

# Ergebnisprotokoll

---

DB Netz AG

Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover  
**Runder Tisch Rotenburg – Verden**

1. Sitzung

27. April 2016

---

Ort: Ratssaal des Rathauses, Große Str. 1, 27356 Rotenburg (Wümme)  
Dauer: 14.00 Uhr – 17.30 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung

TOP 2 Konstituierung des Runden Tisches

TOP 3 Vorstellung des aktuellen Projektstands

TOP 4 Weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Selbstverständnis des Runden Tisches Rotenburg – Verden (Entwurf)  
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

## TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung

### Begrüßung Stadt Rotenburg

Ein Vertreter der Stadt Rotenburg begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung im Ratssaal und wünscht eine gute erste Sitzung. Er verdeutlicht, dass Rotenburg an einer zügigen Realisierung des Projekts interessiert ist und begrüßt die Einladung der Deutschen Bahn zum Runden Tisch. Er erhofft sich einen offenen, vertrauensbildenden Dialog und verbindliche Einflussmöglichkeiten für die Teilnehmenden.

### Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert, IFOK, begrüßt die Teilnehmenden zur Auftaktsitzung des Runden Tisches. Er stellt die Agenda vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Hauptthemen der ersten Sitzung sollen sein:

- Vorstellung der Teilnehmenden und Abklärung von Erwartungen an den Runden Tisch
- Diskussion eines gemeinsamen Selbstverständnisses als Arbeitsgrundlage
- Vorstellung des aktuellen Planungsstandes durch die Bahn

Herr Eggert erläutert, dass mit der heutigen Sitzung die intensive lokale Einbeziehung in den Planungsprozess beginnen soll, so wie von der Deutschen Bahn am 19. Februar 2016 auf einer zentralen Informationsveranstaltung in Verden angekündigt. Der Runde Tisch hat einen bewusst regionalen Zuschnitt und richtet sich an Vertreterinnen und Vertreter aller lokalen Akteursgruppen entlang der Strecke Rotenburg – Verden.

Der Moderator bittet die Teilnehmenden, sich kurz vorzustellen und die ihre Erwartungen an die Zusammenarbeit am Runden Tisch zu schildern. Folgendes wird von den Teilnehmenden insbesondere zum Ausdruck gebracht:

- *Frühzeitige Aufnahme von Hinweisen aus der Region zur Optimierung der Planungen*
- *Einbringen von Belangen der Anrainer für einen bürgerfreundlichen und kundengerechten Ausbau*
- *Großer Informationsbedarf rund um das Thema Lärmschutz*
- *Wunsch nach einem offen, fairen, konstruktiven, kreativen und erfolgreichen Dialog*
- *Sachlicher Austausch im Sinne eines zügigen und effizienten Projektfortschritts*
- *Diskussion der Chancen und Risiken des Ausbaus*
- *Befähigung zur Sprechfähigkeit gegenüber den eigenen Bürgern durch zeitnahe Informationsgewinnung aus erster Hand*
- *Transparenz und Ehrlichkeit der Bahn gegenüber den Teilnehmenden*
- *Betrachtung der Auswirkungen des Projekts auf Natur und Landschaft*
- *Wunsch nach Einflussmöglichkeiten durch die Teilnehmenden*
- *Bedingungen aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord (<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/ergebnis>) sollen Basis der Zusammenarbeit am Runden Tisch sein*
- *Wunsch nach Unterstützung durch die Bahn bei der Einforderung der Ergebnisse des Dialogforums gegenüber der Politik*
- *Frühzeitiger Austausch zwischen Bahn und Behörden auch auf formeller Ebene*
- *Finden einer ökonomischen und ökologischen Lösung für den Ausbau*

## TOP 2 Konstituierung des Runden Tisches

Herr Eggert stellt den Teilnehmenden den Entwurf eines gemeinsamen Selbstverständnisses als Arbeitsgrundlage für den Runden Tisch vor (**Anlage 1**).

### Diskussion/Anmerkungen

#### *Rollenverständnis und Zielsetzung (Folie 2)*

Auf Anregung eines Teilnehmers werden unter dem letzten Anstrich die „städtebaulichen, gesundheitlichen und umweltfachlichen“ Zielstellungen ergänzt. Ein weiterer Teilnehmer bittet darum, den Zweck des Runden Tisches um den Punkt „Forderungen aus der Region einzubringen“ zu ergänzen.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Eggert, dass mit der Formulierung „regionale Besonderheiten und das Wissen der lokalen Akteure einzubeziehen“ gemeint ist, sehr konkrete Hinweise zu den lokalen Gegebenheiten vor Ort einzuholen. Dabei könne es sich beispielsweise um Wegebeziehungen, die sich nicht aus Karten rauslesen lassen, um seltene Artenvorkommen, die nicht erfasst sind und vieles mehr handeln.

Einige Teilnehmer fordern, dass klare Zielsetzung des Runden Tisches die Umsetzung der Bedingungen aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord sein soll. Der Moderator ordnet ein, dass die Umsetzung des Abschlussdokuments von der Finanzierung durch Bund und Land abhängen. Hier seien vor allen Dingen der Projektbeirat und die politischen Vertreter/innen gefragt, sich in Richtung des Bundes für die Umsetzung einzusetzen.

#### *Teilnehmerkreis (Folie 3)*

Der Moderator plädiert dafür, den Kreis des Runden Tisches im Sinne der Arbeitsfähigkeit möglichst schlank zu halten. Es sei wichtig, dass alle Sichtweisen und Positionen am Tisch vertreten sind. Dafür genüge es in der Regel, eine/n Vertreter/in pro Institution am Runden Tisch zu haben. Sollten im Ausnahmefall 1-2 weitere Vertreter/innen teilnehmen wollen, können diese gerne in zweiter Reihe Platz nehmen, solange die Anzahl der Gäste in einem überschaubaren Rahmen bleibe.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sich in den betroffenen Ortschaften entlang der Strecke derzeit neue Bürgerinitiativen und Ortsvereine gegen den Ausbau gründen. Herr Eggert verdeutlicht, dass diese gerne in den Teilnehmerkreis aufgenommen werden können. Er bittet bei einem entsprechenden Aufnahmewunsch um eine kurze E-Mail an das DB-Projektteam an [alpha@deutschebahn.com](mailto:alpha@deutschebahn.com). Einige Teilnehmer betonen, dass es gerade vor dem Hintergrund eines wachsenden Teilnehmerkreises wichtig sei, die Teilnahme auf eine/n Vertreter/in pro Institution zu beschränken. Dies müsse in der kommenden Sitzung noch einmal diskutiert werden.

#### *Umgang miteinander (Folie 5)*

Mehrere Teilnehmer weisen darauf hin, dass die gegenseitige Verbindlichkeit nur vorbehaltlich der offiziellen Zustimmung der eigenen Gremien gelten könne. Man wolle sich aber gerne zu einer „gegenseitigen Ernsthaftigkeit und persönlichen Verbindlichkeit“ verpflichten und schlage vor, den Anstrich im Selbstverständnis entsprechend umzuformulieren.

*Arbeitsweise des Runden Tisches (Folie 6)*

Mehrere Vertreter von Bürgerinitiativen weisen darauf hin, dass sie ihre Mitglieder darüber informieren müssen, was in den Sitzungen diskutiert wurde und wie sich einzelne Akteure positioniert haben. Daher könne nicht garantiert werden, Aussagen aus den Sitzungen nicht zu zitieren. Herr Eggert verdeutlicht, dass innerhalb der eigenen Gremien natürlich von den Diskussionen am Runden Tisch berichtet werden dürfe. Das Konzept des Runden Tisches gehe explizit davon aus, dass durch die Arbeit mit Multiplikatoren der Wissenstransfer mit den beteiligten Institutionen sichergestellt wird. Bei dem Passus im Selbstverständnis gehe es vor allen Dingen darum, andere Mitglieder des Runden Tisches nicht öffentlich (bspw. gegenüber der Presse) zu zitieren oder zu diffamieren. Wichtig sei, dass die Mitglieder des Runden Tisches sich vertrauensvoll und offen miteinander austauschen können.

*Webseite des Projekts*

Ein Vertreter der Bahn verweist auf die derzeitig zur Verfügung stehende Informationsseite zum Projekt auf dem BauInfoPortal der Deutschen Bahn (<http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>). Hier werden die Unterlagen der einzelnen Sitzungen sowie die Protokolle veröffentlicht. Außerdem solle in absehbarer Zeit eine eigene Projektwebseite eingerichtet werden, die dann übersichtlicher und leichter auffindbare Informationen zum Projekt sowie die Unterlagen der Sitzungen bereithalten werde.

*Zukünftige Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert der Moderator, dass regelmäßige Formate zur Einbindung der betroffenen Bürger geplant seien, wie von der Bahn auf der Info-Veranstaltung in Verden angekündigt. In welcher Form und Häufigkeit dies notwendig und sinnvoll sei, könne auch in den Sitzungen des Runden Tisches besprochen werden.

Zudem stehe allen Interessierten natürlich offen, sich auf der Internetseite (siehe oben) über das Projekt und die Inhalte der Sitzungen des Runden Tisches zu informieren. Darüber hinaus fordert Herr Eggert alle Teilnehmenden des Runden Tisches auf, ihre Multiplikatorenrolle wahrzunehmen und Gespräche mit den Menschen vor Ort zu führen, um sie zu informieren und ihre Anliegen, Sorgen und Bedürfnisse in die Diskussionen des Runden Tisches einzubringen. Ein Teilnehmer unterstreicht diesen Punkt und sieht hier besonders die Bürgerinitiativen und die Kommunalvertreter in der Pflicht, aktiv auf ihre Bürgerinnen und Bürger zuzugehen.

**TOP 3 Vorstellung des aktuellen Projektstands**

Ein Vertreter der Bahn stellt den Teilnehmenden den aktuellen Planungsstand vor (**Anlage 2**).

**Diskussion/Anmerkungen***Bundestagsbeschluss vom 28.01.2016*

Ein Vertreter der Bahn gibt die zentralen Inhalte des Bundestagsbeschlusses zur „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ wieder. Im Einzelnen beschließt der Bundestag:

- In Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertras- sen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezu- schussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu be- rücksichtigen.
- 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. (Drucksache 18/7365 vom 26.01.2016  
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/073/1807365.pdf>)

Ein Teilnehmer fragt, ob es für die Umsetzung der Bedingungen aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord hilfreich sei, wenn man sich politisch dafür einsetze, dass die Strecke Rotenburg – Verden als TEN-Korridor aufgenommen werde. Die Bahn kann das nicht pauschal be- antworten, vermutet aber, dass im Vordergrund nicht die Zugehörigkeit zu einem TEN-Korridor stehe, sondern die besondere regionale Betroffenheit. Diese kennzeichne sich durch zahlreiche verschiede- ne Kriterien.

#### *Umsetzung übergesetzlicher Schutzmaßnahmen*

Ein Vertreter der Bahn betont, dass die Deutsche Bahn bei der Umsetzung übergesetzlicher Maß- nahmen auf die Finanzierungszusage eines Finanzmittelgebers angewiesen sei. Generell dürfe die Bahn im Auftrag des Bundes nur die gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen bauen. Man wolle den Projektbeirat und die Region insgesamt gerne inhaltlich bei der Forderung nach übergesetzlichem Schutz unterstützen. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Delta zwischen den Kosten für die gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen und den Kosten für die Forderungen des Abschlussdokuments bekannt sein müsse, damit der Projektbeirat wisse, wie viel zusätzliche Mittel von Bund und Land benötigt werden. Die Bahn bestätigt, dass dieses Delta selbstverständlich von der Bahn berechnet werden könne, allerdings bedürfe es auch dafür eines Auftrags durch den Bund. Es sei wichtig, dass sich die Region und ihre politischen Vertreter gegenüber dem Bund für eine übergesetzliche Finanzie- rung stark machten.

#### *Zeitschiene für Ausbau Rotenburg – Verden*

Mehrere Teilnehmer betonen, dass für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger wichtig sei zu wissen, wie der konkrete Zeithorizont des Ausbaus entlang der Strecke aussehe. Die Bahn erläutert diesen wie folgt:

- Ende 2016 Beginn der Vorplanung (1-2 Jahre)
- Anschließend Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- Durchführung des Planrechtverfahrens (3-5 Jahre, abhängig von Klagen)
- Europäische Ausschreibung zur Vergabe der Bauaufträge (1 Jahr)
- Beginn der Bauarbeiten (1. Hälfte des nächsten Jahrzehnts)
- Mehrjährige Bauphase ggf. auch unter Betrieb
- Finalisierung des Gesamtprojekts bis möglichst 2030

Der Vertreter der Bahn weist darauf hin, dass der Zeitplan derzeit noch nicht konkreter formuliert werden könne, da er von zahlreichen Variablen abhängt.

#### *Instandhaltungsarbeiten entlang der Strecke Rotenburg – Verden*

Die Bahn weist darauf hin, dass alle Arbeiten, die kürzlich oder in naher Zukunft entlang der Strecke durchgeführt werden keinerlei Zusammenhang zum Ausbauprojekt haben. Dabei handle es sich ausschließlich um notwendige Instandhaltungsarbeiten zur Aufrechterhaltung des sicheren Betriebs.

#### *Lage des zweiten Gleises*

Das zweite Gleis wird vermutlich auf der Westseite und gleicher Ebene wie das Bestandsgleis zu liegen kommen. Die im Rahmen der zuletzt durchgeführten Bestandsarbeiten erneuerten Brücken entlang der Strecke seien so angelegt, dass sie gemäß des zweigleisigen Ausbaus nach Westen erweitert werden können.

#### *Teilnahme des BMVI am Runden Tisch*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert die Bahn, dass mit der Bezeichnung „der Bund“ generell das Bundesverkehrsministerium (BMVI) gemeint sei. Das zuständige Referat, dessen Leitung und Mitarbeiter den Teilnehmenden zum Teil aus dem Dialogforum bekannt sind, sind Hauptansprechpartner für das Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass eine Teilnahme am Runden Tisch seitens des BMVI sehr hilfreich und sinnvoll wäre.

#### *Dokumentation der Info-Veranstaltung Verden (19.02.2016)*

Ein Vertreter der Bahn weist darauf hin, dass die ausführlichen Antworten der auf der Informationsveranstaltung in Verden gesammelten Fragen online in der Dokumentation zur Veranstaltung zur Verfügung stehen: <http://bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/1886/docs/Dokumentation-hamburg-bremen-hannover-infoveranstaltung-verden-160225.pdf>

#### *Aussagen zum Alpha im PRINS (BVWP 2030)*

Ein Teilnehmer fragt, wann PRINS (Projektinformationssystem) erweitert wird mit konkreten Aussagen für das Alpha. Der Bahn liegen dazu keinerlei Information zu. Ein Vertreter der Bahn weist darauf hin, dass die Aussagen aus PRINS für den derzeitigen Projektfortschritt nicht von zentraler Bedeutung sind. Momentan sei wichtig, die Finanzierung für die Grundlagenermittlung sicherzustellen und die Anforderungen an die Strecken zu kennen. Dies sei Grundlage für die Arbeit der technischen Planer und die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen.



PRINS.pdf

### *Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass in die Berechnung des NKV für das Alpha E einige zentrale Maßnahmen, wie der Ausbau der Strecke Halle – Uelzen und die Knoten nicht mit einbezogen wurden. Fraglich sei, *[eine nachträgliche Überprüfung ergab, dass sich der Sachverhalt in der BVU Präsentation zum Dialogforum vom 09.10.2015 auf den Seiten 39-40 anders darstellt]* ob der NKV für das Alpha E nicht noch unter 1 rutschen könne und somit die Realisierung scheitern würde. Ein weiteres Mitglied des Runden Tisches erläutert, dass es im BVWP-Entwurf auch Projekte mit NKV unter 1 gäbe und dies kein finales Ausschlusskriterium sei. Letztendlich habe der Bundestag über die Realisierung zu entscheiden. Man könne sich in der Region aber auf die Zusage des parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann (BMVI) stützen, dass das Alpha E aufgenommen werde. Auf der Webseite des Dialogforums Schiene Nord ist die Präsentation (<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter>) des Gutachters des Bundes mit der NKV-Berechnung für alle Varianten einsehbar.



BVU.pdf

Ein Vertreter der Bahn erläutert, dass „Die Maßnahmen der ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg - Halle (2-018-V01, siehe VB) werden für die Bewertung im Bezugsfall unterstellt.“ (Auszug aus PRINS, Anlage 2, Folie 5) bedeute, dass die Maßnahme als gebaut vorausgesetzt wird.

### *Simulation der Streckenbelastung (Zugzahlen)*

Ein Teilnehmer fragt, welche Zugzahlen für die Szenarienberechnung auf der Strecke zugrunde gelegt wird. Die Frage nach der Auslastung der Strecke sei wichtig und man müsse verschiedene Varianten durchrechnen und überprüfen. Die Bahn erläutert, dass die Prognose des Bundes hinsichtlich konkreter Zugzahlen noch nicht vorliegt. Sobald dies der Fall ist, werde die Bahn aber mit den prognostizierten Zahlen verschiedene Ausbauvarianten rechnen und berücksichtigen. Die Vertreter der Deutschen Bahn sagen zu, sich um konkrete Aussagen zum Vorgehen von den Fahrplan-Experten der Bahn zu bemühen.

### *Neuer Halt in Verden*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Land Niedersachsen und die Stadt Verden übereingekommen sind, in Verden einen neuen Zug-Haltepunkt einzurichten. Dies müsse berücksichtigt werden.

### *Stellungnahmen zum Referentenentwurf des BVWP 2030*

Mehrere Teilnehmer schildern, dass es aus ihrer Sicht unmöglich sei, als Laie eine sachliche Stellungnahme zum Referentenentwurf des BVWP abzugeben. Die Informationen seien für fachfremde völlig unverständlich aufbereitet.

Ein Teilnehmer fordert die Mitglieder des Runden Tisches auf, an den Bund zurückzumelden, dass man Öffentlichkeitsbeteiligung so nicht gestalten könne. Die Frist für Rückmeldungen an das BMVI endet am 2. Mai 2016.

### *Lärm durch Güterverkehr*

Ein Vertreter der Bahn erläutert die umfangreichen Ziele der Deutschen Bahn zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms bis 2020. Dazu gehöre die komplette Umrüstung der DB-Güterverkehrsflotte. Allerdings habe die Bahn natürlich keinen Einfluss auf andere Betreiber von Güterverkehr. Hier sei die Regulierungsbehörde in der Pflicht über ein lärmabhängiges Trassenpreissystem Abhilfe zu schaffen. Generell gelte der diskriminierungsfreie Zugang zur Schieneninfrastruktur.

## **TOP 4 Weiteres Vorgehen**

Zur Auftaktsitzung des Runden Tisches wird es eine Presseinformation der Deutschen Bahn geben, die den Teilnehmenden zusammen mit den Unterlagen der Sitzung zugeschickt wird.

Der Termin der nächsten Sitzung ist **Donnerstag, der 8. September 2016, 14.00 – 17.00/18.00 Uhr.**

Die DB Netz AG schickt den Teilnehmenden ca. 2-3 Wochen vor der Sitzung eine Einladung per Email, in dem der Veranstaltungsort bekannt gegeben und um Anmeldung zur Sitzung gebeten wird. Man wolle generell an wechselnden Orten entlang der Strecke Rotenburg – Verden tagen. Anfragen zur Aufnahme an den Runden Tisch können an [alpha@deutschebahn.com](mailto:alpha@deutschebahn.com) gerichtet werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass am 11. September 2016 Kommunalwahlen in Niedersachsen stattfinden. Die Arbeit des Runden Tisches solle unbedingt aus dem Wahlkampf rausgehalten werden und man werde vor der Wahl keine Presseinformation zur Sitzung verschicken.

Der Moderator holt zum Abschluss ein Feedback der Teilnehmenden zur Sitzung ein:

- „Es war eine gute Sitzung. Es ist wichtig den Prozess zu begreifen, sich gegenseitig kennenzulernen. Dies ist ein gutes Angebot der Deutschen Bahn.“
- „Wir müssen alle selber dafür sorgen, uns in die Planungen einzubringen. Dies ist eine gute Chance. Wenn nicht hier, wo dann.“
- „Ich bin sehr zufrieden mit der Sitzung. Zu Beginn gab es einige müßige Diskussionen, aber es ist wichtig, sich die Zeit zu nehmen ein gutes Selbstverständnis der gemeinsamen Arbeit zu haben. Dies ist der richtige Weg. Die Gruppengröße könnte noch etwas schrumpfen.“
- „Für mich war es eine interessante Sitzung. Wir haben einen guten Umgang miteinander und ein gutes Ziel. Ich wünsche uns viel Erfolg.“
- „Heute wurde viel diskutiert, aber man muss sich ja auch erst einmal kennenlernen und zu-rechtfinden.“
- „Jede Eingabe von regionalen Akteuren ist ein wichtiger Beitrag zu den Planungen.“
- „Ich bin angenehm überrascht über die rege Teilnahme und die konstruktive Diskussion. Danke für die wertschätzende Begleitung der Moderation.“