

## Entwurf des Ergebnisprotokolls

---

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

**Runder Tisch Rotenburg – Verden**

7. Sitzung

15. März 2018

---

Ort: Dorfgemeinschaftshaus, Am Sportplatz 11, 27386 Westerwalsede  
Dauer: 14.00 Uhr – 15.30 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

## **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 6. Sitzung vom 18. Oktober 2017
- TOP 3 Rückblick Informationsveranstaltung am 10.02.2018 in Hannover
- TOP 4 Aktueller Stand des Projekts
- 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 siebten Sitzung des Runden Tisches. Die heutigen Themen sollen insbesondere sein:

- Rückblick auf die zentrale Informationsveranstaltung am 10.01.2018
- Aktueller Stand des Projekts

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 18. Oktober 2017**

Zum Protokoll der letzten Sitzung gibt es keinen Änderungswunsch, so dass es in der vorliegenden Version angenommen wird.

Ein Teilnehmer macht darauf aufmerksam, dass in der vierten Sitzung des Runden Tisches verschiedene Fragen zur Zusammensetzung der Zugzahlen im Projektinformationssystem (PRINS) des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) für den Abschnitt Rotenburg – Verden diskutiert wurden. Die Teilnehmer des Runden Tisches baten damals den Projektbeirat, diese Fragen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu klären. Auf Nachfrage, was der aktuelle Stand der Klärung ist, erläutert ein Vertreter des Projektbeirats, dass man hier noch nicht weitergekommen sei. Der Projektbeirat hatte sich damals mehrfach vergeblich darum bemüht einen direkten Ansprechpartner im BMVI zu bekommen, wolle das Thema nun, nach Amtsantritt der neuen Regierung, aber noch einmal aufgreifen. Einige Teilnehmer betonen, dass es für die Arbeitsfähigkeit des Runden Tisches notwendig sei, einen direkten Ansprechpartner im BMVI zu haben.

## **TOP 3 Rückblick Informationsveranstaltung am 10.01.2018 in Hannover**

Der Moderator bittet die Teilnehmer, ihre Eindrücke der zentralen Informationsveranstaltung zum Gesamtprojekt am 10. Januar 2018 in Hannover zu schildern. Für die Teilnehmer, die nicht an dem Termin teilnehmen konnten, berichtet er kurz, dass die Veranstaltung gut besucht war, die Referenten (u.a. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; TTS Trimode (Gutachter des Bundes); Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung; Projektbeirat) ausführliche Informationen vermittelt haben und es viele gute Rückfragen der Teilnehmer gab.

### *TEN-Kernnetz*

Nach Wahrnehmung eines Teilnehmers verdeutlichten die Referenten der Veranstaltung mehrfach, dass Voraussetzung für die Finanzierung übergesetzlicher Maßnahmen u.a. die Zugehörigkeit zum TEN-Kernnetz sein könnte. Der Vertreter des BMVI hatte auf der Veranstaltung zwar erläutert, dass die Strecke Rotenburg – Verden zum allgemeinen TEN-Netz gehöre. Ob die Strecke jedoch auch zum TEN-Kernnetz gehöre, wurde nicht geklärt. Der Teilnehmer bittet darum, dies zu prüfen, damit sich nicht in ein paar Jahren herausstelle, dass übergesetzlicher Schallschutz im Abschnitt Rotenburg – Verden aufgrund einer mangelnden TEN-Kernnetz-Zugehörigkeit nicht realisiert werden kann.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass die Strecke Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover sicher zum TEN-Kernnetz gehöre. Die Strecke Rotenburg – Verden sei als Umleiterstrecke

für diese Strecke anerkannt. Ob daraus eine Zugehörigkeit des Abschnitts Rotenburg – Verden zum TEN-Kernnetz ableitbar ist, sei in der Tat unklar.

Ein anderer Teilnehmer gibt zu bedenken, dass die Frage letztlich unerheblich sei, da es andere Teilabschnitte im Alpha E gäbe, die auf keinen Fall zum TEN-Kernnetz gehören (z.B. Amerikalinie West). Auch für diese Abschnitte solle aus Sicht des Projektbeirats aber übergesetzlicher Lärmschutz nach den „Bedingungen der Region“ erreicht werden, um nicht unterschiedliche Lärmschutzstandards innerhalb des Alpha E zu schaffen.

Nach längerer Diskussion und mehreren Wortbeiträgen kommen die Teilnehmer zu dem Schluss, dass es zielführender ist, unabhängig von der Zugehörigkeit zum TEN-Kernnetz, die Forderungen der Region wie geplant für eine parlamentarische Befassung aufzuarbeiten und mit guten Argumenten zu unterlegen. Ein Vertreter der Deutschen Bahn ergänzt, dass genau dies durch den Prozess der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) ermöglicht werde.

#### *Vorgehen zur Erlangung eines Finanzierungsbeschlusses durch den Deutschen Bundestag*

Zur Nachfrage eines Teilnehmers, wie der genaue Prozess der BUV aussehen werde, verdeutlicht ein anderer Teilnehmer, dass er den Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung so versteht, dass die im Beteiligungsverfahren gemeinsam erarbeiteten Unterlagen ungefiltert in den Bundestag eingebracht werden können. Er bittet die Vertreter der Deutschen Bahn zu klären, ob dies tatsächlich so vorgesehen sei. Ein Vertreter der Deutschen Bahn schildert, dass es dazu aufgrund der Neuartigkeit der BUV bisher keine Erfahrungen gebe. Unklar sei im Moment ebenso, ob auch einzelne Teilabschnitte oder nur das Gesamtprojekt in die parlamentarische Befassung eingebracht werden.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass die Deutsche Bahn ihren Beitrag leiste, indem sie die Differenz zwischen der gesetzlichen Planung und den übergesetzlichen Forderungen berechne. Dies sei die Entscheidungsgrundlage für die Mitglieder des Bundestages, die über die Umsetzung möglicher übergesetzlicher Maßnahmen entscheiden.

Mehrere Teilnehmer betonen, dass es Aufgabe der Region – allen voran des Projektbeirats – aber auch aller Mitglieder des Runden Tisches sei, auf ihre Bundestagsabgeordneten zuzugehen, um deren Unterstützung für eine positive Behandlung der übergesetzlichen Forderungen im Bundestag zu erreichen. Gleichwohl könne es keine Garantie für eine Finanzierungszusage durch den Bund geben. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass man am Runden Tisch besprechen müsse, wie mit einer möglichen Ablehnung der Finanzierung durch den Bundestag umgegangen werden könne.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers, ob die Formulierung zu frühzeitigerer Bürgerbeteiligung im Rahmen eines strukturierten Verfahrens im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung (vgl. S. 121 Koalitionsvertrag) über die BUV hinausgehe, erläutert ein Vertreter der Deutschen Bahn, dass diese Passage seiner Auffassung nach genau das Vorgehen der BUV beschreibe und nicht darüber hinausgehe.

#### *Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) über 1*

Der Moderator schildert, dass seiner Wahrnehmung nach die hohe Bedeutung der Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts von vielen der Referenten der Informationsveranstaltung betont wurde. Es sei mehrfach gesagt worden, dass ein NKV über 1 dringend notwendig sei. Ein Teilnehmer ergänzt, dass insbesondere zwischen dem Vertreter des Bundes und dem Vertreter des Landes keine Einigkeit über diesen Punkt geherrscht hätte.

## **TOP 4 Aktueller Stand des Projekts**

Ein Vertreter der Deutschen Bahn präsentiert den Teilnehmern den aktuellen Stand des Projekts (**Anlage 1**).

### *Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h*

Einführend erläutert der Vertreter der Deutschen Bahn, dass die für die heutige Sitzung angekündigten Ergebnisse der Schalluntersuchung noch nicht vorliegen, da die Vorplanungen sich aufgrund einer erweiterten Aufgabenstellung um sechs Monate verschieben werden. Die Deutsche Bahn prüfe zusätzlich zu der bisherigen Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h nun auch eine Trassierung mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h. Ziel sei es, die Wirtschaftlichkeit des Projektes zu optimieren. Eine Trassierung mit 160 km/h sei u.a. deswegen aufwendiger, weil für höhere Geschwindigkeiten größere Kurvenradien benötigt werden und somit in bestimmten Bereichen ein Abrücken von der Bestandsstrecke notwendig sei. Auch würden neue Oberleitungen gebraucht werden. Durch die Gegenüberstellung der Sprungkosten zwischen einer Trassierung mit 120 km/h und einer solchen mit 160 km/h werde ersichtlich, ob und in welchem Umfang die Wirtschaftlichkeit des Abschnitts erhöht werden könne. Ein Vertreter der Deutschen Bahn ergänzt, dass der BVWP lediglich den zweigleisigen Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden vorsehe, allerdings keine Geschwindigkeitsvorgaben für den Abschnitt mache.

### *Auswirkungen für die Lärmberechnung*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers, ob mit geringerer Geschwindigkeit auch gleichzeitig ein geringerer gesetzlicher Lärmschutz einhergehe, verdeutlicht der Vertreter der Deutschen Bahn, dass er davon nicht ausgehe. Maßgeblich für die Schallberechnung und entsprechende Grenzwertüberschreitungen sei der schwere Güterverkehr, der ohnehin nicht schneller als 120 km/h fahren könne. Insofern sei voraussichtlich keine Reduktion des den Anwohnern gesetzlich zustehenden Schallschutzes zu erwarten. Genau solche Fragen sollen aber mit den anstehenden Berechnungen geprüft werden und die Ergebnisse den Teilnehmern des Runden Tisches vorgestellt werden.

### *Präsentation und Abstimmung der Schallergebnisse*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn erläutert, dass die Ergebnisse der Schallberechnungen bis Herbst 2018 vorliegen sollen. Ab Sommer dieses Jahres werde die Deutsche Bahn in Bezug auf die Schallthematik auf die einzelnen Anrainerkommunen zugehen und in bilateralen Gesprächen die konkreten Gegebenheiten sowie Umsetzungsmöglichkeiten mit den Kommunen besprechen. In diesem Zuge sollen nicht nur die gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen, sondern auch übergesetzliche Forderungen der Kommunen besprochen und aufbereitet werden. Einige Teilnehmer des Runden Tisches weisen darauf hin, dass in diesem Prozess genügend Zeit für die Beteiligung der verschiedenen kommunalen Gremien eingeplant werden müsse.

### *Mögliche Baugrundverbesserungen*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der Deutschen Bahn, dass die auf Folie 14-17 aufgezeigten Verfahren zur Baugrundverbesserung nur zum Teil während des laufenden Betriebs umgesetzt werden können (z.B. die Fräs-Misch-Injektion). Für andere Verfahren seien Sperrpausen notwendig. Ob im Abschnitt Rotenburg – Verden baugrundverbessernde Maßnahmen notwendig wer-

den und wenn ja, welche, könne erst nach Abschluss der geotechnischen Untersuchungen im Sommer dieses Jahres festgestellt werden.

#### *Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung*

Ein Vertreter der Deutschen Bahn schildert, dass die für Herbst 2018 geplante frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Abschnitt Rotenburg – Verden in Form von sogenannten Infomärkten durchgeführt werden soll. Geplant sei eine Veranstaltung je Planfeststellungsabschnitt, also insgesamt vier Termine. Die Veranstaltungen würden sich an alle Interessierten und direkt Betroffene entlang der Strecke richten. An unterschiedlichen thematischen Infoständen könne zum einen umfangreich über die konkreten Planungen für die jeweilige Kommune informiert werden, zum anderen biete das Format Raum für individuelle Fragen der Betroffenen. Gleichzeitig wolle man den Bürgerinnen und Bürgern auch ermöglichen, wichtige lokale Hinweise einzubringen. Das genaue Vorgehen für die Veranstaltungen solle in der nächsten Sitzung mit den Mitgliedern des Runden Tisches besprochen werden. Gerne könnten die Teilnehmer des Runden Tisches eigene Ideen und Vorschläge zur Gestaltung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung einbringen.

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

Die nächste Sitzung des Runden Tisches ist derzeit nicht terminiert. Sie soll stattfinden, wenn belastbare Ergebnisse der Schalluntersuchung vorliegen, voraussichtlich nach den Sommerferien. Die Deutsche Bahn meldet sich mit einem Terminvorschlag, sobald absehbar ist, wann belastbare Aussagen zur Schalluntersuchung vorliegen.