

Kurzfassung:

Für die kommenden 15 Jahre wird mit einer erheblichen Zunahme des Eisenbahngüterverkehrs in Niedersachsen gerechnet. Das bestehende Eisenbahnnetz hat aber größtenteils schon heute seine Kapazitätsgrenze erreicht. In der Folge sind im Norden Niedersachsens Aus- oder Neubaumaßnahmen im Schienennetz zwingend erforderlich.

Um – anders als bei großen Infrastrukturprojekten in der Vergangenheit – die eventuell betroffene Bevölkerung von vorne herein in den Planungsprozess einzubinden, hatte das Land Niedersachsen einen neuartigen Dialogprozess gestartet und das so genannte Dialogforum Schiene Nord eingerichtet.

Im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord wurden von Februar 2015 bis November 2015 mit insgesamt 94 Teilnehmerinnen und Teilnehmern 10 unterschiedliche Planungsvarianten diskutiert. Die Stadt Burgdorf war eine von insgesamt drei teilnehmenden Kommunen aus der Region Hannover und hat sich mit den nicht im Forum vertretenen Städten Lehrte und Sehnde darüber verständigt, dass Burgdorf auch für die Interessen Lehrtes und Sehndes im Forum eintritt.

Die 10 Planungsvarianten für zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz führen in den einzelnen niedersächsischen Kommunen zu jeweils unterschiedlichen Betroffenheiten. Für Burgdorf, Lehrte und Sehnde gilt allerdings, dass jede der 10 diskutierten Planungsvarianten im Ergebnis zu einer erheblichen Zunahme des Eisenbahngüterverkehrs führt. Gleichzeitig besteht aufgrund der bestehenden unzureichenden gesetzlichen Lärmschutzbestimmungen kein Anspruch auf neue Lärmschutzmaßnahmen. Auch sind an Orten mit bestehenden höhengleichen Bahnübergängen unzumutbar lange Schrankenschließzeiten zu erwarten. Die Folge sind zu befürchtende massive Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch Lärm und Hemmnisse für die weitere Siedlungsentwicklung.

Aus diesem Grund hat das Dialogforum beschlossen, dass jedwede Planungsvariante nur dann weiterverfolgt werden darf, wenn im Gegenzug 9 Bedingungen eingehalten werden. Diese Bedingungen beziehen sich u.a. auf einen erheblich verbesserten Lärmschutz über das bestehende gesetzliche Maß hinaus, die vollständige Kostenübernahme im Falle einer erforderlichen Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge, die Verbesserung des Nahverkehrs und die Einrichtung eines kommunalen Entwicklungsfonds.

In der Summe soll mit diesen Bedingungen erreicht werden, dass sich die Situation in den von den Planungsvarianten betroffenen Kommunen nicht weiter verschlechtert, sondern auch Vorteile erzeugt werden.

Eine der 10 diskutierten Planungsvarianten ist die so genannte Alpha-Variante. Auch mit dieser Variante werden die Eisenbahngüterverkehre in Burgdorf, Lehrte und Sehnde erheblich zunehmen. Allerdings ist diese Variante in Verbindung mit den zuvor erwähnten 9 Bedingungen tendenziell am günstigsten zu bewerten, weil sie die einzige ist, die Verkehre auch weiträumig am Eisenbahnknoten Hannover vorbeiführt. Perspektivisch könnte dieses Prinzip noch ausgeweitet werden. Aus diesem Grund hat die Stadt Burgdorf zum Abschluss des Dialogforums Schiene Nord unter Gremienvorbehalt und unter der Voraussetzung der Einhaltung der 9 Bedingungen der Alpha-Variante vorläufig zugestimmt.

Hintergrund für diese Zustimmung war auch die Überlegung, dass die geforderten 9 Bedingungen sehr ambitionierte Standards festlegen, für die derzeit teilweise keine Rechtsgrundlage besteht. Um diesen 9 Bedingungen ein großes (politisches) Gewicht zu geben, erschien es daher sinnvoll, zu einem möglichst eindeutigen Votum beizutragen.

Die nachfolgenden Ausführungen dienen der Vorbereitung eines politischen Beschlusses des Rates, um die vorläufige und unter Gremienvorbehalt getroffene Zustimmung zur Alpha-Variante in Verbindung mit den 9 Bedingungen nachträglich zu bestätigen und so dem Abschlussdokument nachträglich beizutreten.

Inhalt

1. Problemstellung	2
2. Planungsgeschichte	3
3. Dialogforum Schiene Nord	3
3.1. Anlass.....	3
3.2. Zusammensetzung	3
3.3. Arbeitsweise	4
4. Diskutierte Planungsvarianten	5
5. Folgen: Erhöhung der Güterzugzahlen	6
6. Konsequenzen:	8
6.1. Lärm	8
6.2. Bahnübergänge.....	9
6.3. Nahverkehr	9
6.4. Siedlungsentwicklung	9
7. Paradigmenwechsel	10
7.1. Formulierung von Bedingungen.....	10
7.2. Entwicklung einer Vorzugsvariante	11
7.3. Formulierung des Abschlusspapiers	12
8. Resultierende Fragestellungen / Mögliche Bewertung	13
9. Ausblick	14
Anlagen:	14

1. Problemstellung

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) bereitet aktuell die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 mit Aussagen über alle Verkehrsplanungsmaßnahmen der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2030 vor. Basis für alle Planungsüberlegungen ist eine aktuelle Verkehrsprognose, die von einem erheblichen Anstieg der Transportleistungen im Schienengüterverkehr ausgeht, insbesondere der Seehafenhinterlandverkehre des Hamburger Hafens, der Bremischen Häfen, aber auch des Jade-Weser-Ports, Wilhelmshaven, Cuxhaven und Emden.

Überprüfungen des Bundes haben ergeben, dass das bestehende Schienennetz im Norden Niedersachsens für die prognostizierten Verkehrsmengen im Eisenbahngüterverkehr in seiner jetzigen Form künftig nicht mehr ausreichen wird. Mehr noch: Auf zahlreichen Streckenabschnitten kommt es schon heute zu Überlastungen, die auch negative Auswirkungen auf den Personenverkehr haben.

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) hat ermittelt, dass für die Zukunft in der Summe zwei zusätzliche Gleise in Nord-Süd-Richtung in Nordniedersachsen benötigt werden, um die erwarteten Verkehrsmengen aufnehmen zu können.

2. Planungsgeschichte

Vor etwa 30 Jahren gab es erstmals Überlegungen für den Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke für den schnellen Personenfernverkehr zwischen Hannover und Hamburg bzw. Bremen (so genannte Y-Trasse). Durch eine Entmischung von Hochgeschwindigkeits- und Nah-/ Güterverkehr erhoffte man sich höhere Kapazitäten für den Güterverkehr und eine verbesserte Pünktlichkeit. Dabei war vorgesehen, sämtlichen schnellen Personenfernverkehr auf der Y-Trasse fahren zu lassen, um die bestehenden Eisenbahnstrecken effizienter für den Güterverkehr nutzen zu können. Die Planungen der Y-Trasse von 1997 sahen vor, die Strecke 2008 zu eröffnen, waren aber aus finanziellen Gründen und aufgrund von Zweifeln an der Sinnhaftigkeit des Projektes wiederholt ins Stocken geraten.

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, insbesondere der zukünftig erheblich steigenden Hafenhinterlandverkehre, gab es 2003 einen „qualifizierten Projektstopp“. Im Jahr 2010 wurde im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung durch den Bund beschlossen, die ursprünglich geplante Y-Trasse dahingehend zu modifizieren, dass auf ihr auch in erheblichem Maße Güterverkehr ermöglicht werde. Hierfür wäre es erforderlich, die Y-Trasse über den ursprünglich geplanten Endpunkt Bf Isernhagen hinaus irgendwie bis nach Lehrte zu verlängern.

Bis heute ist anscheinend unklar, ob die Verlängerung über Großburgwedel und Burgdorf erfolgen sollte oder parallel zur A7 über Großburgwedel und Isernhagen.

Diese Überlegungen ließen den Widerstand in der Bevölkerung gegen die Y-Trasse neu entflammen, und zwar sowohl entlang der ursprünglichen Trassenplanung als auch entlang der befürchteten Verlängerung.

Daraufhin wurde 2011 beschlossen, auch Alternativen zur Y-Trasse und ihrer Verlängerung bis Lehrte zu untersuchen. Die DB AG hat daraufhin neue Planungskorridore betrachtet und Ende 2013 vorgestellt. Diese Planungskorridore umfassten alternative Neubaustrecken quer durch die Lüneburger Heide ebenso wie den Ausbau von Bestandstrecken.

In der Folge regte sich nun auch entlang dieser neuen Planungskorridore ebenfalls Widerstand in der betroffenen Bevölkerung.

3. Dialogforum Schiene Nord

3.1. Anlass

Um ein erneutes so genanntes „Stuttgart 21“ zu vermeiden, entschlossen sich der Bund, die Bahn und das Land Niedersachsen, der Variantenauswahl für kapazitätssteigernde Maßnahmen im norddeutschen Schienennetz ein neuartiges Beteiligungsverfahren vorzuschalten. Die ursprüngliche Zielrichtung, die Planungen den Betroffenen „zu vermitteln“, wandelte sich im Lauf der Zeit dahingehend, dass versucht werden sollte, die Betroffenen in den Planungsprozess „einzubinden“ und auf Augenhöhe zu diskutieren.

Das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr übernahm die Aufgabe, den Beteiligungsprozess im Rahmen des neu eingerichteten „Dialogforums Schiene Nord“ zu organisieren. Hierfür beauftragte das Ministerium ein externes Moderationsbüro, das die Arbeit des Dialogforums engagiert gestaltete.

3.2. Zusammensetzung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Dialogforums setzten sich aus sehr unterschiedlichen Gruppen zusammen. Beteiligt waren zahlreiche von den Planungsvarianten betroffenen Bürgerinitiativen, Vertreter von Wirtschafts-, Verkehrs- und Naturschutzver-

Anhang zur Vorlage 2015 1010:

bänden sowie kommunale Vertreter aus den insgesamt 9 betroffenen Landkreisen einschließlich der Region Hannover.

Pro Landkreis sollten drei Kommunen vertreten sein. Für die Region Hannover wurden die Gemeinde Wedemark, die Stadt Burgdorf und die Stadt Wunstorf benannt (letztere gab im Verlauf des Dialogforums ihren Sitz an die Stadt Burgwedel ab). Die Stadt Burgdorf hat sich frühzeitig mit den Städten Lehrte und Sehnde abgestimmt und aufgrund einer vermuteten (und später dann auch bestätigten) gemeinsamen Betroffenheit durch die einzelnen Planungsvarianten vereinbart, dass im Dialogforum eine gemeinsame Position vertreten werden soll.

Die Zusammensetzung des Dialogforums war dahingehend reglementiert, dass einerseits der Teilnehmerkreis nicht zu groß werden sollte und andererseits möglichst viele Bürgerinitiativen vertreten sein sollten. Die insgesamt 94 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ergeben daher kein gleichmäßiges Abbild proportional zur jeweils vertretenen Bevölkerungszahl. So war die Region Hannover (1,1 Mio Einwohner) mit einem Vertreter der Regionsverwaltung, drei kommunalen Vertretern und drei Bürgerinitiativen im Forum vertreten. Der Landkreis Uelzen dagegen (94 Tsd. Einwohner, etwas weniger als Burgdorf, Lehrte und Sehnde zusammen) war mit dem Landrat, vier kommunalen Vertretern und vier Bürgerinitiativen vertreten.

Allerdings sollte mit dem Dialogforum auch kein neues politisches und demokratisch legitimes Gremium geschaffen werden, sondern ein nach Institutionen (halbwegs) paritätisch besetztes Arbeitsforum.

3.3. Arbeitsweise

Ursprüngliche Hauptaufgabe des Dialogforums sollte die „kritische Würdigung“ der insgesamt 10 entwickelten Planungsvarianten sein. Dies bedeutete zunächst eine intensive Auseinandersetzung mit den Verkehrsprognosen für das Jahr 2030.

Das Dialogforum widerstand der Versuchung, die prognostizierte erhebliche Erhöhung der Güterverkehrsmengen und damit den Planungsanlass pauschal in Frage zu stellen. Hierfür waren drei Gründe ausschlaggebend:

- Unabhängig davon, ob die Verkehrsprognosen sich in der Realität im Einzelfall bewahrheiten werden, sind die Prognosewerte nicht völlig von der Hand zu weisen. Man sollte zumindest auf die prognostizierten Verkehrsmengen vorbereitet sein, insbesondere weil das Eisenbahnnetz schon heute völlig überlastet ist.
- Für etwaige Gegengutachten war weder die Zeit noch das Geld vorhanden. Mögliche resultierende „Gutachterschlachten“ helfen niemandem etwas.
- Sofern das politische Ziel „Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene“ weiterverfolgt würde, würde auch ohne Frachtratenzuwächse in den Seehäfen die Menge der Güterzüge weiter ansteigen.

Stattdessen sollten Kriterien entwickelt werden, mit deren Hilfe die einzelnen Planungsvarianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen besser abgeschätzt werden können, als es derzeit mithilfe der gängigen, vom BMVI angewandten Kriterien möglich ist.

Hierfür bildete das Dialogforum 4 Arbeitsgruppen: Die AG „Lärmschutz“, die AG „Naturschutz“, die AG „Verkehrswert“ und die AG „Mensch und Region“. Da von vielen Teilnehmern der Wunsch vorgetragen wurde, eine bestimmte Planungsvariante, nämlich die so genannte Alpha-Variante, weiter zu optimieren, wurde hierfür eine weitere Arbeitsgruppe gebildet. Die Stadt Burgdorf war Mitglied in der AG „Mensch und Region“.

4. Diskutierte Planungsvarianten

Folgende 10 Planungsvarianten wurden vertieft betrachtet, sie sind in Anlage 1 ausführlicher beschrieben:

<p>Y-Trasse</p> <ul style="list-style-type: none"> - NBS Lauenbrück – Visselhövede-Isernhagen - ABS Langwedel – Visselhövede - NBS Isernhagen – Lehrte 	<p>SGV-Y</p> <ul style="list-style-type: none"> - NBS Celle – Maschen 
<p>NBS Ashausen - Suderburg</p> <ul style="list-style-type: none"> - NBS Ashausen - Suderburg - ABS Suderburg – Celle (3-gleisig) - Südumfahrung Uelzen - Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf 	<p>NBS Ashausen - Unterlüß</p> <ul style="list-style-type: none"> - NBS Ashausen - Unterlüß - ABS Unterlüß – Celle (3-gleisig) - Südumfahrung Uelzen 
<p>ABS umfassend</p> <ul style="list-style-type: none"> - ABS Maschen – Uelzen (4-gleisig) - ABS Uelzen – Celle (3-gleisig) - Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf 	<p>ABS reduziert</p> <ul style="list-style-type: none"> - ABS Maschen – Uelzen (4-gleisig) - Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf 
<p>Amerikalinie</p> <ul style="list-style-type: none"> - ABS Lüneburg – Celle (3-gleisig) - ABS Langwedel Uelzen (Elektrifizierung) 	<p>OHE + Heidebahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - ABS Buchholz – Soltau - NBS Soltau – Celle 
<p>Alpha-Variante (ursprüngl. Version)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ABS Lüneburg - Uelzen (3-gleisig) - ABS Rotenburg – Verden (2-gleisig) - ABS Nienburg - Minden (2-gleisig) - ABS Langwedel Uelzen (Elektrifizierung) - Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf 	<p>VCD-Variante</p> <ul style="list-style-type: none"> - NBS Buchholz - Lüneburg - ABS / NBS Lüneburg - Wittenberge 

Erläuterung der Abkürzungen / Begriffe:

NBS = **N**eu**ba**ustrecke

ABS = **A**us**ba**ustrecke

Blockverdichtung = Reduzierung der Abstände zwischen Signalen, steigert die Kapazität auf der Strecke

OHE = **O**sthannoversche **E**isenbahn (Eisenbahnunternehmen mit eigenem Streckennetz)

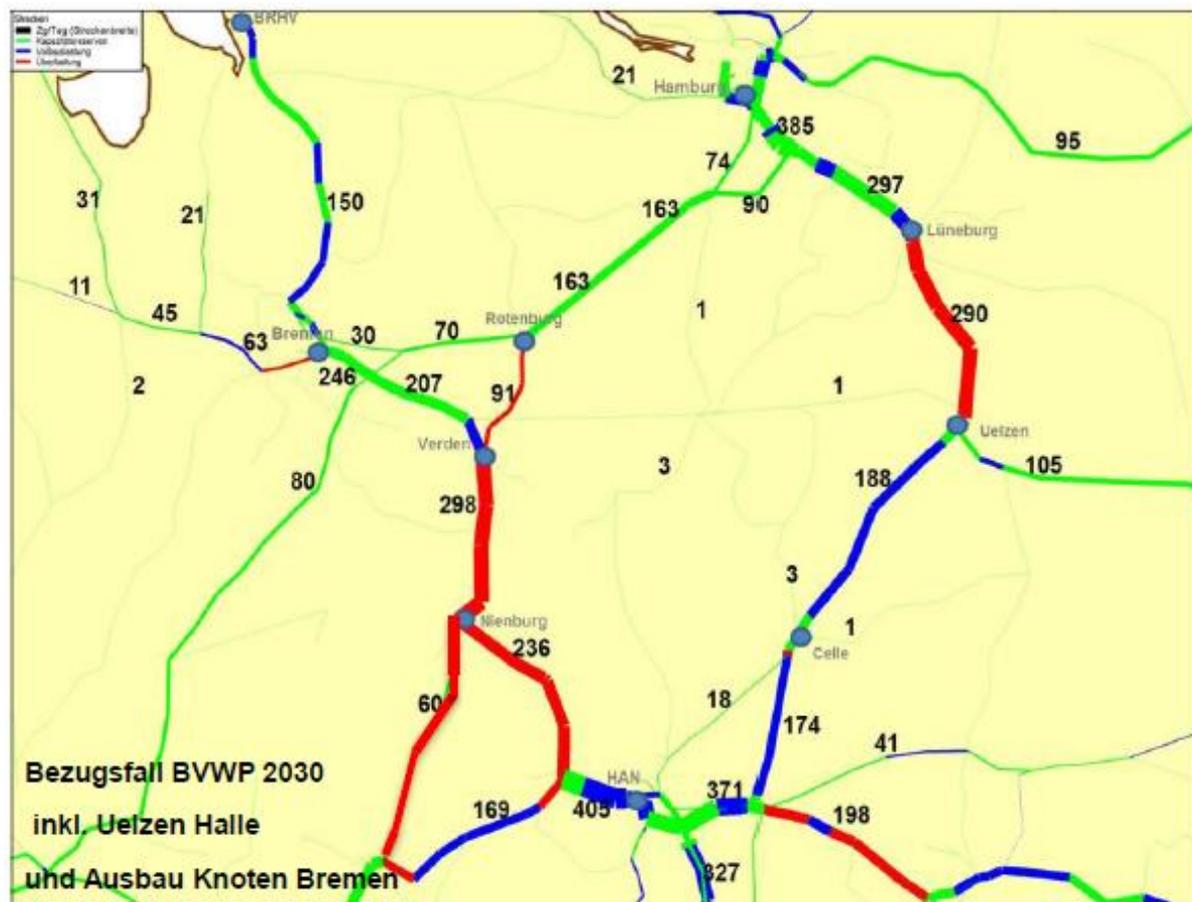
VCD = **V**erkehr**s**club **D**eutschland

SGV = **S**chienen**g**üter**v**erkehr

5. Folgen: Erhöhung der Güterzugzahlen

Als Folge (nahezu) jeder der 10 untersuchten Planungsvarianten ergibt sich eine erhebliche Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs in den drei Städten Burgdorf, Lehrte und Sehnde. Allerdings fällt bei näherer Betrachtung der Verkehrszahlen für die einzelnen Planungsvarianten auf, dass die teilweise erheblichen Verkehrssteigerungen primär auf die allgemeine Verkehrszunahme und nicht auf die jeweilige Planungsvariante zurückzuführen sind.

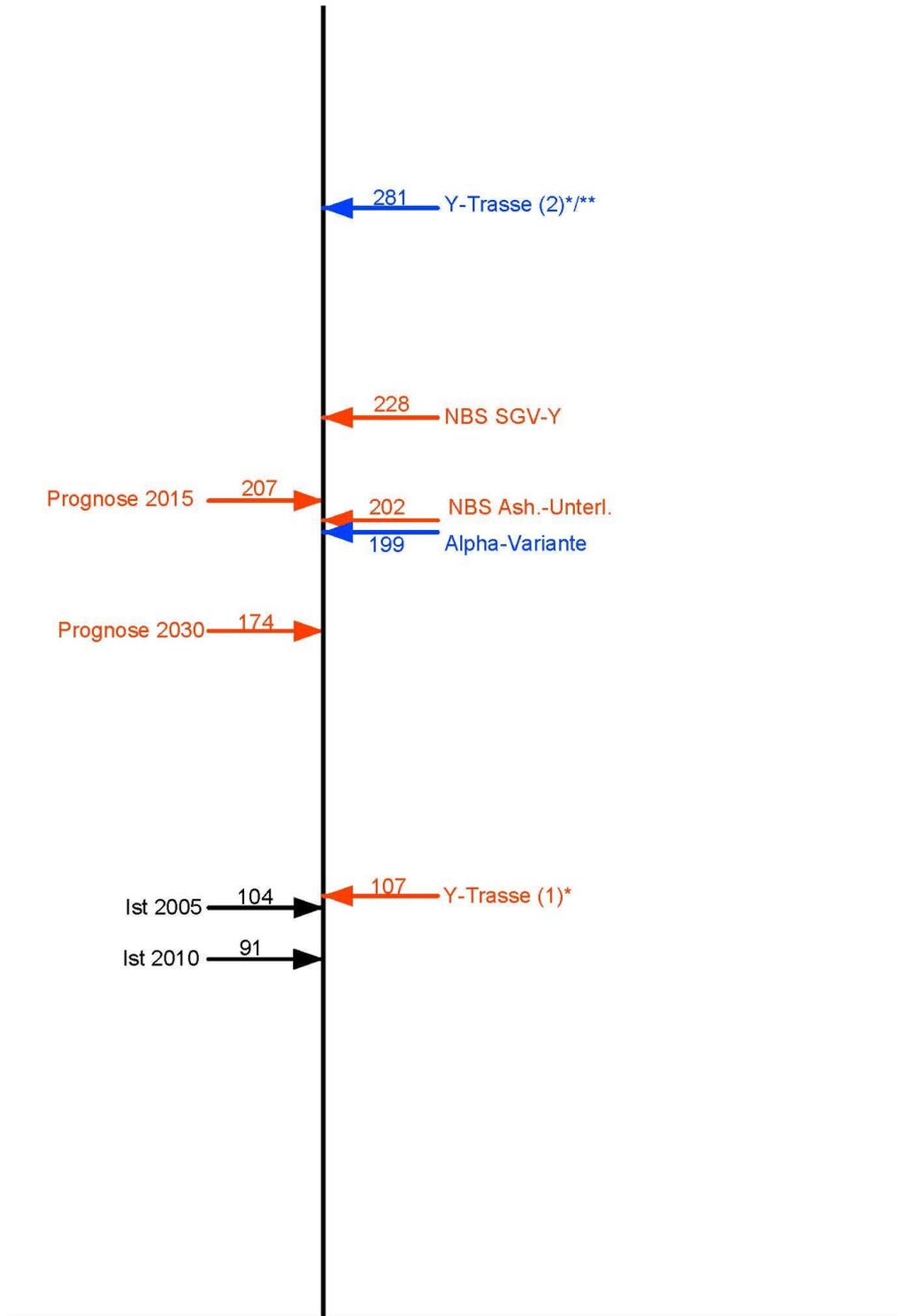
Nachfolgend ist zunächst die erwartete Situation für den Fall, dass keinerlei Baumaßnahmen im Eisenbahnnetz bis 2030 stattfinden, dargestellt (Bezugsfall 2030 bzw. Planungs-Null-Fall). Rote Farbtöne bedeuten eine Überlastung des Eisenbahnnetzes, blaue eine so genannte Vollausslastung.



Auf der nächsten Seite sind beispielhaft die Güterzugzahlen im Bestand, im Planungsnullfall und für einige ausgewählte Planungsfälle dargestellt.

Bei den insbesondere für Burgdorf und Aligse angegebenen Werten ist zu beachten, dass der Verlauf der Verlängerung der Y-Trasse von Bf Isernhagen nach Lehrte immer noch nicht auch nur ansatzweise konkretisiert worden ist. Demzufolge sind die verkehrlichen Auswirkungen für Burgdorf, Lehrte und Sehnde nur als Alternativdarstellung abschätzbar. Verlässliche Aussagen darüber, wie sich die Y-Trasse auf diese drei Städte ausgewirkt hätte, sind bis heute nicht zu treffen!

Anzahl der Güterzüge in 24 Stunden: Bestand, Prognosen und Planfälle



Darstellung für Celle Süd, Adelheidsdorf, **Ehlershausen, Otze, Burgdorf, Aligse und Lehrte Nord**

Erläuterungen:

- Die Angaben beruhen auf unterschiedlichen Quellen, teilweise Schätzwerte.
- * je nach Trassierung entweder 107 (1: im Falle einer BAB7-parallelen Führung) oder 281 Güterzüge (2: im Falle einer Neutrassierung zwischen Burgwedel und Burgdorf)
- ** nur Burgdorf und Aligse, da im Bereich Otze und Ehlershausen Neutrassierung
- rote Farbe: kein Anspruch auf Lärmschutz
- blaue Farbe: Anspruch auf Lärmschutz (bei der Alpha-Variante nur bei Einhaltung der gesetzten Bedingungen, siehe Kapitel 7)

6. Konsequenzen:

6.1 Lärm

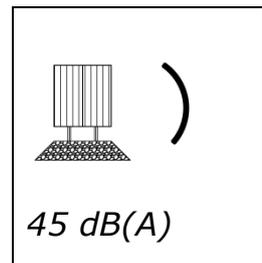
Eine Erhöhung der Güterzugzahlen lässt natürlich in der Folge eine Erhöhung der Lärmemissionen befürchten. Schon heute ist die Belastungssituation der gleisanliegenden Bevölkerung nur schwer zu ertragen. Untersuchungen des Deutschen Instituts für Luft- und Raumfahrt e.V. haben ergeben, dass auf der Bahnstrecke Celle – Lehrte bei künftig etwa 200 Güterzügen die Lärmpegel tags und nachts im Vergleich zu heute um weitere 1,6 dB(A) steigen werden.

In der Folge ist in den Städten Burgdorf, Lehrte und Sehnde mit einer weiteren Steigerung der schon heute sehr erheblichen Lärmbelastung zu rechnen, ohne dass sie nach der geltenden Rechtslage Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz hätten. Es haben nämlich lediglich diejenigen bahnanliegenden Kommunen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz, in deren Streckenabschnitt unmittelbar Baumaßnahmen stattfinden (und auch dann nur unter bestimmten Voraussetzungen). Diejenigen Kommunen, in deren Streckenabschnitt keinerlei Baumaßnahmen stattfinden (wie z.B. in Burgdorf, Lehrte und Sehnde), die aber aufgrund der andernorts durch Baumaßnahmen ermöglichten Kapazitätsausweitung eine deutliche Erhöhung der Güterzugzahlen zu verkraften haben (also lediglich mittelbar betroffen sind), haben trotz höherer Belastung keinerlei Recht auf irgendwelche zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen.

Exkurs: Aktuelle Rechtslage (am Beispiel der einzuhaltenden Nachtwerte für Verkehrslärm in allgemeinen Wohngebieten):

DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“:

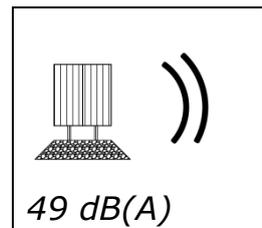
Diese DIN ist anzuwenden, wenn die Stadt einen neuen Bebauungsplan im Einflussbereich bestehender Lärmquellen aufstellt. Sämtliche Lärmquellen sind zu berücksichtigen, also Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm. Die Einhaltung der Lärmwerte liegt hierbei in der Verantwortung der Stadt, nicht in der des Verursachers des Verkehrslärms.



16. BImSchV (Lärmvorsorge):

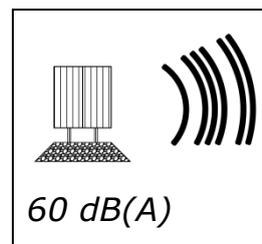
Sofern ein externer Planungsträger eine neue Straße oder einen neuen Schienenweg plant, liegt die Verantwortung für die Einhaltung der Lärmwerte bei dem Planungsträger. Allerdings muss der Planungsträger nur den Lärm seines eigenen Verkehrswegs prüfen, und es gelten lautere Grenzwerte. Überdies gilt die 16. BImSchV nur bei ganz bestimmten Voraussetzungen:

So sind Blockverdichtungen keine Baumaßnahmen, sondern betriebliche Maßnahmen und lösen keinen Anspruch auf Lärmschutz aus.



(Freiwillige) Lärmsanierung des Bundes:

Sofern ein bestehender Verkehrsweg an ein bestehendes Wohngebiet grenzt und immer mehr Verkehr auf diesem Verkehrsweg stattfindet, gelten streng genommen gar keine Grenzwerte. Der Bund hat sich aber entschlossen, „freiwillig“ an bestehenden Verkehrswegen eine Lärmsanierung durchzuführen. Allerdings sind von den Anwohnern sehr viel höhere Lärmwerte hinzunehmen. Die Prognosewerte für das Jahr 2015 (Kapitel 5) waren Grundlage für die Bemessung der in Burgdorf, Otze und Aligse bereits durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen. Mit weiteren Lärmschutzmaßnahmen kann demzufolge erst gerechnet werden, wenn die Güterzugzahlen deutlich über 200 pro Tag steigen.



6.2 Bahnübergänge

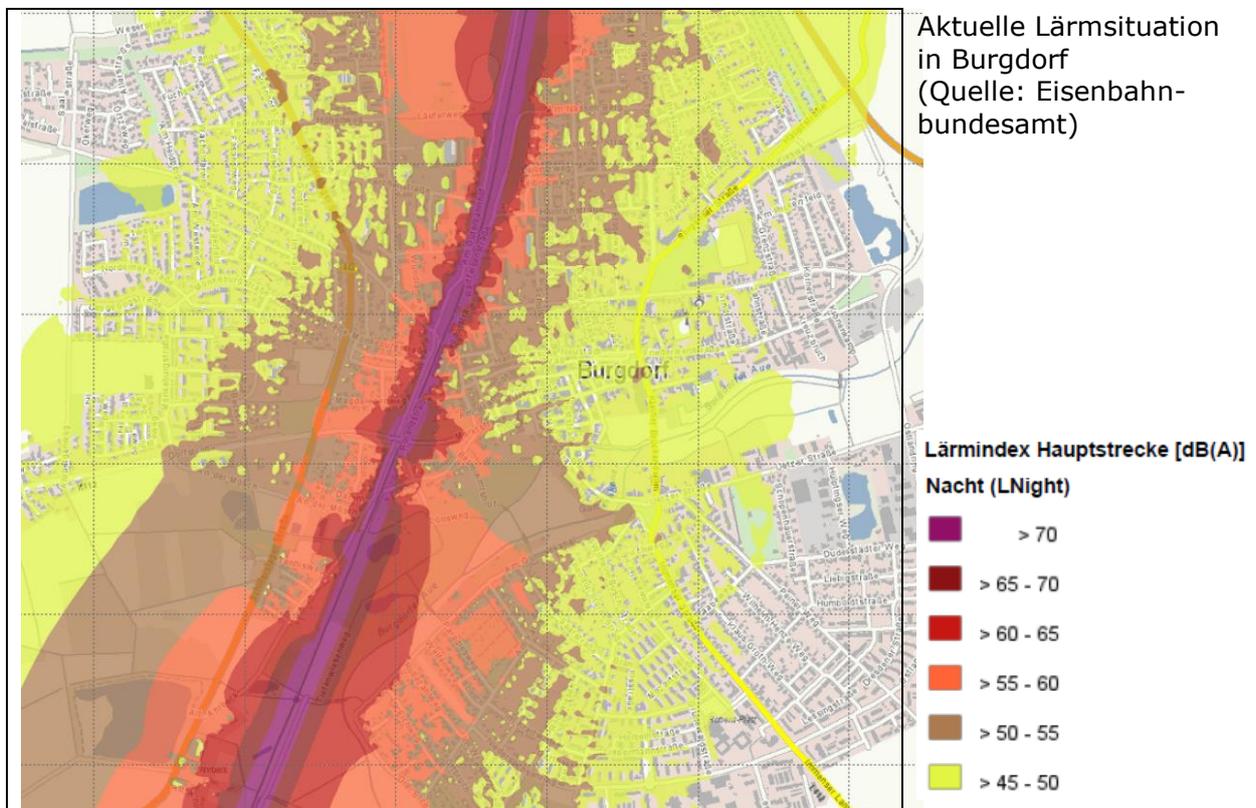
Zudem muss bei einer derartigen Verkehrsmengensteigerung davon ausgegangen werden, dass aufgrund (dann) unzumutbar langer Schrankenschließzeiten die in Burgdorf, Lehrte und Sehnde noch bestehenden ebenerdigen Bahnübergänge durch Unterführungen ersetzt werden müssten. An den hierfür entstehenden nicht unerheblichen Kosten müssten die betroffenen Städte sich nach den gesetzlichen Vorgaben in der Regel zu einem Drittel beteiligen, obwohl die Ursache für die Beseitigung der ebenerdigen Bahnübergänge (Verdoppelung der Zugzahlen) weder im Interesse von den Städten Burgdorf, Lehrte und Sehnde ist noch von ihnen verursacht wird.

6.3 Nahverkehr

Es muss befürchtet werden, dass durch eine weitere Zunahme der Güterzugbelastung die gewünschten und dringend erforderlichen Ausweitungen im Nahverkehrsangebot der Region Hannover unterbleiben müssen, weil hierfür dann keine freien Kapazitäten in unserem Eisenbahnstreckenabschnitt mehr bestehen. Mehr noch, es müssen sogar Ausdünnungen im Angebot befürchtet werden, da die Eisenbahnstrecke Lehrte – Celle eine Gütervorrangstrecke ist und die Erfordernisse des Personennahverkehrs nachrangig behandelt werden.

6.4 Siedlungsentwicklung

Es ist aufgrund der erheblichen Lärmbelastung in den Städten Burgdorf, Lehrte und Sehnde schon heute schwierig, den Spagat zwischen der Forderung nach verstärkter Innenentwicklung und Siedlungskonzentration an den Haltepunkten des schienengebundenen Nahverkehrs einerseits und andererseits der Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse sowie dem Erhalt der Lebensqualität zu bewältigen. Eine weitere Zunahme der Lärmemissionen würde die drei Städte in ihren städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten noch weiter einschränken.



7. Paradigmenwechsel

7.1 Formulierung von Bedingungen

Ursprünglich hatte es sich die kommunale Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ als Ziel gesetzt, allgemeine Bewertungskriterien zu formulieren, mit deren Hilfe es ermöglicht werden sollte, die einzelnen Trassenvarianten hinsichtlich ihrer positiven oder negativen Auswirkungen auf die betroffenen Kommunen zu bewerten.

Schnell stellte sich heraus, dass

- sich diese Kriterien auf genau dieselben Themenfelder beziehen, die im Rahmen der anderen Arbeitsgruppen bereits bearbeitet werden (Lärmschutz, Nahverkehr etc.) und dass
- eine Bewertung der Trassenalternativen hinsichtlich dieser Kriterien im Grunde genommen erst dann erfolgen kann, sobald eine hinreichend konkrete Planung (etwa auf dem Niveau von Planfeststellungsunterlagen) vorliegt, und nicht auf der im Rahmen des Dialogforums behandelten Planungsebene grundsätzlicher Trassenkorridore.

Folgerichtig modifiziert die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ ihren Arbeitsauftrag dahingehend, dass die aus kommunaler Sicht wichtigen Aspekte jedweder Planung einfach als Bedingung vorausgesetzt werden sollten – einerlei, ob es sich um Neubautrassen oder den Ausbau bestehender Trassen handelt. Diese Vorgehensweise (Formulierung kommunaler Planungsparameter bzw. Planungsvorgaben) ermöglichte es, dass sowohl von Bestandsausbau als auch von Neubaumaßnahmen betroffene Kommunen konstruktiv an der Erarbeitung der Bedingungen (in Form einer unabdingbaren Voraussetzung für Planungsüberlegungen seitens Bund und Bahn) mitarbeiten konnten, so auch die Stadt Burgdorf.

Im Ergebnis wurden folgende 9 Bedingungen formuliert, die sich nicht nur auf Kommunen beziehen, in deren Gebiet Baumaßnahmen stattfinden, sondern auch auf solche, die „lediglich“ durch Baumaßnahmen andernorts ermöglichte Mehrverkehre zu verkraften haben (siehe Kapitel 2 und 7 in Anlage 2):

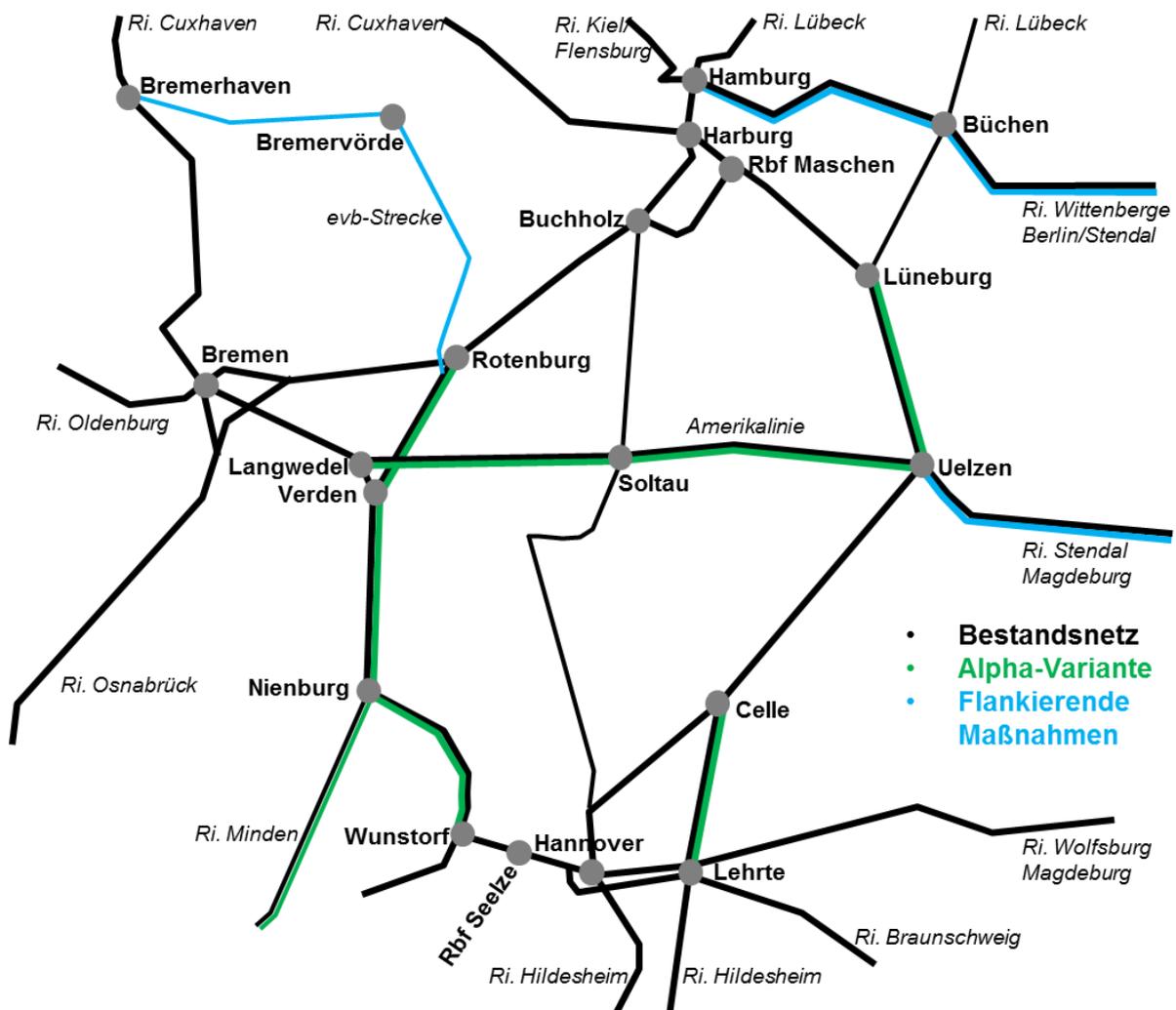
1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere **Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge)** für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen
2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung 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**

Nur bei Einhaltung dieser Bedingungen sind aus kommunaler Sicht Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Eisenbahngüterverkehr zu verkraften.

7.2 Entwicklung einer Vorzugsvariante

Parallel dazu wurde innerhalb der AG „Alpha-Variante“ die Alpha-Variante hinsichtlich ihres Verkehrswertes bzw. hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Faktors optimiert. Folgendes sind die Bestandteile der optimierten Alphavariante, der so genannten „Alpha-Variante“ Planfall E:

- 2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden
- 1-gleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung der „Amerikalinie“ im Abschnitt Langwedel - Uelzen mit neun Begegnungsstellen und Vmax 80km/h für SGV (gemäß Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der DBAG)
- Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf (neue Überholgleise, Wendegleis Nienburg)
- Blockverdichtung Verden - Nienburg
- Blockverdichtung Celle - Lehrte
- geringfügiger Ausbau Nienburg - Minden
- 3-gleisiger Ausbau Lüneburg - Uelzen
- Ausbau Uelzen-Halle (teilweise bereits in Bau).



7.3 Formulierung des Abschlusspapiers

Gegen Ende des Dialogforums war es Ziel der meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmer, auf ein möglichst konstruktives und überwiegend zustimmungsfähiges Endergebnis hinzuarbeiten, um die Erfolgsaussichten insbesondere der sehr ambitioniert formulierten 9 Bedingungen zu erhöhen.

Hierzu war es erforderlich, die 9 Bedingungen mit einer (einzigen) Variante zu verknüpfen. Denn ein Konsens allein über die Bedingungen hätte nur eine sehr schwache Wirkung gehabt, wenn nicht gleichzeitig Aussagen zu den Trassenvarianten getroffen würden (dies war ja der eigentliche Auftrag des Dialogforums). Umgekehrt wäre eine einzige Variante niemals auf breiter Basis zustimmungsfähig gewesen, weil es (egal bei welcher Variante) zu viele negativ betroffene Kommunen gegeben hätte, die ohne die Verknüpfung mit den Bedingungen beispielsweise allein bei der Anwendung geltenden Rechts keinerlei Anspruch auf irgendwelche Lärmschutzmaßnahmen gehabt hätten.

Aus diesem Grund wurde entschieden, beides (Bedingungen und eine bestimmte Variante) in einem gemeinsamen Abschlussdokument miteinander untrennbar zu verknüpfen. Die Wahl der Vorzugsvariante fiel dabei auf die Alpha-Variante Planfall E, weil diese die einzige Variante ist, die die erheblichen Verkehrssteigerungen im Güterverkehr auf möglichst viele Strecken verteilt, und nicht – wie bei allen anderen Varianten – gebündelt auf die Kommunen (auch) in der Region Hannover zulaufen lässt. Die Alpha-Variante Planfall E ist in den Augen einiger Teilnehmer des Dialogforums sogar die einzige „ballungsraumfreundliche“ Planungsvariante.

Hintergrund für die gemeinsame Erarbeitung eines Abschlussdokuments mit einer klaren Präferenz für eine einzige Planungsvariante war auch das Ziel zu zeigen, dass ein ambitionierter und neuartiger Beteiligungsprozess wie das Dialogforum mit so vielen unterschiedlichen potentiell Betroffenen durchaus zu einem konstruktiven Ergebnis führen kann, dass also eine frühzeitige Einbeziehung aller Betroffenen auf Augenhöhe sehr wohl ein umsetzbares Ergebnis bringt.

Vor dem Hintergrund also, dass die Alpha-Variante

1. sich im Ergebnis (Güterzugzahlen) für Burgdorf, Lehrte und Sehnde ähnlich gut oder schlecht im Vergleich zu anderen Planungsvarianten darstellt,
2. als einzige auch Laufwege für zusätzliche Güterzüge außerhalb der Region Hannover vorsieht (ein Prinzip, das sich möglicherweise künftig ausweiten ließe),
3. bei Einhaltung der formulierten Bedingungen negative Auswirkungen ausschließt und dass
4. die Einhaltung der sehr ambitioniert formulierten Bedingungen nur dann aussichtsreich erscheint, wenn eine überwältigende Mehrheit zu dem Abschlussdokument zustande kommt,

hat sich die Stadt Burgdorf dazu entschlossen, unter Gremienvorbehalt und unter der Voraussetzung der Einhaltung der 9 Bedingungen der Alpha-Variante vorläufig zuzustimmen, um zu einem eindeutigen Votum beizutragen und so den 9 formulierten Bedingungen ein hohes (politisches) Gewicht zu geben.

In der abschließenden Sitzung des Dialogforums Schiene Nord am 05.11.2015 sprachen sich dann 90% der Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Alpha-Variante E aus (unter der Voraussetzung der Einhaltung der 9 Bedingungen) bzw. äußerten eine neutrale Haltung. Bis heute haben 65 Teilnehmerinnen und Teilnehmer das Abschlussdokument unterschrieben oder sind der Erklärung nachträglich beigetreten.

8. Resultierende Fragestellungen / Mögliche Bewertung

Insbesondere denjenigen Kommunen, die durch die Alpha-Variante spürbare Mehrverkehre gegenüber heute zu verkraften haben, ist die Zustimmung zum gemeinsamen Abschlussdokument sehr schwer gefallen. Gleichwohl haben etliche betroffene Bürgermeisterinnen und Bürgermeister ein positives Votum abgegeben, weil sie insbesondere durch die Verknüpfung der Planungsvariante mit den 9 Bedingungen in der Summe keine Nachteile für ihr Gemeindegebiet sehen.

Natürlich gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Garantie dafür, dass die 9 Bedingungen auch erfüllt werden. Insofern bedeutet ein positives Votum auch einen gewissen Vertrauensvorschuss gegenüber den Planungsträgern bei Bund und Bahn.

Es stellt sich nun die Frage, ob sich auch die Städte Burgdorf, Lehrte und Sehnde diesem Votum anschließen können. Denn die Planungsvariante Alpha E führt auf der Strecke Celle – Lehrte zu so genannten Blockverdichtungen, also zu einem weiteren Ausbau der Kapazitäten für den Eisenbahnverkehr.

Auf der anderen Seite bedeutet ein positives Votum keine bedingungslose Zustimmung zu der erwarteten Mehrbelastung, sondern im Gegenteil ist die Zustimmung untrennbar mit den 9 formulierten Bedingungen verbunden.

Für die abschließende politische Entscheidung über einen nachträglichen Beitritt der Städte Burgdorf, Lehrte und Sehnde zum Abschlussdokument (Verknüpfung der 9 Bedingungen mit der Alpha-Variante E) sind daher zwei grundsätzlich unterschiedliche Betrachtungsweisen denkbar:

- Grundsätzliche Ablehnung jedweder zusätzlichen Verkehrsbelastung und damit Ablehnung des Abschlussdokuments:

Grundgedanke dieser Sichtweise ist die Feststellung, dass die Verkehrsbelastung bereits heute (zu) hoch ist, und dass jede weitere Erhöhung (und damit auch jede Planungsvariante, die zu einer solchen Erhöhung führt) abzulehnen ist.

Allerdings schützt eine solche Ablehnung nicht davor, dass der Eisenbahngüterverkehr dann auch tatsächlich nicht weiter ansteigt. Die Kapazitäten auf dem Abschnitt Celle – Lehrte sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft, wie die Darstellung der Prognosefälle in Kapitel 5 zeigt. Auch die mit der Alpha-Variante E verbundene Blockverdichtung könnte von der Bahn jederzeit bei entsprechendem Bedarf durchgeführt werden, ohne die betroffenen Kommunen zu informieren geschweige denn sie um Erlaubnis zu bitten. Als betriebliche Maßnahme lösen Blockverdichtungen auch keinen Anspruch auf Lärmschutz aus, auch wenn mit ihnen das Ziel einer erheblichen Steigerung der Kapazitäten und damit des Verkehrsaufkommens auf der Schiene verbunden ist.

- Akzeptieren der neuen Belastung, aber nur unter Bedingungen:

Grundgedanke dieser Sichtweise ist die Feststellung, dass die Güterverkehrszahlen ohnehin in den nächsten Jahren ansteigen werden, selbst im Planungs-Null-Fall (also auch ohne Umsetzung irgendeiner der vorgestellten Planungsvarianten), und dass nach geltender Rechtslage in diesem Fall nur neue Belastungen auf die bahnanliegenden Kommunen zukommen (Lärm, Beteiligung an Kosten für die Beseitigung höhen gleicher Bahnübergänge etc.), ohne dass irgendein Nutzen ersichtlich wäre.

Die (nachträgliche) Zustimmung zu dem Abschlussdokument dagegen würde mit dazu beitragen, dass die 9 Bedingungen ein entsprechendes politisches Gewicht bekommen, insbesondere dann wenn die Zustimmung aus den betroffenen Kommunen kommt.

9. Ausblick

Ein Beitritt der Stadt Burgdorf zum Abschlussdokument wird nur erfolgen, wenn auch die Räte der Städte Lehrte und Sehnde zustimmen.

Derzeit wird der in Bedingung Nr. 9 geforderte Projektbeirat eingerichtet. Über den aktuellen Sachstand und die voraussichtliche Besetzung kann in den politischen Gremiensitzungen berichtet werden.

Die Bahn plant, für jeden der durch die Alpha-Variante betroffenen Streckenabschnitte ein neues eigenes Dialogverfahren durchzuführen. In diesen abschnittsbezogenen Dialogforen werden dann alle im jeweils betroffenen Streckenabschnitt betroffenen Bürgermeister und Bürgerinitiativen vertreten sein.

Links:

Internetseite des Dialogforums Schiene Nord: <http://www.dialogforum-schiene-nord.de>

Anlagen:

Anlage 1: BVU: Lösungsvorschläge für den Schienenverkehr im Untersuchungsraum Hamburg/Bremen – Hannover

- verkehrliche Wirkungen und Ersteinschätzung

Vortrag vom 22.05.2015

Anlage 2: Dialogforum Schiene Nord: Kapazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur im Raum Bremen – Hamburg – Hannover: Abschlussdokument zum Dialogverfahren