

Pressebericht vom 13. November 2010:

NG

Hannover

SONNABEND, 13. NOVEMBER 2010 · NR. 266

Neue Güterbahnstrecke in der Region geplant

Trasse soll Hannover entlasten – Kosten werden auf 267 Millionen Euro geschätzt

VON BERND HAASE

Wenn es nach Planungen des Bundesverkehrsministeriums und der für das Schienennetz zuständigen Tochter der Deutschen Bahn geht, wird im Raum Hannover eine neue Strecke für Güterzüge gebaut. Sie wäre eine Ergänzung zur sogenannten Y-Trasse, aus der sie im Bereich Großburgwedel ausfädeln würde. Dann verlief sie durch den Nordosten der Region und würde die vorhandene Strecke Celle-Lehrte-Hildesheim erreichen.

Einer der Zwecke dieser sogenannten Güterumfahrung: Die Züge müssten nicht mehr wie jetzt zuweilen durch den Hauptbahnhof Hannover fahren; außerdem würde die stark befahrene Güterumgebungsbahn im Stadtgebiet entlastet. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Niedersachsen hegt Zweifel: „Ich bin gespannt, wie das politisch durchgesetzt werden soll“, sagt der Vorsitzende Michael Frömming.

Weder das Ministerium noch DB Netz

wollten sich gestern konkret zu den Plänen äußern. Nach Informationen der HAZ sind sie aber immerhin so weit gediehen, dass es Kostenschätzungen gibt – sie belaufen sich auf 267 Millionen Euro. Ein genauer Verlauf für das etwa 20 Kilometer lange Streckenstück steht noch nicht fest. Sicher ist aber, dass die Güterumfahrung im Gebiet von Burgwedel mit einer Brücke über die ICE-Strecke Hannover-Hamburg geführt werden würde. Möglich wäre, dass die Trasse zwischen den Burgwedeler Ortsteilen Engensen und Thönse hindurch nach Osten liefe und dann zwischen Burgdorf und Burgdorf-Otze in die Lehrte-Strecke einfädelt. Eine Alternative verlief weiter im Norden durch die Feldmark zwischen Engensen und Burgdorf-Ramlingen.

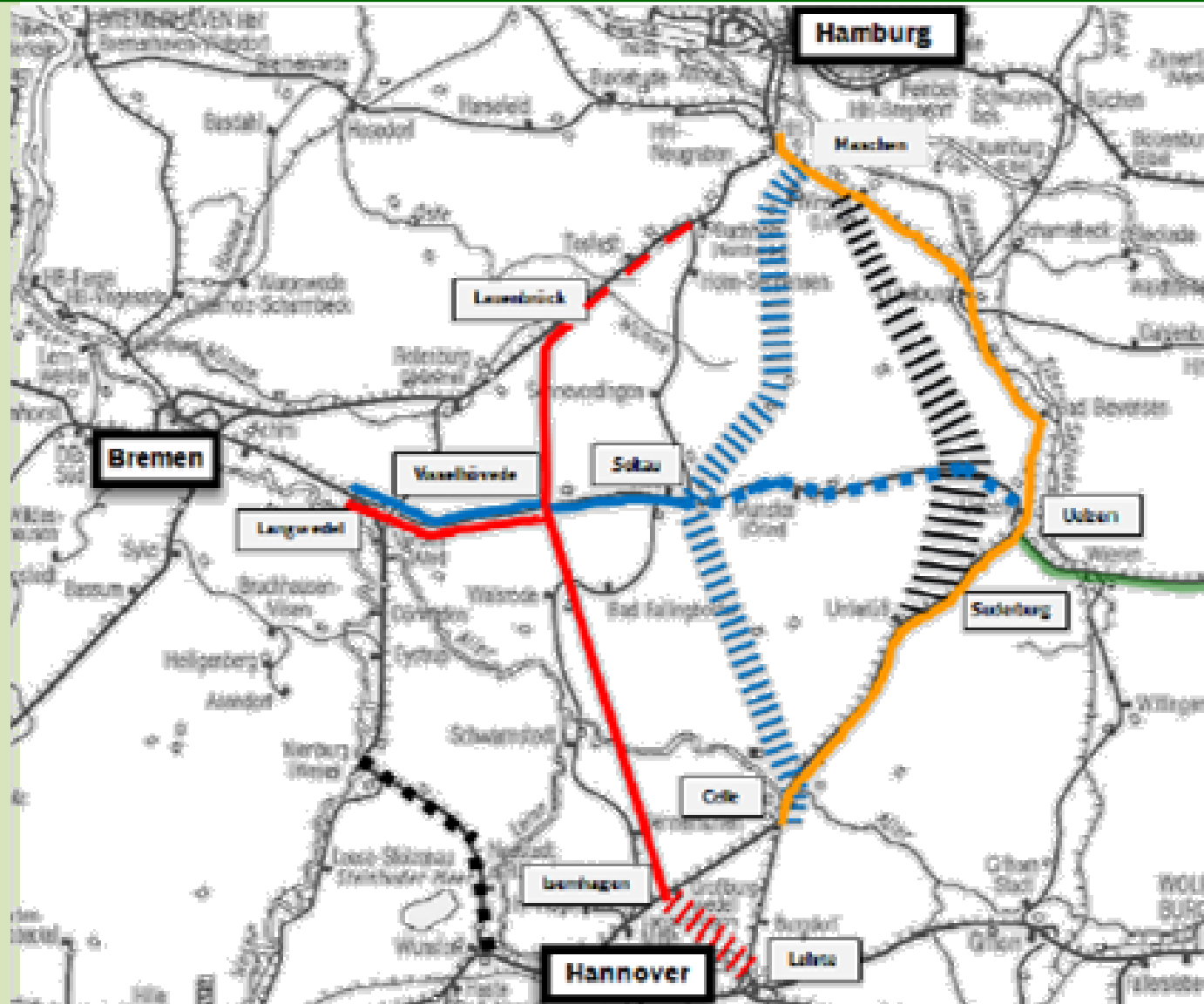
Ohne die Y-Trasse für Zugverbindungen zwischen Hannover und Norddeutschland ist die Güterumfahrung nicht denkbar. Das Großprojekt wird seit eineinhalb Jahrzehnten diskutiert. Am Donnerstag hat das Bundesverkehrsministerium die

Wirtschaftlichkeit der Y-Trasse als günstig bezeichnet. Sie soll 1,5 Milliarden Euro kosten, woran sich auch durch den Bau der Güterstrecke nichts ändern würde. Das erreicht man durch einen Kniff. Die Y-Trasse wird statt wie vorgesehen für Spitzengeschwindigkeiten von 300 Kilometern in der Stunde nur noch für Tempo 250 ausgelegt. Dadurch könnte sie preisgünstiger gebaut werden. Das gesparte Geld flösse in die Güterumfahrung. Während für die Y-Trasse nun als Beginn einer vierjährigen Bauphase das Jahr 2016 genannt wird, gibt es für die Güterstrecke keine Angaben.

Der VCD lehnt die Pläne insgesamt ab, erwartet Baukosten eher in einer Größenordnung von fünf Milliarden Euro und zweifelt deshalb auch die Wirtschaftlichkeitsberechnungen an. „Wir sind für den Ausbau bestehender Strecken“, betont der Vorsitzende Frömming. Gegen die Y-Trasse sind auch diverse Initiativen, darunter die „Bürger für eine lebenswerte Wedemark“.



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



**Trassenüberlegungen
bis 2014:**

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015

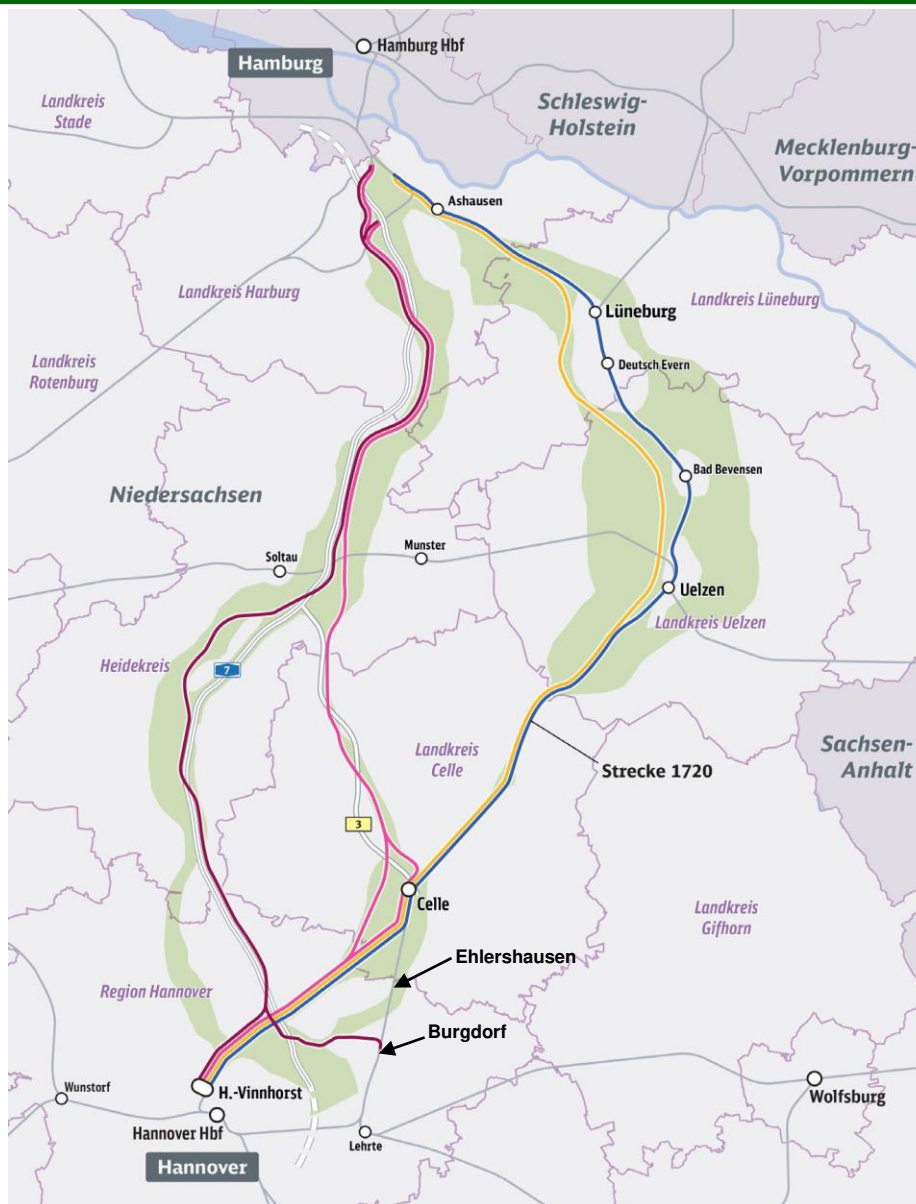
Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord:

Knapp 2/3 befürworteten Bestandsausbau (auch gleisanliegende Kommunen), sofern entsprechende Bedingungen zur Minimierung der Belastungen eingehalten werden.



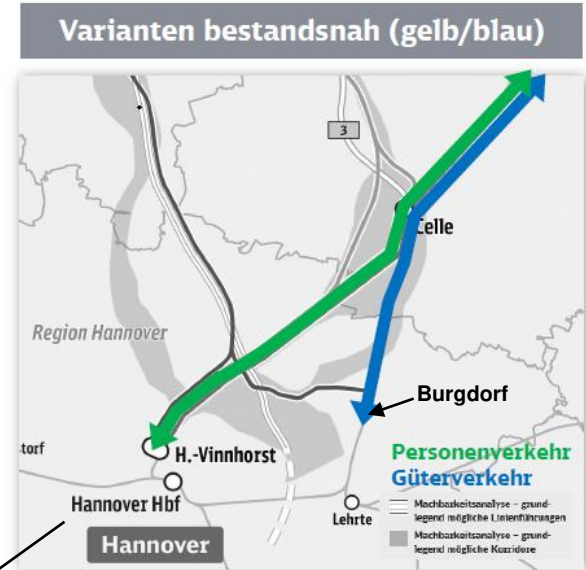
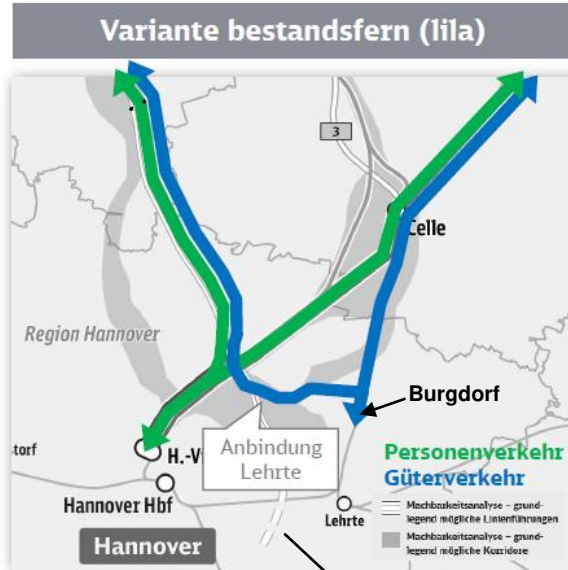
**Aktuelle
Trassenüberlegungen:**

**Keine entspricht den
Ergebnissen des
Dialogforums.**



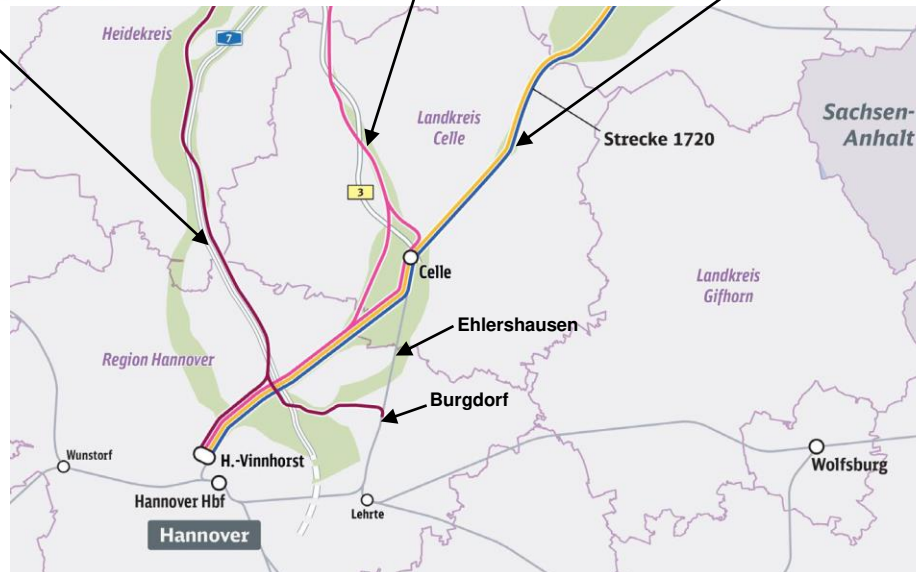
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



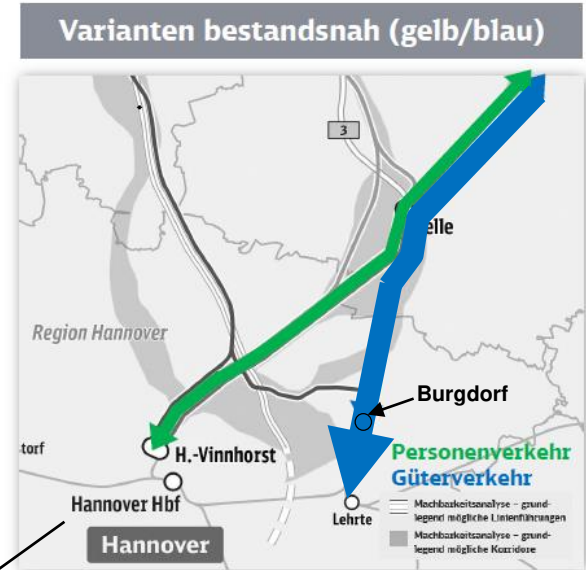
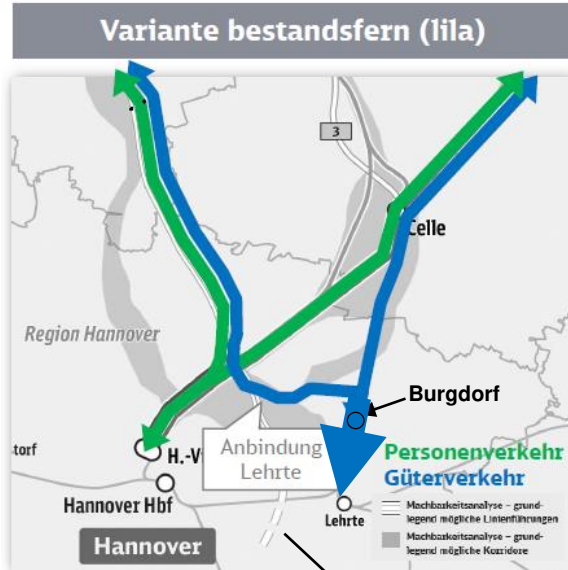
Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt

Aber alle haben Auswirkungen auf Burgdorf.



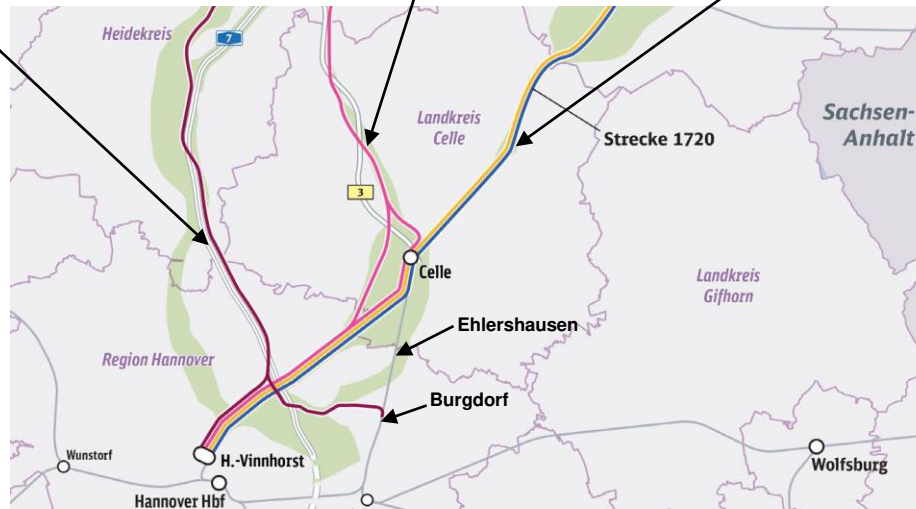
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt

Aber alle haben Auswirkungen auf Burgdorf.



Alle Alternativen bergen das Risiko einer erheblichen Steigerung der Güterverkehre – **ohne** gesetzlichen **Anspruch auf Lärmschutz** entlang der Bestandsstrecke!

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

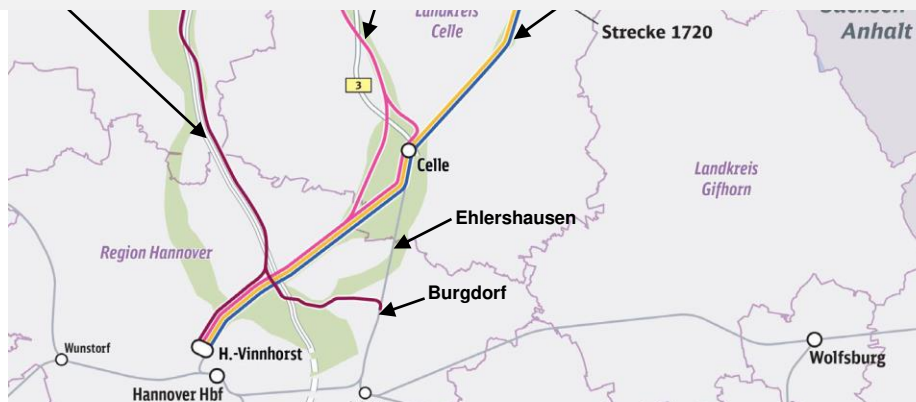
Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt

Wie sollen wir damit umgehen?

Aber alle haben Auswirkungen auf Burgdorf.



Alle Alternativen bergen das Risiko einer erheblichen Steigerung der Güterverkehre – **ohne** gesetzlichen **Anspruch auf Lärmschutz** entlang der Bestandsstrecke!

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

Durch alle vier aktuell diskutierten Trassenalternativen, insbesondere durch die Planung von Neubautrassen, wird das Ergebnis des Dialogforums ignoriert.

Dies lehnen wir ab.

Zitat Positionspapier

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

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

Durch alle vier aktuell diskutierten Trassenalternativen, insbesondere durch die Planung von Neubautrassen, wird das Ergebnis des Dialogforums ignoriert.

Dies lehnen wir ab.

Zitat Positionspapier

Diskussion: Hier aufhören (wäre konsequent) oder doch „für den Moment“ auf die vier Alternativen einlassen?

-> letzteres ist für Ehlershausen und Otze ohnehin geboten.

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

Durch alle vier aktuell diskutierten Trassenalternativen, insbesondere durch die Planung von Neubautrassen, wird das Ergebnis des Dialogforums ignoriert.

Dies 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.

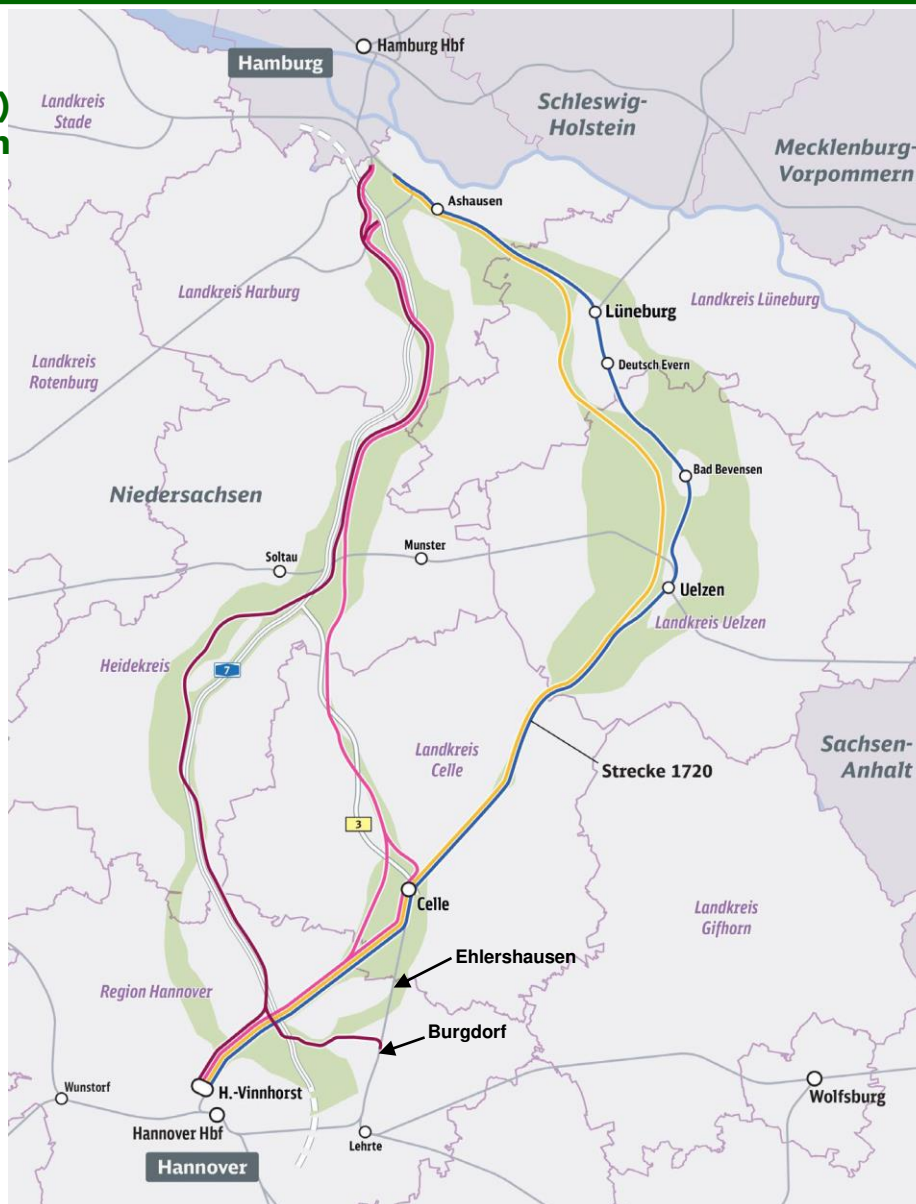
Denn die Stadt Burgdorf ist unverändert der Auffassung, dass kapazitätssteigernde Maßnahmen im Eisenbahngüterverkehr in einer Weise erfolgen müssen, dass diese eine Akzeptanz bei der betroffenen Bevölkerung vor Ort erfahren können. Dies hat zuletzt auch der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Herr Dr. Volker Wissing, im Vorwort der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“ im März 2022 betont.

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Denn: Jede denkbare Lösung (auch Alpha-E) erhöht die Kapazitäten für den Schienen-güterverkehr.

Das ist ja das Ziel der Planungen.



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

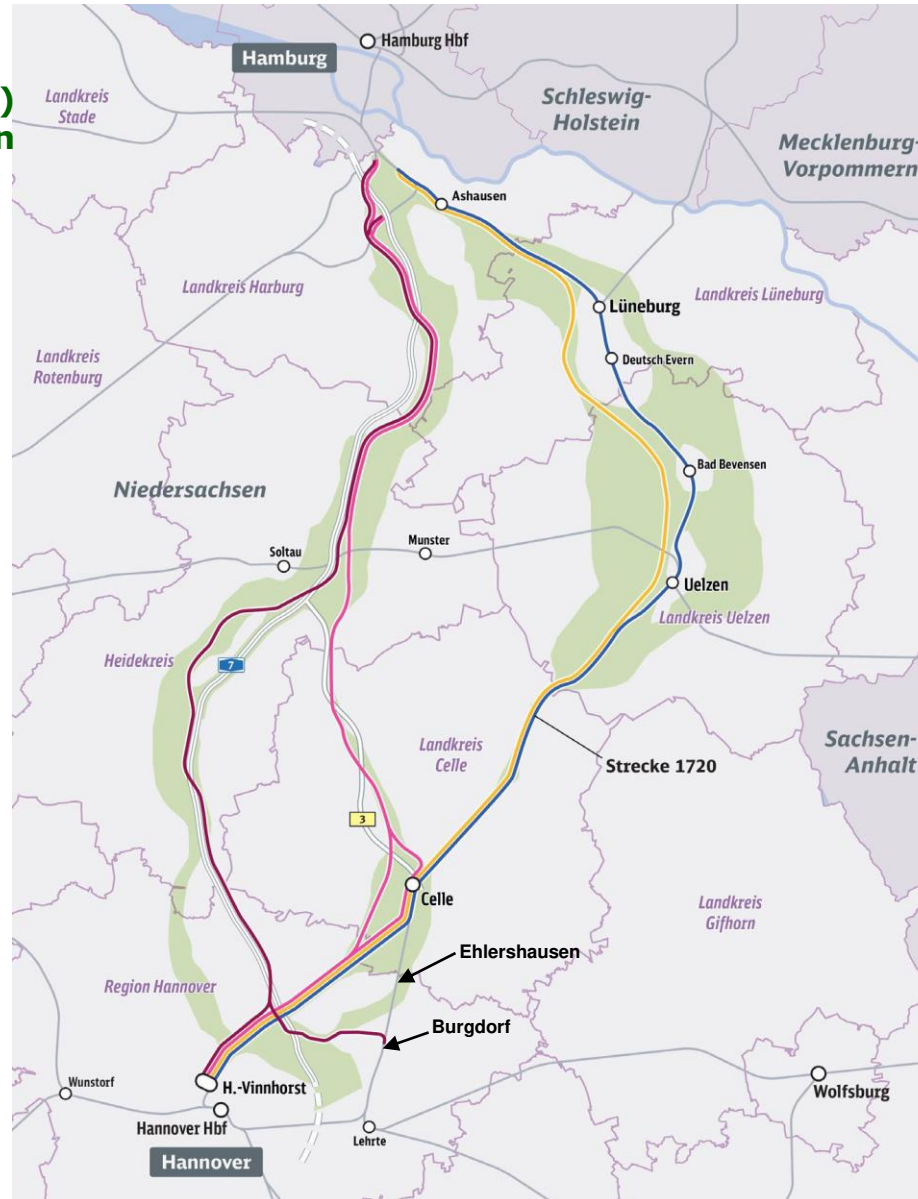
Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Denn: Jede denkbare Lösung (auch Alpha-E) erhöht die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr.

Das ist ja das Ziel der Planungen.

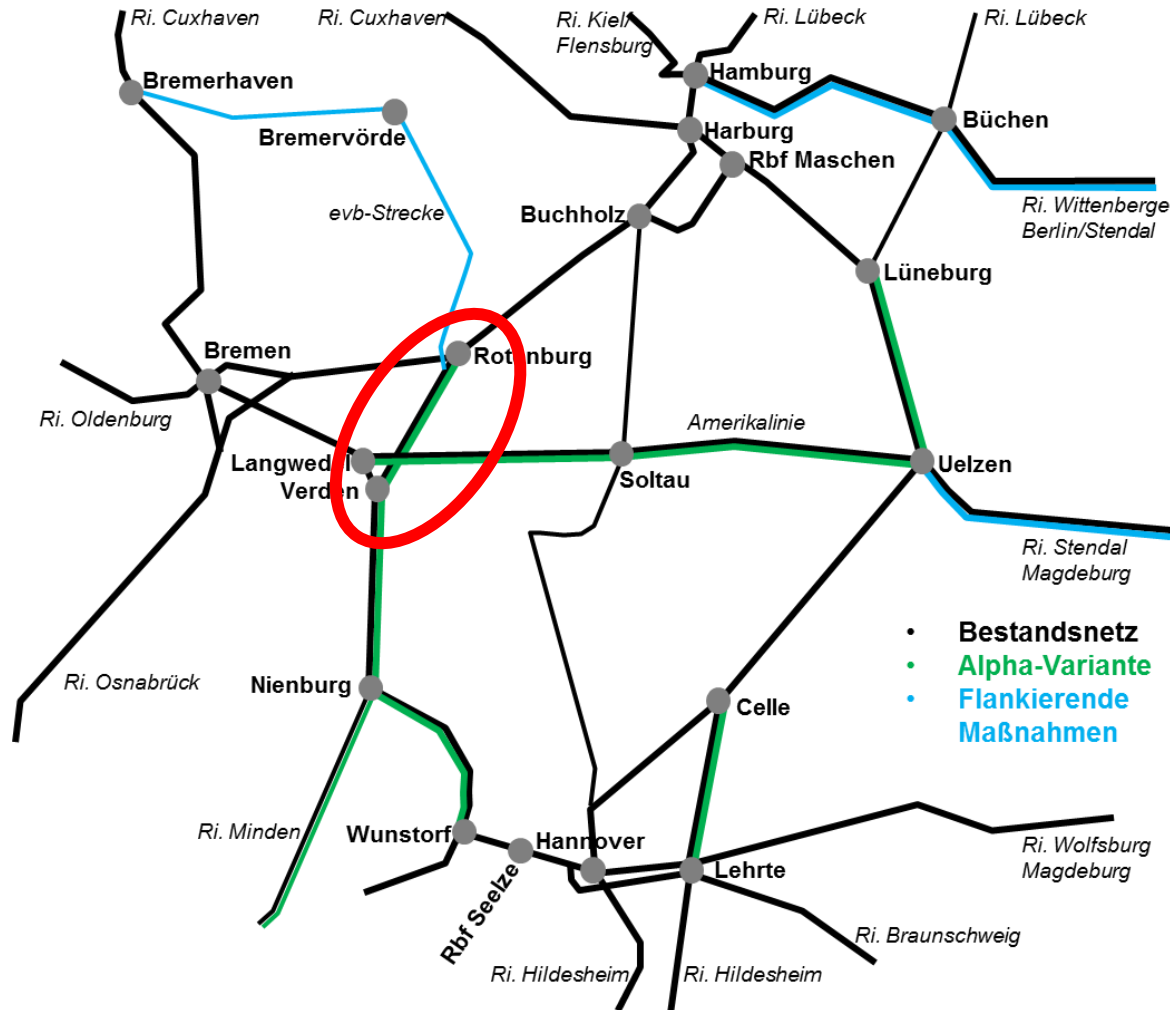
Deswegen ist es sinnvoll, entsprechende Kernforderungen zum Schutz der gleisanliegenden Bevölkerung zu stellen.

Vorbild hierfür ist das Vorgehen auf der Strecke Rotenburg – Verden.



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Der ausgegraute und durchgestrichene Sachverhalt wurde ursprünglich formuliert, jedoch seitens der Region wieder verworfen.

* nominale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 % und Planungskosten 26 %)

** reale Baukosten (inkl. Risikozuschlag 35 %)

Kf. Nr	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1	1	AG Anrainerkommunen	WHO-Werte einhalten	Ein bestmöglicher Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm ist in allen von einem Verkehrszuwachs betroffenen bewohnten Gebieten nach den WHO-LEITLINIEN UMGEBUNGSLÄRM zu realisieren.	1.383 Mio. EUR	Auf einen Vollschutz mit Umsetzung einer Stahlbetoneinhausung wird seitens der Region verzichtet. Die Umsetzung der WHO Leitlinien sollen auf Wunsch der Anrainerkommunen bestmöglich durch die Maßnahmen aus den Kernforderungen 1.2 und 1.3 erreicht werden.
	2	AG Anrainerkommunen	Vollschutz gewährleisten	Für die Wohngebiete ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten (sog. Vollschutz).	58,9 Mio. EUR	Stadt Verden (31,5 Mio. EUR): - Schallschutzgalerie 4.725 m Länge - Schallschutzwand 9.240 m Länge Gemeinde Kirchlinteln (5,7 Mio. EUR): - Schallschutzwand 2.455 m Länge Stadt Rotenburg (21,7 Mio. EUR): - Schallschutzgalerie 3.320 m Länge - Schallschutzwand 1.225 m Länge
	3	AG Anrainerkommunen	Gesunden Schlaf ermöglichen	Als Ergänzung zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist ein Zuschuss in Höhe von 75 % für passiven Lärmschutz (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“ u.a. anzubieten.	11,5 Mio. EUR	Passive Schallschutzmaßnahmen in ca. 1330 Fällen in Stadt Verden, 200 in Gemeinde Kirchlinteln, 100 in Stadt Rotenburg und 70 in der Gemeinde Westerwalsede und Gemeinde Ahausen

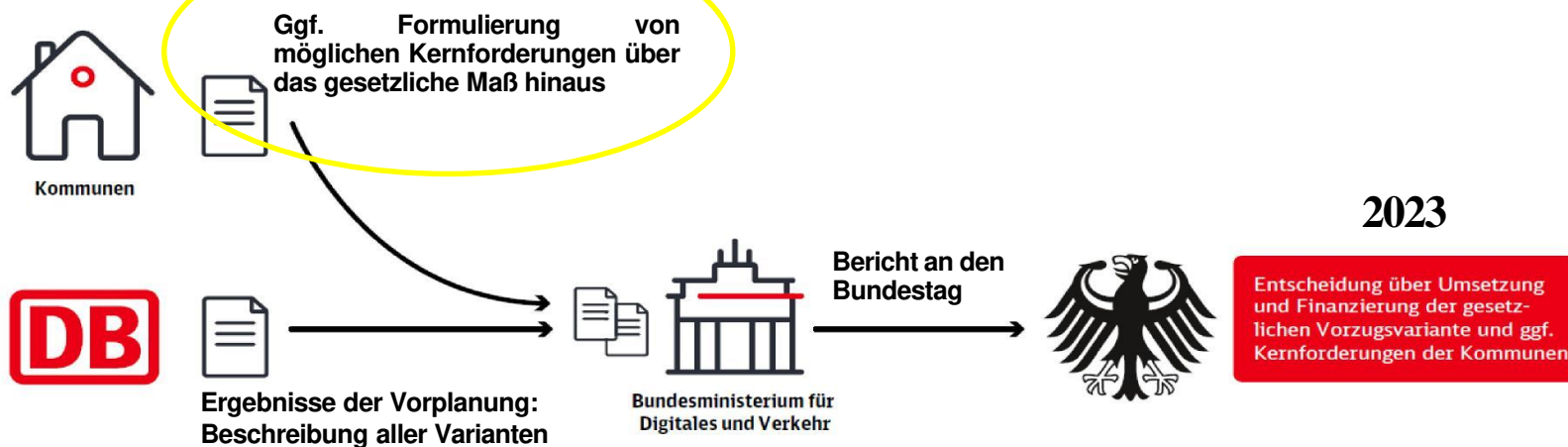
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
5	8	Gemeinde Westerwalsede	Konfliktfall Gebäude „Bahnhofstraße 1“	Das Wohnhaus Bahnhofstr. 1 ist mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu schützen. Es ist auch denkbar die Übernahme von Gebäude und Grundstück durch die DB Netz AG oder die Gemeinde im Rahmen des Projekts zu erzielen.	0,5 Mio. EUR	Kosten für den Ankauf des Gebäudes und des Grundstückes. Dafür Verzicht auf die Forderung nach aktivem Lärmschutz (Schallschutzwand in 5 m Höhe und 220 m Länge, 1,3 Mio. EUR).
	9	Stadt Verden	Kein Bahn-betriebshof in der Innenstadt	Der von der DB AG geplante Neubau eines Bahn-betriebshofs in der Innenstadt in direkter Nachbarschaft zu Wohnbebauungen wird abgelehnt.		Im Rahmen der Vorplanung ist kein neuer Bahnbetriebshof geplant, sondern ein Tausch der bestehenden Anlagen (Abstellgleise der DB Netz AG auf die Ostseite bzw. Abstellgleise der Nord-West Bahn auf die Westseite - Spurplanoptimierung-). Die Anregungen der Stadt Verden wurden und werden in den weiteren Planungsschritten geprüft.
	10	Stadt Verden	Rückbau nicht benötigter Bahnanlagen	Forderung nach einem vollständigen Rückbau der nicht benötigten Bahnanlagen.		Es gibt nach dem heutigen Planungsstand keine nicht benötigten Gleisanlagen.
	11	Stadt Verden	Bahnhalt in Dauelsen	Der geplante neue Bahnhalt in Dauelsen ist in die Planfeststellung und den Schienenausbau einzubeziehen.	keine Mehrkosten	Aus der Sicht der geplanten Vorzugsvariante im Bahnhof Verden steht der Umsetzung des Bahnhaltes in Dauelsen baulich nichts entgegen. Zuständigkeitsbereich Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.

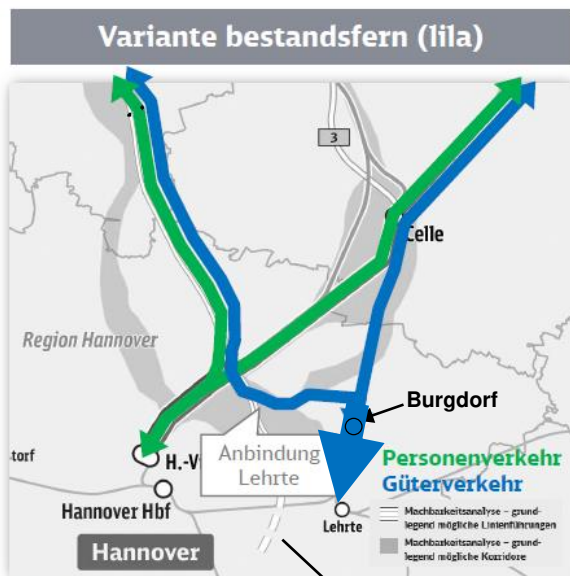
Kf. Nr.	Kf. UNr.	Stadt/ Gemeinde	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
				Kernforderungen insgesamt	288,3 Mio. EUR	

Die Parlamentarische Befassung

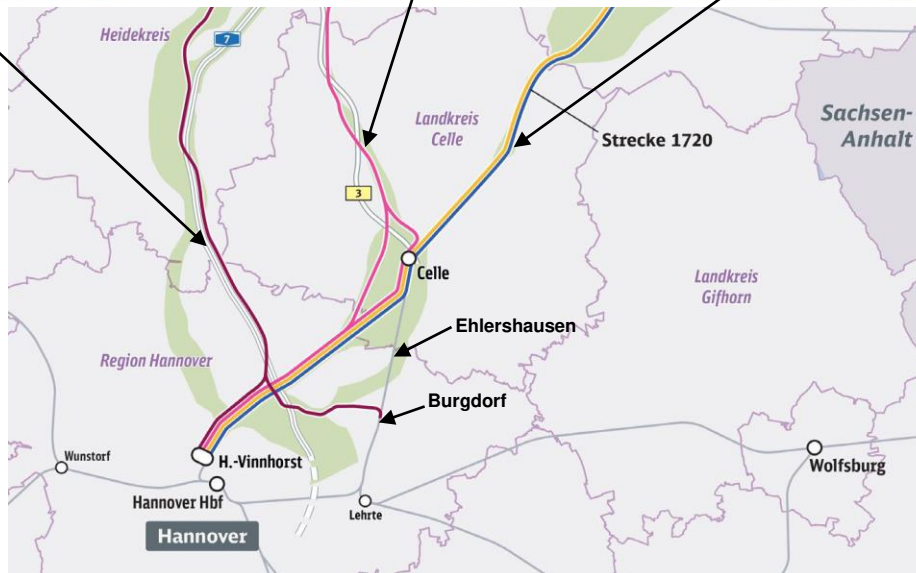


Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015



Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt



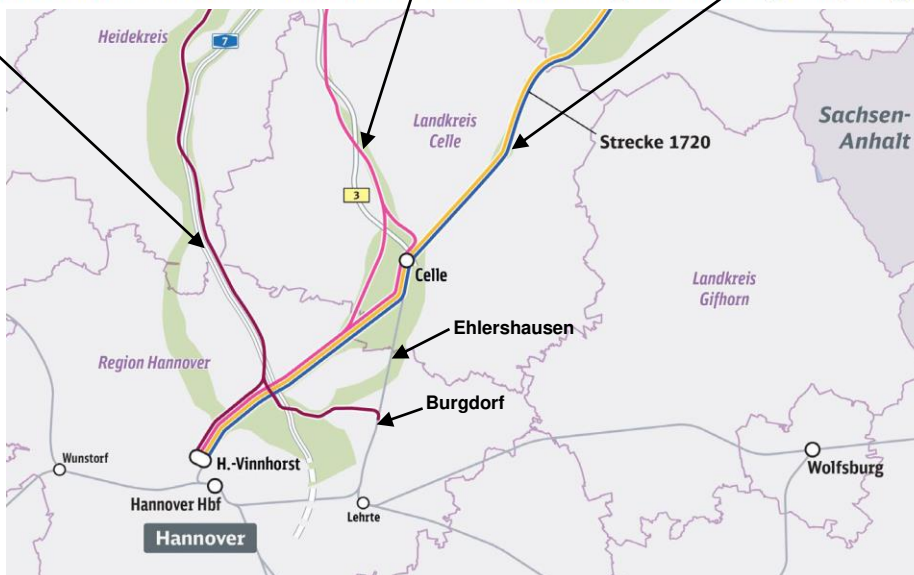
Vorschläge für entsprechende Forderungen:

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Planungshistorie Dialogforum Schiene Nord 2015

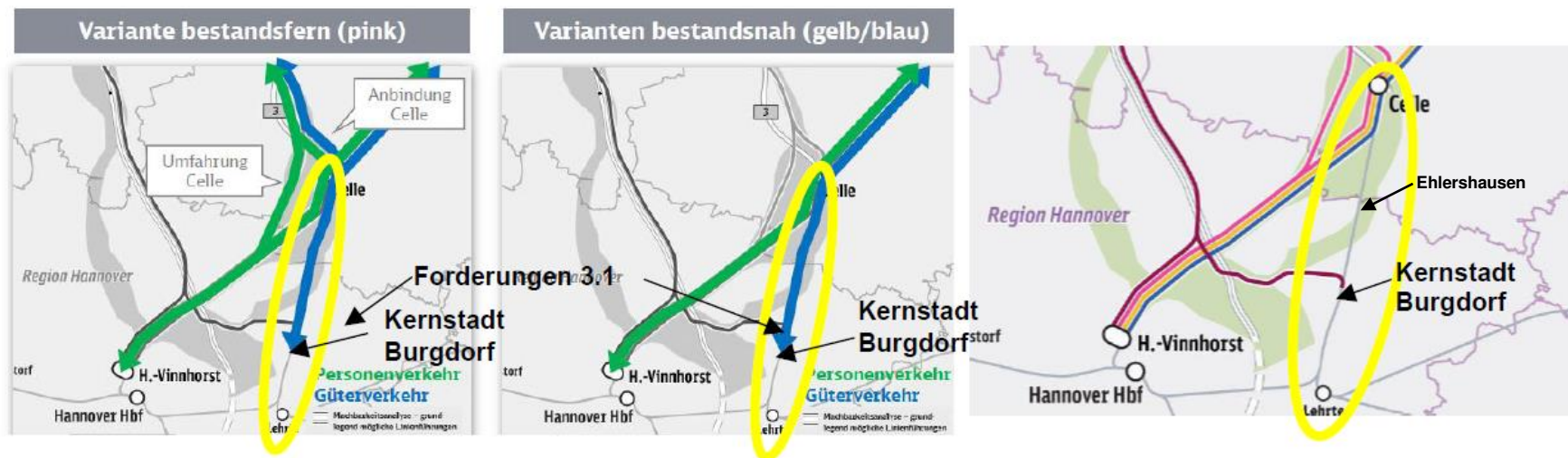


Hinweis: Hauptnutzungsstrategie im Tageszeitraum für die Personen- und Güterverkehre im Korridor Hamburg - Hannover abgebildet, übrige Verkehre nicht dargestellt



Vorschläge für entsprechende Forderungen:

3.1. Kernforderungen für die 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 Ehlershausen, Otze und Burgdorf nach Lehrte. Demzufolge ist es gerechtfertigt, entsprechende Kernforderungen zu stellen (Begründung siehe Kapitel 4).

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

Maximalforderung:

- 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.** 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.
(Bedingung Nr. 1.2, siehe Anhang 1)

Übersicht bestehender Regelwerke zum Lärmschutz:

Orientierungswerte der städtebaulichen Planung für Verkehrsgläusche in dB(A)

	Tag 6 bis 22 Uhr 	Nacht 22 bis 6 Uhr 
 Reine Wohngebiete, Wochenend- und Ferienhausgebiete	50	40
 Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungs- und Campingsplatzgebiete	55	45
 Friedhöfe, Kleingarten- und Parkanlagen	55	55
 Besondere Wohngebiete	60	45
 Dorf- und Mischgebiete	60	50
 Kern- und Gewerbegebiete	65	55

Quelle: BMDV nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 – Schallschutz im Städtebau, Mai 1987

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)

	Tag 6 bis 22 Uhr 	Nacht 22 bis 6 Uhr 
 Krankenhäuser, Schulen	57	47
 Reine und allgemeine Wohngebiete	59	49
 Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
 Gewerbegebiete	69	59

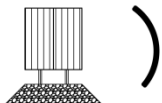
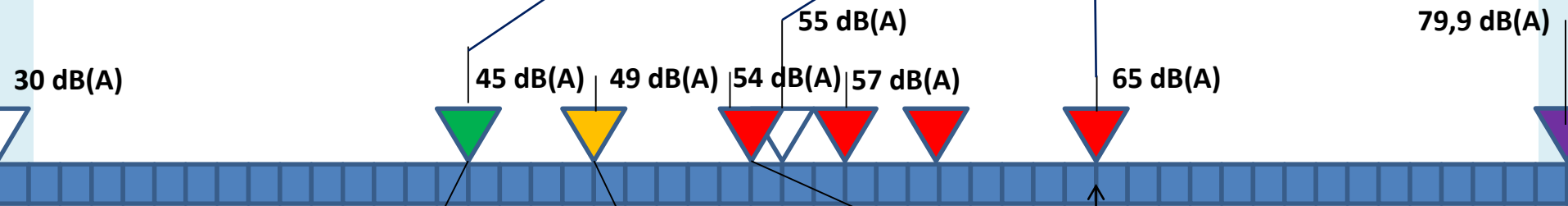
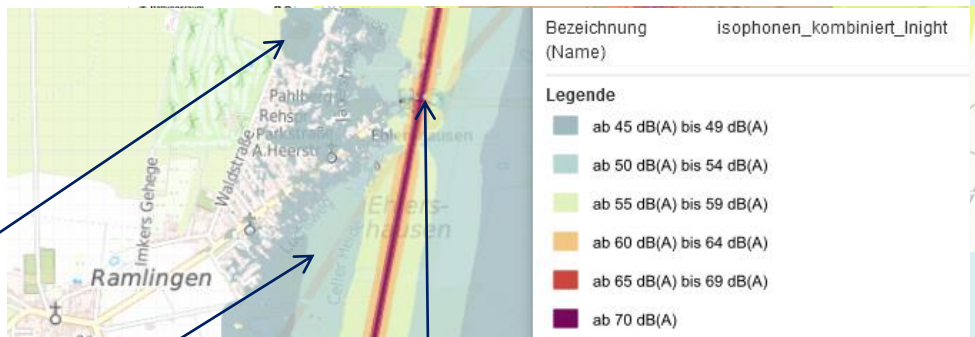
Quelle: BMDV nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV

Auslösewerte für die Lärmsanierung in dB(A)

	Tag 6 bis 22 Uhr 	Nacht 22 bis 6 Uhr 
 Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Kurheime und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	64	54
 Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66	56
 Gewerbegebiete	72	62

Quelle: BMDV nach Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan 2021 EP 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

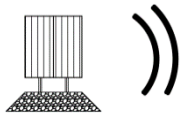
Übersicht bestehender Regelwerke zum Lärmschutz am Beispiel von (allgemeinen) Wohngebieten, nachts:



DIN 18005:

45 dB(A)

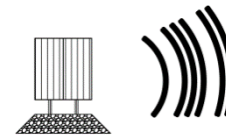
Planungen durch Kommune



16.BImSchV:

49 dB(A)

Lärmvorsorge



**Lärm-
sanierung:
54 dB(A)**

vormals de facto 65 dB(A)

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

<u>Maximalforderung:</u>	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. 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. (Bedingung Nr. 1.2, siehe Anhang 1)
<u>Minimalforderung:</u>	- Einhaltung der Werte der Lärmsanierung durch aktive Maßnahmen, seit 2022 bspw. in Wohngebieten 64/54 dB(A) tags/nachts. -> Streckenabschnitte siehe S. 33/34 Anlage 3 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“, Oktober 2022 - Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)

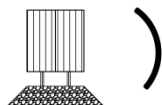
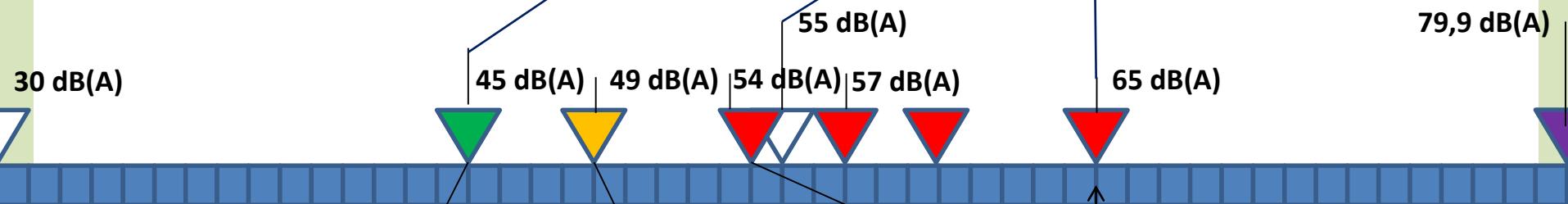
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Übersicht bestehender Regelwerke zum Lärmschutz am Beispiel von (allgemeinen) Wohngebieten, nachts:

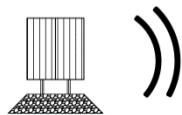


Bezeichnung (Name)	isophonen_kombiniert_Inight
Legende	
	ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
	ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
	ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
	ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
	ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
	ab 70 dB(A)



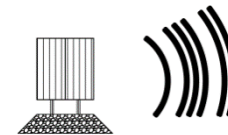
DIN 18005:

45 dB(A)



16.BImSchV:

49 dB(A)



**Lärm-
sanierung:
54 dB(A)**

Planungen durch Kommune

Lärmvorsorge

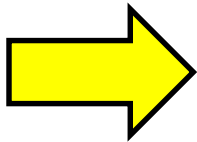
vormals de facto 65 dB(A)

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

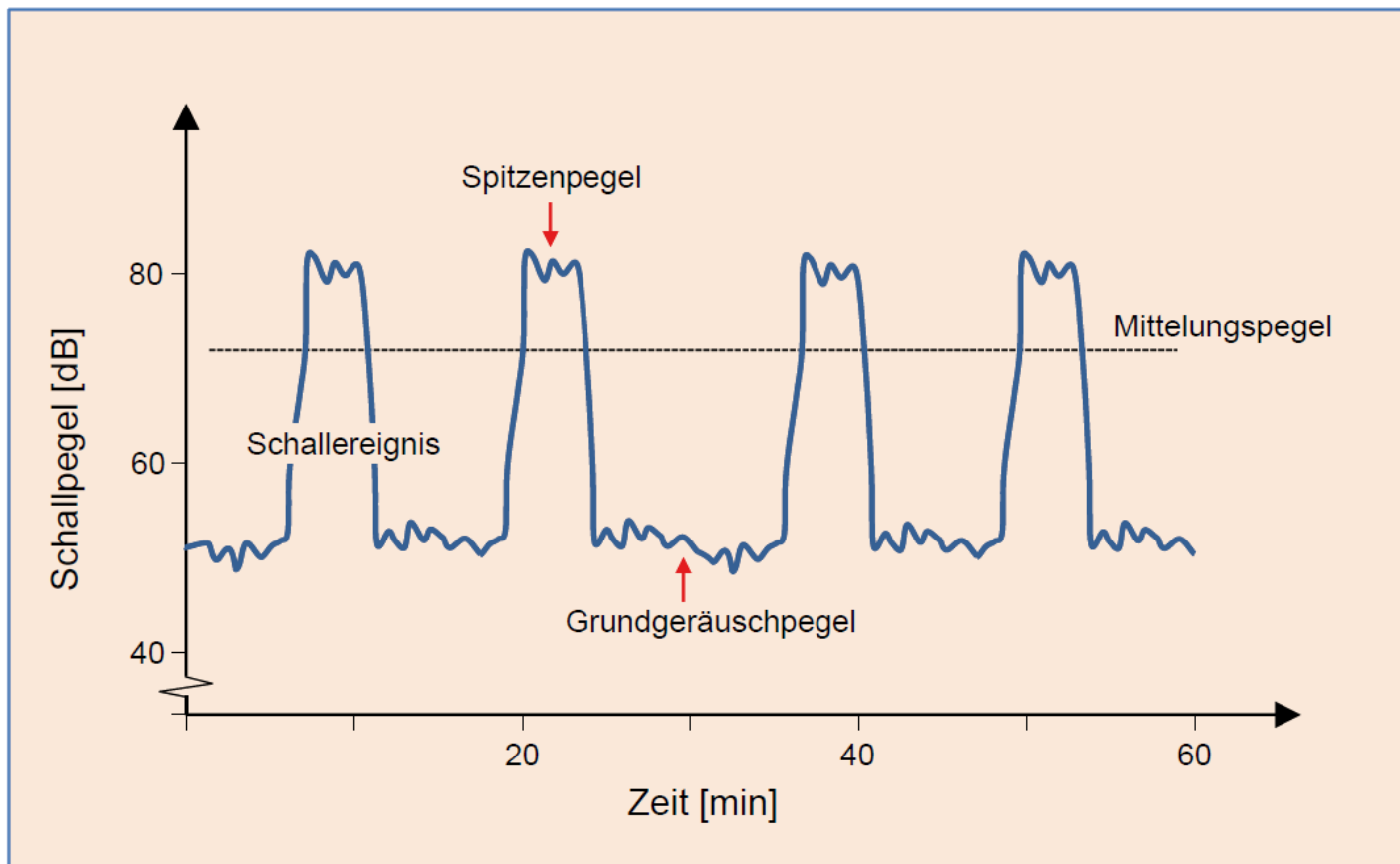
Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

Maximalforderung:



- 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.** 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.
(Bedingung Nr. 1.2, siehe Anhang 1)
- Begrenzung der **Maximalpegel**
(z.B. zusätzliche Berücksichtigung des AWR-(**Aufwachreaktions**) Kriteriums gemäß „Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz)
(Bedingung Nr. 1.3 bzw. 1.7, siehe Anhang 1)

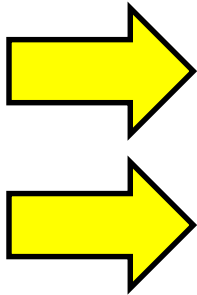
Schallereignis und Mittelungspegel



Quelle: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



- Begrenzung der **Maximalpegel**
(z.B. zusätzliche Berücksichtigung des AWR-(**Aufwachreaktions**) Kriteriums gemäß „Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz)
(Bedingung Nr. 1.3 bzw. 1.7, siehe Anhang 1)
- **Gesamtlärmbetrachtung**
(Bedingung Nr. 1.5, siehe Anhang 1)
- Schutz vor Vibrationen/**Erschütterungen** und Elektrosmog;
Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens
(Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen Nahverkehr gemäß Bedingung 3 des Dialogforums :

(Adressat: DB zur Bereitstellung der Trassen, Region Hannover zur Bestellung)

<u>Maximalforderung:</u>	• Verdoppelung der Takte im S-Bahn-Verkehr gemäß Überlegungen des VEP 2035 der Region Hannover: S6 und S7 jeweils im 30-Minuten Takt = 4 Verbindungen pro Stunde • (ggf. zusätzliche Halte)
<u>Minimalforderung:</u>	• Einführung einer stündlichen Verstärkerfahrt der S6 (Arbeitstitel: S61) gemäß Zielnetz 2030 Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, verlängert bis Otze und Ehlershausen

VEP 2035

SPNV-Zielnetz 2035+

RE- und Express-S-Bahn im 30-Min-Takt

30-Min-Takt aller S-Bahn-Linien

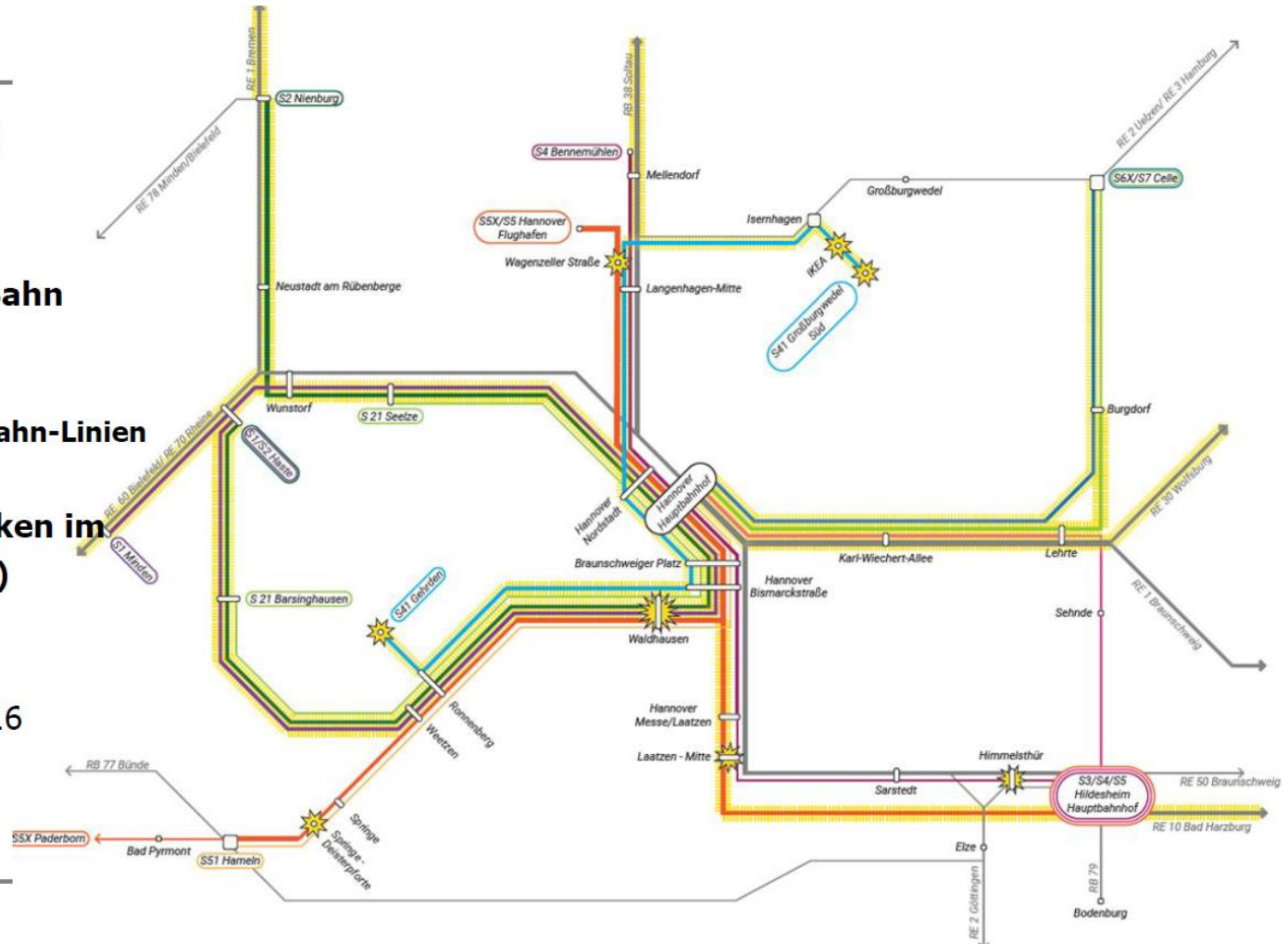
S-Bahn-Stammstrecken im dichten Takt (10/15)

- Mehr eigene Gleise (Deutschlandtakt)
- Verbindung Gl. 15/16 Ri. Nordstadt

Neue Haltepunkte

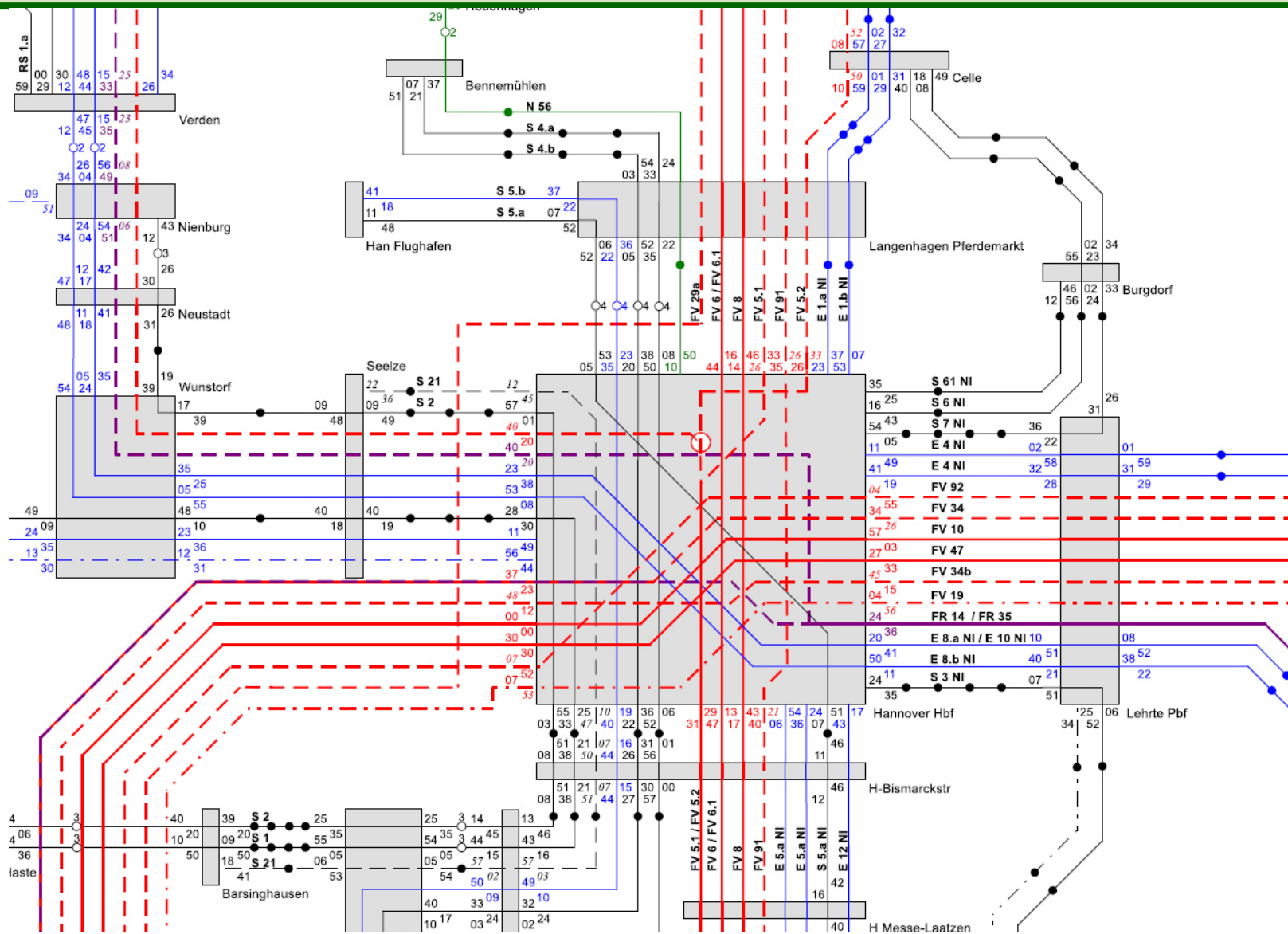


Region Hannover



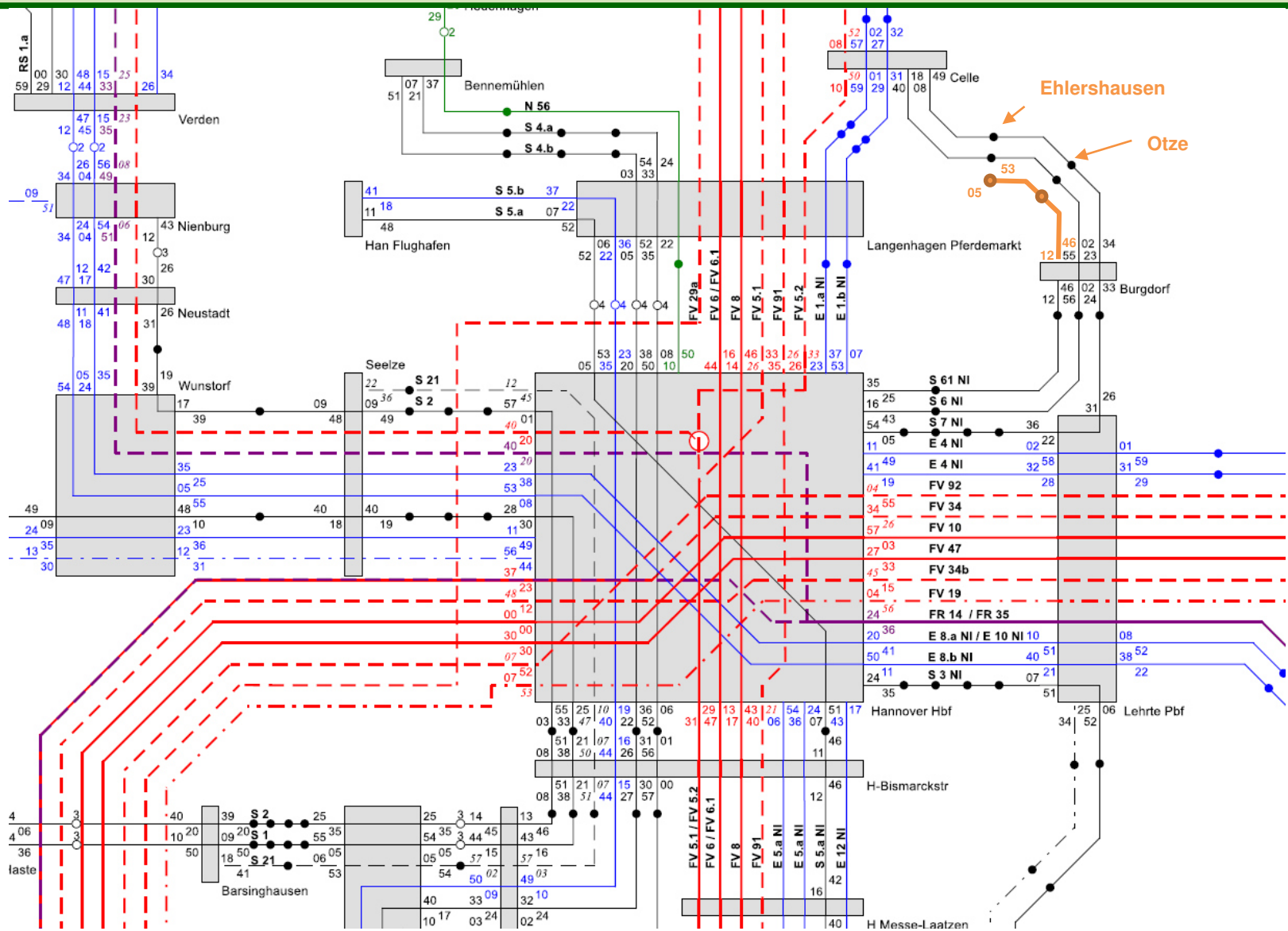
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen Bahnübergänge in Anlehnung an Bedingung 7 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	Beseitigung der bestehenden höhengleichen Bahnübergänge in Ehlershausen und Otze und Ersatz durch höhenungleiche
-------------------	---

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen Bahnübergänge in Anlehnung an Bedingung 7 des Dialogforums:

(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	Beseitigung der bestehenden höhengleichen Bahnübergänge in Ehlershausen und Otze und Ersatz durch höhenungleiche
-------------------	---

Kernforderungen Städtebauliche Einbindung als Weiterentwicklung der Bedingung Nr. 6 des Dialogforums:

(Adressat: Bund oder Land zur Schaffung des Rechtsrahmens und Finanzierung)

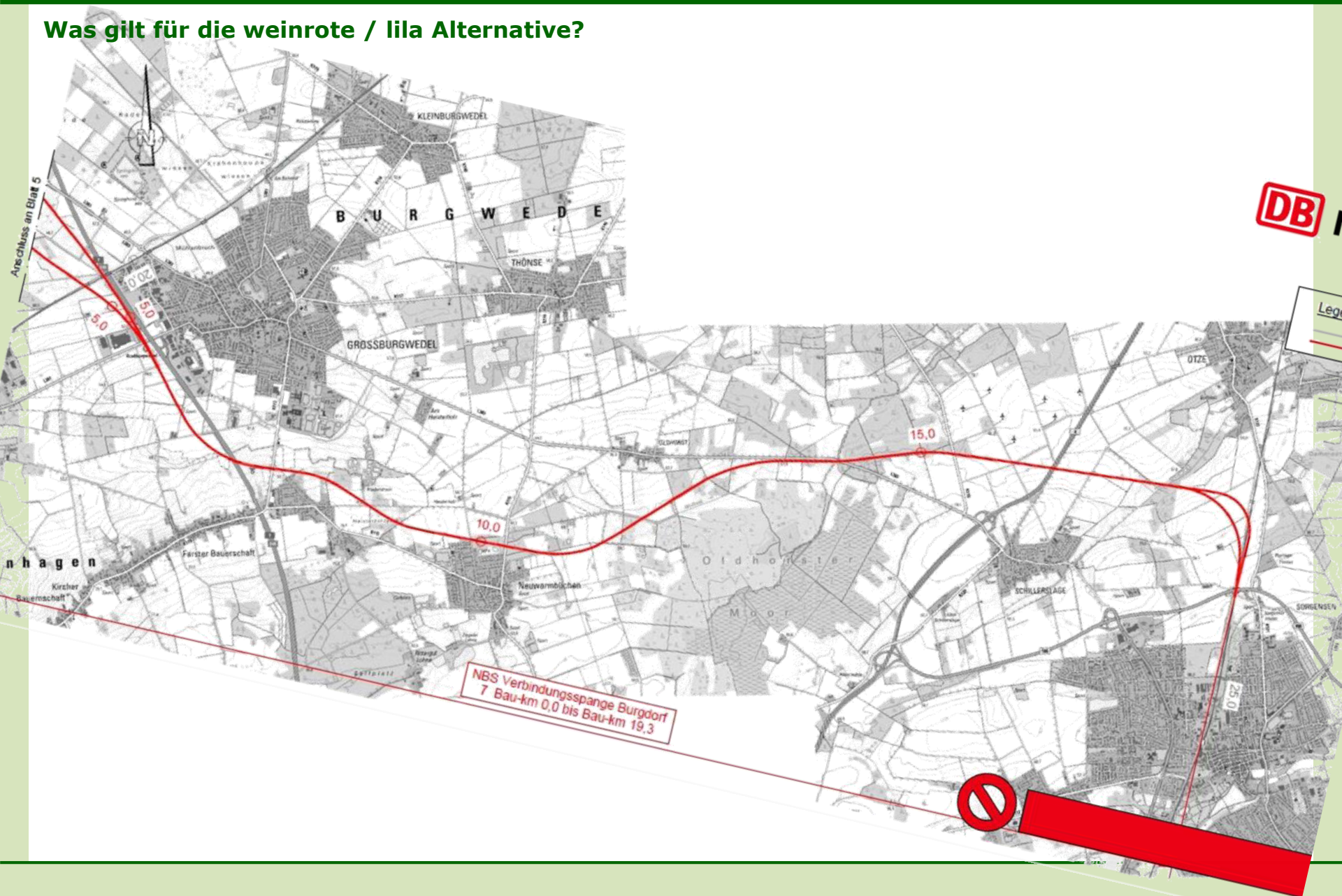
<u>Forderung:</u>	Qualitätsvolle städtebauliche Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU
-------------------	--

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

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Was gilt für die weinrote / lila Alternative?



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

3.2.3. Abschnitt Bestandsstrecke 1720 ab Celle über Ehlershausen und Otze bis Einfädelung NBS



In diesem Abschnitt verlaufen bei Realisierung der weinroten / lila Trasse 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 Kapazitätszuwächse für den Güterverkehr. Demzufolge ist es gerechtfertigt, auch für diesen Abschnitt Kernforderungen zu stellen. Allerdings sind diese abgeschwächer gegenüber den Forderungen unter 3.2.1 und 3.2.2, weil die Bündelung der Güterverkehre erst ab Burgdorf erfolgt:

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

<u>Forderung:</u>	• Einhaltung der Werte der Lärmsanierung durch aktive Maßnahmen, seit 2022 bspw. in Wohngebieten 64/54 dB(A) tags/nachts. -> <i>Streckenabschnitte siehe S. 33/34 Anlage 3 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“, Oktober 2022</i> • Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)
-------------------	---

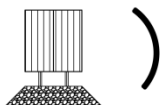
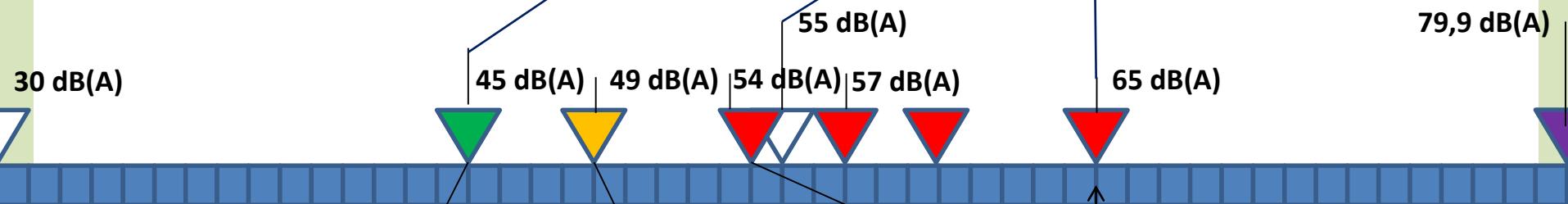
Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Übersicht bestehender Regelwerke zum Lärmschutz am Beispiel von (allgemeinen) Wohngebieten, nachts:



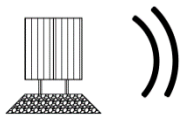
Bezeichnung (Name)	isophonen_kombiniert_Inight
Legende	
	ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
	ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
	ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
	ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
	ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
	ab 70 dB(A)



DIN 18005:

45 dB(A)

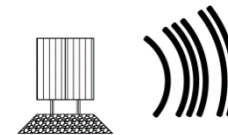
Planungen durch Kommune



16.BImSchV:

49 dB(A)

Lärmvorsorge



**Lärm-
sanierung:
54 dB(A)**

vormals de facto 65 dB(A)

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

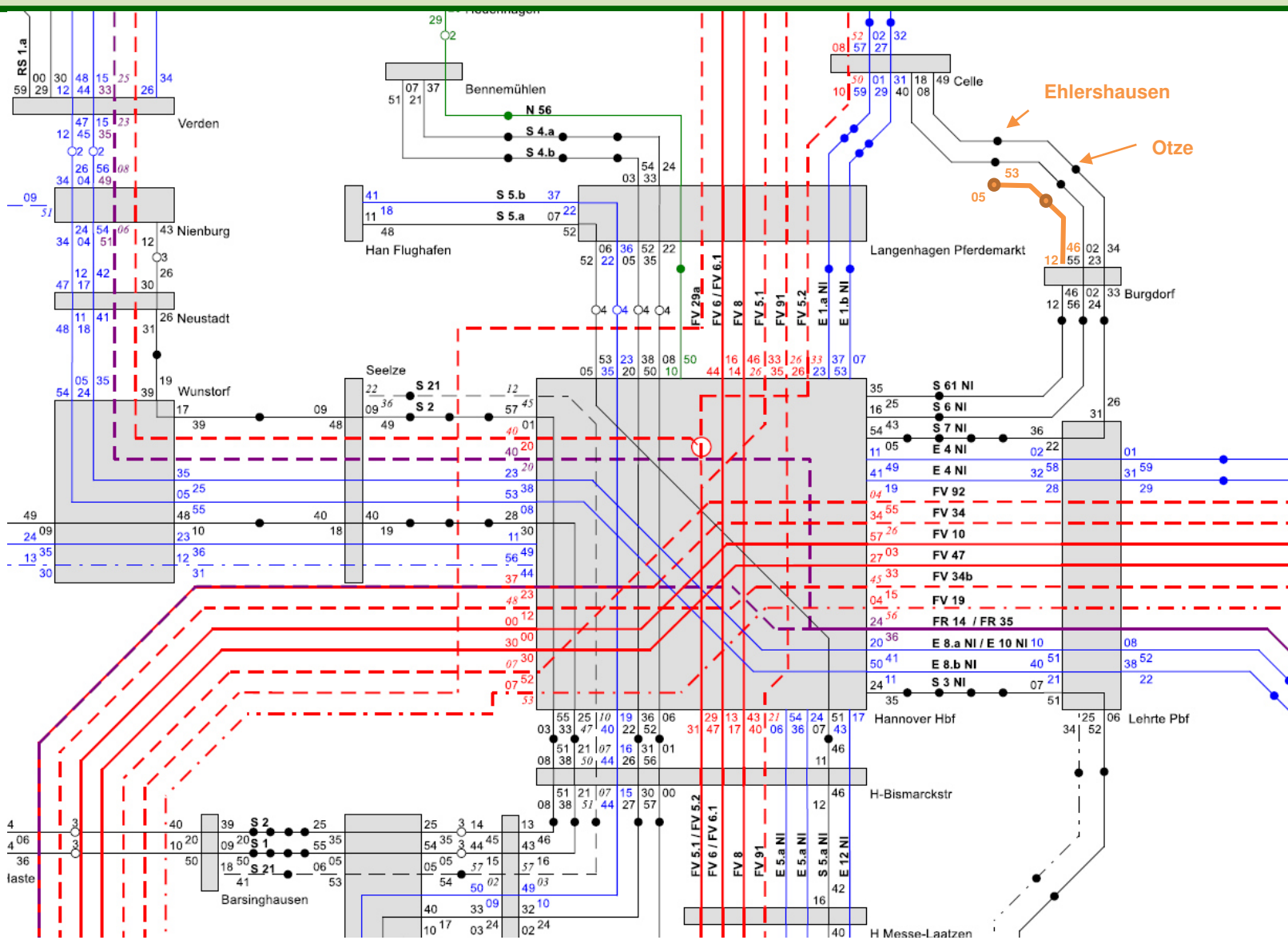
<u>Forderung:</u>	• Einhaltung der Werte der Lärmsanierung durch aktive Maßnahmen, seit 2022 bspw. in Wohngebieten 64/54 dB(A) tags/nachts. -> <i>Streckenabschnitte siehe S. 33/34 Anlage 3 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“, Oktober 2022</i> • Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektromog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)
-------------------	--

Kernforderungen Nahverkehr gemäß Bedingung 3 des Dialogforums :
(Adressat: DB zur Bereitstellung der Trassen, Region Hannover zur Bestellung)

<u>Forderung:</u>	• Einführung einer stündlichen Verstärkerfahrt der S6 (Arbeitstitel: S61) gemäß Zielnetz 2030 Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, verlängert bis Otze und Ehlershausen
-------------------	--

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf



Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

<u>Forderung:</u>	- Einhaltung der Werte der Lärmsanierung durch aktive Maßnahmen, seit 2022 bspw. in Wohngebieten 64/54 dB(A) tags/nachts. -> Streckenabschnitte siehe S. 33/34 Anlage 3 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“, Oktober 2022 - Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektromog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)
-------------------	--

Kernforderungen Nahverkehr gemäß Bedingung 3 des Dialogforums :
(Adressat: DB zur Bereitstellung der Trassen, Region Hannover zur Bestellung)

<u>Forderung:</u>	Einführung einer stündlichen Verstärkerfahrt der S6 (Arbeitstitel: S61) gemäß Zielnetz 2030 Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, verlängert bis Otze und Ehlershausen
-------------------	--

Kernforderungen Bahnübergänge in Anlehnung an Bedingung 7 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	Beseitigung der bestehenden höhengleichen Bahnübergänge in Ehlershausen und Otze und Ersatz durch höhenungleiche
-------------------	---

Kernforderungen Städtebauliche Einbindung als Weiterentwicklung der Bedingung Nr. 6 des Dialogforums:
(Adressat: Bund oder Land zur Schaffung des Rechtsrahmens und Finanzierung)

<u>Forderung:</u>	Qualitätsvolle städtebauliche Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU
-------------------	--

4. Angemessenheit, Zusatznutzen und zusätzliche Kosten der Kernforderungen

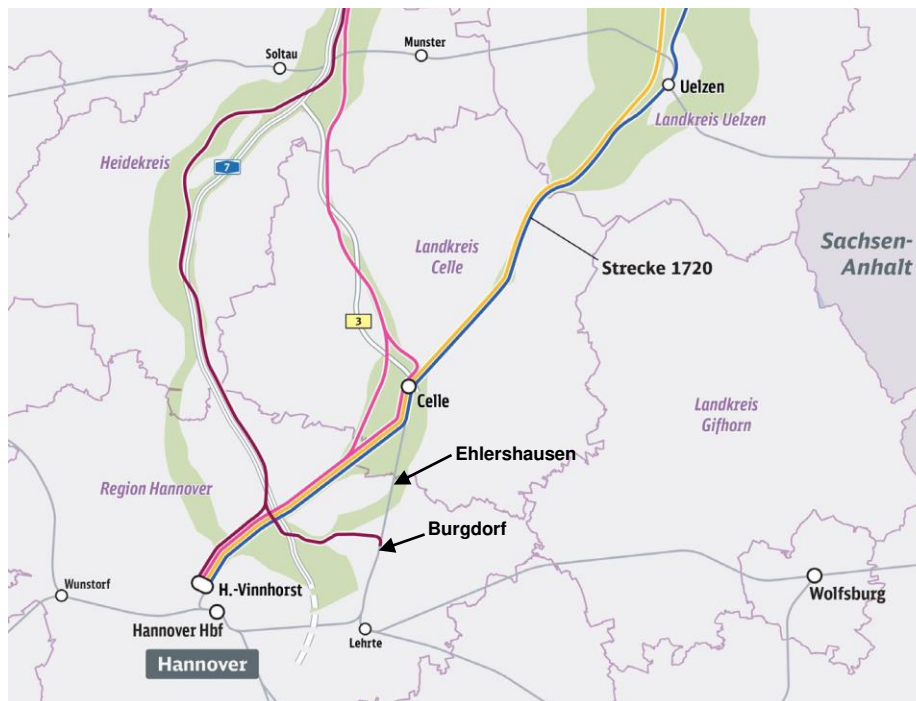
A. Begründung der Angemessenheit:

In letzter Zeit wurde deutlich, dass DB Netz die Bestandsstrecke Celle – Lehrte als außerhalb des Projektgebiets gelegen ansieht, wodurch Kernforderungen aus Burgdorf nur für die weinrote / lila Alternative und konkret nur für den Neubauabschnitt Burgwedel – Burgdorf zu stellen wären.

4. Angemessenheit, Zusatznutzen und zusätzliche Kosten der Kernforderungen

A. Begründung der Angemessenheit:

In letzter Zeit wurde deutlich, dass DB Netz die Bestandsstrecke Celle – Lehrte als außerhalb des Projektgebiets gelegen ansieht, wodurch Kernforderungen aus Burgdorf nur für die weinrote / lila Alternative und konkret nur für den Neubauabschnitt Burgwedel – Burgdorf zu stellen wären.



optimising railways

SMA und Partner AG

Gubelstrasse 28
8050 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 317 50 60
info@sma-partner.com
www.sma-partner.com



Infrastrukturliste: Anforderungen an Blockverdichtungen

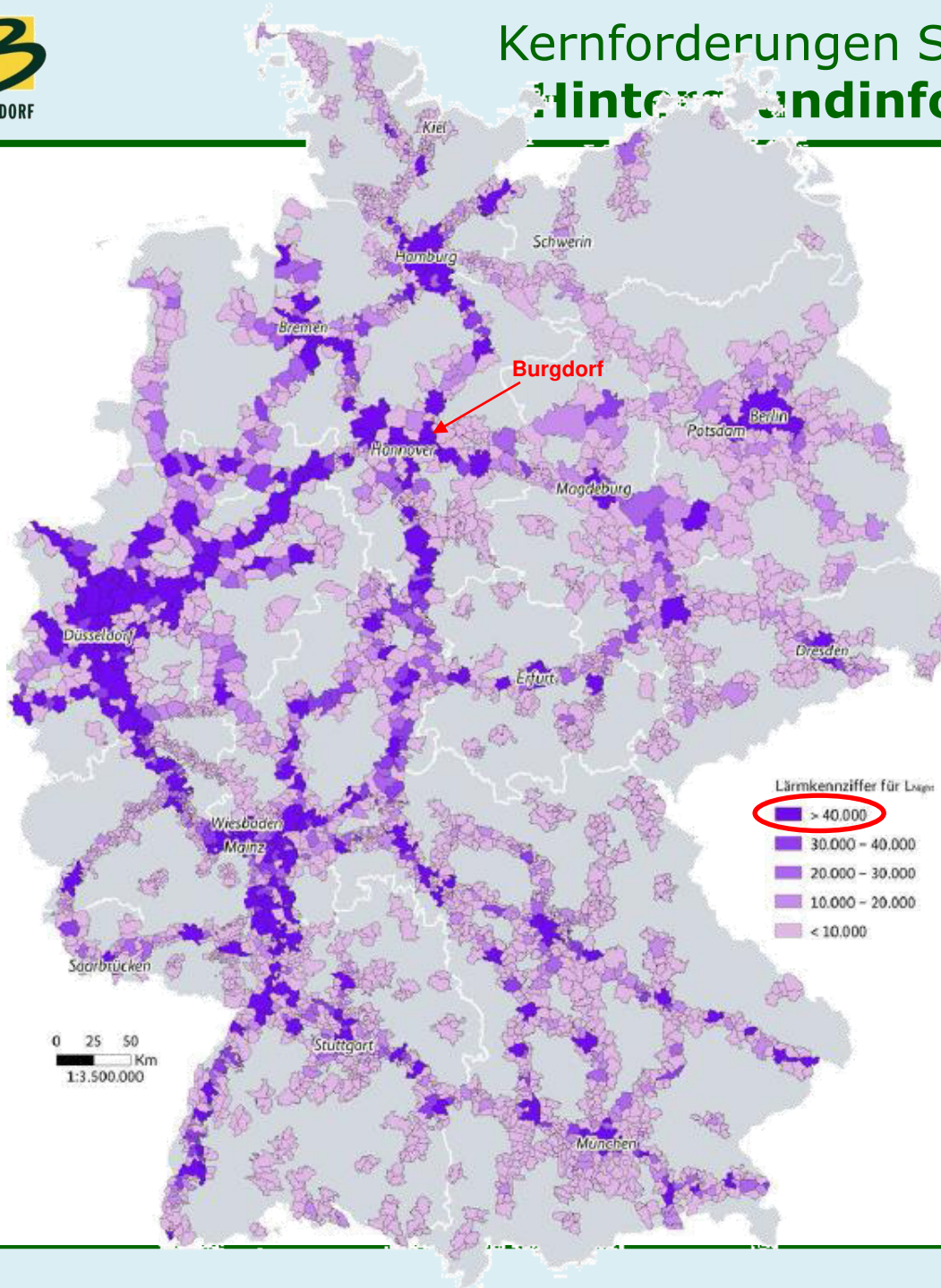
Entwurf

Die aufgeführten Maßnahmen stellen Anforderungen dar, die der Deutschlandtakt an die jeweilige Strecke / Streckenabschnitt stellt und sind dem Zielfahrplan entsprechend zugrunde gelegt.

Strecke	Beschreibung der Blockverdichtung	Strecken-Nummer
Oldenburg – Bremen	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Delmenhorst – Bremen Hbf auf 3 Minuten Zugfolgezeit	1500
Osnabrück – Oldenburg	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Hesepe – Achmer auf 3 Minuten Zugfolgezeit	1502
Hamburg – Hannover	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Lehrte – Maschen auf 3 Minuten Zugfolgezeit	1720
Hannover – Braunschweig	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Lehrte – Groß Gleidingen auf 3 Minuten Zugfolgezeit	1730
Bremen – Bremerhaven	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Bremen – Bremerhaven auf 4 Minuten Zugfolgezeit	1740
Hannover – Bremen	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Wunstorf – Verden auf 4 Minuten Zugfolgezeit	1740
Knoten Hannover	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Seelze Rbf – Lehrte auf 3 Minuten Zugfolgezeit	1750
Duisburg – Dortmund	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Duisburg Hbf – Dortmund Hbf auf 3 Minuten Zugfolgezeit	2158/2160/ 2184/2300
Hamburg – Bremen	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Hamburg Hbf – Buchholz auf 3 Minuten Zugfolgezeit	2200
Bremen – Osnabrück	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Bohmte – Osnabrück Hbf auf 3 Minuten Zugfolgezeit	2200
Bremen – Osnabrück	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Twistringen – Bremen Hbf auf 4 Minuten Zugfolgezeit	2200

Kernforderungen Stadt Burgdorf

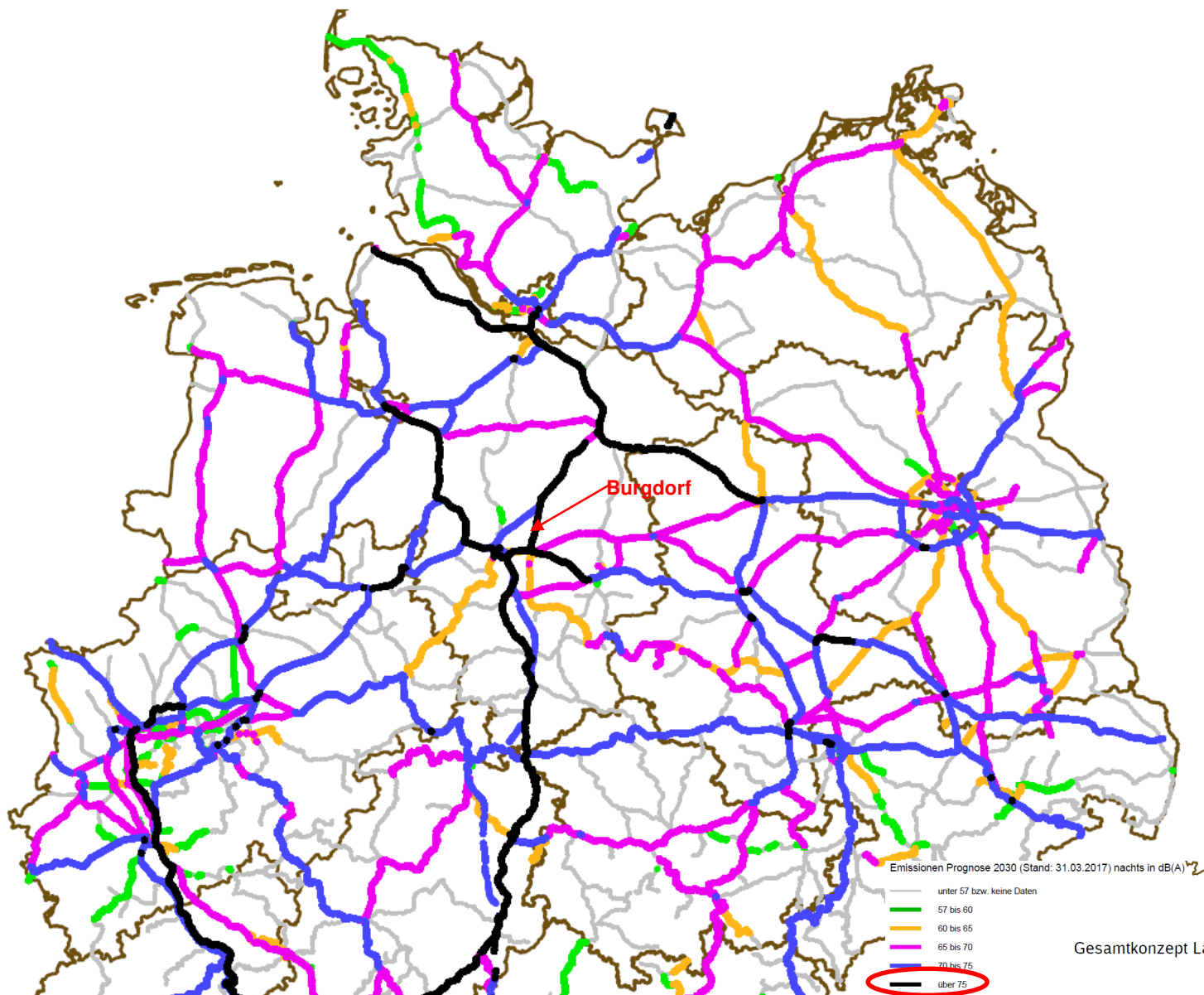
Hintergrundinformationen



veraltet

Kernforderungen Stadt Burgdorf

Hintergrundinformationen



Gesamtkonzept Lärmsanierung - Anlage 2

Kernforderungen Stadt Burgdorf

Hintergrundinformationen

Strecke Nr.	weitere Strecken Nr.	Nr. des Sanierungsabschnittes	Bundesland	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge	Bemerkungen	PKZ mit Längenbezug
1711		030026	NI	Wedemark - Mellendorf	22,2	22,3	0,1		
		030026	NI	Langenhagen - Burgwedel - Celle			9,2		7,307
1720		030027	NI	Burgdorf - Burgdorf, Burgdorf - Heeßel	22,6	25,7	3,1	X65	
1720		030027	NI	Burgdorf - Burgdorf	25,7	26	0,3		
1720		030027	NI	Burgdorf - Sorgensen	26	26,2	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Otze, Burgdorf - Sorgensen	26,5	26,7	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Otze	27,1	27,3	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Otze	27,6	29,5	1,9	X65	
1720		030027	NI	Burgdorf - Otze	29,5	29,7	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	31,3	31,7	0,4		
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	32,2	33,3	1,1	X65	
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	33,3	33,5	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	33,6	33,8	0,2		
1720		030027	NI	Burgdorf - Ramlingen-Ehlershausen	34,3	34,4	0,1		
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	34,8	34,9	0,1		
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	34,9	35,4	0,5	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	35,4	35,8	0,4	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	35,9	36,2	0,3	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Adelheidsdorf, Adelheidsdorf - Großmoor	36,2	36,6	0,4	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Großmoor	37	37,1	0,1	X65	
1720		030027	NI	Adelheidsdorf - Adelheidsdorf	38,9	39	0,1	X65	
1720		030027	NI	Celle - Westercelle	39,9	40,8	0,9	X65	
1720	1710	030027	NI	Celle - Groß Hehlen, Celle - Hehlentor, Celle - Klein Hehlen, Celle - Neuenhäusen, Celle - Westercelle, Celle - Heese	41,2	46,8	5,6	X65	
1720		030027	NI	Celle - Groß Hehlen, Celle - Hehlentor, Celle - Vorwerk	47,2	47,8	0,6	X65	
1720		030027	NI	Celle - Vorwerk	47,9	49,1	1,2	X65	
1720		030027	NI	Celle - Vorwerk	49,2	49,4	0,2	X65	
1720		030027	NI	Celle - Garßen, Celle - Vorwerk	49,7	51,2	1,5	X65	
1720		030027	NI	Celle - Garßen	51,2	51,3	0,1	X65	
1720		030027	NI	Celle - Garßen	51,5	51,6	0,1	X65	
1720		030027	NI	Celle - Garßen	52,4	52,8	0,4		
1720		030027	NI	Celle - Garßen	52,9	53,1	0,2		
1720		030027	NI	Celle - Garßen	55,6	55,7	0,1		
		030027	NI	Burgdorf - Celle			20,9		12,185

Trassenüberlegungen Eisenbahnverkehr

Mögliche Kernforderungen der Stadt Burgdorf

Versuch eines Ausblicks:

Problematisieren:

- Äußern oder nicht?
- Angemessenheit?
- Projektverbleib!
- Ausblick

