

## Dialogforum Schiene Nord

### Zusammenfassung des dritten Treffens des Dialogforums am 19.06.2015 in Celle in der Fassung vom 24.06.2015

Zu Beginn des vierten Treffens des Dialogforums Schiene Nord erinnerte der Moderator an die Arbeitsziele des Dialogforums und an die Entscheidungsregeln, die bereits vor dem ersten Treffen am 13. Februar thematisiert wurden. Die Arbeitsziele sind gestaffelt nach ihrem Schwierigkeitsgrad. Die Geschäftsführung und der Moderator arbeiten derzeit auf die Schaffung einer Entscheidungsgrundlage hin. Um diese zu erstellen ist es erforderlich, folgende Ziele – orientiert an der Ausschreibung – zu erreichen:

- Transparenz herstellen und
- kritische Würdigung
  - der Begründung des Bedarfes (von Teilnehmenden hinzugefügt),
  - der Vorgehensweise zur Trassen-Planung,
  - der Wahl der untersuchten Varianten,
  - der angewandten Bewertungskriterien und
  - der Bewertungsergebnisse
- ggf. ergänzen von Trassenalternativen / -Varianten
- ggf. ergänzende Untersuchungskriterien formulieren

Geschäftsstelle & Moderator ergänzten in ihrem Konzept folgende Arbeitsziele:

- Ergänzen von weiteren Lösungsansätzen für die Lösung der Kapazitätsengpässe im Güter- und im Personenverkehr
- Benennung von Vor- und Nachteilen der Lösungsideen

Als Entscheidungsgrundlage entsteht eine Matrix von Kriterien und Trassenalternativen. Die Vor- und Nachteile der Trassenalternativen sind darin benannt und in die Einzelfelder eingetragen.

Offen ist, ob das Dialogforum folgende weiteren Ziele anstreben will, die in der Ausschreibung als Eventualziele notiert sind:

- Ggf. die Kriterien gewichten
- Nach Möglichkeit eine Reduktion der weiter zu betrachtenden Varianten vornehmen

- Nach Möglichkeit eine Reduktion bis hin zu einem nachvollziehbaren Vorschlag für die Weiterverfolgung von ein bis zwei Trassenvarianten.

Eine Entscheidung darüber, ob diese Eventualziele angestrebt werden sollen, haben die Teilnehmenden des Dialogforums bislang nicht getroffen. Gleichwohl gibt es Anzeichen, dass mehrere Teilnehmende dies begrüßen würden.

Der Moderator beschrieb seinen Eindruck, dass eine der zwei Entscheidungsregeln des Dialogforums derzeit von einer nicht kleinen Zahl von Teilnehmenden hinterfragt werden. Die Entscheidungsregel

- „Verabredungen zu den Zielen, Inhalten und dem Ablauf der jeweils zu moderierenden Runde treffen wir nach Möglichkeit mit großer Zustimmung.“

wird nur von Einzelnen kritisiert. Jedoch für die Entscheidungsregel für Entscheidungen in der Sache

- „Die Entscheidungen zu den Kernaussagen des Dialogforums werden im Konsens aller Teilnehmenden gefällt. Sollte der Konsens nicht herstellbar sein, werden abweichende Meinungen dokumentiert.“

lag eine Anregung von Teilnehmenden vor, die eine deutliche Änderung bedeutet hätte:

- Eine Zweidrittelmehrheit entscheidet.

Gegen diese vorgeschlagene veränderte Entscheidungsregel wurden aus dem Kreise der Teilnehmenden eine Reihe von Argumenten vorgetragen. Auch Moderator und Geschäftsstelle sprachen sich für die Konsensorientierung und gegen das Mehrheitsprinzip bei Entscheidungen in der Sache aus. Die Argumente bewegten die Teilnehmenden dazu, die bisherige und während des Treffens nochmals erläuterte Regelung beizubehalten. Teilnehmende haben weiterhin die Möglichkeit, sich einem Konsens nicht anzuschließen und ihre abweichenden Voten in einer Stellungnahme zu dokumentieren. Der Moderator machte klar, dass er Meinungsbilder abfragen wird und durch einen anschließenden Dialog den Grad der Zustimmung zu Kernaussagen zu steigern versucht.

Sofort anschließend an die Bekräftigung der Entscheidungsregeln wurden von den Teilnehmenden des Dialogforums eigene Kriterien zur Beurteilung des Verkehrswertes definiert, die eine Bewertung der Projekte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) ergänzen sollen. Eine Gruppe von Teilnehmenden hatte mit Unterstützung von Dr. Rössler eine Diskussionsgrundlage geliefert.

In dem folgenden, fünften Treffen sollen Kriterien zu den Themen „Natur & Umwelt“ und „Soziales“ (Lärm, Siedlung und regionale Wirtschaft umfassend) festgelegt werden. Hierfür wird ebenfalls, diesem Beispiel folgend, von Gruppen aus Forumsmitgliedern eine Diskussionsgrundlage geschaffen.

Zur Beurteilung des Verkehrswertes einigten sich die Teilnehmenden auf folgende Kriterien:

## Kriterien - Verkehrswert

- Realisationszeit
- Schrittweise Inbetriebnahme
- Nutzen Schienenpersonennahverkehr
- Nutzen Schienengüterverkehr
- Nutzen Schienenpersonenfernverkehr in der Region
- Be- und Entlastung der Knoten (HH, HB, H)
- Kapazitätsplus (?)

Kommentare zu: Finanzbedarf, Trassenpreise

Das Kriterium „Kapazitätsplus“ wurde noch nicht einhellig akzeptiert. Die Gruppe, die den Vorschlag machte, wird diesen überarbeiten und im nächsten Treffen vortragen. Auch wird sie eine kurze Beschreibung der obigen Kriterien vorlegen.

Das Dialogforum widmete sich der Aufarbeitung des dritten Treffens. Die Vertreter der Länder Bremen und Hamburg und der Vertreter der Niedersächsischen Hafenwirtschaft machten deutlich, dass alle Häfen von einem dynamischen Wachstum der Umschläge und einem Modal Shift (Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Spediteure) in Richtung des Eisenbahntransportes ausgehen. Die zu erwartenden Transportvolumina sind nicht auf der Straße zu bewältigen und sollen nach Möglichkeit umweltfreundlicher bewegt werden. Der Verkehrsträger Schiene müsse deswegen wettbewerbsfähiger gemacht werden. Die in zwei Investitionspaketen zusammengefassten aktuellen Maßnahmen des Bundes für den Seehafenhinterlandverkehr sind ihrer Einschätzung nach wichtig, dienen aber nur für die Beseitigung kleinerer, bereits bestehender Engpässe. Eine deutliche Kapazitätserweiterung im Schienennetz müsse hergestellt werden. Die 2009 eingetretene Krise habe nur eine vorübergehende Entschärfung des Problems bedeutet. Die Engpassbeseitigung sei dringlich.

Der Vertreter der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) machte deutlich, dass bereits heute in den Spitzenstunden Engpässe auftreten, die zu Betriebsstörungen führten, die erst nach Stunden wieder aufgefangen werden können. Dadurch entstünde eine erhebliche Beeinträchtigung der Bedienqualität im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er sorgte sich zudem, dass ein Anwachsen des Güterverkehrs eine weitere Verschlechterung der Verhältnisse für den SPNV bedeu-

ten und den notwendigen Ausbau des SPNV behindern würde. Er plädierte aus dieser Perspektive eindeutig für einen Ausbau der Kapazitäten im Schienennetz.

Viele Teilnehmende machten durch ihre Diskussionsbeiträge deutlich, dass sie helfen wollen, die Kapazitätsengpässe im Schienennetz zu beseitigen. Sie stellten dar, dass sie nicht den Bedarf nach Schienenstrecken als solches hinterfragen, sondern wissen wollen, wann, wo und in welchem Umfang Kapazitätsengpässe auftreten. Sie wollen zudem wissen, wie und wie schnell die DB Netz AG reagieren kann, falls die Entwicklung der Nachfrage nach Kapazitäten im Schienennetz mehr oder weniger oder an anderen Stellen im Netz steigt, als heute vorausgesagt. Die Aussagen der BVU-Studie, die zum Auftrag hatte, das wahrscheinliche Abschneiden der Trassenalternativen in einer Nutzen-Kosten-Analyse vorherzusagen, hilft bei der Beantwortung dieser Fragen nicht weit genug. Viele Teilnehmende wollen auch wissen, ob genügend Bundesmittel zu Verfügung stehen und wie hoch die Priorität für Maßnahmen der Engpassbeseitigung bei der Budgetplanung ist.

Viele Teilnehmende des Dialogforums unterstützten die Forderung nach Durchführung einer Fahrplanstudie. Diese solle Auskunft darüber geben, wo und wann Engpässe auf den Strecken und in den Knoten auftreten werden. Laut Dr. Rössler könne eine solche Studie binnen eines Monats nach Beauftragung erste Ergebnisse liefern. Die Kosten einer solchen Studie bezifferte er auf 45.000 bis 50.000 €. Die Verantwortlichen seitens des BMVI, der DB Netz AG und seitens des Landes Niedersachsen machten deutlich, dass kein Budget für weitere Studien vorhanden sei. Die Teilnehmenden des Dialogforums ließen sich auf das Angebot der DB Netz AG ein, gemeinsam mit Dr. Rössler die dort vorhandenen Informationen, Studien und Planungstools zu nutzen, um Informationen über die Leistungsfähigkeit des Netzes und über aktuelle und vorhersehbare Engpässe zu generieren. Dr. Rössler wird seine Erkenntnisse über die Hafenentwicklung einbringen und die bei der DB Netz AG vorhandenen und noch zu erstellenden Informationen kritisch würdigen. Dr. Rössler und die DB Netz AG werden die Ergebnisse ihres Dialoges während des fünften Treffens vortragen. Sollte sich bereits im Laufe der Bearbeitung herausstellen, dass diese Informationen nach Ansicht des externen Sachverständigen nicht ausreichen, um die Tauglichkeit der Trassenalternativen genügend genau zu beschreiben, so hält eine überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden die Forderung nach der Durchführung einer Fahrplanstudie aufrecht.

Offen blieb die Frage, welche Trassenalternativen und welche Varianten in die Betrachtung einbezogen werden sollten. Das betrifft insbesondere zwei in der BVU-Studie und zwei durch die abschließende Empfehlung von Herrn Kotzagiorgis (BVU) ins Spiel gebrachten zusätzlichen Alternativen. Die von Dr. Rössler vorgetragene Anregung, die Untersuchung der Effekte der Trassenalternativen nur für eine kleinere Anzahl von Trassenalternativen durchzuführen, wurde nur von wenigen Anwesenden unterstützt.

Der Moderator fragte danach, ob Alternativen weiter optimiert werden sollten. Für die Optimierung der Alpha-Alternative und deren Neubewertung nach der Methode der Erstbewertung noch vor dem Ende des Dialogforums im November sprachen sich die allermeisten Anwesenden aus. Drei Personen haben ihren Widerspruch angemeldet und wurden vom Moderator aufgefordert, eine Stellungnahme zu schreiben. Betreffs der Neubewertung hat der Vertreter des BMVI zugesichert, die Haltung seines Hauses zu klären und darüber zu berichten. Für die nächsten drei Monate musste er dies jedoch aus Kapazitätsgründen ausschließen. Der Gutachter ist derzeit damit beschäftigt, sämtliche anderen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes im Schienennetz zu begutachten.

Auch die Beantwortung der offenen Fragen zum BVU-Gutachten könne aufgrund der zeitlichen Belastung des Gutachters nicht zeitnah erfolgen. Viele Teilnehmende reagierten auf diese Aussage zur Beantwortung der offenen Fragen sehr verärgert und stellten dar, wie dringlich die Antworten seien. Binnen einer Woche werde, so der Vertreter des BMVI, eine Antwort auf die Frage folgen, wann die Antworten vorliegen werden. Zeithorizonte für die Beantwortung durch andere Stellen werden in diesem Zusammenhang ebenfalls genannt.

Im letzten Teil des vierten Treffens wurde die Diskussion des Themas „Natur & Umwelt“ eröffnet. Drei Referenten hielten jeweils einen Impulsvortrag und widmeten sich der Frage, welche Kriterien im Rahmen der Arbeit des Dialogforums im Vorfeld einer Projektbewertung im Rahmen des BVWP 2015 und des Raumordnungsverfahrens genutzt werden könnten. An diese Referate anschließend wurde eine kleine Gruppe gebildet, die im fünften Treffen einen gemeinsam erarbeiteten Vorschlag für zu nutzende Kriterien unterbreiten will. Der Moderator forderte alle drei Gruppen auf, zu klären, welcher Tiefgang im Zuge einer „Erst-Bewertung“ sinnvoll und im Dialogforum machbar sei.

In der Bilanz wurde einerseits die Freude darüber artikuliert, dass die Beteiligten nun entspannter miteinander diskutierten und die Diskussion vorankomme und erste Ergebnisse zeige, jedoch wurde andererseits von Einzelnen auch kritisiert, dass das Dialogforum nicht genügend Unterstützung erfahre, um in der Sache voranzukommen.