



Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des fünften Treffens des Dialogforums am 17.07.2015 in Celle

Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des fünften Treffens des Dialogforums am 17.07.2015 in Celle

Die Veranstaltung fand im Tagungszentrum Congress Union Celle statt, begann um 09:15 Uhr und endete um 17:30 Uhr.

Vorbemerkungen

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

Bei dieser schriftlichen Dokumentation ging es mir um die Sammlung der Fragen, Hinweise, Anregungen und Argumente, die ich teils thematisch geordnet habe, 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, 25. Juli 2015

Gliederung	Seite
Eröffnung und Einführung	5
Sachstand zur Beantwortung des Fragenkataloges	8
Verkehr	9
Mögliches Vorgehen bei der Kriterienanwendung	26
Natur und Umwelt	51
Lärm und Lärmschutz	39
Mensch und Region	53
Bilanz	56

Anhang

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

Ihr Ansprechpartner:

Daniel Hitschfeld | Dialogforum Schiene Nord | c/o vom Hoff Kommunikation GmbH
Prinz-Georg-Straße 104 | 40479 Düsseldorf | Tel.: +49 211 515805 23 | Fax: +49 211 515805 55
E-Mail: info@dialogforum-schiene-nord.de

Zusammenfassung des fünften Treffens des Dialogforums am 17.07.2015 in Celle

Das Dialogforum dient dazu, Transparenz herzustellen, zu den Arbeiten der Planenden kritisch Stellung zu nehmen, eigene Kriterien zur Beurteilung der Trassenalternativen zu entwickeln, sowie die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen zu beschreiben. In diesem fünften Treffen des Dialogforums sollte im Wesentlichen die Liste der Kriterien des Dialogforums weiterentwickelt werden. Dazu haben Arbeitsgruppen, die aus dem Kreise der Teilnehmenden gebildet wurden Vorschläge unterbreitet.

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ hatte bereits im vierten Treffen mehrere Kriterien vorgeschlagen hatte, die vom Plenum akzeptiert wurden. Diese Arbeitsgruppe begründete erneut, warum das Kriterium „Kapazitätsplus“ zusätzlich aufgenommen werden sollte. Zwar haben sich diesmal viele Teilnehmende diesem Vorschlag angeschlossen, aber einzelne Teilnehmende übten so grundsätzliche Kritik, dass die Arbeitsgruppe nun aufgefordert ist zu prüfen, ob dieses Kriterium nicht besser „Kapazitätsreserven“ heißen sollte.

Die Arbeitsgruppe „Natur und Umwelt“ hat vier Kriterien vorgeschlagen, die vom Teilnehmerkreis als Kriterien des Dialogforums übernommen wurden:

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

Ein Mitglied der Arbeitsgruppe „Natur und Umwelt“ hat darüber hinausgehende Kriterien formuliert, die er noch während der Laufzeit des Dialogforums angewandt wissen wollte. Für diese Forderung konnte kein Konsens hergestellt werden. Der Moderator bot der Arbeitsgruppe „Natur und Umwelt“ an, den vom NABU entwickelten Kriterienkatalog als politische Forderung erneut zur Sprache zu bringen.

Die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“, die Arbeitsgruppe „Natur und Umwelt“ und verschiedene Fachleute haben Ihre nahezu übereinstimmenden Vorstellungen von Kriterien für eine vergleichende Trassenbewertung zum Thema „Lärm“ und von nahezu übereinstimmenden Vorstellungen zu über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Forderungen an den Lärmschutz präsentiert. Mitarbeiter der DB AG präsentierten sowohl die Aktivitäten der DB AG in punkto Lärmschutz, als auch die Methode zur Ermittlung der Betroffenheit durch Lärmeinwirkungen in der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2013. Aus dem

Dialogforum heraus wurde eine neue Arbeitsgruppe „Lärmschutz“ gegründet, die nun mithilfe von externen Fachleuten Kriterien für eine vergleichende Trassenbewertung und darüber hinausgehende Forderungen an den Lärmschutz formuliert.

Teilnehmende des Dialogforums erwarten, dass das BMVI, die DB AG und das Land Niedersachsen ihre Haltung zu den weitergehenden Forderungen an den Lärmschutz formulieren und wiesen auf drei beispielgebende Fälle aus Baden-Württemberg und Bayern hin, die aufzeigten, dass von Betroffenen hart erkämpfter freiwilliger Lärmschutz, der über die gesetzlichen Anforderungen hinaus geht, den Weg zur Genehmigung von Schienenwegen „freimacht“.

Die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ hat ihre Überlegungen zu den Aspekten „Förderung und Gewährleistung der Siedlungsentwicklung“, „Lokale Gestaltung und Ausgleich von Härten ermöglichen“, „Effekte für die regionale Wirtschaft“, „Tourismus und (Nah-)Erholung“ und ihre „Erwartungen an den Bauprozess“ formuliert. Die Arbeitsgruppe „Natur und Umwelt“ steuerte zu diesem Thema das Kriterium „Barrierewirkung für den Menschen“ bei. Die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ wird ihre Arbeit mit der Unterstützung von externen Fachleuten fortsetzen und Kriterien für eine vergleichende Trassenbewertung und darüber hinausgehende Forderungen formulieren.

Sehr intensiv wurde über die Notwendigkeit einer Fahrplan-Simulation diskutiert. Eine Reihe von Teilnehmenden und der externe Sachverständige argumentierten, dass die vom Beratungsunternehmen BVU benutzte Methode die zu erwartenden Engpässe nur für das Jahr 2030 und nicht im Zeitraum bis dahin und auch nicht für die Knotenpunkte darstellte. Zudem, so argumentierte der externe Sachverständige sei der Bedarf an Schienenkapazitäten für die Bremer Häfen in der BVU-Studie unterschätzt. Es fände ein Modal Shift [Verlagerung von Transporten] in Richtung des Schienengüterverkehrs statt, der durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur unterstützt werden sollte. Bei der Frage, welche der bislang diskutierten Trassenalternativen die beste Lösung für die anstehenden Transportaufgaben sei, ließe sich mit der von BVU benutzten Methode nicht verlässlich genug beantworten. Die Fahrplan-Simulation, so die Erwartung der Befürworter einer solchen Methode, würde erheblich genauere Daten liefern. Eine Fahrplan-Simulation, so die Argumentation der Fachleute des BMVI, der DB AG und des Landes Niedersachsen, sei für eine Aufgabe wie die derzeit anstehende viel zu aufwändig. Sie würde später bei der bautechnischen Optimierung einer ausgewählten Alternative helfen können. Sie sollte jedoch nicht zur Bewertung der vielen noch im Gespräch befindlichen Trassenalternativen herangezogen werden, da eine solche Arbeit fachlich seriös nicht vor dem Ende des Dialogforums abgeschlossen werden kann. Zudem, so das Argument, müsse auch eine Fahrplan-Simulation Annahmen, etwa zum zukünftigen Fahrplan und dem zukünftigen

tigen Schienennetz treffen, liefere aufgrund dessen also nur scheinbar genauere Ergebnisse. Eine Einigung konnte nicht erzielt werden.

Herr Bischooping (DB AG) und Herr Dr. Rössler, der externe Sachverständige, und eine Reihe weiterer Fachleute haben in einem Treffen am 14.07.15 die Engpässe im Schienennetz untersucht. Sie nutzten dabei die Daten der BVU-Studie und kamen überein, die darin abgebildeten Engpässe für die Belastungsspitze zwischen 06:00 und 09:00 Uhr zu nutzen. [Dies stellt einen erheblich strengeren Beurteilungsmaßstab als die Zugrundelegung des Tagesdurchschnittswertes dar, den BVU bei der Prüfung der Tauglichkeit der Trassenalternativen genutzt hat.]

Herr Bischooping präsentierte das Ergebnis der Beurteilung der Trassenalternativen anhand des Kriteriums „frühzeitige Fertigstellung“. [Dies war somit der erste Anwendungsfall für ein vom Dialogforum bestimmtes Kriterium.] Gemessen an diesem Kriterium, so Herr Bischooping für die Teilnehmer der Besprechung am 14.07.2015, schneidet die Alpha-Alternative am besten ab, da sie in Teilabschnitten fertiggestellt werden kann, die frühzeitig, also vor 2030 Entlastungswirkungen produzieren. Die Engpassauflösung habe für die Volkswirtschaft eine wichtige Funktion. [Während des vierten Treffens des Dialogforums haben viele Beteiligte aus der Region und seitens der beteiligten Länder, des Bundes, der DB AG, der Hafenwirtschaft und des Nahverkehrs übereinstimmend deutlich gemacht, dass Eile bei der Engpassbeseitigung angezeigt sei.] Dieses Kriterium „frühzeitige Fertigstellung“ [und damit frühzeitige Engpassauflösung] wird ausschließlich, so Herr Bischooping, von der Alpha-Alternative eingelöst. Er betonte aber auch, dass dies nicht die offizielle Verlautbarung der DB AG, sondern ein Arbeitsergebnis einer Besprechung sei.

Aus dem Kreise der Teilnehmenden wurde eine Arbeitsgruppe gegründet, die sich zunächst den Möglichkeiten stufenweiser Kapazitätssteigerungen der Alpha-Variante bis 2030 zuwendet und sich mit der Frage befasst, welcher Ausbau für die Schaffung der erforderlichen Kapazitäten notwendig ist. Die in dieser Arbeitsgruppe versammelten Fachleute einschließlich des externen Sachverständigen werden sich gemeinsam darauf verständigen, wie die Leistungsfähigkeit dieser optimierten Alpha-Alternative eingeschätzt werden kann. Das ist insbesondere deswegen von Bedeutung, weil die Befürworter einer solchen Lösung, keinen Vorschlag machen wollten, der in der Nutzen-Kosten-Analyse scheitern und sich hinterher als nicht praxistauglich erweisen könnte. Laut Herrn Dr. Rössler sei derzeit nicht zu klären, ob im Rahmen der Alpha-Alternative die Amerikalinie nicht doch zweigleisig gebaut werden müsse, oder, ob ein dreigleisiger Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen ausreiche oder ein viergleisiger Ausbau erforderlich wäre. Die Beteiligten im Dialogforum sprachen den Fachleuten in der Arbeitsgruppe das Vertrauen aus, dass sie eine hinlänglich sorgfältige Prüfung durchführen werden. Herr Böhm (BMVI) sicherte zu, dass eine Erstbewer-

tung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von BVU nach bekannter Methode für die optimierte Alpha-Alternative noch vor dem Ende des Dialogforums durchgeführt wird.

Ein Teilnehmer äußerte gegen Ende des Treffens sein Unbehagen darüber, dass während dieses Treffens des Dialogforums eine Vorfestlegung auf die Alpha-Alternative stattgefunden habe. Der Moderator antwortete, dass während des vierten Treffens gemeinschaftlich die Forderung artikuliert worden sei, die Alpha-Alternative zu optimieren. Die Umsetzung dieser Forderung, sei nun organisiert worden. Es wurde eine Arbeitsgruppe zu diesem Zweck zusammengerufen.

Des Weiteren würde die Moderation daran arbeiten, dass anhand der Kriterien, die das Dialogforum selbst bestimme, die Vor- und Nachteile sämtlicher Trassenalternativen formuliert werden. Offen sei, ob auch ein Punktsystem [eine Nutzwert-Analyse] zur Bewertung der Trassenalternativen genutzt werden soll, wie von der Arbeitsgruppe „Verkehr“ vorgeschlagen. Er verwies darauf, dass bereits mehrere kommunale Vertreter geäußert haben, dass ihr Mandat nicht die Bewertung von Trassenalternativen beinhalte. Moderator und Geschäftsstelle haben als Arbeitsziel die Sammlung der Vor- und Nachteile der Trassenalternativen zu jedem Kriterium vorgeschlagen. Dies ist eine verbal-argumentative Methode. Vor- und Nachteile der Trassenalternativen zu messen und mit Punkten zu bewerten geht über diesen Vorschlag hinaus.

Das nächste, sechste Treffen wird durch die Beiträge der Arbeitsgruppen gespeist. Frau Dr. Eickmann (MW) stellte in Aussicht, dass die Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg eine Stellungnahme zu allen Trassenalternativen abgeben werden. Dabei würden sie die BVU-Studie zur Grundlage nehmen, diese kritisch würdigen und prüfen, ob die Alternativtrassen in der Lage sind, auch höhere Zugzahlen abzuwickeln. Die Länder erwarten höhere Zugzahlen als BVU angenommen habe, stellten damit jedoch nicht die gesamte Methodik von BVU in Frage. Bei dieser Prüfung durch die Länder werden die verkehrlichen Anforderungen aller Häfen und des Schienenpersonennahverkehrs einbezogen.

Dialogforum Schiene Nord

Eröffnung und Einführung

Begrüßung

Der Moderator begrüßte die Teilnehmenden herzlich zum fünften Treffen des Dialogforums. Das Dialogforum diene dazu, Transparenz herzustellen, zu den Arbeiten der Planenden kritisch Stellung zu nehmen, eigene Kriterien zur Beurteilung der Trassenalternativen zu entwickeln, sowie die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen zu beschreiben. Offen ist noch, ob die Teilnehmenden des Dialogforums die Liste der Trassenalternativen reduzieren, gar eine präferierte Trassenalternative vorschlagen wollen und können. Eine ganze Reihe von Teilnehmenden haben sich im vierten Treffen zu diesen weitergehenden Zielen skeptisch geäußert.

Verabredung der Tagesordnung

In diesem fünften Treffen des Dialogforums, so der Moderator, solle im Wesentlichen die Liste der Kriterien des Dialogforums weiterentwickelt werden.

Der Moderator betonte, dass die Liste der Tagesordnungspunkte sehr lang sei und nur erfolgreich abgearbeitet werden kann, wenn alle Punkte zügig bearbeitet werden. Sollte etwa ein von einer Arbeitsgruppe vorgeschlagenes Kriterium hier nicht auf Anhieb konsensfähig sein, so würde er – analog zu dem Vorgehen aus dem vierten Treffen des Dialogforums – die Arbeitsgruppe bitten, das Feedback aus dieser Runde auszuwerten und das Kriterium zu überarbeiten.

Das Thema „Verkehr“ [Verkehr / Bedarf / Kosten & Nutzen] wurde aufgrund einer schriftlich eingereichten Anregung in der Agenda nach vorn gezogen. Der Punkt „Natur und Umwelt“ wurde – anders als in einer Anregung vorgeschlagen – nicht aus der Agenda entfernt.

Der Moderator wies darauf hin, dass er die weiteren Anregungen inhaltlicher Natur, die in großer Zahl eingegangen sein, immer dann aufrufen werde, wenn sie inhaltlich passten. Er verzichtete darauf diese Anliegen zu Beginn dieses Treffens einzeln zu erwähnen und verwies auf die Downloadlinks.

Eskalationsforschung

Der Moderator wies auf die Fragebögen und den Postkasten der Forschergruppe hin und bat die Teilnehmenden, an der Untersuchung teilzunehmen.

Stand der Bürgerbeteiligung

Herr Hitschfeld berichtete, dass mittlerweile 2175 Anliegen der Bürgerinnen und Bürger vorliegen. Davon gingen 1825 über das Online-Formular ein. Die Fragen, die sich auf die Inhalte dieses Treffens beziehen, seien im Downloadbereich des Dialogforums zu finden. Die Fundstellen für die Antworten, die im dritten Treffen des Dialogforums gegeben wurden, sind mittlerweile über die Referenzcodes gekennzeichnet.

Rückmeldungen zu der Dokumentation

Zu der Dokumentation des dritten Treffens, so der Moderator, lägen keine Rückmeldungen vor. Die Dokumentation des vierten Treffens sei erst am Vortage in den Downloadbereich eingestellt worden. Dies sei so spät geschehen, weil die Organisation dieses fünften Treffens vorrangig gewesen sei.

Sachstand zur Beantwortung des Fragenkataloges

Im Mai wurde ein umfangreicher Fragenkatalog zur Begründung des Bedarfes an Schieneninfrastruktur zusammengestellt. Viele Teilnehmende des Dialogforums hatten im vierten Treffen deutlich gemacht, dass sie mit dem Tempo der Beantwortung nicht zufrieden seien. Der Moderator fragte nach dem Stand der Beantwortung.

Die Fragen, die sich an die Geschäftsstelle und das Niedersächsische Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr (MW) richten, sind beantwortet. Die Antworten sind online verfügbar.

Die Fragen, die sich an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. seine Gutachter richten, werden derzeit beantwortet. Herr Lanz (BMVI) bat um Verständnis dafür, dass er keinen verbindlichen Zeitpunkt der Fertigstellung zusagen könne, weil die politische Leitung des Hauses die Antworten abzeichnen müsse. Die Arbeit an den Antworten zu dem Fragenkatalog sei im Gange und er hoffe, dass die Antworten vor dem nächsten Treffen vorliegen werden. Ein Teilnehmer machte deutlich, dass ihm diese Aussage nicht verbindlich genug sei. Herr Lanz (BMVI) bat um Verständnis dafür, dass auch parallel der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bearbeitet werden müsse und auch in einem Bundesministerium die Ressourcen endlich seien. Man sei dabei, die Antworten auf ca. 400 Fragen, die das BMVI betreffen, so schnell wie möglich zu formulieren.

Die Fragen, die sich an die DB AG richten, so Herr Limprecht, sind bis zum nächsten Treffen beantwortet.

[Die Frage zur Optimierung und Neubewertung der Alpha-Alternative ist weiter unten dokumentiert.]

Verkehr

Der Moderator bat Herrn Bischooping (DB AG) und Herrn Dr. Rössler, den externen Sachverständigen, aus einem Treffen vom 14.07.15 zu berichten. Dieses Treffen hatte zur Aufgabe, zu prüfen, ob mit den bei der DB AG vorhandenen Daten und Planungs-Tools die Frage beantwortet werden kann, wann und wo Engpässe vor dem Jahr 2030 im Schienennetz auftreten werden.

Herr Bischooping berichtete, dass er die Aufgabenstellung des Treffens so verstanden habe, dass zu klären war, ob es Engpässe im Schienennetz gäbe, die nicht erst in 2030, sondern bereits vorher aufträten. [Die verkehrliche Umlegung des Beratungsunternehmens BVU, über die am 22.05.15 berichtet wurde, ist eine Stichtagsbetrachtung, gibt also auf diese Frage keine Antwort.] Herr Bischooping setzte fort, dass die Frage auch sei, wo diese Engpässe auftreten werden, und, welche Trassenalternativen geeignet sein, diese Engpässe vor 2030 bereits aufzulösen, weil sie schneller in Betrieb genommen werden könnten.

Herr Bischooping räumte ein, dass seine Vorstellung, dass die Identifikation der zukünftigen Engstellen mit recht einfachen Mitteln zu bewerkstelligen sei, nicht umsetzbar war.

Während des Treffens haben die Teilnehmenden die von BVU vorhergesagten Belastungen im Netz (BVU-Studie „Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg –Bremen – Hannover“, Mai 2015, Seite 13 und 14) zur Grundlage gemacht. Sie waren sich einig, dass eine durchschnittliche Betrachtung eines Tages nicht reicht, um die Engpässe zu beschreiben, weil im Laufe eines Tages Belastungsspitzen auftreten. [Im vierten Treffen führten viele Beteiligte aus, dass diese Überlastungen zu Störungen im Betriebsablauf der vertakteten Verbindungen im Personenfern- und Nahverkehr und auch im Güterverkehr führten, die erst nach Stunden wieder aufgefangen werden können.] Die Orte, wo die Engpässe bereits vor 2030 auftreten werden, sind, so Herr Bischooping

- zwischen Lüneburg und Uelzen, weiterhin auch bis hin nach Celle,
- zwischen Rotenburg und Verden,
- zwischen Bremen und Wunstorf und
- auch gelegentlich auf der Güterumgehung von Hannover.

[Weiter unten stellte Herr Bischoping dar, dass bei dieser Beurteilung die Spitzenstunde zwischen 06:00 und 09:00 Uhr der Beurteilungsmaßstab gewesen sei.]

Die Beteiligten des Treffens haben die Trassenalternativen daraufhin untersucht, ob sie bereits vor 2030 realisiert werden könnten. Sie fragten zudem, ob diese frühzeitige Fertigstellung auch geeignet sei [oben] benannte Engpässe aufzulösen. Die Beteiligten waren sich in der Beurteilung weitgehend einig. Als Beurteilungsgrundlage gingen sie von

- fünf Jahren für den Abschluss des Raumordnungsverfahrens,
- fünf Jahren für den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und
- fünf Jahren Bauzeit aus.

Herr Dr. Feldt schätzte [später im Verlauf] den Zeitbedarf für die Planung und Realisierung von Neubaustrecken auf insgesamt 20 Jahre. Somit seien seines Erachtens sämtliche Neubaustrecken als ungeeignet einzustufen, weil sie zu spät verfügbar seien. Herr Dr. Feldt regte [später im Verlauf ebenfalls] an, den Ausbau von vorhandenen Strecken „mit dem Bürger“ vorzunehmen. Es bestünde bezüglich des Kriteriums „Lärm“ eine große Kluft zwischen den gesetzlichen Anforderungen und den Wünschen der Bürger. Dies aktiv zum Gesprächsgegenstand zu machen [, statt es auf Streitfälle ankommen zu lassen,] spare Zeit im Umfang von mehreren Jahren.

Herr Bischoping präsentierte das Ergebnis der Beurteilung anhand des Kriteriums „frühzeitige Fertigstellung“:

- Das klassische Y sei erst wirksam, wenn es vollständig fertiggestellt sei. Eine Fertigstellung vor 2030 sei absehbar nicht möglich.
- Das Schienengüterverkehrs-Y (SGV-Y) [BVU riet zu einer Wandel dieser Alternative zum SGV-I, einer Strecke Maschen-Celle], sei eine Neubaustrecke und genauso zu beurteilen wie die Y-Trasse.
- Der viergleisige Ausbau der Bestandsstrecken zwischen Maschen und Celle, bzw. [als reduzierter Bestandsstreckenausbau] zwischen Maschen und Uelzen, wird ohne ein Raumordnungsverfahren nicht umzusetzen sein. Auch aufgrund der langen Bauzeit – vergleiche die Erfahrungen mit dem Ausbau zwischen Maschen und Lüneburg – wird der Ausbau der Bestandsstrecken nicht vor 2030 abgeschlossen werden können.

- Die punktuellen Maßnahmen zwischen Nienburg und Wunstorf könnten vor 2025 fertiggestellt werden. Diese Maßnahmen, [die Bestandteil einiger Lösungsalternativen sind,] wie die Umsetzung von Signalen zwecks Verkürzung der Blockabstände und der Bau zweier Überholabschnitte, brauchen kein vorlaufendes Raumordnungsverfahren und lassen sich relativ schnell fertigstellen. Sie führten damit frühzeitig zu einer Entlastung auf diesem Netzabschnitt.
- Die Neubaustrecken Ashausen-Unterlüß und Ashausen-Suderburg [sind genauso zu beurteilen wie die Y-Trasse und] erbringen keine frühzeitige Entlastung der Engpässe.
- Die Alpha-Alternative ist aus folgenden Einzelbausteinen zusammengesetzt:
 - Der zweigleisige Ausbau zwischen Rotenburg und Verden [heute eingleisig], könne, weil er ohne Raumordnungsverfahren auskäme, frühzeitig fertiggestellt werden.
 - Der dreigleisige Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen wird nicht vor 2030 fertiggestellt werden können [siehe die Aussagen zum viergleisigen Ausbau des selben Abschnittes oben].
 - Der Ausbau der Amerikalinie mit dem Bau neuer Begegnungsabschnitte kann bis 2025 fertiggestellt sein, weil hierfür kein Raumordnungsverfahren notwendig ist. Dieser Ausbau würde eine Entlastung für die Güterumgebungsbahn südlich von Hannover erbringen.
 - [Oben bereits erwähnt: Die Umsetzung der punktuellen Maßnahmen zwischen Nienburg und Wunstorf könnte vor 2025 fertiggestellt werden.]
 - Der Ausbau zwischen Nienburg und Minden kann bis 2025 fertiggestellt sein, weil hierfür kein Raumordnungsverfahren notwendig ist. Hier könnte mit dem Bau zweier Begegnungsabschnitte ein ausreichender Effekt erzielt, ein vollständig zweigleisiger Ausbau damit also vermieden werden.
- Der Ausbau der OHE-Strecken wird vermutlich nicht vor 2030 fertigzustellen sein, weil er Neubauschnitte enthält, die ein Raumordnungsverfahren notwendig machen.
- Der Ausbau der Kombination der Heidebahn mit der OHE-Strecke [Soltau-Celle] erfordert ein Raumordnungsverfahren und wird vermutlich nicht vor 2030 fertigzustellen sein.
- Der Ausbau der VCD-Alternative erfordert ein Raumordnungsverfahren und wird vermutlich nicht vor 2030 fertigzustellen sein.

Gemessen an dem Kriterium „frühzeitige Fertigstellung“, so Herr Bischo핑 für die Teilnehmer der Besprechung am 14.07.2015, schneidet die Alpha-Alternative am besten ab, da sie in Teilabschnitten fertiggestellt werden kann, die frühzeitig, also vor 2030 Entlastungswirkungen produzieren. Die Engpassauflösung hat für die Volkswirtschaft eine wichtige Funktion. Dieses Kriterium „frühzeitige Fertigstellung“ [und damit frühzeitige Engpassauflösung] wird ausschließlich von Alpha-Alternative eingelöst.

Dr. Breimeier (Experte) dankte [später im Verlauf] für die Aussage, dass die Hinterlandverkehre aller drei großen Häfen gemeinsam betrachtet werden müssen. Viele Alternativen hätten seinem Eindruck nach nur den Hinterlandverkehr Hamburgs im Blick.

Dr. Breimeier sah [später im Verlauf] gemessen an dem Kriterium „frühzeitige Fertigstellung“ die Y-Trasse klar gegenüber anderen im Vorteil, weil diese das Raumordnungsverfahren bereits durchlaufen habe. Herr Bischooping erinnerte daran, dass der Raumordnungsbescheid Ende nächsten Jahres verfiere und bis dahin keine Planfeststellungsunterlagen eingereicht werden könnten. Deswegen erfordere auch die klassische Y-Trasse ein neues Raumordnungsverfahren.

Ein Teilnehmer fragte [später im Verlauf] Herrn Bischooping, wie die Alpha-Alternative unter dem Kriterium „frühzeitige Fertigstellung“ am besten abschneiden könne, wenn doch der „Ausbau unter dem rollenden Rad“ zwischen Lüneburg und Uelzen am längsten dauerte. Herr Bischooping antwortete, dass andere Elemente der Alpha-Alternative, die Kapazitätswirkungen entfalten, bereits früher fertiggestellt werden können. Diesen Vorteil hätten andere Alternativen nicht.

Der Moderator betonte, dass dies nun das Ergebnis der Beurteilung für ein einzelnes Kriterium sei. Einige weitere Kriterien müssten noch angewendet werden.

Diskussion über die Notwendigkeit einer Fahrplan-Simulation

Dr. Rössler empfand den Termin am 14.07.2015 in Frankfurt mit insgesamt 14 Teilnehmenden, die Großteils per Video zugeschaltet waren, als konstruktiv. Dr. Rössler erinnerte an den Vorratsbeschluss, [zu fordern, dass eine Fahrplansimulation durchgeführt werden soll, falls die Frage, „wann und wo Engpässe vor 2030 im Schienennetz auftreten werden“, nicht aufgrund der vorhandenen Daten beantwortet werden kann.] Er sei mit der Erwartung in den Termin gegangen, zusätzliche Daten zu erlangen und mehr Details zu erfahren. Das Gespräch konnte ausschließlich auf der Datenbasis von BVU geführt werden, habe also die Entscheidungsbasis nicht verbessert.

Gemeinsam aber sei man, so Dr. Rössler, zu der Ansicht gelangt, dass die Fahrten zu und von den Bremischen Häfen um ca. 50 % größer seien [als in der BVU-Studie angenommen]. Der Schienenstrang von Bremen nach Hannover wird also deutlich schneller als vor 2030 überlastet sein.

Ob allerdings weitere Engpässe vor 2030 [gegenüber den oben von Herrn Bischooping benannten] und in 2030 [, über die in BVU-Studie benannten hinaus,] zu verzeichnen sein werden, lässt sich derzeit nicht aufklären. Somit, so Herr Dr. Rössler, sei das Design und die Auswahl einer Alternative nach diesem Ter-

min nicht leichter geworden. So sei derzeit nicht zu klären, ob im Rahmen der Alpha-Alternative die Amerikalinie nicht doch zweigleisig gebaut werden müsse, oder, ob ein dreigleisiger Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen ausreiche oder ein viergleisiger Ausbau erforderlich wäre. Diese Fragen seien derzeit nur mit dem Blick über „einen ganz dicken Daumen“ beantwortbar. Damit sei er nicht zufrieden. Er hätte es gern genauer gewusst und eine Fahrplan-Simulation dafür herangezogen, da die Antworten einen Einfluss auf die Baukosten und damit auf den Nutzen-Kosten-Index dieser Alternative haben. Es mag auch sein, dass andere Alternativen weiter entwickelt werden müssen, weil sie größere als bisher von BVU prognostizierte Belastungen nicht bewältigen würden [s.o. die Aussagen zu den Bremischen Häfen].

Herr Bischoping machte deutlich, dass die Erkenntnis, ob noch vor 2025 ein Engpass auftrete, keinen zusätzlichen Nutzen stiften würde, da die Baumaßnahmen, mit denen man darauf reagieren müsste, ohnehin nicht vor 2025 fertig gestellt werden können. Sollte jedoch die Alpha-Alternative, aber auch andere Alternativen gänzlich in Frage gestellt werden, läge eine neue Situation vor. Ob jedoch ein eingleisiger Ausbau der Amerikalinie ausreiche oder doch ein zweigleisiger erforderlich wird, wolle er in diesem Dialogforum nicht diskutieren. Es ginge seiner Auffassung nach vielmehr darum, herauszufinden, welche Alternative [, welcher prinzipielle Lösungsansatz] im Rahmen des BVWP weiterverfolgt werden soll. Er machte das an dem Projekt Oldenburg-Wilhelmshaven deutlich. Dort seien heute auch Baumaßnahmen beinhaltet, die sich aufgrund neuer Erkenntnisse seit Fertigstellung des vormaligen BVWP ergeben haben. Es sei nicht hilfreich, dieses bereits heute mithilfe einer Simulation vorhersehen zu wollen.

Herr Dr. Rössler machte deutlich, dass er eine große Entschlossenheit im Dialogforum verspüre, eine Entscheidung über eine Alternative zu treffen. Dafür jedoch sei eine verlässliche Entscheidungsgrundlage erforderlich. Die bisherige Entscheidungsgrundlage sei seiner Einschätzung nach, nach allgemeiner Auffassung nicht tragfähig. Das Dialogforum brauche eine realistische Einschätzung zur Kapazität und Auslastung der Infrastruktur. Die Daten, über die sein Beratungsunternehmen verfüge, zeigten auf, dass die Situation sich kritischer darstellen wird [als bislang in den offiziellen Prognosen vorhergesagt]. Bereits heute läge die Netzauslastung an manchen Stellen über 100% [, was zu oben erwähnten Störungen im Betriebsablauf führt]. Die zu bewältigende Herausforderung sei eine absehbare Verdoppelung der zu bewältigenden Mengen und eine Mehrung der Zugzahlen von 50% und mehr. Ohne eine genauere Analyse sei nicht feststellbar, welche Alternative in der Lage ist, diese Mengen zu bewältigen. Müssten die Alternativen aufgrund dieser Erkenntnisse in ihren Ausbauelementen verändert werden, etwa die Amerikalinie von einem Low-Cost-Modell hin zu einer zweigleisigen Lösung, würde sich deren Nutzen-Kosten-Index verändern [, der für die Entscheidung im BVWP eine entscheidende Größe darstellt].

Herr Bischooping machte deutlich, dass, wollte man eine Fahrplansimulation anwenden, eine solche für alle Alternativen genutzt werden müsse. [Damit erinnerte er an das im ersten Treffen diskutierte und eingeforderte Prinzip, dass die Betrachtung der Alternativen auf gleicher Datengrundlage fußen soll.] Sollte das Dialogforum eine Fahrplansimulation durchführen und die Trassen mit der gerade beschriebenen Detailgenauigkeit optimieren wollen, dauerte dies zu lange. Er räumte ein, dass dieses Vorgehen später für einzelne ausgewählte Alternativen denkbar sei. Dieses Vorgehen jedoch, "mit der Lupe" über alle Alternativen zu schauen, für die Arbeit des Dialogforums zu fordern, würde seiner Auffassung nach den Abschluss des Forums bis zum Nov. 2015 unmöglich machen.

Herr Dr. Rössler machte deutlich, dass er es auch begrüßen würde, wenn nur eine kleinere Anzahl von Alternativen mit einer Fahrplan-Simulation überprüft werden müsste. Effizientes Arbeiten würde bedeuten, sich auf die wichtigsten Dinge zu konzentrieren. Hier wäre also das Dialogforum gefordert, Präferenzen zu setzen, damit die Arbeit schlanker und schneller, also noch während der Sommerpause erledigt werden könne.

Der Moderator fasste zusammen, dass die beiden Berichterstatter sich darin einig waren, dass nach oben korrigierte Eingangsdaten [für die Zugzahlen] in die Betrachtung einbezogen werden müssen. Dem stimmte Herr Bischooping jedoch nicht zu. [Dr. Rössler hatte an anderem Ort insbesondere auf die Unterbewertung der Bremer Verkehre in der Studie von BVU hingewiesen.] Auch dürfe eine solche Betrachtung, so setze der Moderator die Zusammenfassung fort, die [gegenüber der BVU-Studie] genauere Betrachtung nicht für alle Alternativen durchgeführt werden, weil sonst die Menge der Arbeit überfordern würde.

Der Moderator fragte, was genau die Aufgabenstellung einer Fahrplan-Simulation sei, wie sie funktioniere und welche Erkenntnisse sie zutage fördern würde.

Dr. Rössler bedauerte, dass sein Partner Prof. Siefer aus seinem Berater-Netzwerk diese Fragen hier nicht selbst beantworten könne. Mit einer Fahrplan-Simulation sei möglich, die Leistungsfähigkeit und die Belastung des Schienennetzes zu definierten Zeitpunkten, etwa heute und 2025 darzustellen. Fahrpläne für alle drei Verkehre, den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienenpersonennahverkehr und den Schienengüterverkehr, könnten in einer Computersimulation auf dem Schienennetz abgebildet werden. Somit könnte herausgefunden werden, wo welche Bedienungsqualität erreicht wird bzw., wo Engpässe auftreten werden. Das in der BVU-Studie verwendete Verfahren sei nicht in der Lage, diese Fragestellung hinreichend genau, insbesondere nicht für die Knoten im Netz zu beantworten. Die Fahrplan-Simulation ist in der Lage, die Kapazitäten gleisgenau darzustellen.

Herr Bischooping fragte, zu welchen Schlüssen eine Erkenntnis führen sollte, die mit einer solchen Methode hergestellt werden könne. Würde z.B. festgestellt, dass in 2022 ein Engpass aufträte, jedoch alle Maßnahmen vorher nicht fertiggestellt werden können, sei dies eine nutzlose Erkenntnis. Nur eine Alternative sei in der Lage, frühzeitig [vor 2030] Entlastung zu schaffen, eine Fahrplan-Simulation würde deswegen keine neue Erkenntnis herstellen. Wenn man jedoch die Alternative optimieren wolle, könne eine solche Methode ggf. hilfreich sein. Dann jedoch stellte sich die nächste Frage: Welcher Fahrplan soll angenommen werden?

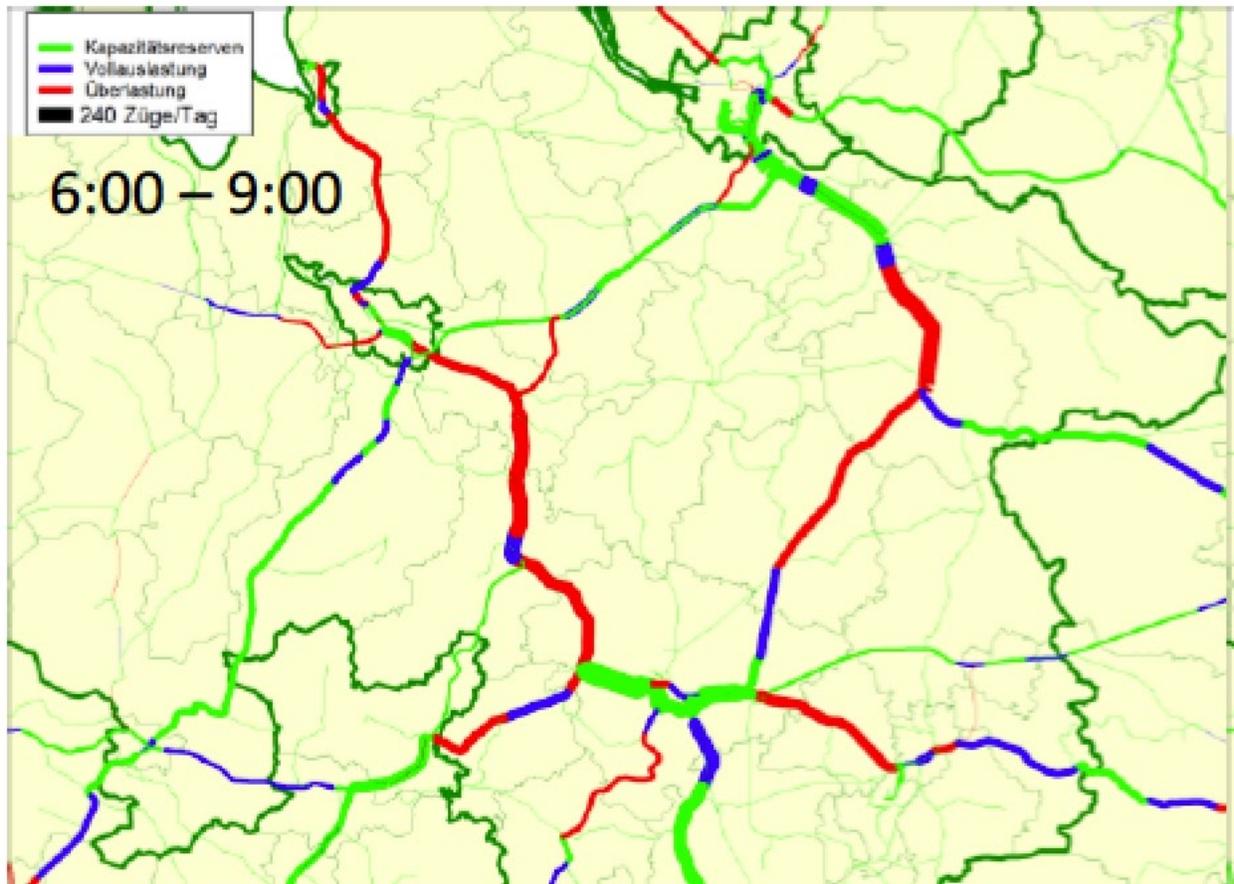
Dr. Rössler hob hervor, dass die Fahrplan-Simulation auch Erkenntnisse über erforderliche Maßnahmen, die unterhalb des Ausbaus angewandt werden könnten, hervorbrächte. Solche Maßnahmen seien z.B. die Blockverdichtung oder neue Überholgleise. Das Nutzen einer Fahrplan-Simulation entspräche einem völlig anderen Planungsverständnis als die Betrachtung des Netzes auf Grundlage von durchschnittlichen Tagesbelastungen. Auf Grundlage von durchschnittlichen Tagesbelastungen würde er nicht eine Auswahl von Trassenalternativen treffen wollen, weil bereits die Konstruktion der Alternative möglicherweise [aufgrund genauerer Erkenntnis] anders aussehen müsste.

Herr Bischooping stimmte zu, dass zwei sehr unterschiedliche Fragestellungen mit diesen unterschiedlichen Methoden beantwortet werden. Herr Bischooping würde, so führte er aus, die Fahrplan-Simulation für eine Optimierung der Lösung benutzen wollen. Im Moment aber sei seiner Meinung nach die Frage zu beantworten, welche Alternative schnell genug in der Lage ist, Engpässe zu beseitigen. Auf diese Frage gäbe es bereits eine Antwort.

Des Weiteren, so Herr Bischooping, würde die Fahrplan-Simulation eine Schein-Genauigkeit produzieren, weil man heute Annahmen über zukünftige Fahrpläne im Jahr 2025 und 2030 treffen müsse. Die Basis für die heute zu treffende Entscheidung sei voll und ganz ausreichend.

Ein Teilnehmer wollte von Herrn Bischooping wissen, ob er die Prognosedaten von BVU für verlässlich halte. Herrn Bischooping bestätigte dies.

Der selbe Teilnehmende wollte wissen, ob Engpässe vor 2030 auftreten werden. Herrn Bischooping bestätigte dies. BVU habe für den Zeitpunkt 2030 eine Aussage gemacht. Da die Belastung des Netzes jedoch kontinuierlich stiege, würden die Engpässe bereits vorher schon auftreten. Bei dem Gespräch am 14.07.15 haben die Beteiligten nicht die Tages-Durchschnittsbetrachtung genutzt, sondern die von BVU abgebildete Belastung in den Spitzenstunden zwischen 06:00 und 09:00 Uhr [siehe Grafik unten, die für die Zwecke der Dokumentation eingefügt, jedoch während des Treffens nicht gezeigt wurde].



Rechter Teil der Abbildung 10 aus BVU-Studie „ Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg –Bremen –Hannover“, Mai 2015 [Achtung: Diese Grafik zeigt die Auslastung der Kapazitäten im Netz, die übrig bleiben, wenn der Personenverkehr abgewickelt wird, bezogen auf die Nachfrage im Güterverkehr.]

Des Weiteren wollte derselbe Teilnehmende wissen, ob die von Herrn Bischoping getätigten Aussagen zu dem Kriterium „frühzeitige Fertigstellung“ die offizielle Aussage der DB AG seien. Herr Bischoping stellte dar, dass dies die Ergebnisse der Arbeit vom 14.07.2015 seien, bei der er selbst mitgewirkt habe. Eine offizielle Stellungnahme der DB AG sei dies jedoch nicht.

Derselbe Teilnehmende betonte, dass eine verlässliche Prognose notwendig sei, um bei den Menschen vor Ort Akzeptanz für die Maßnahmen zu erwirken. Die Studie von BVU sei nach Auffassung vieler Beteiligter nicht verlässlich genug. Er selbst würde auch gern die Anzahl der Trassen eingrenzen wollen, für die eine detaillierte Betrachtung durchgeführt werde, eine weitere Studie hielte er jedoch für erforderlich.

Herrn Bischoping fragte den Teilnehmenden, ob er weitere Engpässe kannte, die über die von BVU benannten [siehe Grafik oben] hinausgingen. Der Teilnehmer antwortete, dass er es als Aufgabe der Experten ansähe, diese Frage zu beantworten.

Der Moderator forderte auf, die konkreten Kritikpunkte an der Studie von BVU zu benennen und nicht pauschal zu urteilen, ob diese Studie ausreichend verlässlich sei oder nicht. Möglicherweise ließen sich die Kritikpunkte ausräumen.

Ein Teilnehmer kritisierte die „lethargische“ Reaktion des DB-Vertreters auf die Erkenntnis, dass bis 2030 eine solche Fülle von Engpässen aufträte. Z.B. sei die Maßnahme Rotenburg-Verden bereits als vordringlicher Bedarf im vorherigen BVWP festgestellt. Er erwarte vom Vorhabenträger, dass mit aller Kraft an dieser Maßnahme gearbeitet werde, damit der Hafen Hamburg einen zweiten Weg nach Süden bekäme. Der Bedarf der Bremer Häfen würde in der BVU-Studie unterschätzt. Damit würde die Bedeutung des Ost-Korridores und die Bedeutung der Amerikalinie für Bremen und Wilhelmshaven unterschätzt. Die Amerikalinie sei seiner Kenntnis nach ein Wiederaufbau einer bereits früher bestehenden zweigleisigen Strecke. Er erwarte von der Bahn eine Antwort auf die Frage, wie sie mit der Situation umgehen wolle, die sich vor 2030 nicht durch Großprojekte lösen lässt.

Herrn Bischoping betonte, dass er das Ergebnis einer Besprechung wiedergegeben habe, bei der gefragt wurde, welche Trassenalternative vor dem Hintergrund des Kriteriums „frühzeitige Fertigstellung“ bestehe. Sollte der Bedarf für Bremer Verkehre tatsächlich höher sein, als von BVU unterstellt, müsse die Leistungsfähigkeit der Amerikalinie genauer untersucht werden. Hier hakte Herr Dr. Rössler ein: Er wolle genauer wissen, ob der Ausbau der Amerikalinie ein- oder zweigleisig erforderlich sei. Eine Betrachtung von Durchschnittsbelastungen könne darauf nicht verlässlich genug Antwort geben. In dieser Ansicht fühle er sich auch durch Teilnehmer der Besprechung bestärkt, die bahnseitig teilgenommen haben.

Ein Teilnehmer schilderte, dass BVU in seiner Studie zu dem Ergebnis kam, dass das klassische Y-Trasse und der Neubau Ashausen-Unterlüß geeignet sein, die Kapazitätsengpässe im Netz zu lösen. Des Weiteren war die Aussage von BVU, dass andere Alternativen die Kapazitätsengpässe auflösen könnten, wenn diese Alternativen optimiert wären. Was BVU vorgelegt habe, sei jedoch zu ungenau und hier setze die Kritik des externen Sachverständigen an. Die Aussagen von Herrn Bischoping [zu dem Kriterium „frühzeitige Fertigstellung“] hätte er gern sehr viel früher im Prozess gehört. Wenn die Bürgerinitiativen, deren Mehrzahl sich für die Alpha-Alternative ausspräche, die Alpha-Alternative als Lösung vorschlagen wollten, wollten sie diesen Vorschlag mit Fakten untermauern. Sie wollten keine Wünsche äußern, sondern sich für etwas einsetzen, was am Ende auch realistisch und tragfähig ist und für die Republik auch eine gute Zu-

kunftperspektive darstellte. Die Fahrplan-Simulation würde die Tragfähigkeit des Vorschlages überprüfen helfen. Im Moment würde absehbar eine „abgespeckte“ Alpha-Alternative in das Rennen geschickt. Die Bürgerinitiativen wollten aber wissen, ob diese auch funktionieren kann.

Ein Teilnehmer betonte, dass die Bürgerinitiative, die er verträte, keine Protestbewegung sei. Alle darin Beteiligten wollten verstehen, worum es geht, und wollten mitarbeiten. Die Diskussion nähme er im Moment so wahr, dass sie sich auf eine Alternative fokussiere. Er forderte, dass nicht nur eine, sondern mehrere Trassenalternativen nach gleicher Methodik überprüft werden.

Dr. Feldt (externer Sachverständiger im Team von Dr. Rössler) betonte, dass für eine Entscheidung die bestmögliche Entscheidungsgrundlage geschaffen werden müsse. Das spräche eindeutig für die Fahrplan-Simulation. Diese liefere auch Daten für eine Lärmprognose. Im Sinne eines rechtssicheren und zügigen Verfahrens sei frühestmöglich eine hohe Genauigkeit erforderlich. Er empfehle diese bestmöglichen Daten für die favorisierten Alternativen zu erarbeiten. Er wünschte sich, mithilfe von Kriterien wie z.B. „frühzeitige Fertigstellung“ und weiteren zu einer Auswahl von drei- bis vier Alternativen zu kommen und für diese belastbare Aussagen zu produzieren. Diese Alternativenprüfung auf Grundlage einer belastbaren Studie müsse im BVWP durchgeführt werden, da dieser sonst angegriffen würde. Die BVU-Studie sei nicht ausreichend belastbar.

Ein Teilnehmer sah auch die von Herrn Bischooping vorausgesagte Schein-Genauigkeit einer Fahrplan-Simulation. Derartige Simulation erforderten Informationen über alle Alternativen wie z.B. Blockabstände und Steigungen. Auch eine Fahrplan-Simulation könne sich der Realität nur nähern, solange sie nicht sehr genau vorgehe. Diese Genauigkeit sei aber nicht binnen weniger Wochen zu erreichen. Insofern nütze eine Fahrplan-Simulation für die jetzt zu treffende Entscheidung nicht.

Ein Teilnehmer sah die Möglichkeit greifbar, dass die Teilnehmenden des Dialogforums sich auf Alternativen verständigen, die ein hohes Maß an Zustimmung erfahren.

Ein Teilnehmer warnte davor die Aussagekraft einer Fahrplan-Simulation zu hoch einzuschätzen. Er sähe keinen Sinn darin, Geld, das für externen Sachverstand zur Verfügung steht, in eine Studie zu investieren, die entweder zu wenig Aussagekraft habe oder zu spät fertig würde. Es sei sinnvoll, später „mit der Lupe“ hinzuschauen, nur derzeit sei dies der falsche Ansatz für das Dialogforum.

Nach Auffassung von Herrn Lanz (BMVI) [, die er später im Verlauf formulierte,] würde eine Fahrplan-Simulation keine Erkenntnisse erbringen, die für die Projektbewertung im Rahmen des BVWP von Nutzen wären.

Ein Teilnehmer wollte von Herrn Bischooping wissen, welche Konsequenz er aus der Erkenntnis zöge, dass etwa ab 2025 Engpässe verblieben. Genauer gefragt wolle er wissen, ob er die weiteren fünf Jahre abwarten, die Engpässe in Kauf nehmen und auf eine Neubaulösung setzen würde. Herr Bischooping betonte, dass sein Bericht Aussagen zu dem Kriterium „frühzeitige Fertigstellung“ enthielt. Für eine Entscheidung müssten jedoch weitere Kriterien herangezogen werden. Zu diesen könne und wolle er derzeit keine Aussage machen.

Herr Lanz (BMVI) erläuterte, dass der BVWP eine nationale Gesamtstrategie mit einer Planungsperspektive von 15 Jahren darstelle, die auf die prognostizierte Nachfragemehrung reagiere. Dieser BVWP stelle den Anfang eines Planungsprozesses dar. Der BVWP wird bei seiner Fertigstellung alle positiv bewerteten Planfälle enthalten, die in ihrer Gesamtheit das Zielnetz darstellen. Eine Fahrplan-Simulation könne man nur auf Basis dieses [noch zu bestimmenden] Zielnetzes und, wie andere Beteiligte bereits erwähnten, auch nur mit sehr großem Aufwand durchführen. Für die Zwecke des Dialogforums einzelne Alternativen zu simulieren hielte er also für schwierig bis unmöglich.

Ein Teilnehmer zitierte die Nutzen-Kosten-Analyse, die im Rahmen der Bedarfsplanungsüberprüfung durchgeführt wurde. Darin wurde für die klassische Y-Trasse festgestellt, dass der Nutzen durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bei 6,3 Milliarden € läge. Heute läge die Summe wegen der Veränderung der Transportkosten etwa bei der Hälfte. In der BVU-Studie jedoch würde der Nutzen durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mit 440 Millionen € eingeschätzt. Er könne sich diesen Unterschied im Umfang von Faktor 7 nicht erklären. Möglicherweise läge dieser geringere Nutzen darin, dass ein Gesamtnetz betrachtet würde, in dem die Trasse heute einen geringeren Effekt erzielte, als damals angenommen.

[Die Diskussion wurde später im Verlauf wieder aufgegriffen.]

Optimierung und Neubewertung der Alpha-Alternative

Ein Teilnehmer fragte [bereits früh im Ablauf], wann die Neubewertung der Alpha-Alternative anstünde. Der Moderator erinnerte daran, dass die Teilnehmenden des Dialogforums das BMVI aufgefordert haben, die Alpha-Alternative zu optimieren und eine Neubewertung der Alpha-Alternative (mit der Methode der Ersteinschätzung) vorzunehmen. Herr Böhm (BMVI) gab im [hier dokumentierten] fünften Treffen die

Antwort, dass sein Haus dem Anliegen positiv gegenübersteht. Er bat das Dialogforum, zu kennzeichnen, in welche Richtung diese Optimierung erfolgen solle. Herr Kotzagiorgis (BVU) solle nicht in eigener Kompetenz einen Optimierungsvorschlag fertigen, sondern abgestimmt mit dem Dialogforum.

Ein Teilnehmer forderte, dass die Diskussionszeit darauf verwendet werden solle, die Alpha-Alternative auch in Hinsicht auf andere Aspekte als den rein verkehrlichen zu optimieren.

Ein Teilnehmer regte an, die Vertreter des BMVI zu fragen, welche Informationen diese benötigten, damit die Alpha-Alternative in den BVWP erfolgreich eingestellt werden könne.

Herr Böhm (BMVI) formulierte [später im Verlauf], dass es notwendig sei, den Nutzen der Alpha-Alternative zu steigern und die Kosten gleichzeitig zu senken.

Dr. Feldt, war [während der Diskussion über die Fahrplan-Simulation] der Ansicht, dass man den Vorschlag dieses Dialogforums seitens des Vorhabenträgers allein schon aufgrund der Bedeutung des Dialogforums berücksichtigen müsse. Er regte eine Arbeitsgruppe an, in der das Land, das BMVI und die DB AG vertreten sind, und schlug vor darin die Details der Alpha-Alternative weiter zu besprechen. Herr Böhm (BMVI) begrüßte diesen Vorschlag.

Ihre Mitarbeit sicherten zu:

Herr Wyderka (MW) und Frau Dr. Eickmann (MW) als Einlader der AG

Herr Bischoping (DB AG)

Herr Dr. Rössler

Herr Knögel (Hamburg)

Herr Leopold

Herr Streit

Herr Schulz (Landkreis Heidekreis)

Herr Dr. Blume (Landkreis Uelzen)

Herr Lück (Landkreis Verden)

Herr Rempe (Landkreis Harburg)

Herr Schwarz (Landkreis Nienburg)

Herr Krumböhmer (Landkreis Lüneburg)

Herr Renken (BI Unsynn)

Herr Röbbert (Stadt Soltau)

Herr Gottschalk (Interessenvertretung gegen den Ausbau der Bestandsstrecke)

Herr Bodin (Aktionsbündnis Ostheide)

Herr Hohls (Aktionsbündnis gegen Trassenneubau)

Der Moderator bat alle Beteiligten, da der Kreis doch sehr groß wurde, um kritische Prüfung, ob ihre Mitwirkung wirklich zwingend notwendig sei.

Herr Knögel (Hamburg) sah in der Alpha-Alternative die Bremer Verkehre bereits gut berücksichtigt und insbesondere für die Hamburger Verkehre Optimierungsbedarf.

Ein Teilnehmer erwartete eine optimale Version der Alpha-Alternative. Diese zu entwickeln sei vermutlich nur mit einer Simulation möglich. Er wollte wissen, ob ohne eine solche die Alpha-Alternative bereits in Bezug auch zu den weiteren Verkehrswert-Kriterien die optimale Option sei.

Eine Teilnehmerin fragte [später im Verlauf], ob die AG mit den Prognosewerten von BVU arbeiten werde. Herr Dr. Rössler antwortete, dass ohne eine Fahrplan-Simulation, die er für notwendig erachte, keine weiteren Daten verfügbar sein werden und die AG damit darauf angewiesen sei, die BVU-Daten zu nutzen. Eine Fahrplan-Simulation könnte für einen konkreten Ort für einen konkreten Zeitpunkt die Belastungssituation wesentlicher genauer darstellen, Engpässe und Restkapazitäten identifizieren.

Frau Dr. Eickmann sieht die Aufgabe der Arbeitsgruppe darin, herauszufinden, welche Maßnahmen notwendig seien, damit möglichst schnell Engpässe entschärft werden können.

Ein Teilnehmer äußerte [später im Verlauf] seine Sorge, dass das Ergebnis der AG später bei einem kritischen Blick durch die Gutachter des BMVI nicht bestehen könne. Eine Simulation, nicht zwingend eine Fahrplan-Simulation, welche die Tauglichkeit einer dann optimierten Alpha-Alternative belege, sei seiner Ansicht wohl notwendig, bevor das Dialogforum die Alpha-Alternative als Vorschlag weiterreiche. Er bat darum, diese Frage der Simulation [zwecks Prüfung der Tauglichkeit] parallel zur AG anzugehen. Auch der Moderator bat die Fachleute in der AG darum, die Frage zu klären, ob es eine Form von Simulation gäbe, die bei der Beurteilung der Tauglichkeit weiter helfen könne. Ein weiterer Teilnehmer bat [später] die Arbeitsgruppe darum, zu prüfen, ob eine Simulation [bereits] als Input für die Arbeit der AG erforderlich sei.

Nach der Kaffeepause wurde der Auftrag der Arbeitsgruppe von Frau Dr. Eickmann wiederholt (siehe oben). Weitere Wünsche an die Arbeitsgruppe und die Wahl der geeigneten Methode der Bearbeitung werde die Arbeitsgruppe intern diskutieren. Die Arbeitsgruppe werde, so Herr Wyderka, schauen, welche

Kapazitäten im Netz gebraucht werden, und klären, welcher Aufwand [an Maßnahmen] für die Bereitstellung der Kapazitäten erforderlich sei. Abschließend zu diesem Diskussionsstrang fragte der Moderator, ob es Widerspruch zu dieser Aufgabenstellung und dem Ansinnen gäbe, dass die Arbeitsgruppe intern [also nicht das Plenum] ein gemeinsames Verständnis dieses Auftrages entwickelte. Ein Widerspruch wurde nicht artikuliert.

Herr Wyderka bat [zu einem früheren Zeitpunkt] alle, die sich zur Arbeitsgruppe angemeldet haben, kritisch zu überprüfen, ob sie bei der Beantwortung dieser Frage mitwirken wollen. Das Ergebnis der Arbeitsgruppe würde im Dialogforum vorgestellt [, so dass alle Betroffenen die Möglichkeit hätten, dazu Stellung zu beziehen]. Das Ergebnis der AG sei dann justierbar. Auch der Moderator bat, aus der Arbeitsgruppe kein Teil-Plenum zu machen. Ein Teilnehmer formulierte seinen Eindruck, dass viele sich zur Mitarbeit gemeldet hätten, weil sie als Betroffene weit mehr Themen in der AG diskutieren wollten, als der eben geschilderte Arbeitsauftrag umfasste.

Wie geht das Dialogforum mit den anderen Alternativen um?

Herr Bischoping fragte [weiter vorn im Verlauf], wie das Dialogforum mit den anderen Alternativen umgehen wolle.

Ein Teilnehmer kritisierte, dass in der bislang abgelaufenen Diskussion die Alpha-Alternative weit vor den anderen stehe. Er finde es befremdlich, dass dadurch eine Art Vorfestlegung stattgefunden hat. Er sei strikt gegen eine solche Festlegung und erwarte zudem, dass auch zu den anderen Alternativen eine Arbeitsgruppe zur Optimierung eingerichtet wird.

Ein Teilnehmer kritisierte, dass der Ausbau der Strecke zwischen Lüneburg und Uelzen als ein wesentlicher Baustein der Alpha-Alternative nicht schnell genug umgesetzt werden kann und deswegen eine andere Trassenalternative gefunden werden müsse, die schneller umzusetzen sei.

Ein Teilnehmer forderte ein, dass alle Trassenalternativen geprüft werden.

Frau Dr. Eickmann (MW) stellte in Aussicht, dass die Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg eine Stellungnahme zu allen Trassenalternativen abgeben werden. Dabei würden sie die BVU-Studie zur Grundlage nehmen, diese kritisch würdigen und prüfen, ob die Alternativtrassen in der Lage sind, auch höhere Zugzahlen abzuwickeln. Die Länder erwarten höhere Zugzahlen als BVU angenommen habe, stellen damit jedoch nicht die gesamte Methodik von BVU in Frage. Bei dieser Prüfung durch die Länder werden die verkehrlichen Anforderungen aller Häfen und des Schienenpersonennahverkehrs einbezogen.

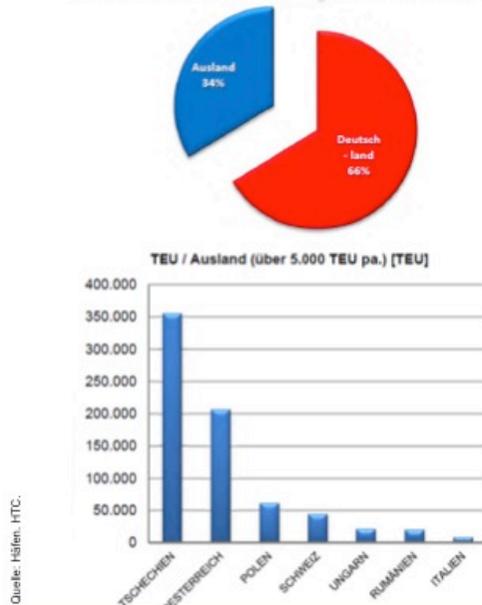
Der Moderator betonte ausdrücklich, dass alle Trassen-Alternativen vom Dialogforum auf die im Tagesverlauf noch weiter zu entwickelnden Kriterien hin untersucht werden. Die soeben gegründete Arbeitsgruppe habe den Auftrag, die Alpha-Alternative zu optimieren.

[Der Moderator vertagte die Punkte Kriterium „Kapazitätsplus“, Vorschlag einer „Bewertungsmatrix“ und „Schienenpersonennahverkehr“ auf einen späteren Zeitpunkt am Tage. Da sie inhaltlich zu dem Thema „Verkehr“ gehören, sind sie nun abweichend von der chronologischen Reihenfolge hier dokumentiert. „Schienenpersonennahverkehr“ wird nach dem fünften Treffen von der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ angesprochen.]

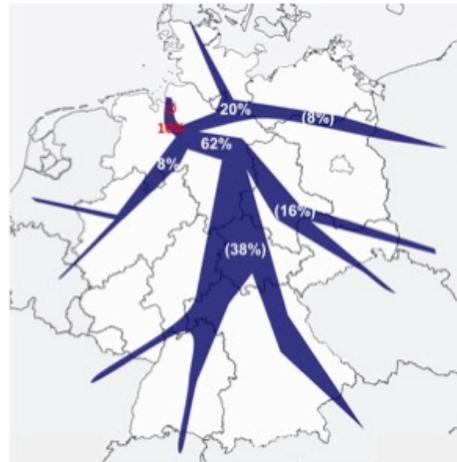
Prämissen der Marktentwicklung

Dr. Rössler referierte die „Prämissen der Marktentwicklung“, welche die Bedeutung des Kriteriums „Kapazitätsplus“ unterstreichen. Er machte deutlich, dass die Güterverkehrsleistung insbesondere im Schienenverkehr deutlich steigen wird. Dafür sei nicht nur Zunahme des Güterumschlags verantwortlich, sondern auch der so genannte Modal Shift [die Verlagerung von mehr Transporten] hin zum Schienentransport. Er verglich die Seeumschlagsprognosen mit dem tatsächlichen Umschlägen am Kai in den bremischen Häfen und dem Hamburger Hafen und kam zu dem Schluss, dass diese entweder der Prognose entsprechen oder leicht darüber liegen. Diese weitgehende Übereinstimmung von „Soll“ und „Ist“ für den Hafen Hamburg ergäbe sich auch für die Umschläge mit Containern und den Hinterlandverkehr aller Verkehrsträger. Er zeigte zwei verschiedene Szenarien für den Marktanteil der Schiene im Jahr 2030 für den Hafen Hamburg. Von 2,2 Mio. TEU [Einheit für einen 6-Meter-Container] im Jahr 2014 ausgehend würden im unteren Szenario (Marktanteil der Schiene 38%) im Jahr 2030 4,1 Mio. TEU und im oberen Szenario (Marktanteil der Schiene 45%) 4,5 Mio. TEU auf der Schiene transportiert. Grob geschätzt wären das entweder ca. 50 bis 55.000 Züge/Jahr oder ca. 60 bis 65.000 Züge/Jahr. Für den Hafen Bremerhaven habe der Marktanteil der Schiene bereits 2014 bei rd. 49% gelegen. Der Hafen wachse genauso dynamisch wie der Hamburger Hafen. Auch hier fände ein fortgesetzter Modal Shift statt. Dr. Rössler wies darauf hin, dass die Häfen nicht nur Verkehrsbeziehungen nach Süden hätten, sondern auch nennenswerte Anteile der Waren aus und von Osten und Süd-Osten transportiert werden. So würden 62 % der Containerzüge von Bremen und Bremerhaven über den Knoten Hannover geführt. Vor diesem Hintergrund regte er an, das entlastende Potenzial der Amerikalinie zu beleuchten.

- Hamburg 2013 Hinterlandrelationen KV



- Bremen/Bremerhaven 2009-2012 (Ø): Mehr als die Hälfte allein der Containerzüge v/n HB/BHV rollen über den Knoten Hannover



Dr. Rössler kam zu folgendem Fazit [, das hier aus dem Chart 11 entnommen ist.]

Bremische Häfen

- Mit aktualisierten Hinterlandverkehrszahlen muss die gesamte Strecke Bremen-Verden-Hannover als „überlastet“ betrachtet werden (Basis BVU plus 50% auf rd. 180 Gz tgl.)
- Marktanteil der Schiene im Hinterlandverkehr von 55% gilt als im besten Falle zu erreichen
- Angespannte Kapazitätssituation beeinflusst bereits heute die Betriebsqualität
- 2014 erreichte „Schiene“ (primär streikbedingt) „nur“ 46,8% Marktanteil
- Bei linearer Trendextrapolation würde die maximale Kapazität vsl. zwischen 2020 und 2025 erreicht werden
- Aufkommenspotenzial aus Umschlagentwicklung für 2030 ggü. 2010 bei etwa 100%

Hafen Hamburg

- Hinterlandverkehr mit ca. 300 Zügen täglich v/n Hafen Hamburg via Lüneburg - Uelzen
- Marktanteil von 41% steht als „politisches“ Ziel im Raum
- Angespannte Kapazitätssituation beeinflusst bereits heute die Betriebsqualität

- 2014 erreichte „Schiene“ (trotz Streik) 38,4% Marktanteil
- Bei fortgesetztem Wachstum von 3-5% p.a. würden die Kapazitäten überschlägig betrachtet vsl. 2025 bis 2025 endgültig erschöpft sein
- Aufkommenspotenzial aus Umschlagentwicklung für 2030 ggü. 2010 bei etwa 100%

Kriterium „Kapazitätsplus“ – neu „Steigerung der Trassenkapazität“

Dr. Rössler zeigte kurz den Zwischenstand der Arbeit der Arbeitsgruppe, die sich damit beschäftigt hat, die im vierten Treffen verabredeten Kriterien handhabbar zu machen. Dann erläuterte er das Kriterium „Kapazitätsplus“.



Kriterien „Verkehr“ (V)

Lfd	Kriterium	Definition	Kurz-Erläuterung
5	Steigerung der Trassenkapazität	Anzahl der Züge des Seehafenhinterlandverkehrs (SHHV)/SGV und des SPV / SPNV, die im Dreieck HB-HH-H zusätzlich pro Tag gefahren werden können	Für SPNV und SHHV/SGV bestehen schon jetzt weitere Kapazitätsbedarfe. Wachstumstreiber des SGV sind zunehmender Hinterlandverkehr der Seehäfen und steigender Marktanteil der „Schiene“. Politische Erwartungen in den Häfen zum Wachstum im Bereich „Container“ standortabhängig bis zu 100% bis 2030. Bei fortgesetzter Entwicklungsdynamik ist bereits <u>vorher</u> mit einer weiteren Engpassverschärfung zu rechnen. Daraus leiten sich Steigerungen der Trassenkapazität ab in Abhängigkeit von der erwarteten Nachfrageentwicklung im SPNV und SGV

Die Alternativen, so Herr Dr. Rössler, würden danach unterschieden, welchen Betrag zur Steigerung der Anzahl der Züge, die im Dreieck Hamburg, Bremen und Hannover gefahren werden können, sie lieferten. [Somit würde eine Rangfolge entstehen.]

Mögliches Vorgehen bei der Kriterienanwendung

[Dr. Rössler und die Arbeitsgruppe „Verkehr“ haben sich Gedanken zu der Anwendung der Kriterien aus dem Themenfeld „Verkehr“ gemacht, die sie zum Ende des fünften Treffens vortrugen. Hier ist der Text aus dem Chart 20 von Dr. Rössler abgebildet.]

Weiteres Vorgehen zur Kriterienentwicklung „Verkehr“

- Abschließende Auswahl der Kriterien!
 - Wie soll mit den kommentierten Kriterien umgegangen werden?
- Gewichtung der Kriterien!
 - Welche Bedeutung soll den einzelnen Kriterien beigemessen werden?
 - Welches großgruppentaugliche Verfahren zur Gewichtung der Kriterien kommt hierfür in Frage?
 - Welches Verfahren erlaubt zugleich eine rasche Auswertung und transparente Dokumentation der gemeinsam erarbeiteten Gewichtungen?
- Anwendung der Kriterien!
 - Welches Verfahren erlaubt eine Anwendung (vor Ort) im Forum?
 - Wie kann das „Wahlgeheimnis“ gewahrt bleiben?
- Auf Wunsch des Forums würde die Arbeitsgruppe einen praktikablen Vorschlag entwickeln.

Die Arbeitsgruppe „Verkehr“ suchte, so Dr. Rössler, nach Möglichkeiten, mit denen das Dialogforum schnell und effizient die Kriterien gewichten und anwenden kann. Die Arbeitsgruppe würde, wenn das Dialogforum es wünsche, einen praktikablen Vorschlag erarbeiten wollen.

Vorschlag für eine Bewertungs- und Gewichtungsmatrix

Herr Goldschmidt (Arbeitsgruppe „Verkehr“) präsentierte einen Vorschlag für eine Bewertungs- und Gewichtungsmatrix für die Anwendung der Verkehrswert-Kriterien. Diesen verstand er auch als Anregung an die anderen Arbeitsgruppen. Das Formulieren und Definieren von Kriterien sei, so Herr Goldschmidt, be-

reits ein ambitioniertes Vorhaben. Die nächste Herausforderung, die sich stellte, sei die Herstellung der Messbarkeit. Eine Ja-oder-Nein-Entscheidung, die nur über den „dicken Daumen gepeilt“ fallen würde, sei der Arbeitsgruppe „Verkehr“ zu wenig differenziert und zu wenig fundiert. Sie habe eine Methodik entwickelt und verstehe diese als einen Vorschlag, der noch diskutiert werden müsse.

[Hier ist ein Beispiel aus der Präsentation entnommen, welches das Prinzip verdeutlicht:]

Realisationszeit (einschließlich des planerischen Vorlaufs)

- bis 6 Jahre ergibt 3 Punkte
- zwischen 6 und 12 Jahren ergibt 2 Punkte
- zwischen 12 und 18 Jahren ergibt 1 Punkt
- über 18 Jahren ergibt 0 Punkte

[Die Vorschläge für weitere Bewertungen zu den Kriterien entnehmen Sie bitte den Vortragscharts.]

Das Punkt-System, hier mit 4 verschiedenen Werten, erlaube es, die Bewertungen zu addieren und auch das Ergebnis zu gewichten, so Herr Goldschmidt.

Bei der „teilweisen Inbetriebnahme“ sei die Definition der verschiedenen Stufen schwieriger, da entschieden werden müsse, welcher Kapazitätsgewinn (20%, 40% und 60% etwa) zu einer Verbesserung des Punktergebnisses führen soll.

Dem „Nutzen für den Schienengüterverkehr“ würde die Arbeitsgruppe doppeltes Gewicht bei der Bewertung geben. Hier würde die Bemessung an der Geschwindigkeitsspreizung festgemacht. Je näher die gefahrene Geschwindigkeit beieinander liege, desto mehr Kapazität habe eine Strecke.

Der „Nutzen für den Schienenpersonennahverkehr“ könnte an der Fähigkeit zur Aufnahme neuer Regionalbahn- und Regionalexpress-Linien und an deren Beschleunigung festgemacht werden.

Bei der Beurteilung des „Nutzes des Schienenpersonenfernverkehrs für die Region“ würde die Zahl der Haltestellen zur Bemessung herangezogen. Deren Verringerung gegenüber dem Bestand führte zu negativen Punktwerten.

Bei der „Be- oder Entlastung der Knoten“ wäre die hinzugefügte Entlastungswirkung in verschiedenen Stufen zu bemessen.

Beim „Kapazitätsplus“ wäre zu fragen, um wie viel Prozent die Kapazität gegenüber dem Zustand von 2010 gesteigert werden könne. Bis 20% ergäbe 0 Punkte bis hoch zu einem Plus von über 60%, das dann 3 Punkte ergäbe. Die Werte jedoch, so Herr Goldschmidt, seien „gegriffen“.

Herr Goldschmidt betonte, dass für den Fall, dass z.B. konkrete Kapazitätssteigerungen bemessen und bewertet werden sollen auch verlässliche Prognosewerte gebraucht werden, welche sich die Arbeitsgruppe „Verkehr“ von einer Fahrplan-Simulation versprechen würde. Er bat darum, dass über die Durchführung der Fahrplan-Simulation von Dialogforum eine klare Entscheidung gefällt wird [siehe unten].

Diskussion der Bewertungsmatrix

Der Moderator hob hervor, dass Herr Goldschmidt für die Arbeitsgruppe „Verkehr“ eine einfache Nutzwertanalyse präsentiert habe. Bei dieser sei es erforderlich, Zustände zu bemessen, damit Punkt-Werte vergeben werden können. Der Moderator bat alle Arbeitsgruppen darum, darüber nachzudenken, ob sie ein solches Verfahren für ihre Kriterien handhabbar machen können [und wollen].

Ein Teilnehmer hob hervor, dass das Dialogforum nicht entschieden habe, eine eigene auf einer Bepunktung gestützte Bewertung der Alternativen durchführen zu wollen, wie es der Vorschlag [der Arbeitsgruppe „Verkehr“] unterstellt. Ob dieses Dialogforum eine solche Bewertung durchführen wolle sei keine einfache, sondern eine sehr grundlegende Frage. Er [als Vertreter des kommunalen Bereichs] habe sehr große Probleme mit einer solchen Bewertung. Sie sei vermutlich nicht leistbar. Einige Einschätzungen seien absehbar hochgradig hinterfragbar. Auch sei noch nicht klar, ob alle Teilnehmenden mit einer solchen Bewertung einverstanden seien. Ob diese Bereitschaft vorhanden ist, müsse erst geklärt werden. Er habe Probleme damit, bei einer Bewertung mitzuwirken.

Der Moderator hob hervor, dass auch bereits während des vierten Treffens diesbezügliche Äußerungen getätigt wurden. Es bleibe zu klären, ob die Vor- und Nachteile beschrieben werden sollten (verbalargumentative Vorgehensweise) oder bemessen und mithilfe eines Punktesystems bewertet und gewichtet werden sollen (Nutzwertanalyse). Einige Teilnehmende haben schon verlautbart, dass Sie bei einer Bewertung generell nicht teilnehmen wollen.

Der Moderator bat darum, diese Frage während des fünften Dialogforums nicht weiter zu diskutieren, weil die verbleibende Zeit nicht erlaube, dass die Teilnehmenden zu einem Ergebnis gelangen. Die Arbeitsgruppen mögen [neben ihrer fachlichen Arbeit] auch diesen Punkt in ihrer internen Diskussion aufgreifen.

Ein Teilnehmer [Mitglied einer Bürgerinitiative] machte deutlich, dass die meisten Bürgerinitiativen in dem Bewertungsverfahren einen Versuch sehen, Objektivität herzustellen. Er bat alle Teilnehmenden während der Sommerpause nachzudenken, ob sie an einem Bewertungsverfahren teilnehmen wollen. Der Moderator bat die Vertreter der Bürgerinitiativen darum, wahrzunehmen und anzuerkennen, dass einige kommunale Vertreter bereits formuliert haben, dass ihr Mandat nicht das Bewerten von Trassen umfasse.

Ein Teilnehmer machte deutlich, dass die Bewertungsmatrix, sollte sie angewendet werden sollen, konsequent über alle Bereiche und für alle Trassenalternativen angewendet werden muss. Wäre dies nicht sichergestellt, erbringe sie keinen Nutzen. Ein weiterer Teilnehmer forderte ein, durch eine konsequente Anwendung des Bewertungssystems eine vernünftige Basis [für die abschließende Empfehlung] zu schaffen.

Diskussion des Kriteriums „Kapazitätsplus“

Der Moderator fragte, ob die Teilnehmenden des Dialogforums das von Herrn Dr. Rössler und von Herrn Goldschmidt vorgetragene Kriterium „Kapazitätsplus“ nutzen wollen. Eine große Anzahl von Beteiligten will dieses Kriterium nutzen. Folgende abweichende Meinungen kamen zum Ausdruck:

- Das Kapazitätsplus bzw. der Nutzen für den Schienengüterverkehr ist die Prämisse [das Hauptziel] unserer Betrachtung hier. Wenn eine Trassenalternative nicht gestattet, die prognostizierte Zahl der Züge zu bewältigen, dann ist sie untauglich.
- Dieses Kriterium „Kapazitätsplus“ wird hier doppelt und dreifach bemessen.
- Das Kapazitätsplus zu bemessen macht vermutlich viel Arbeit für relativ wenig Beitrag zum Ergebnis [der vergleichenden Trassenbewertung].
- Der Begriff „Kapazitätsplus“ ist nicht scharf genug. Ich rege an den Begriff „Kapazitätsreserve“ zu nutzen. Sollte der Bedarf für das Jahr 2030 unterschätzt sein, so hätten Alternativen, die Kapazitätsreserven aufweisen, einen Vorteil.
- Es sollte die Reserve bemessen werden, welche die Flexibilität im Netz erhöht.

Frau Dr. Eickmann, die [wie andere verabredungsgemäß] bei dem Meinungsbild nicht mitwirkte, kritisierte das Kriterium „Kapazitätsplus“. Durch die Prognosen seien Anforderungen definiert. Das teilweise Einlösen dieser Anforderungen könne nicht mit positiven Punktwerten belegt werden.

Herr Goldschmidt nahm – auf Rückfrage durch den Moderator – die Anregung, die Reserve statt des Kapazitätsplus zu bemessen, mit zurück in die Arbeitsgruppe „Verkehr“.

Diskussion der von der Arbeitsgruppe geforderten Fahrplan-Simulation

Der Moderator fragte, wie die Teilnehmenden mit ihrer Forderung, eine Fahrplan-Simulation durchzuführen, umgehen wollten. Herr Goldschmidt hatte deutlich gemacht, dass aus Sicht der „AG Verkehr“ die Fahrplan-Simulation für die Optimierung der Alpha-Alternative erforderlich sei.

Ein Teilnehmer wandte sich gegen die Durchführung der Fahrplan-Simulation, weil diese, sofern sie verlässlich sein sollte, sehr großen Aufwand erfordere. Die nun zu lösende Frage sei, ob es eine einfachere Form von Simulation gäbe, die in der verbleibenden Zeit Aussagen produzierte. Er habe den Auftrag der Arbeitsgruppe [zur Optimierung der Alpha-Alternative] so verstanden, dass diese sich mit dieser Frage beschäftige.

Ein Teilnehmer bat darum, das Werkzeug „Fahrplan-Simulation“ anhand der Alpha-Alternative zu testen und zu prüfen, ob es hilfreich sei. Bei dieser Alternative sei die offene Frage, ob sie wirklich funktionieren könne. Möglicherweise reichten die von ihr bereitgestellten Kapazitäten nicht aus, um die Bedarfe zu befriedigen.

Ein anderer Teilnehmer wandte sich dagegen, die Methode nur auf eine Alternative anzuwenden.

Ein Teilnehmer bat darum, Herr Holzhey, den Verfasser der UBA-Studie aus dem Jahr 2010, in das Dialogforum einzuladen und ihm um einen Kommentar zur Alpha-Alternative zu bitten.

Ein Teilnehmer machte deutlich, dass eine Lärm-Simulation für ihn eine größere Bedeutung habe als eine Fahrplan-Simulation. Er regte an, das Budget für externen Sachverstand für eine Lärm-Simulation zu nutzen.

Frau Dr. Eickmann (MW) erinnerte an den Auftrag der Arbeitsgruppe, die Kapazitätsgewinne der einzelnen Bausteine der Alpha-Alternative zu bestimmen. Innerhalb der Arbeitsgruppe wird man sich darüber verständigen, welche Methode für diese Aufgabe geeignet sei.

Der Antragsteller, der vor dem vierten Treffen, eine Fahrplan-Simulation gefordert hat, schloss sich Frau Dr. Eickmann an und bat die Teilnehmenden darum, die Arbeitsgruppe und ihren Auftrag nicht mehr in

Frage zu stellen. Die Arbeitsgruppe habe den Auftrag die Alpha-Alternative zu optimieren und zu prüfen, welche Kapazitätswirkung sie habe. Jede Alternative müsse später daraufhin geprüft werden, ob sie Kapazitätsengpässe auflöse, dies sei ein K.-o.-Kriterium.

Der Moderator klärte, ob so verfahren werden solle, wie von Frau Dr. Eickmann und dem Antragsteller skizziert. Es wurde kein Widerspruch laut.

Natur und Umwelt

Der Moderator erinnerte an die Impulsreferate zu diesem Thema, die zum Ende des vierten Treffens vorgetragen wurden. Die Referenten seien sich weitgehend einig gewesen. Eine Arbeitsgruppe wurde während des vierten Treffens gegründet und trüge nun ihre Ergebnisse vor. Anschließend werde Herr Mitschke die weitergehenden Vorstellungen des NABU präsentieren.

Dr. Feldt berichtete zu den Kriterien zum Trassenvergleich, die in der AG diskutiert wurden und auf alle Trassenalternativen angewendet werden sollen. Die AG habe sich, so Dr. Feldt, darauf konzentriert, welche der im Bereich Umwelt gesetzlich vorgegebenen Kriterien die höchste Aussagekraft haben, um die Unterschiede der Trassenalternativen herauszuarbeiten. Da man sich sehr früh im Planungsprozess und noch im Vorfeld des BVWP befände, müsse und solle man nicht eine später zwingend notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung vorwegnehmen. Zwar gelte das Prinzip, dass in einen Planungsprozess so früh wie möglich Informationen einfließen sollten, aber deren Handhabung müsse auch praktikabel bleiben, zeitlich und finanziell auch leistbar sein.

[Dr. Feldt erläuterte als ersten Punkt das Kriterium „Lärmwirkung“, das später im Zusammenhang mit dem Lärmschutz diskutiert wurde und dort auch dokumentiert ist.]

[Dr. Feldt erläuterte als zweiten Punkt das Kriterium „Barrierewirkung für den Menschen“, das später im Zusammenhang mit dem Thema „Siedlung“ gemeinsam dokumentiert ist.]

Kriterium „Zerschneidung der Landschaft“

Die Parzellierung der Landschaft, so Dr. Feldt, sei ein ganz großes Problem. Das Kriterium „Zerschneidung der Landschaft“ sei wichtig, in seiner Handhabung aber schwierig, da es keine klaren Rechtsfolgen habe. Mithilfe von Karten könne man sich jedoch recht schnell ein Bild von der Zerschneidung der Landschaft

durch die Eisenbahntrassen machen. Neubaustrecken schneiden unter diesem Kriterium schlechter ab, da sie eine zusätzliche Parzellierung der Landschaft zur Folge haben.

Kriterium „Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und Biodiversität (Naturschutz)“

Bei diesem Kriterium, so Dr. Feldt, sind die Rechtsfolgen zumindest für die Schutzgebiete von europäischem Rang, den Natura-2000-Gebieten (FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete) klar geregelt. Die erhebliche Beeinträchtigung solcher Flächen ist nicht zulässig, sofern man eine alternative Trasse habe. Für eine Neubautrasse könne dieses ein K.-o.-Kriterium sein. Bei Bestandstrassen, die bereits existierten, bevor ein FFH-Gebiet ausgewiesen wurde, ist dann jeweils nur der Rand des Gebietes betroffen und (z.B. über die Lärmwirkung) bereits vorbelastet. Hier müsse also über die Ausbreitung wertgebender Arten geklärt werden, wo das hoch-schützenswerte Gebiet beginne. Sollte dieser Vergleich von Trassen eine Betrachtung erfordern, die über die europäischen Schutzgebiete hinausgehen muss, so gäbe es eine klare Hierarchie der Schutzgebiete nach nationalem Recht. Eine solche detaillierte Betrachtung sei allerdings aus Gründen der Praktikabilität nur für eine kleine Auswahl von Trassen angezeigt, die gleichauf lägen. Für all diese Schutzgebiete liegen detaillierte Karten vor.

Ein Teilnehmer forderte, dass bereits in dem jetzigen Planungsstadium mit der FFH-Vorprüfung begonnen werde. Bei kürzlich getroffenen Gerichtsentscheidungen wäre eine nicht rechtzeitig erfolgte FFH-Vorprüfung der Ablehnungsgrund für z.B. Vorranggebiete für Windkraftanlagen gewesen. Wenn die FFH-Vorprüfung nicht stattfände, stelle dies einen Planungsfehler dar. Dr. Feldt bestätigte dies im Grundsatz, jedoch gelte dies nur für förmliche Verfahren und nicht für die im Moment diskutierte Vorauswahl der Trassen.

Ein Teilnehmer berichtete, dass seine eigene Untersuchung der Trassenverläufe ergeben habe, dass alle ein FFH-Gebiet tangieren. Er fragte Dr. Feldt, wie genau nun analysiert werden müsse, um die Unterschiede zwischen den Trassen herauszuarbeiten. Dr. Feldt antwortete, dass analysiert werden müsse, wo die wertgebenden Arten lebten. Über diese lägen gebietsscharfe Informationen vor.

Dr. Michael Below (Umweltzentrum der Deutschen Bahn AG) ergänzte, dass auch Bestandsstrecken mitten in FFH-Gebieten lägen. Es sei also nicht auszuschließen, dass auch ein Ausbau von Bestandsstrecken einen erheblichen Eingriff darstellen könne. Dieser Eingriff jedoch, so Dr. Feldt sei im Vergleich zu einem Neubau in nicht vorbelastetem Gebiet generell erheblich geringer. Dies könne sich im Einzelfall anders darstellen.

Ein Teilnehmer sprach sich dafür aus, nicht nur die bereits bestehenden, sondern die bereits angemeldeten oder vor einer Anmeldung stehenden FFH-Gebiete für die Begutachtung heranzuziehen. Dr. Feldt stimmte zu.

Kriterium „Flächenbedarf (Boden)“

Eine Neubaustrecke wird, so Dr. Feldt, im Normalfall mehr Boden verbrauchen als der Anbau eines Gleises an eine Bestandsstrecke. Somit hätten gemessen an diesem Kriterium die Ausbaustrecken einen Umweltvorteil. In einer groben Bewertung müsste die in Anspruch genommene Fläche ermittelt werden. Diese könnte und sollte dadurch verfeinert werden, dass auch die Qualität des in Anspruch genommenen Bodens in Betracht gezogen wird. So sollten Flächen für den Naturschutz und für die Natur weniger wichtige Flächen unterschieden werden. Auch aus der Perspektive der Landwirtschaft kann man zwischen hochwertigen und weniger hochwertigen Böden unterscheiden. Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse sollten die Kaufpreise für Ackerland nach oben korrigiert werden.

Das aktualisierte Baugesetzbuch (BauGB), so eine Teilnehmerin, verpflichte Kommunen, wenn sie im Außenbereich bauen wollen, nachzuweisen, dass dies im Innenbereich der Kommunen nicht möglich sei. Beim Bau einer Eisenbahntrasse solle auch betrachtet werden, ob sie potentielles Bauland berühre.

Kriterium „Auswirkungen auf Gewässer“

Auch bei diesem Kriterium, so Dr. Feldt, könnten Karten genutzt werden, um festzustellen, wo eine Berührung oder eine Beschneidung von geschützten Gebieten, Fließ- und Stillgewässern vorliegt. Da auf allen Strecken Gefahrgüter transportiert werden, ist nicht von vornherein klar, ob Bestandsausbau-Trassen gegenüber Neubautrassen einen Vorteil haben. Es müssten Risikobetrachtungen durchgeführt werden und es wird schwer sein, die Trassenalternativen voneinander zu unterscheiden. Der Schutz der Gewässer sei rechtlich nicht so eindeutig gelöst, wie das bei den vorgenannten Schutzgütern der Fall sei.

Einen Teilnehmer fragte, ob zum Beispiel bei der Y-Trasse das Tangieren der Wassergewinnungsgebiete für Hannover ein K.-o.-Kriterium sei. Dr. Feldt konnte nicht bestätigen, dass dieses Tangieren allein einen Ausschlussgrund für die Trasse darstellte. Es müsse eine konkrete Risikobetrachtung angestellt werden.

Diskussion

Eine Teilnehmerin dankte der Arbeitsgruppe für Ihre Arbeit. Die Kriterien, die diese AG vorgeschlagen habe, seien nützlich.

Bei der Betrachtung der Vor- und Nachteile, so Dr. Feldt, müsse geklärt werden, ob man die Trassen auf prinzipieller Ebene unterscheidet, also fragt, ob Neubau- gegenüber Bestandsausbau-Trassen einen Vorteil oder Nachteil haben, oder ob die Trassen detaillierter betrachtet werden sollen. Für die detailliertere Betrachtung habe die AG hier Vorschläge vorgelegt.

Ein Teilnehmer führte aus, dass im Bundesnaturschutzgesetz auch Aussagen zur Erholungsnutzung zu finden seien. Die Landschaft solle für die Erholungsnutzung freigehalten werden. Diese Funktion solle auch ein Kriterium bei der Trassenauswahl darstellen. Dr. Feldt führte aus, dass er dieses Kriterium auch nutzen würde. Da man sich jedoch hier wenig auf geltendes Recht stützen könne, habe er darauf verzichtet, dieses vorzuschlagen. Zum Beispiel sehe die Verkehrslärmschutzverordnung keinen Schutz für Erholungsgebiete vor. Er regte an, einen solchen Aspekt als weitergehende Forderung zu formulieren und nicht bereits in diesem Stadium der Planung für eine vergleichende Trassenbewertung heranzuziehen.

Ein Teilnehmer forderte, dass auch der Einfluss der Trassen auf das Landschaftsbild als Entscheidungskriterium genutzt werden soll. Dr. Feldt führte aus, dass er dieses als ein "weiches" Kriterium betrachten würde. Er regte an, einen solchen Aspekt als weitergehende Forderung zu formulieren und nicht bereits in diesem Stadium der Planung für eine vergleichende Trassenbewertung heranzuziehen. Ein Teilnehmer ergänzte, dass zum Beispiel im Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Harburg Sichtbeziehungen unterschiedlich hoher Bedeutung unterschieden werden, und regte an, eine solche Systematik auch hier zu nutzen.

Ganz generell votierte Dr. Feldt dafür, lieber fünf Kriterien, die bislang nicht bei der Entscheidungsfindung im Bundesverkehrswegeplan zum Einsatz kamen, mit dem Dialogforum gemeinsam voranzubringen als 20 weitere, mit denen das Risiko steige, dass man damit nicht mehr gehört würde. Des weiteren warb er dafür, bereits über die Verkehrswertkriterien zu einer ersten Vorauswahl der Trassenalternativen zu gelangen, damit im Bereich Natur und Umwelt nicht mehr so viele Trassenalternativen betrachtet werden müssen.

Einen Teilnehmer votierte gegen den vom Moderator benutzten Begriff der „Ersteinschätzung“ für die hier anstehende Vorauswahl der Trassenalternativen. Hier würde seiner Ansicht nach nicht das Nutzen-Kosten-Verhältnis entscheiden, sondern völlig andere Kriterien, die im Rahmen der Vorauswahl beim BMVI bislang kein Gewicht hatten. Der Moderator machte deutlich, dass er die Ersteinschätzung nicht auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis reduziert wissen wolle, sondern sämtliche Kriterien des Dialogforums darin verwendet wissen will.

Der Moderator fragte, ob die vier von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Kriterien

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

vom Dialogforum zur Unterscheidung der Vor- und Nachteile der Trassenalternativen genutzt werden sollen. Die einhellige Antwort war ein „Ja“.

Anwendung der Kriterien aus dem Bereich Natur und Umwelt

Anschließend fragte der Moderator Herrn Dr. Feldt, welche Informationen notwendig werden, um eine vergleichende Trassenbewertung durchführen zu können. Dr. Feldt schätzte ein, dass die Arbeit mit vorhandenem digitalem Kartenmaterial erledigen sei. Erforderlich sei, die Trassen auch in digitaler Form verfügbar zu machen, damit die Naturschutz-Flächen mit den Trassen verschnitten werden können. Er schätzte den Aufwand auf ungefähr zwei Wochen. Für die qualitative Bewertung der Bodeninanspruchnahme sei der Aufwand größer. Die Arbeiten müssten Fachleute übernehmen.

Der Moderator fragte danach, wer konkret diese Arbeit übernehmen würde. Dr. Feldt regte an, diese Arbeit entweder durch Planungsbüros durchführen zu lassen oder Fachbehörden zu bitten, diese Arbeit zu übernehmen. Ein Teilnehmer regte an, dass der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) diese Arbeit übernehme solle. Herr Weyer (Umweltministerium, Abt. Naturschutz) bestätigte, dass der NLWKN fachlich dazu in der Lage sei. Der Moderator bat darum, die Landesbehörde zu fragen, ob sie bereit ist, die Arbeit zu übernehmen. Dr. Feldt wird sich mit Herrn Weyer gemeinsam an den NLWKN wenden.

Herr Lange (DB Netz AG) sagte zu, dass die Trassenverläufe, die auf den Isophonen-Karten der Machbarkeitsstudie abgebildet sind, auch digital zur Verfügung gestellt werden. Er betonte, dass diese jedoch nur

die angenommene und nicht eine etwaige endgültige Linienführung darstellten. Der konkrete Verlauf könne noch erheblich davon abweichen. Der Moderator bat die Arbeitsgruppe bei ihrer Betrachtung aus der Umweltperspektive also auch ein Optimierungspotenzial für die Trassen zu kennzeichnen.

Eine offene Frage war, für wie viele Trassen diese Untersuchung durchgeführt werden soll. Diese Frage wurde während des fünften Treffens des Dialogforums nicht beantwortet. Ein Teilnehmer forderte für den Fall, dass die VCD-Alternative unter Umweltsichtspunkten betrachtet werden soll, dass diese Betrachtung bis Wittenberge einschließlich durchgeführt wird und nicht nur für den in Niedersachsen liegenden Abschnitt.

Weitergehende Kriterien im Bereich Natur und Umwelt

Herr Mitschke (NABU-Niedersachsen) habe, so der Moderator, weitergehende Kriterien im Bereich Natur und Umwelt erarbeitet, die über die von der AG Natur und Umwelt gemeinsam getragene Liste hinausgehen. Dazu habe Herr Dr. Feldt schon kommentiert, dass diese Kriterien für den späteren Planungsprozess wichtig seien, aber in der gegenwärtigen Situation im Dialogforum nicht angewendet werden sollten. Der Moderator gab Herrn Mitschke die Gelegenheit, seine Überlegungen vorzutragen.

Herr Mitschke startete seinen Vortrag mit der Feststellung, dass die Natur sich in einem Dialog nicht selbst vertreten könne. Dem NABU sei wichtig, dass die Natur nicht auf das Abstellgleis geschoben werde. Kriterien zum Schutz der Natur müssten jetzt schon sehr frühzeitig aufgenommen werden. Ihre Betrachtung solle nicht auf später verschoben werden. Der NABU würde gerne Fachleute bis hin zur unteren Naturschutzbehörde und auch die Landwirtschaftskammer in diesem Dialogprozess einbinden. Laut Auffassung des NABU sei Niedersachsen „Schlusslicht“ beim Naturschutz. Jede Anbindung der Hinterlandverkehre auf der Schiene kollidiere nicht nur mit EU-Zielen, sondern auch mit nationalen Zielen, mit Landes-Zielen und den Zielen der Raumordnungsprogramme auf Kreisebene. All dies solle hier in Betracht genommen werden. [Die folgenden Spiegelstriche sind den Charts entnommen.]

Zum Thema „Flächeninanspruchnahme“ schlug der NABU folgende Kriterien vor:

- NATURA 2000, Prioritäre Lebensräume, Vogelschutzgebiete,
- NSG, Biosphärenreservatsgebiete, LSG
- Artenschutz, Sonderfälle, Gefährd. Arten, Rote Liste-Kategorien
- Wälder (Art und Qualität), Historische Waldstandorte, Naturwald
- Auswirkungen auf das Biotopverbundsystem (Nachweis m. Hilfe von Karten)
- Negative Auswirkungen fremdländ. Arten (Neobiota) auf heimische Arten

- Gewichtung unterschiedlicher Risikofaktoren von Güter- bzw. Personenverkehr auf Fauna und Flora

Bei der „Landschaftszerschneidung“ schlug der NABU folgende Kriterien vor

- Bisher unzerschnittene Verkehrsarme Räume, Lebensraumnetzwerke u. Lebensraumkorridore
- Land- und forstwirtschaftliche Belange, genutzte Flächen
- Landwirtschaftliche Unternehmen
- Grundwasser / Feldberegnung
- Siedlungs, Verkehrs- und Wirtschaftswege
- Flächeninanspruchnahme

Zum Schutzgut „Boden“ schlug der NABU folgende Kriterien vor

- Art und Typ des Bodens,
- tatsächlicher Flächenbedarf
- reale Berührungslängen, Korridorbreiten
- Gewichtung der jeweils erforderlichen Kompensationsmaßnahmen / Flurbereinigungsmaßnahmen
- Gewichtung unterschiedlicher Risikofaktoren von Güter- bzw. Personenverkehr

Zum Schutzgut „Gewässer“ schlug der NABU folgende Kriterien vor

- Art und Qualität von Oberflächengewässern
- Trinkwassereinzugsgebiete
- Heilquellenschutzgebiete
- Gewichtung unterschiedlicher Risikofaktoren von Güter- bzw. Personenverkehr

Neben den Bahntrassen, die hier im Gespräch sind, so Herr Mitschke, würden noch Stromtrassen in der Diskussion sein und auch Fracking-Unternehmen wollten in Niedersachsen tätig werden. Dies alles mache es unmöglich, die Biodiversitätsziele umzusetzen.

Dr. Feldt zeigte sehr viel Sympathie für diesen Vorschlag des NABU. Er fürchte jedoch, dass diese Kriterien zu sehr in die Tiefe gingen, und am Ende nicht ausreichend Gehör finden würden. Bereits bei der Bundesverkehrswegeplanung sollten einige der von Herrn Mitschke benannten Kriterien Berücksichtigung finden, später im Raumordnungsverfahren mehr und spätestens beim Planfeststellungsverfahren dann alle Krite-

rien. Er warnte davor, alles [, also die Einführung aller vom NABU benannten Kriterien] in einem Schritt umsetzen zu wollen.

Ein Teilnehmer sah, dass die vorher gemeinsam getragenen 4 Kriterien das gesamte Feld abdeckten, das der NABU auch zum Thema gemacht habe. Er plädierte dafür, bei dem zuvor Verabredeten zu bleiben. Ein Teilnehmer widersprach und plädierte dafür, die Zahl der Kriterien, die das Dialogforum bei seiner Trassenauswahl anwenden werde, zu erhöhen. Er bat die Arbeitsgruppe, herauszufinden, wie schnell die Daten für die Betrachtung weitergehender Kriterien zu beschaffen seien. Das Maximum an in der verbleibenden Zeit zu betrachtenden Kriterien solle genutzt werden.

Ein Teilnehmer sah die Chance, dass das Dialogforum Kriterien entwickelt und dem Bundestag für seine Entscheidung an die Hand gibt, was, so griff der Moderator den Gedanken auf, somit bedeutete, dass das Dialogforum diese nicht selbst anwenden müsse. Der Teilnehmer stimmte zu. Ein weiterer Teilnehmer votierte dafür, die Nutzung dieser Kriterien als politische Forderung zu artikulieren.

Herr Mitschke sah in dem von ihm präsentierten umfangreicheren Kriterienkatalog des NABU die Möglichkeit, den Stellenwert der Natur in dem Entscheidungsverfahren höher zu gewichten.

Der Moderator fragte Herrn Mitschke, ob er den Kriterienkatalog des NABU als eine politische Forderung des Dialogforums ansähe, oder ob derselbe seiner Meinung nach vom Dialogforum selbst bis November zur Anwendung gebracht werden solle. Herr Mitschke forderte das Dialogforum auf, den Kriterienkatalog des NABU zu nutzen, um eine vergleichende Trassenbewertung durchzuführen. Der Moderator stellte ein Meinungsbild im Plenum her. Dieses zeigte auf, dass über die Anwendung des Kriterienkataloges durch das Dialogforum selbst kein Konsens vorliegt. Grob gesehen sprachen sich etwa genauso viele Menschen für wie gegen den Vorschlag von Herrn Mitschke aus.

Später im Verlauf bot der Moderator der AG Umwelt an, den vom NABU entwickelten Forderungskatalog als politische Forderung erneut zur Sprache zu bringen.

[Ein Versuch, diese politische Forderung noch vor der Mittagspause zum Konsens zu führen, gelang nicht.] Eine Teilnehmerin regte an, zu versuchen, in einem zweiten Schritt der Prüfung innerhalb der Arbeitsgruppe vor November 2015 doch noch mehr Kriterien abzuprüfen als von Herrn Dr. Feldt für den nächsten Schritt vorgetragen.

Ein anderer Teilnehmer wies darauf hin, dass bislang nur die Suche nach Kriterien stattfände, die das Dialogforum selbst zur Anwendung bringen wollte. Diesen Weg solle das Dialogforum seiner Meinung nach an diesem Tag nicht verlassen.

Ein Teilnehmer zweifelte daran, dass dieses Dialogforum in der Lage sein werde, zu den von ihm selbst aufgestellten Kriterien fachliche Beurteilungen der Trassenalternativen vorzunehmen. Es solle lieber artikulieren, was es für wichtig erachtet, und dies politisch einfordern. Die derzeitige naturschutzfachliche Betrachtung der DB-International ermittle zum Beispiel nur die Kosten für den Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft, nutze die vom Dialogforum dargestellten Kriterien jedoch nicht und auch nicht mit dem Gewicht, welches das Dialogforum diesen beimesse.

Dr. Feldt votierte dafür, dass diese Beurteilung der Trassen durch das Dialogforum stattfinde. Er habe wahrgenommen, dass viele Teilnehmende weitergehend wünschten, dass die vom NABU vorgetragenen Kriterien möglichst bald im Prozess zur Anwendung kommen sollten.

Lärm und Lärmschutz

[Das Thema „Lärm“ wurde bereits in einem Teilbeitrag der Arbeitsgruppe „Natur und Umwelt“ behandelt. Nach der Mittagspause wurde das Thema „Lärmschutz“ aufgerufen. Die Beiträge zu diesen beiden Themen werden hier als Block wiedergegeben.]

Kriterium „Lärmwirkung“

Die DB-International, so Dr. Feldt [weiter vorn im Verlauf] habe [in der Machbarkeitsstudie] die Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen ermittelt. Es sei nach Ansicht der AG Natur und Umwelt jedoch erforderlich, herauszufinden, wie genau die Menschen betroffen sind. So würden bei einer Neubautrasse Flächen neu verlärmert. Bei viel befahrenen Bestandsstrecken würde durch einen Ausbau neuer Lärmschutz hinzu kommen, der die bestehende Situation deutlich verbessere. An Bestandsstrecken, die zwar mehr Verkehr zu verkraften hätten, aber nicht ausgebaut würden, werde sich die Situation verschlechtern. Diese qualitativen Aspekte sollen bei einem Vergleich der Trassenalternativen berücksichtigt werden.

Wichtig sei der AG weiterhin, eine Gesamt-Lärmbetrachtung anzustellen, die andere Lärmquellen z.B. eine Hauptstraße [neben der eigentlich zu genehmigenden Anlage, hier Schiene] einbezieht.

Die AG rege zudem an, neben den Aufwendungen für den Lärmschutz, die bereits in der Nutzen-Kosten-Analyse beinhaltet sind, die Wirkungen des Lärms auf die Grundstückswerte der Grundstücke neben der Trasse einfließen zu lassen.

Eine Teilnehmerin machte deutlich, dass auch die Gäste in den Kommunen [Touristen] bei der Ermittlung der Betroffenheit den Einwohnern hinzugezogen werden sollen.

Lärmschutz

Nach der Mittagspause trug Herr Wiese (Stadt Winsen (Luhe)) für die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ vor. Die AG setzte sich, so Herr Wiese, aus Bürgermeistern und Bürgermeisterinnen aus verschiedenen Regionen zusammen und hatte keinen externen fachlichen Beistand. Die jeweiligen Kommunen waren sowohl von potenziellen Aus- als auch von Neubautrassen oder von beidem betroffen.

Die Vermeidung und Reduzierung von Lärm und Lärmwirkungen ist nach Ansicht der AG, einer der wichtigsten Punkte zur Erreichung von Konsens in der Region über die Umsetzung von [Infrastruktur-] Maßnahmen. Die Arbeitsgruppe benenne die größten Ärgernisse, Sorgen und Nöte [, die in der Region artikuliert werden.]

Die Arbeitsgruppe habe nicht mit dem Anspruch gearbeitet, brauchbare Kriterien vorzulegen. Solche aus dem Beitrag der AG zu generieren sei Aufgabe von Fachleuten. Somit verstehe die AG ihren Beitrag als einen Anfang einer Diskussion.

Die 6 Prüfsteine der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ [entnommen aus den Vortragscharts]:

- Es muss ein Lärmschutz gewährleistet sein, der über den „gesetzlichen Lärmschutz“ hinausgeht (Stichwort: Vollschutz). Dafür sind alle technisch machbaren Maßnahmen zu ergreifen.
- Lärmschutz muss auch an Ausbaustrecken mindestens so wirksam sein wie an Neubaustrecken. Ausbau- und Neubaustrecken sind also gleich zu behandeln.
- Lärmvorbelastungen aus Straßen- und Schienenverkehr müssen dargestellt werden.
- Die Beurteilungen der unterschiedlichen Varianten muss anhand der jeweiligen Gesamtlärmbelastung erfolgen.
- Lärmschutz ist auch dort zu gewährleisten, wo ein Aus- oder Neubau zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung führt, ohne dass vor Ort ein Aus- oder ein Neubau stattgefunden hat.
- Was für den Lärmschutz gilt – auch während der Bauzeit – muss auch für den Erschütterungsschutz gelten.

- In besonderem Maße vor Lärm und Erschütterungen zu schützen sind
 - lärmempfindliche Einrichtungen (wie Krankenhäuser, Senioren- und Pflegeheime, Kindertagesstätten oder Schulen) sowie
 - lärmempfindliche Gebiete, sog. „Ruhige Gebiete“ gemäß Lärmaktionsplanung
- Die Abwehr von Lärmbeeinträchtigungen muss auch hier Vorrang vor einer wirtschaftlichen Betrachtung haben und unabhängig von der Zahl Betroffener gewährleistet werden.

Herr Wiese machte deutlich, dass viele dieser Prüfsteine / Kriterien eher Forderungen seien, die bei der Planung von Trassen berücksichtigt werden sollen, als Kriterien für die Auswahl von Trassen.

Herr Wiese wies darauf hin, dass die Zunahme von Verkehr auf der Schiene und der Ausbau Konsequenzen im gesamten Netz habe und nicht nur dort, wo Schienen-Infrastruktur gebaut würde. [Das Baurecht verpflichtet den Vorhabenträger jedoch nur dort zum Bau von Lärmschutz, wo er Ausbau- oder Neubaumaßnahmen vorsieht.] Die Arbeitsgruppe erwarte unabdingbar, dass Lärmschutz auch dort gebaut wird, wo keine unmittelbaren Baumaßnahmen vorgesehen sind. Zudem erwarte die Arbeitsgruppe, dass für besonders schutzbedürftige Orte und Einrichtungen höhere Standards des Lärmschutzes angesetzt werden. Auch sollten Orte geschützt werden, für die ein Lärmschutz nach bisherigen Maßstäben als unwirtschaftlich gelte.

Die Arbeitsgruppe sei überzeugt, dass der Vorhabenträger eine größere Akzeptanz für seine Neu- bzw. Ausbaupläne fände, wenn er diesen Forderungen nachkäme. Das Dialogforum möge darüber diskutieren, was es dem Vorhabenträger abverlangen wolle. Er hoffe, dass man mit dem Vorhabenträger mehr Lärmschutz verabreden kann, als heute ohnehin üblich.

Die Arbeitsgruppe wolle weiter arbeiten und bitte um fachlichen Beistand, um diese Kriterien und Forderungen weiter zu entwickeln, so Herr Wiese. Die AG schlage Herrn Popp (Lärmkontor GmbH) vor und stelle sich vor, dass er über das vom Land bereitgestellte Budget für externen Sachverstand für seine Mitarbeit bezahlt wird. Die AG rege auch an, dass weitere Beteiligte aus dem Dialogforum sich in der AG einbringen.

Lärm-Management der DB AG bis 2020

Die Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020 war das Thema von Herrn Zimmermann (DB AG). Er wollte darstellen, so Herr Zimmermann, wie weit die Bahn bereits gelangt sei und wohin sie bis 2020 kommen will.

Er ging auf Lärmszenarien ein, die an Stelen im Foyer über Kopfhörer wahrgenommen werden konnten. Gemeinsam mit Wissenschaftlern vom Heinrich-Hertz-Institut (Berlin) hätte sich die Bahn große Mühe gegeben, die Vorbeifahrt von Zügen mit unterschiedlichem Lärmschutz zu simulieren, damit Menschen sich ein zutreffendes [akustisches] Bild machen können.

Herr Zimmermann erläuterte, warum die Umrüstung der Bremsen an den Güterwagen zur Verminderung der Lärmemissionen führte. Die über Jahrzehnte übliche Grauguss-Brems-Sohle raute die Lauffläche des Rades und damit auch den Schienenstrang auf. Ein glattes Rad und eine glatte Schiene jedoch emittierten am wenigsten Lärm. Deshalb rüstet die Bahn, unterstützt durch Fördermittel des BMVI [, die alle Wagenhalter erhalten können,] auf neue Bremssohlen mit Verbundstoffen um, welche die Räder nicht mehr aufrauten. Damit sei die Vorbeifahrt solcher umgerüsteter Güterwaggons um 10 db(A) leiser gegenüber den Waggons mit der Grauguss-Brems-Sohle. [Minus 10 db(A) wird als Halbierung des Lärms wahrgenommen. Quelle: http://www.umgebungslaerm.nrw.de/grundlagen_laerm/index.php]

Die DB AG wolle den Schienenverkehrslärm bis 2020 halbieren. Dazu ergreift sie die bereits erwähnten Maßnahmen an der Bestandsflotte (60.000 Waggons) und baut Lärmschutz an Strecken. Die Bahn ist Eigentümerin von etwa einem Drittel aller Güterwaggons (180.000), die auf dem deutschen Schienennetz unterwegs sind. Auch die anderen deutschen und ausländischen Wagenhalter haben sich verpflichtet, die gesamte Flotte umzurüsten. Die DB AG wird ihre Verpflichtung bis Ende 2020 umgesetzt haben, so Herr Zimmermann. Die gesamte Flotte von 180.000 wird vermutlich auch bis spätestens 2020 umgerüstet sein, 160.000 Waggons seien derzeit bereits zu Umrüstung angemeldet. Das BMVI habe zudem Pläne angekündigt, ab dem Fahrplan 2020/21 ein Fahrverbot für nicht umgerüstete Waggons auszusprechen.

Herr Zimmermann wies kurz auf sieben weitere Maßnahmen an der Infrastruktur, die heute als anwendungsreif gelten, hin [siehe in der Grafik unten die Maßnahmen mit dem grünen Haken]. Die DB AG, so ergänzte er, werde bis 2020 weitere 2000 km lärmbelastete Strecke einer Lärmsanierung zuführen.

An der Lärmquelle



An der Ausbreitung



Hot spots



Aussagen zum Thema Schienenlärm in der Machbarkeitsstudie

Dr. Geßner (DB Umwelt) trug vor. DB Umwelt war beauftragt, den Schienenlärm zu bestimmen, der durch Ausbau oder Neubau von Strecken verursacht wird. Dazu waren die denkbaren Trassen festzulegen, die Untersuchungskorridore und auf Basis der Bedarfsprognose 2025/2030 die Anzahl der Züge zu bestimmen, die über die Strecken fahren werden. DB Umwelt konnte auf ein vereinfachtes digitales Geländemodell zurückgreifen und hat, das betonte Dr. Geßner, eine grobe und überschlägige Berechnung der Auswirkungen der Verkehrsgeräusche auf die Anwohner der Strecken vorgenommen. Später im Planungsprozess würden solche Berechnungen erheblich präziser vorgenommen.

Der entscheidende Lärmverursacher sei der Güterverkehr, der oft in der Nacht unterwegs ist. In der Nacht sind die Beurteilungspegel [für reine und allgemeine Wohngebiete (WR und WA)] mit 49 dB(A) strenger als am Tag mit 59 dB(A) [lt. Verkehrslärmschutzverordnung]. Diese Beurteilungspegel gelten sowohl für den Ausbau als auch für den Neubau von Strecken. Allein drei bis vier Güterzüge, die mit 80 km/h unterwegs seien, produzierten einen Mittelungspegel von über 60 dB(A) und überschritten damit den Beurteilungspegel für die Nacht erheblich.

In der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2013 sind die Isophonenlinien [Linien gleicher Lautstärke] abgebildet, die nach der vorherigen Version der Schall 03 ermittelt wurden [Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV: Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03). Deren neueste Version ist von 2014]. Im Durchschnitt liegt die Isophonenlinie für 49 dB(A) ohne Lärmschutz ca. 800-1000 m entfernt von der Strecke. Somit konnte ermittelt werden, wie viele Menschen von dem Schienenlärm beeinträchtigt wären und welche Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen, um dies zu schützen. Somit konnten für die Zwecke der Machbarkeitsstudie die Anzahl der Betroffenen und die Kosten der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für alle alternativen Trassen berechnet und damit vergleichbar gemacht werden. Die Anzahl der Betroffenen sei innerhalb der Isophonenlinie ausgezählt worden. Die Anzahl der Betroffenen sei nicht nach der Höhe der Belastung gewichtet worden, die innerhalb des Raumes, der durch die Isophonenlinie beschreiben wird, hin zur Bahnstrecke immer größer wird. Im Rahmen der Planfeststellung würde erheblich genauer untersucht. Dann werde für jedes einzelne Fenster errechnet, wie hoch die Belastung sei.

Dr. Geßner erwähnte kurz, dass die Bahn an Strecken, die baulich nicht geändert werden, Maßnahmen nach dem freiwilligen Lärmsanierungs-Programm des Bundes vornehme, wobei dort die Richtwerte bei 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tage lägen.

Anforderungen an den Lärmschutz

Herr Jäcker-Cüppers (Stellv. Vorsitzender des Arbeitsrings Lärm der DEGA ALD) sprach zu den Anforderungen an den Lärmschutz aus der Perspektive einer Fachverbandes, der deutschen Gesellschaft für Akustik. Seine Arbeitsgruppe, so Herr Jäcker-Cüppers, habe die Verbesserung des Lärmschutzes zur Aufgabe. Er werde keine Kriterien für einen Alternativenvergleich anbieten, vielmehr möchte er Ziele für den Lärmsschutz darstellen, die als Endpunkt erreicht werden sollten.

Grundsätzlich solle ein einheitliches hohes Schutzniveau für alle Anwohner und Gäste und eine Minimierung der Gesamtbelastung erreicht werden. Aktuell jedoch gäbe es eine Zweiteilung des Schutzniveaus: Die Immissionsgrenzwerte für den Bau und wesentliche (bauliche) Änderungen von Schienenwegen (Lärmvorsorge) sind deutlich strenger (WA/WR: 59/49 dB(A) tags/nachts) als die Auslösewerte bei der freiwilligen Lärmsanierung an Bestandsstrecken (WA/WR: 70/60 dB(A) tags/nachts), die keine bauliche Änderung erfahren. Der Unterschied der beiden Bemessungsgrößen von 11 dB(A) bedeute in der Praxis dreizehnmal so viele Fahrten. Seine Empfehlung sei, ein einheitliches Schutzniveau mindestens auf Grundlage der Lärmvorsorge anzustreben.

Herr Jäcker-Cüppers machte deutlich, wann nach heutiger Rechtslage die Lärmvorsorge greife:

- Neubautrassen: Lärmvorsorge, aber neue Belastungen
- Ausbau um zusätzliches Gleis: Lärmvorsorge, ggfs. deutliche Minderung gegenüber Bestandssituation
- Andere bauliche Eingriffe (z.B. Überholgleis): ggfs. Lärmvorsorge
- Blockverdichtung: keine Lärmvorsorge, ggfs. Lärmsanierung
- Mehrverkehr und/oder höhere Geschwindigkeiten auf Bestandsstrecken: Bsp. Strecke Uelzen-Hannover nach Ausbau Strecke Lüneburg-Uelzen: keine Lärmvorsorge, ggfs. Lärmsanierung

Herr Jäcker-Cüppers zeigte auch den Stand der Lärmsanierung in Niedersachsen [Quelle: <http://www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung.html>] und machte darauf aufmerksam, dass alle bis 2015 abgeschlossenen Maßnahmen noch von Auslösewerten von 75/65 dB(A) (WA/WR / tags/nachts) ausgingen. Damit könnte dort ca. die vierzigfache Anzahl von Fahrten gegenüber den Werten der Lärmvorsorge abgewickelt werden. [Folgende Aussagen sind den Charts entnommen.]

Die Lärmvorsorge habe folgende Defizite:

- Kein Außenschutz werde gebaut, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Hilfsweise werde dann zum Innenraumschutz durch baulichen Lärmschutz gegriffen.
- Die Immissionsgrenzwerte sind baugebietsabhängig: z. B. sind diese für Dorfgebiete um 5 dB(A) höher gegenüber WA/WR. Dies entspricht etwa der dreifachen Verkehrsmenge. Mindestens für die Nacht sollten die Grenzwerte für WA, WR angestrebt werden.
- Betriebliche Maßnahmen wie Blockverdichtung und Geschwindigkeitserhöhungen sind, weil es keine baulichen Änderungen sind, keine wesentlichen Änderungen. Dies sei das zentrale Defizit. Hier bestehe dringender Reformbedarf.
- Es findet keine Gesamtlärmbetrachtung statt.
- Mittelfristig sollten die Lärmvorsorgewerte gesenkt werden, da sie über den Schwellenwerten für erhebliche Belästigungen (BImSchG) liegen. Er empfehle (WA/WR: 45/55 dB(A) tags/nachts).
- Maßnahmen sollten vorrangig an der Quelle ergriffen werden. Derzeit seien sie rechlich gleichrangig mit sekundären aktiven Maßnahmen wie Lärmschutzwänden gestellt.

Herr Jäcker-Cüppers sah folgende, insgesamt recht hohe technische und organisatorische Minderungspotenziale, die er auszuschöpfen anriet:

- Fahrzeuge:
 - Umrüstung der Güterwagen des Bestands (siehe Umrüstprogramm)
 - Einführung von Radscheibenbremsen mit akustisch optimierten Rädern bzw. Radabsorbern
 - Einbeziehung anderer Fahrzeuge wie Lokomotiven in das Umrüstprogramm
 - Einführungsinstrumente nutzen: Geräuschvorschriften (EU), nach Emissionen gestaffelte lärmabhängige Trassenpreise

- Fahrwege:
 - Gleispflege (Besonders überwachtes Gleis)
 - Schienenstegabschirmung, Schienenstegdämpfer
 - Innovationen (Leisere Schienen, z. B. Profil 80E2)

- Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen
 - Fahrverbote
 - Geschwindigkeitsreduktion: Urteil des OVG Sachsen-Anhalt 1 K 17/13 vom 17.07.2014: Einbeziehen von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen in die Abwägung

Das Umrüstprogramm sei eine sehr wichtige Maßnahme. Durch eine akustisch optimierte Gleispflege könne dessen Effekt von minus 5 dB(A) gestützt und um weitere 3 dB(A) verbessert werden. Er begrüße die Ankündigung des BMVI, den Einsatz von Waggonen mit Grauguss-Bremsen nach 2020 komplett zu verbieten.

Abschließend formulierte Herr Jäcker-Cüppers folgende Folgerungen [Aussagen sind den Charts entnommen.]:

- Grundsätzlich ist das Außenschutzniveau der Lärmvorsorge anzustreben und mittelfristig zu verbessern
- Betrieblich bedingte Pegelerhöhungen sind ebenfalls als wesentliche Änderung zu bewerten
- Maßnahmen an der Quelle sollten Vorrang haben
- Das Besonders überwachte Gleis sollte die Regel werden.

- Das rechtliche Instrumentarium der Lärmvorsorge ist entsprechend fortzuentwickeln
- Der Verkehr von GG-Wagen ist ab 2020 zu unterbinden
- Geräuschgrenzwerte für die Fahrzeuge sind zu senken
- Das Instrument der lärmabhängigen Trassenpreise ist auszubauen.
- Ein verkehrsmittelübergreifender Ansatz ist anzustreben (Gesamtlärbetrachtung)

Der Moderator wertete dies als Empfehlung für die Formulierung von Forderungen seitens des Dialogforums Schiene Nord an den Vorhabenträger und den Gesetzgeber.

Der Moderator bat darum, in der weiteren Diskussion zwischen

- Kriterien, die das Dialogforum für die vergleichende Trassenbewertung nutzen will, und
- Forderungen zu unterscheiden, die es an den Vorhabenträger und den Gesetzgeber richten will.

Zusammenfassung und Fazit

Dr. Feldt hielt die Forderungen der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ sowie von Herrn Jäcker-Cüppers für unterstützenswert. Punkt für Punkt müsse jedoch darüber nachgedacht werden, wie die jeweiligen Anliegen „auf den Weg gebracht“ werden können.

Er sehe [, das sagte er später,] in zu hohem Schienenlärm oberhalb des gerichtlich anerkannten Gesundheitsgefährdungswertes von 60 dB(A) eine permanente Grundrechtsverletzung. Empfehlungen der Lärmwirkungsforschung gingen von einer Schwelle bei 55dB(A) aus. Vor diesem Hintergrund sei die Lärmsanierung keine „freiwillige“ Aufgabe, denn der Staat habe eine Schutzpflicht gegenüber seinen Bürgern. Die bisherigen Maßnahmen der Schienenlärmsanierung gingen bis 2014 von Nachtwerten von 65 dB(A) aus und verliefen insgesamt viel zu schleppend. Er fordere hier einen deutlichen Fortschritt ein.

Das Referat von Herrn Zimmermann habe, so Dr. Feldt, gezeigt, was nach 10 Jahren Vorlauf und intensiven Diskussionen „endlich“ umgesetzt werde. Sei nicht auszuschließen, dass nach 2020 doch noch Waggons mit Grauguss-Bremssohlen führen, müsse planungsrechtlich der Worst-Case angenommen werden. Somit würden höhere Lärmwerte und damit höhere Lärmschutzkosten entstehen. Er plädiere deswegen eindeutig für ein Fahrverbot als ordnungsrechtliche Maßnahme, die noch 2016 verabschiedet werden müsse. Zudem sähe er die Umrüstung der Waggons nur als einen ersten Schritt an, denn sie seien nach der Umrüstung zwar leiser als vorher, aber immer noch sehr laut. Die Bekämpfung des Lärms an der Quelle sei sehr wichtig.

Die Vorgehensweise der DB Umwelt im Rahmen der Machbarkeitsstudie könne er gut nachvollziehen und hielte sie für diesen Zweck auch angemessen.

Als darüber hinausgehenden Vorschlag präsentierte er folgende Kriterien für die vergleichende Trassenbewertung durch das Dialogforum:

- Anzahl der Betroffenen unter
 - Ermittlung zusätzlicher Lärmemissionen (NBS, wenig befahrener ABS)
 - Berechnung der Abnahme der Lärmesmissionen (viel befahrene ABS)
 - Gesamtlärmbetrachtung (also einschließlich anderer Lärmquellen)
 - Kosten der Lärmschutzmaßnahmen
 - Wertveränderungen von Immobilien und Grundstücken

Beim Bahngüterverkehr sollten zudem die hohen Lärmspitzen mit bewertet werden. Derzeit sei nur die Berechnung des Mittelungspegels üblich.

Diskussion zu den politischen Forderungen in Sachen Lärmschutz

Ein Teilnehmer fragte, ob das BMVI und die Deutsche Bahn AG für diese Region einen „privilegierten Lärmschutz“ zusagen könnten und bat diese, die Antwort auf diese Frage im nächsten Dialogforum zu geben. Der Moderator sagte, dass Herr Wiese [für die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“], Herr Jäcker-Cüppers [für den Arbeitsring Lärm der DEGA ALD] und Dr. Feldt gemeinsam einen Satz von Forderungen formuliert haben, zu denen er das BMVI, [das Land] und die Deutsche Bahn AG zu einem Kommentar auffordern werde.

Ein Teilnehmer war der Ansicht, dass das Dialogforum von dieser Antwort jedoch nicht abhängig machen solle, welchen Lärmschutz es einfordere.

Ein Teilnehmer dankte der Arbeitsgruppe und schloss sich diesen Forderungen an. Zur Umsetzung und für die Akzeptanz einer bestandsorientierten Ausbaulösung sei der Lärmschutz eines der zentralen zu bewältigenden Fragestellungen. Bahn, Bund und Land seien gut beraten, frühzeitig und aktiv vorzutragen, wie sie mit dem Thema Lärmschutz umgehen wollen. Das würde hier das Verfahren erheblich beschleunigen können. Dabei sollten auch die Strecken in Betracht kommen, die [zwar keinen Umbau, aber] deutliche Verkehrszunahmen erfahren werden. Z.B. In Celle würden bei der Alpha-Alternative über 20% Zunahme zu erwarten sein.

Ein Teilnehmer sah zusammengefasst die Forderung formuliert, dass die Region mehr Lärmschutz einfordere als es das Gesetz derzeit hergibt. Er sähe jetzt nicht die Notwendigkeit, dass das Dialogforum mithilfe von Wissenschaftlern ausarbeite, was das im Einzelnen bedeutete. Es könne nicht sein, dass man in der Region ein Projekt „vor die Nase gesetzt“ bekäme, von dem die Region selbst nichts habe und dann auch noch auf das gesetzliche Mindestmaß verwiesen werde. Hier im Dialogforum müsse eine klare politische Forderung in Richtung Berlin formuliert werden.

Ein Teilnehmer stützte dies, denn es sei die Politik, nicht die Bahn, die hier den Rahmen setze. Er forderte jedoch, dass die Forderungen mit klaren Werten z.B. 45/55 dB(A) unterlegt werden sollten. Im Rheingraben sei gerade eine freiwillige Vereinbarung unterzeichnet worden, die beispielgebend sei. Dafür jedoch mussten die Betroffenen jahrzehntelang kämpfen. Für eine Stadt, in der selbst nicht ausgebaut würde, die jedoch einen Mehrverkehr zu verzeichnen habe, müsse Lärmschutz nach dem gleichem Standard angeboten werden, als würde dort gebaut.

Ein Teilnehmer stützte diese Forderung nach dem höchsten Stand des technisch Machbaren. Diese Forderung beziehe sich sowohl auf die Neubau- als auch auf die Ausbaustrecken.

Ein Teilnehmer sah im Lärmschutz die zentrale Frage des gesamten Dialogforums. Der Schienenlärm schaffe die konkreteste Betroffenheit der Menschen vor Ort.

Dr. Feldt war der Ansicht, dass die Situation beim Lärmschutz allein dadurch schon verbessert werden könne, wenn die derzeit übliche restriktive Auslegung des vorhandenen Lärmschutzrechtes hin zu einer progressiven Auslegung verändert würde.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass der Hamburger Senat einem Vorhabenträger für Wohnbau auferlege, 30 dB(A) am Kopfkissen durch Messung nachzuweisen. Er wolle vom Land Niedersachsen wissen, welche Grenzwerte es für seine Bürger setze. Herr Popp stellte dar, dass sich dieser Wert auf Gewerbelärm bezöge.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass in Bayern bei der nördlichen Zulaufstrecke von Rosenheim nach Kufstein hin zum Brenner-Basis-Tunnel ein „Bayrischer Weg“ verabredet wurde. Dort werden die maximalen Zugzahlen angenommen und deswegen auch maximaler Lärmschutz gewährleistet. Auch würde, sofern die angenommenen Zugzahlen überschritten würden, der Lärmschutz nachgebessert. Das Land Bayern finanziere zudem flankierende Lärmschutzmaßnahmen und sichere dieses durch einen Staatsvertrag

mit der DB AG ab. Eine solche Regelung sollte von Dialogforum auch für diesen Planungsraum gefordert werden.

Ein Teilnehmer kritisierte den Mittelungspegel als Beurteilungsmaßstab. Die Menschen würden aber durch ein Schallereignis von ungefähr 60 dB(A) wach, also vom Spitzenwert geweckt. Herr Popp war der Ansicht, dass dieser Mittelungspegel die Schallwirkungen recht gut beschreibe, weil es das energetische [also gewichtete] Mittel und nicht das arithmetische Mittel darstelle. Den entgegnete der Teilnehmer mit folgendem Bild: Ein Schlag von Vitali Klitschko auf 10 Minuten gemittelt würde als sanftes Streicheln gelten, könnte aber tödlich sein. Er hielt die Darstellung des Maximalpegels für wichtig.

Diskussion zu den Kriterien für die vergleichende Trassenbewertung

Herr Popp kritisierte die Kriterien für die vergleichende Trassenbewertung, die Herr Dr. Feldt präsentierte [siehe oben]. Ihm gingen diese nicht weit genug. Es seien zwar Grundlagen für Kriterien, aber noch nicht die Kriterien, die man nutzen sollte. Ergänzend nannte er die Berücksichtigung von ruhigen Gebieten, die Berücksichtigung des Tourismus, der sehr lärmempfindlich reagiere und die Berücksichtigung von Mehrfachbelastungen. Die Kulturlandschaft müsse schalltechnisch beschrieben werden. Er würde auch fragen wollen, ob der Vollschutz realisiert werden kann. Dr. Feldt stimmte zu, dass man die Liste erweitern könne, er sich bewusst aber beschränkt habe, um eine vergleichende Trassenbewertung möglichst schnell, bis Sept. / Okt. 2015 fertigstellen zu können.

Ein Teilnehmer bat Herrn Dr. Feldt, Aussagen zum Erschütterungsschutz zu machen. Aussagen zum Erschütterungsschutz seien wichtig, aber erst möglich, wenn die Bautechnik [und der Baugrund] bekannt seien. Deswegen taue dieses Kriterium nicht für eine vergleichende Trassenbewertung. Herr Popp ergänzte, dass Aussagen zum Erschütterungsschutz in diesem aktuellen Planungsstadium nicht formuliert werden können. Orientierungswerte jedoch könnten aus dem Bau des dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg gezogen werden. Die Erschütterungen trügen nicht sehr weit.

Ein Teilnehmer lobte, dass die Gesamtlärbetrachtung im Kriterienkatalog auftauche.

Der Moderator stellte fest, dass weder die politische Forderung bereits soweit entwickelt sei, dass er ein Meinungsbild herstellen könne, noch die Kriterien für die vergleichende Trassenbewertung. An beiden müsse noch in Arbeitsgruppen gearbeitet werden.

Organisation der Weiterarbeit an dem Thema Lärm und Lärmschutz

Der Moderator fragte, welchen Aufwand eine vergleichende Trassenbewertung mit den Kriterien von Herrn Dr. Feldt und zusätzlich mit den von Herrn Popp vorgeschlagenen Kriterien erfordern würde. Herr Popp führte aus, dass Niedersachsen über ein 3-D-Geländemodell verfüge, in das mit geringem Aufwand die Verkehrsbelastungen eingegeben und daraus Schallemissionen ermittelt werden können.

Ein Teilnehmer forderte ein, dass die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ fachliche Unterstützung bekommen sollte. Ein weiterer Teilnehmer wollte wissen, welche der beiden Arbeitsgruppen Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ oder „Natur und Umwelt“ sich in Zukunft um das Thema „Lärm“ kümmern werde.

Der Moderator fragte, wer die Lärmberechnungen vornehme und die vergleichende Trassenbewertung liefern würde. Dabei sollten, so verstehe er die Diskussion, die Kriterien angewendet werden, die Dr. Feldt und Herr Popp vorgeschlagen haben.

Herr Popp wies darauf hin, dass das Land über ein Rechenmodell verfüge. Das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim hätte bereits die Lärmbelastung für sämtliche wichtigen Straßen berechnet. Im Eisenbahnbundesamt sei das Schienenmodell verfügbar. Diese beiden müssten zusammengefügt werden. Sämtliche weiteren notwendigen Informationen befänden sich im Geo-Portal des Landes Niedersachsen. Er schätzte die Arbeit als nicht aufwändig ein, sofern die Daten zur Verfügung gestellt werden. Frau Dr. Eickmann wies darauf hin, dass bei dieser Aufgabe auch bestimmt werden müsse, welche Zugzahlen und welche Lärmschutzmaßnahmen auf welchem Schutzniveau unterstellt werden sollen. Es sei also zu klären, was genau die Aufgabe ist.

Herr Dr. Feldt skizzierte das absehbare Ergebnis. Neubautrassen, die bisher unverlärmt Gebiete tangieren, werden unter Lärmgesichtspunkten schlechter abschneiden als Bestandsausbauten. Bei den Bestandsausbauten jedoch wird das Bild differenzierter ausfallen, da dort in einzelnen Bereichen kein gesetzlicher Lärmschutz erforderlich wird. Es wird also Bereiche geben, in denen sich die Situation verbessert, und solche, in denen sich die Situation verschlechtert.

Herr Wyderka schätzte die Aufgabenstellung, Überlagerung verschiedener Lärmquellen in die Betrachtung einzubeziehen, als [in der zur Verfügung stehenden Zeit] „nicht leistbar“ ein. Er regte ein einfacheres Vorgehen an, dass eine Vergleichbarkeit herstellte. Würde unterstellt, dass bei Ausbau und bei Neubau der gleiche Lärmschutz gewährleistet wird, so ergeben sich die Unterschiede zwischen den Trassen dadurch, dass bisher ruhige Gebiete neu verlärm werden. Zudem ergeben sich auch Gewinne dort, wo durch den Ausbau Lärmschutz entsteht, der zuvor an den Bestandsstrecken nicht vorhanden war. Dann

seien noch die Strecken in den Blick zu nehmen, wo mehr Verkehr ohne Ausbau stattfände. Diese drei Kriterien könne man anwenden, ohne eine Lärmprognose anzufertigen.

Verabredung

Der Moderator fragte die Beteiligten im Dialogforum, ob Sie damit einverstanden seien, das von Herrn Wyderka skizzierte Vorgehen anzuwenden. Es sei im Moment offensichtlich das einzige, dessen Umsetzung auch zugesichert werden kann.

Ein Teilnehmer stellte in diesem Moment den Bezug zu der Forderung her, dass alle Trassen den optimalen Lärmschutz erhalten sollten. Unter dieser Bedingung müssten alle Trassen gleich gut abschneiden. Dr. Feldt machte darauf aufmerksam, dass selbst unter dieser Bedingung die Neubautrassen schlechter abschneiden würden, weil sie zuvor ruhige Bereiche tangieren.

Ein Teilnehmer sprach sich dafür aus, das von Herrn Wyderka skizzierte Vorgehen als einen ersten Schritt auszuprobieren.

Herr Popp skizzierte noch einmal seinen Vorschlag, konkrete Belastungszahlen aus einer Lärmprognose über die verschiedenen Flächen zu überlagern. So könnten Flächen, die unter Naturschutz stehen und Ruhegebiete unterschieden und die Einwohnerzahlen in betroffenen Siedlungsflächen ermittelt werden. Eine solche Vorgehensweise sei das übliche Tagesgeschäft beim Umgang mit der Umgebungslärmrichtlinie, welche die Europäische Union vor über zehn Jahren erlassen habe. Es sei erforderlich, die Ausgangssituation im gesamten Netz mit der Prognosebelastung im gesamten Netz zu vergleichen und Bilanz zu ziehen. Herr Popp forderte auf, dieses von ihm skizzierte Vorgehen anzuwenden.

Herr Wyderka, machte deutlich, dass das Land keine Berechnungen anstellen werde. Für die Priorisierung einzelner Trassen reiche seiner Meinung nach ein einfacheres Verfahren aus. Er wies zudem darauf hin, dass die Trassen bislang nur ganz grob bestimmt seien und eine Verlagerung der Trassen zu einer Veränderung des Berechnungsergebnisses führen würde.

Ein Teilnehmer äußerte seine Sorge, dass bei der vereinfachten Betrachtung keine Gesamtlärbetrachtung angestellt würde, also bereits vorhandene Belastungen wie die durch Autobahn-Lärm ausgeblendet wären. Eine Gesamtlärbetrachtung müsse angestellt werden.

Ein Teilnehmer äußerte die Kritik, dass bei dem vorgeschlagenen Verfahren die Wirkungen der Maximalpegel keine Beachtung fänden.

Ein Teilnehmer regte an, statt der Fahrplansimulationen eine Lärmberechnung anfertigen zu lassen und diese aus dem Budget für externe Beratung zu finanzieren.

Ein Teilnehmer äußerte die Kritik, dass das von Herrn Wyderka vorgeschlagene Verfahren unterhalb des üblichen Standards [bei vergleichenden Betrachtungen] läge.

Frau Schlüter (Arbeitsgruppe Mensch und Region) regte [weiter früher im Verlauf] an, dass die Teilnehmenden aus der AG „Natur und Umwelt“ in der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ mitwirken, um die politische Forderung klar zu artikulieren. Sie würde gern beide Experten, Herrn Dr. Feldt und Herrn Popp um Mitwirkung bitten. Herr Wiese (Sprecher Arbeitsgruppe Mensch und Region) forderte, dass BMVI, DB AG und Land sich im sechsten Treffen im Sept. zu den politischen Forderungen äußerten.

Ein Teilnehmer äußerte die Kritik, dass die Kriterien für die vergleichende Bewertung noch nicht ausreichend klar seien und forderte die Arbeitsgruppe auf, hierzu zunächst Klarheit zu schaffen. Hier bereits über die Vorgehensweise bei der vergleichenden Bewertung zu sprechen, sei seiner Auffassung nach zu früh. Herr Wiese schloss sich dieser Einschätzung an und forderte die beiden Sachverständigen, das Land und an Lärmfragen Interessierte aus den beiden Arbeitsgruppen Mensch und Region, sowie Natur und Umwelt auf, gemeinsam Parameter und Beurteilungsverfahren zu entwickeln und im Sept. zu präsentieren. Die Geschäftsstelle solle diesen Arbeitsprozess koordinieren.

Diesen Vorschlag von Herrn Wiese unterstützen die Beteiligten im Dialogforum. Es gab keinen Widerspruch.

Herr Lanz (BMVI) kündigte an, dass das BMVI die politischen Forderungen nicht kommentieren könne. Das BMVI habe die gesetzlichen Grundlagen zu beachten. Nur diese gingen in die Projektbewertung ein. Herr Böhm (BMVI) wies darauf hin, dass der konkrete Lärmschutz in einem Planfeststellungsverfahren festgelegt werde. Zwar könne das BMVI die Forderungen des Dialogforums transportieren, aber keine Zugeständnisse formulieren.

Mensch und Region

Die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ hat sich nicht nur mit dem Thema Lärm beschäftigt, sondern auch mit den Auswirkungen von Trassen auf Siedlungen und auf die regionale Wirtschaft, so der Modera-

tor. Herr Wiese trug vor. [Er hielt sich dabei eng an die Vortragscharts, deren Inhalt hier in der Dokumentation wiedergeben ist.]

Kriterium „Förderung und Gewährleistung der Siedlungsentwicklung“

Die Arbeitsgruppe hat folgende Vorstellungen:

- Der Ausbau oder Neubau einer Trasse muss konkrete kommunale Vorteile für die Siedlungsentwicklung vor Ort haben. Ein solcher Vorteil kann beispielsweise darin bestehen, dass zusätzliche Haltepunkte für den SPNV in Grundzentren und für den SPFV in Mittelzentren geschaffen werden.
- Fortbestehen der SPFV-Halte in der Region (z.B. Lüneburg)
- Die kommunale Selbstverwaltung, insbesondere die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben.
- Auf den Erhalt und die Weiterentwicklung von Siedlungsfunktionen hat das Infrastrukturprojekt Rücksicht zu nehmen, und damit auch auf vorhandene, begonnene und absehbare kommunale Planungen.
- Wegebeziehungen und andere Verbindungen sind aufrecht zu erhalten. Zerschneidungen sind zu vermeiden. Gemeinschaft muss möglich bleiben.
- Das Projekt muss sich in das Orts- und in das Landschaftsbild einfügen. Weil kein regionaler Bedarf an einer Schnellstrecke besteht, hat das auch für eine Neubaustrecke zu gelten.

Herr Wiese bat darum, dass die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ bezüglich des Schienenpersonennahverkehrs von der LNVG und dem Land Niedersachsen unterstützt wird.

[Das Folgende ist früher am Tage von der Arbeitsgruppe „Natur und Umwelt“ vorgetragen worden.]

Kriterium „Barrierewirkung für den Menschen“

Hier sei nach Ansicht der AG Natur und Umwelt zu fragen wie viele Menschen in welcher Weise betroffen seien. Neubaustrecken können eine Barrierewirkung haben, weil sie Umwege in den alltäglichen Wegen der Menschen erfordern. Auch bei Ausbaustrecken könnten solche Nachteile entstehen. Solche Nachteile, die durch die Planung [von Brücken, Unterquerungen, auch ebenerdigen Bahnübergängen] auch vermieden [oder gemindert] werden können, sollten auch in der Nutzen-Kosten-Analyse betrachtet werden. Zur Beurteilung dieses Aspektes seien deswegen genauere Planungsunterlagen als dem Dialogforum derzeit zur Verfügung stehen erforderlich.

[Das Folgende wurde von der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ vorgetragen.]

Kriterium „Lokale Gestaltung und Ausgleich von Härten ermöglichen“

Die Arbeitsgruppe hat folgende Vorstellungen:

- Um vor Ort für die Akzeptanz der Menschen zu sorgen und ihre Lebensqualität zu sichern, können z. B. besondere städtebauliche Gestaltungen oder die Umsiedlung von Betroffenen notwendig sein. Für derartige Maßnahmen („städtebauliche Flurbereinigung“, „Siedlungsumbau“) muss ein Fonds zur Verfügung stehen, der in ausreichender Höhe und in Abstimmung mit den Kommunen vom Vorhabenträger einzurichten ist.

Kriterium „Effekte für die regionale Wirtschaft“

Die Arbeitsgruppe hat folgende Vorstellungen:

- Auf die Belange der Betriebe vor Ort ist Rücksicht zu nehmen. Ihr Bestand und ihre Entwicklungsmöglichkeiten müssen sichergestellt sein.
- Das Vorhaben soll vorhandenen Betrieben Chancen und Perspektiven eröffnen und die Ansiedlung neuer Betriebe fördern.
- Bei dem unvermeidbaren Flächenverbrauch sind die Interessen der Land- und Forstwirtschaft zu wahren. Besonderes Gewicht kommt ihren Interessen auch zu, wenn es um die Vermeidung von Zerschneidungswirkungen geht.

Kriterium „Tourismus und (Nah-)Erholung“

Die Arbeitsgruppe hat folgende Vorstellungen:

- Der Tourismus und die (Nah-)Erholungsmöglichkeiten müssen erhalten bleiben und in ihren Entwicklungsmöglichkeiten gesichert werden. Das gilt unabhängig davon, ob ein Bereich verkehrlich vorbelastet oder unvorbelastet ist.
- Das Vorhaben soll ein Beitrag zur besseren Erreichbarkeit touristisch genutzter Räume leisten.

Herr Wiese wies darauf hin, dass dieses Kriterium bei der Festen Fehmarnbeltquerung ein wichtiger Diskussionspunkt gewesen sei.

Erwartungen an den Bauprozess

Darüber hinaus ist der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ wichtig:

- Dem Bau muss ein Konzept zugrunde liegen, das auch die örtlichen Interessen berücksichtigt.
- Die Einschränkungen für die Anlieger sind in engen Grenzen zu halten.
- Der Nahverkehr muss weiter störungsfrei abgewickelt werden können und darüber hinaus optimiert werden können.

Diskussion und Verabredung

Die von der Arbeitsgruppe vorgetragenen Kriterien wurden aus Zeitgründen nicht diskutiert.

Herr Wiese wies darauf hin, dass die Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ selbst nicht in der Lage sei, aufbauend auf diesen Überlegungen messbare Kriterien zu benennen. Die Arbeitsgruppe würde sich aber gern in einem weiteren Arbeitskreistreffen damit beschäftigen. Die Arbeitsgruppe werde nicht in der Lage sein, eine vergleichende Trassenbewertung anzufertigen. Er fragte danach, welche Fachinstitution die Arbeit der Arbeitsgruppe unterstützen könne.

Das MW und die Landesnahverkehrsgesellschaft zeigten sich zu Zusammenarbeit in Fragen des Schienpersonennahverkehrs bereit.

Frau Dr. Eickmann sagte ganz generell die fachliche Unterstützung zu, machte aber deutlich, dass das Land keine Berechnungen anstellen werde.

Für den Bereich Tourismus, so regte Herr Wiese an, eine fachkundige Person anzusprechen, die am Thema Fehmarnbelt mitgewirkt hat. Frau Schlüter (Mitglied der AG) regte an, Frau Dr. John (Rechtsanwaltskanzlei Günther, Hamburg), die als Experte bei der Fehmarnbeltquerung mitgewirkt hat, einzubeziehen.

Herr Wiese hob hervor, dass bei den Bürgermeister(innen) großes Interesse für den Fonds [für den Siedlungsumbau; s.o.] bestehe. Er hoffe, dass die DB AG und der Bund hier gesprächsbereit seien. Frau Schlüter (Mitglied der AG) sagte zu, Ideen zu dem „Siedlungs-Qualitäts-Verbesserungs-Fonds“ beizusteuern. Sie habe Erfahrung mit Fonds-Lösungen.

Frau Schlüter (Bispingen) sagte zudem zu, Gastgeberin der Arbeitsgruppe zu sein, und bat die Geschäftsstelle um die Koordinierung der Beteiligten. Firefox

Der Moderator bat die Arbeitsgruppe und ihre fachlichen Unterstützer, einen Weg zu suchen, wie mit wenig Arbeit die Unterschiede der Trassen herausgearbeitet werden können.

Der Moderator fragte, ob jemand Einwände gegen diese Vereinbarungen habe. Es wurde kein Widerspruch artikuliert.

Bilanz

Ein Teilnehmer äußerte gegen Ende des Treffens sein Unbehagen darüber, dass während dieses Treffens des Dialogforums eine Vorfestlegung auf die Alpha-Alternative stattgefunden habe. Der Moderator antwortete, dass während des vierten Treffens gemeinschaftlich die Forderung artikuliert worden sei, die Alpha-Alternative zu optimieren. Die Umsetzung dieser Forderung, sei nun organisiert worden. Es wurde eine Arbeitsgruppe zu diesem Zweck zusammengerufen.

Des Weiteren würde die Moderation daran arbeiten, dass anhand der Kriterien, die das Dialogforum selbst bestimme, die Vor- und Nachteile sämtlicher Trassenalternativen formuliert werden. Offen sei, ob auch ein Punktsystem [eine Nutzwert-Analyse] genutzt werden soll, wie von der AG Verkehr vorgeschlagen.

Der Moderator dankte dafür, dass die Tagesordnung zu Beginn des Tages ohne große Diskussion umgestellt werden konnte. Es seien viele Punkte bearbeitet worden und die Zusammenarbeit hat aufgezeigt, wie weit die Beteiligten gemeinsam vorankommen. Zu einzelnen Themen seien Kriterien bereits verabredet zu anderen Themen seien die Kriterien noch nicht weit genug entwickelt, noch nicht scharf genug abgegrenzt, um genutzt werden zu können. Hier seien die Arbeitsgruppen gebeten, weiter daran zu arbeiten. Während dieses Treffens sei eine neue Arbeitsgruppe gebildet worden und die Geschäftsstelle hat die Aufgabe übernommen, die Arbeitsgruppen zu koordinieren und mit dafür zu sorgen, dass alle Arbeitsgruppen im nächsten Treffen Ergebnisse vorlegen. Nach wie vor seien alle gemeinsam dabei, herauszufinden, ob die Trassenalternativen bezogen auf die jeweiligen Kriterien gut oder weniger gut abschnitten. Vor- und Nachteile der Trassenalternativen sollen beschrieben werden. Ausdrücklich offen sei, ob gemeinsam Kriterien gewichtet werden und ob gemeinsam Punkte vergeben werden.

Es hätten, so der Moderator, eine Reihe von Anregungen und „Anträgen“ während des dicht gedrängten Programms nicht behandelt werden können. Diese würden zu einem späteren Zeitpunkt angesprochen.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass bis Ende Sept. 2015 die Projektbewertung im Rahmen des BVWP 2015 abgeschlossen werde. Er bat um Klärung, ob dies auch für die Trassenalternativen [im Bereich Schiene Nord] gelte, denn ansonsten sei die Arbeit im Dialogforum sinnlos. Herr Böhm (BMVI) bekräftigte, was Herr Papajewski (BMVI) bereits während des ersten Treffens des Dialogforums zusagte: Die Zeitgrenze für die anderen Projekte des BVWP gelte hier [für den Bereich Schiene Nord] nicht. Das Dialogforum

hat bis zum November 2015 Zeit, einen Vorschlag zu erarbeiten. Dieser fließe dann in die Bundesverkehrswegeplanung ein.

Ein Teilnehmer wies auf die „Celler Erklärung“ hin und forderte die Teilnehmenden auf, darüber nachzudenken, wie sie sich gemeinsam politisch positionieren wollten. Er regte an, die „Celler Erklärung“ als Entwurf dafür anzusehen und eine politische Positionierung während des nächsten Treffens zu diskutieren. Der Moderator wies darauf hin, dass die Arbeitsgruppen bereits begonnen haben, zwischen [Bewertungs-]Kriterien und weitergehenden Forderungen zu unterscheiden.

Der Moderator bedankte sich bei allen Teilnehmenden herzlich für Ihre Mitwirkung.