
DB Netz AG

Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover
Runder Tisch Rotenburg – Verden

Protokoll zur 3. Sitzung

10. November 2016

Ort: Dorfgemeinschaftshaus, Am Sportplatz 11, 27386 Westerwalsede
Dauer: 14.00 Uhr – 18.30 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 8. September 2016

TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts

TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs

TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen

TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

TOP 7 Kommunikation zum Projekt

TOP 8 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation zur Sitzung
Anlage 2 Präsentation der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
Anlage 3 Planungshinweise der AG Bahnausbau Westerwalsede und der Gemeinde Kirchlinteln

TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert, IFOK, begrüßt die 28 Teilnehmenden zur dritten Sitzung des Runden Tisches. Herr Eggert stellt die Agenda vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Hauptthemen der Sitzung sind:

- Vorstellung des aktuellen Projektstands Rotenburg – Verden
- Vortrag und Diskussion zu den Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs auf der Strecke Rotenburg – Verden
- Vorstellung der Planungshinweise aus Kirchlinteln und Westerwalsede
- Erarbeitung eines Pflichtenhefts für die Betrachtung zweier verschiedener Lärmschutzvarianten

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016

Im Vorfeld der Sitzung wurden drei Änderungswünsche zum Protokoll eingereicht, die von den anwesenden Teilnehmenden angenommen werden. Damit ist das Protokoll der zweiten Sitzung des Runden Tisches angenommen.

Die Vertreter der DB erläutern in Bezug auf eine offene Frage aus der letzten Sitzung, dass es keine unterschiedlichen Trassenentgelte für Tag- und Nachtfahrten gibt. Zusätzliche Informationen zum Trassenpreissystem sind in folgendem PDF einsehbar.



Bahn Broschüre
Trassenpreissystem (

TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts

Ein Vertreter der DB stellt den Teilnehmenden den aktuellen Planungsstand des Projektes vor (**Anlage 1**).

Nachvollziehbarkeit der PRINS-Angaben

Ein Teilnehmer schildert, dass die Angaben im Projektinformationssystem (PRINS) zu den Lärm-Betroffenheiten entlang der Strecken des Alpha E nicht nachvollziehbar seien. So sollen laut den Berechnungen im PRINS vom gesamten Alpha E nur rund 18.000 Menschen betroffen sein. Dies widerspräche den Zahlen der Machbarkeitsstudie der DB, die damals beispielsweise von alleine 25.000 betroffenen Wohneinheiten entlang der Amerikalinie ausging. Der Teilnehmer äußert seine Sorge darüber, dass die extrem niedrig angegebenen Betroffenheitszahlen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu dem resultierenden geringen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) führen. Ein Vertreter der DB weist darauf hin, dass es sich bei den genannten 18.000 Menschen im PRINS um „Neubelastungen oder stärkere betroffene“ handelt. Entlastung durch das Projekt könne beispielsweise durch weniger Straßenverkehr vor der Haustür oder besseren Lärmschutz entlang der Eisenbahnstrecke erfolgen. Für genauere Erläuterungen zum BVWP und den Angaben im PRINS bitten die Vertreter der DB die

Teilnehmenden des Runden Tisches direkt auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Herausgeber des BVWP zuzugehen. Der DB lägen auch keine weiteren Hintergrundinformationen vor.

Ein Teilnehmer vermutet zudem, dass im PRINS von einer überhöhten Verlagerung von PKW-Verkehr auf die neuen Bahntrassen ausgegangen werde. Ein Vertreter des Projektbeirats erläutert, dass dieser Verlagerungseffekt unter anderem durch die auf der Ostachse vorgesehene Geschwindigkeitssteigerung zwischen Ashausen und Lüneburg erklärt werden könne. Es sei davon auszugehen, dass bei kürzerer ICE-Fahrzeit mehr Menschen die Strecke nutzen würden.

Aktualisierung von PRINS

Ein Teilnehmer fragt, ob PRINS regelmäßig aktualisiert wird, wenn neue Planungsstände vorliegen. Sollte dies nicht erfolgen, wäre PRINS zwangsläufig irgendwann als Planungsgrundlage wertlos, was zu Verunsicherung in der Projektregion führen könne. Ein Vertreter der DB erläutert, dass normalerweise in der Mitte einer BVWP-Laufzeit eine sogenannte Bedarfsplanüberprüfung mit entsprechenden Aktualisierungen erfolgt. Ob dies auch für den jetzigen BVWP vorgesehen ist und damit eine Aktualisierung von PRINS einhergehen würde, kann die DB jedoch nicht sagen. Ein Vertreter des Projektbeirats sagt zu, bezüglich dieser und der oben genannten Fragen zur Nachvollziehbarkeit von PRINS bei den Ansprechpartnern im BMVI nachzuhaken und eine entsprechende Rückmeldung an die Teilnehmenden des Runden Tisches zu geben.

Grundlagen der Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST)

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der DB, dass in die VAST nur die derzeit bekannten Zugzahlen einfließen. Auf dieser Basis werde die Betriebliche Aufgabenstellung (BAST) berechnet. Der Vertreter der DB betont jedoch, dass die zukünftige Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) jederzeit möglich sein wird. Sollte zukünftig mehr Nahverkehr bestellt werden, würde dieser in jedem Fall berücksichtigt werden. SPNV habe generell immer Vorrang vor Güterverkehr. Letzterer könne nur die Trassen besetzen, die nach Festlegung des Nah- und des Fernverkehrs noch frei sind. Auf Nachfrage erläutern die Vertreter der DB, dass die fertiggestellte VAST den Inhalten der „Bedingungen der Region“ nicht widersprächen. Einige Teilnehmende bitten darum die der VAST zugrunde gelegten verkehrlichen Rahmenbedingungen dem vorliegenden Protokoll anzuhängen. Die DB prüft, ob dies möglich ist.

TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs

Ein Vertreter der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hält einen Kurzvortrag über die Optionen für die Entwicklung des SPNV auf der Strecke Rotenburg – Verden und stellt die Planungsgrundlagen des Landes Niedersachsen vor (**Anlage 2**).

Treffen AG Anrainerkommunen mit LNVG und Land Niedersachsen

Eingangs schildert ein Teilnehmer der AG Anrainerkommunen, dass kürzlich ein Treffen zwischen der AG und einem Vertreter der LNVG sowie einer Vertreterin des Landes Niedersachsen stattgefunden hat, um die Optionen für die Verbesserung des SPNV auf der Strecke zu erörtern.

Kriterium Einwohnerzahl für zusätzliche Haltepunkte

Der Vertreter der LNVG betont die besondere Bedeutung des Kriteriums von 2000 Einwohnern innerhalb eines Radius von 1,5 km des gewünschten zusätzlichen Haltepunkts und bezeichnet dies als Untergrenze für eine positive Bewertung. Denn Voraussetzung für eine Landesförderung ist auch, dass der wirtschaftliche Nutzen nachgewiesen werden muss; bei unter 2000 Personen im Einzugsgebiet wäre dies nicht zu erwarten. Darüber hinaus gibt der Vertreter der LNVG zu bedenken, dass die heutige Anschlusssituation in Rotenburg und Verden (in Richtung Hannover) mit fünf Minuten optimal sei (vorausgesetzt es gibt keine Verspätungen) und bereits ein weiterer Halt auf der Strecke Rotenburg – Verden diese Anschlüsse gefährden würde. Dies würde die Attraktivität der Verbindung für Reisende im Zug erheblich schmälern. In Verden wird derzeit der Anschluss aus den IC-Zügen aus Hannover um zwei Minuten verpasst. Ziel der LNVG ist es, auch diesen wichtigen Anschluss in Zukunft herzustellen. Mit zusätzlichen Halten zwischen Rotenburg und Verden wäre auch dies voraussichtlich nicht realisierbar.

Schaffung eines attraktiven Gesamtkonzepts

Der Vertreter der LNVG weist darauf hin, dass für die Verbesserung des Nahverkehrs in der Region und insbesondere auf der Strecke Rotenburg – Verden nicht nur die Verbesserung des Schienenverkehrs relevant sei, sondern auch die Verknüpfung mit einem gut getakteten Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) eine entscheidende Rolle spiele. Per Bus könne die Anbindung des ländlichen Raums an die nächstgelegenen Bahnhöfe in Rotenburg und Verden sichergestellt werden. Das Land Niedersachsen habe gerade mit der Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes beschlossen, den ÖPNV-Aufgabenträgern jährlich 20 Millionen Euro zusätzlich für die Förderung des kommunalen ÖPNV zur Verfügung zu stellen auszugeben.

Darüber hinaus betont der Vertreter der LNVG, dass nach dem zweigleisigen Ausbau aus seiner Sicht für die Strecke Rotenburg – Verden genügend Trassen für den SPNV zur Verfügung stehen – trotz zunehmenden Güterverkehrs.

Ideen für eine weitere Verbesserung der Strecke

Die Teilnehmer bedanken sich für den Vortrag der LNVG und unterstreichen, dass ein stündlicher Takt auf der Strecke bereits eine wesentliche Verbesserung darstellen würde. Einige Teilnehmer weisen gleichzeitig darauf hin, dass die Strecke über das Vorgestellte hinaus weiteres Entwicklungspotential biete. Dazu gehören aus Sicht der Teilnehmer unter anderem folgende Punkte:

- Durchbindung der Linie 76 von Rotenburg nach Minden: Dies geschehe bereits am Wochenende und ist dort eine vielfach genutzte Strecke
- Modernere Betriebsfahrzeuge mit schnellerer Anfahrmöglichkeit
- Optimierter Fahrstuhlzugang in Rotenburg
- Umsteigezeit von etwas mehr als fünf Minuten: Bei minimalen Verspätungen werden die Anschlüsse heute schon nicht erreicht. Für mobilitätseingeschränkte oder ortsunkundige Personen seien die fünf Minuten insgesamt zu wenig.
- Zwischenhalt in Holtum (Geest): Auch für die Kirchlinterler wäre ein dortiger Zwischenhalt in Richtung Rotenburg attraktiv, so dass man Kirchlinterln zum Einzugsgebiet von Holtum (Geest) dazurechnen müsse.

- IC-Halt in Rotenburg: ggf. würde eine zukünftige Durchbindung ohne Umsteige nach Hannover die Strecke insgesamt attraktiver machen

Zum letzten Punkt erläutert der Vertreter der LNVG, dass die heutigen Fahrgastzahlen eine solche Durchbindung aus wirtschaftlicher Sicht derzeit nicht zulassen und das Angebot für die Reisenden im Zug durch verlängerte Reisezeiten dadurch verschlechtert würde. Langfristige sei aber sicherlich vieles denkbar; niemand könne heute sagen, wie die Rahmenbedingungen und die Bevölkerungsentwicklung in 10-30 Jahren sei.

Freihaltung von Kapazitäten und Flächen für zukünftigen SPNV

Einige Teilnehmer fordern die DB dazu auf, gemäß der „Bedingungen der Region“ bei den heutigen Planungen und der Umsetzung des Projekts dafür zu sorgen, dass durch die durchzuführenden baulichen Maßnahmen entlang der Strecke die Einrichtung eines zukünftigen Halts nicht verhindert oder erschwert wird. Dazu müssten ggf. entsprechende Flächen freigehalten werden. Ebenso müsse ein gewisser Anteil der Trassenkapazitäten freigehalten werden, damit zusätzliche Bestellungen des Nahverkehrs zukünftig sicher angenommen werden können.

Die Vertreter der DB verdeutlichen, dass die DB für bauliche Vorrüstungen für die Zukunft eine Finanzierungszusage über entsprechende Planungsgelder sowie für die anschließende Umsetzung brauche. Der Vertreter der LNVG legt dar, dass eine solche Finanzierungszusage aus Sicht des Landes sicherlich schwierig ist, zumal sich auch die entsprechenden Kommunen zu einer 25%igen Finanzierung bereit erklären müssten. Die kommunale Beteiligung ist bei der Einrichtung eines zusätzlichen Halts immer vorgesehen.

Verbesserung des ÖPNV

Zum Abschluss der Diskussion hebt der Moderator noch einmal hervor, dass die Verbesserung des ÖPNV sicherlich ein wichtiger Bestandteil der Entwicklung des Nahverkehrs in der Region sei und weist darauf hin, dass man sich in einer der nächsten Sitzungen noch einmal explizit mit diesem Thema befassen könne. Ein Teilnehmer merkt an, dass der Landkreis Rotenburg derzeit seinen ÖPNV überarbeitet und man das finale Konzept gerne am Runden Tisch vorstellen könne. Wichtig für die Verbesserung des ÖPNV sei der Wegfall des Schienenersatzverkehrs.

TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen

Vertreter der Gemeinde Kirchlinteln und der AG Bahnausbau Westerwalsede stellen den Teilnehmenden der Sitzung ihre Planungshinweise (**Anlage 3**) vor, die sie in der letzten Sitzung an die DB überreicht haben.

Die Vertreter der DB bedanken sich ausdrücklich bei den beiden Gemeinden für die eingereichten Hinweise. Insbesondere Hinweise zu Wirtschaftswegen und Windrichtungen seien sehr hilfreich für die Planungen der DB. Sie bitten um Verständnis dafür, dass viele der aufgeworfenen Fragen nicht direkt, sondern erst im Rahmen der voranschreitenden Planungen beantwortet werden können. Sicherlich werde die DB auch nicht alle Forderungen umsetzen können, aber man werde sich sehr ernsthaft mit sämtlichen Hinweisen auseinandersetzen.

Übernahme von Kosten durch die DB

Auf die Forderung der Gemeinde Westerwalsede, dass sämtliche Kosten zur Umsetzung der gewünschten Maßnahmen von der DB zu tragen seien, erläutert ein Vertreter der DB, dass das Projekt im Auftrag des Bundes realisiert wird. Die DB könne und werde somit keine Kosten übernehmen, die nicht durch Bundesmittel gedeckt sind. Der Vertreter der DB verdeutlicht jedoch auch, dass wenn eine entsprechende Finanzierung gesichert sei, sicherlich Hinweise umsetzbar wären. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass das Eisenbahnkreuzungsgesetz natürlich gilt und entsprechende Vorgaben zur Finanzierung eingehalten werden müssen.

Ein Vertreter des Projektbeirats weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die „Bedingungen der Region“ vorsehen, Zerschneidungen zu vermeiden. Gleichzeitig müsse der regionale Nutzen die regionalen Kosten übersteigen. Dies sei bei der weiteren Detailbetrachtung und -prüfung wichtig im Hinterkopf zu behalten.

Hinweise aus Kirchlinteln

Der Vertreter der Gemeinde Kirchlinteln bringt zum Ausdruck, dass die Gemeinde für die eingereichten Hinweise noch keine Lösungen erarbeitet hat, sondern dies als Aufgabe der DB sieht. Er bittet die DB darum, rechtzeitig über Zwischenstände der Planungen zu informieren, damit die kommunalen Vertreter rechtzeitig auf Details hinweisen können und die vorgeschlagenen Lösungen überprüfen können.

Höhengleiche Bahnübergänge

Auf Nachfrage eines Teilnehmers verdeutlichen die Vertreter der DB, dass bei einer Streckengeschwindigkeit von bis zu 160 km/h höhengleiche Bahnübergänge gebaut werden. Es gehe darum, die voraussichtlich Schließzeiten jeder Querung zu prognostizieren und für jeden Einzelfall eine geeignete Lösung zu finden. Dazu werde es in der weiteren Planung für jeden Bahnübergang entlang der Strecke eine Bewertung geben. Die Ergebnisse werden zu gegebener Zeit im Runden Tisch vorgestellt.

Kommunikation zu Instandhaltungsarbeiten an der Strecke

Einige Teilnehmer des Runden Tisch weisen erneut darauf hin, dass sie als kommunale Vertreter von der DB nicht rechtzeitig oder gar nicht über anstehende Instandhaltungsarbeiten entlang der bestehenden Strecke informiert werden. Es müsse gewährleistet sein, dass die Kommunen gegenüber ihren Bürgern auskunftsfähig sind.

Die Vertreter der DB stimmen dem zu und merken an, dass sie daran arbeiten, konzernintern dahingehend zu sensibilisieren. Auch das Projektteam sieht es als notwendig an, von den internen Bahnkollegen darüber in Kenntnis gesetzt zu werden, wenn Arbeiten entlang der Strecke erfolgen. Dies sei heute noch nicht immer der Fall. Sie geben allerdings auch zu bedenken, dass die Strecke des Alpha E sich auf 390 km beläuft. Da komme es jede Woche an irgendeinem Abschnitt zu Instandhaltungsarbeiten, die nicht alle dem Projektteam bekannt sein können. Die Vertreter der DB sagen zu, noch einmal bei der Vertreterin der DB, die in der ersten Sitzung eine bessere Kommunikation zu Instandhaltungsarbeiten zugesagt hatte, nachzuhaken.

Ausgleichsmaßnahmen

Ein Vertreter der DB erläutert, dass die Kommunen und Umweltverbände gerne frühzeitig Ideen für Ausgleichsmaßnahmen einbringen können. Der Bau des zweiten Gleises würde zwangsläufig zu einem gewissen Flächenverbrauch führen, der durch entsprechende Naturschutzmaßnahmen ausgeglichen werden muss. Generell sei es möglich, dass entsprechende Maßnahmen vorgezogen umgesetzt werden, bevor das Ausbauprojekt selbst realisiert wird. Es sei sicherlich noch zu früh, derzeit entsprechende Zusagen zu machen, aber es schade nicht, sich frühzeitig mit der Thematik zu beschäftigen und Ideen in den Kommunen zu sammeln. Man werde das Thema in den nächsten Sitzungen wieder aufgreifen. Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt der Vertreter der DB, dass Ausgleichsmaßnahmen generell nicht in der Kommune, in der der Flächenverbrauch stattfindet, umgesetzt werden müssen, sondern auf das Gesamtprojekt gerechnet werden.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass in Verden einige Entsiegelungsflächen vorhanden sind, die für solche Maßnahmen geeignet wären. Der Vertreter eines Umweltverbandes betont, dass Hinweise auf freiwerdende Flächen aus den Kommunen sinnvoll und hilfreich sind. Ein Teilnehmer wirft in diesem Zusammenhang die Frage auf, wer die eingerichteten Ausgleichsflächen langfristig betreiben werde. Dies sei wichtig zu klären.

TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

Ein Vertreter der DB stellt die Vorüberlegungen der DB zur Erarbeitung eines Pflichtenhefts (**Anlage 1**) für die Betrachtung zweier verschiedener Lärmschutzvarianten vor, die den Teilnehmern des Runden Tisches vorab zugeschickt wurden. Betrachtet werden soll zum einen die Umsetzung des gesetzlichen Lärmschutzes und zum anderen die Umsetzung des Lärmschutzes nach den „Bedingungen der Region“ aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord.

Betrachtung von ruhigen Gebieten

Die Vertreter der DB sagen zu, bei den Berechnungen des Lärmschutzes sowohl die bereits ausgewiesenen ruhigen Gebiete, als auch die in den „Bedingungen der Region“ genannten ruhigen Gebiete zu betrachten. Sollte es darüber hinaus Erholungsgebiete geben, die im Lärmaktionsplan nicht explizit ausgewiesen sind, werden die Planer diese versuchen zu ermitteln. Ein Abgleich auf Vollständigkeit mit den Mitgliedern des Runden Tisches wird erfolgen.

Aktiver Lärmschutz

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigen die Vertreter der DB, dass unter der Kategorie „Aktiver Lärmschutz“ sowohl Technologie im Bahnkörper (Unterbau, Fahrweglärmdämmende Maßnahmen etc.) als auch die Betriebsorganisation berücksichtigt werden. In Bezug auf letzteren Punkt verdeutlichen sie, dass die Strecke zwar mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h geplant werde. Wie schnell die Züge tatsächlich fahren, sei aber Entscheidung der Transporteure. Bei der Berechnung der Lärmwerte werde für den Personenverkehr mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h und für den Güterverkehr mit 100 km/h gerechnet. Die hinterlegten Maßnahmen, mit denen in der Erstellung der Lärmschutzmaßnahmen gerechnet werde, sollen in der ausgefüllten Matrix enthalten sein. Sobald ein Lärmgutachter beauftragt ist und dieser erste Zwischenergebnisse erarbeitet hat, werde man ihn selbstverständlich zum Runden Tisch mitbringen. Bisher sei noch kein Lärmgutachter ausgewählt.

Berücksichtigung innovativer Lärmschutzmaßnahmen

Ein Teilnehmer fragt nach, inwieweit sichergestellt werden könne, dass auch innovative Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden und die Strecke zum Zeitpunkt des Baubeginns nicht mit 10-15 Jahre alter Lärmschutztechnik ausgestattet wird. Unter anderem weist er, wie bereits in der letzten Sitzung, auf die Möglichkeiten des Antischalls hin. Die Vertreter der DB sagen zu, zum Thema Antischall bei der Lärmschutzbeauftragten der DB nachzufragen. Wie bereits in der letzten Sitzung zugesagt, wolle man sich in einer der kommenden Sitzungen gerne vertieft mit innovativen Lärmschutzmaßnahmen auseinandersetzen. Wichtig ist der Hinweis, dass im Planfeststellungsverfahren üblicherweise nur etablierte Maßnahmen Berücksichtigung finden.

Leise Bahnbetriebstechnik

Die leiser werdende Bahnbetriebstechnik wird bei der Berechnung der beiden Lärmschutzvarianten in dem Rahmen vorausgesetzt, wie er nach gesetzlichen Vorschriften realistischer Weise bis zur Projektrealisierung erfolgen wird. Dazu müsse man eine Annahme treffen, wie viel Prozent des Schienengüterverkehrs bis 2030 realistisch leiser ist, als heute. Auch werde man betrachten, wie sich der Lärm entwickeln würde, wenn das Projekt nicht umgesetzt würde (Differenzbetrachtung).

Temporäre Umleiterverkehre auf der Strecke Rotenburg – Verden während Bauphase –Lüneburg – Uelzen

Während der Bauphase auf der Strecke zwischen Lüneburg und Uelzen kann es zu temporären Umleiterverkehren auf der Strecke Rotenburg – Verden kommen, da diese aktuell als Umleitungsstrecke genutzt wird. Diese temporär auftretenden Zugzahlen werden bei der Lärmberechnung nicht mitberücksichtigt, da es sich um eine vorübergehende Phase handle. Lärmschutzmaßnahmen für temporäre Verkehre seien gesetzlich nicht vorgesehen. Die Lärmberechnungen richten sich ausschließlich nach der Zugzahlenprognose. Sollte der Vollschutz der „Bedingungen der Region“ umgesetzt werden, sei man auf der Strecke Rotenburg – Verden, auch gegen phasenweise mehr Lärm, sehr gut geschützt, merkt ein Teilnehmer an. Andere Teilnehmer fordern eine Berücksichtigung dieser temporären Verkehre.

Ein Teilnehmer befürchtet, dass für den Fall, dass das dritte Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen aufgrund von politischer und gesellschaftlicher Uneinigkeit mehrere Jahrzehnte lang nicht umgesetzt werden sollte, Rotenburg – Verden dauerhaft mit Mehrverkehr leben müsste. Er fragt, ob man errechnen könne, wie viel Verkehr auf der Strecke Rotenburg – Verden abgefahren werden müsste, wenn Lüneburg -Uelzen zweigleisig bliebe. Die Vertreter der DB vermuten, dass der Bund im BVWP 2030 die gesamthafte Umsetzung des Projekts unterstellt. Der DB liegen zumindest keine entsprechenden Zahlen vor. Einige Teilnehmer merken an, dass für den Fall einer dauerhaften Zweigleisigkeit der Strecke Lüneburg – Uelzen der Güterverkehr vermutlich wenig bis gar nicht ansteigen würde, da die dauerhafte Umleitung über Rotenburg – Verden für den Güterverkehr aufgrund der längeren Gesamtstrecke unattraktiv sei.

Abschließend weist Herr Eggert darauf hin, dass die Erstellung des Pflichtenhefts für die beiden zu betrachtenden Lärmschutzvarianten in der kommenden Sitzung finalisiert werden soll. Hinweise und Anmerkungen zum derzeitigen Stand des Pflichtenhefts können bis dahin gerne eingereicht werden. Sollten die Teilnehmer in Einzelfällen wünschen eine Zwischenvariante zwischen der gesetzlichen

Variante und dem Vollschutz nach den „Bedingungen der Region“ zu betrachten, können Vorschläge dazu in der kommenden Sitzung eingebracht werden.

TOP 7 Kommunikation zum Projekt

Ein Vertreter der DB stellt den Teilnehmenden die verfügbaren Kommunikationskanäle zum Projekt vor (**Anlage 1**). Das Projektteam ist unter folgender Emailadresse für Fragen und Hinweise zu erreichen: alpha@deutschebahn.com

Die Webseite ist unter folgendem Link abrufbar: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>

Gerne können die Kommunen auf ihren eigenen Webseiten auf die Webseite zum Projekt verlinken.

TOP 8 Weiteres Vorgehen

Die nächste Sitzung des Runden Tisches findet am **Mittwoch, den 22. Februar 2017**, 14 – 18 Uhr statt. Als Sitzungsort wird Verden vorgeschlagen. Der ausgewählte Veranstaltungsort wird den Teilnehmenden in der Einladung per E-Mail bekannt gegeben.

Darüber hinaus kündigt Herr Eggert die nächste geplante **zentrale Informationsveranstaltung** zum Gesamtprojekt an. Diese soll am **12. Januar 2017 in Lüneburg** stattfinden. Entsprechende Einladungen werden in den nächsten Wochen von der DB verschickt.

Abschließend bittet der Moderator die Teilnehmenden um ein kurzes Feedback zur heutigen Sitzung:

- „Es ist gut, einen direkten Ansprechpartner für bestimmte Themen hier zu haben, so wie heute den Vertreter der LNVG.“
- „Die heutige Sitzung war wesentlich angenehmer als die ersten beiden. Ich hoffe, dass die Hinweise aus unseren Kommunen ernst genommen werden.“
- „Ich bin zufrieden mit der heutigen Sitzung.“
- „Vom Ton her war die Sitzung heute wesentlich angenehmer als die vorherigen. Ich nehme einige Punkte zum Nachdenken mit. Mit manchem Aussagen bin ich noch nicht ganz im Reinen.“
- „Es war ein konstruktiver Termin.“
- „Mir ist wichtig Verbindlichkeit herzustellen. Ich möchte transparent vermitteln, welche Regularien wir von der DB beachten müssen. Es geht auch um gutes Erwartungsmanagement. Wir wollen nichts versprechen, was wir nicht umsetzen können. Es freut mich, dass wir in dieser Runde konstruktiv verschiedene Positionen beleuchten können.“
- „Ich fand die Stimmung heute sehr konstruktiv. Es scheint mir auch gut, dass der Teilnehmerkreis sich noch etwas konzentriert hat. Das ist gut für die Arbeitsatmosphäre. Uns von Seiten der DB muss es noch besser gelingen unsere internen DB-Kollegen abzuholen und sie dazu bringen, dass sie besser über andere Maßnahmen entlang der Strecke kommunizieren.“