

## Entwurf des Ergebnisprotokolls

---

DB Netz AG

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

6. Sitzung

18. Oktober 2017

---

Ort: Heimathaus Rotenburg, Burgstraße 2, 27356 Rotenburg (Wümme)  
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 5. Sitzung vom 28. Juni 2017
- TOP 3 Aktueller Stand des Projekts
- TOP 4 Partizipativer Planungsprozess
- 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 sechsten Sitzung des Runden Tisches. Die heutigen Themen sollen insbesondere sein:

- Vorstellung des aktuellen Planungsstands im Abschnitt Rotenburg – Verden und Erläuterungen zur Finanzierung der Eisenbahnkreuzungen durch eine Vertreterin des Landes Niedersachsen
- Vorstellung der Kerninhalte der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) und Diskussion des partizipativen Planungsprozesses sowie des weiteren Vorgehens am Runden Tisch

Ein Teilnehmer bittet darum, die Agenda der Sitzung zukünftig vorab an die Teilnehmer zu versenden.

### **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 28. Juni 2017**

Zum Protokoll der letzten Sitzung gibt es einen Änderungswunsch. Das Protokoll wird mit dem Änderungswunsch verabschiedet.

Auf Bitte eines Teilnehmers wird die Besprechung der Termine mit Herrn Minister Lies und Herrn Staatssekretär Ferlemann, die im Sommer stattfanden, vorgezogen. Verschiedene Teilnehmer schildern ihre Eindrücke aus den Terminen. Insgesamt bewerten alle Teilnehmer die Gespräche als positiv und konstruktiv. Auf Grundlage der in den Terminen getätigten Aussagen von Bund, Land und Deutscher Bahn haben die Anrainerkommunen ihre Teilnahme am Runden Tisch wiederaufgenommen.

#### *Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) und Finanzierung übergesetzlicher Maßnahmen*

Die Teilnehmer der Termine mit Herrn Minister Lies und Herrn Staatssekretär Ferlemann schildern, dass mit der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zwischen Bund und Deutscher Bahn eine neue Grundlage geschaffen wurde, auf deren Basis übergesetzliche Forderungen betrachtet und geplant werden können. Es handle sich dabei um eine Möglichkeit für die Deutsche Bahn, die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ aus dem Dialogforum Schiene Nord (DSN) vorzubereiten. Die Finanzierung und damit die tatsächliche Umsetzung der „Bedingungen der Region“ hänge von einer entsprechenden Entscheidung des Deutschen Bundestages ab.

Ein Teilnehmer merkt kritisch an, dass die BUV der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit übergesetzlicher Maßnahmen eine sehr große Bedeutung zumisst. In seinen Augen bestehe somit kein wirklicher Fortschritt zur bisherigen Ausgangslage. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass die BUV zwar die notwendige Kostenaufstellung durch die Deutsche Bahn ermögliche, die eigentliche Auseinandersetzung jedoch erst danach anstehe, nämlich wenn es darum ginge, die Finanzierungszusage durch den Bundestag zu erlangen, welche keinesfalls gesichert sei. Ein Teilnehmer schildert, dass der Projektbeirat vor der Bundestags- und der Landtagswahl alle Kandidaten aus der Projektregion zu ihren Einstellungen gegenüber den „Bedingungen der Region“ befragt habe. Von denjenigen Kandidaten, die

Rückmeldungen abgegeben haben, hätte ein größerer Teil sich dabei positiv gegenüber einer Umsetzung geäußert.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn betont die Differenzierung zwischen der Rolle der Deutschen Bahn und den Aufgaben der Region: Die DB wägt die Alternativvarianten in allen Aspekten selbstverständlich wie zugesagt (Protokoll Runder Tisch vom 22.02.2017) im Rahmen der Vorplanung sauber ab.

Das Begehen des politischen Weges läge bei der Region.

Ein Teilnehmer merkt an, dass das bisher Vorgetragene in seinen Augen keine Neuerung zu den bereits bekannten Sachverhalten sei. Bereits seit Sommer 2016 sei bekannt, dass die Deutsche Bahn den Vollschutz vor Lärm nach den „Bedingungen der Region“ prüfen dürfe und werde. Andere Teilnehmer stimmen zu, betonen aber, dass dies bisher eben nur für den Schallschutz, nicht aber für die übrigen „Bedingungen der Region“ gegolten habe.

#### *Ergänzung des Selbstverständnisses*

Auf Vorschlag der Anrainerkommunen wird das Selbstverständnis des Runden Tisches ergänzt:

„Der Runde Tisch Rotenburg – Verden ist ein regionales Gremium, in dem Vertreter der direkt beteiligten Gruppen und Personenkreise in einem lokal begrenzten Rahmen zusammenkommen, um:

- [...]“
- Ergänzung: *für einen Schienenausbau im Konsens parallel die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ (DSN) inklusive Kostenermittlung vorzubereiten.*

Einige Teilnehmer äußern ihre Bedenken darüber, das Wort „Konsens“ in das Selbstverständnis des Runden Tisches aufzunehmen. Sie weisen darauf hin, dass es einen vollständigen Konsens sicherlich nicht geben werde, da bei Projekten dieses Ausmaßes immer irgendwer nicht glücklich über das Ergebnis sei. Die Formulierung dürfe nicht als Entschuldigung ausgenutzt werden, um im späteren Verlauf aus dem Runden Tisch auszutreten, falls der vollständige Konsens nicht erzielt wird. Auch weisen einige Teilnehmer darauf hin, dass der Konsens nicht ausschließlich an der Umsetzung der „Bedingungen der Region“ gemessen werden dürfe, da es ja durchaus sein könne, dass es für den Abschnitt Rotenburg – Verden ortsspezifische Forderungen nach Abweichung von den „Bedingungen der Region“ gibt.

### **TOP 3 Aktueller Stand des Projektes**

Ein Vertreter der Deutschen Bahn präsentiert den aktuellen Stand der EKrG-Termine mit den Straßenbaulastträgern (**Anlage 1**, Folien 6-10). Er verdeutlicht, dass der Deutschen Bahn sehr viel an diesem direkten Austausch gelegen ist, da nichts geplant werden sollte, dass nicht ausführlich beraten und abgestimmt wurde. Den bisherigen Austausch bezeichnet er als sehr konstruktiv und erklärt, dass die Gesprächsrunden bereits erste gute Lösungen hervorgebracht hätten. In Holtum (Geest) wurde auf Vorschlag der ansässigen Landwirte beispielsweise besprochen eine von zwei Eisenbahnüberführungen zu schließen und als Ersatz parallel zu den Gleisen einen neuen Wirtschaftsweg anzulegen, der die Erreichbarkeit der Felder erleichtert (vgl. Folie 9).

Auch mit Westerwalsede sei man in engem Austausch bzgl. der Eisenbahnkreuzungen. Für die Forderungen der Gemeinde gäbe es zwar aus Projektsicht keine Veranlassung und somit keine Finanzierungsmöglichkeit. Durch die BUV hat die Deutsche Bahn allerdings die Möglichkeit die Gemeinde

insofern zu unterstützen, als das verschiedene Umsetzungsvarianten untersucht und eine Kostenschätzung ermittelt werden konnte. Ein Vertreter der Gemeinde stimmt dem zu und verdeutlicht, dass die Gemeinde mit der Aufbereitung der Deutschen Bahn gut weiterarbeiten könne und man optimistisch sei, sich einer gemeinsamen Lösung zu nähern.

Eine Vertreterin des Landes Niedersachsen nimmt an der heutigen Sitzung teil, um über den Ansatz des Landes zur Gestaltung und Finanzierung von Eisenbahnkreuzungen zu informieren. Das Land stehe grundsätzlich regionalen Konzepten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aufgeschlossen gegenüber. Sie erläutert, dass das Land Niedersachsen bereits in der Vergangenheit dazu beigetragen habe, bei einigen zu renovierenden Brücken auf der Strecke Rotenburg – Verden die zukünftige Zweigleisigkeit zu berücksichtigen. Es sei also so, dass bei einigen Eisenbahnüberführungen bereits heute eine Zweigleisigkeit vorbereitet sei. Sie führt aus, dass es ihren Informationen nach im Abschnitt Rotenburg – Verden insgesamt elf Eisenbahnkreuzungen mit kommunaler Beteiligung gibt. Zu diesen elf Kreuzungen erläutert sie folgendes:

- Sechs davon seien Eisenbahnüberführungen, also Brücken, mit denen die Eisenbahn über die ebenerdige Straße überführt wird. Hier bestehe aus Sicht des Landes die Möglichkeit, die Eisenbahnüberführung anzupassen, ohne dabei die Straße baulich zu verändern. Insofern entstehe hierbei kein kommunaler Anteil. Oder die Kommune könne die Chance nutzen, die sich durch den Bahnausbau bietet, um kostengünstig die Straßenseite zu verbessern.
- Fünf der Eisenbahnkreuzungen seien höhengleiche Bahnübergänge, von denen wiederum drei bereits heute zweigleisig sind. Hier sei aus Sicht des Landes überhaupt erstmal die Frage nach einem Ausbaubedarf zu stellen. Damit blieben zwei Bahnübergänge, bei denen zweifellos das EKRg zur Anwendung für den Bau eines zweiten Gleises komme und sich die Frage nach der Förderung des kommunalen Anteils durch das Land Niedersachsen stelle. Für eine solche Förderung gäbe es zwar derzeit noch keine gesetzliche Grundlage, aber die für ein Fördergesetz benötigten Gelder seien vorhanden und mittelfristig eingeplant. Weiter weist die Vertreterin des Landes auf eine Entschließung des Bundestags hin, wonach durch eine Gleichstellung von Neubaumaßnahmen und Ausbaumaßnahmen eine Finanzierung der Bahnübergänge durch den Bund vorgesehen sei. Dieser Beschluss aus 2016 habe noch keine weiteren Regelungen zur Folge.

#### *Anpassung einer Eisenbahnkreuzung aus Lärmschutzsicht*

Des Weiteren führt die Vertreterin des Landes Niedersachsen aus, dass die Förderung des kommunalen Anteils durch das Land bislang an verkehrliche Aspekte eines Bahnübergangs adressiert sei. Wenn es kein regionales Verkehrskonzept gäbe und auch keinerlei verkehrliche Gründe für die Bahnübergangsmaßnahme benannt werden können, sondern andere Gründe für eine Veränderung sprechen, dann biete sich im Falle des zuvor besprochenen Bahnübergangs in Westerwalsede beispielsweise der vom Land etablierte Weg für übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen an, da sich die Gemeinde einen besseren, übergesetzlichen Lärmschutz hiervon verspreche. Für Maßnahmen zur Schaffung eines übergesetzlichen Lärmschutzes sei der richtige Weg über die BUV Mittel vom Bundestag zu fordern. Voraussetzung sei ein entsprechender Konsens vor Ort einschließlich des Straßenbaulastträgers.

## **Diskussion/Anmerkungen**

### *Anzahl der Eisenbahnkreuzungen*

Ein Teilnehmer bezweifelt, dass es auf der gesamten Strecke Rotenburg – Verden nur elf Eisenbahnkreuzungen mit kommunaler Beteiligung gäbe. Seiner Meinung nach seien es deutlich mehr. Er sagt zu, dies zu prüfen und dem Land gegebenenfalls entsprechende Informationen zukommen zu lassen.

### *Rechtliche Sicherheit für die Übernahme des kommunalen Anteils durch das Land bei Bahnübergängen*

Ein Teilnehmer betont, dass es für die Kommunen dringend notwendig ist rechtliche Sicherheit in Form eines Gesetzes bezüglich der Übernahme des kommunalen Pflichtanteils durch das Land Niedersachsen zu haben. Ansonsten seien die Kommunen gezwungen Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn zu unterzeichnen in dem Vertrauen darauf, dass das Land Niedersachsen sich in ein paar Jahren noch an seine mündliche Zusage zur Unterstützung halten werde und die entsprechenden Gelder noch zur Verfügung stehen. Die Vertreterin des Landes erläuterte anhand der bisherigen Aussagen, dass zunächst der Ausbaubedarf zu hinterfragen sei, da die einzige infrage kommende Bahnüberführung im Bereich des fragenden Teilnehmers bereits zweigleisig sei, so dass zunächst die Kosten näher zu betrachten seien, um einen wirklichen Handlungsbedarf definieren zu können. (S.u. Eisenbahnkreuzungen in Verden.)

### *Vorgehen bei Eisenbahnüberführungen - Verfügung des Eisenbahnbundesamts (EBA) zur Anpassung von Eisenbahnüberführungen*

Die Vertreterin des Landes Niedersachsen schildert, dass es seit 2017 eine Verfügung des EBA gibt, wonach bei im Gesamtbauwerk zu ändernde Eisenbahnüberführungen auf Brückenhöhen von 4,70 m bei Bundesstraßen und 4,50 m bei anderen öffentlichen Straßen anzupassen seien. An den Kosten für diese Modernisierung müsse sich der beteiligte Kreuzungspartner zur Hälfte beteiligen. Da es sich bei allen Straßen, die keine Bundesstraßen sind, nur um eine SOLL-Vorschrift handle, könne eine Kommune aktiv auf die Modernisierung der Brücken verzichten. Dafür müsse sie eine verbindliche Verzichtserklärung unterzeichnen und sei damit von jeglicher Kostenbeteiligung befreit. Die Brücken blieben dann auf Wunsch der Kommunen bezüglich der Höhe und lichten Weite in ihrem jetzigen Zustand. Die Vertreterin des Landes stellt dar, dass diese EBA-Verfügung noch in vielen Bereichen Neu-land sei und dass das Land gerne beratend zur Seite stehe, um eine verpflichtende Einbeziehung einer Kommune, die keine Veränderungen der Straßenseite bei Eisenbahnüberführungen wünscht, zu hinterfragen.

### *Eisenbahnkreuzungen in Verden*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert die Vertreterin des Landes Niedersachsen, dass sie für die Stadt Verden nur einen höhengleichen Bahnübergang, nämlich den in Walle, identifiziert hat. Dieser Bahnübergang sei bereits zweigleisig, so dass sich aus Ihrer Sicht aktuell kein verkehrlicher Anlass für einen Ausbau zeige. Die Stadt Verden müsse im Gespräch mit der Deutschen Bahn klären, welchen Bedarf es in Walle für eine Anpassung des Bahnübergangs gäbe. Im Anschluss würde ggf. die Finanzierungsfrage relevant werden.

Alle anderen Eisenbahnkreuzungen in Verden seien Eisenbahnüberführungen. Wie oben erläutert gibt es aus Sicht des Landes Niedersachsen bei diesen zunächst keinen zwingenden Anlass, die kreuzende Straße baulich zu verändern. Auch aus Verden sei dem Land kein Verlangen nach einer Ände-

rung der verkehrlichen Beziehungen bekannt. Somit gäbe es die Möglichkeit, die Frage nach der Finanzierung des kommunalen Anteils aufzulösen.

Abschließend erklärt der Moderator, dass es zum Thema EKrG keine pauschalen Antworten gäbe, sondern jeder Einzelfall gesondert besprochen werden müsse. Ein Vertreter der Deutschen Bahn verdeutlicht, dass genau dieser Prozess durch die EKrG-Gespräche mit den Straßenbaulastträgern bereits im Gange sei. In den Gesprächen sondiere die Deutsche Bahn gemeinsam mit den Anrainerkommunen, wie die Ausgangslage für ihre jeweiligen Eisenbahnkreuzungen ist und erörtere, welche Forderungen bestehen und wie ein für alle Beteiligten guter Lösungsweg aussehen könnte. Die Vertreterin des Landes ergänzt, das Land Niedersachsen sei generell gegenüber verkehrlichen Konzepten der Kommunen sehr aufgeschlossen. Sollten die Kommunen also entsprechende Ideen und Konzepte haben, könnten sie sich durchaus an das Land wenden.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn fährt mit der Vorstellung des aktuellen Stands zum Thema Baugrunduntersuchungen fort (**Anlage 1**, Folie 11). Er schildert, dass die Untersuchungen sich aufgrund von notwendigen Kampfmittelondierungen bis Ende Januar verzögern. Über die Beschaffenheit der bisher entnommenen Bohrkern könne man noch keine Auskunft treffen; die Untersuchung im Labor stehe noch aus. Die Deutsche Bahn werde die Anwohner entlang der Strecke weiterhin über die anstehenden Baugrunduntersuchungen informieren.

#### **TOP 4 Partizipativer Planungsprozess**

Ein Vertreter der Deutschen Bahn weist auf die Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV) zwischen Bund und Deutscher Bahn hin und stellt den Teilnehmern des Runden Tisches den Rahmenterminplan für die weiteren Planungen vor (**Anlage 1**, Folien 12-20).

#### **Diskussion/Anmerkungen**

##### *Anmerkungen zur Zeitplanung*

Ein Teilnehmer merkt an, dass ihm die Zeitplanung sehr ambitioniert erscheine und gibt zu bedenken, dass innerhalb der Kommunen mindestens zwei Monate eingeplant werden müssen, um eine Beschlussfähigkeit der zuständigen Gremien herzustellen. Dies müsse in der Zeitplanung berücksichtigt werden. Ein Vertreter der Deutschen Bahn erklärt dazu, dass der Zeitplan bei Bedarf natürlich angepasst werden könne, dies jedoch Auswirkungen auf den Zeitpunkt der Fertigstellung habe. Dieser würde sich dann nach hinten verschieben. Grundsätzlich sei bis zur Finalisierung der Vorzugsvariante und der von der Region geforderten Alternative ausreichend Zeit für die Konsultation der Gremien.

##### *Möglichkeiten des Schallschutzes*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der Deutschen Bahn, dass im Rahmen der Vorplanung eine umfangreiche Schalluntersuchung durchgeführt wird. Die Ergebnisse der Schalluntersuchung sollen im März 2018 vorliegen und werden den Teilnehmern des Runden Tisches selbstverständlich vorgestellt. Dies geschehe zum einen durch Isophonenkarten, aus denen sich die genauen Betroffenheiten ergeben. Zum anderen werde die Deutsche Bahn anschauliche Visualisierungen

erstellen, anhand derer beispielsweise die Lage und Höhe von Lärmschutzwänden verdeutlicht werden kann. Auch Bauwerke entlang der Strecke können im Übrigen auf gleiche Art und Weise veranschaulicht werden. In der Vorplanung werde in erster Linie die Qualität des Lärmschutzes bestimmt. Natürlich werde die Deutsche Bahn auch Vorschläge für entsprechende Lärmschutzmaßnahmen machen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen könnten aber auch noch während der anschließenden Entwurfsplanung bis zur Abgabe der Planfeststellungsunterlagen durch andere Maßnahmen mit gleicher Lärmschutzwirkung ersetzt werden. Sollte es sich dabei um Lärmschutzmaßnahmen handeln, die in kommunaler Verantwortung liegen – wie zum Beispiel der Bau eines Gebäudes als Lärmschutzriegel – müsse ein entsprechender Vertrag zwischen Kommune und Deutscher Bahn geschlossen werden. Ähnlich wie bei der EKrG-Thematik sei es auch beim Thema Lärmschutz wichtig, dass die Anrainerkommunen und die Deutsche Bahn sich erst einmal zusammensetzen und mögliche Umsetzungsformen anhand der örtlichen Gegebenheiten gemeinsam sondieren. Die DB werde auf die Kommunen zukommen, um entsprechende Termine zu vereinbaren, sobald die Ergebnisse der Schalluntersuchungen vorliegen.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn kündigt darüber hinaus an, dass bei den Informationsveranstaltungen für die Öffentlichkeit, die für Sommer 2018 geplant sind, auch ein Infomobil zum Einsatz kommen solle, durch das die verschiedenen Lärmschutzmöglichkeiten veranschaulicht werden können.

#### *Runder Tisch*

Ein Teilnehmer erkundigt sich, wie die Zeitplanung des Runden Tisches für 2018 aussieht. Dazu erläutert ein Vertreter der Deutschen Bahn, dass die Taktung der Sitzungen sich am konkreten Bedarf und den zu besprechenden Inhalten orientiere. Für die zuvor diskutierten Themen hätten nun vor allen Dingen die bilateralen Gespräche mit den Kommunen Vorrang. Grundsätzliche übergeordnete Themen sollten auch weiterhin am Runden Tisch besprochen werden. Der Teilnehmer bittet darum, die Vorzugsvariante zu gegebener Zeit am Runden Tisch vorzustellen, bei Bedarf auch gerne in einer ganztägigen Sitzung. Die Vertreter der Deutschen Bahn sagen die Vorstellung der Planungsergebnisse selbstverständlich zu.

#### **TOP 5 Weiteres Vorgehen**

Die nächste Sitzung des Runden Tisches ist geplant für **Donnerstag, den 15. März 2018, 14-18 Uhr.**