

Bahn Verden – Wunstorf: **Blockverdichtung**

Stellungnahme der KG Nienburg

Die Deutsche Bahn plant, zwischen Verden und Wunstorf eine deutliche Blockverdichtung, das heißt, die Streckenblöcke, in denen nur ein Zug fahren darf, werden kürzer, so dass mehr Züge in kürzeren Abständen nacheinander fahren können, besonders auch Güterzüge nachts.

Das bedeutet: **mehr Lärmbelastung** entlang der Strecke

Um den zusätzlichen Lärm erträglich zu halten, werden von der Verwaltung der Stadt Nienburg 4 mögliche Varianten vorgestellt.

Nur eine davon darf die Bahn für die Entscheidung im Bundestag vorlegen!

1. Gesetzlicher Lärmschutz

Lärmschutzmaßnahmen, die vom Verursacher aufgrund Gesetzeslage durchzuführen sind. Lärmschutzwände nur dort, wo gesetzlich vorgeschrieben und in der Regel zwischen 3 m und 6 m hoch.

Geschätzte Kosten für den Bereich Nienburg: 50 Mio €

2. Lärmschutzgalerien

Übergesetzlicher Schallschutz mit bis zu 7 m hohen Lärmschutzwänden mit über das Gleisbett hinausragenden Auskragungen auf einer Länge von 7,4 km; erreicht nicht den Lärmschutz nach WHO.

Geschätzte Kosten für den Bereich Nienburg: 124 Mio €

3. Stahlbeton-Einhausung

In Abschnitten Stahlbeton-Einhausung über der Trasse (11 m breit, 7,5 m hoch), in Nienburg 7,4 km lang. **Bestmöglicher Schallschutz** für Einwohner.

Geschätzte Kosten für den Bereich Nienburg: 370 Mio €

4. Güterumgehungsbahn

Von östlich Nienburg zwischen Nienburg und Langendamm Neubau Abzweig bis Rohrsen. Auch die Strecke nach Minden soll daran angeschlossen werden. Zwischen Erichshagen und Rohrsen soll die Bahntrasse parallel zur neuen Umgehung der B 215 verlaufen. Kräher Weg und Celler Straße würden per Brücke über die neue Bahnstrecke geführt.

Geschätzte Kosten für den Bereich Nienburg, inkl. Lärmschutzgalerie auf 5 km plus Wall: 320 Mio €

Unsere Stellungnahme:

Übergesetzlicher Schallschutz meint hier die auch von den Landkreisen Verden und Rotenburg eingeforderte Einhaltung der Schallschutzstandards der WHO.

Den Forderungen der Landkreise Verden und Rotenburg schließen wir uns ausdrücklich an.

Die Stadt Nienburg hatte die Pläne für die Bahnumfahrung schon 2018 von der Bahn erhalten, aber erst Anfang 2021 eine Öffentlichkeitsbeteiligung begonnen, diese nur sehr eingeschränkt wegen Schließung des Rathauses (Pandemie). Eine notwendige und auf Öffentlichkeitsbeteiligung beruhende Entscheidungsfindung durch den Stadtrat ist somit nicht gegeben, zumal die Entscheidung bis März 2021 im „Schnellverfahren“ fallen muss.

Zu den **Varianten 1. und 2.**:

Diese spielen bei der Variantenentscheidung der Stadt Nienburg keine Rolle mehr, da sie den geforderten übergesetzlichen Schallschutz nach WHO nicht gewähren und die Stadt nur eine der Varianten der Bahn/Bundestag vorschlagen darf.

Daher dazu keine Stellungnahme des BUND.

Zu der **Variante 3 (bei der Stadt Nienburg Variante 2):**

Vorteile:

- Diese Variante der **Einhausung** erfordert keinen Trassenneubau, damit keine Landschaftszerschneidung, keinen Lärm an anderer Stelle, kein neues Raumordnungsverfahren.
- Übergesetzlicher Lärmschutz für die Anwohner wird erreicht
- Die Kosten sind im Vergleich mit der Variante 4 (Güterumfahrungsstrecke) etwa gleich, wenn nicht geringer (Begründung siehe unten).
- Sie ermöglicht städtebaulich positive Entwicklungen (z.B. gegenüber Variante 2 oben):
 - o Grünzug mit Fuß-, Fahrradweg auf der Oberfläche (Verbindung der Ortsteile)
 - o Fotovoltaik an den Seitenwänden und auf kurzen Tunneloberflächen
 - o Begrünung der Seitenwände, wo erwünscht
 - o Kunst auf den Seitenwänden, wo erwünscht

Nachteile:

- Hohe Kosten, aber hoher Gewinn für Anwohner (s. oben)
- Gesamter Bahnverkehr bleibt auf der jetzigen Trasse
- Lange Bauzeit mit entspr. Verkehr, Lärm
- Hohe optische Trennung durch Einhausung, wenn nicht begrünt

Zu der **Variante 4 (bei der Stadt Nienburg Variante 1)**:

Vorteile:

- Spaltung des Bahn-Verkehrs (Güter hauptsächlich auf Umfahrung)
- Möglichkeit für Nahverkehrsbahnhof in Holtorf
- Kein Bau eines Wendegleises am Bahnhof für Nahverkehr Bremen
- Teilweise Bündelung mit Umgehungsstraße B 215 Nienburg – Rohrsen (siehe dazu Nachteile)
- Gemeinsamer Schallschutz Straße – Bahn bei Erichshagen (siehe dazu Nachteile)
- Weniger Lärm (besonders nachts) im Stadtbereich
- Weniger Baulärm im besiedelten Bereich (außer Rohrsen), Landschaftsverbrauch entlang neuer B 215 bei gleichzeitigem Bau

Nachteile:

- Der Gesamt-Bahnverkehrs ist genau so groß wie bei Variante 3, er wird aber auf 2 Trassen verteilt, mit entsprechender Lärmemission.
- Die neue Trasse bedeutet Verbrauch und Zerschneidung von Landschaft:
 - o Neue Lärmbelastung für Anwohner zwischen Kräher Weg und jetziger Bahntrasse sowie in Erichshagen und Rohrsen
 - o Zerschneidung des Wohngebiets zwischen Kräher Weg und jetziger Bahn
 - o Zerstörung wertvoller Biotop mit den Wirkungen auf die dort lebenden Arten:
 - Östlich Erichshagen, nordwestl. Wald „Die Krähe“: Laut Landschaftsrahmenplan (LRP) „sehr wertvoll“ als Kerngebiet für Biotopverbund
 - Nördlich jetziger Bahntrasse: Feuchter Wald laut LRP sehr wertvoll als Kerngebiet für Biotopverbund
 - Südl. Rohrsen: laut LRP sehr wertvolle vielfältig strukturierte Gebiete
 - o Aufwändiger Landschaftsverbrauch für Brücken für Kräher Weg und B214
- Für die neue Bahnumfahrung wird ein Raumordnungsverfahren benötigt, da sie wesentlich in die Landschaft eingreift und mehrere Kommunen betrifft. Das bedeutet: jahrelanges Verfahren.
- Für die Änderung der Trasse der B 215-Umgehung Erichshagen wird ebenfalls ein neues Raumordnungsverfahren benötigt, denn die im ROV von 2013 festgelegte Trasse wird durch eine neue Anpassung an die Kurvenradien der Bahnumfahrung deutlich verändert. Durch die Bahntrasse würde z.B. ein wesentlich größerer Bereich des naturschutzfachlich sehr wertvollen Teils der „Krähe“ östl. Erichshagen zerstört. Das war aber nicht Gegenstand der Umweltabwägungen im ROV 2013.

Es handelt sich hier nicht um marginale Änderungen des Verlaufs der Straßentrasse. Es ist zu bezweifeln, dass die Straßenbauverwaltung die schon begonnene Planungsphase für den Bau der B 215 auf Jahre hinauschieben wird.

- Im Plan der Stadt Nienburg wird der Lärmschutz bei Bündelung von Straßen- und Bahntrasse so dargestellt, dass auf der Westseite der Straße Lärmschutzgalerien installiert werden sollen, die die Anwohner vor Lärm von beiden Emissionsquellen (Straße und Bahn) schützen sollen. In den Ausführungen von Bahn und Stadt Nienburg wird aber dargestellt, dass derartige Galerien nicht den übergesetzlichen Lärmschutz erreichen. Daher hatte die Stadt die Variante 2 (Galerien) für Nienburg verworfen. So bleibt für die Bewohner Erichshagens ein erhöhter Lärmpegel erhalten.
- Da im Entwurf der Stadt Nienburg nur von Lärmschutz für die Parallelstrecke Straße-Bahn gesprochen wird, muss man annehmen, dass die Anwohner zwischen Kräher Weg und Bahn sowie in Rohrsen lediglich gesetzlichen Lärmschutz erhalten sollen, d.h. einer neuen Lärmquelle ausgesetzt sind.
- Wenn die Umfahrung kommt, wird es für die Anwohner an der Stadt-Nienburger Trasse keinen übergesetzlichen Lärmschutz geben, also keine Verbesserung der Lärmsituation durch Galerie oder Einhausung.

Zu den **Kosten**:

Die Kosten für die Einhausung werden mit 370 Mio € angegeben.

Für die Umfahrung werden 250 Mio € für den Bau und 70 Mio € für die Lärmschutz-Galerie angegeben.

In den von der Stadt Nienburg angegebenen Kosten für die Umfahrung-Variante **fehlen**:

- Kosten für die Lärmschutz-Galerien für die Bewohner zwischen Kräher Weg und Bahn sowie die Anwohner bei Rohrsen
- Kosten für die Brücken über Kräher Weg und Celler Straße
- Kosten für einen ÖPNV-Bahnhof in Holtorf (30 Mio €)
- Kosten für umfangreiche Kompensations-Pflichten für den Natur-Eingriff
- Kosten für neue Raumordnungsverfahren

Diese Auflistung zeigt, dass die Variante Umfahrung wahrscheinlich deutlich teurer wird als die angegebenen 320 Mio €, wahrscheinlich teurer als die Variante „Einhausung“ auf der bestehenden Trasse, die mit 370 Mio € beziffert wird.

Nach Abwägung der oben dargestellten Vor- und Nachteile und der Kosten ist der BUND der Meinung, dass die **Varante 3 („Einhausung“)** **vorzuziehen ist**. Letztendlich muss aber der Stadtrat von Nienburg – im Einvernehmen mit der SG Heemsen - abwägen und entscheiden.

i.A. Lothar Gerner