

Bahnprojekt Hamburg – Bremen/Hannover:

Positionspapier der Stadt Burgdorf mit Kernforderungen

Einstimmiger Ratsbeschluss vom 23.02.2023

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 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 die Stadt Burgdorf konstruktiv am Dialogforum Schiene Nord 2015 beteiligt und sich insbesondere in die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ und die 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).

Dem 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.

Nur wenn Alternativbetrachtungen zum Ergebnis des Dialogforums nachgewiesenermaßen erforderlich sind und nur wenn die Belange der betroffenen Kommunen ernst genommen werden, wären wir ggf. bereit, uns auch mit anderen Trassenalternativen zumindest auseinander zu setzen.

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.

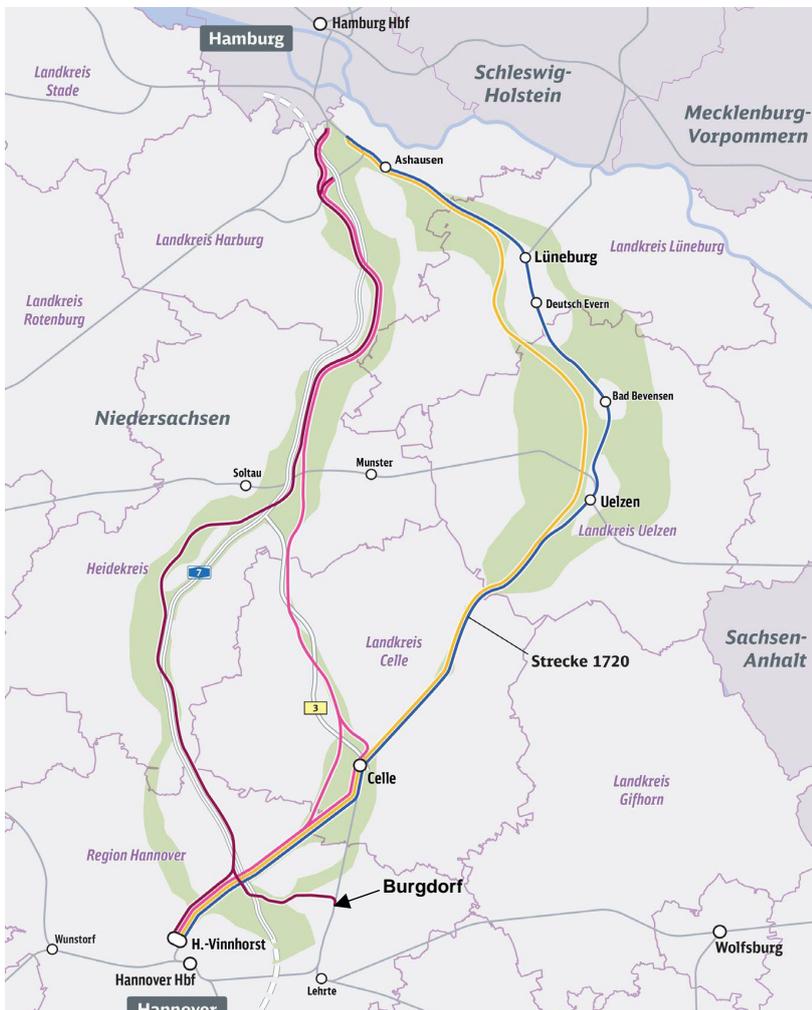
2. Allgemeine Forderungen der Stadt Burgdorf

Die Stadt Burgdorf bekennt sich zum Ergebnis des Dialogforums und fordert daher:

- Verbleib der Strecke 1720 Abschnitt Celle – Lehrte im Projektraum des Bahnprojekts
- Fokussierung auf die Umsetzung der Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord 2015
- Einrichtung eines neuen Dialogforums, falls tatsächlich vom überwiegenden Konsens des Dialogforums Schiene Nord 2015 abgewichen wird und insbesondere eine Neubaustrasse verwirklicht werden soll.

Nach derzeitigem Kenntnisstand hat DB Netz abweichend vom Ergebnis des Dialogforums dem zuständigen Bundesministerium folgende Trassenalternativen vergleichend vorgelegt:

- NBS parallel zu A7 bis Isernhagen, zusätzlich Abzweig von Burgwedel bis Burgdorf (**lila / weinrote Alternative**)
<https://burgwedel-service.de/owncloud/index.php/s/z3Hh17redeb7dPf?path=%2FVariante%20Weinrot%20-%20Be-standsfern>
Folgende Pläne sind hier für Burgdorf relevant:
aus Dateiordner „Höhenpläne“: Datei „Höhenplan 7“ und „Höhenplan 9“
aus Dateiordner „Lagepläne“: Datei „Lageplan 7“
aus Dateiordner „Übersichtslageplan“: Datei „Übersichtslageplan 3“
- 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**)



Alle diese Trassen widersprechen dem Ergebnis des Dialogforums. Dass die Stadt Burgdorf sich nachfolgend dennoch zu diesen Trassen äußert, ist nicht als Zustimmung zur Abkehr von den Ergebnissen des Dialogforums zu verstehen.

Die Äußerung zu den Trassenalternativen erfolgt vielmehr **vorsorglich** und **unter Vorbehalt**,

- weil der Stadt gegenüber der Eindruck vermittelt wurde, allein diese Trassenalternativen stünden nunmehr zur Debatte,
- weil der Eindruck eines erheblichen Zeitdrucks vermittelt wurde (geplante abschließende parlamentarische Befassung im Mai 2023) und
- weil die Stadt die Befürchtung hat, eine Nicht-Äußerung würde in Berlin fälschlicherweise als Zustimmung ohne Kernforderungen zu den einzelnen Alternativen missverstanden werden.

Leider liegen erst seit kurzer Zeit offizielle konkrete Pläne zu den Trassenalternativen 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:

- 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 sowie 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.



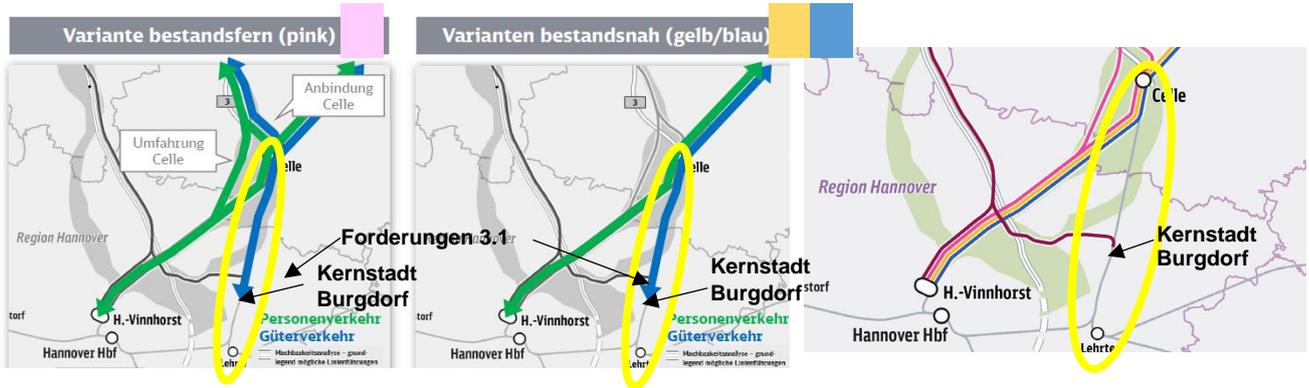
Quelle: DB Netz, überarbeitet durch Stadt Burgdorf hinsichtlich Darstellung der Güterverkehre

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

3.1. Kernforderungen für die Alternativen pink/gelb/blau, 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).

Die Kernforderungen beziehen sich unmittelbar auf die im Dialogforum formulierten Bedingungen bzw. lassen sich daraus ableiten (siehe [Anhang 1](#)). Vorbehaltlich der weiteren politischen Diskussion und vorbehaltlich einer grundsätzlichen Ablehnung einzelner Trassenalternativen werden dies sein:

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

<p><u>Maximalforderung:</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Schienenverkehrs-lärm 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)
---------------------------------	---

<u>Minimalforderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Einhaltung der Werte der Lärmsanierung durch aktive Maßnahmen, seit 2022 bspw. in Wohngebieten 64/54 dB(A) tags/nachts. -> zur Übersicht: Anhang 2 und Anhang 3 -> <i>Streckenabschnitte siehe S. 33/34 Anlage 3 „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“, Oktober 2022 Anhang 4 und Anhang 5</i> Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (<i>Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1</i>)
--------------------------	--

Kernforderungen Nahverkehr gemäß Bedingung 3 des Dialogforums :

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

<u>Maximalforderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Verdoppelung der Takte im S-Bahn-Verkehr gemäß Überlegungen des VEP 2035 der Region Hannover: S6 und S7 jeweils im 30-Minuten Takt = mindestens 4 Verbindungen pro Stunde, Anhang 6 (<i>ggf. zusätzliche Halte</i>)
<u>Minimalforderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Einführung einer stündlichen Verstärkerfahrt der S6 (Arbeitstitel: S61) gemäß Zielnetz 2030 Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, verlängert bis Otze und Ehlershausen, Anhang 7

Kernforderungen Bahnübergänge in Anlehnung an Bedingung 7 des Dialogforums:

(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Beseitigung der bestehenden höhengleichen Bahnübergänge in Ehlershausen und Otze und Ersatz durch höhenungleiche Sicherung der übrigen vorhandenen und beabsichtigten Siedlungsbeziehungen durch entsprechend zahlreiche (ggf. auch neue) und den jeweiligen Ansprüchen entsprechend ausgestaltete Querungsmöglichkeiten der Bahn
-------------------	--

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

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

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Qualitätsvolle städtebauliche Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU, Anhang 8
-------------------	--

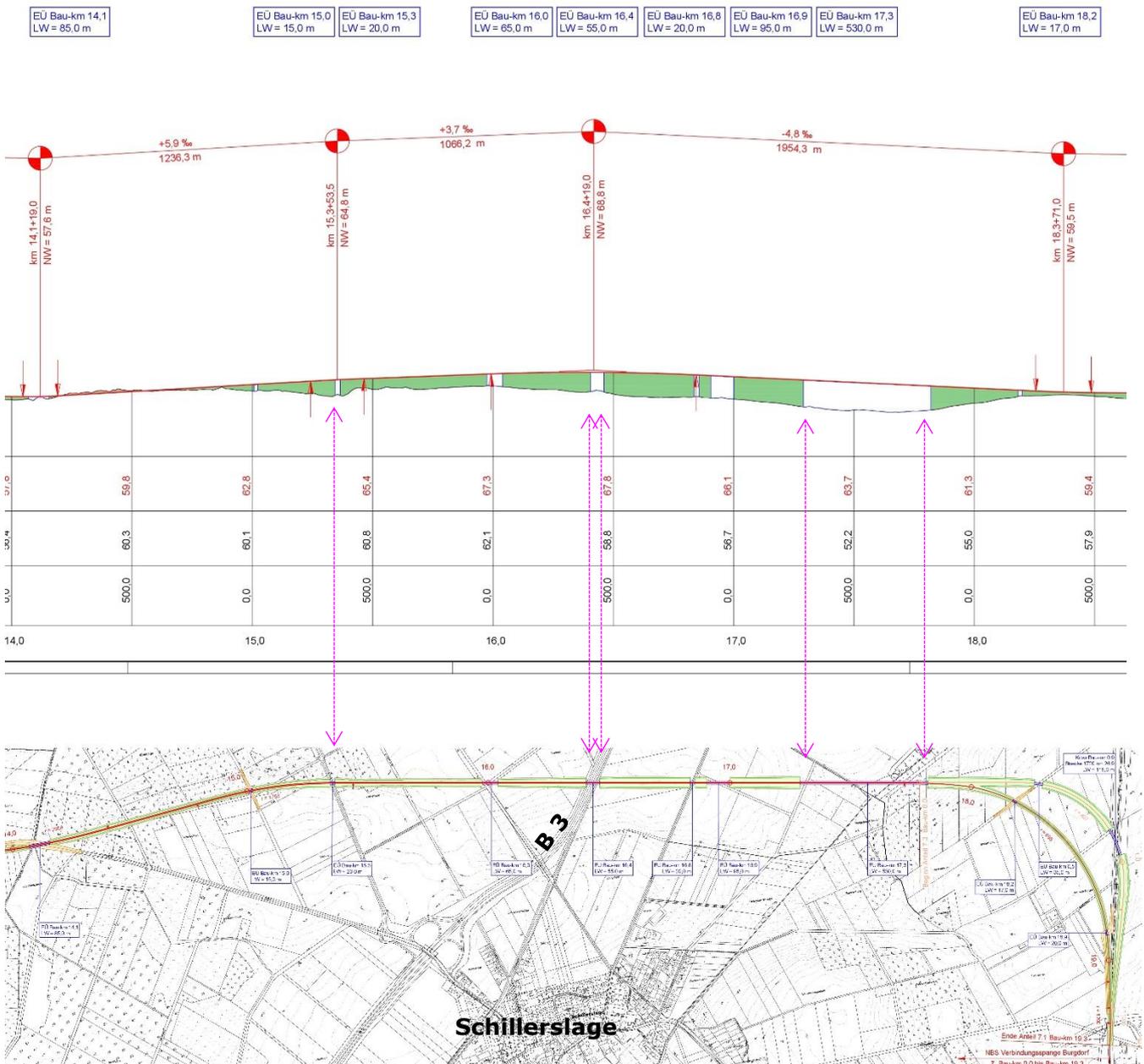
Änderungen, Ergänzungen oder Ausweitungen dieser Kernforderungen können sich ergeben, sobald eine intensive öffentliche Diskussion der konkreten Pläne erfolgt ist bzw. eine Vorzugsvariante vorliegt. Sie können sich auch ergeben aufgrund von noch zu veröffentlichen Verkehrsprognosen und darauf beruhenden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

3.2. Kernforderungen für die lila / weinrote Alternative:

Nach derzeitigem Kenntnisstand erfüllt die weinrote Alternative die gesetzlichen Vorgaben nur unzureichend. Sie ist daher von DB Netz nicht in derselben Detailschärfe untersucht worden, wie die anderen Alternativen.

Die Stadt interpretiert entsprechende Aussagen von DB Netz dahingehend, dass – sofern diese Alternative doch weiterverfolgt werden sollte – noch nennenswerte Änderungen im Trassenverlauf erfolgen können, wodurch sich auch Änderungen in der konkreten Trassenausgestaltung ergeben könnten. Die Stadt geht daher davon aus bzw. fordert, dass im Falle und im Zuge der Erstellung einer entsprechenden Vorplanung auf dem Niveau der übrigen drei Alternativen die Bahn auf die betroffenen Kommunen proaktiv zugeht und auch die betroffene Bevölkerung proaktiv einbindet.

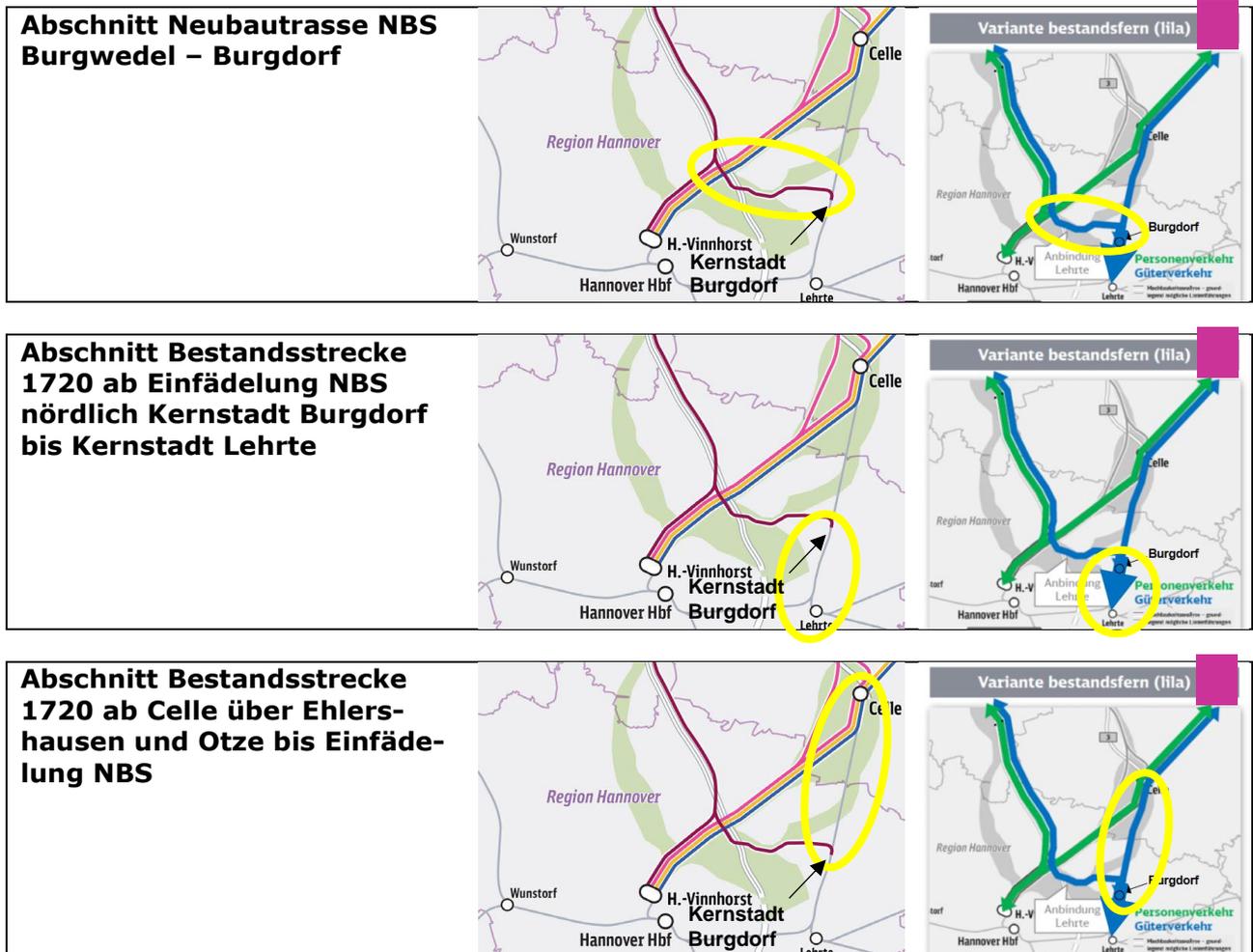
Höhenplan (10fach überhöht), Ausschnitt, ohne Maßstab



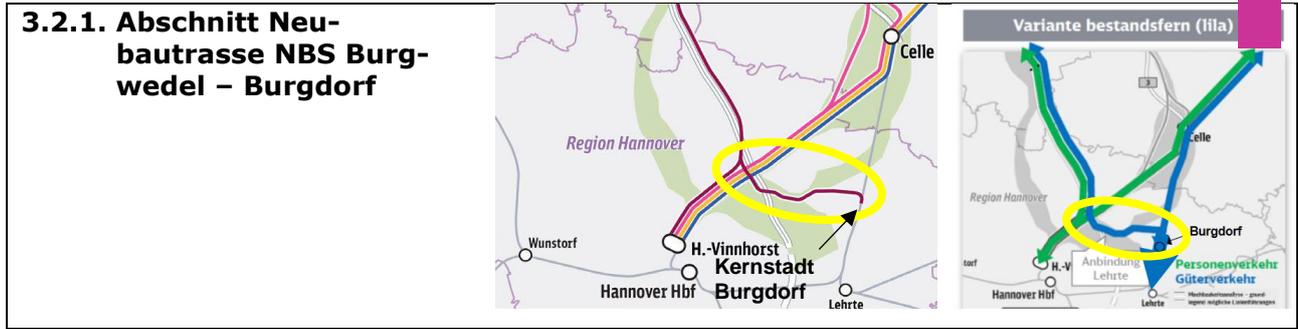
Lageplan, Ausschnitt, ohne Maßstab

Aus diesem Grund nimmt die Stadt zu dieser Alternative nicht konkret Stellung z.B. zu weiteren erforderlichen Durchlässen entlang der Trasse gemäß vorliegender Unterlagen oder z.B. zu Anforderungen an das Profil dieser Durchlässe. Vielmehr lehnt die Stadt die Trasse in der bislang geplanten Lage und Ausgestaltung ab.

Stattdessen stellt die Stadt allgemeine Kernforderungen, die bei einer weiteren Planung zu beachten wären. Die Kernforderungen beziehen sich unmittelbar auf die im Dialogforum formulierten Bedingungen bzw. lassen sich daraus ableiten (siehe [Anhang 1](#)). Die Kernforderungen beziehen sich dabei auf drei unterschiedliche Abschnitte:



Vorbehaltlich der weiteren politischen Diskussion und vorbehaltlich einer grundsätzlichen Ablehnung dieser Trassenalternativen stellt die Stadt Burgdorf nachfolgende Kernforderungen für diese drei Abschnitte.



Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums ([Anhang 1](#)):

(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

<p><u>Forderung:</u></p>	<p>Bestmöglicher Gesundheitsschutz in <u>Bau</u> und Betrieb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 %HSD-Kriteriums (Anteil hochschlafgestörter Menschen) und zusätzlich 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) • Gesamtlärbetrachtung (Bedingung Nr. 1.5, siehe Anhang 1) • Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens (Bedingung Nr. 1.9, siehe Anhang 1)
--------------------------	--

Kernforderungen Nahverkehr gemäß Bedingung 3 des Dialogforums :

(Adressat: DB zur Planung entsprechender Haltepunkte und Bereitstellung der Trassen, Region Hannover zur Bestellung)

<p><u>Forderung:</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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, entsprechende Halte)
--------------------------	---

Kernforderungen regionaler Nutzen und kommunale Planungen gemäß Bedingungen 4 und 5 des Dialogforums :

(Adressat: DB Netz zur entsprechenden Trassierung und Abstimmung der Planungen mit der Kommune)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Bestand und Weiterentwicklung vorhandener Betriebe vor Ort müssen positiv beeinflusst werden. • Tourismus und Naherholung müssen erhalten bzw. entwickelt werden können. • Die kommunale Planungshoheit bzw. kommunale Siedlungsentwicklung (Wohnraumentwicklung) muss gewährleistet bleiben bzw. durch die Planung unterstützt werden.
-------------------	--

Kernforderungen Siedlungsbeziehungen gemäß Bedingung 7 des Dialogforums:

(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der vorhandenen und beabsichtigten Siedlungsbeziehungen durch entsprechend zahlreiche Querungsmöglichkeiten der Bahn
-------------------	---

Kernforderungen Orts- und Landschaftsbild und Vermeidung von Zerschneidungen gemäß Bedingung 8 des Dialogforums:

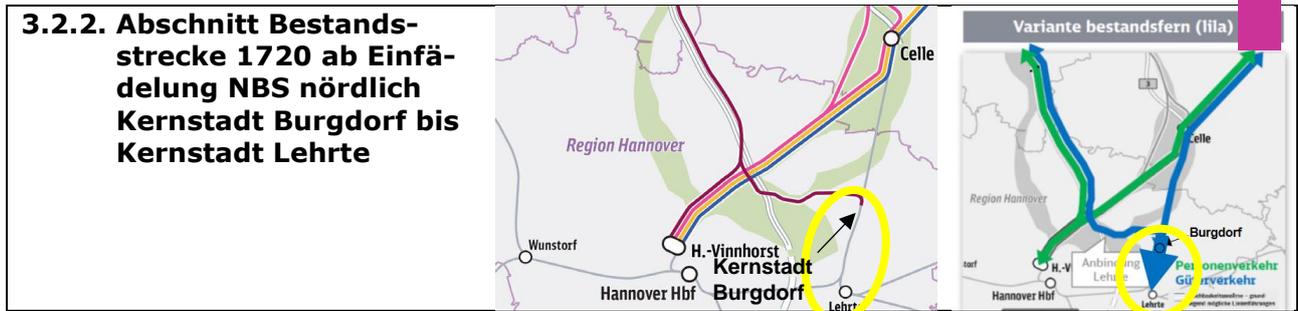
(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausformung der Trasse mit höchster Ortsbildverträglichkeit und Landschaftsbildverträglichkeit. • Minimierung des Flächenverbrauchs • Schallschutzmaßnahmen gemäß o.g. Kernforderung sind in landschaftsplanerischer und städtebaulich optimaler Form und Gestaltung unter Beteiligung der Bevölkerung umzusetzen • Zerschneidungen (optisch und tatsächlich) von Landschaftsräumen und Siedlungsräumen sind zu vermeiden
-------------------	--

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

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

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätsvolle städttebauliche Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städttebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU, Anhang 8
-------------------	--



Ab der Einfädelung der Neubautrasse in die Bestandsstrecke 1720 nördlich von Burgdorf verlaufen die Güterverkehre gebündelt aus / in Richtung Lehrte. Aus Sicht von DB Netz befindet sich dieser Abschnitt außerhalb des eigentlichen Projektgebiets, obwohl in obiger Grafik von DB Netz der Neubauabschnitt als „Anbindung Lehrte“ bezeichnet wird, und nicht als „Anbindung Burgdorf“.

Es ist mit erheblichen Zunahmen im Eisenbahngüterverkehr zu rechnen. Dies wird auch dadurch belegt, dass in diversen Planwerken für die Bestandsstrecke eine Blockverdichtung vorgesehen ist. Daher ist es gerechtfertigt, auch für diesen Bestandsabschnitt entsprechende Kernforderungen zu stellen:

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums ([Anhang 1](#)):

(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

<p><u>Forderung:</u></p>	<p>Bestmöglicher Gesundheitsschutz in <u>Bau</u> und Betrieb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) • Gesamtlärbetrachtung (Bedingung Nr. 1.5, siehe Anhang 1) • Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; 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>	<ul style="list-style-type: none"> • Verdoppelung der Takte im S-Bahn-Verkehr gemäß Überlegungen des VEP 2035 der Region Hannover: S6 und S7 jeweils im 30-Minuten Takt = mindestens 4 Verbindungen pro Stunde, Anhang 6
-------------------	---

Kernforderungen regionaler Nutzen und kommunale Planungen gemäß Bedingungen 4 und 5 des Dialogforums :
(Adressat: DB Netz zur entsprechenden Trassierung und Abstimmung der Planungen mit der Kommune)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Bestand und Weiterentwicklung vorhandener Betriebe vor Ort müssen positiv beeinflusst werden. • Tourismus und Naherholung müssen erhalten bzw. entwickelt werden können. • Die kommunale Planungshoheit bzw. kommunale Siedlungsentwicklung (insb. Wohnraumentwicklung) muss gewährleistet bleiben bzw. durch die Planung unterstützt werden.
-------------------	--

Kernforderungen Siedlungsbeziehungen gemäß Bedingung 7 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

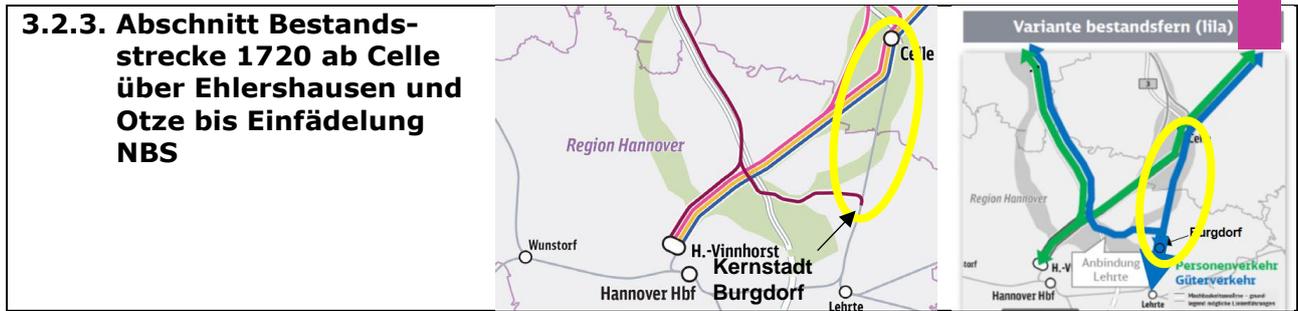
<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der vorhandenen und beabsichtigten Siedlungsbeziehungen durch entsprechend zahlreiche (ggf. auch neue) und den jeweiligen Ansprüchen entsprechend ausgestaltete Quersungsmöglichkeiten der Bahn
-------------------	--

Kernforderungen Orts- und Landschaftsbild und Vermeidung von Zerschneidungen gemäß Bedingung 8 des Dialogforums:
(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausformung der Trasse mit höchster Ortsbildverträglichkeit und Landschaftsbildverträglichkeit. • Minimierung des Flächenverbrauchs • Schallschutzmaßnahmen gemäß o.g. Kernforderung sind in landschaftsplanerischer und städtebaulich optimaler Form und Gestaltung unter Beteiligung der Bevölkerung umzusetzen • Zerschneidungen (optisch und tatsächlich) von Landschaftsräumen und Siedlungsräumen sind zu vermeiden
-------------------	--

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

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätsvolle städttebauliche Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städttebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU, Anhang 8
-------------------	--



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 Kapazitätswachse 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:

Kernforderungen Immissionsschutz gemäß der Bedingungen 1.1 bis 1.9 des Dialogforums ([Anhang 1](#)):

(Adressat: DB zur Planung, Bund zur Finanzierung bzw. Schaffung des Rechtsrahmens)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 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, Anhang 5</i> • Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog; 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>	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer stündlichen Verstärkerfahrt der S6 (Arbeitstitel: S61) gemäß Zielnetz 2030 Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, verlängert bis Otze und Ehlershausen, Anhang 7
-------------------	--

Kernforderungen Bahnübergänge in Anlehnung an Bedingung 7 des Dialogforums:

(Adressat: DB zur Planung und Umsetzung)

<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 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)

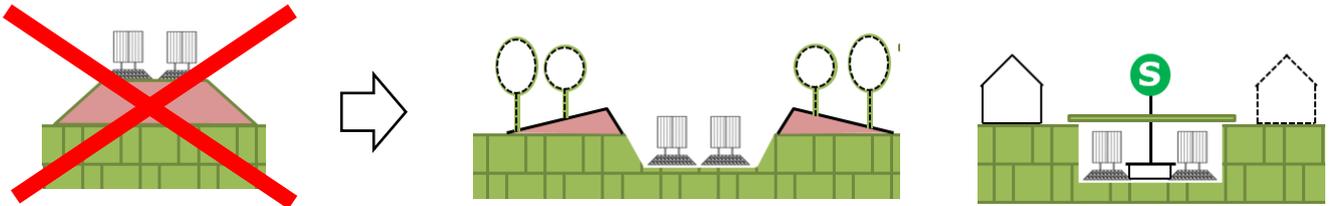
<u>Forderung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätsvolle städtebauliche Einbindung der o.g. Maßnahmen mittels städtebaulichem Begleitplan gemäß difu-Studie vom Juni 2021, unterstützt durch das nds. MU, Anhang 8
-------------------	--

3.2.4. Folgerungen und Hinweise zu den drei Abschnitten

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.

Als **Resultat der Kernforderungen** zum **Neubauabschnitt** (Kap. 3.2.1) kann es sich ergeben, dass eine Neubautrasse im Siedlungsraum der Region Hannover nicht in Dammlage, sondern in Troglage auszuführen ist (-1-Niveau oder -1/2-Niveau).

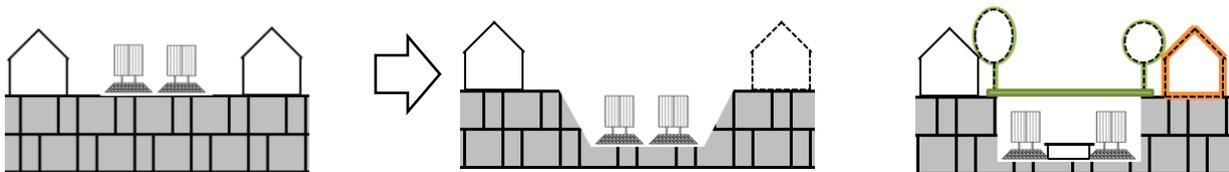
Die Stadt Burgdorf fordert daher die Prüfung einer entsprechenden Trassierung.



Sofern eine Troglage aus unüberwindbaren Gründen nicht möglich ist (z.B. Grundwasser), führt dies nicht dazu, dass die Stadt von ihren Kernforderungen abweicht, sondern es führt dazu, dass eine andere Lage der Trasse gesucht werden muss, in der eine Troglage verwirklicht werden kann.

Denn der Landschaftsraum der Region Hannover ist kein leerer Planungsraum, sondern erfüllt vielfältige Aufgaben für den Natur- und Landschaftsschutz sowie die Land- und Forstwirtschaft bis hin zur Naherholung.

Als **Resultat der Kernforderungen** zum **Bestandsabschnitt südlich der Einfädelung** des Neubauabschnitts in die Bestandsstrecke (Kap. 3.2.2) kann es sich ergeben, dass die Bestandsstrecke im Kernstadtraum in Troglage zu führen ist (-1-Niveau oder -1/2-Niveau).



Die Stadt Burgdorf fordert daher die Prüfung einer entsprechenden Trassierung.

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.

Schon allein die Darstellung zu dieser Alternative auf Seite 3 dieses Positionspapiers belegt aber, dass die Strecke (Celle -) Burgdorf – Lehrte als wichtiger Bestandteil des Gesamtprojekts angesehen wird, da die Darstellung von DB Netz den Neubauabschnitt als „Anbindung Lehrte“ bezeichnet. Dies zeigt, dass auch die Bestandsstrecke erheblich betroffen sein wird – mit entsprechenden Auswirkungen auf die gleisanliegende Bevölkerung. Daher ist es gerechtfertigt, Kernforderungen zu stellen, die auch die Bestandsstrecke betreffen, auf der selbst (wohl) keine Baumaßnahmen geplant sind, die aber aufgrund von Baumaßnahmen andernorts deutlich mehr belastet wird bzw. werden kann. Im weiteren Verfahren wird es daher sehr darauf ankommen, die Mitglieder des Deutschen Bundestags davon zu überzeugen, dass Kernforderungen (auch) zur Bestandsstrecke gerechtfertigt und angemessen sind.

Nachfolgend sind einige entsprechende Argumente (nicht abschließend) aufgeführt:

- Gemäß Projektinformationssystem PRINS zum **Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030** ist auch der Abschnitt Celle – Lehrte Bestandteil der Alpha-E-Variante und damit des Gesamtprojekts Hamburg – Hannover/Bremen.
- Der Abschnitt Celle – Lehrte ist wesentlicher Bestandteil des **TEN-T-Korridors** „Scandinavian – Mediterranean“. Diesbezüglich wird hier ausdrücklich auf die Bundestagsdrucksache 18/7365 verwiesen ([Anhang 9](#)).
- (Auch) der Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt vom 01. September 2021 empfiehlt zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecke (Maschen-) Celle – Lehrte die **Verdichtung der möglichen Zugfolge** von jetzt 5 **auf künftig 3 Minuten** (z.B. mittels Blockverdichtung) mit entsprechenden Auswirkungen für die gleisanliegende Bevölkerung ([Anhang 10](#)).
Weitere Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung im Güterverkehr, die auch Auswirkungen auf die Bestandsstrecke haben könnten, sind Anhang 5, S.3 des Abschlussberichts zu entnehmen (zusätzliche Wachstumsreserven für den Schienengüterverkehr mittels „Flexi-Trassen“, z.B. „Bau von Kurven zur Führung des SGV aus Isernhagen in Richtung Lehrte im Bereich Isernhagen / Celle / Lehrte“).
- Die Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes EBA 2017/18 belegt die erhebliche **Lärmbetroffenheit der Bestandsstrecke** sowohl im Hinblick auf die Kartendarstellung als auch die nach nächtlicher Lärmkennziffer sortierte Liste der betroffenen Kommunen ([Anhang 11](#)).
(Die aktualisierte Lärmkartierung 2022 ist bekannt, hier aber noch nicht eingearbeitet)
- Das im Jahr 2022 aktualisierte Lärmsanierungsprogramm des Bundes belegt, dass der Abschnitt zu den **am stärksten lärmbelasteten Abschnitten in Deutschland** zählt ([Anhang 4](#)).
Folgerichtig wurden für Burgdorf entsprechend lange Abschnitte mit (teilweise erneutem) Lärmsanierungsbedarf identifiziert ([Anhang 5](#)): <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

B. Erläuterung des zusätzlichen Nutzens der Kernforderungen über das projektbezogene Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV hinaus:

Städtische (u. gesellschaftliche) Ziele (nicht abschließend):

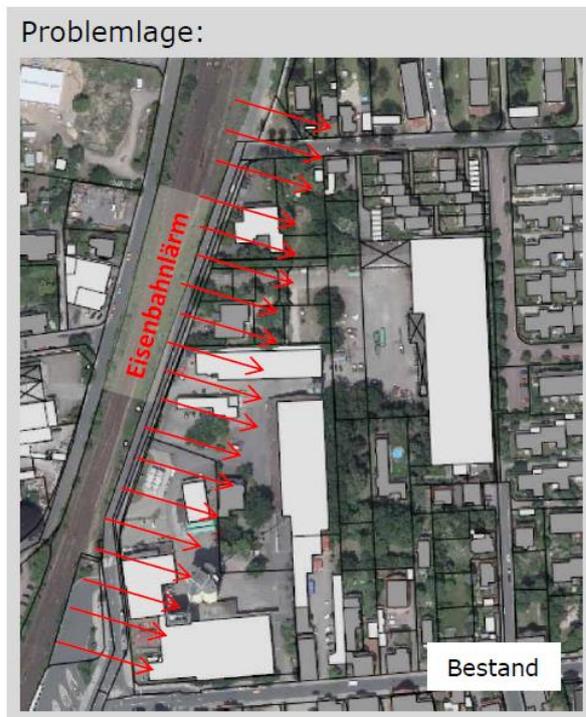
- 1. Schaffung neuen Wohnraums**
- 2. Klimaschutz: Reduzierung Treibhausgase**
- 3. Klimaschutz: Anpassung an die Klimafolgen**

Im Detail:

Die Einhaltung der Kernforderungen der Stadt Burgdorf insbesondere entlang der Bestandsstrecke ermöglicht:

- Schaffung neuer Wohnflächenpotentiale auf Flächen, die derzeit aufgrund der bestehenden Lärmbelastung für eine Wohnnutzung ungeeignet sind (Stichwort Rolandstraße oder Raiffeisen-Areal) / entspricht o.g. Ziel 1
- Diese Wohnflächenpotentiale liegen im Innenbereich (= > Schutz des Außenbereichs)
- Diese Wohnflächenpotentiale im Innenbereich liegen größtenteils auf bereits versiegelten Flächen (= > Schutz unversiegelter Flächen im Innenbereich) / entspricht o.g. Ziel 3
- Diese Wohnflächenpotentiale im versiegelten Innenbereich befinden sich im fußläufigen Einzugsbereich von S-Bahn-Haltes (Stärkung Umweltverbund) / entspricht o.g. Ziel 2

Zur Erläuterung: Unverbindliche und beispielhafte Darstellung Raiffeisenareal:



C. Abschätzung der zusätzlichen* Kosten über die Projektkosten hinaus:

Nachfolgende Ausführungen sollen belegen, dass im Abgleich mit ohnehin (aber später) vorgesehenen Maßnahmen durch die (vorgezogene) Erfüllung der Kernforderungen nur geringe zusätzliche* Kosten entstehen und / oder dass den zusätzlichen* Kosten (ggf. mit Kostenbeteiligung der Stadt) ein entsprechender Nutzen gegenübersteht. Idealerweise gelingt es, diesen Nutzen noch zu monetarisieren, um als Argumentationshilfe dienen zu können.

Die nachfolgende Kostenübersicht ist beispielhaft und erfolgt für die Kernforderungen der Stadt Burgdorf hinsichtlich der Minimalforderungen zu den Alternativen pink/ gelb/blau (Kapitel 3.1):

Minimalforderungen Alternativen pink/gelb/blau:

Forderung:	Kosten:	davon zusätzlich* :	Anmerkung:
Immissionsschutz (Einhaltung Werte der Lärmsanierung)	-zu ermitteln-	- keine -	<i>(allenfalls marginal; überwiegend ausgeglichen durch Entfall späterer Lärmsanierung, vgl. entspr. Liste in Anlage 3 des aktuellen Lärmsanierungsprogramms)</i>
Nahverkehr (zusätzl. S 61)	-zu ermitteln-	- keine -	<i>(ohnehin geplant, siehe Zielnetz Deutschlandtakt 2030, 3. Gutachterentwurf)</i>
Bahnübergänge (Ehlershausen / Otze)	-zu ermitteln-	- keine -	<i>(ohnehin geplant, eigene Kostenbeteiligung der Stadt Burgdorf im Haushalt eingestellt)</i>
Städtebau (Begleitplan)	400.000,00 €	400.000,00 €	<i>anteilige Kostenübernahme der Stadt Burgdorf nicht ausgeschlossen</i>
Gesamt:	-zu ermitteln-	400.000,00 €	

* mit **zusätzlichen** Kosten ist gemeint: Kosten, die nicht aufgrund anderer Maßnahmen / Projekte ohnehin schon in öffentlichen Haushalten eingestellt sind bzw. beizeiten werden müssen.

Anhänge:

Anhang 1:

Auszug aus dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord 2015

Bei den nachfolgenden Anhängen 2 bis 11 handelt es sich um Arbeitsfassungen, da die Quellenangaben, -bezeichnungen und -daten noch **nicht abschließend überprüft** sind:

Anhang 2:

Überblick über bestehende Regelwerke zum Lärmschutz; entnommen aus der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“, Berlin 2022

Anhang 3:

dito; eigene Darstellung

Anhang 4:

Lärmsanierungsprogramm des Bundes 2018, Anhang 2: Darstellung der Emissionen

Anhang 5:

Liste der Sanierungsabschnitte – Auszug aus Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms des Bundes 2018

Anhang 6:

SPNV Zielnetz 2035+ der Region Hannover gem.Vortrag A-WALV 24.05.2022

Anhang 7:

Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, Zielnetz 2030

Anhang 8:

Link zum Thema „Städtebaulicher Begleitplan“

Anhang 9:

Übergesetzliche Maßnahmen, Vortrag des BMDV aus 2018
(*Verweis auf Bundestagsdrucksache 18/7365*)

Anhang 10:

Abschlussbericht Zielfahrplan Deutschlandtakt – Entwurf vom 31.08.2021,
Anhang 1, Auszug

Anhang 11:

Lärmaktionsplan Eisenbahnbundesamt 2018 – nächtliche Lärmkennziffern

Anhang 1

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-Umgebungslärmrichtlinie ist sicherzustellen, dass für diese keine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den Bahnverkehr eintritt.

1.5. Gesamtlärbetrachtung

Es ist eine Gesamtlärbetrachtung 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 Waggonen 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 Elektromog

Analog zum Lärmschutz ist grundsätzlich sicherzustellen, dass Anrainer von Eisenbahnstrecken vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektromog 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

Anhang 2 und Anhang 3: - Arbeitsfassungen -

Anhang 2

Überblick über bestehende Regelwerke zum Lärmschutz; entnommen aus der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“, Berlin 2022

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-im-schienerverkehr-broschuere.html?dlConfirm=true>

Orientierungswerte der städtebaulichen Planung für Verkehrsgeräusche in dB(A)

	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr
Reine Wohngebiete, Wochenend- und Ferienhausbereiche	50	40
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungs- und Campingsplatzgebiete	55	45
Friedhöfe, Kleingärten- 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

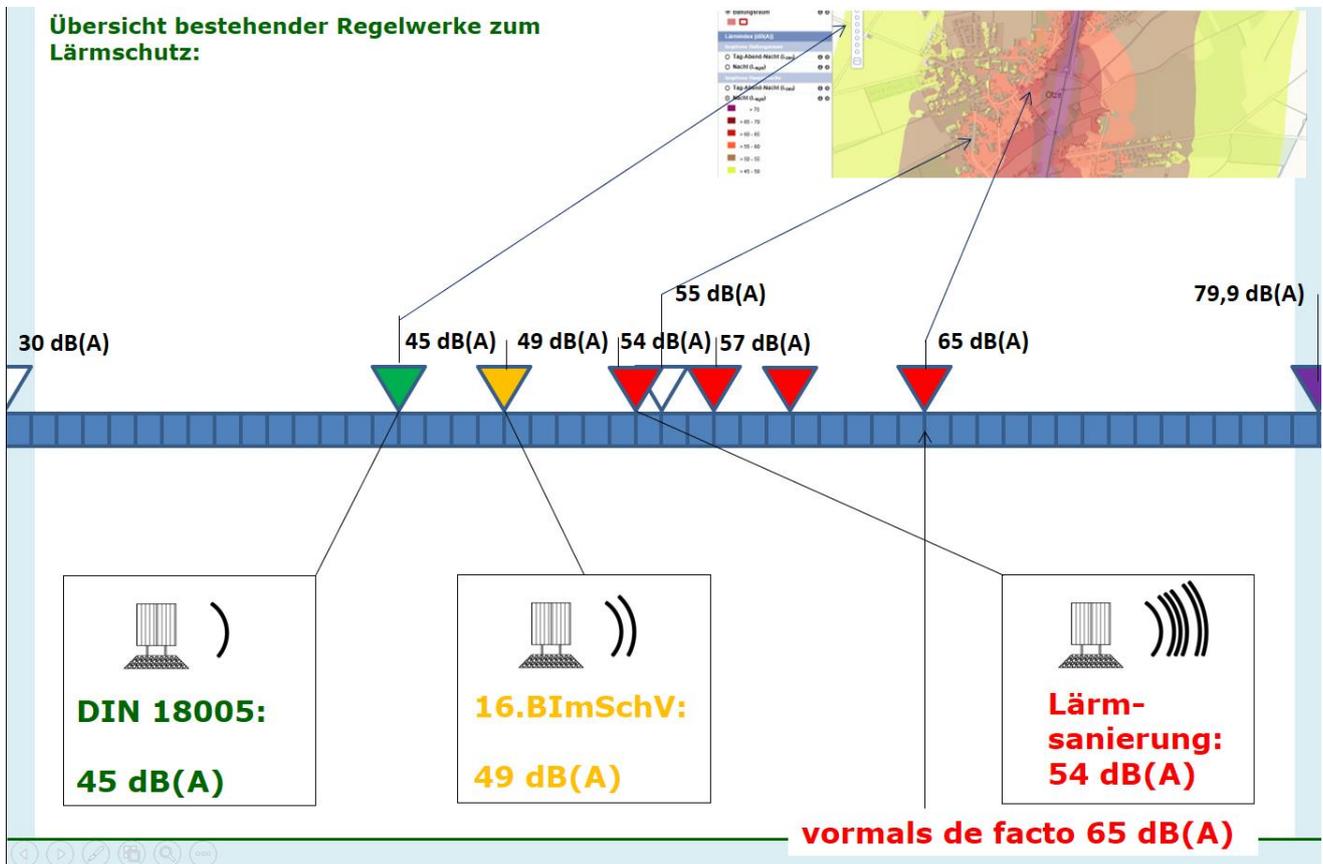
Auslösewerte für die Lärmsanierung in dB(A)

	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr
Krankenhäuser, Schulen, 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

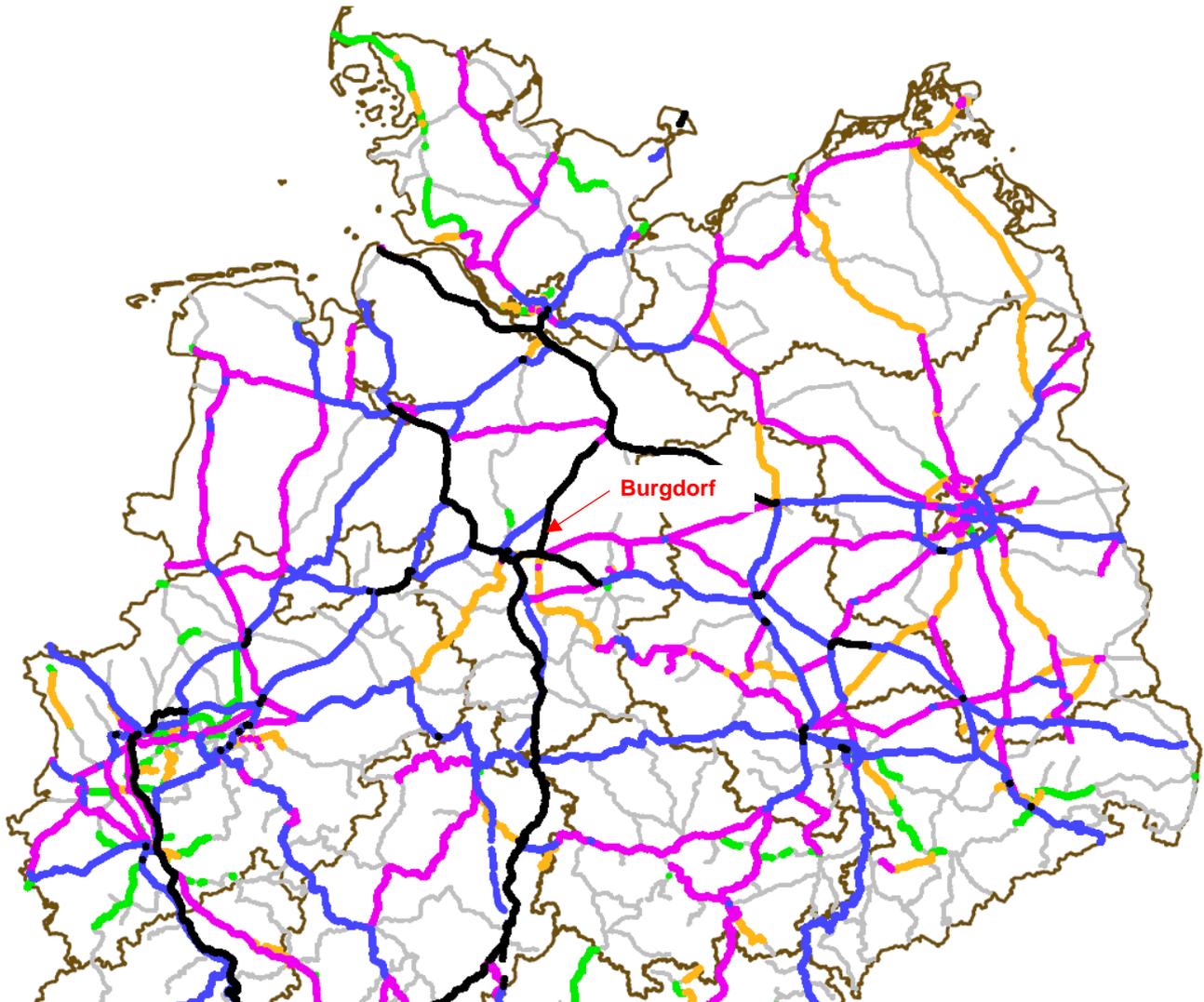
Anhang 3

dito, eigene Darstellung



Anhang 4 - Arbeitsfassung -

Lärmsanierungsprogramm des Bundes 2018, Anhang 2: Darstellung der Emissionen



Emissionen Prognose 2030 (Stand: 31.03.2017) nachts in dB(A)

- unter 57 bzw. keine Daten
- 57 bis 60
- 60 bis 65
- 65 bis 70
- 70 bis 75
- über 75

Gesamtkonzept Lärmsanierung - Anlage 2



DB Umwelt

(Stand: 31.12.2018)

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wurde 2022 aktualisiert. Die Änderungen im Hinblick auf die Darstellungen der dortigen Anlage 2 sind hier noch nicht eingearbeitet. Für Burgdorf ergeben sich aber keine geänderten Aussagen.

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Anhang 5 - Arbeitsfassung -

Liste der Sanierungsabschnitte – Auszug aus Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms des Bundes 2018

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

Die Bemerkung „x65“ in der vorletzten Spalte bezeichnet diejenigen Abschnitte, in denen auf Basis der seinerzeit gültigen Auslösewerte von 60 dB(A) nachts (Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) + 5 dB(A) (damals gültiger Schienenbonus) = 65 dB(A) eine Sanierung bereits erfolgte, die aber auf Basis der heutigen Auslösewerte unzureichend ist.

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wurde 2022 aktualisiert. Die Sanierungsabschnitte im Bereich Burgdorf sind in der Summe länger geworden. Die Priorisierungskennziffer PKZ hat sich erhöht. Die Änderungen sind hier noch nicht eingearbeitet.

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Anhang 6 und Anhang 7: - Arbeitsfassungen -

Anhang 6

SPNV Zielnetz 2035+ der Region Hannover gem. Vortrag A-WALV 24.05.2022

VEP 2035

SPNV-Zielnetz 2035+

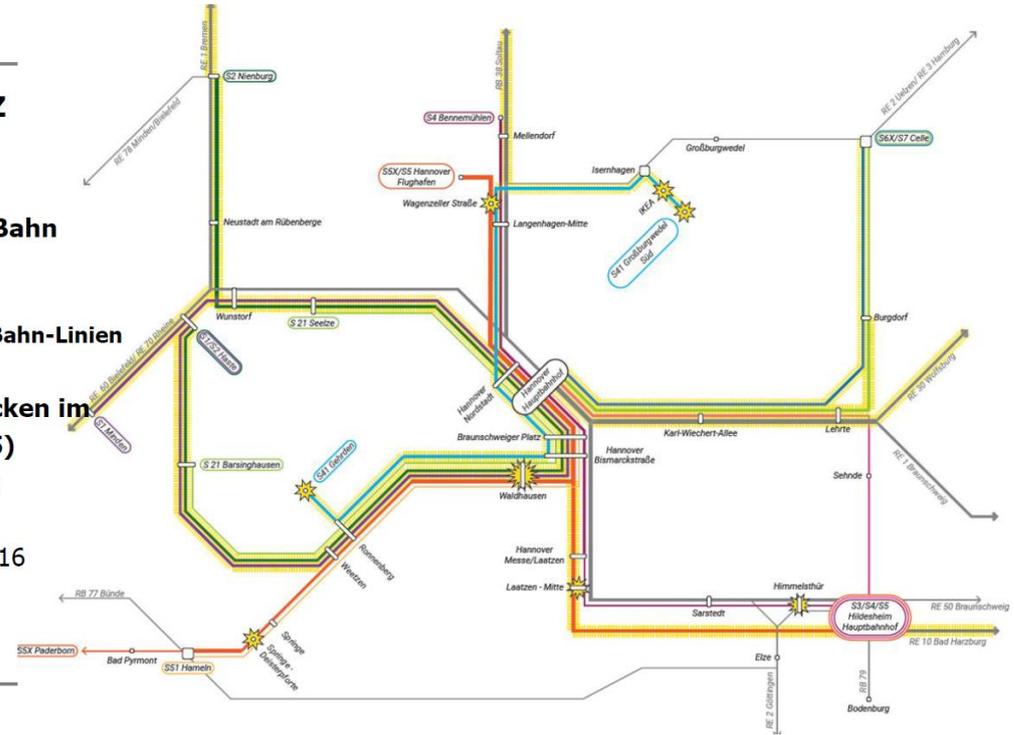
RE- und Express-S-Bahn
im 30-Min-Takt

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

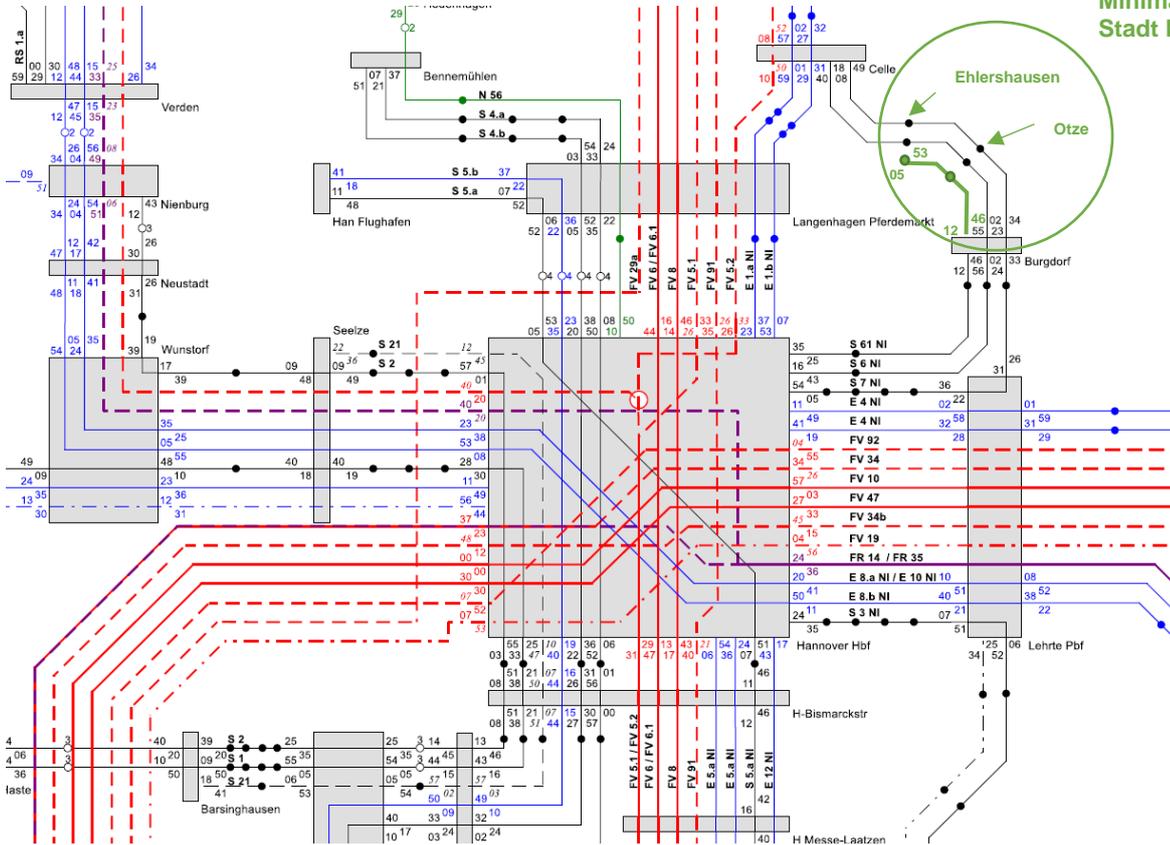
Neue Haltepunkte



Anhang 7

Deutschlandtakt, 3. Gutachterentwurf, Zielnetz 2030

Minimalforderung
Stadt Burgdorf



Anhang 8, Anhang 9 und Anhang 10 - Arbeitsfassungen -

Anhang 8

Link zum Thema „Städtebaulicher Begleitplan“

<https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/582011>

Anhang 9

Übergesetzliche Maßnahmen, Vortrag des BMDV aus 2018

Beschluss zum Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ (BT-Drs. 18/7365)



Der Deutsche Bundestag hat einstimmig beschlossen

in Fällen **besonderer regionaler Betroffenheit** durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren **Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen**

aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen **im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren**, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen **besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt** erreichen zu können.

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Lösungsvorschläge entscheiden.

Das planrechtliche Verfahren und insbesondere die Zuständigkeit und Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde bleiben unberührt.



www.bmvi.de | 10.01.2018 12

Anhang 10

Abschlussbericht Zielfahrplan Deutschlandtakt – Entwurf vom 01.09.2021, Anhang 1, Seite 2, Auszug

https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/70b2P0qqjFPmrt6FSXSxsy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf

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

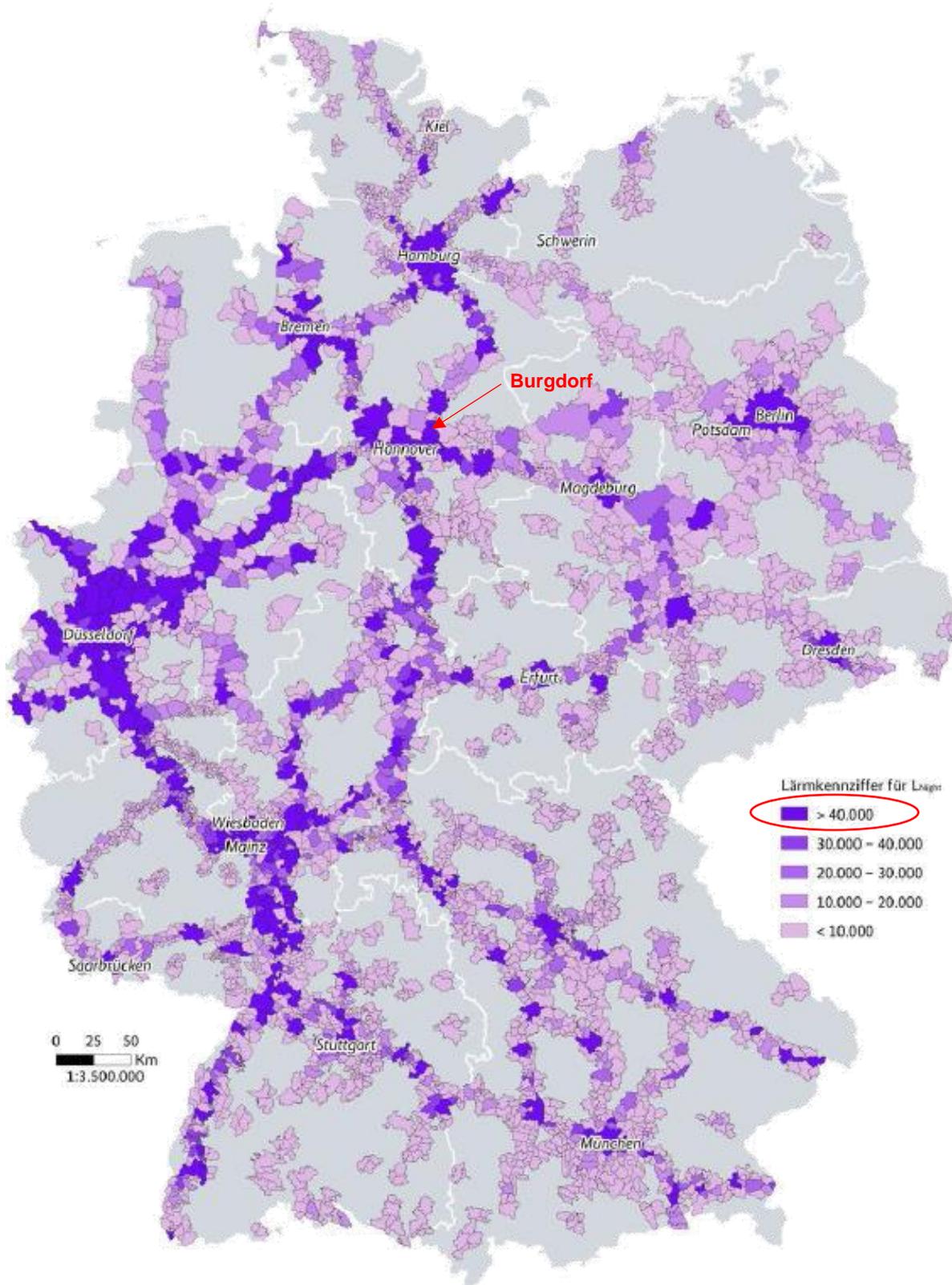
Entwurf

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
Hamburg – Hannover	Verkehrliche Anforderung: Blockverdichtung im Abschnitt Lehrte – Maschen auf 3 Minuten Zugfolgezeit	1720

Anhang 11 - Arbeitsfassung -

Lärmaktionsplan Eisenbahnbundesamt 2017/18 – nächtliche Lärmkennziffern



Die Betroffenheitskarten werden aktuell vom Eisenbahnbundesamt überarbeitet:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/haupteisenbahnstrecken_node.html

Eine aktuelle nach nächtlicher Lärmkennziffer sortierte Liste der betroffenen Kommunen liegt daher im Moment nicht vor.