

---

DB Netz AG

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

4. Sitzung

22. Februar 2017

---

Ort: Dorfgemeinschaftshaus, Am Sportplatz 11, 27386 Westerwalsede  
Dauer: 14.00 Uhr – 18.00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 3. Sitzung vom 10. November 2016

TOP 3 Aktuelles & lokale Hinweise

TOP 4 Vortrag zum Thema Schall- und Erschütterungsschutz

TOP 5 Finalisierung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedenen Schallschutzvarianten

TOP 6 Weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Gesamtpräsentation der Sitzung

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

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator begrüßt die 36 Teilnehmenden zur vierten Sitzung des Runden Tisches. Er stellt die Agenda vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Hauptthemen der Sitzung sind:

- Intensive Auseinandersetzung mit dem Thema Schall- und Erschütterungsschutz.
- Erste Rückmeldung zu den lokalen Hinweisen der Kommunen und zeitliche Einordnung der Bearbeitung in den nächsten Planungsschritten.
- Gemeinsame Finalisierung des Pflichtenhefts für die im Rahmen der Vorplanung zu betrachtenden Schallschutzvarianten „gesetzliche Variante“ und „Vollschutz nach BdR“ als Grundlage für die weiteren Planungen der DB.
- Einholung weiterer Hinweise aus den Kommunen sowie Diskussion von Fragen.

### *Teilnahme Bund und Land am Runden Tisch*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass eine Teilnahme von Vertretern des Bundes und des Landes am Runden Tisch dringend notwendig wäre. Dies wurde so auch auf der zentralen Informationsveranstaltung in Lüneburg zu Beginn des Jahres geäußert. Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass die DB die Anfrage an die Vertreter des Landes Niedersachsen herangetragen haben. Diese sähen sich personell jedoch außer Stande, an den Runden Tischen teilzunehmen. Ähnlich verhalte es sich auf Seiten des Bundes. Bedarfsbezogen werde auf Anfrage jedoch sicherlich immer mal wieder ein Vertreter des Landes bzw. der entsprechenden Fachbehörden teilnehmen, so wie es zuletzt ein Vertreter der LNVG tat.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 10. November 2016**

Eine aktualisierte Version des Protokollentwurfs mit Änderungen von Herrn Fehsenfeld, LNVG, zu seinem Vortrag unter TOP 4 wurde den Mitgliedern des Runden Tisches eine Woche vor der Sitzung zugeschickt. Die Änderungen der LNVG lagen bereits im November vor, wurden aber versehentlich nicht in den im November verschickten Protokollentwurf aufgenommen. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Änderungswünsche der Teilnehmenden, so dass das Protokoll in der vorliegenden Fassung verabschiedet wird.

### *Offene Fragen zur Nachvollziehbarkeit und Aktualisierung von PRINS*

Ein Vertreter des Projektbeirats erläutert, dass er sich bemüht hat, die offenen Fragen zu PRINS aus der letzten Sitzung des Runden Tisches beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu klären. Leider habe er dort bisher niemanden erreicht, werde sich aber weiterhin darum bemühen. Die Teilnehmer des Runden Tisches zeigen sich verärgert darüber, dass das BMVI dem Projektbeirat nach wie vor keinen zentralen Ansprechpartner für das Projekt zugewiesen hat, obwohl dies seit Gründung des Projektbeirats zugesagt war. Die Teilnehmer stellen fest, dass die Arbeit des Runden Tisches durch die Nicht-Erreichbarkeit des BMVI erheblich beeinträchtigt ist.

## **TOP 3 Aktuelles & lokale Hinweise**

Der Moderator fragt, ob es aktuelle Ereignisse in der Region gibt, über die hier berichtet werden soll.

### *Besuch Minister Lies*

Ein Teilnehmer berichtet über den Besuch von Minister Olaf Lies in der Region. Der Teilnehmer erläutert, dass er persönlich den Eindruck hatte, dass Herr Lies um die Bedingungen der Region wisse und ihm die Umsetzung ein Anliegen sei.

Vertreter einer Bürgerinitiative schildern, dass die Presseberichterstattung zu dem Termin Irritationen und Verunsicherung bei den Einwohnern Kirchlintels hervorgerufen habe. So sei aus den Artikeln nicht klar hervorgegangen, dass es sich bei der Reaktivierung des Haltepunkts in Kirchlinteln und dem Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover um zwei völlig voneinander getrennte Projekte handle. Ein Teilnehmer bekräftigt, dass es sich bei dem Besuch des Ministers um zwei separate Termine gehandelt habe, die in der Berichterstattung „in einen Topf geworfen“ wurden. So sei es bei dem Termin in Verden und Holtum (Geest) um das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover gegangen, bei dem Besuch in Kirchlinteln um den dortigen Halt, ohne Bezug zum Projekt Hamburg/Bremen – Hannover. Die Vertreter der Bürgerinitiative bitten darum, zukünftig als Vertreter der betroffenen Anwohner zu solchen politischen Terminen dazu geladen zu werden, um derlei Missverständnisse zu verhindern.

### *Gespräch mit Staatssekretär Ferlemann (BMVI)*

Ein Teilnehmer berichtet von einem Gespräch zwischen den Bürgermeistern des Südkreises und Staatssekretär Ferlemann, dass im Dezember in Unterstedt stattfand. Thema war vor allen Dingen der Umgang mit Lärmschutz. Die Bürgermeister nahmen aus dem Termin die Botschaft mit, dass das Optimale getan werden solle und der Bund kein Interesse an Verzögerungen habe.

### *Bericht des Projektbeirats*

Ein Vertreter erläutert, dass auch der Projektbeirat ein Gespräch mit Herrn Ferlemann hatte. Dabei seien zwar viele gute Worte geflossen, aber bisher wenig Greifbares entstanden. Die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord sei noch ein langer Weg, der viel Arbeit erfordere. Darüber hinaus berichtet der Vertreter des Projektbeirats vom Entschließungsantrag des niedersächsischen Landtags, der sich einstimmig für die Umsetzung des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover ausgesprochen habe. Damit stelle sich der Landtag eindeutig hinter die „Bedingungen der Region“, was ein wichtiges politisches Signal sei. In Bezug auf die „Bedingungen der Region“ komme das Land u.a. beim Thema Bahnübergänge und Nahverkehr ins Spiel.

Anschließend gibt ein Vertreter der Deutschen Bahn den Teilnehmenden eine erste Rückmeldung zu den lokalen Hinweisen (**Anlage 1**).

## **Diskussion/Anmerkungen**

### *Querung der Schienenwege*

Der Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass derzeit davon auszugehen ist, dass alle Querungen erhalten werden können. Wie sie im Einzelnen baulich aussehen werden, wird sich im Zuge der Planungen ergeben. Er verdeutlicht, dass Umfahrungen oder Untertunnelungen aus dem Projekt heraus

nur untersucht werden, wenn sich unverhältnismäßig hohe Schließzeiten ergeben sollten. Davon sei nach heutigem Kenntnisstand im Abschnitt Rotenburg – Verden jedoch nicht auszugehen; die Schließungen würden zukünftig nicht viel höher sein als heute. Sollte es zukünftig zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Straße und in Folge zu einem dauerhaften Rückstau an den Querungen kommen, sei der Straßenbaulastträger in der Verantwortung und müsse einen entsprechenden Hinweis an die DB geben. Das Verlangen für eine Umfahrung/Untertunnelung würde dann allerdings von der Straße ausgehen. Der Vertreter der DB weist darüber hinaus darauf hin, dass das Projekt am unteren Rande der Wirtschaftlichkeit stehe. Zusätzliche Kosten für Maßnahmen, die aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig sind, könnten das Projekt schnell in die Unwirtschaftlichkeit bringen. Auf Nachfrage eines Teilnehmers führt der Vertreter der DB aus, dass temporäre Zustände, wie bspw. ein zeitlich begrenzter Umleitungsverkehr im Abschnitt Rotenburg – Verden, bei der Bemessung der Zielinfrastruktur gesetzlich nicht mitberücksichtigt werden können. So dies in den Planungen berücksichtigt werden soll, bräuchte die DB zwingend einen Auftrag des Bundes dafür. Ansonsten gelte die derzeitige Beauftragung, die die Zugzahlenprognose des Bundes als Grundlage habe. Ein Teilnehmer fordert die Vertreter der DB eindringlich dazu auf, zu prüfen, wie von Seiten der Deutschen Bahn sinnvoll und konstruktiv mit den Anliegen der Ortschaften umgegangen werden kann. Seiner Auffassung nach sollte die Anpassungspflicht bei der DB liegen. Ein Vertreter des Projektbeirats ergänzt, dass die zusätzlichen finanziellen Belastungen, die sich aus der Umsetzung der „Bedingungen der Region“ ergeben, darunter die Vermeidung von Siedlungszerschneidung, sicherlich von anderer Stelle als der Deutschen Bahn übernommen werden müssen. Gerade beim genannten Thema sei vor allen Dingen das Land Niedersachsen in der Pflicht, aber auch der Bund. Der Projektbeirat müsse sich gegenüber beiden für mehr Planungsgelder einsetzen.

#### *Bahnübergang in Verden-Walle*

Eine Teilnehmerin merkt an, dass der Bahnübergang der Strecke Rotenburg – Verden in Walle direkt an einem Schulweg liegt und aus ihrer Sicht deutlich besser gesichert werden müsste. Der Vertreter der Deutschen Bahn erläutert dazu, dass durch den Bau des zweiten Gleises eine „wesentliche Änderung“ des Schienenweges entsteht und daraus ein Anspruch auf den heutigen Stand der Gesetzeslage erfolgt. Konkret bedeutet das, dass im Rahmen der Planungen an jedem bestehenden Bahnübergang geprüft wird, wie man ihn nach heutiger (besserer) Gesetzeslage bauen würde.

#### *Kapazitäten auf der Strecke Rotenburg – Verden nach Ausbau*

Ein Teilnehmer fragt, wie viel Prozent der zweigleisig ausgebauten Strecke durch die Zugzahlenprognose des Bundes sowie zusätzliche mögliche Umleitungsverkehre ausgeschöpft werden. Die Vertreter der Deutschen Bahn erläutern, dass sie zur maximalen Kapazität der Strecke noch keine Aussagen treffen können. Parallel zur heutigen Sitzung finde ein DB-interner Termin statt, in dem sich Kollegen mit der Verkehrsauslastung der Strecke befassen. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sei die Strecke als vollausgelastet (blau) dargestellt. Dies könnten die Vertreter der DB jedoch nicht ganz nachvollziehen und haben dazu zum einen eine Nachfrage ans BMVI gestellt und führen zum anderen die erwähnte eigene eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung durch, deren Ergebnisse noch nicht vorliegen. Aus Sicht der DB sei allerdings auch weniger die Kapazität der Strecke, sondern die Kapazität der Bahnhöfe in Rotenburg und Verden interessant und bemessungsrelevant.

### *Prognosezahlen für Strecke Rotenburg – Verden*

Ein Teilnehmer merkt an, dass die im Projektinformationssystem (PRINS) genannten 78 Züge für die Strecke Rotenburg – Verden seiner Meinung nach illusorisch sind. Die Zahl könne auf keinen Fall stimmen, denn das wären weniger Züge als heute bereits auf der eingleisigen Strecke fahren, so dass ein Ausbau nicht notwendig wäre. Er vermutet hier einen Flüchtigkeitsfehler seitens des Bundes. Das BMVI müsse die Prognosezahlen für den Abschnitt dringend klären, damit das Projekt eine realistische Planungsgrundlage hat. Der Projektbeirat sagt zu, diesbezüglich auf das BMVI und den Gutachter des Bundes zuzugehen.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass die detaillierten Zugzahlen 2030 (inkl. tageszeitlicher Reihung der Züge) des Bundes noch ausstehen. Diese werden im Laufe des Jahres erwartet, allerdings gehe die DB nicht von wesentlichen Änderungen zur bisherigen Prognose aus. Sobald die Zahlen des Bundes vorliegen, werde man sie selbstverständlich auch hier am Runden Tisch besprechen. Auf Basis der Zugzahlen 2030 werde geprüft, ob die Planungsannahmen, die bisher getroffen wurden, noch zur Prognose passen. Gegebenenfalls müsse man die Planungen anpassen.

### *Weitere Zusammenarbeit am Runden Tisch*

Mehrere Mitglieder des Runden Tisch zeigen sich enttäuscht und frustriert über die beschränkte Arbeitsfähigkeit des Runden Tisches. An vielen Stellen komme man nicht entscheidend voran, da der Deutschen Bahn die entsprechende Beauftragung bzw. Finanzierungszusage durch Land und Bund fehle, um die „Bedingungen der Region“ angemessen prüfen und planen zu können. Es genüge nicht, die Planungen vorerst wie gehabt ausschließlich auf Basis der gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen (z.B. bezüglich der Querung von Schienenwegen) voranzutreiben, um dann in einem späteren Schritt zu prüfen, an welchen Stellen die Differenzen zu den „Bedingungen der Region“ oder den von den Teilnehmern eingebrachten Hinweisen aus den Kommunen bestehen. Vielmehr sei es wichtig, von Beginn an in Alternativen zu planen und die übergesetzlichen Maßnahmen zu berücksichtigen.

Auch die Vertreter der Deutschen Bahn bringen ihre Unzufriedenheit darüber zum Ausdruck, dass sie gegenüber den Mitgliedern des Runden Tisches immer wieder um Verständnis dafür werben müssen, dass die Deutsche Bahn gesetzlich verpflichtet ist, sich an die schriftlichen Vorgaben des Bundes als Auftraggeber und an die geltenden Gesetze zu halten. Generell sei die DB gerne bereit, die „Bedingungen der Region“ und alle weiteren Forderungen der Kommunen umzusetzen und zu bauen. Die zusätzlichen Kosten für die Planung und die Umsetzung müsse aber jemand tragen. Solange der DB keine schriftliche Beauftragung und Finanzierungszusage vorliege, seien ihr die Hände gebunden. Die DB werde zusätzlich zum gesetzlichen Schallschutz auch übergesetzlichen Schallschutz im Rahmen der Vorplanung betrachten und darstellen.

Die Teilnehmer des Runden Tisches vereinbaren folgendes weiteres Vorgehen:

#### Erstens

- Die DB erstellt zur nächsten Sitzung eine Übersichtsliste aller eingegangenen Hinweise/Forderungen der anliegenden Kommunen
- Die DB gibt dem Runden Tisch zu allen Hinweisen eine Rückmeldung, inwieweit sie im Rahmen der gesetzlichen Planungen berücksichtigt werden können oder nicht. Die Rückmeldung erfolgt sukzessive gemäß dem Fortschritt der Planungen.

- Die DB setzt ihre Planungen derweil fort wie bisher und stellt ihre Zwischenergebnisse kontinuierlich am Runden Tisch vor, um diese mit den Mitgliedern zu diskutieren und Rückmeldungen dazu einzuholen.
- Durch die kontinuierliche Vorstellung und Diskussion der Zwischenplanungsstände erhalten die Mitglieder des Runden Tisches fortlaufend eine Rückmeldung dazu, ob ihre Forderungen im Rahmen der gesetzlichen Planungen umgesetzt werden können oder es ggf. notwendig ist, eine Finanzierung für übergesetzliche Maßnahmen auf politischer Ebene zu erwirken.

#### Zweitens

- Parallel zu dem oben beschriebenen Vorgehen setzt sich der Projektbeirat unter Mitwirkung der Mitglieder des Runden Tisches auf politischer Ebene dafür ein, die nötigen Kapazitäten (finanziell, juristisch) für die Planung und Umsetzung der „Bedingungen der Region“ zu erhalten.
- Dazu soll u.a. ein Treffen zwischen den verkehrspolitischen Sprechern des Bundes, den MdBs und MdLs der Region, dem Projektbeirat sowie den kommunalen Vertretern der Region anberaumt werden.
- Alle Mitglieder des Runden Tisches nutzen die ihnen zur Verfügung stehenden Kontakte zu MdBs, um ein solches Treffen zu erwirken.

#### *Bilaterale Behördengespräche*

Die Vertreter der DB bestätigen, dass sobald substantielle Zwischenergebnisse des Planers vorliegen, die DB selbstverständlich auf die einzelnen Behörden zugehen wird, um bilaterale Planungsgespräche zu führen.

#### *Übergesetzlicher Lärmschutz nach „Bedingungen der Region“*

Ein Vertreter der DB erläutert, dass der über die Lärmvorsorge hinausgehende Lärmschutz im Rahmen der Vorplanung auf Ebene einer groben Machbarkeitsstudie betrachtet und dargestellt wird. Die Vorplanung (Leistungsphase 2) werde im Laufe des Jahres 2017 durchgeführt und soll im ersten Quartal 2018 beendet werden. Sofern übergesetzliche Maßnahmen in der weiteren Planung seitens der DB berücksichtigt werden sollen, muss dies explizit durch den Bund beauftragt werden. Dazu bedarf es einer Befassung im Deutschen Bundestag vor Eintritt in die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3), der die Finanzierung für die konkrete Planung und Realisierung etwaiger übergesetzlicher Maßnahmen durch den Bund sichert, um die Planungen der DB fristgerecht fortsetzen zu können. Es sei sehr wichtig, dass die Region sich für einen solchen Bundestagsbeschluss einsetzt.

#### *Bauablaufplanung*

Die Vertreter der DB kündigen an, die Bauablaufplanung zu gegebener Zeit mit den Mitgliedern des Runden Tisches besprechen zu wollen.

#### *Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen*

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden schon in Leistungsphase 2 betrachtet, auch wenn deren Finanzierung derzeit noch nicht klar ist. Darum bemüht sich die DB in 2017, so dass man 2018 über

einen Maßnahmenrahmen sprechen könne. In der Leistungsphase 3 könnten dann bereits konkrete Maßnahmen besprochen werden.

## **TOP 4 Vortrag zum Thema Schall- und Erschütterungsschutz**

Rüdiger Garburg, DB-Experte für Schall- und Erschütterungsschutz aus dem Technikressort der Zentrale, stellt den Teilnehmenden Grundlagen zum Erschütterungsschutz vor (**Anlage 1**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Vorteile des Schotteroberbaus*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Garburg, dass der Schotteroberbau gegenüber einer festen Fahrbahn wichtige Vorteile habe. Der Schotteroberbau ermögliche eine Federung des Gleises, die als Dämpfungswirkung erforderlich sei. Auch für die Instandhaltung sei dies die optimalste Bauweise. Der Schotteroberbau ist daher die Standardoberbauform im deutschen Netz, mit Ausnahme von einigen Abschnitten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs.

#### *Schwellenabstand*

Herr Garburg erläutert auf Nachfrage, dass der übliche Schwellenabstand 60 cm, in Einzelfällen bei weniger belasteten Strecken auch bis 65 cm, beträgt. Dies entspräche dem gültigen Regelwerk und habe sich seit 70 Jahren nicht nur in Deutschland, sondern auch in vielen anderen Ländern als Optimum bezüglich der Kräfteverteilung im Gleis bewährt.

#### *Erschütterungsmessungen*

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin bestätigt Herr Garburg, dass Erschütterungsmessungen natürlich nicht nur in 20 bis 100 Meter Entfernung zum Gleis durchgeführt werden, sondern auch in Gebäuden, die in unmittelbarer Nähe zum Gleis stehen. In der ersten Phase wird aber zunächst einmal ermittelt wie groß der maximale Abstand der Bebauung zum Gleis ist bei denen maßgebliche Erschütterungsimmissionen aus dem Schienenverkehr nicht auszuschließen sind.

#### *Beeinträchtigungen während Bauphase*

Herr Garburg erklärt, dass die Minimierung möglicher Beeinträchtigungen während der Bauphase in Zusammenarbeit mit den örtlichen Behörden besprochen wird. Zu möglichen Maßnahmen können auch die Einschränkung oder das Verbot von Wochenend- oder Nachtarbeit gehören.

#### *Schallschutz während Bauphase*

Im Rahmen des zu erstellenden Baulärmgutachtens müssen alle möglichen Baumaßnahmen dargestellt werden. Das Eisenbahnbundesamt erteilt dann bestimmte Auflagen für den Schallschutz. Dazu können mobile Lärmschutzwände, Auflagen an Maschinen, bestimmte Arbeitszeiten und vieles mehr gehören.

#### *Anspruch auf Kompensation / Reduzierung von Erschütterungen*

Herr Garburg erläutert, dass es kein Gesetz zur Regulierung des Erschütterungsschutzes gibt. Es gäbe verschiedene technische Regelwerke, die in der Rechtsprechung herangezogen werden. Demnach bestehe ein Anspruch auf Erschütterungsreduzierung in Verbindung mit einer Änderung oder

Erweiterung eines Schienenverkehrsweges, wenn sich die Erschütterungen um mindestens 25 Prozent zum IST-Zustand verschlechtern. Als menschliche Wahrnehmungsgrenze zur Spürbarkeit zunehmender Erschütterungen hat sich bei Untersuchungen im Labor eine Änderung von mindestens 25 Prozent herausgestellt. Basis der erschütterungstechnischen Berechnung sei das Betriebsprogramm (Anzahl der Züge, Zugtypen, u.ä.). Für die Strecke Rotenburg – Verden vermutet Herr Garburg, dass die Einzelereignisse der Erschütterungen zwar in ihrer Häufigkeit zunehmen könnten, jedes Ereignis für sich betrachtet jedoch nicht signifikant stärker sein wird als heute.

#### *Technische Maßnahmen zur Reduzierung*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Garburg, dass es wenige technische Möglichkeiten zur Reduzierung von Erschütterungen an oberirdischen Streckenabschnitten gibt. Eine Möglichkeit wäre der Einbau einer elastischen Schwellenbesohlung zwischen Schwelle und Schotter. Diese wird in den feuchten Beton der Schwelle eingedrückt, um die einwirkenden Kräfte aus dem Gleis zu reduzieren. Dafür kämen schwingungsdämpfende Materialien zum Einsatz. Eine weitere Möglichkeit seien Unterschottermatten, die eine Ebene tiefer verbaut werden. Herr Garburg betont, dass sich Erschütterungen an oberirdischen Strecken durch keinerlei Maßnahmen auf null reduzieren lassen. Die vorhandenen technischen Möglichkeiten würden aber genügen, um zusätzlich entstehende Belastungen gut kompensieren zu können.

#### *Holzschwellen*

Auf Nachfrage verdeutlicht Herr Garburg, dass eine Schwellenbesohlung nur bei Beton-, nicht bei Holzschwellen verbaut werden können. Davon abgesehen dürften heute bei Hauptabfuhrstrecken gar keine Holzschwellen mehr verlegt werden, da sie nicht dem aktuellen Stand der Technik und vor allem den Umweltauflagen entsprechen.

#### *Dauer der Zugdurchfahrt als Beurteilungsgröße*

Herr Garburg bestätigt, dass die Dauer der Zugdurchfahrt und damit die Länge der Züge in die Erschütterungsuntersuchung einfließt. Die Dauer werde in 30 Sekunden-Abstufungen gerechnet. Mit jedem neu begonnenen 30 Sekunden beginne ein neuer Takt, der als Bemessungsgrundlage herangezogen wird. Hier würde also im Sinne des Anwohners wohlwollend aufgerundet.

Anschließend setzt Herr Garburg seinen Vortrag fort und präsentiert Maßnahmen des innovativen Schallschutzes (**Anlage 1**).

#### **Diskussion/Anmerkung**

##### *Verbesserter Schallschutz*

Herr Garburg verdeutlicht, dass das Projekt Hamburg/Bremen – Hannover eines der ersten Projekte deutschlandweit ist, dass von vorneherein nach der in 2015 eingeführten neuen Schall 03 berechnet wird. Diese lässt im Vergleich zur „alten“ Schall 03 wesentlich mehr Möglichkeiten zu, um auch bei der gesetzlichen Lärmvorsorge innovative Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Ebenso profitiere das gesamte Bundesgebiet ab 2020 von einer deutlichen Reduzierung des Schienengüterverkehrslärms. Dies resultiere in einer Halbierung des Schienenlärms um 10 dB durch die Umrüstung der Güterwagen auf die Verbundstoffbremssohlen, wovon jedoch nur 8 dB in der schallschutztechnischen

Bewertung angesetzt werden. Auch hier werde also im Sinne der Anwohner ein wohlwollender Puffer eingerechnet.

#### *Schallreduzierung je System*

Ein Teilnehmer fragt, welches der vorgestellten Systeme wie viel Schallreduzierung in dB bringe. Herr Garburg verweist auf die Schall 03, in der dieses vermerkt sei. Es ließe sich jedoch nicht pauschal für jede Maßnahme angeben, wie viel Schallreduzierung sie bringe, da die Wirkung von verschiedenen Faktoren, so z.B. der unterschiedlichen Lage der Emissionsorte zum Gleis, abhängt. So sei die Wirkung einer niedrigen, gleisnahen Schallschutzwand auf verschiedene Stockwerke eines Hauses beispielsweise sehr unterschiedlich. In diesem Zusammenhang fragt der Teilnehmer, ob die niedrige Schallschutzwand „KD plus“ der Firma Döring schon in der neuen Schall 03 enthalten sei. Herr Garburg kennt das System unter diesem Markennamen nicht, sagt aber zu, dies im Nachgang zu prüfen. *[Anmerkung im Nachgang der Sitzung: Offensichtlich handelt es sich um das Produkt, dass im Rahmen der Maßnahmen zum KP II damals von der Firma Franz Kasseker GmbH eingebaut und erprobt wurde. Offenbar wird das Produkt jetzt von der Firma Döring Stahlbau vermarktet.]*

#### *Berücksichtigung innovativer Maßnahmen*

Herr Garburg erläutert, dass umfangreiche Verwaltungsakte notwendig sind, um neue Maßnahmen in die Schall 03 aufnehmen zu können. Das Vorgehen hierfür sei in der Schall 03 beschrieben und würde in der Regel Jahre dauern.

Abschließend schlägt ein Teilnehmer vor, das Lärminfomobil der Deutschen Bahn zu bestellen, um sich intensiv und anschaulich über das Thema Schallschutz informieren zu können. Die Vertreter der Deutschen Bahn unterstützen die Idee generell und sagen zu, sich um eine Lösung zu bemühen. Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass das Infomobil extrem teuer sei, was die Möglichkeiten stark einschränke.

### **TOP 5 Finalisierung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Schallschutzvarianten**

Ein Vertreter der Deutschen Bahn stellt den Teilnehmenden die finale Version des Pflichtenhefts für die im Rahmen der Vorplanung zu betrachtenden Varianten „gesetzliche Variante“ und „Vollschutz nach Bedingungen der Region“ vor (**Anlage 1**). Diese bildet die Grundlage für die Arbeit des beauftragten Planers. Zwischenergebnisse der Betrachtung werden natürlich kontinuierlich am Runden Tisch präsentiert und diskutiert. Ziel der parallelen Betrachtung sei es, am Ende eine belastbare Gegenüberstellung zu haben, aus der die Mehrkosten für die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ hervorgehen.

### **TOP 6 Weiteres Vorgehen**

Die nächste Sitzung des Runden Tisches findet am **Mittwoch, den 28. Juni 2017**, 14 – 18 Uhr statt.

Ein Vertreter des Landkreises Rotenburg prüft, ob das ÖPNV-Konzept des Landkreises in der kommenden Sitzung vorgestellt werden kann.

Die Vertreter der DB kündigen an, dass das Projekt demnächst eine eigene Webseite haben wird, die unter folgendem Link abrufbar sein soll: [www.hamburg-bremen-hannover.de](http://www.hamburg-bremen-hannover.de)