

Bahnprojekt Hamburg – Bremen/Hannover:

Entwurf für ein Positionspapier der Stadt Burgdorf mit Kernforderungen

Stand: 22.11.2022

Im Anhang zu diesem Papier ab Seite 8 ist das im Dialogforum Schiene Nord 2015 mehrheitlich beschlossenen Abschlussdokument auszugsweise im Hinblick auf die formulierten Bedingungen wiedergegeben.

1. Grundsätzliche Position der Stadt Burgdorf

Die Stadt Burgdorf erkennt an, dass nicht zuletzt aufgrund der Herausforderungen des Klimawandels und der angestrebten Verkehrswende Kapazitätsausweitungen im Bereich des Schienenverkehrs erforderlich sind. Sie ist insofern auch bereit, in einem gewissen Umfang auch entsprechende Lasten zu tragen.

Die sich daraus ergebenden negativen Konsequenzen dürfen aber nicht einseitig einzelnen Kommunen aufgebürdet werden, sondern resultierende Belastungen müssen minimiert und ausgeglichen werden: **Wenn es gesellschaftliches Ziel ist, mehr Schienenverkehr zu ermöglichen, ist es gleichzeitig gesellschaftliche Verpflichtung, einen Ausgleich für die resultierenden Belastungen zu schaffen.**

Aus diesem Grund hat sich Stadt Burgdorf konstruktiv am Dialogforum Schiene Nord 2015 beteiligt und sich insbesondere in die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ bei der Formulierung entsprechender Planungsparameter (Bedingungen) aktiv eingebracht.

Die vom Dialogforum mehrheitlich unterstützte Alpha-E-Variante ist untrennbar an diese Bedingungen geknüpft und verspricht insofern auch verbesserten Lärmschutz für solche Kommunen, in denen selbst keine Baumaßnahmen zur Kapazitätsausweitung geplant sind, die aber aufgrund von Baumaßnahmen andernorts Mehrverkehre zu verkraften haben (Bedingung Nr. 1.2 des Dialogforums, siehe Anhang).

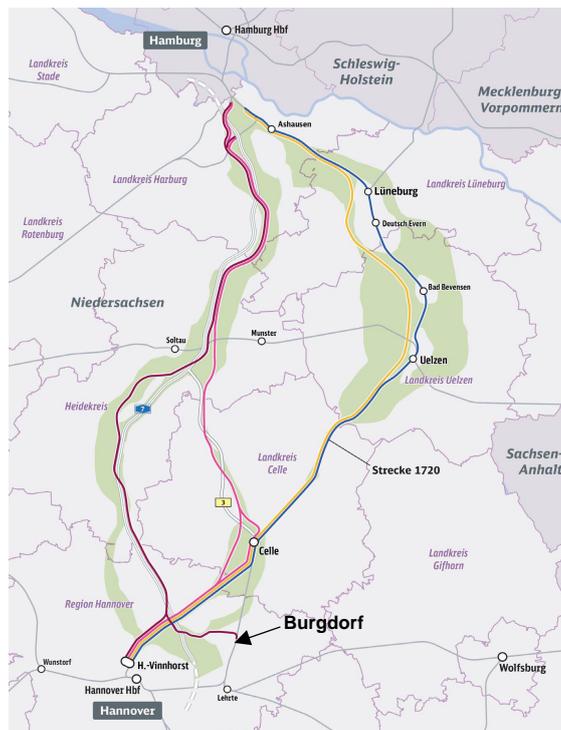
Dies trifft u.a. auch auf die Städte Burgdorf und Lehrte sowie ggf. Sehnde zu.

In der Folge konnte die Stadt Burgdorf Anfang 2016 gemeinsam mit den Städten Lehrte und Sehnde nach einer breiten öffentlichen Diskussion dem Ergebnis des Dialogforums per Ratsbeschluss ohne Gegenstimmen beitreten (vgl. hierzu Ratsvorlage 2015 1010 bzw. 1010/1).

Diesem Ergebnis des Dialogforums fühlen wir uns nach wie vor verpflichtet.

Nach derzeitigem Kenntnisstand prüft DB Netz folgende Trassenalternativen:

- NBS parallel zu A7 bis Isernhagen, zusätzlich Abzweig von Burgwedel bis Burgdorf (**lila Alternative**)
- NBS parallel zu A7 bis Bispingen / Soltau, danach NBS parallel zur B3 bis Celle (**pinke Alternative**)
- ABS bzw. ABS mit Ortsumfahrungen zwischen Ashausen und Celle (**blaue** bzw. **gelbe Alternative**)



2. Allgemeine Forderungen der Stadt Burgdorf

Eine Aufweichung des Ergebnisses des Dialogforums, wie sie sich derzeit darstellt, lehnen wir ab.

Insbesondere hinterfragen wir, ob ein erfolgreicher Deutschlandtakt neue Hochgeschwindigkeitstrassen zwingend erfordert. Außerdem hinterfragen wir das offenbar ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Ausbau des Bestands von deutlich unter 1,0.

Wir wären aber bereit, uns auch mit anderen Trassenalternativen zumindest auseinander zu setzen, sofern solche Alternativbetrachtungen nachgewiesenermaßen erforderlich sind und die Belange der betroffenen Kommunen ernst genommen werden.

Leider liegen noch keine offiziellen konkreten Pläne vor. *{falls zum Zeitpunkt der Gremiensitzungen entsprechend Pläne vorliegen alternativ: Leider liegen erst seit kurzer Zeit offizielle konkrete Pläne vor.}* Insofern konnte bislang keine intensive öffentliche Diskussion über diese Pläne erfolgen. Dies ist vor dem Hintergrund der vorgesehenen knappen Zeitabläufe inakzeptabel. Überdies fehlen Verkehrsprognosen, die einen Aufschluss über eine verkehrliche Zusatzbelastung geben könnten.

Wir fordern daher:

- Unverzügliche Veröffentlichung konkreter Trassenpläne *{entfällt ggf. }*
- Parlamentarische Befassung des Bundestages frühestens im Spätherbst 2023
- Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen (Zugzahlen, resultierende Lärmbelastung etc.) unter Einbeziehung sämtlicher anderer in der Region Hannover geplanten Maßnahmen im Schienennetz (Bahnknoten Hannover und Lehrte, Deutschlandtakt -> z.B. im Rahmen dieser Projekte geplante neue Gleise in Lehrte, geplante neue höhenfreie Verbindungskurve in Lehrte).

Vorbehaltlich neuer Erkenntnisse und vorbehaltlich einer möglicherweise resultierenden grundsätzlichen Ablehnung einzelner Trassenalternativen bezieht die Stadt Burgdorf vorab Position und stellt fest:

Die Stadt Burgdorf ist von allen vier Trassenalternativen betroffen.



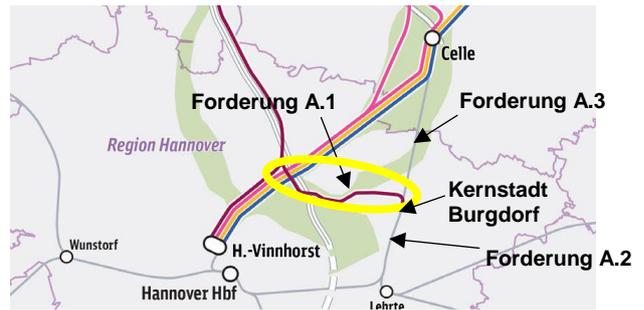
Jede einzelne Trassenalternative birgt das Risiko einer erheblichen Steigerung der Güterverkehre in Burgdorf – ohne gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz.

Die Stadt Burgdorf stellt daher zu allen vier Trassenalternativen Kernforderungen, um die resultierenden Belastungen zu minimieren bzw. auszugleichen.

3. Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Die Kernforderungen beziehen sich unmittelbar auf die im Dialogforum formulierten Bedingungen bzw. lassen sich daraus ableiten.

Vorbehaltlich der weiteren politischen Diskussion und vorbehaltlich einer grundsätzlichen Ablehnung einzelner Trassenalternativen werden dies sein:



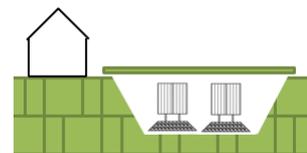
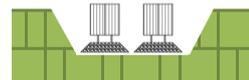
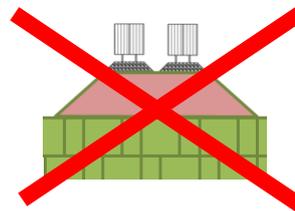
A. Kernforderungen für NBS parallel zu A7 bis Isernhagen, Abzweig von Burgwedel bis Burgdorf (lila Alternative):

A.1 Für den Neubauabschnitt:

- keine Dammlage der NBS, sondern Troglage.
- In Siedlungsnähe Troglage mit Deckel

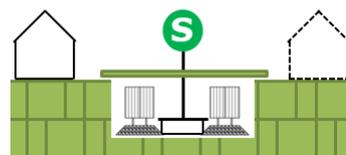
Sofern eine Troglage aus unüberwindbaren Gründen nicht möglich ist (z.B. Grundwasser), führt dies nicht dazu, dass wir von dieser Kernforderung abweichen, sondern es führt dazu, dass eine andere Lage der Trasse gesucht werden muss, in der eine Troglage verwirklicht werden kann.

Diese Kernforderung entspricht Bedingung Nr. 8 des DSN i.V.m Nr. 1.



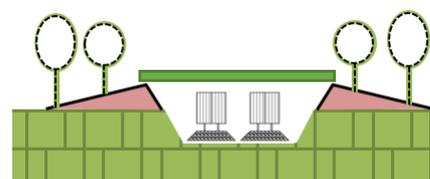
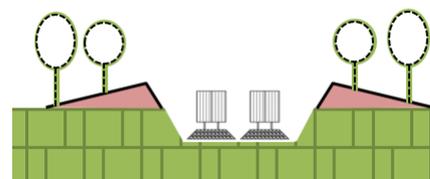
- Qualifizierung der NBS für S-Bahn-Verkehre.
- Hinwirken beim Träger des SPNV, dass eine S-Bahn-Nutzung absehbar erfolgt (Vorprüfung der Nachfrage, sinnvolles Fahrplankonzept, mind. 1/2-h-Takt)
- Ermöglichung zusätzlicher Siedlungsentwicklung

Diese Kernforderung entspricht Bedingung Nr. 3 (sowie 4 bis 6) des DSN

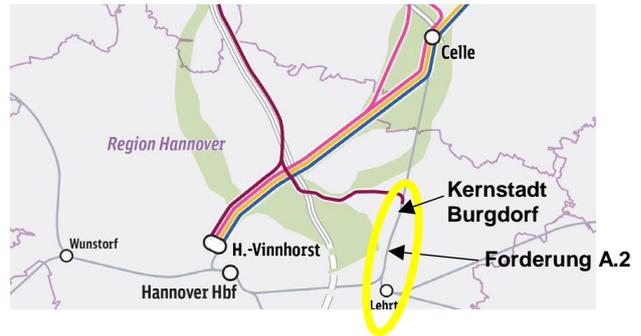
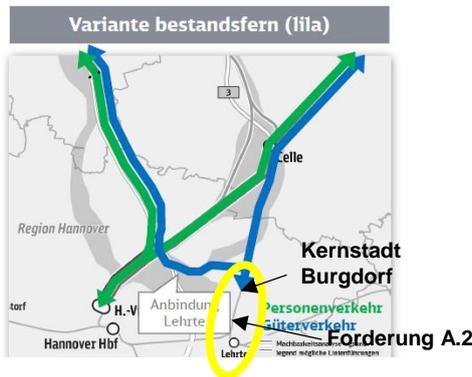


- Übergesetzlicher Lärmschutz (siehe entsprechende Bedingung Nr. 1 des DSN; eine Troglage dürfte diese Kernforderung erfüllen).
- Landschaftliche Einbindung, Erhalt von Wegebeziehungen

Diese Kernforderung entspricht Bedingung Nr. 4, 7 und 8 des DSN



A.2 Ab Einfädelung NBS in Bestandstrecke 1720 nördlich von Burgdorf Richtung Lehrte, dies ist der Bereich, in dem die Güterverkehre gebündelt verlaufen:



Maximalforderung:

- Umbau der Bestandstrecke in Troglage
- Überdeckung des Trogs in den verdichteten Bereichen der Stadt

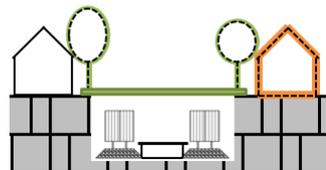
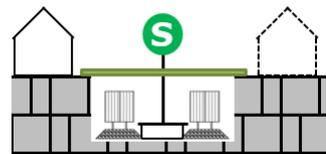
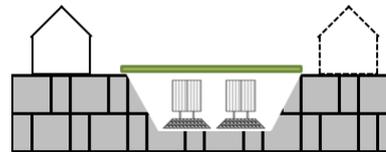
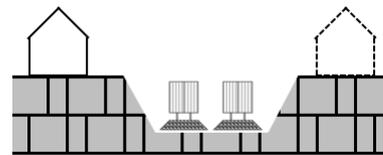
Diese Kernforderung dürfte die Bedingung Nr. 1 des DSN (übergesetzlicher Lärmschutz) erfüllen und entspricht zusätzlich Bedingung 4, 5, 7 und 8 des DSN

- Zusätzlicher S-Bahn-Verkehr

Diese Kernforderung entspricht Bedingung Nr. 3 des DSN

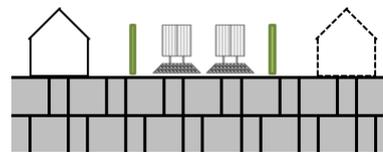
- Mitwirken an einer qualitätsvollen Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU

Diese Kernforderung entspricht der modifizierten Bedingung Nr. 6 des DSN



Minimalforderung (nicht ausreichend):

- aktiver Lärmschutz nach Maßgabe der Grenzwerte des Lärmsanierungsprogramms des Bundes



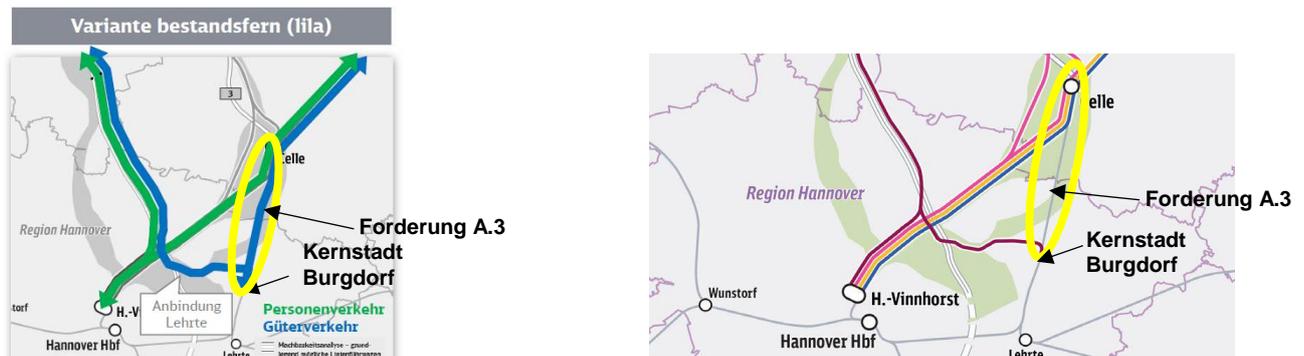
Das überarbeitete Lärmsanierungsprogramm des Bundes stellt einen grundsätzlichen Bedarf von 3,8 km Lärmschutzwand in der Kernstadt Burgdorfs fest. Allerdings ist die Priorisierung dieses Abschnitts zu niedrig, als dass in absehbarer Zeit eine Realisierung im Rahmen dieses Programms erfolgt. Zu beachten ist, dass die Priorisierung auf (dann) veralteten Zugzahlen basiert.

Eine solche Minimalforderung bliebe deutlich hinter den formulierten Bedingungen des DSN zurück!

Hinweise:

- Zwischen Maximal- und Minimalforderung besteht insbesondere in Bezug auf die Bedingungen zum Lärmschutz eine erhebliche Differenz. Geeignete Abstufungen hinsichtlich der Schutzwirkung ergeben sich aus den einzelnen Bedingungen Nr. 1.1 bis 1.9 des DSN (siehe Anhang)**
- Sofern mit der Stadt Lehrte gemeinsame Kernforderungen gestellt werden sollen, sind folgende weitere (Maximalforderungen) denkbar (nicht abschließend):**
 - Umbau der Bestandstrecke in Aligse in Troglage / in Troglage mit Deckel
Diese Kernforderung dürfte die Bedingung Nr. 1 des DSN erfüllen und entspricht zusätzlich Bedingung 4, 5, 7 und 8 des DSN
 - Beseitigung des BÜ Aligse und höhenungleicher Ersatz
Diese Kernforderung lehnt sich an Bedingung Nr. 7 des DSN an

A.3 Nördlich Einfädung NBS in Bestandsstrecke 1720 von Burgdorf Nord bis Celle (Bestandsstrecke Otze und Ehlershausen):



In diesem Abschnitt verlaufen zwar „nur“ die Güterverkehre der Bestandsstrecke über Lüneburg, Uelzen und Celle bis Lehrte. Durch den (weitgehenden) Entfall des schnellen Fernverkehrs auf diesem Abschnitt ergeben sich aber deutliche Kapazitätswachse für den Güterverkehr. Demzufolge ist es gerechtfertigt, auch für diesen Abschnitt Kernforderungen zu stellen. Allerdings sind diese abgeschwächt gegenüber den Forderungen unter A.2 und nachfolgend unter B., weil die Bündelung der Güterverkehre erst ab Burgdorf erfolgt:

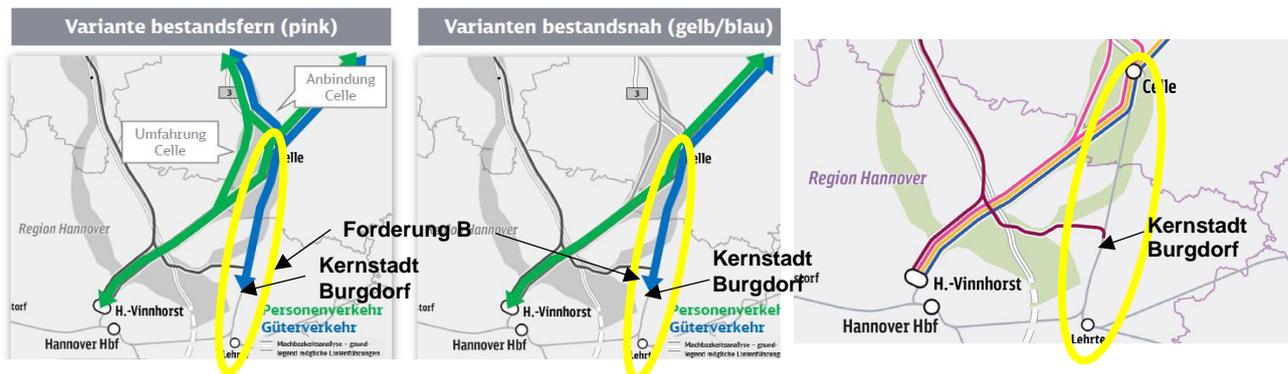
Maximalforderung:

- aktiver Lärmschutz nach Maßgabe der Bedingung Nr. 1.2 des DSN (*siehe Anhang Seite 9*)
- Zusätzlicher S-Bahn-Verkehr; *entspricht Bedingung Nr. 3 des DSN*
- Ersatz der ebenerdigen Bahnübergänge Otze und Ehlershausen durch Über-/Unterführung; *lehnt sich an Bedingung Nr. 7 des DSN an*
- Mitwirken an einer qualitätsvollen Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU, *entspricht der modifizierten Bedingung Nr. 6 des DSN*

Minimalforderung:

- aktiver Lärmschutz nach Maßgabe der Grenzwerte des Lärmsanierungsprogramms des Bundes (Erklärung s.o. bei A.2; entspricht 4,3 km Lärmschutzwand).

B. Kernforderungen für die anderen Alternativen (Alternativen pink/blau/gelb), ab Celle bis Lehrte, einschließlich der Kernstädte:



Sämtliche durch die Kapazitätsausweitungen andernorts ermöglichten zusätzlichen Güterverkehre verlaufen in diesen drei Trassenalternativen ab Celle gebündelt über Burgdorf nach Lehrte. Demzufolge ist es gerechtfertigt, entsprechende Kernforderungen zu stellen:

- Übergesetzlicher Lärmschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums entlang der gesamten Strecke Celle - Lehrte.
Die konkreten Forderungen ergeben sich anhand von noch zu erstellenden Zugverkehrsprognosen (siehe Abschnitt 2 dieses Papiers).
Je nach Verkehrsbelastung kann sich eine Kernforderung analog zu A.2 oder A.3 ergeben.
Ggf. ist in einzelnen Abschnitten ein aktiver Lärmschutz nach Maßgabe der Grenzwerte des Lärmsanierungsprogramms des Bundes ausreichend.

Diese Kernforderung entspricht Bedingung Nr. 1 des DSN

- Qualifizierung der Strecke für verbesserten S-Bahn-Verkehr (Verdichtung des Taktes, ggf. zusätzliche Halte)

Diese Kernforderung entspricht Bedingung Nr. 3 des DSN

- Beseitigung der bestehenden höhengleichen Bahnübergänge in Ehlershausen und Otze und Ersatz durch höhenungleiche (*Ausnahme ggf. die drei BÜ in Röddensen und Ahrbeck, diese drei können ggf. auch in der jetzigen Form erhalten bleiben*)

Diese Kernforderung lehnt sich an Bedingung Nr. 7 des DSN an

- Mitwirken an einer qualitätsvollen Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU

Diese Kernforderung entspricht der modifizierten Bedingung Nr. 6 des DSN

Änderungen, Ergänzungen oder Ausweitungen dieser Kernforderungen können sich ergeben, sobald eine intensive öffentliche Diskussion der konkreten Pläne erfolgen konnte. Sie können sich auch ergeben aufgrund von noch zu veröffentlichen Verkehrsprognosen und darauf beruhenden schalltechnischen Untersuchungen.

Anhang:

Auszug aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord 2015:

Nachfolgend ist das Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord (DSN) 2015 auszugsweise im Hinblick auf die formulierten Bedingungen wiedergegeben.

In Kapitel 2 des Abschlussdokuments sind die Bedingungen kurzgefasst, in Kapitel 7.2 sehr ausführlich beschrieben.

Das vollständige Dokument findet sich unter:

<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/ergebnis>

Eine redaktionell überarbeitete Fassung findet sich unter:

<https://beirat-alpha.de/wp-content/uploads/2019/02/Broschuere-Beirat-Alpha-E.pdf>

Wenn nachfolgend der Begriff „Region“ verwendet wird, ist damit nicht die Region Hannover gemeint, sondern im weitesten Sinn die Region im Städtedreieck Hamburg – Bremen – Hannover.

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; *red. Anmerkung: fehlt in diesem Auszug*)

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

Ausführliche Beschreibung der Bedingungen:

7.2 Bedingungen der Region im Detail

Die Bedingungen des Forums sind Forderungen, die von jeglicher Trassenumsetzung zu erfüllen sind. Sie gelten übergreifend für alle Trassenvarianten.

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

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

1.1. Aktiver Lärmschutz

Lärmschutz ist mit allen verfügbaren technischen Mitteln herzustellen.

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

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

Forderung: Dies muss auch für Trassenbereiche gelten, für die keine baulichen Eingriffe vorgesehen sind, die aber auf Grund von Baumaßnahmen an anderen Trassenbereichen mit deutlichen Verkehrszunahmen zu rechnen haben. Unter „deutlich“ wird hier verstanden, dass bei Beurteilungspegeln unter 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um 1 dB(A) oder bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (aufgrund der zunehmenden Gesundheitsgefährdung) eine Erhöhung um mindestens 0,1 dB (A) prognostiziert wird.

Hinweis: Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) forderte bereits am 31. August 1999 eine Fortentwicklung vorhandener Ansätze zu einem anspruchsvollen Langzeitprogramm für den Schutz gegen Lärm. Das Umwelthandlungsziel von 65 dB(A) bei Tag kann nur ein Nahziel für den vorbeugenden Gesundheitsschutz und für den Schutz gegen erhebliche Belästigungen darstellen. Es muss durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als Vorsorgezielwert – ergänzt werden. Für die Nachtzeit ist kurzfristig ein Wert von 55 dB(A), mittelfristig ein Wert von 52 dB(A) und langfristig ein Vorsorgezielwert von 45 dB(A) anzustreben. In besonders schutzbedürftigen Gebieten, wie etwa im Umfeld von Krankenhäusern und Sanatorien und gegebenenfalls auch in reinen Wohngebieten, sollte ein Vorsorgezielwert von 35 bis 40 dB(A) angestrebt werden. Dies entspricht im Wesentlichen den Regelungen der DIN 18005 und der TA Lärm!

Dem schließen wir uns durch diese Forderung an!

1.3. Begrenzung der Maximalpegel in Schlafräumen

Es ist zu gewährleisten, dass in Schlafräumen bei teilgeöffnetem Fenster Maximalpegel aus Bahnlärm von mehr als 45 dB(A) nachts gemäß Empfehlung von Umweltbundesamt und WHO vermieden werden.

1.4. Schutz von Erholungsbereichen und „Ruhigen Gebieten“

Für Erholungsgebiete sowie formal ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ in Lärmaktionsplänen nach der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie ist sicherzustellen, dass für diese keine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den Bahnverkehr eintritt.

1.5. Gesamtlärmbetrachtung

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

1.6. Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik

Die Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik muss für in- und ausländische Waggons bis 2020 sichergestellt werden. Ziel darüber hinaus ist die Umsetzung des zum Zeitpunkt der Ausführung aktuellen Stands der Lärminderungstechnik. Dies gilt auch für den Erschütterungsschutz.

1.7. Spitzenpegel

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

1.8. Information des Projektbeirats

Alle Lärmauswirkungen (vorher/nachher) der Trassenvariante müssen ermittelt und an den Projektbeirat (siehe Ziffer 9) beurteilungsfähig übermittelt werden.

1.9. Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog

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

2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik haben Vorrang

Bund und Land richten ihre Infrastrukturpolitik so aus, dass ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem entsteht. Ein umfassendes Konzept für den Gütertransport und für einen verbesserten Nahverkehr ist Bestandteil aller zukünftigen Bundesverkehrswegepläne. Es ist sicherzustellen, dass die Güter aus allen norddeutschen Seehäfen möglichst effizient über die entsprechenden Zielkorridore primär in Richtung Süden, Osten und Südosten geführt werden können. Der erkannte Investitionsstau Schienenwegeausbau ist aufzulösen.

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

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

Dabei müssen die Verbesserungspotenziale des SPNV auf der Basis der Berufspendler- und Gästezahlen der Region ermittelt und umgesetzt werden. Umfang und Qualität des SPNV sind insbesondere entlang der betroffenen Korridore in Niedersachsen durch folgende Aspekte zu verbessern:

- deutliche Reisezeitgewinne
- ein erweitertes Kapazitätsangebot durch längere und häufiger verkehrende Züge
- eine verbesserte Bedienungsqualität (Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Sauberkeit)
- eine verbesserte An- und Verbindung für und zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren sowie an Hamburg, Bremen und Hannover

- eine verbesserte Bahnhofsausstattung sowie
- ein bedarfsgerechtes Angebot an Park & Ride-Anlagen in Absprache mit den Kommunen.

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

Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist nicht nur auf die Herstellungs-, sondern auch auf die volkswirtschaftlichen Kosten zu achten. Die regionalwirtschaftlichen Verbesserungen sind nachzuweisen. Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten der vorhandenen Betriebe vor Ort müssen positiv beeinflusst werden. Die Ansiedlung neuer Betriebe ist zu fördern. Zudem müssen der Tourismus und die (Nah-) Erholungsmöglichkeiten erhalten bleiben und in ihren Entwicklungsmöglichkeiten gesichert werden.

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

5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben

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

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

Aus einem neu zu schaffenden Fonds („Fonds zur Intelligenten Siedlungsentwicklung-Fonds“ -- Zukunftspakt Kommune-Bahn -- ISE) sollen Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region sowie, Nachteilsausgleiche für Betroffene und regionalwirtschaftliche Verbesserungen (Entwicklung und Sicherung hoher Siedlungsqualität, der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten etc.) finanziert werden. Die Einrichtung und Finanzierung dieses Fonds ist durch den Bund sicherzustellen.

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

(**redaktioneller Hinweis:** Im Verlauf der letzten Jahre wurde diese Bedingung inhaltlich weiterentwickelt. Mit Unterstützung des nds. Umweltministeriums wurde im Rahmen einer Modellstudie des deutschen Instituts für Urbanistik difu anhand des Streckenabschnitts Rotenburg – Verden ein mögliches neues Planungsinstrument, nämlich ein städtebaulicher Begleitplan in Analogie zu landschaftsplanerischen Begleitplänen, wissenschaftlich untersucht. Die Studie findet sich unter

<https://difu.de/publikationen/2021/staedtebauliche-begleitplanung-zum-streckenausbau-der-bestandsstrecke-rotenburg-verden-alpha-e>

Würde die Bedingung Nr. 6 entsprechend überarbeitet formuliert, müsste sie lauten:

6. Zur Einbindung von kapazitätssteigernden Maßnahmen für den Schienenverkehr in den jeweiligen städtebaulichen Kontext sind städtebauliche Begleitpläne aufzustellen

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

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

(redaktioneller Hinweis: Satz 2 dieser Bedingungen [Kostenübernahme] ist seit dem 13.03.2020 nach einem entsprechenden Beschluss des Deutschen Bundestags [Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes] zumindest im Grundsatz bundesweit erfüllt.)

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

Es ist darauf zu achten, dass die höchste Orts- und Landschaftsbildverträglichkeit bei Bewertung und Umsetzung einer Variante berücksichtigt bzw. sichergestellt wird. Ein möglichst geringer Flächenverbrauch im Bereich von Land- und Forstwirtschaft sowie Naturschutz ist sicherzustellen.

Art und Umfang der Kompensationsnotwendigkeiten dieser Eingriffe in Orts- und Landschaftsbilder ist durch eine Simulation nachzuweisen. Schallschutzmaßnahmen sind in städtebaulich optimaler Form und Gestalt unter Beteiligung der betroffenen Kommunen und Bürger umzusetzen.

Zerschneidungen sind unter Berücksichtigung von Sicherheitserfordernissen (z.B. Rettungsdienst, Feuerwehr usw.), Anwohnerinteressen, Umweltgesichtspunkten, den Interessen von Land- und Forstwirtschaft, Naturschutz und bestehender Vorbelastungen so weit wie möglich zu vermeiden.

9. Einrichtung eines Projektbeirats