

KORREKTUREN ANHANG Stand 02.11.2015 13:06

Das Dokument enthält keine Änderungen der Kapitel 1 bis 6! Die Kapitel 1-6 des Abschlussdokumentes sind in diesem Dokument nicht enthalten.

Grundlage ist der nach der Redaktionssitzung am 22.10.2015 vorliegende Entwurf des Abschlussdokumentes (durch AvH am 23.10.2015 versendet). Die Ergänzungen des Vortreffens vom 20.10.2015 in Uelzen sind im Anhang enthalten.

Der Anhang in der Version vom 22./23.10.2015 beinhaltet inhaltliche Veränderungen im Vergleich zu der Version vom 16.10.2015. Diese Änderungen wurden bei der Redaktionssitzung am 22.10.2015 in Celle aus Zeitgründen nicht mehr bearbeitet. Die AG Anhang wurde am 22.10.2015 gegründet, um „Fehler“ im Anhang zu identifizieren und zu korrigieren. Hinweise dazu konnten bis zum 27.10.2015 14:30 Uhr an die AG Anhang übermittelt werden und wurden entsprechend berücksichtigt.

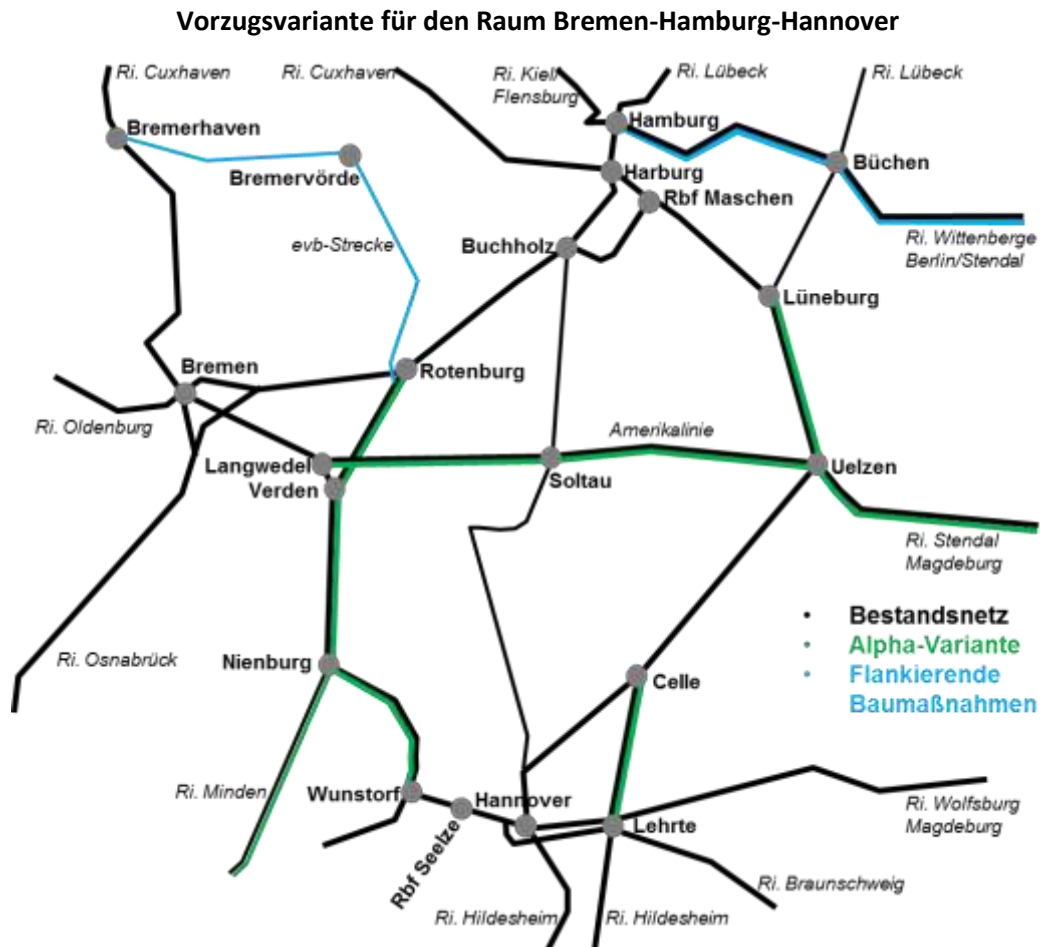
Die AG Anhang kümmert sich ausschließlich um den „Anhang“ des Abschlussdokumentes. Die AG hat geprüft, ob sich in dem Anhang noch „Fehler“ befinden. Fehler können Rechtschreibfehler, Fehler im Satzbau, vergessene „Genderisierung“ oder explizite Nicht-Übereinstimmung mit den Aussagen der Teilnehmenden in den Forensitzungen (nur auf Hinweis und mit Nachweis aufgenommen) sein. Eine andere Vorgehensweise ist für die AG Anhang nicht händelbar und auch nicht gegenüber den Mitgliedern des Dialogforums legitimierbar.

Die AG Anhang legt ihrer Arbeit folgende Annahme zugrunde:

Die Arbeitsgruppen sind für ihre Arbeitsergebnisse und die Inhalte der entsprechenden Textpassagen des Anhangs selbst verantwortlich. Sofern diese inhaltlich nicht korrekt sind, wurden entsprechende Hinweise an die AG Anhang übermittelt.

Dialogforum Schiene Nord (DSN)

Kapazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur im Raum Bremen-Hamburg-Hannover: Abschlussdoku- ment zum Dialogverfahren



Gliederung

| | | |
|-----------------|---|---|
| <u>1</u> | <u>Präambel</u> | <u>Fehler! Textmarke nicht definiert.</u> |
| <u>2</u> | <u>Bedingungen für einen Konsens in der Region</u> | <u>Fehler! Textmarke nicht definiert.</u> |
| <u>3</u> | <u>Kriterien zur Variantenbewertung</u> | <u>Fehler! Textmarke nicht definiert.</u> |
| <u>4</u> | <u>Vorzugsvariante</u> | <u>Fehler! Textmarke nicht definiert.</u> |
| <u>5</u> | <u>Monitoring des Umsetzungsprozesses</u> | <u>Fehler! Textmarke nicht definiert.</u> |
| <u>6</u> | <u>Unterschriften</u> | <u>Fehler! Textmarke nicht definiert.</u> |
| <u>7</u> | <u>Anhang</u> | <u>3</u> |

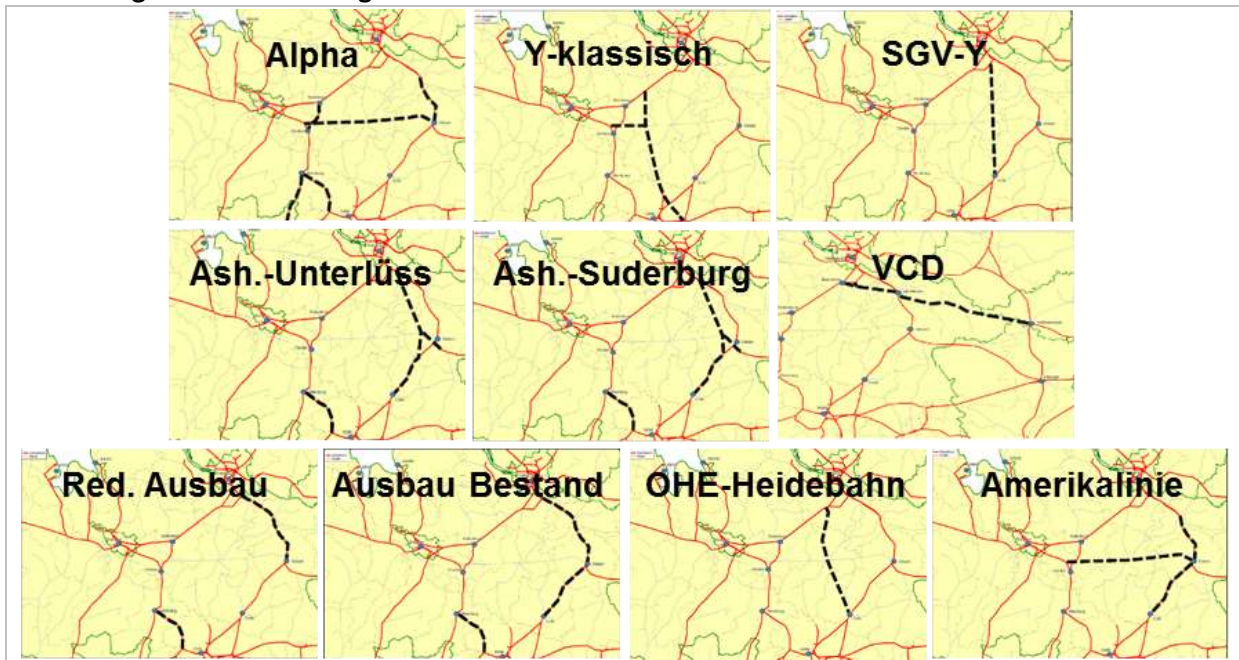
1 Anhang

2 1.1 Berücksichtigte Trassenvarianten

3 Von Seiten der DB AG, der Verbände und der Bürgerinitiativen wurde eine Vielzahl von Varianten zur
4 Diskussion im Forum eingebracht. Nach Abänderungen durch den Gutachter BVU verblieben insge-
5 samt zehn Varianten (davon DBAG 7, Forum 3) in der weiteren Diskussion.

6 Das Layout der berücksichtigten Varianten wurde infolge der Optimierungen an einigen Stellen ge-
7 ändert. Nachstehende Abbildung zeigt in vereinfachter Form das infrastrukturelle Layout der berück-
8 sichtigten Varianten.

9 **Abbildung 1 Berücksichtigte Trassenvarianten im DSN**



10
11 Quelle: BVU, Präsentation 24.04.2015.

13 1.2 Bedingungen der Region im Detail

14 Die Bedingungen des Forums sind Forderungen, die von jeglicher Trassenumsetzung zu er-
15 füllen sind. Sie gelten übergreifend für alle Trassenvarianten.

16 **1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz muss in Bau und Betrieb garantiert sein!**

17 Für die Bevölkerung ist wegen der gesundheitsgefährdenden Auswirkungen hoher Lärmemissionen
18 bestmöglicher Lärmschutz zu gewährleisten. Im Einzelnen heißt das:

19 • **Aktiver Lärmschutz**

20 Lärmschutz ist mit allen verfügbaren technischen Mitteln herzustellen.

- 21 • **Vollschutz gegen Bahnlärm an sämtlichen von Ausbau- oder Neubaumaßnahmen betroffenen**
22 **Trassenabschnitten sowie Vollschutz gegen Bahnlärm an sämtlichen Trassenbereichen, für die**
23 **keine baulichen Eingriffe vorgesehen sind, die aber auf Grund von Baumaßnahmen an anderen**
24 **Trassenbereichen mit deutlichen Verkehrszunahmen im Vergleich zu 2010 zu rechnen haben.**
25 **Dies gilt analog für den noch nicht vollzogenen Ausbau der Strecke Uelzen - Salzwedel.**

26 Nach aktueller Rechtslage sind im Rahmen der Lärmvorsorge dort, wo Menschen wohnen, die
27 Emissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts, an Krankenhäusern, Kurheimen, Altenheimen,
28 Schulen und Kindertagesstätten 57/47 dB(A) tags/nachts durch aktiven Schallschutz ohne zusätz-
29 liche passive Schallschutzmaßnahmen einzuhalten.

30 **Forderung:** Dies muss auch für Trassenbereiche gelten, für die keine baulichen Eingriffe vorgese-
31 hen sind, die aber auf Grund von Baumaßnahmen an anderen Trassenbereichen mit deutlichen
32 Verkehrszunahmen zu rechnen haben. Unter „deutlich“ wird hier verstanden, dass bei Beurtei-
33 lungspegeln unter 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um 1 dB(A) oder bei Beurtei-
34 lungspegeln ab 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (aufgrund der zunehmenden Gesundheitsge-
35 fährdung) eine Erhöhung um mindestens 0,1 dB (A) prognostiziert wird.

36 **Hinweis:** Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) forderte bereits am 31. August
37 1999 eine Fortentwicklung vorhandener Ansätze zu einem anspruchsvollen Langzeitprogramm
38 für den Schutz gegen Lärm. Das Umwelthandlungsziel von 65 dB(A) bei Tag kann nur ein Nahziel
39 für den vorbeugenden Gesundheitsschutz und für den Schutz gegen erhebliche Belästigungen
40 darstellen. Es muss durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als Vor-
41 sorgezielwert – ergänzt werden. Für die Nachtzeit ist kurzfristig ein Wert von 55 dB(A), mittelfris-
42 tig ein Wert von 52 dB(A) und langfristig ein Vorsorgezielwert von 45 dB(A) anzustreben. In be-
43 sonders schutzbedürftigen Gebieten, wie etwa im Umfeld von Krankenhäusern und Sanatorien
44 und gegebenenfalls auch in reinen Wohngebieten, sollte ein Vorsorgezielwert von 35 bis 40 dB(A)
45 angestrebt werden. Dies entspricht im Wesentlichen den Regelungen der DIN 18005 und der TA
46 Lärm! **Dem schließen wir uns durch diese Forderung an!**

47 • **Begrenzung der Maximalpegel in Schlafräumen**

48 Es ist zu gewährleisten, dass in Schlafräumen bei teilgeöffnetem Fenster Maximalpegel aus Bahn-
49 lärm von mehr als 45 dB(A) nachts gemäß Empfehlung von Umweltbundesamt und WHO vermie-
50 den werden.

51 • **Schutz von Erholungsbereichen und „Ruhigen Gebieten“**

52 Für Erholungsgebiete sowie formal ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ in Lärmaktionsplänen nach
53 der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist sicherzustellen, dass für diese keine Erhöhung des Beurtei-
54 lungspegels durch den Bahnverkehr eintritt.

55 • **Gesamtlärmbetrachtung**

56 Es ist eine Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrslärmquellen (Fluglärm, Schiene und Straße) und
57 anderer Lärmquellen (Gewerbe, Industrie, Lärm durch Aktivitäten auf Truppenübungsplätzen,
58 etc.) notwendig.

59 • **Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik**

60 Die Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik muss für in- und ausländische Waggons bis 2020 si-
61 chergestellt werden. Ziel darüber hinaus ist die Umsetzung des zum Zeitpunkt der Ausführung ak-
62 tuellen Stands der Lärminderungstechnik. Dies gilt auch für den Erschütterungsschutz.

63 • **Spitzenpegel**

64 Die Spitzenpegel müssen zusätzlich zu den bisher üblichen Berechnungsgrundlagen betrachtet
65 werden. Das diesbezügliche Immissionsschutzrecht ist unzureichend und bedarf einer entspre-
66 chenden Novellierung. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, entsprechend tätig zu werden.

67 • **Information des Projektbeirats**

68 Alle Lärmauswirkungen (vorher/nachher) der Trassenvariante müssen ermittelt und an den Pro-
69 jektbeirat (siehe Ziffer 9) beurteilungsfähig übermittelt werden.

70

71 • **Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog**

72 Analog zum Lärmschutz ist grundsätzlich sicherzustellen, dass Anrainer von Eisenbahnstrecken
73 vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog aus vermehrtem Verkehrsaufkommen durch
74 Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auf dem Stand der Technik geschützt werden.

75 **2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsopti-**
76 **mierung und Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik haben Vorrang**

77 Bund und Land richten ihre Infrastrukturpolitik so aus, dass ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrs-
78 system entsteht. Ein umfassendes Konzept für den Gütertransport und für einen verbesserten Nah-
79 verkehr ist Bestandteil aller zukünftigen Bundesverkehrswegepläne. Es ist sicherzustellen, dass die
80 Güter aus allen norddeutschen Seehäfen möglichst effizient über die entsprechenden Zielkorridore
81 primär in Richtung Süden, Osten und Südosten geführt werden können. Der erkannte Investitions-
82 stau Schienenwegeausbau ist aufzulösen.

83 Für die Region geht dabei Betriebsoptimierung sowie die Ausschöpfung aller betrieblichen Maßnah-
84 men (Hebung von Effizienzsteigerungspotenzialen) vor. Diese Priorität gilt für alle Verkehrsträger.
85 Erst danach ist ein Ausbau denkbar. Ein Neubau wird abgelehnt. Aus Sicht der Region ist die parallele
86 Lösung der Kapazitätsproblematik in den Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover zudem Vo-
87 raussetzung für eine Trassenentscheidung.

88 **3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern**

89 Dabei müssen die Verbesserungspotenziale des SPNV auf der Basis der Berufspendler- und Gäste-
90 zahlen der Region ermittelt und umgesetzt werden. Umfang und Qualität des SPNV sind insbesonde-
91 re entlang der betroffenen Korridore in Niedersachsen durch folgende Aspekte zu verbessern:

- 92 – deutliche Reisezeitgewinne
- 93 – ein erweitertes Kapazitätsangebot durch längere und häufiger verkehrende Züge
- 94 – eine verbesserte Bedienungsqualität (Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Sauberkeit)
- 95 – eine verbesserte An- und Verbindung für und zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren
- 96 sowie an Hamburg, Bremen und Hannover
- 97 – eine verbesserte Bahnhofsausstattung sowie
- 98 – ein bedarfsgerechtes Angebot an Park & Ride-Anlagen in Absprache mit den Kommunen.

99 **4. Der regionale Nutzen der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf**
100 **den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der**
101 **Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten**

102 Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist nicht nur auf die Herstellungs-, sondern auch auf die
103 volkswirtschaftlichen Kosten zu achten. Die regionalwirtschaftlichen Verbesserungen sind nachzu-
104 weisen. Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten der vorhandenen Betriebe vor Ort müssen positiv
105 beeinflusst werden. Die Ansiedlung neuer Betriebe ist zu fördern. Zudem müssen der Tourismus und
106 die (Nah-) Erholungsmöglichkeiten erhalten bleiben und in ihren Entwicklungsmöglichkeiten gesi-
107 chert werden.

108 Ein Konsens mit der Region ist darüber hinaus nur möglich, wenn die Bahn eine achtsame Trassen-
109 führung garantiert. Dies geschieht, indem von der Trassenführung betroffene Grund- und Mittelzen-
110 tren Vorteile für ihre Siedlungsentwicklung haben. Dazu gehört entweder die Zusage der Umfahrung
111 oder die Verbesserung der ortsrelevanten Straßen- und Schieneninfrastruktur.

112 **5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben**

113 Die kommunale Selbstverwaltung, insbesondere die kommunale Planungshoheit, muss unangetastet
114 bleiben.

115

116 **6. Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten**

117 Aus einem neu zu schaffenden Fonds („Fonds zur Intelligenten Siedlungsentwicklung-Fonds“ — Zu-
118 kunftspakt Kommune-Bahn — ISE) sollen Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung hoher Sied-
119 lungsqualität in der Region sowie, Nachteilsausgleiche für Betroffene und regionalwirtschaftliche
120 Verbesserungen (Entwicklung und Sicherung hoher Siedlungsqualität, der Tourismus- und Erho-
121 lungsmöglichkeiten etc.) finanziert werden. Die Einrichtung und Finanzierung dieses Fonds ist durch
122 den Bund sicherzustellen.

123 Er soll ebenfalls die notwendigen Gelder für Lärmschutzverbesserungsmaßnahmen enthalten. Die
124 anhand der Immobilienverkehrswertpauschale und maßnahmenbedingten Veränderungen sowie ggf.
125 Lärmschutzkosten grob zu kalkulierende Finanzmenge muss im Kern für gebietskörperschaftliche
126 Innenraumplanung sowie deren Umsetzung mit satzungsrechtlichen Mitteln aber auch finanziellen
127 Möglichkeiten der Neugestaltung der betroffenen Gebiete zur Verfügung stehen. Die Gelder werden
128 den direkt und indirekt betroffenen Kommunen im Rahmen der abzuschließenden Verträge zur Ver-
129 fügung gestellt.

130 **7. Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des**
131 **Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten**

132 Für einen Konsens mit der Region sind die vorhandenen und beabsichtigten Siedlungsbeziehungen
133 durch höhengleiche oder höhenungleiche Kreuzungen zu sichern. Bauliche Maßnahmen sind im Ein-
134 vernehmen mit den betroffenen Kommunen zu gewährleisten bzw. einzuplanen. Dabei setzen wir
135 voraus, dass der kommunale Anteil an den von Baumaßnahmen direkt und indirekt betroffenen
136 Strecken nach Eisenbahnkreuzungsgesetz vollständig vom Bund übernommen wird.

137 **8. Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden**

138 Es ist darauf zu achten, dass die höchste Orts- und Landschaftsbildverträglichkeit bei Bewertung und
139 Umsetzung einer Variante berücksichtigt bzw. sichergestellt wird. Ein möglichst geringer Flächenver-
140 brauch im Bereich von Land- und Forstwirtschaft sowie Naturschutz ist sicherzustellen. Art und Um-
141 fang der Kompensationsnotwendigkeiten dieser Eingriffe in Orts- und Landschaftsbilder ist durch
142 eine Simulation nachzuweisen. Schallschutzmaßnahmen sind in städtebaulich optimaler Form und
143 Gestalt unter Beteiligung der betroffenen Kommunen und Bürger umzusetzen. Zerschneidungen sind
144 unter Berücksichtigung von Sicherheitserfordernissen (z.B. Rettungsdienst, Feuerwehr usw.), An-
145 wohnerinteressen, Umweltgesichtspunkten, den Interessen von Land- und Forstwirtschaft, Natur-
146 schutz und bestehender Vorbelastungen so weit wie möglich zu vermeiden.

147 **9. Einrichtung eines Projektbeirats**

148 Siehe Abschnitt 5.

149 **1.3 Kriterien und Bewertungsergebnisse der Trassenvarianten**

150 **1.3.1 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die**
151 **„Verkehrs“-Kriterien**

152 Die Verkehrskriterien entstanden vor dem Hintergrund der erwarteten Marktbedarfe. Ermittelt wur-
153 den diese anhand der Seeverkehrsprognose für den Zeitraum 2010-2030 ergänzt durch die tatsächli-
154 chen Ist-Zahlen für den Zeitraum 2004-2014. Im Wesentlichen teilt das Forum die Erwartungen ins-
155 besondere von Bremen, Hamburg und Wilhelmshaven (JWP). Bei steigender Umschlagentwicklung
156 bis 2030 wird dort vor allem der Hinterlandverkehr der Seehäfen, insbesondere der relevante SGV,
157 auch in Zukunft voraussichtlich weiter zunehmen; das Ladungsaufkommen (Container) könnte je
158 nach Standort bis 2030 (gegenüber 2010) um etwa 80-100% anwachsen. In Bremerhaven und Ham-
159 burg nimmt der schienengebundene Hinterlandverkehr (Container) seit Jahren prozentual stärker zu
160 als der jeweilige Containerumschlag. An beiden Standorten verschiebt sich seit längerem der Modal-

161 split zugunsten einer wirtschaftlich attraktiveren schienenbasierten Logistik. Zu erwähnen ist in die-
162 sem Zusammenhang auch der weiter zunehmende Kapazitätsbedarf des SPNV.

163 Bei den Schienenwegen ist aus dargestellten Gründen von einer sich noch weiter verschärfenden
164 Kapazitätsknappheit insbesondere im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover auszugehen. Es sind hier
165 also „schnelle“ Lösungen notwendig, um für SGV und SPNV dringend benötigte Zusatzkapazitäten in
166 etwa gleicher Größenordnung zu schaffen.

167 Der „Realisationszeit“ einer Maßnahme kommt somit außerordentliche Bedeutung zu. Ferner sollte
168 eine „schrittweise Inbetriebnahme“ einer Maßnahme möglich sein, das heißt, gemäß Baufortschritt
169 kann eine Betriebsaufnahme erfolgen und entsprechend dem Markt benötigte Kapazitäten bereitge-
170 stellt werden. Maßgebend aus Verkehrssicht ist eine Lösung der Knotenproblematik („Knotenlö-
171 sung“). Die Durchlassfähigkeit der Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover definiert die Kapazi-
172 tät der dazwischen liegenden Strecken. Branchenintern besteht Konsens, dass Kapazitätserweite-
173 rungen in den Knoten äußerst zeit- und kostenintensiv und hinsichtlich der Stadtentwicklung äußerst
174 problematisch sind. Bypass-Lösungen hingegen sind ein probates Gegenmittel, schnell und ver-
175 gleichsweise preiswert nennenswerte Kapazitäten zu schaffen. Entsprechend hoch ist die Bedeutung
176 auch dieses Kriteriums.

| Kriterien ^{B,C} | Alpha-Konzept | NBS Y-klassisch | NBS SGV-Y | NBS (ABS) Unterlüß ^A | NBS (ABS) Suderburg ^A | VCD-Variante | Ausbau Bestand | Reduzierter Ausbau | OHE-Heidebahn | Amerikalinie |
|--|--------------------|-----------------|-----------------|---------------------------------|----------------------------------|----------------|-----------------|--------------------|----------------|------------------|
| Realisationszeit | ++/o ¹ | -- | -- | -- | -- | -- | o ² | o ² | -- | +/o ¹ |
| Schrittweise Inbetriebnahme | ++ | -- | -- | - ³ | - ³ | -- | + | + | o | ++ |
| Knotenlösung | ++/+ ⁴ | -- ⁵ | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | + ⁴ |
| Verkehrsnutzen (Aussagen schließen mögliche Verlagerungseffekte aus Richtung Bestandsnetz mit ein) | | | | | | | | | | |
| - SGV | +/o ^{6,7} | + ⁸ | ++ ⁸ | + ⁸ | + ⁸ | + ⁹ | ++ ⁸ | + ⁸ | + ⁸ | + ⁶ |
| - SPNV | + ¹⁰ | o | - ¹¹ | o | o | + | ++ ⁸ | + ⁸ | + | + ¹⁰ |
| - SPFV | o ¹² | ++ ⁸ | + ⁸ | ++ ⁸ | ++ ⁸ | - | + ⁸ | o ⁸ | o ⁸ | o ⁸ |

177 Legende: Verwendete Symbole: ++ Schulnote 1 / + Schulnote 2 / o Schulnote 3 / - Schulnote 4 / -- Schulnote 5.
178 Anmerkung: 1) Zeitbedarf für den 3gl. Ausbau Lüneburg-Uelzen i. Vgl. zu anderen Alpha-Komponenten als hoch einschät-
179 zen. Analog Variante „Amerikalinie“ ABS Lüneburg-Celle.
180 2) Zeitbedarf für den 4gl. Ausbau Stelle-Lüneburg vsl. sehr hoch.
181 3) Bewertung - wg. ABS Nienburg-Wunstorf. Ansonsten --.
182 4) Knotenlösung: ++ für Hannover durch Ausbaustrecke (ABS) Amerikalinie und für Bremen in Verbindung mit
183 Ausbau EVB-Netz und Übergang zu DB Netz in Rotenburg/W.
184 5) Entlastung für Hannover nur bei Verbindung Isernhagen-Lehrte sowie ABS Amerikalinie Langwedel-Uelzen.
185 6) Nutzen SGV begrenzt durch geplanten 1-gl. Ausbau bei Wiederaufbau der ehem. 2gl. Amerikalinie und ggf.
186 Minimal-ABS Uelzen-Lüneburg.
187 7) ++ abhängig von Realisation „begleitender“ Maßnahmen: Ausbau EVB-Strecke Bremervörde-Rotenburg/W.,
188 weitere seitenrichtige Überholgleise auf der Strecke Hamburg-Wittenberge zur verbesserten „Ostabfuhr“ des
189 Hinterlandverkehrs Richtung Magdeburg-Reichenbach-Regensburg, Überwerfungsbauwerke in Verden und
190 Hamburg-Wilhelmsburg.
191 8) Theoretischer Nutzen Neubaustrecken (NBS) wird b.a.w. relativiert durch fehlende Lösung der bereits heu-
192 te bestehenden Knotenproblematik in Bremen, Hamburg und Hannover.
193 9) SGV: Nutzen beschränkt sich im Kern auf Hamburg. SPNV: Nutzen bezieht sich im Wesentlichen auf die
194 Strecke Lüneburg-Wittenberge.
195 10) Nutzen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verbesserbar durch höhere Taktgeschwindigkeit für Reise-
196 züge insbesondere zwischen Langwedel und Uelzen.
197

- 198 11) SGV-Y im Konflikt mit der von der Region angestrebten Nutzung der Strecke Buchholz-Jesteburg-Maschen
199 für SPNV (im Rahmen Reaktivierungsprogramm Niedersachsen).
200 12) Nutzen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) durch derzeit geplanten 1gl. Ausbau der Amerikalinie be-
201 grenzt und durch allg. Verkehrsangebot im SPFV.
202 A) NBS inkl. 3gl. ABS Unterlüß-Celle bzw. Suderburg-Celle.
203 B) Umfang und Struktur der Varianten siehe Abbildung in Abschnitt 7.1.
204 C) Position Hamburgs abweichend.

205 Der „Realisationszeit“ einer Maßnahme kommt somit außerordentliche Bedeutung zu. Ferner sollte
206 eine „schrittweise Inbetriebnahme“ einer Maßnahme möglich sein, das heißt, gemäß Baufortschritt
207 kann eine Betriebsaufnahme erfolgen und entsprechend dem Markt benötigte Kapazitäten bereitge-
208 stellt werden. Maßgebend aus Verkehrssicht ist eine Lösung der Knotenproblematik („Knotenlö-
209 sung“). Die Durchlassfähigkeit der Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover definiert die Kapazi-
210 tät der dazwischenliegenden Strecken. Branchenintern besteht Konsens, dass Kapazitätserweiterun-
211 gen in den Knoten äußerst zeit- und kostenintensiv und hinsichtlich der Stadtentwicklung äußerst
212 problematisch sind. Bypass-Lösungen hingegen sind ein probates Mittel, schnell Kapazitäten zu
213 schaffen. Entsprechend hoch ist die Bedeutung auch dieses Kriteriums. In Anbetracht des erwarteten
214 kapazitiven Mehrbedarfs insbesondere von SGV und SPNV kommt dem „Verkehrsnutzen“ im Sinne
215 zusätzlich fahrbarer Züge (je Zeiteinheit), der von einer umgesetzten Maßnahme ausgelöst wird, eine
216 entscheidende Bedeutung zu.

217 Vor dem Hintergrund der skizzierten Markteinschätzungen (überlastetes Netz, überproportionales
218 Wachstum) wurden die Varianten eingeordnet. Insbesondere NBS sind potenziell hohe Verkehrsnut-
219 zen zuzuordnen, deren praktische Umsetzung aber b.a.w. von fehlender Kapazität in den Bahnkno-
220 ten begrenzt wird. Realisationszeiten (Planungs- und Bauzeit) von unter acht Jahren werden mit ++
221 bewertet. Knotenlösungen werden mit ++/+ bewertet, wenn mindestens ein Knoten umfahren wer-
222 den kann (Alpha: Hannover und i.V. mit dem EVB-Ausbau auch Bremen; VCD-Variante: Hannover).
223 Der „Verkehrsnutzen“ im Sinne einer nachhaltigen Kapazitätserweiterung wird insbesondere von
224 SGV und SPNV benötigt. Zu beachten ist, dass Verkehre durch den Infrastrukturbetreiber grundsätz-
225 lich nicht „lenkbar“ sind. Kapazitive Freiräume für den SPNV aus potenziell umroutbarem SGV erge-
226 ben sich nur dann, wenn die Bilanz sich daraus ergebender Vor- (u.a. bessere Pünktlichkeit) und
227 Nachteile (u.a. längerer Laufweg) für SGV „ausgewogen“ bleibt. Bei der Bemessung des Nutzens
228 auch im Kontext von NBS (SPFV) ist zu beachten, dass mit wachsendem Unterschied zwischen Regel-
229 geschwindigkeit (SGV und RB-Verkehre) und maximaler Geschwindigkeit der Züge (z.B. NBS mit ICE
230 $V_{max} \leq 250$ km/h, EC/IC mit RE sowie SGV und RB) im Mischbetrieb mit bis zu 70% ein beachtlicher
231 Teil des theoretisch möglichen Kapazitätsgewinns verloren geht. Damit relativieren sich die realen
232 Nutzenpotenziale der NBS für den SPFV, den SPNV und den SGV deutlich.

233 **Fazit:** Das Alpha-Konzept stellt die einzige Variante dar, die der Dringlichkeit und der Entwicklungsdyn-
234 amik der Märkte entspricht und mit dem sich kurzfristig nennenswerte kapazitive Zuwächse aus-
235 lösen lassen.

236 1.3.2 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die „Na- 237 tur- und Umwelt“-Kriterien

238 Das DSN hat im Themenfeld „Umwelt und Natur“ eine Vielzahl relevanter Schutzgüter ausführlich
239 diskutiert. Diese sind in den sich anschließenden Verfahrensschritten (Raumordnung, Planfeststel-
240 lung, ...) im Detail zu untersuchen und zu bewerten.

| Kriterien | Alpha-Konzept | Amerikalinie | NBS Y-klassisch | NBS SGV-Y | NBS (ABS) Unterlüß | NBS (ABS) Suderburg | VCD-Variante | Ausbau Bestand | Reduzierter Ausbau | OHE-Heidebahn |
|--|---------------|--------------|-----------------|-----------|--------------------|---------------------|--------------|----------------|--------------------|---------------|
| Boden- und Flächenbedarf | o | o | -- | -- | -- | -- | -- | - | - | o |
| Zerschneidung | o | o | -- | - | -- | -- | -- | o | o | o |
| Betroffenheit Natura 2000 (FFH/VS)-Gebiete | o/- | o/- | -- | -- | -- | -- | -- | - | o/- | o/- |
| Fazit | o/- | o/- | -- | -- | -- | -- | -- | - | o/- | o/- |

241 Angesichts der begrenzten Zeit des DSN und dem frühen Planungsstadium zur Vorbereitung der Pro-
242 jektanmeldung einer notwendigen Kapazitätserhöhung im Schienengüterverkehr deutscher Nord-
243 seehäfen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eignen sich die nachfolgenden Umweltkriterien
244 (ohne Lärm) für eine erste vergleichende Bewertung der im DSN diskutierten zehn Korridorvarianten.
245 Zur endgültigen Festlegung einer Projektvariante werden im weiteren Planungsprozess wesentlich
246 detaillierte Untersuchungen durchgeführt.

247 **Erläuterungen:**

248 Bei den hier zu betrachtenden Umweltkriterien (ohne Lärm) ist neben der unterschiedlichen Stre-
249 ckenlänge maßgeblich, ob es sich um Neubau- oder Ausbaustrecken handelt.

250 **Kriterium Flächenverbrauch**

251 Sowohl das allgemeine Schutzgut Boden als auch die Grundlage für sämtliche Maßnahmen des Um-
252 welt- und Naturschutzes basieren auf dem Erhalt und Schutz von Flächen. Besonders hervorzuheben
253 sind hier aber auch die Bedürfnisse der Land- und Forstwirtschaft, die in unmittelbarer Konkurrenz
254 zu den Bauflächen für das Projekt, aber auch zu geforderten Kompensationsflächen für den Natur-
255 schutz stehen.

256 Zur Bewertung und Gewichtung dieses Kriteriums wurde die jeweilige Streckenlänge multipliziert mit
257 der für den Neu- oder Ausbau durchschnittlich benötigten Flächenbreite. Der Umfang erforderlicher
258 Kompensationsflächen oder Details an Sonderbauwerken sind derzeit nicht bekannt und konnten
259 somit auch nicht berücksichtigt werden.

260 Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung will die Neuinanspruchnahme von Flä-
261 chen u. a. für Siedlungen und Verkehr bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag verringern. Ausbau-
262 maßnahmen haben grundsätzlich einen geringeren Flächenverbrauch als Neubaumaßnahmen und
263 somit beim Boden eine bessere Umweltbilanz.

264 **Kriterium Landschaftszerschneidung**

265 Der untersuchte Raum in der Norddeutschen Tiefebene zeichnet sich durch große unzerschnittene
266 Natur- und Kulturlandschaften aus, deren Erhalt höchste Priorität genießt. Dabei geht es nicht nur
267 um Lebensräume von Mensch, Tier und Pflanze, sondern auch um das Landschaftsbild, welches als
268 Grundlage von Erholung und Tourismus für die heute noch wenig zerschnittenen Fluss- und Heide-
269 landschaften von hoher Raumbedeutsamkeit ist.

270

271 **Kriterium Betroffenheit europäischer Schutzgebiete „Natura 2000“**

272 Besonderes Gewicht im Abwägungsprozess haben FFH- und Vogelschutzgebiete („Natura 2000“).
273 Diese genießen den höchsten rechtlichen Schutz. Eine entsprechend ausgewiesene Fläche darf
274 grundsätzlich nicht überplant / überbaut werden, weil hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen
275 entstehen können. Soweit die diskutierten Neubaustrecken in ihrem Planungskorridor solche Schutz-
276 gebiete berühren, so dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen sind, könnte dieses
277 durch seitliche Verschwenkung des Trassenverlaufs vermieden werden, was jedoch bei einer Durch-
278 querung (Zerschneidung) nicht möglich ist.¹

279 Durch das Vorhandensein der baulichen Anlagen bei Ausbaustrecken und ihrer bereits bestehenden
280 Störwirkungen ist deren Beeinträchtigungspotenzial voraussichtlich deutlich geringer, als das bei
281 neuen Gebietsquerungen durch Neubaustrecken der Fall wäre. Insofern scheiden hier die Neubau-
282 strecken bei der vergleichenden Variantenbewertung vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen
283 nach den Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes v. 2.09.2015 aus.

284 **Kriterium Betroffenheit von Naturschutz- und Wasserschutzgebieten**

285 Auch bei Naturschutz- und Wasserschutzgebieten sind die Umweltauswirkungen zu betrachten. Sie
286 sind generell vor dem Risiko einer Verunreinigung zu schützen. Dabei steigt das Risiko einer Betrof-
287 fenheit mit der Trassenlänge, was jedoch planungsrechtlich nicht entscheidend ist, weil der Austritt
288 wassergefährdender Stoffe generell zu vermeiden ist. Aufgrund der im Vergleich begrenzten Aussa-
289 gekraft und des weiteren Untersuchungsbedarfs wurde von einer vergleichenden Trassenbewertung
290 abgesehen.

291 **Fazit:** Vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen führen die Neubauvarianten voraussichtlich
292 insgesamt zu einer größeren Beeinträchtigung der Umwelt als die Ausbauvarianten.

293 **1.3.3 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die**
294 **„Lärm“-Kriterien**

295 Ziel der AG Lärm ist es, zunächst grundsätzlich darzustellen, ob und wo durch die Trassenvarianten
296 Lärmschäden oder ggfs. auch Lärmvorteile für die an den Strecken lebenden Menschen entstehen
297 (Kriterium 1-4). In einem zweiten Schritt soll dann die Anzahl der von den Lärmauswirkungen be-
298 troffenen Menschen (ermittelt durch Wohneinheiten) festgestellt werden.

| Kriterien | Alpha-Konzept | NBS Y-klassisch | NBS SGV-Y | NBS (ABS) Unterlüß | NBS (ABS) Suderburg | VCD-Variante | Ausbau Bestand | Reduzierter Ausbau | OHE-Heidebahn | Amerikalinie |
|---|--|-----------------|-----------|--------------------|---------------------|--------------|----------------|--------------------|----------------|--------------|
| 1. Lärmschutz durch neue Belastungen an Neubaustrecken | | -- | -- | -- | -- | -- | | | -- antellig | |
| 2. Lärmschaden an bisher gering belasteten Bestandsstrecken | Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden | | | | | | | | | |
| 3. Lärmschaden durch Lärmschutz an vorher stark belasteten Bestandsstrecken | Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden | | | | | | | | | |

¹ Vgl. Richtlinie, S.22: „Dabei ist zu beachten, dass bei einer erheblichen Beeinträchtigung eines Vogelschutz- oder FFH-Gebietes der Antrag auf Zulassung des Vorhabens nur dann Erfolg haben kann, wenn eine weniger beeinträchtigende zumutbare Alternative nicht gegeben ist (vgl. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG)“.

| | |
|--|--|
| 4. Lärmnachteil durch kumulierende Lärmquellen | Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden |
| 5. Anzahl Wohneinheiten, die nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonlinie 49 dB (A) liegen | Da für eine Bewertung keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung gestellt wurde, kann das Kriterium nicht angewendet werden |

299 Die Teilnehmenden der AG Lärm weisen darauf hin, dass eine notwendige inhaltliche Tiefe an Daten
300 und Fakten teilweise nicht erreicht wurde. Den Beteiligten wurden nur unzureichende Informationen
301 zur Trassenwahl bezogen auf die anzuwendenden Kriterien zur Verfügung gestellt.

302 Das Dialogforum Schiene Nord hat in der 7. Sitzung am 09.10.2015 auf die nachfolgend beschriebenen
303 5 Bewertungskriterien verständigt. Die Kriterien 2 bis 5 sollen im Rahmen des Dialogforums
304 nicht auf die Trassenalternativen angewendet werden. Für das Kriterium 1 wird ein Fazit in Textform
305 formuliert.

306 **Kriterium 1 Lärmnachteil durch Neuverlärmung**

307 Neubaustrecken führen unter Lärmgesichtspunkten zu neuen Belastungen für die Betroffenen und
308 stellen einen Lärmnachteil durch Neuverlärmung für unbelastete oder wenig belastete Räume dar.
309 Ein grundsätzlicher Nachteil wird darin gesehen, wenn eine Neuverlärmung eines bisher unberührten
310 Raumes entsteht. Dies trifft auf alle Neubaustrecken in nicht oder wenig belasteten Bereichen zu.

311 **Kriterium 2 Lärmnachteil an bisher gering belasteten Strecken durch Verkehrszunahme**

312 Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken aufgrund höherer Belastung durch Ver-
313 kehrszunahme.

314 Dies gilt für Strecken die aktuell ohne Lärmschutz bzw. lediglich mit Lärmsanierung betrieben wer-
315 den. Hier werden die bisher gering belasteten Bestandsstrecken mit höherer Belastung durch stei-
316 genden Verkehr berücksichtigt. Besonders davon betroffen ist u.a. die „Amerikalinie“, auf der aktuell
317 keine Güterzugverkehre stattfinden und für das Jahr 2030 bis zu 40 Güterzüge/Tag prognostiziert
318 werden.

319 **Kriterium 3 Lärmvorteil durch Lärmschutz an vorher stark belasteten Strecken**

320 Ein Lärmvorteil wird gesehen, wenn eine derzeit sehr stark lärmbelastete Strecke durch einen ge-
321 planten Ausbau zusätzlichen Lärmschutz erhält.

322 Unter der Annahme, dass die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (49/59 dB (A)
323 Nacht/Tag) in sämtlichen Gebieten und Bereichen, in denen Menschen wohnen, eingehalten werden,
324 werden vorher hochbelastete Bestandsstrecken entlastet.

325 **Kriterium 4 Lärmnachteil durch kumulierenden Lärm**

326 Hier wird der Lärmnachteil durch kumulierende Lärmquellen wie Straßen- Schienen- oder Fluglärm
327 sowie Lärm durch militärische Einrichtungen im Sinne einer Gesamtlärmbetrachtung beurteilt. Wenn
328 mehrere Lärmquellen an einem Ort aufeinander treffen, hat dies negative Auswirkungen auf die
329 Betroffenen, die zu berücksichtigen sind.

330 **Kriterium 5 Anzahl betroffener Wohneinheiten**

331 Gemeint ist die Anzahl betroffener Wohneinheiten an Neubau- und Bestandsstrecken, die unter der
332 Annahme einer Lärmschutzwand (ca. 3 bzw. 4 m Höhe) nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophon-
333 linie 49 dB(A) liegen. Dies gilt insbesondere auch für die Streckenabschnitte, an denen keine unmit-
334 telbaren baulichen Maßnahmen stattfinden, die aber mittelbar durch aus anderen Baumaßnahmen
335 resultierende höhere Güterzugverkehre betroffen sind. Je geringer die Anzahl der negativ betroffe-
336 nen Wohneinheiten ist, desto vorteilhafter ist dies zu bewerten.

337 Dieses Kriterium soll demnach im Einzelnen die Anzahl der Wohneinheiten darstellen, die durch die
338 Trassenvarianten Lärmnachteilen ausgesetzt sind oder Lärmvorteile erhalten. Das bedeutet, Anzahl
339 der Wohneinheiten, die vorher außerhalb der Isophonlinie lagen und später voraussichtlich inner-
340 halb liegen werden(Lärmnachteil) und umgekehrt (Lärmvorteil). Dazu bedarf es detaillierter Lärmun-
341 tersuchungen, die leider noch nicht vorliegen.

342 **Fazit:** Die Alternativen Y-klassisch, SGV-Y, NBS Ashausen-Sudenburg/Ashausen-Unterlüß, OHE-
343 Heidebahn und VCD sind unter Berücksichtigung des Kriteriums 1 als nachteilig zu bewerten.