

---

DB Netz AG

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

5. Sitzung

28. Juni 2017

---

Ort: Kreistagssaal des Landkreises Verden, Lindhooper Straße 67, 27283 Verden  
Dauer: 14.00 Uhr – 17.10 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 4. Sitzung vom 22. Februar 2017

TOP 3 Aktueller Stand des Projekts *[während der Sitzung nach hinten verschoben]*

TOP 4 Bericht des Projektbeirats & Bedingungen der Region *[während der Sitzung vorgezogen]*

TOP 5 Weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Gesamtpräsentation der Sitzung

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

### **Begrüßung Moderation**

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

- Vorstellung des aktuellen Planungsstands inkl. des Berichts über die kürzlich stattgefundenen Termine und Aktivitäten im Abschnitt Rotenburg - Verden.
- Erneute Vorstellung der eingegangenen lokalen Hinweise & Forderungen aus der Region sowie Rückmeldung und Einordnung dieser.
- Bericht über die jüngsten Aktivitäten des Projektbeirats und Diskussion des Stands der Absprachen zur Umsetzung der Bedingungen der Region.
- Einholung weiterer Hinweise aus den Kommunen sowie Diskussion von Fragen.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 22. Februar 2017**

Zum Protokoll der letzten Sitzung gibt es keine Änderungswünsche, so dass es in der versendeten Form verabschiedet wird.

Ein Vertreter der sieben Anrainerkommunen der Strecke Rotenburg – Verden verliest einen Brief, den er anschließend einem Vertreter der Deutschen Bahn übergibt. Mit dem Brief erklären die Anrainerkommunen, dass sie ihre Mitarbeit am Runden Tisch unterbrechen bis es eine aktive Unterstützung zur Umsetzung der „Bedingungen der Region“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Abgeordneten des Deutschen Bundestages und der Deutschen Bahn gibt. Der Vertreter der sieben Anrainerkommunen betont, dass der Frust bei den Kommunen bezüglich der mangelnden bundespolitischen Unterstützung für die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ sehr hoch sei. Gleichzeitig merkt er an, dass er die Schuld für den mangelnden Umsetzungswillen nicht bei der Deutschen Bahn sieht. Die Vertreter der sieben Anrainerkommunen verlassen anschließend den Sitzungsraum.

Der Moderator äußert seine Verwunderung darüber, dass die Anrainerkommunen in ihrer schriftlichen Erklärung nicht zwischen Bundesministerium und Deutscher Bahn unterscheiden, in ihren mündlichen Ausführungen aber mehrfach darauf hinweisen, dass sie die Schuld für das zögerliche Vorgehen nicht bei der DB sehen.

Nach kurzer Diskussion beschließen die verbliebenen Teilnehmer die Sitzung fortzusetzen und aus gegebenem Anlass den Tagesordnungspunkt „Bericht des Projektbeirats & Bedingungen der Region“ (ehemals TOP 4) vorzuziehen.

## **TOP 4 Bericht des Projektbeirats & Bedingungen der Region**

Ein Vertreter des Projektbeirats schildert, dass die Zusammenarbeit mit dem BMVI sich auch aus seiner Sicht sehr zäh und unbefriedigend darstellt. So konnte der Projektbeirat in den vergangenen zehn Monaten inhaltlich kaum etwas voranbringen, da das BMVI nach wie vor keinen verlässlich erreichba-

ren Ansprechpartner benannt hat. Zusätzlich lägen in der Zwischenzeit verschiedene Briefe des Staatssekretärs vor, die aus Sicht des Projektbeirats enttäuschend in Bezug auf die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ seien. Insofern versteht der Vertreter des Projektbeirats den Unmut der Kommunen über den bisherigen Prozess, erläutert aber auch, dass die Deutsche Bahn nicht diejenige sei, die die Entscheidungen über die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ treffen könne. Er betont noch einmal, dass „die Bedingungen der Region“ aus Sicht der Beteiligten des Dialogforums Schiene Nord die Grundvoraussetzung dafür sind, dass überhaupt ein Schienenprojekt in der Region geplant wird.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn betont, dass die DB AG sehr wohl die ihr zugeordneten Bedingungen der Region im Rahmen der Vorplanung betrachtet und darstellt. Dieses sei auch auf den vergangenen Dialog- und Informationsveranstaltung immer so kommuniziert worden. Differenzierte Ergebnisse hierzu werden für den Abschnitt Rotenburg - Verden im 1. Halbjahr 2018 vorliegen, so dass dann der politische Prozess durchlaufen werden könne.

Ein Vertreter des Projektbeirats stimmt den Ausführungen des Vertreters der Deutschen Bahn zu und erklärt, dass der Projektbeirat zügig beginnen sollte die Mitglieder des Bundestages dafür zu sensibilisieren, dass das Thema im Sommer nächsten Jahres auf die Agenda komme.

## **Diskussion/Anmerkungen**

### *Wirtschaftlichkeit des Projekts*

Ein Vertreter des Projektbeirats bezeichnet den vorgegebenen Nutzen-Kosten-Faktor (NKV) von 1,0 als Knackpunkt für das Projekt. Es sei richtig und seit Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) bekannt, dass das Projekt Hamburg/Bremen – Hannover mit einem NKV von 1,0 knapp an der Grenze liege. Der Vertreter des Projektbeirats betont, dass ein NKV unter 1 bei Einbeziehung der Kosten für die Bedingungen der Region jedoch kein Ausschlusskriterium sein dürfe. Es sei zwar richtig, dass die Abgeordneten den wirtschaftlichen Zielen verpflichtet seien und im Sinne der Bürger auf die Wirtschaftlichkeit solcher Projekte achten müssten. Wenn es aber der erklärte Wille der Bundesregierung sei, den Güterverkehr in der Region Hamburg/Bremen – Hannover zu stärken, dann müsse im Ausgleich auch geschaut werden, dass die zusätzlichen Belastungen für die Anwohner gemildert werden.

### *Sprachliche Darstellung der übergesetzlichen Maßnahmen*

Ein Teilnehmer regt an, die „Bedingungen der Region“ nicht als zusätzliche Maßnahmen mit Mehrkosten zu der gesetzlichen Planung darzustellen, sondern eine inklusive Betrachtung anzustellen, bei der die „Bedingungen der Region“ die vollständige Planung darstellen (100%). Dies hätte Vorteile für die öffentliche Wahrnehmung, da man so darlegen könne, wie viel Prozent der vollständigen Planung bereits über die Finanzierung für die gesetzliche Variante abgedeckt sind bzw. wie viel Prozent bisher ungedeckt sind und von anderen Geldgebern wie Kommunen, Land und Bund übernommen werden müssten.

### *Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung*

Verschiedene Teilnehmer äußern, dass die Ideen für eine neue Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) ein Ansatz sein könnten, um die Finanzierung der „Bedingungen der Region“ mit Unterstützung der Deutschen Bahn zielorientierter voranzubringen.

### *Modulare Umsetzung des Projekts*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn bestätigt auf Nachfrage, dass die abschnittsweise Umsetzung des Projekts Kernpunkt der Konzeption sein. Jeder Streckenabschnitt des Projekts könne direkt bei Umsetzung bereits einen eigenen Nutzen generieren, auch wenn der volle Nutzen natürlich nur mit Umsetzung des Gesamtprojekts erzielt werden könne.

### *Betrachtung übergesetzlicher Schallschutz in anderen Abschnitten*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erklärt, dass das Vorgehen zur Betrachtung des Schallschutzes gemäß den „Bedingungen der Region“, wie im Abschnitt Rotenburg – Verden angelaufen, seiner Meinung nach auch in allen anderen Abschnitten des Projektes zur Anwendung kommen werde.

Unklar ist noch, wie mit den sogenannten Zu- und Ablaufstrecken („grüne Strecken“) umgegangen werden kann, an denen baulich gar nichts verändert wird, die aber von den Auswirkungen des Mehrverkehrs betroffen sein werden.

### *Engpassbeseitigung auf der Strecke Richtung Nienburg*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der Deutschen Bahn, dass für die Strecke südlich von Verden Richtung Nienburg derzeit maßgeblich signaltechnische Blockverdichtungen im BVWP vorgesehen sind.

### *Weiteres Vorgehen*

Die Teilnehmer der Sitzung diskutieren das weitere Vorgehen u.a. am Runden Tisch und äußern dabei folgende Ansichten:

- Generell besteht Verständnis für die Frustration der Anrainerkommunen über die schleppende Umsetzung der „Bedingungen der Region“ und die mangelnde Unterstützung durch das BMVI, von dem die Akteure in der Region sich nicht ernst genommen fühlen.
- Unabhängig davon sehen die Teilnehmer der Sitzung die Notwendigkeit, dass alle Beteiligten den sachlichen Dialog mit der Deutschen Bahn am Runden Tisch fortsetzen.
- Sowohl Wirtschaft- als auch Umweltseite wünschen sich von den Kommunen, dass sie ihre Rolle zur Erlangung der Umsetzung der „Bedingungen der Region“ konstruktiv wahrnehmen.
- Es ist richtig, dass die DB zur Prüfung und Planung gemäß den gesetzlichen Vorgaben verpflichtet ist. Darüber hinaus müsse im Detail ermittelt werden, wie viel mehr die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ koste, um dem Bundestag eine entsprechende Entscheidungsvorlage über die Bereitstellung zusätzlicher Mittel vorlegen zu können. Es erfordere die Geduld der Region, die Ermittlung der Mehrkosten abzuwarten.
- Ebenso erfordere es das Engagement der gesamten Region und ein kontinuierliches gemeinsames politisches Lobbying, um die Finanzierung der ermittelten Mehrkosten durch den Deutschen Bundestag zu erreichen.

- Die verbliebenen Teilnehmer des Runden Tisches möchten den Austausch am Runden Tisch fortsetzen, um über die fortschreitenden Planungen weiterhin informiert zu werden, auch wenn die Anrainerkommunen vorerst nicht teilnehmen sollten.
- Die Vertreter der Deutschen Bahn bedauern die Entscheidung der Anrainerkommunen den Dialog zu unterbrechen, werden ihre Planungen fortsetzen und dazu weiterhin aktiv und umfassend informieren und den Dialog suchen.

### TOP 3 Aktueller Stand des Projekts

Die Vertreter der Deutschen Bahn präsentieren den aktuellen Stand des Projektes und berichten über die verschiedenen behördlichen Termine, die im Abschnitt Rotenburg – Verden zuletzt stattfanden, darunter insbesondere die Gespräche zum Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (**Anlage 1**).

### Diskussion/Anmerkungen

#### *Umgang mit „kommunalem Drittel“ des EKrG*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass im Rahmen der EKrG-Gespräche verschiedene Verlangen von den Kommunen geäußert wurden. Bisher läge keine schriftliche Finanzierungszusage Dritter für die Übernahme des kommunalen Anteils der Kosten nach EKrG vor. Ein Vertreter des Projektbeirats stimmt den Ausführungen zu und ergänzt, dass das Land Niedersachsen bisher keine EKrG-Mittel im Haushalt bereitgestellt habe.

#### *Beispiel EKrG: Umgang mit Bahnübergang Bahnstraße Westerwalsede*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn schildert beispielhaft, dass die Gemeinde Westerwalsede im Rahmen der EKrG-Gespräche umfangreiche Verlangen für den Bahnübergang an der Bahnstraße geäußert hat. Sofern sich für diesen Bahnübergang aus dem schallschutztechnischen Aspekt entsprechend der „Bedingungen der Region“ notwendige Maßnahmen ergeben, wird die Deutsche Bahn diese selbstverständlich im Rahmen der Vorplanung entsprechend betrachten und darstellen.

#### *Gesetzeslage zum EKrG*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert den Teilnehmern die Finanzierungsregelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Demnach gibt es grob zusammengefasst drei verschiedene Fälle:

- Veränderungen an bestehendem ebenerdigen Bahnübergang: Die Baukosten werden geteilt und verteilt zwischen den zwei beteiligten Kreuzungsbeteiligten (z. B. Straßen- und Schienenbaulastträger) und dem Bund.
- Bestehendes Überwerfungsbauwerk/Unterführung: Derjenige, von dem das Verlangen zur Veränderung der Brücke/Unterführung ausgeht, bezahlt den kompletten Umbau (hier: Schiene). Wenn gleichzeitig ein anderer Beteiligter (hier: Straßenbaulastträger) auch eine Veränderung der Brücke/Unterführung verlangt, dann trägt er auch einen Anteil an den Umbaukosten. Diese werden dann je nach Größe des Verlangens nach einem komplizierten Schlüssel verteilt.
- Entstehung einer neuen Kreuzung: In diesem Fall trägt die Kosten derjenige, der als neuer Kreuzungspartner dazu kommt.

### *Erhalt bestehender Bahnübergänge*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass bestehende Bahnübergänge an gewidmeten Straßen laut EKrG in jedem Falle zu erhalten sind. Querungen dürfen nur aufgehoben werden, wenn beide beteiligten Baulastträger damit einverstanden sind.

### *Visualisierung der Planungen*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass der Abschnitt Rotenburg – Verden als ein Pilotprojekt für die Planungen mit dem neuen „Building Information Modeling“ (vgl. Anlage 1, Folie 9-10) der Deutschen Bahn ausgewählt wurde. Damit könnten 3D-Modelle für Brückenbauwerke entlang der Strecke erstellt werden. Auch für die Strecke selbst solle eine Visualisierungslösung gefunden werden, damit verschiedene Schallschutzvarianten, Gleis- und Dammlagen und Situationen an Bahnübergängen für die Beteiligten anschaulich und realitätsnah dargestellt werden können.

### Scoping-Termin

#### *Baugrunduntersuchung*

Kürzlich hat der Scoping-Termin für den Abschnitt Rotenburg – Verden stattgefunden. Bei einigen Gemeinden gab es Irritationen darüber, dass sie nicht direkt eingeladen wurden. Der Moderator schildert, dass die Einladungen, wie bei solchen Terminen üblich, von der Deutschen Bahn an die Landkreise geschickt wurden, mit Bitte um Weiterleitung im jeweiligen Hause. Offensichtlich ging daraus für die Landkreise nicht hervor, dass die Weitergabe an die betroffenen Gemeinden gemeint war, so dass eine Weiterleitung ausblieb. Die Teilnehmer des Scoping-Termins haben dreimonatige Arbeitstreffen mit der Deutschen Bahn vereinbart, zu denen gerne weitere Beteiligte dazu kommen können. Insofern sei nichts verloren, da der Austausch gerade erst beginne.

### **TOP 5 Weiteres Vorgehen**

Die nächste Sitzung des Runden Tisches ist geplant für **Mittwoch, den 18. Oktober 2017, 14-18 Uhr.**

In einem kurzen Schlussfeedback bekräftigen die Teilnehmenden ihren Wunsch danach, den Dialog am Runden Tisch fortsetzen zu wollen und bezeichnen den heutigen Austausch als nutzbringend.