

## Dialogforum Schiene Nord

### Zusammenfassung des sechsten Treffens des Dialogforums am 11.09.2015 in Celle

Zu Beginn des sechsten Treffens skizzierte der Moderator den möglichen Verlauf der Zusammenarbeit bis zum achten Treffen. Es sei ihm wichtig, dass die Teilnehmenden ihre Kriterien, anhand derer sie die Trassenvorschläge beurteilen, gemeinsam definieren und diese bis zum 7. Treffen (einschließlich) angewendet haben. Ob die Teilnehmenden gemeinschaftlich eine reduzierte Liste von Trassen oder gar eine einzelne Trassenalternative als Empfehlung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) weiterreichen wollen und können, sei nach wie vor offen. Da einige Teilnehmende im Verlauf der vergangenen Treffen verlautbart haben, eine solche Empfehlung nicht abgeben zu wollen bzw. nicht abgeben zu können, sei ein Konsens in dieser Sache derzeit nicht möglich. Die Kritik eines Teilnehmenden, Geschäftsstelle und Moderation wollten von Beginn des Verfahrens an keine Empfehlung einer Trasse unterstützen, wiesen beide deutlich zurück. In diesem Dialog ginge es darum, Schritt für Schritt immer ambitionierte Arbeitsziele zu erreichen. Bereits zu Beginn haben Geschäftsstelle und Moderation deutlich gemacht, dass eine Empfehlung „nach Möglichkeit“ mit auf dem Programm stünde. Die Möglichkeit einer gemeinschaftlichen Empfehlung bestehe dann, wenn die Liste der Vor- und Nachteile der Trassenalternativen als Entscheidungsgrundlage vorläge und die Teilnehmenden eine Empfehlung abgeben wollen und können.

Bereits sehr weit fortgeschritten, so der Moderator, sei die Formulierung von über die gesetzlichen Standards hinausgehenden Forderungen der regionalen Akteure an den Gesetzgeber und Finanzier des Infrastrukturvorhabens, vertreten durch das BMVI und die DB AG, zu inhaltlichen Fragen und zum Planungs- und Kommunikationsprozess. Teilnehmende ergänzten, dass sie auch Forderungen an die Länder adressieren werden.

In diesem sechsten Treffen wurde der Input von Arbeitsgruppen eingebracht. Die AGs sind aus Vertreter(innen) verschiedener Teilnehmergruppen zusammengesetzt. Der Moderator betonte, dass die Gruppen mindestens einen Einblick in ihren jeweiligen Arbeitsstand geben, nach Möglichkeit jedoch einen Entwurf eines gemeinschaftlichen Ergebnisses vorlegen sollten, zu dem er innerhalb des Dia-

logforums ein Meinungsbild herstellen könne. So wolle er bis zum Ende des siebten Treffens im Oktober den Entwurf des Ergebnisses der Zusammenarbeit im Dialogforum gemeinsam mit den Teilnehmenden erarbeitet haben. Als Anregung aus dem Teilnehmerkreis kam der Vorschlag, eine paritätisch besetzte Arbeitsgruppe zu bilden, die den Entwurf des Ergebnisses zu formulieren hilft. Die Teilnehmenden stimmten diesem Vorschlag zu und die Geschäftsstelle wird deren Treffen koordinieren. Das erste Treffen wird noch vor dem siebten Dialogforum stattfinden. Zum Schluss des Treffens wurde zu der Benennung von Personen (an die Adresse der Geschäftsstelle) aufgerufen. Ausdrücklich wurde darauf hingewiesen, dass diese Gruppe sehr klein werden solle und im Dienste aller Teilnehmenden wirken müsse.

Die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“, die aus Vertreter(innen) von Kommunen bestand, stellte den Entwurf ihrer 15 Bedingungen vor, welche die Betroffenen in der Region gemeinschaftlich formulieren sollten. Diese Bedingungen seien unterschiedlich wichtig und eine Grundlage für Verhandlungen, so die Vortragenden. Die Akteure aus der Region wollen in einem regionalen Gremium an dem weiteren Planungs- und Bauprozess beteiligt sein und boten dem BMVI und der DB AG ihre Zusammenarbeit unter den oben erwähnten Bedingungen an. Die Kommunen, die von dem Infrastrukturvorhaben oder seinen Auswirkungen im Netz betroffen seien, sollen aus der Region unterstützt und bei Verhandlungen mit dem Infrastrukturbetreiber nicht allein gelassen werden. Die Arbeitsgruppe erhielt für ihre Vorschläge ein sehr gutes Feedback. Teilnehmende aus dem Kreise der Bürgerinitiativen wünschten bei der weiteren Bearbeitung mitzuwirken. Der Moderator erwähnte, dass ihm bewusst sei, dass die Teilnehmenden noch während der Laufzeit des Dialogforums eine Stellungnahme zu ihren Forderungen oder, wie diese Gruppe es fasste, zu ihren Bedingungen, hören wollen. Geschäftsstelle und Moderation arbeiteten daran, dies möglich zu machen. Es möge jedoch allen klar sein, dass der Adressat, konkret der Bundestag, sich erst nach diesem Dialogforum mit den Vorstellungen, die diese Region artikuliert, beschäftigen wird.

Die Arbeitsgruppe „Lärm“ trug ihre Forderungen zum Lärmschutz vor und bekam ebenfalls ein sehr gutes Feedback. Der Baustein „Lärmschutz“ wird ein Teil der Bedingungen der Region sein.

Die Arbeitsgruppe „Lärm“ zeigte jedoch auch auf, dass sie sich bislang nicht auf gemeinsame Kriterien für die Beurteilung von Trassenalternativen hat verständigen können. Somit bot sie den Teil-

nehmenden konkurrierende Vorschläge an. Der weitestgehende Vorschlag beinhaltete die Notwendigkeit, eine Studie in Auftrag zu geben, die etwa 50.000 € kosten würde. Hierfür steht kein Budget zur Verfügung. Dies führte zu Unmutsäußerungen aus dem Teilnehmerkreis. Diese Mittel aus dem bereits bestehenden Budget für den externen Berater zu entnehmen – so ein Vorschlag, der aus dem Teilnehmerkreis kam – hätte dazu geführt, dass dessen Mitwirkung bis zum Ende des Dialogforums im November nicht finanziert gewesen wäre. Insofern wurde dieser Vorschlag nicht aufgegriffen. Herr Wyderka, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen (MW), regte an, für die drei gegenüber der Machbarkeitsstudie neuen Trassenalternativen eine Betrachtung durchzuführen wie für die 7 in der Machbarkeitsstudie betrachteten Trassenalternativen. Das Ergebnis sei die Anzahl der vom Lärm betroffenen und von gesetzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen geschützten Haushalte. Des Weiteren erinnerte er an seinen Vorschlag zur Bewertung aus dem fünften Treffen. Die Beteiligten im Dialogforum forderten die Arbeitsgruppe auf, sinnvolle Kriterien zu bestimmen und anzuwenden. Das Ergebnis der Arbeitsgruppenarbeit wird im siebten Treffen des Dialogforums gebraucht.

Aus der Arbeitsgruppe Lärm ging zusätzlich noch der Vorschlag hervor, eine Studie anzufertigen, die aufzeigt, welche Wirkungen der gesetzlich erforderliche Lärmschutz und welche weitergehenden Wirkungen der sogenannte Vollschutz (analog zu den oben erwähnten Bedingungen) bei einem Bestandsstreckenausbau haben werde. Ob eine solche Studie noch während der Laufzeit des Dialogforums sinnvoll und machbar sei, wurde kontrovers und ohne Ergebnis diskutiert.

Im Bereich „Natur & Umwelt“ haben Fachleute das Ergebnis ihrer Arbeit präsentiert. Die Arbeitsgruppe hat sich in den vergangenen 6 Wochen nicht getroffen. Zu den Gründen des Nicht-Zusammenkommens bestehen unterschiedliche Positionen. Eine Vertreterin des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) präsentierte eine Verschneidung der Trassenverläufe mit amtlich geschützten Gebieten in Niedersachsen. Sie betonte, dass dies keine fachliche Stellungnahme ihrer Behörde zu den Trassenalternativen sei. Dr. Feldt betonte, dass das Zerschneiden eines nach europäischem Recht geschützten Gebietes (Fauna-Flora-Habitate und Vogelschutzgebiete) nur unter extrem strengen Bedingungen möglich sei. Solange eine alternative Trasse möglich sei, ist diese Durchschneidung also ein K.o.-Kriterium. Die Studie des NLWKN zeige auf, ob eine Berührung mit europäischen Schutzgebieten vorläge. Zu klären sei noch,

welche davon eine Zerschneidung bedeuteten. Der Vertreter der DB Umwelt, Dr. Below, wies darauf hin, dass bei Neubautrassen in diesem Planungsstadium noch die Möglichkeit besteht, eine andere Route zu wählen. Ob eine Trassenalternative an diesem K.o.-Kriterium scheitern wird, ist also noch nicht abschließend geklärt.

Die selbst erstellte Studie des Forums pro Lebensqualität wurde gewürdigt, in diesem sechsten Treffen jedoch nicht vorgestellt und auch nicht kommentiert. Die Beteiligten sind zunächst aufgefordert, die zum Download angebotenen Dokumente zu studieren.

Dr. Feldt kommentierte die ebenfalls vorgelegten Darstellungen, die eine Berührung der Trassen mit Wasserschutzgebieten zeigten. Er wies darauf hin, dass die Länge der Berührung kein Auswahlkriterium sein kann. Auch bei einer Berührung von nur einem Kilometer bestünde bei einer Worst-Case-Betrachtung die Möglichkeit einer Havarie. Insofern komme es auf die Vorsorge zur Verhinderung einer Havarie und die Möglichkeiten zur Beseitigung der Havarie-Folgen an.

Eine Betrachtung des Bodenverbrauches wurde nicht vorgelegt. Das Dialogforum forderte die Fachleute auf, dieses Kriterium des Dialogforums noch anzuwenden. Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe „Natur & Umwelt“ äußerten den Wunsch, die Ergebnisse der Arbeit der Fachleute noch vor dem nächsten Treffen des Dialogforums innerhalb der AG zu diskutieren.

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ trug nach nochmaliger Beratung des Kriteriums „Kapazitätsplus“ bzw. seiner gewandelten Bedeutung hin zu „Kapazitätsreserve“ die Empfehlung vor, kein solches Kriterium zu verwenden.

Die Vertreter der Länder Niedersachsen, Hamburg und Bremen haben, wie im fünften Treffen angekündigt, gemeinsam die im Mai vorgelegte Ersteinschätzung von BVU kommentiert und stellten ihre gemeinsamen Schlussfolgerungen vor. Die Länder gehen gemeinsam von höheren Zugzahlen für die Güterverkehre aus, die von den westlichen gelegenen Häfen über den Knoten Bremen in das Netz gehen. Des Weiteren fordern sie eine Betrachtung der Zeitspanne von 06:00 bis 09:00 Uhr, um klären zu können, ob auch während der Spitzenstunden und nicht nur im Tagesdurchschnitt genügend Kapazitäten im Schienennetz vorhanden sind, um den Personenverkehr und den Güterverkehr abzuwi-

ckeln. Der Güterverkehr habe, so die Begründung dafür, seit Längerem einen Umfang angenommen, dass er nicht allein im „Nachtsprung“ abgewickelt werden kann.

Die drei Länder akzeptieren, dass die Lösung der Engpässe in den Knoten, wie bislang üblich, in getrennten Studien betrachtet werden. Sie vertrauen darauf, dass diese Engpässe auch innerhalb der Knoten oder durch Umfahrungen gelöst werden können. Da die EVB-Strecke Bremerhaven-Bremervörde-Nienburg(Weser) bereits ausgerüstet wird, soll sie in der Umlegung der Verkehrsströme auch mit ihrer Kapazität von 40 Güterzügen/Tag eingehen. Dies führe zu einer Teil-Entlastung des HBF Bremen, jedoch bei allen Trassenalternativen zu der zwingenden Notwendigkeit, die Strecke Nienburg(Weser)-Verden auszubauen. Weitere Maßnahmen zur Entlastung des Knotens Bremen bleiben erforderlich. Maßnahmen zur Entlastung des Knotens Hamburg sind im Bau, weitere Maßnahmen folgen und weitere werden folgen müssen. Der Knoten Hannover werde durch geeignete Maßnahmen entlastet werden müssen. Die drei (gleich folgenden Trassenalternativen) tragen unterschiedlich zu einer Teilentlastung bei.

Nach Anwendung der Verkehrswert-Kriterien des Dialogforums kommen die drei Länder zu dem Schluss, dass drei Trassenalternativen aus verkehrlicher Sicht in Frage kommen: Y-Trasse, Ashausen-Varianten (Sudenburg oder Unterlüß) und die Alpha-Lösung. Später am Tage wurde von einer Nachrichtenagentur die Meldung verbreitet, dass die drei Länder die Neubaulösungen Y-Trasse und Ashausen-Varianten favorisieren. Diesem widersprach Herr Wyderka (MW) noch während der Forumssitzung. Auch im Vortrag wurde schon deutlich gemacht, dass diese Betrachtung sich allein auf die verkehrlichen Aspekte beschränkte und keine Aussage zu den anderen Kriterien aus den Bereichen Mensch und Region, Lärm und Natur & Umwelt beinhalte.

Herr Knögel, Hansestadt Hamburg, merkte an, dass seine Behörde die Kriterien „Beschleunigung im Personenfernverkehr“ und „Beschleunigung im Güterverkehr“ und damit „Verlagerung vom LKW-Verkehr“ von der Alpha-Lösung nicht erfüllt sehe und diese Lösung deswegen nicht unterstützen kann. Sie fordere, dass eine Neubautrasse entlang der A7 als Variante der Alpha-Alternative untersucht werde. Dieser Forderung konnten sich die Teilnehmenden des Dialogforums nicht anschließen.

Die AG Alpha trug ihre Erkenntnisse vor. Ein wichtiger Baustein darin war, dass durch die Alpha-Lösung [wie bei anderen Lösungen auch] nicht nur Engpässe beseitigt, sondern auch „Sogwirkungen“ auf Verkehre ausgeübt würde, die auf anderen Trassen auch zu ihrem Ziel finden würden. Durch die neuen kürzeren Trassen entstünde ein neuer „Bestweg“, die andere Trasse würde zum „Zweitbestweg“. Die Wahl der Trasse / die Umrountung von Verkehren könne durch tarifliche Maßnahmen der DB AG und bei der Trassenvergabe durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) beeinflusst werden. Somit könnten bereits vorhandene Kapazitäten genutzt und der Ausbau neuer Kapazitäten könne geringer ausfallen. Insbesondere bei der Beziehung Hamburg-Stendal, die entweder über die Route HH-Büchen-Wittenberge-Stendal oder in 2030 über die Route Hamburg-Uelzen-Stendal geführt werden können, sähe die Arbeitsgruppe ein Potenzial von schätzungsweise 100 Güterzügen, das auf der etwas längeren nördlichen Route fahren könne. Auch würden derzeit in Bau befindliche Maßnahmen im Knoten Hamburg diese Beziehung einfacher zu befahren machen. Ein Ausbau der Strecke Nienburg-Minden habe vergleichbare Effekte für Verkehre von und in das Ruhrgebiet. Hier plädierte die AG für die Nutzung der vorhandenen Strecke Bremen-Osnabrück und für einen zurückhaltenden Ausbau der Strecke Nienburg-Minden. Ein Potenzial von geschätzt 60 Güterzügen würde dann nicht über die kapazitätskritische Strecke Bremen-Hannover fahren müssen. Diese Maßnahmen unterstellt, würde die Alpha-Lösung in ihrer optimierten Version enthalten: den dreigleisigen Ausbau Lüneburg-Uelzen, den Ausbau der Amerikalinie mit Überholgleisen, den Ausbau der Strecke Nienburg-Verden und den Ausbau der Strecke Nienburg-Wunstorf. Es müsse im Einzelnen noch geprüft werden, wie umfangreich die Ausbaumaßnahmen sein müssten, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu optimieren. Herr Bischooping (DB AG) betonte auf Rückfrage ausdrücklich, dass er nach bisheriger Erkenntnis eine Alpha-Lösung in ihrer optimierten Version als machbar einstufe. Er betonte aber auch, dass eine Prüfung dieser Lösung durch das BMVI bzw. dessen Gutachter noch erforderlich sei.

Die Teilnehmenden haben in ihrem vierten Treffen die Optimierung der Alpha-Lösung und eine neue Erstbewertung durch BVU eingefordert. Das BMVI sagte zu, diese Erstbewertung der optimierten Version im Einvernehmen mit der AG Alpha vorzunehmen. Die Teilnehmenden zeigten sich damit einverstanden und forderten ein, dass dabei die höheren Zugzahlen, wie von den Ländern eingebracht und das Ergebnis der sog. Umrountung berücksichtigt werde. Der Moderator forderte die Beteiligten auf, das Ergebnis der Erstbewertung im siebten Treffen vorzulegen.

Zum Ende des Treffens resümierte der Moderator, dass die Teilnehmer(innen) der AGen bis zu diesem sechsten Treffen viel Arbeit geleistet haben. Auch in diesem Treffen wurde von allen Teilnehmenden, von AGen teils in den Pausen intensiv gearbeitet. In jedem Themenbereich wurden zum weiteren Vorgehen Verabredungen hergestellt. Der Moderator erinnerte daran, wie wichtig es sei, dass bis zum siebten Treffen alle AGen Entwürfe möglicher Übereinkünfte fertigten. Die Liste der Vor- und Nachteile der Trassen soll als Entscheidungsgrundlage im siebten Treffen fertig werden.

Der Moderator dankte allen Teilnehmenden sehr herzlich und beendete das Treffen.