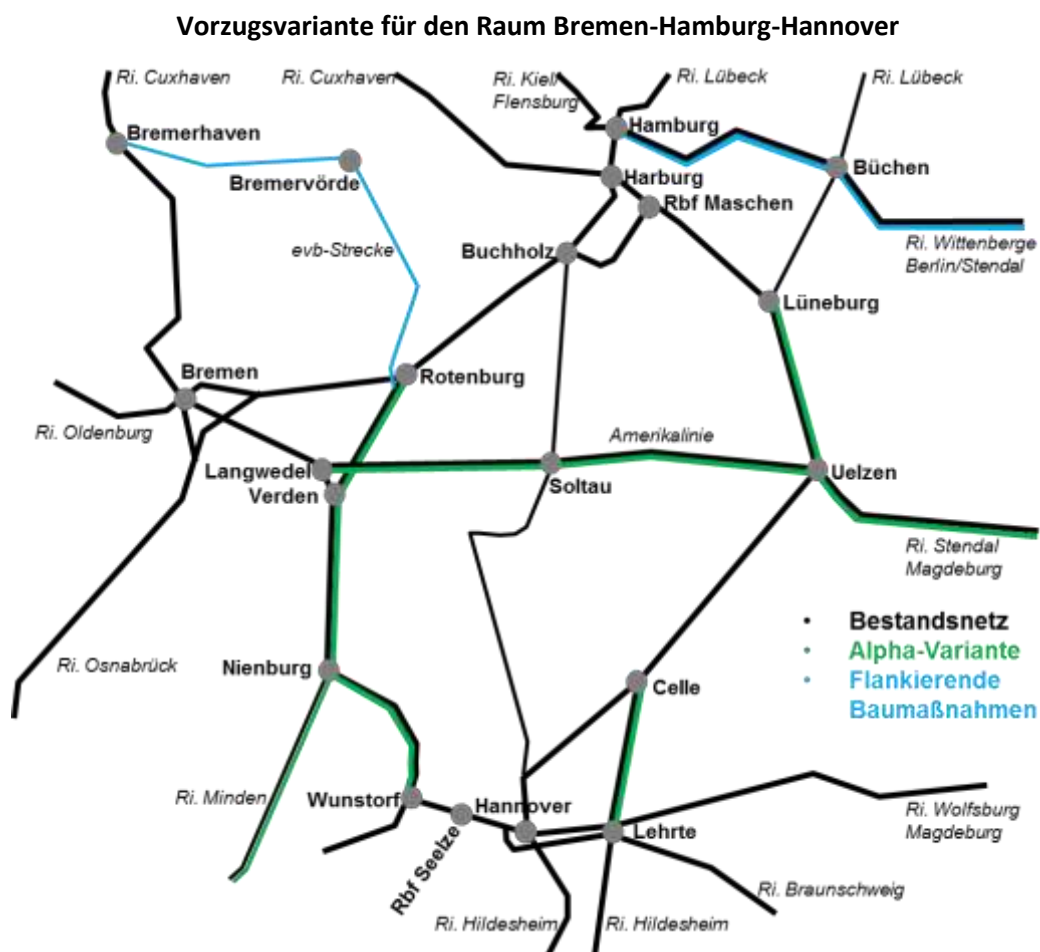


Dialogforum Schiene Nord (DSN)

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



Celle, 05. November 2015

Anmerkung zu flankierende Baumaßnahmen: Alternative Laufwege möglich.

Gliederung

<u>1</u>	<u>Präambel</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>Bedingungen für einen Konsens in der Region</u>	<u>3</u>
<u>3</u>	<u>Kriterien zur Variantenbewertung</u>	<u>4</u>
<u>4</u>	<u>Vorzugsvariante</u>	<u>4</u>
<u>5</u>	<u>Monitoring des Umsetzungsprozesses</u>	<u>5</u>
<u>6</u>	<u>Unterschriften</u>	<u>6</u>
<u>7</u>	<u>Anhang</u>	<u>7</u>

1 Präambel

Nach den aktuellen Verkehrsprognosen wird der Güterumschlag der deutschen Seehäfen, insbesondere aber der Bremischen Häfen, in Hamburg und Wilhelmshaven bis zum Jahre 2030 weiter zunehmen. Damit steigen die kapazitiven Anforderungen an den schienengebundenen Hafenhinterlandverkehr. Dieser wird als Wettbewerbsfaktor immer wichtiger.

Aufgabe des vom Land Niedersachsen initiierten Dialogforums Schiene Nord (DSN) war die kritische Würdigung und Beurteilung der sog. Y-Trasse und hierzu entwickelter Trassenvarianten als Vorstufe formaler Entscheidungs- und Planungsverfahren mit dem Ziel, als Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung eine Vorzugsvariante auszuwählen, welche die schienenseitigen Bedarfe insbesondere des Güterverkehrs (SGV), aber auch des Personenverkehrs, bis zum Jahr 2030 (offizieller Planungszeitraum) deckt. Das DSN setzte sich zusammen aus 94 Vertretern der Landkreise, Region Hannover und Kommunen, der Umwelt- und Verkehrsverbände, der Bürgerinitiativen, der Hafengewirtschaft sowie der Bundesländer Niedersachsen, Bremen und Hamburg, der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG als späterer Vorhabenträger. Das Forum tagte zwischen dem 13. Februar 2015 und dem 5. November 2015 acht Mal. Zusätzlich fand eine Redaktionssitzung statt.

Begleitend fand ein umfänglicher Bürgerbeteiligungsprozess statt. Auf diese Weise wurden die Anliegen von mehr als 2.000 Bürgern Niedersachsens aufgenommen und in den Dialogprozess eingebracht.

Getragen von der gemeinsamen Verantwortung, für die schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre eine Lösung zu finden, die einerseits die verkehrlichen Anforderungen erfüllt, andererseits Natur und Umwelt geringstmöglich beeinträchtigt und die Belange und Interessen der Region und der in ihr lebenden Menschen bestmöglich berücksichtigt, hat sich das Forum auf eine gemeinsame Erklärung verständigt.

2 Bedingungen für einen Konsens in der Region

Die Mitglieder des DSN erkennen den Bedarf nach einer Weiterentwicklung des Schienennetzes in Niedersachsen an. Die Region ist bereit, insoweit Lasten zu tragen. Diese Akzeptanz in der Region ist davon abhängig, dass die folgenden (gleichrangigen) Bedingungen, entwickelt von der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ und im Anhang im Detail dargestellt, erfüllt werden:

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen
2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik haben Vorrang
3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern
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
5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben
6. Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten
7. Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten
8. Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden
9. Einrichtung eines Projektbeirats (siehe Abschnitt 5).

44 Die Mitglieder des Forums erwarten von den verantwortlichen Entscheidungsträgern bzw. politisch
45 Verantwortlichen, dass die mit der Einhaltung dieser Bedingungen verbundenen Kosten ohne Ein-
46 fluss auf den Nutzen-Kosten-Index (NKI) finanziert werden.

47 | 3 Kriterien zur Variantenbewertung

48 Eines der Ziele des Beteiligungsverfahrens war es, für die Planung des Schienennetzausbaus in Nord-
49 deutschland in Ergänzung zu den im BVWP generell angewendeten Standard-Kriterien weitere Krite-
50 rien aus regionaler Sicht zu entwickeln und diese in der Variantenbewertung anzuwenden.

51 Die Anzahl der berücksichtigten Trassenvarianten umfasste zehn Vorschläge. Zur vertieften Bearbei-
52 tung und Anwendung der Kriterien auf diese Trassenvarianten wurden für das Themenfeld "Ver-
53 kehr" zwei Arbeitsgruppen ("Verkehr" und "Optimierung der Alpha-Variante") und für die Themen
54 "Lärm" und "Natur und Umwelt" je eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die durch Fachexperten unter-
55 stützt wurden. Eine detaillierte Erläuterung der angewandten Kriterien findet sich im Anhang dieses
56 Dokuments. Die nachstehende Tabelle gibt dazu einen ersten Überblick.

57 **Tabelle 1 Kriterien des DSN zur Variantenbewertung**

Verkehr	Lärm	Natur und Umwelt
Realisationszeit	Lärmschaden durch Neuverlärmung	Natura 2000
Schrittweise Inbetrieb- nahme	Lärmschaden an bisher gering belasteten Bestandsstrecken	Zerschneidungswirkung, Barrierewirkung
Lösung für Bahnknoten	Lärmvorteil an vorher stark belasteten Bestandsstrecken	Flächenverbrauch
Verkehrsnutzen SGV, SPNV, SPNV	Lärmschaden durch kumulierende Lärmquellen	
	Anzahl betroffener Wohneinheiten	

58 Durch Anwendung der Kriterien im Forum konnten Vor- bzw. Nachteile der zu untersuchenden Vari-
59 anten aufgezeigt werden. Die Ergebnisse wurden themenspezifisch in einer Bewertungsmatrix je
60 Arbeitsgruppe visualisiert und dienen somit allen Adressaten dieses Dokuments, insbesondere den
61 Entscheidungsträgern auf Ebene des Bundes und des Landes Niedersachsen, als Darstellung und
62 Begründung der Trassenempfehlung des DSN.

63 | 4 Vorzugsvariante

64 Das Forum spricht sich mit einer deutlichen Mehrheit für die sog. „Alpha-Variante
65 E“ (bedarfsgerechter Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover) aus, die
66 mit Unterstützung von Bahn, Bund und dem Land Niedersachsen zu einer kapazitiv und wirtschaft-
67 lich tragfähigen Lösung entwickelt wurde, die in den Gutachten dokumentiert und bestätigt wird.

68 Die „Alpha-Variante“ hat folgende Bestandteile (siehe auch Prinzipdarstellung Deckblatt):

- 69 – 2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden
- 70 – 1-gleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung der „Amerikalinie“ im Abschnitt Langwedel - Uelzen
71 mit neun Begegnungsstellen und Vmax 80 km/h für SGV (gemäß Vereinbarung zwischen dem
72 Land Niedersachsen und der DBAG)
- 73 – Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf (neue Überholgleise, Wendegleis Nienburg)
- 74 – Blockverdichtung Verden - Nienburg
- 75 – Blockverdichtung Celle - Lehrte

- 76 – geringfügiger Ausbau Nienburg - Minden
- 77 – 3-gleisiger Ausbau Lüneburg - Uelzen
- 78 – Ausbau Uelzen-Halle (teilweise bereits in Bau).

79 Zusätzliche Kapazität kann die Alpha-Variante liefern, wenn folgende „flankierende“ Baumaßnahmen umgesetzt werden:

- 81 – Verknüpfung EVB- und DB-Netz im Raum Rotenburg
- 82 – Hamburg - Wittenberge (Überholungsbahnhöfe).

83 Nur das Alpha-Konzept kommt ohne Neubaustrecken aus und gewährleistet, dass bereits vor dem
84 Jahr 2030 nennenswerte Zusatzkapazitäten vor allem für den auch in Zukunft zunehmenden Hafener-
85 hinterlandverkehr bereitgestellt werden können. Die Vorzugsvariante schafft die bis 2030 prognos-
86 tisch notwendigen Kapazitäten. Ergänzend zum Ausbau des Schienennetzes wird ein differenzieren-
87 des Preismodell zur Aktivierung weiterer Kapazitäten empfohlen, um so die Kapazitätsauslastung
88 ökonomisch steuerbar zu machen. Wesentliches Merkmal der „Alpha-Variante“ ist es, einen Ausbau
89 der Bestandsstrecken in Abhängigkeit von der tatsächlichen Nachfrageentwicklung (damit stufen-
90 weise) zu ermöglichen und durch eine regionale Verteilung der Maßnahmen im Schienennetz Nie-
91 dersachsens den Verkehren die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen.

92 Die DB AG weist darauf hin, dass vom Gutachter des Bundes der Alpha-E-Variante am 06.10.2015
93 eine ausreichende Kapazität für die prognostizierte durchschnittliche Belastung 2030 bestätigt wur-
94 de. Restkapazitäten sind für zusätzliche Verkehre auf alternativen Laufwegen Richtung Süd-Ost und
95 Süd-West, nicht aber Richtung Süden verfügbar. Die DB AG weist darauf hin, dass sie für den Fall,
96 dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen die prognostizierten Werte erreicht und übersteigt und
97 damit die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur überschritten wird, weitere Ausbaumaßnahmen beim
98 Bund beantragen muss. Wenn solche Maßnahmen notwendig werden sollten, würde dies in einem
99 neuen Dialogforum mit den Betroffenen erarbeitet werden.

100 Voraussetzung für die Kapazitätswüchse aller Trassenalternativen ist die Leistungsverbesserung in
101 den drei Knoten Bremen, Hamburg und Hannover.

102 Einige Forumsteilnehmer haben die Auffassung vertreten, dass die Kapazitätswirkungen des Alpha
103 nicht ausreichen. Das Forum hat sich mit diesen Positionen intensiv auseinandergesetzt und schließt
104 sich dieser Argumentation nicht an.

105 Mit der Entscheidung für die Vorzugsvariante entfallen alle anderen Trassenvarianten und werden
106 nicht weiter verfolgt.

107 | **5 Monitoring des Umsetzungsprozesses**

108 Nach Abschluss des DSN bedarf es einer effizienten Sicherstellung der Umsetzung der Inhalte dieses
109 Abschlussdokuments (Vorzugsvariante, Bedingungen). Für das Monitoring des Umsetzungsprozesses
110 ist gemäß der Bedingung 9 mit der DB AG unter Beteiligung des Landes Niedersachsen und des Bun-
111 des unbefristet ein Projektbeirat einzusetzen, der sich aus 16 ausgewählten Vertretern des Forums
112 zusammensetzt (Landkreise 4, Städte/Gemeinden/Samtgemeinden 4, Bürgerinitiativen 8). Dieser
113 Projektbeirat ist finanziell so auszustatten, dass auch die fachliche Unterstützung durch Fachbüros
114 im notwendigen Umfang abgedeckt ist.

115 Zur Unterstützung des Beirats bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben informieren BMVI und DBAG
116 aktiv regelmäßig über den weiteren Fortgang. Dabei stehen im Vordergrund die Umsetzung im
117 BVWP, die Verankerung im Bundesschienenwegeausbaugesetz und die Realisierung im Einzelnen.
118 Dieser Projektbeirat gibt sich eine Geschäftsordnung, die seine kontinuierliche Einbindung in den
119 Planungsprozess sicherstellt.

120 | **6 Unterschriften**

121 Die Unterzeichner sind Teilnehmer des DSN. Mit ihrer Unterschrift oder durch nachträgliche Abgabe
122 einer schriftlichen Erklärung machen sich die Teilnehmer die Inhalte des Abschlussdokuments zu
123 eigen.

124 Celle, den 5. November 2015

	Name (Druckbuchstaben)	Organisation	Unterschrift
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
...			

125
126
127
128

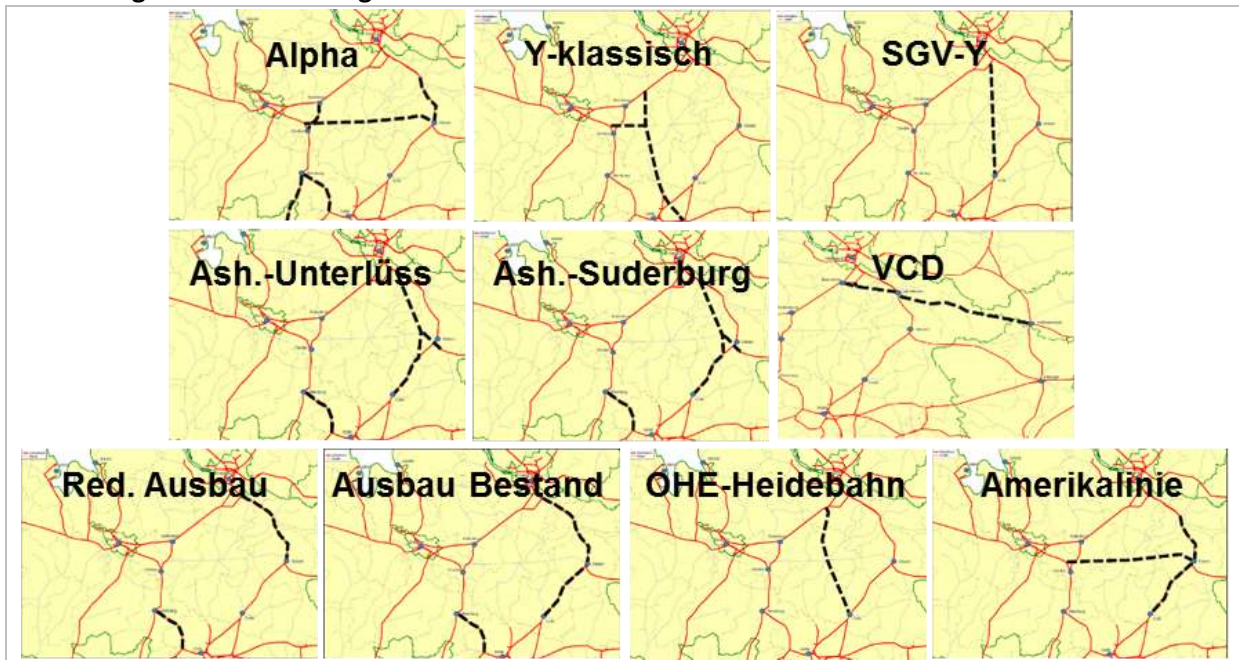
129 7 Anhang

130 7.1 Berücksichtigte Trassenvarianten

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

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

137 **Abbildung 1 Berücksichtigte Trassenvarianten im DSN**



138
139 Quelle: BVU, Präsentation 24.04.2015.

140

141 7.2 Bedingungen der Region im Detail

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

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

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

147 • Aktiver Lärmschutz

148 Lärmschutz ist mit allen verfügbaren technischen Mitteln herzustellen.

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

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

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

164 **Hinweis:** Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) forderte bereits am 31. August
165 1999 eine Fortentwicklung vorhandener Ansätze zu einem anspruchsvollen Langzeitprogramm
166 für den Schutz gegen Lärm. Das Umwelthandlungsziel von 65 dB(A) bei Tag kann nur ein Nahziel
167 für den vorbeugenden Gesundheitsschutz und für den Schutz gegen erhebliche Belästigungen
168 darstellen. Es muss durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als Vor-
169 sorgezielwert – ergänzt werden. Für die Nachtzeit ist kurzfristig ein Wert von 55 dB(A), mittelfris-
170 tig ein Wert von 52 dB(A) und langfristig ein Vorsorgezielwert von 45 dB(A) anzustreben. In be-
171 sonders schutzbedürftigen Gebieten, wie etwa im Umfeld von Krankenhäusern und Sanatorien
172 und gegebenenfalls auch in reinen Wohngebieten, sollte ein Vorsorgezielwert von 35 bis 40 dB(A)
173 angestrebt werden. Dies entspricht im Wesentlichen den Regelungen der DIN 18005 und der TA
174 Lärm! **Dem schließen wir uns durch diese Forderung an!**

175 • **Begrenzung der Maximalpegel in Schlafräumen**

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

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

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

183 • **Gesamtlärmbetrachtung**

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

187 • **Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik**

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

191 • **Spitzenpegel**

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

195 • **Information des Projektbeirats**

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

198

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

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

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

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

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

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

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

- 220 – deutliche Reisezeitgewinne
- 221 – ein erweitertes Kapazitätsangebot durch längere und häufiger verkehrende Züge
- 222 – eine verbesserte Bedienungsqualität (Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Sauberkeit)
- 223 – eine verbesserte An- und Verbindung für und zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren
- 224 sowie an Hamburg, Bremen und Hannover
- 225 – eine verbesserte Bahnhofsausstattung sowie
- 226 – ein bedarfsgerechtes Angebot an Park & Ride-Anlagen in Absprache mit den Kommunen.

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

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

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

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

241 Die kommunale Selbstverwaltung, insbesondere die kommunale Planungshoheit, muss unangetastet
242 bleiben.

243

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

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

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

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

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

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

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

275 **9. Einrichtung eines Projektbeirats**

276 Siehe Abschnitt 5.

277 **7.3 Kriterien und Bewertungsergebnisse der Trassenvarianten**

278 **7.3.1 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die**
279 **„Verkehrs“-Kriterien**

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

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

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

295 Der „Realisationszeit“ einer Maßnahme kommt somit außerordentliche Bedeutung zu. Ferner sollte
296 eine „schrittweise Inbetriebnahme“ einer Maßnahme möglich sein, das heißt, gemäß Baufortschritt
297 kann eine Betriebsaufnahme erfolgen und entsprechend dem Markt benötigte Kapazitäten bereitge-
298 stellt werden. Maßgebend aus Verkehrssicht ist eine Lösung der Knotenproblematik („Knotenlö-
299 sung“). Die Durchlassfähigkeit der Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover definiert die Kapazi-
300 tät der dazwischen liegenden Strecken. Branchenintern besteht Konsens, dass Kapazitätserweite-
301 rungen in den Knoten äußerst zeit- und kostenintensiv und hinsichtlich der Stadtentwicklung äußerst
302 problematisch sind. Bypass-Lösungen hingegen sind ein probates Gegenmittel, schnell und ver-
303 gleichsweise preiswert nennenswerte Kapazitäten zu schaffen. Entsprechend hoch ist die Bedeutung
304 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	Amerika- linie
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

305

306 Legende: Verwendete Symbole: ++ Schulnote 1 / + Schulnote 2 / o Schulnote 3 / - Schulnote 4 / -- Schulnote 5.

307

308 Anmerkung: 1) Zeitbedarf für den 3gl. Ausbau Lüneburg-Uelzen i. Vgl. zu anderen Alpha-Komponenten als hoch einschät-
309 zen. Analog Variante „Amerikalinie“ ABS Lüneburg-Celle.

310

2) Zeitbedarf für den 4gl. Ausbau Stelle-Lüneburg vsl. sehr hoch.

311

3) Bewertung - wg. ABS Nienburg-Wunstorf. Ansonsten --.

312

4) Knotenlösung: ++ für Hannover durch Ausbaustrecke (ABS) Amerikalinie und für Bremen in Verbindung mit
313 Ausbau EVB-Netz und Übergang zu DB Netz in Rotenburg/W.

314

5) Entlastung für Hannover nur bei Verbindung Isernhagen-Lehrte sowie ABS Amerikalinie Langwedel-Uelzen.

315

6) Nutzen SGV begrenzt durch geplanten 1-gl. Ausbau bei Wiederaufbau der ehem. 2gl. Amerikalinie und ggf.
316 Minimal-ABS Uelzen-Lüneburg.

317

7) ++ abhängig von Realisation „begleitender“ Maßnahmen: Ausbau EVB-Strecke Bremervörde-Rotenburg/W.,
318 weitere seitenrichtige Überholgleise auf der Strecke Hamburg-Wittenberge zur verbesserten „Ostabfuhr“ des
319 Hinterlandverkehrs Richtung Magdeburg-Reichenbach-Regensburg, Überwerfungsbauwerke in Verden und
320 Hamburg-Wilhelmsburg.

321

8) Theoretischer Nutzen Neubaustrecken (NBS) wird b.a.w. relativiert durch fehlende Lösung der bereits heu-
322 te bestehenden Knotenproblematik in Bremen, Hamburg und Hannover.

323

9) SGV: Nutzen beschränkt sich im Kern auf Hamburg. SPNV: Nutzen bezieht sich im Wesentlichen auf die
324 Strecke Lüneburg-Wittenberge.

325

10) Nutzen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verbesserbar durch höhere Taktgeschwindigkeit für Reise-
züge insbesondere zwischen Langwedel und Uelzen.

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

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

345 Vor dem Hintergrund der skizzierten Markteinschätzungen (überlastetes Netz, überproportionales
346 Wachstum) wurden die Varianten eingeordnet. Insbesondere NBS sind potenziell hohe Verkehrsnut-
347 zen zuzuordnen, deren praktische Umsetzung aber b.a.w. von fehlender Kapazität in den Bahnkno-
348 ten begrenzt wird. Realisationszeiten (Planungs- und Bauzeit) von unter acht Jahren werden mit ++
349 bewertet. Knotenlösungen werden mit ++/+ bewertet, wenn mindestens ein Knoten umfahren wer-
350 den kann (Alpha: Hannover und i.V. mit dem EVB-Ausbau auch Bremen; VCD-Variante: Hannover).
351 Der „Verkehrsnutzen“ im Sinne einer nachhaltigen Kapazitätserweiterung wird insbesondere von
352 SGV und SPNV benötigt. Zu beachten ist, dass Verkehre durch den Infrastrukturbetreiber grundsätz-
353 lich nicht „lenkbar“ sind. Kapazitive Freiräume für den SPNV aus potenziell umroutbarem SGV erge-
354 ben sich nur dann, wenn die Bilanz sich daraus ergebender Vor- (u.a. bessere Pünktlichkeit) und
355 Nachteile (u.a. längerer Laufweg) für SGV „ausgewogen“ bleibt. Bei der Bemessung des Nutzens
356 auch im Kontext von NBS (SPFV) ist zu beachten, dass mit wachsendem Unterschied zwischen Regel-
357 geschwindigkeit (SGV und RB-Verkehre) und maximaler Geschwindigkeit der Züge (z.B. NBS mit ICE
358 $V_{max} \leq 250$ km/h, EC/IC mit RE sowie SGV und RB) im Mischbetrieb mit bis zu 70% ein beachtlicher
359 Teil des theoretisch möglichen Kapazitätsgewinns verloren geht. Damit relativieren sich die realen
360 Nutzenpotenziale der NBS für den SPFV, den SPNV und den SGV deutlich.

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

364 7.3.2 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die „Natur- und Umwelt“-Kriterien 365

366 Das DSN hat im Themenfeld „Umwelt und Natur“ eine Vielzahl relevanter Schutzgüter ausführlich
367 diskutiert. Diese sind in den sich anschließenden Verfahrensschritten (Raumordnung, Planfeststel-
368 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/-

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

375 **Erläuterungen:**

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

378 **Kriterium Flächenverbrauch**

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

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

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

392 **Kriterium Landschaftszerschneidung**

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

398

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

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

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

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

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

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

421 7.3.3 Einordnung und Erläuterungen zu den Trassenvarianten in Bezug auf die
422 „Lärm“-Kriterien

423 Ziel der AG Lärm ist es, zunächst grundsätzlich darzustellen, ob und wo durch die Trassenvarianten
424 Lärmschäden oder ggfs. auch Lärmvorteile für die an den Strecken lebenden Menschen entstehen
425 (Kriterium 1-4). In einem zweiten Schritt soll dann die Anzahl der von den Lärmauswirkungen be-
426 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

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

430 Das Dialogforum Schiene Nord hat in der 7. Sitzung am 09.10.2015 auf die nachfolgend beschriebenen
431 5 Bewertungskriterien verständigt. Die Kriterien 2 bis 5 sollen im Rahmen des Dialogforums
432 nicht auf die Trassenalternativen angewendet werden. Für das Kriterium 1 wird ein Fazit in Textform
433 formuliert.

434 **Kriterium 1 Lärmnachteil durch Neuverlärmung**

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

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

440 Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken aufgrund höherer Belastung durch Ver-
441 kehrszunahme.

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

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

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

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

453 **Kriterium 4 Lärmnachteil durch kumulierenden Lärm**

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

458 **Kriterium 5 Anzahl betroffener Wohneinheiten**

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

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

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

472