



Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des sechsten Treffen des Dialogforums am 11.09.2015 in Celle

Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des sechsten Treffen des Dialogforums am 11.09.2015 in Celle

Die Veranstaltung fand im Tagungszentrum Congress Union Celle statt, begann um 09:20 Uhr und endete um 17:30 Uhr.

Vorbemerkungen

Hier lege ich als neutraler Moderator eine Dokumentation vor, die enthält, was mir durch die Video-Dokumentation zur Verfügung stand. Die darin präsentierten Aussagen habe ich gestrafft und gleichzeitig versucht, so nah am gesprochenen Wort zu bleiben wie möglich. Die Videodokumentation können Sie hier einsehen: <http://www.dialogforum-schiene-nord.de/mediathek>

Da ein Teil der Videodokumentation aufgrund eines technischen Fehlers nicht verfügbar war, habe ich hier auf Vortragscharts und meine Erinnerung zurückgegriffen. Das betrifft konkret den Beginn des Dialogforums bis mitten in den Beitrag der Arbeitsgruppe Mensch und Region und das Ende des Dialogforums einschließlich des Beitrages der Arbeitsgruppe Lärm, der Verabredungen zur Weiterarbeit und der Abschlussbilanz.

Fragen, Hinweise, Anregungen und Argumente habe ich teils thematisch geordnet, sofern ich es als hilfreich ansah. Die Äußerungen der Behördenvertreter habe ich immer als solche gekennzeichnet. Diese Äußerungen sind aus dem Video entnommen, von mir wiedergegeben und nicht ausdrücklich offiziell bestätigt. Bei Äußerungen aus dem Teilnehmerkreis habe ich nur dann den Namen notiert, wenn ich den Eindruck hatte, dass die Aussage zugeordnet werden muss. Sollte sich eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer nicht korrekt wiedergeben fühlen, lade ich ein, dies in Form einer Stellungnahme zum Protokoll zur Kenntnis zu geben.

Ausdrücke in eckigen Klammern sind Einfügungen, die ich nachträglich vorgenommen habe, um mehr Klarheit und Verständnis herzustellen.

Jens Stachowitz, Moderator des Dialogforums Schiene Nord

Dortmund am 01. Oktober 2015

Gliederung

	Seite
Zusammenfassung	3
Einführung und Organisatorisches	10
Mensch und Region	13
Natur und Umwelt	21
Verkehr	30
Lärm und Lärmschutz	55
Weiteres Vorgehen	56
Abschlussbilanz	56

Anhang

Die Vortrags-Charts sind als getrennte Downloads auf den Seiten des Dialogforum Schiene Nord zu finden:

<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter>

Ihr Ansprechpartner:

Daniel Hitschfeld | Dialogforum Schiene Nord | c/o vom Hoff Kommunikation GmbH

Prinz-Georg-Straße 104 | 40479 Düsseldorf | Tel.: +49 211 515805 23 | Fax: +49 211 515805 55

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 siebten 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 ambitioniertere 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 gemeinsam 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 Financier 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 Dialogforums ein Meinungsbild herstellen könne. So wolle er bis zum Ende des siebten Treffens im Oktober den Entwurf des Ergebnisses der Zusammenarbeit im Dialogforum ge-

meinsam 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. 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 und des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) 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 verständigen können. Somit bot sie den Teilnehmenden 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 sieben in der Machbarkeitsstudie betrachteten Trassenalternativen. Das Ergebnis sei die Möglichkeit des Vergleichs der Anzahl der vom Lärm betroffenen und von gesetzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen geschützten Haushalte an allen zehn in der Diskussion befindlichen Alternativen. 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 und anschließend in die Arbeitsgruppe zurückverwiesen.

Im Bereich „Natur & Umwelt“ haben Fachleute das Ergebnis ihrer Arbeit präsentiert. Die Arbeitsgruppe hat sich in den vergangenen sechs 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, sei 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 des DB-Umweltzentrums, 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 könne. 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 stellen ihre gemeinsamen Schlussfolgerungen vor. Die Länder gehen gemeinsam von höheren Zugzahlen für die Güterverkehre aus, die von den westlich 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 abzuwickeln. Der Güterverkehr habe, so die Begründung dafür, seit Längerem einen Umfang angenommen, dass er nicht allein im „Nachtsprung“ abgewickelt werden könne.

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 aufgerüstet wird, soll sie in der Umlegung der Verkehrsströme auch mit ihrer Kapazität von 40 Güterzügen/Tag eingehen. Dies führe zu einer Teilentlastung des Knotens Bremen, jedoch bei allen Trassenalternativen auch 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. Die Meldung der Nachrichtenagentur wurde später korrigiert, jedoch nicht von allen Medien berücksichtigt.

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 Umroufung 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, die auf der etwas längeren nördlichen Route fahren könnten. 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 Län-

dem 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 und AGen - teils auch 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.

Einführung und Organisatorisches

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 siebten Treffen (einschließlich) angewendet haben. Dies führte zu folgenden Kernaussagen des Dialogforums:

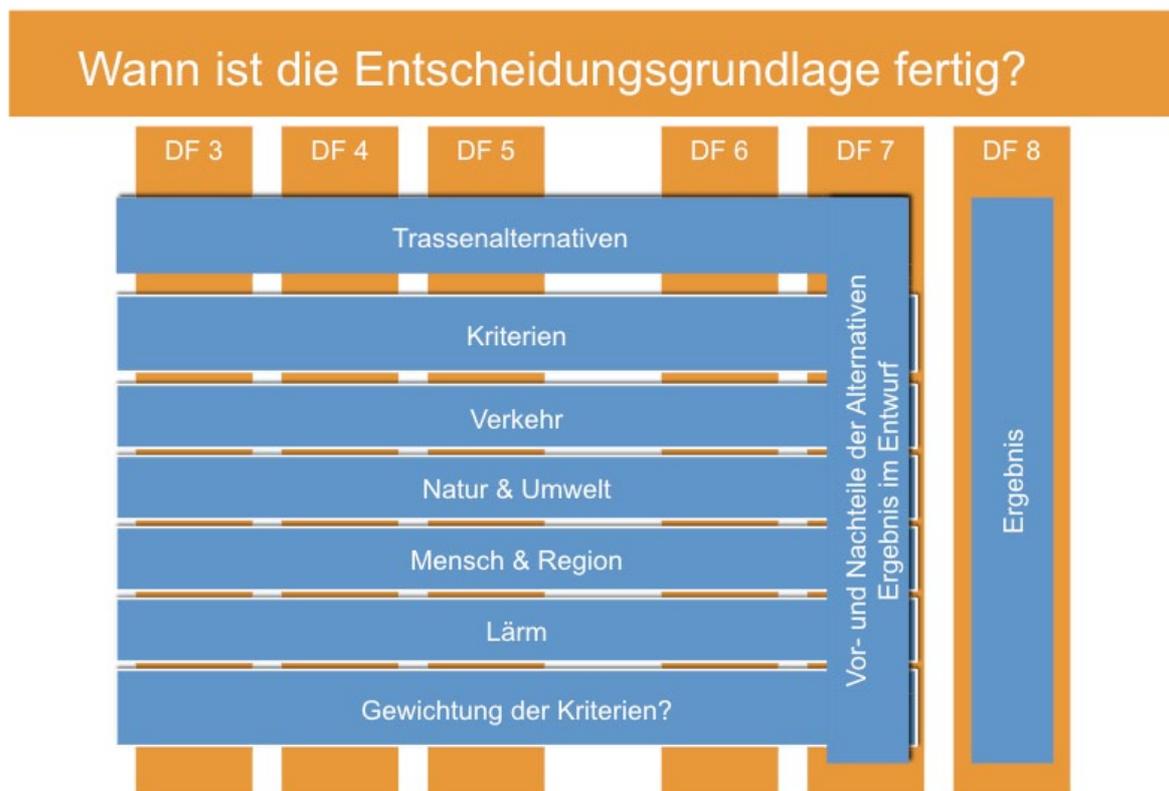
Kernaussagen des Dialogforums

- Kriterien des Dialogforums
- Anwendung der Kriterien (Liste von Vor- und Nachteilen)
 - Offen: Empfehlung einer Auswahl von Lösungen / einer Lösung
- Weitergehende Forderungen der regionalen Akteure an den Gesetzgeber (, das BMVI und die DB AG, ...)
 - zu inhaltlichen Fragen
 - zum Planungs- und Kommunikationsprozess

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 ambitioniertere 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 Entscheidungs-

grundlage vorläge und die Teilnehmenden gemeinsam 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 werde 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 Dialogforums ein Meinungsbild herstellen könne. So wolle er bis zum Ende des sieb-

ten Treffens im Oktober den Entwurf des Ergebnisses der Zusammenarbeit im Dialogforum gemeinsam mit den Teilnehmenden erarbeitet haben.

Nach der Festlegung der Reihenfolge der Themen wurde kurz berichtet:

Rückmeldungen zur Dokumentation

Zu den Dokumentationen der vergangenen zwei Dialogforen sind keine Stellungnahmen eingegangen.

Bericht über die Bürgerbeteiligung

Herr Hitschfeld (Geschäftsstelle des Dialogforums) berichtete, dass bislang etwa 2200 Anliegen eingerichtet wurden. Der Prozess der Zuordnung von Anliegen zu den Antworten in den Dialogforen schreite zügig voran. Mehr und mehr Bürger(innen) könnten feststellen, wann und wie sich das Dialogforum mit ihrem Anliegen beschäftigt hat.

Sachstand des Fragenkataloges

Die Fragen, die von der DB AG beantwortet werden konnten, liegen vor und werden kurz nach dem Dialogforum online gehen. Die Verzögerungen bei der Bereitstellung sind durch die Zusammenführung der Antworten von MW, DB und der Geschäftsstelle durch das Team der Geschäftsstelle entstanden. Die Fragen, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und seinen Gutachtern beantwortet werden, sind weitgehend beantwortet. Nach der Freigabe werden diese ebenfalls online gestellt. Herr Lanz (BMVI) schätzte, dass die Antworten nach etwa einer Woche an die Geschäftsstelle weitergegeben werden. Die Geschäftsstelle wird dann alle Antworten in einem Dokument bereitstellen.

Begleitforschung

Der Moderator bat alle Teilnehmenden den Fragebogen der Forschergruppe auszufüllen und in den bereitgestellten Postkasten einzuwerfen.

Mensch und Region

André Wiese (Bürgermeister Stadt Winsen (Luhe)) und Sabine Schlüter (Bürgermeisterin Gemeinde Bispingen) trugen gemeinsam das Ergebnis der AG Mensch und Region vor.

Die AG Mensch und Region habe, so die Vortragenden, keine Kriterien zur vergleichenden Bewertungen der Trassenalternativen gefertigt. Für sie seien die Kriterien aus den Themenfeldern „Verkehr“, „Umwelt“ und „Lärm“ der 1. Filter zur Bewertung der Alternativen. Danach folge die Anwendung der Bedingungen.

Herr Wiese und Frau Schlüter erläuterten folgende fünfzehn Bedingungen, die sich an den Bund, die Länder und die DB AG richteten:

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

[Die AG hat jede Bedingung mit Ihren Charts sorgfältig erläutert. Diese wurden teils wörtlich genutzt, um den Fließtext zu formulieren. Auf die Video-Dokumentation des mündlichen Vortrages konnte ab dem Thema „Kommunaler Akzeptanzfonds“ zurückgegriffen werden.]

Nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem aufbauen!

Dieses Verkehrssystem soll den Güter- und den Nahverkehr auf der Schiene umfassen. [Wichtig zu wissen: Der Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt den Schienenpersonennahverkehr. Der Bund ist jedoch nicht zuständig für den Schienenpersonennahverkehr.] Die AG Mensch und Region legt Wert darauf, dass der Güter- und der Nahverkehr gleichzeitig verbessert werden. Die Auflösung von Engpässen auf den Bestandsstrecken soll auch zur Verbesserung des Nahverkehrs dienen. Das Verkehrskonzept als Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes solle zudem sicherstellen, dass die Güter aus allen norddeutschen Seehäfen bereits dort [in den Häfen] in die entsprechenden Zielkorridore Ost und West geführt werden.

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.

Nahverkehr deutlich verbessern!

Umfang und Qualität des Schienenpersonennahverkehrs sind in Niedersachsen zu verbessern, insbesondere entlang der betroffenen Korridore, so die AG Mensch und Region. [Diese Forderung richtet sich in erster Linie an die Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg und teilweise bzw. indirekt an den Bund bzw. die bundeseigene DB AG.] 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 auch für einen funktionierenden Schienenpersonennahverkehr von großer Bedeutung sind]. Die bisherigen Annahmen des Bundesverkehrswegeplans hierzu werden nicht akzeptiert. [Dessen Annahme ist, dass die Kapazitätsprobleme in den Knoten bis 2030 gelöst werden können und werden. Konkrete planerische Aussagen dazu werden im BVWP 2015 erst nach dem Ende des Dialogforums erarbeitet.]

Optimalen Schutz garantieren!

Dieser optimale Lärmschutz ist überall zu gewährleisten, sobald eine Verkehrszunahme im Vergleich zu heute stattfindet, auch ohne dass eine Baumaßnahme stattgefunden hat. [Das geltende Baurecht sieht die Pflicht zu Lärmschutzmaßnahmen nur dort vor, wo Baumaßnahmen ergriffen werden. Was aus Sicht der Region „optimaler Lärmschutz“ ist, wird von der AG Lärm definiert und später in diesen Katalog hier eingefügt.] Wichtig aus Sicht der AG Mensch und Region ist, dass optimaler Lärmschutz Vorrang vor allen betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweisen hat. Anrainer von Eisenbahnstrecken sollen analog zum Lärmschutz vor Vibrationen und Elektro-Smog geschützt werden.

Siedlungsbeziehungen sichern!

Die Region fordere die beste Variante im Hinblick auf messbare Kriterien für regionale Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklungspotentiale (ROV-Verträglichkeit, Betroffenheit Tourismus, Höhe der Vorbelastung). Zusätzlich jedoch seien die Siedlungsbeziehungen zu sichern: Querungen und Untertunnelungen zur Sicherung bestehender und beabsichtigter Siedlungsbeziehungen sind im Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen zu gewährleisten bzw. einzuplanen.

Varianten auch volkswirtschaftlich bewerten!

In der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sollen auch die regionalwirtschaftlichen Verbesserungen nachgewiesen werden. Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten der vorhandenen Betriebe vor Ort müssen positiv beeinflusst werden. Die Ansiedlung neuer Betriebe ist zu fördern, so die AG Mensch und Region.

Hochwertige Baustellenorganisation gewährleisten!

Die Belange der Anwohner und die Belange der Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs sollen berücksichtigt werden. Ein Bau- und Verkehrskonzept, das mit den Anwohnern und den Kommunen abgestimmt und mit den Kommunen vertraglich vereinbart ist, sollen eine rücksichtsvolle Baustellenorganisation und einen weitgehend störungsfreien Nahverkehr gewährleisten. Eine adäquate Finanzierung eventueller Mehraufwendungen ist, so die AG Mensch und Region, vor Baubeginn sicherzustellen.

Betriebsoptimierung geht vor!

Vorrang vor einem Schienenausbau oder -neubau hat die Ausschöpfung aller betrieblichen Maßnahmen (Hebung von Effizienzsteigerungspotenzialen). Diese Priorität gilt für alle Verkehrsträger.

Kosten vollständig übernehmen!

Kommunen an den von Baumaßnahmen betroffenen Strecken erhalten eine 100% Übernahmezusage für die kommunalen Kosten nach Eisenbahnkreuzungsgesetz, so die Vorstellung der AG Mensch und Region.

Kommunale Planungshoheit unangetastet lassen!

Die kommunale Selbstverwaltung, insbesondere die kommunale Planungshoheit, muss unangetastet bleiben.

Kommunalen „Akzeptanzfonds“ einrichten!

Der AG Mensch und Region ist es wichtig, vor der Planfeststellung in einem gemeinsamen Verfahren Akzeptanz zu ermöglichen, das Verfahren zu beschleunigen und unsinnige Kosten zu vermeiden.

Ein Beispiel für eine zu lösende Aufgabenstellung, das Frau Schlüter benannte, sind Gebäude aus den 50er Jahren, die bis an die Bestandsstrecken heran gebaut wurden. Darin wohnen ältere Menschen mit geringer Rente, die aus dem Verkaufserlös keinen Platz in einer Seniorenresidenz finanzieren könnten. Ein Träger könnte helfen, „intelligente Siedlungsentwicklung“ zu betreiben [, in diesem Fall eine Umsiedlung zu ermöglichen]. „Zukunftsförderwerk Kommune-Bahn“ könnte dieser gemeinnützige Träger heißen. Kommunen sollten freiwillig beitreten können und mit Beitritt Bündnispartner einer gemeinsamen Siedlungsentwicklung unter Einbeziehung der Trassenführung werden. Den Dialog über eine solche Lösung [gemeinsam mit dem Vorhabenträger] wollen die Kommunen nach dem Dialogforum aufnehmen.

Tourismus und Erholungsmöglichkeiten sichern!

Für die Betroffenen in der Region ist ihre Region nicht das Seehafen-Hinterland, sondern die Lüneburger Heide. Die Lüneburger Heide ist eine der bekanntesten und erfolgreichsten Tourismus-Destinationen in Deutschland mit einer einzigartigen europäischen Kulturlandschaft. Deswegen ist die Berücksichtigung des Tourismus und der Naherholungsmöglichkeiten bei der Trassenplanung für die AG Mensch und Verkehr von besonderer Bedeutung. Die Region habe hierin ein absolut unverhandelbares Interesse. Zugespitzt in einem Bild, sei die Stille am Wilseder Berg ein Wirtschaftsfaktor.

Orts- und Landschaftsbilder wahren!

Orts- und Landschaftsbilder sollen ihr Gesicht wahren können.

Zerschneidungen vermeiden!

Die Forst- und Landwirte sind die tragenden Säulen der regionalen Wirtschaft. Mit deren Flächen muss äußerst respektvoll umgegangen werden. Die Zerschneidung von Flächen muss unbedingt vermieden werden, soweit es möglich ist.

DSN-Votum wirkungsvoll umsetzen!

Die AG Mensch und Region stellt sich vor, im Rahmen des siebten und achten Treffens des Dialogforums ein Memorandum auf Basis der hier skizzierten Bedingungen zu formulieren. Zudem unterstütze sie die Einengung auf eine Tassenauswahl, die von den anderen Arbeitsgruppen vorbereitet wird. Die AG Mensch und Region regt an, für die vertrauensvolle Zusammenarbeit [der Region mit dem Vorhabenträger] eine kleine handlungsfähige Gruppe von Teilnehmenden dieses Dialogforums zu bilden. Deren Aufgabe sollte es sein, den Umsetzungsprozess dessen, was im letzten Treffen verabschiedet wird, zu überwachen.

Schlusswort

Die AG Mensch und Region legt großen Wert darauf, dass eines nicht wieder passiert:

„Nie wieder 30 Jahre Planung und keine Baumaßnahmen!“

Der Moderator dankte den Vortragenden und beschrieb, dass er den Beitrag der AG Mensch und Verkehr als einen Entwurf des Bausteins „Forderungen“ des abschließenden Ergebnisses des Dialogforums [siehe den Beitrag des Moderators vorn] ansehe.

Der Moderator griff auch die Vorstellung einzelner Teilnehmender im Dialogforum auf, es könne im Rahmen des Dialogforums zu einer gemeinsamen Vereinbarung von Bund, Ländern und DB AG mit der Region kommen. Er betonte, dass Geschäftsstelle und Moderation einen Dialog und keinen Mediationsprozess bzw. kein Verhandlungsverfahren organisierten. Er sähe jetzt als Ergebnis, dass die Vertreter AG Mensch und Region den Wunsch äußerten, mit dem Bund, den Ländern und der DB AG zu verhandeln. Herr Wiese betonte, dass die AG Mensch und Region einen Vorschlag formuliert habe und die Forderungen, Bedingungen aller anderen Arbeitsgruppen mit in ein gemeinsam getragenes Papier eingearbeitet werden müssten. Die Zusammenführung der Ergebnisse müsse sehr transparent gehandhabt werden und eine Arbeitsgruppe könne diese Arbeit übernehmen. Dieses Papier mit Forderungen / Bedingungen könne dann Bund, Ländern und DB AG übergeben werden. Diese drei könnten dann formulieren, wie sie mit den Forderungen und Bedingungen umgehen wollen.

Der Moderator betonte, dass er froh sei, dass die Betroffenen in der Region dabei seien, ihre Interessen als Region gemeinsam zu artikulieren. Sehr deutlich habe die AG Mensch und Region hervorgehoben, dass die Region zur Kooperation mit Bund, Ländern und DB AG bereit sei und als Region den Planungs- und Bauprozess aktiv begleiten will.

Der Moderator bat die Teilnehmenden um ein Feedback zu den Überlegungen der AG Mensch und Region. Frau Schlüter bat, sowohl die Zustimmung als auch die Ablehnung zu bestimmten Punkten zu artikulieren, damit die Gruppe wisse, in welche Richtung sie weiter arbeiten solle. Sie lud alle Interessierten zur nächsten Sitzung am 18.09.15 in Bispingen ein.

Ein Teilnehmer äußerte seine Befürchtung, dass der Katalog der Bedingungen zu detailliert ausgearbeitet sei. Somit sänke die Chance, in der verbleibenden Zeit eine Einigung herzustellen. Frau Schlüter griff die Idee auf, diesen Katalog auf die wesentlichen Dinge einzudampfen. Sie würde gerne von den Teilnehmenden hören, welches für diese die wesentlichen Punkte seien.

Ein Teilnehmer monierte, dass einem Deckblatt, das die AG Mensch und Verkehr nutzte, die so genannte VCD-Alternative nicht kartiert sei. Die Abbildung stammt, so das Ergebnis der Aufklärung, aus der Machbarkeitsstudie der DB AG, bildet somit nicht den aktuellen Stand der diskutierten Trassenalternativen ab.

Derselbe Teilnehmer hob hervor, dass in dem UNESCO-Biosphärenreservat an der VCD-Alternative sowohl Stille als auch Dunkelheit eine große Qualität darstelle.

Ein Teilnehmer betonte, dass die AG Mensch und Region viele Themen angeschnitten habe, die auch die Bürgerinitiativen gegen die Y-Trasse immer wieder vorgetragen hätten. Er frage sich jetzt, wie man es organisieren könne, dass die Botschaft prägnant, am besten auf einem Blatt Papier, formuliert und in Berlin klar verstanden wird. Der Moderator sagte zu, diese Frage am Nachmittag wieder anzusprechen.

Ein Teilnehmer dankte der Arbeitsgruppe im Namen der überregional vernetzten Bürgerinitiativen für dieses ausgezeichnete und durchdachte Papier. Sie stimmten grundsätzlich zu und begrüßten, wenn dieses Papier gemeinsam überarbeitet würde. Die Blen plädierten für eine Arbeitsgruppe [, die Herr Wiese auch schon anregte]. Er zeigte sich zuversichtlich, dass diese Arbeit schnell erledigt werden kann und ein Entwurf bereits im siebten Treffen vorgelegt werden könne. Herr Wiese stimmte im Namen der AG Mensch und Region zu und hob hervor, dass die fachlich allgemeinen Aspekte und die fachspezifischen aus den anderen Arbeitsgruppen zusammengeführt werden müssen.

Dr. Rössler wies auf den engen Zeitrahmen hin und bat darum, dass vor dem nächsten Treffen des Dialogforums allen Teilnehmenden ein vorabgestimmtes Papier zum Download angeboten wird. Somit ließe sich die Diskussion im Dialogforum sehr kurz halten. Herr Wiese sah dieses zeitliche Konzept als wünschenswert an, wies aber darauf hin, dass dies von den handelnden Akteuren nicht zugesichert werden könne. Auch müsse im Laufe des Tages geklärt werden, welche Beiträge die anderen Arbeitsgruppen zulieferten und ob z.B. die AG Mensch und Region noch gebraucht würde.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass erfahrungsgemäß nicht alle Forderungen auch eingelöst werden können. Er plädierte dafür, dass die Erfüllung sämtlicher Forderungen nicht zur Bedingung für ein Mitwirken der Region gemacht werde. Frau Schlüter antwortete für die AG Mensch und Region, dass sie dieses genauso sehe wie der Teilnehmer: Man müsse sich aufeinander zubewegen, um zu einem gemeinsamen Ergebnis zu kommen.

Der Moderator betonte, dass er den hier skizzierten Vorgang so wahrnehme, dass die Region ihre Stimme artikulierte und mit einer Stimme reden wolle. Es hätte in der Region bislang keinen Grund gegeben, sich als Region zu organisieren. Erst das Trassenneubau- oder ausbauvorhaben habe eine gemeinsame Betroffenheit erzeugt und einen Grund gestiftet, zusammenzufinden. Er dankte den Akteuren aus der Region, dass sie sich selbst organisierten.

Dann fragte der Moderator zu dem derzeitigen Arbeitsstand der AG Mensch und Region ein Meinungsbild ab. Das Feedback war eindeutig positiv. Es gab keine abweichenden Meinungen. Frau Schlüter dankte im Namen der AG ganz herzlich.

Der Moderator dankte allen Mitwirkenden und hob hervor, dass aus seiner Sicht auch die Erläuterungen, die hier vorgetragen wurden, wichtig zum Verständnis der Forderungen und Bedingungen seien.

Natur und Umwelt

Der Moderator erinnerte daran, dass im fünften Dialogforum für den Bereich Natur und Umwelt Kriterien verabschiedet worden sind. Diese Kriterien seien zwischenzeitlich von Fachleuten angewandt worden. Die AG Natur und Umwelt habe [sich in den letzten sechs Wochen nicht getroffen und] an der Erarbeitung nicht teilgenommen. Das Ergebnis dieser Anwendung der Kriterien sei zwei Tage vor dem sechsten Treffen des Dialogforums fertiggestellt worden, würde hier nun vorgetragen und sei auch für die Mitglieder der AG Natur und Umwelt neu.

Herr Dr. Feldt erinnerte an seinen Auftrag aus der fünften Sitzung, gemeinsam mit dem NLWKN ein Ergebnis zu produzieren. Es war zu prüfen, welche Form der Anwendung der Kriterien auf die Trassenalternativen angesichts des gewünschten Vortragstermins in diesem sechsten Treffen und den personellen Ressourcen während der Sommerzeit im NLWKN möglich erscheint. Die Kriterien des Dialogforums sind:

- Zerschneidung der Landschaft
- Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Biodiversität (Naturschutz)
- Flächenbedarf (Boden)
- Auswirkungen auf Gewässer

Das Ergebnis der Arbeit in der Zwischenzeit sei eine Betrachtung der

- Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Biodiversität (Naturschutz)
- Auswirkungen auf Gewässer

Die „Zerschneidung der Landschaft“ sei ein Kriterium, das von der AG Mensch und Region aufgegriffen wurde und dort weiter behandelt werden solle.

Das Kriterium „Flächenbedarf (Boden)“ wurde nicht bearbeitet, weil keine parzellenscharfen Angaben zu Neubautrassen, sondern nur Korridore vorlägen. Hier würden die [erwünschten qualitativen] Aussagen [die nach Bodentypen / Ertragsqualitäten unterscheiden] also absehbar zu un-

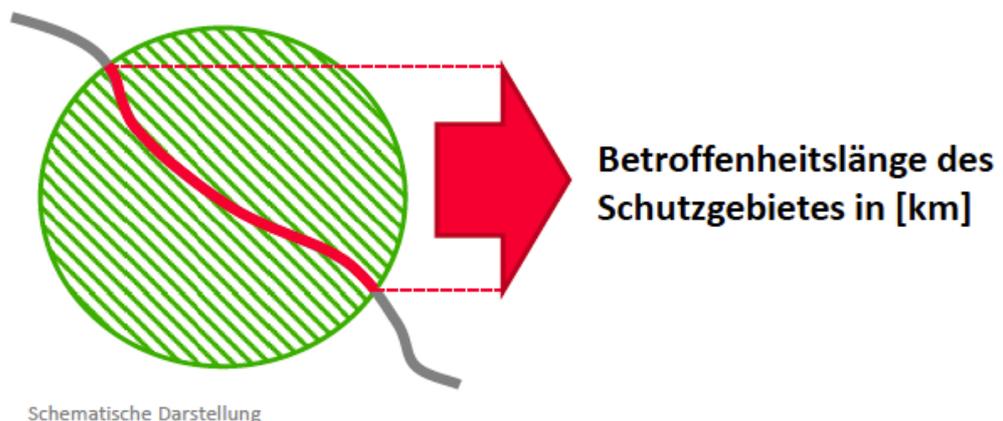
genau werden. Quantitativ beschrieben werden könne der Flächenverbrauch insgesamt bei Neubautrassen und dem Ausbau von Bestandsstrecken, wenn ein Gleis hinzugefügt werden soll.

Herr Dr. Feldt betonte, dass er nach dem nun folgenden Faktencheck eine erste Einschätzung des Ergebnisses vornehmen werde. Er liefere dabei keine Trassenbewertung. Die Schlussfolgerung aus den Ergebnissen sollten die Teilnehmer(innen) des Dialogforums selber vornehmen.

Frau Dagmar Fielbrand vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Geschäftsbereichsleiterin Landesweiter Naturschutz, betonte, dass das NLWKN auf Anforderungen von Behörden und anderen öffentlichen Stellen arbeite. Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz habe das NLWKN mit dieser Dienstleistung für das Dialogforum beauftragt. Man habe eine Verschneidung der vorliegenden Trassen mit Gebieten besonderem fachlichen Gewicht bzw. besonderem Rechtsstatus vorgenommen.

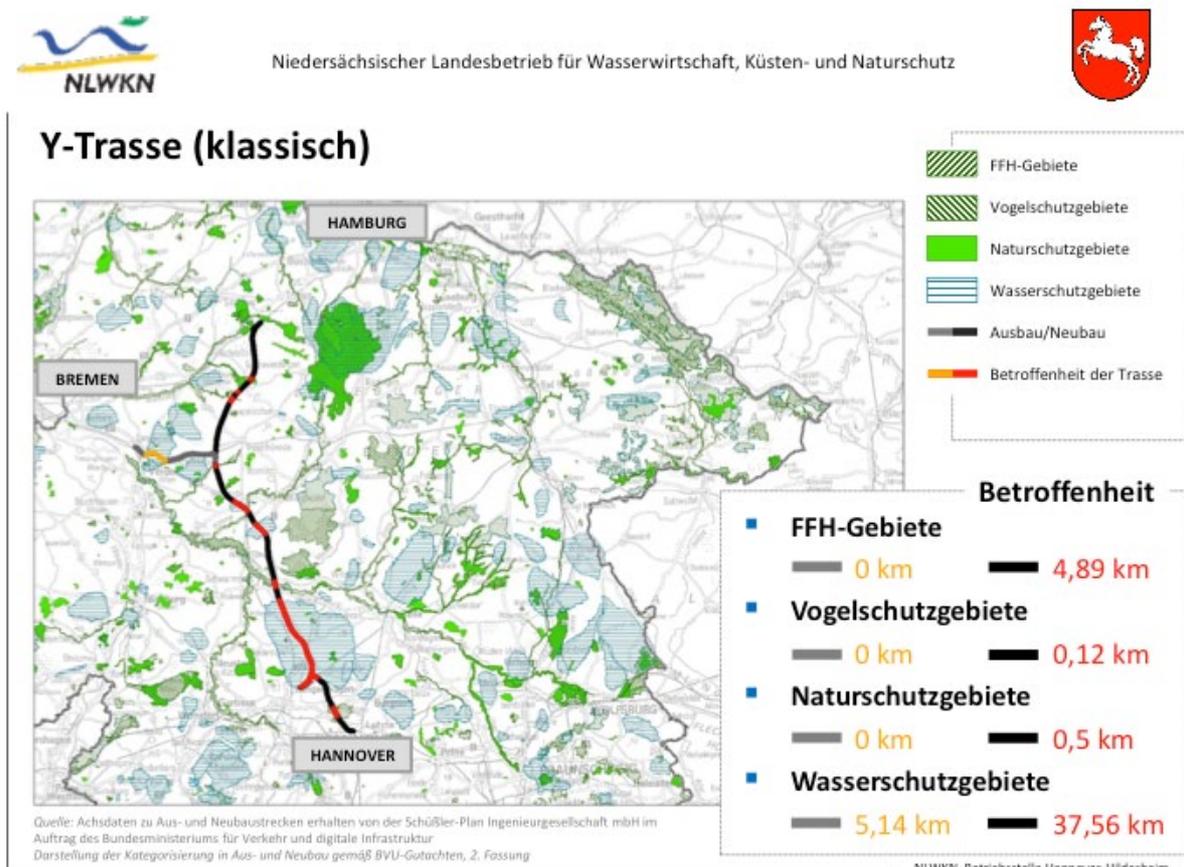
- **Linienhafte Betrachtung** (keine flächenhafte Quantifizierung!)

➔ Ermittlung der **Betroffenheitslängen** in [km]



Das beinhaltet die Natura-2000-Gebiete (Fauna-Flora-Habitate (FFH) und Vogelschutzgebiete) [nach europäischem Recht], die Naturschutzgebiete [nach nationalem Recht] und Wasserschutzgebiete, die hoheitlich geschützt sind. Das NLWKN pflegt das Kataster dieser Flächen und das

Land Niedersachsen stellt diese Informationen über die Webseite des Umweltministeriums der Öffentlichkeit zur Verfügung. [Später ergänzte sie, dass mehrfache Überschneidungen erfasst worden seien, sofern ein Gebiet zugleich zwei Schutzgütern dient (z.B. Wasserschutz und Naturschutz).] Das NLWKN habe mit den Daten zu der BVU-Studie in der zweiten Fassung vom 22.05.15 gearbeitet und nutzte die dort vorgenommene Kategorisierung der Trassen [in Neubau- und Ausbaustrecken]. Das Ergebnis der Verschneidung sei keine Darstellung der betroffenen Flächen, sondern die Betroffenheitslänge des Schutzgebietes in km. Dem NLWKN lagen keine Informationen darüber vor, in welchem Umfang die Trassen in das Gelände hinein beeinträchtigen. In dem jetzigen Planungsstadium sei diese eher schematische Betrachtung opportun. Das NLWKN liefere mit dieser Darstellung kein Gutachten, so Frau Fielbrand. Wenn das NLWKN eine Naturschutz-fachliche Einschätzung für eine Trasse abgeben sollte, wäre dies in einem späteren Verfahrensschritt möglich. Anschließend zeigte sie die Abbildungen für jede einzelne Trassenalternative.



Nr.: 5

Hier wird nur eine Karte gezeigt, um zu illustrieren, wie die Abbildungen aussehen, die im Downloadcenter zur Verfügung stehen.

Frau Fielbrand erläuterte die Legende der Karten:

- Grau verzeichnet ist ein Ausbau von Strecken, der kein Schutzgebiet berührt.
- Orange zeigt die Berührungen von Schutzgebieten durch einen Streckenausbau.
- Schwarz verzeichnet ist eine Neubaustrecke, die kein Schutzgebiet berührt.
- Rot kennzeichnet die Berührung von Schutzgebieten durch eine Neubaustrecke.

Zu dem Streckenabschnitt Soltau-Celle als Teil der Alternative Kombination Heidebahn-OHE lagen dem NLWKN keine eindeutigen Aussagen darüber vor, welche Abschnitte als Neubaustrecke anzusehen sind. Das NLWKN hat die gesamte Alternative als Ausbaustrecke angesehen. Die Alternative, die vom VCD vorgeschlagen wurde, ist nur bis zur Landesgrenze Niedersachsen betrachtet. Sie ist im mittleren Abschnitt als Ausbau, ansonsten als Neubau angesehen worden.

Die zwei Tabellen mit den jeweiligen Längen der Berührung, das betonte Frau Fielbrand ausdrücklich, dienen nur dazu, dem Betrachter einen Eindruck über den Umfang der Beeinträchtigung [in Kilometer Berührungslänge] geben.

Dr. Feldt dankte Frau Fielbrand für die Ausarbeitung und ging anschließend darauf ein, wie diese Tabellen interpretiert werden können. Er wiederholte seine Aussage, dass er keine Trassenempfehlungen abgeben werde. In einem ersten, einfachen Schritt habe er die Trassen in eine Reihenfolge gebracht. Er hat zu diesem Zweck die Betroffenheitslängen von FFH-Gebieten und EU-Vogelschutzgebieten addiert.

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, sei eine Durchschneidung also ein K.o.-Kriterium. Die reine Betroffenheitslänge [, welche die Tabellen abbildeten,] jedoch sei allein nicht aussage-

fähig. Wichtig sei, festzustellen, wann eine Durchschneidung vorläge. Dieser Arbeitsschritt muss noch erledigt werden und kann binnen einer Woche abgeschlossen sein.

Dr. Feldt ist sich sicher, dass bei Anwendung des Kriteriums „Durchschneidung eines durch EU-Recht geschützten Gebietes“, einem klaren K.o.-Kriterium, einzelne Trassenalternativen aus dem Portfolio ausscheiden werden. Er plädierte dafür, für solche Trassenalternativen nicht auch die Anwendung der anderen Kriterien einzufordern, weil dies aus seiner Sicht eine nicht notwendige Arbeit bedeuten würde. Das Kriterium „Durchschneiden eines Naturschutzgebietes“ ist ein wichtiges Kriterium. Eine solche Durchschneidung sei, jedoch mit hohem Aufwand, planungsrechtlich überwindbar.

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 geringem Umfang 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. Dr. Feldt plädierte dafür, das Kriterium „Berührung von Wasserschutzgebieten“ im jetzigen Stadium als Orientierungshilfe zu benutzen und im nachfolgenden Planungsprozess wieder aufzurufen, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werde.

Die selbst erstellte Studie des Forums pro Lebensqualität wurde vom Moderator gewürdigt. Diese habe einen anderen Ansatz gewählt und die betroffene Fläche ermittelt. Der Moderator bat Dr. Feld um eine fachliche Kommentierung. [Durch eine große Zahl an Rückfragen jedoch wurde der Kommentar nicht vorgetragen. Er steht genau wie die Studie im Downloadcenter zur Verfügung.] Eine Vertreterin des Forums pro Lebensqualität bat darum, dass das Dialogforum die Ausarbeitung berücksichtigen möge. Im allseitigen Einvernehmen wurde [zum Schluss der Diskussion] die Befassung mit der Studie des Forums pro Lebensqualität verschoben.

Ein Teilnehmer fragte, warum bei der Neubaustrecke Ashausen-Suderburg [genauso auch Ashausen-Unterlüß] auch Bestandsstrecken-Ausbau ausgewiesen wurde. Frau Vielbrand erläuterte anhand der Karte, dass diese Trassenalternative zwischen Suderburg [bzw. Unterlüß] und Celle eine

Ausbaustrecke enthalte. Frau Dr. Eickmann (MW) verwies auf die Darstellungen in der BVU-Studie, wo dies nachgelesen werden kann.

Ein Teilnehmer bat darum, für die VCD-Alternative auch die Betroffenheit von Schutzgebieten außerhalb des Landes Niedersachsen darzustellen. Ersatzweise müsste darauf hingewiesen werden, dass die Daten nur für niedersächsisches Gebiet gelten. Dr. Feldt regte an, in einem weiteren Schritt über die Landesgrenzen hinaus zu schauen. Der Vertreter des VCD kommentierte, dass diese Betrachtung über die Landesgrenze hinaus auch für andere Trassenalternativen sinnvoll sei, jedoch im Moment zu weit führen würde. Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass die von Herrn Dr. Breimeier vorgeschlagene Trasse [sog. VCD-Trasse] östlich der Elbe in weiten Teilen durch FFH-Gebiet führe.

Ein Teilnehmer stellte die Frage, wie die Werte in der Tabelle bewertet werden könnten. Dr. Feldt kommentierte, dass noch festgestellt werden müsse, ob die Betroffenheit, die hier abgebildet wurde, auch eine Durchschneidung darstelle. Dieser Arbeitsschritt steht noch aus. Eine Durchschneidung von EU-Schutzgebieten sei ein K.-o.-Kriterium, sofern eine andere Trassenalternative zur Verfügung stehe.

Ein Teilnehmer wollte wissen, welche Schutzklassen bei Wasserschutzgebieten unterschieden worden sind. Frau Gundela Nostiz (Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz) erläuterte, dass sämtliche unter gesetzlichen Schutz stehende Gebiete in einer Kategorie zusammengefasst wurden und hier nicht nach Schutzklassen differenziert wurde. Dr. Feldt erinnerte daran, dass das Kriterium „Berührung von Wasserschutzgebieten“ zur Trassenauswahl wenig geeignet sei und regte an, zum Schutz der Wasserschutzgebiete eine Bedingung zur Risikovorsorge zu formulieren.

Ein Teilnehmer fragte, ob die FFH-Gebiete untereinander gleichwertig seien. Dr. Feldt erläuterte, dass, sobald ein signifikanter Gebietsteil durchschnitten sei, der Tatbestand der Erheblichkeit des Eingriffes bestehe und darüber hinaus keine Unterschiede in der Wertigkeit gemacht werden. Er erinnert auch an seine Ausführungen [im vierten und fünften Treffen], mit denen er deutlich gemacht hat, dass die Eingriffe durch Neubaustrecken erheblich größer seien als bei dem Anbau

von Gleisen an Bestandsstrecken, die bereits im Bestand eine Störung darstellten. Zu diesem Punkt empfahl der die Lektüre der Fachkonventionen des Bundesamtes für Naturschutz, formuliert von Lamprecht u.a.

Ein Teilnehmer fragte, ob die DB AG den Ausführungen von Dr. Feldt zustimmen könne. Dr. Below (DB Umwelt) schloss sich im Großen und Ganzen den Ausführungen von Dr. Feldt an. Es sei auch bei Bestandsstreckenausbauten möglich, dass erhebliche Eingriffe in Schutzgebiete zu verzeichnen seien, die dann üblicherweise zu Ausgleichsmaßnahmen führten. Dr. Feldt stimmte zu, dass eine randliche Berührung eines Schutzgebietes handhabbar sei.

Ein Teilnehmer fragte Frau Fielbrand, ob sie den Ausführungen zu der unterschiedlichen Eingriffsschwere von Neubau- und Ausbaustrecken zustimmen könne. Frau Fielbrand antwortete, dass sie eine solche qualitative Bewertung nicht vorgenommen habe. Grundsätzlich stimmte sie zu, dass zwischen einer Durchschneidung und einer randlichen Berührung unterschieden werden müsse. Bei Fließgewässern bestehe [neben der Möglichkeit einer veränderten Trassenführung in anderen Fällen] die Möglichkeit, durch Überspannung eine Durchschneidung der Aue zu vermeiden.

Dr. Below (DB Umwelt) verdeutlichte, dass die Machbarkeitsstudie der DB AG mit Korridorbreiten arbeitete [siehe Chart 6 seines Vortrages im vierten Treffen].

Dr. Below (DB Umwelt) machte außerdem klar, dass im jetzigen Planungsstadium eine Linienbestimmung noch nicht durchgeführt worden sei, damit also noch die Möglichkeit bestünde, eine Neubautrasse zu verschwenken, um einen erheblichen Eingriff zu vermeiden. Dr. Feldt stimmte zu, machte jedoch deutlich, dass eine solche Verschwenkung bei bestimmten Alternativen, etwa in der Elbtalau nicht zum Ziel führe.

Ein Teilnehmer bat Frau Fielbrand, ob weitere entscheidungserhebliche Fragestellungen in diesem Feld „Natur und Umwelt“ bislang in den hier vorgelegten Ausarbeitung nicht enthalten seien. Frau Fielbrand antwortete, dass hier ein Auftrag abgearbeitet wurde, der den Kern des Problems erfassen soll. In einer weiteren Verfahrensebene – Frau Fielbrand erwähnte die strategische Umweltprüfung des Bundesverkehrswegeplanes – würden weitergehende Prüfungen angestellt.

Ein Teilnehmer bat Frau Fielbrand, das Ergebnis der Ausarbeitung zu kommentieren. Frau Fielbrand wiederholte, dass sie hier nicht als Fachbehörde eine gutachterliche Stellungnahme abgegeben habe und deswegen zu diesem Punkt nicht sprechen werde.

Ein Teilnehmer regte an, ein Kriterium „Schutz von nicht zerschnittenen Landschaften“ zu nutzen.

Ein Teilnehmer merkte an, dass die OHE-Variante [in Kombination mit der Heidebahn] ab Soltau aus ca. 30 km Neubaustrecke bestünde, in dieser Studie hier jedoch vollständig als Ausbaustrecke betrachtet wurde. Er bat darum, dies in der Studie zu korrigieren. Frau Fielbrand bat darum, dem NLWKN die Streckendaten zur Verfügung zu stellen.

Eine Teilnehmerin regte an, die Daten der DB Umwelt zu den Korridorbreiten zu nutzen, um zu einer qualitativen Beurteilung der Eingriffe zu gelangen.

Ein Teilnehmer fragte, ob bereits aufgrund der hier vorgelegten Daten beurteilt werden kann, dass Trassen an einem K.-o.-Kriterium scheiterten. Dr. Feldt antwortete, dass dies vermutlich der Fall sei, es aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht endgültig ausgesagt werden könne. Es müsse noch ermittelt werden, was eine Durchschneidung und was eine randliche Berührung sei. Vom Moderator wurde daran erinnert, dass Dr. Below die Möglichkeit einer Umfahrung eines durchschnittenen Gebietes als Möglichkeit einem K.-o. auszuweichen erwähnt hat. Der Teilnehmer kritisierte, dass unter diesem Vorbehalt eine Entscheidung durch das Dialogforum kaum möglich sei, er jedoch darauf dränge, hier Trassen auszuscheiden. Dr. Feldt machte klar, dass er in diesem Rahmen nur als Ratgeber auftrete und die Entscheidung durch das Dialogforum gefällt werden müsse. Ein anderer Teilnehmer plädierte dafür, vor einer Entscheidung über ein Ausscheiden noch andere Kriterien heranzuziehen. Dr. Below wiederholte seine Aussagen und bestätigte, dass das Durchschneiden eines durch EU-Recht geschützten Gebietes ein K.-o.-Kriterium sei, das dann griffe, wenn eine Umfahrung des Gebietes durch eine verschwenkte Trasse nicht möglich sei. Dr. Feldt vermutete, dass die Trassen auf diesen Gesichtspunkt hin bereits optimiert seien und den bestmöglichen Planungsstand hätten. Der Moderator bat Herrn Dr. Feldt um eine Tabelle, die die

Zerschneidung von nach EU-Recht geschützten Gebieten durch Trassenalternativen darstellt, bei der die Möglichkeit des Verschwenkens der Trasse nicht mehr besteht.

Ein Teilnehmer bat darum, die Trinkwasserschutzgebiete als Trinkwassereinzugsgebiet mit in die Betrachtung einzubeziehen.

Ein Teilnehmer hob hervor, dass das Kriterium „Flächenverbrauch“ noch betrachtet werden müsse, da sich darin Bestandsstreckenausbauten und Neubaustrecken sehr deutlich unterscheiden würden. Ein weiterer Teilnehmer bat darum, das Kriterium „Flächenverbrauch“ zu betrachten. Dr. Feldt antwortete, dass er dies bisher noch nicht leisten konnte. Er bat den Vorhabenträger darum, ihm Angaben über Durchschnittsbreiten von homogenen Tassenabschnitten zu übergeben.

Der Vertreter des NABU bat darum, dass die Arbeitsgruppe Natur und Umwelt bei der Interpretation der Daten mitwirken und dem Dialogforum eine Entscheidungsempfehlung vorlegen könne. Die Vertreterin des Landvolks bot ausdrücklich ihre Mitarbeit und Unterstützung an. Sie mahnte die Mitwirkung der Arbeitsgruppe an, da sonst der Sachverständige allein eine Empfehlung abgäbe. Sie kritisierte die bisherige Vorgehensweise. Herr Wyderka (MW) bat darum, dass von den Fachleuten die noch erforderlichen Daten sehr schnell geliefert werden, damit die Arbeitsgruppe ihre Arbeit zügig beenden kann.

Herr Dr. Feldt wies die an ihn gerichtete Kritik zum Verfahren zurück und machte klar, dass er bereit ist, effektiv und unter Toleranz anderer Meinungen zu arbeiten, die Auffassungen in der AG teils aber fundamental gegensätzlich waren und die Arbeit an einem gemeinschaftlichen Ergebnis zeitlich aber auch aufgrund des zurückliegenden Streites sehr erschwerten. Wenn diese Konfrontation nicht aufgelöst werden könne, werde er mit der AG nicht weiterarbeiten. Der Moderator forderte die Teilnehmenden auf, ihre unterschiedlichen Wahrnehmungen und Positionen untereinander zu klären und wollte ihnen dafür im Rahmen des Treffens auf offener Bühne vor mehr als 90 Personen dafür keinen weiteren Raum geben. Es sei offensichtlich notwendig, dass die AG ihre Arbeit fortsetzt. Er bat alle Beteiligten, aktiv ein konstruktives Klima zu schaffen. Der Moderator forderte die Fachleute und die Mitglieder der Arbeitsgruppe auf, die vorgelegten Daten zu interpretieren und dem Dialogforum einen Entscheidungsvorschlag zu machen. Des Weiteren

ren regte er an, dass weitere Teilnehmenden, z.B. kommunale Vertreter, sich der Arbeitsgruppe anschließen sollten. Auch regte er an, dass die Rolle des Experten und die Rolle der Leitung der Arbeitsgruppe von zwei Personen getrennt wahrgenommen wird. Herr Wyderka erklärte sich bereit, die Gruppe zu organisieren. Dieser Lösung wurde nicht widersprochen. [Herr Eberle, Samtgemeinde Bothel, übernahm diese Funktion noch am 11.09.]

Verkehr

Kriterium „Kapazitätsplus“ oder „Kapazitätsreserve“

Dr. Rössler trug aus der AG Verkehr vor. Die Gruppe sei nach intensiver Diskussion zu der Entscheidung gelangt, den Vorschlag für ein Kriterium „Kapazitätsplus“ oder „Kapazitätsreserve“ nicht aufrechtzuerhalten. Diese Entscheidung sei mit Mehrheit gefasst worden. Dr. Rössler selbst könne sich nach eigenem Bekunden mit dieser Entscheidung anschließen, da genügend leistungsfähige Kriterien zur Beurteilung der Trassenalternativen zur Verfügung stehen.

Verkehrliche Stellungnahme der Länder

Die Vertreter der Länder Niedersachsen, Hamburg und Bremen haben, wie im fünften Treffen angekündigt, gemeinsam die im Mai vorgelegte Ersteinschätzung von BVU kommentiert und stellen ihre Schlussfolgerungen vor. [Zu betonen ist, dass es sich um eine rein verkehrliche Stellungnahme aus der Sicht der Verkehrsfachleute der Länder handelt, die andere Aspekte aus den Themenfeldern Umwelt und Natur, Mensch und Region und Lärm außer Acht lässt.]

Frau Dr. Eickmann (MV) betonte, dass es den Verkehrsfachleuten der Länder wichtig war, zu prüfen, ob die im Dialogforum Schiene Nord diskutierten Trassenalternativen [im praktischen Leben] funktionieren würden. Dabei haben sie sowohl die Aspekte des Güterverkehrs als auch die Aspekte des Personennah und -fernverkehrs betrachtet. Die Arbeitsgruppe der Länder benutzten die Verkehrswertkriterien des Dialogforums, betrachteten die verkehrlichen Effekte der Trassenalternativen, wobei sie sich auf die Kapazitätsaussagen aus der BVU-Studie vom 22.05.2015 beziehen, die AG setzte zudem eigene Prämissen und schätzte die Kapazitätswirkung auf Grundlage der eigenen Prämissen ab.

Dr. Iven Krämer (Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen) trug zur Anwendung der Verkehrswert Kriterien vor.

Das Kriterium „Realisationszeit“ sei aus der Sicht der Seehäfen ein sehr wichtiges. Die Länder gehen davon aus, dass alle verschiedenen Lösungen 2030 oder später vollständig zur Verfügung stünden. Die Trassenalternativen unterschieden sich jedoch deutlicher darin, welche ihrer einzelnen Bausteine vor Ende der Gesamtmaßnahme verfügbar sind (Kriterium „schrittweise Inbetriebnahme“). Die Ausbaumaßnahmen Rotenburg-Verden, Nienburg-Wunstorf und der Ausbau der Amerikalinie können absehbar bis 2025 verfügbar sein. Den Häfen sei wichtig, dass so schnell wie möglich Kapazitäten geschaffen werden.

1 Verkehrskriterien Dialogforum - Anwendung

	1 Y	2 SGV-Y	3 Bestand	4 red. Bestand	5 Ash. – Unterlüss	6 Ash. - Suderburg	7 Amerika	8 Alpha	9a OHE	9b OHE u. Heideb.	10 VCD
1 Realisationszeit	Im Allgemeinen 2030 oder später. Außer: Ausbau Rotenburg – Verden, Nienburg – Wunstorf, Amerikalinie (alle bis 2025). Ansonsten keine Bewertung möglich.										
2 schrittwe. Inbetr.n.	0	0	+	+	+	+	+	+	0	0	+
3a Nutzen SPFV	+	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0
3b Nutzen SPNV	0	0	0	0	0	0	+ bei V größer 80 km/h	+ bei V größer 80 km/h	+	+	+
3c Nutzen SGV	+	+	0	0	+	+	+	+	(+) 0	+	+
4 Entlastung Knoten	Siehe nächste Kapitel										
5. Kapazität	Siehe nächste Kapitel										

+ = Alternative wirkt positiv
0 = Alternative zeigt keine Wirkung



Das Kriterium „Nutzen“ für die einzelnen Verkehrsarten haben die Verkehrsfachleute der Länder wie folgt interpretiert:

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Fahrtzeitverkürzung auf bestehenden Linien möglich, Möglichkeit für zusätzliche Verbindungen
- Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV): Fahrtzeitverkürzung möglich; Möglichkeit für zusätzliche Halte
- Nutzen für den Schienengüterverkehr (SGV): Schaffung neuer, wettbewerbsfähiger Fahrtmöglichkeiten, Verkürzung der Transportwege

Herr Krämer betonte, dass die Bewertung der Alpha-Alternative noch nicht abgeschlossen sei, es sich aber abzeichnete, dass sie möglicherweise den verkehrlichen Kriterien standhielte.

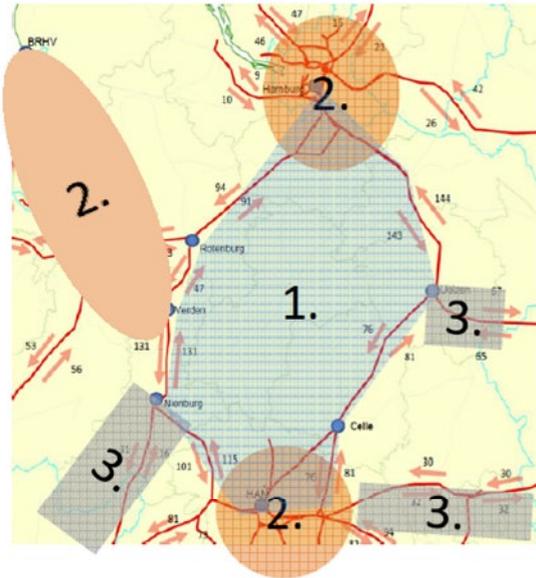
Das Kriterium „Be- und Entlastung der Knoten“ ist für die Länder ein sehr wichtiges. Hier stünde die Aussage des BMVI, dass die Knotenproblematik separat im Rahmen des Bundesverkehrsweplanes untersucht würde. Dies begrüßen die Länder und fordern, dass das BMVI die Knotenproblematik löse. Sie seien auch optimistisch, dass dies gelingt.

Die Schaffung „zusätzlicher Kapazitäten“ ist eine wichtige Aufgabenstellung. Die Verkehrsfachleute der Länder haben darauf geschaut, ob die Trassenalternativen den verkehrlichen Anforderungen genügen.

Frau Dr. Eickmann erläuterte, wie die Verkehrsfachleute der Länder zu den folgenden drei Fragestellungen Antworten gefunden haben:

1. Welche Trassenalternative ist geeignet, engpassfrei ausreichende Kapazitäten für die Relationen Hannover-Hamburg und Hannover-Bremen zu schaffen?
2. Wirken sich diese Trassenalternativen be- oder entlastend auf die Knoten Hamburg, Bremen und Hannover aus?
3. Sind im BVU-Gutachten weitere Engpässe erkennbar?

Zunächst einmal haben die Verkehrsfachleute der Länder die von BVU gelieferten Grundlagen sorgfältig ausgewertet. Frau Dr. Eickmann erwähnte auch, dass die Länder keine eigenen Studien und Untersuchungen angestellt haben und dieses im jetzigen Stadium auch nicht für erforderlich halten.



Darstellung der Bereiche zu den drei Fragestellungen oben.

Die Betrachtung der Engpässe habe gezeigt, dass ein Großteil der Trassenalternativen Engpässe auf den Strecken Hannover-Hamburg bzw. Hannover-Bremen erwarten lassen. Drei Alternativen würden frei von Engpässen sein (vergl. Grafik unten).

Diese Varianten sind die Grundlage für die Kapazitätsbewertung (BVU)



Bei Betrachtung der Knotenpunkte ergibt sich folgendes Bild:

- Bei allen Trassenalternativen verbleiben im Knoten Bremen Engpässe.
- Ein Handlungsbedarf für den Knoten Hamburg geht aus der BVU-Studien nicht hervor. Dieser Handlungsbedarf ist aus vorangehenden Studien jedoch bereits bekannt. Ein Einfluss der Trassenalternativen auf den Knoten Hamburg ist nicht direkt ableitbar.
- Für den Knoten Hannover sind entlastende Wirkung durch die Trassenalternativen Y-Trasse, Amerika-Linie und Ausbau der OHE-Strecken zu erwarten.

Bei der Suche nach weiteren Engpässen außerhalb des engeren Betrachtungsbereiches ist festzustellen, dass

- zwischen Uelzen und Wieren, wo Güterverkehr und der Nahverkehr in Richtung Gifhorn sich überlagern,
- zwischen Nienburg und Minden, da die Strecke eingleisig ist, und
- zwischen Hannover und Braunschweig

Engpässe zu erwarten sind. Alle Trassenalternativen weisen in unterschiedlicher Ausprägung Engpässe auf diesen Strecken auf. Es sind also ergänzende Maßnahmen erforderlich.

In einem ersten Auswertungsschritt sind die Verkehrsfachleute der Länder zu einer Vorauswahl von Trassenalternativen gelangt, die potenziell in der Lage sind die Engpässe auf den Strecken Hannover-Hamburg bzw. Hannover-Bremen aufzulösen:

- Y-Trasse
- Ashausen-Unterlüß
- Alpha

Diese drei sind in einem weiteren Arbeitsschritt untersucht worden. Dabei haben die Verkehrsfachleute der Länder folgende gegenüber der BVU-Studie andere Randbedingungen unterstellt [Text entnommen aus Chart 8 und teils ergänzt]:

- Die angesetzten Zugzahlen erscheinen aufgrund der [von BVU gewählten] Methodik [für die Umrechnung von Tonnen in Züge] und angesichts der erwarteten Güterverkehrsmengen aus der Seeverkehrsprognose als zu gering (z.B. [nimmt BVU] unrealistisch lange Züge im Durchschnitt [an]).
- In der Folge sind insbesondere die Zugzahlen über den Knoten Bremen deutlich zu gering. Daher werden über den Knoten Bremen für die überschlägige Betrachtung +60 Züge/Tag aus/nach Bremerhaven und +30 Züge/Tag aus/nach Niedersachsen [Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven] angenommen.
- Bei der Anbindung Bremerhavens müssen 40 Züge/Tag auf der [aktuell im Ausbau befindlichen] Strecke über Bremervörde und Rotenburg berücksichtigt werden.
- Neben dem Seehafenhinterlandverkehr müsse auch Schienengüterverkehr ohne Seehafenbezug angemessen berücksichtigt werden.
- Für den Ostkorridor werden rund 60 Güterzüge pro Tag unterstellt (BVU).

Frau Dr. Eickmann erläuterte, dass die drei ausgewählten Trassenalternativen daraufhin überprüft wurden, ob sie auch bei den hier benannten Rahmenbedingungen potentiell in der Lage sind, die

Engpässe auf den Strecken Hannover-Hamburg bzw. Hannover-Bremen aufzulösen. Das Ergebnis wird hier mithilfe der Vortragscharts abgebildet (s.u.). In den folgenden Charts sind die Grafiken aus der BVU-Studie hinterlegt.

Die Ergebnisse der AG Alpha, [die im Anschluss vortrug,] seinen, so Frau Dr. Eickmann in diese Überlegungen hier (oben) noch nicht eingeflossen.

Frau Dr. Eickmann betonte, dass die Strecken, die in dieser Grafik blau gefärbt sind, [was eine Auslastung/Tag von 85% bis 110% bedeutet,] genauer betrachtet werden müssen, weil zu befürchten steht, dass diese hohe Auslastung/Tag im Zeitraum von 06:00 bis 09:00 Uhr eine Überlastung darstellte, die im Personenverkehr zu erheblichen Störungen führen kann.

Trassenalternative Y-Trasse mit Länderprämissen



- Trassenalternative schafft Kapazitäten
- Verschärfte Schwachstelle:
 - Rotenburg - Verden
- Schwachstelle
 - Uelzen - Wieren
- Bremen – Verden und Nienburg – Wunstorf nur blau – evtl. nicht ausreichend
- Für den SPNV Möglichkeiten zur Verbesserung auf Bestandsstrecken, ggf. wg. zusätzlicher Belastung Nienburg – Verden fraglich
- Verzicht auf 4. Gleis Lauenbrück – Buchholz überprüfen

Auswertung 5 Ashausen – Unterlüß mit Länderprämissen



- Trassenalternative schafft Kapazitäten für Nord-Süd
- Keine Anbindung Knoten Bremen an Ostkorridor
- (Bremen) – Verden – Nienburg – Wunstorf nur blau; ggf. wg. zusätzlicher Belastung fraglich
- Celle – Hannover nur blau
- Verschärfte Schwachstellen:
 - Rotenburg – Verden
 - Uelzen – Wieren
- Für den SPNV Möglichkeiten zur Verbesserung auf der Bestandstrecke H – HH

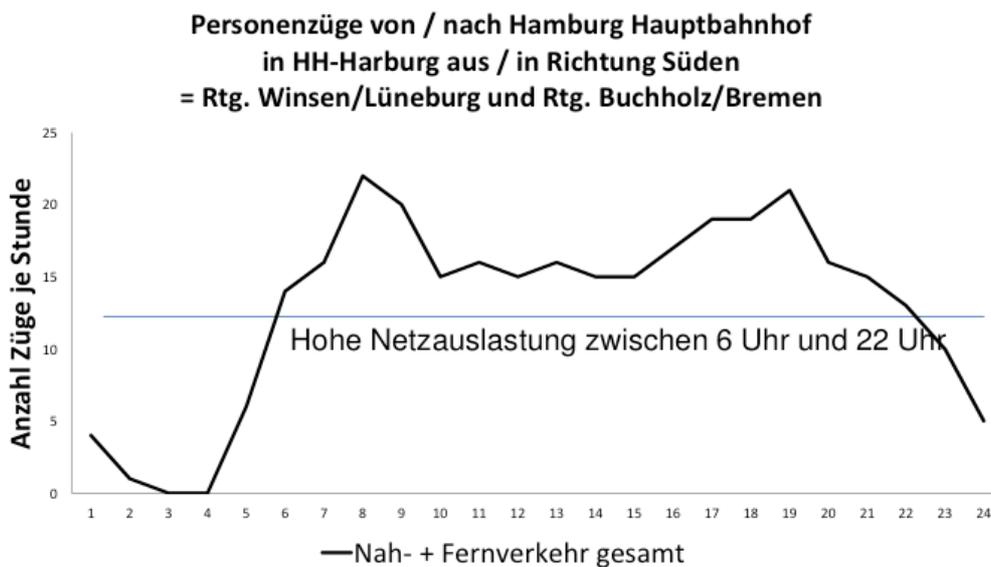
Auswertung 8 Alpha-Lösung mit Länderprämissen



- Trassenalternative schafft Kapazitäten
- (Bremen) – Verden – Nienburg nur blau; ggf. bei zusätzlicher Belastung fraglich
- Hamburg – Lüneburg – Uelzen - Celle – Hannover nur blau - Klärungsbedarf
- Schwachstellen:
 - Uelzen – Wieren
- Klärungsbedarf für den SPNV

Herr Christoph Heintzmann (im Land Hamburg zuständig für den Bundesverkehrswegeplan) erläuterte diesen Aspekt, [der auch schon im vierten Treffen eine große Rolle in der Diskussion eingenommen hat (siehe in der Dokumentation des vierten Treffens das Kapitel „Dringlichkeit einer Lösung des Kapazitätsproblems“)]. Die Betrachtung der Hauptverkehrszeit, so Herr Heintzmann, sei für die Verkehrsfachleute der Länder sehr wichtig. In der BVU-Studie seien nur die Tages-Dialogforum Schiene Nord – sechstes Treffen am 11.09.2015

durchschnittswerte abgebildet. Das Prognoseninstrument von BVU lässt aber offensichtlich eine Betrachtung von einzelnen Zeiträumen des Tages zu. In einer Abbildung zu dem Bezugsnetz 2030 wird deutlich, dass die Engpässe weitaus größer sind, wenn man von einer tagesdurchschnittlichen Betrachtung zu einer Betrachtung der Hauptverkehrszeit von 06:00 bis 09:00 Uhr wechselt. Er machte das an der Tagesganglinie für den Bahnhof HH-Harburg deutlich (nächste Seite).



Der Blick auf diese Grafik zeigte, dass eine hohe Netzauslastung zwischen 06:00 und 22:00 Uhr zu verzeichnen ist. Ein solches Bild zeigte sich in sämtlichen Metropolregionen in Deutschland. Güterzüge, die in diesem Netz unterwegs sind, müssen teils durch mehrere Metropolregionen (z.B. Hamburg-Hannover-Nürnberg mit einer Fahrtzeit von 7 Stunden) geführt werden. Die Kapazitäten im sogenannten „Nachtsprung“ in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr reichen jedoch nicht aus, die erforderlichen Fahrten der Güterzüge abzuwickeln. Die meisten Güterzüge kommen während der Hauptverkehrszeit (zwischen 06:00 und 22:00 Uhr) an ihrem Ziel an, starten tagsüber oder sind zu dieser Zeit im Netz unterwegs, weswegen es am Tage zu einer Konkurrenz um die Streckenkapazitäten mit dem Personenverkehr komme. Es sei [, so eine Aussage auf dem Chart 8 aus Präsentation 2 der Verkehrsfachleute,] die Sicherstellung des SPNV-Angebotes nicht gewährleistet, da die gesetzlich geregelte Trassenvergabe derzeit keinen Vorrang für den vertaketen SPNV vorsieht. Eine Aussage über die Auslastung des Netzes im Tagesdurchschnitt, so Herr Heintzmann, helfe also bei der Beurteilung der Kapazitäten nicht weiter. Es seien Aussagen über Dialogforum Schiene Nord – sechstes Treffen am 11.09.2015

die Zeiten von 06:00 bis 09:00 Uhr [eine der beiden Tagesspitzen (s. Grafik oben)] nötig. [Im vierten Treffen machten die Verkehrsfachleute deutlich, dass eine Störung des Taktes im Personennah- und -fernverkehr oft erst nach Stunden wieder aufgefangen werden kann. Durch eine Überlastung des Netzes steige das Risiko einer Störung deutlich an.]

Anschließend präsentierte Frau Dr. Eickmann das Fazit der Verkehrsfachleute der Länder (Abbildung)

4 Abschätzung der Kapazitätswirkungen bei veränderten Prämissen

Fazit: Um den verkehrlichen Anforderungen zu genügen, sind aus Sicht der Länder bei allen Trassenalternativen Anpassungen notwendig.

- Nach dem BVU-Gutachten weisen die Strecken zwischen Bremen bzw. Hamburg und Hannover für den Bezugsfall 2030 zwischen 6 und 9 Uhr bereits in vielen Abschnitten eine Überlastung aus (Abbildung 9, linke Grafik auf S.10) .
- Für eine abschließende Bewertung ist zusätzlich zu den Tagesauslastungen des BVU-Gutachtens die Darstellung der Hauptverkehrszeit erforderlich, denn diese ist engpassbestimmend (z.B. 6 bis 9 Uhr).
- Auch aus Sicht des SPNV müssen in den Hauptverkehrszeiten, in denen die höchste Nachfrage besteht, alle Engpässe beseitigt werden, um das SPNV-Angebot bei guter Betriebsqualität durchzuführen. Bleiben Überlastungen durch die Zunahme des Güterverkehrs bestehen, so ist die Sicherstellung des SPNV-Angebotes nicht gewährleistet, da die gesetzlich geregelte Trassenvergabe derzeit keinen Vorrang für den vertakteten SPNV vorsieht.



14

Sie betonte ausdrücklich, dass diese Einschätzung vorläufigen Charakter habe und sich nur auf die verkehrlichen Aspekte beziehe.

Der Moderator [hatte die Beteiligten im Dialogforum bereits zuvor gebeten, während des Vortrages zu prüfen, ob sie sich die Aussagen der Verkehrsfachleute der Länder zu eigen machen wollten und] bat sie nun um ein Feedback.

Ein Teilnehmer dankte für die Darstellung, merkte aber an, dass es besser gewesen wäre, wenn eine solche Darstellung bereits zu einem deutlich früheren Zeitpunkt und direkt in die Studie von BVU eingespeist worden wäre.

Derselbe Teilnehmer wollte bestätigt wissen, ob die Alpha-Alternative in der Fassung vom Mai 2015 und nicht deren optimierte Version Gegenstand der Betrachtung gewesen sei. Dies wurde von Verkehrsfachleuten der Länder bestätigt.

Derselbe Teilnehmer merkte an, dass auch die Frage hätte bearbeitet werden sollen, wie zusätzliche Kapazitäten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geschaffen werden können. Des Weiteren würde er auch wissen wollen, ob eine Trassenalternative zu einer Verschlechterung des SPNV führe. Eine solche Information konnte er der Präsentation nicht entnehmen.

Frau Dr. Eickmann antwortete, dass die Verkehrsfachleute der Länder folgende Fragen intensiv diskutiert hätten:

- Brauchen wir Kapazitäten im Netz für zusätzlichen SPNV?
- Reicht es aus, dafür zu sorgen den Status Quo zu halten?
- Läuft der Fahrplan stabil?
- Sind die Anschlüsse gewährleistet?

Gemeinsam gingen die Verkehrsfachleute der Länder davon aus, dass dann, wenn es in der Zeitspanne von 06:00 bis 09:00 Uhr genügend Kapazitäten gäbe, eine gute Bedienqualität im SPNV geliefert werden kann. Unter dieser Bedingung lägen vermutlich auch Spielräume für den Ausbau des SPNV vor. Aus diesem Grunde sehen sie es als erforderlich an, die drei ausgewählten Trassenalternativen auf diesen Aspekt hin zu untersuchen.

Derselbe Teilnehmer merkte an, dass es für Lüneburg bei der über Ashausen führenden Neubaustrasse zu einer Verschlechterung der Verkehrsverbindungen nach Hamburg führen würde, weil, so die Sorge, der schnelle Fernverkehr mit Halt in Lüneburg dann ohne Halt über die parallele

Strecke ab Ashausen geführt würde, die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgerüstet werden soll.

Ein Teilnehmer kritisierte, dass die Verkehrsfachleute der Länder die Studie von BVU als Datengrundlage nutzten. Diese Studie sei im Dialogforum erheblich angezweifelt worden. Frau Dr. Eickmann machte deutlich, dass die Verkehrsfachleute der Länder aus der Studie von BVU die brauchbaren Informationen herausgezogen haben. Sie haben zudem dargestellt, dass sie von höheren Zugzahlen als Eingangswerten ausgehen.

Derselbe Teilnehmer kritisierte, dass die Verkehrsfachleute der Länder die VCD-Trasse als „schrittweise in Betrieb zu nehmen“ einschätzten. Frau Dr. Eickmann machte deutlich, dass die VCD-Trasse „schrittweise in Betrieb zu nehmen“ sei, die Verkehrsfachleute der Länder also gemeinsam eine andere Einschätzung haben als der Teilnehmer. Der Vertreter des VCD merkte an, dass der VCD-Vorschlag dem Baukastenprinzip folge und jede Teilmaßnahme für sich Sinn mache.

Ein Teilnehmer wollte wissen, ob die Verkehrsfachleute der Länder mit der Prämisse gearbeitet haben, dass alle Trassenalternativen, unterschiedslos, ob Neubau- oder Ausbaustrecke, nach 15 Jahren im Jahr 2030 zur Verfügung stehen. Herr Dr. Krämer antwortete, dass sie diese Prämisse genutzt haben und darüber hinaus gefragt haben, bei welchen Alternativen abschnittsweise schneller Kapazitäten zur Verfügung stünden. Als Beispiel nannte er die Amerikalinie.

Ein Teilnehmer regte an, dass das Dialogforum seine eigene Einschätzung unter Nutzung der verkehrlichen Kriterien vornehmen solle. Er vermute, dass diese Einschätzung in großen Teilen ähnlich ausfallen werde. Er betonte, dass die Betrachtung der Zeitspanne von 06:00 bis 09:00 Uhr wichtig sei, um zu prüfen, ob die Kapazitäten im SPNV gewährleistet sind. Er Sorge sich jedoch, dass auch in dieser Zeitspanne Güterverkehr abgewickelt werden solle und dem SPNV Kapazitäten genommen werden. Herr Heintzmann antwortete, dass über den ganzen Tag Güterverkehr abgewickelt werden müsse und insbesondere in der Hauptverkehrszeit geprüft werden müsse, ob ausreichend Kapazitäten für alle Verkehrsarten zur Verfügung stünden. Deswegen sei der Blick auf die kapazitätskritische Zeit so wichtig.

Ein Teilnehmer fragte, wie die Verkehrsfachleute der Länder zu dem Schluss kämen, dass die über Ashausen geführten Alternativen schrittweise in Betrieb genommen werden können. Die schrittweise Inbetriebnahme der Alternativen Ashausen–Sudenburg / Ashausen–Unterlüß, so Frau Dr. Eickmann [bereits zu einem früheren Zeitpunkt] auf Rückfrage, ist deswegen möglich, weil der Ausbau Nienburg-Wunstorf Bestandteil dieser Trassenalternativen sei. Zudem sei auch möglich, so Herr Heintzmann [bereits zu einem früheren Zeitpunkt], dass diese Trassen in Betrieb gehen, sobald sie von Norden die Amerikalinie erreichen.

Derselbe Teilnehmer fragte, wieso bei der Einschätzung der Wirkung auf die Knoten zwischen den beiden Varianten Ashausen-Sudenburg und Ashausen-Unterlüß differenziert wird. Frau Dr. Eickmann antwortete, dass diese beiden Varianten sich [trotz ihrer Ähnlichkeit] in ihren Netzwirkungen unterscheiden.

Zur Erläuterung der Einschätzung zum Punkte Fertigstellung bis 2030, antwortete Frau Dr. Eickmann, dass alle Alternativen [vermutlich] erst 2030 fertiggestellt sein können, sich die Alternativen jedoch in der Hinsicht deutlich unterscheiden, welche Teilbausteine bereits vorher in Betrieb gehen können.

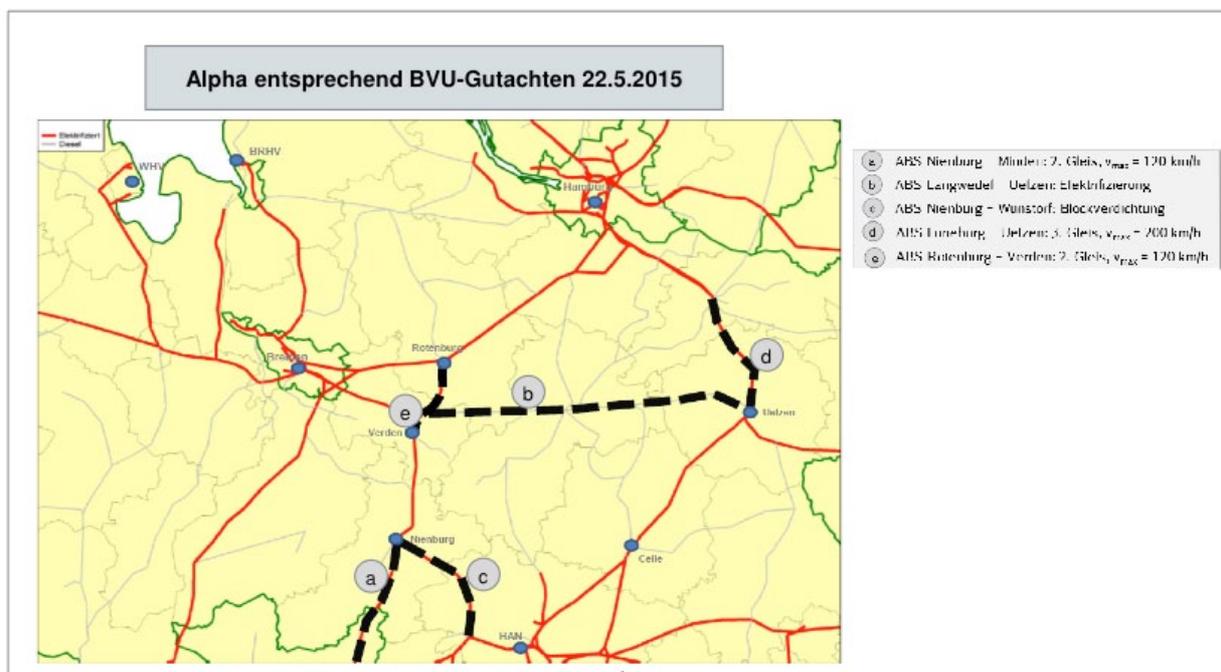
Herr Knögel (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation des Landes Hamburg) verwies darauf, dass die Verkehrsfachleute der Länder in vielen Punkten Einvernehmen hätten, jedoch bei der Bewertung der Alpha-Alternative unterschiedliche Auffassungen beständen: Die im der BVU-Studie im Mai 2015 dargestellte Alpha-Alternative sei aus Sicht seiner Behörde für Hamburg keine akzeptable Lösung.

Ein Teilnehmer regte an, die Ergebnisse der AG Alpha zu hören [die sich mit der Optimierung der Alpha-Alternative beschäftigt hat.]

Ergebnisse der AG Alpha

Herr Wyderka und Herr Bischooping stellten die Ergebnisse der AG Alpha vor, die sich aus weit mehr als 20 Teilnehmenden und Experten zusammensetzt.

Herr Wyderka hob hervor, dass die Alpha-Alternative [unten gezeigt in der Fassung vom 22.05.2015] im Auftrag des Dialogforums tiefer untersucht werden sollte und dazu im fünften Treffen des Dialogforums eine Arbeitsgruppe gebildet wurde. Das Besondere der Alpha-Alternative sei, dass sie aus unterschiedlichen Bausteinen bestünde, die eigenständig und auch [bis auf die Ausbaustrecke Lüneburg-Celle] vorzeitig [vor 2030] in Betrieb gehen könnten. Das Dialogforum wünschte, dass diese Alpha-Alternative optimiert werden solle.



Zum einen zeigte die Belastung der Schienenstrecken in der Studie von BVU, dass viele Strecken in 2030 eine Belastung zwischen 85 und 110% haben würden [siehe die blau gekennzeichneten Strecken in den Abbildungen weiter oben und die kurz zuvor notierte Aussage der Verkehrsbehörde aus Hamburg]. Zudem sei die Erwartung, dass aus und in Richtung Bremen [und den dahinter liegenden Seehäfen] mehr Züge zu erwarten sind, als BVU angenommen habe, Anlass gewesen, zu prüfen, ob für diese ausreichend Kapazitäten verfügbar sind.

Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe hatten folgende vier Erwartungen an ihre Zusammenarbeit:

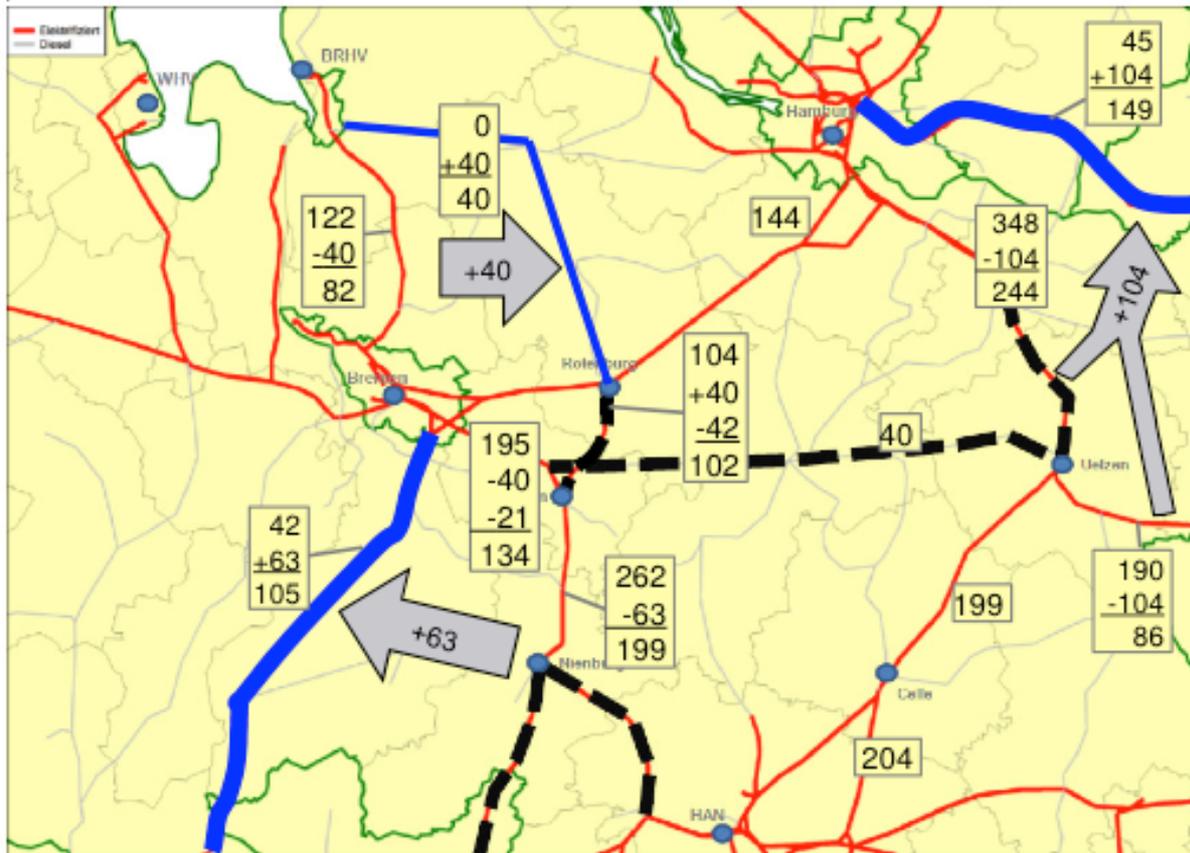
- Klärung der [bereits erwähnten] Kapazitätsfragen
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Alpha-Alternative
- Klärung der Auswirkungen der Alpha-Alternative auf den SPNV
- Klärung der Auswirkungen der Alpha-Alternative auf die Betroffenen

Die AG Alpha hat sich auf die verkehrlichen Fragestellungen konzentriert. Die Klärung der Auswirkungen der Alpha-Alternative auf die Betroffenen habe die AG Alpha nicht selbst vorgenommen. Sie erwartet, dass diese Aufgabe von den anderen Arbeitsgruppen übernommen wird.

Die DB AG habe eine Ausarbeitung zu den Kapazitätsfragen vorgenommen. Diese wurden in der AG Alpha präsentiert und diskutiert. Herr Wyderka präsentierte das Diskussionsergebnis. Ein wichtiger Baustein der Überlegungen ist, dass Verkehre, die ihre Route auf die dann ausgebauten und leistungsfähigeren Strecken, z.B. Hamburg-Uelzen-Stendal verlagern wollen [, weil dort ihr neuer Bestweg ist], durch Umroufung auf den bislang befahrenen Strecken bleiben sollen.

Die Studie von BVU habe gezeigt, dass [durch die Nutzung eines neuen Bestweges] Kapazitäten auf Bestandsstrecken frei werden. Diese Kapazitäten sollten genutzt werden (siehe Abb. aus Chart 2 der AG unten).

**Mögliche Umrountung Alpha (Zugzahlen
entsprechend BVU-Gutachten 22.5.15)**



Verkehrsbeziehung Hamburg-Stendal

Gut 100 Züge müssen nicht über Lüneburg und Uelzen nach Osten fahren. Sie können auch auf der leicht längeren Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge verbleiben. Durch einen einheitlichen Trassenpreis für die beiden Alternativrouten sollte dies [ohne Einbußen für die Transportunternehmen] möglich sein. Die Kapazitäten wurden von der DB AG überprüft und es ist zu erwarten, dass diese nördliche Strecke insgesamt ca. 150 Züge/Tag aufnehmen kann. [Herr Bischoping erläuterte im Anschluss an das Referat von Herrn Wyderka, dass die DB AG zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge ein älteres Gutachten herangezogen habe. Des Weiteren habe sie bei der Überlegung, wie viele Züge auf der Strecke verbleiben können, keine Züge in Richtung Süden unterstellt, sondern ausschließlich Züge von und in Rich-

tion Südosten.) Ein Ausbau des Ost-Korridors, so Herr Wyderka, ist keine Voraussetzung für das Funktionieren dieser Umroufung. Somit könnte die Auslastung der Strecke Hamburg-Lüneburg-Uelzen [nach dreigleisigem Ausbau Lüneburg-Celle] im grünen Bereich [unter 85% Auslastung] liegen. Dies schuf Raum für zusätzliche Kapazitäten im SPNV. Auch der Engpass Uelzen-Wieren wäre dann aufgelöst und die Umroufung beließe auf der [bis 2030 ausgebauten] Strecke Uelzen-Stendal freie Kapazitäten.

Strecke Bremen-Hannover

Ein Ausbau der Strecke Nienburg-Minden [Baustein a in der Grafik oben] schafft eine Attraktivität für Verkehre, die im Bestandsnetz 2030 die Route Bremen-Osnabrück fahren. Diese wollen dann einen neuen Laufweg nehmen und belasteten die Route Bremen-Verden-Nienburg. Dieser Effekt müsse vermieden werden, was bedingte, dass der Ausbau Nienburg-Minden geringer ausfällt [als in der Alpha-Alternative in ihrer Fassung vom 22.05.15 dargestellt]. Ein Potenzial von ca. 60 Zügen könnte auf der Route Bremen-Osnabrück-Ruhrgebiet ihren Weg nehmen und sowohl den Knoten Bremen entlasten, als auch die hoch belastete Strecke zwischen Bremen und Hannover. Ca. 20 dieser 60 Züge befahren die Relation Hamburg-Bremen-Osnabrück-Ruhrgebiet, ca. 40 sind aus dem Raum Bremen mit den dahinter liegenden Seehäfen.

Strecke Bremerhaven-Bremen

Die in Ausbau befindliche EVB-Strecke Bremerhaven-Bremervörde-Rotenburg könnte, wie die Arbeitsgruppe der Länder bereits ausführte, weitere 40 Züge aus dem Knoten Bremen fernhalten und würde diese an anderer Stelle in das Netz übergeben. [Die Verkehrsfachleute der Länder betonten, dass ein Ausbau Rotenburg-Verden notwendig wird. Diese ist Bestandteil der Alpha-Alternative (siehe Baustein „e“ in der Grafik weiter oben)]

Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe zur Kapazität

Herr Wyderka formulierte die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe Alpha: Diese hier skizzierten Maßnahmen müssten dafür sorgen, dass mit der Alpha-Alternative insgesamt genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen. Eine weitere Betrachtung müsse klären, ob diese Annahmen bestätigt werden können.

Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Alpha-Alternative

Die Arbeitsgruppe sieht folgende optionalen Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit der Alpha-Alternative steigern bzw. deren Kosten senken könnten.

Hamburg-Büchen-Wittenberge

Auf der Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge würde der Ausbau von fünf Überholstellen (ein Überholbahnhof und Überholgleise an vier Stellen) die Streckenkapazität um 20 Trassen [Zugfahrten]/Tag erhöhen. Der Aufwand dafür wäre vertretbar. BVU müsse prüfen, ob von dieser Option Gebrauch gemacht werden müsse.

Lüneburg-Uelzen

Statt eines vollständigen dreigleisigen Ausbaus unter der oben benannten Voraussetzungen einer Umrountung könnte möglicherweise auch stellenweise, insbesondere bei den Ortsdurchfahrten der heutige, zweigleisige Zustand verbleiben. Somit würde vermutlich ein hoher Kostenaufwand eingespart werden können. Ob dies möglich ist, und, wo genau der heutige, zweigleisige Zustand verbleiben könne, müssten die Berechnungen von BVU ergeben.

Nienburg-Wunstorf

Hier könnten Überholgleise in Hagen und Poggenhagen, sowie mittige Wendegleise in Verden und Nienburg einen Kapazitätsgewinn von 20 Trassen [Zugfahrten]/ Tag erbringen.

Nienburg-Minden

Ein Vollausbau scheint nicht erforderlich. Aus Sicht der AG würde ein Vollausbau der Strecke Nienburg-Minden Fehlanreize geben [, die in der Netzkonzeption Schiene Nord kontraproduktiv sind (siehe dazu oben).] Hier sind aus Sicht der AG Alpha einzelne Überholstellen ausreichend und es liegen durch des nachts nicht genutzte Überholstellen noch Optionen vor, die durch ohnehin im Ausbau befindliche Leit- und Sicherungstechnik im Stellwerk Minden demnächst genutzt werden können, weil dieses ohne zusätzlichen Personalaufwand einen Betrieb rund um die Uhr gewährleiste.

Die Arbeitsgruppe Alpha bittet den Bund, die optimierte Alpha-Alternative in der hier dargestellten Form und auch die optionalen Maßnahmen zu berechnen und dem Dialogforum die Rückmeldung zu geben, ob diese Alternative kapazitiv ausreichend und mit optimiertem Kostenaufwand auch tragfähig bleibt. [Letzteres meint, ob bei einer später noch durchzuführenden Nutzen-Kosten-Analyse ein Nutzen-Kosten-Faktor von größer 1 zu erreichen ist.]

Herr Bischooping bekräftigte ausdrücklich die von Herrn Wyderka vorgetragene Aussagen aus der AG Alpha zu den Umrountungs-Überlegungen. Er betonte, dass dabei die Zugzahlen aus der BVU-Studie unterstellt worden seien.

Diskussion

Ein Teilnehmer bezeichnete die vorgestellte optimierte Alpha-Alternative als „Null-Plus-Variante“, da sie nur einen minimalen Ausbau der Infrastruktur vorsähe. Die Wirkung entfalte diese Alternative seiner Sicht nach offensichtlich hauptsächlich durch administrative Maßnahmen. Er zeigte sich zudem verärgert darüber, dass die DB AG diese Vorschläge nicht schon viel früher im Dialogprozess präsentiert hat. Herr Bischooping widersprach der Behauptung, dass diese optimierte Alpha-Alternative nur in minimalem Umfang neue Infrastruktur enthielte. Die Aussagen von BVU zu den Wirkungen der Alpha-Alternative [Stand 22.05.15] habe die AG Alpha aufgegriffen und damit weiter gearbeitet.

Ein anderer Teilnehmer zeigte sich erfreut über den von der AG Alpha erarbeiteten Lösungsvorschlag. Er sähe darin noch den weiteren Vorteil [gegenüber anderen Trassenalternativen], dass die Bausteine der Lösung flexibel eingesetzt werden und damit auf einem möglicherweise wandelnden Bedarf reagieren können.

Derselbe Teilnehmer kritisierte, dass die Berechnung nun reichlich spät vorgenommen würde. Der Moderator entgegnete, dass diese Berechnung auf den Wunsch des Dialogforums zurückgehe. Die Arbeitsgruppe habe nun einen Vorschlag dafür erarbeitet, was genau zu berechnen sei.

Derselbe Teilnehmer wollte von Herrn Bischooping wissen, ob er bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt, also ohne weitere Berechnungen, bestätigen kann, dass die Kapazitäten dieser Alpha-

Alternative gesichert sind. Herr Bischoping bestätigte diese Kapazitäten nicht, er zeigte sich aber sehr zuversichtlich, dass diese Kapazitäten unter den [oben] beschriebenen Voraussetzungen auf den Relationen Hamburg von und nach Süden sowie Bremen von und nach Süden [also auf den diese Infrastrukturplanung auslösenden Engpassstrecken] in nennenswertem Umfang vorhanden sind. Er machte deutlich, dass eine Berechnung durch BVU zwingend erforderlich ist, weil das gesamte Netz in die Betrachtung einbezogen werden muss.

Ein weiterer Teilnehmer gab ein weiteres positives Feedback. Er habe verstanden, dass die Umrountung eine Option sei, die genutzt werden solle, falls die Strecke Lüneburg-Uelzen an die Grenze der Volllastung gelange. Er sorgte sich, dass es eine rein rechnerische Verbesserung der Alpha-Alternative sei, die aber praktisch nicht umgesetzt werden wird. Er erinnerte daran, dass der SPNV kein juristisches Privileg bei der Trassenvergabe habe. Somit wären die von der Region erwünschten Verbesserungen im SPNV nicht umsetzbar. Wenn die Verantwortlichen bei der Bahn durch eine eindeutige Stellungnahme den Beteiligten in der Region diese Sorge nehmen und mehr Sicherheit geben könnten, würde das die Akzeptanz dieser Alpha-Lösung in der Region deutlich steigern können. Herr Bischoping machte deutlich, dass die Bundesnetzagentur über die Vergabe von Trassen an Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheide. Auch die Bundesnetzagentur kenne die zweite Route, die zur Verfügung steht. Sie werde also dafür Sorge tragen, dass die Bedürfnisse beider Partner, des Güterverkehrs und des Personenverkehrs, befriedigt werden. Da der Personenverkehr nicht ausweichen kann, ist naheliegend, dass der Güterverkehr den Umweg nimmt. [Zuvor hatte der Moderator daran erinnert, dass die Handhabe der DB AG, wie im Vortrag der AG Alpha zu hören war, die Gestaltung der Trassenpreise darstelle.]

Ein Teilnehmer regte an bei der Neuberechnung die [Netzauslastung in der] Zeit zwischen 06:00 und 09:00 Uhr mit zu berechnen. Es sei für ihn auch positiv, dass man auf bestimmte Ausbauten möglicherweise verzichten kann, weil man die Möglichkeiten zur Umrountung habe. Möglicherweise könne bei teilweisem Verzicht auf einen dreigleisigen Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen die gesamte Baumaßnahme auch vor 2030 fertiggestellt werden. Nach Vorlage der Vorschläge der AG Alpha appellierte er an die Hamburger Vertreter, ihre Haltung zu der Alpha-Alternative zu überdenken [Deren Stellungnahme bezog sich auf die Alpha-Alternative in der Fassung vom

22.05.15]. Er verwies darauf, dass Hamburg ein Anliegen habe und die Unterstützung der Region dafür brauche. Er bat die Stadt Hamburg um mehr Kooperation.

Herr Knögel betonte, dass er die Interessen der Stadt Hamburg für den Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr verträte. Seine Behörde sei sich sehr wohl bewusst, dass diese Themen in und mit der Metropolregion gelöst werden müssen. Seine Behörde lehne auch die optimierte Alpha-Alternative ab, weil sie [derzeit sichtbar] nicht genügend Kapazitäten in Nord-Süd-Richtung schaffe. Das BMVI habe in dem ersten Treffen klargestellt, dass dies die Hauptaufgabe [der Infrastrukturplanung und damit] des Dialogforums sei. [Herr Papajewski (BMVI) nannte seinerzeit 140 Zugfahrten in Nord-Süd-Richtung, die zusätzlich möglich gemacht werden sollten.] Seine Behörde sei sehr skeptisch, ob die Umrountung genügend freie Kapazitäten schaffe. Auch wüchsen die [Transportmengen der] Ostseehäfen. Zudem sähe seine Behörde nicht, dass die Alpha-Alternative zusätzlichen Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern helfe, denn sie schaffe keine Laufwegverkürzung in Richtung Süden.

Seine Behörde wünschte die Berechnung folgender Komponenten zur Optimierung der Alpha-Alternative:

- Ausbau Rotenburg-Verden
- Ausbau Nienburg-Wunstorf
- Ausbau Amerikalinie und
- Neubau einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke von Maschen bis Lehrte entlang der A7

Ein Teilnehmer bat Herrn Bischooping, die Einschätzung der Bahn zu dieser Einwendung der Stadt Hamburg zu formulieren. Herr Bischooping zeigte sich nicht erfreut über die Einschätzung der Stadt Hamburg. Die AG Alpha verfolgte das Ziel, bestehende Kapazitäten optimal auszulasten und hat ein Konzept dafür vorgelegt. In der Alpha-Alternative stecke ein Puffer von ca. 100 Trassen [Zugfahrten], die im Sinne Hamburger Interessen genutzt werden können [, da die Umrountung die Engpässe auf der Nord-Süd-Strecke reduzieren hilft]. Auch die DB AG habe ein großes Interesse daran, eine Lösung zu entwickeln, mit der sie später leben [arbeiten] kann. Herr

Bischoping kündigte an, dass er noch in der folgenden Woche das Gespräch mit Herrn Knögel fortsetzen werde.

Ein Teilnehmer zeigte sich entsetzt über die Äußerungen aus Hamburg. Es ignoriere einen möglichen, sich für ihn bereits abzeichnenden Konsens. Er appellierte [in Richtung des Hamburger Vertreters], auf dieser Position nicht zu verharren.

Ein Teilnehmer warf ein, dass die Neuberechnung der Alpha-Alternative [nach dem Design der AG Alpha] zeigen wird, ob die Kapazitäten ausreichen. Es sei auch wichtig, die Zeitspanne 06:00 bis 09:00 Uhr dabei zu betrachten. Er forderte, dass die von den Ländern zuvor benannten zusätzlichen Züge aus dem Bremer Raum [gegenüber den Annahmen von BVU] in dieser Neuberechnung berücksichtigt werden müssen. Herr Bischoping, Herr Wyderka und Frau Dr. Eickmann bestätigten dieses Erfordernis. Herr Wyderka erläuterte, dass die Länder Bremen, Niedersachsen und das BMVI sich verabredet haben, um zu gemeinsam getragenen Zugzahlen zu kommen.

Ein Teilnehmer bat den bremischen Vertreter, die Hamburger Position zu kommentieren. Der bremische Vertreter zeigte Verständnis dafür, dass die Hamburger Kollegen mit dem derzeitigen Stand der Alpha-Alternative noch nicht zufrieden seien. Die Alpha-Alternative sei aus bremischer Perspektive eine gute Lösung.

Ein Teilnehmer fragte, wie die Züge aus dem Hafengebiet südlich der Elbe die Route über Büchen befahren können. Er wollte von der DB AG wissen, wie diese Züge von westlich Harburgs auf die Route nördlich der Elbe und östlich von Hamburg gelangen. Er sorgte sich über die Kapazitäten im Knoten Hamburg. Zudem werde kein Unternehmer die zusätzlichen Kosten für den Umweg [über Büchen] bezahlen. Die Umrouting würde erst dann greifen, wenn die Kapazitäten über Uelzen vollständig ausgelastet seien.

Derselbe Teilnehmer betonte, dass die Alpha-Alternative keinen Fahrzeitvorteil für den Schienenpersonenfernverkehr von Hamburg und den Süden erzeuge. Er sei zudem der Ansicht, dass man eine Investition in dieser Größenordnung nicht tätigen dürfe, ohne dass der Schienenpersonenfernverkehr davon profitierte.

Herr Bischoping verwies darauf, dass die BVU-Studie ca. 350 Züge auf der Achse Lüneburg-Uelzen prognostizierte, von denen ein Teil der Züge von und in Richtung Stendal unterwegs sei. [Diesen Teil zugunsten der Kapazitäten in Nord-Süd-Richtung über Büchen umzurouten ist das Konzept der AG Alpha.] Herr Limprecht (DB Netz AG) erläuterte, wie diese Güterzüge aus dem Hamburger Hafen in Richtung Büchen gelangten: Eine Neubaumaßnahme eines Überwerfungsbauwerkes [= Eisenbahnbrücke über Eisenbahngleise] in Wilhelmsburg zusammen mit einer zweigleisigen Katwyk-Brücke mache die Fahrt durch den Bahnhof Hohe Schaar möglich. Die Kapazität dieser Verbindung wird durch eine zweite Gleiskurve Kornweide vergrößert. Die Strecke tauche unter den Personenzuggleisen in Richtung des Hamburger Hauptbahnhofes hindurch und schaffe die Verbindung in Richtung Rothenburgsort, Billwerder und Büchen. Diese Maßnahmen aus dem Knoten-Konzept der Knoten-Studie Hamburg werde von der DB Netz schrittweise umgesetzt und stehe bis 2030 zur Verfügung.

Ein Teilnehmer fragte, welche Kriterien für die DB AG [im Rahmen der Netzkonzeption Schiene-Nord] von besonderer Bedeutung seien. Er benannte folgende: Eine kurze Realisationszeit, ein hoher Kapazitätsgewinn, Umweltschutz, Sozialverträglichkeit. Herr Bischoping betonte, dass alle genannten Prinzipien bedeutsam seien. Je besser die einzelnen Kriterien erfüllt seien, desto realistischer sei, dass die geplante Maßnahme umgesetzt werde. Diese Umsetzung der Planung sei für die DB AG das wichtigste Ziel. Die DB AG wünsche, dass das Ergebnis des Dialoges dann auch soweit mitgetragen wird, dass es zu einer Umsetzung kommt.

Ein Teilnehmer zeigte sich erfreut, dass die DB AG die Alpha-Alternative als Lösungsoption ansehe. Er wollte wissen, welche Maßnahme im Rahmen dieses Konzeptes vordringlich sei bzw. am schnellsten umgesetzt werden könne. Der Moderator erinnerte daran, dass die Schrittfolge der Realisierung bereits Gesprächsthema im Dialogforum war, und bat den Fragesteller um Verständnis, dass er diesen Punkt nicht erneut besprechen lassen wolle.

Ein Teilnehmer fragte, ob die Alpha-Alternative auch eine nachhaltige Lösung sei. Er wollte sicher gehen, dass in zehn Jahren nicht erneut eine Diskussion über Kapazitätserweiterungen geführt werden müsse. Herr Bischoping antwortete, dass die AG-Alpha auch geprüft habe, ob mit der

Alpha-Alternative genügend Kapazitätsreserven für einen Zeitraum weit über 2030 hinaus oder für unerwartet hohe Zuwächse geschaffen werden können.

Der Moderator fragte ab, ob die von der AG Alpha vorgeschlagenen Optimierungen einschließlich der durch die Stellungnahme der Länder eingebrachten zusätzlich zu berücksichtigenden Züge unter Berücksichtigung der kapazitätskritischen Zeitspanne von 06:00 und 09:00 Uhr neu berechnet werden soll.

Herr Böhm (BMVI) sicherte diese Neuberechnung zu. Das BMVI werde sich mit den Ländern zusammensetzen und in der Prognose gemeinsam getragene Zugzahlen zu Grunde legen. Diese werden auf das [durch die Alpha-Alternative beschriebene] Netz umgelegt. Bei der Neuberechnung werde geprüft, ob die Kapazitäten ausreichen. Zudem werde die Alpha-Alternative optimiert, in dem Sinne, dass die mobilisierbaren Reserven im Netz identifiziert werden. Es soll herausgefunden werden, welche Maßnahmen an welchen Stellen die richtigen, auch kosten-effektivsten zur Schaffung neuer Kapazitäten seien. Auch werde geprüft, ob Fahrzeitverkürzungen auf den Bestandsstrecken möglich sind. Somit sei die Optimierung auf die Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ausgerichtet. Die damalige Berechnung durch BVU habe ergeben, dass die verkehrlichen Wirkungen der Alpha-Alternative vergrößert und die Kosten minimiert werden müssen. Die nun folgende Arbeit sei darauf ausgerichtet, zu einer Lösung zu führen, die [bei der später anstehenden Prüfung] im Bundesverkehrswegeplan Chancen habe. Es werde daran gearbeitet, dass aus dieser Idee „Alpha-Alternative“ etwas Nützliches, Umsetzbares und auch nachhaltig Wirksames zu schaffen.

Der Moderator dankte Herrn Böhm für die Antwort und fragte, ob das Ergebnis dieser Arbeit im nächsten Dialogforum präsentiert werde. Herr Böhm (BMVI) signalisierte, dass dies seine Zielvorstellung sei, jedoch müsse er auf die aufwändigen Berechnungen hinweisen und könne keine Zusage dafür formulieren. Das BMVI werde alles ihm Mögliche tun, um den üblicherweise längeren Bearbeitungsprozess zu beschleunigen. Herr Kotzagiorgis (BVU) werde im nächsten Treffen des Dialogforums mitwirken, auch für den Fall, dass die Arbeiten nicht vollständig abgeschlossen seien.

Ein Teilnehmer mahnte hier [sinngemäß] Sorgfalt vor Tempo walten zu lassen. Ihm sei wichtig, dass Herr Kotzagiorgis ein Produkt abliefere, mit dem das Dialogforum anschließen weiterarbeiten kann.

Ein Teilnehmer dankte Herrn Bischooping ausdrücklich. Er hätte [O-Ton] „nicht für möglich gehalten, dass ein Koloss, wie die Deutsche Bahn, in der Lage ist, wirkliche Argumente und Diskussionen aufzunehmen, und ihre Meinung zu ändern. – Vielen Dank!“

Der Moderator erinnerte an die Aussage von Herrn Kotzagiorgis [aus dem Mai 2015] , dass die Alpha-Alternative eine Chance haben könne, wenn sie optimiert werde. Die AG Alpha habe Maßnahmen zur Optimierung erarbeitet, die jetzt von Herrn Kotzagiorgis geprüft werden.

Herr Knögel bat darum, auch die von ihm vorgeschlagene Variante [des Alpha, s.o.] zu berechnen. Somit könne der Unterschied zu der von der AG Alpha vorgeschlagenen Variante deutlich werden. Der Moderator holte ein Feedback zu diesem Wunsch seitens des Landes Hamburg ein. Herr Wyderka berichtete, dass dieser Wunsch auch in der AG Alpha vorgetragen wurde. Dort habe dieses Ansinnen keinen Widerhall gefunden, werde also seitens der AG Alpha nicht unterstützt. Herr Knögel wiederholte seine Bitte. Herr Böhm (BMVI) sicherte zu, dass die Belange Hamburgs [, die das Land zu Begründung seiner Variante (siehe oben) anführt,] bei der Neuberechnung der Alpha-Alternative berücksichtigt werden. Ein Teilnehmer führte an, dass die negativen Auswirkungen einer Maßnahme, die dem Land Hamburg diene, in Niedersachsen zu spüren seien.

Der Moderator stellte abschließend fest, dass das BMVI die Alpha-Alternative in der Fassung prüft, wie von der AG Alpha vorgeschlagen. Nach der darauf folgenden Pause wollte ein Teilnehmer noch einmal ausdrücklich festgestellt wissen, ob nur die von der AG Alpha vorgeschlagene Variante geprüft werde. Herr Böhm bestätigte dies.

[Ab hier stand keine Video-Aufzeichnung zur Verfügung.]

Lärm und Lärmschutz

Die Arbeitsgruppe „Lärm“ trug ihre Forderungen zum Lärmschutz vor (vergl. Dokumentation der Arbeitsgruppensitzung vom 03.09.2015) 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 Teilnehmenden 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 sieben in der Machbarkeitsstudie betrachteten Trassenalternativen. Das Ergebnis sei die Möglichkeit des Vergleichs der Anzahl der vom Lärm betroffenen und von gesetzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen geschützten Haushalte an allen zehn in der Diskussion befindlichen Alternativen. 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 und anschließend in die Arbeitsgruppe zurückverwiesen.

Weiteres Vorgehen

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.

Aus dem Teilnehmerkreis wurde während des Dialogforums vorgeschlagen, eine paritätisch besetzte Arbeitsgruppe zwecks Zusammenfassung der Ergebnisse zu bilden [siehe dazu die Diskussion im Punkt Mensch und Region]. Diese Gruppe solle, so ein Teilnehmer in der Abschlussrunde, sofort gebildet werden. Er schlug vor, zwei kommunale Vertreter(innen), zwei Vertreter(innen) von Kreisen und vier Vertreter(innen) von Bürgerinitiativen durch die jeweiligen Gruppen zu benennen. Die Teilnehmenden des Dialogforums nahmen diesen Vorschlag an. Der Moderator bat die Gruppe, einen Entwurf vorzulegen, der von möglichst allen Teilnehmenden unterstützt werden kann.

Abschlussbilanz

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 und von AGen - teils in den Pausen - intensiv gearbeitet. Der Moderator dankte allen Teilnehmenden sehr herzlich und beendete das Treffen.