



Landkreis Lüneburg · Postfach 20 80 · 21310 Lüneburg

Dialogforum Schiene Nord
vom Hoff Kommunikation GmbH
Prinz-Georg-Straße 104
40479 Düsseldorf

Erster Kreisrat

Jürgen Krumböhrer
Auf dem Michaeliskloster 4
Gebäude 1, Eingang A, Zimmer 12

Öffnungszeiten:

siehe Fußzeile

Telefon: 04131 26-1212

Telefax: 04131 26-1453

juergen.krumboehmer@landkreis.lueneburg.de

Aktenzeichen: EKR – 10.30.01

Bei Antwort bitte unbedingt angeben.

27. April 2015

Dialogforum Schiene Nord

Sehr geehrter Herr Stachowitz,
sehr geehrter Herr Hitschfeld,

aus bekannten Gründen konnte am ich 24.04.2015 meine inhaltlichen Anmerkungen zum Verfahren nicht platzieren. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung möchte ich nicht bis zur nächsten Sitzung warten, weshalb ich nun diesen Weg wähle.

Bevor sich die weitere Diskussion in Geschäftsordnungsdebatten und Auseinandersetzungen zu Details verliert, sollten methodisch vorrangige Punkte geklärt werden.

1. Brauchen wir eine Lösung für den schienengebundenen Güterverkehr in Norddeutschland?

Nun liegen bereits Einschätzungen über bevorzugte Trassenkorridore vor. Leider ist bislang versäumt worden, auf einer übergeordneten Ebene -unabhängig von konkreten Lösungen- zu versuchen, einen breiten Konsens darüber herzustellen, dass/ob eine Lösung für den schienengebundenen Güterverkehr in Norddeutschland mit der Zeitperspektive 2030 gefunden werden muss. Ein solches Zeichen wäre von hoher politischer Bedeutung. Taktisch hätte dies behandelt werden müssen, bevor das Sankt-Florians-Prinzip eine neutrale, sachlich orientierte Debatte erschwert. Gleichwohl sollte dieser Punkt unbedingt angegangen werden.

2. Welchem Anforderungsprofil müssen die verschiedenen Varianten genügen?

In einem zweiten Schritt muss es darum gehen, welche quantitativen und qualitativen Anforderungen an eine Lösungsvariante konkret zu stellen sind. Auch dieser Punkt ist bislang leider nicht angesprochen worden. Ohne diesen Anforderungskatalog ist eine Bewertung von Varianten schlicht nicht möglich.

Immer wieder ist auf das standardisierte Verfahren bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans verwiesen worden. Diese Methodik ist über alle Maßen komplex und wurde vor kurzer Zeit modifiziert. Sicherlich wird der Bund nicht für einzelne Vorhaben von der einheitlichen Methodik abweichen wollen.

Zumindest sollte die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans im Dialogforum dargestellt werden. Das ist schon deswegen absolut erforderlich, weil das Dialogforum zumindest Transparenz herstellen soll. Ohne Kenntnisse über die Grundsätze der Bewertungssystematik wird kein Mitglied des Dialogforums gegenüber seinen/ihren entsendenden Stellen sprechfähig sein.

Natürlich geht es auch darum, den Anforderungskatalog zur Diskussion zu stellen. So bezieht sich z. B. der Einwand von Herrn Landrat Schulz vom letzten Freitag (Anbindung des strukturschwachen Raums) auf die wichtige Frage des regionalen Nutzens. Gerade die nun favorisierten Neubaustrecken (klassisches Y und Ashausen-Unterlüß) würden als Hochgeschwindigkeitsstrecken eine erhebliche Zerschneidungswirkung entfalten. Werden Immissionen durch Schutzmaßnahmen und Umweltbeeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen abgefedert, gibt es für regionalwirtschaftliche Nachteile keinen Ausgleich. Dies führt zwangsläufig zu einer Verstärkung des regionalen Widerstands. Forderungen, in den Anforderungskatalog auch Aspekte aufzunehmen, die den Interessen der regional Betroffenen entgegen kommen, müssen zumindest diskutiert werden.

In eine ähnliche Richtung geht die bis jetzt nicht gewertete Frage der Bauzeit. Die beiden Vorzugsvarianten werden eine besonders lange Bauzeit beanspruchen. Sie werden auch erst funktionsfähig, wenn die Neubaustrecken insgesamt den Betrieb aufnehmen. Bis dies realisiert ist, könnten sich die überregionalen Gewichte zwischen den Seehäfen bereits verschoben haben. Der internationale Markt wird nicht warten, bis Norddeutschland endlich handlungsfähig wird. Der Seehafenhinterlandverkehr von Rotterdam ist schon heute fertiggestellt!!

Durch eine abschnittsweise Fertigstellung könnten Nutzungsvorteile zum Teil bereits frühzeitig erzielt werden.

Diese beispielhaft aufgeführten Aspekte (regionalwirtschaftlicher Nutzen, Bauzeit) können in die schlussendliche Beurteilung nur einfließen, wenn sie zum Anforderungskatalog gehören.

Die praktischen Auswirkungen werden in den „Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover“ schnell klar. Die beiden Favoriten, also das klassische Y und die Neubaustrecke Ashausen-Unterlüß, punkten bei dem Aspekt Schienenpersonenverkehr. Generalziel des gesamten Vorhabens ist aber der Güterverkehr. Anscheinend ist der Personenverkehr in den Anforderungskatalog gerutscht, anderen Aspekten wird diese Gunst versagt. Sollten diese Vorgänge nicht transparent aufgeklärt werden, ist dem Dialogforum das Fundament entzogen.

3. Mit welchem Gewichten fließen die Kriterien in die Bewertung ein?

Nicht nur die Anforderungen an eine Lösungsvariante sind zu diskutieren, sondern auch die Gewichte, mit denen sie in die Bewertung einfließen.

Dies wird wiederum in der Tabelle 14 auf Seite 72 der Lösungsmöglichkeiten mehr als deutlich. Die Vorzugsvarianten erhalten einen uneinholbaren Vorsprung, weil der Nebenaspekt des Schienenpersonenverkehrs nicht nur Teil des Anforderungskatalogs ist, sondern auch noch übermäßig ins Gewicht fällt. Werden bei den primären, auf den Güterverkehr bezogenen Aspekten Punktwerte von jeweils unter 100 bis maximal

1.120 verteilt, schießt der Schienenpersonenfernverkehr mit Werten oberhalb 1.600 Punkten in drei Fällen förmlich durch die Decke. Dadurch wird das Endergebnis vorgezeichnet. Dies hätte zumindest im Ansatz im Text erläutert werden müssen. Wurde hier vielleicht das standardisierte Verfahren für Schienenpersonenverkehr benutzt? Oder gibt es kein standardisiertes Bewertungsverfahren für Güterverkehre?

Von erheblicher Bedeutung sind Aspekte der Naturverträglichkeit. In den „Lösungsmöglichkeiten“ ist die Rede von einem 3 D-Modell, das leider in keiner Weise erläutert wird. Alles in allem werden Umweltaspekte eher beiläufig erwähnt. Das widerspricht doch der politischen, praktischen und rechtlichen Bedeutung ganz erheblich.

Der Leser hätte sicher auch gern gewusst, wie Aussagen zu den Kosten zustande gekommen sind. Dass hier erhebliche Einschätzungsspannweiten bestehen, dürfte auf der Hand liegen. Die Kosten haben direkten Einfluss auf die Bewertung! Dieser Aspekt geht doch reichlich unter.

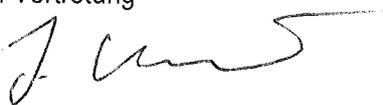
Auch an dieser Stelle kann auf die Standardisierung der Bewertung verwiesen werden. Darüber muss meines Erachtens ganz bewusst und offen Klarheit hergestellt werden. Liegt das standardisierte Bewertungsverfahren tatsächlich im Detail fest, reduziert sich die Aufgabe des Dialogforums darauf, sich informieren zu lassen. Ein substanzieller Einfluss würde nicht bestehen. Die Klärung dieses Punktes ist ausschlaggebend für das Selbstverständnis des Dialogforums.

4. Politische Entscheidungen vor Expertenprüfung!

Den drei zuvor beschriebenen Punkten liegen -in den Grenzen des rechtlich zulässigen Planungsermessens- Elemente der politischen Willensbetätigung zugrunde. Experten prüfen, was fachlich richtig oder falsch ist. Ihre Aufgabe besteht gerade nicht in einer Willensbetätigung. Ob Norddeutschland perspektivisch eine stärkere Schieneninfrastruktur braucht, welchen Anforderungen diese zu genügen hat und wie diese zu gewichten ist, ist nicht Sache von Experten. Das Bundesverwaltungsgericht kann prüfen, ob wesentliche Anforderungen nicht beachtet oder völlig fehlgewichtet worden sind. Innerhalb dieses Rahmens besteht Raum für eine freie planerische Willensbetätigung. Die Kernfrage ist nun: Hat das Dialogforum eine Chance, auf diese Willensbetätigung Einfluss zu nehmen? Diese Frage sollte nicht verschleiert werden, indem die vorrangigen Fragen erst gar nicht gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Jürgen Krumböhrer