



Stadt Nienburg/Weser
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Nr.: 6/002/2021

öffentlich

Datum: 12.01.2021

Produkt: 60400 Einbringung
kommunaler Interessen in Planungen
Dritter

Stadtentwicklung

Auskunft erteilt: Bigos, Claas

Beratungsfolge:

<u>Datum:</u>	<u>Gremium:</u>
27.01.2021	Ortsrat Erichshagen-Wölpe
28.01.2021	Ortsrat Langendamm
03.02.2021	Ortsrat Holtorf

Sachbetreff:

Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover, Blockverdichtung Verden - Nienburg – Wunstorf

hier: Beteiligung der Ortsräte

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine Mittelbedarf < 10.000 € u. planmäßig verfügbar
- Mittelbedarf > 10.000 € (s. Anlage Finanzierung)
- Teilauftrag für eine beschlossene Gesamtmaßnahme; der festgelegte Finanzrahmen wird nicht überschritten (daher ohne Anlage Finanzierung)
- _____

Beschlussvorschlag:

Der Ortsrat nimmt das in der Präsentation [*Anlage 1*] beschriebene Vorhaben mit seinen verschiedenen Varianten zur Kenntnis.

Sachdarstellung:

Im Jahr 2015 wurden aufgrund der Verhandlungsergebnisse im vom Land Niedersachsen und der Deutschen Bahn AG initiierten Dialogforum „Schiene Nord“ die über zwei Jahrzehnte verfolgten Planungen für eine Neubaustrecke „Y-Trasse Hamburg/Bremen – Hannover“ zugunsten einer Erweiterung der Bahnkapazitäten im Bestand aufgegeben. Unter dem Arbeitstitel „Alpha-E-Variante“ ist nunmehr eine Blockverdichtung und kleinere Ausbaumaßnahmen auf verschiedenen vorhandenen Strecken, vor allem in den Räumen Lüneburg, Celle, Verden, Rotenburg und Nienburg, vorgesehen.

Auf dem Streckenabschnitt Verden – Nienburg – Wunstorf der Bahnstrecke Wunstorf – Bremen ist eine sog. Blockverdichtung vorgesehen, darüber hinaus der Bau eines Überholgleises im Stadtgebiet Nienburg und die Errichtung eines S-Bahn-Wendegleises für die S-Bahn Hannover. Bei der Blockverdichtung werden – vereinfachend dargestellt – die Streckenabschnitte, die jeweils von einem Zug befahren werden dürfen, durch den Einsatz modernerer Signaltechnik verkürzt, was auf einer gegebenen Gesamtstrecke die Streckenabschnittszahl erhöht, so dass auf den dann mehr vorhandenen Streckenabschnitten jeweils ein Zug, insgesamt also mehr Züge auf der Gesamtstrecke verkehren können, wodurch die Zugfolge auf der Gesamtstrecke erhöht werden kann. Mit dieser Maßnahme lässt sich die Kapazität der durch Nienburg verlaufenden Bahnstrecke erheblich erhöhen. Da es sich bei der Alpha-E-Variante um ein Güterverkehrskonzept handelt, wird sich vor allem die Anzahl der durch Nienburg verkehrenden Güterzüge erheblich erhöhen, insbesondere in der Nachtzeit, in der wenig Berührungen mit dem Schienenpersonenverkehr gegeben sind. Die Anzahl der Mehrfahrten pro Tag bzw. Nacht durch das Stadtgebiet Nienburg dürfte zwischen 75 und 100 liegen.

Außer im Innenstadtbereich Nienburgs, in welchem das zusätzliche Überholgleis und das mittige S-Bahn-Wendegleis vorgesehen sind, handelt es sich bei dem oben beschriebenen Vorhaben nicht um ein Bauvorhaben, da für die Blockverdichtung an sich keine baulichen Maßnahmen vorgesehen sind. Diese Feststellung ist immissionsschutzrechtlich von Belang, da nur für Bauvorhaben gesetzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgeschrieben sind. Daher steht nach der rein rechtlichen Situation zunächst einmal nur dem von dem Bau des Überholgleises und des S-Bahn-Wendegleises betroffenen Siedlungsabschnitt der vollumfängliche gesetzliche Lärmschutz zu. Neben dem Anspruch auf gesetzlichen Lärmschutz wurde im Dialogforum „Schiene Nord“ aber auch ein Forderungskatalog mit Maßnahmen des übergesetzlichen Lärmschutzes erarbeitet. Dabei fordert zum einen die von der Maßnahme betroffene Region bestimmte Schallschutzmaßnahmen ein, wobei diese Forderungen eher abstrakt formuliert sind (z.B. das Einhalten bestimmter Lärmrichtwerte), zum anderen sollen die betroffenen Kommunen ihre Forderungen sehr konkret formulieren (z. B. an welcher Stelle im Gemeindegebiet welcher Lärmschutzwandtyp in welcher Höhe und auf welcher Länge zu errichten ist).

Diese Forderungen werden als Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung von der DB Netz AG zusammen mit der von ihr geplanten gesetzlichen Vorzugsvariante zu einem Entscheidungspapier für die sog. Parlamentarische Befassung zusammengefasst und in den Bundestrag eingebracht, welcher über die Bereitstellung der finanziellen Mittel für die Maßnahme entscheiden muss. Die Parlamentarische Befassung soll sicherstellen, dass die Entwurfs- und Genehmigungsplanung eine Umsetzungsvariante zum Gegenstand hat, die politisch zustimmungsfähig ist. Dadurch soll vermieden werden, dass ein eigentlich bereits in der Genehmigungsphase befindliches Projekt aufgrund fehlender politischer Zustimmung (die sich z. B. in entsprechenden Klagen niederschlagen kann) in die Grundlagenermittlung oder Vorplanung zurückfällt und sich verzögert und verteuert.

Eine Forderung aus der benachbarten Region Verden/Rotenburg (Wümme), in welcher der Planverfahren sehr viel früher begann, weil der Abschnitt Verden-Rotenburg sehr frühzeitig ausgebaut werden soll, war die Einhaltung der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm in der Europäischen Union. Diese empfehlen nachts einen Wert von 44 dB(A). Die DB Netz AG hat in Lärmmodellen versucht, diesen Wert zu erreichen. Die einzige Maßnahme, mit welcher dieser Wert erreichbar ist, ist eine vollständige Stahlbeton-Einhausung der Bahnstrecke im Einwirkungsbereich der betroffenen Siedlungsgebiete. Bei einer lichten Durchfahrtshöhe von 6,20 m ergibt sich damit ein „oberirdisch gebauter Betontunnel“, dessen Außenhöhe etwa 7,00 bis 7,50 m über Geländeoberfläche liegt. Für das Stadtgebiet Nienburg ergäben sich Stahlbeton-Volleinhausungen mit einer Gesamtlänge von 7,4 km in insgesamt vier Teilabschnitten. Alternativen hierzu sind sogenannte Lärmschutzgalerien. Hierbei handelt es sich um bis zu 6 m hohe Lärmschutzwände mit in Richtung der Gleisanlagen bis zu 3 m weit schräg auskragenden Oberteilen. Schallschutzwände von 6,00 m Höhe können zu einer Lärminderung von bis zu 15 dB beitragen, jedoch können die Forderungen der Region hiermit nicht mehr erfüllt werden.

Als weitere lärmsenkende Maßnahmen kommen das „besonders überwachte Gleis“ (büG) und sog. Schienenstegdämpfer in Betracht. Beim büG werden die Gleise regelmäßig kontrolliert. Da das Rollgeräusch eines Eisenbahnfahrzeugs erheblich von der Rauheit der von ihm befahrenen Gleisoberfläche abhängt, werden diese Gleise zudem regelmäßig geschliffen, was zu Geräuschminderungen in einer Höhe von 3 – 4 dB beitragen kann. Zu bedenken ist jedoch, dass auch die Schleifarbeiten mit nicht unerheblichem Lärm verbunden sind. Bei Schienenstegdämpfern handelt es sich um Kunststoffplatten, die seitlich an Schienen angebracht werden, damit Vibrationen sowie Luftschall auffangen und den Lärm um bis zu weitere 2 – 3 dB senken können.

Die o. g. Lärminderungsmaßnahmen lassen sich innerhalb von Siedlungsgebieten jedoch nur schwer in das städtebauliche Erscheinungsbild integrieren: 6,0 – 7,5 m hohe Wände würden sich auf mehreren Kilometern Länge durch das fast das gesamte nördliche Stadtgebiet ziehen. Aus diesem Grund hat die Verwaltung die Bahn eine Umfahrung des Stadtgebietes prüfen lassen. Diese würde etwa östlich der B6-Unterführung mittels eines Überwerfungsbauwerks aus der Bestandsstrecke in Richtung Norden abzweigen und im Trassenverbund mit der geplanten B215-Ortsumgehung an Erichshagen-Wölpe vorbeigeführt und in Rohrsen mittels eines weiteren Überwerfungsbauwerks wieder auf die Bestandstrasse geführt. Angebunden würde auch die Strecke in Richtung Minden. Güterverkehre könnten so um das Stadtgebiet Nienburg herumgeleitet werden.

Der Lärm auf der Bestandsstrecke im Stadtgebiet würde um 3 – 6 dB(A) sinken. Änderungen wären an der Strecke nicht mehr erforderlich. Freiwerdende Streckenkapazitäten könnten für Verbesserungen im Personennahverkehr genutzt werden, z. B. zusätzlichen Haltepunkten in Holtorf oder Rohrsen bei einer Anbindung an die S-Bahn Bremen. Auch im Falle dieser Güterumgehungstrasse wäre ein Schallschutz erforderlich jedoch nur einseitig. Bei guter Ausführung könnte dieser die betroffenen Ortslagen auch vor den Lärmemissionen der B215-Ortsumgehung „übergesetzlich“ schützen. Diese würde alleine lediglich den gesetzlichen Immissionsschutzansprüchen genügen, was in vielen Fällen wahrscheinlich keinerlei Maßnahmen bedeutet. Im Falle der zusätzlichen Bahnumgehung könnte aber für beide Bauwerke eine Schallschutzmaßnahme wirksam werden, die für die betroffenen Siedlungsbereiche einen optimalen Schallschutz bedeuten würden. Gleichzeitig könnte z. B. eine Kompensation im Landschaftsbild und ein ökologischer Ausgleich erreicht werden.

Die Straßenplanung könnte voraussichtlich wie gehabt fortgeführt werden. Lediglich im Abschnitt nordöstlich von Erichshagen-Wölpe würde es sich anbieten, die Straßentrasse bereits jetzt an die größeren Kurvenradien der Bahn, d. h. auch weiter entfernt vom Siedlungsgebiet, anzupassen. Ein neues Raumordnungsverfahren wäre für diese geringfügige Änderung nach Aussage der Unteren Raumordnungsbehörde nicht erforderlich. Das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) könnte wie zeitlich bisher geplant durchgeführt und die Bundesstraße ohne Verzögerungen gebaut werden. Die Planungen der Bahn könnten bei einer Entscheidung für die Variante der Güterumgehungsbahn in einem dann durchzuführenden Raumordnungsverfahren und einem Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt und die Bahnstrecke an die dann schon bestehende Ortsumgehung angebaut werden.

Im Falle einer Blockverdichtung auf der Bestandsstrecke wird seitens der Verwaltung empfohlen, eine ökologisch optimierte Stahlbeton-Einhausung einer Lärmschutzgalerie vorzuziehen, da diese einen wirksameren Schutz verspricht und zudem auch anderweitig genutzt werden kann. Denkbar wäre so die Anlage eines bandartigen Parks auf der Einhausung mit Zugangsmöglichkeiten mittels Rampen und Treppen, die Anlage eines Radwegs auf der Einhausung, die Nutzung der Oberflächen für Photovoltaikmodule, Bepflanzungen und für künstlerische Zwecke.

Eine Lärmschutzgalerie-Lösung ist gerade für die dicht besiedelten Bereiche aufgrund der Erhöhung der Lufttemperatur, den Auswirkungen auf das Kleinklima, die Feinstaubbelastung und nicht optimalen Lärmschutz abzulehnen.

Auf Grundlage der obigen Ausführungen wird aufgrund der engen Zeitvorgaben durch die DB Netz AG die Stadt noch in 2020 eine Vorabstellungnahme an diese senden, in der gefordert wird, dass beide Varianten weiter zu untersuchen sind, da aufgrund der bislang vorliegenden Plangrundlagen eine Entscheidung für eine Variante seitens der Stadt nicht getroffen werden kann.

Ab 18. Januar 2021 werden im Zuge einer sog. „Gläsernen Werkstatt“ im Vestibül des Rathauses Politik und Bevölkerung umfassend über das Vorhaben und die Planungsalternativen informiert werden. Auch den Ortsräten wird angeboten, sich fraktionsweise oder geschlossen in der „Gläsernen Werkstatt“ über das Projekt zu informieren. Im März 2021 soll eine abschließende Stellungnahme der Stadt an die Bahn für die Einbringung in die parlamentarische Befassung erstellt werden, wobei seitens der DB Netz AG dringend empfohlen wird, sich auf eine Variante festzulegen.

Anlagen:

Anlage 1: Auszüge aus der Präsentation der DB Netz AG zu dem Vorhaben