

---

DB Netz AG

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

2. Sitzung

8. September 2016

---

Ort: Dorfgemeinschaftshaus, Am Sportplatz 11, 27386 Westerwalsede  
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 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 27. April 2016
- TOP 3 Verabschiedung des gemeinsamen Selbstverständnisses
- TOP 4 Aktueller Sachstand Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030
- TOP 5 Aktueller Projektstand Rotenburg – Verden & Einholung lokaler Hinweise
- TOP 6 Lärm & Lärmschutz
- TOP 7 Weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Selbstverständnis des Runden Tisches Rotenburg – Verden
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

## **TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung**

### **Begrüßung Gemeinde Westerwalsede**

Der Bürgermeister der Gemeinde Westerwalsede begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung im Dorfgemeinschaftshaus der Gemeinde. Er wünscht eine erfolgreiche Sitzung und konstruktive Gespräche zur Gestaltung des Bahnabschnitts Rotenburg – Verden.

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator Ralf Eggert, IFOK, begrüßt die 37 Teilnehmenden zur zweiten Sitzung des Runden Tisches und bittet die neuen Teilnehmenden, sich kurz vorzustellen. Herr Eggert stellt die Agenda vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Hauptthemen der Sitzung sollen sein:

- Verabschiedung des gemeinsamen Selbstverständnisses
- Diskussion der Inhalte des BVWP 2030 zum Abschnitt Rotenburg – Verden
- Vorstellung des aktuellen Projektstands Rotenburg – Verden sowie Einholung lokaler Hinweise
- Vorstellung und Diskussion allgemeiner Lärmschutzmaßnahmen und entsprechender Visualisierungen

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 27. April 2016**

Inhaltlich gibt es keine Änderungswünsche zum Protokoll. Somit gilt das Protokoll als verabschiedet und wird in der finalen Version auf der Projektwebseite des BauInfo Portals veröffentlicht.

Auf Vorschlag eines Teilnehmers vereinbart die AG, dass zukünftig die Teilnehmerzahl im Protokoll genannt wird. Zudem sagt die Deutsche Bahn zu, einmalig eine Teilnehmerliste mit Kontaktdaten an die Mitglieder des Runden Tisches zu verschicken, um den Austausch untereinander zu erleichtern. Diese Teilnehmerliste ist nicht zur Veröffentlichung bestimmt, sondern darf lediglich intern verwendet werden.

## **TOP 3 Verabschiedung des gemeinsamen Selbstverständnisses**

Herr Eggert fasst die wichtigsten Punkte des Selbstverständnisses des Runden Tisches Rotenburg – Verden (**Anlage 1**) und die besprochenen Änderungen der letzten Sitzung zusammen. Auf Anregung eines Teilnehmers wird vereinbart auf Folie 4 „Zusammensetzung des Teilnehmerkreises“ die Begriffe „Bürgermeister“ durch „Kommunen“ und „Landratsämter“ durch „Landkreise“ zu ersetzen. Mit diesen Änderungen wird das Selbstverständnis einstimmig angenommen und dient zukünftig als Basis der gemeinsamen Arbeit am Runden Tisch.

## **TOP 4 Aktueller Sachstand BVWP 2030**

Ein Vertreter des Projektteams der Deutschen Bahn stellt die Aussagen des Kabinettsbeschlusses zum BVWP 2030, insbesondere mit Fokus auf den Abschnitt Rotenburg – Verden, vor (**Anlage 2, Folien 12-15**). Er verdeutlicht dabei, dass das Gesamtvolumen des Projekts im Vergleich zum Referentenentwurf noch einmal deutlich vergrößert wurde. Zudem wurden vom Bundeskabinett weitere

Maßnahmen in das Projekt aufgenommen, so dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) nun bei genau 1 liegt. Der Bahn liegt derzeit ausschließlich eine Beauftragung für die ersten Planungsphasen der Teilmaßnahme Rotenburg – Verden vor.

### **TOP 5 Aktueller Projektstand Rotenburg – Verden & Einholung lokaler Hinweise**

Ein Vertreter des Projektteams der Deutschen Bahn DB stellt den aktuellen Projektstand für den Abschnitt Rotenburg – Verden vor (**Anlage 2, Folien 17-18**).

#### **Diskussion / Anmerkungen**

##### *Zugesagte Planungsgelder*

Ein Vertreter des Projektteams der Deutschen Bahn erläutert auf Nachfrage eines Teilnehmers, dass die vom Land Niedersachsen zugesagte Vorfinanzierung in Höhe von 10 Millionen Euro sich derzeit ausschließlich auf den Abschnitt Rotenburg – Verden beziehe. Planmäßig solle innerhalb des kommenden Jahres die Vorplanung für diesen Abschnitt durchlaufen werden. Für weitere Abschnitte gäbe es bisher keine Beauftragung und keine Finanzierungszusage.

##### *3. Gleis Langwedel - Bremen*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt die Bahn, dass das im BVWP genannte 3. Gleis zwischen Langwedel und Bremen zum Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover gehöre, derzeit allerdings keine Beauftragung durch den Bund hierzu vorläge.

##### *Planungsauftrag der Deutschen Bahn*

Einige Teilnehmende bitten darum, Einsicht in den Planungsauftrag der Deutschen Bahn für den Abschnitt Rotenburg – Verden zu bekommen. Die Vertreter der Deutschen Bahn bieten an, die technischen Inhalte des Planungsauftrags in der nächsten Sitzung detailliert vorzustellen.

##### *Ministergespräch am 04.08.2016*

Ein Mitglied des Projektbeirats erläutert, dass sich bei einem Ministergespräch am 4. August 2016 Bund und DB darauf verständigt hätten, im Zuge der jetzt beginnenden Ausbauplanungen auch einen optimierten Lärmschutz zur Entlastung der Streckenanwohner zu betrachten. Hiermit sei die Bahn beauftragt. Die Zusage beziehe sich lediglich auf die Prüfung und Berechnung der Kosten, sowie die fallweise Darstellung für den optimierten Lärmschutz, nicht jedoch auf die Umsetzung. Letztere müsse zu gegebener Zeit vom Bundestag beschlossen werden.

Er ergänzt, dass der Projektbeirat unter „optimiertem Lärmschutz“ den Vollschutz nach den „Bedingungen der Region“ des Dialogforums Schiene Nord (DSN) versteht. Ebenso ergänzt er, dass im Ministergespräch keine Zusage für die Betrachtung optimierten Lärmschutzes für die Zu- und Ablaufstellen gemacht wurde. Der Vertreter des Projektbeirats weist darauf hin, dass die Frage der konkreten Umsetzung von Lärmschutz selbstverständlich von den Wünschen der Anwohner vor Ort abhinge. Niemandem solle der Vollschutz nach den „Bedingungen der Region“ „aufgedrückt“ werden.

##### *Vorplanungsunterlagen*

Ein Teilnehmer fragt, ob es bereits eine Tendenz gebe, auf welcher Höhe die Bahnübergänge entlang der Strecke angelegt werden. Ein Vertreter des Projektteams der Deutschen Bahn erläutert dazu,

dass es momentan noch keinen technischen Planungsstand gebe. Konkretes zu dieser Fragestellung könne man sagen, sobald die Betriebliche Aufgabenstellung (BAST) abgeschlossen ist. Die Vertreter des Projektteams der Deutschen Bahn betonen, dass sie sich der hohen kommunalen Relevanz der Bahnübergänge und der jeweiligen Schließzeiten bewusst sind und sie diese Thematik gerne detailliert mit dem Runden Tisch besprechen möchten, sobald 2017 ein erster Arbeitsstand dazu vorliegt. Man werde dazu seitens der Bahn auch den intensiven Austausch mit den entsprechenden Gebietskörperschaften suchen.

#### *Verbesserung des Nahverkehrs*

Einige Teilnehmende erinnern daran, dass in den „Bedingungen der Region“ auch die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) enthalten ist und fragen in diesem Zusammenhang, inwieweit zusätzliche Haltepunkte zwischen Rotenburg – Verden möglich sind und in den anstehenden Planungen berücksichtigt werden.

Die Vertreter des Projektteams der Deutschen Bahn verdeutlicht, dass die technische Umsetzbarkeit von zusätzlichen Haltepunkten natürlich grundsätzlich machbar ist und von der DB in den anstehenden Planungen berücksichtigt werden kann. Dazu brauche die DB allerdings die konkrete Bestellung weiterer Haltepunkte von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die für die Planung und Bestellung des Nahverkehrs verantwortlich ist. Die DB hat im Zuge der Planungsvorbereitung kürzlich aktuelle Daten bei der LNVG abgefragt und keine Angaben zu zusätzlich geplanten Haltepunkten erhalten. Auch das niedersächsische Wirtschaftsministerium meldete auf Nachfrage der DB keine Reaktivierungsabsichten für Haltepunkte entlang der Strecke, so dass die Bahn derzeit davon ausgehen muss, dass solche nicht geplant sind.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Wirtschaftsministerium Niedersachsen vor drei Jahren den Bedarf für weitere Haltepunkte untersucht hat. Für diese Untersuchung gäbe es feste Kriterien: So müssen beispielsweise in einem 1,5 km Radius 2.500 Einwohner leben und die Entfernung zum nächsten Bahnhof mindestens 3 km betragen. Ergebnis der Untersuchung sei damals gewesen, dass weitere Haltepunkte zwischen Rotenburg und Verden nicht wirtschaftlich seien. Der Teilnehmer vermutet, dass eine erneute Untersuchung zu demselben Ergebnis kommen würde. Nähere Informationen sind der [Präsentation des Ministeriums](#) unter folgendem Link zu entnehmen:

[http://www.mw.niedersachsen.de/download/97353/Reaktivierung\\_von\\_Bahnhaltepunkten\\_-\\_Praesentation.pdf](http://www.mw.niedersachsen.de/download/97353/Reaktivierung_von_Bahnhaltepunkten_-_Praesentation.pdf).

Darüber hinaus gibt der Teilnehmer zu bedenken, dass weitere Haltepunkte auf der nur 26 km langen Strecke zwischen Rotenburg und Verden zu jeweils 5 min Fahrtzeitverlängerung pro zusätzlichem Halt führen würden. Die heute auf der Strecke verkehrenden Züge seien in einen überregionalen Taktfahrplan eingebettet, der durch Fahrzeitverlängerungen außer Kraft gesetzt werden würde. So würden Umsteigende in Verden und Rotenburg nicht mehr direkt in ihre Anschlusszüge einsteigen können, sondern müssten 30 min oder länger auf einen Anschlusszug warten. Bei der Forderung nach weiteren Haltepunkten müsse sich die Region bewusst sein, dass sie damit gegebenenfalls die Attraktivität der Strecke gefährde.

Um das Interesse der Region in Bezug auf den SPNV zielorientiert voranzubringen, beschließt der Runde Tisch auf Vorschlag mehrerer Teilnehmer, dass die Kommunen und Landkreise sich zeitnah zusammenfinden, um eine gemeinsame Haltung bezüglich der Gestaltung des Nahverkehrs zu entwickeln. Mit der gemeinsamen Position wolle man dann auf das Land Niedersachsen mit entsprechenden

Forderungen zugehen und sich für die Umsetzung einsetzen. Der Moderator schlägt vor, dass das Thema in der nächsten Sitzung wieder aufgegriffen wird und die Kommunen ihren aktuellen Gesprächsstand vorstellen. Von Seiten der DB und der Moderation wolle man sich bemühen, einen Vertreter der LNVG erneut für die Teilnahme am Runden Tisch zu gewinnen.

Einzelne Teilnehmer des Runden Tisches zeigen sich mit diesem Vorgehen nicht einverstanden und fordern die DB auf, mit der Baumaßnahme die Möglichkeiten und Kapazitäten für eine Verbesserung des SPNV zu schaffen. Konkret, indem ein späterer Ausbau von Haltepunkten entlang der Strecke eher erleichtert statt erschwert wird und indem Schienenkapazitäten für zusätzliche Nahverkehrszüge sowie -halte frei bleiben und in der Auslastung berücksichtigt werden. So wie jetzt ohne konkrete Bestellung zusätzliche Schienenkapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden sollen, fordern die Bedingungen der Region ohne konkrete Bestellungen zusätzliche Schienenkapazitäten für den Nahverkehr.

Unabhängig vom Ergebnis der Gespräche mit LNVG und Land Niedersachsen betonen die Teilnehmenden, dass es wichtig sei, die Aufwärtskompatibilität der Strecke sicherzustellen. Es dürfe nicht sein, dass durch die Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus die zukünftige Einrichtung weiterer Haltepunkte verhindert werde. Die Bahn schildert, dass es grundsätzlich immer möglich sei, nachträglich Haltepunkte einzurichten. Für die Freihaltung von Flächen sei es für die Planungen der DB wichtig von der Region zu erfahren, was genau sie wo berücksichtigen soll.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der Deutschen Bahn, dass bei einer entsprechenden Bestellung des Nahverkehrs ausreichend Kapazitäten für zusätzlichen SPNV auf der zweigleisig ausgebauten Strecke Rotenburg – Verden vorhanden sei. Im Zweifelsfall würden dafür immer die Kapazitäten des Güterverkehrs zugunsten des Nahverkehrs verringert. Grundvoraussetzung sei aber eben eine entsprechende Bestellung des Nahverkehrs.

#### *Rotenburger Kurve*

Ein Vertreter des Projektteams der Deutschen Bahn erläutert, dass die sogenannte Rotenburger Spange bzw. Rotenburger Kurve, also das Verbindungsstück zur EVB-Strecke Zeven – Bremervörde, nicht Teil des Großprojekts ist. Im BVWP ist diese Maßnahme im erweiterten Bedarf gelistet. So die Umsetzung der Maßnahme beschlossen werde, würde es aus Sicht der Bahn Sinn machen, diese im Großprojekt anzusiedeln.

Des Weiteren erläutert der Vertreter der DB, dass man von Seiten der Bahn bereits Gespräche mit der EVB aufgenommen habe, um sich bezüglich des Anschlusses zur Rotenburger Kurve abzustimmen. Der Anschluss werde (im Gegensatz zur Kurve selbst) in der Vorplanung für den Abschnitt Rotenburg – Verden mitbetrachtet. Das niedersächsische Wirtschaftsministerium führe zurzeit auch Gespräche über die EVB-Strecke Bremervörde – Zeven mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Um die Thematik voranzubringen, sei es sicherlich hilfreich, wenn von Seiten der Teilnehmenden direkte Gespräche mit den Akteuren in Hannover (niedersächsisches Wirtschaftsministerium) und Berlin (BMVI) aufgenommen werden.

#### *Arbeitsgemeinschaft der Anrainerkommunen*

Ein Teilnehmer vermeldet, dass die Anrainerkommunen Landkreis und Stadt Rotenburg (Wümme), Samtgemeinde Sottrum, Samtgemeinde Bothel, Gemeinde Kirchlinteln sowie Landkreis und Stadt Verden (Aller) eine Arbeitsgemeinschaft zur Vertretung ihrer gemeinsamen Interessen gegründet ha-

ben. Ein entsprechendes Schreiben an den Projektleiter der DB ist dem Protokoll angefügt. Ein Vertreter der Bahn weist auf einen Zitierungsfehler des Abschlussdokuments in Passus 7 des Schreibens hin und bittet darum, diesen für die zu versendende Version zu korrigieren. Dies wurde seitens eines Vertreters der AG zugesagt.



20160831 AG  
Anrainerkommunen a

#### *Hinweise aus Kirchlinteln*

Ein Vertreter der Gemeinde Kirchlinteln überreicht der Bahn ein Schreiben mit bedeutsamen Hinweisen der Kommune für den Streckenausbau, die im Rahmen einer Einwohnerversammlung zusammengetragen wurden. Die DB bedankt sich für die konstruktive Vorarbeit der Kirchlintelner und sagt zu, sich mit den Hinweisen intensiv zu beschäftigen.



Örtliche  
Belange\_Kirchlinteln.r

#### *Hinweise aus Westerwalsede*

Auch die Gemeinde Westerwalsede hat Hinweise für die Bahn zusammengetragen.



Positionspapier  
Arbeitsgruppe Bahna

### **TOP 6 Lärm & Lärmschutz**

Ein Vertreter der DB stellt die DB-Unternehmensziele zum Lärmschutz sowie allgemeine Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm vor (**Anlage 2, Folien 21-33**).

#### *Einsatz innovativer Maßnahmen zur Lärmreduzierung*

Ein Vertreter der Bahn erläutert auf Nachfrage, dass innovative Maßnahmen zur Lärmreduzierung vom Bund als förderwürdig eingestuft werden müssen, bevor diese von der Bahn geplant und verbaut werden dürfen. Die Bahn bemühe sich bei innovativen Lösungen die entsprechenden Zulassungen zu erreichen. Das Zulassungsprozedere könne zwar mitunter länger dauern, sei aber für die Finanzierung der Maßnahmen durch den Bund unerlässlich. Die DB bietet an, in einer der folgenden Sitzungen des Runden Tisches ausführlicher auf innovative Maßnahmen einzugehen und verschiedene Möglichkeiten der modernsten Technik vorzustellen. Gleiches gilt auch für die Betrachtung optisch ansprechender Lärmschutzwände.

Ein Teilnehmer erwähnt in diesem Zusammenhang einen Artikel in der Welt, der eine neue Antischall-Technik vorstellt: <https://www.welt.de/wissenschaft/article12280737/Antischall-Technik-bringt-endlich-Ruhe-ins-Haus.html>

### *Lokale Lärmschutzlösungen*

Ein Teilnehmer fragt, wie unterschiedliche Höhen vor Ort ausgeglichen werden sollen. Er regt an, die Lärmschutzwände bei einer Dammlage nicht noch weiter zu erhöhen. Die Bahn erläutert dazu, dass die konkrete Umsetzung des Lärmschutzes erst im Rahmen der Vorplanung betrachtet werden kann, wenn genaue Isophonenkarten vorliegen. Die Bahn würde dann konkrete Umsetzungsvorschläge vorlegen und diese am Runden Tisch gemeinsam diskutieren. Man bemühe sich, lokale Kompromisse zu finden. Gerade bei der Frage nach der Höhe von Lärmschutzwänden gehen die Meinungen jedoch häufig sehr auseinander. Die Deutsche Bahn ist dazu verpflichtet, gesetzliche Grundlagen einzuhalten. Sollten einzelne Anrainer mit der lokalen Lösung nicht einverstanden sein, können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (PFV) immer noch formelle Einwendungen eingebracht werden.

### *Vergabe von Planungsleistungen*

Die Bahn erläutert, dass bisher noch nicht feststeht, ob die Planungsleistungen intern oder extern vergeben werden.

### *Reduzierung von Schienenverkehrslärm*

Die DB hat sich zum Ziel gesetzt, den durch sie verursachten Schienenverkehrslärm bis 2020 freiwillig zu halbieren. Die Bahn sei jedoch verpflichtet ihre Infrastruktur diskriminierungsfrei anderen Anbietern zur Verfügung zu stellen. Laute Güterzüge, die nicht zur DB gehören (rund 2/3 aller Güterwaggons), könnten also auch nach 2020 noch auf der Strecke fahren. Der Gesetzgeber könne über ein entsprechendes Trassenpreissystem jedoch regulierend eingreifen: Schon heute zahlen leise Güterverkehre weniger, als laute.

Ein Teilnehmer fragt, ob das Trassenpreissystem unterschiedliche Entgelte für Tag- und Nachtfahrten vorsieht. Die Vertreter der Bahn sagen zu, dies zur nächsten Sitzung zu prüfen. Auskunft gebe sicherlich auch die Webseite der Bundesnetzagentur (BNetzA).

### *Visualisierungen*

Um die sehr technischen Planungsunterlagen für den ungeübten Betrachter verständlich aufzubereiten, bietet die DB den Teilnehmenden an, realistische Visualisierungen möglicher Lärmschutzmaßnahmen zu erstellen, um einen Eindruck davon zu vermitteln, wie die jeweilige Maßnahme sich in die Landschaft einfügen würde. Dafür würden IST-Aufnahmen des tatsächlichen Geländes genommen und der SOLL-Zustand dort reinmodelliert werden. Diese Darstellungsform biete grundsätzlich auch die Möglichkeit zur Simulation von Jahreszeiten und verschiedenen Sonnenständen.

Die Visualisierungen würden zusätzlich zu den im Rahmen der Vorplanung obligatorischen technischen Lärmkarten erstellt. Die Teilnehmenden begrüßen dies sehr. Der IST-Zustand kann in den vorliegenden Lärmkarten anbei unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

[http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Umwelt/Umgebungs-laermrichtlinie/Laermkartierung/laermkartierung\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Umwelt/Umgebungs-laermrichtlinie/Laermkartierung/laermkartierung_node.html)

### *Beauftragung für optimierten Lärmschutz*

Die Bahn erläutert, dass die Planung des Lärmschutzes voraussichtlich extern vergeben und es dazu dann eine europaweite Ausschreibung geben wird. Ein Teilnehmer bittet darum, bei der Vergabe da-

rauf zu achten, dass ausreichend Kapazitäten für Abstimmungsgespräche mit dem Runden Tisch und den Kommunen eingeplant sind.

#### *Niveauperlagerung der Gleise*

Ein Teilnehmer fragt, ob es generell möglich sei, Teilstrecken vom Damm auf ein anderes Niveau, beispielsweise in Grabenlage, zu verlegen. Die Vertreter der Bahn erläutern dazu, dass dies theoretisch zwar grundsätzlich machbar sei, die Dammlage in der Regel aber topografische Gründe habe, die es zu berücksichtigen gelte. Darüber hinaus sei auch zu beachten, dass eine solche Niveauperlagerung deutlich teurer sei und die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts gefährden könnte.

#### *Ausbaugrad der Schallschutzmaßnahmen*

Auf Nachfrage erläutert die DB, dass sich die Grenzwerte für den Lärmschutz generell nach der Ausweisung eines Gebietes im Rahmen der kommunalen Planung richten. Ausgewiesene Wohngebiete erhielten beispielsweise strengere Grenzwerte, als Mischgebiete oder Gewerbegebiete. Im Rahmen der Planungen werde der Ausbaugrad aber auch noch einmal im Einzelfall betrachtet.

#### *Differenzierung bei Umsetzung Vollschutz*

Eine Teilnehmerin erläutert, dass bei der Lärmsanierung des dritten Abschnitts in Verden die Gebietseinstufung und das Alter der Häuser eine große Rolle bei der Errechnung der Lärmschutzmaßnahmen gespielt haben. Ältere Häuser hätten demnach einen höheren Anspruch auf Lärmschutz gehabt, als neuere. Vor diesem Hintergrund fragt sie, ob bei einer Umsetzung des Vollschutzes entlang der Strecke ähnlich ungerecht differenziert würde. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass die im Abschlussdokument des DSN festgehaltenen „Bedingungen der Region“ natürlich nicht nur für Einzelne gelten sollen. Die Bahn bittet um Verständnis dafür, dass diese Frage nicht spontan beantwortet werden kann. Man müsse die Vorgaben der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) im Detail durch einen Planer prüfen lassen. Dies werde im Rahmen der im kommenden Jahr anstehenden Vorplanung erfolgen und dann auch am Runden Tisch diskutiert.

#### *Berechnung von Lärmpegeln*

Ein Teilnehmer fragt, wie es dazu komme, dass zur Erstellung des Lärmgutachtens der Lärm nicht direkt vor Ort gemessen, sondern lediglich berechnet würde. Die Bahn erläutert, dass zur Erstellung eines Lärmgutachtens nach der 16. BImSchV die Errechnung des Lärms vorgeschrieben sei. Sobald die Bahn einen Lärmgutachter beauftragt habe, könne dieser die Grundlage und Vorgehensweise zur Erstellung des Lärmgutachtens in einer der Sitzungen des Runden Tisches gerne im Detail vorstellen.

#### *Vorgehen zur Betrachtung des optimierten Lärmschutzes*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass die DB durch den Beschluss des Ministergesprächs am 4. August 2016 ermächtigt sei, weitere Lärmschutzvarianten (neben der vorgeschriebenen gesetzlichen) zu betrachten. Diese Zusatzbetrachtung sei im Rahmen der vorhandenen Finanzierung zu tätigen, da Land und Bund keine weiteren Planungsgelder dafür zur Verfügung stellen. Die DB schlägt vor, mindestens zwei Varianten – nämlich die gesetzliche sowie die Vollschutzvariante nach den „Bedingungen der Region“ zu betrachten. Darüber hinaus könne es aber sinnvoll sein – so vom Runden Tisch gewünscht – weitere Zwischenvarianten zu betrachten, die wesentliche, für die Teilnehmenden des Runden Tisches besonders relevante Eckpunkte, berücksichtigen. Die Teilnehmenden sprechen sich

dafür aus, keine weiteren Zwischenvarianten zu betrachten, sondern sich auf die beiden oben genannten Varianten zu beschränken. Für bestimmte Einzelfälle sollten jedoch Abweichungen vom Vollschutz betrachtet werden, wenn die Bürger vor Ort dies wünschen. Diese Einzelfälle müsse man am Runden Tisch gemeinsam definieren.

Die Bahn schlägt vor, zur nächsten Sitzung des Runden Tisches ein so genanntes Pflichtenheft für die beiden Varianten vorzubereiten, welches die genauen Parameter für die Vorplanung festlegt. Dies wolle man dann gemeinsam mit den Teilnehmenden durcharbeiten und finalisieren.

#### *Betrachtung der übrigen „Bedingungen der Region“*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt ein Vertreter des Projektbeirats, dass Thema des Ministergesprächs am 4.08.2016 nur die Betrachtung des optimierten Lärmschutzes, nicht jedoch die übrigen „Bedingungen der Region“ gewesen sein. Dazu gehöre unter anderem die Kostenbeteiligung der Kommunen beim Umbau der Bahnübergänge.

#### *Wirtschaftlichkeit des Projekts*

Ein Teilnehmer zeigt sich irritiert darüber, dass das Projekt angeblich erst mit den erweiterten Maßnahmen des Kabinettsbeschlusses des BVWP 2030 einen positiven NKV haben solle. Seiner Erinnerung nach hatte das Projekt bereits in der Bewertung des Gutachters des Bundes, der BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH, einen NKV über 1. Ein anderer Teilnehmer erläutert dazu, dass der Maßnahmenumfang in der BVU-Bewertung ein völlig anderer war, als der des BVWPs und man diese nicht miteinander vergleichen könne. Nach der BVU-Bewertung hätte das Alpha E einen negativen NKV erhalten. Nur mit diesen nun zusätzlich aufgenommenen Maßnahmen sei das Alpha E in den positiven Bereich gerückt. Näher nachvollzogen werden könne dies, wenn die aktuellen Daten im Projektinformationssystem (PRINS) des BMVI veröffentlicht werden. Dies wird für Herbst dieses Jahres erwartet. Anmerkung der Redaktion, das PRINS ist mittlerweile veröffentlicht und unter folgendem Link einsehbar: <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-003-V03/2-003-V03.html>

#### *Kosten für Lärmschutzgutachten*

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin erklärt ein Vertreter des Projektteams der Deutschen Bahn, dass die DB ausschließlich Gutachten bezahle, die im Rahmen der Planungen von ihr beauftragt werden.

## **TOP 7 Weiteres Vorgehen**

Die nächste Sitzung des Runden Tisches findet am **Donnerstag, den 10. November 2016**, 14 – 18 Uhr statt. Als Sitzungsort wird erneut das Dorfgemeinschaftshaus Westerwalsede vorgeschlagen.

Auf Bitte eines Teilnehmers werden die Termine der Sitzungen zukünftig möglichst mit einem Vorlauf von drei Monaten bekannt gegeben.

Themen der nächsten Sitzung sollen unter anderem sein:

- Vorstellung der Planungshinweise der einzelnen Kommunen
- Stand des Austauschs der Kommunen zur SPNV-Thematik entlang der Strecke
- Erarbeitung der Inhalte der Untersuchungen (Pflichtenheft) für die beiden beschlossenen Varianten sowie für einzelne Abweichungen

Außerdem bittet ein Teilnehmer darum, in einer der nächsten Sitzungen das Thema Erschütterungen genauer vorzustellen und zu diskutieren.

Zum Abschluss der Sitzung bittet der Moderator die Teilnehmenden um ein Feedback zur heutigen Sitzung:

- „Ich habe heute viel neues und interessantes gehört. Für mich war es eine positive Sitzung.“
- „Ich bin zufrieden.“
- „Ich habe den Eindruck, dass zum Teil noch die Basics fehlen, um sich detailliert auszutauschen.“
- „Das Thema Lärm wurde gut angesprochen. Ich hoffe, dass das Thema auch weiterhin im Sinne der Bürger ernstgenommen wird.“
- „Ich denke wir sind für die Zukunft auf einem guten Wege.“
- „Ich sehe, dass noch viel Arbeit vor uns liegt. Wir müssen konstruktiv weitermachen.“
- „Mir ist der Umgang mit den Bedingungen der Region wichtig. Das wurde mir heute ein bisschen viel verweicht und zu viel Verantwortung hierfür abgegeben.“
- „Aus meiner Sicht sind noch etliche Dinge offen. Die Dinge sollten nicht auf Dritte verschoben werden, sondern von uns besprochen werden.“
- „Wir sind in einer sehr frühen Phase. Im Großen und Ganzen habe ich die Sitzung konstruktiv empfunden. Es ist ein guter Grundstein gelegt.“
- „Es ist gut, dass wir heute mal über wesentliche Punkte gesprochen haben und direkt in die Projektarbeit reingekommen sind.“