

## **Eingabe der Gemeinde Westerwalsede zur parlamentarischen Befassung**

### **Schienenprojekt**

**ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover**



**Gemeinde Westerwalsede  
Zur Beekwiese 2  
27386 Westerwalsede**



Der Samtgemeindebürgermeister

**Samtgemeinde Bothel  
Horstweg 17  
27386 Bothel**

## Landkreis Rotenburg, Gemeinde Westerwalsede

Die Gemeinde Westerwalsede, Samtgemeinde Bothel, grenzt mit dem Ortsteil „Bahnhof“ zwischen Strecken-km 15,4 und km 16,2 unmittelbar südöstlich an die Bahnstrecke Rotenburg(Wümme) – Verden.

Nach der ausführlichen Vorstellung der Planungen der DB Netz AG für den Ausbau der Strecke anhand umfangreicher Präsentationen wurden die Auswirkungen des Projekts in Rat und Bürgerschaft der Gemeinde umfassend erörtert. Insbesondere die Auswirkungen des Lärms und die aus den vorgestellten Schallschutzmaßnahmen resultierenden Auswirkungen auf Lichtverhältnisse, Landschaftsbild und Verkehrssituation wurden ausführlich betrachtet.

Folgende unabdingbaren Anforderungen zur Verbesserung des Entwurfs der DB Netz AG für den Lärmschutz wurden aufgestellt und sind als Bedingungen der Region für eine einvernehmliche Umsetzung des Bahnausbaus zu erfüllen:

### 1. Verlängerung und Erhöhung der Schallschutzwand

- a. Verlängerung / Erhöhung der Schallschutzwand (SSW) nach Norden, so dass der Bereich „Pumberg“ und die letzten Häuser im Ortsteil Bahnhof, südliches Ende der Ringstraße, von der Senkung der Maximalschallpegel in Schlafräumen profitieren. Die in Tabelle 1 angenommenen Verlängerungsstrecken für die Schallschutzwände sind unzureichend und den örtlichen Anforderungen anzupassen.
- b. Verlängerung / Erhöhung der Schallschutzwand (SSW) nach Süden, so dass bei geschlossenem Bahnübergang die Wohnhäuser des Bereichs „Am Bahnhof“, „Bahnhofstraße“ und „Gewerbestraße“ zusätzlich profitieren.

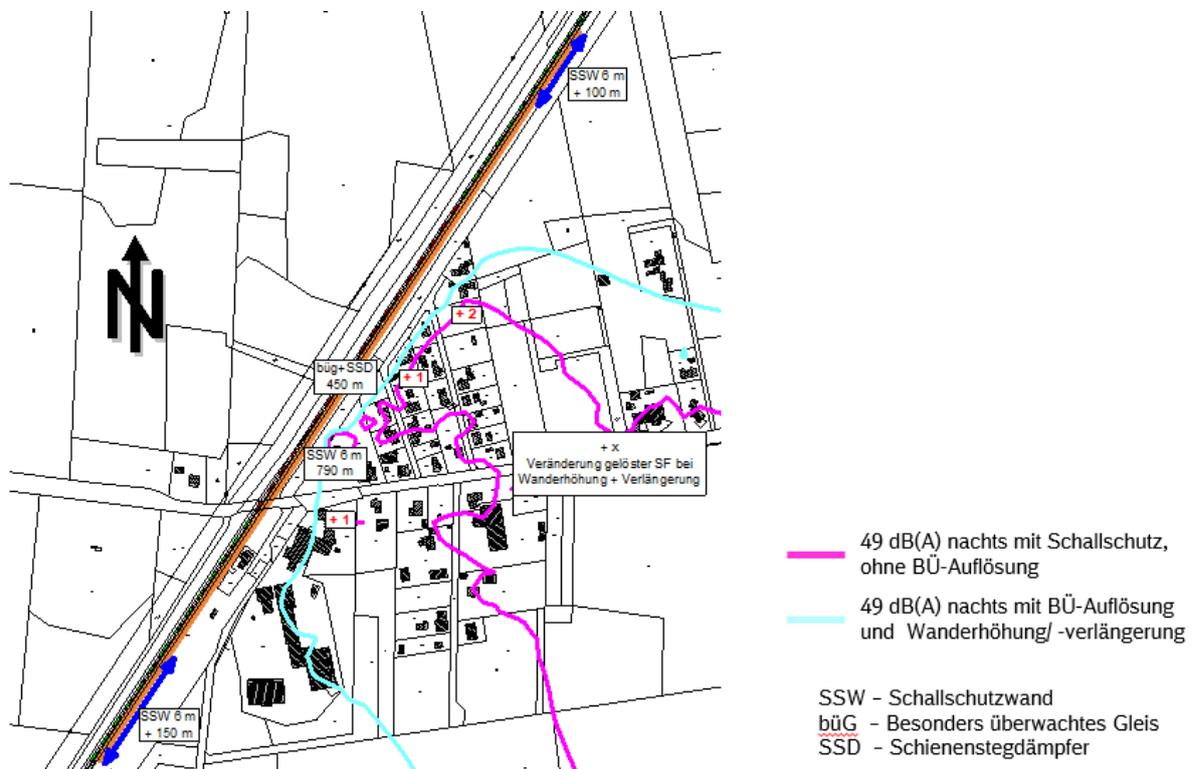
Durch die Verlängerungen und Erhöhungen der im Rahmen der gesetzlichen Planung ermittelten Schallschutzwände nach Norden und Süden des mittig der Strecke 1745 gelegenen Bahnüberganges in Westerwalsede würden nach Berechnungen der DB-Netz AG folgende Baukosten entstehen:

Länge (m)	Streckenabschnitt		Länge (m)	Kosten (Mio. €)
	von km	bis km		
Verlängerung SSW 6 m nach Süden	15,37	15,52	150	1,34
Verlängerung SSW 6 m nach Norden	16,17	16,27	100	
Erhöhung Schallschutzwand von 5m auf 6m	15,52	15,72	200	

Tabelle 1: Übersicht Kosten aktive Schallschutzmaßnahmen in Westerwalsede

Durch die Erhöhung und Verlängerung der Schallschutzwand nach Norden und Süden werden zusätzlich zur gesetzlichen Planung 4 weitere Schutzfälle unmittelbar gelöst (siehe Abbildung 1). Darüber hinaus profitieren die Wohngebäude in den Straßen „Pumberg“, „Am Pumberg“, „Süderwalseder Straße“.

Abbildung 1: Auswirkung Verlängerung SSW nach Norden und Süden



## 2. Konfliktfall Gebäude „Bahnhofstraße 1“

Das Wohnhaus Bahnhofstr. 1 ist das einzige Wohngebäude des Ortsteils „Bahnhof“, das westlich der Bahnstrecke besteht. Die Möglichkeit der Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen wurde durch die DB Netz AG geprüft.

Um das Haus schallschutztechnisch aktiv zu schützen, wäre eine Schallschutzwand auf der bahn-linken Seite in der Länge von 220 Metern und mit einer Höhe von 5 Metern notwendig. Die Auflösung des Bahnübergangs bei km 15,777 wäre Voraussetzung für die Umsetzung.

Die Baukosten für diese Maßnahme würden sich auf ca. 0,586 Mio Euro belaufen.

Die Gemeinde Westerwalsede unterstützt die Forderung, in trilateralen Verhandlungen (Projektträger – Eigentümer – Gemeinde) die Übernahme von Gebäude und Grundstück durch die DB Netz AG oder die Gemeinde im Rahmen des Projekts zu erzielen, um die unverhältnismäßigen Kosten für den Lärmschutz durch eine Freistellung des Gebäudes und

langfristig eine vollständige Vermeidung von Wohnbebauung westlich der Bahnlinie zu erreichen.

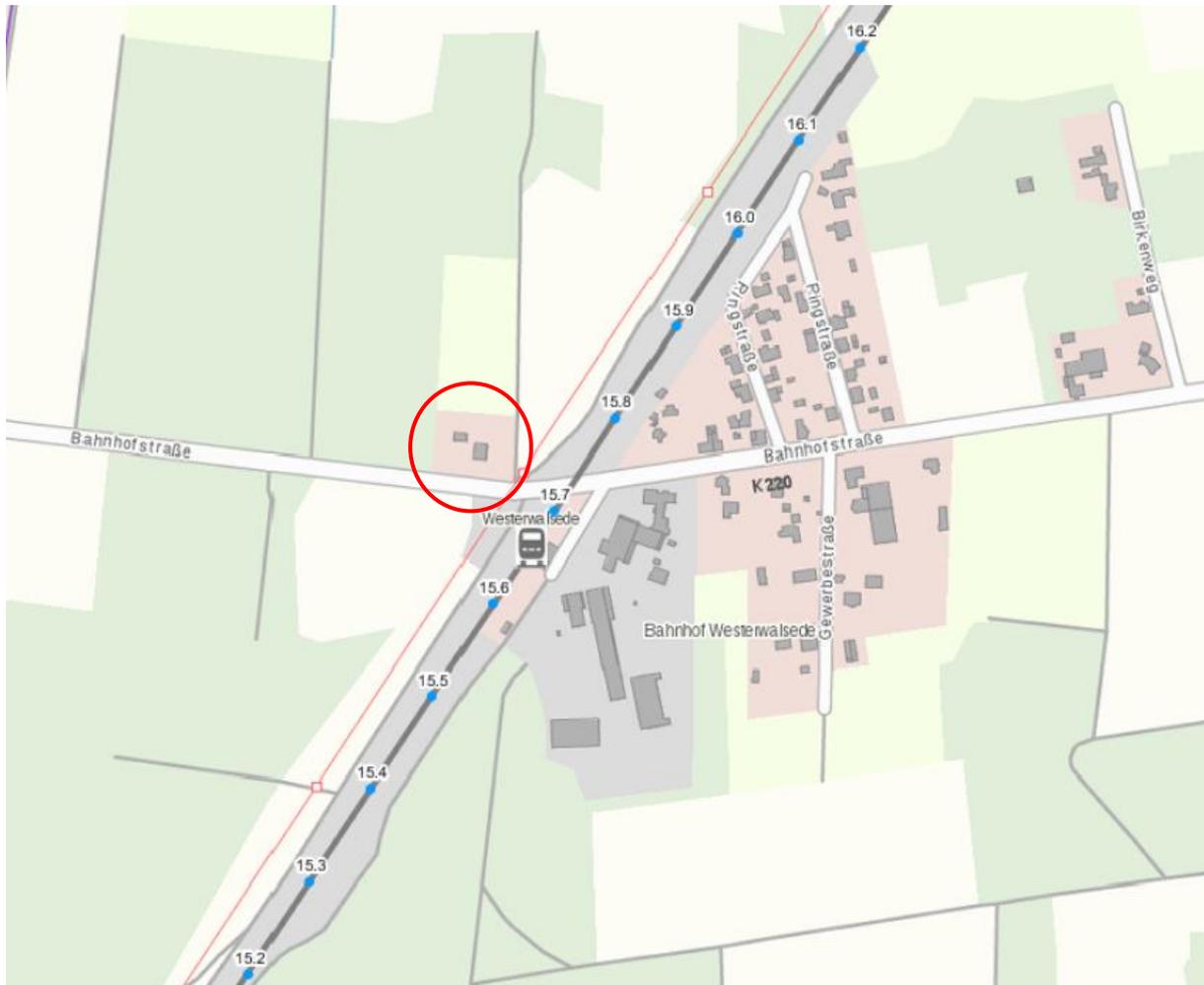


Abbildung 2: Wohnhaus Bahnhofstraße 1, Westerwalsede

### 3. Auflösung des Bahnübergangs „Bahnhofsstraße“ (K220) bei Bahnkilometer 15,725

#### 3.1. Ausgangssituation

Sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung der Ausbreitung von Lärm in den Ortsteil „Bahnhof“ der Gemeinde Westerwalsede werden durch den offenen, höhengleichen Bahnübergang im Verlauf der Bahnhofstraße (Kreisstraße 220) in ihrer Wirkung konterkariert. Dies gilt nicht nur für die unmittelbar angrenzenden Straßenzüge Ringstraße, Bahnhofstraße, Gewerbestraße, sondern darüber hinaus in abgeschwächter Weise auch für die Straßen Birkenweg, Zum Sporthaus und Pumberg am westlichen Rand des Kernorts Westerwalsede. Ebenfalls betroffen sind potentielle

Entwicklungsflächen der Gemeinde für Wohnbebauung zwischen dem Ortsteil Bahnhof und dem Ort Westerwalsede.

Es ist zu befürchten, dass die zur Berechnung der Lärmbelastung durch das Ausbauprojekt aufgeführten Zugzahlen mittelfristig übertroffen werden. Zu erwarten ist nicht nur mehr planmäßiger Bahnverkehr, die wichtige Funktion als Ausweichstrecke für die Strecke Hamburg – Uelzen – Hannover wirkt sich schon heute stark auf die tatsächlichen Zugzahlen aus. Sollten sich die derzeitigen Schwierigkeiten bei der Umsetzung des östlichen Teils des Projekts „Alpha-e / Bahnprojekt Hamburg – Bremen - Hannover“ nicht zeitnah lösen lassen, wären weitere Verlagerungen insbesondere von Güterverkehr auf diese Strecke zu erwarten.

Zusätzlicher Lärm entsteht nicht nur durch die zusätzlichen Züge, sondern auch durch die Warnsignale der Beschränkung und die am Bahnübergang stehenden und anfahrenden KFZ bei häufigeren und längeren Schließungszeiten. Der höhengleiche Bahnübergang bedingt darüber hinaus die Beschränkung der Durchfahrtsgeschwindigkeit für die Züge und verursacht Wartungs- und Unterhaltungskosten für die Signaltechnik.

### **3.2 Lösungsansatz: Erweiterte Schallschutzwände**

Die räumlichen Gegebenheiten im Verlauf der K 220 östlich des Übergangs sind beengt. Eine Verschwenkung der Fahrbahn vor dem Übergang und die Errichtung einer parallel zur Bahnstrecke versetzten Lärmschutzwand sind unter Berücksichtigung der Kurvenradien für LKW und Busse sowie der unübersichtlichen Situation im Sichtdreieck des Bahnübergangs nicht zulässig. Die trichterartige Erweiterung des Übergangsbereichs mit beidseitig der Kreisstraße angeordneten Schallschutzwänden, rechtwinklig zur Bahnstrecke, würde die Verschattung und optische Einengung der Anlieger-Grundstücke erheblich verstärken, die Zufahrtssituation für die Flurstücke 100/43 und 100/52 sowie 114/7 (mit ehem. Bahnhofsgebäude) wäre nicht zu lösen. Die Problematik der Lärm- und Abgasentwicklung durch die wartenden KFZ wäre nur zum Teil entschärft.

Diese Option ist somit nicht durchführbar und zu verwerfen.

### 3.3 Lösungsansatz: Ortsumfahrung und südliche Überführung

Zur Verringerung der Lärmbelastung in der Ortschaft Westerwalsede wurde auf Anfrage der Samtgemeinde Bothel vom 19.02.2019 die Auflösung des Bahnübergangs „Bahnhofsstraße“ bei Bahnkilometer 15,725 inklusive einer Straßenüberführung (SÜ) als Ersatzmaßnahme im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vom 11. März 2019 durch die DB Netz untersucht.

Bei der betrachteten Variante sollte eine neue SÜ südlich des bisherigen Bahnübergangs bei km 15,440 hergestellt werden (siehe Abbildung 3). Die Baukosten (inkl. 30 % Risikozuschlag) für diese Maßnahme würden sich auf insgesamt ca. 2 Mio Euro zzgl. Straßenbau-Kosten belaufen.



Abbildung 3: Schließung Bahnübergang in Westerwalsede inkl. Ersatzmaßnahme (Straßenüberführung)

Durch die Schließung des Bahnübergangs in Westerwalsede und die entsprechende Ersatzmaßnahme (siehe Abbildung 3) wären die Wegebeziehungen der Fußgänger und Radfahrer als nicht zumutbar einzustufen. Aufgrund dessen sollte an der Stelle des geschlossenen Bahnübergangs ein Personentunnel geplant und umgesetzt werden. In der Abbildung 4 wird eine mögliche Darstellung zur Umsetzung eines solchen Tunnels aufgezeigt. Die Baukosten (inkl. 30 % Risikozuschlag) würden sich hierbei auf insgesamt ca. 4,116 Mio Euro belaufen.

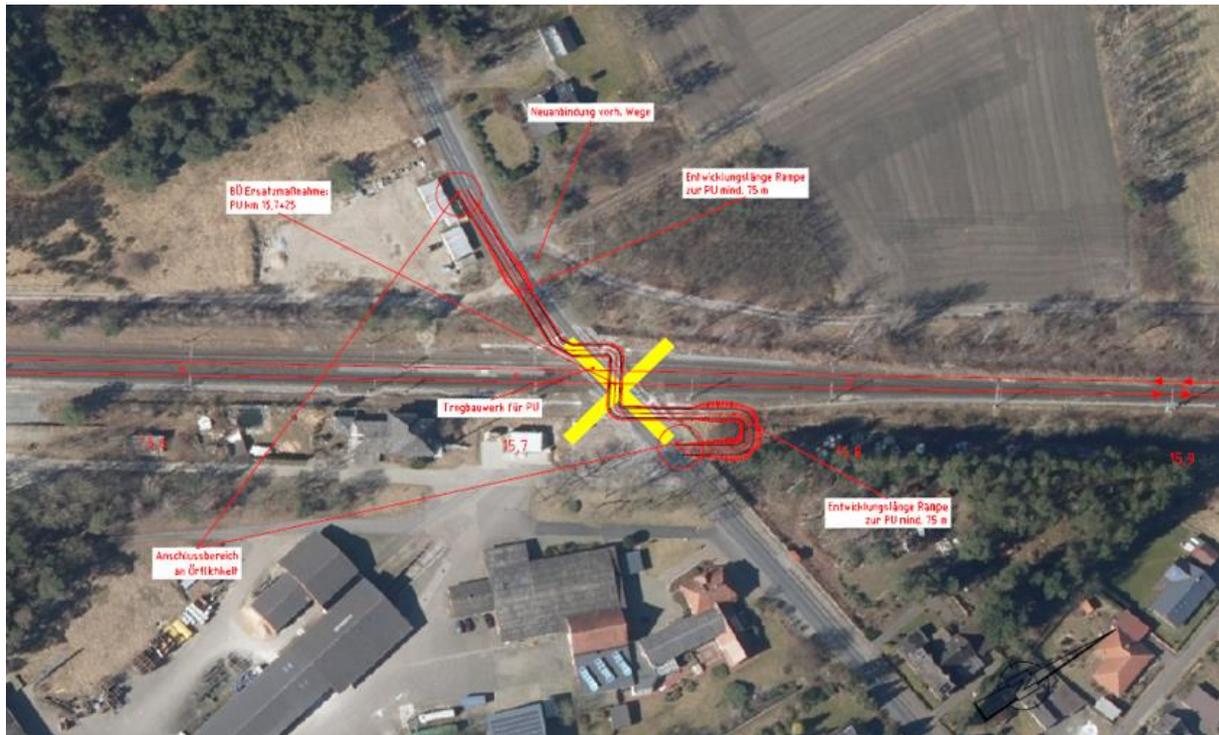


Abbildung 4: Tunnel als Quermöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger in Westerwalsede

Zur Abwägung dieser Lösung wurde auch eine Umfahrung nördlich des Ortsteils Bahnhof kurz betrachtet. Hier sprechen verschiedene naturschutzfachliche Aspekte gegen eine neue Straßenführung und die Errichtung einer Straßenüberführung. Die zu- und abführende Kreisstraße würde durch Wald und feuchte Niederungsflächen führen. Die Zerschneidungswirkung der Straße, der Flächenverbrauch in wertvollen Landschaftsbestandteilen und nicht zuletzt der anmoorige Untergrund würden erhebliche Kosten und kaum ausgleichende ökologische Eingriffe in Natur und Landschaft verursachen.

Hinzu kommt die deutlich ungünstigere verkehrliche Anbindung. Die Relationen Westerwalsede- Ahausen und Westerwalsede – Rotenburg werden bereits über die Süderwalseder Straße / Auf dem Adel (Kreisstraße 205) - Bunte ausreichend abgebildet, die Anknüpfung Richtung Eversen und Verden würden durch den nördlichen Umweg jedoch deutlich verschlechtert. Diese nördliche Alternative ist daher zu verwerfen.

Eine Südliche Umfahrung der Ortslage Westerwalsede Bahnhof, optional einschließlich der Verlegung der K 205 und K 220 südlich des Kernorts Westerwalsede, wurde als eine Lösung betrachtet, die machbar ist und breite Unterstützung der betroffenen Anwohner erhält.

Erste Biotopkartierungen und Untersuchungen zu geschützten Arten im Verlauf der Ausbaustrecke haben jedoch ergeben, dass diese Lösung aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft für nicht genehmigungsfähig (vgl. BNatSchG §



4. Minderung der Schallemissionen des KFZ-Durchgangsverkehrs durch die Absenkung der Fahrbahn im Bereich der Rampenanlagen
5. Vollständige Aufhebung der KFZ-Wartezeiten bei Querung des Schienenweges
6. Optimierung der Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer auf Schiene, Straße und (Rad)-Weg.
7. Kein zusätzlicher Landschaftsverbrauch, keine Inanspruchnahme wertvoller landwirtschaftlicher oder naturschutzrelevanter Flächen
8. Erhalt der gewachsenen Infrastruktur-Anbindungen der K220 im Ortsteil Bahnhof

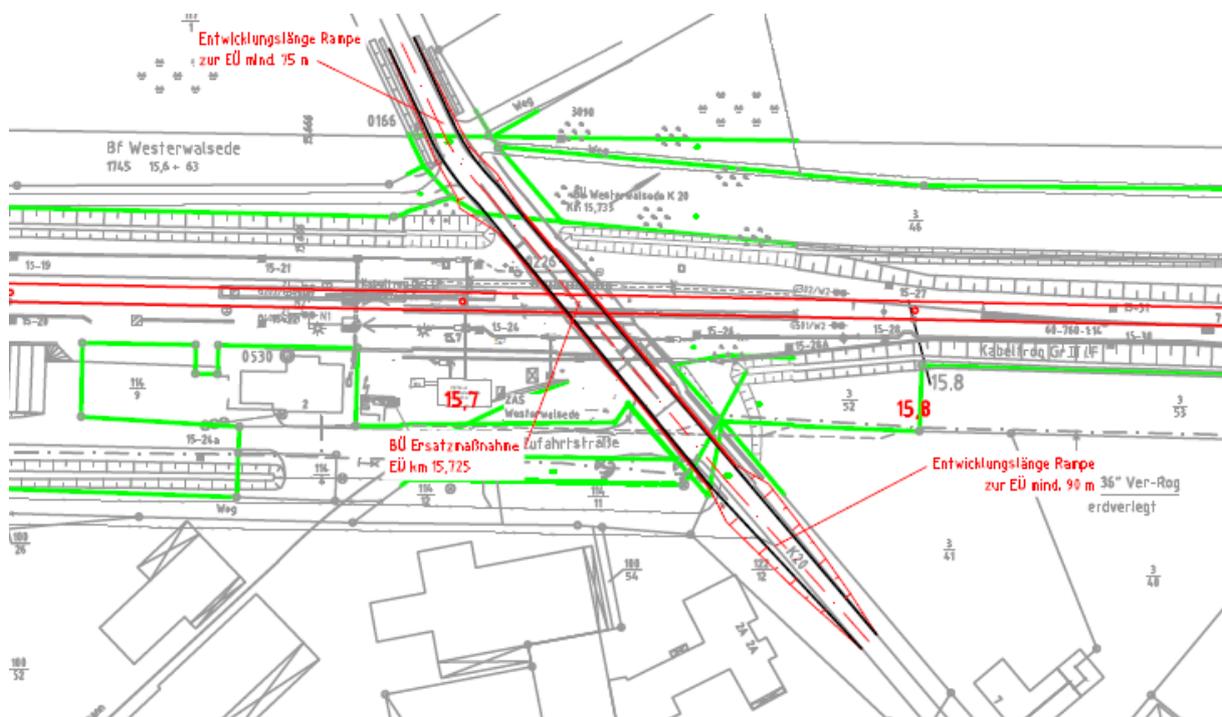


Abbildung 6: Vorplanung Unterführung Westerwalsede

Nach freundlicher Einschätzung der DB Netz AG ist „die Umsetzung der Unterführung möglich. Diese Einschätzung basiert zunächst aufgrund der groben Machbarkeitsstudie ausschließlich auf Basis der Platzverhältnisse.“

Bei der weiteren Planung für die Unterführung sind einige wichtige Rahmenbedingungen zu beachten:

Für das Grundstück Bahnhofstrasse 2/2a sowie die dahinter liegenden Gewerbe-ansiedlungen ist die Erschließung im Einvernehmen mit den Anliegern zu sichern. Sollten sich auf Grund der räumlichen Rahmenbedingungen technische Probleme ergeben, sind Alternativen in Abstimmung mit der Gemeinde Westerwalsede und den Anliegern zu erarbeiten, der durchgehende Schallschutz und damit die Schließung des höhengleichen Bahnübergangs bleibt prioritäres Ziel der Gemeinde.

Weitere Rahmenbedingungen wie Bodenverhältnisse etc. müssen in den weiteren Leistungsphasen detailliert geprüft werden.

Die Unterführung ist so zu gestalten, dass durch moderne Beleuchtung und eine möglichst offene, weite und übersichtliche Architektur und Farbgebung ein gut einsehbares, helles Bauwerk entsteht.



Abbildung 7: Beispiel für ein gelungenes Unterführungsbauwerk, Bahnhof Lingen

Die Grobkosten könnten sich nach Auskunft der DB Netz AG auf der Basis einer ähnlichen Betrachtung in Holtum (Geest) auf ca. 11 Mio. € Baukosten belaufen (inkl. 30 % Risikopauschale) belaufen.

Eine Abwägung der Kosten dieser Lösung ist seitens der Gemeinde Westerwalsede auf Grund fehlender Daten zum Einsparpotential durch den Entfall des höhengleichen Übergangs, dessen Wartung und technische Unterhaltung, nicht möglich. Zu berücksichtigen ist außerdem das mit der Forderung verknüpfte Zugeständnis der Gemeinde Westerwalsede, auf die bisherige Unterführung „Pumberg“ nördlich des Ortes zu verzichten, wenn über eine schienenparallele Straße die landwirtschaftlichen Flächen westlich der Bahn erschlossen werden.

Bei der Gesamtbetrachtung sowohl der Kostensituation als auch der politisch relevanten Entscheidungsparameter ist nicht zuletzt zu berücksichtigen, dass sich die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Westerwalsede, sowohl die Anwohner als auch die landwirtschaftlichen Nutzer der angrenzenden Flächen, im Zuge eines sorgfältig geführten Informations- und Meinungsbildungsprozesses mit freundlicher Unterstützung der DB Netz AG für diese Lösung der künftigen Verkehrs- und Lärmsituation im Ort entschieden haben. Unwägbarkeiten und potentielle verzögernde Details zu Flächenerwerb, juristischen Auseinandersetzungen mit Anwohnern und betroffener Kommune können vermieden werden. Diese Lösung bedeutet somit einen weitreichenden gesellschaftlichen Konsens, der von den Gremien der Gemeinde, der Samtgemeinde Bothel und des Landkreises Rotenburg mitgetragen wird. Somit ergibt sich die Chance, ein erstes, unverzichtbares Teilprojekt des Ausbauprojekts HH-HB-H (Alpha-e) in die Ausführungsplanung zu führen.

Eine Lösung der örtlichen Situation im Konsens birgt darüber hinaus die Chance als Pilot- und Vorreiter für die nachfolgend zu lösenden Fragen im Gesamtprojekt zu fungieren.

Aufgestellt:

Westerwalsede / Bothel, den 24. September 2020

Jochen Hestermann

Dirk Eberle

Bürgermeister

Samtgemeindebürgermeister

**Vorstehende Eingabe hat der Rat der Gemeinde Westerwalsede in seiner Sitzung am 24. September 2020 einstimmig beschlossen.**

Jochen Hestermann

Bürgermeister