



Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation der ersten Sitzung des Dialogforums am 13.02.2015 in Celle

Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation der ersten Sitzung des Dialogforums am 13.02.2015 in Celle

Die Veranstaltung fand im Tagungszentrum Congress Union Celle statt, begann am 13.02.2015 um 10:00 Uhr und endet um 16:00 Uhr.

Vorbemerkungen

Hier lege ich als neutraler Moderator eine Dokumentation vor, die enthält, was ich wahrgenommen habe. Beim Notieren habe ich größtmögliche Sorgfalt walten lassen. Mein Bemühen war, angemessen ausführlich zu dokumentieren. Ich habe die Inhalte, die mir durch die Video-Dokumentation zur Verfügung standen, gestrafft und gleichzeitig versucht, so nah am gesprochenen Wort zu bleiben wie möglich.

Die Videodokumentation können Sie hier einsehen:

<https://www.youtube.com/playlist?list=PLHJ2K6xGT2pL0XNhXzX3cw70nXlogXjz>

Bei der Dokumentation ging es mir um die Sammlung der Fragen, Hinweise, Anregungen und Argumente. 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 vor dem nächsten Treffen zur Kenntnis zu geben.

Die Dokumentation ist in manchen Bereichen, z.B. bei der Unterscheidung zwischen Fragen, Hinweisen und Statements, thematisch und nicht chronologisch geordnet. Ausdrücke in eckigen Klammern sind Einfügungen, die ich nachträglich vorgenommen habe, um mehr Klarheit und Verständnis herzustellen.

Am Ende des Dokuments ist ein Nachtrag zu zwei Punkten aus der Befragung der Teilnehmenden, die ich bei meiner spontanen Kürzung des Referates über die Umfrageergebnisse nicht präsentiert habe.

Jens Stachowitz
Moderator des Dialogforums Schiene Nord

Dortmund, 04. März 2015

Gliederung

	Seite
Zusammenfassung	3
Begrüßung und Einführung, Resolutionen und Forderungen	5
Gespräch des Moderators mit Minister Olaf Lies	8
Vorstellung der Vertreter(innen) aus dem BMVI, dem WM Niedersachsen und der DB AG	11
Historie der Y-Trasse und der Alternativenprüfung	14
Netzkonzeption Schiene Nord im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015	17
Fragen zu den Vorträgen und Antworten darauf	25
Konzept des Dialogforums und Ablauf der Folgesitzungen	29
Arbeitsziele des Dialogforums	31
Die Alternativen aus der Machbarkeitsstudie und weitere Vorschläge	35
Festlegung der in der zweiten Sitzung zu betrachtenden Alternativen	37
Ergänzungen zum Themen- und Kriterienkatalog	38
Bilanz des ersten Treffens	39
Nachtrag	42

Anhang

- Liste der Teilnehmenden
- Historie der Y-Trasse und der Alternativenprüfung
- Netzkonzeption Schiene Nord im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015
- Ergebnisse der Befragung unter den Teilnehmenden
- Von den Teilnehmenden erweiterte Liste der Themen- und Kriterien

Die Anhänge 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

Das Copyright der Fotos liegt bei Amadeus Waldner.

Zusammenfassung

In der Bilanz zu der Veranstaltung brachten die Teilnehmenden zum Ausdruck, dass Sie zufrieden mit dem Ablauf, der Organisation, der Moderation, dem Verhalten der Teilnehmenden und der Zusammenarbeit im Dialogforum sind. Zu den Inhalten gab es kritische Stimmen. Es zeigte sich, dass sich sehr viele, wenn nicht gar alle sich für den Ausbau der Infrastruktur im Hafenhinterlandverkehr verantwortlich fühlen. Deutlich wurde hervorgehoben, dass es, wenn eine Trasse gebaut wird, Betroffene geben wird, die nicht zufrieden mit der Lösung sind und später gar erwägen gegen die behördlichen Entscheidungen zu klagen.

Die Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) haben dargestellt, in welchem Umfang eine Erweiterung des Schienennetzes zukünftig notwendig ist: Auf eine kurze Formel gebracht, sind zwei weitere Gleise in Nord-Süd-Richtung aus Sicht des Bundes erforderlich. Auch gibt es Güterverkehrs-Beziehungen von und nach Osten und Südosten, diese sind jedoch im Umfang kleiner als die Nord-Süd-gerichteten. Das BMVI stellt derzeit einen Investitionsplan auf, den Bundesverkehrswegeplan 2015. Darin stellt es dar, welcher Bedarf an Infrastruktur-Baumaßnahmen im Schienennetz, Straßennetz und Netz der Wasserstraßen besteht. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2015 fanden bereits Bürger-, Verbände- und Behördenbeteiligungen statt und werden auch vor einer Entscheidung des Bundestages weiterhin noch stattfinden. Auch das Dialogforum Schiene Nord stellt ein Verfahren der Beteiligung der Öffentlichkeit im Vorfeld von Entscheidungen dar.

Bevor es nach einer Bundestagsentscheidung zum Neubau / Ausbau einer Trasse kommt, folgen noch zwei behördliche Verfahren, das Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren. Bei diesen ist die Beteiligung der Öffentlichkeit gesetzlich verpflichtend.

Des Weiteren ist das BMVI derzeit nicht auf eine konkrete Trasse in diesem Planungsraum Schiene Nord festgelegt. Die Beseitigung der Engpässe im Netz und in den Knoten ist zwingend, kann jedoch durch Neubaustrecken oder durch den Ausbau von Bestandsstrecken vorgenommen werden. Diese Vorhaben müssen den Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung entsprechen und einen Nutzen-Kosten-Quotienten von über 1 haben, also volkswirtschaftlich zu rechtfertigen sein.

Eine größere Anzahl von Beteiligten aus den Kommunen und Bürgerinitiativen machte deutlich, dass die Prognose des Bedarfes für den Zeithorizont 2030 vom BMVI deutlich anschaulicher und ausführlicher vorgetragen werden sollen. Die Menschen vor Ort müssten diese Erläuterungen verstehen können, wenn sie akzeptieren sollen, dass sie zu dem Kreis der Betroffenen zählen.

Auch forderten die Beteiligten aus den Kommunen und Bürgerinitiativen einen aus öffentlicher Hand finanzierten, fachlichen und unabhängigen Beistand, der mithelfen kann, diese Prognosen und die Annahmen, das Vorgehen und die Ergebnisse der Gutachter zu überprüfen. Das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr erklärte, dass dafür eine Lösung gefunden werde, wenn die gemeinschaftlichen Versuche, eine Aufklärung innerhalb des Dialogforums herzustellen, als gescheitert gelten.

Die Beteiligten im Dialogforum legten fest, dass sie die von der DB International GmbH untersuchten Trassen (vgl. Machbarkeitsstudie) und zusätzlich folgende Trassenalternativen in der zweiten Sitzung des Dialogforums betrachten wollen:

- VCD-Alternative
- Alpha-Alternative
- Ausbau der OHE-Strecke

Das BMVI sagte zu, dass für diese drei neu dazugekommenen Trassenalternativen bis zum Forum 2 eine gleichwertige grobe Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt wird.

Der Moderator sagte zu, dass alle nun ebenfalls die von den Überlegungen betroffenen Kommunen und Bürgerinitiativen nach gleichen Regeln am Dialogforum teilnehmen können.

Das BMVI verpflichtet sich, die Trasse, die in dem abschließenden Treffen am 05. November 2015 vom Dialogforum empfohlen werden könnte, für den Bundesverkehrswegeplan mit dem üblichen standardisierten Bewertungsverfahren zu bewerten. Die Lösung muss die verkehrlichen Probleme lösen und sie muss wirtschaftlich sein. Aber auch wenn es nur zu einer »kritischen Würdigung« aller Trassenalternativen, einem Minimalziel dieses Dialogforums, käme, würde das dem BMVI wichtige Hinweise für die Bewertung geben, die eine standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung, die Beurteilung von Umweltwirkungen, eine raumordnerische Bewertung und eine städtebauliche Bewertung enthalte.

Den Beteiligten aus den Kommunen und Bürgerinitiativen geht es gerade um die Artikulation der Wirkungen auf Menschen und Natur, stellte der Moderator bereits zu Beginn der Sitzung deutlich heraus. Im Rahmen mehrerer Sitzungen des Forums werden die Punkte Schritt für Schritt für alle Trassenalternativen angesprochen und das Pro und Contra gesammelt. Er werde den Versuch stützen, die Anzahl der Trassenalternativen im Lauf der Arbeit des Forums im Idealfall gemeinschaftlich auf eins zu reduzieren, aber auch respektieren, wenn dies nicht möglich ist.

Minister Olaf Lies wünschte sich, dass das Idealziel »eine gemeinsam empfohlene Trasse« erreicht würde. Er bekannte sich ausdrücklich dazu, dass das Dialogforum regierungsunabhängig sei und er sich sämtliche Versuche von außen auf das Forum einzuwirken selbst versagen würde. Der Ort für den Dialog sei im Dialogforum.

Begrüßung und Einführung, Resolutionen und Forderungen

In seiner Begrüßung machte der Moderator deutlich, dass die Menschen, die durch die im Jahr 2014 veröffentlichte Machbarkeitsstudie der DB International auf ihre eigene Betroffenheit aufmerksam wurden, die Trassenalternativen in hohem Maße als Bedrohung empfinden. Zur Illustration benutzte er einen Text aus einem Internetblog, in dem die Autorin auf die Schönheiten der Kultur- und Naturlandschaft und auf deren Gefährdung hinwies:

- Verlust der Bewegungsfreiheit durch die ortsnahe Lage der Trassen
- Negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt
- Negative Auswirkungen auf den Tourismus
- Wertverlust der Häuser und Grundstücke aufgrund von Lärmbelästigung
- Zerschneidung der Landschaft

Engagierte Bürgerinnen und Bürger setzten sich für den Erhalt der Lebensqualität in ihrer Gemeinde ein.

Die Deutsche Bahn macht auf ihrer Internetseite <http://mbs-hbh.die-bahn-baut.de/> wiederholt darauf aufmerksam, dass die Planunterlagen eine Studie darstellen, darin Korridore untersucht werden und noch nicht der exakte Trassenverlauf wiedergegeben werde.



Diese beiden Seiten in einen Dialog zu bringen sei Aufgabe des Dialogforums Schiene Nord, betonte der Moderator.

Zusammensetzung des Forums

Anschließend widmete sich der Moderator der Zusammensetzung des Forums:

- Vertreter(innen) von Kommunen und Kreisen als größte Gruppe
- Vertreter(innen) von Bürgerinitiativen als zweitgrößte Gruppe
- Vertreter(innen) von Verkehrsverbänden und Umweltverbänden
- Vertreter(innen) aus dem Bereich Logistik und Wirtschaft, einschließlich der für diese Themen zuständigen Ministerien

Die Liste der Teilnehmenden ist unter dem folgenden Link abrufbar:

<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/af37a79948aebcf97cf24b0bdeb007d7>

Begleitforschung

Prof. Dr. Niels C. Bandelow erklärte den Teilnehmenden die Begleitforschung durch den Projektverbund der Universitäten Braunschweig, Hannover und Göttingen und bat um die Ausfüllung der ausgelegten Fragebögen. Die Forschung sei unabhängig von den Ministerien. Der Moderator ergänzte, dass alle Beteiligten, einschließlich der Ministerien, der Geschäftsstelle und des Moderators die Ergebnisse erst durch den Abschlussbericht erfahren.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass auf dem Fragebogen die OHE-Strecke nicht verzeichnet sei. Er vertrete die Auffassung, dass diese Strecke vom Dialogforum betrachtet werden solle.

Befragung der Teilnehmenden

Der Moderator berichtete aus der Befragung der Teilnehmenden, die er vor dem Dialogforum durchgeführt hat. Ihnen (51 Antwortende) war in hohem Maße wichtig,



- dass das Dialogforum regierungsunabhängig ist und
- sowohl die Moderation als auch die Geschäftsstelle neutral agieren soll.

Dies deckt sich vollständig mit den Absichten der Geschäftsstelle und des Moderators.

Den Teilnehmenden der Umfrage sei ebenfalls wichtig, weitere Trassen, die über die Alternativen der Studie der DB International hinausgehen, in die Betrachtung innerhalb

des Forums einzubeziehen und frei in der Wahl der Beurteilungskriterien zu sein.

Dialogforum als Ort des Gespräches

Der Moderator machte deutlich, dass das Dialogforum ein Ort sei, an dem Gespräche über die Trassenalternativen möglich sind. Des Weiteren führte er aus, was dieses Dialogforum nicht ist:

- Das Dialogforum ist kein Schlichtungsverfahren. Der Moderator wird keinen Vorschlag für eine Trasse unterbreiten.
- Das Dialogforum ist kein Mediationsverfahren, bei dem über den Austausch von Gütern verhandelt und am Ende eine schriftliche Vereinbarung formuliert wird.
- Das Dialogforum ist kein Parlament. Es kann nicht entscheiden, welche Trasse gebaut wird.

Die Teilnehmenden des Dialogforum könnten gemeinschaftlich eine Priorisierung von Trassen vornehmen und diese dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur empfehlen. Jedoch, so der Moderator, stellte dies ein Idealziel dar und es müsse gemeinschaftlich geklärt werden, ob dieses Dialogforum auch dazu in der Lage sei, dieses Ziel zu verwirklichen.

Resolution von Kommunen und Landkreisen

Der Geschäftsstelle liegen die Resolutionen vor, die an die DB AG und die Ministerien gerichtet wurden. In den Resolutionen beschäftigen sich die Gebietskörperschaften mit den Auswirkungen der jeweiligen Trassen. Die darin enthaltenen Pro- und Contra-Argumente werden in dem thematisch passenden Forensitzungen wieder aufgerufen. Einige Kommunen und Kreise betonten in ihren Stellungnahmen ausdrücklich, dass sie sich ihrer Verantwortung für die Kapazitätserweiterung im Schienennetz zur Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre bewusst seien. Auch Vertreter(innen) von Bürgerinitiativen brachten dies zum Ausdruck.

Eine oft genannte Forderung ist, dass durch Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) deutlich gemacht wird, wie groß der Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten im Schienennetz ist. Auch soll ein Gesamtkonzept vorgelegt werden, das aufzeigt, wie die Verkehrsströme gelenkt und die Knoten sowie die Strecken entlastet werden können. Eine Prämisse des Verkehrsmanagements sollte sein, die Verkehrsströme auf vorhandene Strecken aufzuteilen und den Aus- oder Neubau nach Möglichkeit zu vermeiden.

Forderung der Bürgerinitiativen

Im Vorfeld der ersten Sitzung erreichten die Geschäftsführung und den Moderator folgende Forderungen und Vorstellungen der Bürgerinitiativen:

- Effiziente und zielführende Moderation
- Benennung aller Teilnehmer vor der ersten Sitzung
- Übersendung der Agenda und relevanter Unterlagen bis spätestens 14 Tage vor dem folgenden Forumstermin
- Ausweitung der Forumsdauer bei Bedarf auf bis zu 9 Stunden
- Offenlegung der Entscheidungswege und Datenbasen
- Verbindlichkeit von Ergebnisse des Forums für das Planungsverfahren
- Teilnahme von 15 Bürgerinitiativen mit jeweils einem Sprecher, einem Beisitzer und bei Bedarf einem Experten

Diese Forderungen ging der Moderator einzeln durch und machte deutlich, dass diese Vorstellungen mit denen der Geschäftsführung des Moderators in großen Teilen übereinstimmen. Viele seien bereits erfüllt oder werden im Laufe des ersten Forums eingelöst. Ob das Forum 9 Stunden tagen wolle, werde der Moderator im Verlauf der Sitzungen ansprechen (s. ganz unten).

Zu der Frage, ob mit Mitteln des Landes unabhängige Experten hinzugezogen werden könnten, befragte der Moderator anschließend Herrn Minister Olaf Lies (s.u.). Über die Verbindlichkeit von Ergebnissen des Forums für das Planungsverfahren sprach er daran anschließend auch mit den Vertretern des BMVI (s.u.).

Gespräch des Moderators mit Minister Olaf Lies

Herr Minister Lies bedankte sich herzlich bei allen Teilnehmern und Gästen des Dialogforums für deren Mitwirkung. Er wisse, dass es ein hoher Anspruch an deren Mitarbeit sei, den das Land an die Teilnehmenden richte.

– Im Folgenden sind die Aussagen des Ministers nahe am Wortlaut aus dem Video entnommen, jedoch gekürzt wiedergegeben. –



Moderator: Herr Minister Lies, warum haben Sie sich für das Dialogforum Schiene Nord engagiert und welche Gründe sprachen auch dagegen?

Minister Lies: Als Wirtschaftsminister muss ich darauf blicken, wie sich diese Region wirtschaftlich entwickelt. Wir sehen den Bedarf für den Transport der Güter im Hafenhinterlandverkehr und wollen, dass der Hafenhinterlandverkehr in geringerem Umfang auf der Straße und vermehrt auf der Schiene abgewickelt wird. Zum Zweiten sehe ich, dass wir nach jahrzehntelangem

Streit in der Frage der Trassenführung keinen Schritt weiter gekommen sind. Eine Lösung kann nur im Dialog gefunden werden, bei dem alle Beteiligten früh eingebunden sind und der vorgelagert zu den rechtlichen Verfahren [Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren] stattfindet. Das Land wird seiner Verantwortung für die Wirtschaft und die Menschen dadurch gerecht, mit dem Dialogforum ein neues Verfahren auf den Weg zu bringen. Dazu habe ich mit Bundesverkehrsminister Dobrindt und Bahnchef Grube eine Vereinbarung herbeigeführt. Wir wissen nicht wie dieser Dialog ausgehen wird. Wichtig ist, dass dieser Dialog von einem unabhängigen Moderator geleitet wird. Es ist wichtig, dass die Politik, also auch ich als Minister die Diskussion beobachtet, aber sich nicht einmischt.

Moderator: Wir wollen hier auf Augenhöhe miteinander diskutieren. Viele Beteiligte wollen sich durch von öffentlicher Hand finanzierten unabhängigen Sachverstand unterstützen lassen, um den Experten gewachsen zu sein. Wie gehen Sie mit dieser Forderung um?

Minister Lies: Wir haben hier in der Runde eine Menge Sachverstand mit verschiedenen inhaltlichen Schwerpunkten versammelt. Mir ist eine breit mögliche Akzeptanz wichtig und dazu gehört auch das Nachvollziehen-Können von Daten und Fakten. Fragen, die die Teilnehmenden stellen, sollen hier im Forum beantwortet und diskutiert werden. Auch Sie als Moderator sollten sich nicht mit Antworten zufrieden geben, die von einem Teil der Teilnehmer nicht verstanden werden. (Moderator stimmt durch Nicken zu.) Wenn sich Punkte hier im Forum nicht klären lassen, dann müssen und werden wir klären, ob wir andere Mittel brauchen, um die Fragen zu beantworten, und dafür Lösungen finden.

Moderator: Wie sieht Ihr Wunsch-Ergebnis am 5. November 2015, dem letzten Forumstermin, aus?

Minister Lies: Mein Ziel ist, dass Infrastruktur für den Transport von Gütern auf der Schiene ausgebaut wird. Mein Wunsch ist, dass es eine Einigung auf eine gemeinsame Lösung dafür gibt. Wir sollten dem Bund so detailliert wie möglich sagen, welchen Weg wir hier in Niedersachsen verbindlich gehen wollen. Dieser sollte dann auch für den Bund verbindlich sein, weil wir ihn hier gemeinsam in einem Moderationsverfahren besprochen haben. Ich ermutige alle Beteiligten hier, in einem harten und kontroversen Dialog möglichst wenige, im idealen Fall einen Weg (eine Trasse), möglicherweise als Kombination verschiedener Lösungsansätze, zu erarbeiten. Das Ergebnis sollte dann auch für alle verbindlich stehen und es sollten anschließend keine erneuten Debatten darüber geführt werden. Ich habe kein Interesse daran, dass dieses Dialogforum scheitert. Ich wünsche mir dass am Morgen nach dem letzten Forum in der Zeitung steht: „Es war eine kluge Entscheidung, dass der Minister die Federführung für das Dialogforum an sich gezogen hat.“ Dann wäre dies ein Modellprojekt, ein Weg, den wir in Niedersachsen und in ganz Deutschland auch für andere Projekte nutzen können. Wir sollten zeigen, dass wir beim Ausbau von Infrastruktur früh und intensiv beteiligen.



Moderator: Durch die im Vorfeld des Dialogforums eingegangenen Beiträge haben wir erfahren, dass die Menschen ihren Lebensraum schützen wollen, die Natur vor Eingriffen schützen wollen und auch dafür sorgen wollen, dass die Hafenwirtschaft und damit die gesamte Wirtschaft leistungsfähige Schienenstrecken zur Verfügung haben. Können Sie uns schildern wie ihr Dialog mit den demonstrierenden Menschen unmittelbar vor Beginn dieser Veranstaltung abgelaufen ist?

Minister Lies: Im Endeffekt haben Sie dieses Gespräch gerade gut zusammengefasst. Mein Eindruck ist, dass ich hier vor der Halle nicht mit Menschen gesprochen habe, die keine Schieneninfrastruktur oder kein Wachstum in Deutschland wollen. Sie lehnen es noch nicht einmal ab, am Ende von irgendeiner Infrastruktur selbst betroffen zu sein. Sie wollen jedoch wissen, warum diese Lösung, von der sie betroffen sind, die beste Lösung sei. Sie wollen wissen, ob man alle Varianten auch ernsthaft geprüft hat und ob die Daten und Fakten die man als Grundlage genutzt hat, auch zutreffend sind. Wenn wir diese Informationen liefern und das Vorhaben erklären, schaffen wir auch Akzeptanz. Wenn wir – wo auch immer – ausbauen oder neu bauen, werden wir neue Betroffenenheiten schaffen. Durch Information schaffen wir ein Höchstmaß an Akzeptanz. Derjenige jedoch, welcher direkt vor seiner Haustür durch eine Schienenausbau- oder Neubaumaßnahme und betroffen ist, wird weiterhin überlegen, ob er nicht klagt. Das ist sein gutes Recht in einem Rechtsstaat. Wir werden durch einen klugen Abwägungsprozess eine gute Grundlage für die Planung schaffen. Das ist mein Eindruck aus den Gesprächen: Es gibt keine Totalverweigerung gegen Infrastruktur. Die Menschen wollen wissen, warum etwas notwendig ist, warum die eine Variante ausgewählt wird und warum die andern Dinge, die auch klug klingen, nicht in Frage kommen.

Moderator: Wir haben durch die Umfrage unter den Teilnehmenden herausgefunden, dass die Regierungsunabhängigkeit des Dialogforums wichtig ist. Wie werden Sie, Herr Minister Lies, sich im kommenden Jahr verhalten?

Minister Lies: Ich bin nur heute hier und werde hier nicht teilnehmen. Dafür bitte ich um Verständnis. Ich werde mich hier nicht einmischen. Ich sehe das auch nicht als meine Aufgabe, hier teilzunehmen und mich einzumischen. Ich werde dieses Verfahren inhaltlich begleiten, aber nicht in das Dialogforum hineinreden. Ich bin daran interessiert in Erfahrung zu bringen, wie der Dialog hier verläuft. Es ist mein großes Interesse, dass der Dialog hier im Sinne der Wirtschaft, der Menschen und der Natur funktioniert. Ich werde mich auch während des Verlaufs des Dialogforums weiterhin um den Ausbau unserer Infrastruktur kümmern, jedoch werde ich nicht im Laufe des Dialogverfahrens auftreten und festlegen, was das richtige inhaltliche Ergebnis ist. Das machte keinen Sinn. Dieses Ergebnis zu finden muss hier in diesem Forum gelingen. Mein Verhalten – so wie beschrieben – zu gestalten ist gar nicht so einfach, denn man neigt als Politiker dazu [sagt das augenzwinkernd] sehr frühzeitig zu erkennen wo der richtige Weg ist. Dies ist also mein Anspruch an mich selber: Dabei zu sein, mich nicht zu distanzieren und zugleich nicht an irgendeiner Stelle Position zu beziehen. Diese Zeit hier für dieses Dialogforum müssen wir uns nehmen. Diese Zeit ist lang und sie ist hart, vor allem für diejenigen die hier arbeiten, aber auch für die von außen, die schweigen müssen. Dies so zu handhaben ist die einzige Chance. Die Regierungsunabhängigkeit zu wahren ist für mich tägliche Selbstverpflichtung. Sollte bei Ihnen ein anderer Eindruck entstehen, bitte ich um einen kurzen Hinweis. Dann werde ich versuchen mich wieder zurückzunehmen.

Moderator: Der Ort für den Dialog ist hier.

Minister Lies bestätigt durch Nicken.

Moderator: Wie lange sind Sie heute noch dabei?

Minister Lies: Ich habe mir den ganzen Tag dafür freigehalten. Ich möchte mit einem Gefühl dafür nach Hannover zurückfahren, ob in diesem Prozess, der schwer zu organisieren und schwer zu moderieren ist, der Dialog gelingen kann. Das, was Sie hier im Saal und das was die Bürgerinitiativen im Vorfeld, teils über Jahrzehnte an Zeit investiert haben, findet hier in der Diskussion seinen Niederschlag. Wenn uns dieser Dialog hier in Niedersachsen gelingt, haben ein Verfahren entwickelt, das nicht nur für dieses eine Projekt greift, sondern auch darüber hinaus.

Vorstellung der Vertreter(innen) aus dem BMVI, dem Wirtschaftsministerium von Niedersachsen und der DB AG



Standfoto aus dem Video

Die Teilnehmenden stellten sich (in der Reihenfolge von links nach rechts im Bild) und ihren Aufgabenbereich kurz vor:

Frank Limprecht, seit Februar 2015 Leiter des Bereiches Großprojekte in Norddeutschland der DB Netz AG: Die DB Netz AG ist der Vorhabenträger. Wir möchten hier zuhören, Informationen aufnehmen und Informationen geben. Wir werden Ihre Fragen aufnehmen und nach Möglichkeit sofort hier im Forum beantworten. Ich sichere zu, dass wir mit den Experten im Hintergrund Ihre Fragen letztlich vollumfänglich beantworten werden.

Ulrich Bischooping, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Niedersachsen und Bremen: Seit sechs Jahren beschäftige ich mich mit der Entwicklung der Infrastruktur in Deutschlands Norden. Ich möchte hier zuhören, was sie uns zu unseren Machbarkeitsstudien zu sagen haben. Wir wissen nicht alles, deswegen sind wir hier.

Jürgen Papajewski, Leiter des für die Bundesverkehrswegeplanung zuständigen Referates G12 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Wir bereiten zurzeit einen neuen Bundesverkehrswegeplan vor. Dieser Bundesverkehrswegeplan muss eine Lösung für das Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover oder, wenn man Uelzen dazu nimmt, Viereck, finden. Unsere Prognosen zeigen in diesem Bereich einen Engpass auf. Wir gehen ergebnisoffen und ohne Vorfestlegung in dieses Forum hinein. Ich freue mich auf eine Mit-

arbeit hier in diesem Dialogforum, das daran mitarbeitet, für diesen Raum eine Lösung zu finden.

Dr. Friederike Reineke, Leiterin des für die Finanzierung der Bedarfsplanvorhaben im Bereich Neu- und Ausbau der Schiene zuständigen Referates LA17 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Unsere Aufgabe ist, die vom Parlament verabschiedeten Vorhaben zu finanzieren. Wir finanzieren aktuell hier im Norden zum Beispiel den Ausbau von Oldenburg nach Wilhelmshaven, den Ausbau von Stelle nach Lüneburg und den Mega-Hub in Lehrte. Wir finanzieren auch die Vor-entwurfsplanung der Zukunftsvorhaben. Zu dieser Aufgabe gehört die Ausleuchtung der verkehrlichen Aspekte und alle anderen Aspekte. Ich bin sehr gespannt auf die Abwägung dieser Aspekte hier im Dialogforum, die dann später [über den der Prozess der Bundesverkehrswegeplanung] in die Abwägung des Parlaments einfließen wird.

Hans Peter Wyderka, stellv. Leiter der Abteilung Verkehr, zugleich Leiter des Referates Verkehrspolitik, Mobilität und Logistik im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Ich vertrete gemeinsam mit meinen hier anwesenden Kolleginnen und Kollegen die Interessen des Landes Niedersachsen in diesem Verfahren.

Dr. Carla Eickmann, stellv. Leiterin des Referates Verkehrspolitik, Mobilität und Logistik im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Ich bin in diesem Referat sehr stark mit der Bundesverkehrswegeplanung beschäftigt. Darüber hinaus bin ich in der Stabsstelle Bürgerbeteiligung zuständig für alle Vorhaben im Schienenverkehr und die Vorhaben, die wir selbst als Land in diesem Bereich anmelden. Mich beschäftigt auch wie viel Transparenz und Bürgerbeteiligung wir als Land herstellen. Diejenigen, die einen Bedarf artikulieren sollen sicht- und hörbar sein. Wir wollten, dass hier eine repräsentative Teilnehmerschaft in diesem Forum sichergestellt ist.

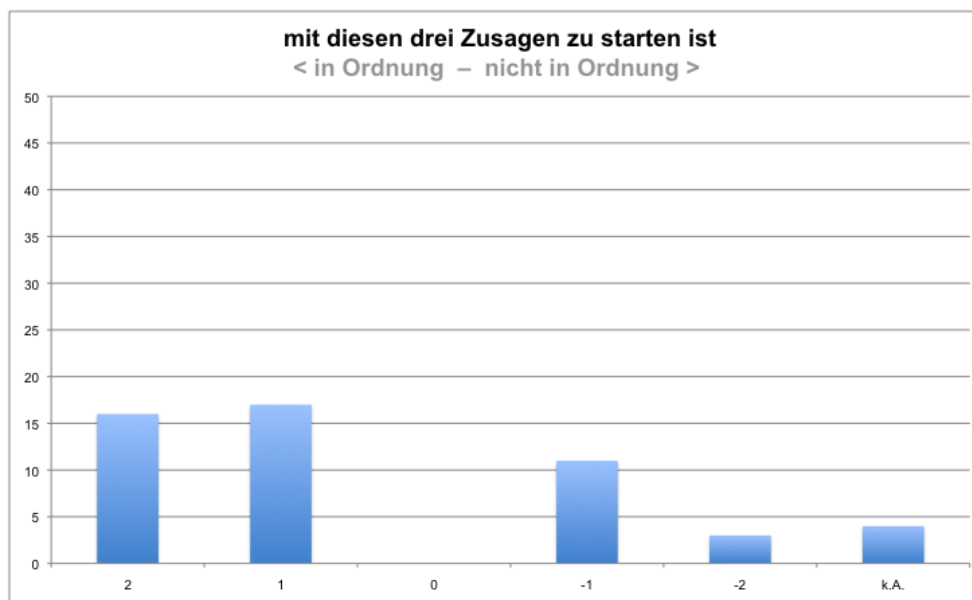
Von Seiten der Behörden waren weitere Teilnehmende im Saal:

- Herr Alexander Lanz (Referat LA 17) aus dem BMVI,
- Herr Florian Böhm (Referat G12) aus dem BMVI,
- Herr Iven Krämer als Vertreter des Landes Bremen und
- Herr Stefan Knögel als Vertreter des Landes Hamburg,
- Frau Gundela Nostiz als Vertreterin für das Umweltministerium in Niedersachsen und
- Herr Falk Fehsenfeld für die Landesnahverkehrsgesellschaft in Niedersachsen.

Zur Integration des Ergebnisses des Dialogforums in die Bundesverkehrswegeplanung, so der Moderator, hieß es in der Ausschreibung zu diesem Dialogforum:

- "Der Dialogprozess soll binnen eines Jahres zu Ergebnissen führen, die in die Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplans einfließen."
- "Die Ergebnisse des Dialogprozesses finden Eingang in die Variantenentscheidung des Bundes."
- Es "... soll ein für Bund, DB und Land verbindlicher Umgang mit den Ergebnissen im weiteren Verlauf erreicht werden."

Die Teilnehmenden des Dialogforums waren im Vorfeld dieses ersten Treffens aufgefordert, darauf zu antworten, ob Ihnen diese Zusagen für den Start hier ausreichen würden.



Gut ein Drittel der Antwortenden ist mit den oben genannten Zusagen also nicht zufrieden.

Der Moderator bat die Anwesenden der Podiumsrunde um ein Statement.

Jürgen Papajewski antwortete, dass das BMVI ohne eine Vorfestlegung auf eine Trasse in dieses Dialogforum geht. Er würde sich wünschen, dass die Ergebnisse der Vorarbeiten kritisch gewürdigt werden und eine gewisse Orientierung aus dem Dialog heraus entsteht. Der Idealfall sei, wenn als Ergebnis aus diesem Forum eine Vorzugsvariante benannt würde. Das BMVI verpflichtet sich, diese Variante für den Bundesverkehrswegeplan zu bewerten. Die Lösung muss die verkehrlichen Probleme lösen und sie muss wirtschaftlich sein - diese Anforderungen werden aus Sicht der Haushaltsplanung des Bundes gestellt.

Der Moderator widmete sich den Trassenalternativen, die von einzelnen Beteiligten als Lösungsangebot vorgeschlagen oder abgelehnt wurden. Das Forum werde sich am Nachmittag damit beschäftigen, ob diese auf die Tagesordnung des Dialogforums gesetzt werden.

Historie der Y-Trasse und der Alternativenprüfung

Der Moderator wies darauf hin, dass einige Beteiligte sich fragten, warum die Y-Alternative, die bereits ein Raumordnungsverfahren durchlaufen hat und positiv beschieden wurde, nicht gebaut wird. Zu klären sei deshalb, warum die Diskussion über diese Trasse und deren Alternativen hier im Dialogforum geführt werden muss. Manche vermuten, und die Medien verbreiten diese Vermutung, dass es daran liegen würde, dass die Kosten dieser Trasse "explodiert" wären.



Alexander Lanz, stellv. Leiter des für die Finanzierung der Bedarfsplanvorhaben im Bereich Neu- und Ausbau der Schiene zuständigen Referates im BMVI stellte sich kurz vor. Der Bund behandle den Aus- oder Neubau im Bereich Bremen-Hamburg-Uelzen-Hannover als ein Bedarfsplanvorhaben. Der Moderator schloss daraus, dass es sich hier zunächst also nicht um eine Trassenplanung, sondern um eine Netzkonzeption handele, die hier in dem Dialogforum besprochen werden muss.

Alexander Lanz referierte. Die Y-Trasse wurde in den Bundesverkehrswegeplan 1992 aufgenommen. Auch im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist die Y-Trasse Bestandteil. Sie war als eine Hochgeschwindigkeitstrasse mit Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr konzipiert. Die Vorteile für den Güterverkehr ergaben sich durch die Entlastung der Bestandsstrecken vom Personenfernverkehr. In der Überprüfung der Bedarfsplanvorhaben (BPÜ) im Jahr 2010 veränderte sich die Zielsetzung der Planung: Die Erkenntnis war, dass der für 2025 prognostizierte Güterverkehr nicht mehr allein über die Bestandsstrecken bewältigt werden kann. Daraus resultierte eine neue Variante, der für den Schienengüterverkehr optimierte Planfall SGV-Y.

Die Y-Trasse galt damals als hoch wirtschaftlich. Das Problem war jedoch, dass die Grundlagen für die berechneten Investitionskosten veraltet waren. Eine sachgerechte und abschließende Aussage war also nur möglich, wenn neue Kostenschätzung vorgelegt werden. Für den Nutzen-Kosten-Vergleich der Y-Trasse und der SGV-Y-Trasse kamen laut der Aussagen der Gutachter der Ausbau der Bestandsstrecken und weitere Trassen infrage, die ausschließlich auf die Bedarfe des Schienengüterverkehrs hin optimiert sind. Für das BMVI war deswegen eine weitere Planung der Y-Trasse im Sinne einer Entwurfsplanung zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich. Das BMVI hat daher 2011 die DB Netz AG gebeten, belastbare Investitionskostenschätzung [für eine spätere Kosten-Nutzen-Analyse] vorzulegen. Die im Februar 2014 vorgestellte Machbarkeitsstudie hatte neben der Investitionskostenschätzung auch zur Aufgabe, die technische Machbarkeit zu prüfen. Darüber hinaus sollte sie Aussagen zu umwelttechnischen Belangen und zur Betroffenheit der Bevölkerung beinhalten. Hinsichtlich der Bewältigung der [für 2025] prognostizierten Verkehre, der technischen Machbarkeit und der Kosten ragte keine der oben genannten Alternativen in der Machbarkeitsstudie heraus. Hin-

sichtlich der Betroffenheiten sind zwar deutliche Unterscheidungsmerkmale herausgearbeitet worden, aber das BMVI konnte aus der Machbarkeitsstudie keine abschließenden Ergebnisse ziehen.

Der nächste Arbeitsschritt für das BMVI ist also, die prognostizierten Verkehre auf die verschiedenen Trassenalternativen umzulegen* und eine gesamtwirtschaftliche Untersuchung anzustellen, der die verkehrlichen Effekte den Kosten gegenübergestellt werden. Das stellt die gesamtwirtschaftliche Bewertung dar [, die in der Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden wird].

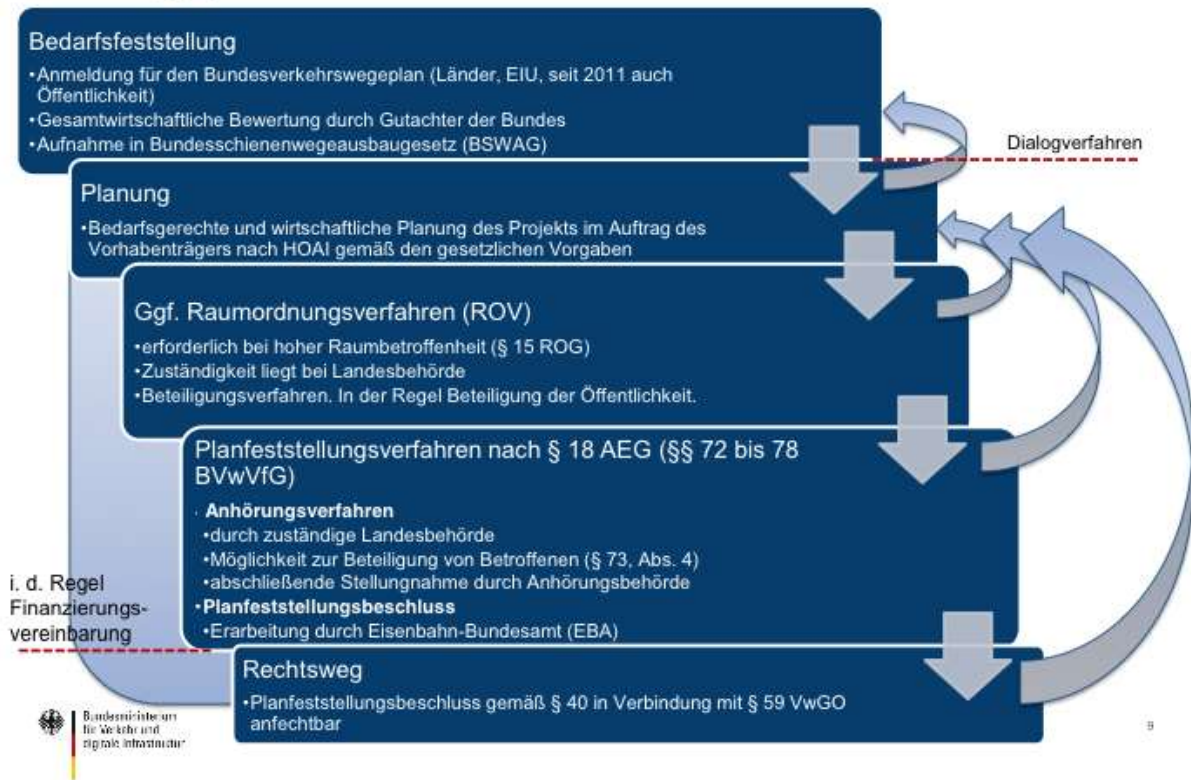
* Erläuterung: Die Fragestellung einer verkehrlichen Umlegungs-Rechnung ist, wo welche Fahrzeug-/Güterzugmengen entlang fahren wollen/werden. Die Quelle-Ziel-Beziehungen (Fahrgast oder Gut muss von A nach B) und die Leistungsfähigkeit der Strecken und Knotenpunkte gehen dabei als Eingangsdaten ein.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird die neuen Prognosedaten mit dem Zeithorizont 2030 verwenden, die für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 ermittelt wurden. Das BMVI hat sich entschieden, die Neubau- / Ausbauplanung [in dem Bereich Bremen-Hamburg-Uelzen-Hannover] nicht mehr mit dem Instrumentarium der Bedarfsplanüberprüfung weiter zu bearbeiten, sondern in den Prozess der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 aufzunehmen. Im Rahmen seiner Projektbewertung [deren Inhalte anschließend von Herrn Papajewski skizziert wurden,] wird das BMVI die Ergebnisse dieses Dialogforums einbeziehen.

Planungsphasen eines Schieneninfrastrukturvorhabens

Alexander Lanz erläuterte im zweiten Teil seines Vortrages die Planungsphasen eines Schieneninfrastrukturvorhabens.

Planungsphasen eines Schieneninfrastrukturvorhabens



Korrektur durch Herrn Lanz: Es muss § 50 statt § 59 VwGO heißen.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) definiert Folgendes:

- Den Raum in dem eine Trasse gebaut werden soll,
- die Anzahl der Gleise, die gebaut werden sollen, und
- die Reisezeit, die erzielt werden soll.

An diese Vorgaben muss sich die spätere Planung halten, zusätzlich muss die Trasse wirtschaftlich sein. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung achtet das BMVI darauf, dass diese Wirtschaftlichkeit absehbar erzielt werden kann. Im Rahmen der Planung – ablaufend nach den Leistungsphasen der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) – jedoch muss diese Wirtschaftlichkeit auch nachgewiesen werden.

Der Festlegung im Bundesschienenwegeausbaugesetz folgt ein Raumordnungsverfahren in der Zuständigkeit der Landesbehörde. Ob dieses im Fall der Y-Trasse oder ihrer Alternativen notwendig ist, wird nach Paragraph 15 des Raumordnungsgesetzes entschieden. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens gibt es ein formelles Beteiligungsverfahren. Dabei ist die Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen.

Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens kann die Entwurfsplanung beginnen und das Planfeststellungsverfahren als baurechtliches Verfahren eingeleitet werden. Die Entgegennahme des Antrages des Vorhabenträgers und der spätere Planfeststellungsbeschluss erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). In diesem Verfahren werden durch die zuständigen Landesbehörden Anhörungen durchgeführt. Hierbei ist die Beteiligung von Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange vorgesehen, es ist also nicht mehr die gesamte Öffentlichkeit beteiligt. Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann vor dem Bundesverwaltungsgericht geklagt werden.

Alle Planungsschritte bergen Konsequenzen in sich, die zu einem erneuten Durchlaufen der Planungsschritte führen können.

Derzeit befindet sich die Planung auf der Ebene der Bedarfsfeststellung und die Beteiligten an diesem Dialogforum haben [in einer Weise, die Herr Papajewski kurz vorher beschrieben hat,] Einfluss auf die Trassen, die im Bedarfsplan angemeldet werden.

Parallel zu diesem Dialogforum werden in der Bundesrepublik fünf weitere Dialogverfahren durchgeführt. Die frühe Beteiligung der Öffentlichkeit ist seit Kurzem im Paragraph 25 Abs. 3 des Bundesverwaltungsverfahrensgesetzes (BVwVfG) verankert: „Die Behörde wirkt darauf hin, dass der Träger bei der Planung (...) die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet. (...) Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“

Der Moderator hielt fest, dass die Ebene der Bedarfsfeststellung weit vor dem Zeitpunkt der Festlegung von Details läge, und dass dies als Widerspruch zu der Detailtreue der Pläne, die der Öffentlichkeit im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorgelegt wurden, wahrgenommen werden könne. Die Planung werde, das zeigte der Vortrag von Herrn Lanz, also erst nach der Zeit im Dialogforum Schritt für Schritt detailliert.

Netzkonzeption Schiene Nord im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015



Jürgen Papajewski (BMVI) erläuterte den Gegenstand, das Entstehen und den Stand des Bundesverkehrswegeplans 2015. »1« sei die magische Zahl, die in der Nutzen-Kosten-Analyse überschritten werden müsse, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen werden kann: Die Nutzen müssen über den Kosten, der Quotient beider Werte also über 1 liegen.

Der BVWP ist das zentrale Steuerungselement der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes. Sein Gegenstand ist die Erhaltung, der Ausbau und der

Neubau von Infrastruktur in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraßen. Der BVWP stellt den Bedarf an Infrastruktur und die Bauwürdigkeit der Projekte fest. Der BVWP gilt etwa für 10 bis 15 Jahre. Jeder dieser Pläne reagiere auf eine neue Herausforderung (vgl. Chart 6 unten).



Der BVWP hat eine Geschichte

BVWP 1973	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbereitung des Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehrs (NBS Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart)
BVWP 1980	<ul style="list-style-type: none"> • Reaktion auf steigende Ölpreise • Reduktion der Bundesfernstraßenplanung
BVWP 1985	<ul style="list-style-type: none"> • Betonung des Ausbaus des Eisenbahnnetzes (NBS Köln – Rhein/Main und NBS/ABS Karlsruhe - Basel)
BVWP 1992	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Verkehrsnetz für das vereinigte Deutschland (NBS Berlin – Hannover, Y-Trasse und Berlin – Erfurt – Nürnberg)
BVWP 2003	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Bedeutung der Komponenten Umwelt, Raumordnung und Städtebau
BVWP 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt vor Neubau • Priorität von Lückenschlüssen

Derzeit sei das Dialogforum in der Phase der Bewertung von Projektideen tätig. Nach einer Projektbewertung werden die Projekte in dem BVWP gelistet und der BVWP wird anschließend vom Bundeskabinett beschlossen. Der Bundestag entscheidet auf dieser Grundlage über Ausbaugesetze und Bedarfspläne. Erst wenn ein Projekt in diesen Bedarfsplänen auftaucht, darf es geplant und finanziert werden. Und erst dann starten die Verfahren, die Herr Lanz in dem vorangegangenen Vortrag erläutert hat.

Der Bundesverkehrswegeplan legt keine konkrete Trasse fest. Diese Festlegung der Trasse ist Aufgabe der Verfahren, die sich an den Bundesverkehrswegeplan anschließen.

Derzeit werden Projektideen auf Basis von Verkehrsprognosen umfassend bewertet. Auf Basis dieser Ergebnisse werden Projekte priorisiert, das heißt in Dringlichkeitsstufen eingeteilt.

Der Bundesverkehrswegeplan werde, so Herr Papajewski, mit einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet. Bei jedem der 4 Einzelschritte wurde und werde die Öffentlichkeit einbezogen:

- Konzeptphase,
- Prognosephase,
- Bewertungsphase (aktuell) und
- Referentenentwurf.

In der Konzeptphase konnte jede Bürgerin und jeder Bürger ein Projekt anmelden. So habe das BMVI für ganz Deutschland rund 1000 Projektvorschläge für Schienenwege von der DB Netz AG, weiteren Eisenbahnunternehmen, Verbänden, Ländern und Bürgern erhalten. Die Prognosen wurden veröffentlicht und mit Bürgern und den Verbänden intensiv diskutiert. Die Bewertungsmethode [, die demnächst angewendet wird,] habe das BMVI ebenfalls veröffentlicht.

Ergebnisse der Bedarfsprognose

Im zweiten Teil seines Vortrages erläuterte Herr Papajewski das Vorgehen und die Ergebnisse der Bedarfsprognose. Die wesentlichen Einflüsse auf die Entwicklung des Verkehrsgeschehens sind

- die Entwicklung der Wirtschaft,
- die Entwicklung der Bevölkerung,
- die Entwicklung der Mobilitätskosten,
- die Entwicklung des Verkehrsangebotes und
- auch die Umweltaspekte.

Die gesamte Prognose ist ausführlich dargestellt und kann im Internet auf den Seiten des BVWP 2015 abgerufen werden.

Herr Papajewski stellte die wichtigsten Einflussfaktoren dar:

- Das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes um jährlich 1,14% (Europa 1,38%, Welt 2,25%),
- das Wachstum des Außenhandelsumsatzes beim Import von 3,63% und beim Export von 3,99% jährlich,
- ein Rückgang der Bevölkerung von rund 80 auf rund 78 Mio. Einwohner verbunden mit

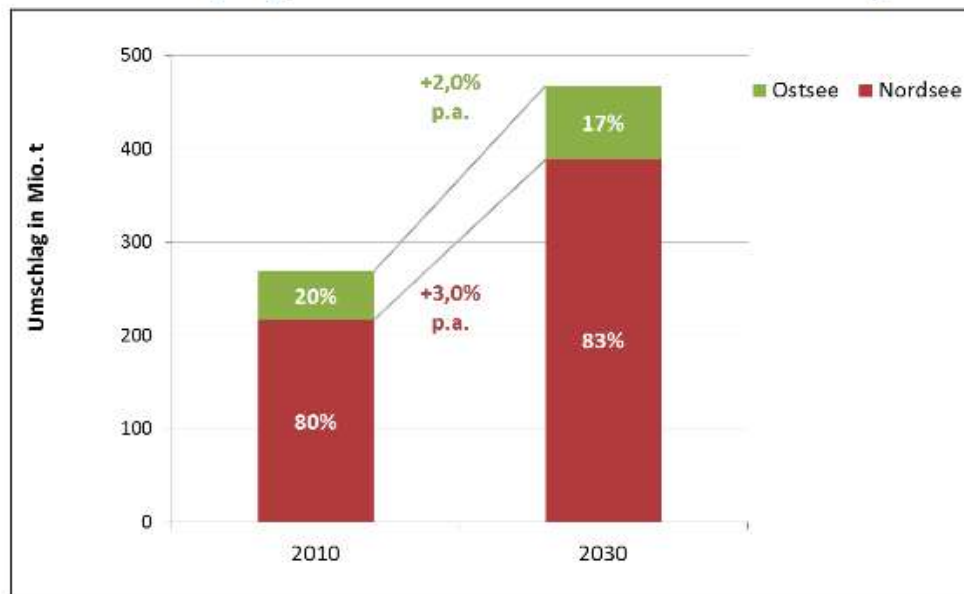
- der Zunahme derer im Altersegment 65+ und
- dem Rückgang der Erwerbstätigen von 39,8 auf 39,0 Mio. Menschen,
- jeweils auf der Basis von 2010 bis zum Jahr 2030.

Diese regionale Strukturdatenprognose wird für 400 Teilräume in der Bundesrepublik durchgeführt. Auf dieser Basis entsteht eine große Matrix der Verkehrsbeziehungen innerhalb Deutschlands und mit Verkehrszellen außerhalb Deutschlands in Europa und der Welt. Aus dieser Verkehrsprognose geht hervor, dass der Personenverkehr, gemessen in Personen-Kilometer, im Jahr 2030 um 13% höher sein wird als im Jahr 2010. Die Fahrten mit der Eisenbahn werden mit 19% stärker steigen als der Mittelwert. Im Güterverkehr wird die Verkehrsleistung, gemessen in Tonnen-Kilometern, um 38% steigen. Auch hier wird die Steigerung im Schienengüterverkehr mit 43% überdurchschnittlich sein.

Für den norddeutschen Raum von besonderem Interesse ist die Prognose des Seeverkehrs, also des Umschlags der Häfen. Die Prognosen sagen voraus, dass der Umschlag der Häfen an der Nordsee um 3% pro Jahr wachsen werde.



Seeverkehrsprognose 2030 – Zunahme des Umschlags

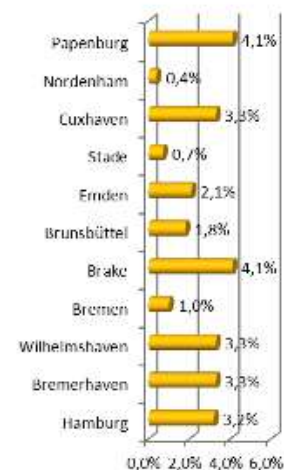
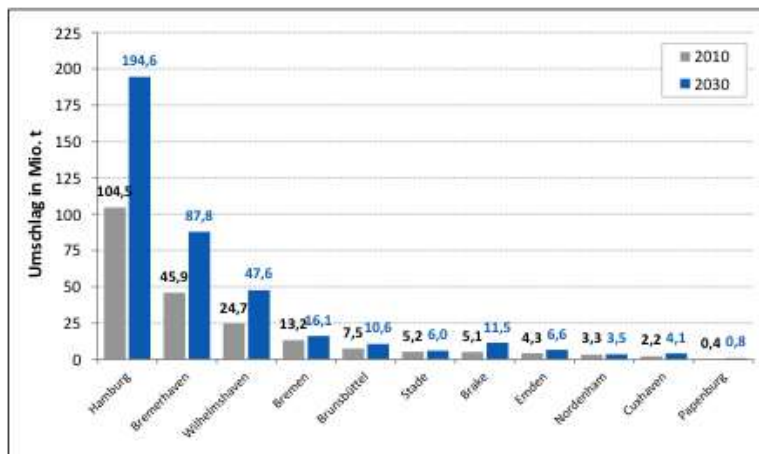


20

Es folgt eine Darstellung der prognostizierten Mengen für die einzelnen Häfen.

Seeverkehrsprognose 2030 – Umschlagsentwicklung der Nordseehäfen

Ø Entwicklung 2010 -2030 in % p.a.



21

In einem weiteren Prognoseschritt wurden die prognostizierten Verkehrsmengen auf das Schienennetz umgelegt und eine Engpassanalyse durchgeführt. Dabei arbeitet der Gutachter mit einem Bezugsfall 2030, bei dem vom BMVI Annahmen darüber getroffen wurden, welche Baumaßnahmen bis 2030 abgeschlossen sein werden.

Das Ergebnis dieser Engpassanalyse ist (vergl. Abbildung auf der nächsten Seite), dass zwei Gleise in Nord-Süd-Richtung in dem hier betrachteten Planungsraum fehlen. Zwischen Lüneburg und Celle bestehe im Jahr 2030 eine Überlast von 140 Zügen und zwischen Nienburg und Verden von rund 60 Zügen [ein Bedarf, der auf den bestehenden Trassen nicht abgewickelt werden kann].

Was bedeuten diese Prognoseergebnisse für das Schienennetz im Norden?



Die Engpassanalyse des Bezugsfalls 2030 zeigt Probleme insbesondere zwischen Lüneburg und Celle (Überlast von ca. 140 Güterzügen pro Tag) sowie zwischen Nienburg und Verden (Überlast verursacht durch ca. 60 Züge pro Tag).

➤ Es fehlen also zwei Gleise in Nord-Süd-Richtung.

22

Es ist nun Aufgabe des BMVI herauszufinden, wie man die Engpässe auflösen kann. Herr Papajewski freute sich, mit den Beteiligten im Dialogforum darüber diskutieren zu können, ob die zwei Gleise als Neubaustrecke, entlang bestehender Strecken oder an verschiedenen Strecken gebaut werden sollen. Abbildungen wie die obige werden in der zweiten Sitzung zeigen, ob durch die Alternativen und deren Varianten die Engpässe beseitigt werden können.

Herr Papajewski zeigte auch Abbildungen von Güterverkehrsströmen auf der Schiene zu und von den Häfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg. Er kam zu dem Schluss, dass der größere Warenstrom von und nach Süden orientiert sei.

Das Bewertungsverfahren im Rahmen des BVWP

Im dritten Teil seines Vortrages erläuterte Herr Papajewski das Bewertungsverfahren im Rahmen des BVWP [das nach dem Dialogforum auf ausgewählte Trassenalternativen angewandt wird]. Die [standardisierte] Nutzen-Kosten-Analyse als Kernelement bewertet die Aspekte, die in Geldeinheiten messbar sind. Nicht in Geldeinheiten messbare Aspekte wie die Umweltbeurteilung, die raumordnerische Beurteilung und die städtebauliche Beurteilung sind drei weitere Module des Bewertungsverfahrens. Auf das zentrale Entscheidungskriterium Nutzen-Kosten-Analyse ging Herr Papajewski ausführlicher ein.

Bewertung: Kosten-/Nutzen als zentrales Entscheidungskriterium

- Die (quantifizierbaren) **Nutzen** des untersuchten Projektes werden ermittelt, z.B.
 - Betriebsführungs- und Vorhaltungskosten im Personen- und Güterverkehr (u.a. Kraftstoffkosten, Lohnkosten, Fahrzeugkosten)
 - Zeitkosten im Personenverkehr und Güterverkehr (u.a. Zeitgewinne im Freizeitverkehr, für Geschäftsreisende und Logistikunternehmen)
 - Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs (u.a. bessere Planbarkeit von Reisen und Transporten)
 - Verkehrssicherheit (Vermeidung von Produktionsausfällen und menschlichem Leid)
 - Umweltwirkungen (Lärm, CO₂, NO_x und kanzerogene Schadstoffe)
 - Erhaltungskosten (Erhaltungskosten zu bewertender und/oder zu entlastender Verkehrsinfrastrukturprojekte)

- und den Investitions-**Kosten** gegenübergestellt.

28

Beim Vergleich zwischen der Situation ohne die Ausbau- oder Neubaumaßnahme wird ermittelt, welchen Nutzen das Projekt erzeugt. Dieser Nutzen wird den Kosten gegenübergestellt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis [der Quotient] muss über »1« sein. Dies sei durch die Bundeshaushaltsordnung vorgeschrieben, damit das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden kann.

Nach der Nutzen-Kosten-Analyse greifen die drei weiteren Module, die folgende Aspekte thematisieren:

Die Umweltbeurteilung umfasst

- die Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzes (Naturra 2000, Landschaftsschutzgebiete etc.),
- die Flächeninanspruchnahme (versiegelte und unversiegelte Flächen) und
- Zerschneidungswirkungen (unzerschnittener Räume).

Die raumordnerische Beurteilung beinhaltet

- die An- und Verbindungsqualitäten im Personen- und Güterverkehr und
- räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten.

Die städtebauliche Beurteilung schließlich beurteilt

- Straßenraumeffekte
- Flächen- und Erschließungseffekte und
- Sanierungs- und Erneuerungseffekte.

Bei der anschließenden Priorisierung der Projekte geht das BMVI wie folgt vor:

Grundsätzliche Priorisierung erhalten Maßnahmen

- der Erhaltung vor dem Aus- und Neubau zur Sicherung des Bestandes und dann die
- des Aus- und Neubaus zur Engpassbeseitigung auf wichtigen Verkehrsachsen [, wozu die oben benannten Engpässe in diesem vom Dialogforum Schiene Nord betrachteten Planungsraum Schiene Nord gehören].

Anschließend werden die weiteren verfügbaren Mittel für Projekte des »vordringlichen Bedarfs« zugewiesen. Zum vordringlichen Bedarf gehören Projekte mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Zum »weiteren Bedarf«, der im Rahmen der für bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzmittel nicht finanziert werden kann, gehören Projekte mit einem Nutzen-Kostenverhältnis von über 1.

Zum Schluss seines Vortrages wiederholte Herr Papajewski, dass sich der Prozess des BVWP 2015 in der Bewertungsphase und der parallel laufenden Beteiligungs- und Abstimmungsphase befände. In allen Phasen führte das BMVI Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Auch der später folgende Referentenentwurf wird noch einmal öffentlich zur Diskussion gestellt.

Zum Ende des Herbstes 2015 soll die Bewertungsphase [für alle anderen Projekte des BVWP] abgeschlossen sein. Für diesen im Dialogforum Schiene Nord betrachteten Planungsraum wird das BMVI einen Platzhalter »Netzkonzeption Nord« im BVWP 2015 aufnehmen und die Gelegenheit schaffen, dass die Projektbewertung [nach standardisiertem Verfahren] erst nach Ablauf des Dialogforums Schiene Nord durchgeführt wird. Das BMVI wird die Alternativen bewerten lassen, die von diesem Dialogforum empfohlen werden.

Wie werden die Arbeiten des Dialogforums in den BVWP 2015 aufgenommen?

- Der Bund hat keine „Vorzugsvariante“ und respektiert die Ergebnisse des Dialogforums.
- Die Ergebnisse des Dialogforums fließen direkt in den Bewertungsprozess des neuen BVWP ein.
- Voraussetzung für eine Aufnahme in den BVWP:
 - Verkehrliche Sinnhaftigkeit (Auflösung der Engpässe, Erfüllung der verkehrlichen Bedürfnisse)
 - Positive gesamtwirtschaftliche Rentabilität.
- Wir werden einen „Platzhalter“ Netzkonzeption Nord aufnehmen, sofern die Ergebnisse des Dialogforums noch nicht vorliegen.

Fragen zu den Vorträgen und Antworten darauf



Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden:

Gibt es Untersuchungen dazu, wie gut die Qualität der Prognosen ist und wie groß die Prognosefehler in den Prognosen sind?

Antwort des Vertreters des BMVI: Das BMVI lässt Punkt-Prognosen durchführen. Das bedeutet, dass innerhalb dieser Prognose keine Aussagen darüber gemacht werden, wie sich die Entwicklung zwischen dem Basisjahr und dem Prognosejahr, aktuell 2010 und 2030, darstellen wird. Eine solche Prognose lässt das BMVI alle fünf Jahre auf Basis der neuesten Statistiken im

Zusammenhang mit der Bedarfsplanüberprüfung anfertigen. Dabei nehmen wir auch immer den Unterschied zwischen der vorangegangenen Prognose und der neuesten Prognose in den Blick. Zum Beispiel ist das BMVI bei der Bedarfsplanüberprüfung 2010 davon ausgegangen, dass das Wirtschaftswachstum jährlich 1,4% ausmachen wird, in der neuesten Prognose wurde dieser Wert auf 1,14%, also nach unten korrigiert.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden:

Wie verlässlich sind die Prognosen?

Antwort des Vertreters des BMVI: Die Prognosen sind immer recht nah an der Wirklichkeit. Der Straßenverkehr entwickelte sich in der Vergangenheit in der Regel immer über der Prognose, während der Schienenverkehr dahinter zurückblieb. In der aktuellen Prognose gehen das BMVI davon aus, dass der Schienenverkehr deutlicher wächst als der Straßenverkehr. Das Produktionssystem Schienenverkehr ist so weit verbessert worden, dass wir in Deutschland mittlerweile deutliche Zuwächse verzeichnen können.



Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Sie haben gesagt, dass Sie die Nutzen-Kosten-Analyse zurückstellen bis zu dem Zeitpunkt nach dem Dialogforum. Ist nicht diese Nutzen-Kosten-Analyse, bei der die verkehrlichen Effekte den Kosten gegenübergestellt werden, etwas Wesentliches, worüber wir im Dialogforum sprechen müssen?

Antwort des Vertreters des BMVI: Die Alternativen und Varianten werden gegenwärtig einer ersten [groben] volkswirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Der Gutachter des BMVI wird bereits im nächsten Forum die Ergebnisse darstellen. Er wird darstellen, wie die angedachten Neubau- / Ausbaumaßnahmen sich auf die Verkehrsströme auswirken, die Engpässe auflösen, und, ob eine Wirtschaftlichkeit zu erwarten ist.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: In welcher Form fließt in die Nutzen-Kosten-Analyse ein, was die Bürger an Lebensqualität und an materiellen Werten einbüßen?

Antwort des Vertreters des BMVI: In die Nutzen-Kosten-Analyse fließen solche Aspekte ein. So werden z.B. die Lärmwirkung, die CO₂-Emissionen und die Verkehrssicherheit ermittelt. Ergänzend wird die Umweltbewertung durchgeführt, in der Aspekte berücksichtigt werden, die nicht in Geldwerten ausgedrückt werden können. Zum Beispiel fragt diese nach der Flächenzerschneidung, der Anzahl der betroffenen Natura-2000-Gebiete und dem Umfang der Beanspruchung unversiegelter Flächen.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Sie haben in Ihrer Abbildung der Engpässe im Jahr 2030 aufgezeigt, dass die Engpässe in der Südrichtung sich bis hin nach München darstellen werden. Ich habe bei meiner Recherche immer wieder Hinweise darauf gefunden, dass der Korridor Ost, einer Parallele zu dieser Strecke, ausgebaut wird, der es ermöglicht, Güter auf dem Korridor über Regensburg und bis nach Triest zu liefern. Warum taucht dieser Korridor Ost – also die Verlagerung der Verkehrsströme bereits von Hamburg aus auf diesen Korridor zu – bei der Netzkonzeption Nord nicht auf?

Antwort des Vertreters des BMVI: Der Korridor Ost ist ein Projekt, das zum BVWP 2015 angemeldet wurde und im Rahmen dessen untersucht wird. In der Realität [und der verkehrlichen Umlegung, die diese simuliert,] suchen sich die Verkehre den kürzesten Weg. Diese Untersuchungen laufen bereits. Aus den Untersuchungen wird dann hervorgehen, wie viele Verkehre diesen Ost-Korridor nutzen werden. Die Strecke Uelzen-Stendal, die derzeit schrittweise ausgebaut wird, ist für die hier infrage kommenden Verkehre die wichtigste Strecke. Bereits vor geraumer Zeit hat der Bund in die Strecke Hamburg-Wittenberge investiert, die für diese West-Ost-Beziehung auch infrage kommt. Die Möglichkeit der Verkehrslenkung besteht nicht, da EU-weite Regelungen sicherstellen, dass die Eisenbahnstrecken diskriminierungsfrei benutzt werden können. Das bedeutet, dass letztlich nur die Situation auf der Strecke selber darüber entscheidet, wie viele Verkehre darauf unterwegs sein werden.

Moderator: Es besteht meines Wissens die Möglichkeit, über Trassenpreise zu steuern. [Die DB Netz AG kann Trassenpreise gestalten und die Bundesnetzagentur prüft, ob sie dieser Regelung zustimmen kann.]

Aufforderung aus dem Kreis der Teilnehmenden: Wenn das BMVI bereits über die verkehrlichen Untersuchungen verfügt, fordere ich Sie dazu auf, diese für das nächste Forum rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.

Antwort des Vertreters des BMVI: Die Untersuchungen sind noch in der Phase der Bearbeitung. Wir streben an, Ihnen die Ergebnisse in einem angemessenen Zeitraum vor dem nächsten Forum zur Verfügung zu stellen.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Sie treffen in Ihren Untersuchungen Annahmen, die wir, weil wir keine Verkehrsexperten sind, nicht überprüfen können. Wie soll es möglich sein, dass wir hier einen Dialog auf Augenhöhe führen, wenn wir nicht in der Lage sind, aus eigener Anschauung qualifiziert infrage zu stellen, was sie uns hier vorlegen? Wir könnten das nur tun, wenn wir selber in die Lage versetzt werden, uns von qualifiziertem Sachverstand unterstützen zu lassen.

Antwort des Vertreters des BMVI: Die Prognosen sind zusammen mit Experten erarbeitet worden. Die Annahmen, die diese Experten zugrunde gelegt haben, wurden mit über 50 Experten aus Ver-

bänden –also etwa auch vom dem NABU und dem BUND – und aus Universitäten diskutiert. In diesem Prozess wurde also die Arbeit der Prognostiker kontrolliert und mehrheitlich festgestellt, dass man mit diesen Annahmen arbeiten kann. Der Prozess der Prüfung dieser [bereits fertiggestellten] Prognosen ist aus Sicht des BMVI beendet. Die Prognosen sind im Internet präsentiert und jeder-mann kann kontrollieren, mit welchen Daten die Prognosen arbeiten und welche Prognoseergebnis-se bis hin auf Kreisebene dabei herauskommen.

Aufforderung aus dem Kreis der Teilnehmenden: Bevor wir hier im Dialogforum über eine weitere Reduzierung der Trassen sprechen, sollten wir zunächst die Ergebnisse der Untersuchungen kennen, die uns beim nächsten Treffen vorgelegt werden.

Antwort des Moderators: Unsere Absicht ist heute nur zusätzliche Trassen in die Tagesordnung für die zweite Sitzung aufzunehmen, die nicht in der Machbarkeitsuntersuchung der DB international betrachtet wurden.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Was sind die wesentlichen Unterschiede zwischen dem vorangegangenen und dem neuen Bewertungsverfahren, das jetzt hier beim BVWP 2015 greift? Wie erfassen Sie in diesem Bewertungsverfahren die Auswirkungen der Trassen auf die regionale Entwicklung, insbesondere die touristische Entwicklung?

Antwort des Vertreters des BMVI: Die größte Änderung zwischen der Bewertung im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2010 und der Bewertung im Rahmen des BVWP 2015 ist die Verwendung der Prognose für den Zeithorizont 2030 statt der für den Zeithorizont 2025. Das BMVI hat auf Kritik an dem Bewertungsverfahren reagiert und zusätzliche Kriterien darin aufgenommen. Der Tourismusbezug spiegelt sich in verschiedenen Aspekten unserer Bewertung wieder: In der Nutzen-Kosten-Analyse wird zum Beispiel untersucht, ob ein Tourist nun schneller in die Region reisen kann. In der Raumordnungs-Beurteilung wird untersucht, wie die Qualität der Anbindung der Region durch ein Projekt verändert wird. In der Umweltbeurteilung wird der Effekt der Trassen auf den konkreten Raum betrachtet.

Antwort des Moderators: Wir werden beim nächsten Treffen genauer nachfragen, welcher Unterschied zwischen dem vorangegangenen und dem neuen Bewertungsverfahren, das beim BVWP 2015 greift, besteht. Dieses neue Bewertungsverfahren wird nach dem Ende des Dialogforums angewandt. Die Teilnehmenden des Forums können also hier im Forum artikulieren, welche Aspekte aus ihrer Sicht in dem Bewertungsverfahren aufgenommen werden sollen. Herr Papajewski bestätigt dies.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Ist in dem Bezugsnetz 2030 die Fertigstellung der Fehmarnbelt-Querung, die Elektrifizierung der Strecke Puttgarden-Lübeck und den Ausbau Lübeck-Lüneburg eingerechnet?

Antwort des Vertreters des BMVI: Diese Maßnahmen sind in dem Bezugsnetz 2030 berücksichtigt.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Wie gehen wir in diesem Forum damit um, wenn Sie uns beim nächsten Treffen aufgrund der groben Nutzen-Kosten-Analyse mitteilen, dass der Nutzen-Kosten-Quotient einer Trasse kleiner als 1 ist?

Antwort des Moderators: Das ist eine spannende Frage, die ich mir auch stelle. Alle Beteiligten müssen sich darauf einstellen, dass der Gutachter beim nächsten Treffen darstellen wird, welche Alternativen aus seiner Sicht eine Chance auf Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 ha-

ben. Wir werden gemeinsam einen Weg finden müssen, damit umzugehen, wenn er diese Chance für einzelne Trassen nicht sieht.

Aufforderung aus dem Kreis der Teilnehmenden: Auch wenn die Prognose für 2030 durch die Öffentlichkeit und im Dialog mit Experten validiert wurde, bleibt der Bedarf, dass die Menschen hier im Dialogforum sie verstehen müssen. Ich sehe, dass diese Aufgabe noch zu erledigen bleibt.

Antwort des Vertreters des BMVI: Beim nächsten Forum werden die Experten dabei sein, die Prognosen erstellt haben, und tiefer auf die Fragen eingehen, als dies heute in dem Überblick möglich war.

Statement aus dem Kreis der Teilnehmenden: Solange der Bedarf für uns hier im Dialogforum nicht geklärt ist, macht es meines Erachtens keinen Sinn, dass wir über Trassenalternativen sprechen. Ein unabhängiger Sachverständiger soll die Prognosen prüfen und uns die Glaubwürdigkeit der Prognosen bestätigen.

Antwort des Moderators: Ich rege an, dass wir beim nächsten Treffen Personen dabei haben, die die Prognose geprüft haben.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Sind die vorhin erwähnten 140 Züge in beiden Richtungen, Nord und Süd, Güterzüge? Welcher Art von Güterzügen sind es?

Antwort des Vertreters des BMVI: Es sind Güterzüge mit Containern und auch Massengutverkehre.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Sind Sie in der Lage weitere Kapazitäten zur Verfügung zu stellen, damit auch die heute am Nachmittag hinzukommenden Alternativen, vor der zweiten Sitzung dieses Dialogforums gleichwertig einer groben Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen werden können?

Antwort des Vertreters des BMVI: Wir werden die heute Nachmittag hinzukommenden Alternativen genauso in einer groben Nutzen-Kosten-Analyse aufbereiten wie die bereits in der Machbarkeitsstudie untersuchten.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Ist in der Prognose 2030 bereits berücksichtigt, dass die Strecke Nienburg-Verden ausgebaut ist?

Antwort des Vertreters des BMVI: Der teilweise Ausbau der Strecke ist berücksichtigt. Das Bezugsnetz 2030 ist auf der Internetseite des BMVI dargestellt.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Wurde die Fertigstellung des Alpen-Basis-Tunnels in der Prognose 2030 berücksichtigt? Gibt es eine Prognose dafür, falls die Elbvertiefung wegen eines Gerichtsbeschlusses nicht möglich sein sollte?

Antwort des Vertreters des BMVI: Die Alpentunnel sind im Bezugsnetz 2030 enthalten. Wir führen alle fünf Jahre eine Bedarfsplanüberprüfung durch, bei der wir derartige Veränderungen, wie etwa ein mögliches Urteil gegen eine Elbvertiefung, einbeziehen.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Die Steigerungsraten im Personenverkehr sind intensiv damit verknüpft, wie die Deutsche Bahn AG ihr Streckennetz, ihr Fahrplanangebot, ihren Service und ihre Pünktlichkeit gestaltet. Wie kommt der Gutachter auf eine Steigerungsrate von 17% und wie stabil ist diese Berechnung? Die Antwort soll er beim zweiten Treffen geben.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Werden andere Belastungen entlang einer geplanten Trasse berücksichtigt, die bereits als Vorbelastung eines Planungsraumes bestehen?

Antwort des Vertreters des BMVI: Ja, diese werden berücksichtigt.

Statement aus dem Kreis der Teilnehmenden:

Für die kommunale Seite, auf der sich die Beteiligten nicht täglich mit Verkehr beschäftigen, ist es sehr schwer die Überlegungen bei den Prognosen nachzuvollziehen. Wir haben bei der Überprüfung der Bedarfe einen Bedarf an fachlicher Unterstützung.



Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden:

Ist in den Prognosen berücksichtigt, dass über die Binnen-Wasserstraßen zusätzlicher Güterverkehr abgewickelt werden kann? Ist das Schiffhebewerk Scharnebeck berücksichtigt?

Antwort des Vertreters des BMVI: Wir werden in der zweiten Sitzung die Prognosen genauer erklären, als dies heute geschehen ist. Wir werden das Bezugsnetz 2030, also die nationalen und die internationalen Projekte, die bis 2030 unserer Einschätzung nach fertiggestellt sind, auflisten.

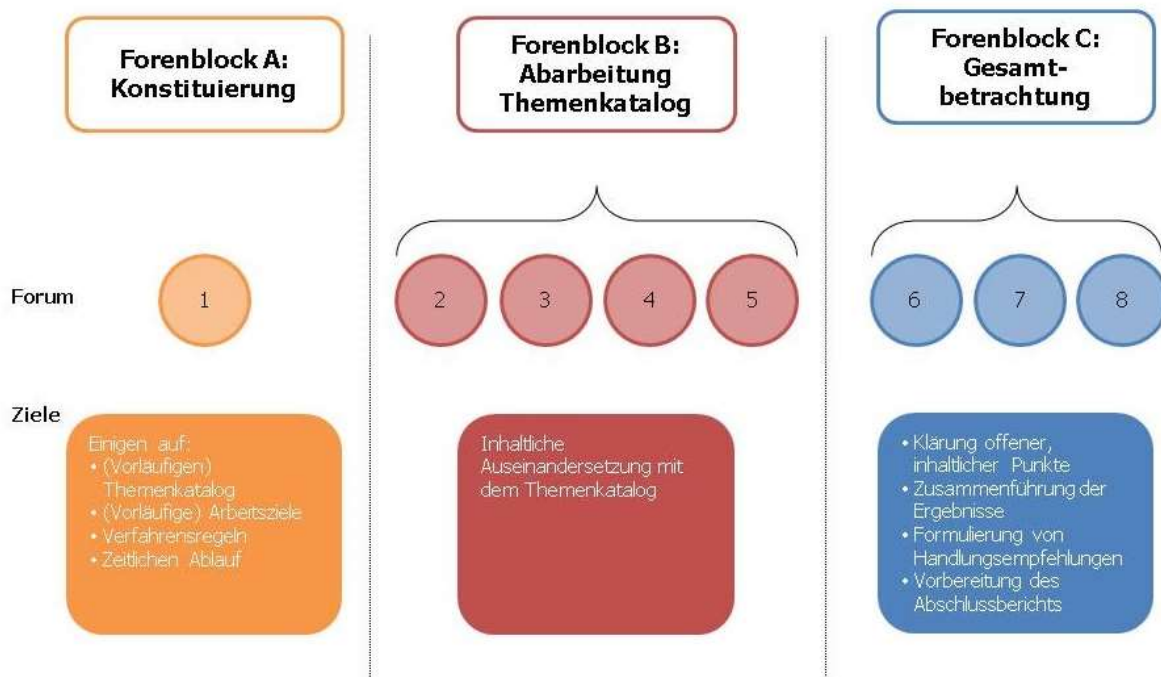
Konzept des Dialogforums und Ablauf der Folgesitzungen

Für die zweite Sitzung des Dialogforums, so der Moderator, bestehen folgende Ziele:

- Vertiefte Betrachtung der Prognosen
- Präsentation und Diskussion der groben Nutzen-Kosten-Analysen der Trassenalternativen

Daniel Hitschfeld von Geschäftsstelle des Dialogforums erläuterte das Konzept der Foren:

- Im Forenblock B nutzt die Geschäftsstelle den Themen- und Kriterienkatalog, der auf Tafeln ausgehängt war und von Teilnehmenden ergänzt wurde, für die Gliederung der einzelnen Forumssitzungen.
- In dem Block B bis Forum 5 einschließlich sollen immer alle Trassen unter den entsprechenden Themenstellungen (Umwelt & Natur, Auswirkungen vor Ort, Lärm, ...) durchgearbeitet werden.
- Die Sitzungen 6 bis 8 im Block C dienen der Vorbereitung des Abschlussberichtes und bieten auch Gelegenheit, Themen oder Fragen abzuarbeiten, für die zuvor keine Zeit war.



Bürgerinnen und Bürger, so Daniel Hitschfeld, sollen umfassend am Dialogverfahren beteiligt werden.



Die Geschäftsstelle des Dialogforums nimmt über die Webseite, Medienarbeit, eine kostenfreie Bürgerhotline und einen mobilen Infostand im Februar und März 2015 eine umfassende Information über das Forum und seine Zielsetzung sowie über die Möglichkeiten zur Beteiligung vor.

Es besteht die Möglichkeit, Bürgeranliegen einzureichen (on- und offline). Die Einspeisung der Bürgeranliegen in das Forum ist über Referenzcodes nachvollziehbar. Bürgerinnen und Bürger können mit diesen

auf der Webseite überprüfen, wie mit Ihrem Anliegen umgegangen wurde.

Über die Website www.dialogforum-schiene-nord.de wird ständig über die Ergebnisse des Dialogforums informiert.

Darüber hinaus beinhaltet die Website

- Die Möglichkeit, die Forensitzungen live zu verfolgen,
- die Dokumentation und Aufzeichnungen der Sitzungen,
- ein Eingabeformular für Bürgeranliegen,
- aktuelle Informationen über das Forum und
- umfassende Hintergrundinformationen zum Projekt.

Hinweis aus dem Kreis der Teilnehmenden: Wenn Sie mit dem Informationsstand in Winsen sind, wäre es sinnvoll an verschiedene Orte im Umland zu gehen, weil diese von verschiedenen Trassenalternativen betroffen sind.

Antwort Daniel Hitschfeld: Die Anregung ist angekommen. Wir prüfen das.

Kritik aus dem Kreis der Teilnehmenden: Das Verfahren, wie die Geschäftsstelle die Termine vorgegeben hat, ist nicht akzeptabel gewesen.

Antwort Daniel Hitschfeld: Wir wollten mit der engen Fristsetzung niemanden unter Druck setzen. Ich bitte um Verständnis, dass wir eine Tour planten, bei der wir immer nur an einem Ort sein können. Im konkreten Dialog sind wir auf Ihr Anliegen eingegangen und haben einen Kompromiss gefunden.

Hinweis aus dem Kreis der Teilnehmenden: Im Landkreis Harburg sind unterschiedliche Gemeinden in erheblicher Form betroffen. Ich erwarte, dass Sie nicht nur prüfen, sondern sehr schnell zusätzliche Termine anbieten.

Antwort Daniel Hitschfeld: Dieses Anliegen ist deutlich bei uns angekommen, nur kann ich hier auf der Bühne keine Zusage geben.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Sind die Präsentation für das Nachlesen und weiter Verbreiten verfügbar?

Antwort Daniel Hitschfeld: Die Unterlagen werden auf der Webseite zum Download angeboten.
Antwort des Moderators: Wenn die Dokumentation bereitsteht, bekommen Sie einen Hinweis.

Hinweis aus dem Kreis der Teilnehmenden: Es wäre sehr hilfreich, wenn die Präsentationen im Vorfeld der Treffen zur Verfügung stehen würden und sich die Teilnehmenden einarbeiten könnten.

Hinweis aus dem Kreis der Teilnehmenden: Es wäre hilfreich, wenn wir in einen größeren Saal gehen würden. Dann könnten mehr Zuschauer dabei sein und wir könnten im Rechteck sitzen und uns untereinander besser sehen. Man hört nur wer spricht, sieht aber nicht, wer spricht.

Antwort des Moderators: Wir werden diese Anregungen in unserer internen Nachbetrachtung aufrufen.

Arbeitsziele des Dialogforums

Mit der Präsentation der Umfrageergebnisse unter den Beteiligten des Forums begann der Moderator bereits zu Beginn des Treffens. Hier nun betrachtete er die Arbeitsziele, die durch die Ausschreibung gesetzt wurden:

Mindestziele

- Transparenz herstellen und
- kritische Würdigung
- der Vorgehensweise zur Trassen-Planung,
- der Wahl der untersuchten Varianten,
- der angewandten Bewertungskriterien und
- der Bewertungsergebnisse

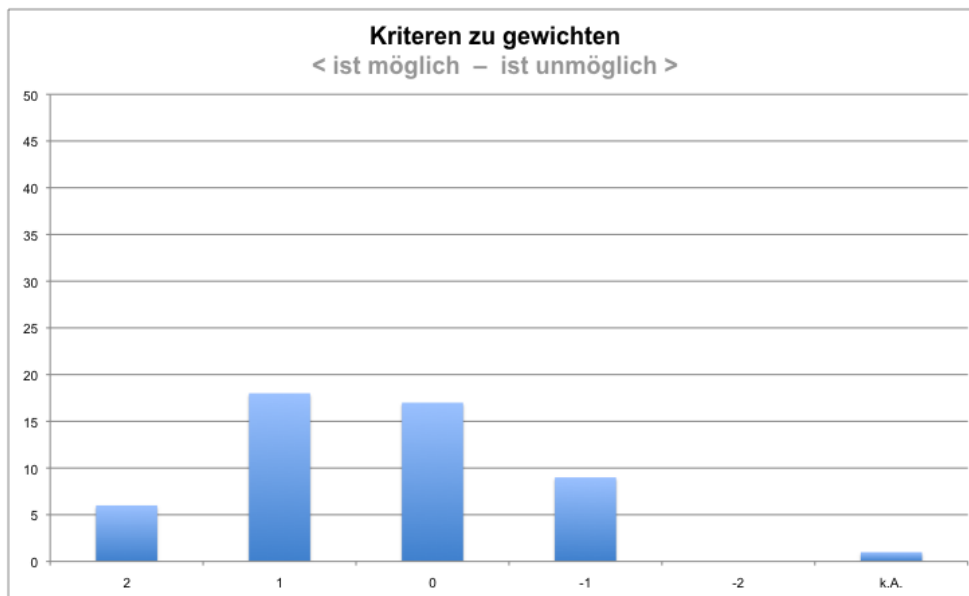
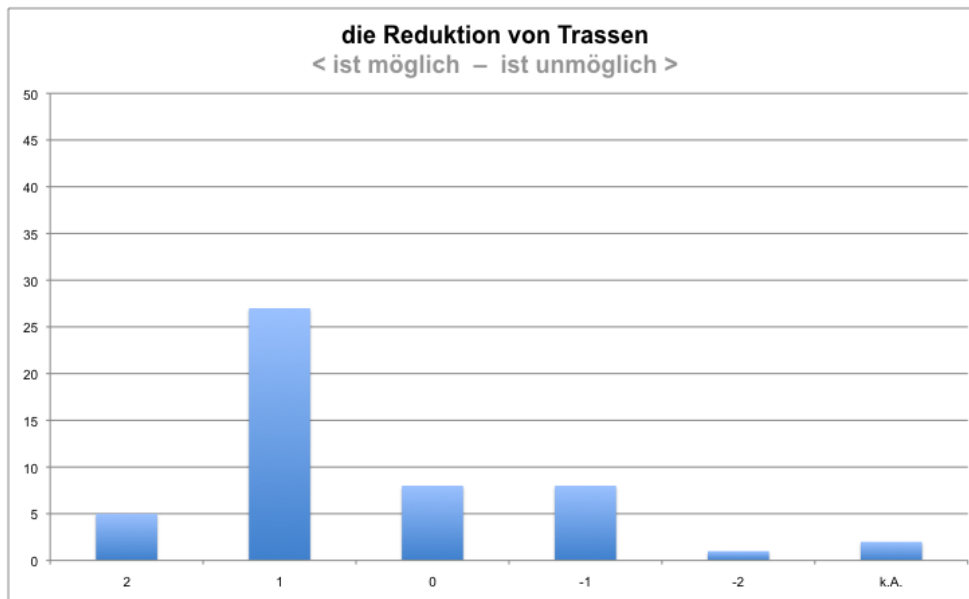
Eventualziele

- Ggf. ergänzen von Trassenalternativen / -Varianten
- Ggf. ergänzende Untersuchungskriterien formulieren

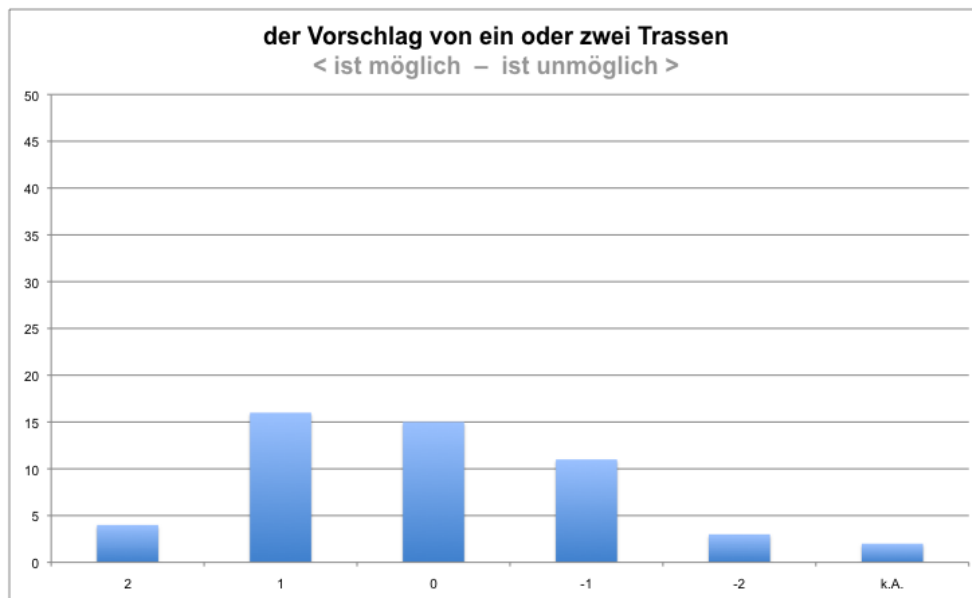
- Ggf. die Kriterien gewichten
- Nach Möglichkeit eine Reduktion der weiter zu betrachtenden Varianten vornehmen,
- bis hin zu einem nachvollziehbaren Vorschlag für die Weiterverfolgung von ein bis zwei Trassenvarianten.

Die beiden oberen der Eventualziele sind bereits in der Bearbeitung und werden einlösbar sein.

Zu den letzten drei Zielen wurde durch die Umfrage unter den Teilnehmenden ein Meinungsbild hergestellt. Die Frage war jeweils, ob die Teilnehmenden das Erreichen dieser Ziele für möglich halten. Das Ergebnis folgt in Form von drei Diagrammen.



- 2 bedeutet »sehr gut möglich«
- 1 bedeutet »möglich«
- 0 bedeutet »teils – teils«
- 1 bedeutet »nicht möglich«
- 2 bedeutet »gar nicht möglich«
- k.a. bedeutet »keine Angabe«



Der Moderator regte vor dem Hintergrund der Umfrageergebnisse an, diese drei Eventualziele im ersten Treffen nicht zu verabreden. Er machte deutlich, dass es sinnvoll sei, Ziele zu verabreden, deren Erreichen auch möglich ist. Hier lägen aktuell zu viele Zweifel vor.



Er fühle sich weiterhin darauf verpflichtet, »nach Möglichkeit« [wie es in der Ausschreibung formuliert wurde] darauf hinzuwirken, dass die Eventualziele 3, 4 und 5 erreicht werden, und werde bereits in der zweiten Forumssitzung wieder auf den Punkt »Reduktion von Trassenvarianten« zu sprechen kommen. Der Gutachter des BMVI hat genau diese Aufgabe vom BMVI erhalten. Er soll einschätzen, welche Alternativen absehbar einen Nutzen-Kosten-Quotient unter 1 erreichen werden und damit aus Sicht des Bundes nicht mehr in Frage kämen. Die Teilnehmenden des Dia-

logforums werden vor der Frage stehen, ob sie die Aussagen des Gutachters akzeptieren können.

Hinweis aus dem Kreis der Teilnehmenden: Die Gewichtung von Kriterien ist der einzige Punkt, der juristisch nicht angefochten werden kann. Hier besteht planerischer Freiraum. Es wäre sehr spannend die Gewichtung von Kriterien hier im Dialogforum zu diskutieren.

Hinweis aus dem Kreis der Teilnehmenden: Wir sollten nicht nur über das Wo der Trassen sprechen, sondern auch darüber, wie die Trassen gebaut werden. Mit erhöhtem Lärmschutz etwa ließe sich die Akzeptanz erhöhen.

Antwort des Moderators: Wir werden diesen Gedanken aufgreifen.

Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden: Was verstehen Sie genau unter »kritischer Würdigung«?

Antwort des Moderators: »Kritische Würdigung« bedeutet, dass wir den Fachleuten Gelegenheit zum Vortrag geben und sie kritisch befragen, wie heute bereits geschehen. Wenn Sie mit der Erläuterung oder den Antworten auf Ihre Fragen nicht zufrieden sind, bringen Sie diesen Eindruck bitte zum Ausdruck. Dann sorgen wir dafür, dass die Erläuterungen und Antworten besser werden. Ich werde als Moderator aber auch einen Punkt finden, an dem ich feststelle, dass wir nicht jeden im Raum zufrieden stellen können, und werde diese/n Teilnehmenden dann auffordern, eine Stellungnahme zu schreiben. »Kritische Würdigung« heißt auch, dass wir über die Vorteile und die Nachteile von Trassen sprechen werden.

Statement aus dem Kreis der Teilnehmenden: Ich verstehe das Anliegen, Ziele zu verabreden, die erreichbar sind. Allerdings dürfen Ziele auch nicht zu niedrig sein.

Antwort des Moderators: Dies nehme ich als Hinweis auf: Wenn man Ziele nicht hoch genug setzt, ist man möglicherweise nicht ambitioniert genug im Handeln. Für heute reichte mir jedoch die Verabredung, dass wir gemeinsam die Mindestziele [und die beiden ersten Eventualziele] erreichen wollen. Die [letzten drei] Eventualziele werde ich in der zweiten Sitzung wieder aufrufen.

Die Alternativen aus der Machbarkeitsstudie und weitere Vorschläge

Der Moderator führte aus, dass in dieser ersten Forumssitzung eine Verständigung über die Trassenalternativen hergestellt werden soll, die in der zweiten Sitzung auf der Tagesordnung stehen sollen. Es gab im Vorfeld des ersten Forums Zuschriften, die zum Ziel hatten, Trassen nicht auf die Tagesordnung zu setzen. Genauso gab es Zuschriften, die zum Ziel hatten, dieselben Trassen auf die Tagesordnung zu setzen. Die Teilnehmenden dieses Dialogforums seien aufgefordert, an diesem Nachmittag darüber befinden, welchen Trassenalternativen sie gemeinsam ihre Zeit widmen wollen. Das BMVI hat zugesagt, dass für alle neu dazukommenden Trassenalternativen bis zum Forum 2 eine gleichwertige, grobe Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt wird.

Der Moderator präsentierte die bereits durch die Machbarkeitsstudie bekannten Trassenalternativen:

- Y-Trasse klassisch mit dem Ausbau Buchholz-Lauenbrück
- Schienen-Güterverkehrs-Y (SGV-Y)
- Bestandsaubau Ashausen-Uelzen-Celle mit Ausbau Nienburg-Wunstorf
- Reduzierter Bestandsstrecken-Ausbau Ashausen-Uelzen mit Ausbau Nienburg-Wunstorf
- Neubaustrecke Ashausen-Unterlüß mit Querverbindung nach Uelzen und mit Ausbau Nienburg-Wunstorf
- Neubaustrecke Ashausen-Suderburg mit Ausbau Nienburg-Wunstorf
- Ausbau der „Amerikalinie“ zwischen Langwedel und Uelzen

Zusätzlich wurden, das hat die Recherche der Geschäftsstelle und des Moderators im Vorfeld des ersten Treffens gezeigt, in der öffentlichen Debatte folgende Alternativen oft benannt:

- VCD-Alternative (zurückgehend auf eine Idee von Dr. Breimeier)
- Alpha-Alternative (in die Diskussion gebracht von der Bundestagsabgeordneten Kirsten Lüthmann)

Durch das Statement vom Vormittag wurde folgende Alternative zum Tagesordnungs-Vorschlag:

- Ausbau der OHE-Strecke

Der Moderator wiederholte, dass diese Alternativen in die Tagesordnung aufgenommen werden würden, wenn die Teilnehmenden dies so wollten. Das BMVI ließe dann eine grobe Nutzen-Kosten-Analysen durchführen, die in der zweiten Sitzung präsentiert würden. Ob sie in das Prüfverfahren des Bundes im Anschluss an die Arbeit des Dialogforums aufgenommen würden, bleibt ausdrücklich noch offen.

Sollten neue Trassenalternativen in die Betrachtung des Dialogforums aufgenommen werden, betrachte der Moderator es als Auftrag, die Betroffenen in genau der Weise in das Dialogforum einzubeziehen, wie es bei der Auswahl der bisher versammelten Teilnehmenden gehandhabt wurde.

Im Laufe der Präsentation der Trassenalternativen wurden folgende Fragen und Hinweise gesammelt.

Fragen aus dem Kreis der Teilnehmenden:

- Warum hebt man bei dem SGV-Y allein auf den Schienengüterverkehr ab? Im Raumordnungsverfahren gab es eine ähnliche Variante, die als Hochgeschwindigkeitstrasse konzipiert war.
- Wie ist es zu diesen Projektideen gekommen? Es müsste meines Erachtens Kriterien geben, die auf der Ebene der Ideen eine vorweggenommene Vorteils-Nachteils-Abwägung gegeben haben, die zur Auswahl dieser sechs Varianten geführt hat. Wie fand die Ideenfindung und die Auswahl statt?
- Wie präzise ist die Kostenprognose der verschiedenen Varianten?
- Welche Ausbauzustände der Knoten, die ebenfalls Engpässe darstellen, werden in den einzelnen Alternativen unterstellt?
- Warum ist bei der Neubaustrecke Ashausen-Unterbüß die Querverbindung nach Uelzen notwendig?
- Welche Lobbygruppen, Institutionen, insbesondere welche Häfen haben in der Phase der Ideenfindung und Ideenauswahl welche offiziellen Ideen / Anträge / Petitionen / Forderungen formuliert? Für welche Trassenalternativen sprachen sich diese aus?
- In welcher Detailschärfe arbeitet die grobe Nutzen-Kosten-Analyse? Wie genau werden darin die neu hinzukommenden Alternativen betrachtet? Erlaubt und diese Betrachtung einen genauen Vergleich mit den bereits seit längerem bekannten Alternativen?

Hinweise aus dem Kreis der Teilnehmenden:

- Allein die Darstellung der Trassenalternativen durch den Moderator lädt schon zur Kommentierung ein. Wenn diese Darstellung darüber hinaus nicht ganz korrekt ist oder Interpretationen enthält, fühlen sich Teilnehmende zur Kommentierung und Richtigstellung aufgefordert.
- Für die Alpha-Alternative gibt es seit dem 12.02.2015 eine aktualisierte Version.
- Der Abschnitt der Y-Trasse zwischen Langwedel und Verden sollte mit betrachtet werden, da er ebenfalls hoch belastet ist.
- Der Ausbau zwischen Lauenbrück und Buchholz sollte in die Baukosten-Summe der Y-Trasse eingerechnet sein.
- Die »klassische« Y-Trasse gibt es nicht mehr, da durch die veränderte Zielsetzung, mehr Güterverkehr darauf abzuwickeln zwingend eine Verbindung nach Lehrte notwendig ist.
- In den Kostenberechnungen fehlen die Kosten für die Entlastung / Umfahrung der Knotens Harburg und Bremen.
- Der Ausbau der Amerika-Linie ist keine »echte« Alternative, sie wurde seitens der Bahn immer als Ergänzung gehandhabt. Die Teile der Strecke, die in einzelnen Varianten genutzt werden, bitte ich auch kostenmäßig einzurechnen.
- Die Neubaustrecke Ashausen-Suderburg wird meines Erachtens erst durch eine südliche Umfahrung von Uelzen richtig sinnvoll.
- Es ist meines Erachtens wichtig, darüber Bescheid zu wissen, wann die jeweiligen Strecken bzw. Streckenabschnitte verfügbar sein können. Das ist ein wichtiges Kriterium beim Vergleich der Varianten.

- Die Entlastung / Nicht-Entlastung der Knoten ist meines Erachtens ein Ausschlusskriterium für Alternativen. Der Gutachter soll die Entlastungswirkung an den verschiedenen Engpässen genau darstellen.
- Bei der VCD-Alternative sollten die Untervariante Dannenberg-Lüchow mit östlicher Einfädung in Salzwedel in die Strecke Uelzen-Stendal und auch die Möglichkeit einbezogen werden, über Wieren, Wittingen, Oebisfelde direkt nach Magdeburg zu fahren.
- Bei der Kosten-Berechnung der VCD-Alternative sollte berücksichtigt werden, dass die Landesregierung in Niedersachsen erklärt hat, sie wolle alte Strecken reaktivieren.
- Der Gutachter soll auch darstellen, inwieweit die Abfuhr aus den jeweiligen Seehäfen gewährleistet ist.
- Nur wenn wir vergleichbare Angaben haben, können wir hier eine sinnvolle Stellungnahme abgeben.
- Alle Vor- und Nachteile der Trassenalternativen sollten zusammengestellt werden.

Moderator: Diese Hinweise und Fragen nehmen wir in das zweite Treffen mit. Die Kostenposition werden wir sehr kritisch in den Blick nehmen. Der Gutachter des Bundes wird uns Auskunft geben.

Antwort des Vertreters des BMVI: Die grobe Nutzen-Kosten-Analyse wird alle Alternativen und Varianten nach genau demselben Verfahren betrachten und die Ergebnisse vergleichbar machen.

Festlegung der in der zweiten Sitzung zu betrachtenden Alternativen

Vor der Entscheidung über die Aufnahme von Trassenalternativen in die Tagesordnung des Forums 2 erklärte **der Vertreter des BMVI:**

Die grobe Nutzen-Kosten-Analyse wird alle Alternativen und Varianten nach genau demselben Verfahren betrachten und die Ergebnisse vergleichbar machen.

Im Laufe des Gespräches wurden vor der Festlegung **von Teilnehmenden** folgende Äußerungen getätigt:

- Wo ziehen wir als Dialogforum die Grenzlinie bei der Aufnahme von Vorschlägen? Es könnte jetzt ein jeder auf die Idee kommen, uns einen Vorschlag zu machen, den wir diskutieren sollten.
- Mit der VCD-Variante werden meines Erachtens wegen der Verknüpfung mit dem intensiv diskutierten Standort Gorleben die Konflikte maximiert und nicht reduziert.
- Die zusätzlichen Trassenalternativen sollen meines Erachtens alle »auf den Tisch«. Nicht etwa, weil ich sie gut fände, sondern deswegen, weil wir jede mögliche Lösung in Betracht gezogen haben sollten.
- Wenn wir über Ausbaumaßnahmen sprechen und in diesem Planungsraum viele dafür votieren, Ausbau vor Neubau zu praktizieren, müssen meines Erachtens alle denkbaren Ausbaumaßnahmen auch geprüft werden, sonst liegt ein Planungsfehler vor.

- Der Landkreis Lüneburg hat das BMVI offiziell darauf hingewiesen, dass, sollte die OHE-Strecke nicht als Alternative geprüft werden, dies vor Gericht als Abwägungsfehler beklagt wird.
- Wir werden alle unser Scherflein tragen müssen. Für meine Bürgerinitiative heißt »Ergebnisoffenheit«, dass jede mögliche Strecke betrachtet werden sollte, selbst dann, wenn sie unser Gemeindegebiet betreffen sollte.
- Meines Erachtens steht das BMVI in der Verantwortung den Wikipedia-Artikel zur Y-Trasse zu aktualisieren.
- Wenn Sie die VCD-Alternative aufnehmen, sollten sie zu uns in den Ort nach Salzhausen, Brackel und Hanstedt kommen, da wir davon unmittelbar betroffen sind.

Der Moderator fragte die Beteiligten anschließend, ob sie die Alternativen

- VCD-Alternative
- Alpha-Alternative
- Ausbau der OHE-Strecke

[zusätzlich zu den bereits durch die Machbarkeitsuntersuchung benannten] auf die Tagesordnung des zweiten Treffens dieses Dialogforum setzen wollen und bat um Signal durch Handheben. Eine große Anzahl von Teilnehmenden sprach sich auf diesem Wege für eine Aufnahme der drei Alternativen in die Tagesordnung aus.

Statement aus dem Kreis der Teilnehmenden: Sie als Moderator haben bekundet, dies hier sei kein Parlament. Wir haben nun gerade abgestimmt. Ich erlebe das als Widerspruch.

Antwort aus dem Publikum: Wir stimmten nur darüber ab, welche Varianten von uns diskutiert werden. Über die Trasse stimmt später das Parlament ab.

Antwort des Moderators: Das Dialogforum entscheidet selbst über seine Tagesordnung. [Das Dialogforum entschied über die Widmung seiner Zeit und nahm drei zusätzliche Trassenalternativen in seine Betrachtung auf (vgl. den Nachtrag ganz am Ende).]

Statement eines Besuchers: Hier wurde jetzt über die Aufnahme einer Strecke in die Tagesordnung aufgenommen und wir als Betroffene sind nicht Mitglieder dieses Dialogforums.

Antwort des Moderators: Wir haben klar formuliert, dass die bei neu hinzukommenden Alternativen auch Repräsentanten der davon Betroffenen in dieses Forum eingeladen werden.

Statement eines Besuchers: Der Fragebogen der Forscher muss nun diese neuen Alternativen ebenfalls enthalten.

Antwort der Forscher: Ja, das werden wir aufnehmen.

Ergänzungen zum Themen- und Kriterienkatalog



Vor der Mittagspause hatte Herr Hitschfeld darauf hingewiesen, dass im Foyer Tafeln mit den bislang bekannten Themen und Kriterien aufgebaut wurden. Dieser Katalog dient der Gliederung der Foren 2 bis 5. Herr Hitschfeld forderte die Teilnehmenden auf, diese Liste zu ergänzen und diese machten in der Mittags- und Kaffeepause von dieser Möglichkeit Gebrauch. Das Ergebnis der Rückmeldungen auf den Tafeln wurde kurz vor Sitzungsende von Herrn Hitschfeld kurz skizziert.

Die aufgrund der Rückmeldungen ergänzte Liste ist im Anhang abgebildet.

Herr Hitschfeld betonte, dass die Geschäftsstelle weiterhin an Anregungen und Ergänzungen des Themen- und Kriterienkataloges interessiert sei.



Bilanz des ersten Treffens

Der Moderator ging ins Publikum und forderte auf, auf zwei Fragen zu antworten:

- Wie empfinden Sie den Ablauf und die Atmosphäre dieses Treffens?
- Wie bewerten Sie das Ergebnis dieses Treffens?



Folgende Einschätzungen wurden dabei zusammengetragen:

- Es war sehr spannend. Ich bin sehr erwartungsfroh gegenüber dem nächsten Treffen.
- Manche haben bereits heute versucht, sich zu positionieren. Ich empfinde die Atmosphäre bereits heute als ein wenig angespannt. Ich frage mich, was beim nächsten Treffen passiert.
- Die Organisation hat sehr gut geklappt, Glückwunsch an alle, die dafür Verantwortung tragen.
- Es ist nicht sehr viel anders abgelaufen als ich es erwartet hatte. Ich bin gespannt, wie es weitergeht.
- Das Treffen gefiel mir gut.
- Es reicht mir nicht, dass die Prognosen nur erläutert werden sollen. Auch die Einladung an Prüfer die bereits beteiligt waren, stellt nicht genug Neutralität sicher.
- Sie als Moderator machen das gut.
- Ich bin enttäuscht von der klaren Absage an den externen Sachverstand. So werden wir keinen Dialog auf Augenhöhe herstellen können. Das wird dazu führen, dass die Kommunen selber überlegen müssen, ob sie diesen externen Sachverstand finanzieren werden.
- Ich möchte Klarheit über unserer Spielregeln.
- Ich möchte die Unterlagen so rechtzeitig vorher zur Verfügung haben, damit wir uns gut vorbereiten können.
- Die Veranstaltung ist gut organisiert.
- Ich bin angetan von der Disziplin der Teilnehmenden.
- Es ist nicht gut, dass wir beim nächsten Treffen keinen eigenen unabhängigen Sachverständigen zur Verfügung haben werden, der in der Lage wäre, sachkundig kritische Fragen zu stellen. Das wäre dann kein Dialog auf Augenhöhe. Wenn uns nichts anderes übrig bleibt, werden wir uns selbst für das nächste Treffen externe Unterstützung dazu holen.
- Wir haben mit unterschiedlicher Terminologie über die gleichen Sachen geredet. Das führte dazu, dass wir uns nicht verstanden haben. Wir müssen mehr gemeinsame Sprache finden.

Herr Papajewski etwa spricht anders über Prognosen als wir. Ich habe noch Probleme damit, den Prognosen zu vertrauen.

- Ist hier ein Kreis zusammengekommen, um nach einer besten Lösung zu suchen, oder dürfen wir uns darauf einstellen, dass wir hier über Prognosen streiten und Gutachter und Gegengutachter miteinander daran teilnehmen?
- Die Prognosen thematisieren den Wachstumsprozess der Weltwirtschaft. Wir müssen entscheiden: Entweder wollen wir daran teilnehmen oder nicht. Was ist hier die gemeinsame Grundlage?
- Es gibt eine Chance auf einen Konsens in diesem Dialog, wenn man die Frage zweiteilt. Erstens: Brauchen wir eine Lösung für die Probleme des Hamburger Hafens? Zweitens: Brauchen wir eine Lösung für die Güter, die vornehmlich nach Süddeutschland transportiert werden sollen [hier in diesem Planungsraum]? – Ich kann mir vorstellen, dass viele hier im Dialogforum die erste Frage bejahen werden. Ich empfehle, dass Sie als Moderator eine solche gemeinsame Erklärung herbeiführen. Bei der zweiten Frage sind wir alle Träger unterschiedlicher Interessen, die die [jeweilige] konkrete Lösung von sich fernhalten wollen. Ich erwarte also, dass wir dahingehend keinen Konsens erzielen werden.
- Es wäre gut, wenn wir auch für Gäste in Mikrofon bereitstellen würden. Somit müssten auch wir hier im Dialogforum nicht allein mit unserem Sachverstand teilnehmen und könnten uns von den Gästen unterstützen lassen.
- Kompliment an die Organisation.
- Wir reden hier über gesamtwirtschaftliche Zusammenhänge, aber wir reden nicht über die Menschen, die sich entschieden haben hier zu leben, deren Lebensgrundlagen und deren Lebensqualität durch eine Trasse verändert werden. Das ist mir heute zu kurz gekommen. Es ist nichts gegen das Wachstum der Wirtschaft und des Wohlstandes einzuwenden, nur darf dieser nicht zu Lasten Dritter gehen.
- Die Zuhörer hier sind genauso engagiert wie die Teilnehmenden im Plenum. Die Zuhörer sollten auch die Gelegenheit haben, Fragen oder Diskussionsbeiträge einzubringen.
- Danke für die Möglichkeit hier im Dialogforum mitzuwirken. Danke für die Organisation.
- Das Dialogforum ist eine Riesen-Chance herauszufinden, ob es einen Konsens unter sehr widerstreitenden Interessen gibt. Ein Spruch aus dem Talmud (ca. 2000 Jahre v.Chr.), der uns leiten könnte, lautet: Bin ich nicht für mich, wer für mich? Bin ich nur für mich, was bin ich? Wenn nicht jetzt, wann denn?
- Bei Informationsveranstaltung in dem Dorf, in dem ich Bürgermeisterin bin, habe ich erfahren, dass die Menschen den Bedarf nicht verstehen. Sie können nicht begreifen, warum wir nicht genug Bahnschienen haben und warum immer noch erweitert werden muss. Meine dringende Bitte an die Vertreter der Bahn und der Seehäfen: Liefern Sie bitte nachvollziehbare Aussagen, sonst ist die Akzeptanz nicht herzustellen.
- Großes Lob an die Organisatoren! Das Verfahren hier läuft sehr gut. Das hier ist »Klarsicht«.
- Ich bitte darum, die Erläuterungen zukünftig straffer zu fassen.
- Es war wichtig, dass wir eine Einigung darüber erzielt haben, dass alle Varianten geprüft werden müssen.
- Es wird keine Lösung geben, mit der alle vollkommen glücklich sein können. Wir müssen zusammen schauen, bei welcher Lösung es die größte Schnittmenge gibt.
- Sollten wir uns gegen eine Lösung auf der Schiene sperren, werden die Güter auf die Autobahn drängen. Ich glaube, dass will doch niemand.
- Herzlichen Dank für die Moderation. Aus meiner Sicht läuft das sehr gut.

- Die Philosophie der Bürgerinitiativen ist eine breite Verteilung der Güterströme und damit der Belastung für die einzelnen Kommunen und Menschen. Die Philosophie der Planenden scheint mir zu sein, alles auf eine Magistrale zu konzentrieren.

Herr Wyderka bedankte sich bei allen Teilnehmenden herzlich. Er sei sehr zufrieden mit dem Ablauf des Dialogforums, den Beiträgen und der konstruktiven Arbeitsatmosphäre.

Herr Wyderka äußerte auch seine Befürchtung, dass dieses Dialogforum in der Diskussion über Prognosen »festhängen« könnte und appellierte, hier eine pragmatische Lösung zu finden. Er selbst glaube nicht, dass es wesentlich sei, einen Prognosewert zu erhalten, der plausibel sei, wissend. Alle sollten wissen und akzeptieren, dass es eine Spannweite von Prognoseungenauigkeiten gibt.

Die Gutachter sollen, so Herr Wyderka, so vortragen, dass ihre Aussagen von den Teilnehmenden nachvollzogen werden können. Wenn es im Laufe dieses Dialogforums konkrete Fragestellungen gibt, bei der zusätzlicher unabhängiger Sachverstand für die Beantwortung erforderlich ist, dann werde sein Ministerium eine Lösung für die Finanzierung finden.

Der Moderator fragte, ob es Zustimmung dazu gibt, im Forum 2 zusätzliche Stunden zusammen zu arbeiten. Diese Zustimmung wurde von vielen Teilnehmenden artikuliert. [Nachtrag: Eine Verlängerung um zwei Stunden – eine am Vor- und eine am Nachmittag – wird mittlerweile von der Geschäftsstelle vorbereitet.]

Der Moderator bedankte sich herzlich bei allen Mitwirkenden. Er sei hoch zufrieden. Die Beiträge aller Mitwirkenden waren aus seiner Sicht sehr gut.

Im nächsten Treffen stünde eine sehr spannende Diskussion bevor, und der Moderator wünschte sich, dass diese von einem ähnlich hohen Grad an Gemeinsamkeit getragen wird, wie bei dem heutigen Treffen.

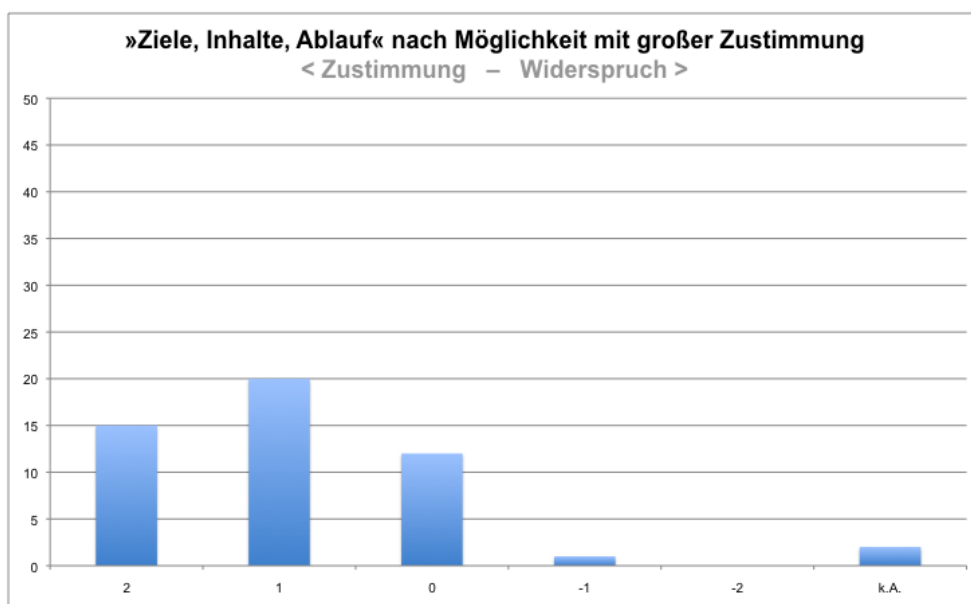
Nachtrag

In der Umfrage, die vor dem ersten Treffen des Dialogforums unter den Teilnehmenden stattfand, hat der Moderator die Zustimmung zu zwei Regelungen, die ihm sinnvoll erscheinen, abgefragt und folgende Rückmeldung (51 Antwortende) erhalten:

Verabredungen

Der Moderator verabredet die Ziele, die Inhalte und den Ablauf der jeweils zu moderierenden Runde und führt die Runde anhand dieser Verabredungen zu konkreten Ergebnissen.

Verabredungen zu den oben benannten Punkten »Ziele, Inhalte und Ablauf der jeweils zu moderierenden Runde« treffen wir nach Möglichkeit mit großer Zustimmung.



Die Erläuterungen, meist zu der Antwort »teils-teils« (0 im Chart), gaben keinen Hinweis, dass dieser Regel nicht zugestimmt werde:

- Ggfs. sollten "dissenting votes" [abweichende Meinungen] auch protokolliert werden.
- Was heißt das konkret?
- Verabredungen können nur vorbehaltlichen Charakter haben (z.B. wegen fachlicher Rückkopplung oder Gremienbeteiligung).
- Bitte keine Überrumpelungsversuche - bei der teils hochkomplexen Materie müssen auch die Teilnehmer die Möglichkeit haben, sich auf Verabredungen vorzubereiten und Verabredungen zu durchdenken.
- Demokratische Abstimmungen erscheinen geeignet zur Evaluierung der Zustimmung.
- Nicht der Moderator "führt zu konkreten Ergebnissen", sondern der Moderator führt die Diskussion.

- Wenn hier von "großer Zustimmung" die Rede ist, dann beinhaltet dies auch Abstimmungen. Abstimmungen sollten deshalb eine stete Möglichkeit der Mehrheitsbekundung sein.
- Wird nicht immer klappen, aber versuchen muss man es.
- Frage: Wenn Verabredungen (...) mit großer Zustimmung getroffen werden, gibt es doch Abstimmungen i.S.v. Mehrheitsentscheidungen?!

Ein Teilnehmer hat mit »stimme nicht zu« geantwortet und kommentiert:

- Sind wir nun ein Parlament oder nicht? Wenn wir über Ziele und Inhalte abstimmen, dann müssen wir wohl noch mal über die Zusammensetzung des Forums sprechen.

[Eine »große Zustimmung«, so mein Kommentar als Moderator, muss ich mit den bekannten Verfahren ermitteln.]

Entscheidungen zu den Kernaussagen

Geschäftsstelle und Moderator als neutrale Instanz schreiben den abschließenden Bericht. Darin schildern sie die Arbeit des Dialogforums und dokumentieren die Kernaussagen des Dialogforums.

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

