

Herzlich Willkommen zur 6. Sitzung des Runden Tischs „Rotenburg – Verden“

✿ Rotenburg (Wümme), 18. Oktober 2017

Tagesordnung

- ✿ **TOP 1 Begrüßung**
- ✿ TOP 2 Abnahme des Protokolls der 5. Sitzung vom 28. Juni 2017
- ✿ TOP 3 Aktueller Stand des Projektes
 - EKrG Termine mit den Straßenbulasträgern
 - Baugrunduntersuchungen
- ✿ TOP 4 Partizipativer Planungsprozess
- ✿ TOP 5 Weiteres Vorgehen

Tagesordnung

- ✿ TOP 1 Begrüßung
- ✿ **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 5. Sitzung vom 28. Juni 2017**
- ✿ TOP 3 Aktueller Stand des Projektes
 - EKrG Termine mit den Straßenbulasträgern
 - Baugrunduntersuchungen
- ✿ TOP 4 Partizipativer Planungsprozess
- ✿ TOP 5 Weiteres Vorgehen

Eingegangener Änderungswunsch zum Protokollentwurf der 5. Sitzung vom 28. Juni 2017

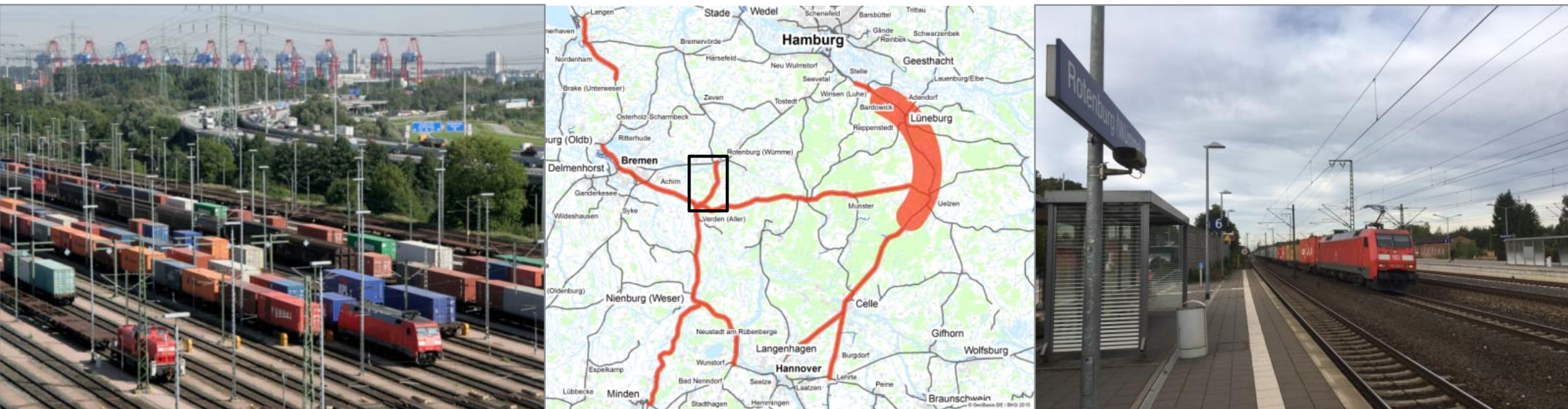
TOP 3 Aktueller Stand des Projekts

Scoping-Termin

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 an betroffene Kommunen~~. **Offensichtlich ging daraus für die Landkreise nicht hervor, dass die Weitergabe an die betroffenen Gemeinden gemeint war, so dass eine Weiterleitung ausblieb.** ~~Offensichtlich gelang dies nicht in allen Fällen.~~ 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.

Tagesordnung

- ✿ TOP 1 Begrüßung
- ✿ TOP 2 Abnahme des Protokolls der 5. Sitzung vom 28. Juni 2017
- ✿ **TOP 3 Aktueller Stand des Projektes**
 - EKrG Termine mit den Straßenbulasträgern
 - Baugrunduntersuchungen
- ✿ TOP 4 Partizipativer Planungsprozess
- ✿ TOP 5 Weiteres Vorgehen



6. Runder Tisch Rotenburg–Verden

Aktuelles und lokale Planungshinweise

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover

Rotenburg (Wümme), 18.10.2017

EKrG Termine mit den Straßenbaulastträgern

Wann und wer?

- Es haben Zweit- bzw. Drittgespräche stattgefunden
- 09.08.2017 - 12.09.2017
- Straßenbaulastträger: Gemeinde Kirchlinteln, Gemeinde Westerwalsede, Stadt Verden, Landkreis Rotenburg

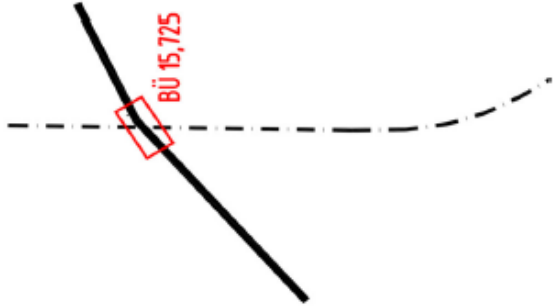
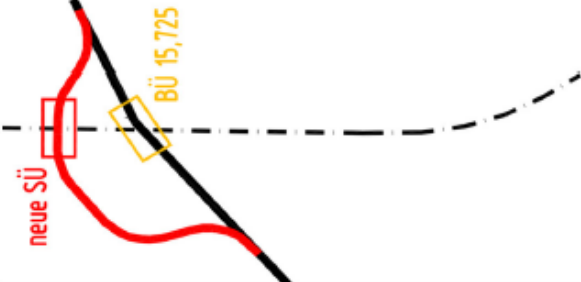
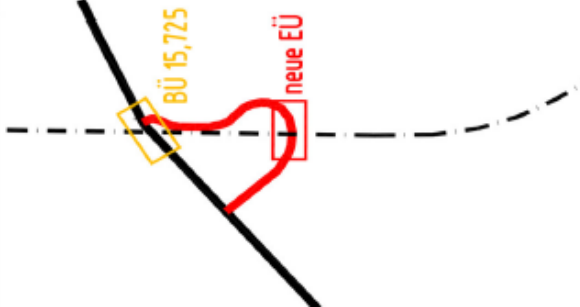
Weiteres Vorgehen

- Eventuelle Verlangen der Straßenbaulastträger werden noch abgestimmt
- Zusätzlich werden im Rahmen dessen nach Einzelfallbetrachtung Machbarkeitsstudien bzgl. der Varianten eventueller Schließungen der Kreuzungen untersucht



Bilder: Evelyn Strauß

Beispielerggebnis aus den Gesprächen mit Westerwalsede

Variantenuntersuchung BÜ Westerwalsede km 15,725			
			Risiken
Variante 1 Erhalt BÜ Erhalt EÜ km 16,760 			
Variante 2 Schließung BÜ Neubau SÜ Umfahrungsstraße 			- Sperrpausen noch nicht bekannt (Annahme: Vollsperrung) - Bauwerksgründung noch nicht bekannt (Annahme: Flachgründung) - Unterhaltungslast der Straße und der SÜ
Variante 3 Schließung BÜ Neubau EÜ Umfahrungsstraße 			- Sperrpausen noch nicht bekannt (Annahme: Vollsperrung) - Grundwasserstand nicht bekannt (Annahme: zwischen 3m unter Gelände bis Geländeoberkante) - Unterhaltungslast der Straße und der EÜ
Gesamtkosten (inkl. Planungskosten)			
ca. 400.000 - 500.000 €			
ca. 2.500.000 - 3.500.000 €			
ca. 5.000.000 - 23.000.000 €			

Legende: Matrix

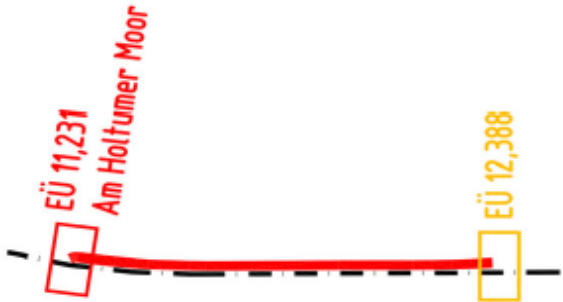
 Neubau / Anpassung

 Rückbau

— • — Eisenbahnstrecke

— Straße

Beispielerggebnis aus den Gesprächen mit Kirchlinteln

Variantenuntersuchung EÜ km 11,231 und EÜ km 12,388			Variante 1 Ersatzneubau EÜ 11,231 Ersatzneubau EÜ 12,388	Variante 2 Ersatzneubau EÜ 11,231 Schließung EÜ 12,388 Gleisparallele Straße
Risiken				
			- Sperrpausen noch nicht bekannt (Annahme: Vollsperrung) - Bauwerksgründung noch nicht bekannt (Annahme: Flachgründung) - Grundwasserstand nicht bekannt (Annahme: kein Trog erforderlich)	- Sperrpausen noch nicht bekannt (Annahme: Vollsperrung) - Bauwerksgründung noch nicht bekannt (Annahme: Flachgründung) - Grundwasserstand nicht bekannt (Annahme: kein Trog erforderlich)
		Gesamtkosten (inkl. Planungskosten)	ca. 3.000.000 - 4.000.000 €	ca. 2.500.000 - 3.500.000 €

Legende: Matrix

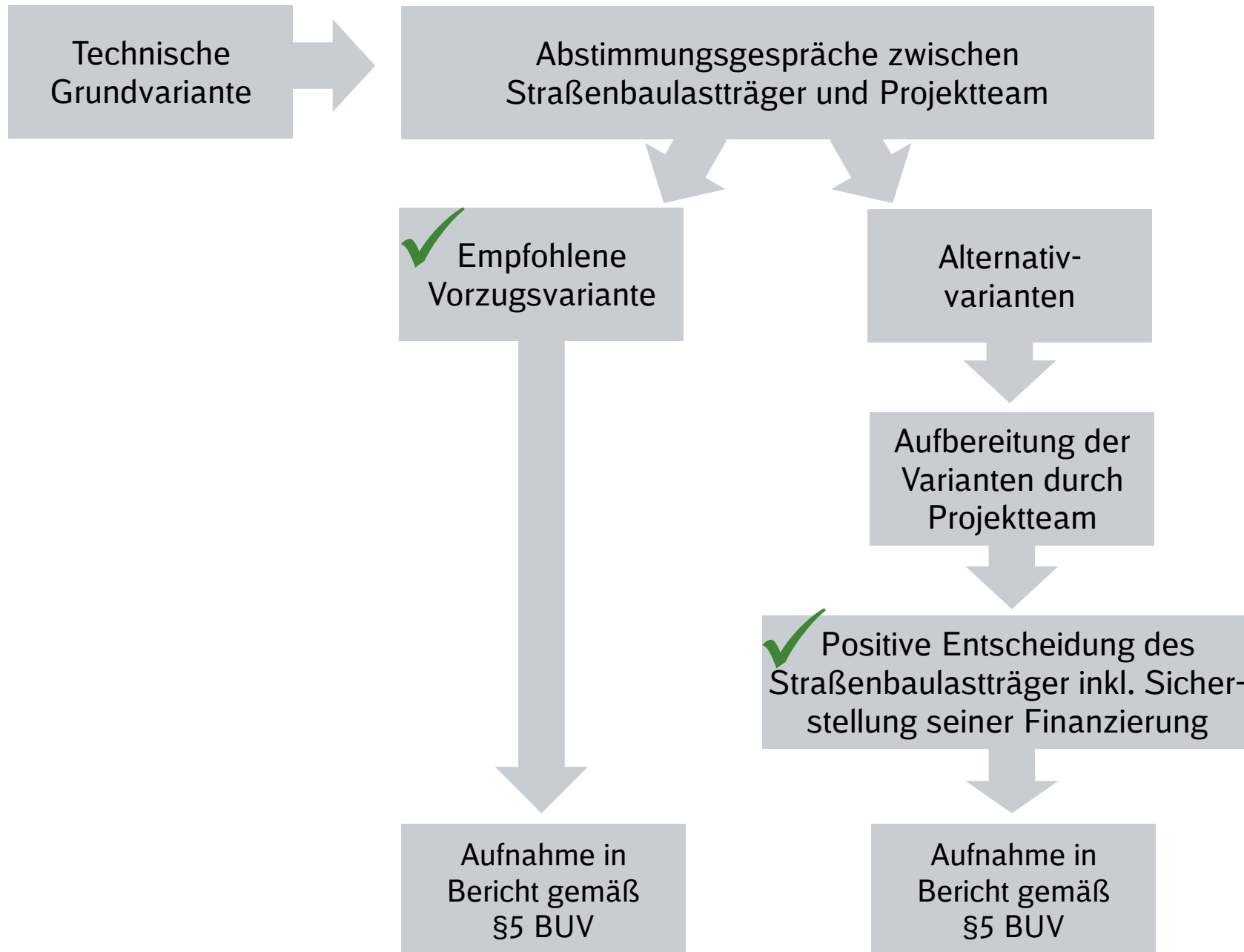
 Neubau / Anpassung

 Rückbau

— · — Eisenbahnstrecke

— Straße

Der EKrG Prozess



Baugrunduntersuchungen

Wann und wer?

- Am 28.08 gestartet, Ende 1. Quartal 2018 voraussichtlich fertig
- Einverständniserklärungen für das Betreten der Fremdgrundstücke liegen vor

Aktueller Stand:

- Bis zum 16.10.2017 wurden 163 Doppelaufschlüsse durchgeführt
- Ca. 8 km wurden bereits untersucht
- Die Bohrungen haben in Rotenburg (Wümme) begonnen und die Teams sind momentan zwischen Ahausen und Westerwalsede



Tagesordnung

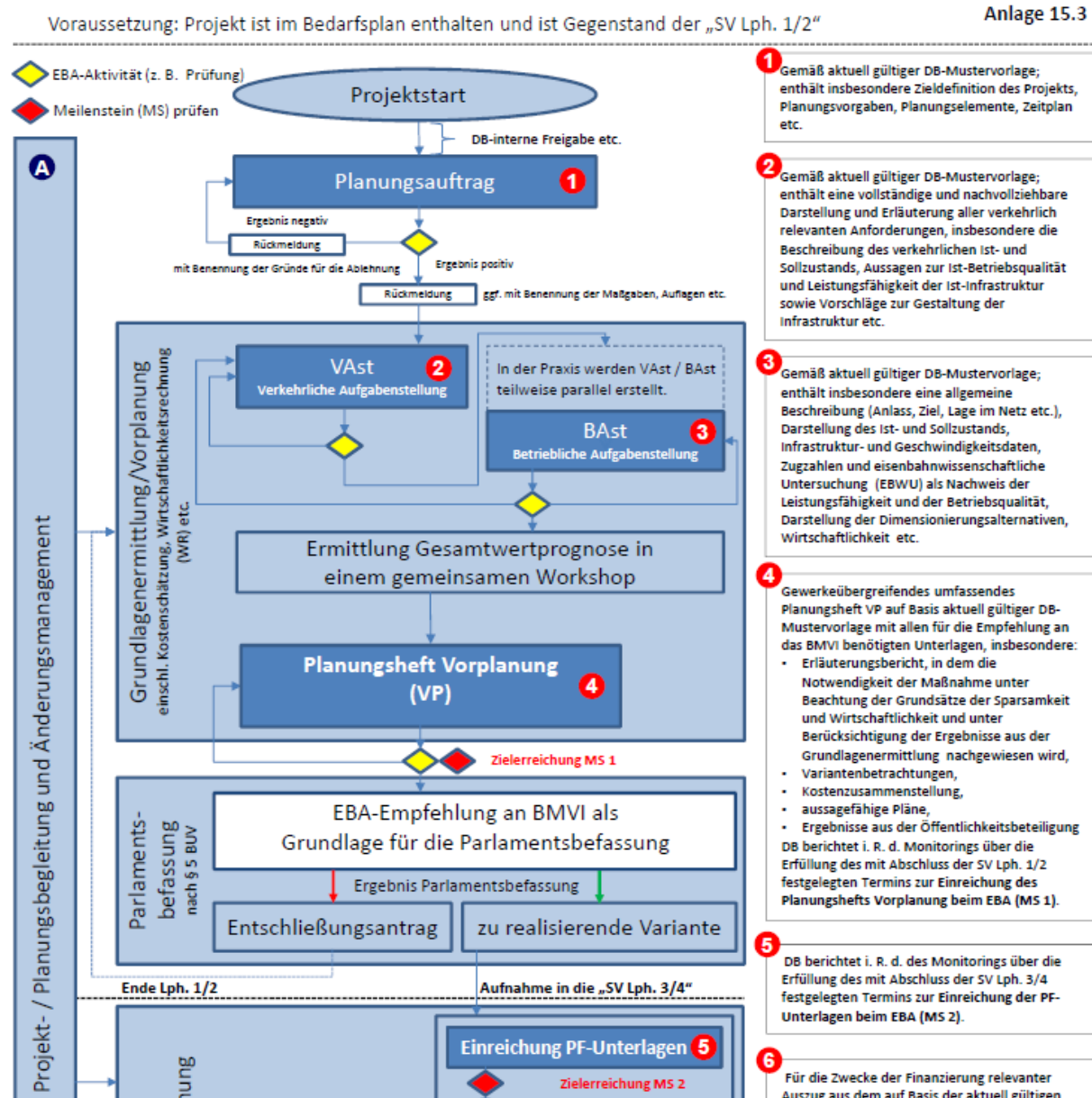
- ✿ TOP 1 Begrüßung
- ✿ TOP 2 Abnahme des Protokolls der 5. Sitzung vom 28. Juni 2017
- ✿ TOP 3 Aktueller Stand des Projektes
 - EKrG Termine mit den Straßenbulasträgern
 - Baugrunduntersuchungen
- ✿ **TOP 4 Partizipativer Planungsprozess**
- ✿ TOP 5 Weiteres Vorgehen

Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Phase	Mögliche Inhalte für die Bürgerbeteiligung	Vorschläge zu Art und Methoden der Bürgerbeteiligung
Frühe Planungsphase (Ideenphase)	Information über: • Abgrenzung Plan • Vorhabenkonzept • Vorgaben der Bundesregierung • Möglichkeiten und Gestaltung unter Berücksichtigung bereits getroffener Entscheidungen der Bedarfsplanung Information / Konsultation • Ergebnisse der Planungen • ggf. erste Konflikte • ggf. bereits vorhandene	Region zielgruppenorientierter Medienarbeit (insb. Internet, ...) ...gen zur Information ...anstaltung zum Unter- (Bürger-Scoping“) ...es Bürgerinformati-ung eines kontinuier-forums (z. B. Runder ...)
Fortgeschrittene Planungsphase und Erstellen der Raumordnungsunterlagen	Information über und • (Zwischen)Ergebnisse • (Zwischen)Ergebnisse • z. B. Varianten-/Lösungen räumlich konkretisiert • z. B. Vorzugsvarianten, lokale Untervarianten, Auswahlgründe	...erstellung: Fokus aufiche Unterlagen, Zu-und Lesehilfen, die die ...



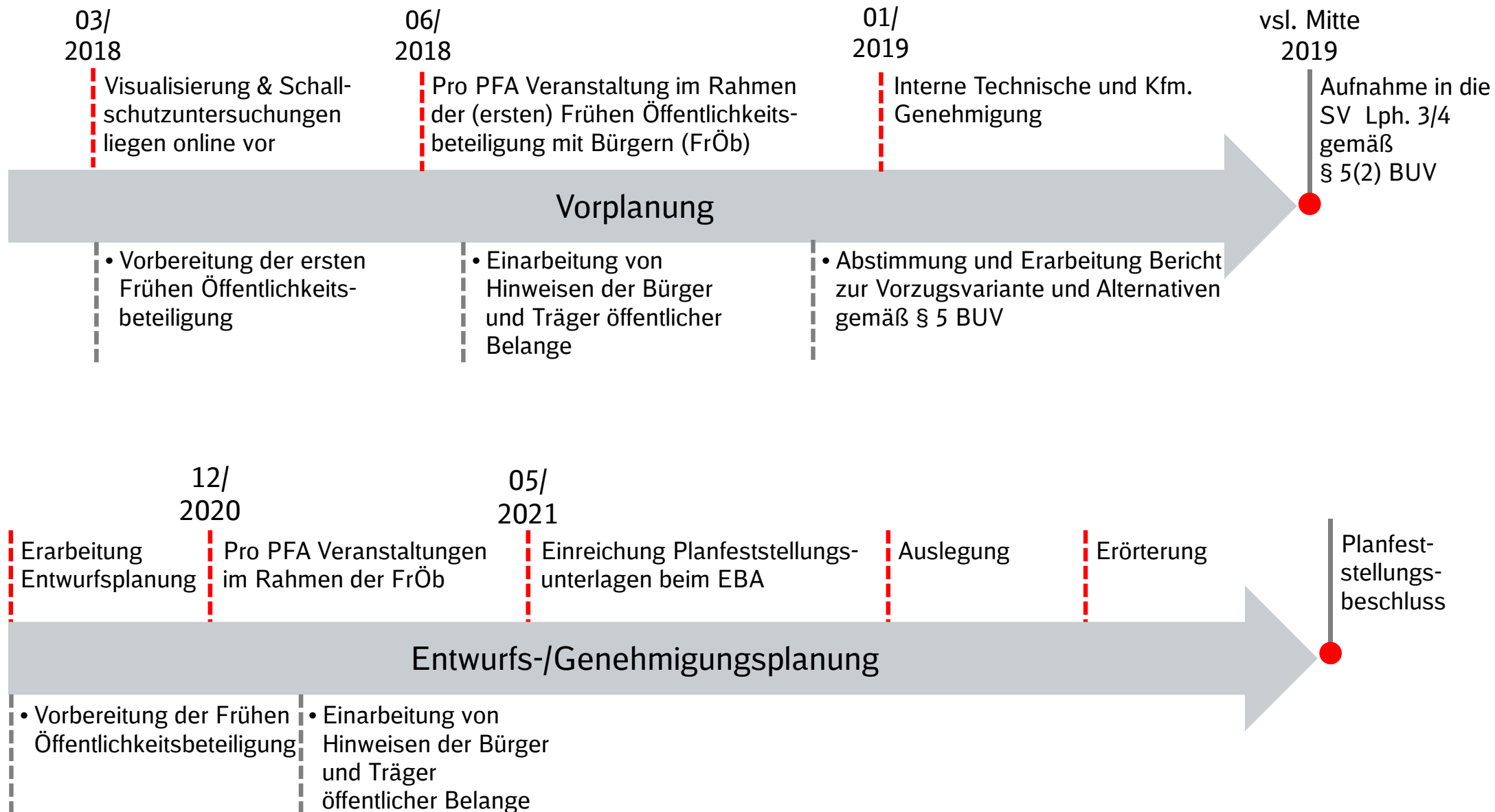
Prozess der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)



Quelle: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, 25.07.2017, Anlage 15.3, S. 53

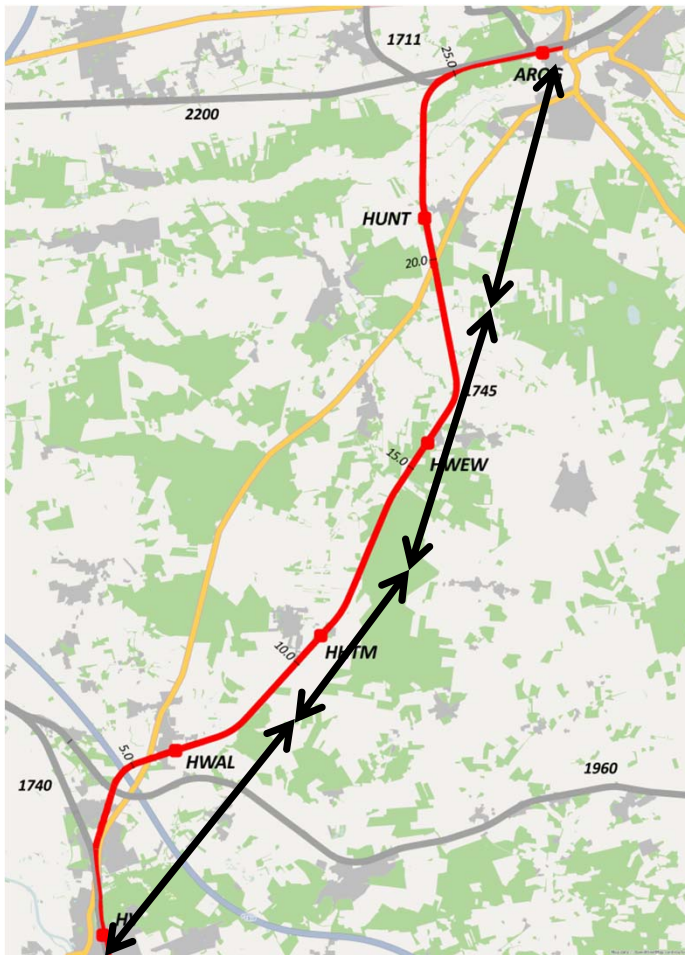
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf?__blob=publicationFile

Rahmenterminplan & Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung



Mögliche 4 Planfeststellungsabschnitte (PFA)

Nach Gemeindegrenzen



PFA Bezeichnung	Grenze	km auf der Strecke 1745	Länge
2.1.1	Stadt Rotenburg (Wümme)	von 18,7 bis ca. 26,8	8,1 km
2.1.2	Landkreis Rotenburg (Wümme)	von 12,7 bis ca. 18,7	6 km
2.1.3	Landkreis Verden (Aller)	von 8,5 bis ca. 12,7	4,2 km
2.1.4	Stadt Verden (Aller)	von -0,3 bis ca. 8,5	8,8 km

„Dialogforum Schiene Nord – Bedingungen der Region“

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschatz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen
-> Die DB betrachtet im Zuge der Vorplanung auch einen optimierten Lärmschutz.
2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik haben Vorrang
-> Die DB untersucht fahrplanbasierte Maßnahmen zur Engpassauflösung.
3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern
-> Die DB untersucht fahrplanbasierte Maßnahmen zur Engpassauflösung. Die Ausgestaltung des SPNV ist Sache des Aufgabenträgers
4. Der regionale Nutzen der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus-und Erholungsmöglichkeiten
-> Eine achtsame Trassenführung wird mit sensibler Betrachtung der Raumwiderstände und Schutzgüter gewährleistet und so eine vorzugswürdige Variante im Sinne des Planfeststellungsrechts gefunden. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung und deren Methodik liegen in der Verantwortung des Bundes.

„Dialogforum Schiene Nord – Bedingungen der Region“

5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben
-> Wird im Rahmen der gesetzlichen Randbedingungen selbstverständlich gewährleistet
6. Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten
-> Die DB kommuniziert und transportiert die Inhalte des Dialogs zu den Entscheidungsträgern.
7. Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis-und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten
-> Seitens der DB werden im Rahmen der Planungen die entsprechenden Kostenbestandteile ermittelt und in den politischen Entscheidungsprozess bei Bund und Land eingebracht.
8. Orts-und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden
-> Eine achtsame Trassenführung wird mit sensibler Betrachtung der Raumwiderstände und Schutzgüter gewährleistet und so eine vorzugswürdige Variante im Sinne des Planfeststellungsrechts gefunden.
9. Einrichtung eines Projektbeirats
-> Der Projektbeirat hat sich im 1. Quartal 2016 in Eigenorganisation gegründet und wird vom Land Nds. MW unterstützt

Was hatten wir bzgl. der Untersuchung im Protokoll festgelegt

Ausschnitt aus Protokoll 4. Runder Tisch 22.02.2017, S. 9:

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.

Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

Kriterien	Bezugsfall ohne Projektrealisierung		Umsetzung gesetzlicher Lärmschutz		Bedingungen der Region	
Anzahl Güterzüge gemäß Vast / BVWP pro Tag	87		78		78	
	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme
Aktiver Lärmschutz, kein passiver Lärmschutz, Vollschutz					✓	✓
Aktiver Lärmschutz			✓	✓		
Passiver Lärmschutz			✓	✓		
Auch wo keine baulichen Eingriffe stattfinden					✓	✓
Maximalpegel 45 db(A) bei teilgeöffnetem Fenster / Betrachtung des Spitzenpegels					✓	✓
Keine Erhöhung des Beurteilungspegels für "Ruhige Gebiete"					✓	✓
Gesamtlärmbetrachtung					✓	✓
Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik	✓		✓		✓	
Schutz vor Erschütterungen			✓	✓	✓	✓
Schutz vor Elektrosmog			✓	✓	✓	✓

Ergänzung des Rollenverständnis

Rollenverständnis und Zielsetzung

Der Runde Tisch Rotenburg – Verden

- ‡ Ist Teil der von der Deutschen Bahn initiierten **frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung** zum Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover.
- ‡ Ist ein regionales Gremium, in dem **Vertreter der direkt beteiligten Gruppen und Personenkreise in einem lokal begrenzten Rahmen** zusammenkommen, um:
 - sich intensiv zu der konkreten lokalen Ausgestaltung des Projekts im Abschnitt Rotenburg – Verden auszutauschen,
 - Fakten und Fragen zu klären,
 - Informationen aus erster Hand zu erhalten,
 - wichtige Hinweise zu den lokalen Gegebenheiten einzubinden,
 - Forderungen aus der Region einzubringen.
- ‡ Beginnt seine Arbeit bewusst in einer **frühzeitigen Planungsphase**, um die **Hinweise** und die **Expertise** aus der Region in die Planungen **aufnehmen** zu können.
- ‡ Ersetzt nicht die formellen Verfahren, in denen entschieden wird, sondern ist ein **Beratungs- und Austauschgremium**, das im Vorfeld und als **Ergänzung zu den formellen Verfahren** durchgeführt wird.
- ‡ Hat das Ziel, den Planungsprozess für das Projekt im Streckenabschnitt Rotenburg – Verden **transparent** zu machen und dabei von Beginn an **regionale Besonderheiten** und das **Wissen der lokalen Akteure** einzubeziehen, um das Projekt zügig inhaltlich voranzubringen. Dies erfolgt unter Berücksichtigung der **verkehrlichen, betrieblichen, raumverträglichen, wirtschaftlichen, städtebaulichen, gesundheitlichen und umweltfachlichen** Zielstellungen.

„für einen Schienenausbau im Konsens parallel die Umsetzung der Bedingungen der Region inklusive einer Kostenermittlung vorzubereiten“

Tagesordnung

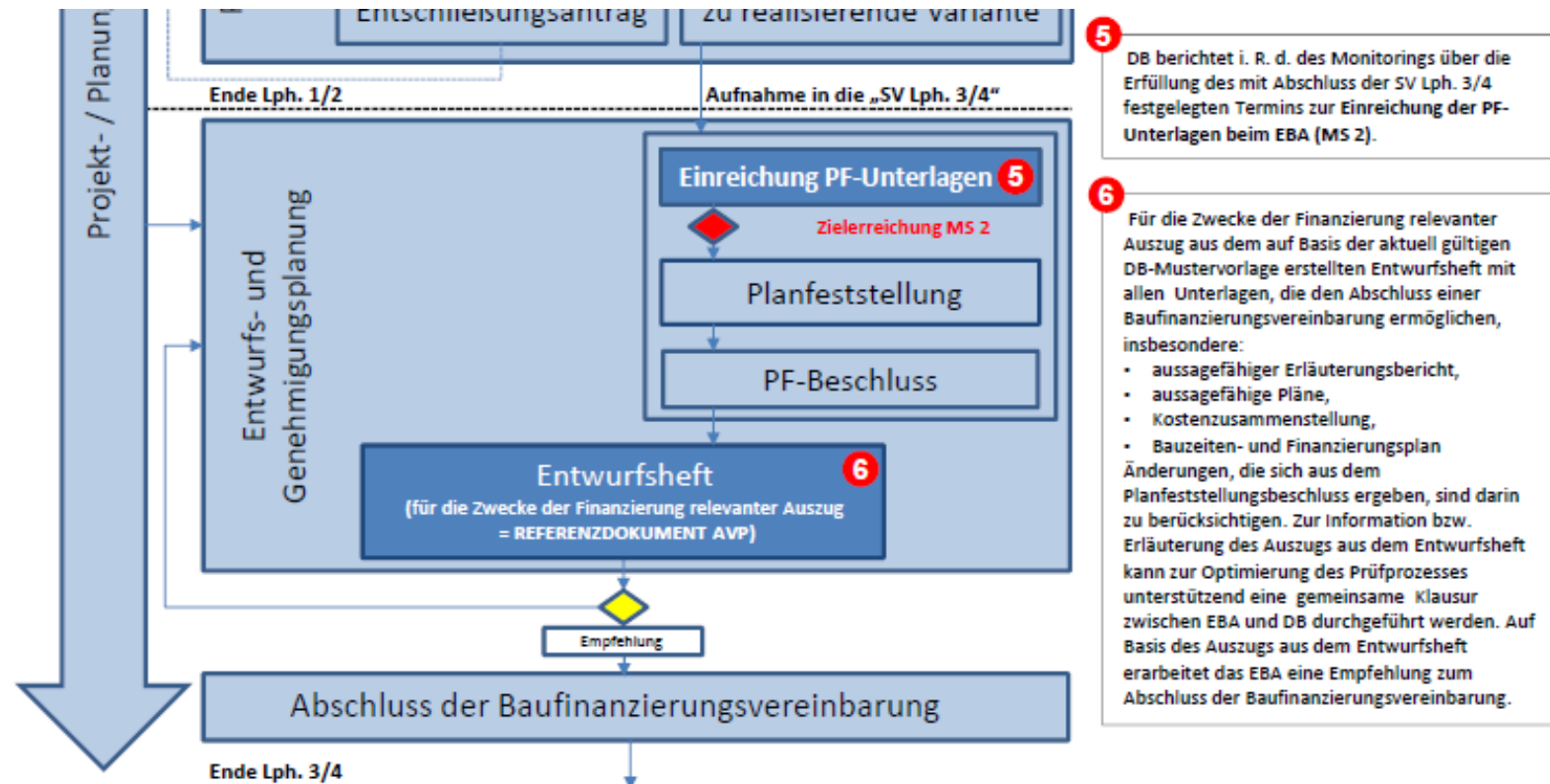
- ✿ TOP 1 Begrüßung
- ✿ TOP 2 Abnahme des Protokolls der 5. Sitzung vom 28. Juni 2017
- ✿ TOP 3 Aktueller Stand des Projektes
 - EKrG Termine mit den Straßenbulasträgern
 - Baugrunduntersuchungen
- ✿ TOP 4 Partizipativer Planungsprozess
- ✿ **TOP 5 Weiteres Vorgehen**

Backup

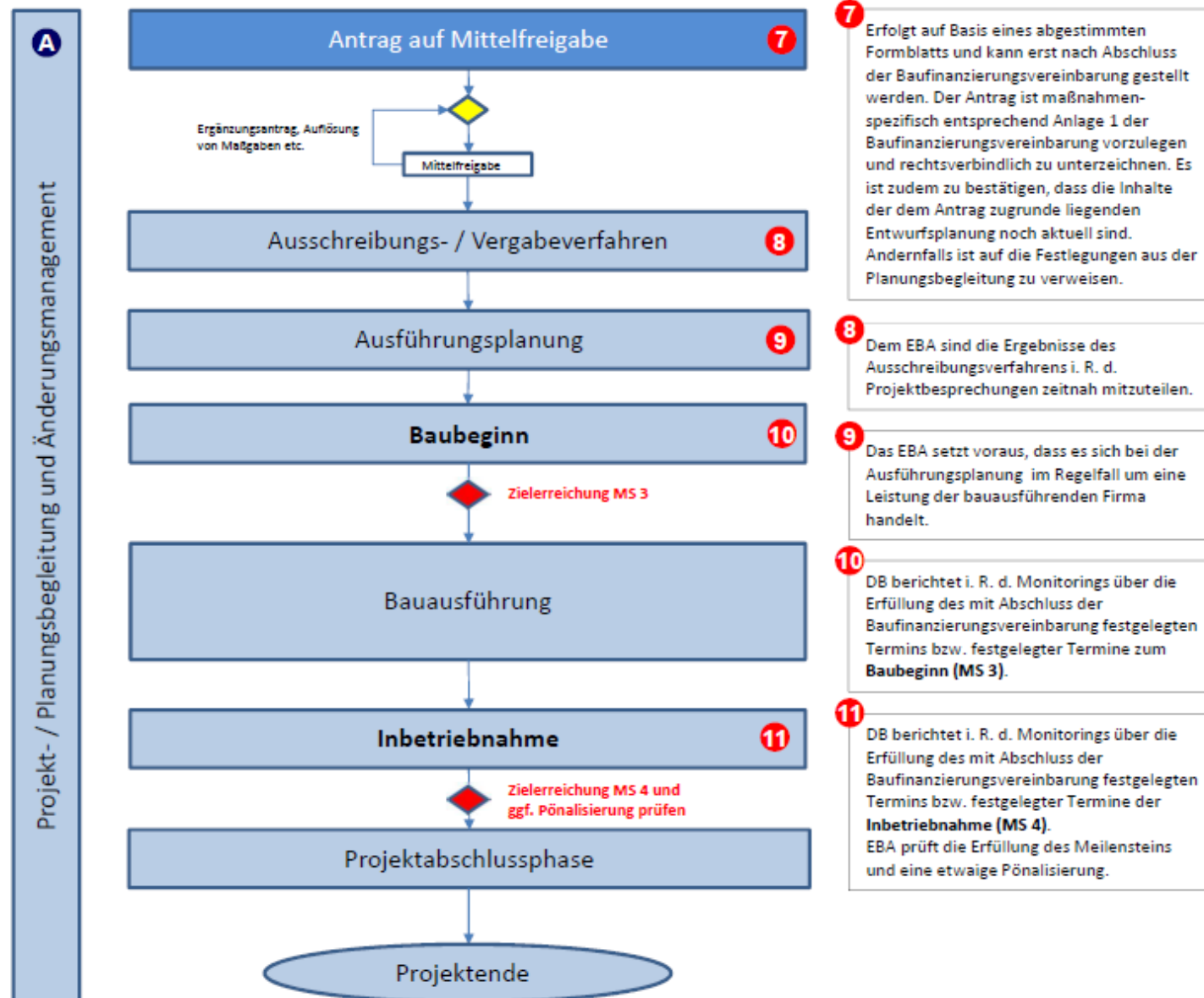
Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- *„Die Beteiligung von Bürgern erfolgt häufig im Rahmen von Informations- und Konsultationsveranstaltungen.“*
- *„Grundsätzlich sind Informations- von Konsultationsveranstaltungen zu unterscheiden.“*
- *„Während Informationsveranstaltungen der reinen Information der Bürger dienen und keine aktive Einflussnahme der Bürger auf den Planungsprozess zulassen (Informationen bekommen oder einholen), zielen Konsultationsveranstaltungen darauf ab, dass die Bürger zu den Informationen aktiv Stellung nehmen und ihre Meinung äußern können (Meinung einholen bzw. äußern).“*
- *„Informations- und Konsultationsveranstaltungen sind in der Regel Bestandteil der informellen Beteiligung und können – beschränkt auf Information – auch ergänzend zu einem formellen Raumordnungs- oder Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.“*
- *„In der Planungsphase unterstützen sie den Ansatz einer frühzeitigen und auf Kontinuität bedachten Bürgerbeteiligung bereits im Vorfeld des formellen Verfahrens.“*

Prozess der BUV



Prozess der BUV



Bundestagsbeschluss und BdR am Beispiel optimierter Schallschutz

