

Gemeinde Bispingen in der Lüneburger Heide Arbeitsgruppe Mensch und Region: Variantenbewertung im DSN

Entwicklung von „Bedingungen“ zur Durchsetzung regionaler Interessen

(Sachstand 2.9.15 inkl. Anmerkungen und Ergänzungen)

Bispingen, 04. September 2015

Kriterien und Bedingungen – Abgrenzung und Wirkungsweise

■ Kriterien

- Unterscheidende Merkmale als Bedingung für einen Sachverhalt, für eine Person, ein Urteil oder eine Entscheidung
- Ein Kriterium stellt also ein Kennzeichen, eine Eigenschaft oder ein unterscheidendes Merkmal dar
 - Lebensalter
 - Schulabschluss
 - Berufserfahrung
 - ...
 - Begriff des K-O- oder „Killerkriteriums“ wird allgemein bekannt sein.

■ Bedingungen

- ...sind Forderungen, die erfüllt sein müssen, damit etwas anderes geschehen kann
- ...sind zu erfüllen, bevor die Kriterien zur Anwendung kommen
- ...gelten übergreifend für alle Varianten
- ...werden im Namen des Forums entwickelt und verabschiedet.

Themenfelder zur Variantenbewertung im DSN mit unterschiedlichen Niveaus der Ausgestaltung

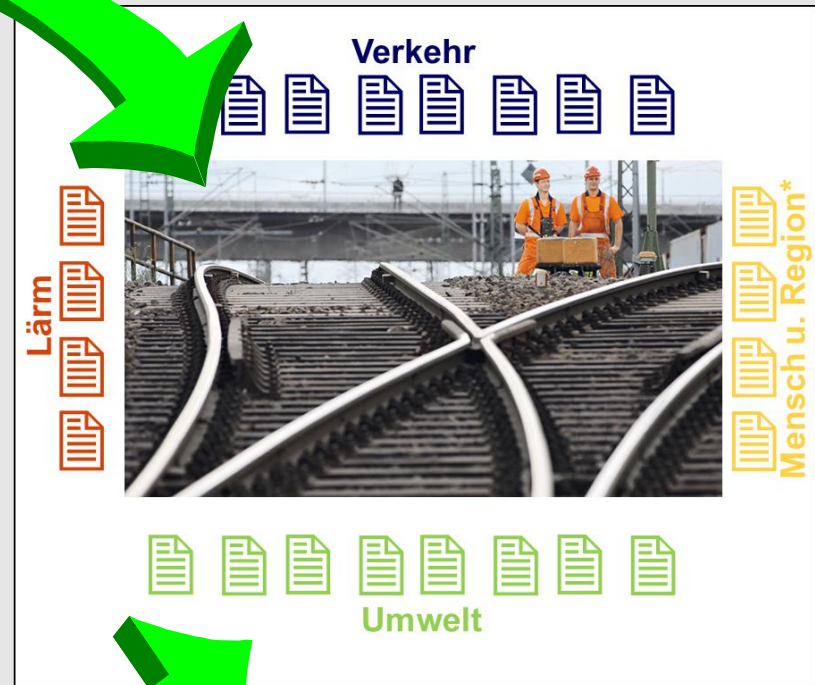
| | | Varianten / Themenfelder | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | ... | |
|---|--------------------------|--------------------------|---|---|---|---|---|--|--|-----|--|
| ↑ ↓ Bedeutung der Themenfelder abweichend Chronologisch im DSN behandelt ↑ ↓ | Verkehr | | | | | | | | | | |
| | -- Realisationszeit | | | | | | ▶ | „Verkehrs-Kriterien“ weitgehend vorbereitet für Anwendung | | | |
| | -- ... | | | | | | | | | | |
| | Umwelt | | | | | | | | | | |
| | -- Zerschneidung | | | | | | ▶ | „Umwelt-Kriterien“ in Arbeit In MuR mit Bedingungen verbunden | | | |
| | -- ... | | | | | | | | | | |
| | Lärm | | | | | | | | | | |
| | -- Kriterium 1 | | | | | | | ▶ | „Lärm“-Kriterien in Arbeit In MuR mit Bedingungen verbunden | | |
| | -- ... | | | | | | | | | | |
| | Mensch und Region | | | | | | | | | | |
| | -- Kriterium 1 | | | | | | | ▶ | „Mensch und Region“ in Arbeit, Ausgestaltung als Bedingung oder Kriterium möglich | | |
| | -- ... | | | | | | | | | | |

Fünfzehn Bedingungen ersetzen bzw. unterstützen Kriterien bei der Bewertung von Trassenvarianten

Bedingungen

- Nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem aufbauen!
- Achtsame Trassenführung garantieren!
- Nahverkehr deutlich verbessern!
- Betriebsoptimierung geht vor!
- Kosten vollständig übernehmen!
- Optimalen Schutz garantieren!
- Siedlungsbeziehungen sichern!
- Kommunale Planungshoheit unangetastet lassen!
- Kommunalen „Akzeptanzfonds“ einrichten!
- Varianten auch volkswirtschaftlich bewerten!
- Hochwertige Baustellenorganisation gewährleisten!
- Tourismus und Erholungsmöglichkeiten sichern!
- Orts- und Landschaftsbilder wahren!
- Zerschneidungen vermeiden!
- DSN-Votum wirkungsvoll umsetzen!

Kriterien



- Kriterien der Themenfelder „Verkehr“, „Umwelt“, „Lärm“ bewerten Varianten als 1. Filter.
- „Mensch und Region“ als 2. Filter definiert zusätzlich einzuhaltende **Bedingungen**
- Beste Variante gemäß aller Kriterien im Bereich **Verkehr**, zusätzlich als Bedingung ist zu gewährleisten:
 1. *Nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem aufbauen*

Umfassendes Gütertransport- und Nahverkehrsverbesserungskonzept als Bestandteil / Pflicht im Bundesverkehrswegeplan, mit dem sichergestellt wird, dass die Güter aus allen norddeutschen Seehäfen bereits dort in die entsprechenden Zielkorridore Ost und West geführt werden und dies sich mit der Auflösung des Investitionsstaus an den Bestandsstrecken auch für Nahverkehrsverbesserung optimal ergänzt.
 2. *Achtsame Trassenführung garantieren*

Von der Trassenführung betroffene Grund- und Mittelzentren müssen Vorteile für ihre Siedlungsentwicklung haben. Dazu gehört entweder die Zusage der Umfahrung oder die Verbesserung der ortsrelevanten Straßen- und Schieneninfrastruktur.

3. *Nahverkehr deutlich verbessern*

Verbesserungen im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonennahverkehr stehen im Fokus. Umfang und Qualität des Schienenpersonennahverkehrs sind in Niedersachsen zu verbessern, insbesondere entlang der betroffenen Korridore. Hierzu zählen

- deutliche Reisezeitgewinne
- ein erweitertes Kapazitätsangebot durch längere und häufiger verkehrende Züge
- eine verbesserte Bedienungsqualität (Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Sauberkeit)
- eine verbesserte An- und Verbindung für und zwischen den Grund-, Mittel- und Oberzentren sowie an Hamburg und Bremen
- eine verbesserte Bahnhofsausstattung sowie ein
- bedarfsgerechtes Angebot an Park- & Ride-Anlagen in Absprache mit den Kommunen.

Die Übergänge vom SPNV auf den SPFV in der Region sind sicherzustellen bzw. weiter zu entwickeln.

Verbesserungspotenziale des SPNV müssen auf der Basis der Berufspendler und Gästezahlen der Region ermittelt und umgesetzt werden.

Eine Trasse ohne Potenzial zur Verbesserung auch des SPNV ist für die Region inakzeptabel.

Aus Sicht der Region ist Voraussetzung für eine Trassenentscheidung die parallele Lösung der Kapazitätsproblematik in den Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover. Die bisherigen Annahmen des Bundesverkehrswegeplans hierzu werden nicht akzeptiert.

4. *Betriebsoptimierung geht vor*

Vorrang vor einem Schienenausbau oder -neubau hat die Ausschöpfung aller betrieblichen Maßnahmen (Hebung von Effizienzsteigerungspotenzialen). Diese Priorität gilt für alle Verkehrsträger. Zum Beispiel müssen die Möglichkeiten des Binnenschiffsverkehrs für Massengüter zunächst vollständig ausgenutzt wie u.a. die Erneuerung des Schiffshebewerks in Scharnebeck beschlossen und finanziert sein. Erst danach ist ein Ausbau denkbar. Neubau gilt als letzte Möglichkeit.

5. *Kosten vollständig übernehmen*

Kommunen an den von Baumaßnahmen betroffenen Strecken erhalten 100 % Übernahmezusage für die kommunalen Kosten nach Eisenbahnkreuzungsgesetz.

- Beste Variante gemäß aller Kriterien im Bereich **Lärm** (AG IV), zusätzlich als Bedingung ist zu gewährleisten:

6. *Optimalen Schutz garantieren*

Optimaler Lärmschutz, gegliedert nach **Lärmprävention** (Tunnelbau, Umfahrung, Materialeinsatz bei Schiene und Rad) sowie **Lärmsanierung** (Tröge, Tunnel, Umfahrungen von Siedlungsgebieten und Gebietskörperschaften), haben Vorrang vor allen betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweisen, unabhängig davon, ob es sich um Aus- oder Neubauprojekte handelt.

Dieser Lärmschutz ist überall zu gewährleisten, sobald eine Verkehrszunahme im Vergleich zu heute stattfindet, auch ohne dass eine Baumaßnahme stattgefunden hat.

Analog zum Lärmschutz ist grundsätzlich sicherzustellen, dass Anrainer von Eisenbahnstrecken vor Vibrationen und Elektro-Smog aus vermehrtem Verkehrsaufkommen optimal zu schützen sind. Dies gilt gleichermaßen für Neubau- wie für Ausbaustrecken.

- Beste Variante im Hinblick auf **messbare Kriterien für regionale Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklungspotentiale** (ROV-Verträglichkeit, Betroffenheit Tourismus, Höhe der Vorbelastung). Zusätzlich jedoch als Bedingung ist zu gewährleisten:

7. *Siedlungsbeziehungen sichern*

Querungen und Untertunnelungen zur Sicherung bestehender und beabsichtigter Siedlungsbeziehungen sind im Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen zu gewährleisten bzw. einzuplanen.

8. *Kommunale Planungshoheit unangetastet lassen*

Die kommunale Selbstverwaltung, insbesondere die kommunale Planungshoheit, muss unangetastet bleiben (Zum Selbstgestaltungsrecht BVerwG, Urteil vom 06.11.2013 – 9 A 9.12 zu Klein Gladebrügge, Rz. 25 ff.).

9. *Kommunalen „Akzeptanzfonds“ einrichten*

Die Einrichtung eines kommunalen **Fonds zur Entwicklung und Sicherung hoher Siedlungsqualität** ist sicherzustellen. Der Bund und das Land haben diesen Fonds - nach dem Vorbild der bergbaurechtlichen Entschädigungsregelungen - vor Beschlussfassung über den Bundesverkehrswegeplan mit finanziellen Mitteln adäquat auszustatten.

Über die Zuweisung der Mittel des Akzeptanzfonds wird zwischen dem Mittelgeber und den betroffenen Kommunen einvernehmlich entschieden.

Für die strukturelle Ausgestaltung dieses Fonds ist eine Arbeitsgruppe einzurichten, die bis zum Ende des Dialogforums eine zustimmungsfähige Handlungsanleitung vorlegt.

10. *Varianten auch volkswirtschaftlich bewerten*

Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist nicht nur auf die Herstellungskosten zu achten, sondern auch auf die volkswirtschaftlichen Kosten. Die regionalwirtschaftlichen Verbesserungen sind nachzuweisen. Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten der vorhandenen Betriebe vor Ort müssen positiv beeinflusst werden. Die Ansiedlung neuer Betriebe ist zu fördern.

11. *Hochwertige Baustellenorganisation gewährleisten*

Während der Bauphase ist u.a. durch eine rücksichtsvolle Baustellenorganisation zu gewährleisten, dass die Belange der betroffenen Bevölkerung unmittelbar beachtet werden. Hierzu ist diese direkt an den Planungs- und Organisationsmaßnahmen zu beteiligen.

Entsprechend ist ein Bau- und Verkehrskonzept in Anwendung zu bringen, sodass auch während der Bauphase ein weitgehend störungsfreier Nahverkehr gewährleistet ist. Dieses Konzept ist mit den betroffenen Orten abzustimmen, vertraglich zu vereinbaren und einvernehmlich umzusetzen.

Eine adäquate Finanzierung eventueller Mehraufwendungen ist vor Baubeginn sicherzustellen.

12. *Tourismus und Erholungsmöglichkeiten sichern*

Der Tourismus und die (Nah-) Erholungsmöglichkeiten müssen erhalten bleiben und in ihren Entwicklungsmöglichkeiten gesichert werden.

- Beste Variante nach allen einfach erfassbaren Kriterien im Bereich **Umwelt und Naturschutz**. Zusätzlich als Bedingung ist zu gewährleisten:

13. *Orts- und Landschaftsbilder wahren*

Es ist darauf zu achten, dass die höchste Orts- und Landschaftsbildverträglichkeit bei der Variantenbewertung berücksichtigt wird.

Geringste Flächenverbräuche im Bereich der Forst- und Landwirtschaft sind sicher zu stellen.

Art und Umfang der Kompensationsnotwendigkeiten dieser Eingriffe in Orts- und Landschaftsbilder ist durch eine Simulation nachzuweisen.

Schallschutzmaßnahmen sind in städtebaulich optimaler Form und Gestalt umzusetzen.

14. *Zerschneidungen vermeiden*

Zerschneidungen sind unter Berücksichtigung von Anwohnerinteressen, Umwelt Gesichtspunkten, den Interessen der Land- und Forstwirtschaft und bestehender Vorbelastungen zu vermeiden.

15. *DSN-Votum wirkungsvoll umsetzen*

Mit der Umsetzung des Votums des DSN ab November 2015 beginnt eine entscheidende Phase dieses Bürgerbeteiligungsprojekts. Diese Umsetzungsphase ist durch eine Review-Gruppe zu überwachen. Diese Gruppe wird gebildet aus fünf ausgewählten Mitgliedern des DSN und ist entsprechend ihres Auftrags adäquat zu finanzieren. Die Review-Gruppe handelt autonom bzw. wird auf Bitten eines ihrer Mitglieder aktiv. Dazu befindet das DSN vor seiner letzten Sitzung.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
