



Stadt Soltau

Der Bürgermeister

Bedingung der Stadt Soltau zum Projekt Ausbau der DB-Strecke Langwedel - Uelzen (1960) – Amerikalinie im Rahmen Alpha-E

Soltau, 03.09.2025

Bearbeiter:

Ines Böttcher, Stab II – Recht, Fördermittel und strategische Entwicklungsziele

Rebekka Rupprecht, Stab II – Recht, Fördermittel und strategische Entwicklungsziele

Daniel Gebelein, Stab II – Recht, Fördermittel und strategische Entwicklungsziele

Inhaltsverzeichnis

A.	Vorwort.....	1
I.	Ausgangssituation	1
II.	Betroffenheit der Stadt Soltau	2
1.	Zugzahlen	3
2.	Bahnübergänge, Eisenbahnüberführungen und Straßenüberführungen	4
3.	Geschwindigkeit	5
4.	Zusätzliche Überholmöglichkeiten	5
5.	Lärmschutzmaßnahmen	5
6.	Stadt- und freiräumliche Konfliktlage	7
B.	Kernforderungen der Stadt Soltau.....	9
I.	Mögliche gemeinsame Kernforderungen aller Anrainerkommunen.....	9
1.	<i>Bestmöglicher Gesundheitsschutz durch Vollschutz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau</i>	<i>9</i>
1.1.	WHO Werte einhalten	9
1.2.	Vollschutz gewährleisten	10
1.3.	Gesunden Schlaf ermöglichen.....	10
1.4.	Vertrauensschutz für ermittelte Schutzfälle	11
1.5.	Höhengleiche Bahnübergänge – Forderungen zu BÜ, EÜ und SÜ	11
1.6.	Gesamtlärbetrachtung.....	12
1.7.	Anwendung auf ehemalige Funktionsgebäude	12
1.8.	Schutz der „Ruhigen Gebiete“	12
1.9.	Lärmschutz für Abstellgleise	13
2.	<i>Bestmöglicher Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektrosmog</i>	<i>13</i>
3.	<i>Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern</i>	<i>13</i>
4.	<i>Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anhand der neuen Prognosezahlen/Zugzahlen für das Jahr 2040 auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040</i>	<i>14</i>
5.	<i>Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung .</i>	<i>14</i>
5.1.	Städtebauliche Begleitplanung anwenden	14
5.2.	Lärmschutz städtebaulich integrieren	14
5.3.	Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien	15
5.4.	Kreuzungsbauwerke gut gestalten	15
5.5.	Optische Kompensation	15

5.6. Begrünung der Lärmschutzwände/Alternative Lärmschutzwand/Erneuerbare Energie.....	15
5.7. Analyse und Ausgleich zum Orts- und Stadtklima.....	16
6. Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen	16
II. Kernforderung der Stadt Soltau gemäß Beschluss des Rates der Stadt Soltau vom	18
1. Bau, Verlängerung und Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen / Schallschutzwände bzw. Erdwall	18
1.1. Gebiet Eitze	18
1.2. Gebiet Frieling	19
1.3. Kernstadt Soltau	21
1.4. Gebiet Harber	24
1.5. Gebiet Hötzingen	25
1.6. Gebiet Emhof	26
2. Erweiterter passiver Lärmschutz für ungelöste Schutzfälle	27
2.1. Erweiterung auf alle Wohnräume	27
2.2. Lärmschutzmaßnahmen für Gebäudewände/-dächer	27
3. Gesamtlärmbetrachtung	27
4. Integration des Schienenbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung durch städtebaulichen Begleitplan für die Stadt Soltau	27
5. Lösung für den höhengleichen Bahnübergang „Walsroder Straße“ (L 163) bei Bahnkilometer 51,878	28
6. Ersatz für die Auflösung des Bahnübergangs „Moide“ (Privatweg) beim Bahnkilometer 44,004	33

A. Vorwort

I. Ausgangssituation

Die Bahnstrecke Uelzen-Langwedel ist eine überwiegend eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke, welche die Lüneburger Heide in ostwestlicher Richtung erschließt. Um auch in Zukunft ausreichende Kapazitäten für das norddeutsche Schienennetz zur Verfügung zu stellen und einen effizienten Güterverkehr zwischen den norddeutschen Seehäfen und den Bestimmungsgebieten der unterschiedlichsten Güter sicherzustellen, plant die DB InfraGO AG (im Folgenden DB) im Auftrag des Bundes einen umfangreichen Schienennetzausbau.

Im Rahmen des Dialogforums Schiene-Nord (DSN) empfahl eine Mehrheit der Vertreter, unter anderem der mitwirkenden Kommunen, der Bürgerinitiativen, der Umwelt- und Verkehrsverbände, der Hafenwirtschaft im Jahr 2015 als Alternative zur sog. „Y-Trasse“ die Umsetzung der sog. „Alpha-E-Variante“. Diese sah im Kern einen bedarfsgerechten Ausbau des Bestandsschienennetzes im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover unter Beachtung der Bedingungen der Region vor. Die einzelnen Projektbestandteile des Gesamtprojekts Hamburg/Bremen – Hannover waren Stand 2016 als „ABS/NBS¹ Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E mit Bremen)“ in einem gemeinsamen Projektbündel laut Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zusammengefasst.

Der Begriff „Alpha-E“ findet sich heute nicht mehr im Gesetzestext. Durch die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), als Teil des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes vom 28.12.2023, ergeben sich neue verkehrliche und wirtschaftliche Zusammenhänge für die Ausbaustrecke (ABS) Langwedel - Uelzen. Inzwischen ist die ABS Teil des Projektbündels 3 des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, als Anlage zum BSWAG. Die „ABS/NBS Hannover – Hamburg“ ist alleinstehend im Projektbündel 2 des Bedarfsplan Schiene als Anlage zum BSWAG aufgegangen.

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

- a. Elektrifizierung der Strecke
- b. Zusätzliche Überholmöglichkeiten sowie ein 7 km langer Begegnungsabschnitt im Bereich Kirchlinteln
- c. Ersatz von Brückenbauwerken unter Berücksichtigung aktueller Naturschutzstandards und des Denkmalschutzes
- d. Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h
- e. Modernisierung der Stellwerktechnik auf digitale Stellwerke (DSTW) und European Train Control System (ETCS)
- f. Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge

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

Für die folgende Parlamentarischen Befassung können die Kommunen Kernforderungen über das gesetzliche Maß hinaus sammeln und formulieren. 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. Abgestimmt ist, dass eine Beschlussfassung im Deutschen Bundestag erst dann eingeleitet wird, wenn die Kernforderungen der betroffenen Kommunen abgestimmt und beschlossen sind. Die Unterlagen gehen danach gemeinsam zum Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die wiederum einen Bericht für Bundestag aufsetzen. Der Bundestag

¹ ABS = Ausbaustrecke; NBS = Neubaustrecke

entscheidet sodann über die Umsetzung und Finanzierung der gesetzlichen Vorzugsvariante und der Kernforderungen der Kommunen.

Auf Grund der besonderen Betroffenheit der Stadt Soltau wurde das im Rahmen des Dialogforums erarbeitete Abschlusssdokument vom 05.11.2015 von der Stadt Soltau nicht unterzeichnet. Grund dafür waren u.a. die Befürchtungen für eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes sowie deutlich höhere Belastung der städtischen Bevölkerung insbesondere durch die bereits vorhandenen angespannte Verkehrssituation an den in der Kernstadt betroffenen höhengleichen Bahnübergängen.

Am 27.06.2025 wurde von der Deutschen Bahn die Ergebnisse der Vorplanungen für eine Neubaustrecke Hamburg – Hannover² vorgestellt. Die Stadt Soltau wird mit dieser Planung zusätzlich betroffen sein. Dies gilt auch für die weit vorangeschrittenen Planungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau³.

Daher muss der Ausbau der Amerikalinie und dessen Auswirkungen auf die Stadt Soltau im Gesamtkontext betrachtet werden, wo die vorgenannten Maßnahmen der Schieneninfrastrukturverbesserung⁴ einbezogen werden müssen. Ein wesentlicher Prüfungsschwerpunkt 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 Stadt, sondern auch für den ländlichen Raum eine erheblichen Nutzung, 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 der Maßnahmen u.a. auf die Siedlungsstrukturen, die Stadtentwicklung und auf die Belange des Umweltschutzes 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 Langwedel-Uelzen anhand umfangreicher Präsentation wurden die Auswirkungen des Projekts in Rat und Bürgerschaft der Stadt 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 Stadt Soltau für den Ausbau der Amerikalinie erarbeitet.

II. Betroffenheit der Stadt Soltau

Ziele des Gesamtprojektes der DB ist die Schaffung von mehr Kapazitäten für die Güterverkehre der drei wichtigsten deutschen Seehäfen zu schaffen. Ohne flankierende Maßnahmen würden die zusätzlichen Güterverkehre auf der Schiene zu einer erheblichen massiven Belastung der an diesen Strecken lebenden Menschen führen. Die sich daraus ergebende besondere Betroffenheit ist umso stärker, als dass die relativ kleine Region des Alpha-E von ca. 2/3 der gesamten deutschen Hafenhinterlandverkehre durchfahren wird. Die

² Siehe dazu auch Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) (zu § 1 Absatz 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege- BGBl. 2023 I Nr. 409, S. 23 – 26 → Projektbündel 2: ASB/NBS Hamburg – Hannover sowie Internetseite der Deutschen Bahn <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/home.html>

³ Die Strecke Lüneburg-Soltau ist in der Entwurfsplanung. Ein Planfeststellungsverfahren soll zeitnah beginnen. Siehe Präsentation 6. Lenkungskreissitzung auf der Internetseite des Nds. Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen; https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/schiene_und_offentlicher_personennahverkehr/reaktivierung_von_bahnstrecken_und_stationen/reaktivierung_von_bahnstrecken/reaktivierung-von-bahnstrecken-221354.html

⁴ Hierzu gehört auch der von der LNVG für das Jahr 2040+ geplante Halbstundentakt der Heidebahn RB38

besondere Dynamik wird auch an den Prognosen für das Jahr 2030 im Raum Hamburg – Bremen – Hannover deutlich, die ein Schienenverkehrsaufkommen von rund 108 Mio. Tonnen prognostizieren. Dies bedeutet, dass ein Viertel des deutschen Gesamtverkehrsaufkommens der Schiene mit diesem Raum in Verbindung steht. Dies führt bereits heute auf den Korridoren zwischen Hamburg bzw. den Bremischen Häfen und Hannover zu Überlastungen. Die Eisenbahnstrecken zwischen Hannover, Hamburg und Bremen sind somit wichtige Bestandteile des deutschen Verkehrsnetzes.

Eine Erhöhung der Kapazitäten für den Güterverkehr bedeutet jedoch den Ausbau der Bestandsstrecken und somit eine höhere Betroffenheit der Menschen an diesen Strecken. Tragendes Element der breiten Akzeptanz für die Ausbaulösung Alpha-E in der Region ist, dass die zusätzlichen Belastungen insbesondere durch einen besseren und damit übergesetzlichen Lärmschutz kompensiert werden. So hat das Dialogforum Schiene Nord die „Bedingungen der Region“ zum essentiellen Bestandteil der Ausbaulösung Alpha-E gemacht. Die Umsetzung dieser Bedingungen ist für die Akzeptanz der Ausbaulösung von entscheidender Bedeutung.

Durch den Ausbau der Amerikalinie sind zwischen den Bahnkilometern 62,0 km und 39,5 km von Westen nach Osten nicht nur die Soltauer Ortschaften Woltem (Eitze, Frielingen), Leitzingen, Harber, Moide und Hötzingen, sondern insbesondere in der Kernstadt unmittelbar betroffen. Die Strecke zerschneidet in West-Ost-Richtung die Kernstadt in einen südlichen und nördlichen Stadtteil.

Die mit dem Projekt verfolgte Erhöhung der Geschwindigkeit des Bahnverkehrs (siehe 3.) und insbesondere die steigenden Zugzahlen (siehe 1.) führen quantitativ und qualitativ unausweichlich zu einer Erhöhung der zu erwartenden Immissionen, die entsprechende Lärmschutzmaßnahmen nach sich ziehen (siehe 5.). Zudem entstehen durch den Ausbau der Amerikalinie auch Stadt- und freiräumliche Konflikte (siehe 6.).

Die Soltauer Kernstadt wird vom Ausbau der Amerikalinie mit mehr als 1.000 Bürger:innen, betroffen sein, die umliegenden Ortsteile insgesamt mit knapp 200 Bürger:innen.

1. Zugzahlen

Laut Aussage der DB vom 08.08.2024 verkehren aktuell auf der Strecke der Amerikalinie ca. 21 Schienenpersonennahverkehre und ca. 2 Güterverkehre täglich (Musterbeispiel aus 2024).

Mit der aktuell gültigen Verkehrsprognose 2030 Deutschlandtakt (DT) aus dem Bundesverkehrswegeplan würden laut Auskunft der DB die Güterverkehre auf 34 Güterverkehrszüge (18 Züge am Tag, 16 Züge in der Nacht [22-6 Uhr]) und der Schienenpersonennahverkehr auf 36 Nahverkehrszüge (Mo.-Do. 32 Züge am Tag, 4 Züge in der Nacht [22-6 Uhr]) ansteigen. Letzteres resultiert aus der angestrebten Taktverdichtung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die als zuständiger Aufgabenträger ein SPNV-Konzept 2030+/2040+ veröffentlicht hat⁵. Die Basisprognose der Verkehrsprognose 2040 wurde zwar bereits veröffentlicht, jedoch lässt diese für den hiesigen Streckenabschnitt – da u.a. noch keine Verkehrsverflechtungsprognose 2040 Schiene vorhanden ist – aktuell noch keine Rückschlüsse zu. Mithin gilt noch die Verkehrsprognose 2030.

⁵ Siehe <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040>

2. Bahnübergänge, Eisenbahnüberführungen und Straßenüberführungen

Nach jetzigem Planungsstand sollen die im Stadtgebiet sowie die Ortsteile vorhandenen höhengleiche Bahnübergänge (im Folgendem BÜ genannt), Eisenbahnüberführungen (EÜ) sowie Straßenüberführungen (SÜ) entlang der Strecke bestehen bleiben, ausgenommen der BÜ Moide -Bahnkilometer 44,404.

Folgende BÜ sind von Westen nach Osten im Stadtgebiet Soltau betroffen:

1) Km 61,990 Eitze – Hiddinger Weg – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

2) Km 59,649 – K 17 – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Kreisstraße – Landkreis Heidekreis

3) Km 58,767 „Stiftsweg“ – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

4) Km 57,190 „Leitzingen (Lei-6)“ – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

5) Km 56,215 „Leitzingen (Lei-1)“ – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

6) Km 54,975 „Waldweg (Nr. 24/5 und 24/6)“ – technisch gesichert durch Anrufautomatik

Gemeindestraße – Stadt Soltau

7) Km 54,076 „Waldweg (Nr. 23/20 und 23/23)“ – technisch gesichert durch Anrufautomatik

Gemeindestraße – Stadt Soltau

8) Km 53,425 „Auf dem Hoyn“ - technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

9) Km 51,878 – L 163 – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlagen

Landesstraße – NLStbV / Landkreis Heidekreis

10) Km 50,975 „Celler Straße“ - technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße - siehe BÜ 89,100 Strecke Walsrode – Stadt Soltau

11) Km 50,425 „Soldiner Straße“ – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

12) Km 49,763 Verlängerung „Weidedamm“ – technisch gesichert

Privatweg – DB

13) Km 47,842 „Tiegener Straße“ – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

14) Km 45,451 - K10 – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Kreisstraße – Landkreis Heidekreis

15) Km 44,404 – Privatweg der Stadt – technisch gesicherter BÜ

Privatweg – Stadt Soltau

16) Km 42,018 – ehem. K 8 - technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

17) Km 40,819 „Emhof“ – technisch gesicherter BÜ mit Blinklichtanlage

Gemeindestraße – Stadt Soltau

3. Geschwindigkeit

Nach jetzigem Planungsstand soll einer Erhöhung der Geschwindigkeit des Bahnverkehrs von maximal 80 km/h auf 100 km/h erfolgen.

4. Zusätzliche Überholmöglichkeiten

Die Strecke ist gegenwärtig überwiegend eingleisig ausgebaut. Nach jetzigem Planungsstand werden im Stadtgebiet jedoch zwei zusätzliche Überholmöglichkeiten geschaffen.

- Woltem, Frielingen, zw. Bahnkilometer 60,8 und 59,8: zweites Gleis für wartende Güterverkehrszüge
- Moide, zw. Bahnkilometer 44,9 und 43,5: drei zusätzliche Gleise für wartende und zu rangierende Güterverkehrszüge

5. Lärmschutzmaßnahmen

Zur Verringerung der Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen, die sich durch den Ausbau der Strecke erhöhen können, müssen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Dabei gilt der Grundsatz: aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände, -wälle) vor passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. lärmisolierende Fenster). Die DB plant zwar grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen ein (hier in Form von Lärmschutzwänden), dennoch bleiben im Stadtgebiet Soltau eine vergleichsweise sehr hohe Anzahl von ungelösten Schutzfällen bestehen. Dort wo kein aktiver Lärmschutz aufgrund des Ergebnisses einer Kosten-Nutzen-Analyse eingeplant ist, wird seitens der DB auf passive Schallschutzmaßnahmen zurückgegriffen.

In den Unterlagen der DB (Isophonenkarten „Nacht“) sind die derzeit ermittelten ungelösten Schutzfälle in den jeweiligen Gemarkungen ersichtlich (Kennzeichnung: „gelb“). Hier ist jedoch beachtlich, dass seitens der durch die DB beauftragten Schallgutachter in der zu Grunde liegenden schalltechnischen Voruntersuchung nur Annahmen zur Anzahl von Schutzfällen berücksichtigt wurden. Eine Wohneinheit entspricht hierbei einem Schutzfall. In der Voruntersuchung wurden dabei bei jedem Wohngebäude pauschal eine Wohneinheit je Vollgeschoss angenommen. Im Rahmen der späteren nachgelagerten Genehmigungsplanung werden die Schutzfälle detaillierter

ermittelt werden, die auch zu anderen Ergebnissen der Kosten-Nutzen-Analyse führen können.

Die Stadt Soltau hat eine umfassende Bürgerbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung der Kernforderungen zum Ausbau der Amerikalinie durchgeführt. Neben eine Informationsveranstaltung in der Alten Reithalle wurde auch alle direkt betroffene Eigentümer:innen aus den Isophonenkarten „Nacht“ persönlich angeschrieben. Dabei wurden verschiedene Betroffenheiten zu Grunde gelegt:

- Eigentümer:innen von Grundstücken, die lt. den Isophonenkarten der DB durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) als gelöst dargestellt sind (Kennzeichnung: „grün“)
- Eigentümer:innen von Grundstücken, die lt. den Isophonenkarten der DB als ungelöst dargestellt sind (Kennzeichnung: „gelb“ = offene Schutzfälle) → offene Schutzfälle können entstehen, wenn keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingeplant sind oder trotz aktiven Lärmschutzmaßnahmen dennoch die Immissionsgrenzwerte überschritten sind
- Eigentümer:innen von Grundstücken, die unmittelbar an der Ausbaustrecke liegen und durch mögliche Lärmschutzmaßnahmen unmittelbar betroffen sind

Die eingegangenen Rückmeldungen mit den entsprechenden Forderungen wurden von der Stadt Soltau bewertet und in der Entwicklung der Kernforderungen entsprechend einbezogen.

Alle Anrainerkommunen (Kommunen und Landkreis entlang der Ausbaustrecke) haben gegenüber der DB eine grundlegende Forderung zum Lärmschutz gestellt. Sofern technisch möglich, sollten alle Schutzfälle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen gelöst werden, auch wenn die Lärmschutzmaßnahmen unwirtschaftlich sind. Als Reaktion der Forderung aller Anrainerkommunen hat die DB durch ihre beauftragten Schallgutachter nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen den Kommunen vorgelegt, die ebenfalls in die Entwicklung der Kernforderungen eingeflossen sind. Hierbei sei zu beachten, dass die letztgenannten Maßnahmen als übergesetzliche Forderung bewertet werden.

In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass die DB nur die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) bei der Ermittlung der Lärmschutzmaßnahmen zu Grunde gelegt hat. Nach § 2 Abs. 1 gelten dabei folgende Grenzwerte⁶:

- | | | |
|--------|---|-----------------|
| Nr. 2: | reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete | |
| | 59 dB(A) tags | 49 dB(A) nachts |
| Nr. 3: | in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten | |
| | 64 dB(A) tags | 54 dB(A) nachts |

Die Nachtwerte sind maßgeblich für die aktuell von der DB vorgeschlagenen gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen für alle Betroffenen entlang der Strecke und Grundlage für die Erarbeitung der Kernforderungen der Kommunen.

⁶ Hinweis zur Darstellung der DB: In den Ergebnissen der schalltechnischen Voruntersuchung wurden von seitens der DB in den Isophonenplänen auch die niedrigsten gesetzlichen Grenzwerte (Nr. 1), die für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheimen gelten, graphisch dargestellt (57 dB(A) tags; 47 dB(A) nachts. Für die Bewertung der notwendigen gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen wurden für die einzelnen Schutzfälle jedoch die maßgeblichen gesetzlichen Grenzwerte, d.h. Grenzwerte für Wohngebiete oder Kern-/Dorfgebiete, zu Grunde gelegt.

6. Stadt- und freiräumliche Konfliktlage

Der Ausbau der Amerikalinie hat insbesondere Auswirkungen auf die Siedlungsräume der Stadt Soltau. So werden nicht nur die Ortschaften Woltem (Eitze, Frielingen), Leitzingen, Harber, Moide und Hötzingen, sondern insbesondere in der Kernstadt unmittelbar betroffen sein. Die Ausbaustrecke verläuft mitten durch die Kernstadt und durch die aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden wird die Kernstadt einmal durchgeschnitten. Das wird zu massiven Beeinträchtigungen des Ortsbildes und des Siedlungszusammenhangs führen.

Die Bahntrasse zerschneidet auch heute bereits Wohnlagen und Funktionsbeziehungen. Insbesondere durch die niveaugleichen Querungsmöglichkeiten (insbesondere Bahnübergang Walsroder Straße und Celler Straße) gibt es heute schon erhebliche Beeinträchtigungen in den Verkehrsbeziehungen. So treten bei geschlossenen Schranken teilweise enorme Rückstauen auf, die zu einer gesamtstädtischen Verkehrsproblematik führen. Die Stadt Soltau versucht gegenwärtig über Städtebaufördermaßnahmen die Funktionsfähigkeit und Attraktivität der Innenstadt zu stärken und auszubauen. Die Rückstauen und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen (Emissionen, etc.) konterkarieren diese Bemühungen. Durch die Erhöhung der Zugzahlen und weiteren Bemühungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken wird sich die heute schon nicht mehr hinnehmbare Situation deutlich verschlechtern.

Blickbeziehungen über die Gleise hinweg sind zurzeit nahezu überall möglich. Dies wird sich durch den Ausbau der Amerikalinie massiv verschlechtern. So werden sich insbesondere in der Kernstadt, wo bis zu 5 m hohe Lärmschutzwände fast durchgängig vorgesehen sind, keine Blickbeziehungen mehr ergeben. Die Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer Siedlungstrennung zwischen Süd und Nord, die heute so nicht gegeben ist. Damit wird durch den Ausbau der Bestandsstrecke, den neuen Lärmschutzanlagen und den Verzicht auf Lösungen für die höhengleichen Bahnübergänge viele Funktionsbeziehungen innerhalb der Kernstadt und teilweise auch in den Ortschaften nachhaltig gestört. Daher sind alle Maßnahmen nicht nur auf die technische Machbarkeit, sondern auch auf die individuelle Situation in den Quartieren hin zu überprüfen. Die Lärmschutzwände inmitten der Kernstadt - die gesetzlich zwingend notwendig bleiben werden - sind als extremer Eingriff in das vorhandene Siedlungsgefüge dabei besonders auf ortsverträgliche Lösungen hin zu prüfen.

Durch den Ausbau sind aber auch erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion zu erwarten.

Die Stadt Soltau hat sich die nachhaltige Siedlungsentwicklung zum Ziel gemacht. Weitere Maßnahmen der Innenentwicklung sind im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) definiert. So sind dabei insbesondere die Nachverdichtung in vorhandenen Siedlungsräumen bei gleichzeitiger Vermeidung der Inanspruchnahme unbebauter Flächen, sowie die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse wichtige Prinzipien, die durch den Trassenausbau nicht gefährdet werden dürfen. Damit in die betroffenen Ortschaften und die Kernstadt der Stadt Soltau lebenswert bleiben und zukunftsfähig entwickelt werden können, ist ein menschengerechter Schienenausbau zwingend erforderlich. Es geht um einen ausreichenden und wirksamen Gesundheitsschutz der Wohngebiete, um Lärmkrankheiten zu vermeiden. Nachverdichtungen und bauliche Entwicklungen müssen im Umfeld der Schienentrasse auch zukünftig möglich sein.

Die Belastungen des Stadtklimas durch Folgen des Klimawandels dürfen nicht durch zusätzliche Versiegelung, die Reduktion des Baumbestandes oder das Zerschneiden von Frisch- und Kaltluftbahnen verstärkt werden.

Insbesondere geht es auch um eine städtebauliche Integration des Schienenausbaus, um die Schaffung und Verschärfung städtebaulicher und funktionaler Missstände im Stadtgefüge und ein Zerschneiden der Orte zu vermeiden. In Mittelstädten wie die Stadt Soltau wirkt sich eine Ausbaustrecke mitten durch den Siedlungsraum besonders stark auf das Stadtbild und die Stadtfunktionen aus. Hier gilt es vorausschauend städtebaulichen Missständen durch den Bahnausbau zu begegnen, bevor diese durch Städtebaufördermittel nachträglich geheilt werden müssen oder im Rahmen der Städtebauförderung geplante Maßnahmen durch den Trassenausbau konterkariert werden. Dies ist zwingend zu vermeiden.

Vielmehr ist die geplante Infrastrukturmaßnahme der DB als Chance für eine zukunftsfähige, gesunde Stadtentwicklung zu nutzen. Volkswirtschaftlichen Schäden durch neue städtebauliche Missstände in den Siedlungsgebieten, negativen Klimafolgen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen bei der Bevölkerung kann so frühzeitig begegnet werden. Und nicht zuletzt führt ein menschengerechter Ausbau im Konsens unter Berücksichtigung über das gesetzliche Maß hinausgehende Maßnahmen (insbesondere für den Bereich Lärmschutz) auch zu einer besseren Akzeptanz der Maßnahmen vor Ort und dient so einer zügigeren Umsetzung.

B. Kernforderungen der Stadt Soltau

Auf Grundlage der vorgelegten Voruntersuchungsergebnissen der DB wurden insbesondere die Betroffenen der Planungen im Prozess der Erarbeitung der Kernforderungen der Stadt Soltau auf verschiedene Art und Weise einbezogen. Neben eine Präsentveranstaltung in der Alten Reithalle wurden auch alle betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer einzeln angeschrieben. Eigentümerinnen und Eigentümer von noch nicht gelösten Schutzfällen hatten die Möglichkeit mittels Rückübersendung eines beigefügten Fragebogens entsprechende Forderungen darzustellen. Die Rückmeldungen hat die Stadt Soltau bewertet und bei der Erarbeitung der Kernforderungen einbezogen.

Zudem ist die Stadt Soltau in einem regelmäßigen Austausch mit allen Anrainerkommunen entlang der Ausbaustrecke. Jede betroffene Kommune wird im Rahmen ihrer Planungshoheit eigene Kernforderungen ermitteln und gegenüber der DB geltend machen. Aus den Erfahrungen aus dem Streckenabschnitt Rotenburg-Verden haben alle Anrainerkommunen beschlossen, dass aus den Ergebnissen der einzelnen Kommunen gemeinsame Kernforderungen für alle Anrainerkommunen definiert werden, die in einem gemeinsamen Abschlussdokument vorangestellt werden sollen (siehe im Folgenden I.) Im Anschluss sollen die einzelnen Kernforderungen der Kommunen, die auf Grund der unterschiedlichen Betroffenheit unterschiedlich sind, folgen. Die Stadt Soltau hat diese unter II. definiert.

Hierbei sei noch darauf hinzuweisen, dass die folgenden Forderungen unter der Prämisse der zugrunde liegenden Ausbauplanungen der Strecke Langenwedel-Uelzen (1960) erarbeitet wurden. Es wird sich ausdrücklich von allen Anrainerkommunen vorbehalten, weiterführende, abweichende oder ergänzende Forderungen im weiteren Verfahrensablauf einzubringen.

I. Mögliche gemeinsame Kernforderungen aller Anrainerkommunen

Auch wenn die Stadt Soltau das Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord (DSN) in Celle (2015) nicht mitunterzeichnet hat, so wird dieses Abschlussdokument als Grundlage für die Erarbeitung der gemeinsamen Kernforderungen aller Anrainerkommunen akzeptiert. Die folgenden Kernforderungen für einen Schienenausbau im Konsens fassen die einzelnen, oft gleichlauten Forderungen der Anrainerkommunen in Themenblöcke zusammen:

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz durch Vollschatz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau

1.1. WHO Werte einhalten

Die Einhaltung der WHO-Grenzwerte für Lärmbelästigung durch den Schienenverkehr sind für ein gesundes Wohnen zu beachten und durch geeignete, primär aktive Schallschutzmaßnahmen bestmöglich zu gewährleisten. Dieser Schutz ist laut den WHO-Leitlinien Umgebungslärm für die Europäische Region (2018) für den Schienenlärm bei einem Unterschreiten der Werte **54 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts** gegeben.

Entsprechenden Schallschutzmaßnahmen (primär aktive), um die genannten Grenzwerte zu erreichen, sind für alle durch den Ausbau der Amerikalinie betroffenen Wohngebiete vorzusehen. Die Maßnahmen sollen insbesondere sämtliche Wohnbereiche (innen [Wohnzimmer, Küche, etc.] und außen [Garten]) schützen.

Aktuell sind die Planungen auf die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte der 16. BImSchV angelegt. Berechnungen oder Isophonen-Darstellungen für die WHO-Werte fehlen bisher. Damit können noch nicht alle diesbezüglichen Schutzfälle ermittelt werden. Unter Beachtung der WHO-Grenzwerte wird insbesondere in den Kernstädten und Kernsiedlungsbereichen eine noch viel höhere Betroffenheit vorliegen sein, sodass deutlich höhere Anforderungen an die Lärmschutzmaßnahmen gestellt werden müssen.

Eine Berechnung und Darstellung der Betroffenheit mittels Isophonen-Plänen ist vorzunehmen.

1.2. Vollschutz gewährleisten

Der gesetzliche Lärmschutz für alle durch die Ausbaumaßnahme betroffene Wohngebiete (Immissionsgrenzwerte sind **59 dB (A) tags und 49 dB(A) nachts**) ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge für alle betroffenen Wohnungen zu gewährleisten (sog. Vollschutz)

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 geringerer Lärmschutzwand), sind diese dennoch durch aktive Maßnahmen zu schützen, sofern dies technisch umsetzbar ist. Wirtschaftliche Gründe sind bei der Bewertung unbeachtlich. 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 (innen [Wohnzimmer, Küche, etc.] und außen [Garten]) gefordert.

1.3. Gesunden Schlaf ermöglichen

Für die Grundstücke, wo mit den unter B. I 1.2 genannten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nachweislich die WHO-Empfehlungen zum Schutz des gesunden Schlafs nicht erreicht werden können, ist ergänzend für alle Schlafräume in allen Wohnungen mit einer nächtlichen Lärmbelastung über 44 db(A) ein Zuschuss in Höhe von 75% für passiven Lärmschutzmaßnahmen (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“ u.a. anzubieten.

Dies gilt zum einen für alle Grundstücke, die trotz des Einhaltens der gesetzlichen Grenzwerte durch geplante aktive Lärmschutzmaßnahmen als gelöster Schutzfall im Sinne des Gesetzes betrachtet, aber die WHO-Grenzwerte nicht eingehalten werden. Zum anderen muss unter Beachtung des Gleichbehandlungsgrundsatzes

dies auch für diejenigen Grundstücke gelten, für die bisher keinerlei gesetzliche Lärmschutzmaßnahmen eingeplant sind und bei denen nach der Forderung unter B. 1.1 die WHO-Grenzwerte nachts ebenfalls nicht eingehalten werden (damit im Lärmbereich zw. 44 db(A) und 49 db(A)).

1.4. Vertrauensschutz für ermittelte Schutzfälle

Die aktuell ermittelten Schutzfälle und die daraus aktuell geplanten resultierenden Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes in den vorliegenden Pläne 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 nur der gesetzlichen Grenzwerte nach der 16. BImSchV ermittelt werden.

1.5. Höhengleiche Bahnübergänge – Forderungen zu BÜ, EÜ und SÜ

Für einen beidseitigen durchgehend aktiven Lärmschutz stellen die einzelnen Kommunen jeweils für sich einzeln betrachtet ggf. Kernforderungen für ihr Gemeinde- oder Stadtgebiet (siehe Forderungen der jeweiligen Kommune) in Bezug auf die vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge.

Allgemein gültige Forderungen für BÜ, EÜ und SÜ hierbei sind:

a.) Einhaltung Rettungszeiten

Die DB hat nach enger Abstimmung mit den Trägern der Rettungseinheiten (Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei und weiteren „Blaulichtorganisationen“) dafür Sorge zu tragen und durch einen durch sie beauftragten Fachplaner qualifiziert nachzuweisen, dass die erforderlichen Rettungszeiten eingehalten werden. Der Nachweis ist den Anrainerkommunen zeitnah und vollständig zu übermitteln. Die Kosten sind vollumfänglich von der DB zu tragen.

Bei der Prüfung der Einhaltung der Rettungszeiten ist insbesondere die künftig vorgesehene und geforderte 1-stündliche Taktung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Ausbaustrecke (siehe Punkt 3.) maßgeblich und einzubeziehen.

b.) Ermittlung etwaiger Wege- und Notwegerechte

Sollte die DB im Rahmen der Planung konkrete BÜ, EÜ sowie die SÜ aufheben wollen, muss diese eigenständig ermitteln, ob dies zulässig ist (inkl. der Ermittlung etwaiger Wegerechte, Notwegerechte o.ä.) und eine etwaige Erschließungsfunktion der bisher hierüber erschlossen Flurstücke gewährleistet bleibt. Mögliche Kosten sind vollumfänglich von der DB zu tragen. Die Prüfung obliegt allein der DB.

c.) Aufrechterhaltung einer etwaigen Erschließungsfunktion:

Sollte ein EÜ, ein BÜ oder eine SÜ eine Erschließungsfunktion (insb. auch Wege- und Notwegerecht) aufweisen, darf dieser nicht ersatzlos aufgehoben werden. Eine etwaige Aufhebung eines BÜ und EÜ darf nicht dazu führen, dass hierdurch regelmäßig genutzte gewerbliche und landwirtschaftliche Verkehrsrouten in einem unverhältnismäßigen Umfang ausgeweitet werden.

d.) Keine Kostentragung der Kommunen

Die Kommunen sind von den Kosten für die Aufgabe der Beseitigung höhengleichen Bahnübergänge und deren Ersatzbauwerke sowie die Zu- und Ablaufstrecken an Gemeinde-/Kreisstraßen freizuhalten.

e.) Variantenprüfung

Im Rahmen einer notwendigen Variantenprüfung zur Planfeststellung ist im Einvernehmen mit den jeweiligen Kommunen für Fußgänger, Radfahrer und den Kfz-Verkehr ein optimierter Ersatz an höhenungleichen Bahnübergängen zu schaffen. Um Rettungszeiten zu gewährleisten und Wegebeziehungen zu erhalten sind bei der Planung von Ersatzbauwerken möglichst kurze Streckenführungen erforderlich, Untertunnelungen sind vorzuziehen, Brücken sind in die Siedlungsbereiche städtebaulich zu integrieren. Dabei ist bei der Planung der Ersatzbauwerke eine optische und verkehrliche Teilung von Ortschaften möglichst zu vermeiden.

1.6. Gesamtlärmbetrachtung

Es ist eine Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrslärmquellen (Fluglärm (z.B. militärisch), Schiene und Straße) und anderer Lärmquellen (Gewerbe, Industrie, Lärm durch Aktivitäten auf Truppenübungsplätzen, etc.) notwendig. Diese ist bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen geeignet zu berücksichtigen. und aus der Ermittlung sind entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

Zur Gesamtlärmbetrachtung gehört zudem die Gesamt-Schienenlärmbelastung in den jeweiligen Kommunen, hier insbesondere weitere vorhandene Strecken im Gemeinde-/Stadtgebiet inkl. deren zukünftig geplanten Ausbau (Bsp.: Strecke Rotenburg-Verden, Heidebahn Buchholz-Hannover) oder geplante Reaktivierungsvorhaben (Bsp.: Lüneburg-Soltau) bzw. Neubauvorhaben (Bsp.: Hamburg-Hannover).

1.7. Anwendung auf ehemalige Funktionsgebäude

Die Forderungen B. I 1.1. – 1.6. 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.

1.8. 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.

1.9. Lärmschutz für Abstellgleise

Die geplanten neuen Abstellgleise für Nah- bzw. Güterverkehrszüge sind mit einem aktiven Lärmschutz gemäß Anforderung der TA Lärm für Gewerbelärm (etwa als Einhausung, die zugleich als aktiver Lärmschutz gegen den Verkehrslärm der Schienenstrecke wirkt) auszustatten, soweit dies technisch möglich ist.

2. Bestmöglicher Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektromog

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.

Zu dem hat die DB auf eigene Kosten eine fachgutachterliche Stellungnahme einzuholen, aus welcher hervorgeht, ob durch die Verkehrssteigerung (Anzahl der Züge und Geschwindigkeiten) erhöhte Erschütterungen zu erwarten sind. Soweit dies einschlägig ist, hat die DB auf eigene Kosten eine Bestandaufnahme der Gebäude entlang der Ausbaustrecke zu veranlassen. 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.

3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern

Durch den Ausbau der Bestandsstrecke treten deutliche Beeinträchtigungen in der Region auf. Um einen breiten Konsens auch in der Bevölkerung zu erzielen, muss ein Mehrwert in Form der Verbesserung des SPNV zwingend erfolgen. Das Ziel ist die Verbesserung des bisher 2-stündigen Taktes zumindest auf einen verlässlichen durchgängig 1-stündigen Takt. Mit dem Ausbau der Bestandsstrecke sind dafür die entsprechenden baulichen Maßnahmen vorzunehmen. Dies muss dauerhaft gesichert sein.

Zudem sind weitere Verbesserungspotenziale des SPNV in Abstimmung mit der LNVG auf der Basis der Berufspendler- und Gästezahlen der Region für das gesamte Streckennetz in der betroffenen Region des „Alpha-E“ zu ermitteln und umzusetzen. 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 häufige 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. 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. Grundlage der vorgelegten Pläne für die Vorzugsvariante sind daher immer noch die gültigen Prognosezahlen aus der Verkehrsprognose 2030. 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 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 (siehe B. I. 1.4.) darf nicht erfolgen.

5. Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung

5.1. Städtebauliche Begleitplanung anwenden

Durch die Anwendung einer städtebaulichen Begleitplanung soll die Integration des Schienenausbaus in sein Umfeld optimiert werden. Dieser soll zudem Chancen für eine städtebaulich verträgliche Integration des Schienenbaus und insbesondere Handlungsmöglichkeiten zu Vermeidung städtebaulicher Missstände in Gleisnähe aufzeigen.

Die erstmalige Anwendung der städtebaulichen Begleitplanung erfolgt auf der Strecke Rotenburg-Verden. Diese Maßnahme ist auch für die hiesige Strecke analog vorzusehen. Ziel der städtebaulichen Begleitplanung ist eine kooperative Optimierung des Schienenausbaus zur Gewährleistung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Siedlungsentwicklung sowie die Nutzung kommunaler Planungshoheiten zur Entwicklung lärmrobuster Nutzung der Schienenstrecke.

Die Erarbeitung einer städtebaulichen Begleitplanung vor Ort unter Einbeziehung der Öffentlichkeit fördert die Akzeptanz für das Schienenausbauprojekt und vermeidet spätere hohe finanzielle Aufwendungen für Städtebauförderungsmaßnahmen zur Minderung neuer städtebaulicher Missstände.

Gemäß den Bedingungen aus dem Abschlussdokument des Dialogforums (2015) ist für alle Siedlungen entlang der Schienenausbaustrecke eine solche städtebauliche Begleitplanung zur Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren auf Kosten der Deutschen Bahn als Projektverantwortliche der Ausbauplanungen durchzuführen.

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.

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 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.

5.4. Kreuzungsbauwerke gut 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.

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/-walle erfolgen.

Die Anrainerkommunen bieten für den Erwerb geeigneter Flächen ihre Unterstützung an

5.6. Begrünung der Lärmschutzwände/Alternative Lärmschutzwall/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 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 lärm mindernde Effekt eintritt – zu prüfen und mit den jeweiligen Anrainern einvernehmlich abzustimmen.

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.

6. 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.

Ferner ist nicht auszuschließen, dass durch das Bahnausbauprojekt einzelne Eigentümer besonders stark betroffen sind, z.B. besonders gleisnahe Immobilien, wo keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen oder sehr hohe Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden bzw. in den Bereichen, wo 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 auch für deutlich höhere, möglicherweise hinzunehmenden 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 geklärt ist. Das Ergebnis der rechtlichen Würdigung ist unverzüglich den Kommunen mitzuteilen und ggf. zu veröffentlichen.

Auch sind die optischen Kompensationsmaßnahmen zu B. I. 5.5. als vorgezogene Maßnahmen umzusetzen, was ggf. einen rechtzeitigen Flächenerwerb sowie die Beauftragung der erforderlichen Pflanzmaßnahmen erforderlich macht.

Die Realisierung dieser Maßnahmen könnte z.B. über einen Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität, zum Ausgleich von Härtefällen sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen gewährleistet werden. Diese Forderung – insbesondere der Ausgleich von Härtefällen - darf nicht dazu führen, dass andere gesetzliche und übergesetzliche Anforderungen, wie beispielsweise zum Schallschutz, entfallen.

II. Kernforderung der Stadt Soltau gemäß Beschluss des Rates der Stadt Soltau vom ...

Ergänzend zu den in B. I. genannten Forderungen fordert die Stadt Soltau auf Grund der nicht unerheblichen Beeinträchtigungen für die Ortschaften und die Kernstadt unter Beachtung der Ergebnisse des Dialogforums konkrete zusätzliche Maßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus zur Minderung der Beeinträchtigung. Diese werden im Folgenden dargestellt. Grundansatz ist, dass mit zusätzlich aktiven Lärmschutzmaßnahmen – sofern dies technisch möglich sind und weitere Schutzfälle lösen kann – bisher ungelöste Schutzfälle geklärt werden, d.h. dass damit die gesetzliche Immissionsgrenzwerte nach der 16.BImSchV nicht überschritten werden. Wirtschaftliche Aspekte sind unbeachtlich.

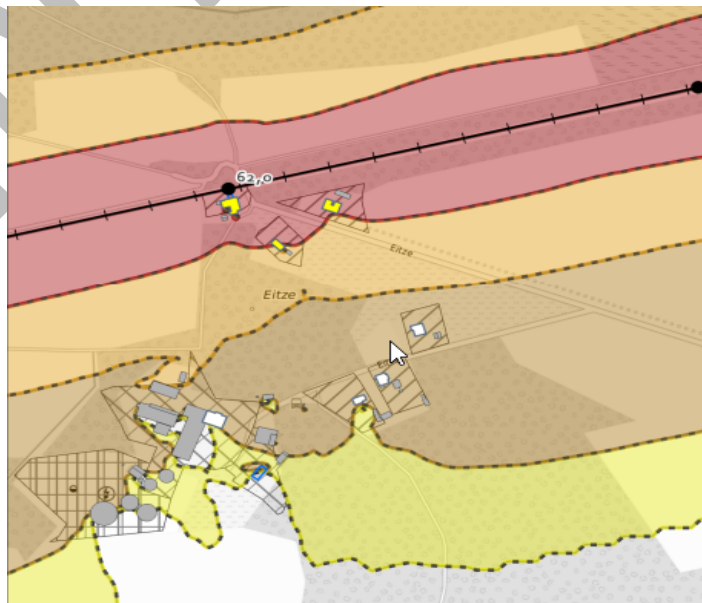
1. **Bau, Verlängerung und Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen / Schallschutzwände bzw. Erdwall**

Ergänzend zu den bisher vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen anhand der vorliegenden Pläne zur Vorzugsvariante ist ein zusätzlicher Schallschutz in folgenden Bereichen notwendig:

- bewohntes Gebiet Eitze
- bewohntes Gebiet Frieling
- Kernstadt Soltau
- bewohntes Gebiet Harber
- bewohntes Gebiet Hötzingen
- bewohntes Gebiet Emhof

1.1. **Gebiet Eitze**

Bau einer 5m hohen und ca. 300m langen **begrünten** Lärmschutzwand oder Erdwall (bahnlinks) für den Bahnkilometer ca. 62,0 nach Westen, sodass der Ortsteil Eitze von der Senkung der Maximalschallpegel in Schlafräumen ausreichend profitieren kann. Ab einer Höhe von 3m ist die Lärmschutzwand **transparent** zu planen.

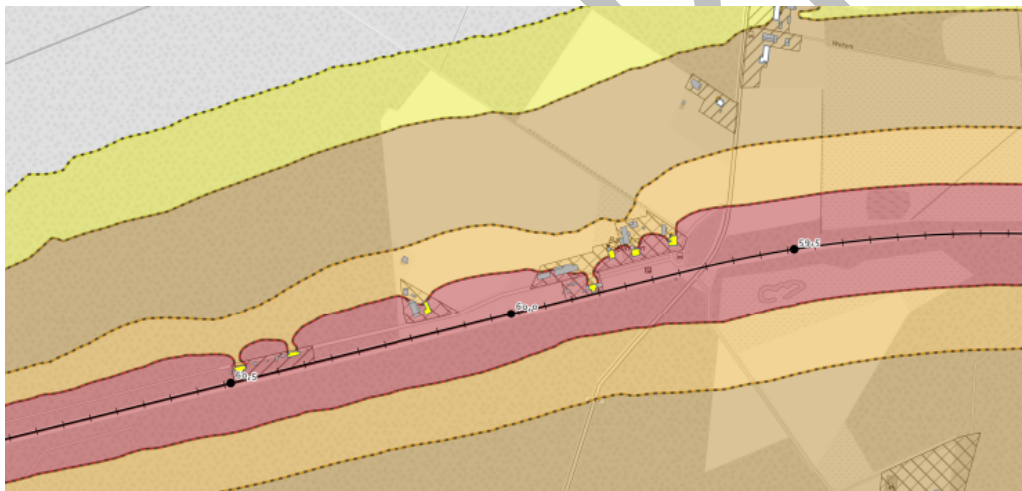


1.2. Gebiet Frieling

1.2.1. Forderung I

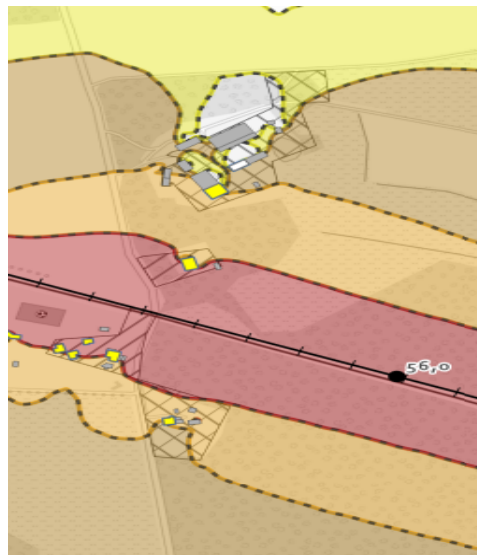
Bau einer 5m hohen, **begrünt** Lärmschutzwand, bahnrechts für den Bahnkilometer 60,5 in westlicher Richtung bis zum Bahnübergang (ca. 900m) mit Verlängerung der Lärmschutzwand entlang der Kreisstraße K 17 (ca. 100m), sodass die betroffenen unmittelbar an der Ausbaulinie befindlichen Wohnhäuser des Bereichs „Bahnhof Frieling“ aktive Lärmvorsorgemaßnahmen erhalten. Ab einer Höhe von 3m ist die Lärmschutzwand **transparent** zu planen.

Die Maßnahme ist besonders erforderlich, da in diesem Bereich auch eine Überholmöglichkeit, d.h. das Abstellen von wartenden Güterverkehrszügen, geschaffen wird. Durch das Bremsen der Züge werden deutlich höhere Emissionen erwartet, die konkrete aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen.



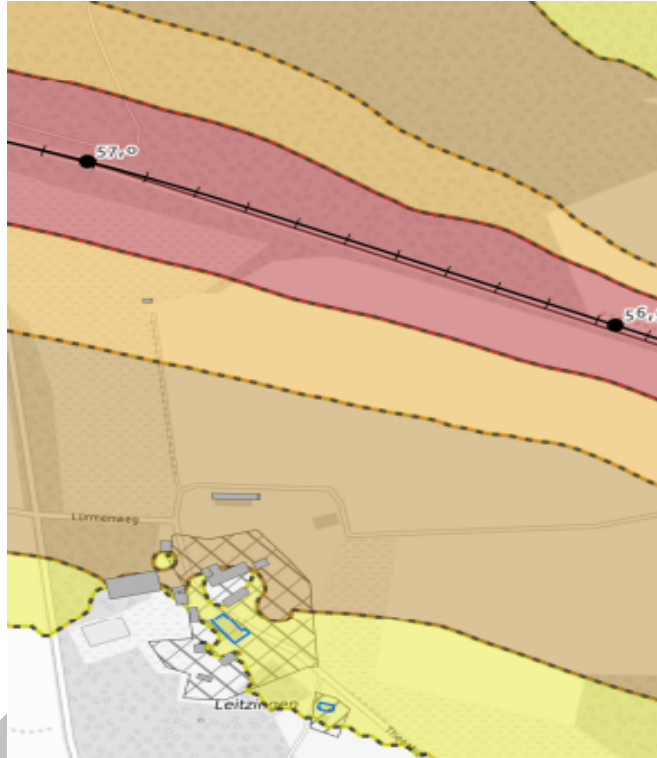
1.2.2. Forderung II

Bau einer 6m hohen und ca. **300m** langen begrünten Lärmschutzwand bahnlinks und bahnrechts für den Bahnkilometer **56,0 bis 56,35** um die Wohnhäuser **Leitzingen 3 bis 6** sowie den Ferienpark Leitzingen zu schützen. Die Lärmschutzwand ist zu **begrünen** und ab einer Höhe von 3m **transparent** zu planen



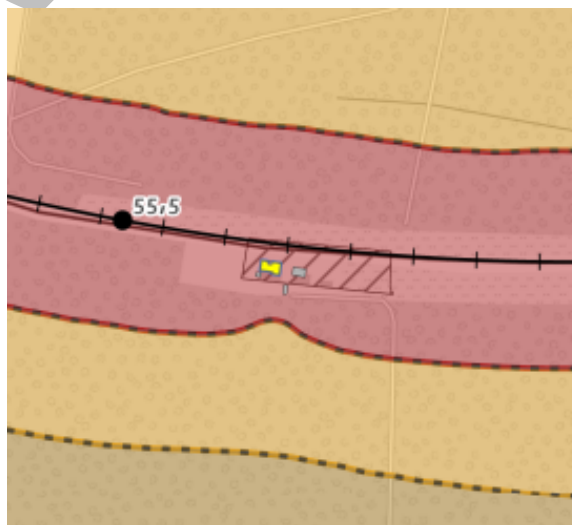
1.2.3. Forderung III

Bau einer 2m hohen und ca. 200m langen **begrüntem** Lärmschutzwand/Erdwall (bahnrechts) für den Bahnkilometer 57,25, um die Wohnhäuser Leitzingen 13 zu schützen.



1.2.4. Forderung IV

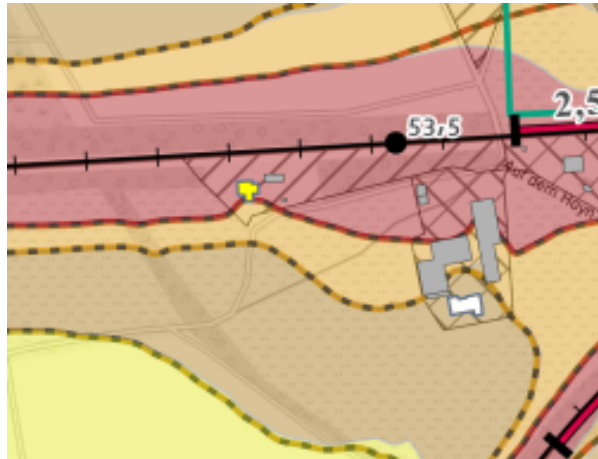
Bau einer 6 m hohen und 140 m langen Lärmschutzwand (bahnlinks) für den Bahnkilometer 55,4 um die ungelösten Schutzfälle zu lösen. Die Lärmschutzwand ist zu **begrünen** und ab einer Höhe von 3m **transparent** zu planen



1.3. Kernstadt Soltau

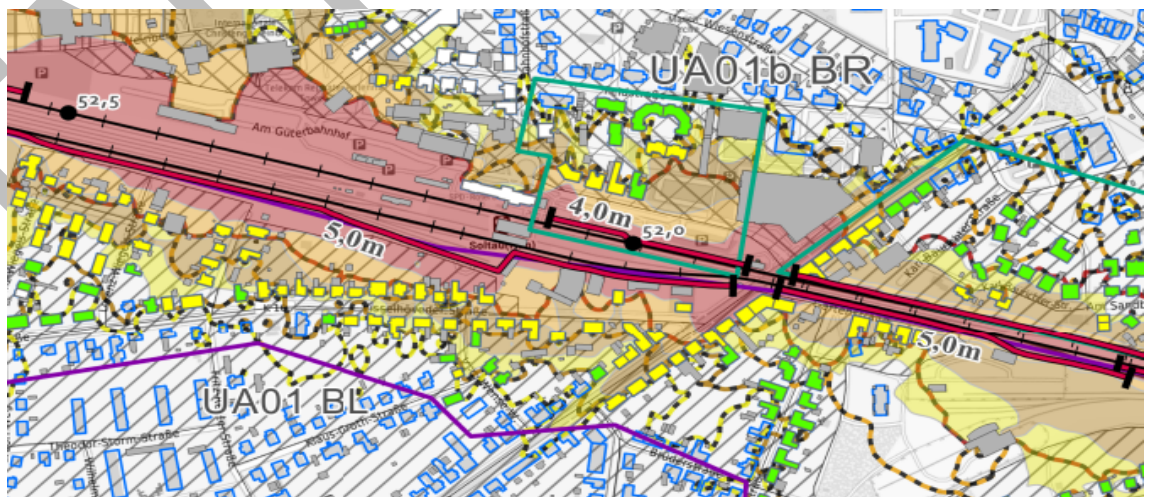
1.3.1. Forderung I

Bau einer Lärmschutzwand (bahnlinks) bei dem Bahnkilometer 53,20 bis 53,660 von einer Länge von 140 m und einer Höhe von 6 m. Durch den Bau werden die Wohnhäuser geschützt. Die Lärmschutzwand ist zu **begrünen** und ab einer Höhe von 3m **transparent** zu planen



1.3.2. Forderung II

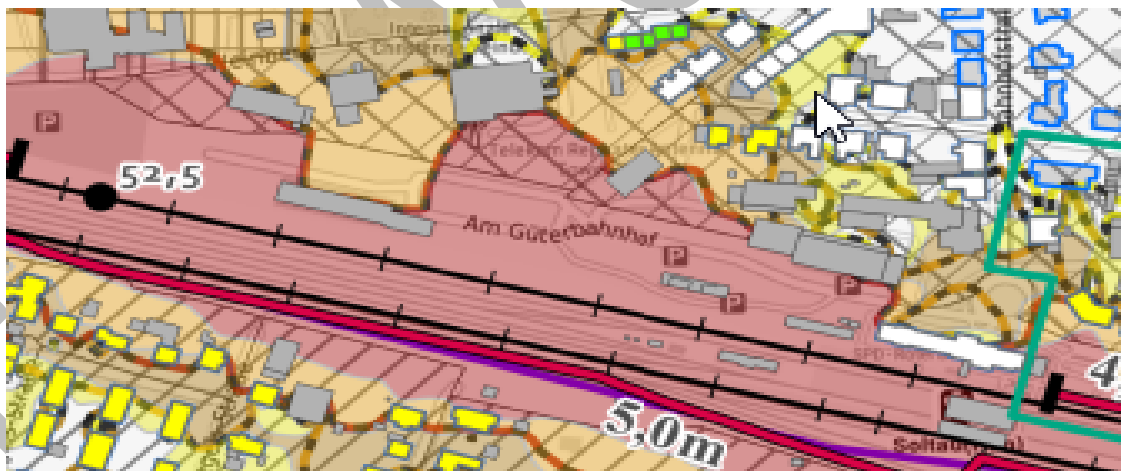
Erhöhung der Lärmschutzwände (bahnlinks) durchgehend auf 6m (statt 4 bzw. 5m) ab Höhe Bahnkilometer 53,3 (jedoch auf Seite Heidebahn) bis 51,7, um weitere Schutzfälle in der Kernstadt der Stadt Soltau zu lösen. Durch die Erhöhung der Lärmschutzwand sollen mehr Wohnhäuser (insbesondere die Schlafräume) durch aktive Maßnahmen vor Beeinträchtigung geschützt werden. Damit können ein Teil der ungelöste Schutzfälle geklärt werden.





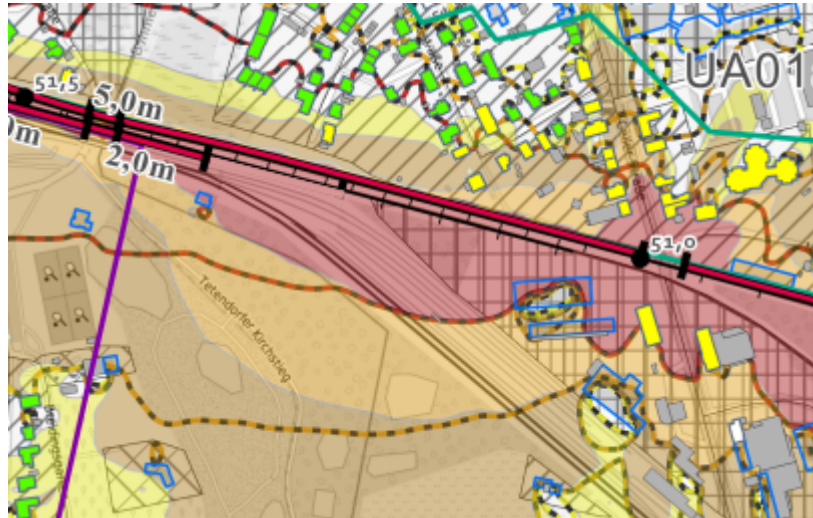
1.3.3. Forderung III

Verlängerung der Lärmschutzwand (bahnrechts) für den Bahnkilometer 52,18 bis 52,43 parallel zum Bahnhofgleis 10 um 250m, da sich im Umfeld des Bf Soltau einige Wohnhäuser befinden, die bisher ungelöst sind und diese von der Maßnahme daher profitieren können.



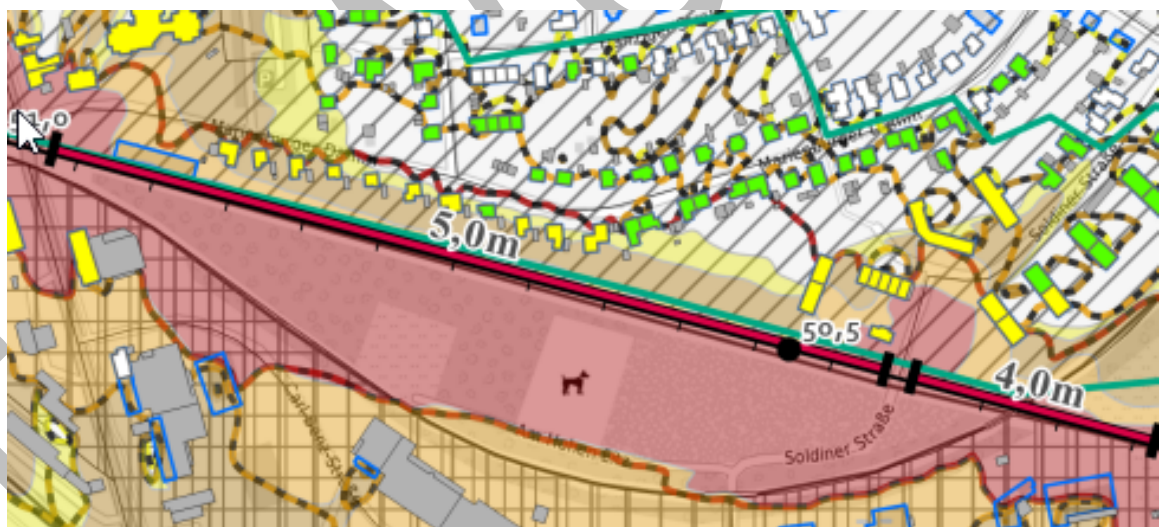
1.3.4. Forderung IV

Erhöhung der Lärmschutzwand (bahnrechts) für den Bahnkilometer 51,3 bis 51,0 auf 6m statt 5m Höhe. Durch die Erhöhung der Lärmschutzwand können mehr ungelöste Schutzfälle geklärt werden, insbesondere da am BÜ Celler Str. ein durchgängiger Lärmschutz nicht möglich ist.



1.3.5. Forderung V

Erhöhung der Lärmschutzwand (bahnrechts) für den Bahnkilometer 51,0 bis 50,3 auf 6m statt 5m (bis BÜ Soldiner Str.) bzw. 4m Höhe (ab BÜ). Durch die Erhöhung der Lärmschutzwand können mehr ungelöste Schutzfälle geklärt werden, insbesondere da am BÜ Soldiner Str. ein durchgängiger Lärmschutz nicht möglich ist.



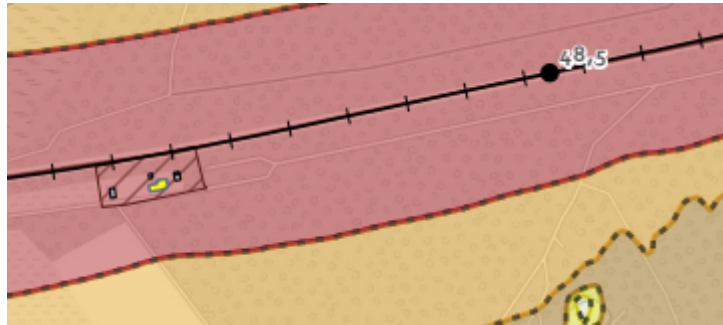
1.3.6. Forderung IV

Im Kernstadtbereich sind die Lärmschutzwände zu **begrünen** und in der Höhe ab 3m **transparent** zu planen. Durch die transparente Gestaltung sollen Angsträume vermieden und mehr Einfall eines natürlichen Tageslichts ermöglicht werden. Die Begründung soll das Einfügen der Lärmschutzwand in das Stadtbild verbessern.

1.4. Gebiet Harber

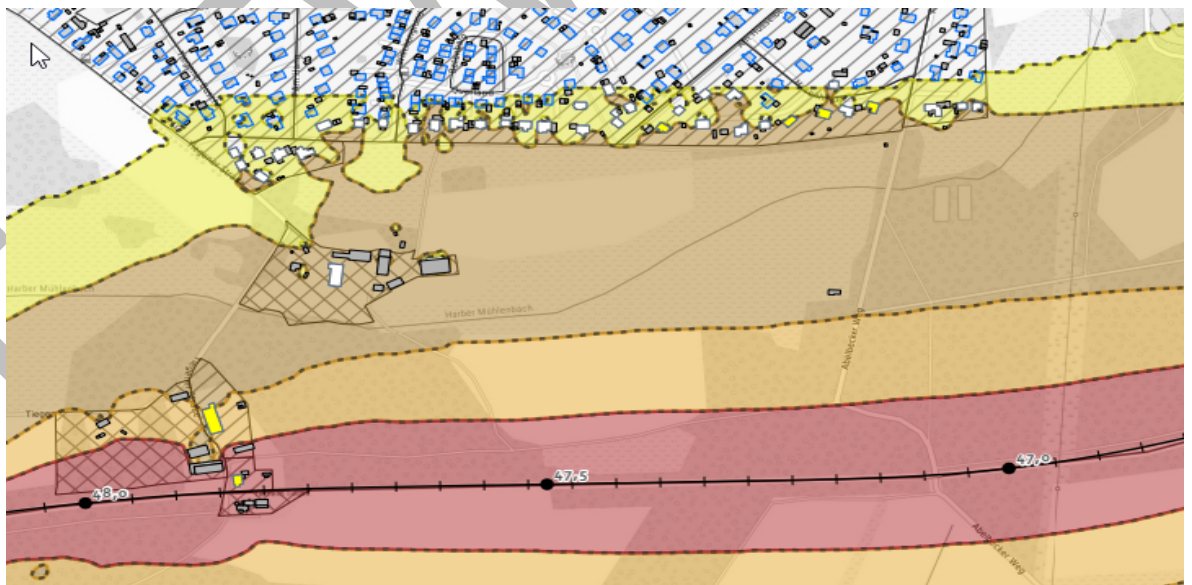
1.4.1. Forderung I

Bau einer Lärmschutzwand bahnlinks von 4 m Höhe und von einer Länge von 120m zwischen dem Bahnkilometer 48,75 bis 48,870. Durch die Forderung wird der ungelöste Schutzfall gelöst.



1.4.2. Forderung II

Bau einer **begrünten** Lärmschutzwand oder Erdwall, bahnrechts von 4m Höhe von dem Bahnkilometer 48,75 durchgehend bis 46,5. In der Ortschaft Harber sind ungelöste Schutzfälle vorhanden. Vorrangiges Ziel muss das Erreichen der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen sein. Durch diese Forderung können ungelöste Schutzfälle in der Ortschaft Harber geklärt werden.



1.4.3. Forderung III

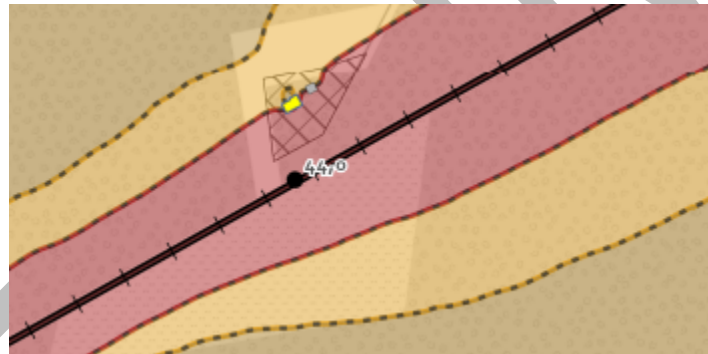
Bau einer 6m hohen und ca. 100m langen begrünten Lärmschutzwand, bahnrechts für den Bahnkilometer 45,5 um die ungelösten Schutzfälle zu schützen. Die Lärmschutzwand ist zu **begrünen** und ab einer Höhe von 3m **transparent** zu planen



1.5. Gebiet Hötzingen

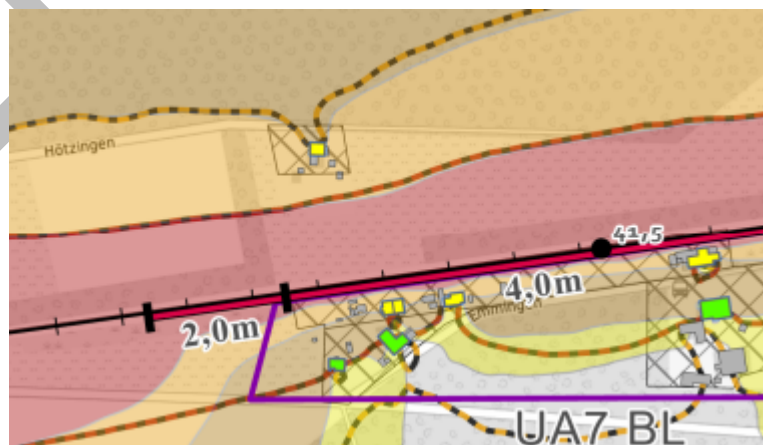
1.5.1. Forderung I

Bau einer Lärmschutzwand oder Erdwall (bahnrechts) in Höhe von 3 m und einer Länge von 1,30 m bei dem Bahnkilometer 44,0 damit einzelne ungelöste Schutzfälle dadurch geklärt werden.



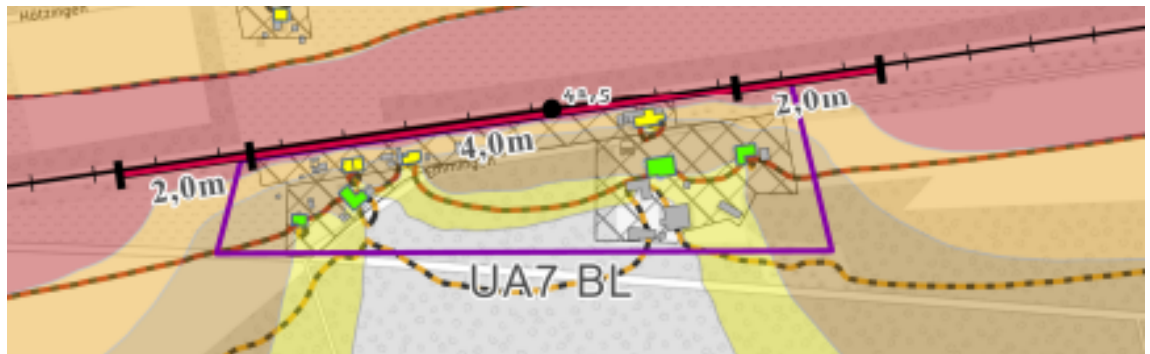
1.5.2. Forderung II

Bau einer Lärmschutzwand oder Erdwall (bahnlinks) bei dem Bahnkilometer 41,61 bis 41,77 von einer Länge von 160m und einer Höhe von 2 m. Dadurch wird der einzelne ungelöste Schutzfall geklärt.



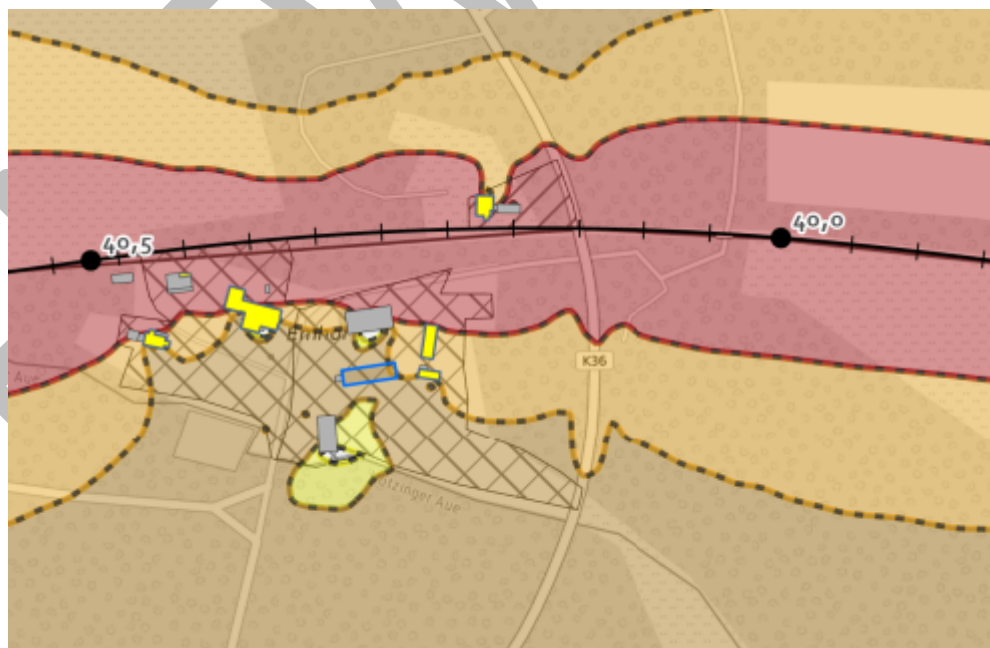
1.5.3. Forderung III

Erhöhung der Lärmschutzwand oder Erdwall (bahnlinks) für den Bahnkilometer 41,3 bis 41,8 (Hötzingen) von 4m auf 5m. Die Lärmschutzwand ist zu **begrünen** und ab einer Höhe von 3m **transparent** zu planen. Durch die geforderte Maßnahme können mehr ungelöste Schutzfälle geklärt werden.



1.6. Gebiet Emhof

Bau einer 5m hohen **begrünten** Lärmschutzwand (bahnrechts) mit einer Länge von 130m sowie einer 3m hohen **begrünten** Lärmschutzwand (bahnlinks) mit einer Länge von 190m zwischen den Bahnkilometer 40,5 bis 40,0 (Emhof). Durch den Bau profitieren die ungelösten Schutzfälle und können damit zusätzlich geschützt werden. Ab einer Höhe von 3m ist die Lärmschutzwand **transparent** zu planen.



2. Erweiterter passiver Lärmschutz für ungelöste Schutzfälle

2.1. Erweiterung auf alle Wohnräume

Bei allen ungelösten Schutzfällen, die durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, sprich Lärmschutzwände oder Erdwälle, nicht ausreichend geschützt werden, d.h. die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV werden nicht eingehalten, ist das gesamte Gebäude für alle Wohnräumen mit passiven Lärmschutzmaßnahmen – Lärmschutzfenster - auszustatten. Eine Begrenzung auf die bahnzugewandten Gebäudeseite darf nicht erfolgen.

2.2. Lärmschutzmaßnahmen für Gebäudewände/-dächer

Bei Grundstücken die unmittelbar an die Ausbaustrecke grenzen bzw. max. 50m davon entfernt sind und für die trotz aktive Lärmschutzmaßnahmen oder durch keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden (= ungelöste Schutzfälle), sind auch geeignete Lärmschutzmaßnahmen für die Gebäudewände und -dächer zu prüfen und umzusetzen.

3. Gesamtlärbetrachtung

Die Stadt Soltau ist nicht nur durch die Ausbaustrecke in Bezug auf den Ausbau der Schienenwege betroffen. Neben dem Ausbau der Amerikalinie soll langfristig auch die Heidebahn Buchholz-Hannover optimiert und ausgebaut werden, damit ggf. ein halbstündlicher Takt verlässlich realisiert werden kann.

Zudem soll evtl. bereits ab Ende 2027 die Reaktivierung der Strecke Lüneburg-Soltau umgesetzt sein.

Die Stadt Soltau fordert daher, dass diese besondere Situation vor allem für die Kernstadt Soltau bei einer Gesamtlärbetrachtung gewürdigt wird und entsprechende höhere Lärmschutzvorsorgen geplant werden. Bei der Gesamtlärbetrachtung müssen auch alle Verkehrsemissionen einbezogen werden. Insbesondere die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) an den Bahnübergängen in der Kernstadt sind hierbei beachtlich und zwingend einzubeziehen.

Die Stadt Soltau fordert **zeitnah** eine Darstellung der Auswirkungen auf die Schutzfälle anhand von Isophonenplänen unter der Annahme, dass der BÜ Celler Str. und BÜ Walsroder Str. höhenungleich gestaltet sind, sodass eine durchgängige aktive Lärmschutzmaßnahme vorgesehen werden kann. Nur dies ermöglicht eine finale städtebauliche Bewertung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen für die Stadt und deren Vergleich.

4. Integration des Schienenbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung durch städtebaulichen Begleitplan für die Stadt Soltau

Durch den Ausbau der Amerikalinie wird die Stadt Soltau im Ortsbild und im Stadtklima erheblich beeinträchtigt. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird die Stadt quasi in eine Süd- und Nordstadt zerschnitten. So werden insbesondere in der Kernstadt, wo bis zu 5m hohe Lärmschutzwände fast durchgängig vorgesehen sind, sich keine Blickbeziehungen mehr ergeben. Die Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer Siedlungstrennung zwischen Süd und Nord, die heute so nicht gegeben ist. Damit wird durch den Ausbau der Bestandsstrecke, den neuen Lärmschutzanlagen und den Verzicht

auf Lösungen für die höhengleichen Bahnübergänge viele Funktionsbeziehungen innerhalb der Kernstadt und teilweise auch in den Ortschaften nachhaltig gestört. Daher sind alle Maßnahmen nicht nur auf die technische Machbarkeit, sondern auch auf die individuelle Situation in den Quartieren hin zu überprüfen. Die Lärmschutzwände inmitten der Kernstadt - die gesetzlich zwingend notwendig bleiben werden - sind als extremer Eingriff in das vorhandene Siedlungsgefüge dabei besonders auf ortsverträgliche Lösungen hin zu prüfen.

Insbesondere geht es auch um eine städtebauliche Integration des Schienenausbaus, um die Schaffung und Verschärfung städtebaulicher und funktionaler Missstände im Stadtgefüge und ein Zerschneiden der Orte zu vermeiden.

Im Ergebnis ist ein städtebaulicher Begleitplan für die Stadt Soltau unumgänglich. Durch den Begleitplan sollen vollumfänglich alle Auswirkungen der Ausbaustrecke mitten durch die Siedlungsräume der Stadt Soltau beleuchtet und bewertet werden. Besonders die starken Auswirkungen auf das Stadtbild und die Stadtfunktionen sowie entsprechende Lösungsansätze sind darzustellen. Hier gilt es vorausschauend städtebaulichen Missständen durch den Bahnausbau zu begegnen, bevor diese durch Städtebaufördermittel nachträglich geheilt werden müssen oder im Rahmen der Städtebauförderung geplante Maßnahmen durch den Trassenausbau konterkariert werden. Dies ist zwingend zu vermeiden.

5. Lösung für den höhengleichen Bahnübergang „Walsroder Straße“ (L 163) bei Bahnkilometer 51,878

Seit mehr als 8 Jahren versucht die Stadt Soltau eine Lösung für den höhengleichen BÜ Walsroder Straße zu finden, da insbesondere auf Grund der Verspätungen der Züge deutlich höhere Schrankenschließzeiten zu deutlich höheren Rückstaulängen auf der Landesstraße führen, die erhebliche Beeinträchtigungen für die Stadt Soltau bedeuten. So werden damit nicht nur die Maßnahmen der Städtebauförderung für eine attraktive und lebendige Innenstadt konterkariert, sondern führen auf Luft- und Lärmemissionen zu einer deutlich schlechteren Lebensqualität. Auf Grund der besonderen Gesamtverkehrssituation in Soltau wird der BÜ Walsroder Str. immer eine tragende Rolle für die Süd-Nord-Verkehre einnehmen. Rückstauen führen dann auch zu wesentlichen Beeinträchtigungen auf der Bundesstraße (West-Ost-Verbindung).

Eine Verbesserung kann auch nicht mehr durch die Optimierung der Schrankenschließzeiten oder beim Bahnbetrieb erzielt werden. Dies wurde aktuell nochmals entsprechend von der DB bewertet.



Bereits im **Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Soltau (ISEK 2035)** wurde unter Punkt VI7 die alltägliche Problematik und entsprechende Lösungsansätze dargestellt:

„Lange Wartezeiten, Staus und zähflüssiger Verkehr – diesen Problemen müssen sich Autofahrer alltäglich in Soltau stellen. Die Optimierung der Verkehrslenkung und der Verkehrsführung soll daher zu einer deutlichen Entschärfung der aktuellen Verkehrsherausforderungen führen. Hierzu bedarf es zunächst einmal einer Prüfung unterschiedlichster Varianten im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes.“

Auf Grundlage dieses Leitzieles hat die Stadt Soltau weiterhin an einer Lösung des Schlüsselprojektes BÜ Walsroder Str. gearbeitet, da nur eine höhenungleiche Lösung zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsführung führt. Im Rahmen der Aufstellung des **Verkehrsentwicklungsplanes** wurde diese Thematik erneut aufgegriffen:

„Im Stadtgebiet sind mehrere höhengleiche Bahnübergänge verortet. Die Bahnübergänge haben direkte und spürbare Auswirkungen auf den Verkehr und die Sicherheit, insofern, dass die Schließzeiten den Verkehrsfluss stark beeinträchtigen. Zudem stellen sie ein Sicherheitsrisiko dar, wenn Fuß- und Radverkehr Verkehrszeichen oder -signale nicht beachten. Die Bahnübergänge Walsroder Straße und Celler Straße sind gemäß Auswertung der Haushaltsbefragung Problemstellen und werden als „Katastrophe“, „Zumutung“ und „nicht mehr tragbar“ beurteilt. Es wird von Wartezeiten bis zu einer halben Stunde berichtet. Die Hinweise seitens der Öffentlichkeit im Rahmen der Planungswerkstatt untermauerten die Erkenntnisse der Haushaltsbefragung. Im Rahmen der Bearbeitung des VEP wurden die Bahnübergänge an der Walsroder Straße genauer betrachtet und die Leistungsfähigkeit der L163 im Streckenabschnitt am Bahnübergang Walsroder Straße beurteilt, s. Anlage 3. Bei Bewertung der Wartezeiten infolge der Schrankenschließzeiten von durchschnittlich 2 bis 3 Minuten wäre der Bahnübergang gemäß HBS 2015 und unter Berücksichtigung der mittleren Wartezeit innerhalb des 20 Minuten-Intervalls als nicht leistungsfähig (QSV F) zu bewerten. Die Funktionsfähigkeit des Bahnübergangs Walsroder Straße ist für Morgen- und Abendspitzenstunde nach Überprüfung der Rückstaulängen folglich nicht gegeben. In Anbetracht dessen, dass der Bahnverkehr von und nach Soltau in Zukunft nach den konkreten aktuellen Planungen bezüglich der Taktverdichtungen im SPNV und bezüglich der Kapazitätserweiterungen für den Güterverkehr zunehmen soll, wird es mehr Schließungen geben, womit sich die Überstauungssituation weiter zuspitzen wird. Denn bereits voraussichtlich in 2027 werden sich die Schrankenschließzeiten an der Walsroder Straße und Celler Str. durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau-Lüneburg weiter erhöhen.“ (Auszug aus dem noch nicht veröffentlichten VEP, Entwurf 08/2025)

Daraus wurde eine Schlüsselmaßnahme definiert: „Höhengleiche Bahnübergänge beseitigen“:

„In Anbetracht der bereits heute kritischen Rückstausituationen und den damit einhergehenden Einschränkungen in der Erreichbarkeit wesentlicher Ziele in Soltau sowie in Anbetracht geplanter Takterhöhungen im Schienenverkehr und damit einer Verlängerung der Schließzeiten und dem im Bau befindlichen neuen Zentralklinikums für den Heidekreis in Bad Fallingb. wird empfohlen, die Bahnübergänge im Stadtgebiet, insbesondere in Walsroder und Celler Straße

als Über- oder Unterführung zum Bahnübergang auszubauen. Mögliche Lösungsvarianten sind je nach örtlicher Gegebenheit: [...] Planfreie Unterführung der Schiene über eine geradlinige oder verschwenkte Troglösung [...]

Mit der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen wird die Leistungsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes verbessert.

Die Beseitigung von Bahnübergängen dient durch weniger störanfällige Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik der Pünktlichkeit im Schienenverkehr sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Gewährleistung eines zügigen und reibungslosen Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr. Wartezeiten am Bahnübergang für Kfz-, Fuß- und Radverkehr sowie Rettungsfahrzeuge entfallen.“ (Auszug aus Entwurf VEP 08/2025, Maßnahmenkatalog)

Die Stadt Soltau hat – obwohl die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) Straßenbaulastträger der Landesstraße ist – bereits viele Maßnahmen und Gutachten sowie Variantenlösungen erstellt bzw. erstellen lassen. Hier wurden nicht nur mittels Drohnenaufnahmen die Rückstaulängen aufgezeigt, sondern wurden auch Verkehrsgutachten, Verkehrszählungen und Gutachten zur Verkehrsqualität beauftragt. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass nur eine höhenungleiche Bahnquerung die Verkehrsproblematik lösen kann, vor allem da zukünftig die Zugzahlen sich mehr um das 2,5-fache erhöhen werden. Die Stadt hat daher auch machbare Lösungsansätze für ein Tunnelbauwerk erstellen lassen und befindet sich gegenwärtig mit der NLStBV im Austausch, ob ein gemeinsamer Lösungsweg außerhalb der Bahnprojekte gefunden wird. Ziel der Stadt bleibt eine mittelfristige Lösung unabhängig der Bahnprojekte.

Jedoch muss es aus Sicht der Stadt Soltau eine Lösung geben. Es kann nicht akzeptiert werden, dass die Stadt Soltau erhebliche Beeinträchtigungen durch die Umsetzung erforderliche Bahnprojekte hinnehmen muss, eine Lösung für den BÜ aber auf Grund der unterschiedlichen Zuständigkeiten außen vor bleibt. So kommt eine Maßnahme durch die NLStBV aus ihrer Sicht nur in Betracht, wenn eine schlechte Verkehrsqualität des Knotens Landesstraße/BÜ methodisch nachgewiesen ist und eine Tunnellösung den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Hier besteht die Herausforderung, da der notwendige Straßenquerschnitt aktuell nicht ausreichend ist. Im Ergebnis wird eine Kompromisslösung zu diskutieren sein. Kommt keine Einigung zustande, kann es auch keine Lösung sein, dass im Rahmen des Ausbau der Amerikalinie der BÜ nicht höhenungleich umgestaltet wird, da keine Erforderlichkeit aus Sicht der DB gesehen wird. Auch wenn die Bahn stets Vorrang haben wird und die Zugzahlen am BÜ im Vergleich zu anderen Strecken geringer sind, muss die Bedeutung des BÜ im gesamtstädtischen Verkehrsnetz zu Grunde gelegt werden. In diesem Kontext braucht es zwingend eine höhenungleiche Querung in diesem Bereich!

Im Folgenden soll mit den Auswirkungen der Bahnprojekte, den Zug- und Verkehrszahlen die beschriebene Problematik verdeutlicht werden.

Auswirkungen der Bahnprojekte auf die Stadt

Durch den Ausbau der **Amerikalinie** wird die Stadt bis zu 5m hohe Lärmschutzwände direkt durch die Kernstadt erhalten. Diese zerschneiden das Stadtbild und wir die Stadt in eine Süd- und Nordstadt trennen. Zudem wird kein durchgängiger Lärmschutz auf Grund der BÜ möglich sein, sodass die Bevölkerung weiterhin deutliche Beeinträchtigungen hinnehmen muss und eine Vielzahl an ungelöster Schutzfälle verbleibt. Auf Grund der Vielzahl an betroffenen Grundstückseigentümer: innen und Einwohner: innen durch die Maßnahme hat die Stadt Soltau bewusst die Ergebnisse des Dialogforums in Celle (2015) nicht

unterschrieben, da die Beeinträchtigungen damals schon für die Stadt Soltau erkennbar waren. Jedoch hat sich die Stadt stets an den Ergebnissen orientiert und die Position des Landkreis Heidekreis mitgetragen.

Nunmehr sind jedoch die Planungen der DB zu einer **Neubaustrecke** Hamburg-Hannover vorgestellt und veröffentlicht worden. Damit wird die Stadt nochmals zusätzlich betroffen sein. Im Gegensatz zur Ausbaustrecke Amerikalinie könnte möglicherweise – wie bisher in den Planungsunterlagen dargestellt – die Neubaustrecke zumindest auch nicht unerhebliche Vorteile für die Stadt Soltau bieten. Die Vor- und Nachteile werden aber noch abschließend zu bewerten sein. Bleiben wird jedoch eine zusätzliche Beeinträchtigung für die Stadt, sodass die Gesamtbeeinträchtigung der Stadt durch die Bahnprojekte zu bewerten war. Dies hatte zu einem tragenden Einfluss auf die hiesigen Kernforderungen der Stadt für die Amerikalinie geführt.

Auch die **Reaktivierung** der Bahnstrecke Lüneburg-Soltau wird eine weitere Beeinträchtigung am BÜ Walsroder Str. bedeuten, da somit auch zur halben Stunden die Züge den BÜ queren. Damit erhöhen sich die Schrankenschließzeiten pro Stunde sowie potenzielle Rückstauungen.

Zusätzlich ist bis 2040+ die **Taktverdichtung** der **Heidebahn** Buchholz-Hannover vorgesehen, was zu weiteren Zugzahlensteigerungen führen wird.

In keinem dieser Projekte wird eine Lösungen für den höhengleichen BÜ Walsroder Str. vorgesehen, sodass dies keine Auswirkungen auf den Nutzen-Kosten-Faktors des jeweiligen Projektes haben wird. Dies wird seit Jahren von der Stadt Soltau kritisiert und kann nicht Endergebnis sein.

Zugzahlen

Durch den Ausbau der Strecke Langwedel/Uelzen werden die Zugzahlen drastisch steigen, sodass sich auch die Schließzeiten des BÜ Walsroder Straße sowie BÜ Celler Straße enorm steigen werden.

Laut Aussage der DB vom 08.08.2024 verkehren aktuell auf der Strecke der Amerikalinie ca. 21 Schienenpersonennahverkehre und ca. 2 Güterverkehre täglich (Musterbeispiel aus 2024); mithin insgesamt 23 Züge/Tag.

Mit der aktuell gültigen Verkehrsprognose 2030 Deutschlandtakt (DT) aus dem Bundesverkehrswegeplan würden laut Auskunft der DB die Güterverkehre auf 34 Güterverkehrszüge (18 Züge am Tag, 16 Züge in der Nacht [22-6 Uhr]) und 36 (Mo.-Do.) und der Schienenpersonennahverkehr auf 36 Nahverkehrszüge (32 Züge am Tag, 4 Züge in der Nacht [22-6 Uhr]) ansteigen. Letzteres resultiert aus der angestrebten Taktverdichtung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die als zuständiger Aufgabenträger ein SPNV-Konzept 2030+/2040+ veröffentlicht hat⁷.

Der BÜ Walsroder Straße und BÜ Celler Straße wird jedoch auch durch die Heidebahn stark in Anspruch genommen. So wird gegenwärtig ein 1-Stundentakt auf der Strecke vorgehalten. Auch hier plant die LNVG eine Taktverdichtung (zukünftig Halbstundentakt). Damit werden sich die zukünftigen Zugzahlen von bisher 42 auf mindestens 70 Zügen allein auf Grund dieses Taktverdichtung erhöhen.

Zusätzlich werden durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg-Soltau weitere 36 Züge/Tag die BÜ queren.

⁷ Siehe <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040>

Schienenpersonen- nahverkehr Mo.-Do.	RB 37 Bremen-Uelzen	RB 38 Buchholz- Hannover	RB 39 (neu) Lüneburg-Soltau
2023	24	42	0
2030	36 (+12)	42	36 (+36)
2040+	36 (+12)	70 (+28)	36 (+36)
Güterverkehr tägl.			
2023	2	0	0
2040+	34 (+32)	0	0

Im Ergebnis werden schon bis 2030 deutlich mehr Züge den BÜ Walsroder Str. queren. Von aktuell 68 Zügen (Personen- und Güterverkehrszüge) die nur zu vollen Stunden den BÜ queren sind es dann schon 116 (+170,5%) die sowohl zur vollen als auch zur halben Stunden zu deutlichen Schrankenschließzeiten und damit Rückstauen führen.

Mit Ausbau der Amerikalinie und der Taktverdichtung auf der Heidebahn werden bis 2040 weitere 32 Güterverkehrszüge und 28 Personenverkehrszüge auf dann 176 Zügen den BÜ queren. Das sind im Vergleich zu heute mehr als das 2,5-fache (+258,9%).

Verkehrszahlen:

Nach den von der Stadt Soltau beauftragten Verkehrsgutachten queren den BÜ Walsroder Str. täglich (ohne Umleitungsverkehre Autobahn) 13.128 Fahrzeuge (zur Tageszeit) und den BÜ Celler Str. täglich 12.024. In der Eisenbahn- und Betriebsordnung wird in § 11 differenziert nach schwachem Verkehr (bis 100 Kfz/24 h), mäßigem Verkehr (100-2.500 Kfz/24 h) und starkem Verkehr (mehr als 2.500 Kfz/24 h). Damit liegt am BÜ Walsroder Str. ein mehr als 500%-iges höheres Verkehrsaufkommen als die Definition des starken Verkehrs nach der Eisenbahn- und Betriebsordnung vor.

In den Spitzenzeiten ist der Verkehrsknoten BÜ Walsroder Str. /Landesstraße nicht mehr leistungsfähig. Die Verkehrsqualität wird mit einem „F“ als schlechteste Stufe bewertet (Stufen A-F), sodass entsprechende Maßnahmen = Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs begründbar sind.

Die bereits 2020 ermittelten und 2022 verifizierten Rückstaulängen am BÜ Walsroder Straße in Richtung Norden bei einer „normalen“ Schrankenschließzeit von ca. 1 Minute (bei der Spitzenstunde am Vormittag) betrugen 253 m, die sich mit Erhöhung der Zugzahlen – dabei waren „nur“ die erhöhten Zugzahlen aus dem Projekt Ausbau Amerikalinie berücksichtigt – auf 432 m (+70%) deutlich erhöhen. Das bedeutet eine Rückstauung bis Höhe Lidl (Am Alten Stadtgraben).

Tatsächlich liegen die Schließzeiten auf Grund der Unpünktlichkeit der Züge deutlich höher. Wartezeiten von mehr als 2 Minuten sind die Regel. Damit staut sich der Verkehr deutlich weiter zurück, sodass damit auch die Querung aus der Fußgängerzone beeinträchtigt werden. Steigende Luft- und Lärmemissionen führen zudem zu einer Verschlechterung der Aufenthalts- und Wohnqualität in der Kernstadt.

Unberücksichtigt sind hier noch die Auswirkungen der Stauungen auf der A7 sowie die erhöhten Zugzahlen aus der Taktverdichtung der Heidebahn sowie der Reaktivierung der Strecke Lüneburg-Soltau, die dann auch zur halben Stunde zu Schrankenschließzeiten führen wird. Der Abbau der Rückstauungen durch die Schrankenschließzeit kann dann noch schwerer erfolgen, da innerhalb einer Stunde mehrere Schrankenschließzeiten notwendig sind.

Kernforderung:

Der BÜ Walsroder Str. in Soltau muss spätestens mit den Ausbaumaßnahmen zur Amerikalinie höhenungleich hergestellt werden. Die DB und der Straßenbaulastträger (NLStBV) haben die Baumaßnahmen gemeinsam abzustimmen, die Kostenverteilung festzulegen und die Maßnahme umzusetzen. Die Stadt Soltau und der Landkreis Heidekreis sind bei der Planung der Vorzugsvariante zwingend einzubeziehen. Sollte im weiteren Verfahrensablauf eine von der Stadt Soltau erarbeiteten Vorzugsvarianten vorliegen, ist diese vorrangig zu bewerten. Die Stadt Soltau hat dabei keinen Kostenanteil zu tragen. Die Kreisstraße Visselhöveder Straße und die Gemeindestraße Am Bahnhof müssen an der Landesstraße angebunden bleiben.

Die Grundstücke an der Walsroder Str. müssen zudem weiterhin von der Walsroder Str. erschlossen bleiben, sofern eine rückwärtige Erschließung nicht möglich ist.

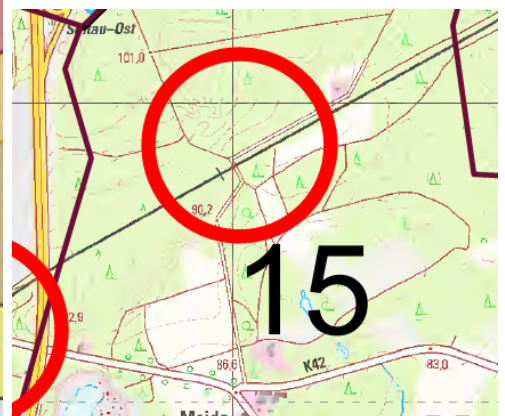
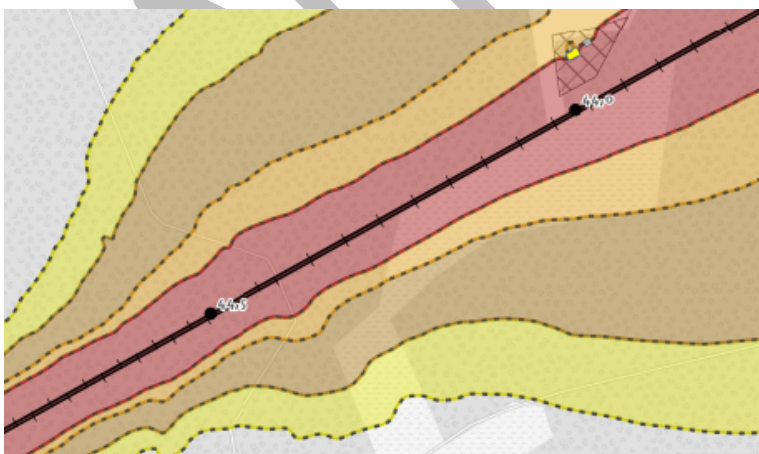
Die Stadt würde eine vorzeigte Lösungen außerhalb der Ausbaumaßnahme Amerikalinie begrüßen und unterstützen, sofern eine gemeinsamer Kompromisslösung mit dem Straßenbaulastträger gefunden wird.

6. Ersatz für die Auflösung des Bahnübergangs „Moide“ (Privatweg) beim Bahnkilometer 44,004

Der Bahnübergang „Moide“ soll mit dem Ausbau der Bestandsstrecke geschlossen werden, da in diesem Bereich weitere Gleisanlagen entstehen sollen. So sollen im räumlichen Umfeld des BÜ zukünftig bis zu 4 Gleise für einen optimierten Zugbetrieb errichtet werden.

Es handelt sich hierbei um einen Privatweg der Stadt Soltau. Der Bahnübergang ist derzeit technisch gesicherter. Hier muss von der DB ein geeigneter Ersatz gefunden werden, damit die Rettungszeiten, Wege- und Notwegerechte aus zukünftig eingehalten werden. Ein gänzlicher Verzicht auf dem BÜ ohne Ersatz ist ausgeschlossen.

Die Stadt fordert daher die DB auf, mögliche Alternativen zu prüfen und aufzuzeigen. Die Stadt Soltau bietet hierbei ihre Hilfe an. Die Prüfung von Alternativen und deren Umsetzung geht auf Kosten der DB.



Beschluss vom Rat:

xx.09.2025

Soltau, xx.09.2025

Karsten Brockmann
Bürgermeister

ENTWURF