



Kernforderungen der Region zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Ausbaustrecke (ABS) Bremen - Langwedel

Achim, 20.03.2026

Bearbeitung

AG Anrainerkommunen Bremen - Langwedel

I Inhaltsverzeichnis

I	Inhaltsverzeichnis	I
II	Abbildungsverzeichnis	III
1	Vorwort	1
1.1	Ausgangssituation.....	1
1.2	Betroffenheit der Region	3
1.2.1	Verkehrliche und betriebliche Wirkungen	3
1.2.2	Immissionsbezogene Wirkungen.....	4
1.2.3	Räumliche und städtebauliche Wirkungen.....	4
1.2.4	Auswirkungen auf Erreichbarkeit und Querungsbeziehungen	5
2	Kernforderungen der Region	6
2.1	Bestmöglicher Gesundheitsschutz durch Vollschutz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau.....	7
2.1.1	Orientierung an gesundheitlichen Vorsorgewerten	8
2.1.2	Vollschutz gewährleisten	8
2.1.3	Vertrauensschutz für ermittelte Schutzfälle.....	10
2.1.4	Gesamtlärmbetrachtung aller Schienenverkehre.....	10
2.1.5	Anwendung auf ehemalige Funktionsgebäude	10
2.1.6	Schutz der „Ruhigen Gebiete“	10
2.1.7	Lärmschutz für Abstellgleise.....	11
2.2	Bestmöglicher Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen.....	11
2.3	Der Schienenpersonennahverkehr ist quantitativ und qualitativ zu verbessern	11
2.4	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anhand der neuen Prognosezahlen/Zugzahlen für das Jahr 2040 auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040.....	12
2.5	Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung	13
2.5.1	Städtebauliche Begleitplanung anwenden.....	14
2.5.2	Lärmschutz städtebaulich integrieren	14
2.5.3	Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien.....	15
2.5.4	Kreuzungsbauwerke optimal gestalten	15

2.5.5	Optische Kompensation	15
2.5.6	Begrünung der Lärmschutzwände/Alternative Lärmschutzwall/Erneuerbare Energie	16
2.5.7	Analyse und Ausgleich zum Orts- und Stadtklima	16
2.6	Querungen der Schieneninfrastruktur und verkehrliche Erreichbarkeit.....	17
2.7	Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen	18
3	Anlagen – Kernforderungen der Anrainerkommunen	21

II Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zugzahlen.....	3
-----------------------------	---

1 Vorwort

1.1 Ausgangssituation

Der Bund strebt den gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur an, um die wachsenden Anforderungen im Güter- und Personenverkehr zu bewältigen. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist hierbei das zentrale Planungsinstrument für die langfristige Entwicklung der Bundesinfrastruktur. Im BVWP ist unter der Projektnummer 2-003-V03 und dem damaligen Projektnamen „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ die Ausbaustrecke (ABS) Bremerhaven – Bremen – Langwedel als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs definiert.

Dieses Projekt betrifft mit den Teilprojekten (TP) 3 und 4 die Stadtgemeinde Bremen, den Landkreis Verden mit der Stadt Achim, den Flecken Langwedel sowie die Stadt Verden. Die gesetzliche Grundlage für die Umsetzung liefert das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Es regelt, welche Projekte aus dem BVWP durch den Bund finanziert und durch die Deutsche Bahn umgesetzt werden. Nach dem Inkrafttreten des sogenannten Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes am 29.12.2023 wird das Projekt im BSWAG im Projektbündel 3 „ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle“ aufgeführt und erhält somit eine gesetzlich abgesicherte Umsetzungsverpflichtung.

Die Maßnahmenbeschreibung des Projektes ABS Bremen - Langwedel umfasst aktuell folgende Aspekte:

- 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück
- 3. Gleis Bremen-Rangierbahnhof – Bremen-Burg
- Erneuerung der Stellwerkstechnik
- Herstellung des Überholbahnhofs Uphusen
- Viergleisigkeit zwischen Baden und Etelsen
- Bau unterschiedlicher Ingenieurbauwerke, z. B. Kreuzungsbauwerk in Bremen-Burg oder Überführungsbauwerk in Langwedel
- Zusätzliche Ausbaupläne im Auftrag des Landes Bremen:
 - Bau weiterer Verkehrsstationen, Bahnsteigverlängerungen in Bremen-Burg sowie partielle Viergleisigkeit zwischen Mahndorf und Arbergen

Die aktuellen Projektstände und alle Unterlagen sind auf der Homepage der DB zu finden:
<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/langwedel-bremen.html>

Für die folgende parlamentarische Befassung können die Kommunen Kernforderungen über das gesetzliche Maß hinaus sammeln und formulieren. Um die Stellungnahme der Region zu formulieren und den Gesamtprojektplanungsprozess aktiv zu begleiten sowie die Interessen der betroffenen Kommunen bestmöglich zu vertreten und die einzelnen Planungsprozesse koordinieren zu können, haben die Stadtgemeinde Bremen, der Landkreis Verden, die Stadt Achim, die Stadt Verden und der Flecken Langwedel die AG Anrainerkommunen Bremen – Langwedel gebildet.

Die Kernforderungen müssen im direkten Zusammenhang zur Maßnahme stehen, um eine realistische Chance auf die Umsetzung zu haben. Dazu fließt die Beschreibung der DB der gesetzlichen Vorzugsvariante mit ein. Die Unterlagen gehen danach gemeinsam zum Bundesministerium für Verkehr, das wiederum einen Bericht für den Bundestag aufsetzt. Der Bundestag entscheidet sodann über die Umsetzung und Finanzierung der gesetzlichen Vorzugsvariante und der Kernforderungen der Kommunen.

Ein wesentlicher Prüfschwerpunkt ist die Bewertung der Vor- und Nachteile der geplanten Schienenausbaumaßnahmen. Die Anbindung an die Schiene und insbesondere eine schnelle Verbindung in die Oberzentren haben nicht nur für die einzelnen Kommunen, sondern auch für den ländlichen Raum einen erheblichen Nutzen, sei es in der Wohn- und Gewerbeentwicklung, Bindung von Arbeitskräften, Belange des Tourismus oder die Auswirkungen auf die Pendlerströme sowie auf den motorisierten Individualverkehr. Auf der anderen Seite sind jedoch die Beeinträchtigungen u.a. der Siedlungsstrukturen, der Stadtentwicklung und der Belange des Umweltschutzes durch die Maßnahmen zu bewerten. Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch sind soweit wie möglich zu verringern oder auszuschließen. Nach der gründlichen Vorstellung der Planung der DB für den Ausbau der Strecke Bremen – Langwedel anhand umfangreicher Präsentation wurden die Auswirkungen des Projekts in den einzelnen Anrainerkommunen und deren Bürgerschaft umfassend erörtert. Insbesondere die Auswirkungen des Lärms und die aus den vorgestellten Schallschutzmaßnahmen resultierenden Auswirkungen auf Lichtverhältnisse, Landschaftsbild und Verkehrssituationen wurden ausführlich betrachtet.

Unter dieser Prämisse wurden die Kernforderungen der Region für den Ausbau der Strecke Bremen - Langwedel erarbeitet.

1.2 Betroffenheit der Region

Die Betroffenheit der Region ergibt sich aus den verkehrlichen, räumlichen und umweltbezogenen Wirkungen des geplanten Ausbaus der Strecke Bremen–Langwedel. Diese Wirkungen betreffen die Anrainerkommunen in unterschiedlicher Ausprägung und stehen in engem Zusammenhang mit der Lage der Strecke im Siedlungs- und Landschaftsraum. Die nachfolgende Darstellung beschreibt die wesentlichen Wirkungsdimensionen des Ausbaus.

1.2.1 Verkehrliche und betriebliche Wirkungen

Mit dem Ausbau der Strecke Bremen–Langwedel ist eine Veränderung der verkehrlichen Nutzung verbunden. Grundlage der aktuellen Vorplanung sind Prognoseannahmen, die sowohl eine Zunahme des Schienenpersonenverkehrs als auch des Schienengüterverkehrs berücksichtigen. Diese Veränderungen betreffen die Anzahl der Zugfahrten, die Zusammensetzung der Zugarten sowie deren zeitliche Verteilung über den Tages- und Nachtzeitraum. Darüber hinaus sind betriebliche Anpassungen vorgesehen, die der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Stabilisierung des Bahnbetriebs dienen. Die konkrete Ausgestaltung dieser betrieblichen Maßnahmen kann sich im weiteren Planungsverlauf noch verändern, insbesondere vor dem Hintergrund fortgeschriebener Verkehrsprognosen und der weiteren Konkretisierung des Betriebsprogramms.

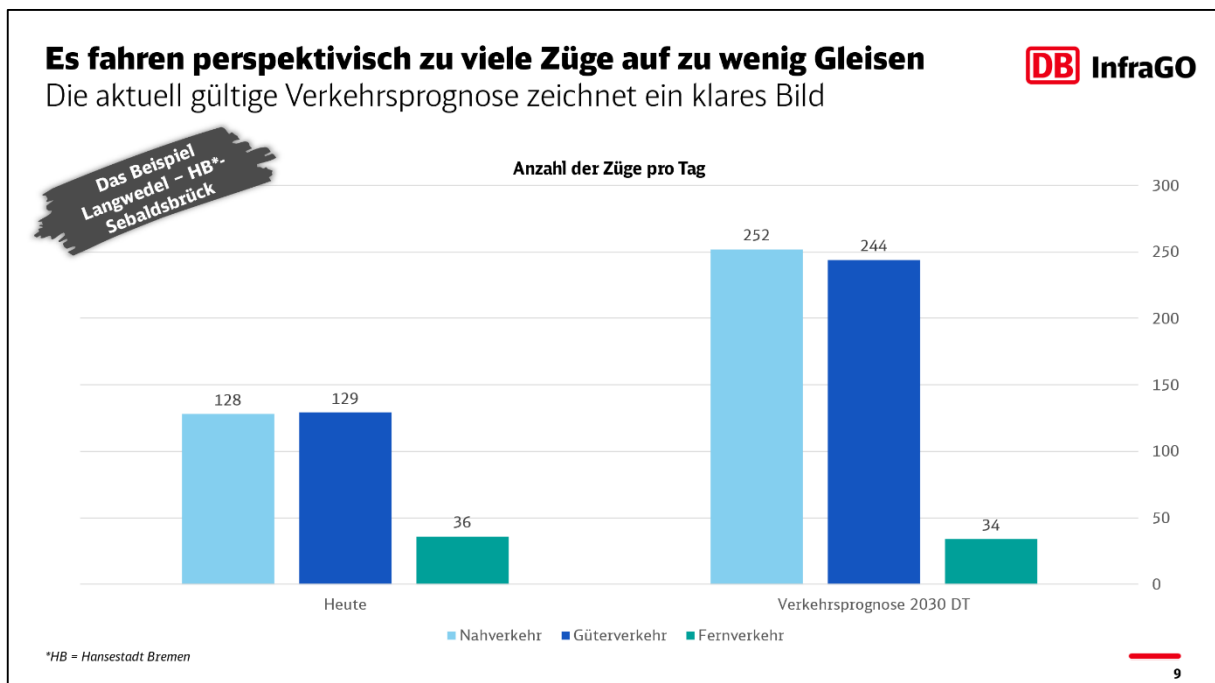


Abbildung 1: Gegenüberstellung der Zugzahlen 2025 und der Prognose 2030 Deutschlandtakt

1.2.2 Immissionsbezogene Wirkungen

Mit dem Ausbau der Strecke Bremen–Langwedel sind Veränderungen der Immissionssituation verbunden. Diese betreffen insbesondere Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr sowie schienenverkehrsbedingte Erschütterungen. Aufgrund der teilweise unmittelbaren räumlichen Nähe der Strecke zu bestehenden Wohn- und Mischgebieten sind hiervon in Teilen der Region bewohnte Bereiche direkt betroffen. Die Immissionswirkungen ergeben sich sowohl aus der Zunahme und Veränderung des Zugverkehrs als auch aus betrieblichen Anpassungen im Zuge des Ausbaus. Sie können sich abhängig von Zugzahlen, Zugarten, Betriebsabläufen, Streckenlage sowie topografischen und baulichen Rahmenbedingungen unterschiedlich darstellen. Entsprechend variiert die Betroffenheit entlang der Strecke sowohl in ihrer räumlichen Ausdehnung als auch in ihrer Intensität. Die Ermittlung und Bewertung der Immissionswirkungen erfolgten auf Grundlage schalltechnischer Untersuchungen. Diese basieren in der aktuellen Planungsphase auf modellhaften Annahmen und werden im weiteren Planungsverlauf schrittweise konkretisiert und fortgeschrieben. Veränderungen der Annahmen oder der betrieblichen Rahmenbedingungen können dabei zu abweichenden Ergebnissen führen. Neben unmittelbaren Auswirkungen auf Wohnnutzungen können Immissionswirkungen auch andere schutzbedürftige Nutzungen betreffen. Hierzu zählen insbesondere Aufenthaltsbereiche im Freien sowie Einrichtungen mit besonderem Ruhe- oder Schutzbedarf. Die Betrachtung dieser Aspekte ist Bestandteil der weiteren Planung.

1.2.3 Räumliche und städtebauliche Wirkungen

Die Ausbaustrecke Bremen–Langwedel verläuft in weiten Teilen in direkter räumlicher Nähe zu bestehenden Siedlungsstrukturen und durch gewachsene Orts- und Stadtbereiche. Bereits heute stellt die Schieneninfrastruktur in vielen Abschnitten eine prägende Zäsur im Siedlungsgefüge dar. Der Ausbau wird diese Wirkung verstärken, verändern oder räumlich neu akzentuieren. Neben Auswirkungen auf städtebauliche Zusammenhänge und funktionale Verflechtungen sind auch freiräumliche Strukturen betroffen. Hierzu zählen insbesondere Grün- und Freiraumverbindungen, Erholungsräume sowie siedlungsnahe Freiflächen, die wichtige Funktionen für Aufenthalt, Erholung und klimatischen Ausgleich übernehmen. Veränderungen der räumlichen Einbindung der Schieneninfrastruktur können sich auf die Nutzbarkeit, Wahrnehmbarkeit und Qualität dieser Freiräume auswirken. Darüber hinaus können Auswirkungen auf das Orts- und Stadtklima entstehen, etwa durch zusätzliche Versiegelungen, Eingriffe in bestehende Vegetationsstrukturen oder Veränderungen von Luftaustausch- und Kaltluftentstehungsflächen. Die Bedeutung dieser Effekte ist abhängig von der jeweiligen örtlichen Situation und der Einbindung der Ausbaumaßnahmen in das bestehende Stadt- und Landschaftsgefüge. Die Intensität der räumlichen, städtebaulichen und

freiräumlichen Wirkungen variiert entlang der Strecke und ist insbesondere von der Lage der Trasse im Siedlungsgefüge, der Nähe zu Wohn- und Nutzungsstrukturen sowie von der Ausgestaltung und Maßstäblichkeit der Ausbauanlagen abhängig.

1.2.4 Auswirkungen auf Erreichbarkeit und Querungsbeziehungen

Die Schienenstrecke Bremen–Langwedel quert in mehreren Abschnitten bestehende Verkehrs- und Wegebeziehungen innerhalb der betroffenen Kommunen. Diese Querungen erfüllen wichtige Funktionen für den motorisierten Individualverkehr, den Fuß- und Radverkehr sowie für gewerbliche, landwirtschaftliche und betriebliche Nutzungen sowie für die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste. Durch den Ausbau der Strecke können sich Anforderungen an die bestehende Erreichbarkeit und an die Funktionalität dieser Querungsbeziehungen verändern. Die Bedeutung einzelner Querungen ergibt sich aus ihrer Einbindung in das jeweilige Verkehrsnetz sowie aus ihrer Rolle für innerörtliche Verflechtungen und überörtliche Verbindungen. Die konkrete Betroffenheit ist standortabhängig und unterscheidet sich zwischen den einzelnen Kommunen und Ortsteilen entlang der Strecke.

2 Kernforderungen der Region

Auf Grundlage der vorgelegten Voruntersuchungsergebnisse der Deutschen Bahn sowie unter Berücksichtigung der bisherigen Ergebnisse aus dem Dialog- und Beteiligungsprozess wurden die Kernforderungen der Region erarbeitet. In diesen Prozess flossen neben fachlichen Bewertungen insbesondere auch Rückmeldungen und Hinweise aus unterschiedlichen Formen der Bürgerbeteiligung ein. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse wurden bei der Entwicklung der Kernforderungen der Region berücksichtigt.

Darüber hinaus bilden die im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord (DSN) erarbeiteten Ergebnisse im Abschlussdokument 9 „Bedingungen für einen Konsens in der Region“ einen fachlichen und konzeptionellen Bezugspunkt für die weitere Auseinandersetzung mit dem Schienenausbau. Die im DSN formulierten Leitlinien und Empfehlungen haben zur Strukturierung der Diskussion beigetragen und sind in die regionalen Überlegungen eingeflossen. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die dort erarbeiteten Ergebnisse nicht in allen Punkten von sämtlichen Anrainerkommunen entlang der Strecke Bremen–Langwedel uneingeschränkt mitgetragen werden. Die nachfolgenden Kernforderungen stellen daher keine vollständige Übernahme der DSN-Ergebnisse dar, sondern eine eigenständige regionale Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der spezifischen örtlichen Rahmenbedingungen.

Die Anrainerkommunen entlang der Strecke standen während der Erarbeitung der Kernforderungen in einem regelmäßigen fachlichen Austausch. Jede betroffene Kommune hat im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit eigene Schwerpunkte und Kernforderungen definiert. Diese sind diesem Abschlussdokument als Anlagen beigefügt. Auf dieser Grundlage wurden die nachfolgenden gemeinsamen Kernforderungen der Region formuliert, die von den Anrainerkommunen in ihrer Gesamtheit getragen werden.

Die im Folgenden dargestellten Kernforderungen gelten grundsätzlich für die gesamte Region, sofern in den jeweiligen Anlagen der Anrainerkommunen keine individuellen, abweichenden oder ergänzenden Regelungen getroffen wurden. Diese können die allgemeinen Regelungen ersetzen oder ergänzen. Sofern einzelne kommunale Kernforderungen im weiteren Planungsprozess übernommen werden und sich als für alle Anrainerkommunen vorteilhaft oder zielführend erweisen, sind diese im Sinne der Gleichbehandlung auf die gesamte Region zu übertragen.

Die Kosten für die nachfolgenden Kernforderungen der Region sowie für die Kernforderungen der einzelnen Anrainerkommunen sind grundsätzlich und ohne finanzielle Beteiligung der

Kommunen, Landkreise oder der betroffenen Bürgerinnen und Bürger durch den Bund bzw. die Deutsche Bahn zu tragen, soweit in diesem Dokument oder in den Anlagen keine abweichenden Regelungen getroffen sind. Die Kosten sind unter Berücksichtigung angemessener Kostensteigerungsraten mit einem langfristigen Betrachtungshorizont zu kalkulieren. Die Anrainerkommunen fordern zudem, dass die Kosten der Kernforderungen in den weiteren Verfahrensschritten und Leistungsphasen jeweils aktualisiert und neu bewertet werden. Kostensteigerungen dürfen nicht dazu führen, dass geforderte Maßnahmen entfallen.

Sollten im weiteren Verfahren Kosten vom Bund oder von der Deutschen Bahn auf die Länder Niedersachsen und Bremen verlagert werden, ist sicherzustellen, dass den Ländern hierfür ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden. Eine mittelbare oder unmittelbare finanzielle Belastung der Kommunen und Landkreisen, etwa durch reduzierte Zuweisungen oder Umlagen, ist auszuschließen.

2.1 Bestmöglicher Gesundheitsschutz durch Vollschutz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau

Zur Minderung der durch den Streckenausbau zunehmenden Lärmimmissionen sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Dabei gilt der Grundsatz, aktive Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle gegenüber passiven Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) zu bevorzugen. Obwohl die DB grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen vorsieht, verbleibt entlang der Strecke eine vergleichsweise hohe Anzahl ungelöster Schutzfälle. Wo aktive Maßnahmen aufgrund der Kosten-Nutzen-Analyse nicht vorgesehen sind, sollen passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz kommen.

Die von der DB erstellten Isophonenkarten („Nacht“) weisen die derzeit ermittelten ungelösten Schutzfälle je Gemarkung aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der schalltechnischen Voruntersuchung pauschale Annahmen zugrunde liegen. Pro Vollgeschoss eines Wohngebäudes wurde jeweils eine Wohneinheit als Schutzfall angesetzt. In der nachgelagerten Genehmigungsplanung erfolgt eine detailliertere Ermittlung, die zu abweichenden Ergebnissen und ggf. einer Neubewertung der Wirtschaftlichkeit führen kann.

Alle Anrainerkommunen fordern gegenüber der DB, möglichst alle Schutzfälle, sofern technisch machbar, durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu lösen, auch wenn diese als unwirtschaftlich gelten. Grundlage der DB-Planungen sind bislang ausschließlich die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV, wobei die Nachtwerte maßgeblich sind und die Basis für die vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die kommunalen Kernforderungen bilden.

Die nachfolgenden Kernforderungen formulieren die regionalen Anforderungen an einen wirksamen und vorsorgeorientierten Umgang mit Schienenverkehrslärm. Sie ergänzen die gesetzlichen Mindestanforderungen und sind als übergeordnete Leitlinien für die weitere Planung und Umsetzung des Ausbaus zu verstehen.

2.1.1 Orientierung an gesundheitlichen Vorsorgewerten

Die Region misst dem Schutz der Gesundheit eine hohe Bedeutung bei. Neben den gesetzlichen Vorgaben der Verkehrslärmvorsorge sind bei der Planung und Bewertung von Lärmschutzmaßnahmen auch gesundheitliche Vorsorgeaspekte angemessen zu berücksichtigen. Nach den WHO-Leitlinien Umgebungslärm für die Europäische Region (2018) werden gesundheitliche Risiken durch Schienenverkehrslärm insbesondere bei höheren Pegeln angenommen. Die dort genannten Orientierungswerte von 54 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts dienen der fachlichen Einordnung gesundheitlicher Vorsorgeaspekte. Berechnungen oder Isophonen-Darstellungen für die WHO-Werte fehlen bisher. Eine Berechnung und Darstellung der Betroffenheit mittels Isophonen-Plänen ist vorzunehmen. Diese Empfehlungen stellen keinen rechtlich verbindlichen Maßstab dar, bieten jedoch eine fachlich fundierte Orientierung für die Bewertung gesundheitlicher Risiken durch Lärmbelastungen.

Darüber hinaus eignen sich die niedrigeren Werte der WHO auch deshalb zur Orientierung, weil zum heutigen Zeitpunkt noch gar nicht bekannt ist, welche Vorsorgewerte nach der 16. BImSchV zum Zeitpunkt der Umsetzung gelten werden. So läuft aktuell die Evaluierung der 16. BImSchV durch das Bundesministerium für Verkehr. Dabei soll insbesondere dargestellt werden, inwieweit die Immissionsgrenzwerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung genügen. Ein Forschungsvorhaben des BMV im Rahmen der Berichterstellung empfiehlt die Absenkung der Immissionsgrenzwerte und Auslöseschwellwerte für die wesentliche Änderung. Es ist daher geboten, bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Folgen möglicher niedrigerer Immissionsgrenz- oder -richtwerte zu berücksichtigen und Maßnahmen zum Umgang damit mitzudenken.

2.1.2 Vollschutz gewährleisten

Der Lärmschutz für alle durch die Ausbaumaßnahme betroffene bewohnten Gebiete ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge für alle betroffenen genehmigten Wohnungen zu gewährleisten (sog. Vollschutz). Der Immissionsgrenzwert sollte dabei einheitlich 59 dB(A) am tags und 49 dB(A) nachts betragen.

Die Anwendung einheitlicher Grenzwerte erfolgt unabhängig von der bauplanungsrechtlichen Gebietskategorie, da die Wirkung von Verkehrslärm auf die betroffenen Bewohner nicht von der planungsrechtlichen Einstufung eines Gebietes abhängt, sondern von der tatsächlichen Lärmbelastung, die unabhängig von der Gebietskategorie durch das Vorhaben zunehmen wird.

Wo es für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erforderlich ist, sind insbesondere Schienenstegdämpfer, das besonders überwachte Gleis (BüG), Lärmschutzwände, Lärmschutzgalerien (mit Auskragungen) und Lärmschutzwände zwischen den Gleisen (sog. Mittelwände) einzusetzen.

Sollte sich im Rahmen der Planung ergeben, dass ein Vollschutz durch aktive Maßnahmen gegenwärtig wirtschaftlich nach der Bewertung der DB nicht darstellbar ist, da beispielsweise lediglich ein Teil der ermittelten Schutzfälle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen hinreichend geschützt werden kann (Exemplarisch: verbleibende Überschreitungen bei 5 von 8 Gebäuden trotz Lärmschutzwand oder mit geringerer Lärmschutzwand), sind diese dennoch durch aktive Maßnahmen zu schützen, sofern dies technisch umsetzbar ist. Wirtschaftliche Erwägungen dürfen nicht dazu führen, dass technisch vermeidbare und gesundheitlich relevante Belastungen hingenommen werden. Im Rahmen des Neubaus lassen sich zudem aktive Lärmschutzmaßnahmen sowohl finanziell als auch organisatorisch deutlich einfacher umsetzen als bei einer späteren Lärmsanierung. Ergänzend zu den vorliegenden Plänen der Vorzugsvariante ist ein zusätzlicher aktiver Lärmschutz in diversen Bereichen der einzelnen Kommunen entlang der Strecke notwendig (siehe konkrete Kernforderung der jeweiligen Kommune).

Für die Anzahl der Gebäude, wo trotz dieser Bewertung dennoch eine Überschreitung verbleibt, muss auf passiven Schallschutz zurückgegriffen werden. Bei diesen ungelösten Schutzfällen (insbesondere bei BÜs und EÜs einschlägig) wird für die Betroffenen ein verbesserter passiver Schallschutz für sämtliche Wohnbereiche (Wohnzimmer, Wohnküchen, etc.) gefordert. Für Schlafräume ist ergänzend ein verbesserter passiver Lärmschutz vorzusehen (Zuschuss in Höhe von 100 % für passiven Lärmschutzmaßnahmen (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“). Ziel ist es, gesundheitliche Beeinträchtigungen durch nächtliche Lärmeinwirkungen wirksam zu mindern.

Die konkrete Ausgestaltung des passiven Lärmschutzes sowie Umfang und Fördermodalitäten sind im weiteren Planungsprozess unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Maßgeblich ist dabei eine sachgerechte Abwägung zwischen gesetzlichen

Vorgaben, gesundheitlichen Vorsorgeaspekten und der Zielsetzung, gesunden Schlaf in den betroffenen Wohnbereichen bestmöglich zu ermöglichen. Vorstellbar wäre z.B. ein erhöhter Förderungsanteil bei besonderer Betroffenheit oder in Bereichen des sozialen Wohnungsbaus.

2.1.3 Vertrauensschutz für ermittelte Schutzfälle

Die aktuell ermittelten Schutzfälle und die daraus aktuell geplanten resultierenden Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes in den vorliegenden Plänen der Vorzugsvariante dürfen bei einer späteren Detailplanung (u.a. Ermittlung des tatsächlichen und/oder genehmigten Stands), d.h. in den nächsten Leistungsphasen, unter Beachtung des Vertrauensschutzes nicht entfallen.

Im Ergebnis darf es keine Schlechterstellung für jedes einzelne Grundstück gegenüber den gegenwärtig vorliegenden Planungen in Bezug auf die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen gegeben. Da nach den bisherigen Planungen der DB pauschal pro Stockwerk eines Wohngebäudes von einem Schutzfall ausgegangen wird, ist es höchstwahrscheinlich, dass bei Berücksichtigung der tatsächlichen Betroffenheiten in den nächsten Leistungsphasen deutlich mehr Schutzfälle auch unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grenzwerte nach der 16. BImSchV ermittelt werden.

2.1.4 Gesamtlärbetrachtung aller Schienenverkehre

Es ist eine Gesamtlärbetrachtung aller Schienenverkehre (einschließlich Rangier-, Abstell-, Zuführungs-, Abführungs- und Leerfahrten) im Planungsbereich notwendig. Diese ist bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen geeignet zu berücksichtigen und aus der Ermittlung sind entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

2.1.5 Anwendung auf ehemalige Funktionsgebäude

Die Forderungen gelten entsprechend für ehemalige Funktionsgebäude der Bahn an der Ausbaustrecke (z.B. Bahnhofgebäude, Stellwerksgebäude), insoweit eine genehmigte Wohnnutzung zum Zeitpunkt der Planung vorhanden ist. Privatrechtliche Verzichtsansprüche aus vorliegenden Grundstückskaufverträgen oder sonstigen privatrechtlichen Vereinbarungen sind unbeachtlich.

2.1.6 Schutz der „Ruhigen Gebiete“

Für formal ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ in den jeweils gültigen Lärmaktionsplänen der einzelnen Kommunen, sofern dies zutreffend ist, nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist

sicherzustellen, dass für diese keine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den Bahnverkehr eintritt, d.h. eine Zunahme von Lärmbelastung ist auszuschließen.

2.1.7 Lärmschutz für Abstellgleise

Bei der Abstellung von Nah- bzw. Güterverkehrszügen auf geplanten neuen Abstellgleisen ist aktiver Lärmschutz gemäß Anforderung der TA Lärm für Gewerbelärm (etwa als Einhausung, die zugleich als aktiver Lärmschutz gegen den Verkehrslärm der Schienenstrecke wirkt) umzusetzen, soweit dies technisch möglich ist.

2.2 Bestmöglicher Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen

Zur Vermeidung von schienenverkehrsbedingten Erschütterungen und sekundärem Luftschall sind wirksame Vorsorgemaßnahmen zu berücksichtigen. Hierzu wird mit dem Schienenausbau ein durchgehender Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile nach dem neusten Stand der Technik gefordert. Zudem hat die DB auf eigene Kosten eine fachgutachterliche Stellungnahme einzuholen, aus welcher hervorgeht, ob durch die Verkehrssteigerung (Anzahl der Züge und Geschwindigkeiten, LSW) erhöhte Erschütterungen zu erwarten sind. Eine Bestandaufnahme der Gebäude entlang der Ausbaustrecke vor der Maßnahme durch die DB wird unabhängig vom Ergebnis der Stellungnahme dringend empfohlen. Etwaige Maßnahmen zur Verringerung der Erschütterungen sind in der fachgutachterlichen Stellungnahme zu prüfen und darzustellen. Die Kommunen behalten sich vor, weitere Forderungen im laufenden Planungsprozesses zum Schutze der Bevölkerung zu formulieren.

2.3 Der Schienenpersonennahverkehr ist quantitativ und qualitativ zu verbessern

Mit dem Ausbau der Strecke Langwedel – Bremen werden grundlegende infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen, um den Schienenverkehr in diesem Korridor zukunftsfähig zu organisieren. Diese Investitionen dürfen sich jedoch nicht auf eine rein kapazitive bzw. betriebliche Optimierung beschränken, sondern müssen konsequent dafür genutzt werden, auch die vorhandenen Angebotskonzepte für den Schienenpersonennahverkehr zu realisieren. Entsprechende Konzepte liegen zwischen den Ländern Niedersachsen und Bremen abgestimmt vor. Wesentliche Angebotsverbesserungen, die den Streckenabschnitt Bremen – Langwedel betreffen, sind:

- RE1/RE8: Zwischen Bremen und Hannover Halbstundentakt (ab 2030+)

- RS 1: Zwischen Bremen und Achim 15-Minuten-Takt (ab 2040+)
- RB 37: Zwischen Bremen und Uelzen Stundentakt (ab 2030+).

Durch diese Angebotsverbesserungen in Verbindung mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur ergibt sich ein erheblich verdichtetes Fahrplanangebot bei gleichzeitig verbesserter Betriebsqualität. Das verdichtete Angebot führt darüber hinaus über verbesserte Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen zu Reisezeitverkürzungen, die sowohl die Verbindungen zwischen Grund-, Mittel- und Oberzentren verbessern als auch die Anbindung an die benachbarten Metropolregionen Hamburg, Hannover und Bremen.

Damit die geplanten Angebotsverbesserungen ihre volle Wirkung entfalten, ist es auch erforderlich, dass im Zuge des Streckenausbaus die Infrastruktur der Verkehrsstationen zeitgemäß modernisiert wird, so dass ein einheitlicher Qualitätsstandard bei der Bestandsinfrastruktur und den neu zu bauenden Bahnsteigen entlang der Strecke erreicht wird.

2.4 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anhand der neuen Prognosezahlen/Zugzahlen für das Jahr 2040 auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der hiesigen Bedingungen war lediglich die Basisprognose der Verkehrsprognose 2040 veröffentlicht, eine Umlegung auf die Strecken noch nicht erfolgt. Grundlage der vorgelegten Pläne für die Vorzugsvariante sind daher immer noch die gültigen Prognosezahlen aus der Verkehrsprognose 2030 für den Deutschlandtakt. Nach der Basisprognose 2040 steigt der Güterverkehr auf der Schiene deutschlandweit um 35%. Laut Aussage der DB kann hieraus jedoch für den hiesigen Abschnitt noch kein Rückschluss gezogen werden. Es wird gefordert, dass sobald entsprechende Zahlen zur Verkehrsprognose 2040 für die geplante Strecke vorliegen, diese von der DB mitzuteilen und die Ergebnisse in eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einzuarbeiten sind. Über das Ergebnis dieser nachgelagerten Prüfung sind die betroffenen Kommunen entlang der Ausbaustrecke unverzüglich zu informieren. Die Kommunen behalten sich ausdrücklich vor, dass durch evtl. höhere Beeinträchtigungen weitere Forderungen geltend gemacht werden. Eine Schlechterstellung darf nicht erfolgen.

2.5 Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung

Der Ausbau der Strecke Bremen–Langwedel hat erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsräume der Städte und Gemeinden entlang der Trasse. Die Strecke verläuft abschnittsweise in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Wohngebieten sowie durch gewachsene Orts- und Stadtkerne. Bereits heute stellt die Schieneninfrastruktur vielerorts eine räumliche Zäsur dar, deren Wirkung sich durch den Ausbau verstärken kann.

Insbesondere die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von durchgehenden und teils hohen Lärmschutzwänden führen in innerstädtischen und siedlungsnahen Lagen zu deutlichen Beeinträchtigungen des Ortsbildes, der Blickbeziehungen sowie des räumlichen Zusammenhangs zwischen Quartieren. Damit gehen teilweise neue oder verstärkte Barrierewirkungen einher, die bestehende Funktions- und Wegebeziehungen innerhalb der Kommunen beeinträchtigen können. Auch die heutige Situation an niveaugleichen Querungen zeigt bereits, dass Einschränkungen der Querbarkeit zu verkehrlichen Belastungen und Umwegen führen können.

Darüber hinaus sind durch den Streckenausbau Eingriffe in das Landschaftsbild sowie in siedlungsnahen Grün- und Erholungsräume zu erwarten. Freiräumliche Verbindungen, klimatisch wirksame Grünstrukturen sowie Frisch- und Kaltluftbahnen können durch zusätzliche Versiegelungen, bauliche Anlagen oder auch durch Rodungen im gleisnahen Bereich beeinträchtigt werden. Vor dem Hintergrund zunehmender klimatischer Belastungen kommt diesen Aspekten eine besondere Bedeutung zu.

Die Kommunen der Region verfolgen das Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, die auf Innenentwicklung, gesunde Wohnverhältnisse und die Sicherung der Lebensqualität ausgerichtet ist. Der Schienenausbau darf diese Entwicklungsziele nicht gefährden. Vielmehr ist eine integrierte Betrachtung erforderlich, die den Ausbau der Schieneninfrastruktur nicht ausschließlich technisch, sondern als Bestandteil des städtebaulichen und freiräumlichen Gefüges versteht.

Vor diesem Hintergrund besteht ein besonderer Bedarf, den Schienenausbau frühzeitig städtebaulich zu begleiten, um neue räumliche, funktionale und gestalterische Konflikte zu vermeiden und die Infrastrukturmaßnahme verträglich in die bestehenden Siedlungsstrukturen zu integrieren.

2.5.1 Städtebauliche Begleitplanung anwenden

Zur qualifizierten Umsetzung des Schienenausbaus Bremen–Langwedel ist eine frühzeitige und systematische städtebauliche Begleitplanung erforderlich. Sie dient als strategisches Instrument, um die kommunalen Belange der Stadt- und Siedlungsentwicklung frühzeitig, strukturiert und federführend in den Planungsprozess einzubringen und den Schienenausbau mit bestehenden sowie geplanten städtebaulichen Entwicklungen abzustimmen.

Die städtebauliche Begleitplanung liegt inhaltlich in der Verantwortung der betroffenen Kommunen und erfolgt auf Grundlage ihrer jeweiligen Planungshoheit. Sie ermöglicht es den Kommunen, räumliche Zielsetzungen, Entwicklungsabsichten und örtliche Rahmenbedingungen zu definieren und diese in den Schienenausbau einzubringen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass der Schienenausbau nicht isoliert als technische Infrastrukturmaßnahme betrachtet wird, sondern in Einklang mit den kommunalen Stadtentwicklungszielen und unter Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung erfolgt.

Der Ansatz einer städtebaulichen Begleitplanung wurde erstmals im Rahmen der Ausbaustrecke Verden–Rotenburg als Forderung der Region formuliert. Ziel dieses Ansatzes ist es, potenzielle städtebauliche und funktionale Konflikte bereits im Planungsprozess sichtbar zu machen und durch frühzeitige Abstimmung zu vermeiden, anstatt diese erst nach Umsetzung der baulichen Maßnahmen mit hohem finanziellem Aufwand nachträglich beheben zu müssen.

Die Region fordert daher, dass für die Ausbaustrecke Bremen–Langwedel ebenfalls eine städtebauliche Begleitplanung durchgeführt wird. Die Finanzierung der hierfür erforderlichen Leistungen ist vollständig dem Vorhabenträger bzw. dem Bund zuzuordnen. Die Durchführung und inhaltliche Ausgestaltung erfolgen unter maßgeblicher Steuerung der Kommunen. Eine finanzielle Beteiligung der Kommunen ist auszuschließen (die Begleitung der Planung erfordert bereits ein hohes Maß an personellem Einsatz in den betroffenen Kommunen).

2.5.2 Lärmschutz städtebaulich integrieren

Die städtebauliche Integration der geplanten Lärmschutzmaßnahmen ist zu ermöglichen und vorrangig einzusetzen, z.B. können Gebäude im Kernstadtbereich entlang der Ausbaustrecke ein besserer Lärmriegel als die geplante Lärmschutzwand sein. Der DB ist als Vorhabenträgerin der Abschluss von städtebaulichen Verträgen zur Vereinbarung eines städtebaulichen Lärmschutzes zu ermöglichen. Die finanziellen Einsparungen überlässt die DB den

Kommunen zur Unterstützung für eine funktionale und gestalterische Verbesserung des Lärmschutzes im Interesse des Städtebaus.

2.5.3 Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien

Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien sind grundsätzlich städtebaulich so vertraglich wie möglich zu planen und auszuführen (unter Einhaltung der geforderten Lärmschutzwerte und Ausschöpfung technischer Innovationen).

In städtebaulich besonders sensiblen Bereichen, z.B. in den Wohnsiedlungen der Kernstädten/Kerngemeinde, sind diese transparent (z.B. MetaWindow) oder zumindest teiltransparent auszugestalten. Dies ist insbesondere für die Sichtbeziehung im Bereich von Bahnhöfen sowie für sehr gleisnahe Gebäude und für Dammlagen der Strecke erforderlich (Verschattung vermeiden/vermindern). Zudem soll damit der natürliche Lichteinfall verbessert werden und Angsträume soweit wie möglich vermieden werden. Verschattungen für gleisnahe Gebäude und/oder eine erdrückende Wirkung der Wände sind zwingend zu vermeiden. Transparente oder teiltransparente Lärmschutzwände bergen allerdings auch eine hohe Gefahr für Vogelkollisionen. Daher müssen diese mit einer dauerhaften und nachweislich wirksamen Vogelschutzmarkierung versehen werden.

Sollten durch die zuvor genannten Maßnahme Fällungen oder Rückschnitte bestehender Grünstrukturen erfolgen, so ist der unmittelbar anliegende Grundstückseigentümer vorher rechtzeitig zu informieren und die Maßnahme ist mit ihm abzustimmen. Die Kosten dieser Maßnahmen trägt ausschließlich die DB.

2.5.4 Kreuzungsbauwerke optimal gestalten

Kreuzungsbauwerke sind vor allem menschengerecht in optimaler Breite, Höhe und Belichtung auszubauen. Dies sichert Siedlungsbeziehungen, fördert den Rad- und Fußverkehr und vermeidet Angsträume. Den Kommunen ist ein Budget für Gestaltungswettbewerbe und zur optimierten Beleuchtung und Farbgestaltung zur Verfügung zu stellen. Schallverstärkende Wirkungen von Tunneln und Überführungen sind grds. zu vermeiden.

2.5.5 Optische Kompensation

Als optische Kompensation zur Einbindung der Ausbaustrecke und der teilweisen sehr hohen Lärmschutzwände in das Orts- und Landschaftsbild sind von der DB soweit möglich alle vorhandenen Bäume und Hecken auf dem Bahngelände und daran angrenzend zu erhalten. Hierbei ist dafür Sorge zu tragen, dass eine Gefährdung des Bahnbetriebs ausgeschlossen

werden kann. Wo der Erhalt vorhandener Bäume und Hecken bautechnisch nicht möglich ist, sind zeitnah vorgezogene Ersatzpflanzungen mit orts- und landschaftsbildtypischen Gehölzen, insbesondere großkronigen Bäumen in den jeweiligen betroffenen Kommunen vorzunehmen. Diese vorgezogenen Ersatzpflanzungen sollen deutlich vor dem eigentlichen Ausführungsbeginn der Ausbaumaßnahmen entlang der Strecke und somit vor der Errichtung der Lärmschutzwände/-wälle erfolgen. Die Anrainerkommunen bieten für den Erwerb geeigneter Flächen ihre Unterstützung an.

2.5.6 Begrünung der Lärmschutzwände/Alternative Lärmschutzwahl/Erneuerbare Energie

Gegen das Aufheizen der Lärmschutzwände und zur gestalterischen Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild sind alle nichttransparenten Lärmschutzwände auf der bahnabgewandten Seite durchgehend durch die DB mit standortgerechten sowie biodiversitätsfördernden Pflanzen zu begrünen, sofern keine akustischen oder rechtlichen Gründe oder die Eigentümer:innen der unmittelbar angrenzenden Grundstücke dagegensprechen.

Eine solche Begrünung aller Lärmschutzwände zur Bebauung hin sowie auch zur freien Landschaft, ist zugleich ein Schutz vor Vandalismus und für die gestalterische Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild und die öffentliche Akzeptanz von großer Bedeutung. Alternativ bestünde die Möglichkeit, die Lärmschutzwände durch das Errichten von Photovoltaikanlagen für die Energiegewinnung zu nutzen.

In der freien Landschaft sind zudem Lärmschutzwälle als alternative Lärmschutzmaßnahme, soweit der gleiche lärmindernde Effekt eintritt, zu prüfen und mit den jeweiligen Anrainerkommen einvernehmlich abzustimmen.

Die durch die Maßnahmen unmittelbar anliegenden betroffenen Grundstückseigentümer sind vorher rechtzeitig zu informieren und die Maßnahme ist mit ihnen abzustimmen.

2.5.7 Analyse und Ausgleich zum Orts- und Stadtklima

Lärmschutzwände in den aktuell geplanten Dimensionen werden die Frisch- und Kaltluftzufuhr an vielen Stellen im Stadt- bzw. Gemeindegebiet, insbesondere in den Kernstädten, unterbrechen. Daher ist für die Planfeststellung eine vertiefende Analyse zum Orts- und Stadtklima zu erstellen. Dies ist im Hinblick auf den Klimawandel von enormer Wichtigkeit. Wirksame Ausgleichsmaßnahmen sind insbesondere vor dem Hintergrund der Auswirkungen des Klimawandels und der damit einhergehenden zunehmenden Sommerhitze zu realisieren.

Im Rahmen möglicher Städtebaufördermaßnahmen sind wirksame Ausgleichsmaßnahmen für die Beeinträchtigung der Ausbaumaßnahmen einzubeziehen. Exemplarisch sind hier mögliche Maßnahmen an den Bahnhofsvorplätzen genannt.

Es wird daher gefordert, dass die DB zeitnah die genannte Analyse auf eigene Kosten durchführen lässt und den Kommunen die Ergebnisse daraus zeitnah zur Verfügung stellt. Die betroffenen Kommunen sind bereit, die Anlage, die Entwicklung, die Pflege und die Unterhaltung dieser neuen Grünflächen gegen Kostenerstattung zu übernehmen.

2.6 Querungen der Schieneninfrastruktur und verkehrliche Erreichbarkeit

Die Schienenstrecke Bremen–Langwedel steht in einem vielfältigen räumlichen und verkehrlichen Zusammenhang mit den betroffenen Kommunen. Entlang der Strecke bestehen abhängig von der örtlichen Situation unterschiedliche Verkehrs- und Wegebeziehungen, die für die Erreichbarkeit von Ortsteilen, für innerörtliche Verflechtungen sowie für überörtliche Verbindungen von Bedeutung sein können.

Von besonderer Bedeutung sind hierbei Querungen der Schieneninfrastruktur in Form von höhengleichen Bahnübergängen (BÜ) sowie höhenungleichen Eisenbahnüberführungen (EÜ) und Straßenüberführungen (SÜ), soweit solche Querungen im jeweiligen Streckenabschnitt vorhanden sind. Sie können, je nach Ausgestaltung und Lage, wichtige Funktionen für den motorisierten Individualverkehr, den Fuß- und Radverkehr sowie für gewerbliche, landwirtschaftliche oder sonstige betriebliche Nutzungen erfüllen und sind in einzelnen Fällen auch für leistungsfähige Rettungs- und Einsatzwege relevant. Abhängig von Abschnitt und örtlichen Rahmenbedingungen kann sich der Ausbau der Strecke auf diese bestehenden Verbindungen auswirken. Aus Sicht der Region ist es daher ein zentrales Anliegen, dass der Schienenausbau nicht zu einer Verschlechterung der verkehrlichen Erreichbarkeit oder zu zusätzlichen Barrierewirkungen innerhalb der Kommunen führt. Maßstab ist jeweils der heutige Zustand der funktionalen Wege- und Verkehrsbeziehungen.

Sofern im Zuge des Ausbaus Anpassungen an bestehenden Querungen oder Verkehrsverbindungen erforderlich werden, sind die jeweiligen örtlichen Funktionen und Nutzungen angemessen zu berücksichtigen. Veränderungen sollen so gestaltet werden, dass unverhältnismäßige Umwege oder funktionale Einschränkungen vermieden werden und bestehende Erreichbarkeiten in ihrer Qualität erhalten bleiben. Maßnahmen, die im

Zusammenhang mit dem Schienenausbau Auswirkungen auf bestehende Querungs- und Erreichbarkeitsstrukturen haben, sind dem Vorhaben zuzuordnen.

2.7 Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen

Um die Zahl der Schutzfälle in besonders betroffenen bewohnten Bereichen zu vermeiden und die Realisierung der in diesem Dokument aufgeführten Maßnahmen zu gewährleisten, könnte der Ankauf von einzelnen Wohngebäuden zur Umnutzung oder zum Rückbau erforderlich werden. Zudem könnte eine gezielte Umwidmung (z.B. über Bauleitplanverfahren) von sensiblen Nutzungen wie Wohnen in lärmrobuste Nutzungen wie Dienstleistungen und Gewerbe durch die Kommunen zur Verminderung der Zahl der Schutzfälle führen, wofür zwingend eine Kostenerstattung und/oder Kostenbeteiligung notwendig ist. Darüber hinaus wird gefordert, dass im Rahmen des Bahnausbauprojektes ein frühzeitiger, strategischer Flächenerwerb bahnnaher Grundstücke erfolgt, soweit diese für spätere Lärmschutz-, Kompensations-, Gestaltungs- oder betriebliche Maßnahmen erforderlich sein können. Ein solcher frühzeitiger Grunderwerb dient nicht nur der Sicherung planerischer Handlungsspielräume und der zeitgerechten Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen, sondern schafft zugleich Planungs- und Rechtssicherheit für die betroffenen Eigentümer:innen, indem langfristige Nutzungskonflikte und projektbedingte Wertminderungen vermieden werden. Ferner ist nicht auszuschließen, dass durch das Bahnausbauprojekt einzelne Eigentümer:innen besonders stark betroffen sind, z.B. bei besonders gleisnahen Immobilien, bei denen keine oder nur sehr aufwändige aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden können bzw. in Bereichen, in denen trotz aller geplanten Maßnahmen eine äußerst starke Beeinträchtigung der Wohnqualität oder eine vergleichbare und somit auch nicht unerhebliche wertmindernde Auswirkung auf die Immobilie zu erwarten ist („Härtefälle“). Dies gilt ebenso für deutlich erhöhte, möglicherweise hinzunehmende Erschütterungen, die nicht durch geeignete Maßnahmen ausreichend kompensiert werden können. Die rechtliche Würdigung für die mögliche Geltendmachung von Wertverlusten durch die betroffenen Eigentümer:innen der Härtefälle obliegt der DB im weiteren Planungsprozess. Es wird gefordert, dass dieses Thema vor Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens abschließend geklärt ist. Das Ergebnis der rechtlichen Würdigung ist den betroffenen Kommunen unverzüglich mitzuteilen und gegebenenfalls zu veröffentlichen. Auch sind die optischen Kompensationsmaßnahmen als vorgezogene Maßnahmen umzusetzen, was gegebenenfalls einen rechtzeitigen Flächenerwerb sowie die frühzeitige Beauftragung der erforderlichen Pflanz- und Gestaltungsmaßnahmen erforderlich

macht. Die Realisierung der genannten Maßnahmen könnte beispielsweise über einen Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität, zum Ausgleich von Härtefällen sowie zur Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen gewährleistet werden. Diese Forderung, insbesondere der Ausgleich von Härtefällen, darf ausdrücklich nicht dazu führen, dass andere gesetzliche oder übergesetzliche Anforderungen, insbesondere im Bereich des Schall- und Erschütterungsschutzes, entfallen oder abgeschwächt werden.

gez. Stadtgemeinde Bremen

gez. Landkreis Verden

gez. Stadt Achim

gez. Flecken Langwedel

gez. Stadt Verden

3 Anlagen – Kernforderungen der Anrainerkommunen

3.1 Stadtgemeinde Bremen

3.2 Stadt Achim

3.3 Flecken Langwedel

3.4 Stadt Verden