkerung jedoch in einem erträglichen Rahmen. Blickbeziehungen über die Gleise hinweg sind nahezu überall – auch in Abschnitten mit Schallschutzwänden – möglich. Mit dem zweigleisigen Ausbau, neuen Lärmschutzanlagen und der Reduktion der Quermöglichkeiten werden viele Funktionsbeziehungen nachhaltig gestört. Daher sind alle Maßnahmen nicht nur auf die technische Machbarkeit, sondern auch auf die individuelle Situation in den Quartieren hin zu überprüfen. Das geplante massive Überwerfungsbauwerk inmitten des Ortsteils Verden-Dauelsen ist als extremer Eingriff in das vorhandene Siedlungsgefüge dabei besonders auf ortsverträgliche Lösungen hin zu prüfen.

Neben den Siedlungsbereichen sind auch wichtige Naturschutz- und Naherholungsräume der Region vom Ausbau betroffen, u.a. die Wümme-Niederung, das Wedeholz, das Holtumer Moor sowie das Dünengebiet Halsetal. Im aktuellen Entwurf des Nieder-

sächsischen Landschaftsprogramm ist der gesamte Trassenverlauf als „Landschaftsbildraum mit hoher Eigenart“ gekennzeichnet. In Verden trennt die Bahntrasse die wichtigen innerstädtischen Naherholungsgebiete Bürgerpark und Stadtwald. Die teils in Dammlagen verlaufende Bahntrasse ist heute überwiegend durch begleitenden Baumbestand gut in den Landschaftsraum eingebettet. Durch den Ausbau sind erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion zu erwarten.

Die Städte Rotenburg und Verden folgen schon seit vielen Jahren dem Leitbild der nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Maßnahmen der Innenentwicklung, also die Nachverdichtung in vorhandenen Siedlungsräumen bei gleichzeitiger Vermeidung der Inanspruchnahme unbebauter Flächen, sowie die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse sind dabei wichtige Prinzipien, die durch den Trassenausbau nicht gefährdet werden dürfen. Damit die betroffenen Ortschaften Unterstedt, Westerwalsede, Holtum und die Stadt Verden lebenswert bleiben und zukunftsfähig entwickelt werden können, ist ein menschengerechter Schienenausbau zwingend erforderlich. Es geht um einen ausreichenden und wirksamen Gesundheitsschutz der Wohngebiete, um Lärmkrankheiten zu vermeiden. Nachverdichtungen und bauliche Entwicklungen müssen im Umfeld der Schienentrasse auch zukünftig möglich sein.

Die Belastungen des Stadtklimas durch Folgen des Klimawandels dürfen nicht durch zusätzliche Versiegelung, die Reduktion des Baumbestandes oder das Zerschneiden von Frisch- und Kaltluftbahnen verstärkt werden.

Insbesondere geht es auch um eine städtebauliche Integration des Schienenausbaus, um die Schaffung und Verschärfung städtebaulicher und funktionaler Missstände im Stadtgefüge und ein Zerschneiden der Orte zu vermeiden. In kleineren Städten und Ortslagen wirkt eine Ausbaustrecke mitten durch die Siedlungsräume besonders stark auf das Stadtbild und die Stadtfunktionen. Hier gilt es vorausschauend städtebaulichen Missständen durch den Bahnausbau zu begegnen bevor diese durch Städtebaufördermittel nachträglich geheilt werden müssen und die Infrastrukturmaßnahme als Chance für eine zukunftsfähige, gesunde Stadtentwicklung zu nutzen. Volkswirtschaftlichen Schäden durch neue städtebauliche Missstände in den Siedlungsgebieten, negativen Klimafolgen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen bei der Bevölkerung kann so frühzeitig begegnet werden. Und nicht zuletzt führt ein menschengerechter Ausbau im Konsens auch zu einer besseren Akzeptanz der Maßnahmen vor Ort und dient so einer zügigeren Umsetzung.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4 Kernforderungen der Anrainerkommunen ROW-VER für einen Schienenausbau im Konsens

Basierend auf dem Abschlussdokument vom Dialogforum Schiene Nord (DSN) in Celle und in Abstimmung mit dem Projektbeirat Alpha-E haben die Anrainerkommunen in mehreren Sitzungen Kernforderungen für einen Schienenausbau im Konsens formuliert. Diese Kernforderungen fassen die einzelnen, oft gleichlautenden Forderungen der einzelnen Kommunen in Themenblöcke zusammen (z.B. Vollschutz vor Bahnlärm, städtebauliche Integration des Schienenausbaus, Klimaschutz). Die Kernforderungen sind thematisch untergliedert in weitere Forderungen, die ebenfalls für die gesamte Region als Schnittmenge anzusehen sind. Diese regionale Liste wurde von den Anrainerkommunen im Rahmen der Beratungen über die jeweiligen kommunalen Listen bestätigt und beschlossen. Die beiden Landkreise Rotenburg und Verden sind dem beigetreten.

Kernforderung 1:

Vollschutz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau

1. WHO-Werte einhalten

Ein bestmöglicher Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm ist in allen von einem Verkehrszuwachs betroffenen bewohnten Gebieten für ein gesundes Wohnen und Leben zu realisieren. Dieser Schutz ist laut den WHO-LEITLINIEN UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region (2018) für den Schienenlärm bei einem Unterschreiten der Werte 54 dB(A) L_{den} und 44 dB(A) L_{night} gegeben.

2. Vollschutz gewährleisten

Der gesetzliche Lärmschutz für Wohngebiete (Immissionsgrenzwerte sind 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge für alle betroffenen Wohnungen zu gewährleisten (sog. Vollschutz).

Wo es für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erforderlich ist, sind insbesondere Schienenstegdämpfer, das besonders überwachte Gleis (BüG), Lärmschutzwände, Lärmschutzgalerien (mit Auskragungen) und Lärmschutzwände zwischen den Gleisen (sog. Mittelwände) einzusetzen.

Ergänzend zu den vorliegenden Plänen zur Vorzugsvariante ist ein zusätzlicher Schallschutz in diversen Bereichen entlang der Strecke notwendig.

3. Gesunden Schlaf ermöglichen

In den Bereichen, wo mit den unter Ziffer 2 genannten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nachweislich die WHO- Empfehlungen zum Schutz des gesunden

Schlafs nicht erreicht werden können, ist ergänzend für die Schlafräume in allen Wohnungen mit einer nächtlichen Lärmbelastung über 44 dB(A) ein Zuschuss in Höhe von 75 % für passiven Lärmschutz (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“ u.a. anzubieten.

4. Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen

Für einen beidseitig durchgehend aktiven Lärmschutz in den Ortschaften Westersede, Holtum-Geest und Walle wird die Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge gefordert. Die Kommunen sind von den Kosten für die Aufgabe der höhengleichen Bahnübergänge und deren Ersatzbauwerke sowie die Zu- und Abaufstrecken an Gemeinde-/Kreisstraßen freizuhalten. Im Rahmen einer notwendigen Variantenprüfung zur Planfeststellung ist im Einvernehmen mit den jeweiligen Kommunen für Fußgänger, Radfahrer und den Kfz-Verkehr ein optimierter Ersatz an höhenungleichen Bahnübergängen zu schaffen.

Dabei ist bei der Planung der Ersatzbauwerke eine optische und verkehrliche Teilung von Ortschaften zu vermeiden.

Um Rettungszeiten zu gewährleisten und Wegebeziehungen zu erhalten sind bei der Planung von Ersatzbauwerken möglichst kurze Streckenführungen erforderlich, Untertunnelungen sind vorzuziehen, Brücken sind in die Siedlungsbereiche städtebaulich zu integrieren.

5. Gesamtlärbetrachtung

Für die im Bahnbauprojekt Alpha-E vorgesehenen Ausbauvorhaben ist die Gesamt-Schienenlärmbelastung in den davon betroffenen Bereichen zu ermitteln und bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Ergänzend wird für die zusätzlich von Straßenverkehrslärm betroffenen Bereiche eine Gesamt-Lärbetrachtung gefordert.

6. Schutz der „Ruhigen Gebiete“

Die gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie von der Stadt Verden im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgewiesenen *Ruhigen Gebiete* sind vor einer Zunahme der Lärmbelastung zu schützen.

7. Erschütterungen und sekundären Luftschall beachten

Zur Vermeidung von schienenverkehrsbedingten Erschütterungen und sekundärem Luftschall sind wirksame Vorsorgemaßnahmen zu berücksichtigen.

Hierzu wird mit dem Schienenausbau ein durchgehender Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile nach dem Stand der neuesten Technik gefordert.

Kernforderung 2:

Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung

8. Städtebauliche Begleitplanung als neues Planungsinstrument erstmals anwenden

Der volkswirtschaftliche Nutzen ist zu mehrern und volkswirtschaftliche Schäden sind zu vermeiden, indem über eine städtebauliche Begleitplanung die Integration des Schienenausbaus in sein Umfeld optimiert wird.

Die städtebauliche Begleitplanung zeigt Chancen für eine städtebaulich verträgliche Integration des Schienenausbaus und insbesondere Handlungsmöglichkeiten zur Vermeidung städtebaulicher Missstände in Gleisnähe auf.

Ziel der städtebaulichen Begleitplanung ist eine kooperative Optimierung des Schienenausbaus 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 Abschlusssdokument DSN ist für alle Siedlungen entlang der Schienenausbaustrecke eine solche städtebauliche Begleitplanung zur Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

9. 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 DB AG den Kommunen zur Unterstützung für eine funktionale und gestalterische Verbesserung des Lärmschutzes im Interesse des Städtebaus. Hierfür ist der DB AG z.B. der Abschluss städtebaulicher Verträge zu ermöglichen.

10. Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien

Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien sind grundsätzlich städtebaulich so verträglich wie möglich zu planen und auszuführen (unter Einhalten der geforderten Lärmschutzwerte und Ausschöpfung technischer Innovationen).

In städtebaulich besonders sensiblen Bereichen sind diese transparent oder zu-

mindest teiltransparent auszugestalten. 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).

11. 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.

12. 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.

13. 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 auf dem Bahngelände und daran angrenzend zu erhalten. Wo dies bautechnisch nicht möglich ist, sind zeitnah vorgezogene Ersatzpflanzungen mit orts- und landschaftsbildtypischen Gehölzen, insbesondere großkronigen Bäumen vorzunehmen. Diese vorgezogenen Ersatzpflanzungen sollen deutlich vor dem eigentlichen Ausführungsbeginn und somit vor der Errichtung der Lärmschutzwände erfolgen.

Kernforderung 3:

Klimaschutz/ Umweltverbund/ orts- und stadtklimatische Auswirkungen

14. Option Haltepunkte und „Schienenbus“

Der SPNV ist entsprechend der Bedingung Nr. 3 des Abschlussdokuments DSN quantitativ und qualitativ zu verbessern. Die Bedienungshäufigkeit und –qualität ist zu erhöhen. Für die Ausbaustrecke Rotenburg-Verden ist z.B. die Option eines Schienenbusses und ein späterer Bau von Haltepunkten in den Ortschaften offenzuhalten. Als geeignete Standorte für die möglicherweise langfristig sinnvollen Haltepunkte bieten sich die ehemaligen Bahnhöfe an.

15. 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 dagegen sprechen.

16. Analyse und Ausgleich zum Orts-/ Stadtklima

Lärmschutzwände in den geplanten Dimensionen werden die Frisch- und Kaltluftzufuhr an vielen Stellen im Streckenverlauf unterbrechen. Daher ist für die Planfeststellung eine vertiefende Analyse zum Orts- bzw. Stadtklima zu erstellen. Dies ist im Hinblick auf den Klimawandel von großer Wichtigkeit.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

5 Forderungskatalog der Anrainerkommunen

5.1 Gemeinde Kirchlinteln

5.2 Stadt Rotenburg/ Wümme

5.3 Stadt Verden (Aller)

5.4 Gemeinde Westerwalsede (Samtgemeinde Bothel)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.



Gemeinde Kirchlinteln

Der Bürgermeister



Träger des Europäischen
Dorferneuerungspreises 2000

Bedingungen der Gemeinde Kirchlinteln für einen Schienenausbau der Bahnstrecke Rotenburg - Verden

1. Ausgangssituation

Um auch in Zukunft ausreichende Kapazitäten für das norddeutsche Schienennetz zur Verfügung zu stellen und einen effizienten Güterverkehr zwischen den Seehäfen und den Bestimmungsgebieten der unterschiedlichsten Güter sicherzustellen, plant die Deutsche Bahn Netz AG (DB) einen umfangreichen Schienennetzausbau.

Im Rahmen des Dialogforums Schiene-Nord (DSN) entschlossen sich die Vertreter der mitwirkenden Kommunen, der Bürgerinitiativen, der Umwelt- und Verkehrsverbände, der Hafenwirtschaft, der Bundesländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg, des Bundes und der DB AG im Jahr 2015 als Alternative zur sog. „Y-Trasse“ zur Umsetzung der sog. „Alpha-E-Variante“. Diese sieht im Kern einen bedarfsgerechten Ausbau des Bestandsschienennetzes im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover, unter Beachtung der Bedingungen der Region, vor.

Da der Ausbauabschnitt Rotenburg-Verden bereits Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans ist, konnte mit den Planungen hierzu bereits vor den anderen Streckenabschnitten begonnen werden. Nach aktuellem Planungsstand ist durch die DB ein zweigleisiger Ausbau geplant, welcher als wesentlichen Punkt die Bedingungen der Region aus dem Abschlussdokument des DSN berücksichtigt.

In der Gemeinde Kirchlinteln ist die Ortschaft Holtum (Geest) von der geplanten Ausbaumaßnahme betroffen. Im Bereich Holtum (Geest) ist die Bahnstrecke aktuell 1-gleisig ausgebaut. Lediglich auf dem Streckenabschnitt zwischen den beiden Bahnübergängen Holtumer Bahnhof und Föscheberg befindet sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt ein zweites Gleis, das nach meiner Kenntnis für Wartungsarbeiten an den Zügen sowie für Überholvorgänge genutzt wird. Dieses zusätzliche „Ausweichgleis“ findet auch in dem aktuellen Planungsstand Berücksichtigung, so dass hier von einem 3-gleisigen Ausbau ausgegangen werden muss.

Für den Ortskern (nördlich der Bahnstrecke) wurde bereits seitens der DB signalisiert, dass umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen wären. Am ehemaligen Holtumer Bahnhof wurden im Rahmen des gesetzlichen Schallschutzes bisher keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen in der Planung der DB berücksichtigt.

Um eine zielgerichtete und an den Interessen der Bevölkerung orientierte Umsetzung zu gewährleisten, fand bereits am 27.08.2019 eine Ortschaftsversammlung in Holtum (Geest) statt. Die DB präsentierte die „Optionalen Bedingungen der Region“ zum Thema Schallschutz im Streckenabschnitt Rotenburg-Verden. Auch wurde anwesenden Betroffenen bereits zu diesem Zeitpunkt Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Aufgrund des großen Interesses in der Bevölkerung wurde am 26.09.2019 eine ergänzende Ortschaftsversammlung, ohne Vertreter der DB, durchgeführt. Den Anwesenden wurde hier im Rahmen eines „Ideenworkshops“ die Möglichkeit gegeben, ihre Anregungen, Hinweise und



Gemeinde Kirchlinteln

Der Bürgermeister



Träger des Europäischen
Dorferneuerungspreises 2000

Forderungen offen vorzutragen. Nach einer erneuten Vorstellung des Projekts, erfolgte eine intensive Diskussion und Behandlung der nachfolgend aufgelisteten Themenschwerpunkte in drei Arbeitsgruppen.

- 1) Aktiver und passiver Schallschutz
- 2) Verkehrstechnische Maßnahmen
- 3) Sonstige zu berücksichtigende Belange, welche stärker oder erstmals durch die Maßnahmen berührt werden

Den Anwesenden wurde zugesagt, dass die am 26.09.2019 erarbeiteten Anregungen, Hinweise und Forderungen ungefiltert in einem offenen Brief an die DB übermittelt werden, was mit Schreiben vom 27.01.2020 auch erfolgte.

Aus Sicht der Gemeinde Kirchlinteln sind die nachfolgend aufgeführten Bedingungen (Kernforderungen) bei der weitergehenden Planung zu berücksichtigen und einzuhalten.

2. Kernforderungen gemäß Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord (DSN) in Celle sowie des Beschlusses des Rates Gemeinde Kirchlinteln vom 10.12.2020

2.1. Einhaltung der WHO-Werte

Die Grenzwerte für Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr laut der WHO-LEITLINIEN UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region (2018) sind zu beachten und durch geeignete Maßnahmen einzuhalten. Ein entsprechender Schutz für alle vom Lärm betroffenen bewohnten Gebiete soll ein dauerhaftes gesundes Wohnen und Leben ermöglichen und gilt bei Unterschreitung der Werte 54 dB(A) Lden und 44 dB(A) Lnight als gegeben.

2.2. Vollschutz gewährleisten

Der gesetzliche Lärmschutz für Wohngebiete (Immissionsgrenzwert sind 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge für alle betroffenen bewohnten Gebiete zu gewährleisten (sog. Vollschutz).

Als geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte, können insbesondere Schienenstegdämpfer/Schienenstegabschirmung, ein besonders überwachtes Gleis (BüG), Lärmschutzwände, Lärmschutzgalerien (mit Auskragungen und Lärmschutzwände zwischen den Gleisen (sog. Mittelwände) umgesetzt werden.

Ergänzend zu den vorliegenden Plänen zur Vorzugsvariante ist ein zusätzlicher Schallschutz in folgenden Bereichen notwendig:

- Bewohntes Gebiet am Föscheberg
- Bewohntes Gebiet südlich und nördlich des ehemaligen Holtumer Bahnhofs
- Bewohntes Gebiet Wedehof



Gemeinde Kirchlinteln

Der Bürgermeister



Träger des Europäischen
Dorferneuerungspreises 2000

2.3. Gesunden Schlaf ermöglichen

In den Bereichen, wo mit den unter Ziffer 2.2. genannten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nachweislich die WHO-Empfehlungen zum Schutz des gesunden Schlafs nicht erreicht werden können, ist ergänzend für die Schlafräume in allen Wohnungen mit einer nächtlichen Lärmbelastung über 44 db(A) ein Zuschuss in Höhe von 75 % für passive Lärmschutzmaßnahmen (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“ u.a. anzubieten.

24. Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen

Für einen beidseitig durchgehenden aktiven Lärmschutz für die bewohnten Gebiete am Föscheberg und ehemaligen Holtumer Bahnhof wird die Aufhebung der zwei entsprechenden höhengleichen Bahnübergänge auf Kosten der Vorhabenträgerin gefordert. Auch wäre durch Aufgabe der vorgenannten Bahnübergänge eine Verlegung der Kreisstraßen K 11 und K 21 sowie die Errichtung zweier alternativer Querungsmöglichkeiten in Form von Eisenbahnüberführungen erforderlich. Eine Anbindung der K 21 an den Föscheberg ist hierbei weiterhin zu gewährleisten. Nach Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (Landkreis Verden) hat man sich im Rat der Gemeinde Kirchlinteln in der Sitzung am 24.09.2020 eindeutig für die Verlegung der Kreisstraßen, entsprechend der nachstehend dargestellten Varianten, entschieden. Eine Detailplanung in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger, der Gemeinde Kirchlinteln sowie sämtlichen weiter Betroffenen sollte rechtzeitig vor dem anstehenden Planfeststellungsverfahren erfolgen, um Verzögerungen des Projekts zu vermeiden. (siehe Abbildung 1 und 2)

Abbildung 1:





Gemeinde Kirchlinteln

Der Bürgermeister



Träger des Europäischen
Dorferneuerungspreises 2000

Abbildung 2:



Im Zusammenhang der vorgenannten Maßnahmen ist ferner die Schließung zweier weiterer Bahnübergänge im Bereich Wedehof und Holtumer Moor zu betrachten. Da der Bahnübergang am Holtumer Moor in Folge einer möglichen Schließung nicht weiter für den landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung stehen würde, wäre an dieser Stelle durch die Vorhabenträgerin eine alternative Wegeverbindung von der Straße Am Holtumer Moor mit Anschluss an die K 11 zu errichten. Diese Maßnahme soll vermeiden, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge durch die Ortschaft Holtum (Geest) fahren müssen, wenn sie diese in Richtung Osten verlassen wollen.

Gemäß den Bedingungen aus dem Abschlussdokument des DSN wird eine für die Gemeinde Kirchlinteln kostenneutrale Umsetzung gefordert. Auch dem Straßenbaulastträger (Landkreis Verden) sollten durch die Verlegung der Kreisstraßen keine Kosten entstehen.

2.5. Gesamtflärbetrachtung

Für die im Bahnbauprojekt Alpha-E vorgesehenen Ausbauprojekte „2. Gleis Rotenburg-Verden“, „Ausbau Amerikalinie“ und „Blockverdichtung Bremen-Hannover“ ist die Gesamt-Schienenlärmbelastung in den davon betroffenen bewohnten Bereichen der Ortschaft Holtum (Geest) zu ermitteln und bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Ergänzend wird für die zusätzlich von Straßenlärm betroffenen Bereiche eine Gesamt-Lärbetrachtung gefordert.



Gemeinde Kirchlinteln

Der Bürgermeister



Träger des Europäischen
Dorferneuerungspreises 2000

2.6. Erschütterungen und sekundären Luftschall beachten

Zur Vermeidung von schienenverkehrsbedingten Erschütterungen und sekundärem Luftschall sind wirksame Vorsorgemaßnahmen zu berücksichtigen. Hierzu wird mit dem Schienenausbau ein durchgehender Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile nach dem neuesten Stand der Technik gefordert.

3. Kernforderungen zur Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung

3.1. Städtebauliche Begleitplanung als neues Planungsinstrument erstmals anwenden

Der volkswirtschaftliche Nutzen ist zu mehren und volkswirtschaftliche Schäden sind zu vermeiden, indem über eine städtebauliche Begleitplanung die Integration des Schienenausbaus in sein Umfeld optimiert wird.

Die städtebauliche Begleitplanung zeigt Chancen für eine städtebauliche verträgliche Integration des Schienenausbaus und insbesondere Handlungsmöglichkeiten zur Vermeidung städtebaulicher Missstände in Gleisnähe auf.

Ziel der städtebaulichen Begleitplanung ist eine kooperative Optimierung des Schienenausbaus 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 Abschlusssdokument DSN ist für alle Siedlungen entlang der Schienenausbau­strecke eine solche städtebauliche Begleitplanung zur Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

3.2. Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien gestalten

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, wie dem Föscheberg und dem ehemaligen Holtumer Bahnhof sind diese transparent oder zumindest teiltransparent auszugestalten. Verschattungen für gleisnahe Gebäude und/oder eine erdrückende Wirkung der Wände sind in jedem Fall zu vermeiden.



Gemeinde Kirchlinteln

Der Bürgermeister



Träger des Europäischen
Dorferneuerungspreises 2000

3.3. Optische Kompensation

Als optische Kompensation zur Einbindung der Bahntrasse und der hohen Lärmschutzwände in das Orts- und Landschaftsbild sind soweit möglich alle vorhandenen Bäume und Hecken auf dem Bahngelände und daran angrenzend zu erhalten. Hierbei ist dafür Sorge zu tragen, dass eine Gefährdung des Bahnbetriebs ausgeschlossen werden kann. Wo dies bautechnisch nicht möglich ist, sind zeitnah vorgezogene Ersatzpflanzungen mit orts- und landschaftsbildtypischen Gehölzen, insbesondere großkronigen Bäumen vorzunehmen. Die Gemeinde Kirchlinteln bietet für den Erwerb geeigneter Flächen Ihre Unterstützung an.

3.4. Begrünung der Lärmschutzwände/ Erneuerbare Energien

Gegen das 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.

Eine solche Begrünung aller Lärmschutzwände zur Bebauung hin sowie auch zur freien Landschaft, ist zugleich ein Schutz vor Vandalismus und für die gestalterische Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild und die öffentliche Akzeptanz von großer Bedeutung.

Alternativ bestünde die Möglichkeit die Lärmschutzwände, durch das Errichten von Photovoltaikanlagen, für die Energiegewinnung zu nutzen.

3.5. Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen

Um die Zahl der Schutzfälle in besonders betroffenen bewohnten Bereichen zu vermeiden und die Realisierung der in diesem Dokument aufgeführten Maßnahmen zu gewährleisten, könnte der Ankauf von einzelnen Wohngebäuden zur Umnutzung oder zum Rückbau erforderlich werden. Auch sind die optischen Kompensationsmaßnahmen zu Ziffer 3.3. als vorgezogene Maßnahmen umzusetzen, was ggf. einen rechtzeitigen Flächenerwerb sowie die Beauftragung der erforderlichen Pflanzmaßnahmen erforderlich macht.

Die Realisierung dieser Maßnahmen könnte z.B. über einen Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen gewährleistet werden.

3.6. Option: Ausweitung Schienenpersonennahverkehr und Haltepunkt Holtum (Geest)

Für die Ausbaustrecke Rotenburg-Verden gilt es die Option zur Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs offenzuhalten, indem ein späterer Bau eines Haltepunktes in der Ortschaft Holtum (Geest) nicht erschwert wird. Als möglicher Standort würde sich der Bereich des ehemaligen Holtumer Bahnhofs eignen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

**Stadt Rotenburg (Wümme)**

Der Bürgermeister

Amt für Planung, Entwicklung und Bauen

Stadt Rotenburg (Wümme) - Postfach 1640 - 27346 Rotenburg (Wümme)

Stadt Verden
z.Hd. Frau Rulffes
per mail

Bearbeitet von: Herr Bumann
E-Mail: clemens.bumann@rotenburg-wuemme.de
Durchwahl: (04261) 71-173
Telefax: (04261) 71-271
Zeichen: 61.1
Datum: 22.01.2021

Projekt Alpha-E Rotenburg-Verden

Guten Tag Frau Rulffes,

die Stadt Rotenburg hat in der Sitzung des Stadtrates am 23.12.2020 die übergesetzlichen Forderungen für das Projekt Alpha-E Rotenburg-Verden beschlossen. Folgende übergesetzlichen Forderungen bittet die Stadt in die Liste einzustellen:

- Bau einer Schallschutzwand im Ortsteil Unterstedt auf der westlichen Seite der Bahn
Ziel der Maßnahme ist der Schutz der Wohnbebauung im Bereich Westermoor vor negativen Lärmeinwirkungen, damit die Außenbereiche der betroffenen Grundstücke vor Lärm geschützt sind und ein längerer Aufenthalt im Freien weiterhin möglich ist. Das Schutzniveau soll dem Niveau der östlichen Seite der Bahn entsprechen.
- Lärmschutzmaßnahme für das Gebiet am Ahewald
Eine weitere übergesetzliche aktive Lärmschutzmaßnahme fordert die Stadt für das Naherholungsgebiet des Ahewaldes. Um einen Beurteilungspegel von 55 dB(A) tags für einen Großteil des Gebietes sicherstellen zu können, ist eine drei Meter hohe Lärmschutzmaßnahme (Wall oder Wand) südlich der Bahntrasse von der Sportanlage bis zum Kurvenbereich sowie eine zwei Meter hohe Maßnahme im weiteren Verlauf östlich der geplanten neuen Trasse bis zur Wümmebrücke erforderlich.

Mit freundlichem Gruß

Im Auftrage:

Clemens Bumann

Stadt Rotenburg (Wümme)
Anschrift: Große Straße 1
27356 Rotenburg (Wümme)
Telefon: (04261) 71-0
Telefax: (04261) 71-189
E-Mail: stadt@rotenburg-wuemme.de
Internet: www.rotenburg-wuemme.de

Öffnungszeiten:
Montag bis Mittwoch und Freitag 08:30 - 12:00 Uhr
Donnerstag 08:30 - 18:00 Uhr
und nach Vereinbarung
Glaubiger-Identifikationsnummer: DE 90 222 000 030 155 18

Konten der Stadtkasse:
Geldinstitut:
Sparkasse Rotenburg Osterholz
Sparkasse Scheeßel
Bremische Volksbank
Commerzbank Bremen
Volksbank eG Wümme-Weste
Postbank Hamburg

IBAN:
DE21 2415 1235 0026 1038 04
DE82 2915 2550 0000 1700 01
DE60 2919 0024 0084 6600 00
DE47 2904 0090 0080 6800 00
DE95 2916 5681 0221 1335 00
DE83 2001 0020 0072 4572 03

BIC:
BRLADE21RO3
BRLADE21SHL
GENODEF1H81
COBADEFFXXX
GENODEF1SUM
FBNKDEFF

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.



Bedingungen der Stadt Verden für einen Schienenausbau im Konsens

Bezug: Abschlussdokument Dialogforum Schienen Nord (DSN) in Celle – Ratsbeschluss der Stadt Verden – Empfehlungen der drei lokalen Arbeitsgruppen und der gesamtstädtischen Lenkungsgruppe

Kernforderung 1:

Vollschutz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau

1. WHO-Werte einhalten

Ein bestmöglicher Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm ist in allen von einem Verkehrszuwachs betroffenen bewohnten Gebieten für ein gesundes Wohnen und Leben zu realisieren. Dieser Schutz ist laut den WHO-LEITLINIEN UMGEBUNGSLÄRM für die Europäische Region (2018) für den Schienenlärm bei einem Unterschreiten der Werte 54 dB(A) L_{den} und 44 dB(A) L_{night} gegeben.

2. Vollschutz gewährleisten

Der gesetzliche Lärmschutz für Wohngebiete (Immissionsgrenzwerte sind 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge für alle betroffenen Wohnungen zu gewährleisten (sog. Vollschutz).

Wo es für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erforderlich ist, sind insbesondere Schienenstegdämpfer, das besonders überwachte Gleis (BüG), Lärmschutzwände, Lärmschutzgalerien (mit Auskragungen) und Lärmschutzwände zwischen den Gleisen (sog. Mittelwände) einzusetzen.

Ergänzend zu den vorliegenden Plänen zur Vorzugsvariante ist ein zusätzlicher Schallschutz in folgenden Bereichen notwendig:

- Wohngebiet Walle-Süd
- Wohngebiet Lindenberg/ Wischhofsweg
- Wohngebiete in der Kernstadt (zwischen Bürgerpark und Mühlenberg)



3. Gesunden Schlaf ermöglichen

In den Bereichen, wo mit den unter Ziffer 2 genannten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nachweislich die WHO- Empfehlungen zum Schutz des gesunden Schlafs nicht erreicht werden können, ist ergänzend für die Schlafräume in allen Wohnungen mit einer nächtlichen Lärmbelastung über 44 dB(A) ein Zuschuss in Höhe von 75 % für passiven Lärmschutz (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“ u.a. anzubieten.

4. Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen

Für einen beidseitig durchgehenden aktiven Lärmschutz für die Ortschaft Walle wird die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs „Scharnhorster Straße“ auf Kosten der Vorhabenträgerin gefordert.

Für Fußgänger und Radfahrer ist als Ersatz „ortsnah“ ein Tunnel in ausreichender Breite und Höhe mit guter Durchsicht und offenen Rampen zu schaffen. Als Ersatz für den Kfz-Verkehr ist eine möglichst direkte Verbindung zwischen den beiden Siedlungsbereichen nördlich und südlich der Ausbaustrecke notwendig und für die Einhaltung von Rettungszeiten unumgänglich. Hierfür ist die von der DB AG vorgeschlagene Brücke östlich des heutigen BÜs vorstellbar. Für die notwendige Variantenprüfung im Planstellungsverfahren soll eine Optimierung der Rampenführung und Zugewegungen über die Straßen „Auf der Höhe“ und „Eichhof“ in möglichst enger Anlehnung an die heutige Verbindung geprüft werden.

Gemäß den Bedingungen aus dem Abschlussdokument des DSN wird eine für die Stadt kostenneutrale Umsetzung gefordert.

5. Bahnhof Verden

Um den gesetzlichen Schallschutz für die bewohnten Gebiete im Bereich um den Bahnhof zu gewährleisten, sind aktive Maßnahmen erforderlich, die auch eine städtebauliche Integration des Bahnhofs in das Stadtbild sicherstellen wie z.B. eine „schallschluckende“ Ausgestaltung der Bahnsteigkante, ein „schallschluckender“ Witterungsschutz über die gesamte Länge der Bahnsteige und/oder eine teilweise oder vollständige „Einhausung“ mit einer Bahnhofshalle aus transparenten Elementen. Desweiteren ist zu prüfen, ob ein Lärmschutz an der Bahnsteigkante in Form von niedrigen Schallschutzwänden installiert werden kann, der gleichzeitig einen Schutz gegen Reinfällen in das Gleisbett schafft.



6. Lärmschutz für Abstellgleise

Die geplanten neuen Abstellgleise für Nahverkehrszüge sind mit einem aktiven Lärmschutz gemäß den Anforderungen der TA Lärm für Gewerbelärm (etwa als Einhausung, die zugleich als aktiver Lärmschutz gegen den Verkehrslärm der Schienenstrecke wirkt) auszustatten.

7. Gesamtlärbetrachtung

Für die im Bahnbauprojekt Alpha-E vorgesehenen Ausbauvorhaben „2. Gleis Rotenburg-Verden“, „Ausbau Amerikalinie“ und „Blockverdichtung Bremen-Hannover“ ist die Gesamt-Schienenlärmbelastung in den davon betroffenen Bereichen zu ermitteln und bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere bewohnte Bereiche in den Ortschaften Dauelsen und Walle.

Ergänzend wird für die zusätzlich von Straßenverkehrslärm betroffenen Bereiche eine Gesamt-Lärbetrachtung gefordert.

8. Schutz der „Ruhigen Gebiete“

Die gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie von der Stadt Verden im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgewiesenen *Ruhigen Gebiete* sind vor einer Zunahme der Lärmbelastung zu schützen.

9. Erschütterungen und sekundären Luftschall beachten

Zur Vermeidung von schienenverkehrsbedingten Erschütterungen und sekundärem Luftschall sind wirksame Vorsorgemaßnahmen zu berücksichtigen.

Hierzu wird mit dem Schienenausbau ein durchgehender Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile nach dem Stand der neuesten Technik gefordert.

Kernforderung 2:

Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung

10. Städtebauliche Begleitplanung als neues Planungsinstrument erstmals anwenden

Der volkswirtschaftliche Nutzen ist zu mehren und volkswirtschaftliche Schäden sind zu vermeiden, indem über eine städtebauliche Begleitplanung die Integration des Schienenausbaus in sein Umfeld optimiert wird.

Die städtebauliche Begleitplanung zeigt Chancen für eine städtebaulich verträgliche



Integration des Schienenausbaus und insbesondere Handlungsmöglichkeiten zur Vermeidung städtebaulicher Missstände in Gleisnähe auf.

Ziel der städtebaulichen Begleitplanung ist eine kooperative Optimierung des Schienenausbaus 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 Schienenausbaustrecke eine solche städtebauliche Begleitplanung zur Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

11. Lärmschutz städtebaulich integrieren

Städtebaulich integrierbare Lärmschutzmaßnahmen sind zu ermöglichen und vorrangig einzusetzen. Der DB AG ist als Vorhabenträgerin der Abschluss von städtebaulichen Verträgen zur Vereinbarung eines städtebaulichen Lärmschutzes zu ermöglichen. So ersetzt ein 50 Meter langes dreigeschossiges Gebäude entlang der Bahnstrecke akustisch eine ebenso lange sechs Meter hohe Lärmschutzwand. Den eingesparten Betrag (hier etwa 300.000 €) überlässt die DB AG der betroffenen Kommune zur Unterstützung der funktionalen und gestalterischen Verbesserung des Lärmschutzes. So können diese Mittel z.B. für „lärmschluckende“ Fassaden oder transparente Lärmschutzwände zwischen Gebäuden Verwendung finden.

12. Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien gestalten

Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien sind grundsätzlich städtebaulich so verträglich wie möglich zu planen und auszuführen (unter Einhalten der geforderten Lärmschutzwerte und Ausschöpfung technischer Innovationen).

In städtebaulich besonders sensiblen Bereichen sind diese transparent oder zumindest teiltransparent auszugestalten. Dies ist insbesondere für die Sichtbeziehung Bahnhof/ZOB sowie für sehr gleisnahe Gebäude und für die Dammlagen der Strecke erforderlich, um Sichtbeziehungen zu erhalten, Verschattung der Grundstücke zu mindern und/ oder eine erdrückende Wirkung der Wände zu vermeiden).



13. 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.

Konkret geht es um den möglichen Ankauf einzelner Wohnhäusern direkt entlang der Ausbaustrecken für eine lärmrobuste Umnutzung durch kommunale Bauleitplanung.

14. Kreuzungsbauwerke gut gestalten

Zur Sicherung der Siedlungsbeziehungen fordert die Stadt einen regelgerechten Ausbau der Kreuzungsbauwerke (Breite, Höhe, Belichtung), insbesondere für den Rad- und Fußverkehr.

In diesem Zusammenhang kündigt die Stadt Verden ein Verlangen für die Verbreiterung diverser Kreuzungsbauwerke im Streckenverlauf an: Zur menschengerechten Gestaltung und Vermeidung von Angsträumen fordert die Stadt die Durchführung von Gestaltungswettbewerben und ein Budget zur optimierten Beleuchtung und Gestaltung. Schallverstärkende Wirkungen von Tunneln und Überführungen sind grundsätzlich zu vermeiden.

15. Kein Bahnbetriebshof in der Innenstadt

Der von der DB AG geplante Neubau eines Bahnbetriebshofs in der Innenstadt in direkter Nachbarschaft zu Wohnbebauungen wird abgelehnt. Der gesetzlich geforderte Lärmschutz nach TA Lärm mit 40 dB (A) nachts ist an dem Standort für den angrenzenden, höhergelegenen Geschosswohnungsbau in einem allgemeinen Wohngebiet nur mit sehr großem Aufwand zu realisieren. Eine Lkw-Zufahrt über eine öffentliche Straße ist nicht möglich.

Die Lage eines Bahnbetriebshofs inmitten der Kernstadt und in der unmittelbaren Nachbarschaft zu Wohngebieten widerspricht den Anforderungen einer geordneten Stadtentwicklung.

Drei potenziell geeignete Alternativflächen, die gut und kostengünstig durch die Bahn nutzbar wären, sind in geringer Entfernung vorhanden: 1.400 m südlich im Gewerbegebiet Clüversweg befindet sich eine mit Fördermitteln entstandene KLV-Umschlaganlage des kommunalen Eisenbahnunternehmens VWE, im nahegelegenen Industriegebiet Barne ein mit Fördermitteln geschaffener Gleisanschluss und in Wahnebergen ein abseits der Ortschaft gelegenes, untergenutztes Lagegleis.



16. Rückbau nicht benötigter Bahnanlagen

Die Stadt fordert für den aufgegebenen Güterbahnhof im Bereich zwischen Worth und Niedersachsenring einen vollständigen Rückbau der nicht benötigten Bahnanlagen. Die umfangreichen brachliegenden Flächen auf der Ostseite könnten für einen wirksamen, städtebaulich integrierten Lärmschutz für das angrenzende innerstädtische Wohnquartier mit 4.000 Einwohnern genutzt werden. Möglich wäre das Aufschütten von anfallenden Böden zu einer künstlichen Düne als Kompensationsmaßnahme oder der Bau von akustisch optimierten Wohngebäuden als Lärmriegel.

17. 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 auf dem Bahngelände und daran angrenzend zu erhalten. Wo dies bautechnisch nicht möglich ist, sind zeitnah vorgezogene Ersatzpflanzungen mit orts- und landschaftsbildtypischen Gehölzen, insbesondere großkronigen Bäumen vorzunehmen. Die Stadt Verden bietet für vorgezogene Ersatzpflanzungen die Nutzung stadteigener Flächen und den Erwerb geeigneter Flächen gegen die übliche Kostenerstattung an.

Kernforderung 3:

Für den Klimaschutz den Umweltverbund stärken und stadtklimatische Auswirkungen beachten

18. Bahnhof in Dauelsen

Der geplante neue Bahnhof in Dauelsen ist in die Planfeststellung und den Schienenausbau einzubeziehen.

Die Einrichtung eines neuen Bahnhofs in Dauelsen ist Bestandteil des Deutschlandtaktes. Das Land Niedersachsen/die LNVG hat 2015 anhand der vorlegten Machbarkeitsstudie den Bedarf und den volkswirtschaftlichen Nutzen bescheinigt. Der Bau des Bahnhofs Dauelsen ist zudem Gegenstand der Rahmenvereinbarung von Land und DB AG. Die Umsetzung scheitert bisher an fehlenden Gleiskapazitäten. Mit dem geplanten Überwerfungsbauwerk und dem mittigen Wendegleis im Bahnhof Verden erfolgt eine deutliche Optimierung im Knoten Verden. Diese zusätzlichen Gleiskapazitäten sind anteilig für eine Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bereitzustellen. Gemäß den BdR vom DSN ist mit der Umsetzung der Ausbaustrecken im Alpha-E der SPNV quantitativ und qualitativ zu verbessern.



Das Überwerfungsbauwerk mitten in der Ortschaft Dauelsen wird nur Akzeptanz finden, wenn der Bahnhof realisiert wird.

19. Barrierefreier Zugang zum Bahnhof Verden

Für einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof Verden aus den nordöstlichen Stadtteilen und der nördlichen Innenstadt über den Holzmarktunnel wird der Bau eines weiteren Aufzugs auf den zentralen Mittelbahnsteig (künftig mittiges Wendegleis für Nahverkehrszüge) gefordert.

Auch diese Forderung trägt zur Verbesserung der Anbindung der Stadt an den SPNV bei. Zur sinnvollen Anordnung der Gleise für eine nutzerfreundliche und barrierefreie Zugänglichkeit sowohl der Fernverkehrs- als auch der Nahverkehrsgleise muss die DB AG frühzeitig eine Bahnhofsplanung mit der Stadt abstimmen.

20. Option „Schienenbus“

Für die Ausbaustrecke Rotenburg-Verden ist die Option eines Schienenbusses offenzuhalten, indem ein späterer Bau von Haltepunkten in den Ortschaften nicht erschwert wird. Als geeignete Standorte für die möglicherweise langfristig sinnvollen Haltepunkte bieten sich die ehemaligen Bahnhöfe an. Im Verdener Stadtgebiet betrifft dies den ehemaligen Bahnhof Walle.

21. Regionaler Radschnellweg

Zur Sicherung von Siedlungsbeziehungen und zur Förderung des Radverkehrs im Sinne des Klimaschutzes plant die Stadt eine Verlängerung der Radroute von Dörverden zum Bahnhof Verden und weiter bis zur Berufsschule in Dauelsen. Diese Radroute soll Teil eines regionalen Radschnellwegs (Dörverden-Verden-BBS-Langwedel-Achim-Bremen) werden, hierzu wird der erste Bauabschnitt in der Stadt Achim bereits mit Bundesfördermitteln geplant. Für den regionalen Radschnellweg ist parallel zum Schienenausbau im Bereich zwischen Bahnhof und Bürgerpark eine mindestens 4 Meter breite Trasse freizuhalten und der Tunnel „Grüner Jäger“ zur Querung normgerecht zu erneuern.

22. 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 dagegen sprechen.

Eine solche Begrünung aller Lärmschutzwände zur Bebauung hin sowie auch zur



Landschaft ist zugleich ein Schutz vor Vandalismus und für die gestalterische Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild und die öffentliche Akzeptanz von großer Bedeutung.

23. Analyse und Ausgleich zum Stadtklima

Lärmschutzwände in den geplanten Dimensionen werden die Frisch- und Kaltluftzufuhr an vielen Stellen im Stadtgebiet (z. B. aus dem Stadtwald in die Innenstadt) unterbrechen. Daher ist für die Planfeststellung eine vertiefende Analyse zum Stadtklima zu erstellen.

Wirksame Ausgleichsmaßnahmen sind besonders vor dem Hintergrund der Auswirkungen des Klimawandels und der damit einhergehenden zunehmenden Sommerhitze zu realisieren. Exemplarisch sind hier für das innerstädtische Wohngebiet *Ludwigstraße* neue Stadtgrünflächen als Ersatz auf nicht mehr benötigten in der Nachbarschaft befindlichen bahneigenen Flächen zu nennen. Die Stadt Verden ist bereit, die Anlage, die Entwicklung, die Pflege und die Unterhaltung dieser neuen Grünflächen gegen Kostenerstattung zu übernehmen.

Eingabe der Gemeinde Westerwalsede zur parlamentarischen Befassung

Schienenprojekt

ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover



Gemeinde Westerwalsede
Zur Beekwiese 2
27386 Westerwalsede



Der Samtgemeindebürgermeister

Samtgemeinde Bothel
Horstweg 17
27386 Bothel

Landkreis Rotenburg, Gemeinde Westerwalsede

Die Gemeinde Westerwalsede, Samtgemeinde Bothel, grenzt mit dem Ortsteil „Bahnhof“ zwischen Strecken-km 15,4 und km 16,2 unmittelbar südöstlich an die Bahnstrecke Rotenburg(Wümme) – Verden.

Nach der ausführlichen Vorstellung der Planungen der DB Netz AG für den Ausbau der Strecke anhand umfangreicher Präsentationen wurden die Auswirkungen des Projekts in Rat und Bürgerschaft der Gemeinde umfassend erörtert. Insbesondere die Auswirkungen des Lärms und die aus den vorgestellten Schallschutzmaßnahmen resultierenden Auswirkungen auf Lichtverhältnisse, Landschaftsbild und Verkehrssituation wurden ausführlich betrachtet.

Folgende unabdingbaren Anforderungen zur Verbesserung des Entwurfs der DB Netz AG für den Lärmschutz wurden aufgestellt und sind als Bedingungen der Region für eine einvernehmliche Umsetzung des Bahnausbaus zu erfüllen:

1. Verlängerung und Erhöhung der Schallschutzwand

- a. Verlängerung / Erhöhung der Schallschutzwand (SSW) nach Norden, so dass der Bereich „Pumberg“ und die letzten Häuser im Ortsteil Bahnhof, südliches Ende der Ringstraße, von der Senkung der Maximalschallpegel in Schlafräumen profitieren. Die in Tabelle 1 angenommen Verlängerungstrecken für die Schallschutzwände sind unzureichend und den örtlichen Anforderungen anzupassen.
- b. Verlängerung / Erhöhung der Schallschutzwand (SSW) nach Süden, so dass bei geschlossenem Bahnübergang die Wohnhäuser des Bereichs „Am Bahnhof“, „Bahnhofstraße“ und „Gewerbestraße“ zusätzlich profitieren.

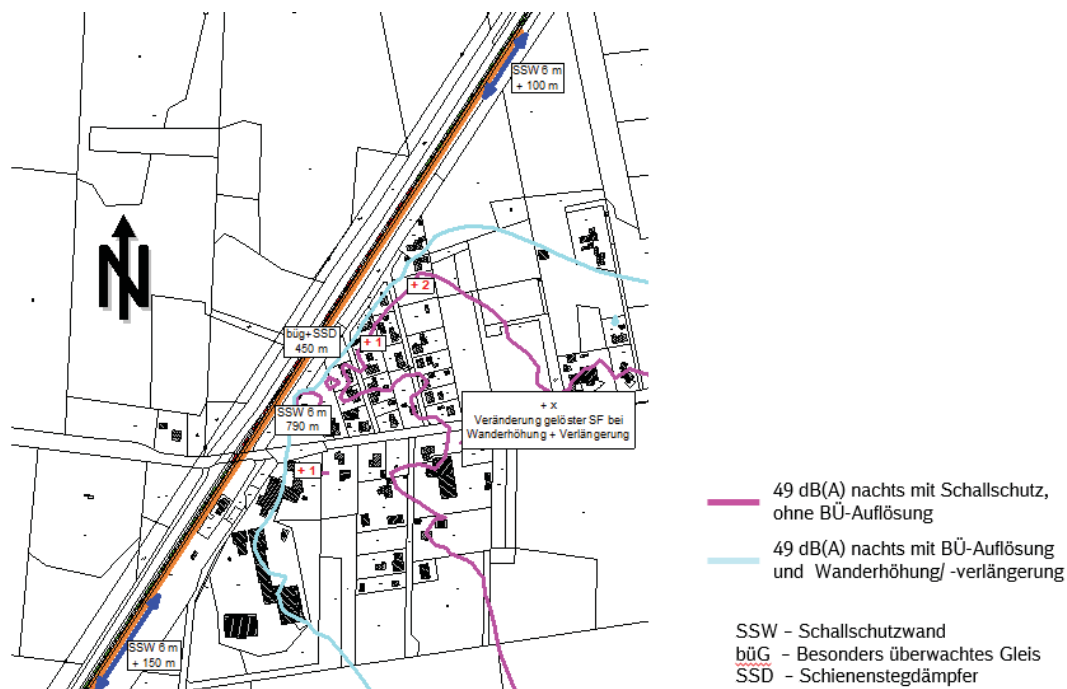
Durch die Verlängerungen und Erhöhungen der im Rahmen der gesetzlichen Planung ermittelten Schallschutzwände nach Norden und Süden des mittig der Strecke 1745 gelegenen Bahnüberganges in Westerwalsede würden nach Berechnungen der DB-Netz AG folgende Baukosten entstehen:

Länge (m)	Streckenabschnitt		Länge (m)	Kosten (Mio. €)
	von km	bis km		
Verlängerung SSW 6 m nach Süden	15,37	15,52	150	1,34
Verlängerung SSW 6 m nach Norden	16,17	16,27	100	
Erhöhung Schallschutzwand von 5m auf 6m	15,52	15,72	200	

Tabelle 1: Übersicht Kosten aktive Schallschutzmaßnahmen in Westerwalsede

Durch die Erhöhung und Verlängerung der Schallschutzwand nach Norden und Süden werden zusätzlich zur gesetzlichen Planung 4 weitere Schutzfälle unmittelbar gelöst (siehe Abbildung 1). Darüber hinaus profitieren die Wohngebäude in den Straßen „Pumberg“, „Am Pumberg“, „Süderwalseder Straße“.

Abbildung 1: Auswirkung Verlängerung SSW nach Norden und Süden



2. Konfliktfall Gebäude „Bahnhofstraße 1“

Das Wohnhaus Bahnhofstr. 1 ist das einzige Wohngebäude des Ortsteils „Bahnhof“, das westlich der Bahnstrecke besteht. Die Möglichkeit der Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen wurde durch die DB Netz AG geprüft.

Um das Haus schallschutztechnisch aktiv zu schützen, wäre eine Schallschutzwand auf der bahn-linken Seite in der Länge von 220 Metern und mit einer Höhe von 5 Metern notwendig. Die Auflösung des Bahnübergangs bei km 15,777 wäre Voraussetzung für die Umsetzung.

Die Baukosten für diese Maßnahme würden sich auf ca. 0,586 Mio Euro belaufen.

Die Gemeinde Westerwalsede unterstützt die Forderung, in trilateralen Verhandlungen (Projektträger – Eigentümer – Gemeinde) die Übernahme von Gebäude und Grundstück durch die DB Netz AG oder die Gemeinde im Rahmen des Projekts zu erzielen, um die unverhältnismäßigen Kosten für den Lärmschutz durch eine Freistellung des Gebäudes und

langfristig eine vollständige Vermeidung von Wohnbebauung westlich der Bahnlinie zu erreichen.



Abbildung 2: Wohnhaus Bahnhofstraße 1, Westerwalsede

3. Auflösung des Bahnübergangs „Bahnhofsstraße“ (K220) bei Bahnkilometer 15,725

3.1. Ausgangssituation

Sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung der Ausbreitung von Lärm in den Ortsteil „Bahnhof“ der Gemeinde Westerwalsede werden durch den offenen, höhengleichen Bahnübergang im Verlauf der Bahnhofstraße (Kreisstraße 220) in ihrer Wirkung konterkariert. Dies gilt nicht nur für die unmittelbar angrenzenden Straßenzüge Ringstraße, Bahnhofstraße, Gewerbestraße, sondern darüber hinaus in abgeschwächter Weise auch für die Straßen Birkenweg, Zum Sporthaus und Pumberg am westlichen Rand des Kernorts Westerwalsede. Ebenfalls betroffen sind

potentielle Entwicklungsflächen der Gemeinde für Wohnbebauung zwischen dem Ortsteil Bahnhof und dem Ort Westerwalsede.

Es ist zu befürchten, dass die zur Berechnung der Lärmbelastung durch das Ausbauprojekt aufgeführten Zugzahlen mittelfristig übertroffen werden. Zu erwarten ist nicht nur mehr planmäßiger Bahnverkehr, die wichtige Funktion als Ausweichstrecke für die Strecke Hamburg – Uelzen – Hannover wirkt sich schon heute stark auf die tatsächlichen Zugzahlen aus. Sollten sich die derzeitigen Schwierigkeiten bei der Umsetzung des östlichen Teils des Projekts „Alpha-e / Bahnprojekt Hamburg – Bremen - Hannover“ nicht zeitnah lösen lassen, wären weitere Verlagerungen insbesondere von Güterverkehr auf diese Strecke zu erwarten.

Zusätzlicher Lärm entsteht nicht nur durch die zusätzlichen Züge, sondern auch durch die Warnsignale der Beschränkung und die am Bahnübergang stehenden und anfahrenden KFZ bei häufigeren und längeren Schließungszeiten. Der höhengleiche Bahnübergang bedingt darüber hinaus die Beschränkung der Durchfahrtsgeschwindigkeit für die Züge und verursacht Wartungs- und Unterhaltungskosten für die Signaltechnik.

3.2 Lösungsansatz: Erweiterte Schallschutzwände

Die räumlichen Gegebenheiten im Verlauf der K 220 östlich des Übergangs sind beengt. Eine Verschwenkung der Fahrbahn vor dem Übergang und die Errichtung einer parallel zur Bahnstrecke versetzten Lärmschutzwand sind unter Berücksichtigung der Kurvenradien für LKW und Busse sowie der unübersichtlichen Situation im Sichtdreieck des Bahnübergangs nicht zulässig. Die trichterartige Erweiterung des Übergangsbereichs mit beidseitig der Kreisstraße angeordneten Schallschutzwänden, rechtwinklig zur Bahnstrecke, würde die Verschattung und optische Einengung der Anlieger-Grundstücke erheblich verstärken, die Zufahrtssituation für die Flurstücke 100/43 und 100/52 sowie 114/7 (mit ehem. Bahnhofsgebäude) wäre nicht zu lösen. Die Problematik der Lärm- und Abgasentwicklung durch die wartenden KFZ wäre nur zum Teil entschärft.

Diese Option ist somit nicht durchführbar und zu verwerfen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3.3 Lösungsansatz: Ortsumfahrung und südliche Überführung

Zur Verringerung der Lärmbelastung in der Ortschaft Westerwalsede wurde auf Anfrage der Samtgemeinde Bothel vom 19.02.2019 die Auflösung des Bahnübergangs „Bahnhofsstraße“ bei Bahnkilometer 15,725 inklusive einer Straßenüberführung (SÜ) als Ersatzmaßnahme im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vom 11. März 2019 durch die DB Netz untersucht.

Bei der betrachteten Variante sollte eine neue SÜ südlich des bisherigen Bahnübergangs bei km 15,440 hergestellt werden (siehe Abbildung 3). Die Baukosten (inkl. 30 % Risikozuschlag) für diese Maßnahme würden sich auf insgesamt ca. 2 Mio Euro zzgl. Straßenbau-Kosten belaufen.



Abbildung 3: Schließung Bahnübergang in Westerwalsede inkl. Ersatzmaßnahme (Straßenüberführung)

Durch die Schließung des Bahnübergangs in Westerwalsede und die entsprechende Ersatzmaßnahme (siehe Abbildung 3) wären die Wegebeziehungen der Fußgänger und Radfahrer als nicht zumutbar einzustufen. Aufgrund dessen sollte an der Stelle des geschlossenen Bahnübergangs ein Personentunnel geplant und umgesetzt werden. In der Abbildung 4 wird eine mögliche Darstellung zur Umsetzung eines solchen Tunnels aufgezeigt. Die Baukosten (inkl. 30 % Risikozuschlag) würden sich hierbei auf insgesamt ca. 4,116 Mio Euro belaufen.

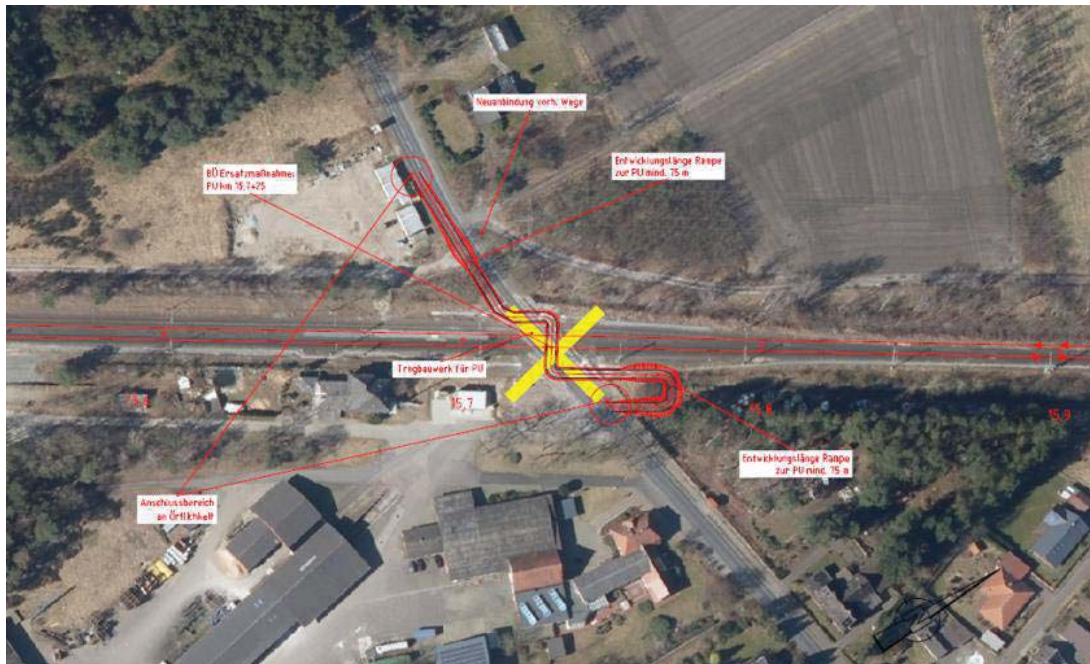


Abbildung 4: Tunnel als Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger in Westerwalsede

Zur Abwägung dieser Lösung wurde auch eine Umfahrung nördlich des Ortsteils Bahnhof kurz betrachtet. Hier sprechen verschiedene naturschutzfachliche Aspekte gegen eine neue Straßenführung und die Errichtung einer Straßenüberführung. Die zu- und abführende Kreisstraße würde durch Wald und feuchte Niederungsflächen führen. Die Zerschneidungswirkung der Straße, der Flächenverbrauch in wertvollen Landschaftsbestandteilen und nicht zuletzt der anmoorige Untergrund würden erhebliche Kosten und kaum auszugleichende ökologische Eingriffe in Natur und Landschaft verursachen.

Hinzu kommt die deutlich ungünstigere verkehrliche Anbindung. Die Relationen Westerwalsede- Ahausen und Westerwalsede – Rotenburg werden bereits über die Süderwalseder Straße / Auf dem Adel (Kreisstraße 205) - Bunte ausreichend abgebildet, die Anknüpfung Richtung Eversen und Verden würden durch den nördlichen Umweg jedoch deutlich verschlechtert. Diese nördliche Alternative ist daher zu verwerfen.

Eine Südliche Umfahrung der Ortslage Westerwalsede Bahnhof, optional einschließlich der Verlegung der K 205 und K 220 südlich des Kernorts Westerwalsede, wurde als eine Lösung betrachtet, die machbar ist und breite Unterstützung der betroffenen Anwohner erhält.

Erste Biotopkartierungen und Untersuchungen zu geschützten Arten im Verlauf der Ausbaustrecke haben jedoch ergeben, dass diese Lösung aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft für nicht genehmigungsfähig (vgl. BNatSchG §

13 i.V.m. BImSchG § 41 Absatz 2 und § 42) zu erachten ist und ebenfalls keine Aussicht auf Umsetzung hat.

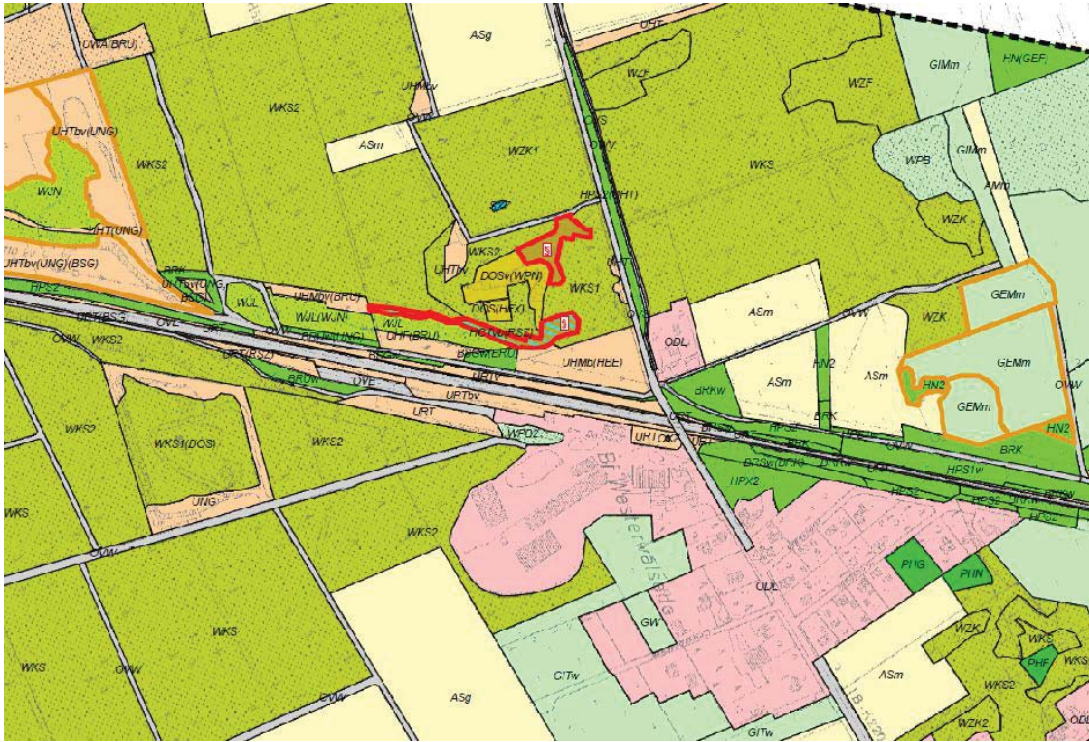


Abbildung 5: Ausschnitt der Biotoptypen-Kartierung mit trockenen Ruderalfluren, jungem Laubwald und geschützten Biotoptypen §30BNatSchG

3.4 Lösungsansatz Straßenunterführung K220

Nach Abwägung aller örtlichen Rahmenbedingungen und unter ausdrücklicher Berücksichtigung des Aspekts der Wirtschaftlichkeit verbleibt aus Sicht der Gemeinde Westerwalsede als einzig vertretbare Lösung für die Querung der K220 die Errichtung einer Unterführung an Stelle des höhengleichen Bahnübergangs.

Alle wichtigen Aspekte zur Akzeptanz des Ausbau-Projekts können mit dieser Lösung erfüllt werden:

1. Schließung der Schallschutzwand und somit effektiver und nachhaltiger Schutz aller Anwohner vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen
2. Entfall sämtlicher akustischer Störungen durch Zugsignale und Signale der Schrankenanlage eines höhengleichen Übergangs
3. Entfall der Beeinträchtigungen durch Brems- und Anfahrgeräusche sowie durch Emissionen der wartenden KFZ vor den geschlossenen Schranken

4. Minderung der Schallemissionen des KFZ-Durchgangsverkehrs durch die Absenkung der Fahrbahn im Bereich der Rampenanlagen
5. Vollständige Aufhebung der KFZ-Wartezeiten bei Querung des Schienenweges
6. Optimierung der Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer auf Schiene, Straße und (Rad)-Weg.
7. Kein zusätzlicher Landschaftsverbrauch, keine Inanspruchnahme wertvoller landwirtschaftlicher oder naturschutzrelevanter Flächen
8. Erhalt der gewachsenen Infrastruktur-Anbindungen der K220 im Ortsteil Bahnhof

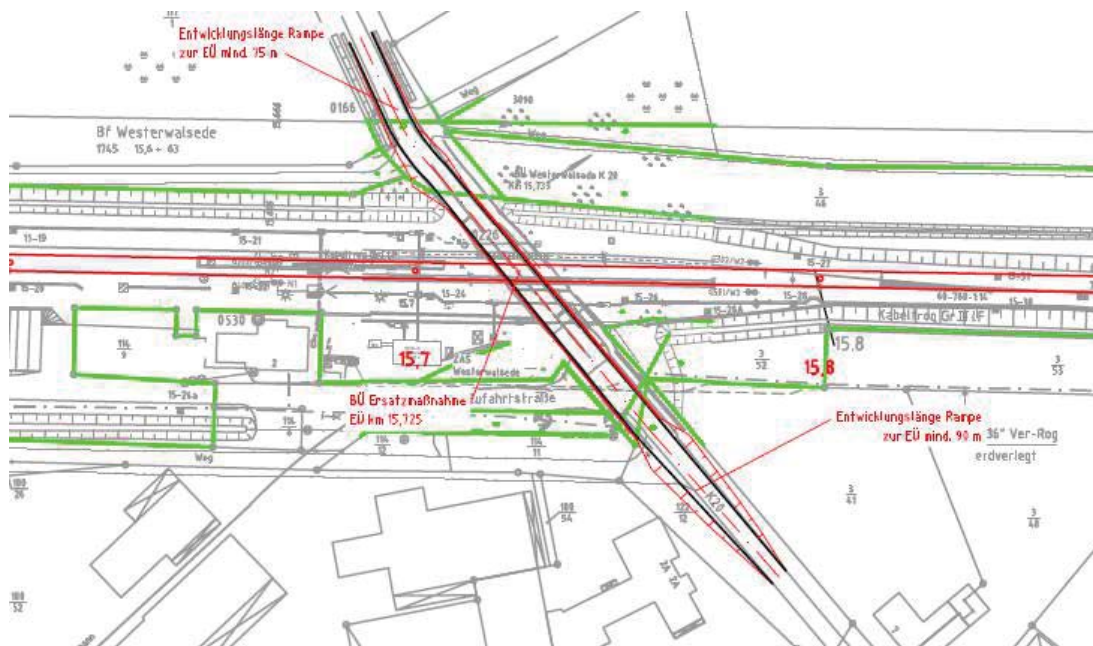


Abbildung 6: Vorplanung Unterführung Westerwalsede

Nach freundlicher Einschätzung der DB Netz AG ist „die Umsetzung der Unterführung(.....) möglich. Diese Einschätzung basiert zunächst aufgrund der groben Machbarkeitsstudie ausschließlich auf Basis der Platzverhältnisse.“

Bei der weiteren Planung für die Unterführung sind einige wichtige Rahmenbedingungen zu beachten:

Für das Grundstück Bahnhofstrasse 2/2a sowie die dahinter liegenden Gewerbeansiedlungen ist die Erschließung im Einvernehmen mit den Anliegern zu sichern. Sollten sich auf Grund der räumlichen Rahmenbedingungen technische Probleme ergeben, sind Alternativen in Abstimmung mit der Gemeinde Westerwalsede und den Anliegern zu erarbeiten, der durchgehende Schallschutz und damit die Schließung des höhengleichen Bahnübergangs bleibt prioritäres Ziel der Gemeinde.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Weitere Rahmenbedingungen wie Bodenverhältnisse etc. müssen in den weiteren Leistungsphasen detailliert geprüft werden.

Die Unterführung ist so zu gestalten, dass durch moderne Beleuchtung und eine möglichst offene, weite und übersichtliche Architektur und Farbgebung ein gut einsehbares, helles Bauwerk entsteht.



Abbildung 7: Beispiel für ein gelungenes Unterführungsbauwerk, Bahnhof Lingen

Die Grobkosten könnten sich nach Auskunft der DB Netz AG auf der Basis einer ähnlichen Betrachtung in Holtum (Geest) auf ca. 11 Mio. € Baukosten belaufen (inkl. 30 % Risikopauschale) belaufen.

Eine Abwägung der Kosten dieser Lösung ist seitens der Gemeinde Westerwalsede auf Grund fehlender Daten zum Einsparpotential durch den Entfall des höhengleichen Übergangs, dessen Wartung und technische Unterhaltung, nicht möglich. Zu berücksichtigen ist außerdem das mit der Forderung verknüpfte Zugeständnis der Gemeinde Westerwalsede, auf die bisherige Unterführung „Pumberg“ nördlich des Ortes zu verzichten, wenn über eine schienenparallele Straße die landwirtschaftlichen Flächen westlich der Bahn erschlossen werden.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Bei der Gesamtbetrachtung sowohl der Kostensituation als auch der politisch relevanten Entscheidungsparameter ist nicht zuletzt zu berücksichtigen, dass sich die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Westerwalsede, sowohl die Anwohner als auch die landwirtschaftlichen Nutzer der angrenzenden Flächen, im Zuge eines sorgfältig geführten Informations- und Meinungsbildungsprozesses mit freundlicher Unterstützung der DB Netz AG für diese Lösung der künftigen Verkehrs- und Lärmsituation im Ort entschieden haben. Unwägbarkeiten und potentielle verzögernde Details zu Flächenerwerb, juristischen Auseinandersetzungen mit Anwohnern und betroffener Kommune können vermieden werden. Diese Lösung bedeutet somit einen weitreichenden gesellschaftlichen Konsens, der von den Gremien der Gemeinde, der Samtgemeinde Bothel und des Landkreises Rotenburg mitgetragen wird. Somit ergibt sich die Chance, ein erstes, unverzichtbares Teilprojekt des Ausbauprojekts HH-HB-H (Alpha-e) in die Ausführungsplanung zu führen.

Eine Lösung der örtlichen Situation im Konsens birgt darüber hinaus die Chance als Pilot- und Vorreiter für die nachfolgend zu lösenden Fragen im Gesamtprojekt zu fungieren.

Aufgestellt:

Bothel, Dienstag, 22. September 2020

Dirk Eberle

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.



Anlage 4

Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

DB Netz AG

Regionalbereich Nord

I.NI-N-A-R

Hannover, den 26.02.2021

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Der ausgegraute und durchgestrichene Sachverhalt wurde ursprünglich formuliert, jedoch seitens der Region wieder verworfen.

* nominale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 % und Planungskosten 26 %)
** reale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 %)

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	1	AG Anrainerkommunen	WHO-Werte einhalten	Ein bestmöglicher Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm ist in allen von einem Verkehrszuwachs betroffenen bewohnten Gebieten nach den WHO-LEITLINIEN UMGEBUNGSLÄRM zu realisieren.	1.383 Mio.-EUR	Auf einen Vollschutz mit Umsetzung einer Stahlbetoneinhausung wird seitens der Region verzichtet. Die Umsetzung der WHO Leitlinien sollen auf Wunsch der Anrainerkommunen bestmöglich durch die Maßnahmen aus den Kernforderungen 1.2 und 1.3 erreicht werden.
	2	AG Anrainerkommunen	Vollschutz gewährleisten	Für die Wohngebiete ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten (sog. Vollschutz).	58,9 Mio. EUR	Stadt Verden (31,5 Mio. EUR): - Schallschutzgalerie 4.725 m Länge - Schallschutzwand 9.240 m Länge Gemeinde Kirchlinteln (5,7 Mio. EUR): - Schallschutzwand 2.455 m Länge Stadt Rotenburg (21,7 Mio. EUR): - Schallschutzgalerie 3.320 m Länge - Schallschutzwand 1.225 m Länge
	3	AG Anrainerkommunen	Gesunden Schlaf ermöglichen	Als Ergänzung zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist ein Zuschuss in Höhe von 75 % für passiven Lärmschutz (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“ u.a. anzubieten.	11,5 Mio. EUR	Passive Schallschutzmaßnahmen in ca. 1330 Fällen in Stadt Verden, 200 in Gemeinde Kirchlinteln, 100 in Stadt Rotenburg und 70 in der Gemeinde Westerwalsede und Gemeinde Ahausen

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Moneitäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	4	Stadt Verden	Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen	Aufhebung des Bahnübergangs "Scharnhorster Straße" inkl. Ersatzmaßnahme (Personenunterführung, Straßenüberführung und den durchgehenden Schallschutz an Stelle des Bahnübergangs (beidseitige Schallschutzwand)).	16,2 Mio. EUR	Personenunterführung (PU) soll auf 4,5 bis 5 Meter Breite gebaut werden, als in der Machbarkeitsstudie der DB Netz AG geplant → Kosten für PU um 50 % erhöht, Straßenüberführung inkl. Straßenanbindung
	5	Gemeinde Kirchlinteln	Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen	Forderung nach Aufhebung der BÜs "Föscheberg K21" und "Holtumer Dorfstraße K11". Außerdem eine Verlegung der Kreisstraßen K 11 und K 21 sowie die Errichtung zweier alternativer Quermöglichkeiten in Form von Eisenbahnüberführungen (inkl. Anbindung der K21 an den Föscheberg).	45,3 Mio. EUR	2 Eisenbahnüberführungen inkl. Straßenanbindung
	6	Gemeinde Westerwalsede	Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen	Auflösung des Bahnübergangs in Westerwalsede inkl. Ersatzmaßnahme an Ort und Stelle	20,1 Mio. EUR	Eisenbahnüberführung inkl. Straßenanbindung

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	7	AG Anrainerkommunen	Gesamtärm- betrachtung	Gesamtärm Betrachtung inkl. Straßenverkehrslärm in den vom Ausbauprojekt betroffenen Bereichen (insbesondere in Dauelsen und Walle) ist zu ermitteln und bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.		Forderung ist im bestehenden gesetzlichen Rahmen nicht erfüllbar. Die Art und Weise einer verkehrsträgerübergreifenden Summenpegelbildung und -beurteilung ist von der Politik zu entscheiden.
	8	AG Anrainerkommunen	Schutz der „Ruhigen Gebiete“	Die gemäß EU- Umgebungsrichtlinie ausgewiesenen Ruhigen Gebiete sind vor einer Zunahme der Lärmbelastung zu schützen.	13,3 Mio. EUR	Aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Ruhigen Gebiete "In der Ahe" in Rotenburg (7,2 Mio. EUR) und "Golfplatz Walle" in Verden (6,1 Mio. EUR)
	9	AG Anrainerkommunen	Lärmschutzwände und Lärmschutz- galerien gestalten	Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien sind städtebaulich so verträglich wie möglich zu planen und auszuführen (unter Einhalten der geforderten Lärmschutzwerte und Ausschöpfung technischer Innovationen). In städtebaulich besonders sensiblen Bereichen sind diese transparent oder zumindest teiltransparent auszugestalten.	35,8 Mio. EUR**	Kostenannahme 5 Mio. € pro Planfeststellungsabschluss

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	10	AG Anrainerkommunen	Begrünung der Lärmschutzwände/ Erneuerbare Energien	Alle nicht transparenten Lärmschutzwände auf der bahnbegleitenden Seite sind durchgehend zu begrünen, sofern keine akustischen Gründe dagegensprechen. Alternative: Photovoltaikan- lagen auf den Lärmschutzwänden	7,2 Mio. EUR	Es gibt keine zugelassenen Systeme, die Begrünung /Berankung von Schallschutzwänden erlauben. Grünstreifen (Beetbepflanzungen). Verfügbarkeit der Flächen nicht untersucht und in den Kosten nicht berücksichtigt.
	11	Stadt Verden	Bahnhof Verden	„Schallschluckende“ Ausgestaltung der Bahnsteigkante, ein „schallschluckender“ Witterungsschutz über die gesamte Länge der Bahnsteige und/oder eine teilweise oder vollständige „Einhausung“ mit einer Bahnhofshalle aus transparenten Elementen ist zu untersuchen/umzusetzen. Niedrigen Schallschutzwänden an der Bahnsteigkante sind zu prüfen.	13,3 Mio. EUR	Galeriebauwerk mit beidseitiger Auskrantung am Bahnsteig B (7,3 Mio. EUR) und hochabsorbierende Bahnsteigkanten für Bahnsteig B 330 Meter lang (6 Mio. EUR) Niedrige Schallschutzwände direkt auf den Bahnsteigkanten sind in der Form in Deutschland nicht bekannt, daher kein Ansatz.
	12	Stadt Verden	Lärmschutz für Abstellgleise	Die Abstellgleise im Bahnhof Verden sind mit einem aktiven Lärmschutz gemäß den Anforderungen der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (etwa als Einhausung) auszustatten.	2 Mio. EUR	35% der Baukosten von Schallschutzwänden zusätzlich als Puffer. Untersuchung nach der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ erfolgt im gesetzlichen Rahmen in der Entwurfsplanung.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Moneitäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	13	Gemeinde Westerwalsede	Verlängerung und Erhöhung der Schallschutzwand	Forderung nach Verlängerung/ Erhöhung der Schallschutzwand nach Norden und Süden (die untersuchten Schallschutzwände sind unzureichend und den örtlichen Anforderungen anzupassen), Verlängerung/ Erhöhung der Schallschutzwand nach Süden.	3 Mio. EUR	Schallschutzwandverlängerung (250 m Länge) Schallschutzwanderhöhung (200 m Länge)
	14	Gemeinde Ahausen	Aktive Lärmschutz- maßnahmen	Für die Gemeinde Ahausen werden aktive Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge für den betroffenen Abschnitt gefordert.	3,8 Mio. EUR	Schallschutzwand (5 m Höhe 450 m Länge), besonders überwachtes Gleis (550 m Länge), Schienenstegdämpfer (550 m Länge)
	15	Stadt Rotenburg	Aktiver Lärmschutz	Forderungen nach einer Lärmschutzwand im Ortsteil Unterstedt für den Bereich Westermoor.	3,6 Mio. EUR	Schallschutzwand (5 m Höhe und 600 m Länge)
2	1	AG Anrainerkommunen	Erschütterungen und sekundären Luftschall beachten	Forderung nach einem durchgehenden Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile nach dem Stand der neuesten Technik.	17,7 Mio. EUR	Durchgehend elastisch bescholtte Schwellen
3	1	Stadt Verden	Barrierefreier Zugang zum Bahnhof Verden	Forderung nach einem weiteren Aufzug auf dem zentralen Mittelbahnsteig.	0,5 Mio. EUR	

Kf. Nr	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Moneitäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4	1	AG Anrainerkommunen	Kreuzungs- bauwerke gut gestalten	Forderung nach einem Budget zur optimierten Beleuchtung und Gestaltung (Höhe, Breite) der Kreuzungsbauwerke. Den Kommunen ist ein Budget für Gestaltungswettbewerbe und zur optimierten Beleuchtung und Farbgestaltung zur Verfügung zu stellen. Konkrete Maßnahmen folgen mit einem Verlangen.	2,3 Mio. EUR	In den Kosten ausschließlich Bauwerke im Bereich Verden berücksichtigt. 5% von den Baukosten der Bauwerke
	2	Stadt Verden	Regionaler Radschnellweg	Für den regionalen Radschnellweg ist parallel zum Schienenausbau im Bereich zwischen Bahnhof und Bürgerpark eine mindestens vier Meter breite Trasse freizuhalten und der Tunnel „Grüner Jäger“ zur Querung normgerecht zu erneuern.	0,2 Mio. EUR	5 % von den Baukosten des Tunnels "Grüner Jäger".
	3	Gemeinde Kirchlinteln	Höhengleiche Bahnübergänge ersetzen	Desweiteren sind zwei EÜs "Wedehof" und "Holtumer Moor" zu schließen und stattdessen den Wirtschaftsweg entlang der Bahnlinie auszubauen.	5,9 Mio. EUR	In den Kosten enthalten: Rückbau Wedehof inkl Ausbau Wirtschaftsweg. Eine naturschutztechnische Abwägung erfolgen in der Entwurfsplanung.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Moneitäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
5	1	AG Anrainerkommunen	Städtebauliche Begleitplanung als neues Planungs- instrument erstmal anwenden	Forderung nach einer städtebaulichen Begleitplanung, die die Integration des Schienenausbaus in sein Umfeld optimieren und zur Gewährleistung einer nachhaltigen und zukunfts- fähigen Siedlungsentwicklung sowie die Nutzung kommunaler Planungshoheiten zur Entwicklung lärmrobuster Nutzungen entlang der Schienenstrecke dienen soll.	0,4 Mio. EUR**	Kostenkalkulation seitens der Stadt Verden eingereicht.
	2	AG Anrainerkommunen	Lärmschutz Städtebaulich integrieren	Städtebaulich integrierbare Lärmschutzmaßnahmen sind zu ermöglichen. Z.B. ein 50 Meter langes dreigeschossiges Gebäude entlang der Bahnstrecke als Ersatz für eine ebenso lange sechs Meter hohe Lärmschutzwand. Oder z.B. für „lärmschluckende“ Fassaden oder transparente Lärmschutzwände zwischen Gebäuden.	keine Mehrkosten	Juristisch-planrechtliches Thema. Zuständigkeitsbereich der Stadt Verden.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
5	3	AG Anrainerkommunen	Optische Kompensation	Forderung nach Erhalt aller aktuell vorhandenen Bäume und Hecken auf dem Bahngelände und daran angrenzender Flächen (soweit möglich). Wo dies nicht möglich ist, sind zeitnah vorgezogene Ersatzpflanzungen mit orts- und landschaftsbildtypischen Gehölzen vorzunehmen.	keine Mehrkosten	Verweis auf den landschaftspflegerischen Begleitplan in der Entwurfsplanung.
	4	AG Anrainerkommunen	Option Haltepunkte und „Schienenbus“	Für die Ausbaustrecke Rotenburg-Verden ist die Option eines Schienenbusses offenzuhalten, indem ein späterer Bau von Haltepunkten in den Ortschaften nicht erschwert wird. (z.B. in Walle, Holtum Geest/ehemaliger Bahnhof bzw. ehemalige Bahnhöfe entlang der Strecke).	keine Mehrkosten	Der zweigleisige Ausbau steht einer späteren Reaktivierung von Haltepunkten nicht entgegen.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Moneitäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
5	5	AG Anrainerkommunen	Analyse und Ausgleich zum Orts-/ Stadtklima	Für die Planfeststellung ist eine vertiefende Analyse zum Stadtklima zu erstellen. Wirksame Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Anlegen von Grün- flächen) sind zu realisieren. Die Stadt Verden übernimmt dabei gegen Kostenerstattung die Entwicklung, die Pflege und die Unterhaltung der Anlagen.	keine Mehrkosten	Verweis auf den landschaftspflegerischen Begleitplan in der Entwurfsplanung.
	7	AG Anrainerkommunen	Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsma- ßnahmen	Möglichen Ankauf einzelner Wohnhäuser direkt entlang der Ausbaustrecken für eine lärmrobuste Umnutzung durch kommunale Bauleitplanung ermöglichen. Hierzu wird ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität gefordert.	26,8 Mio. EUR**	

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
5	8	Gemeinde Westerwalsede	Konfliktfall Gebäude „Bahnhofstraße 1“	Das Wohnhaus Bahnhofstr. 1 ist mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu schützen. Es ist auch denkbar die Übernahme von Gebäude und Grundstück durch die DB Netz AG oder die Gemeinde im Rahmen des Projekts zu erzielen.	0,5 Mio. EUR	Kosten für den Ankauf des Gebäudes und des Grundstückes. Dafür Verzicht auf die Forderung nach aktivem Lärmschutz (Schallschutzwand in 5 m Höhe und 220 m Länge, 1,3 Mio. EUR).
	9	Stadt Verden	Kein Bahn- betriebshof in der Innenstadt	Der von der DB AG geplante Neubau eines Bahn- betriebshofs in der Innenstadt in direkter Nachbarschaft zu Wohnbebauungen wird abgelehnt.		Im Rahmen der Vorplanung ist kein neuer Bahnbetriebshof geplant, sondern ein Tausch der bestehenden Anlagen (Abstellgleise der DB Netz AG auf die Ostseite bzw. Abstellgleise der Nord-West Bahn auf die Westseite - Spurplanoptimierung-). Die Anregungen der Stadt Verden wurden und werden in den weiteren Planungsschritten geprüft.
	10	Stadt Verden	Rückbau nicht benötigter Bahnanlagen	Forderung nach einem vollständigen Rückbau der nicht benötigten Bahnanlagen.		Es gibt nach dem heutigen Planungsstand keine nicht benötigten Gleisanlagen.
	11	Stadt Verden	Bahnhalt in Dauelsen	Der geplante neue Bahnhalt in Dauelsen ist in die Planfeststellung und den Schienenausbau einzubeziehen.	keine Mehrkosten	Aus der Sicht der geplanten Vorzugsvariante im Bahnhof Verden steht der Umsetzung des Bahnhaltes in Dauelsen baulich nichts entgegen. Zuständigkeitsbereich Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
				Kernforderungen insgesamt	288,3 Mio. EUR	



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Prüfbericht

Empfehlung parlamentarische Befassung

Bearbeitung: Martin Hinz
Telefon: +49 (228) 9826-245
Telefax: +49 (228) 9826-9199
E-Mail: HinzM@eba.bund.de
Ref41-Grundsatz@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 04.03.2021

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

4120-4F03B0283/003-4103#001-013

Betreff: ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover
ABS Rotenburg - Verden
Empfehlung an das BMVI auf Grundlage § 5 Abs. 1 BUV
Bezug: Einzelvorstellung DB Netz AG vom 26.02.2021
Anlagen: -

1. Anlass

Mit Mail vom 26.02.2021 hat die DB Netz AG die Einzelvorstellung „Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover, ABS Rotenburg – Verden, Herstellung der Zweigleisigkeit“ vom 26.02.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Als zweiter von insgesamt vier Abschnitten des Großprojektes ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover (gem. Bezeichnung PRINS: Optimierte Alpha-E mit Bremen), wird die ABS Rotenburg – Verden im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 unter der Projektnummer 2-003-V03 im vordringlichen Bedarf geführt. Im Bedarfsplan des Bundes (Anlage 1 zum BSWAG) ist es unter Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf, lfd. Nr. 3 verzeichnet. Das Bedarfsplanprojekt verfolgt das Ziel, die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur im Betrachtungsraum Hamburg/Bremen – Hannover zu erhöhen, um die bestehenden und zukünftigen Engpässe zu lösen und die prognostizierten Steigerungen im Seehafen-hinterlandverkehr aufnehmen zu können. Vorgesehen ist in der hier betrachteten ABS Rotenburg - Verden der zweigleisige Ausbau der Strecke 1745 zwischen Verden (Aller) und Rotenburg (Wümme), die niveaufreie Einbindung der Strecke in den Bahnhof Verden sowie die Schaffung eines separaten Wendegleises.

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 Trier
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

Da die Vorhabenträgerin das Projekt durch die während der Vorplanung (Lph 2) zum 01.01.2018 in Kraft getretene Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) nicht von Beginn an nach dem BUV-Regelprozess plante und das EBA erst in der Lph 2 in die kontinuierliche Planungsbegleitung eingestiegen ist, beziehen sich die nachfolgenden Aussagen daher im Wesentlichen auf die durch die DB Netz AG vorgelegte Einzelvorstellung und das eingereichte Vorplanungsheft.

2. Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung

Die verkehrliche und die betriebliche Aufgabenstellung des hier beschriebenen Projektes hat der Vorhabenträger dem Eisenbahn-Bundesamt erst nachträglich und bereits während der Erarbeitung der Vorplanung vorgelegt. Auf die nachfolgend aufgeführten festgelegten verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen konnte das EBA daher keinen Einfluss mehr nehmen.

Aus verkehrlicher Sicht ist die Strecke 1745 als Teilstrecke des Korridors Hamburg – Hannover zu sehen und erfüllt im Falle von Kapazitätseinschränkungen auf den Strecken 1710 (Hannover – Celle) und 1720 (Lehrte –) Celle – Uelzen – Lüneburg – Hamburg-Harburg (- Cuxhaven) die wesentliche Funktion einer Umleitungsstrecke. Das Erfordernis für Umleitungen über die Strecke 1745 entsteht in regelmäßig wiederkehrenden Abständen aus baubetrieblichen Gründen auf den Strecken 1710 und 1720 sowie sonstigen Verfügbarkeitseinschränkung im laufenden Betrieb auf den genannten Strecken. Infolge der Umleitungen müssen die vorhandenen Trassen des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Verden und Rotenburg entfallen, was mit dem zweigleisigen Ausbau zukünftig vermieden werden soll. Abschließend sollte aus verkehrlicher Sicht mit dem zweigleisigen Ausbau die Erhöhung der Leitgeschwindigkeit von bisher 120 km/h auf zukünftig 160 km/h untersucht werden.

Aus betrieblicher Sicht ergibt sich aufgrund der verkehrlichen Anforderungen neben dem zweigleisigen Ausbau der Strecke 1745 Verden (Aller) – Rotenburg (Wümme) unter anderem die niveaufreie Einbindung der Strecke in den Bahnhof Verden inklusive Wendegleis für die S-Bahn. Ferner ergeben sich Ansätze zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sowie die Forderung der Erhöhung der Streckenklasse (25 t Achslasten). Hiermit einhergehend sind Anpassungen oder Erweiterungen der vorhandenen Infrastruktur wie Erd- und Ingenieurbauwerke, Eisenbahnkreuzungen, Stellwerkstechnik und Oberleitung erforderlich. Damit die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Verden aus betrieblicher Sicht gesteigert werden kann, soll eine Optimierung des Spurplans anhand der Vorgaben der verkehrlichen Aufgabenstellung erfolgen. Aufgrund des vorgesehenen zweigleisigen Streckenausbaus können die bestehenden Überholbahnhöfe Walle, Westerwalsede und Unterstedt im Streckenverlauf aufgelassen werden. Der Kreuzungsbahnhof Holtum soll als dreigleisiger Überholungsbahnhof ausgebaut werden und für 740 m lange Güterzüge geeignet sein. Die Einbindung in den Bahnhof Rotenburg erfolgt bahnrechts und niveau-

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

gleich. Durch zusätzliche Weichenverbindungen werden parallele Fahrmöglichkeiten geschaffen und die Eingleisigkeit im Ostkopf beseitigt.

3. Beschreibung Vorzugsvariante

Die Umsetzung der Vorzugsvariante sieht neben dem zweigleisigen bahnlinken (westlichen) Streckenausbau eine höhenfreie, seitenrichtige Einbindung der Strecke 1745 im Bahnhof Verden mit beidseitigen, ebenfalls seitenrichtigen Überholungsgleisen für Güterzüge vor. Ferner wird die Streckenklasse auf E4 (25t Achslast) erhöht, um eine Umleitung von schweren Erzzügen ermöglichen zu können. Die Forderung des Bundesverkehrswegeplanes für ein separates mittiges Wendegleis der in Verden endenden und beginnenden S-Bahn wird ebenfalls umgesetzt, ohne dass hierfür ein neuer Bahnsteig errichtet werden muss. Als abschließende wesentliche bauliche Änderung ist der Ausbau des Bahnhofs Holtum zum dreigleisigen Überholbahnhof vorgesehen. Da dieser Bahnhof etwa mittig zwischen den Knoten Verden und Rotenburg liegt, soll er überwiegend für das Überholen und Puffern von Schienengüterzügen zur Verfügung stehen. Im Bahnhof Rotenburg werden zusätzliche Weichenverbindungen geschaffen und die Strecke 1745 bahnrechts und niveaugleich eingebunden. Die Belange des Umwelt- und Landschaftsschutzes sowie Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz wurden entsprechend berücksichtigt. Die in der verkehrlichen Aufgabenstellung vorgeschlagene Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h wurde im Rahmen der Vorplanung verworfen, da die Erhöhung nicht kostenneutral abgebildet werden konnte und die Mehrkosten in keinem Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen stehen.. Die Vorzugsvariante sieht daher die Beibehaltung einer Streckengeschwindigkeit von 120 km/h vor.

Die aktuelle Gesamtwertprognose (GWP) für die ABS Rotenburg – Verden, welcher eine Intervallsperrung von je 3 Monaten für einen Zeitraum von 8 Jahren zugrunde gelegt wird, beträgt 916.893 T€. Diese Prognose umfasst einen Risikozuschlag von 39,6 % auf die nominalen Basis-kosten aller drei Infrastrukturunternehmen, welche sich aus Baukosten und Planungskosten zusammensetzen. Die Kostenzusammenstellung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Durch den Gutachter des Bundes wurde ein aktuelles **Nutzen-Kosten-Verhältnis** (NKV) für das gesamte Bahnprojekt „Hamburg/Bremen – Hannover“ mit NKV = 1,18 ermittelt. Eine gesonderte Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die ABS Rotenburg – Verden erfolgt nicht, da das Vorhaben nur im Gesamtkontext des Bahnprojektes betrachtet werden kann. Alleine betrachtet ist das Vorhaben unwirtschaftlich.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

	DB Netz AG	DB S&S AG	DB Energie GmbH
Basiskosten real (T €)	504.001	0	241
Basiskosten nominal (T €)	656.569	0	304
Risikozuschlag real (T €)	150.448	0	68
Risikozuschlag nominal (T €)	259.901	0	117
GWP real (T €)	654.458	0	301
GWP nominal (T €)	916.472	0	421

Übersicht Gesamtwertprognose

Durch die DB Netz AG wurden bereits erste Untersuchungen mit dem Ziel durchgeführt, die zuvor genannte Bauzeit von 8 Jahren zu reduzieren. Es zeichnet sich in diesem Zusammenhang ab, dass Optimierungspotentiale bestehen, die jedoch im weiteren Planungsverlauf noch mit Kosten zu hinterlegen sind. Aus diesem Grund kann der in der Einzelvorstellung genannte Termin für die Inbetriebnahme des Streckenabschnittes nur als erster Anhalt gesehen werden. Eine belastbare Aussage zum geplanten Inbetriebnahmetermin ist erst nach Abschluss der Genehmigungsplanung möglich.

4. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Die DB Netz AG hat bereits im Jahr 2016 begonnen, die Öffentlichkeit vor Ort einzubinden. Neben dem fortlaufend aktualisierten Internetportal für das Bauvorhaben hat sie großen Wert auf eine Präsenz vor Ort gelegt.

Das EBA kann die Erfüllung der Kernforderungen nicht empfehlen, da sie die gesetzlichen Schutzansprüche übersteigen und das Nutzen-Kosten-Verhältnis für das Gesamtprojekt erheblich beeinträchtigen. Um die zusätzlichen Forderungen besser mit der Vorzugsvariante vergleichen zu können, wurden nominale Baukosten auf Vorplanungsniveau ermittelt. Diese aufgeführten Kosten beinhalten zudem einen Risikozuschlag von 35 % und Planungskosten in Höhe von 26 %. Der Risikozuschlag bei den Kernforderungen fällt geringer aus als beim Gesamtvorhaben, da für diese Gewerke geringere Risiken bestehen. Der angesetzte Wert für die Planungskosten ist ein Erfahrungswert und wurde bei den Kosten des Gesamtvorhabens zugrunde gelegt. Die Mehrkosten für alle zu berücksichtigenden Kernforderungen betragen als nominale Baukosten 288,3 Mio. €. Umgerechnet auf den auszubauenden Streckenbereich von 25,4 km bedeutet dies, Kernforderungen in Höhe von ca. 11,3 Mio. € je Streckenkilometer. Wird dieser Wert für das gesamte Bahnprojekt „Hamburg/Bremen – Hannover“ mit einer ungefähren Gesamtlänge von 396,2 km (gemäß PRINS) zugrunde gelegt, errechnen sich mögliche Kosten für Kernforderungen in Höhe von ca. 4,5 Mrd. € im Gesamtprojekt.

Die Kernforderungen 1 und 2 beziehen sich überwiegend auf die Ausführung zusätzlicher Lärmschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen, für die es keinen gesetzlichen Anspruch gibt. Die

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

einzelnen Maßnahmen beziehen sich auf die Städte Rotenburg und Verden sowie auf die dazwischenliegenden Gemeinden. Die nominalen Baukosten betragen gemäß Hochrechnung der DB Netz AG rund 251,7 Mio. €. In diesen Kosten sind auch 87,5 Mio. € für die Beseitigung von Bahnübergängen entlang der Strecke und den dazugehörigen Ersatzmaßnahmen enthalten.

Für die Kernforderungen 3 bis 5, die verschiedenen Themen wie städtebaulichen Maßnahmen und der Entwicklung der Siedlungsqualität zugeordnet werden können, fallen Kosten in Höhe von 36,6 Mio. € an.

5. Zusammenfassung und Empfehlung

Das Vorhaben ABS Rotenburg – Verden ist ein Abschnitt des Großprojektes „ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover“, das das Ziel einer Leistungssteigerung der Schieneninfrastruktur im Betrachtungsraum Hamburg/Bremen – Hannover verfolgt, um die bestehenden und zukünftigen Engpässe zu lösen und die prognostizierten Steigerungen im Seehafenhinterlandverkehr aufnehmen zu können. Vorgesehen ist hierbei der zweigleisige Ausbau der Strecke 1745 zwischen Verden (Aller) und Rotenburg (Wümme), die niveaufreie Einbindung der Strecke in den Bahnhof Verden sowie die Schaffung eines mittigen Wendegleises. In der vorliegenden Vorzugsvariante wurden die gesetzlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit bereits vollumfänglich erfüllt. Das EBA kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Vorzugsvariante der DB Netz AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt wird. Darüber hinaus bleibt der volkswirtschaftliche Nutzen für das gesamte Bedarfsplanprojekt erhalten.

Durch die Bevölkerung vor Ort werden 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. In diesem Zusammenhang ist auch das gesamte Bahnprojekt „Hamburg/Bremen – Hannover“ zu betrachten. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Regionen vor Ort, würde eine Zustimmung zu Kernforderungen dazu führen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis einen Wert kleiner 1 erreicht, das Bahnprojekt folglich unwirtschaftlich wird und nicht mehr umgesetzt werden kann.

Unter Berücksichtigung (volks-)wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte empfiehlt das EBA, die zusätzlichen Forderungen der Region nicht umzusetzen. Die beschriebene Vorzugsvariante der DB Netz AG kommt aus Sicht des EBA allein als Grundlage für die weiteren Planungen des Bedarfsplanprojektes in Betracht.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.