

## Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des siebten Treffens des Dialogforums am 09.10.2015 in Celle

## Dialogforum Schiene Nord

### Dokumentation des siebten Treffens des Dialogforums am 09.10.2015 in Celle

Die Veranstaltung fand im Tagungszentrum Congress Union Celle statt, begann um 09:15 Uhr und endete um 16:15 Uhr.

#### Vorbemerkungen

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

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

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

Jens Stachowitz, Moderator des Dialogforums Schiene Nord  
[Dortmund am 04.11.2015](#)

## Gliederung

	Seite
Zusammenfassung	3
Einführung und Organisatorisches	10
AG Abschlussdokument	13
Arbeitsgruppe Mensch und Region	16
Arbeitsgruppe Lärm	17
Arbeitsgruppe Natur und Umwelt	25
Optimierung und Neubewertung der Alpha-Alternative	29
Anwendung der Verkehrswertkriterien	55
Ergebnisbilanz	62
Gemeinschaftliche Empfehlung	64

## Anhang

Die Vortrags-Charts sind als getrennte Downloads auf den Seiten des Dialogforum Schiene Nord zu finden: <http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter>

Ihr Ansprechpartner:

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

Prinz-Georg-Straße 104 | 40479 Düsseldorf

Tel.: +49 211 515805 23 | Fax: +49 211 515805 55

Dialogforum Schiene Nord – siebtes Treffen am 09.10.2015

## Zusammenfassung des siebten Treffens des Dialogforums am 09.10.2015 in Celle

Zu Beginn des siebten Treffens betonte der Moderator, dass es gemeinschaftliches Ziel sei am 05.11.15 ein Ergebnis zu präsentieren. Dieses Ergebnis sollte ein hohes Gewicht haben und auch außerhalb des Dialogforums eine große Bindungswirkung entfalten.

Dr. Blume stellte die Arbeitsgruppe Abschlussdokument, die Gliederung des Abschlussdokuments und den Zeitplan der Arbeitsgruppe vor. Die Aufgabe der AG Abschlussdokument sei redaktioneller Natur. Die Inhalte zu dem Abschlussdokument werden von den Arbeitsgruppen geliefert. Die Arbeitsgruppe will ein knappes Papier produzieren. In dem Abschlussdokument sollten nur die Kernbotschaften enthalten sein einschließlich der Forderungen [aus der Region] in Richtung Hannover und Berlin. Das Abschlussdokument solle am 05.11. [dem achten Treffen] unterschrieben und an Land, Bund und DB AG übergeben werden. In dem achten Treffen wollen die Beteiligten hören, wie die Vertreter der Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg, der Deutschen Bahn AG und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Ergebnis stehen.

Die Arbeitsgruppe Mensch und Region hat bereits im fünften und sechsten Treffen ihre Entwürfe dargestellt und ein sehr gutes Feedback erhalten. Sie hat zu diesem siebten Treffen keinen überarbeiteten Text vorgelegt, sondern ihre Überlegungen direkt der Arbeitsgruppe Abschlussdokument übergeben.

Die AG Lärm hat Forderungen / Bedingungen zum Lärmschutz vorgelegt. Diese wurden vollinhaltlich von den Beteiligten aus der Region bestätigt. Die Beteiligten aus der Region machten in einem Meinungsbild klar, dass es sich um Bedingungen handelt. Der gesetzlichen vorgesehen Schutz vor Lärm sei bei weitem nicht genügend. Die AG Lärm hat fünf Kriterien zur vergleichenden Trassenbewertung vorgelegt (Lärmnachteil durch Neuverlärmung, Lärmnachteil aufgrund von Verkehrszunahme, Lärmvorteil durch Lärmschutz an vorher stark belasteten Strecken, Lärmnachteil durch kumulierenden Lärm, Anzahl Wohneinheiten, die nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonenlinie 49 dB (A) liegen). Auch diese Kriterien wurden in einem Meinungsbild bestätigt. Die Anwendung der fünf Kriterien durch die AG wurde auch vorgetragen. Die AG konnte 4

Kriterien mithilfe einer qualitativ gehaltenen Grobabschätzung anwenden. Das fünfte Kriterium hätte eine quantitative Aussage erfordert, zu dem keine Daten vorhanden waren. Die Teilnehmenden nahmen das AG-Ergebnis zur Kenntnis und formulierten bezogen auf Lärm-Kriterien kein Votum zur Trassenauswahl.

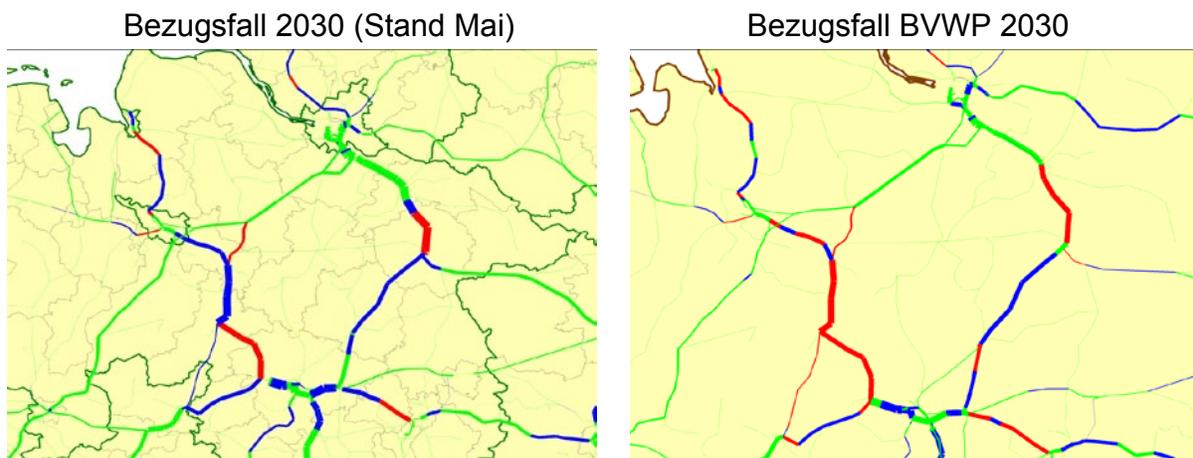
Die AG Natur und Umwelt stellte dar, wie sie die vom Dialogforum bestimmten Kriterien (Boden-/Flächenbedarf in Hektar, Zerschneidung von Natur und Landschaft, Betroffenheit von Natura 2000 (FFH/VS)-Gebieten in km und deren Zerschneidung) in einer vergleichenden Trassenbewertung zur Anwendung gebracht hat. Die Trassenalternativen „reduzierter Bestandsausbau“, „Alpha-Alternative“ sowie „OHE-Heidebahn“ waren aus Sicht der AG diejenigen mit den geringsten Umweltauswirkungen [ohne Betrachtung des Kriteriums Lärm]. Das Fazit der Arbeitsgruppe „Vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen führen die Neubauvarianten insgesamt erfahrungsgemäß zu einer größeren Beeinträchtigung der Umwelt als die Ausbauvarianten“ fand weitgehende Bestätigung im Kreise der Teilnehmenden. Zwei Teilnehmende kritisierten die Bewertung des Güterverkehrs-Y.

Großen Raum nahm die Ersteinschätzung der Alpha-Alternative in ihren verschiedenen optimierten Varianten ein. Herr Kotzagiorgis (BVU) hatte im Mai 2015 seine Ersteinschätzung zu allen Trassenalternativen vorgetragen. Anschließend daran hat eine Arbeitsgruppe Alpha überlegt, wie die Alpha-Alternative optimiert werden kann. Diese AG hat verschiedene Vorschläge vorgelegt, die zwischenzeitlich von BVU überprüft wurden. Zum einen wurde geprüft, ob die Alternative tauglich ist, die Engpässe aufzulösen, zum anderen wurde geprüft, ob sie auch wirtschaftlich ist.

Vor der Bekanntgabe der Ergebnisse erläuterte Herr Kotzagiorgis die veränderten Rahmenbedingungen, die sich durch die Weiterarbeit am BVWP 2015 seit seinem letzten Auftreten im Dialogforum ergeben haben. In der Summe aller Änderungen führe es dazu, dass weniger Kapazitäten im Netz 2030 vorhanden sind und zugleich mehr Züge abgewickelt werden müssen als im Mai 2015 angenommen. Er rechne heute mit durchschnittlich 5% mehr Zügen. Im Untersuchungsraum müssen 2030 758 Güterzüge (Zahl aus dem Mai 2015: 728), also 4 % mehr gefahren werden. Die Zahl der Hamburger Züge sei weitgehend identisch mit den Zahlen aus dem Mai, die Bremerhavener Verkehre seien jedoch deutlich größer als noch im Mai angenommen.

Herr Kotzagiorgis präsentierte eine aktualisierte Abbildung der Engpässe im Schienennetz im Bereich Schiene Nord und zeigte auf, dass die Anzahl der Engpässe in 2030 weit größer sein wird als bisher bekannt:

### **Bezugsfall BVWP 2030 – Auslastungssituation im Untersuchungsraum**



**Bezugsfall BVWP 2030:**

- weniger Kapazität
- mehr Engpässe (Bremen – Nienburg, Nienburg – Minden, Celle – Lehrte, Haste – Wunstorf, Minden – Bückeberg)
- geringere Nachfrage in Gesamtdeutschland, aber mehr Züge durch veränderte Wagen- und Zugbildung im KV

Rot bedeutet eine Auslastung von über 110%, Blau eine Auslastung von 85 bis 110% und Grün eine Auslastung von unter 85%.

Herr Kotzagiorgis machte darauf aufmerksam, dass im Bezugsfall 2030 der Ausbau Uelzen-Stendal nicht als realisiert unterstellt wird. Insofern sei dieser Ast in der Abbildung (oben) geringer belastet und der nördliche Ast von Hamburg über Büchen und Wittenberge mehr.

In einem ersten Schritt hat BVU die Wirkungen von Ausbaumaßnahmen im Knoten Bremen untersucht. Diese werden auf jeden Fall erforderlich und sind nach Ansicht von BVU sinnvoll. In einem weiteren Schritt hat BVU verschiedene Maßnahmen überprüft, die in fünf Planfällen der Alpha-Alternative mündeten. Für alle fünf Planfälle des Alpha wurde die Kombinationswirkung mit dem Ausbau Uelzen-Halle ermittelt [, der – wie erwähnt – nicht im Bezugsfall 2030 unterstellt ist].

Der neu entwickelten Planfall E der Alpha-Alternative wäre, so Herr Kotzagiorgis, kombiniert mit dem Ausbau Uelzen bis Halle in der Lage, alle Engpässe aufzulösen.

Es ist im Planfall Alpha E jedoch eine Vollausslastung gegeben und damit der Zustand der Überlastung schnell erreicht. In der Zeit von 06:00 bis 09:00 Uhr treten Engpässe zwischen Celle und Uelzen sowie zwischen Nienburg und Wunstorf auf.

In einem dritten Schritt hat BVU untersucht, welche Kapazitätsreserven über die Anforderungen in 2030 hinaus oder zum Abfangen saisonaler Schwankungen in diesem Planfall Alpha E vorhanden sind. Herr Kotzagiorgis kam zu der Einschätzung, dass das Ergebnis unbefriedigend sei.

Herr Kotzagiorgis erläuterte, dass der Planfall Alpha E mit kombiniert dem Ausbau Uelzen-Halle ca. 1,6 von insgesamt ca. 3,3 Mio. Tonnen also knapp unter 50% des über Kapazitäten erzeugbaren Verlagerungspotenzials zugunsten der Schiene nutzen kann. Hinzu kommen ca. 0,8 Mio. Tonnen marktbedingte Verlagerungen, die erzielt werden können. Ein monetärer Nutzen im Personenverkehr entstünde durch die Alpha-Alternative nicht.

Herr Kotzagiorgis zeigte die Nutzen-Kosten-Verhältnisse aller 10 berechneten Planfälle (fünf Alpha-Varianten jeweils mit und ohne den Ausbau Uelzen-Halle) und kam zu dem Schluss, dass ein Ausbau von Uelzen bis Halle mit den übrigen Maßnahmen der Alpha-Alternative kombiniert werden müsse, da sie sonst keinen monetären Nutzen erzielten, der die Kosten übersteigen würde.

Die Kombination des Alpha E mit dem Ausbau von Uelzen bis Halle hebt das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf 1,1.

Herr Wyderka (MW) trug für die AG Alpha vor und betonte, dass die Nutzen-Kosten-Berechnungen der AG noch nicht vorlagen. Die Stellungnahme der AG Alpha beziehe sich deswegen nur auf die kapazitiven Wirkungen der Alpha-Alternative. Die AG Alpha habe sich in ihrer Diskussion auf die beiden Planfälle D und E konzentriert, da die Planfälle A, B und C immer erhebliche Einschränkungen in der Kapazität hätten. Die durch den Planfall E erzeugten Kapazitätswirkungen wurden von der AG Alpha am positivsten beurteilt.

Die Hafenstädte haben den Wunsch nach Kapazitätsreserven in der AG Alpha sehr deutlich artikuliert. Die AG Alpha habe sich damit beschäftigt und kommt zu der Aussage, dass höhere Zugzahlen als in der Prognose ausgeworfen durch die Nutzung der im Netz [Bezugsfall 2030] vorhandenen Kapazitäten auf der Route Bremen-Osnabrück und Hamburg-Büchen-Wittenberge [Umrountung der Züge unter Inkaufnahme längerer Wege] bewältigt werden können. Die Ergebnisse zum Planfall D haben diese Aussage bestätigt.

Hieran schloss sich ein längerer Dialog zwischen Herrn Bischooping und Herrn Kotzagiorgis an, der zum Gegenstand hatte, ob die Bahn als Netzbetreiber mit den von Herrn Kotzagiorgis als „unbefriedigend“ angesehenen Kapazitätsreserven, insbesondere für die Nord-Süd-gerichteten Verkehre umgehen kann. Herr Bischooping und Herr Kotzagiorgis waren sich letztlich darin einig, dass eine Verbilligung der längeren Route über Büchen-Wittenberge die unternehmerischen Entscheidungen der Verkehrsunternehmen verändern werden und es so gelingen könnte, Zugfahrten auf längere Routen umzurouten. Das heutige Trassenpreissystem lasse die diskutierte Lösung nicht zu und müsse, so Herr Limprecht (DB AG), zunächst bahnintern diskutiert und danach auch gesetzlich fixiert werden. Herr Kotzagiorgis wies auch darauf hin, dass die Strecke Uelzen-Celle in diesem Planfall in 2030 keine und die längere Strecke Hamburg-Nienburg-Hannover geringe Kapazitätsreserven aufweise. Herr Knögel (Hamburg) betonte, dass die Verkehrsbehörde der Stadt Hamburg alle anderen Bausteine des Alpha E begrüße, den dreigleisigen Ausbau Lüneburg-Uelzen jedoch hinterfrage und stattdessen eine Trasse entlang der A7 untersucht wissen will.

Die Belastungssituation im Planfall Alpha E im Zeitraum von 06:00 bis 09:00 Uhr auf den Strecken Uelzen-Celle und auch der Strecke Nienburg-Wunstorff führte zu einer weiteren Diskussion im Dialogforum. Teilnehmende wollten wissen, welche Maßnahmen erforderlich bzw. möglich seien,

um hier für 2030 vorausgesagten Überlastung abzubauen. Herr Kotzagiorgis sah solche Maßnahmen nicht. Herr Fehsenfeld (Landesnahverkehrsgesellschaft) betonte, dass er wegen der Leistungsfähigkeit für den Schienenpersonennahverkehr zukünftig noch Untersuchungsbedarf sehe.

Danach gefragt, ob die gekennzeichneten Engpässe ausschließlich den Güterverkehr betreffen und nicht den Schienenpersonennahverkehr, stellte Herr Kotzagiorgis dar, dass es eine mit den Ländern abgestimmte Personenverkehrsprognose gäbe und alle Zugfahrten, die daraus resultieren, abgewickelt werden können. Danach wurde gefragt, was wäre, wenn die Länder beschließen, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr über diese Anmeldung hinaus auszuweiten. Herr Dr. Rössler fasste die Aussagen zusammen: Eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs von Hamburg in Richtung Süden [bis Uelzen] wäre möglich. Eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs von Hannover nach Uelzen wäre [ohne weitere Investitionen in die Infrastruktur] nicht möglich.

Herr Kotzagiorgis stellte erneut dar, dass, falls es in den Knoten Engpässe gäbe, für diese in der zweiten Phase des BVWP Maßnahmen entwickelt werden, die diese auflösen werden. Für den Knoten Bremen habe er dazu in seinem Vortrag bereits die Lösung aufgezeigt. Auch im Bezugsfall 2030 seien schon einige Maßnahmen im Knoten Bremen unterstellt. Auch für den Knoten Hannover gäbe es Lösungen, die diesen Knoten wesentlich entlasten könnten.

Ein Teilnehmer betonte, dass alle Teilnehmenden die Aussagen von Herrn Kotzagiorgis hier nur zur Kenntnis nehmen können. Eine Diskussion könne deshalb in diesem siebten Treffen des Dialogforums nicht geführt werden. Da aber die Teilnehmenden des Dialogforums in diesem siebten Treffen nach ihrer Haltung zu der Alpha-Alternative gefragt werden sollen, müssten sie mit dem arbeiten, was Herr Kotzagiorgis vorgetragen hat. Dieser stelle dar, dass die Alpha-Alternative Planfall E die Engpässe auflöse und einen Nutzen-Kosten-Index von 1,1 aufweise. Dies stelle er erfreut fest.

Herr Papajewski (BVMI) wurde nach der Haltung des BMVI gefragt und antwortete, dass er an diesem Tage noch keine abgestimmte Aussage vortragen kann. Er bat dafür um Verständnis. Es sei deutlich, dass die Alternative Alpha Planfall E die Engpässe [im Tagesdurchschnitt] auflöse.

Die Lösung Alternative Alpha Planfall E weise jedoch [wegen einer Vollausslastung von 85 bis 110% (Farbe Blau) und damit knapper oder mangelnder Kapazitätsreserven] keine Zukunftsträchtigkeit auf. Dieser Aspekt müsse im BMVI noch bewertet werden. Das BMVI werde sich dazu im nächsten Treffen des Dialogforums positionieren. Eine Positionierung sagten auch die Ländervertreter zu.

Die Arbeitsgruppe Verkehr stellte dar, wie die Arbeitsgruppe die vom Dialogforum bestimmten Kriterien (Realisationszeit, Schrittweise Inbetriebnahme, Lösung der Bahnknoten, Verkehrsnutzen für den Schienengüterverkehr (SGV), Schienenpersonahverkehr (SPNV) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)) angewandt hat. Die AG Verkehr kam zu folgendem Fazit: „Das Alpha-Konzept stellt die einzige Variante dar, die der Dringlichkeit und der Entwicklungsdynamik der Märkte entspricht und mit dem sich kurzfristig nennenswerte kapazitive Zuwächse auslösen lassen.“

Nach diesen Vorträgen und Diskussionen zeigten die Teilnehmenden sich willens und in der Lage eine Empfehlung zugunsten einer Trassenalternative auszusprechen. Ein Teilnehmer kritisierte zuvor, dass aus seiner Sicht zu wenig Bürgerinitiativen von Bestandsstrecken im Dialogforum vertreten seien. Einzelne Vertreter von Kommunen / Kreisen betonten, dass zuvor ein Mandat von ihren Räten / Kreistagen erhalten müssten. Die Vertreter der Länder, des Bundes und DB AG nahmen bei dem folgenden Meinungsbild nicht teil.

Eine sehr weitgehende Zustimmung erlangte der Vorschlag, die Alpha-Alternative E kombiniert mit dem Ausbau Uelzen-Halle als Empfehlung in den Entwurf des Abschlussdokumentes aufzunehmen. Einzelne Teilnehmende kritisierten die (oben beschriebenen) Mängel der Alpha-Alternative E und sprachen sich gegen diese Empfehlung aus.

Die Teilnehmenden des Dialogforums treffen sich am 22.10.2015 von 09:00 bis 12:00, maximal 13:00 Uhr am selben Ort zur inhaltlichen Abstimmung des Abschlussdokumentes.

## Einführung und Organisatorisches

Zu Beginn des siebten Treffens betonte der Moderator, dass es gemeinschaftliches Ziel sei am 05.11.15 ein Ergebnis zu präsentieren. In dem achten Treffen wollen die Beteiligten hören, wie die Vertreter der Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg, der Deutschen Bahn AG und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Ergebnis stehen. Das Dialogforum arbeite auf den Konsens hin. Nach Möglichkeit soll ein Ergebnis erzielt werden, mit dem alle Beteiligten leben können. Die Lösung sollte die Kriterien, die alle benannt haben, am besten erfüllen.

Viele Menschen hätten mit großem Fleiß in Arbeitsgruppen zusammengesessen und diese Arbeitsgruppen legten dem Dialogforum im siebten Treffen an diesem Tage nun Vorschläge vor. Dafür dankte der Moderator herzlich. Zu jedem dieser Vorschläge werde er wie üblich abfragen, ob die Teilnehmenden sich diese zu eigen machen können: Ein Meinungsbild wird erstellt und abweichende Meinungen werden dokumentiert. Er wolle an diesem Tage auch bis zu der Frage vordringen, ob die Beteiligten sich in der Lage fühlen, eine Empfehlung abzugeben und, ob sie auch willens sind, diese Empfehlung abzugeben. Im Laufe des Tages werde er mit den Teilnehmenden prüfen, wie weit das Dialogforum mit der Arbeit gekommen sei und klären, was zu tun notwendig ist, um am 05.11.15 mit der Arbeit fertig zu sein. Das Ergebnis des Dialogforums müsse sowohl inhaltliche Qualität haben als auch in einem qualitätvollen Verfahren entstanden sein. Dann könnte das Dialogforum gemeinsam nach außen ein klares, eindeutiges Ergebnis vermitteln. Dieses Ergebnis sollte ein hohes Gewicht haben, eine große Bindungswirkung auch außerhalb des Dialogforums entfalten.

### Agenda

Der Bericht von BVU / die Stellungnahme der AG Alpha und die Ergebnisse der AG Verkehr wurden getauscht.

Herr Bodin, Mitglied der AG Abschlussdokument, stellte klar, dass sich die Arbeitsgruppe als rein redaktionelles Gremium versteht. Er bat deswegen den Tagesordnungspunkt „gemeinschaftliche Empfehlung“ vor den Tagesordnungspunkt „Abschlussdokument“ zu setzen. Der Moderator zieht den Schluss, dass die AG Abschlussdokument an diesem Tage keinen Entwurf des Abschlussdo-

kuments vorlegen wird. Herr Dr. Blume, Mitglied der AG Abschlussdokument, kündigte an, eine Struktur des Abschlussdokuments gleich zu Beginn dieses Treffens zu präsentieren. Ein Vortrag der AG Abschlussdokument am Nachmittag sei nicht beabsichtigt.

#### Eskalationsforschung

Das Forschungsteam hat einen Fragebogen erarbeitet und werde diesen den Teilnehmenden an diesem Tage vorlegen. Der Moderator bat die Teilnehmenden, diesen auszufüllen und in dem bereitgestellten Postkasten einzuwerfen.

#### Dokumentation zum sechsten Treffen des Dialogforums

Ein Teilnehmer meldete zurück: „Ich bitte Sie in der Zusammenfassung des Protokolls auf Seite 7, vorletzter Absatz richtig zu stellen, dass die drei Bundesländer nicht die "Ashausen-Varianten" favorisieren, sondern davon nur die Variante Ashausen-Unterlüß. Das geht auch ganz eindeutig so aus dem einschlägigen Vortrag der Ländervertreter hervor und ist zudem auf Seite 35 Ihres Protokolls vom 11.09.2015 entsprechend vermerkt.“

#### Bericht über die Bürgerbeteiligung

Herr Hitschfeld, Geschäftsstelle Dialogforum, berichtete, 2025 Anliegen seien online bei der Geschäftsstelle eingegangen, ca. 400 per Postkarte. Sämtlichen Anliegen werden Leitfragen zugeordnet. Diese Leitfragen wiederum werden den entsprechenden Stellen in den Protokollen der Treffen des Dialogforums zugeordnet. Die Bürger(innen) erhalten alle einen Referenzcode mit dem sie über die Website die Antworten auf ihre Fragen finden können. Dieser Prozess wird in den kommenden Wochen abgeschlossen sein. Ein Teilnehmer fragte, ob die Anliegen der Bürger(innen) den Teilnehmenden im Dialogforum bekannt gemacht würden, damit das Dialogforum das Meinungsbild von draußen kennenlernen könne. Herr Hitschfeld antwortete, dass dieser Schritt nicht vorgesehen sei. In einem früheren Treffen habe sich das Dialogforum auf diese Regelung verständigt.

#### Bericht über den Stand der Beantwortung von Fragen

Die Fragen, so erinnert der Moderator, beziehen sich auf die Aussagen der Gutachter im Treffen 3 des Dialogforums. Es seien über 400 Fragen gestellt und im Laufe der vergangenen Monate

beantwortet worden. Herr Hitschfeld berichtete, sämtliche Fragen seien beantwortet und das Dokument mit Fragen und Antworten stehe im Downloadcenter der Website zur Verfügung.

#### Behandlung von Anregungen / Anträgen

Ein Teilnehmer kritisierte, dass in dem letzten Treffen die Zusage nicht eingehalten wurde, dass alle Anregungen / Anträge im Laufe des Treffens angesprochen werden. Er sähe eine ganze Liste von Anträgen, die der Moderator vor sich herschiebe. Der Moderator sicherte zu, dass die Anträge dieses Teilnehmers im Punkt Verkehr an diesem Tage aufgerufen werden.

Herr Hitschfeld berichtete, dass ein Antragsteller eine Timekeeper-Funktion vorschläge. Diese Funktion sei wegen der sehr vollen Agenda angezeigt. Er und Frau Kelle (BI Suderburger Land) werden gemeinsam darüber wachen, dass die Zeiten eingehalten werden und mit grüner, gelber Karte Hinweise geben und mit roter Karte anzeigen, dass die Zeit abgelaufen sei.

## AG Abschlussdokument

Der Moderator bat darum, dass sich die AG Abschlussdokument vorstellt. Die Teilnehmenden des Dialogforums hätten sich im sechsten Treffen darauf verständigt eine AG Abschlussdokument zu bilden. Dr. Blume stellte die Arbeitsgruppe, den gegenwärtigen Stand der Arbeiten und ihren Zeitplan vor.

Die Teilnehmenden sind 4 Vertreter von Bürgerinitiativen, 2 Vertreter von Landkreisen und 2 kommunale Vertreter:



### Team zur Erstellung des Abschlussdokuments

---

1. Herr Friedrich-Karl Bodin (BI)
2. Herr Christian Böker (BI)
3. Herr Dr. Heiko Blume, LR Uelzen
4. Herr Dirk Eberle (BM Bothel)
5. Herr Ralf Göbel (BM Visselhövede)
6. Friedrich Goldschmidt (BI)
7. Herr Rainer Rempe, LR Harburg
8. Klaus-Dieter Streit (BI)
9. Hans-Peter Wyderka (MWAV, NDS)
10. Herr Dr. Thomas Rössler (HTC)

Herr Wyderka und Dr. Rössler unterstützten den die Arbeit der Arbeitsgruppe..

Die Arbeitsgruppe will ein knappes Papier produzieren, strebt maximal 3 Seiten Fließtext und Anhänge mit jeweils maximal 2 Seiten pro Themenfeld an. Die Aufgabe der AG Abschlussdokument sei redaktioneller Natur. Die Inhalte zu dem Abschlussdokument werden von den Arbeitsgruppen geliefert.

Dr. Blume bat um Verständnis dafür, dass in einem so weit verdichtenden Papier nicht alles wiedergegeben werden könne, was im Laufe der Treffen des Dialogforums diskutiert worden sei. Die AG Abschlussdokument ginge davon aus, dass die Agentur vom Hoff [die Geschäftsstelle] einen Dialogforum Schiene Nord – siebtes Treffen am 09.10.2015

ausführlichen Abschlussbericht schreibe. In dem Abschlussdokument sollten nur die Kernbotschaften enthalten sein und die Forderungen [aus der Region] in Richtung Hannover und Berlin.

Dr. Blume wies zudem auf eine Anregung von Herrn Krumböhrer (Landkreis Lüneburg) hin, parallel ein kurzes politisches Statement zu formulieren, das von den Landtags- und Bundestagsabgeordneten in der Region gemeinsam unterzeichnet werden sollte. Er griffe diese Anregung gerne auf und werde einen Entwurf für dieses Papier vorlegen.

Für das Abschlussdokument legte Herr Dr. Blume folgenden Gliederungsvorschlag vor:

 DIALOGFORUM  
SCHIENE NORD **Gliederungsvorschlag für die Inhalte**

---

- 1 Präambel
- 2 Kriterien zur Variantenbewertung
- 3 Zentrale Bedingungen
- 4 Lösungsvariante
- 5 Monitoring des Umsetzungsprozesses
- 6 Unterschriften
- 7 Anhang

Die AG Abschlussdokument plan wie folgt vorzugehen:

 DIALOGFORUM  
SCHIENE NORD **Weiteres Vorgehen**

---

- 28.09. Kick-off
- 02.10. Finale Inputs aus Argr
- 09.10. Präsentation (nur Struktur)
- 16.10. Redaktions-Meeting
- 22.10. Redaktion Forumssitzung
- 26.10. Redaktions-Meeting (Option)
- 05.11. Verkündung/Schlussveranstaltung

In diesem Konzept zum Vorgehen ist ein Treffen aller Forumsteilnehmer für die gemeinsame Redaktion des Abschlussdokuments vorgesehen. Die AG sei überzeugt, dass ein solches Treffen notwendig ist, da auf anderem Wege kein fertig abgestimmtes [unterschriftsreifes] Abschlussdokument für den 05.11. erstellt werden kann. [Über dieses vorgeschlagene Treffen wurde am Schluss des Tages gesprochen.]

Herr Dr. Blume machte noch deutlich, dass er sich im Abschlusstreffen am 05.11.15 eine Abstimmung zu dem Votum vorstelle. Er halte eine Auszählung für sehr wichtig. Das Abschlussdokument solle am 05.11. [, dem achten Treffen,] unterschrieben und an Land, Bund und DB übergeben werden. Diese sollten dann am 05.11. auch darstellen, wie sie mit den Forderungen der Region umzugehen gedenken.

In diesem siebten Treffen, so Dr. Blume, brauche die AG Abschlussdokument ein grobes Meinungsbild darüber, welche Lösungsvariante Eingang in das Abschlussdokument finden solle. Er fragte, ob die Teilnehmenden des Dialogforums damit einverstanden seien, noch an diesem Tage ein solches Meinungsbild herzustellen. Dem stimmten viele Teilnehmende zu und der Moderator kündigte an, dass er diesen Punkt am Nachmittag, wie es auf der Agenda dargestellt sei, wieder

aufgerufen werde. Auch werde am Nachmittag abschließend geklärt, ob das Treffen am 22.10. gebraucht werde, wann und wo es ggf. stattfindet.

Ein Teilnehmer merkte an, dass die Anzahl der Seiten in den Anhängen nicht so stark begrenzt werden sollte. Er akzeptiere, dass diese Anhänge kurz werden sollten, es sei aber nicht allen Arbeitskreisen möglich, derart kurz zu formulieren.

Der Moderator betonte, dass das Abschlussdokument dazu diene, die Kernbotschaften des Dialogforums zu formulieren. Die AG Abschlussdokument möge so lang kondensieren, bis der Kern sichtbar sei.

## Arbeitsgruppe Mensch und Region

Die Arbeitsgruppe Mensch und Region hat, daran erinnerte der Moderator, bereits im fünften und sechsten Treffen ihren Entwurf dargestellt und ein sehr gutes Feedback erhalten. Die Teilnehmenden aus der Region erwarten von den für die Infrastruktur Verantwortlichen eine Stellungnahme im achten Treffen des Dialogforums.

Die Arbeitsgruppe Mensch und Region, so stellte Herr Wiese dar, habe zu diesem siebten Treffen keinen überarbeiteten Text vorgelegt, sondern ihre Überlegungen direkt der Arbeitsgruppe Abschlussdokument übergeben. Es bestünde keine Notwendigkeit dieses Thema in diesem siebten Treffen zu vertiefen.

## Arbeitsgruppe Lärm

Die Arbeitsgruppe Lärm habe, so der Moderator, bis zum sechsten Treffen noch keine konsensfähigen Kriterien und damit auch keine vergleichende Bewertung der Trassen vorlegen können. Herr Meinhardt und Herr Teschke trugen das Ergebnis der Arbeitsgruppe Lärm vor. Sie bedankten sich bei Frau Begemann (MW), Herrn Wyderka (MW) und bei den externen Fachleuten für die Unterstützung bei der Arbeit der AG. Sie dankten auch den zahlreichen Teilnehmenden von Seiten der Kommunen und Bürgerinitiativen. Sie machten aber auch darauf aufmerksam, dass die personelle Kontinuität der Arbeitsgruppe nicht gegeben war. Die beiden Vortragenden baten darum, fachliche Fragen an Dr. Feldt zu richten, da sie selbst diese nicht beantworten könnten. Die AG habe nicht auf Daten in einer Tiefe zurückgreifen können, wie sich die Teilnehmenden der AG sich dies zuvor vorgestellt hatten. Im Vorwege des Dialogforums hätten nach Ansicht der AG diese Grundlagendaten zur Verfügung gestellt werden müssen. Die Bearbeitungszeit in der Arbeitsgruppe und die Diskussionszeit im Dialogforum sei für dieses sehr komplexe und sehr wichtige Thema Lärm viel zu knapp bemessen gewesen. Es sei zudem von den Verantwortlichen und den Gutachtern nicht in dem Maße Transparenz hergestellt worden, wie dies bei dem Thema Verkehrswert sehr wohl gelungen sei. Trotz dieser mangelhaften Grundlage würde die AG Lärm Ergebnisse, konkret Forderungen/Bedingungen, Kriterien, die Anwendung der Kriterien auf die Trassenalternativen und das Fazit der Arbeitsgruppe vorstellen.

### Forderungen/Bedingungen zum Lärmschutz

Die Forderungen/Bedingungen [vgl. Chart 3 bis 6] seien Teil der Forderungen/Bedingungen aus der Gruppe Mensch und Region.

Herr Teschke erläuterte die Bedingung „Vollschutz“ und machte darauf aufmerksam, dass gegenüber der vorherigen Fassung in der ersten Textzeile [im Chart 3] für die Immissionsgrenzwerte der räumliche betroffene Bereich „reine Wohngebiete“ gelöscht und stattdessen „dort wo Menschen wohnen“ eingefügt worden sei, um Mischgebiete und Dorfgebiete mit einzuschließen. Auch solle die Bedingung ebenfalls dort gelten, wo keine Baumaßnahme greife, jedoch deutliche Verkehrszunahmen zu verzeichnen seien.

Die Arbeitsgruppe machte sich auch die Forderung des Sachverständigenrates für Umweltfragen vom 31.08.1999 zu eigen und forderte die Herabsetzung der derzeit gültigen Immissionsschutzgrenzwerte auf 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts, in besonders schutzwürdigen Gebieten sogar darüber hinaus. Zudem fordere die AG eine Änderung des Immissionsschutzrechtes dahingehend, dass nicht nur der Mittelungspegel, sondern zusätzlich auch der Maximalpegel berücksichtigt wird [vgl. Chart 6].

Herr Meinhardt wies darauf hin, dass die AG Lärm die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für den Lärmpegel im Schlafzimmer zur Forderung erhebe [vgl. Chart 4]. Für in Lärmaktionsplänen ausgewiesene „ruhige Gebiete“ dürfe keine Erhöhung des Lärmpegels eintreten.

Über einen Projektbeirat solle die von der Maßnahme betroffene Region im weiteren Planungsverfahren intensiv beteiligt werden [siehe dazu auch Mensch und Region im sechsten Treffen]. Dieser Projektbeirat müsse mit finanziellen Mitteln so ausgestattet werden, dass die fachliche Unterstützung durch Berater im notwendigen Umfang gedeckt ist. Der Gesamtverkehrslärm solle vor und nach den Baumaßnahmen gemessen und die Ergebnisse dem Projektbeirat übergeben werden [vgl. Chart 5].

Zudem solle sichergestellt werden, dass in- und ausländische Waggons bis 2020 auf leise Betriebstechnik umgestellt sind [siehe dazu die Dokumentation zum fünften Treffen]. Der jeweilige Stand der Lärminderungstechnik und des Erschütterungsschutzes solle jeweils schrittweise und zeitnah umgesetzt werden.

Die Arbeitsgruppe Lärm erwarte im achten Treffen des Dialogforums verbindliche Aussagen, mindestens eine Stellungnahme vom Bund, der DB AG und dem Land Niedersachsen zu den Bedingungen im Bereich Lärm.

Der Moderator stellte dar, dass er ein Meinungsbild zu den zuvor benannten Forderungen/Bedingungen der Arbeitsgruppe Lärm herstellen wollte. Ein Teilnehmer betonte, dass einer Forderung die Bereitschaft zum Kompromiss innewohne. Für ihn als Vertreter einer von einer

Bestandstrecke betroffenen Kommune seien diese aufgeführten Aspekte keine Forderungen, sondern Bedingungen, die nicht verhandelbar seien. Herr Meinhardt stellte dar, dass die AG „Forderungen/Bedingungen“ genutzt habe, weil beide Auffassungen im Dialogforum vertreten seien. Der Teilnehmer hob hervor, dass die Vertreter von einer Bestandstrecke betroffenen Kommune nicht einer Empfehlung einer Trassenalternative zustimmen könnten, wenn bloß Forderungen und nicht Bedingungen zum Lärmschutz definiert werden. Ein Teilnehmer zeigte Verständnis für die Forderungen/Bedingungen, fragte aber, ob bedacht worden sei, wie weitreichend diese seien. Er sei in Sorge, dass schon bei sehr kleinen zusätzlichen Verkehrsmengen und sehr weitreichend im Raum ein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst werde. Somit könnten die Forderungen/Bedingungen „nicht realistisch“ sein. Er wies zudem darauf hin, dass in den Nutzen-Kosten-Analysen bislang nur der gesetzliche Lärmschutz als Kosten einginge. Wollte man den Lärmschutz auf dem hier geforderten Niveau umsetzen, werden einige Alternativen absehbar einem Nutzen-Kosten-Index unter 1 erlangen. Dr. Feldt hob hervor, dass es sich um ein Zukunftsprojekt handele, das in 10 Jahren umgesetzt werde, und er unterstütze, dass diese Punkte als Bedingungen verstanden werden, die dann in 10 Jahren gelten sollen. Die Begründung, dass diese Maßnahmen dem Gesundheitsschutz dienen, dürfe nicht ignoriert werden. Nur unter den oben aufgeführten Bedingungen kann die Region den Ausbau einer Strecke akzeptieren. Ein kommunaler Vertreter aus der AG betonte, dass die AG sehr genau nachgedacht habe und hier aufzeige, wie die Entscheidungsträger [bei Land und Bund] den größtmöglichen Konsens in der Region erzielen könnten. Diesen Konsens könne man nicht erzielen, indem man sich auf die Rechtsnormen zurückziehe. Es seien also Bedingungen und nicht nur ein Wunsch. Der Vertreter des VCD stellte dar, dass aus seiner Sicht die Bedingungen zum Lärmschutz viel zu weitreichend seien. Auch sei aus der Sicht der Bahnreisenden durch zu umfangreichen Lärmschutz die Attraktivität der Bahnfahrt stark gefährdet. Herr Lanz (BMVI) machte deutlich, dass diese Forderungen/Bedingungen politischer Natur seien und Vertreter des Ministeriums/der Exekutive sich an die rechtlichen Regelungen zum Lärmschutz halten müssten [, die der Bundestag vorgibt.] Er bat darum die politischen Forderungen im politischen Bereich zu diskutieren und nicht mit dem BMVI.

Der Moderator stellte nach dieser Diskussion ein Meinungsbild her. Die Teilnehmenden unterstützten in großer Zahl die Darstellung der von Arbeitsgruppe der gelisteten Aspekte [Chart 3

bis 6] als Bedingungen. Einzelne votierten aus bekannten Gründen dagegen. Die Vertreter von Bund, Länder und Bahn AG und einzelne andere haben sich nicht beteiligt.

### Kriterien und deren Anwendung

Der Moderator forderte die Referenten auf, mit der Darstellung von Kriterien und deren Anwendung fortzufahren. Diese hoben hervor, dass Ziel der Arbeitsgruppe war, eine vergleichende Trassenbewertung vorzunehmen. Jedoch sei es schwierig gewesen, belastbares Material zu erlangen. Die Arbeitsgruppe habe deswegen mit geschätzten Werten und mit Annahmen gearbeitet [siehe Chart 7 bis 11]. Der Vorhabenträger müsse in diesem Bereich nachbessern, jedoch erwarte die Arbeitsgruppen nicht, dass das im Rahmen des Dialogforums bis zum 5. November 2015 geschehen solle.

Folgende vier Kriterien habe die AG anwenden können:

(1) Neubaustrecken führen unter Lärmgesichtspunkten zu neuen Belastungen für die Betroffenen und stellen einen Lärmnachteil durch Neuverlärmung für un- oder wenig belastete Räume dar. Dies trifft auf alle Neubaustrecken in nicht oder wenig belasteten Bereichen zu.

(2) Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken aufgrund höherer Belastung durch Verkehrszunahme. Besonders davon betroffen ist u. a. die „Amerikalinie“, auf der aktuell keine Güterzugverkehre stattfinden und für das Jahr 2030 bis zu 40 Güterzüge/Tag prognostiziert werden.

(3) Unter der Annahme, dass die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (49/59 dB (A) Nacht/Tag) in sämtlichen Gebieten und Bereichen, in denen Menschen wohnen, eingehalten werden, werden vorher hoch belastete Bestandsstrecken entlastet. Dadurch kann ein Lärmvorteil entstehen. Dieser entstehe aber nur dort, wo vorher kein Lärmschutz bestand. Bestehe ein solcher und die Verkehrsbelastung steige, entstünde ein Lärmnachteil [vgl. die nach Teilstrecken differenzierte Bewertung unten in der Tabelle].

(4) Lärmnachteil durch kumulierenden Lärm aufgrund von qualitativ unterschiedlicher Lärmquellen (Straßen-, Schienen-, Fluglärm, Lärm durch militärische Einrichtungen, ...) im Sinne einer Ge-

samtlärbetrachtung. – Wenn mehrere Lärmquellen an einem Ort aufeinander treffen, hat dies negative Auswirkungen auf die Betroffenen, die zu berücksichtigen sind. Die AG hat hier mit ihrer eigenen Kenntnis der Lage vor Ort und ohne Daten gearbeitet.

Die Arbeitsgruppe Lärm kam zu folgender Einschätzung der Trassenalternativen:

### Anwendung der Kriterien auf die Alternativen

Kriterium \ Alternative	Y-klass.	SGV-Y	Ausbau Bestand	red.-Ausbau Bestand	Ashausen-Unterlüß	Ashausen-Suderburg	Amerikalinie (ohne Lüneburg-Celle)	Alpha	OHE (mit Heidebahn)	VCD
(1) Lärmnachteil durch neue Belastungen an Neubaustrecken	--	--			--	--	Wird als Einzelmaßnahme nicht mehr betrachtet!		-- anteilig	--
(2) Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken								- anteilig Amerika- linie	-	- anteilig
(3) Lärmvorteil durch Lärmschutz an vorher stark belasteten Bestandsstrecken			+/0/- anteilig	+/0/- anteilig				+/0/- anteilig		
(4) Lärmnachteil durch kumulierende Lärmquellen	-	--	-	-				-		
(5) Anzahl Wohneinheiten, die nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonlinie 49 dB (A) liegen	← Da keine Daten zur Verfügung gestellt wurden, kann das Kriterium nicht angewendet werden →									

10      ++ großer Vorteil    + Vorteil    o neutral    - Nachteil    -- großer Nachteil

Das folgende Kriterium (5) konnte nicht angewandt werden, so die Referenten, da keine Aussagen zu den drei Alternativen Alpha, VCD und OHE und auch keine Differenzbetrachtung zu dem Bezugsfall 2030 möglich waren.

(5) Anzahl betroffener Wohneinheiten an Neubau- und Bestandsstrecken, die unter der Annahme einer Lärmschutzwand (ca. 3 bzw. 4 m Höhe) nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonlinie 49 dB(A) liegen – auch an den Streckenabschnitten, an denen keine baulichen Maßnahmen erfolgen

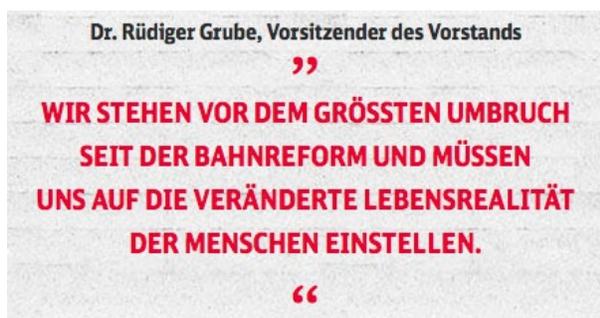
[Isophonlinie = Linie gleich starken Lärms]

Die Arbeitsgruppe komme zu folgendem Fazit [im Vortrag mündlich geändert gegenüber Chart 11]:

- Die Alternativen Y-klassisch, SGV-Y, NBS Ashausen-Suderburg/ Ashausen-Unterlüß, OHE und VCD sind unter Lärmgesichtspunkten nachteilig zu bewerten.
- Die Alpha-Variante ist unter Lärmgesichtspunkten neutral bis leicht nachteilig zu werten. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem Anteil der Amerikalinie, da eine bisher gering belastete Strecke eine Lärmzunahme erfährt.
- Die Varianten Ausbau Bestand und reduzierter Ausbau Bestand sind ebenfalls unter Lärmgesichtspunkten neutral bis leicht nachteilig zu werten.

Die Ergebnisse zeigen, so die Referenten, dass die These „Ausbau vor Neubau“ stark zu vertreten [gut zu begründen] ist. Das Thema Lärm käme allen Beteiligten als erstes in den Sinn, wenn es um Bahnstrecken vor der Haustür ginge. Das Thema Lärm sei [inhaltlich] jedoch sehr schwer zu greifen. Es gäbe viele verschiedene Bestimmungen und Grenzwerte. Die Vorsorge vor Gesundheitsschäden sei aus ihrer Sicht dabei nicht genügend berücksichtigt, hier sei eine drastische Reduzierung [des Lärms und der Lärmgrenzwerte] zu fordern. Die Lebensqualität dürfe nicht weiter hinter betriebswirtschaftlichen Belangen hintangestellt werden. Das Dialogforum hätte zudem, so die Referenten, im Frühstadium bereits umfangreiche Datengrundlagen gebraucht [, um eine vergleichende Trassenbewertung solider vornehmen zu können].

Die beiden Vortragenden schlossen das Referat mit einem Zitat von Dr. Grube



<http://ib2014.deutschebahn.com/ib2014-de/integriert-denken/dr-ruediger-grube.html>

und wendeten es auf das Thema Lärm an: „Wir wünschen uns eine Lebensqualität ohne Bahnlärm.“

## Diskussion

Der Moderator betonte, dass die Diskussion sich nur auf die [Kriterien und die] Anwendung der Kriterien beziehen sollte.

Herr Heintzmann (Stadt Hamburg) lobte, dass die AG zu dem Kriterium 3 differenziert vorgegangen sei. Er regte an, dies auch zum Kriterium 4 zu tun. Es müsse, wenn ein Verkehrsträger neben einem anderen neu gebaut würde, die Gesamtsituation neu bewertet werden. Somit könne es [anders als in der Bewertung der AG unterstellt] vor Ort zu einer Verbesserung kommen. Zum Beleg eines solchen Nutzens führte er das Beispiel Hamburg-Wilhelmsburg an. Hier würden Fernstraße und Bahntrasse nun mit einem gemeinsamen Lärmschutz abgeschirmt, der zuvor nicht vorhanden war. Dadurch würden jetzt viele durch Lärm belastete Menschen besser geschützt. In unmittelbarer Nähe des Lärmschutzes habe man in Wilhelmsburg sogar eine deutliche Verbesserung der Situation der Anwohner erreicht. Dieser Effekt verliere sich mit der Entfernung zum Lärmschutzbauwerk und es trete in diesem Wilhelmsburger Fall für viele Menschen keine Verschlechterung gegenüber dem Zustand vorher ein, [wie für die Neubautrassen entlang der Autobahn von der Arbeitsgruppe generell unterstellt wurde]. Herr Meinhard war der Ansicht, dass diese beschriebenen Effekte im Kriterium 2 zum Tragen kämen [, das aber, so muss der Protokollant einwerfen, wohl nur Bestandsstrecken der Eisenbahn betrachtet].

Ein Teilnehmer lobte die Vortragenden ausdrücklich. Sie hätten die Arbeit in diesem schwierigen Feld sehr gut dargestellt. Sie hätten auch die Begrenzungen der Arbeit benannt. Er schlage deswegen vor, dass sich die Teilnehmenden des Dialogforums die Kriterien im Grundsatz, aber nicht die Bewertung der Trassenalternativen zu eigen machen sollten. Für einen solchen Schritt fehlten Fakten und es fehlte ein Expertenkonsens. Er sagte voraus, dass eine gemeinsame Bewertung der Trassenalternativen auf der vorhandenen Datengrundlage nicht herstellbar sei.

Ein kommunaler Vertreter aus Burgdorf beschrieb, dass trotz einer Lärmschutzwand von 4 Metern Höhe in 30 Meter Entfernung zur Bestandstrecke eine Lärmbelastung von 85 dB(A) in der

Nacht entstehen würde. Er fragte, wie die von der AG angestrebten Lärmschutzwerte überhaupt erreicht werden könnten. Er regte zudem an, analog zu Bauleitverfahren über konkrete Festlegungen von Zugarten, Zuganzahl und Zeiten die Einhaltung von Lärmwerten zu regeln.

Herr Feldt widersprach der Einschätzung, dass zu wenig Daten für eine Grobeinschätzung der Trassenalternativen vorlägen. Ein Informationsdefizit gäbe es nur an wenig befahrenen Ausbaustrecken, also z.B. für die Amerikalinie. Er gestehe zudem zu, dass die Einschätzung zu dem Kriterium 4 zu unsolid sei. Das Kriterium selbst jedoch sei wehr wichtig. Es sei nicht hinzunehmen, dass die Verkehrsträger, solange bis eine akute Gesundheitsgefährdung vorliege, separat betrachtet würden.

Ein Vertreter einer Bürgerinitiative an einer Bestandsstrecke wies darauf hin, dass mehr Verkehr bis hin zu einer auf einer wenig belasteten Bestandsstrecke nicht als „neutral“ bewertet werden dürften, da sie zu einer Dauer-Verlärmung führen könnten.

Ein Teilnehmer fragte, welche Variante der Alpha-Alternative von der AG bewertet wurde. Herr Meinhardt antwortete, dass die Alpha-Alternative in ihrer ursprünglichen Version [von BVU Alpha Planfall A benannt] bewertet wurde.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass entlang Ashausen-Unterlüß ein Truppenübungsplatz und das Schießgebiet der Firma Rheinmetall auf 40 km Länge liegen würde. Er bat darum, in der Tabelle bei Kriterium 4 zwei Minus-Zeichen nachzutragen. Der Lärm dieser beiden Lärmquellen, so ein weiterer Teilnehmender, sei bei der weiter entfernten Alternative Ashausen-Sudenburg ebenfalls laut, sodass ein Minus angezeigt sei.

Ein Teilnehmer formulierte die Kernaussage „Die erste Anwendung der Kriterien hat ergeben, dass jegliche Form von Neubaustrecke einen deutlichen Lärmnachteil erbringt.“ Der Moderator stellte in einem Meinungsbild fest, dass eine große Anzahl von Teilnehmenden diese Kernaussage mittrage. Einige Personen trugen das nicht mit und einer nannte neben den bekannten Argumenten [siehe Diskussion] folgenden Grund: Das Dialogforum möge neutrale Aussagen tätigen und keine Wertung wie „Ausbau vor Neubau“ vornehmen. Einige Personen enthielten sich.

Der Moderator bedankte sich herzlich bei allen Teilnehmenden, die an diesem Thema mitgearbeitet haben.

## Arbeitsgruppe Natur und Umwelt

Der Moderator erinnerte daran, dass die Kriterien bereits einvernehmlich waren und die Anwendung der Kriterien in der vergleichenden Trassenbewertung noch ausstehe. Für die Arbeitsgruppe Natur und Umwelt trug Herr Eberle vor. In der AG wirkten verschiedene Bürgerinitiativen und Vertreter von Umweltverbänden, der Landesjägerschaft, des Bauernverbandes und er selbst als Vertreter einer Kommune mit. Herr Eberle wies darauf hin, dass für die Trassenalternativen sehr unterschiedlich detaillierte Informationen verfügbar waren. Die Arbeitsgruppe habe sich entschieden sich aus Gründen der Fairness auf ein sehr grobes allgemeines Niveau der Aussagen zu beziehen.

Unter dem Kriterium Flächenverbrauch fasste die Arbeitsgruppe alle Bauflächen des Projektes, die in Konkurrenz zu Naturflächen und Anbauflächen in der Land- bzw. Forstwirtschaft oder als Kompensationsfläche für den Naturschutz gebraucht würden. Die Arbeitsgruppe nutzte durchschnittliche Breiten für den Neu- bzw. Ausbau und multiplizierte mit der jeweiligen Streckenlänge. Ausbaumaßnahmen haben grundsätzlich einen geringeren Flächenverbrauch als Neubaumaßnahmen.

Die Region habe große unzerschnittene Räume, etwa die Lüneburger Heide oder die großen Flussniederungslandschaften. Bei dem Kriterium Landschaftszerschneidung könne jedoch nicht mit Maß und Zahl operiert werden.

Das wichtigste Kriterium sei die Betroffenheit europäischer Schutzgebiete. FHH und Vogel-schutzgebiete (Natura 2000) genießenden den höchsten rechtlichen Schutz. Sie dürfen grundsätzlich nicht überbaut werden. Dies stelle ein mögliches K.-o.-Kriterium dar, sobald eine weniger beeinträchtigende zumutbare Alternative gegeben sei. Maßgeblich für die Bewertung ist die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung von Schutz-Unterhaltungszielen wertgebende Arten und Gebietsbestandteilen. Die Arbeitsgruppe konnte hier nur grob abschätzen. Bei einer Neubaustrecke ist die Vermeidung des erheblichen Eingriffs durch Verschwenken der Strecke mög-

lich, jedoch nicht bei einer Durchquerung [in der Tabelle gekennzeichnet mit einem x bei Zerschneidung]. Die Beeinträchtigung durch vorhandene Baukörper der Ausbaustrecken ist bereits gegeben, weswegen der Ausbau eine vermutlich geringere Störwirkung hat als ein Neubau.

## Übersicht Vergleichende Kriterien

Varianten Kriterien	Y klas- sisch	SGV-Y	Ausbau Bestand	Reduz. Ausbau	Ashausen Unterlüß	Ashausen Suderburg	Alpha	OHE/ Heide- bahn	VCD
Neubau, Ausbau in km	125 27	88 58	111	60	85 28	69 42	123	25 70	90 55
<u>Boden-/ Flächenbedarf</u> in Hektar	302	242	173	112	225	206	85	71	244
<b>Bewertung</b>	--	--	-	-	--	--	o	o	--
Zerschneidung v. Natur u. Landschaft	78	43			85	69		25	90
<b>Bewertung</b>	--	-	o	o	--	--	o	o	--
<u>Betroffenheit Natura 2000 (FFH/VS)-Gebiete</u> in km Zerschneidung	5,01 x	7,64 x	6,83	3,43	x 5,53	x 5,03	5,37	1,74	10,45 x
<b>Bewertung</b>	--	--	-	o/-	--	--	o/-	o/-	--
<b>Gesamt- bewertung</b>	--	--	-	o/-	--	--	o/-	o/-	--

Nicht gewertet habe die Arbeitsgruppe das Kriterium Wasserschutzgebiete. Zwar sei genau bekannt, wo diese liegen und welche der drei Schutzstufen vorläge, da aber sowohl die Trasse als auch die Brunnen verschoben werden könnten, könne zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine seriöse Bewertung vorgenommen werden. Eingriffe in Naturschutzgebiete können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geheilt werden, weswegen dieser Aspekt nicht in die Bewertung einfluss.

Das Fazit der Arbeitsgruppe sei [mündlich korrigiert gegenüber der Fassung auf Chart 9]:

Vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen führen die Neubauvarianten vermutlich insgesamt zu einer größeren Beeinträchtigung der Umwelt als die Ausbauvarianten.

Herr Eberle erwähnte noch, dass die Bündelung von Eisenbahnstrecken mit vorhandener Infrastruktur in der Bewertung irgendwo zwischen diesen beiden Alternativen Neubau [in unzerschnittener Landschaft] und Ausbau von Bestandsstrecken läge.

### Diskussion

Der Vertreter des Forums pro Lebensqualität, selbst Teilnehmer der AG, lehnte die Bewertungen und die Schlussfolgerungen ab. Er sehe schwere Fehler in der Methodik. Er sehe z.B. die Möglichkeit die Streckenführung des SGV-Y zu optimieren. Durch Wechsel des Verlaufes auf die andere Seite der A7 würde die Beeinträchtigung von Natura 2000-Flächen um 80 % reduziert. Diese Optimierung habe die AG abgelehnt. Die Kombination der OHE-Strecke mit der Heidebahn sei aus seiner Sicht zu positiv bewertet. Sie hätte eine erheblich größere Beeinträchtigung von Natura 2000-Flächen zur Folge als in der Tabelle ausgewiesen. Da sie direkt an der Grenze des Schutzgebietes Lüneburger Heide verlief, würde sie gemeinsam mit der A7 auf der anderen Seite die Lüneburger Heide umfassen und damit erheblich beeinträchtigen. Ein Teilnehmer wies daraufhin, dass der Ausbau der Heidebahn, die heute eine sehr geringe Belastung habe, quasi einer Neubaustrecke entspräche, da sie nach dem Ausbau ca. 200 Güterzüge am Tag aufnehmen würde.

Herr Eberle bat darum das Ergebnis der Arbeitsgruppe als eine Tendenz-Aussage zu werten und nicht mit dem Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens zu vergleichen.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass die VCD-Alternative immer nur bis zur Elbe bewertet würde. Knapp 40 km Strecke würden nicht berücksichtigt. Dies solle in der Tabelle durch eine Fußnote deutlich gemacht werden.

Ein Teilnehmer regte an, im Fazit „vermutlich“ durch „erfahrungsgemäß“ zu ersetzen [siehe weiter unten].

Dr. Feldt erläuterte, dass Strecken relativ zueinander beurteilt worden seien. Es sei durchaus möglich, dass z.B. die Querung eines Flusstales mit erheblichem baulichen Aufwand (Tunnel oder Brücke) unter die Schwelle des erheblichen Eingriffs rutschen könne. Solcher Art Optimierungen

habe die AG jedoch nicht in Betracht gezogen, da hier Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen vorlagen. Dr. Below (DB AG) stellte dar, dass er mit der Umformulierung mitgehen könne.

Der Moderator hob hervor, dass diese Gruppe sehr klar formuliert habe, auf welcher Grundlage und wie sie die vergleichende Bewertung vorgenommen habe. Sie habe auch deutlich gemacht, dass im weitergehenden Prozess sehr viel genauere Untersuchungen angestellt würden [vergl. viertes Treffen]. Die Teilnehmenden müssten also gut erkennen können, welches Fazit hier gezogen werden könne. Er bat darum die Zustimmung zu der veränderten Formulierung zu signalisieren:

Vorbehaltlich weitergehender Untersuchungen führen die Neubauvarianten insgesamt erfahrungsgemäß zu einer größeren Beeinträchtigung der Umwelt als die Ausbauvarianten.

Zwei Teilnehmende trugen diese Formulierung nicht mit. Der Vertreter des Forums pro Lebensqualität hat die Gründe oben benannt. Der Vertreter der Stadt Lüneburg schloss sich dieser Argumentation an. Einzelne Teilnehmende haben bei diesem Meinungsbild nicht mitgewirkt.

Der Moderator dankte der AG Natur und Umwelt und den Teilnehmenden des Dialogforums. Die Arbeitsgruppe habe ein sehr gutes Feedback zu ihrer Ausarbeitung erhalten. Die Ernte der Arbeit in den Arbeitsgruppen würde nun Stück für Stück eingefahren.

## Optimierung und Neubewertung der Alpha-Alternative

Der Moderator erinnerte daran, dass Herr Kotzagiorgis (BVU) im Mai 2015 [seine Ersteinschätzung zu allen Trassenalternativen] vorgetragen habe. Anschließend daran habe eine Arbeitsgruppe Alpha überlegt, wie die Alpha-Alternative optimiert werden kann. Diese AG hat verschiedene Vorschläge vorgelegt, die zwischenzeitlich von BVU überprüft worden seien. Zum einen wurde geprüft, ob die Alternative tauglich ist, die Engpässe aufzulösen, zum anderen wurde geprüft, ob sie auch wirtschaftlich ist.

Herr Kotzagiorgis (BVU) trug vor, dass er verschiedene Planfälle der Alpha-Alternative einer Bewertung unterzogen habe. Vor der Bekanntgabe der Ergebnisse erläuterte er die veränderten Rahmenbedingungen, die sich durch die Weiterarbeit am BVWP 2015 seit seinem letzten Auftreten im Dialogforum ergeben haben:

- Bedienangebote im Schienenpersonennahverkehr für 2030 wurden aktualisiert. Dies führte jedoch nicht zu Änderungen im Plangebiet Schiene Nord.
- Mittlerweile werden nicht mehr durchschnittliche, sondern terminalspezifische Abfahrtspegel im Kombinierten Verkehr [Verkehr mit (mehrmaligen) Umschlagen der Güter, z.B. von Containern] genutzt.
- Die Umrechnung von Ladungstonnen auf Ladeeinheiten und damit Zuglängen wurde optimiert. Dadurch sind die Bedarfe höher als noch im Mai 2015 angenommen. Es kommt in der Prognose zu mehr und zu längeren Zügen.
- Mittlerweile wurde in der Umlegung berücksichtigt, dass bestimmte große Einheiten (Container) über bestimmte Strecken nicht gefahren werden können, weil die Profile der Eisenbahnstrecken (z.B. auf der Rhein-Sieg-Strecke und im Schwarzkopftunnel) dies nicht zulassen.
- Auch wurde mit angepassten maximalen Zuggewichten gearbeitet.
- Die Umlegungsalgorithmen [Einzelschritte zur Ausführung von Computerprogrammen] und die Leistungsfähigkeitsannahmen von Eisenbahnstrecken, Straßen und Wasserwegen

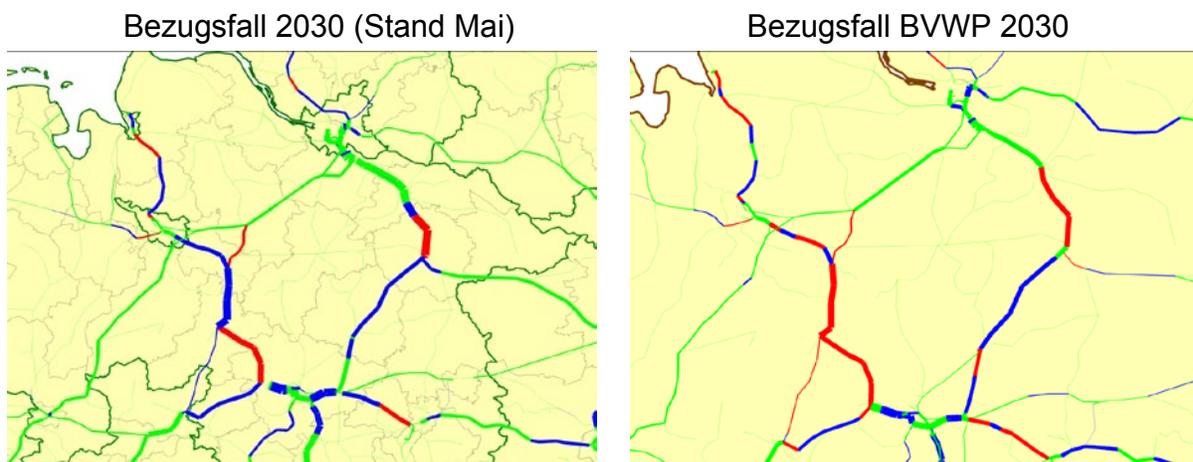
wurden weiter optimiert. Es wurde unterstellt, dass betriebliche Optimierungen im Eisenbahnverkehr greifen, also Widerstände geringer werden.

- Im BVWP 2015 wird auch berücksichtigt, dass 3% der prognostizierten Gütermengen aufgrund deutschlandweit auftretender Engpässe auf der Schiene nicht transportiert werden können. Im Bereich Schiene Nord bedeutet dies, dass für den Prognosezeitraum 2030 ca. 20 Züge / Tag (von 87 bundesweit) nicht in die Umlegungsrechnung eingegangen sind. Das führt in 2030 zu rund 200.000 LKW-Fahrten/Jahr.

In der Summe aller Änderungen führe dies dazu, dass weniger Kapazitäten im Netz 2030 vorhanden sind und zugleich mehr Züge abgewickelt werden müssen als im Mai 2015 angenommen. Er rechne heute mit durchschnittlich 5% mehr Zügen. Im Untersuchungsraum müssen 2030 758 Güterzüge (Zahl aus dem Mai 2015: 728), also 4 % mehr gefahren werden. Die Zahl der Hamburger Züge sei weitgehend identisch mit den Zahlen aus dem Mai, die Bremerhavener Verkehre seien jedoch deutlich größer als noch im Mai angenommen.

Herr Kotzagiorgis präsentierte eine aktualisierte Abbildung der Engpässe im Schienennetz im Bereich Schiene Nord [Chart 4] und zeigte, dass die Anzahl der Engpässe in 2030 weit größer sein wird als bisher bekannt:

### Bezugsfall BVWP 2030 – Auslastungssituation im Untersuchungsraum



Rot bedeutet eine Auslastung von über 110%, Blau eine Auslastung von 85 bis 110% und Grün eine Auslastung von unter 85%.

Herr Kotzagiorgis machte darauf aufmerksam, dass im Bezugsfall 2030 der Ausbau Uelzen-Stendal nicht als realisiert unterstellt wird. Insofern sei dieser Ast in der Abbildung (oben) geringer belastet und der nördliche Ast von Hamburg über Büchen und Wittenberge mehr.

Zusätzlich zu den bisher [Stand Mai 2015] bekannten Engpässen werden Engpässe auf folgenden Strecken auftreten:

- Bremen-Nienburg
- Nienburg-Minden
- Celle-Lehrte
- Haste-Wunstorf
- Minden-Bückeburg

Insofern sei nun davon auszugehen, dass von Bremerhaven bis Wunstorf über weite Strecken Engpässe zu erwarten sind. Auch auf den Strecken von Hamburg von und in den Süden sowie von und in das Ruhrgebiet werden weitere überlastete Streckabschnitte auftreten.

In einem ersten Schritt hat BVU die Wirkungen von folgenden Ausbaumaßnahmen untersucht:

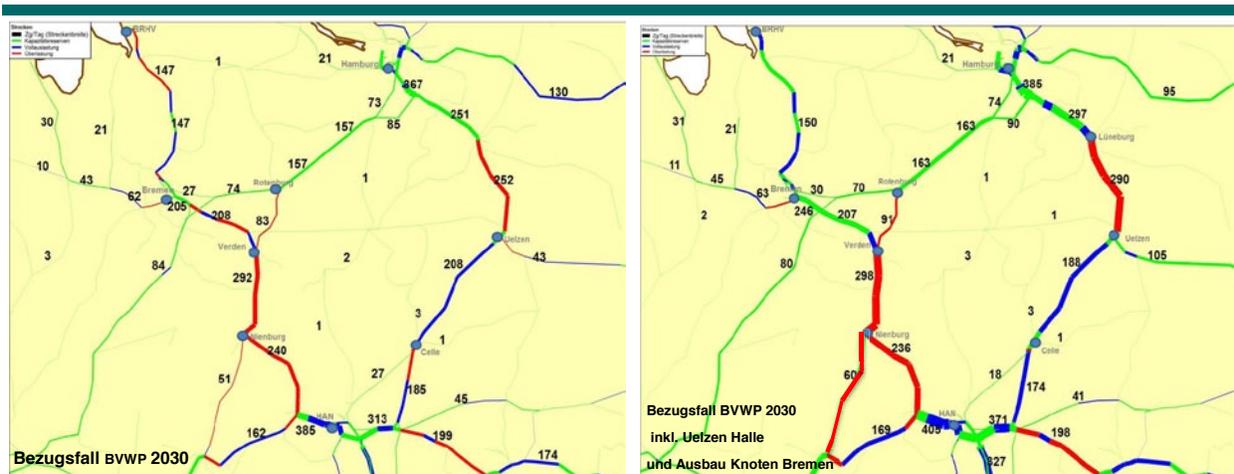
- Ausbauten im Knoten Bremen (210 Mio. €)
  - Blockverdichtung Bremerhaven-Bremen
  - Dreigleisiger Ausbau Rangierbahnhof Bremen bis Bremen-Burg
  - Dreigleisiger Ausbau Bremen-Sebaldsbrück bis Langwedel
- Ausbauten auf der Strecke Uelzen-Halle (393,6 Mio. €)

Folgende Effekte treten ein [vgl. Chart 8 unten]:

- Die Engpässe von Bremerhaven bis Landwedel sind beseitigt.

- Verkehre von Hamburg-Büchen-Wittenberge nutzen die kürzere Route über Uelzen-Stendal [und verschärfen somit den Engpass auf der Strecke Lüneburg-Uelzen].
- Verkehre von Bremen über Osnabrück nutzen die günstigere Route Verden-Wunstorf-Minden.
- Sowohl im Tagesdurchschnitt als auch im Zeitraum von 06:00 bis 09:00 Uhr und sogar in der Nacht sind in den kritischen Abschnitten Engpässe vorhanden. Teilweise treten von 06:00 bis 09:00 Uhr z.B. zwischen Uelzen und Celle und in der Nacht gegenüber dem Bezugsfall neue hinzu. Der Knoten Bremen jedoch sei in der Nacht [aufgrund der oben beschriebenen Maßnahmen] engpassfrei und biete darüber hinaus nennenswerte Reserven für Zugfahrten.

**Bezugsfall BVWP 2030 - Bezugsfall BVWP 2030 und BVWP 2030 plus Ausbau Uelzen-Halle (vergleichbar mit dem Aubauzustand vom Mai 2015) (Anzahl GV-Züge)**



**Ausbau Knoten Bremen: a) Blockverdichtung BRV – HB**

**b) 3gl. Ausbau Bremen Rbf Bve – HB-Burg**

**c) 3gl. Ausbau HB-Sebaldsbrück – Langwedel**

210 Mio. € (immer)

- Zusätzliche Kosten für Ausbau Uelzen – Halle (mit Blockverdichtungen bis Magdeburg; PF 18) 393,6 Mio. €
- Ausbau Uelzen Stendal und Knoten Bremen verlagert Verkehre insb. von HH – Wittenberge nach Uelzen – Stendal; Verlagerung von HB – Osnabrück nach Verden – Wunstorf
- Entlastung der Bereiche Bremerhaven – Langwedel

Herr Kotzagiorgis machte nicht nur auf die Engpässe aufmerksam, sondern auch auf verfügbare Kapazitäten an anderen Stellen im Netz. Das betrifft z.B. die Amerikalinie mit Kapazitäten von 44 Zugfahrten, die nur mit Dieselloks befahrbar sei, die Strecke Bremen-Osnabrück mit 57 Zugfahrten und es seien, [wie erwähnt] hauptsächlich durch die Kapazitätssteigerung auf der Strecke Uelzen-Stendal verursacht, auf der Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge 51 weitere Zugfahrten möglich (vergl. ausführlich Chart 11).

In einem weiteren Schritt hat BVU verschiedene Maßnahmen überprüft, die in fünf Planfällen der Alpha-Alternative mündeten.

### Bezugsfall BVWP 2030 - Alternativfälle AlphaLösung

Planfall	Rotenburg - Verden	Nienburg - Minden	Lüneburg - Uelzen	Verden - Nienburg	Celle - Lehrte	Hof - Regensburg	Trassenpreise
<b>A</b> (Alpha original; aktualisierte Verkehrszahlen)	zweigleisig	zweigleisig	dreigleisig	Bezugsfall	Bezugsfall	Bezugsfall	Bezugsfall
<b>B</b> (Reduktion Nienburg-Minden)	zweigleisig	eingleisig, zus. Überholbahnhof	dreigleisig	Bezugsfall	Bezugsfall	Bezugsfall	Bezugsfall
<b>C</b> (wie B inkl. Elektrifizierung Hof – Regensburg (PF19))	zweigleisig	eingleisig, zus. Überholbahnhof	dreigleisig	Bezugsfall	Bezugsfall	Planfall 019	Bezugsfall
<b>D</b> (kostenoptimiert; 2gl. Lüneburg – Uelzen)	zweigleisig	eingleisig, zus. Überholbahnhof	Bezugsfall	halbe Blöcke	halbe Blöcke	Bezugsfall	zwischen HH und Hildesheim Trassenpreise max 2,68
<b>E</b> (nutzenoptimiert; gezielte Auflösung von Engpässen)	eingleisig, halbe Blöcke	eingleisig, Blöcke 3 km, zus. Überholbahnhof	dreigleisig	halbe Blöcke	halbe Blöcke	Bezugsfall	Bezugsfall

Die Amerikalinie ist in allen hier dargestellten Alpha-Varianten gleich: Sie ist eingleisig und elektrifiziert.

In dem Planfall D wurde simuliert, wie sich gezielt eingesetzte Trassenpreisen auf die Routenwahl auswirken könnten. [Dies wurde von der AG Alpha im sechsten Treffen des Dialogforums als Um-routungskonzept vorgestellt.]

Der Planfall E wurde [nach dem sechsten Treffen des Dialogforums] von BVU aufgrund der nun genauer bekannten Engpässe entwickelt. Der Unterschied zum Alpha A (aus dem Mai 2015):

- Rotenburg-Verden verbliebe eingleisig und die Blöcke [Signalabstände] würden halbiert. [ Es wurde möglicherweise auch hier ein zweigleisiger Ausbau unterstellt, was zu prüfen wäre.]
- Nienburg-Minden verbliebe eingleisig, die Blocklängen würden auf 3 km verkleinert, ein Überholbahnhof käme dazu.
- Zwischen Verden und Nienburg würden die Blocklängen halbiert.
- Zwischen Celle und Lehrte würden die Blocklängen halbiert.
- Zwischen Uelzen und Wieren würden die Blöcke verdichtet [nicht in der Tabelle].

Die fünf Planfälle habe BVU unter großem Zeitdruck untersucht. Die Untersuchungen müssten noch einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden. Für den Knoten Bremen wurde in allen fünf Planfällen die [oben beschriebenen] Maßnahmen unterstellt. Für alle fünf Planfälle des Alpha wurde die Kombinationswirkung mit dem Ausbau Uelzen-Halle ermittelt [, die – wie erwähnt – nicht im Bezugsfall 2030 unterstellt ist].

Mit dem Ausbau Uelzen-Halle ergibt sich folgendes Belastungsbild für den Planfall A des Alpha



(Abb. links). Herr Kotzagiorgis führte aus, dass dieser Planfall nicht zur Auflösung aller Engpässe führe [siehe Charts 14 bis 16]. Er machte deutlich, dass ohne den Ausbau Uelzen-Halle die durch den ein zusätzliches drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen geschaffene Kapazität von zusätzlichen 88 Zügen aufgrund der mangelnden Kapazitäten

zwischen Uelzen und Halle und zwischen Celle und Lehrte praktisch ungenutzt bliebe. Auch mache der Ausbau der Amerikalinie ohne den Ausbau Uelzen-Halle keinen Sinn. Mit dem Ausbau Uelzen-Halle sei die Strecke Uelzen-Celle-Lehrte ganz dicht an und teilweise über ihrer Kapazitätsgrenze. Die Strecke Niendorf-Wunstorf bliebe ohne Ausbau überlastet.

Das Belastungsbild im Planfall B des Alpha [Planfall A mit erheblich geringerem Ausbau Nienburg-



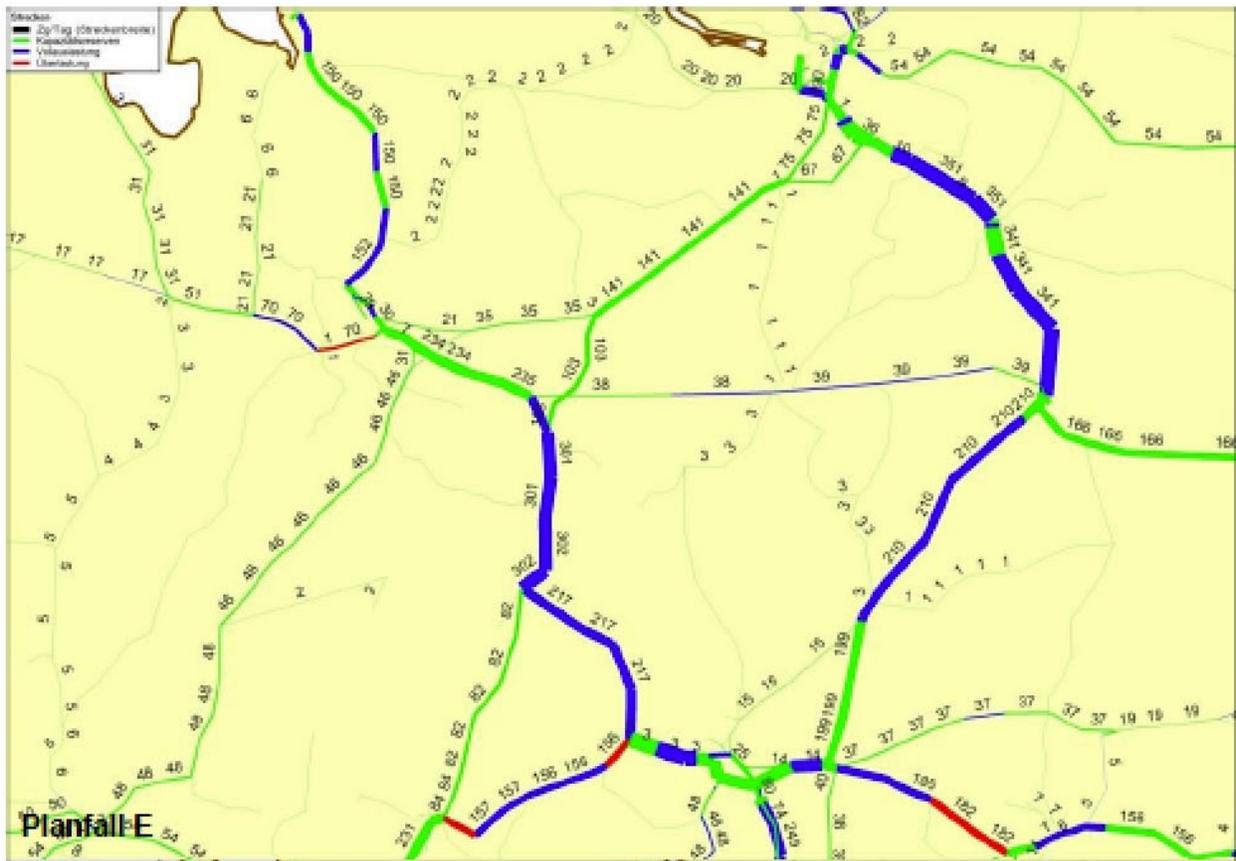
Minden; ausführlich in Chart 17 bis 19] kombiniert mit dem Ausbau Uelzen-Halle sähe aus wie folgt. [Das Bild zeigt, dass der Ausbau Nienburg-Minden geringer ausfallen kann.] Die eingesparten Investitionskosten auf der Strecke Nienburg-Minden betragen rund 300 Mio. €. [Diese Konzeption für die Strecke Nienburg-Minden geht damit in alle weiteren Planfälle des Alpha ein, wie

oben in der Tabelle dargestellt.]

Das Belastungsbild im Planfall C des Alpha Planfall B mit einer anderen Route des Ostkorridores statt über Nürnberg über Hof und Regensburg zeigt laut Herrn Kotzagiorgis, dass sich durch die Elektrifizierung der Strecke zwischen Hof und Regensburg keine nennenswerten Veränderungen im Bereich Schiene Nord ergeben [ausführlich Chart 20 bis 23.]

Im Planfall D wird simuliert, wie ein Verzicht auf den dreigleisigen Ausbau der Strecke Lüneburg-Uelzen kombiniert mit einer Umroufung [wie von der AG Alpha im sechsten Treffen skizziert] wirken würde [ausführlich Chart 24 bis 32]. Das Ergebnis ist, dass ca. 30 Züge mehr auf der [längeren] Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge verbleiben. Die dann zweigleisige Strecke Lüneburg-Uelzen bliebe aber überlastet. [Auch im Westen des Plangebietes ergäbe sich eine Änderung.] Die Strecke Bremen-Osnabrück würde stärker befahren, die Strecke Verden-Wunstorf hätte somit keine Engpässe mehr. [Während der Präsentation wurde die Methode der Simulation des Umroufungskonzeptes hinterfragt. Wegen der knappen Zeit haben wir die Kritik nicht bearbeitet.]

Das Belastungsbild des neu entwickelten Planfalls E der Alpha-Alternative zeigt, so Herr Kotzagiorgis, dass alle Engpässe aufgelöst werden können. [An anderer Stelle führte Herr Kotzagiorgis aus, dass die blaue Farbe aufzeige, wo die Strecke nahe am oder im betriebswirtschaftlichen Optimum genutzt würde.]



Es ist im Planfall Alpha E jedoch eine Vollausslastung gegeben [und damit der Zustand der Überlastung schnell erreicht] und in der Zeit von 06:00 bis 09:00 Uhr treten bereits einzelne Engpässe ein (siehe Abb. unten).



[In einem dritten Schritt hat BVU untersucht, welche Kapazitätsreserven über die Anforderungen in 2030 hinaus oder zum Abfangen saisonaler Schwankungen in diesem Planfall Alpha E vorhanden sind.]

	Mit PF 18		
	BF 2030	PF D	Diff.
Hamburg – Uelzen	0	15	15
Uelzen – Celle	16	0	-16
Celle – Lehrte	1	79	79
Hamburg – Rotenburg	91	103	12
Rotenburg – Verden	0	95	95
Verden – Wunstorf	0	30	30
Wunstorf – Minden	0	0	0
Nienburg – Minden	0	74	74
Bremerhaven – Bremen	10	9	-1
Bremen – Verden	22	30	9
Langwedel – Uelzen	40	8	-32
Uelzen – Stendal	35	23	-12
Hamburg – Wittenberge	51	87	36
Wittenberge – Stendal	45	63	18
Bremen – Osnabrück	57	80	23

Farbige Strecken sind Strecken mit einer Maßnahme

Zusätzliche freie Kapazitäten hat in Nord-Süd-Richtung nur die Strecke zwischen Hamburg über Verden nach Hannover mit der kapazitätsbestimmenden Strecke Verden-Wunstorf in Höhe von 30 Zugfahrten am Tag (siehe Tabelle links aus Chart 35). Die Kapazitätsreserve zwischen Hamburg und Verden ist deutlich größer. Auf dem Streckenast Hamburg-Uelzen-Lehrte begrenzt die Strecke Uelzen-Celle die Kapazitätsreserve auf 0. [Die nördlich davon gelegene Strecke Hamburg-Uelzen hat noch 15 Zugfahrten Reserve und die Strecke Celle-Lehrte 79 Zugfahrten.]

[Zur Nutzung der Reserven der Strecken Bremen-Osnabrück und Hamburg-Wittenberge-Stendal siehe die Ausführungen zum Planfall D und später die Rückfrage von Herrn Bischoing.]

Herr Kotzagiorgis zeigte anhand ausgewählter Beziehungen auf [Chart 36], dass auch der Planfall E des Alpha nur bedingt eine Verbesserung für Züge einbringe, die im Bezugsfall nicht optimale Routen nutzen müssten:

- Von 18 Zügen von Hamburg nach Fulda oder Braunschweig im Bezugsfall müssten im Planfall Alpha E weiterhin 12 eine nicht optimale Route über Verden fahren.
- Alle 25 Züge von Hamburg in Richtung Stendal im Bezugsfall könnten im Planfall Alpha E die optimale Route [über Lüneburg-Uelzen] fahren.
- Statt 2 Zügen von Hamburg in Richtung Rhein-Main im Bezugsfall müssten im Planfall Alpha E 3 Züge die nicht optimale Route über Osnabrück nehmen.
- Alle 8 Züge von Bremerhafen in Richtung Rhein-Main im Bezugsfall müssten im Planfall Alpha E Züge weiterhin die nicht optimale Route über Osnabrück nehmen.

### Züge/Tag mit nicht optimalen Routen

	Hamburg über Verden nach Fulda/Braunschweig		Hamburger Hafen über Wittenberge nach Stendal		Hamburg über Osnabrück nach Frankf./Mannheim		Bremerhaven über Osnabrück nach Frankf./Mannheim	
	Anzahl Züge	Veränd. zum BF	Anzahl Züge	Veränd. zum BF	Anzahl Züge	Veränd. zum BF	Anzahl Züge	Veränd. zum BF
Bezugsfall 2030	18		25		2		8	
<b>inklusive Berücksichtigung eine Ausbaus von Uelzen Stendal</b>								
Planfall A	11	-7	1	-24	2	0	2	-6
Planfall B	11	-7	4	-21	1	-1	4	-4
Planfall C	11	-7	3	-22	1	-1	3	-5
(Planfall D	20	2	14	-11	3	1	5	-3
Planfall E	12	-6	25	0	3	1	8	0
<b>ohne Berücksichtigung eine Ausbaus von Uelzen Stendal</b>								
Planfall A	11	-7	26	1	6	4	8	0
Planfall B	12	-6	25	0	5	3	5	-3
Planfall C	12	-6	23	-2	1	-1	12	4
(Planfall E	12	-6	20	-5	2	0	0	-8

[Hier sind zwei Fehler in der Tabelle. Im Planfall E in den beiden Spalten „Hamburger Hafen über Wittenberge nach Stendal“ muss es heißen: Anzahl Züge = 0 und Veränderung zum Bezugsfall = minus 25]

Eine solche Verlagerung von einer nicht optimalen [Zweit-Bestweg] zu einer optimalen Strecke [Bestweg] stellt in der Nutzen-Kosten-Analyse einen positiven Nutzen dar. Auch die Verlagerung vom LKW-Verkehr in Richtung des Schienentransportes stellt in der Nutzen-Kosten-Analyse einen positiven Nutzen dar.

	mit PF 19		ohne PF 19	
	kapazitative Verlagerungen in Mio. t	marktbedingte Verlagerungen in Mio. t	kapazitative Verlagerungen in Mio. t	marktbedingte Verlagerungen in Mio. t
Planfall A	1,54	0,75	0,77	0,37
Planfall B	1,55	0,75	0,77	0,42
Planfall C	1,80	0,79		
Planfall D	1,49	0,90	1,54	0,75
Planfall E	1,57	0,82	1,06	0,53

[Hier ist ein Fehler in der Tabelle: Es muss PF 18 statt PF 19 heißen]

Kapazitive Verlagerungen seien solche, die zuvor wegen mangelnder Kapazitäten nicht fahrbar waren. Marktbedingte Verlagerungen entstehen dadurch, dass die Frachten auf der Bahn gegenüber dem LKW-Transport preiswerter wurden. [Der Planfall Alpha E erreicht eine Verlagerung von ca. 2,4 Mio. Tonnen von der Straße auf die Schiene.] Der Planfall D, so Herr Kotzagiorgis, kann nicht mit den anderen Fällen verglichen werden, weil darin die Trassenpreise abgesenkt wurden. Ohne den Ausbau Uelzen-Halle (Planfall 18) wäre die Verlagerungswirkung deutlich geringer. Herr Kotzagiorgis betonte, dass diese Werte noch eingehend überprüft werden müssen. In der Nutzen-Kosten-Analyse konnten einzelne Komponenten noch nicht berücksichtigt werden bzw. wurden mit konservativen Ansätzen geschätzt (siehe Abb. unten aus Chart 38).

## Bezugsfall BVWP 2030 - Bewertung der Varianten

- GV Nutzen können aus dem BVU Modell jederzeit entnommen werden
- PV-Nutzen wurden, wie z.B. Nutzen aus der Elektrifizierung der Amerikalinie nicht berücksichtigt.
- Teilweise liegen keine Kostenangaben vor (z.B. für die Blockverdichtungen Celle – Lehrte, Verden – Nienburg etc.). Deswegen wurden diese grob geschätzt.
- Da für die Kostenkomponenten keine Gewerkestruktur vorliegt konnten die Dauer der Betriebsphase und somit der Barwertfaktor nicht ermittelt werden. Bei der Y-Trasse wurde im Rahmen der BVWP ein Barwertfaktor von rd. 20 ermittelt. Aus Gründen der kaufm. Vorsicht wird hier mit 18,5 gerechnet.
- Kosten werden um 4% gesenkt; hierdurch werden vermiedene Erneuerungsinvestitionen berücksichtigt. Der Kostenbarwertfaktor hängt auch von der Lebensdauer der einzelnen Gewerke ab, genau wie die Höhe der Instandhaltungskosten. Da die Gewerkeaufteilung nicht bekannt ist, haben wir mit Pauschalsätzen gearbeitet. Die Instandhaltungskosten wurden mit 5 Promille der Investitionskosten angesetzt (Y-Trasse: 4,4 Promille), der Kostenbarwertfaktor wurde mit 0,86 an gesetzt, genau wie bei der Y-Trasse.

	Summe Kosten
<b>ohne Ausbau zUelzen - Halle</b>	
Planfall A	1.712
Planfall B	1.412
Planfall C	0
Planfall D	936
Planfall E	1.562
<b>mit Ausbau Uelzen – Halle</b>	
Planfall A	2.106
Planfall B	1.806
Planfall C	2.438
Planfall D	1.330
Planfall E	1.956

In Chart 39 stellte Herr Kotzagiorgis die Kostenstruktur der einzelnen Planfälle A bis E des Alpha mit und ohne den Ausbau von Uelzen bis Halle vor. [Hier wird (links) nur die Spaltenspalte dargestellt; Details siehe in Chart 39.] In diese Berechnung sind auch die Kosten für den Ausbau im Knoten Bremen mit 210 Mio. € in jeden Planfall eingerechnet [zur Erläuterung der Maßnahmen siehe weiter oben]. Durch den Ausbau von Uelzen bis Halle entstehen Kosten von 394 Mio. €. [Im Planfall C entstehen zusätzliche Kosten von 632 Mio. € für die Elektrifizierung des Ostkorridors bis Regensburg. Im Planfall E entstehen Kosten von 150 Mio. € für die Blockverdichtungen auf mehreren Strecken, die weiter oben dargestellt sind.]

Herr Kotzagiorgis zeigte die Tabelle mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnissen (Abb. unten) und machte darauf aufmerksam, dass die Kosten der Umrountung / Verluste an Einnahmen, die durch die Senkung der Trassenpreise entstehen, welche im Planfall D (gelb unterlegt) unterstellt ist, nicht in dieser Kosten-Berechnung eingeflossen sind. Zudem sei der Nutzenwert gesteigert, weil durch die Senkung der Preise zusätzliche Verlagerungen vom LKW-Transport auf die Schiene

entstehen würden. Deswegen dürfte das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Planfalles D nicht mit dem der anderen Planfälle verglichen werden.

### Bezugsfall BVWP 2030 - Nutzen und NKV

	Nutzen GV in Mio. € p.a.	Nutzen SPV in Mio. € p.a.	Instandhaltungskosten in Mio. € p.a.	Nutzen in Mio. € p.a.	Barwert in Mio. €	Barwert Kosten in Mio. €	NKV
<b>Ohne Ausbau Uelzen Hale</b>							
Planfall A	35,6	0,0	-8,6	27,0	499,9	1.414,9	0,4
Planfall B	34,2	0,0	-7,1	27,1	502,1	1.167,0	0,4
Planfall C	Kann ohne Uelzen Stendal nicht gerechnet werden						
Planfall D	50,3	0,0	-4,7	45,6	844,2	773,5	1,1
Planfall E	61,7	0,0	-7,8	53,9	997,2	1.291,0	0,8
<b>Mit Ausbau Uelzen - Halle</b>							
Planfall A	106,03	0,0	-10,5	95,5	1.766,8	1.740,1	1,0
Planfall B	102,31	0,0	-9,0	93,3	1.725,6	1.492,3	1,2
Planfall C	125,62	0,0	-12,2	113,4	2.098,4	2.014,5	1,0
Planfall D	90,27	0,0	-6,6	83,6	1.547,0	1.098,7	1,4
Planfall E	104,34	0,0	-9,8	94,6	1.749,4	1.616,2	1,1

- **Nutzen und Kosten sind zu überprüfen**
- **Planfall D kann so nicht bewertet werden; Vernachlässigung der Quersubventionierung durch niedrigere TPS, entweder sind diese als Kosten anzusetzen oder sie müssen ggü. einen anderen Bezugsfall gerechnet werden**

Alle Nutzen und Kosten, so Herr Kotzagiorgis, müssen noch überprüft werden.

Als wichtige Erkenntnis präsentierte Herr Kotzagiorgis, dass ein Ausbau von Uelzen bis Halle mit den übrigen Maßnahmen der Alpha-Alternative kombiniert werden müsse, da diese sonst keinen monetären Nutzen erzielen, der die Kosten übersteigen würde [siehe oberen Teil der Tabelle oben]. Die Kombination des Alpha mit dem Ausbau von Uelzen bis Halle hebt das Nutzen-Kosten-Verhältnis je nach Planfall an oder über die 1. [Planfall D darf nicht verglichen werden (s.o.).]

Herr Kotzagiorgis präsentierte sein Fazit (vgl. Chart 41):

- Sowohl die reduzierte [Planfall B] als auch die nutzenoptimierte Alpha-Alternative [Planfall E] können in einem gemeinsamen Planfall mit dem Ausbau Uelzen-Halle zu einem positiven Ergebnis [in der Nutzen-Kosten-Analyse] führen. [Planfall B hat den Mangel, dass Engpässe auf der Strecke Verden-Nienburg verblieben (siehe dazu das Belastungsbild weiter oben).]
- Die Alpha-Alternative könne ohne den Ausbau Uelzen-Halle verkehrlich nicht bestehen [Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1].
- Die verkehrliche Orientierung der Alpha-Alternative liege durch den Ausbau der Amerikalinie und den Ausbau der Strecke Lüneburg-Uelzen in der Zulieferung auf die Strecke Uelzen-Stendal. [Auch andere Trassenalternativen, konkret die Alternativen Bestandsausbau, reduzierter Bestandsausbau, Ashausen-Suderburg, Ashausen-Unterlüß, schaffen zusätzliche Kapazitäten von Hamburg jedoch nicht von Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven in Richtung der Strecke Uelzen-Stendal.]
- Die Alpha-Alternative biete für Verkehre über die Häfen Bremerhaven und Hamburg von und nach Süden nur eine [aus seiner gutachterlichen Sicht] unbefriedigende Lösung. Es entstünden keine kapazitiven Effekte [oben Kapazitätsreserven genannt], die [auf den Bestwegen] nicht nur langfristige Nachfrageschwankungen, sondern auch jährliche Spitzenbelastungen auffangen könnten. [Züge müssten über Zweitbestwege geführt werden, wie oben ausgeführt, und es würden bei der Alpha-Alternative keine kürzeren Strecken / neue Bestwege gebaut.]
- Es gibt andere Trassenalternativen, die [stärker als das Alpha] auf Nord-Süd-Verkehre ausgerichtet sind, die [, da sie neue, kürzere Strecken in dieser Richtung anbieten,] höhere verkehrliche Wirkungen und wahrscheinlich ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) erzielen würden. [Siehe dazu die Ersteinschätzung von BVU, die im Mai 2015 präsentiert wurde. Darin wurde den Alternativen Y-Trasse, Maschen-Celle (Güter-Y ohne den Ast nach Langwedel), Ashausen-Suderburg und Ashausen-Unterlüß ein NKV größer 1 vorhergesagt.]

- Die Alpha-Alternative wird keine Wirkungen auf den Personenverkehr (PV) haben. [Diese Aussage bedarf der Erläuterung. Herr Kotzagiorgis bestätigte später im Verlauf: In der Umlegungsrechnung wird unterstellt, dass der Personenverkehr in dem Umfang, wie er für den Personenfernverkehr von den Eisenbahnunternehmen und von den für den Schienenpersonennahverkehr zuständigen Ländern gemeldet wird, störungsfrei abgewickelt wird. Erst dann wird der Güterverkehr im Computermodell simuliert (auf die Strecken umgelegt) und die oben gezeigten Belastungsbilder für den Güterverkehr werden erzeugt. Sie zeigen die Engpässe nur für den Güterverkehr. Eine Überlast im Güterverkehr hat eine negative Rückwirkung auf den Personenverkehr.]

### Stellungnahme durch die AG Alpha

Der Moderator bat um eine Stellungnahme der AG Alpha zu dieser Präsentation. Herr Wyderka trug für die AG Alpha vor und betonte, dass mit dieser Präsentation ein weitergehender Informationsstand vorläge gegenüber dem, den die AG Alpha am 06.10.15 kannte. Der AG lagen die verkehrlichen Umlegungen vor, die Nutzen-Kosten-Berechnungen jedoch noch nicht. Es war also in der AG nicht bekannt, ob und welche der fünf Varianten der Alpha-Alternative einen NKV von 1 überspringt oder nicht. Die Stellungnahme der AG Alpha beziehe sich deswegen nur auf die kapazitiven Wirkungen der Alpha-Alternative.

Die AG Alpha habe sich in ihrer Diskussion auf die beiden Planfälle D und E konzentriert, da die Planfälle A, B und C immer erhebliche Einschränkungen in der Kapazität hätten. Ernüchterung sei eingetreten als mit dem Planfall C dargestellt wurde, welche Verbesserungen ein vollständiger Ostkorridor [Elektrifizierung bis Regensburg] erbringen würde. Die Mitglieder hätten einen deutlich größeren Effekt erwartet.

Im Planfall D, der die breite Verteilung der Güterzüge auf die unterschiedlichen Strecken, insbesondere auf die Strecke nach Stendal über Büchen-Wittenberge-Stendal sowie über Uelzen-Stendal und auch auf die Route von Bremen über Osnabrück parallel zu der Route Verden-Nienburg, [sogenanntes Umrountungskonzept] darstellt, würden bereits vorhandene Kapazitäten im Netz genutzt.

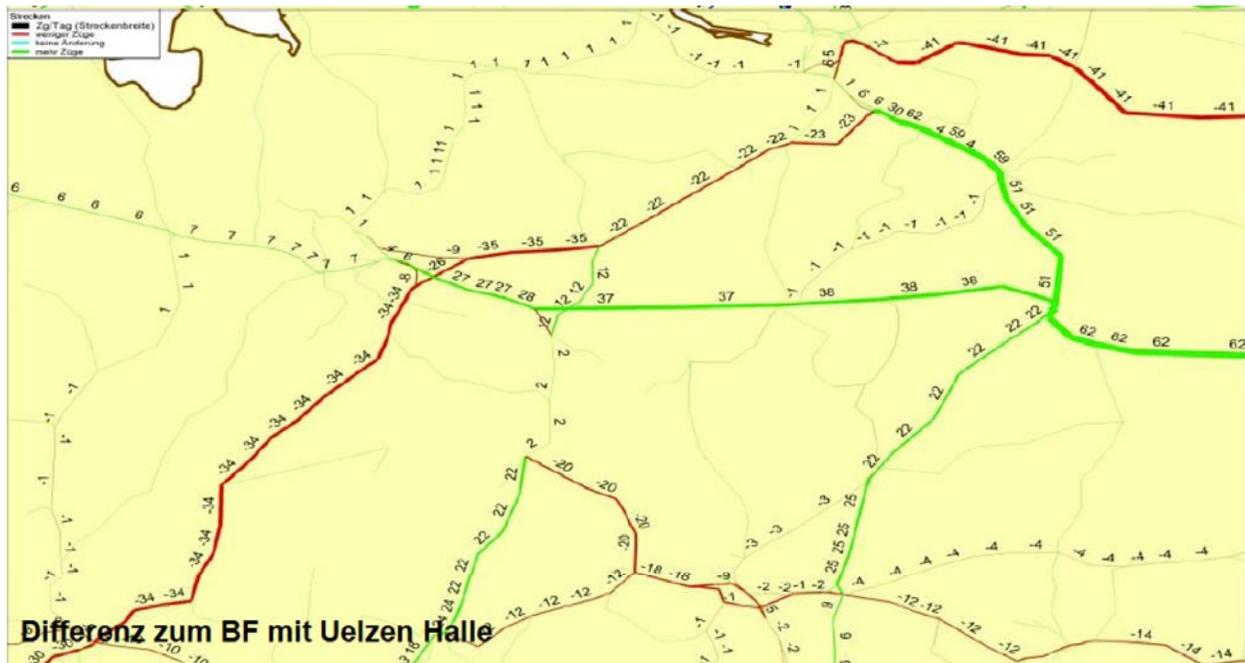
Die durch den Planfall E erzeugten Kapazitätswirkungen wurden von der AG Alpha am positivsten beurteilt. Jedoch war das Nutzen-Kosten-Verhältnis noch nicht bekannt. Soweit er die Diskussion und Stimmung am 06.10. erinnert, dürften die Mitglieder der AG Alpha erfreut sein, dass der Planfall E mit Ausbau des Ostkorridors [von Uelzen bis Halle] die Hürde „NKI von 1“ überwinden kann.

Die Hafenstädte haben den Wunsch nach Kapazitätsreserven in der AG Alpha sehr deutlich artikuliert. Die AG Alpha habe sich damit beschäftigt und kommt zu der Aussage, dass höhere Zugzahlen als in der Prognose ausgeworfen durch die Nutzung der im Netz [Bezugsfall 2030] vorhandenen Kapazitäten auf der Route Bremen-Osnabrück und Hamburg-Büchen-Wittenberge [Umroutung der Züge unter Inkaufnahme längerer Wege] bewältigt werden können. Die Ergebnisse zum Planfall D haben diese Aussage bestätigt.

#### **Dialog zum Umroutungskonzept der AG Alpha**

Herr Bischooping (DB AG) bezog sich auf den Vortrag der AG Alpha zum Umroutungskonzept im sechsten Treffen des Dialogforums. Dabei habe er dargestellt, dass er [aus der Perspektive der DB AG als Netzbetreiber] nicht nur einzelne Strecken, sondern Querschnitte unter Einbeziehung alternativer Strecken [zum Bestweg] betrachte.

Das kurz zuvor gezeigte Chart von BVU nutze Herr Bischooping, um diese Überlegungen zu illustrieren:



Das Chart 33 zeige für den Planfall Alpha E die Veränderungen der Streckenbelastungen im Vergleich zum Bezugsfall 2030. Von Hamburg nehmen 41 Züge weniger die Route über Büchen-Wittenberge als im Bezugsfall. Für diese Züge wird durch den dreigleisigen Ausbau Lüneburg-Uelzen der Weg nach Stendal über Uelzen attraktiver. Wenn also die Strecke Hamburg-Hannover an ihre Kapazitätsgrenze stoße, stünde die Kapazität von mindestens 41 Zügen [für Züge über Stendal] auf der nördlichen Route über Büchen-Wittenberge zur Umrountung zur Verfügung. Herr Kotzagiorgis bestätigte diese Betrachtung. Er betonte jedoch, dass dieser Gedanke nur greife, wenn auch die Nachfrage nach dieser Verkehrsbeziehung vorliege. Herr Bischooping entgegnete, dass der Bezugsfall belege, dass diese Nachfrage vorhanden sei. Herr Kotzagiorgis wies darauf hin, dass die längere Route für die Unternehmen teurer sei und deswegen die kürzere, preiswerte nachgefragt würde. [Die AG Alpha hat bereits im sechsten Treffen des Dialogforums dargestellt, dass die Reduzierung der Trassenpreise auf den längen Strecken ein geeignetes Instrument zur Steuerung der Nachfrage auf längere Route sei.] Herr Bischooping erläuterte einen weiteren Gedanken: Bei der Anmeldung der Routen müssten diejenigen Unternehmen, die in Fahrtrichtung Nord-Süd unterwegs sind, bei der Zuweisung durch die Bundesnetzagentur den Vorzug erhalten und andere Unternehmen, die in Richtung Ost-West unterwegs sind, müssten frühzeitig auf die Strecke über Büchen-Wittenberge verwiesen werden. Dies würde auch Vorteile für die Unterneh-

men generieren, weil beide Strecken dann vermutlich ohne Wartezeiten zügig befahren werden können. Herr Kotzagiorgis entgegnete, dass Wartezeiten und die Reaktionen der Unternehmen darauf in dem Verkehrsmodell von BVU abgebildet werden, dass aber solcher Art exogener Verkehrslenkung [durch Eingriff von außen mittels Preisgestaltung und/oder Zuweisung] nicht abgebildet werden. Das Computermodell gehe streng nach den Abfahrtszeiten vor und funktioniere wie folgt: Ein Zug, der theoretisch auch über eine längere Route fahren könnte, wählt zuerst die für ihn beste Route, belegt diese und sperrt sie damit für einen Zug, der später abfährt. Dieser Zug wählt dann unter diesen neuen Bedingungen die dann beste Route im Netz. Der Vorgang wird solange fortgesetzt bis am Ende der Simulationsrechnung sämtliche Zugfahrten auf das Netz umgelegt seien. Verkehrslenkungsmaßnahmen werden dabei nicht unterstellt. Herr Bischooping betonte, dass die Verkehrslenkungsmaßnahmen erst genutzt werden sollten, wenn die Strecke Hamburg-Lüneburg-Uelzen an ihre Kapazitätsgrenze gelange.

Herr Bischooping fasste zusammen: Wenn es gelänge, Züge von und Richtung Osten über die längere Strecke über Hamburg-Büchen-Wittenberge zu führen, würde einige Kapazität auf der Strecke Hamburg-Lüneburg-Uelzen frei werden. Herr Kotzagiorgis bestätigte diese Feststellung, es entstünden jedoch höhere Betriebskosten [entweder] für die Verkehrsunternehmen [oder die DB Netz AG durch sinkende Einnahmen aufgrund geringerer Trassenpreise]. Herr Bischooping bestätigte, dass ein Anreizsystem geschaffen werden müsste [, das heute noch nicht vorhanden ist]. Der Moderator erinnerte daran, dass das Trassenpreissystem derzeit DB-intern in der Diskussion sei. Im Planfall Alpha D habe BVU in etwa gezeigt, welche Wirkungen durch veränderte Trassenpreise im Netz zu erwarten seien. Herr Bischooping und Herr Kotzagiorgis waren sich darin einig, dass eine Verbilligung der längeren Route die unternehmerischen Entscheidungen der Verkehrsunternehmen verändern werde und es so gelingen kann, Zugfahrten auf längere Routen umzurouten. Herr Kotzagiorgis wies darauf hin, dass die Kosten der Unternehmen die Betriebsführungskosten und die Trassenpreise beinhalten. Dies müsse bei dem Preisnachlass einkalkuliert werden.

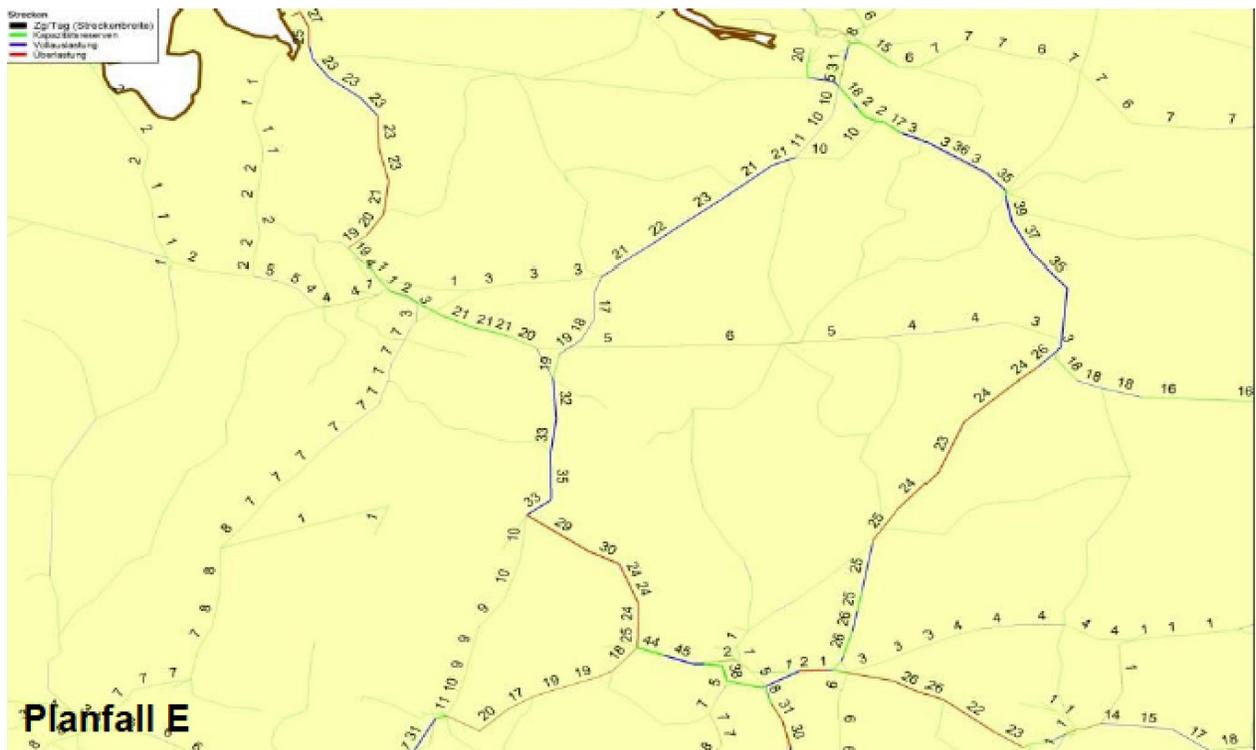
### Weitere Fragen an BVU

Ein Teilnehmer fragte, ob bei der Nutzen-Kosten-Analyse eine Sensitivitätsbetrachtung durchgeführt wurde. [Eine Sensitivitätsanalyse prüft, wie empfindlich Kennzahlen – hier das Nutzen-

Kosten-Verhältnis – auf kleine Änderungen von Eingangswerten reagieren.] Herr Kotzagiorgis wies darauf hin, dass Einflüsse möglich sind. Er sei in seinem Referat auf die benutzten Eingangsdaten eingegangen [siehe Chart 2]. Er nutze den Barwertfaktor von 18,5, der eine vorsichtige Schätzung darstelle, da ihm nicht für alle Gewerke bekannt sei, wie hoch der Anteil langlebiger und weniger langlebiger Investitionen sei. Dieser Barwertfaktor läge in der Regel bei 19,5 bis 21, was dann zu einer Erhöhung des NKI führte.

Ein Teilnehmer fragte, ob die Maßnahmen auf der Strecke Uelzen-Halle bis 2030 fertiggestellt werden können. Herr Kotzagiorgis hielt die Umsetzung dieser meist kleineren Maßnahmen bis 2030 für wahrscheinlich. Etwa die Hälfte der Strecke von Uelzen bis Stendal müsse über den Bezugsfall 2030 hinaus ausgebaut werden. Zwischen Stendal, Magdeburg und Halle seien Blockverdichtungen notwendig. Die Überprüfung dieser Maßnahmen zeige, dass sie sehr gute Wirkungen haben.

Ein Teilnehmer bat darum, für den Planfall Alpha E erneut die Darstellung der Belastungssituation im Zeitraum von 06:00 bis 09:00 Uhr zu zeigen. Dort zeigten sich rote, also überlastete Streckenabschnitte. Konkret beträfe dies die Strecken Uelzen-Celle [und auch die Strecke Nienburg-Wunstorf sowie zwischen Bremerhaven und Bremen (siehe Abb. aus dem Chart 34 unten)]. Er wolle wissen, welche Maßnahmen erforderlich bzw. möglich seien, um hier die Überlastung abzubauen.



Auf der Strecke Nienburg-Wunstorf seien bereits Blockverdichtungen eingerechnet, die man kaum optimieren kann, so Herr Kotzagiorgis. [Zu der Strecke Uelzen-Celle äußerte Herr Kotzagiorgis sich nicht. Soweit die Darstellungen bisher Aussagen zulassen, ist in dem Planfall Alpha E keine Optimierung der Strecke Uelzen-Celle vorgesehen.] Der Moderator fragte Herrn Kotzagiorgis, ob er Maßnahmen sähe, die alle im Planfall Alpha E im Zeitraum von 06:00 bis 09:00 Uhr auftretenden Engpässe zu beseitigen in der Lage wären. Herr Kotzagiorgis sah solche Maßnahmen nicht.

Dr. Rössler wies auf die Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region hin. Er wollte wissen, ob im Planfall Alpha E über die Verkehre hinaus, die bereits für 2030 angemeldet wurden, noch Reserven für einen weiteren Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs vorhanden seien. Herr Kotzagiorgis stellte dar, dass im Planfall Alpha E zwischen Uelzen-Celle keine freien Trassenkapazitäten mehr vorhanden seien. Dr. Rössler fragte nach, ob dieser Engpass durch das skizzierte Umroutingkonzept beseitigt werden könne. Herr Kotzagiorgis stellte dar, dass durch eine Umrouting über Büchen-Wittenberge nur die Strecke von Hamburg bis Uelzen, nicht aber die Strecke von Uelzen nach Celle entlastet werden könne.

Ein Teilnehmer fragte ausdrücklich nach, ob sichergestellt sei, dass die angemeldeten Verkehre im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienenpersonennahverkehr abgewickelt werden können. Er wollte bestätigt wissen, dass die gekennzeichneten Engpässe ausschließlich den Güterverkehr betreffen. Herr Kotzagiorgis stellte dar, dass es eine mit den Ländern abgestimmte Personenverkehrsprognose gäbe und alle Zugfahrten, die daraus resultieren, abgewickelt werden können.

Herr Heintzmann (Hamburg) bestätigte, dass die Aussage von Herrn Kotzagiorgis methodisch korrekt sei. Bei den Ländern sei der Bedarf abgefragt worden. Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2030 läge nach dieser Abfrage in der Umlegung im Wesentlichen auf dem heutigen Niveau. Die für den Schienenpersonennahverkehr als Aufgabenträger zuständigen Länder könnten im Zeitraum bis 2030 jedoch möglicherweise einen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrsangebotes über den Status Quo hinaus erwägen. Die Fragesteller wollten wissen, was wäre, wenn die Länder beschließen, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr auszuweiten. Herr Dr. Rössler fasste zusammen: Eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs von Hamburg in Richtung Süden [bis Uelzen] wäre möglich. Eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs von Hannover nach Uelzen wäre [ohne weitere Investitionen in die Infrastruktur] nicht möglich.

Ein Teilnehmer wies auf das Anfang 2015 von der DB AG vorgelegte Konzept zum Ausbau ihres Fernverkehrsangebotes hin. Er wollte wissen, ob dieses [in der Prognose und der Umlegung] eingearbeitet sei. Herr Kotzagiorgis stellte dar, dass die Kollegen, welche die Prognose für den Personenverkehr hergestellt haben, dieses Konzept kennen und überprüft haben. Es wiche nicht wesentlich von der zuvor erstellten Prognose ab.

Ein Teilnehmer fragte, wie die Engpässe in den Knoten gelöst werden sollen. Herr Kotzagiorgis stellte dar, dass, falls es in den Knoten Probleme gäbe, diese in der zweiten Phase des BVWP gelöst werden. Für den Knoten Bremen habe er dazu in seinem Vortrag bereits die Lösung aufgezeigt. Auch im Bezugsfall 2030 seien schon einige Maßnahmen im Knoten Bremen unterstellt.

Auch für den Knoten Hannover gäbe es Lösungen, die diesen Knoten wesentlich entlasten könnten.

Ein Teilnehmer fragte, warum im Planfall Alpha E die Umroufung über eine dann elektrifizierte Strecke Bremerhaven-Bremervoerde-Rotenburg der EVB mit einer zusätzlichen Kapazität von 40 Güterzugfahrten am Tag nicht enthalten sei. Herr Kotzagiorgis stellte dar, dass die gewählte Lösung bestandsnäher und kürzer sei. Deren Nutzen-Kosten-Verhältnis stellte sich günstiger dar als die von dem Teilnehmer skizzierte Lösung. Frau Dr. Eickmann (Land Niedersachsen) stellte dar, dass die Streckenkapazität der EVB-Strecke nach einem derzeit laufenden Ausbau bis 2016 in Höhe von 40 zusätzlichen Güterzügen zur Verfügung stünde. Die Strecke sei nicht elektrifiziert. Die Einschätzung zu dem Nutzen-Kosten-Verhältnis dieser Elektrifizierung würde sie nicht teilen.

Ein Teilnehmer fragte, warum die Kosten der Elektrifizierung des Ostkorridors im Planfall Alpha C dem Alpha zugerechnet wurde. Herr Kotzagiorgis stellte dar, dass für einen durchgehenden Korridor Ost bis Regensburg Maßnahmen nicht nur im Bereich Schiene Nord sondern auch im Süden des Korridors notwendig seien. Wenn durch diese Maßnahme im Bereich Schiene Nord Nutzen generiert werden solle, müssten auch die Kosten hier zugerechnet werden. [Wie die Berechnungen zeigten (siehe oben), ist eine solche Investition aus der Perspektive des Nordens nicht rentierlich.]

Herr Heintzmann hob hervor, dass der Planfall Alpha E für Ost-West-gerichtete Güterverkehre gute Lösungsansätze biete, aber nach Aussage von Herrn Kotzagiorgis unzureichende Lösungen für Nord-Süd-gerichtete Verkehre. Zudem habe Herr Kotzagiorgis dargestellt, dass bereits im Bezugsfall 2030 ca. 200.000 LKW-Fahrten [– zumeist Nord-Süd-gerichtete Verkehre (siehe Chart 5 und 6) –] nicht auf die Schiene verlagert werden können [, weil Kapazitäten im Gesamtnetz nicht zur Verfügung stünden]. Er wolle wissen, welchen Umfang an LKW-Verkehren die Alpha-Alternativen in der Lage sind zu vermeiden. Herr Kotzagiorgis zeigte erneut sein Chart 37 (siehe weiter oben). Der Planfall Alpha E könne 1,6 von insgesamt ca. 3,3 Mio. Tonnen also knapp unter 50% der über Kapazitäten erzeugbares Verlagerungspotenzial zugunsten der Schiene nutzen.

Ein Teilnehmer wollte von Dr. Rössler wissen, ob die für Zeiten vor 2030 zu erwartenden Engpässe durch die Alpha-Alternative zu vermeiden sind. Dr. Rössler sah sich außer Stande diese Frage direkt nach dem Vortrag von Herrn Kotzagiorgis und ohne weiter Vorbereitungszeit zu beantworten. Er geht davon aus, dass die Güterverkehrsmengen auf der Bahn schneller wachsen als in der Prognose zum BVWP 2015 unterstellt. Bremer Verkehre auf der Bahn wüchsen schneller als Hamburger Verkehre. Streckenbezogen, wie gerade gewünscht, könne er keine Aussagen über Wachstumsraten machen.

Ein Teilnehmer betonte, dass alle Teilnehmenden die Aussagen von Herrn Kotzagiorgis hier nur zur Kenntnis nehmen können. Eine Diskussion könne deshalb in diesem siebten Treffen des Dialogforums nicht geführt werden. Es seien zudem Prämissen gegenüber dem Stand von Mai geändert worden. Er wies auch darauf hin, dass die Präsentation das Datum des 06.10.15 trage. Da aber die Teilnehmenden des Dialogforums in diesem siebten Treffen nach ihrer Haltung zu der Alpha-Alternative gefragt werden sollen, müssten sie mit dem arbeiten, was Herr Kotzagiorgis vorgetragen hat. Dieser stelle dar, dass die Alpha-Alternative Planfall E die Engpässe auflöse und einen Nutzen-Kosten-Index von 1,1 aufweise. Dies stelle er erfreut fest.

Ein Teilnehmer fragte nach dem Widerstand des Knotens Hamburg [wegen dortiger Kapazitätsengpässe]. Er wollte wissen, ob hier auch vergleichbar zu Bremen Ausbaumaßnahmen unterstellt seien. Insbesondere wollte er wissen, ob die Güterzüge innerhalb Hamburgs problemlos in Richtung Büchen-Wittenberge abgewickelt werden könnten. Der Knoten Hamburg, so Herr Kotzagiorgis, sei in der derzeitigen Berechnung als „frei“ unterstellt, müsse im nächsten Schritt, der Phase 2 des BVWP 2015 noch konkret gelöst werden.

Derselbe Teilnehmer fragte mit Blick auf die Belastungen südlich von Hannover, ob die Berechnungen des Planfalles Alpha C [einschließlich einer Elektrifizierung des Ostkorridors bis Regensburg] tatsächlich zutreffen. Zudem sei er nicht damit einverstanden, die Kosten des gesamten Ostkorridors dem Alpha zuzurechnen. Auch z.B. der Hafen Rostock würde vom Ausbau des Ostkorridors profitieren. Dies sei richtig, der Nutzen, so Herr Kotzagiorgis, entstünde auch für andere Räume.

Dr. Feldt fragte, inwieweit Umweltbelange in die Nutzen-Kosten-Analyse einbezogen wurden. Es werden von Schüßler-Plan, so Herr Kotzagiorgis, Herstellungs- und Unterhaltungs-Kosten für Lärmschutz und Naturschutzmaßnahmen, z.B. Wildbrücken berechnet und in die Nutzen-Kosten-Analyse eingestellt. [Hier ist auf die Vorträge zu diesem Thema von Dr. Schmiers und Herrn Limprecht im dritten Treffen, von Dr. Below im vierten und Dr. Geßner im fünften Treffen des Dialogforums zu verweisen.] Der Moderator erinnerte daran, dass bei der Berechnung der Kosten der gesetzlich verpflichtende Lärmschutz angesetzt werde. Die darüber hinausgehenden Bedingungen der Region zum Lärmschutz sind damit noch nicht als Kosten erfasst. Sollten hier im Bereich Schiene Nord, so Herr Kotzagiorgis, über den gesetzlichen Standard hinaus gehende Lärmschutzmaßnahmen gebaut werden, so würden die Kosten dieser zusätzlichen Maßnahmen dann in einer Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt.

Dr. Feldt fragte, welche Maßnahmen die Entlastung des Knotens Hannover sicherstellen werden. Diese Frage könne er, so Herr Kotzagiorgis, [derzeit] nicht beantworten. Er bat darum, diese Frage an andere Beteiligte zu stellen. [Auch die anwesenden Vertreter des BMVI gaben keine Antwort.] Der Moderator erinnerte an die Lösungsidee „Kasseler Kurve“, die zum BVWP 2015 angemeldet sei. Die Maßnahme würde Umwege vom Ruhrgebiet nach Osten und damit die Fahrt über Hannover vermeiden. Der Moderator vermutete, dass auch die Vertreter des BMVI die Ergebnisse der Projektbewertung an diesem Tage und in dieser Runde nicht veröffentlichen dürfen. Dieser Vermutung wurde nicht widersprochen.

Ein Teilnehmer betonte, dass die Alternative Alpha E einen NKI von 1,1 habe, obwohl die Kosten für den Ausbau des Knotens Bremen eingerechnet sind.

Derselbe Teilnehmer betonte, dass die Teilnehmenden des Dialogforums eine Zusage bräuchten, dass eine evtl. erforderliche Erhöhung von Nahverkehrskapazitäten Vorrang vor dem Güterverkehr habe und dieser dann über Büchen-Wittenberge umgeroutet werde. Herr Limprecht (DB AG) betonte, dass die DB AG eine solche Zusage in der gegenwärtigen Situation nicht geben kann. Zuvor müsste das Trassenpreissystem überarbeitet und auch gesetzlich geregelt werden.

Herr Limprecht (DB AG) erinnerte daran, dass einzelne Engpässe in der Alternative Alpha E in der Zeit von 06:00 und 09:00 Uhr noch nicht aufgelöst seien. Die Teilnehmenden mögen dies bei einer möglichen Empfehlung bedenken. Dem entgegnete ein Teilnehmer, dass viele Teilnehmende eine Kapazitätserhöhung herstellen wollten, die einen möglichst geringen Aufwand erfordert und möglichst geringe Schäden verursache. Er plädiere dafür, dass genau die Vorgabe [eines NKL über 1] und keine weiteren Vorgaben darüber hinaus erreicht werden sollen.

### Stellungnahmen

Ein Teilnehmer fragte Herrn Papajewski (BVMV), ob die Alternative Alpha Planfall E oder D die Kapazitätserwartungen des Bundes zur Abwicklung des Hafenverkehrs erfülle. Herr Papajewski (BVMV) antwortete, dass er an diesem Tage noch keine abgestimmte Aussage vortragen kann und bat dafür um Verständnis. Es sei deutlich, dass die Alternative Alpha Planfall E die Engpässe [im Tagesdurchschnitt] auflöse. Die Lösung Alternative Alpha Planfall E weise jedoch [wegen einer Vollaustattung von 85 bis 110% (Farbe Blau) und damit knapper oder mangelnder Kapazitätsreserven] keine Zukunftsträchtigkeit auf. Dieser Aspekt müsse im BVMV noch bewertet werden. Das BVMV werde sich dazu im nächsten Treffen des Dialogforums positionieren.

Der Moderator erinnerte daran, dass Herr Kotzagiorgis auf die Notwendigkeit der sorgfältigen Prüfung seiner Berechnungen hingewiesen hat. Die Teilnehmenden müssten also auch auf eine Bestätigung der gutachterlichen Aussagen warten.

Herr Knögel (Hamburg) betonte, dass auch seine Behörde die Alternative Alpha E derzeit noch nicht abschließend bewerten könne. Die vier letzten Punkte aus dem Fazit von Herrn Kotzagiorgis (aus Chart 41) bewegten ihn, den Wunsch erneut vorzutragen, die von Hamburg vorgeschlagene Variante auch zu berechnen, damit sie [mit der Alternative Alpha E] verglichen werden kann.

- **Unbefriedigend für die Nord-Süd-Verkehre**, sowohl von Bremerhaven als von Hamburg aus
- **kaum kapazitative Effekte**, die nicht nur langfristige Nachfrageschwankungen sondern auch jährliche Spitzenbelastungen auffangen kann
- **Keine Wirkungen für den PV**
- **andere Maßnahmen die auf Nord-Süd-Verkehre ausgerichtet sind, können höhere verkehrliche Wirkungen erzielen, wahrscheinlich auch ein positives NKV**

Frau Dr. Eickmann betonte, dass auch das Land Niedersachsen derzeit keine Bewertung abgeben könne. Sie wies darauf hin, dass die von den Ländern Bremen und Niedersachsen eingebrachten höheren Zugzahlen [der Häfen Wilhelmshaven und Bremerhaven] zwar zum Teil von BVU berücksichtigt wurden aber nicht vollständig. Sie wollte also wissen, ob zur Abwicklung höherer Zugzahlen aus diesen Häfen weitere Maßnahmen [im Rahmen der Alternative Alpha E] ergriffen werden müssten.

Herr Kotzagiorgis zeigte auf, dass für Bremerhaven 170 Züge gemeldet wurden und seine Prognose 150 Züge vorhersehe. Diese zusätzlichen 20 Züge könnten gerade noch abgefahren werden. Für Wilhelmshaven hätte Niedersachsen 30 weitere Züge gemeldet. Diese könnten in der Nacht nach Westen abgefahren werden, weil dann noch genügend Reserven im Netz vorliegen.

Herr Fehsenfeld (Landesnahverkehrsgesellschaft) sah nach dem Vortrag von Herrn Kotzagiorgis, dass das Ergebnis sehr knapp ist. Die Region brauche die Sicherheit, dass sie die [angemeldeten] Nahverkehrszüge und auch den ein oder anderen zusätzlichen Zug fahren könne. Da in der Spitzenstunde einzelne Engpässe auf den Strecken Bremen-Hannover und Hamburg-Hannover aufgezeigt wurden, regte er an, über weitere Ergänzungen der Infrastruktur nachzudenken. Der Nahverkehr soll z.B. im 30-Minuten-Takt fahren, deswegen reichte es also nicht aus, dass 2 Züge pro Stunde über die Strecke fahren können. Es müsse vielmehr nachgewiesen werden, dass der Fahrplan funktioniere und auch die Anschlüsse der Züge untereinander sichergestellt werden können. Er sähe hier zukünftig noch Klärungsbedarf und rege an, bei einer abschließenden Empfehlung [des Dialogforums] keine absolut abschließenden Festlegungen vorzunehmen, sondern die Option einzubauen, an der einen oder anderen Stelle [für das Funktionieren des Schienenpersonennahverkehrs] noch Ergänzungen an der Variante vorzunehmen. Herr Kotzagiorgis betonte, dass er dieses Statement weitestgehend unterstützen kann.

Ein Teilnehmer betonte daraufhin, dass er nicht den Anspruch habe, dass nachgearbeitet werde. Er werde es ausdrücklich nicht unterstützen, im Rahmen des Dialogforums „noch etwas offen zu halten“ und weitere Arbeitsgruppensitzungen oder Forumssitzungen vorzusehen. Die Termine des Dialogforums stünden seit Monaten fest. Das Dialogforum habe heute die Auskünfte über die

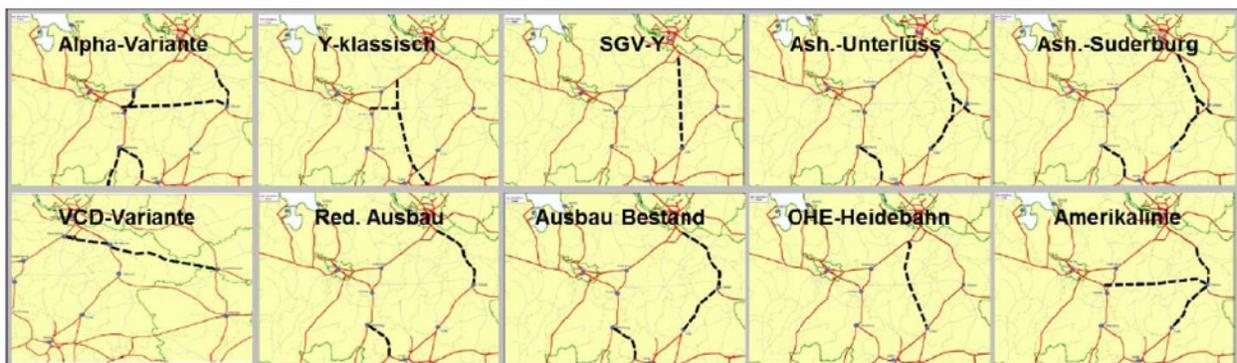
Kapazitäten bis 2030 und [für die Alternative Alpha Planfall E] einen NKI von 1,1 präsentiert bekommen. Eine Empfehlung müsse seiner Ansicht nach an diesem Tag und auf dieser Grundlage formuliert werden.

## Anwendung der Verkehrswertkriterien

Herr Goldschmidt trug für die Arbeitsgruppe Verkehr vor und stellte dar, wie die Arbeitsgruppe die vom Dialogforum bestimmten Kriterien [siehe die Dokumentation zum vierten Treffen]

- Realisationszeit
- Schrittweise Inbetriebnahme
- Lösung der Bahnknoten
- Verkehrsnutzen für den Schienengüterverkehr (SGV)
- Verkehrsnutzen für den Schienenpersonnahverkehr (SPNV)
- Verkehrsnutzen für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

bei der vergleichenden Trassenbewertung angewandt hat und welche Ergebnisse die Arbeitsgruppe erstellt hat.



Die Alpha-Trassenalternative wurde in Ihrem Planfall E bewertet. Die AG hat auch die Alternative „Amerikalinie“ betrachtet, bei der die Amerikalinie in der Studie von BVU mit dem dreigleisigen Ausbau Lüneburg-Uelzen-Celle kombiniert zu einer zusätzlichen Alternative wurde. [Die Alternative „Amerikalinie“ wurde von BVU so bezeichnet und darf nicht mit dem Baustein bzw. der Ergänzungsvariante „Amerikalinie“ aus der Machbarkeitsstudie der DB AG verwechselt werden.]

**Vorschlag zur Einordnung der Trassenvarianten in Bezug auf die „Verkehrs“-  
Kriterien (Argr Ergebnisdarstellung)**

Kriterien	Alpha-Konzept	NBS Y-klassisch	NBS SGV-Y	NBS (ABS) Unterlüß <sup>A</sup>	NBS (ABS) Suderburg <sup>A</sup>	VCD-Variante	Ausbau Bestand	Reduzierter Ausbau	OHE-Heidebahn	Amerikalinie
Realisationszeit	++/o <sup>1</sup>	--	--	--	--	--	o <sup>2</sup>	o <sup>2</sup>	--	+/o <sup>1</sup>
Schrittweise Inbetriebnahme	++	--	--	- <sub>3</sub>	- <sub>3</sub>	--	+	+	o	++
Knotenlösung	++/+ <sup>4</sup>	- <sub>5</sub>	--	--	--	--	--	--	--	+ <sup>4</sup>
Verkehrsnutzen <sup>B</sup>										
- SGV	+/o <sup>6,7</sup>	+ <sup>8</sup>	++ <sup>8</sup>	+ <sup>8</sup>	+ <sup>8</sup>	+ <sup>9</sup>	++ <sup>8</sup>	+ <sup>8</sup>	+ <sup>8</sup>	+ <sup>6</sup>
- SPNV	+ <sup>10</sup>	o	- <sub>11</sub>	o	o	+	++ <sup>8</sup>	+ <sup>8</sup>	+	+ <sup>10</sup>
- SPFV	o <sup>12</sup>	++ <sup>8</sup>	+ <sup>8</sup>	++ <sup>8</sup>	++ <sup>8</sup>	-	+	o	o	o

18

Kurze Realisationszeit und schrittweise Inbetriebnahme habe für die Arbeitsgruppe in der Trassenbewertung eine sehr zentrale Bedeutung, da voraussichtlich bereits vor 2030 Kapazitätsengpässe entstehen werden. Diese Erwartung untermauerte Herr Goldschmidt durch die Darstellung der aktuellen und der prognostizierten Güterumschläge und Containerverkehre, sowie durch den Hinweis auf den wachsenden Marktanteil der Schienentransporte am Gesamtaufkommen [Chart 5 bis 8]. Die Gruppe ging bei ihrer Einschätzung davon aus, dass ein Raumordnungsverfahren bei einem Neubauprojekt 5 Jahre in Anspruch nimmt, insbesondere bei Neubauprojekten unter Umständen der Widerstand der Bevölkerung zu Verzögerungen führen würde und bei Großprojekten mit höherem Finanzaufwand auch längere Wartezeiten entstünden, bis sie finanziert werden können.

Alternative Alpha Planfall E ist gemessen am Kriterium „Realisationszeit“ von der AG mit „++“ = sehr gut bewertet worden [vgl. Tabelle unten]. Da sie auf der Strecke Lüneburg-Uelzen [unter rollendem Rad] aufwändig ausgebaut werden müsse, rechnet die AG hier mit einer Realisierung bis 2030 und wertet mit „o“ = befriedigend. Die AG rechnet damit, dass die Alternative Alpha Planfall E mit einem Konsens in der Region unterstützt relativ schnell eine Planfeststellung erreichen könnte. [Da diese Lösung aus einem Bündel von Maßnahmen besteht, werden aller Voraussicht nach jeweils eigene Planfeststellungsverfahren für die Einzelkomponenten durchgeführt.]

Diese Wertung „0“ erhielten auch die viergleisigen Bestandausbauten. Alle anderen Alternativen wurden als Neubautrassen mit einem „- -“, = Mangelhaft bewertet. Die AG rechnet hier mit einem Zeitraum von 20 bis 25 Jahren bis zur Fertigstellung. Auch die VCD-Alternative sei in weiten Teilen eine Neubaustrecke und erhalte von der AG ein „- -“.

„Schrittweise Inbetriebnahme“ betrachtet die Möglichkeit selbständige Streckenabschnitte zu bauen, die nutzbare Kapazitäten zur Verfügung stellen. Alternative Alpha Planfall E bietet die Möglichkeit, die zwei Schenkel [Hamburg-Verden-Hannover und Hamburg-Uelzen-Hannover] und die Amerikalinie auszubauen und auch [in den Einzelstrecken] Teilkapazitäten in Betrieb zu nehmen. Die Alternative Alpha Planfall E und die Alternative Amerikalinie erhalten ein „++“. Alle anderen schneiden schlechter ab [vgl. Tabelle unten].

„Lösung der Bahnknoten“ betrachtet die Fähigkeit der Alternativen durch Schaffung eines Bypasses zu einem Bahnknoten [einer Umfahrung] zu einer Entlastung des Bahnknotens beizutragen. Da die Alternative Alpha Planfall E in der Lage sei, mit Hannover und Bremen zwei Bahnknoten zu entlasten vergäbe die AG ein „++“. Alle anderen schneiden schlechter ab [vgl. Tabelle unten].

Verkehrsnutzen [nicht zu verwechseln mit dem monetären Nutzen, der in der Nutzen-Kosten-Analyse ermittelt wird] für den Schienengüterverkehr (SGV) betrachtet die verkehrliche Wirkung der jeweiligen Alternative. Hier nutzte die AG die Angaben von BVU über die Netzwirkung der Ausbau- und Neubaumaßnahmen [im dritten und diesem siebten Treffen] und bewertete diese. Die Alternative Güterverkehrs-Y und der viergleisige Bestandsstreckenausbau erhalten ein „++“. Alle anderen werden mit „+“ bewertet [vgl. Tabelle unten]. Die Alternative Alpha Planfall E erhielt ein „+“, teils eine Abwertung auf „0“ [die Herr Goldschmidt nicht erläuterte].

Verkehrsnutzen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betrachtet die Möglichkeit zusätzliche Nahverkehrszüge fahren und zusätzliche Bahnhöfe erreichen zu können. Der viergleisige Bestandsstreckenausbau erhalte ein „++“, da er die meisten Kapazitäten [und Reserven] schaffe. Die anderen Ausbau-Alternativen und auch die VCD-Alternative erhielten von der AG ein „+“. Die Neubaustrecken ein „0“, da sie indirekten Nutzen auf den Bestandsstrecken erbringen. Die Alter-

native Güterverkehrs-Y erhalte ein „-“, weil durch sie [nach Ansicht der AG] die Nutzung des Nahverkehrsverbinding Buchholz-Jesteburg-Maschen verhindert würde.

Beim Verkehrsnutzen für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) erhalten die Neubaustrecken Y-Trasse, Ashausen-Unterlüß und Ashausen-Sudenburg die Bestnote „++“, weil sie die meisten neuen Kapazitäten schufen. Der viergleisige Ausbau der Bestandsstrecke und das Güterverkehrs-Y erhalten ein „+“, da sie indirekte Wirkungen entfalten. Alle anderen erhalten ein „0“. [Die VCD-Alternative erhält ein „-“.]

Die Stadt Hamburg habe in der letzten Sitzung der AG mitgewirkt und zu einzelnen Punkten eine abweichende Einschätzung [vgl. Tabelle unten], so Herr Goldschmidt. [Sie bewertet den Nutzen im Güterverkehr für die Alternativen Ashausen-Unterlüß, Ashausen-Sudenburg und VCD-Alternative um eine Stufe besser als die anderen Teilnehmenden der AG. Sie bewertet den Nutzen im SPNV der Y-Trasse ebenfalls um eine Stufe besser als die anderen Teilnehmenden der AG.]

Die AG Verkehr käme zu folgendem Fazit: „Das Alpha-Konzept stellt die einzige Variante dar, die der Dringlichkeit und der Entwicklungsdynamik der Märkte entspricht und mit dem sich kurzfristig nennenswerte kapazitive Zuwächse auslösen lassen.“

**Herausforderungen:**

- Ladungsaufkommen wächst vsl. sehr deutlich (+80-100% 2030/2010)
- Faktisch keine Kapazitätsreserven „Netz“
- Dynamische Märkte: HLV wächst stärker als Güterumschlag
- Modal-shift „pro Schiene“ in den Seehäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg

**Notwendige Antworten:**

- Erhebliche Netzkapazitäten (s. Ladungsaufkommen) bis 2020/25 bereitstellen!
- Nennenswerten Kapazitätsmehrbedarf decken!
- Nord-Süd- und Ost-West-Relationen berücksichtigen!

**Problemlösung:**

Das Alpha-Konzept stellt die einzige Variante dar, die der Dringlichkeit und der Entwicklungsdynamik der Märkte entspricht und mit dem sich kurzfristig nennenswerte kapazitive Zuwächse auslösen lassen.

19

Herr Goldschmidt plädierte dafür die Alternative Alpha Planfall E gemeinschaftlich als Vorzugsvariante zu empfehlen.

Der Moderator fragte die Teilnehmenden, ob sie die Einschätzung der Trassenalternativen, die von der AG vorgetragen wurde, teilen würden. Falls dies der Fall sein sollte, flösse das in die Arbeit der AG Abschlussdokument ein.

Der Vertreter des VCD machte deutlich, dass er diese nicht Einschätzung nicht teile. Die Darstellungen von BVU und die Darstellungen der AG Verkehr würden seiner Einschätzung nach so weit auseinander liegen, dass er auf keinen Fall zustimmen kann. Der Vertreter des Forums pro Lebensqualität machte deutlich, dass er die Einschätzung der AG Verkehr zum Kriterium Verkehrsnutzen SPNV und SPFV zum SGV-Y nicht teilen kann. Hier würden Möglichkeiten entstehen, eine neue Nahverkehrsverbindung anzubieten, der Nutzen aus seiner Sicht für den SPNV also höher sei , jedoch aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus sei der Nutzen für den SPFV geringer als hier gewertet.

Ein Teilnehmer fragte, auf welchen Planungshorizont bezogen die Gruppe die Bewertung vorgenommen habe. Konkret wolle er wissen, ob sie die Situation 2025, 2030 oder die Zeit nach 2030

beurteilt habe. Dr. Rössler machte deutlich, dass sämtliche Prognosen des Bundes den Planungshorizont 2030 hätten. Er habe den Gedanken eingetragen, dass eine weitere Verschärfung der Engpässe bereits vor 2030 zu erwarten ist. Die Kriterien des Dialogforums nähmen darauf Bezug, da sie nicht nur das Volumen der Kapazitätserhöhungen, sondern auch die Geschwindigkeit ihrer Bereitstellung in den Blick nähmen. Je schneller eine Alternative Kapazitäten bereitstellen könne, desto besser wurde sie bewertet. Der Teilnehmer fragte nach, ob die Alpha-Alternative auch für die Zeit von 2025 bis 2030 trüge. Dr. Rössler machte deutlich, dass die Alpha-Alternative nur mit einem „+“ bewertet wurde, statt mit einem „++“ [vgl. Chart 18 weiter oben in der Zeile SGV], weil sie nicht so viele Kapazitäten anböte wie andere Alternativen. Auch mögen die Teilnehmenden wahrnehmen, dass der Ausbau Lüneburg-Uelzen nicht schnell umzusetzen ist, weswegen in der Wertung auch eine „0“ für diesen Abschnitt eingetragen wäre. Es müsse jedoch gefragt werden, ob eine andere Alternative so kurzfristig wie die Alpha-Alternative Kapazitäten anbieten könne. [Diese Alternative sah die AG Verkehr nicht. Vergleiche dazu die Zeile Realisierungszeit in der Tabelle weiter oben.] Seine Empfehlung sei, dieser Alpha-Alternative die Priorität zu geben bevor man über eine große Maßnahme nachdenke. Die Alpha-Alternative im Planfall E sei die Alternative mit der die AG Verkehr zunächst einmal arbeiten wolle.

Der Vertreter des Forums pro Lebensqualität machte deutlich, dass, falls mit der Alpha-Alternative zunächst einmal bis 2030 die Güterverkehrsströme abgewickelt werden könnten, diese aber ansehbar weiter steigen würden, seiner Meinung nach bereits jetzt begonnen werden müsse, für die Zeit nach 2030 zu planen. Die [Planungs- und] Realisierungszeiten seien so lang, dass man mit dem Beginn der Planung für die große Lösung nach der Alpha-Alternative nicht 10 Jahre warten dürfe. Der Vertreter des VCD schloss sich an. Der VCD erachte die Alpha-Alternative als garantiert gute Interimslösung. Man müsse jedoch darüber hinaus planen. Zudem sei er der Auffassung, dass das Dialogforum mit Hamburg, dem größten deutschen Seehafen, gemeinsam einen Konsens erzielen solle.

Nach diesem Dialog fragte der Moderator, ob die Teilnehmenden sich dem [oben dargestellten] Ergebnis der AG Verkehr, konkret der Anwendung der Verkehrswertkriterien anschließen könnten. Das Meinungsbild zeigte auf, dass das Ergebnis der AG Verkehr sehr viel Zuspruch fand. Einzelne Teilnehmende, darunter der Vertreter der Stadt Hamburg gaben keine Zustimmung. Die

Argumente dafür waren von einzelnen Personen bereits vorher benannt worden [siehe oben]. Der Moderator fragte weitere Interessensvertreter nach den Gründen für ihre abweichende Meinung. Der Vertreter des Fahrgastverbandes Pro Bahn schloss sich der Einschätzung des VCD an, dass die Alpha-Alternative eine Interimslösung sei. Er sei der Auffassung, dass zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mehr Schienen gebraucht würden [als mit dem Planfall Alpha E angeboten würden]. Herr Knögel (Stadt Hamburg) machte darauf aufmerksam, dass die abweichende Bewertung der Stadt Hamburg [in den Charts oben] noch nicht auf der an diesem Tage präsentierten Version Alpha-Alternative Planfall E beruhe, sondern auf der bis dato bekannten klassischen Alpha-Alternative. Die Alpha-Alternative kombiniert mit dem Bau der Eisenbahnstrecke entlang A7 sei, weil langfristig orientiert, die Präferenz der Stadt Hamburg. Ein Teilnehmer votierte dafür, eine Empfehlung zu mehr als einer einzigen Alternative abzugeben. Der Vertreter der Hansestadt Lüneburg unterstützte das Ergebnis der AG Verkehr nicht, weil darin die Ergebnisse von BVU [die an diesem Tage präsentiert wurden] nicht eingearbeitet seien. Er sähe abweichende Einschätzungen zwischen der AG Verkehr und BVU.

Der Moderator griff anschließend die Kritik des VCD auf, dass Anträge des VCD nicht in den Treffen des Dialogforums besprochen wurden. Eine Anregung [Antrag] war, dass die VCD-Alternative weiter optimiert werden solle. Der Moderator wies darauf hin, dass die Arbeitsgruppen sich mit der VCD-Alternative beschäftigt und eine Bewertung formuliert hätten. [Im Rahmen dessen haben die Arbeitsgruppen keine Optimierungsvorschläge gemacht.]

Die zweite Anregung [Antrag] war, Teile der Alpha-Alternative frühzeitig zu empfehlen. Der Vertreter des VCD, führte aus, dass er den frühzeitigen Beschluss der unstrittigen Teile der Alpha-Alternative empfehle. Der Moderator bat die Teilnehmenden des Dialogforums um Stellungnahme. Ein Teilnehmer antwortete, dass dies die spätere Umsetzung einer Empfehlung der Alpha-Alternative betreffe. Diese Umsetzung voranzutreiben sei Aufgabe des Bundes. Sich damit [, also mit der Reihenfolge der Maßnahmen] zu beschäftigen sei nicht Aufgabe des Dialogforums. Der Vertreter betonte, dass er vorschlage, eine Positivliste mit konsensfähigen Maßnahmen zu entwickeln und statt eines Ausschlusses von Maßnahmen als Methode zu verfolgen, wie es der Moderator angestrebt habe. Der Moderator fragte die Teilnehmenden, ob sie sich dem Vorschlag, den Ausbau zwischen Rotenburg und Verden, sowie den Ausbau der Amerikalinie vorab zu emp-

fehlen, anschließen wollen. Dieser Vorschlag wurde von sehr vielen Teilnehmenden nicht unterstützt.

## Ergebnisbilanz

Der Moderator bedankte sich bei allen Arbeitsgruppen für ihre Vorarbeit, bei den Personen, die abweichende Meinungen formuliert haben und bei den Teilnehmenden, die ihre Zustimmung zu den AG-Ergebnissen gaben. Er ging die einzelnen Themen des Tages durch und zog Bilanz.

### AG Mensch und Region

Die Arbeitsgruppe Mensch und Region habe bereits [im sechsten Treffen] einen Arbeitsstand erreicht, der direkt in die Abschlussredaktion eingehen kann.

### AG Lärm

Die Arbeitsgruppe Lärm habe Bedingungen erarbeitet, denen sich die Teilnehmenden im Dialogforum anschließen können. Sie hat auch [Kriterien erarbeitet und diese] Kriterien in der vergleichenden Trassenbewertung angewendet. Dabei ist ein vorsichtig formuliertes Fazit entstanden [, dem sich die meisten Teilnehmenden anschließen konnten].

### AG Natur und Umwelt

Die Arbeitsgruppe Natur und Umwelt habe [mit vorher bestimmten Kriterien] eine vergleichende Trassenbewertung durchgeführt [, der sich die meisten Teilnehmenden anschließen konnten].

### Optimierung und Neubewertung der Alpha-Alternative | AG Alpha

BVU habe [verschiedene Planfälle der Alpha-Alternative] vorgetragen. Wir haben diesem siebten Treffen dafür gesorgt, dass die Studie verstanden wurde. [Die AG Alpha habe zu den kapazitiven Wirkungen des Alpha Stellung bezogen.] Die Teilnehmenden müssen auf dieser Basis weiterarbeiten [und, wenn sie eine Empfehlung abgeben wollen, diese Informationen zur Grundlage ihrer Empfehlung machen.]

## AG Verkehr

Die Arbeitsgruppe Verkehr habe die Verkehrswertkriterien angewandt und eine vergleichende Trassenbewertung durchgeführt, der sich die [meisten] Teilnehmenden anschließen konnten.

Die an diesem Tage erarbeiteten Ergebnisse könnten somit in das Abschlussdokument einfließen.

## Bedingungen zum Lärmschutz

Der Moderator erinnerte an die Aussagen von Herrn Kotzagiorgis zum Lärmschutz: In der Nutzen-Kosten-Analyse sind die Kosten für den gesetzlich verpflichtenden Lärmschutz eingerechnet. Wenn es darüber hinausgehende Forderungen und Bedingungen gibt, wird die Maßnahme teurer und das Nutzen-Kosten-Verhältnis schlechter.

Ein Teilnehmer betonte, dass diese Aussage für jede der Trassenalternativen gelte. Herr Limprecht (DB AG) widersprach dieser Aussage [in Teilen]. Bei Neubautrassen habe die Bahn bessere und weniger teure Möglichkeiten den Lärmschutz zu gestalten als bei Bestandsstrecken. Der Ausbau einer Bestandsstrecke mit Vollschutz sei bautechnisch erheblich schwieriger. Die Bedingung, dass auch die Zulaufstrecken mit Lärmschutz ausgerüstet werden sollen, bedeute, dass praktisch das gesamte Netz in diesem Planungsraum Lärmschutz erhalten müsse. Wenn nur der Zulauf zu Neubaustrecken auszurüsten wäre, hätte die Gesamtmaßnahme [dem gegenüber] einen kleineren Kostenaufwand.

Der Moderator betonte, dass er hier nicht erneut eine Lärmschutzdiskussion führen wolle. Er wollte sicherstellen, dass alle Teilnehmenden wissen, welche Folgen Forderungen oder Bedingungen zum Lärmschutz bei den Baukosten haben.

Dr. Feld betonte, dass die Forderungen oder Bedingungen für alle Trassenalternativen gelten. Er führte zudem aus, dass die Auslegung des geltenden Rechts derzeit sehr unterschiedlich ausfiele. Gerichtsurteile tendierten in den letzten zwei Jahren sehr deutlich dahin, bürgerfreundlich zu sein. In der bisherigen Praxis der Nutzen-Kosten-Analyse wurden die Auswirkungen des Lärms auf Grundstücke nicht als Kosten eingestellt. Würde dies geschehen gäbe es bei allen Maßnahmen eine massive Änderung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Der Moderator fasste zusammen, dass die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen, die über den gesetzlichen Lärmschutz hinausgehen, im Moment noch nicht in der Nutzen-Kosten-Analyse abgebildet sind.

Ein kommunaler Teilnehmer hob erneut hervor, dass diese Bedingungen zum Lärmschutz für die Orte an den Bestandsstrecken eine Bedingung für den Konsens sind. Er betonte, dass der Vollschutz nicht aus Kostengründen weggelassen werden dürfe, da dann der Konsens in der Region nicht herstellbar sei. Ein zweiter kommunaler Teilnehmer mahnte die Solidarität aller Teilnehmenden mit den Orten an den Bestandstrecken an.

Frau Dr. Eickmann (MW) betonte, dass nun die Gefahr bestünde, dass die Beteiligten in der Region einen Konsens formulierten, der vom Bund nicht umzusetzen sei, da der Nutzen-Kosten-Index unter 1 sinke. Ein Teilnehmer meldete zurück, dass die Formulierung der Bedingungen am Morgen dieses Tages in klarem Bewusstsein der Konsequenzen geschehen sei.

Derselbe Teilnehmende betonte, dass zudem nicht mehr diskutiert werden solle, was nach 2030 [im Schienenverkehr] zu tun sei. Er verstehe die Aufgabe des Dialogforums so, dass es bis zum Jahr 2030 denken solle und nicht darüber hinaus.

## Gemeinschaftliche Empfehlung

Der Moderator fragte die Teilnehmenden des Dialogforums, ob sie sich in der Lage fühlen eine Empfehlung zu einer Trassenalternative abgeben zu können und, ob sie diese Empfehlung auch abgeben wollen.

Ein Teilnehmer schlug vor Folgendes zu formulieren:

Das Dialogforum hat unter den von BVU vorgetragenen Rahmenbedingungen eine Alternative Alpha Planfall E gefunden, die unter der Bedingung eines gesetzlichen Lärmschutzes einen Nutzen-Kosten-Index von 1,1 aufweist. Wir [die Beteiligten aus der Region] fordern darüber hinaus die Erfüllung der Bedingungen zum Lärmschutz.

Dr. Blume, AG Abschlussdokument, wandte ein, dass dies schon ein Formulierungsvorschlag sei. Einen solchen werde die AG später vorlegen. In dem Abschlussdokument werden auch die Bedingungen als politische Bedingungen eingehen. Er bat darum, im diesem Moment nur die Empfehlung als solches, konkret die Empfehlung zur Trassenalternative Alpha-E auszusprechen. Er selbst würde in dem Abschlussdokument zudem nicht Bezug nehmen auf die Aussagen von BVU.

Der Moderator erinnerte an Stimmen aus vorangegangenen Treffen des Dialogforums, die zum Ausdruck brachten, dass sie eine solche Empfehlung nicht aussprechen wollen. Diese Personen wolle er ausdrücklich noch einmal nach [ihrer Haltung] fragen.

Der Vertreter des VCD betonte, dass der VCD-Landesverband Niedersachsen es für wichtig hält, auch die autobahnahe Variante entlang der A7 mit zu untersuchen. Er könne keine Empfehlung unterstützen, die die Interessen Hamburgs und damit auch Niedersachsens nicht genügend berücksichtigt. Er könne keine Lösung unterstützen, „die vermutlich schon 2022 am Ende sein wird“. Er empfahl das Alpha-E zu empfehlen und zugleich zu betonen, dass danach nachhaltigere, zukunftsfähigere Projekte untersucht werden, die in der Lage sind mehr Verkehr von der Straße abziehen. Eine solches könnte die Autobahnvariante sein.

Herr Gottschalk (BI Interessenvertretung gegen den Bestandsausbau) betonte, dass er keine Empfehlung formulieren kann. Er monierte, dass das Dialogforum von Seiten der Bürgerinitiativen nicht paritätisch besetzt sei. Die Zahl der Bürgerinitiativen von Bestandsstrecken sei erheblich geringer als die Zahl der Bürgerinitiativen von potentiellen Neubaustrecken. Er fühle sich hier auf verlorenem Posten.

Herr Eschenhagen (BI Tangendorf gegen Y-Trassen) begrüßte ausdrücklich das Konzept zur Umrountung im Rahmen der Alpha-Alternative. Zudem bestünde noch die Option, durch Ausbau des Schiffshebewerkes Scharnebeck Massentransporte von der Bahn abziehen. Beides möchte er als Teil der Empfehlung mit einschließen.

Herr Janocha (Pro Bahn) betonte, dass das Dialogforum möglicherweise ein Konzept empfehle, das auf Umrountung beruhe. Das würde seiner Einschätzung nach bedeuten, dass ein Problem von

Niedersachsen in andere Bundesländer verlagert würde. Aus diesen Bereichen wirken aber keine Teilnehmende im Dialogforum mit und würden nicht nach ihrer Meinung gefragt. Diese Einschätzung widersprach ein anderer Teilnehmender. Das Alpha würde für Güterzüge, die ansonsten [im Bezugsfall 2030] die Strecke über Büchen-Wittenberge nähmen, eine kürzere Route anbieten und somit Verkehre auf sich ziehen. Zudem sei die Umroutung nur ein Konzept für den Fall, dass noch mehr Verkehre bewältigt werden müssten als für 2030 vorhergesagt.

Der Moderator fragte erneut, ob die Beteiligten sich in der Lage fühlen eine Empfehlung abzugeben. Er betonte ausdrücklich, dass es sich um eine Empfehlung handele, den Beschluss fasse der Bundestag.

Herr Meyer (Forum pro Lebensqualität) formulierte, dass das Forum pro Lebensqualität keine Empfehlung unterstützen kann. Dagegen sprächen formale Gründe. Es sei zugesichert worden, dass dieses Dialog Forum keine Abstimmungen durchführe. Eine zweite Bürgerinitiative aus seinem Bereich wollte auch im Dialogforum mitwirken und habe dieses Verlangen zurückgestellt, weil keine Abstimmungen stattfänden. Er könne jedoch damit leben, wenn eine Empfehlung vorgelegt würde und jeder Teilnehmende sich entscheiden kann, ob der diese unterschreibe. Zum zweiten sehe das Forum pro Lebensqualität es nicht als ausreichend an, den Fokus nur auf die Zeit bis 2030 zu setzen. Es reiche nicht mit dem Alpha ins Rennen zu gehen und zu behaupten „das war es“. So verstehe er den Auftrag des Dialogforums nicht. Die Hafenhinterlandverkehre wüchsen auch in der Zeit nach 2030 deutlich weiter. Er sorgte sich, dass diese Verkehre auf der Straße, konkret in seiner Nähe auf der A7 abgewickelt würden [, wenn die Bahn nicht genügend Kapazitäten anbieten kann]. Dann würde die Diskussion über den Ausbau der Autobahnen geführt werden müssen.

Der Moderator widersprach [dem formalen Argument] von Herrn Meyer. Zu Beginn des Dialogforums wurde die Regel gesetzt: „Die Kernaussagen des Dialogforums werden im Konsens hergestellt. Sollte dieser Konsens nicht erreicht werden können, werden abweichende Meinungen dokumentiert.“ Diese Regel gelte vom Beginn bis zum Ende des Dialogforums und gelte auch für eine Empfehlung.

Eine Teilnehmerin aus dem kommunalen Bereich hob hervor, dass eine Empfehlung an diesem Tag wichtig für die Arbeit der AG Abschlussdokument sei. Diese Empfehlung würde damit zum Bestandteil eines Gesamt-Dokumentes werden, in dem auch die Bedingungen [der Teilnehmenden aus der Region] formuliert werden, unter denen jedwede Trasse gebaut werden könne. Sie könne an einem solchen Meinungsbild an diesem Tage beitragen, müsse jedoch im Anschluss daran ein Mandat für eine Unterschrift unter einem Abschlussdokument einholen.

Ein Teilnehmer aus Kreisen der Bürgerinitiativen beschrieb seine Wahrnehmung seiner Rolle. Teilnehmende in diesem Dialogforum würde nicht als Mandatsträger in dieser Runde mitwirken, sondern als Menschen, die sich in dieser Runde mit der „drögen“ Materie des Seehafenhinterlandverkehrs beschäftigt haben. Jeder, egal ob Vertreter einer BI oder einer Kommune, könne hier nun seine Meinung kundtun. Niemand müsse an diesem Tage seine Unterschrift unter ein Dokument setzen.

Der Moderator stellte ein Meinungsbild zu der Frage her, welche Formulierung in dem Entwurf des Abschlussdokuments aufgenommen werden soll. Dr. Blume (AG Abschlussdokument) brachte die zukünftige Empfehlung auf die Kurz-Formel „Alpha-Alternative in der E-Variante“. Es reiche der AG ein grobes Meinungsbild. Alle sollten respektieren, dass einzelne sich noch rückvergewissern wollen. Es werde, so Dr. Blume, darum gehen, in der Empfehlung zum Ausdruck zu bringen, was die Mehrheit will. Der Moderator ergänzte, dass die Frage, wie die abweichenden Meinungen derer, welche die Empfehlung nicht unterschreiben könnten, dokumentiert werden nach dem folgenden Meinungsbild besprochen würde. Dr. Blume formulierte die Frage der AG: „Wer ist für die Alpha-Alternative in der Variante E?“ Der Moderator stellte ein Meinungsbild her. Sehr viele Teilnehmende signalisierten ihre Zustimmung.

Nicht unterstützt wurde eine solche Empfehlung von einigen Teilnehmenden, darunter die Vertreter der Hansestädte Bremen und Hamburg. Der Moderator fragte, ob die Gründe für deren Votum bekannt seien. Der Vertreter der OHE merkte an, dass er sich zu einem späteren Zeitpunkt vermutlich anschließen könne, für ihn aber zunächst eine Überprüfung der Studie von BVU notwendig sei. Er würde zudem danach suchen, welche Alternative nach dem Alpha-E auf den zweiten Platz liege. Einzelne Teilnehmende habe bei dem Meinungsbild nicht mitgewirkt.

Der Moderator fasste zusammen, dass nun die AG Abschlussbericht eine Empfehlung pro Alpha-E in dem Abschlussdokument formuliere und eine Redaktionskonferenz [am 16.10.15.] dazu stattfände. Der Entwurf des Abschlussdokuments stünde danach allen Teilnehmenden des Dialogforums zur Verfügung. Sie könnten es prüfen und entscheiden, ob sie es am 05.11.15 unterschreiben wollten.

Dr. Blume ergänzte, dass am 05.11.2015 kein Raum mehr für eine Schlussredaktion sei. Die AG habe bereits am Morgen dieses Tages angeregt eine Redaktionskonferenz [nicht nur der AG Abschlussdokument, sondern zusätzlich eine solche] am 22.10.15 durchzuführen, zu der alle Teilnehmenden des Dialogforums eingeladen werden sollen.

### Dokumentation der abweichenden Meinungen

Dr. Blume wiederholte seine Aussage, dass es nicht sein Ziel sei, die Sondervoten in das Dokument oder dessen Anlage aufzunehmen. Sein Argument war, dass dann das Dokument zu lang würde, was für ihn nicht in Frage käme. Das Abschlussdokument sollte von denen unterzeichnet werden, die es unterstützen. Er vermute, dass diejenigen, die das Abschlussdokument nicht unterzeichneten, ihre Aussagen darin auch nicht wiederfinden müssten. Der Moderator hob hervor, dass er in seiner Dokumentation alle abweichenden Meinungen festhalten werde. Er hob auch hervor, dass alle Teilnehmenden die Gelegenheit haben schriftlich etwas einzureichen, was über die Geschäftsstelle allen Teilnehmenden [und zugleich der Öffentlichkeit] zur Verfügung gestellt werde. Herr Hitschfeld ergänzte, dass seiner Auffassung nach das Abschlussdokument des [gesamten] Dialogforums sei, insofern [neben den Bedingungen und der Empfehlung] die abweichenden Meinungen darin auch abgebildet sein müssten.

Der Moderator stellte seine Wahrnehmung dar, dass hier offensichtlich zu klären sei, welches Verständnis von Abschlussdokument die jeweiligen Akteure haben.

Dr. Blume räumte ein, „möglicherweise auf dem falschen Wege“ unterwegs zu sein. Für ihn sei das Abschlussdokument das Dokument, das unterschrieben werden müsse. Dies könne nur die Aussagen derer enthalten, die unterschreiben. Dieses Dokument solle das Signal sein, das nach Hannover und nach Berlin gesandt werden soll. Dieses Dokument solle maximal 3 Seiten lang sein

und Anhänge mit 2 Seiten pro Arbeitsgruppe enthalten. Für ihn sei undenkbar, dass danach noch 90 Seiten mit Sondervoten folgten.

Ein Teilnehmer regte an, dem Abschlussdokument eine Ergänzung hinzuzufügen, dass es sich um die Dokumentation des Konsenses handele. Diejenigen, die diesen Konsens nicht mittragen, könnten dann ihr eigenes Dokument erstellen.

Herr Mayer (Forum pro Lebensqualität) formulierte, dass das Forum pro Lebensqualität ein eigenes Dokument erstellen und es direkt an den Bundestag adressieren werde. Er beabsichtige nicht, dieses Dokument in den Anhang des Abschlussdokuments zu heften.

Ein Teilnehmer betonte, dass es nur ein Ergebnis geben könne. Dieses müsse kurz, gut lesbar, verständlich sein. Es müsse von der Presse verwertbar und eindeutig sein. Er wisse, dass die Geschäftsstelle und der Moderator auch einen Abschlussbericht formulierten, in dem dann jeder Interessierte nachlesen könne, was andere gesagt haben. Er sähe das als eine Möglichkeit [zur Abbildung der abweichenden Meinungen]. Herr Mayer (Forum pro Lebensqualität) formulierte, dass dieser Vorschlag für ihn nicht akzeptabel sei. Die Vertreter abweichender Meinungen hätten genauso wie andere das Recht das Minderheitenvotum darzustellen. Er regte an, dass die entsprechenden Organisationen sich zusammensetzten, um eine gemeinsame Darstellung der abweichenden Meinungen zu formulieren. Er glaube nicht, dass die Demokratie [meint vermutlich die Teilnehmenden des Dialogforums] so schwach sei, eine Minderheitsmeinung nicht präsentieren zu wollen. Er fragte, ob das Konzept so schwach sei oder das Forum pro Lebensqualität so wichtig sei [, dass es nicht die Darstellung der abweichenden Meinungen ertragen könne.]

Der Moderator erinnerte daran, dass es ein wichtiges Prinzip des Dialogforums sei, dass die Minderheitsmeinung gewürdigt wird. Derzeit würde über den Weg diskutiert, wie diese Würdigung umgesetzt werden könne. Es würde also nicht diskutiert, ob gewürdigt werde, sondern wie.

Er habe wahrgenommen, dass die AG Verkehr in der Lage war, die abweichenden Meinungen in ihrer Präsentation aufzunehmen und möglicherweise gelänge dies auch hier [im Entwurf des Abschlussdokumentes].

Dr. Blume machte daraufhin klar, dass er sich für die Kürze des Abschlussdokuments einsetze.

Dr. Blume machte auch deutlich, dass es ihm um ein klares Signal ginge, das nicht verwässert sein solle.

Dr. Blume war auch der Ansicht, dass die abweichenden Meinungen des Forums pro Lebensqualität nicht unter dem Label Dialogforum präsentiert werden könnte.

Der Moderator erklärte erneut, dass seitens der Geschäftsstelle und der Moderation wie bisher üblich die abweichenden Meinungen dokumentiert würden. Er stelle fest, dass die AG Abschlussdokument an diesem Tage eine klare Meinung dazu präsentiert habe, wie sie das in dem Dokument handhaben wolle, das sie Abschlussdokument nenne. Die AG wolle die abweichenden Meinungen nicht dokumentieren.

Der Moderator betonte, dass die abweichenden Meinungen mindestens in der Dokumentation der Treffen abgebildet sind und auch am 05.11.15 dokumentiert werden. Der Moderator wünschte, dass die AG es in ihrem Dokument würdige, dass es abweichende Meinungen gibt. Er wolle diesen [Punkt an diesem Tage] nicht weiter diskutieren und bat die AG darüber nachzudenken. Ein Teilnehmer vertrat die Ansicht, dass das Abbilden der abweichenden Meinungen das Paper eher stärken, denn schwächen werde. Demokratie sei die Meinung der 95% darzustellen und die Meinung der 5% Anderen. Er forderte die Vertreter der abweichenden Meinungen auf, auf wenigen Zeilen den Widerspruch zu artikulieren. Ein weiterer Teilnehmer regte an, in den Tabellen der Arbeitsgruppen herauszuarbeiten in welcher Rangfolge die Trassenalternativen stünden.

Der Moderator hob hervor, dass die AG Abschlussdokument [im Anschluss an dieses siebte Treffen] einen Vorschlag erarbeiten werde, den alle Beteiligten studieren und daraufhin prüfen könnten, ob sie das Dokument mit unterschreiben wollten.

## Schlussredaktion

Einzelne kommunale Vertreter müssen noch ein Mandat für das Unterzeichnen des Abschlussdokuments einholen. Nun müsse das Verfahren besprochen werden, so der Moderator, das diesen Schritt sicherstellt. Der Moderator ließ die Grafik mit dem Vorschlag der Arbeitsgruppe erneut zeigen, der von Dr. Blume erläutert wurde.



**Team zur Erstellung des Abschlussdokuments**

---

1. Herr Friedrich-Karl Bodin (BI)
2. Herr Christian Böker (BI)
3. Herr Dr. Heiko Blume, LR Uelzen
4. Herr Dirk Eberle (BM Bothel)
5. Herr Ralf Göbel (BM Visselhövede)
6. Friedrich Goldschmidt (BI)
7. Herr Rainer Rempe, LR Harburg
8. Klaus-Dieter Streit (BI)
9. Hans-Peter Wyderka (MWAV, NDS)
10. Herr Dr. Thomas Rössler (HTC)

2

Dr. Blume betonte, dass am 22.10.15 jede/r Teilnehmende des Dialogforums Gelegenheit zur Mitwirkung haben sollte. Die AG werde sicherstellen, dass mehrere Tage vorher der Entwurf vorliege, angestrebt werde der 16.10. nachmittags. Herr Wyderka bestätigte, dass die Finanzierung dieses Treffens am 22.10.15 gesichert sei. Herr Hitschfeld bestätigte, dass dieses Treffen in der Congress Union Celle stattfinden kann. Dr. Blume schlug vor von 09:00 bis 12:00, max. 13:00 Uhr zu arbeiten. Dies wurde verabredet. Der finanzielle Aufwand wird reduziert, insbesondere der Livestream werde eingespart. Zuschauer sind eingeladen. Eine Einladung zum Mittagessen kann nicht ausgesprochen werden.

Der Moderator setzte das Ziel am 22.10.15 die Redaktion des Papiers abzuschließen. Jede/r sei zur Mitwirkung eingeladen. Danach sei die Frage von allen Teilnehmenden zu beantworten, ob sie das Papier unterschreiben wollen.

Am 05.11.15 sei die Gelegenheit zur Unterschrift. Das Papier soll an diesem Tage nicht mehr bearbeitet werden. In einem Teil des achten Treffens gäbe es die Gelegenheit, abweichende Mei-

nungen zu präsentieren. In einem weiteren Teil würden die Stellungnahmen derer vorgetragen, die als Verantwortliche für die Infrastruktur auf Bundes- und Landesebene sprechen.

Die Teilnehmenden sprachen sich dafür aus, das Treffen am 05.11.15 um 10:00 Uhr beginnen zu lassen. Wann das Treffen am Nachmittag endet wird noch geklärt.