

## Entwurf des Ergebnisprotokolls

---

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

**Runder Tisch Rotenburg – Verden**

8. Sitzung

25. März 2019

---

Ort: Heimathaus Rotenburg, Burgstraße 2, 27356 Rotenburg (Wümme)  
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Denise Ellwein, IFOK

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 7. Sitzung vom 15. März 2018

TOP 3 Ergebnisse der gesetzlichen Vorplanung im Abschnitt Rotenburg – Verden

TOP 4 Visualisierung der gesetzlichen Vorplanung („World Insight“)

TOP 5 Vorstellung „erster Ergebnisse“ zu Schallschutz gem. „Bedingungen der Region“ (BdR) aus dem „Dialogforum Schiene Nord“, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen

TOP 6 Optionale Betrachtung am Beispiel der Ortsumfahrung „Bahnhofstraße“ (Westerwalsede)

TOP 7 Weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Gesamtpräsentation der Sitzung

## **TOP 1 Begrüßung**

Der Moderator begrüßt die Teilnehmenden zur achten Sitzung des Runden Tisches. Seit der letzten Sitzung seien neue Teilnehmende zum Runden Tisch hinzugestoßen. Er bittet sie darum, sich kurz vorzustellen. Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung vor. Die heutigen Themen sollen insbesondere sein:

- Ergebnisse und Visualisierung der Vorplanung
- Erste Ergebnisse zum Schallschutz gemäß gesetzlicher Vorgaben sowie gemäß „Bedingungen der Region“, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen
- Vorstellung optionaler Betrachtungen anhand eines Beispiels

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 7. Sitzung vom 15. März 2018**

Zum Protokoll der letzten Sitzung vom 15. März 2018 gibt es keinen Änderungswunsch, so dass es in der vorliegenden Version angenommen wird.

## **TOP 3 Ergebnisse der gesetzlichen Vorplanung im Abschnitt Rotenburg – Verden**

Ein Vertreter der Deutschen Bahn stellt den Teilnehmenden die Ergebnisse der Vorplanung zur Ausbaustrecke (ABS) Rotenburg–Verden vor (**Anlage 1**, Folien 5-17).

Ein Experte für Schallschutz bei der DB Systemtechnik GmbH stellt den Teilnehmenden die Vorgehensweise bei der „Schalltechnischen Voruntersuchung“ in der Vorplanung und deren Grundlagen vor (**Anlage 1**, Folien 18-26).

## **Diskussion/Anmerkungen**

Bezugnehmend auf die Vorgaben zur Prüfung auf gesetzliche Lärmvorsorge (siehe Anlage 1, Folie 24f.) erkundigt sich ein Teilnehmender, bis zu welchem Kostenwert je gelöstem Schutzfall eine Verhältnismäßigkeit gemäß § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) angenommen werden könne. Der Experte für Schallschutz führt aus, dass eine konkrete Aussage hierzu nicht möglich sei, da es zu dieser Frage weder Angaben aus Leitfäden des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) noch aus Urteilen des Bundesverwaltungsgerichtes gebe. In der Regel würde bis zu einem Kostenwert von 50.000 Euro eine Verhältnismäßigkeit im Sinne des BImSchG angenommen. Bei der Ausbaustrecke (ABS) Rotenburg–Verden seien aufgrund der Unschärfen in der Vorplanung zunächst 55.000 Euro angenommen worden. Der Experte für Schallschutz ergänzt, dass dort, wo keine aktiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Schallvorsorge anwendbar seien, passive Schallschutzmaßnahmen zur Lösung der übrigen Schutzfälle angewendet würden.

## **TOP 4 3D-Visualisierung der gesetzlichen Vorplanung („World Insight“)**

Vertreter der Deutschen Bahn präsentieren den Teilnehmenden die gesetzliche Vorplanung live (inkl. der Darstellung von Isophonen (entspricht Linien mit gleicher Lautstärke) mittels der 3D-Visualisierungssoftware „World Insight“. *Anmerkung: Bei der Visualisierung wurde zwischen den folgenden beiden Varianten entlang des Streckenabschnitts Rotenburg – Verden unterschieden: Einerseits wurde die heutige Bestandssituation mit „IST- Isophonen“, auf Basis der IST-Verkehrszahlen aus der verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST) mit 70 Prozent Umrüstungsgrad bei*

den Güterzügen, auf der IST-Infrastruktur abgebildet. Andererseits die Planvariante nach gesetzlichem Schallschutz mit „PLAN-Isophonen“ auf Basis der SOLL-Verkehrszahlen auf der SOLL-Infrastruktur. Die folgenden Isophonen für die Nachtzeit wurden dargestellt: größer/gleich 59 dB(A), 54 bis 59 dB(A) und 49 bis 54 dB(A).

### **Diskussion/Anmerkungen**

Ergänzend erläutern die Vertreter der Deutschen Bahn, dass in der Vorzugsvariante im Bereich Holtum (Geest) ein Überholungsgleis auf einer Länge von 800 Metern geplant sei, um eine möglichst konfliktfreie Einbindung von unterschiedlich schnellen Zügen in den Bahnhof Verden (Aller) zu ermöglichen („Synchronisation“). Mehrere Teilnehmende fragen, ob das Überholungsgleis außerhalb des Ortsbereiches geplant werden könne. Ein Vertreter der Bahn führt aus, dass trassierungstechnische, fahrdynamische, betriebliche und eigentumsrechtliche Gründe diese Lage des Überholungsgleises erfordern würden. Er ergänzt, dass die Bahnübergänge bei Zugdurchfahrten unabhängig von dem geplanten Überholungsgleis geschlossen werden müssten. Auf Nachfrage eines Teilnehmenden erklärt ein Vertreter der Deutschen Bahn, dass geprüft werde, ob die Erkenntnisse, die der erforderlichen Lage der Überholungsstelle zugrunde liegen, sowie die Neigungen im Streckenverlauf bereitgestellt werden könnten.

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob bzw. in welchem Umfang die Lage des Überholungsgleises Auswirkungen auf die Schrankenschließzeiten der nahegelegenen Bahnübergänge hat. Ein Vertreter der Deutschen Bahn erwidert, dass diesbezügliche Betrachtungen im Rahmen der Vorplanung noch nicht erfolgt seien. Er bietet an, dem Runden Tisch eine entsprechende Betrachtung und Darstellung zur Verfügung zu stellen.

### **TOP 5 Vorstellung „erster Ergebnisse“ zu Schallschutz gemäß „Bedingungen der Region“ aus dem „Dialogforum Schiene Nord“, der über das gesetzliche Maß hinaus geht**

Der Experte für Schallschutz stellt den Teilnehmenden das Vorgehen zum Abschätzen notwendiger Schallschutzmaßnahmen gemäß der „Bedingungen der Region“ aus dem „Dialogforum Schiene Nord“ (DSN) vor (**Anlage 1**, Folien 28-30). Ein Vertreter der Deutschen Bahn stellt den Teilnehmenden eine Übersicht der Maßnahmen zur Umsetzung der „Bedingungen der Region“ aus dem DSN und eine Visualisierung des Teilergebnisses am Beispiel Westerwalsede vor (**Anlage 1**, Folien 31f.).

### **Diskussion/Anmerkungen**

Auf Nachfrage eines Teilnehmenden erklärt ein Vertreter der Deutschen Bahn, dass für eine Aussage zur Höhe der zur Umsetzung der „Bedingungen der Region“ aus dem DSN erforderlichen Einhausungen noch eine konkrete Betrachtung erforderlich sei und von schätzungsweise mehr als 7 Metern Höhe oberhalb der Schienen ausgegangen werden müsse.

## **TOP 6 Optionale Betrachtung am Beispiel der Ortsumfahrung „Bahnhofstraße“ (Westerwalsede)**

Ein Vertreter der Deutschen Bahn stellt den Teilnehmern Visualisierungen der „optionalen Bedingung der Region“ am Beispiel Auflösung Bahnübergang und Ortsumfahrung Bahnhofstraße (Westerwalsede) und eine Auflistung der Forderungen aus der Region hinsichtlich weiterer Schallschutzmaßnahmen vor (**Anlage 1**, Folien 33-41). Der Experte für Schallschutz erläutert den Teilnehmenden den Hintergrund zur Schallschutzberechnung durch „Galerien“ (**Anlage 1**, Folie 42).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Alternative Schallschutzmaßnahmen*

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob auch eine Planung mit Trogbauwerken erfolgt ist. Ein Vertreter der Deutschen Bahn führt aus, dass eine solche Planung nicht verfolgt werde, da dies Absenkungen der Gleise von etwa acht Metern unter die Geländeoberkante zur Folge hätte.

#### *Schienenstegdämpfer*

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob eine Ausstattung der Schienen, insbesondere im Bereich der Bahnübergänge, mit Schienenstegdämpfern zur Schallreduktion möglich sei. Der Experte für Schallschutz erläutert, dass eine Ausstattung mit Schienenstegdämpfern grundsätzlich möglich sei, jedoch nur zu geringen Geräuschreduktionen von ca. 2-3 dB(A) führe. In den unmittelbaren Bahnübergangsbereichen seien keine Schienenstegdämpfer einsetzbar.

#### *Schallschutz durch „Galerien“*

Auf Nachfrage erläutert der Experte für Schallschutz, dass nach derzeitigem Kenntnisstand bei der Errichtung von Galerien aus statischen Gründen Stahlträger zur gegenüberliegenden Bahnseite errichtet werden müssten. Ein Vertreter der Deutschen Bahn ergänzt, dass sich beidseitig ausgeführte Galerien durch diese Bauweise kaum mehr von Einhausungen unterscheiden würden. Ob hierfür die „Tunnelrichtlinie“ des EBA greift, würde davon abhängen, ob die Galerie noch oben ausreichend geöffnet ist oder als geschlossenes Bauwerk betrachtet wird.

Auf Nachfrage teilt der Experte für Schallschutz mit, dass die Auskragungen etwa 10 dB(A) geringere Schallmissionen gegenüber Lärmschutzwänden ohne Auskragungen hätten.

#### *Konkrete Kostenhinterlegung*

Mehrere Teilnehmende fordern, dass die verschiedenen Schallschutzvarianten mit Kosten hinterlegt werden. Ein Vertreter der Deutschen Bahn schildert, dass hierfür eine konkretere Planung der baulichen Ausgestaltung der Maßnahmen erforderlich sei. Für die Einhausungen, wie auch für gegebenenfalls weitere Vorschläge über das gesetzliche Maß hinaus, welche an die Deutsche Bahn herangetragen würden, werde die Deutsche Bahn Wirkung und Kosten als Entscheidungsgrundlage in einer Matrix gegenüberstellen. Die Kosten für die Grundlagenermittlung würden nach Aussage des Vertreters der Deutschen Bahn voraussichtlich bis Herbst 2019 ermittelt werden.

### *Diskussion möglicher Schallschutzvarianten*

Es wird intensiv diskutiert, inwieweit über den gesetzlichen Schallschutz hinausgehende Forderungen, wie die „Bedingungen der Region“ aus dem DSN oder optionale „Bedingungen der Region“ weiter betrachtet werden sollen. Hinsichtlich der weiteren Betrachtung möglicher Schallschutzvarianten gehen unterschiedliche Anregungen der Teilnehmenden ein.:

- Ein Teilnehmender sagt aus, dass aus seiner Sicht die Stadt Verden (Aller) die gesetzlichen Schallschutzmaßnahmen nicht akzeptieren werde. Aus seiner Sicht müssten die „Bedingungen der Region“ zum Schallschutz mit den erforderlichen Einhausungen eingehalten werden.
- Ein Teilnehmender gibt zu bedenken, dass die hohen Einhausungen seitens der Bevölkerung mehrheitlich abgelehnt werden würden.
- Ein Teilnehmender teilt mit, dass aus seiner Sicht die „Bedingungen der Region“ aus dem DSN im Vorfeld durch den Projektbeirat beraten werden müssten. Sollte sich hierbei ergeben, dass die „Bedingungen der Region“ aus dem DSN nicht gewünscht sind, müssten andere, kleinteilige Lösungen diskutiert werden. So seien aus seiner Sicht je nach Streckenabschnitt unterschiedliche Varianten denkbar, wie beispielsweise eine Einhausung für die Stadt Verden (Aller), für beispielsweise Westerwalsede müsse jedoch eine andere Lösung gefunden werden.
- Mehrere Teilnehmende äußern, dass aus ihrer Sicht eine abgestufte Lösung zur Vorlage beim Deutschen Bundestag zur parlamentarischen Befassung gefunden werden müsse. Diese müsse einerseits ausreichend Lärmschutz bieten, andererseits jedoch kostengünstiger als die Einhausungen sein. Aus ihrer Sicht könne nur so mit einer Finanzierung durch den Deutschen Bundestag gerechnet werden.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn ermuntert die Teilnehmenden, sich entsprechend einzubringen und gegebenenfalls die für die verschiedenen Streckenabschnitte gewünschten Varianten zu formulieren. Nur so könne die Deutsche Bahn neben den „Bedingungen der Region“ aus dem DSN gegebenenfalls weitere optionale Vorschläge, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, im Sinne der Region bzw. der einzelnen Kommunen als Entscheidungsgrundlage für den Deutschen Bundestag vorbereiten. Die Betrachtung und Darstellung der Vorschläge, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen, würde dabei auf Machbarkeitsstudien-Niveau erfolgen. Nach der parlamentarischen Befassung würden die erfolgreich beschiedenen Vorschläge im Rahmen der Genehmigungsplanung detaillierter ausgearbeitet werden. Der Vertreter der Deutschen Bahn ergänzt, dass im Rahmen der turnusgemäßen Gespräche mit dem BMVI und dem EBA die möglichen Vorschläge aus der Region, die über das gesetzliche Maß hinaus gehen, auch zwischenzeitlich planerisch beraten werde würden.

### **TOP 7 Weiteres Vorgehen**

Vertreter der Deutschen Bahn stellen den Teilnehmenden den aktuellen Planungsstand (**Anlage 1**, Folie 44) und das Dialog- und Beteiligungskonzept zum Projekt vor (**Anlage 1**, Folie 45).

Die nächste Sitzung des Runden Tisches ist für September / Oktober 2019 geplant. Der konkrete Termin wird noch bekannt gegeben.