

AUSZUG

aus der Sitzung des Kreistages

vom Freitag, den 11.12.2020 um 15:00 Uhr

Lfd. Nr.	DS-Nr.	Bezeichnung
----------	--------	-------------

I. Öffentlicher Teil

21 61.18.608 - B

Schienengüterverkehr in Norddeutschland;
Dialogforum Schiene Nord; Alpha-E-Variante E; 2-
gleisiger Ausbau der Strecke RotenburgVerden

Vorsitzender Prossner weist darauf hin, dass zusätzlich auch die von der Gemeinde Dörverden formulierten Bedingungen (**Anlage 2**) berücksichtigt werden sollten. Die dafür seitens der Kreisverwaltung vorgeschlagene Ergänzung des Beschlusstextes ergebe sich aus der ausliegenden Tischvorlage. Abg. Seemann weist darauf hin, dass der Rat der Gemeinde Kirchlinteln in seiner Sitzung vom 10.12.2020 von dem Verwaltungsvorschlag abweichende Bedingungen beschlossen habe. Auch dies müsse berücksichtigt werden. Abg. Hogrefe schlägt vor, der dort beschlossenen Fassung beizutreten, ohne dass diese derzeit im genauen Wortlaut vorliege. Abg. Dr. Liebetruh unterstützt den Vorschlag, da hier es darum gehe, die Bedingungen der Gemeinden zu unterstützen. Auf Nachfrage von Abg. Schobert erklärt Herr Lück, dass sich aus den unterschiedlichen Bedingungen der Gemeinden keine Widersprüche ergäben. Er empfehle, den Beschluss zu fassen, um den Bedingungen der Gemeinden, die ohnehin an die Bahn übersandt würden, so ein größeres Gewicht zu verleihen. Vorsitzender Prossner formuliert den geänderten Beschlussvorschlag zu Ziffer 1 (s. u.).

Anmerkung der Verwaltung:

*Die vom Rat der Gemeinde Kirchlinteln am 10.12.2020 beschlossenen Bedingungen (Anlage 2 zur dortigen Sitzungsvorlage) sind diesem Protokoll als **Anlage 3** beigefügt.*

Gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag der Gemeindeverwaltung haben sich folgende Änderungen ergeben:

1. Ausgangslage

Im 3. Absatz der Seite 1 wurde der Satz „Hauptforderung der insgesamt 9 Bereiche umfassenden Regionsbedingungen ist der Vollschutz vor Bahnlärm entlang bewohnter Gebiete.“ gestrichen.

3.3 Optische Kompensation

Ergänzt wurde der Satz: „Hierbei ist dafür Sorge zu tragen, dass eine Gefährdung des Bahnbetriebs ausgeschlossen werden kann.“

3.4 Begrünung der Lärmschutzwände

Die Überschrift wurde ergänzt um „Erneuerbare Energien“ und der Text mit dem Satz: „Alternativ bestünde die Möglichkeit die Lärmschutzwände, durch das Errichten von Photovoltaikanlagen, für die Energiegewinnung zu nutzen.“

Beschluss:

1. Der Kreistag beschließt

den Beitritt zu den von der Gemeinde Kirchlinteln in der Vorlage 70-2020/60 vom 12.11.2020 - **unter Berücksichtigung der Änderung durch den Beschluss des Rates vom 10.12.2020** -, ~~und~~ **den** von der Stadt Verden (Aller) in der Vorlage 170/2020/3 vom 06.10.2020 **und den von der Gemeinde Dörverden in der Vorlage 10/484 vom 01.12.2020** formulierten Bedingungen für einen Schienenausbau im Konsens.

2. Der Kreistag beauftragt die Kreisverwaltung,

die o. g. Bedingungen zusammen mit den Forderungen aus der Beschlussvorlage 66.18.561 - B (Kreistagsbeschluss vom 09.10.2020 zur Aufhebung der Bahnübergänge K 11 und K 21) als Bedingungen des Landkreises Verden an die Deutsche Bahn zur Weitergabe in die parlamentarischen Beratungen des Bundestages zu geben.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig unter Berücksichtigung der Änderung zu Ziffer 1

Verteiler:

Amt	Benutzer	Aktion	Anlagen
Stabsstelle Planung	Karin Vesper		



Beschlussvorlage

Fachbereich I, Az. 61 13 03/7 Datum: 01.12.2020	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nicht öffentlich	DS-Nr. 10/484
Bezeichnung Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover, Ausbaustrecke (ABS) Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden; hier: Bedingungen der Gemeinde Dörverden		
Anhörung gem. § 96 NKomVG <input checked="" type="checkbox"/> Alle Ortsvorsteher <input type="checkbox"/> Ortsvorsteher		

Beratungsfolge	Sitzungstag	TOP	Ja	Nein	Enth.	Einstimmig	Abw. Beschluss
Verwaltungsausschuss						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gemeinderat						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Die „Bedingungen der Gemeinde Dörverden für einen Schienenausbau im Konsens im Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover; Ausbaustrecke (ABS) Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden“ werden in der zur Beschlussfassung vorliegenden Fassung als übergesetzliche Forderungen beschlossen.

Begründung:

Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover sieht die Erweiterung von bestehenden Schienenwegen auf einer Länge von rund 400 km vor. Das Projekt ist seit Ende 2016 im Bundesverkehrswegeplan (2030) gesetzlich verankert und ist eine direkte Fortführung aus dem Dialogforum Schiene Nord.

Die Gemeinde Dörverden ist als Anrainerkommune der Ausbaustrecke (ABS) Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden (Streckennummer 1740) unmittelbar von der beabsichtigten Blockverdichtung betroffen.

Die Ergebnisse der technischen Vorplanung zur ABS Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden sind mit allen Lageplänen, Streckenquerschnitten sowie Plänen und Untersuchungsergebnissen der schalltechnischen Voruntersuchung grafisch aufbereitet und auf der Projektinternetseite vollständig einsehbar: <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/beteiligung-verden-nienburg-wunstorf-minden.html>

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde seitens der Gemeinde gefordert,

- den Schallschutz auf der Grundlage des Abschlussdokumentes zum Dialogforum Schiene Nord (DSN) - Einhaltung des Maximalpegelkriteriums durch Stahlbeton-Einhausung

Alexander von Seggern
Bürgermeister

- den Streckenabschnitt gesamthaft nach den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV (Untersuchung des übergesetzlichen Schallschutzes für alle Bereiche entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung)
- die Wirkungsweise von Schallschutzgalerien

zu betrachten.

Derzeit erfolgt die Erstellung des Entscheidungsdokumentes für die „Parlamentarische Befassung“. Die DB Netz AG strebt nach Zustimmung des Bundestags sowie der anschließenden Genehmigungsplanung an, das Planfeststellungsverfahren 2023 einzuleiten. Nach dem Planfeststellungsbeschluss soll der Ausbau starten. Geplantes Baufenster für alle Maßnahmen ist 2025 bis 2030.

Um einen Schienenausbau im Konsens zu erreichen, schlägt die Verwaltung vor, sich die im Abschlussdokument zum DSN formulierten „Bedingungen der Region“ anzueignen, um sie als gemeindliche Forderungen zu beschließen und sie hinsichtlich der lokalen Rahmenbedingungen des Bahnhofes Dörverden zu ergänzen. Der Entwurf der „Bedingungen der Gemeinde Dörverden“ (Stand: 01.12.2020) ist als **Anlage** beigefügt.

Nachrichtlich wird ergänzt, dass die DB Netz AG zusammen mit dem Landkreis Verden und der Gemeinde die Auflösung des Bahnübergangs Diensthop plant. Die Bahnübergangsauflösung ist allerdings separat vom Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover zu betrachten, da diese nicht durch Bundeshaushaltsmittel finanziert wird. Auf der Grundlage des Planungsbeschleunigungsgesetzes trägt der Bund die Hälfte, die Deutsche Bahn ein Drittel und das Land ein Sechstel der Kosten (Grundlage EkrG) inkl. der Errichtung der Ersatzmaßnahme. Als Ersatzbauwerk kommt sowohl eine Straßen- oder Eisenbahnüberführung als auch eine Umgehung in Betracht. In den Planungen des Bahnprojekts wird die Bahnübergangsauflösung berücksichtigt.

**Bedingungen der Gemeinde Dörverden
für einen Schienenausbau im Konsens im
Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover;
Ausbaustrecke (ABS) Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden**

Kernforderungen

Die Gemeinde macht sich die Kernforderungen zu eigen, die im Rahmen des vom Land Niedersachsen im Jahr 2015 initiierten Dialogforums Schiene Nord (DSN) im als Anlage beigefügten „Abschlussdokument zum Dialogverfahren“ vom 05.11.2015 als „Bedingungen der Region gemäß DSN 2015 (BdR)“ als Forderung formuliert sind.

Dabei wird vorausgesetzt, dass die auch ohne bauliche Eingriffe geplanten Maßnahmen zur Blockverdichtung (u. a. Schienenstegdämpfer, das besonders überwachte Gleis (BüG), Lärmschutzwände, Lärmschutzgalerien) als wesentliche bauliche Änderung gewertet und damit einer Ausbau- oder Neubaumaßnahme gleichgestellt werden, da aufgrund von Baumaßnahmen an anderen Trassenbereichen mit deutlichen Verkehrszunahmen zu rechnen ist.

Bahnhof Dörverden

Um den Schallschutz für die bewohnten Gebiete im Bereich um den Bahnhof Dörverden zu gewährleisten und die Aufenthaltsqualität nicht zu verschlechtern, sind die aktiven Maßnahmen so auszugestalten, dass

- die städtebauliche Integration in das Ortsbild sichergestellt ist,
- das Bahnhofsgebäude bei der Planung aktiver Schallschutzmaßnahmen besonders hinsichtlich der langfristigen Bahnbetriebsnotwendigkeit zu prüfen ist,
- durch den Einbau von transparenten oder teiltransparenten Lärmschutzelementen die Sicherheit im Bahnhofsbereich sowie die Sichtbeziehungen nicht verschlechtert und
- der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen uneingeschränkt erhalten bleibt.



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. Vollschatz 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. Vollschatz).

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



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.

2.4. 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 K21 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:





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 Straßenbauasträger (Landkreis Verden) sollten durch die Verlegung der Kreisstraßen keine Kosten entstehen.

2.5. Gesamtlärbetrachtung

Für die im Bahnbauprojekt Alpha-E vorgesehenen Ausbauten „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 Abschlussdokument 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 Bahnhofes eignen.

Betr.: Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Rotenburg-Verden im Rahmen des Schienenausbauprojektes "Alpha-E" - Beschluss über die Bedingungen der Stadt Verden (Aller)	Vorlage-Nr. 170/2020/3/
--	----------------------------

Beratungen im:	Datum	Pkt.	Nach Vorl.	Neuf. Anlg.	Abgelehnt	Ver-tag	Abst. Ergeb. +:-:0
Ortsrat Walle	27.10.2020						
Ortsrat Scharnhorst	27.10.2020						
Ortsrat Dauelsen	27.10.2020						
Ausschuss für Stadtentwicklung	28.10.2020						
Verwaltungsausschuss	03.11.2020						
Stadtrat	10.11.2020						

Gesch.Zeichen/Datum 3/30/301 06.10.2020	Beteiligte Organisationseinheiten					UVP	RPA	FrB	Der Bürgermeister
	Nr.								
Federführende/r Abteilungsleiter/in	Datum								
	Zeichen								
Frau Thies									

NICHT PRESSEFREI

PRESSEFREI

BESCHLUSSENTWURF:

Für den zweigleisigen Schienenausbau der Strecke Rotenburg – Verden im Rahmen des Schienenausbauprojektes Alpha-E benennt die Stadt Verden (Aller) gegenüber dem Bundestag für die Parlamentarische Befassung die in der Anlage 170/2020.1 aufgeführten Bedingungen für einen Schienenausbau im Konsens.

Finanzierung / Handlungskonzept:

- Es bestehen keine finanziellen Auswirkungen.
- Die Vorgaben nach dem Handlungskonzept werden eingehalten.

Begründung:

Am 30.08.2016 hat der Verdener Stadtrat mit der Vorlage 149/2016/3 einstimmig dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord für (DSN) einem Schienenausbau im Konsens mit der Region zugestimmt.

Das DSN hat 2015 mit ca. 100 Beteiligten aus Kommunen, Bürgerinitiativen und Umwelt-/ Verkehrsverbänden im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover eine Alternative zum Neubau der Y-Trasse gesucht, um die prognostizierten steigenden Schienenverkehrsaufkommen bewältigen zu können. Das Abschlussdokument des DSN vom 05.11.2015 empfiehlt unter dem Titel „Alpha-Variante E“ den Ausbau verschiedener Bestandstrecken und formuliert 9 Bedingungen für einen Schienenausbau im Konsens mit der Region. Die Kernforderung bezieht sich dabei auf einen bestmöglichen Gesundheitsschutz durch den sog. Vollschatz (Lärmvorsorge) vor Bahnlärm und damit auf übergesetzliche Maßnahmen. Auf der Homepage des DSN (<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/>) sind das Abschlussdokument und weitere Dokumente zugänglich. (Kurzfassung Anlage 170/2020.2)

Das Dialogforum hat je 8 Vertreter von Kommunen und Bürgerinitiativen als Projektbeirat Alpha-E berufen, um die Umsetzung der Bedingungen der Region zu gewährleisten. Der Projektbeirat arbeitet dabei unabhängig von Bund, Land und DB AG und informiert unter <https://beirat-alpha.de/beirat/>.

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

Der Bundestag hat am 28.01.2016 mit der Bundestagsdrucksache 18/7365 (Anlage 170/2020.3) für Bahnstrecken des transeuropäischen Güterverkehrsnetzes (TEN) einen umwelt- und menschengerechten Schienenausbau eingefordert.

In Verbindung mit den Beratungen zur sog. Rheintalbahn wurde beschlossen, „dass es in Ausnahmefällen erforderlich sein kann, die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen durch ergänzende Maßnahmen sicherzustellen. Es gilt dabei, eine ausgewogene Güterabwägung vorzunehmen mit dem Ziel, zu gewährleisten, dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) so wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen.“.

Die besondere regionale Betroffenheit durch den Schienenausbau ist dabei nachzuweisen, um im Einzelfall „andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen des Lärmschutzes zulassen können, um Mehrkosten durch nachträgliche Umplanungen und lange Verfahrensdauern zu vermeiden und um eine unverzügliche Umsetzung zu erreichen“.

Die Bahnstrecken Bremen-Hannover und Rotenburg-Verden gehören beide zu den TEN-Strecken.

Die vorgeschlagene Variante „Alpha-E“ umfasst den Bau eines zweiten Gleises zwischen Rotenburg und Verden. Der Streckenabschnitt Rotenburg-Verden ist der erste Planungs- und Ausbauabschnitt im sog. Alpha-E. Dieser Schienenausbau wird als erstes geplant, weil dieser Schienenausbau bereits im damaligen Bundesverkehrswegeplan enthalten war. Der Schienenausbau beginnt im Bahnhof Rotenburg und endet hinter dem Bahnhof Verden in Höhe des Ysotunnels.

Inzwischen sind auch die anderen Ausbaustrecken des Schienenbauprojekts „Alpha-E“ im neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Die Planungen für den Schienenausbau Hamburg-Hannover, ein drittes Gleis von Bremen bis Langwedel, die Blockverdichtung Verden- Nienburg-Minden und die Elektrifizierung der Amerikastrecke sind gestartet.

Die DB AG will die Vorplanung für den Schienenausbau Rotenburg-Verden möglichst in 2020 noch abschließen und nach Zustimmung im Bundestag Anfang 2021 sowie der anschließenden Genehmigungsplanung das Planfeststellungsverfahren 2023 einleiten. Nach dem Planfeststellungsbeschluss soll der Ausbau starten, geplantes Baufenster für alle Maßnahmen ist derzeit 2025 bis 2030.

In drei ähnlichen Verfahren hat der Bundestag per Einzelbeschluss zu Schienenausbauprojekten zusätzliche Mittel für übergesetzliche Maßnahmen wie Vollschutz vor Bahnlärm bereitgestellt: Oberrheintal, Hanau-Gelnhausen, Fehmarnbelt-Anbindung.

Der Entwurf der DB AG für den Streckenausbau ROW-VER erfolgte nach den bisher geltenden gesetzlichen Grundlagen und ist unter <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/rotenburgverden.html> einsehbar.

Für eine Abstimmung in der Region hat die DB AG mit den beteiligten Kommunen, Umweltverbänden und Bürgerinitiativen einen sog. Runden Tisch gebildet, in dem regelmäßig über den Projektfortschritt berichtet und diskutiert wird. Darüber hinaus hat die DB AG bereits teilweise öffentliche Informationsveranstaltungen durchgeführt.

Zum Informationsaustausch und insbesondere zur inhaltlichen Abstimmung hat die Stadt Verden die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft der sieben Anrainerkommunen an der Strecke initiiert und koordiniert. Die im DSN formulierten Bedingungen für den Streckenabschnitt Rotenburg-Verden konkretisiert und an die lokalen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Mit Unterstützung vom Projektbeirat und der AG Anrainerkommunen hat die Stadt Verden einen Landeszuschuss beim niedersächsischen Umweltministerium für ein Modellvorhaben zur städtebaulichen Begleitplanung zum Schienenausbau eingeworben. Das neue Instrument der städtebaulichen Begleitplanung richtet den Blick auf die Folgen des Bahnausbaus für die angrenzenden Siedlungsbereiche, wie z.B. die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, auf das Ortsbild, auf die Verflechtungen zwischen Siedlungsbereichen, oder die Entstehung von Restflächen an der Bahn. Sie soll vorausschauend Lösungsansätze entwickeln, um nachteiligen städtebaulichen Effekten entgegenzuwirken und eine Benachteiligung angrenzender Quartiere zu verhindern.

Das Modellvorhaben wurde unter intensiver Mitwirkung der beteiligten Kommunen Stadt Rotenburg, Samtgemeinde Bothel, Gemeinde Kirchlinteln und der Stadt Verden durch die beauftragten Experturbüros difu (Deutsches Institut für Urbanistik) sowie einem Stadtplanungsbüro und einem Lärmgutachter erstellt. Exemplarisch wurden 7 ausgewählte Quartiere entlang der Strecke betrachtet, 4 davon im Verdener Stadtgebiet (Bahnhof/ Mühlenberg, Güterbahnhof/ Ludwigstraße, Dauelsen/ Hamburger Straße und Walle) und 3 in den anderen Kommunen (Unterstedt, Holtum/Geest und Westerwalsede). Im Ergebnis werden innovative Handlungsmöglichkeiten für einen städtebaulich integrierten Schienenausbau aufgezeigt. Dies gilt auch für einen gestalterisch und funktional integrierten Vollschutz vor Bahnlärm.

Ziel des Modellvorhabens ist es, eine durchgehende städtebauliche Begleitplanung für die gesamte Ausbaustrecke einzufordern und über die Planfeststellung, die Umsetzung städtebaulich-integrierter Lösungen rechtlich abzusichern.

Die Stadt Verden hat drei lokale Arbeitsgruppen (Walle/Scharnhorst, Dauelsen/Neumühlen, Kernstadt) sowie eine gesamtstädtische Lenkungsgruppe gebildet, um durch eine frühzeitige Beteiligung aller Fraktionen, der betroffenen Ortsräte und ausgewählten Bürger*innen die Anforderungen der Stadt Verden an einen Schienenausbau im Konsens zu konkretisieren.

In einem ersten Schritt haben die AGs und LG die Anforderungen an die sog. Eisenbahnkreuzungsbauwerke, also alle Bahnüber- und Unterführungen sowie den Bahnübergang in Walle diskutiert. Die DB AG hat mitgeteilt, dass für den Schienenausbau zwischen Rotenburg und Verden zahlreiche Kreuzungsbauwerke ausgebaut bzw. erneuert werden müssen. Dies bietet die Chance, mit dem Schienenausbau eine Verbreiterung der vorhandenen Tunnel oder Brücken gemäß den heutigen und künftigen Verkehrsanforderungen zu verlangen. Zur Entscheidung über das konkrete Verlangen zum Ausbau der einzelnen Bahnbrücken und Bahntunnel werden parallel zu dieser Vorlage die Vorlagen 203/2020/5-205/2020/5 beraten. Das Ergebnis dieser Beratungen wird als Bedingung der Stadt übernommen.

Die Arbeitsgruppen und die Lenkungsgruppe haben außerdem intensiv an der beispielhaften städtebaulichen Begleitplanung mitgewirkt und sehen für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung in Verden große Chancen, wenn der Schienenausbau unter der Voraussetzung des Vollschutzes vor Bahnlärm städtebaulich und funktional integriert werden kann.

Die AGs und LG haben zusammen mit dem bundesweit anerkannten Lärmgutachter die Bedingungen an die Aspekte Lärmschutz, Erschütterungsschutz, Ortsbild, Städtebau und Stadtklima gemeinsam diskutiert. Diese Meinungsbildung ist ebenfalls in das Modellvorhaben zur städtebaulichen Begleitplanung eingeflossen. Für die 4 städtischen Beispielquartiere wurden nach intensiver Analyse alternative Lösungsansätze entwickelt.

Für Walle ist nur dann ein Vollschutz vor Bahnlärm mit beidseitig durchgehenden Lärmschutzwänden möglich, wenn der höhengleiche Bahnübergang an der Scharnhorster Straße aufgehoben wird. Hierzu hat die DB AG vorgeschlagen, eine Bahnbrücke östlich vom heutigen Bahnübergang zu errichten und für den Fuß- und Radverkehr einen Tunnel im Verlauf des heutigen Bahnübergangs. Die AG Walle/ Scharnhorst befürwortet die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs für einen beidseitig durchgehenden Lärmschutz, wobei der Sicherung der Wegebeziehungen zwischen den Ortsteilen sowie die Gewährleistung der Rettungszeiten zu beachten sind. Die genaue Lage und Führung von Tunnel und Brücke ist anhand von Varianten noch zu untersuchen, dies ist eine Aufgabe der DB AG im Rahmen der Genehmigungsplanung. Wichtig ist die Bedingung der Stadt, von der üblichen finanziellen Beteiligung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz freigestellt zu werden, da die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs notwendig ist, um einen durchgehend aktiven Lärmschutz zu realisieren.

In Dauelsen verläuft die Bahnstrecke auf einen Bahndamm. Die durchgehend geplanten fünf bis sechs Meter hohen Lärmschutzwände bewirken aufgrund der Lage auf dem Bahndamm einen gut wirksamen Lärmschutz für die umliegenden Wohngebiete, stellen andererseits jedoch eine städtebauliche Herausforderung dar. Wegen der Wirkung der Lärmschutzwände auf dem Bahndamm auf das Ortsbild allgemein und auf die unmittelbar angrenzenden Grundstücke gibt es in Dauelsen große Bedenken. Die geplanten Lärmschutzwände sind jedoch für den Lärmschutz unabdingbar, sowohl für die direkten Anwohner als auch für die weiter entfernt liegenden Bereiche. Heute prägt der dichte Baumbestand auf dem Bahndamm das Dauelser Ortsbild. Die DB AG hat angekündigt, dass für die Bauarbeiten aufgrund der Verbreiterung/ Stabilisierung des Bahndamms zahlreiche Bäume gefällt werden müssen. Die Stadt wird den Erhalt der großen Bäume am Bahndammfuß (unteres Drittel) einfordern, damit diese Baumkulisse erhalten bleibt, die höher ist als die Lärmschutzwände auf dem Bahndamm. Aus der AG Dauelsen/Neumühlen und der städtebaulichen Begleitplanung kommt der Vorschlag, bereits heute neue Bäume zur optischen Kompensation zu pflanzen. Dies ist in einigen Bereichen auf städtischen Flächen möglich, daher die Bedingung einer Kostenerstattung für vorgezogene optische Kompensationen.

Für die Wohnhäuser zwischen Bahnlinie und Hamburger Straße (B 215) ist aufgrund der Gesamtlärmbelastung auch heute schon ein gesundes Wohnen nicht möglich. Für eine perspektivische Nutzung dieses Bereichs an einer der Haupteinfallstraßen Verdens von Wohnen in sog. lärmrobustere Nutzungen (Dienstleistungen, Gewerbe) wurde kürzlich bereits der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst. Da eine Umsetzung nur freiwillig erfolgen kann, muss die Stadt bei Verkaufsbereitschaft in Vorleistung gehen. Hieraus folgt die wichtige Bedingung der Stadt auf eine Kostenerstattung der DB AG für diese schrittweise Flächenumwidmung.

Ähnlich ist die Lage und Zielsetzung für die wenigen Wohnhäuser zwischen Bremer Straße und Bahnlinie gegenüber der Memelstraße.

Die Einfädelung des neuen zweiten Gleises von Rotenburg in Richtung Verdener Bahnhof soll über ein sog. Überwerfungsbauwerk erfolgen (ca. zwischen Schülerweg und der Straße Neumühlen). Diese kreuzungsfreie Einbindung bringt Betriebssicherheit und erhöht die Kapazitäten auf den Bahnstrecken. Die AG Dauelsen/ Neumühlen und die LG empfehlen, das Überwerfungsbauwerks nur unter der Bedingung zu akzeptieren, dass die erhöhten Kapazitäten auch für den geplanten Bahnhof in Dauelsen genutzt werden.

Das Land Niedersachsen befürwortet den Bahnhof in Dauelsen. Im neuen Deutschlandtakt ist der Bahnhof Dauelsen ebenfalls vorgesehen. Bisher scheitert die Realisierung an fehlenden Kapazitäten auf der Bahnstrecke Bremen-Verden.

Auf Hinweis der Stadt hat die DB AG den Schienenausbau Rotenburg-Verden so geplant, dass der Bahnhof weiterhin leicht baulich zu ergänzen ist. Die Lage vom geplanten Bahnhof Dauelsen in Höhe Tunnel Schülerweg spricht für einen Ausbau der Bahnhaltestelle zusammen mit dem Schienenausbau. Hieraus folgt die Bedingung, den Bahnhof Dauelsen in den Schienenausbau zu integrieren und den Bau der Bahnstation ohne kommunale Kostenbeteiligung zu finanzieren. Die Stadt bleibt in der Verantwortung für die straßenseitige Anbindung der Bahnstation mit Radabstellanlagen, Parkplätzen und Zufahrt. Dies würden das Land und der Landkreis anteilig fördern.

Bereits zugesagt hat die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), dass mit dem zweiten Gleis in Richtung Rotenburg künftig ein stündliches Zugangebot zwischen Verden und Rotenburg mit guten Umtiegsmöglichkeiten in und aus Richtung Hamburg geschaffen wird. Der aktuell vorgelegte Deutschlandtakt beinhaltet ferner einen Halbstundentakt für die RE Richtung Bremen und Hannover.

Der von der DB AG vorgelegte Entwurf erlaubt weitgehend die Führung der geplanten Radroute vom Bahnhof über den Güterbahnhof zum Tunnel Grüner Jäger. Damit die Radroute als künftiger regionaler Radschnellweg in der Genehmigungsplanung durchgehend die Mindestbreite von 4 Meter erhält, ist eine entsprechende Bedingung sinnvoll.

Für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs bewirken die sechs Meter hohen Lärmschutzwände aufgrund der zahlreichen Gleise keinen vollständigen aktiven Lärmschutz für die umliegenden Wohngebiete. Ergänzend sind zusätzliche Lärmschutzwände zwischen den Gleisen und die Ausbildung von Lärmschutzgalerien nötig. Lärmschutzgalerien sind Lärmschutzwände mit schräg nach innen gezogenen Auskragungen, die den Schall besser abschirmen und einen erhöhten Lärmschutz bewirken.

Als weitere Möglichkeiten des Schallschutzes werden insbesondere im Bereich der Kernstadt städtebaulich integrierte, innovative Maßnahmen gefordert. Exemplarisch genannt seien hier der Neubau von Gebäuden als Lärmriegel, (teil)transparente Lärmschutzwände sowie transparente Lärmschutzwände zwischen Wohnblöcken.

Aus der AG Kernstadt und dem Modellvorhaben städtebauliche Begleitplanung kommt die Bedingung, keinen Bahnbetriebshof neben innerstädtischen Wohngebieten zu realisieren. Für einen solchen Bahnbetriebshof gab es in den vergangenen Jahren keinen erkennbaren Bedarf. Zudem gibt es aus Sicht der Stadt besser geeignete, alternative Standorte fern von Wohngebieten. Alternativ soll die fast ein Hektar große Fläche gemäß den Zielen des Flächennutzungsplans als Grünfläche und zur Abschirmung entwickelt werden.

Das Abstellen von Nahverkehrszügen über Nacht im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ist rechtlich nicht als Verkehrslärm, sondern als Gewerbelärm zu werten. Um die nächtlichen Grenzwerte einzuhalten, wird eine Einhausung der Abstellgleise gefordert, dies würde zugleich als Lärmriegel dienen.

Gebäude als Lärmriegel sind eine interessante Möglichkeit für einen wirksamen und städtebaulich gut integrierten Vollschutz vor Bahnlärm. Hierzu gibt es viele Beispiele aus größeren Städten, die auf Verden übertragbar sind. Die konkrete Planung von Lärmriegelbauten in Abstimmung mit Grundeigentümern, Investoren und der Stadt erfordert eine städtebauliche Begleitplanung. Die Umsetzung kann über städtebauliche Verträge abgesichert werden.

Beispiele für städtebaulich integrierte Lärmriegel wäre z.B. der Bau einer Parkpalette auf dem stadteigenen Parkplatz am Jugendzentrum, um Lärmschutz für die Wohngebiete im Bereich Lönsweg zu schaffen. Weitere Baumöglichkeiten bieten sich im Bereich Mühlenberg auf den gleisnahen, ehemaligen Bahngrundstücken. Denkbar wäre auch ein Lärmriegelgebäude über dem stadteigenen Parkplatz an der Bahnhofstraße. Dort könnten Büros über dem Parkplatz entstehen, wie dies die Kreissparkasse bereits an der Hospitalstraße realisiert hat.

Die AG Kernstadt und die LG empfehlen dringend zwischen Busbahnhof und Bahnhof transparenten Schallschutz um die städtebauliche Einbindung des Bahnhofes, die Verbindung zum ZOB sowie für die soziale Sicherheit zu erhalten. Transparenter Schallschutz ist grundsätzlich auch mit sechs Meter hohen Lärmschutzwänden möglich. Damit am Bahnhof für die nächstgelegenen Wohngebäude die nächtlichen Grenzwerte mit aktiven Maßnahmen erreicht werden können, sind weitergehende Maßnahmen nötig, wie eine schallschluckende Ausbildung aller Bahnsteigkanten und eine transparente Einhausung (ähnlich z.B. die neue S-Bahnstation Hamburg-Elbbrücken).

Die Formulierung der Verdener Bedingungen orientiert sich an den erfolgreichen Beispielen der oben genannten Regionen. Für die Beratung im Bundestag ist eine Konzentration auf Kernforderungen wichtig. Die örtlichen Hintergründe und besonderen Zielsetzungen werden in einer Anlage erläutert. Geplant ist daher eine gemeinsame Stellungnahme der AG Anrainerkommunen an den Bundestag, in Abstimmung mit dem Projektbeirat Alpha-E, um die regionale Geschlossenheit sichtbar zu zeigen.

Zusammengefasst soll erreicht werden, dass mit durchgehend aktiven Schallschutzmaßnahmen alle betroffenen Wohnungen den größtmöglichen Schutz (Vollschutz) vor Bahnlärm erhalten, dabei sind negative städtebauliche Entwicklungen durch innovative Maßnahmen zu verhindern.

Ziel ist nicht nur die Einhaltung des gesetzlichen Lärmschutzes (49 dB(A)), sondern eine darüber hinaus gehende Lärmvorsorge (45 dB (A)) sowie eine Gesamtlärbetrachtung, also die Berücksichtigung der Verkehrsbelastung von Bahn und Straße an den entsprechenden Punkten.

Auch ist anzustreben, dass die definierten ruhigen Bereiche aus dem Lärmaktionsplan entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie bei der Planung berücksichtigt werden.

Negative Auswirkungen auf das Stadtklima sind zu verhindern und insbesondere die Frisch- und Kaltluftzufuhr nicht zu unterbinden sowie Überhitzungen zu vorzubeugen.

Die städtebaulichen Forderungen beziehen sich insbesondere auf die Schaffung von städtebaulich integriertem Lärmschutz durch entsprechend angeordnete und gestaltete Gebäude entlang der Strecke, die ortsbildgerechte Gestaltung der Lärmschutzwände sowie den Erhalt bzw. die Wiederherstellung der ortsbildprägenden Eingrünung des Streckenabschnitts (optische Kompensation).

Auch die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sind in der Nähe des Streckenabschnitts durchzuführen, um ortsnah einen Ausgleich für den Eingriff zu schaffen.

In diesem Zusammenhang wird eine Städtebauliche Begleitplanung für die gesamte Ausbaustrecke gefordert. Im Rahmen dieser Begleitplanung können die aufgeführten Punkte vollumfänglich mit Ein-

bindung der Öffentlichkeit vor Ort abgearbeitet und somit ein breiter Konsens für die Maßnahmen erreicht werden.

Anlagen:

170/2020.1: Bedingungen der Stadt Verden für einen Schienenausbau im Konsens

170/2020.2: Kurzfassung Abschlussdokument DSN

170/2020.3: Bundestagsdrucksache 18/7365

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 Zuwegungen 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 Ausbauprojekte „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 Barme 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 Bahnhalt 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 Bahnhofsplannung 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.

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze

Der Deutsche Bundestag betont das hohe Niveau deutscher Lärm- und Umweltstandards. Es stellt insbesondere den Schutz von Bürgerinnen und Bürgern vor unverhältnismäßiger Lärmbelastung sicher. Dies bildet eine Grundvoraussetzung für die Umsetzung des Zieles, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Für die Regierungskoalition gehört deshalb der Schutz vor Schienenverkehrslärm zu den Kernelementen einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Im Planungsprozess für Güterverkehrstrassen sind regelmäßig Widerstände der Anwohner und Kommunen festzustellen, weil die befürchtete Lärmbelastung hoch sein und die Wohnqualität auf Dauer belastet werden kann. Während bei anderen Verkehrsprojekten häufig mit Wertschöpfungspotentialen für die jeweilige Region durch bessere Erreichbarkeit argumentiert werden kann, erschwert das Bewusstsein – als Teil einer Transitregion laute, schnelle Güterzüge lediglich im europäischen Gesamtinteresse als Anwohner akzeptieren zu sollen – die Zustimmung vor Ort.

Das Projekt „Rheintalbahn“ zeigt beispielhaft, dass es in Ausnahmefällen erforderlich sein kann, die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen durch ergänzende Maßnahmen sicherzustellen. Es gilt dabei, eine ausgewogene Güterabwägung vorzunehmen mit dem Ziel, zu gewährleisten, dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) so wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen, wie es im Rhein-Graben aufgrund der besonderen Bedingungen vor Ort vonnöten ist. Denn der Rhein-Graben im südbadischen Raum ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Es haben sich dort zahlreiche Bürgerinitiativen gebildet, die im Einklang mit Vertretern der Region Lärmschutz in einem Umfang fordern, der das vom Gesetzgeber in diesen Fällen vorgesehene Maß deutlich übersteigt. Dabei geht es um Tunnellösungen, um alternative Trassierungen und um andere Maßnahmen des Lärmschutzes, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

Der Deutsche Bundestag hat daher die konstruktive Zusammenarbeit von Bund, Land, Region, Deutscher Bahn AG und Bürgerinitiativen im Projektbeirat Rheintalbahn als gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die Planungen des Ausbaus gewürdigt.

Die Europäische Union hat sich bis 2050 insgesamt ehrgeizige Ziele gesteckt, um das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) aufzubauen: So soll die Hälfte des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder Wasserwege umgelenkt werden. Schwerpunkt einer milliardenschweren EU-Bezuschussung „Connecting Europe Facility“ (CEF) ist der Aufbau eines Kernnetzes für Güterverkehr mit neun Verkehrskorridoren bis 2030. Sowohl die territoriale Größe als auch die geografische Lage und die Wirtschaftsstärke definieren Deutschland innerhalb des TEN-Verkehr-

Kernnetzes als das Land mit den größten Verkehrsströmen. Infolgedessen durchkreuzen sechs dieser Korridore Deutschland in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Es ist unser nationales Interesse, als größte europäische Exportnation diese Staatsverträge einzuhalten, die Gütertrassen zu bauen und damit das Ziel der Verlagerung des rapide wachsenden Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserwege zuverlässig zu erreichen.

Der Deutsche Bundestag beschließt:

1. 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;
2. 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;
3. dabei können künftig die Grundsätze und Maßstäbe zur Anwendung kommen, die durch den Projektbeirat Rheintalbahn gesetzt worden sind. Dies gilt zum Beispiel hinsichtlich der Form der Zusammenarbeit von Bund, Land, regionalen Vertretern, Bürgerinitiativen und Bahn im Projektbeirat und hinsichtlich der Bewertungsmaßstäbe für einen umwelt- und menschengerechten Ausbau, die jeweils im Einzelfall begründete alternative Trassierungen und andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen des Lärmschutzes zulassen können, um Mehrkosten durch nachträgliche Umplanungen und lange Verfahrensdauern zu vermeiden und um eine unverzügliche Umsetzung zu erreichen;
4. bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen.

Berlin, den 26. Januar 2016

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Thomas Oppermann und Fraktion

1 Präambel

Nach den aktuellen Verkehrsprognosen wird der Güterumschlag der deutschen Seehäfen, insbesondere aber der Bremischen Häfen, in Hamburg und Wilhelmshaven bis zum Jahre 2030 weiter zunehmen. Damit steigen die kapazitiven Anforderungen an den schienengebundenen Hafenhinterlandverkehr. Dieser wird als Wettbewerbsfaktor immer wichtiger.

Aufgabe des vom Land Niedersachsen initiierten Dialogforums Schiene Nord (DSN) war die kritische Würdigung und Beurteilung der sog. Y-Trasse und hierzu entwickelter Trassenvarianten als Vorstufe formaler Entscheidungs- und Planungsverfahren mit dem Ziel, als Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung eine Vorzugsvariante auszuwählen, welche die schienenseitigen Bedarfe insbesondere des Güterverkehrs (SGV), aber auch des Personenverkehrs, bis zum Jahr 2030 (offizieller Planungszeitraum) deckt. Das DSN setzte sich zusammen aus 94 Vertretern der Landkreise, Region Hannover und Kommunen, der Umwelt- und Verkehrsverbände, der Bürgerinitiativen, der Hafengewirtschaft sowie der Bundesländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg, der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG als späterer Vorhabenträger. Das Forum tagte zwischen dem 13. Februar 2015 und dem 5. November 2015 acht Mal. Zusätzlich fand eine Redaktionsitzung statt.

Begleitend fand ein umfänglicher Bürgerbeteiligungsprozess statt. Auf diese Weise wurden die Anliegen von mehr als 2.000 Bürgern Niedersachsens aufgenommen und in den Dialogprozess eingebracht.

Getragen von der gemeinsamen Verantwortung, für die schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre eine Lösung zu finden, die einerseits die verkehrlichen Anforderungen erfüllt, andererseits Natur und Umwelt geringstmöglich beeinträchtigt und die Belange und Interessen der Region und der in ihr lebenden Menschen bestmöglich berücksichtigt, hat sich das Forum auf eine gemeinsame Erklärung verständigt.

2 Bedingungen für einen Konsens in der Region

Die Mitglieder des DSN erkennen den Bedarf nach einer Weiterentwicklung des Schienennetzes in Niedersachsen an. Die Region ist bereit, insoweit Lasten zu tragen. Diese Akzeptanz in der Region ist davon abhängig, dass die folgenden (gleichrangigen) Bedingungen, entwickelt von der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ und im Anhang im Detail dargestellt, erfüllt werden:

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen
2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik haben Vorrang
3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern
4. Der regionale Nutzen der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten
5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben
6. Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten
7. Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten
8. Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden
9. Einrichtung eines Projektbeirats (siehe Abschnitt 5).