



## Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des vierten Treffens des Dialogforums am 19.06.2015 in Celle

## Dialogforum Schiene Nord

### Dokumentation des vierten Treffens des Dialogforums am 19.06.2015 in Celle

Die Veranstaltung fand im Tagungszentrum Congress Union Celle statt, begann um 09:00 Uhr und endete um 17:15 Uhr.

### Vorbemerkungen

Hier lege ich als neutraler Moderator eine Dokumentation vor, die enthält, was mir durch die Video-Dokumentation zur Verfügung stand. Die darin präsentierten Aussagen habe ich gestrafft und gleichzeitig versucht, so nah am gesprochen 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, 15. Juli 2015

<b>Gliederung</b>	<b>Seite</b>
Zusammenfassung	3
Begrüßung und Einführung	9
Realistische Arbeitsziele	12
Entscheidungsfindung	17
Kriterien zu Verkehr	28
Dringlichkeit einer Lösung des Kapazitätsproblems	42
Wann und wo tauchen Engpässe im Netz auf?	49
Festlegung der in Betracht kommenden Lösungsalternativen	54
Optimierung vorhandener Lösungsansätze	54
Umgang mit den offenen Fragen aus dem Fragenkatalog	56
Einzelne Rückmeldungen zum Dritten Dialogforum	59
Formelle und informelle Beteiligung	59
Natur & Umwelt	60
Verschiedenes	70
Zusammenfassung und Bilanz	71

## **Anhang**

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

Ihr Ansprechpartner:

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

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

E-Mail: [info@dialogforum-schiene-nord.de](mailto:info@dialogforum-schiene-nord.de)

### Zusammenfassung des vierten Treffens des Dialogforums am 19.06.2015 in Celle

Zu Beginn des vierten Treffens des Dialogforums Schiene Nord erinnerte der Moderator an die Arbeitsziele des Dialogforums und an die Entscheidungsregeln, die bereits vor dem ersten Treffen am 13. Februar thematisiert wurden. Die Arbeitsziele sind gestaffelt nach ihrem Schwierigkeitsgrad. Die Geschäftsführung und der Moderator arbeiten derzeit auf die Schaffung einer Entscheidungsgrundlage hin. Um diese zu erstellen ist es erforderlich, folgende Ziele – orientiert an der Ausschreibung – zu erreichen:

- Transparenz herstellen und
  - kritische Würdigung
  - der Begründung des Bedarfes (von Teilnehmenden hinzugefügt),
  - der Vorgehensweise zur Trassen-Planung,
  - der Wahl der untersuchten Varianten,
  - der angewandten Bewertungskriterien und
  - der Bewertungsergebnisse
- 
- ggf. ergänzen von Trassenalternativen / -Varianten
  - ggf. ergänzende Untersuchungskriterien formulieren

Geschäftsstelle & Moderator ergänzten in ihrem Konzept folgende Arbeitsziele:

- Ergänzen von weiteren Lösungsansätzen für die Lösung der Kapazitätsengpässe im Güter- und im Personenverkehr
- Benennung von Vor- und Nachteilen der Lösungsideen

Als Entscheidungsgrundlage entsteht eine Matrix von Kriterien und Trassenalternativen. Die Vor- und Nachteile der Trassenalternativen sind darin benannt und in die Einzelfelder eingetragen.

Offen ist, ob das Dialogforum folgende weiteren Ziele anstreben will, die in der Ausschreibung als Eventualziele notiert sind:

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

Eine Entscheidung darüber, ob diese Eventualziele angestrebt werden sollen, haben die Teilnehmenden des Dialogforums bislang nicht getroffen. Gleichwohl gibt es Anzeichen, dass mehrere Teilnehmende dies begrüßen würden.

Der Moderator beschrieb seinen Eindruck, dass eine der zwei Entscheidungsregeln des Dialogforums derzeit von einer nicht kleinen Zahl von Teilnehmenden hinterfragt werden. Die Entscheidungsregel

- „Verabredungen zu den Zielen, Inhalten und dem Ablauf der jeweils zu moderierenden Runde treffen wir nach Möglichkeit mit großer Zustimmung.“

wird nur von Einzelnen kritisiert. Jedoch für die Entscheidungsregel für Entscheidungen in der Sache

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

lag eine Anregung von Teilnehmenden vor, die eine deutliche Änderung bedeutet hätte:

- Eine Zweidrittelmehrheit entscheidet.

Gegen diese vorgeschlagene veränderte Entscheidungsregel wurden aus dem Kreise der Teilnehmenden eine Reihe von Argumenten vorgetragen. Auch Moderator und Geschäftsstelle sprachen sich für die Konsensorientierung und gegen das Mehrheitsprinzip bei Entscheidungen in der Sache

aus. Die Argumente bewegten die Teilnehmenden dazu, die bisherige und während des Treffens nochmals erläuterte Regelung beizubehalten. Teilnehmende haben weiterhin die Möglichkeit, sich einem Konsens nicht anzuschließen und ihre abweichenden Voten in einer Stellungnahme zu dokumentieren. Der Moderator machte klar, dass er Meinungsbilder abfragen wird und durch einen anschließenden Dialog den Grad der Zustimmung zu Kernaussagen zu steigern versucht.

Sofort anschließend an die Bekräftigung der Entscheidungsregeln wurden von den Teilnehmenden des Dialogforums eigene Kriterien zur Beurteilung des Verkehrswertes definiert, die eine Bewertung der Projekte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) ergänzen sollen. Eine Gruppe von Teilnehmenden hatte mit Unterstützung von Dr. Rössler eine Diskussionsgrundlage geliefert.

In dem folgenden, fünften Treffen sollen Kriterien zu den Themen „Natur & Umwelt“ und „Soziales“ (Lärm, Siedlung und regionale Wirtschaft umfassend) festgelegt werden. Hierfür wird ebenfalls, diesem Beispiel folgend, von Gruppen aus Forumsmitgliedern eine Diskussionsgrundlage geschaffen.

Zur Beurteilung des Verkehrswertes einigten sich die Teilnehmenden auf folgende Kriterien:

## Kriterien - Verkehrswert

- Realisationszeit
- Schrittweise Inbetriebnahme
- Nutzen Schienenpersonennahverkehr
- Nutzen Schienengüterverkehr
- Nutzen Schienenpersonenfernverkehr in der Region
- Be- und Entlastung der Knoten (HH, HB, H)
- Kapazitätsplus (?)

Kommentare zu: Finanzbedarf, Trassenpreise

Das Kriterium „Kapazitätsplus“ wurde noch nicht einhellig akzeptiert. Eine Gruppe von Teilnehmenden, die sich während des Treffens zur Mitarbeit bereit erklärten, wird diesen überarbeiten

und im nächsten Treffen vortragen. Auch wird sie eine kurze Beschreibung der obigen Kriterien vorlegen.

Das Dialogforum widmete sich der Aufarbeitung des dritten Treffens. Die Vertreter der Länder Bremen und Hamburg und der Vertreter der Niedersächsischen Hafenwirtschaft machten deutlich, dass alle Häfen von einem dynamischen Wachstum der Umschläge und einem Modal Shift (Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Spediteure) in Richtung des Eisenbahntransportes ausgehen. Die zu erwartenden Transportvolumina seien nicht auf der Straße zu bewältigen und sollen nach Möglichkeit umweltfreundlicher bewegt werden. Der Verkehrsträger Schiene müsse deswegen wettbewerbsfähiger gemacht werden. Die in zwei Investitionspaketen zusammengefassten aktuellen Maßnahmen des Bundes für den Seehafenhinterlandverkehr sind ihrer Einschätzung nach wichtig, dienen aber nur für die Beseitigung kleinerer, bereits bestehender Engpässe. Eine deutliche Kapazitätserweiterung im Schienennetz müsse hergestellt werden. Die 2009 eingetretene Krise habe nur eine vorübergehende Entschärfung des Problems bedeutet. Die Engpassbeseitigung sei dringlich.

Der Vertreter der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) machte deutlich, dass bereits heute in den Spitzenstunden Engpässe auftreten, die zu Betriebsstörungen führten, die erst nach Stunden wieder aufgefangen werden können. Dadurch entstünde eine erhebliche Beeinträchtigung der Bedienqualität im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er sorgte sich zudem, dass ein Anwachsen des Güterverkehrs eine weitere Verschlechterung der Verhältnisse für den SPNV bedeuten und den notwendigen Ausbau des SPNV behindern würde. Er plädierte aus dieser Perspektive eindeutig für einen Ausbau der Kapazitäten im Schienennetz.

Viele Teilnehmende machten durch ihre Diskussionsbeiträge deutlich, dass sie helfen wollen, die Kapazitätsengpässe im Schienennetz zu beseitigen. Sie stellten dar, dass sie nicht den Bedarf nach Schienenstrecken als solches hinterfragen, sondern wissen wollen, wann, wo und in welchem Umfang Kapazitätsengpässe auftreten. Sie wollen zudem wissen, wie und wie schnell die DB Netz AG reagieren kann, falls die Entwicklung der Nachfrage nach Kapazitäten im Schienennetz mehr oder weniger oder an anderen Stellen im Netz steigt, als heute vorausgesagt. Die Aussagen der BVU-Studie, die zum Auftrag hatte, das wahrscheinliche Abschneiden der Trassen-

alternativen in einer Nutzen-Kosten-Analyse vorherzusagen, hilft bei der Beantwortung dieser Fragen nicht weit genug. Viele Teilnehmende wollen auch wissen, ob genügend Bundesmittel zu Verfügung stehen und wie hoch die Priorität für Maßnahmen der Engpassbeseitigung bei der Budgetplanung ist.

Viele Teilnehmende des Dialogforums unterstützten die Forderung nach Durchführung einer Fahrplanstudie. Diese solle Auskunft darüber geben, wo und wann Engpässe auf den Strecken und in den Knoten auftreten werden. Laut Dr. Rössler könne eine solche Studie binnen eines Monats nach Beauftragung erste Ergebnisse liefern. Die Kosten einer solchen Studie bezifferte er auf 45.000 bis 50.000 €. Die Verantwortlichen seitens des BMVI, der DB Netz AG und seitens des Landes Niedersachsen machten deutlich, dass kein Budget für weitere Studien vorhanden sei. Die Teilnehmenden des Dialogforums ließen sich auf das Angebot der DB Netz AG ein, gemeinsam mit Dr. Rössler die dort vorhandenen Informationen, Studien und Planungstools zu nutzen, um Informationen über die Leistungsfähigkeit des Netzes und über aktuelle und vorhersehbare Engpässe zu generieren. Dr. Rössler wird seine Erkenntnisse über die Hafenentwicklung einbringen und die bei der DB Netz AG vorhandenen und noch zu erstellenden Informationen kritisch würdigen. Dr. Rössler und die DB Netz AG werden die Ergebnisse ihres Dialoges während des fünften Treffens vortragen. Sollte sich bereits im Laufe der Bearbeitung herausstellen, dass diese Informationen nach Ansicht des externen Sachverständigen nicht ausreichen, um die Tauglichkeit der Trassenalternativen genügend genau zu beschreiben, so hält eine überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden die Forderung nach der Durchführung einer Fahrplanstudie aufrecht.

Offen blieb die Frage, welche Trassenalternativen und welche Varianten in die Betrachtung einbezogen werden sollten. Das betrifft insbesondere zwei in der BVU-Studie und zwei durch die abschließende Empfehlung von Herrn Kotzagiorgis (BVU) ins Spiel gebrachten zusätzlichen Alternativen. Die von Dr. Rössler vorgetragene Anregung, die Untersuchung der Effekte der Trassenalternativen nur für eine kleinere Anzahl von Trassenalternativen durchzuführen, wurde nur von wenigen Anwesenden unterstützt.

Der Moderator fragte danach, ob Alternativen weiter optimiert werden sollten. Für die Optimierung der Alpha-Alternative und deren Neubewertung nach der Methode der Erstbewertung noch

vor dem Ende des Dialogforums im November sprachen sich die allermeisten Anwesenden aus. Drei Personen haben ihren Widerspruch angemeldet und wurden vom Moderator aufgefordert, eine Stellungnahme zu schreiben. Betreffs der Neubewertung hat der Vertreter des BMVI zugesichert, die Haltung seines Hauses zu klären und darüber zu berichten. Für die nächsten drei Monate musste er dies jedoch aus Kapazitätsgründen ausschließen. Der Gutachter ist derzeit damit beschäftigt, sämtliche anderen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes im Schienennetz zu begutachten.

Auch die Beantwortung der offenen Fragen zum BVU-Gutachten könne aufgrund der zeitlichen Belastung des Gutachters nicht zeitnah erfolgen. Viele Teilnehmende reagierten auf diese Aussage zur Beantwortung der offenen Fragen sehr verärgert und stellten dar, wie dringlich die Antworten seien. Binnen einer Woche werde, so der Vertreter des BMVI, eine Antwort auf die Frage folgen, wann die Antworten vorliegen werden. Zeithorizonte für die Beantwortung durch andere Stellen werden in diesem Zusammenhang ebenfalls genannt.

Im letzten Teil des vierten Treffens wurde die Diskussion des Themas „Natur & Umwelt“ eröffnet. Drei Referenten hielten jeweils einen Impulsvortrag und widmeten sich der Frage, welche Kriterien im Rahmen der Arbeit des Dialogforums im Vorfeld einer Projektbewertung im Rahmen des BVWP 2015 und des Raumordnungsverfahrens genutzt werden könnten. An diese Referate anschließend wurde eine kleine Gruppe gebildet, die im fünften Treffen einen gemeinsam erarbeiteten Vorschlag für zu nutzende Kriterien unterbreiten will. Der Moderator forderte alle drei Gruppen auf, zu klären, welcher Tiefgang im Zuge einer „Erst-Bewertung“ sinnvoll und im Dialogforum machbar sei.

In der Bilanz wurde einerseits die Freude darüber artikuliert, dass die Beteiligten nun entspannter miteinander diskutierten und die Diskussion vorankomme und erste Ergebnisse zeige, jedoch wurde andererseits von Einzelnen auch kritisiert, dass das Dialogforum nicht genügend Unterstützung erfahre, um in der Sache voranzukommen.

## Dialogforum Schiene Nord

### Eröffnung und Einführung

Der Moderator begrüßte die Teilnehmenden herzlich. Er freute sich, dass die Beteiligten sich eingefunden haben. Er kündigte ein dicht gedrängtes Programm an. Ganz viele Menschen hätten mitgedacht, in der Zwischenzeit Vorschläge eingereicht und ihre Anliegen artikuliert. Sein Anliegen sei, deren Überlegungen und Anregungen auch während dieses vierten Treffens zur Sprache zu bringen. Er bat alle Mitwirkenden deswegen konzentriert mitzuarbeiten und zeigte sich zuversichtlich, dass die Zusammenarbeit auch gelingen wird.

### Verabredung der Tagesordnung

Zu dem ersten Entwurf der Tagesordnung, der im Kreise der Teilnehmenden verschickt wurde, sind eine Vielzahl von Kommentaren eingegangen. Dies habe zu einer Überarbeitung der Tagesordnung geführt, wie sie den Teilnehmenden [und im Downloadcenter] zur Verfügung stehe.

- Die wichtigste Erkenntnis aus den Rückmeldungen war, dass die im dritten Treffen besprochenen Themen [Bedarf, Nutzen/Kosten] noch weiter bearbeitet werden müssen. Im Punkt „Rückblick“ sei Gelegenheit zu bilanzieren, welche Fragen noch bearbeitet werden müssen und wie diese Arbeit erledigt werden soll.
- Ein weiteres wichtiges Thema sei das Verfahren für Entscheidungen des Dialogforums.
- In diesem Treffen sollen auch Kriterien des Dialogforums [zum Thema Verkehrswert] verabredet werden.
- Er wolle einen Einstieg in das Thema „Natur & Umwelt“, das bereits seit langem für dieses Treffen vorgesehen war, noch in diesem Treffen gestalten. Dem Vorschlag, das Thema komplett zu verschieben, sei er nicht gefolgt. Die Referenten zum Thema „Natur & Umwelt“ habe er gebeten, handhabbare Kriterien für diesen Bereich vorzuschlagen. Der Moderator machte seinen Plan deutlich, dass er die für das Themenfeld Natur & Umwelt eingeladenen Referenten aufrufen und sprechen lassen möchte.

Ein Teilnehmender regte an, die Frage der Entscheidungsfindung an den Anfang der Tagesordnung zu setzen. Er möchte klären, wie dieses Dialogforum in die Lage versetzt wird, Meinungsbilder zu formulieren. Solche seien für die Verabredung der Tagesordnung, für die Verabredung der Kriterien und für das Aufstellen von Forderungen notwendig. Der Moderator stimmte zu, weil ihm die Rückmeldungen im unmittelbaren Vorfeld des Treffens gezeigt haben, dass die Behandlung dieses Punktes dringlich ist.

Ein Teilnehmer kritisierte, dass der Zeitansatz für die Verabredung der Kriterien zu knapp bemessen sei.

### Verschiedenes

Ein neuer Teilnehmer stellte sich als Mitglied einer Bürgerinitiative vor, die an der Heidebahn aktiv ist. Er wies [im Vorgriff auf das Thema Entscheidungsfindung] darauf hin, dass diese im Dialogforum versammelte Runde kein demokratisch legitimes Gremium sei und damit nicht die Befugnis hätte, Kriterien festzulegen. Dies solle das Dialogforum jedoch nicht hindern, eine Diskussion über Kriterienfindung zu führen.

Ein Teilnehmer kritisierte [im Vorgriff auf das nächste Thema Kriterien] , dass die für das Themenfeld „Natur & Umwelt“ zur Verfügung stehenden Unterlagen für die Diskussion von Kriterien nicht ausreichend sein. Zudem lägen zu diesem Themenfeld keine bzw. für eine Bewertung nicht geeignete und unvollständige Unterlagen über die verschiedenen Alternativtrassen vor. Seinem Empfinden nach habe das Thema „Natur & Umwelt“ auch in der Außenwirkung des Dialogforums zu wenig Gewicht.

Ein Teilnehmer wies [im Vorgriff auf das nächste Thema Entscheidungsfindung] darauf hin, dass dieses Dialogforum nicht abstimmen könne, weil es nicht repräsentativ zusammengesetzt sei.

Ein Zuschauer meldete sich und beanspruchte ebenfalls einen Sitz im Dialogforum.

Der Moderator machte deutlich, dass er die eingegangenen Anregungen immer an der thematisch passenden Stelle aufrufen werde.

Herr Hitschfeld wies darauf hin, dass die am Vortag eingegangenen Anregungen noch im Downloadcenter zur Verfügung gestellt werden.

Herr Hitschfeld wies [vor der Mittagspause] darauf hin, dass das Mittagessen ab sofort auch für die Zuschauer kostenfrei sei.

Herr Prof. Dr. Stefan Schulz-Hardt von dem Forschungsteam warb [nach der Mittagspause] unter den Teilnehmenden des Dialogforums für die Teilnahme an dem Forschungsvorhaben „Eskalationsforschung“. Die Auswertung der ausgeteilten Fragebögen geschehe anonym und keinerlei Ergebnisse würden an die Ministerien, die Bahn AG oder die Geschäftsstelle und Moderation weitergegeben.

Es folgen hier nun zwei Nachträge zu Punkten, die aufgrund zu knapper Zeit nicht während des Treffens angesprochen wurden.

#### **Nachtrag zur Bürgerbeteiligung**

Derzeit liegen ca. 2.100 Bürgeranliegen vor. Diese wurden thematisch eingeordnet und gebündelt. Die gebündelten Fragen für das dritte und vierte Treffen liegen im Downloadcenter vor. Im Moment werden die Verlinkungen zwischen den Referenzcodes und den entsprechenden Seiten der Protokolle hergestellt.

#### **Nachtrag zur Dokumentation des dritten Treffens**

Bisher liegen keine Stellungnahmen zur Dokumentation des dritten Treffens vor.

## Realistische Arbeitsziele

Zur Hinführung auf das Thema „Entscheidungsfindung“ sprach der Moderator – wie auch schon zu Projektstart in der Pressekonferenz am 2.12.14 und im ersten Dialogforum am 13.02.15 – über realistische Arbeitsziele. Es sei ihm daran gelegen, dies noch einmal in Erinnerung zu rufen, bzw. die neu hinzugekommenen Beteiligten darüber zu unterrichten.

Er betrachte es als seine Aufgabe, die Runde zu konkreten Ergebnissen zu führen. Diese Ergebnisse standen nicht zu Beginn des Dialogforums schon fest, wie manche argwöhnten. Moderator und Geschäftsstelle sind genauso wie die Teilnehmenden und die Auftraggeber dafür verantwortlich, dass dieses Dialogforum gelinge. Im gemeinsamen Gespräch würde das Ergebnis des Dialogforums erarbeitet. Zu dem Vorgehen werde er als Moderator eine Haltung vertreten und in Rücksprache mit den Teilnehmenden ein Verfahren gestalten. In inhaltlichen Fragen werde er keine Meinung vertreten und die Beteiligten zu einem Ergebnis führen, das sie selbst bestimmten.

Er habe aus vielen Gesprächen mittlerweile den Eindruck gewonnen, dass sich viele Menschen für eine Lösung des hier im Dialogforum diskutierten Problems einsetzen wollen. Das sei auch eine wichtige Botschaft in Richtung derer, die für die Planung und Erstellung der Infrastruktur verantwortlich sind. Diese forderte er auf, dieses Angebot vieler anderer Teilnehmender [, die Lösungsansätze konstruktiv zu diskutieren,] anzunehmen und zu nutzen.

Es sehe jedoch ein Dilemma, dessen Wirkung sich während der letzten Wochen sehr stark gezeigt habe:

- Wir suchten in diesem Dialogforum nach einem Konsens,
- Haben dafür jedoch nur begrenzt Zeit bis zum 05.11.15.

In einer idealen Konstellation stünde den Beteiligten so viel Zeit zur Verfügung, bis sie den Konsens gefunden haben. Diese idealen Bedingungen liegen jedoch nicht vor. Insofern kann die Arbeit nur gelingen, wenn dieses Dialogforum etwas mehr Tempo zulegt, inhaltlich nicht zu weit in

die Tiefe geht und auch manche Fragen, z.B. wie beim letzten Treffen verabredet, auf den Schriftweg auslagert.

Der Moderator stellte dar, dass es für dieses Dialogforum eine Reihe von Zielen gibt, die aufeinander aufbauen. Würde ein Ziel nicht erreicht, könnte man das nächste nicht erreichen. Er machte das anhand folgender Grafik deutlich.

## Auf welchem Level arbeiten wir?



Die Arbeitsziele sind gestaffelt nach ihrem Schwierigkeitsgrad. Die Geschäftsführung und der Moderator arbeiten derzeit auf die Schaffung einer Entscheidungsgrundlage hin.

Um diese zu erstellen ist es erforderlich, folgende Ziele – orientiert an der Ausschreibung – zu erreichen:

- Transparenz herstellen und
- kritische Würdigung
  - der Begründung des Bedarfes (von Teilnehmenden hinzugefügt),
  - der Vorgehensweise zur Trassen-Planung,
  - der Wahl der untersuchten Varianten,
  - der angewandten Bewertungskriterien und
  - der Bewertungsergebnisse
- ggf. ergänzen von Trassenalternativen / -Varianten
- ggf. ergänzende Untersuchungskriterien formulieren

Geschäftsstelle & Moderator ergänzten in ihrem Konzept folgende Arbeitsziele:

- Ergänzen von weiteren Lösungsansätzen für die Lösung der Kapazitätsengpässe im Güter- und im Personenverkehr
- Benennung von Vor- und Nachteilen der Lösungsideen

Als Entscheidungsgrundlage entsteht eine Matrix von Kriterien und Trassenalternativen. Die Vor- und Nachteile der Trassenalternativen sind darin benannt und in die Einzelfelder eingetragen.

Offen ist, ob das Dialogforum folgende weitere Ziele (Eventualziel IV, V und VI in der Grafik oben) anstreben will, die in der Ausschreibung als Eventualziele notiert sind:

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

Eine Entscheidung darüber, ob diese Eventualziele angestrebt werden sollen, haben die Teilnehmenden des Dialogforums bislang nicht getroffen. Gleichwohl gibt es Anzeichen, dass mehrere Teilnehmende dies begrüßen würden. Der Moderator machte klar, dass er die Möglichkeit, diese Ziele zu erreichen, herstellen helfen werde. [Ob die Beteiligten im Dialogforum diese Möglichkeit schließlich nutzen wollen, ist noch offen. Im späteren Verlauf des Treffens wurde deutlich, dass mehrere Teilnehmende erhebliche Probleme für sich sehen, an einem Auswahlprozess beteiligt zu sein. Auch wurde hinterfragt, ob Bürgerinitiativen legitimiert sind, an einem solchen Auswahlprozess teilzuhaben. Siehe dazu das Kapitel „Entscheidungsfindung“.]

Der Moderator stellte dar, welches die Themen der ersten drei Treffen waren und zeigte auf, dass in dem dritten Treffen bereits die Vor- und Nachteile der Trassen im Hinblick auf ihre Engpassentlastung, ihre Kosten und ihren volkswirtschaftlichen Nutzen besprochen wurden. Dieses Gespräch sei noch nicht abgeschlossen. Er sähe folgende offenen Fragen:

- Ist der Bedarf an Kapazitäten im Schienennetz (Strecken und Knoten) genau genug bekannt?
- Wie schnell und wo müssen neue Kapazitäten angeboten werden?
- Wie schnell und wo können neue Kapazitäten angeboten werden?
- Wie tauglich sind die Lösungsalternativen?
- Wie genau wollen und können wir die Vor- und Nachteile aller Trassenalternativen benennen?

oder

- Wie groß ist der Tiefgang unserer kritischen Würdigung / Ersteinschätzung?

Für diese kollektiv erstellte Ersteinschätzung gäbe es noch kein Vorbild, so der Moderator. Also wird nicht nur in der Gestaltung des Dialogforums Pionierarbeit geleistet, sondern auch in inhaltlichen und methodischen Fragen Pionierarbeit geleistet werden müssen.

Er beobachte, wie in vielen anderen Planungsverfahren auch, dass manche Beteiligte sehr genau Bescheid wissen wollen, bevor sie sich entscheiden. Eine solche Strategie jedoch könne mit den

begrenzten personellen und finanziellen Mitteln, mit Laien und in der begrenzten Zeit nicht umgesetzt werden.

Weitere offene Fragen sind:

- Wie viele der vorliegenden Trassenalternativen (und Varianten) wollen wir weiterhin einbeziehen?
- Wollen wir aussichtsreiche / alle Trassenalternativen weiter optimieren?

In diesem vierten und dem fünften Treffen würden Kriterien erarbeitet, die das Gespräch über die Vor- und Nachteile in anderen Themenfeldern strukturieren werden.

## Entscheidungsfindung

Das anspruchsvollste Eventualziel ist

- nach Möglichkeit eine Reduktion bis hin zu einem nachvollziehbaren Vorschlag für die Weiterverfolgung von ein bis zwei Trassenvarianten [vorzunehmen].

Die Vertreter des BMVI haben in diesem Dialogforum zugesichert, einen solchen Vorschlag entgegenzunehmen, ihn falls notwendig zu optimieren und anschließend eine Projektbewertung durchzuführen, in der das Kosten-Nutzen-Verhältnis über 1 gelangen muss. Auch werden dabei andere Aspekte (Umwelt, Städtebau, Raumordnung) einer qualitativen Bewertung unterzogen.

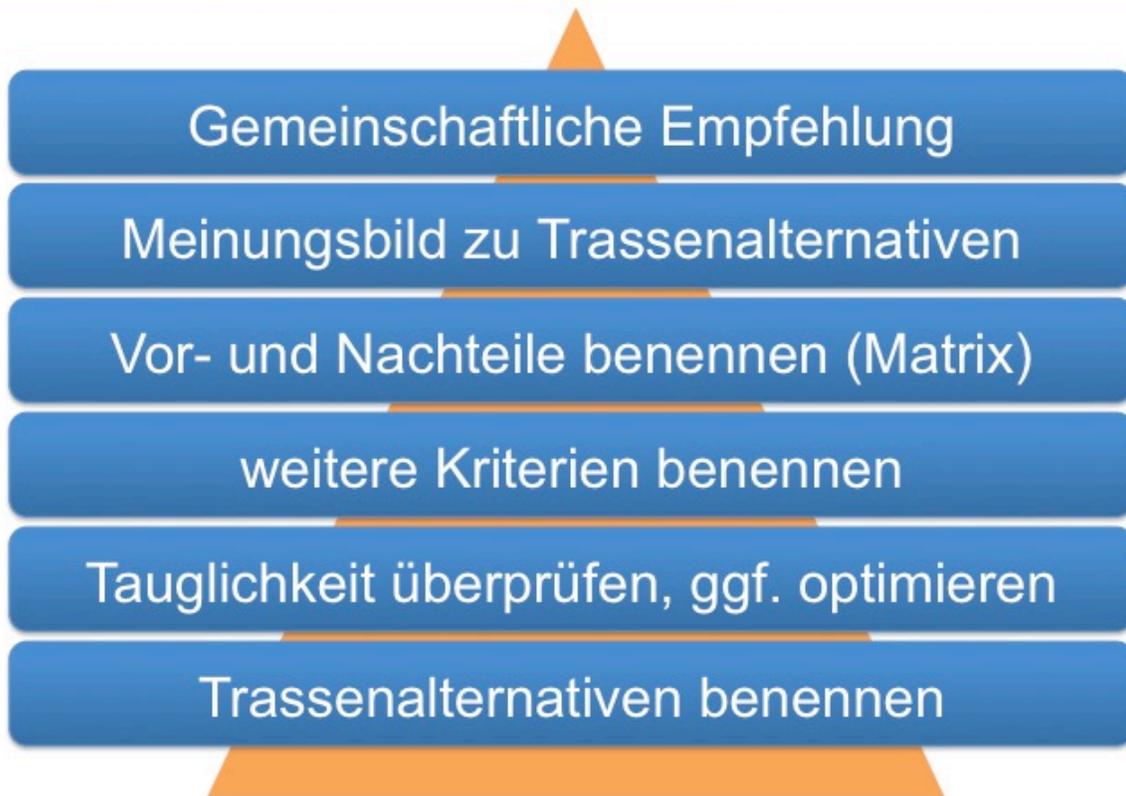
Jetzt stünde, so der Moderator, unausgesprochen die Frage an, ob ein solcher Vorschlag seitens des Dialogforums bereits zum Greifen nahe sei. Teilnehmende signalisierten ihm, dass sie eine Trassenalternative sähen, die sowohl in ihrem Interesse läge, als auch mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit ein Kosten-Nutzen-Verhältnis über 1 erlangen könnte.

Hier wurde ein Zwischenruf laut, der Moderator wolle „ein Ergebnis hinbiegen“. Dagegen verwehrt dieser sich deutlich. Er, der Moderator, beschrieb eine Wahrnehmung und mache hier keinen Vorschlag zum Vorgehen!

Gefordert sei eine „vernünftige Lösung“ für die Kapazitätsengpässe im Schienennetz. Diese Lösung muss funktionieren, sie muss finanzierbar sein, umsetzbar sein, sich im praktischen Leben bewähren. Die Lösung muss auch von vielen Akteuren nachvollzogen werden können.

Er, der Moderator habe von Beginn an formuliert, dass dieser Kreis kein Parlament sei. Er arbeite an einem Konsens und würde abweichende Meinungen dokumentieren. Er würde dabei folgende Schritte von unten nach oben gehen (siehe Grafik).

## Schrittweises Vorgehen



Bereits in Schritt 1 „Trassenalternativen benennen“ liegen noch Aufgaben vor dem Dialogforum, weil Vorschläge für Trassenalternativen im Raum sind, für die geklärt werden muss, ob das Dialogforum sich damit beschäftigen will.

Im Anschluss zur Erläuterung des Charts (oben) bat der Moderator um ein Meinungsbild und fragte, wer im Raum das Ziel gemeinschaftlich „einen nachvollziehbaren Vorschlag einer Lösung“ zu generieren verfolgen wolle. Ein Teilnehmer stellte die Frage, ob dieses Ziel zu erreichen im Dialogforum machbar sei. Ein anderer Teilnehmer stellte dar, dass er diesen Vorgang als Abstimmung deute [, worauf hin der Moderator dieses Meinungsbild nicht einholte.] Der Teilnehmer sagte,

- dass er darüber reden wolle, welche Legitimation dieses Dialogforum habe. Er sei als Interessenvertreter beteiligt, deswegen würde er auch darüber sprechen wollen, was dieses Dialogforum nicht machen kann / darf, weil ihm die Legitimation dazu fehle.

- Er sei also davon überzeugt, dass ein Hineinwählen [in einen] oder Auswählen von Trassen [aus einem Katalog] durch dieses Dialogforum nicht legitim sei.
- Gemeinsame Bewertungskriterien jedoch könne dieses Dialogforum seiner Auffassung nach zusammenstellen.

Der Moderator schilderte, dass einige Teilnehmende sich sorgten, dass Dialogforum käme zu keinem Konsens in der Sache und brachte anschließend folgenden Vorschlag von Teilnehmenden zu Sprache:

- Eine Zweidrittelmehrheit entscheidet.

Daraufhin führten die Teilnehmenden einen intensiven Dialog, während dessen Argumente für und gegen das Konsensprinzip und für und gegen das Mehrheitsprinzip bei Entscheidungen in der Sache ausgetauscht und auch Beiträge zum Selbstverständnis des Dialogforums eingebracht wurden:

- Das Dialogforum hat keine Legitimation, über Trassen zu entscheiden.
- Das Dialogforum kann Kriterien benennen [Eventualziel I in der Grafik oben], mehr jedoch nicht.
- Das Entscheiden über Trassenalternativen wird allein deswegen schon nicht funktionieren, weil es viel zu unterschiedliche Betroffenheiten gibt.

Einer der Vorschlagenden beschrieb die Intention des Vorschlages:

- Es ist nicht beabsichtigt mit Zweidrittelmehrheit für oder gegen eine Trassenalternative zu entscheiden.
- Für die Auswahl der Kriterien sollte diese Regel jedoch angewendet werden.
- Auch sollte mindestens eine Zweidrittelmehrheit hergestellt werden, um darüber zu entscheiden, wie wichtig ein Kriterium sei.

Der Moderator meldete zurück, dass er den Vorschlag bislang umfassender gedeutet habe.

Weiterhin wurden aus dem Kreis der Teilnehmenden folgende Argumente formuliert:

- Die Bestandstrassenanwohner sind in dem Dialogforum deutlich unterrepräsentiert. Die Zahl der Betroffenen jedoch ist an den Bestandstrassen deutlich höher als bei anderen Trassenalternativen.
- Viele Teilnehmende im Dialogforum haben die Furcht, dass am Ende eine mit Zweidrittelmehrheit gewählte Trassenalternative steht, die sie selbst nicht mittragen können.
- Es wird jedoch möglich sein, dass eine breite Mehrheit Kriterien mit trägt, gar im Konsens. Dazu kann ein Meinungsbild abgefragt werden, jedoch ohne eine formalisierte Abstimmung durchzuführen.

Der Moderator machte deutlich, dass das Herstellen von Meinungsbildern die Methode seiner Wahl sei. Die Begründungen für die abweichenden Meinungen zeigten an, was getan werden muss, damit die Zustimmung zu den diskutierten Gegenständen [etwa Kriterien] steigt. Die Meinungsbilder seien damit ein momentanes Bild der Situation, keine Abstimmung.

Ein Teilnehmender:

- Meiner Meinung nach hat das Dialogforum nicht das Recht, abzustimmen.
- Ich erinnere an ein Treffen [am 07.01.14 in Walsrode-Hünzingen], bei dem Herr Hitschfeld gegenüber zahlreichen Vertreter(innen) von Bürgerinitiativen versichert hat, es gäbe keine Abstimmungen in diesem Dialogforum. [Hier muss präzisiert werden, dass es auch dort um Abstimmungen in der Sache ging.] Eine Zweidrittelmehrheit einzuführen bedeutete, die Voraussetzungen zu ändern, unter denen ich meine Mitwirkung an diesem Dialogforum zugesichert habe.
- Ich auch nicht damit einverstanden, dass in Terminen zwischen den Treffen des Dialogforums Runden von kommunalen Vertretern und Runden von Bürgerinitiativen stattfinden, die Vorentscheidungen treffen und dass dann hier im Dialogforum Abstimmungen mit Zweidrittelmehrheit durchgeführt werden. Das entzieht allen anderen Teilnehmenden im

Dialogforum [, die nicht an diesen Vorabstimmungen teilnehmen,] den Grund für eine Mitwirkung im Dialogforum.

Ein weiterer Teilnehmer war wie folgt zu hören:

- Ein Konsens in der Sache ist ein starkes Signal.
- Über diesen Konsens kann man nicht abstimmen, Konsens muss man [als Prinzip der Verständigung] leben. Dieser Konsens ist nur dann zu erwirken, wenn keine Gruppe einen erheblichen Nachteil erfährt.
- Ein Signal nach Berlin ist für mich „Politik“. Dafür muss keine Planerarbeit nachvollzogen oder getan werden, wie es das Dialogforum macht.
- Im Dialogforum soll mehr darüber gesprochen werden, welche Bedingungen [eine konsensfähige Lösung] erfüllen muss.

Ein weiterer Teilnehmer äußerte Folgendes:

- Wenn wir noch viele Sitzungen diskutieren und zu vielen Punkten noch Anträge eingereicht werden, kommen wir absehbar überhaupt nicht voran. Der Vorschlag zur Abstimmung mit Mehrheit dient dazu, dahin zu führen, dass wir ein Ergebnis absehen können.

[Weitere Anmerkungen dieses Teilnehmenden sind zum Thema Rückblick verlegt.]

Weiterhin wurden von einem anderen Teilnehmer folgende Argumente formuliert:

- Die Tatsache, dass weniger Bürgerinitiativen an Bestandsstrecken im Dialogforum vertreten sind bedeutet nicht automatisch, dass Bestandsstreckenausbau besser ist [als ein Neubau von Strecken].
- Die nicht repräsentative Zusammensetzung des Dialogforums schließt Abstimmungen aus.
- Da die Entscheider sich auf das Ergebnis des Dialogforums beziehen wollen, muss ein Konsens zu zentralen Forderungen, zum Verfahren, zu erforderlichen Untersuchungen,

Arbeitsaufträgen, zu Leitlinien und zu Kriterien erarbeitet werden. Dazu müssen Meinungsbilder in einem nicht formalisierten Verfahren erstellt werden.

Eine Teilnehmerin:

- Wir müssen unterscheiden, welche Art von Entscheidung wir fällen.
- Z.B. können wir darüber entscheiden, welche Trassen in eine Untersuchung einbezogen werden sollen.
- Es wäre jedoch ein völlig anderes Votum, wenn wir eine Trasse für die Umsetzung empfehlen wollten. Repräsentanten von Kommunen können ein Ranking oder eine einzelne Trasse als Empfehlung nicht mittragen. Diese Repräsentanten müssen sich gegenüber denjenigen verantworten, die sie gewählt haben.
- Ich würde gerne wissen, wie wissenschaftlich und wie politisch die Kriterien sein dürfen, die wir zur Messlatte für jede Trasse machen. Es dürften meiner Meinung nach [dabei] durchaus einige politische Kriterien benannt werden.
- Es wäre sehr hilfreich, wenn wir im Dialogforum miteinander über unsere unterschiedlichen Interessen ins Gespräch kommen.

Einer der Vorschlagenden beschrieb die Intention des Vorschlages:

- Ich bin für unsere Bürgerinitiative angetreten, um zum Ende des Jahres hin ein Ergebnis erreicht zu haben, das den Bürgern in unserer Region hilft. Wenn wir hier im Dialogforum so weiter machen wie bisher, haben wir zum Ende des Jahres einen diffusen Nebel, aber kein klares Signal. Dieses hilft dann auch nicht den Politikern, die eine Entscheidung treffen müssen.
- Wir brauchen eine Form von Abstimmung. Wir brauchen Abstimmungsmodalitäten. Es muss differenziert werden zu welchen Punkten für welche Form von Abstimmung durchführen.
- Uns fehlt bislang jegliche Form von Geschäftsordnung. Diese Geschäftsordnung hätten wir im ersten Treffen dieses Forums einfordern müssen.

Der Moderator erinnerte an folgende Entscheidungsregeln, die im Vorfeld des ersten Dialogforums gegenüber allen Teilnehmenden kommuniziert wurden [hier der Originaltext]:

”

#### Verabredungen

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

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

#### Entscheidungen zu den Kernaussagen

Geschäftsstelle und Moderator als neutrale Instanz schreiben den abschließenden Bericht. Darin schildern sie die Arbeit des Dialogforums und dokumentieren die Kernaussagen des Dialogforums. Die Entscheidungen zu den Kernaussagen des Dialogforums werden im Konsens aller Teilnehmenden gefällt. Sollte der Konsens nicht herstellbar sein, werden abweichende Meinungen dokumentiert.“

Zu beiden Regelungen habe er, der Moderator, die Zustimmung abgefragt. Vor allem zu den Entscheidungen über die Kernaussagen war die Zustimmung sehr hoch. [Siehe neben den Vortragscharts zu diesem vierten Dialogforum auch die Vortragscharts des Moderators Teil 3 im ersten Dialogforum verlinkt im Downloadcenter.] Er, der Moderator, akzeptiere die Kritik, dass er diese Regelungen nicht deutlich genug auch während der Treffen des Dialogforums kommuniziert habe. Die bisherigen Abstimmungen dienten der Klärung von Zielen der Treffen, deren Inhalte und des Ablaufes der Treffen. [Ansonsten habe er mit Meinungsbildern gearbeitet, etwa bei der Frage, ob Herr Dr. Rössler von den Teilnehmenden als externer Berater gewünscht wird.] Der Moderator fragte in die Runde, ob es einen Grund gibt, an diesen beiden Regelungen etwas zu ändern.

Ein Teilnehmender:

- Das Sankt-Florians-Prinzip müssen wir in diesem Dialogforum deutlich zurückstellen. Ich weiß, dass dieses [Hintanstellen] den Menschen, die ganz frisch mit solchen Hiobsbot-

schaften [,dass sie von einer Trassenplanung betroffen sind,] konfrontiert sind, besonders schwer fällt.

- Wir müssen eine Möglichkeit finden, hier als Dialogforum selbstbewusst Entscheidungen zu treffen. Wir müssen darüber abstimmen können, wie wir hier arbeiten wollen. In solchen Fällen müssen wir mit Mehrheit entscheiden.
- Davon würde ich ganz klar die Auswahl einer Variante ausnehmen, denn wir werden niemals hier zu einer vernünftigen Lösung finden und diese Entscheidung als Dialogforum einem Betroffenen gegenüber [vertreten und] diesem klar machen können, warum diese [Entscheidung] von uns getroffen wurde. Diese Entscheidung zu treffen kann nicht unsere Aufgabe sein.

Ein anderer Teilnehmender:

- Ich spreche als Bürgermeister. Ich sehe, dass die Zahl der Bürgerinitiativen im Laufe des Dialogforums immer größer wurde. Die einzigen, die [meiner Meinung nach] abstimmen dürften, wären Bürgermeister und Landräte, die dafür jedoch zuhause einen Konsens einholen müssten.
- Wir sind in einem Dialogforum, einem Gesprächsforum. Wir können also gerne kontroverse Diskussionen führen. Wir können und dürfen hier [jedoch] nicht [in der inhaltlichen Sache] abstimmen.
- Über das Gewicht der Kriterien z.B., die wir heute finden wollen, können wir [ebenfalls] nicht abstimmen, allenfalls können wir aus der Argumentation heraushören, wie wichtig sie für Teilnehmende sind.

Ein anderer Teilnehmender [später im Verlauf]:

- Wir dürfen hier nicht abstimmen, weil viele Betroffene hier in dieser Runde nicht beteiligt sind.

Ein weiterer Teilnehmender:

- Wir sollten den Begriff „Abstimmung“ oder den Begriff „Beschlussfassung“ meiden. Ebenfalls sollten wir uns von Regularien für solche „Abstimmungen“ verabschieden und den Begriff „Meinungsbild“ benutzen.
- Dieses Dialogforum sollte die Option haben, ein sehr breit geteiltes Meinungsbild nach außen zu tragen. Wie die Entscheider in Berlin oder Hannover das Meinungsbild interpretieren und mit diesem Meinungsbild umgehen, ist dann deren Angelegenheit.
- Wir sollten hier „im Leben nicht“ den Versuch unternehmen, eine Trasse auszuwählen. Dies weckte Ängste bei einer ganzen Reihe von Beteiligten und lähmte unsere Diskussion.
- Die Kriterien jedoch, die in Abgrenzung zu den Interessen der Deutschen Bahn die Interessen unserer Region (Umweltkriterien, regionalwirtschaftliche Kriterien z.B.) abbilden, sollten wir gemeinsam vertreten. Wir müssen dafür sorgen, dass diese Kriterien bei der späteren Entscheidung eine Rolle spielen. In dieser Hinsicht sollten wir die Möglichkeit schaffen, ein Signal nach Berlin zu schicken.

Ein anderer Teilnehmender:

- Wir 90 Teilnehmende sollten das Recht haben, unser Meinung zu äußern und diese in Bildern nach Berlin zu senden.
- Die Methode dafür ist in den beiden Sätzen „Die Entscheidungen zu den Kernaussagen des Dialogforums werden im Konsens aller Teilnehmenden gefällt. Sollte der Konsens nicht herstellbar sein, werden abweichende Meinungen dokumentiert.“ dargestellt.
- Sind abweichende Meinungen vorhanden, ist es zwar strenggenommen kein Konsens mehr, aber wir haben die Möglichkeit, mit sehr breit geteilter Meinung Aussagen zu treffen.
- Wir wollen Kriterien finden.
- Über jeden weiteren Schritt, den das Forum über die Formulierung der Kriterien hinausgehen will, müssen wir gemeinsam entscheiden.
- Ich bitte Sie, [als Moderator] ihre Haltung in Sachen Entscheidungsfindung kund zu tun.

### Der Moderator äußerte sich zur Entscheidungsfindung wie folgt:

- Eine Entscheidung zur Sache mit einer Zweidrittelmehrheit würde aus dem Dialogforum ein anderes Gremium machen.
- Ich bin sehr dafür, nach der Regel zu verfahren „Die Entscheidungen zu den Kernaussagen des Dialogforums werden im Konsens aller Teilnehmenden gefällt. Sollte der Konsens nicht herstellbar sein, werden abweichende Meinungen dokumentiert.“
- Ein Konsens gelingt erfahrungsgemäß nicht immer. Ich bin jedoch nicht zufrieden, wenn mir nur Zweidrittel der Teilnehmenden ihre Zustimmung signalisieren. Ich möchte weit mehr Zustimmung für die Kernaussagen erwirken und dafür Meinungsbilder nutzen.

Ein Teilnehmender:

- Bei zurückliegenden Meinungsbildern haben Gutachter die Hand gehoben. Das hat viel Unruhe in unseren Reihen erzeugt. Bitte klären Sie, wer bei der Herstellung von Meinungsbildern teilnimmt.

Der Moderator:

- Die Berater / Experten nehmen nicht teil. Wir haben dafür gesorgt, dass diese in den hinteren Reihen sitzen. Zudem sind sie durch einen blauen Punkt auf dem Namensschild gekennzeichnet.
- Wir haben den Hinweis bekommen, dass Betroffene aus der Region nicht wünschen, dass die Verantwortlichen für die Infrastruktur bei Meinungsbildern mitwirken. Diese werde ich also getrennt davon ausdrücklich nach ihrer Meinung befragen.

Der Moderator fragte die Vertreter des Landes Niedersachsen, des BMVI, der Deutschen Bahn AG und der OHE, ob sie mit dieser Regelung, nicht per Handzeichen, sondern durch Wortbeitrag ihre Haltung zu artikulieren, einverstanden sind. Dieses Einverständnis wurde von allen erklärt.

Eine Teilnehmerin:

- Wer legt fest, was Konsens ist?

Moderator:

- Wir stellen im Meinungsbild fest, wie viele Menschen eine abweichende Meinung haben.
- Wir werden nicht durch Benennen der Zahl der abweichenden Meinung eine [verwertbare] Aussage herstellen können, weil ein Meinungsbild keine Abstimmung darstellt.
- Wir hören uns die Argumente derer an, die eine abweichende Meinung haben.
- Wir stellen fest, ob wir durch Gespräch eine Annäherung herstellen können.
- Wir müssen aber auch prüfen, ob wir mit dem erreichten Ergebnis zufrieden sind oder [uns auch zufrieden geben müssen, weil wir] aufgrund der verbleibenden Zeit eine weitere Annäherung nicht herstellen können [siehe oben zu dem Dilemma „Konsensprinzip versus Zeitgrenze“].

Der Moderator wurde von einem Teilnehmer aufgefordert, über den Vorschlag einer Zweidrittelmehrheit abzustimmen. Der Moderator jedoch sah keinen Grund, eine Abstimmung durchzuführen. Die Diskussion über die bestehenden Entscheidungsregeln habe gezeigt, dass eine Verständigung darüber erreicht wurde, dass sie bestehen bleiben. Es wurde im Laufe der Diskussion auch geklärt, nach welchem Verfahren die Meinungsbilder entstehen und wie sie gehandhabt werden. Daraufhin folgte kein Widerspruch.

## Kriterien zu Verkehr

Eine Gruppe aus Vertretern von Bürgerinitiativen [hier Vorbereitungsgruppe genannt] hat einen Vorschlag erarbeitet, den Herr Friedrich Goldschmidt (Bürgerbündnis Nordheide e.V.) im Namen dieser Gruppe präsentierte. Der Vorschlag war kurz vor dem vierten Treffen schriftlich eingegangen und ist im Downloadcenter verlinkt worden. Der Moderator kündigte an, dass er auf Basis dieses Vorschlages herausfinden möchte, was die Kriterien des gesamten Dialogforums sind. Er dankte den Mitwirkenden in der Vorbereitungsgruppe sehr für die Schaffung der Diskussionsgrundlage.

Herr Friedrich Goldschmidt referierte zu den Verkehrswert-Kriterien. Er betonte, dass er auf die Verkehrswert-Kriterien aus der BVU-Studie nicht eingehen werde. Diese Kriterien seien gesetzt, Bestandteil der Bewertungsmethodik [im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)] und nicht veränderbar. Nach Ansicht der Initiativen reichten diese Bewertungskriterien [im Bundesverkehrswegeplan] nicht aus, um allen Trassenalternativen, die hier im Dialogforum ins Gespräch gebracht wurden, gerecht zu werden. Die Vorbereitungsgruppe hat deswegen zusätzliche Kriterien benannt:

- Realisationszeit
- Schrittweise Inbetriebnahme
- Finanzbedarf
- Kostengünstige Trassenpreise für Schienengüterverkehr (SGV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Fokus SGV (und SPNV)
- Bypass-Funktion (Möglichkeit Knotenpunkte zu umfahren)
- Regionaler Bezug
- Kapazitätsplus

[Herr Goldschmidt trug zuerst vor und anschließend wurden die Kriterien diskutiert. Die Diskussion ist hier, davon abweichend, immer den jeweiligen Kriterium zugeordnet.]

Der Moderator machte deutlich, dass er zu diesem Zeitpunkt nicht in die Beurteilung der Trassenalternativen einsteigen wolle.

### Realisationszeit

[Die Benennung des Kriteriums „Realisationszeit“ löste eine Diskussion aus, die sich mit der Dringlichkeit einer Lösung des Kapazitätsproblems im Schienennetz beschäftigte. Der Moderator machte deutlich, dass die Teilnehmenden offensichtlich zu klären versuchten, wie eilig eine Lösung gebraucht würde. Es ginge somit um die Messung und Beurteilung von Trassenalternativen unter dem Kriterium „Realisationszeit“. Diese Diskussion wird weiter unten dargestellt.]

Das Kriterium „Realisationszeit“ entstand deshalb, weil die Beteiligten davon ausgehen, dass bereits heute Handlungsbedarf besteht. Der Gutachter hingegen, so Herr Goldschmidt, beurteilte den Zeitpunkt im Jahr 2030 und blendete die Zeit bis dahin aus. Es sei jedoch wichtig, herauszufinden wie schnell eine Trasse für die Bedarfe des Güterverkehrs zur Verfügung stünde. Dieser Gesichtspunkt solle ergänzend in die Bewertungsmethode des BVWP einfließen. Die Vorbereitungsgruppe sei der Ansicht, dass die Ausbau- und die Neubaustrecken sich in dieser Hinsicht deutlich unterscheiden.

Herr Goldschmidt betonte [zu einem späteren Zeitpunkt], dass es nicht akzeptabel sei, wenn dieses Kriterium „Realisationszeit“ nur zu Begründung von kurzfristigen Lösungen benutzt würde und auf eine langfristig zu schaffende Lösung nicht angewandt werde. Dieses Kriterium solle auf alle derzeit im Dialogforum diskutierten Trassenalternativen angewandt werden. Ein Teilnehmer unterstützte ausdrücklich das Statement von Herrn Goldschmidt, dass das Kriterium „Realisationszeit“ auf die Gesamtlösung anzuwenden sei.

Ein Teilnehmer wollte gern das Kriterium an sich, seine Begründung und sein Gewicht in der Diskussion klarer getrennt sehen.

Ein Teilnehmer fragte, wie das Dialogforum mit dem Kriterium „Realisationszeit“ umgehen kann, wenn es dieses für die Beurteilung der Trassen anwenden wolle. Der Moderator machte deutlich, dass diese Frage in einem nächsten Arbeitsschritt gelöst werden müsse.

Das Kriterium „Realisationszeit“ wurde später in der Diskussion im Konsens in den Kriterienkatalog aufgenommen.

### Schrittweise Inbetriebnahme

Das Kriterium „Schrittweise Inbetriebnahme“, so Herr Goldschmidt, sei ein ergänzender Punkt zu dem Kriterium „Realisationszeit“. Wenn bereits einzelne Bauabschnitte einer gewählten Lösung Wirkungen im Schienennetz entfalten könnten, sei dies ein besonderer Vorteil dieser Lösung.

Eine in der Diskussion aufgeworfene Frage war, ob dieses Kriterium ausreichend gut von dem vorangegangenen zu trennen sei. Dr. Rössler führte dazu aus, dass die Trassenalternativen sich in der Hinsicht „Schrittweise Inbetriebnahme“ deutlich unterschieden, da ein Großprojekt erst nach Fertigstellung Wirkung entfaltetete, einzeln stehende Teilprojekte, in die je nach Bedarfslage in einem sehr veränderlichen Verkehrsmarkt und nach Haushaltsslage investiert werden könnte, jedoch für sich bereits Wirkung entfalteteten.

Ein Teilnehmer erkannte in dem schrittweisen Ausbau auch dahingehend einen Vorteil, dass ein eigenständiges Teilprojekt [aus einem Paket] bei Nicht-Eintreten des prognostizierten Wachstums auch nicht zum Einsatz kommen muss, während ein Großprojekt zu Ende gebaut werden müsse.

Ein weiterer Teilnehmer kommentierte [zu einem späteren Zeitpunkt], dass, wenn für 100 % der Kapazität gebaut werden sollte, die Prognosen als Bedarf im Jahr 2030 vorhersagten, dies auf erhebliche Widerstände aus dem Umweltbereich stieße. Insofern wäre eine flexible Lösung von erheblichem Vorteil. Man sollte so intelligent planen, dass, für den Fall des Eintretens zusätzlichen Bedarfs hinzu gebaut werden kann. Dieser Zubau sollte konzipiert sein, der Baubeschluss jedoch erst später fallen können. Somit könnte flexibel auf Schwankungen der Kapazitätsbedarfe nach oben reagiert werden.

Dieses Kriterium „Schrittweise Inbetriebnahme“ wurde als eigenständiges Kriterium einhellig in den Kriterienkatalog aufgenommen.

### Finanzbedarf

Das Kriterium „Finanzbedarf“ bezieht sich, so Herr Goldschmidt, auf die absolute Höhe der Investitionen. Die Vorbereitungsgruppe gehe davon aus, dass die Realisierungschance größer wird, je kleiner der Finanzbedarf einer Maßnahme ist. Eine weniger teure Maßnahme hätte damit einen spezifischen Vorteil. Auch eine Maßnahme, die in Teilschritten verwirklicht werden kann, hätte einen spezifischen Vorteil, weil die Finanzierung nicht in einem Zuge zur Verfügung gestellt werden muss.

Die Diskussion zeigte, dass dieses Kriterium umstritten ist.

#### Pro Nutzung des Kriteriums „Finanzbedarf“

- Die Bevölkerung der betroffenen Region sollte im Dialogforum die Gelegenheit nutzen, zum Ausdruck zu bringen, wie sie mit Steuermitteln umgehen würde. Diese Vorgehensweise dürfe sich von dem unterscheiden, wie die Planenden mit solchen Fragen umgehen.
- Dieses Kriterium sollte genutzt werden solle, weil der Bundesverkehrswegeplan mehrfach überzeichnet ist.

#### Kontra Nutzung des Kriteriums „Finanzbedarf“

- Das Kriterium „Finanzbedarf“ ist mit dem Kriterium „Nutzen-Kosten-Verhältnis“ nicht kompatibel. Bei der Bemessung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist ausdrücklich nicht die Höhe der Summe von Bedeutung, sondern das Verhältnis zum dem Nutzen, der generiert wird, zu den Kosten. Der Finanzbetrag in seiner absoluten Höhe darf keine Rolle bei der Beurteilung der Trassenalternativen spielen.
- Die beiden vorangegangenen Kriterien erfassen dem Grunde nach bereits sehr ähnliche Aspekte.
- Die Teilnehmenden des Dialogforums können den Finanzbedarf der einzelnen Lösungen nicht qualifiziert genug definieren.

Herr Böhm (BMVI) machte deutlich, dass im Bundesverkehrswegeplan nur das Nutzen-Kosten-Verhältnis Bedeutung habe und nicht die absolute Höhe der Baukosten. Er riet davon ab, das Kriterium „Finanzbedarf“ zu nutzen.

Ein Teilnehmer schlug vor, das Kriterium zu nutzen und bei einer späteren Gewichtung die Bedeutung dieses Kriteriums zu relativieren.

Der Moderator fragte die Vertreter des BMVI, ob die Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Bundesverkehrswegeplan priorisiert werden würden. Herr Lanz, BMVI, teilte mit, dass das BMVI dem Bundesschienenausbaugesetz folgend derzeit nur Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs finanziere. Maßnahmen des weiteren Bedarfs werden derzeit nicht finanziert. Der Faktor Engpassauflösung wird bei der Priorisierung der Maßnahmen des BVWP 2015 neben einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis eine Rolle spielen.

Herr Lanz (BMVI) wandte sich gegen eine zwischenzeitlich geäußerte Vermutung, dass aus Gründen der Finanzknappheit der Lärmschutz zurückgenommen würde. Der erforderliche Lärmschutz sei im Bundesimmissionsschutzgesetz, das den Vorhabenträger bindet, geregelt und sei in den Kostenschätzungen einbezogen.

In dem der Diskussion anschließenden Meinungsbild wurde deutlich, dass sich in etwa gleich viele Teilnehmende für wie gegen die Aufnahme dieses Kriteriums in den Katalog aussprachen. Der Moderator stellte fest, dass dieses Kriterium „Finanzbedarf“ damit nicht in der Liste der Kriterien aufgenommen sei.

Er regte an, zu diesem Aspekt einen Kommentar zu formulieren [in dem Beteiligte ihre Ansicht zur absoluten Höhe des Finanzbedarfes zum Ausdruck bringen könnten.]

### **Kostengünstige Trasse**

Das Kriterium „Kostengünstige Trasse“ betrachtet die Kosten der Erstellung und der Betriebsführung aus der Sicht des Infrastrukturbetreibers, so Herr Goldschmidt. Je günstiger eine Trasse erstellt [und unterhalten] werden kann, desto besser ist deren Ergebnis [Ertrag minus Kosten]

bzw. das Angebot [Trassenpreis = Preis für die Nutzung des Verkehrsweges] an den Nutzer der Schiene. Dr. Rössler ergänzte, dass der Güterverkehr sehr sensitiv [empfindlich] auf Kostensteigerungen reagiere. Für den Güterverkehr sei also wichtig, dass die Trassen so kostengünstig wie möglich angeboten werden. Ein Güterzug zahle 2 bis 3 € pro km benutzter Trasse, wenn diese Leistung jedoch 8 – 9 € kosten würde, hätte das erhebliche Auswirkungen.

Der Vermutung von Dr. Rössler und einigen weiteren Diskutanten, der Güterverkehr zahle auf einer teuer erstellten Trasse [, die z.B. für wesentlich höhere Geschwindigkeiten ausgelegt ist,] auch höhere Trassenentgelte, widersprach später Herr Dr. Breimeier. Das Trassenentgelt sei unabhängig von der Strecke fix. [Somit ginge die Differenz zwischen Kosten und Erlösen zu Lasten des Vorhabenträgers. Dr. Breimeier widersprach damit auch der Vermutung, dass die Baukosten einer Trasse einen Effekt auf die Wegewahl der Züge sowohl in der Praxis als auch in der Umliegung (dem Computermodell zur Simulation der Wegewahl) von BVU haben. Insbesondere bei der Simulation der Effekte des Korridors-Ost, bei der BVU davon ausging, dass die Schnellfahrstrecke aus Sachsen auf Nürnberg zu in etwa die Effekte einer Strecke über Hof nach Regensburg auf die Routenwahl in Norddeutschland abbilden würde, ist die Klärung dieser Frage wichtig. Diese Simulation ist in sofern umstritten, weil die Kritiker davon ausgehen, dass ein hoher vom Nutzer zu entrichtender Trassenpreis auf dieser Strecke einen Widerstand darstelle.]

#### Pro Nutzung des Kriteriums „Günstige Trassenpreise“

- Das Kriterium ist unbedingt erforderlich, weil mit günstigen Trassenpreisen auch die unternehmerische Entscheidung zur Nutzung der Schiene begünstigt wird. Eine preiswert erstellte Trasse ermöglicht der Bahn auch das Angebot günstiger Trassenpreise.
- Selbst wenn dieses Kriterium bereits Bestandteil der Nutzen-Kosten-Analyse ist, sollten wir dies als unser eigenes Kriterium nutzen, weil es deutliche Unterschiede zwischen den Trassen in dieser Hinsicht gibt.
- Vermutlich gehen die betriebswirtschaftlichen Verluste der Bahn [, die dadurch entstehen, dass zu hohen Kosten erstellte Trassen für niedrige Trassenentgelte weiterverkauft werden,] nicht in die Nutzen-Kosten-Analyse des Bundes ein.

#### Kontra Nutzung des Kriteriums „Günstige Trassenpreise“

- Dieses Kriterium müsste in der Nutzen-Kosten-Rechnung bereits benutzt worden sein. Insofern ist es kein zusätzliches Kriterium. – Herr Böhm, BMVI bestätigte, dass das Kriterium Trassenpreise in der Nutzen-Kosten-Analyse einfließe. Es sei jedoch ein „schwieriges“ Kriterium, weil die Gestaltung der Trassenpreise der unternehmerischen Entscheidung des Infrastrukturbetreibers obliege. Die DB Netz AG sei zudem aktuell dabei, ihr Trassenpreissystem umzustellen. Die Transportindustrie reagiere, wie Herr Dr. Rössler es richtigerweise darstellte, sehr empfindlich auf die Trassenpreise.
- Das Kriterium ist nicht hilfreich. Das Dialogforum kann dieses Kriterium nicht handhaben, weil es eine Vermutung über Trassenpreise anstellen müsste, die in mehreren Jahren erst gültig sein werden.
- Das Ergebnis der betriebswirtschaftlichen Kalkulation der Bahn kann für die Region kein Argument für oder gegen eine Trassenalternative sein.

In dem der Diskussion anschließenden Meinungsbild wurde deutlich, dass sich zu viele Teilnehmende gegen die Aufnahme dieses Kriteriums in den Katalog aussprachen. Der Moderator stellte fest, dass dieses Kriterium „Günstige Trassenpreise“ damit nicht in der Liste der Kriterien aufgenommen sei.

Er regte auch hier an, zu diesem Aspekt einen Kommentar zu formulieren, in dem Beteiligte ihre Ansicht zu dem Thema zum Ausdruck bringen könnten.

### Fokus SGV (und SPNV)

Das Kriterium „Fokus SGV (und SPNV)“, so Herr Goldschmidt, soll das Gewicht, dass der Nutzen für den Personenfernverkehr (SPFV) in der Beurteilung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse erhält, ausgleichen. Die Vorbereitungsgruppe sei der Ansicht, dass hier im Dialogforum die Bedarfe für den Schienengüterverkehr im Vordergrund stünden und die Trassen, die sowohl für den Güterverkehr, als auch für den Schienenpersonennahverkehr Nutzen stiften, in der Bewertung des BVWP einen Nachteil haben. SGV und SPNV harmonisierten zudem besser miteinander, weil sie im selben Geschwindigkeitsband unterwegs sind. SGV und SPNV sollten bei der Bewertung einen höheren Stellenwert haben, weil diese den Interessen der Region entsprechen.

Der Moderator fragte, ob der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) durch die Methodik der Nutzen-Kosten-Analyse besonders vorteilhaft abschneide. Herr Fehsenfeld (LNVG) erläuterte, dass der SPFV auf den Neubaustrecken Reisezeitgewinne realisieren könnte. Somit produzierte er auch Verlagerungseffekte [vom PKW zur Eisenbahn], die zusätzlich positiv zu Buche schlagen. Von den Neubaustrecken profitiert der Schienenpersonennahverkehr insofern, dass ihm notwendige und ggf. zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stehen, weil der Fernverkehr dann über andere Routen fährt. Dem SPNV dienen [die Neubaustrecken indirekt], weil die Orte mit der hohen Nachfrage nach Verkehrsleistungen im SPNV, [konkret] die Mittelzentren an den Bestandstrecken liegen, die mit den Oberzentren verbunden werden sollen. In der Nutzen-Kosten-Analyse schlägt die damit verbundene Verbesserung der Betriebsqualität als Effekt für den Schienenpersonennahverkehr jedoch kaum zu Buche. Eine Reisezeitverkürzung wird zudem im SPNV nicht erreicht. Insofern ragte der Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr so stark heraus.

Herr Böhm (BMVI) bestätigte, dass die Effekte für den SPNV auch berechnet seien. Die Effekte der Neubaustrecken auf die Reisezeitgewinne im SPFV seien jedoch besonders hoch. Dies sei kein Effekt der verwendeten Methode, sondern ein Vorteil der Neubautrassen.

Frau Dr. Eickmann sah im Nutzen für den SPNV ein eigenständiges Kriterium. Sie stellte dar, dass der Bund es nicht als seine Aufgabe ansähe, Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr zu produzieren [, denn dies ist Aufgabe der Länder]. [Zusätzliche Angebote im Schienenpersonennahverkehr oder die Option solche anzubieten wurden in der Nutzen-Kosten-Analyse also nicht eingestellt.] Herr Böhm (BMVI) bestätigte, dass der Nutzen im SPNV ein zusätzliches Kriterium sei. Dieses Kriterium wird in der Nutzen-Kosten-Analyse zwar berücksichtigt, er sähe aber, dass dieses Kriterium für die Region eine größere Relevanz habe, als sein Haus es bei einer volkswirtschaftlichen Betrachtung berücksichtigen könne.

Der Moderator stellte damit fest, dass

- der Nutzen im Güterverkehr,
- der Nutzen im Schienenpersonenfernverkehr und
- der Nutzen im Schienenpersonennahverkehr

jeweils eigene Kriterien seien. Das Dialogforum müsse somit festlegen, welches Gewicht das jeweilige Kriterium bei seiner eigenen Beurteilung der Trassenalternativen habe.

Mehrere Teilnehmende machten deutlich, dass sie im Dialogforum mitwirkten, weil sie eine Verbesserung für den Schienengüterverkehr herbeiführen wollen. Somit habe für sie die Verbesserung im Schienenpersonenfernverkehr eine deutlich geringere Bedeutung. Der Moderator ließ dies als Statement stehen und regte an, die Diskussion über das Gewicht der Kriterien später zu führen.

Ein Teilnehmer regte an, auch die Möglichkeit den Schienenpersonennahverkehr auszubauen als Kriterium zu nutzen. Der Moderator sah eine Verbindung dieses Vorschlages zu dem Kriterium „Kapazitätsplus“.

Ein Teilnehmer regte an, ein Kriterium „Harmonisierung zwischen SGV und SPNV“ zu nutzen, weil dieses die Synergie-Wirkung abbilde. Der Moderator fragte, ob dieser Kombi-Nutzen [, der durch ähnliche Zug-Geschwindigkeiten in beiden Systemen entsteht,] eigens erfasst werden soll. [Dieser Punkt wurde nicht zu Ende diskutiert. Da die Harmonie der Geschwindigkeiten sich positiv auf

die Kapazität der Strecke auswirkt und somit mit den Kriterien „Engpassauflösung“ bzw. „Kapazitätsplus“ abgebildet sein müsste, sollte geprüft werden, ob dieser Kombi-Nutzen ein zusätzliches Kriterium darstellt.] Zu diesem Punkt merkte ein Teilnehmender [später im Verlauf] an, dass [aufgrund des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Strecken, nicht nur Harmonie, sondern auch] eine Konkurrenz zwischen SGV und SPNV bestünde.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass das Beibehalten des Schienenpersonenfernverkehrs für die Hansestadt Lüneburg und auch einen möglicher Ausbau des Fernverkehrs eine wichtige Bedeutung habe, und, dass dieses in dem Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr auch abgebildet werden müsse. Ein zweiter Teilnehmer schlug vor, dass das Kriterium „regionale Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr“ sein sollte. Manche Alternativen führten seiner Ansicht nach in dieser Hinsicht zu einer Verschlechterung. Ein Teilnehmer regte an, diesen Punkt als eigenständigen Aspekt bei der späteren Bewertung zu nutzen, denn der Nutzen der Reisezeitverkürzung im SPFV [zwischen Hamburg und Hannover] sei bereits in der Nutzen-Kosten-Analyse betrachtet worden. Hierzu wurde kein Widerspruch formuliert. Das Kriterium wurde „Nutzen des Schienenpersonenfernverkehrs für die Region“ genannt.

### Regionaler Bezug

Das Kriterium „Regionaler Bezug“, so Herr Goldschmidt, stellte den Mehrwert einer Variante heraus, die Vorteile für den Schienenpersonennahverkehr produziere. Möglicherweise ergäben sich auch noch aufgrund anderer Faktoren Vorteile für die Region.

Der Moderator kam zu dem Schluss, dass dieses Kriterium in der vorangegangenen Diskussion bereits herausgearbeitet worden sei. Dazu regte sich kein Widerspruch. [In der späteren Zusammenfassung heißen die beiden Kriterien „Nutzen für den Schienenpersonennahverkehr“ und „Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr in der Region“.]

Ein Teilnehmer fasste unter „regionaler Bezug“ auch regionalwirtschaftliche Effekte. Der Moderator wies darauf hin, dass diese eigens in einem anderen Treffen besprochen werden.

### **Bypass-Funktion**

Das Kriterium „Bypass-Funktion“, so Herr Goldschmidt, sei in der Studie von BVU nicht berücksichtigt. Vielmehr sei BVU, nach Auffassung der Vorbereitungsgruppe, davon ausgegangen, dass sämtliche Probleme in den Knoten bis 2030 beseitigt seien. Die Maßnahmen zur Lösung dieser Probleme und deren Kosten wären nicht Gegenstand des Variantenvergleiches von BVU gewesen. Die Trassenalternativen sollten aber in der Hinsicht beurteilt werden, ob sie eine Entlastungswirkung für heute schon kapazitätskritische Knotenpunkte beinhalten.

Der Moderator erinnerte daran, dass die „Belastung oder die Entlastung der Knoten“ durch die entsprechenden Trassenalternativen bereits ein wichtiger Diskussionspunkt gewesen sei. Daraus ergäbe sich, dass dies für die Teilnehmenden ein wichtiges Kriterium ist. Er regte jedoch an, das Kriterium „Bypass-Funktion“ in „Belastung / Entlastung der Knoten“ umzubenennen und, sofern eine Trasse eine Bypassfunktion habe, diese positiv zu bewerten, also nicht das Kriterium selbst so zu nennen. Dieser Vorschlag wurde ohne Widerspruch angenommen.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass dieses Kriterium in dem vorliegenden BVU-Gutachten nicht berücksichtigt wurde.

Ein Teilnehmer schlug vor, dieses Kriterium als K.-o.-Kriterium zu nutzen. Der Moderator sah dieses Statement als vorweggenommenen Beitrag zur Gewichtung von Kriterien an. Die Gewichtung von Kriterien stünde noch aus.

### **Kapazitätsplus**

Das Kriterium „Kapazitätsplus“, so Herr Goldschmidt, vergleicht die Trassenalternativen daraufhin, ob eine größere Anzahl von Güterzügen, die im Dreieck Hannover-Bremen-Hamburg unterwegs sind, abgefahren werden können. Ein Teilnehmer ergänzte, dass dieses Kriterium trassenabschnittsweise betrachtet werden müsste.

Dieses Kriterium wurde kontrovers diskutiert.

Pro Nutzung des Kriteriums „Kapazitätsplus“

- Es geht bei diesem Kriterium um den Nettoeffekt unter Berücksichtigung aller Verkehrsinteressen. Strecken, die im Mischbetrieb mit dem SPFV geführt werden, verlieren automatisch Kapazität beim SGV und SPNV. Es ist zu fragen, ob die notwendige Kapazitätsverbesserung auch vor 2030 im Mischbetrieb mit dem SPFV zu erreichen sei.
- Nicht nur der Effekt für den SGV, sondern auch der Effekt für Schienenpersonennahverkehr, der ähnlich schnell fährt wie der SGV, wird hier betrachtet. Insofern schneiden bei diesem Kriterium Trassen, die einen Mischbetrieb „SGV und SPNV“ zulassen, besser ab.
- Wir brauchen ein Plus an Kapazität für den Güterverkehr, also ist dies das entscheidende Kriterium. In dieser Hinsicht unterscheiden sich die Trassenalternativen erheblich. Auch brauchen wir Kapazitäten im SPNV.

#### Kontra Nutzung des Kriteriums „Kapazitätsplus“

- Da zwischen den Wirkungen im Schienenpersonennahverkehr im Güterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr unterschieden wird, und dabei die zusätzliche Kapazität zur Beurteilung herangezogen wird, leuchtet nicht ein, dass dies ein zusätzliches Kriterium sein soll.
- Dieses Kriterium zusätzlich zu nutzen, begünstigte reine Schienengüterverkehrstrassen [im Kombi-Nutzen mit dem SPNV, wie von einem anderen Diskutanten hinzugefügt wurde].
- Dieses Kriterium ist kein zusätzliches Kriterium, da es bereits in der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt wird.
- Kapazitätsplus ist unser Ziel, aber kein Kriterium.
- Wir haben bereits die Kriterien „schrittweise Umsetzung“ und „Realisierungszeit“ in unserem Kriterienkatalog aufgenommen. Dieses Kriterium hier ist kein zusätzliches.

Herr Böhm (BMVI) bestätigte, dass die zusätzlichen Kapazitäten in der Nutzen-Kosten-Analyse bereits berücksichtigt seien. Möglicherweise ginge es den Beteiligten [unter diesem Stichwort „Kapazitätsplus“] möglicherweise um einen anderen Effekt, den sie in der Nutzen-Kosten-Analyse nicht abgebildet sehen würden. Hier sei noch Klärungsarbeit zu leisten.

Das anschließende Meinungsbild erbrachte kein klares Votum für die Nutzung dieses Kriterium „Kapazitätsplus“. Da dieses Kriterium der Vorbereitungsgruppe und vielen Teilnehmenden beizubehalten sehr wichtig schien, regte der Moderator, es weiter zu diskutieren und ggf. in überarbeiteter Fassung im Plenum vorzuschlagen [dazu unten mehr].

Ein Teilnehmer regte an, unter diesem Kriterium „Kapazitätsplus“ die „Ausbaureserven“ in den Blick zu nehmen.

### Rückmeldungen zur Kriterienfindung

Eine Teilnehmerin fragte, wann die Kriterien genauer definiert würden. Die Teilnehmenden hätten nun eine gemeinsame Benennung der Kriterien vorgenommen, hätten aber ihrem Eindruck nach noch nicht genau genug definiert, was damit jeweils gemeint sei. Der Moderator griff dies auf und bat die Vorbereitungsgruppe, ihre Arbeit an der Definition fortzusetzen.

Eine Teilnehmerin dankte der Vorbereitungsgruppe für den ihrer Ansicht nach sehr vernünftigen Vorschlag von insgesamt 6 Kriterien für die Beurteilung des Verkehrswertes. Dieser Themenkomplex sei aber ein Drittel von dem gesamten Kriterienkatalog, der auch Natur und ökologische Kriterien und Kriterien bezüglich der Wirkung auf die Menschen (Lärmwirkung, Wirkung auf Eigenheimbesitzer, ...) beinhalten müsse. Diese seien für sie mindestens genauso wichtig wie der Verkehrswert. Sie erwarte, dass sich das Dialogforum auch damit befasse und appellierte, dass es in Zukunft nicht mehr so viel Zeit für das Kriterium „Verkehrswert“ verwenden möge.

Ein Teilnehmer sagte, dass es seiner Ansicht nach nicht Aufgabe des Dialogforums sein könne, den Kriterienkatalog anzuwenden. Das Dialogforum solle nur die Kriterien benennen, die in der betroffenen Region von Bedeutung sind. Die Anwendung der Kriterien sei dann Aufgabe der Fachleute in Berlin. Auch sei das Dialogforum aufgrund seiner fachlichen Qualifikation und aufgrund mangelnder Daten nicht in der Lage, die Trassen ausreichend gut zu beurteilen.

Herr Böhm (BMVI) widersprach der Vermutung eines Teilnehmenden, die Methodik der Nutzen-Kosten-Analyse würde noch überarbeitet. Die Methode ist bereits bearbeitet worden und wird in ihrer überarbeiteten Form im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 angewendet.

### Zusammenfassung des Ergebnisses

Der Moderator dankte der Vorbereitungsgruppe herzlich für die Vorlage der Diskussionsgrundlage für diesen Teil der Kriterienfindung. Das Ergebnis der vorangegangenen Diskussion wurde [nach der zwischenzeitlichen Mittagspause] in diesem Chart festgehalten:

## Kriterien - Verkehrswert

- Realisationszeit
- Schrittweise Inbetriebnahme
- Nutzen Schienenpersonennahverkehr
- Nutzen Schienengüterverkehr
- Nutzen Schienenpersonenfernverkehr in der Region
- Be- und Entlastung der Knoten (HH, HB, H)
- Kapazitätsplus (?)

Kommentare zu: Finanzbedarf, Trassenpreise

Der Moderator fragte, ob eine Gruppe bereit sei, sich mit dem Kriterium „Kapazitätsplus“ zu beschäftigen und dem Dialogforum eine überarbeitete Gesprächsvorlage vorlegen will. Er regte an, in dieser Gruppe Personen zusammenzuführen, die sowohl für als auch gegen dieses Kriterium argumentiert haben. Ihre Bereitschaft zur Mitwirkung erklärten Herr Krumböhmer, Herr Goldschmidt, Herr Dr. Rössler (als Teilnehmer und Koordinator) und Herr Knögel. Der Moderator dankte herzlich für deren Bereitschaft.

## Dringlichkeit einer Lösung des Kapazitätsproblems

Bereits zu Beginn der Diskussion über die Kriterien im Bereich Verkehr löste eine wiederholt gestellte Frage eine Diskussionsrunde aus: Eine Maßnahme, so ein Teilnehmer, die erstellt sei, wenn die Spediteure bereits [einen anderen Hafen, z.B.] Rotterdam gewählt haben [, weil sie hier im Norden nicht gut bedient worden sind,] sei wenig hilfreich. Er bat um einen Kommentar der Hafenwirtschaft zur Dringlichkeit der Problemlösung. [Damit war die Fortsetzung der Arbeit aus dem dritten Dialogforum eingeleitet.]

### Kommentar der Bremer Hafenwirtschaft

Dr. Iven Krämer (Leiter des Referates Hafenwirtschaft beim Senator für Wirtschaft, Hafen und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen) kommentierte, dass die „Realisationszeit“ für alle Häfen ein ganz wichtiges Kriterium sei. Bereits seit einiger Zeit stellte Bremen fest, dass Engpässe im Schienennetz zu verzeichnen seien. In Gesprächen sei 2014 gemeinsam mit dem Bund das Seehafenhinterlandprogramm II [von 2015 bis 2020] erarbeitet worden. Die darin enthaltenen Einzelmaßnahmen zur kurzfristigen Auflösung von Engpässen seien derzeit in der fachlichen Abstimmung zwischen der Bahn, den Ländern und dem Bund. Das zuvor aufgelegte Seehafenhinterlandprogramm I stammte aus dem Jahr 2008. Für ihn diene das Dialogforum dazu, die langfristige Infrastrukturentwicklung vorzubereiten. Die Erfahrung zeige ihm, dass solcherart Projekte einen langen Vorlauf brauchten. Obwohl die Y-Trasse bereits im Bundesverkehrswegeplan 1992 im vordringlichen Bedarf verankert war, starte der Dialog darüber im Grunde heute wieder von vorne. Es sei für ihn sehr wichtig, gleichzeitig die kurzfristigen Maßnahmen zu ergreifen, ohne die die Leistungsfähigkeit des Netzes bereits in kurzer Zeit nicht mehr gewährleistet werden könne, und darüber hinaus in diesem Dialogforum [die langfristig wirksame Lösung] zu diskutieren. Er zeigte sich davon überzeugt, dass es am Ende nicht eine Trasse sei, die eine Lösung erbringe, sondern mehrere Problemlösungsbausteine zu einer Gesamtlösung kombiniert werden müssten.

In Bremerhaven würden aktuell fast alle Automobile, die in Deutschland und in den europäischen Nachbarländern für den Export hergestellt werden, umgeschlagen. Diese Fahrzeuge werden fast alle über die Schiene von den Herstellern zum Hafen transportiert. Auch würden viele [Import-]-Fahrzeuge vom Hafen in das Inland transportiert. Vom und zum Seehafen Bremerhaven würden mit weit über 1 Mio. TEU [Einheit für 6-Meter-Container] derzeit mehr Container auf der Schiene

transportiert als beim Seehafen Rotterdam. In diesem Bereich Containerverkehr sähe Bremen deutliches Wachstumspotenzial. Bremen sei auch am Jade-Weser-Port beteiligt und die Häfen kooperierten, wobei die ganz großen Schiffe den Seehafen Wilhelmshaven anliefen. Hier sei ein sehr großes Wachstumspotenzial zu erwarten. Von den Seehäfen hänge die deutsche und auch die europäische Wirtschaftsentwicklung ab, so Herr Dr. Krämer.

#### **Kommentar des BMVI**

Herr Böhm bestätigte die Strategie der Infrastrukturplanung, zugleich kleine, kurzfristige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit und parallel die Entwicklung von langfristigen Lösungen zu betreiben, die Kapazitäten größeren Umfangs lieferten. Gegenstand der Diskussion im Dialogforum Schienen Nord sei aus seiner Sicht die Suche nach einer langfristig tragfähigen Lösung.

#### **Kommentar der Hamburger Hafenwirtschaft**

Stefan Knögel (Leiter des Referates Verkehrspolitik bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg) dankte den Bürgerinitiativen dafür, dass sie sich zu den Belangen der Häfen Gedanken machten. Im Großen und Ganzen könne er sich den Kriterien, die zuvor vorgestellt worden sind, anschließen. Die Häfen und die Bürgerinitiativen [, die den Kriterienkatalog vorlegten,] hätten offensichtlich in vielen Bereichen die gleichen Ziele.

Zu einzelnen Punkten jedoch sei eine Diskussion noch erforderlich. Zum Beispiel könne er die Vermutung, dass Ausbauvarianten generell schneller verfügbar oder kostengünstiger herstellbar seien als Neubauvarianten, nicht stützen. Das sei insbesondere dann nicht der Fall, wenn die Trasse in Konflikt mit vorhandener Bebauung geriete.

Das Kriterium „Realisationszeit“ sei auch aus seiner Perspektive wichtig. Auch Hamburg finde die eben besprochene Doppelstrategie richtig. Seine Behörde sei dem Bund und der Bahn AG dankbar, dass im Knoten Hamburg Maßnahmen geplant seien und vermutlich auch umgesetzt werden können. Dieses sei jedoch hier im Dialogforum bislang noch nicht erwähnt worden und deswegen offensichtlich wohl auch außerhalb der Wahrnehmung der Teilnehmenden gewesen.

Das Kriterium „Kapazität“ sei für Hamburg „das A und das O“ [, also der Kernpunkt]. Der Umschlag im Hafen insgesamt wächst. Insbesondere der Transport über die Schiene wächst besonders stark. Er sei hier im Dialogforum, um mit den anderen Teilnehmenden zusammen eine Lösung für das Kapazitätsproblem zu finden, die zugleich ein Potenzial für weiteres Wachstum im Güterverkehr und auch im Schienenpersonennahverkehr aufweise. Wie eilig der Ausbau oder der Neubau notwendig ist, könne er nicht präzise voraussagen, dazu seien Aussagen der DB Netz AG erforderlich. Er habe keine Präferenzen dahingehend, ob dies eine Ausbaulösung oder eine Neubaulösung sei.

### **Kommentar der Niedersächsischen Hafenvirtschaft**

Hans-Peter Zint (Arbeitsgemeinschaft Niedersächsischer Seehäfen) begrüßte die Einrichtung dieses Dialogforums und drückte seine Hoffnung aus, dass es zu einer Lösung für ein Problem führe, das schon seit vielen Jahren bestehe. Bereits 2005 habe er gemeinsam mit den Kollegen aus Bremen und Hamburg die Befürchtung geäußert, dass die Region auf den „Verkehrsinfarkt“ zulaufe. Die Finanzkrise 2008 und die darauf folgende Wirtschaftskrise habe allen Beteiligten zu einer Atempause in dieser Frage verholfen. Heute jedoch befände man sich in derselben Situation wie vor etwa zehn Jahren schon. Er erkannte an, dass mit den Seehafenhinterlandprogrammen kleinere Maßnahmen ergriffen worden seien und noch werden. Großflächige und langfristig angelegte Lösungen jedoch seien in den letzten zehn Jahren nicht weiter entwickelt worden. Er habe keine Präferenzen dahingehend, ob dies eine Ausbaulösung oder eine Neubaulösung sei.

Herr Zint machte ebenfalls darauf aufmerksam, dass die Häfen eine wichtige Funktion als Ausgangstor für die Produktion und als Eingangstor für den Konsum und damit für die gesamte Volkswirtschaft hätten. Der Hafen Cuxhaven, für den er tätig sei, sei in den letzten Jahren mit 6 % deutlich schneller gewachsen, als im Durchschnitt der Häfen, für die ein dreiprozentiges Wachstum vorausgesagt wird. Die Entwicklung im Bahntransport wachse darüber hinaus noch einmal deutlich schneller. Es sei gut und richtig, dass die Beteiligten hier im Dialogforum Schiene Nord zusammensitzen und darüber nachdenken, wie die Problematik der Hinterlandanbindung gelöst werden kann.

### Kommentar des BMVI

Herr Lanz, BMVI, betonte ausdrücklich, dass das Seehafenhinterlandprogramm in keiner Weise geeignet sei, die zukünftigen Kapazitätsprobleme zu lösen.

### Diskussionsrunde

Ein Teilnehmer kommentierte, dass seine Bürgerinitiative erhebliche Bedenken habe, wenn die Einschätzung des Kapazitätsproblems von der Deutschen Bahn AG selber oder von BMVI vorgenommen werde. Sie sähen es als unerlässlich an, dass eine neutrale Stelle diese Aufgabe wahrnehme. Die Deutschen Bahn AG habe unternehmerische Interessen und könne deshalb nicht neutral agieren.

Ein Teilnehmer wollte von den Häfen wissen, wie eilig zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssten. Zudem sah er einen erheblichen Vorteil bei Ausbaumaßnahmen, weil kein Raumordnungsverfahren für diese erforderlich sei. Er schätze eine Zeitersparnis von 5 Jahren.

Stefan Knögel antwortete, dass bereits heute auf einigen Strecken Überlastungserscheinungen einträten, auch der Schienenpersonennahverkehr leiden würde und nicht erweitert werden könne. Eine Lösung müsse schnell gefunden werden. Der Vermutung, dass Ausbaumaßnahmen schneller zu realisieren seien als Neubaumaßnahmen, widersprach er erneut.

### Kommentar des externen Sachverständigen

Dr. Rössler resümierte, wie wichtig es sei, ein zutreffendes Bild des Verkehrsmarktes zu haben, um herauszufinden, wann genau und wo Kapazitätsprobleme im Schienennetz auftreten. Dies wäre das Ergebnis einer Fahrplansimulation, die er bereits vorgeschlagen habe. Dieses Instrument würde somit helfen, die Trassen hinsichtlich ihres Verkehrswertes zu bewerten. Als Beispiel für einen Trend nannte er die Entwicklung des Hafens Hamburg. Dort sei der Umschlag um 2 % im Durchschnitt der letzten Jahre gestiegen, der Hinterlandverkehr auf der Schiene jedoch im Durchschnitt um 5 %. Es fände also ein Modal Shift [eine Verlagerung der Verkehrsmittelwahl] zu Gunsten der Schiene statt. Insofern sei zu befürchten, dass, selbst wenn nur die Hälfte des prognostizierten Umschlagswachstums eintrete, das Verkehrssystem Schiene sehr schnell überlastet würde. Dieser Effekt wird von der Ersteinschätzung von BVU seiner Einschätzung nach nicht hin-

länglich abgebildet. [Der Vorschlag zur Anfertigung einer Fahrplansimulation wurde später im Verlauf diskutiert.]

### Diskussionsrunde

Ein Teilnehmer fragte nach Erfahrungswerten für die Planungs- und Realisierungszeiten für Ausbau- und Neubaumaßnahmen und bat die DB Netz AG um Auskünfte in dieser Hinsicht.

Ein Teilnehmer fragte, wann der Kollaps des Verkehrs auf dem Schienennetz eintreten werde, den die Vertreter der Hafenwirtschaft thematisiert haben. Da die Vertreter der Hafenwirtschaft hier keine Auskunft geben könnten, spräche dies sehr für die Anfertigung einer Fahrplan-Simulation.

### Kommentar der Bremer Hafenwirtschaft

Herr Dr. Krämer betonte, dass die Lösung des Kapazitätsproblems aus seiner Sicht „brandeilig“ sei. Die Probleme träten derzeit nicht an jedem Wochentag und auch nicht an jeder Stelle auf. Eine exakte Prognose sei schwierig. Nähme man die theoretische Leistungsfähigkeit der Trassen, würden Kapazitätsreserven diagnostiziert. Die Güterzüge müssten aber nach Fahrplantakten fahren, die genauso wie bei den Personenzügen nicht gestört werden dürften. Es gäbe tageszeitliche und saisonale Verkehrsspitzen, die das Netz bereits aktuell bis an die Auslastungsgrenze belasteten. Es sei zu erwarten, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei mangelnder Kapazität der Schiene auf die Straße oder zu anderen europäischen Häfen hin ausweichen werden. Eine Fahrplan-Simulation würde helfen, die Kapazitätsengpässe genauer zu beschreiben. Er warnte jedoch vor zu hohen Erwartungen an dieses Instrument. Der Verkehrsmarkt sei sehr dynamisch, im langfristigen Trend aber eindeutig im Wachstum. Die vorgelegten Prognosen [des BMVI] seien eindeutig. Größere kapazitätswirksame Maßnahmen müssten sehr bald und nicht irgendwann, wie es „langfristig“ nahelegte, umgesetzt werden. Es bestehe dringender Handlungsbedarf.

Dieser Einschätzung stimmte Herr Knögel (Hamburg) zu. Auch Herr Lanz (BMVI) bestätigte diese Einschätzung, die Lösung würde schon seit Längerem und dringend gebraucht.

### **Kommentar der Landesnahverkehrsgesellschaft**

Herr Fehsenfeld (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)) sprach zu den Belangen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Auch aus Sicht des SPNV sei der Ausbau der Kapazitäten „brandeilig“. Die Betriebsqualität möchte er auch als eigenen Aspekt in die Beurteilung einbringen. Die Betriebsqualität des SPNV sei derzeit sehr unbefriedigend. Dies könne er bei Bedarf auch mit Zahlen belegen. Diese schlechte Betriebsqualität sei nicht akzeptabel. Die Überlastung der Strecken ist die häufigste Ursache für eine schlechte Betriebsqualität. Die zu dichte Zugfolge ist in über 50 % der Fälle der Verursacher. Dadurch, dass die Züge nicht pünktlich weiterfahren können, entstünde ein Effekt auf alle nachfolgenden Züge. Es dauerte oft Stunden, bis die Effekte einer einzelnen Störung wieder abgebaut seien. Die Zugverspätungen führen zusätzlich noch zu Anschlussverlusten für die Fahrgäste [sofern sie in andere Züge umsteigen wollen].

Da die Strecken bereits derzeit so stark ausgelastet sind und auch die Knoten Engpässe aufwiesen, bestehe praktisch keinerlei Spielraum, das Angebot im SPNV auszuweiten. Er erlebe auch, dass die LNVG um Fahrplantrassen „ringen“ müsse, weil die Kapazitäten zunehmend auch von Güterverkehr in Anspruch genommen werden. Es gäbe – anders als in den Jahren zuvor – bei der Vergabe von Fahrplantrassen auch keinen generellen Vorrang für vertakteten Personennahverkehr mehr. Gesetzliche Regelungen, die diskriminierungsfreien Zugang zu den Eisenbahnstrecken gewährleisten, machten den Güterverkehr gleichrangig gegenüber dem Schienenpersonennahverkehr. Mit der Zunahme des Güterverkehrs würde sich, so Herr Fehsenfeld, die Situation für den SPNV immer weiter verschärfen. Aus Sicht des SPNV bestehe ein ganz dringender Handlungsbedarf, Engpässe in den Strecken und in den Knoten zu beseitigen.

### **Kommentar des externen Sachverständigen**

Die Betriebsqualität spielte auch bei einem Diskussionsbeitrag von Dr. Rössler eine Rolle. Seines Wissens ginge Herr Kotzagiorgis in seiner Studie davon aus, dass der Güterverkehr keine Qualitätsansprüche habe. Ein Güterverkehrsunternehmen kann jedoch nicht wettbewerbsfähig sein, wenn es nur zu den Zeiten fahren darf, die andere Nutzer auf dem Netz freilassen. Die Entscheidung z.B., die Güterzüge nur im Nachtsprung fahren zu lassen, bedeutete, dass die Züge teilweise bis zu 12 Stunden in den Häfen warten, bis ihre Abfahrt freigegeben wird. Dadurch entstünden den Häfen und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Kosten, die vermutlich nicht in der Nut-

zen-Kosten-Analyse abgebildet werden. Dieser Vermutung widersprach Herr Böhm, BMVI. Die Kosten der Zugführung seien ein wichtiges Bewertungskriterium im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse. Auch die Zuverlässigkeit der Zugfahrt sei ein Bestandteil des Bewertungsmodells.

Dr. Rössler wies [zu einem anderen Zeitpunkt] daraufhin, dass sich der Modal Split nur zu Gunsten des Schienengüterverkehrs ändern kann, wenn das Angebot für den Güterverkehr auf der Schiene attraktiv ist und sich die Spediteure für eine Nutzung des Schienengüterverkehrs entschieden.

## Wann und wo tauchen Engpässe im Netz auf?

Eine weitere im dritten Treffen offen gebliebene Frage, so der Moderator, war, wann und wo weitere Engpässe im Schienennetz auftauchen werden. Dr. Rössler habe zur Beantwortung dieser Frage eine Vorgehensweise vorgeschlagen: Das Anfertigen einer Fahrplan-Simulation. Diese sei offensichtlich auch geeignet, nicht nur das Schienennetz im Bestand, sondern auch die Tauglichkeit der Trassenalternativen einzuschätzen und dem Dialogforum eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu liefern. Auch könne die Studie, so die Aussage von Dr. Rössler im dritten Treffen, binnen kurzer Zeit erstellt werden.

Ein Teilnehmer nannte als Motiv für eine solche Fahrplan-Studie, dass diese den Teilnehmenden auch die Möglichkeit verschaffe, die vom Gutachter des BMVI vorgeschlagenen Veränderungen an den Trassen zu beurteilen.

Ein Teilnehmer bat Dr. Rössler, seinen Vorschlag zu erläutern.

Dr. Rössler führte ein, dass diese Studie nicht notwendig sei, falls bereits belastbares Material zur Einschätzung der aktuellen Lage auf den Schienenstrecken und zu den zukünftigen Herausforderungen zur Verfügung stünde. Niemand wüsste derzeit, wo und wann welche Engpässe auftreten werden, die die Transporte von den drei großen und den weiteren kleinen Seehäfen über die Schiene behindern würden, „weil die Ampeln von Grün auf Gelb und auf Rot umspringen“.

Die Fahrplan-Simulation werde Aussagen zu der Leistungsfähigkeit und der Belastung in den Streckenabschnitten und den Knoten erbringen. Sein Unternehmen (HTC) würde Aussagen zu dem zu erwartenden Entwicklungen im Verkehrsmarkt beisteuern. Er sehe eine erheblich höhere Nachfrage nach Trassen entstehen, als bislang [vom Gutachter des BMVI] angenommen wurde. Ein Eisenbahnfachmann werde auf der Grundlage der Daten von HTC ableiten können, wann und wo im Netz vor dem Jahr 2030 Engpässe auftauchen werden. Eine solche Studie würde 45.000 bis 50.000 € kosten, für die es bislang kein Budget gäbe. Der Gutachter sei derselbe, der bereits den Deutschland-Takt simuliert habe, insofern ging er, Dr. Rössler, davon aus, dass die Aussage, die Studie sei binnen eines Monats fertig, belastbar sei.

Frau Dr.Eickmann (MW), formulierte ihre erheblichen Zweifel daran, dass diese Studie in so kurzer Zeit erstellt werden könne.

Ein Teilnehmer schloss sich an: Es sei sehr schwer und aufwändig sicherzustellen, dass das Computermodell die Realität zutreffend abbilde. Zudem erwarte er, dass Prognosenwerte aus verschiedenen Szenarien in die Fahrplan-Simulation eingehen, die die möglichen oberen und unteren Pfade der Entwicklung abbilden.

Der Moderator fragte Herrn Dr. Rössler, ob die Fahrplan-Studie möglicherweise dem Anspruch einer Ersteinschätzung gerecht würde, während die gerade geäußerten Ansprüche an die Fahrplanstudie darüber offensichtlich hinausgehen würden. Herrn Dr. Rössler wies diesen Begriff „Ersteinschätzung“ zurück. Er habe diese Studie nicht in diesem Sinne der Ersteinschätzung vorgeschlagen. Nur mit einer solchen Fahrplan-Studie lasse sich feststellen, wann und wo welche Engpässe auftreten werden. Somit könne geklärt werden, wo investiert werden muss. Falls Arbeitszeit und damit Geld eingespart werden sollte, wäre es eher hilfreich, weniger Trassenalternativen in die Betrachtung einzubeziehen.

Ein Teilnehmer kommentierte, dass er [als Vertreter einer Bürgerinitiative] eine solche Studie auf jeden Fall unterstützen würde. Er erwarte, dass eine solche Studie die Diskussionen im Dialogforum versachlichen würde.

Herr Bischooping (DB AG) lud Herrn Dr. Rössler ein, die bei der DB AG verfügbaren Daten über die Leistungsfähigkeit des Netzes über die zukünftige Belastung und die zukünftige Leistungsfähigkeit zu sichten. Er möge einen Tag Zeit investieren um zu prüfen, ob diese für die Beurteilung der oben gestellten Frage ausreichen würden. Herr Bischooping regte an über den Weg der Interpolation [Berechnung von Zwischenwerten] zwischen dem Heute-Zustand und den Prognosewerten für 2030 festzustellen, wo im Netz zu welchem Zeitpunkt Engpässe auftauchen werden.

Auch empfand Herr Bischooping das Untersuchen sämtliche Alternativen, also auch derer die absehbar keine Chance haben, weil sie aus Umweltgründen oder anderen Gründen hinausgeworfen werden, für „rausgeworfene Zeit und rausgeworfenes Geld“.

Gegen den Vorschlag, die Analyse nur für einen Teil der Alternativen vorzunehmen, wandte sich ein Teilnehmer sehr deutlich. Das Dialogforum solle nicht einzelne Alternativen auswählen. Nur einzelne zu untersuchen sei kein „sauberer Ansatz“, weil damit indirekt eine Vorentscheidung getroffen würde.

Ein anderer Teilnehmer brachte sein Erstaunen darüber zum Ausdruck, dass bei einer Investitionssumme [seiner Schätzung nach] von 2,2 - 2,8 Milliarden € eine Debatte darüber geführt wird, ob für eine [aus seiner Sicht] notwendige Untersuchung Geld in Höhe zwischen 45.000 und 50.000 € [Zahlen korrigiert auf das von Dr. Rösser angegebene Maß] investiert wird.

Ein weiterer Teilnehmer machte deutlich, dass die BVU-Ersteinschätzung keine Aussagen zu den Knotenpunkten enthielte. Aussagen über die Knotenpunkte seien jedoch erforderlich. Die Trassenalternativen haben unterschiedliche Auswirkungen auf die Knoten, weswegen diese Fahrplan-Simulation notwendig sei. Auch er sah, dass es in diesem Dialogforum keine Mehrheit dafür geben würde, einzelne Alternativen aus der Untersuchung auszuschließen. Zu klären sei allerdings, welche Alternativen untersucht werden sollen denn BVU habe zusätzlich zu den zehn, die die Teilnehmenden im Dialogforum untersucht wissen wollten, weitere hinzugefügt.

Ein anderer Teilnehmer machte deutlich, dass eine Studie auch erforderlich sei, um die Akzeptanz der Ergebnisse vor Ort zu vergrößern. An den Ergebnissen der BVU-Ersteinschätzung bestünden erhebliche Zweifel. Eine gemeinsame Basis für die Arbeit des Dialogforums zu schaffen sei [seiner Auffassung nach] sehr wichtig. Die Teilnehmer brauchen diese nicht nur für die eigene Arbeit, sondern auch um vor Ort zu erklären, warum zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz gebraucht würden.

Dr. Rössler nahm die Einladung von Herrn Bischooping gerne an. Er glaubte, dass die Erkenntnisse der Bahn zur Einschätzung der aktuellen Situation sehr hilfreich sein werden, äußerte aber auch

seine Zweifel, ob die Werkzeuge der Bahn hilfreich sein werden, die Wirkung der Trassenalternativen zu simulieren. Er wollte jedoch der DB AG die Gelegenheit anbieten, ihn vom Gegenteil zu überzeugen.

Herr Limprecht (DB Netz AG) beschrieb, dass die Werkzeuge der DB Netz AG auch in der Lage sind, die kapazitiven Wirkungen von Trassenalternativen abzubilden. Er zeigte sich zuversichtlich, dass in gemeinschaftlicher Arbeit mit Dr. Rössler brauchbare Ergebnisse erzielt werden können. Er selbst habe auch erhebliche Zweifel daran, dass die fremdvergebene Studie in der Kürze der Zeit brauchbare Ergebnisse liefern könne. Herr Limprecht wies zudem darauf hin, dass auch auf Erkenntnisse zurückliegender Knotenpunkt-Studien zurückgegriffen werden könne. Die Knotenpunkt-Studie für den Knoten Hamburg zum Beispiel sei aus dem Jahr 2009 und enthalte Maßnahmen im Volumen von ungefähr 500 Millionen €, an deren Umsetzung die DB AG bereits arbeitete. Auch für den Knoten Bremen gäbe es eine Studie, für den Knoten Hannover jedoch nicht. Für Hannover jedoch gibt es einen Lösungsansatz der bereits in dem Seehafen-Hinterland-Programm bzw. BVWP 2015 angemeldet ist. Er plädierte dafür, die vorhandenen Erkenntnisse zusammenzufassen und dem Dialogforum zur Verfügung zu stellen. Mithilfe der Daten von BVU könne abgeschätzt werden, welche Engpässe zukünftig im Netz und in den Knoten auftreten werden.

Herr Dr. Rössler betonte, dass er die Nutzung von Daten aus der BVU-Ersteinschätzung, die er in Zweifel ziehen würde, für die Beschreibung zukünftiger Bedarfe nicht nutzen wolle. Er zeigte sich jedoch offen für einen Dialog.

Herr Wyderka (MW) begrüßte den Vorschlag von Herrn Bischooping, mit vorhandenen Instrumenten eine hinreichend genaue Abschätzung zu produzieren. Er plädierte dafür, zu prüfen, ob die diskutierten Maßnahmen der richtigen Größenordnung liegen. Er zeigte sich besorgt, dass eine Simulation, die auf gleisgenauen und signalgenauen Angaben beruhte, eine Sicherheit vortäusche, die sie angesichts der Prognose-Ungenauigkeiten, nicht haben könne.

Der Moderator forderte die Beteiligten auf, gemeinsam zu prüfen, wie weit der von Herrn Bischooping [und Herrn Limprecht] beschriebene Ansatz trägt und darüber im Dialogforum Bericht zu

geben. Herr Dr. Rössler zeigte sich bereit es zu versuchen, selbst wenn dadurch Zeit verloren ginge. Er warb erneut für die Fahrplan-Simulation, die bei einer zurückliegenden Studie für Bremen bereits zum Einsatz gekommen sei und gute Ergebnisse produziert habe. Der Moderator forderte Herrn Dr. Rössler auf, der DB Netz AG dieses Werkzeug genauer zu erläutern, als dies hier im Dialogforum möglich gewesen sei. Dr. Rössler bot an, dass auch der Gutachter das Werkzeug und auch sich selbst vorstellen könne.

Ein weiterer Teilnehmer machte deutlich, dass es für ihn unerträglich sei, der Diskussion über das erforderliche Honorar beizuwohnen. Seiner Meinung nach müsste der Vorhabenträger die erforderlichen Daten liefern. Er fragte zudem, warum erst in diesem Treffen die Information gegeben werde, dass die DB Netz AG über ein Werkzeug verfüge. Er wollte wissen, ob die DB Netz AG während der Laufzeit des Dialogforums bereits Pläne weiter entwickelt hat.

Herr Limprecht (DB Netz AG) beschrieb, dass derzeit keine Planungen parallel zum Dialogforum betrieben würden. Es gebe derzeit auch keinen Planungsauftrag vom BMVI an die DB Netz AG.

Ein Teilnehmer äußerte den Verdacht, dass die BVU-Ersteinschätzung manipuliert worden sei. Er verglich die zwei Präsentationen von Herrn Kotzagiorgis aus dem April und dem Mai 2015. Im April noch wurde der Alpha-Alternative attestiert, dass sie Engpass auflösend sei. Im Mai geschah dies nicht mehr. Er bestand darauf eine klare Antwort darauf zu erhalten, wer diese Änderung der Aussage veranlasst habe.

Ein weiterer Teilnehmer begrüßte, dass sich die Vertreter der DB Netz AG und Dr. Rössler zusammensetzten. Es würde ihm jedoch nicht reichen, wenn erst im nächsten Treffen des Dialogforums festgestellt würde, ob die verfügbaren Informationen hinreichend genug seien. Es solle Vorsorge dafür getroffen werden, dass für den Fall, dass sie nicht hinreichend sind, sehr schnell eine Studie fremd vergeben wird.

Herr Dr. Krämer (Bremen) erinnerte daran, dass zur BVU-Ersteinschätzung viele Fragen gestellt worden sind, die bislang nicht beantwortet wurden. Das Land Bremen habe Zweifel an den [in die Umlegung] eingehenden Zugzahlen.

Dr. Rössler bat an, dass er von seinem Beratungsunternehmen auf Grundlage vorhandenen Materials ermittelte Daten für Bremen in die Betrachtung eingeben werde.

Ein Teilnehmer regte an, dass Dr. Rössler sehr schnell per E-Mail Bericht geben solle, ob ausreichend verlässliche Daten mit den Werkzeugen der DB Netz AG produziert werden könnten. Sollte er dies nicht bestätigen können, so solle bereits während dieses Treffens für diesen Fall die [auf Vorrat formulierte] Forderung nach einer Fremdvergabe einer Fahrplan-Simulation durch die Finanzierer des Dialogforums (BMVI, Land Niedersachsen, DB Netz AG) zum Ausdruck gebracht werden. Viele Teilnehmende des Dialogforums unterstützen diese Forderung. Es wurde dazu kein Widerspruch formuliert. Der Moderator forderte die Adressaten dieser Forderung auf, sich nach diesem Treffen mit der Forderung auseinanderzusetzen.

## Festlegung der in Betracht kommenden Lösungsalternativen

Der Moderator stellte fest, dass die Festlegung der für das Dialogforum in Betracht kommenden Lösungsalternativen eine noch offen stehende Aufgabe sei. Diese wolle er in diesem vierten Treffen nicht erledigen, weil diese Arbeit noch nicht vorbereitet sei und auch die Zeit in dem Treffen nicht ausreiche.

## Optimierung vorhandener Lösungsansätze

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass Herr Kotzagiorgis im dritten Treffen des Dialogforums verschiedene Hinweise zur Optimierung von Lösungsalternativen gegeben hätte. Teilnehmende hätten die Hinweise betreffend der Alpha-Alternative aufgegriffen und möchten, dass die Alpha-Alternative optimiert und neu bewertet wird. Sie wollten ihre eigenen Ideen und die Ideen von Herrn Kotzagiorgis zusammenführen, auch ein Gespräch mit Herrn Kotzagiorgis führen, und an ihn die Bitte herangetragen, die optimierte Alpha-Alternative in ihrer optimierten Form [im Rahmen der Ersteinschätzung] erneut zu bewerten.

Der Moderator fragte Herrn Böhm (BMVI), ob Herr Kotzagiorgis erneut zur Verfügung stehen könne. Herrn Böhm erinnerte daran, dass eine Bewertung nach Abschluss des Dialogforums ohnehin vorgesehen sei. Da Herr Kotzagiorgis derzeit sehr stark in die Bewertung von Planstellen

für die Bundesverkehrswegeplanung eingebunden sei, bestünde für eine zusätzliche Bewertung in den nächsten Wochen ein Kapazitätsproblem. Herr Kotzagiorgis habe zum Ende seines Vortrages im dritten Treffen dargestellt, welche Optimierungsmöglichkeiten er für die Alpha-Alternative sehen würde. Damit sollten die Teilnehmenden des Dialogforums in die Lage versetzt sein, solche Optimierungen vorzunehmen. Er bat deswegen darum, konkrete Vorschläge zu entwickeln. Er seinerseits würde [parallel dazu] klären, ob und wann eine erneute Bewertung in das Arbeitsprogramm von Herrn Kotzagiorgis eingefügt werden kann. Herr Böhm machte deutlich, dass eine solche Arbeit allenfalls für einzelne Alternativen denkbar sei.

Ein Teilnehmer bat darum, dass Dr. Rössler und die DB Netz AG die Optimierung der Alpha-Alternative vornehmen sollten.

Ein Teilnehmer kritisierte deutlich, dass eine Bewertung durch Herrn Kotzagiorgis erst dann stattfinden soll, wenn das Dialogforum beendet sei. Er wolle, dass diese Bewertung noch während des Dialogforums stattfindet, und, dass das BMVI die Möglichkeiten dafür schaffe. Herrn Böhm (BMVI) antwortete darauf, dass die [abschließende] Bewertung nicht vorweggenommen werden könne. Die Erstbewertung von Herrn Kotzagiorgis sollte ein Input, eine Beratungsleistung sein, die dem Dialogforum weiter helfen sollte, eine Empfehlung zu formulieren. Die Erstbewertung sollte auch aufzeigen, wie eine [abschließende] Bewertung später durchgeführt wird. Herr Papajewski (BMVI) hätte bereits im ersten Dialogforum zum Ausdruck gebracht, dass eine vom Dialogforum vorgeschlagene Alternative große Chancen auf Realisierung habe, sofern sie ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von über eins habe. Der Moderator erinnerte daran, dass Herr Papajewski auch zugesichert habe, den Vorschlag des Dialogforums zu optimieren. Dies bestätigte Herr Böhm. Ein Teilnehmer erinnerte an diese Zusage und forderte das BMVI dazu auf, die Optimierung sofort vorzunehmen.

Zwei Teilnehmer wiesen darauf hin, dass, sollte die Alpha-Alternative optimiert und neu bewertet werden, auch weitere Alternativen optimiert und neu bewertet werden müssen. Ein Teilnehmer widersprach diesen beiden, da die Optimierungsvorschläge von Herrn Kotzagiorgis sich [seiner Erinnerung nach] nur auf die Alpha-Alternative bezogen. Ein anderer Teilnehmer unterstützte dieses, denn die Forderung zu Optimierung und Neubewertung der Alpha-Alternative ergebe sich

[logischerweise] aus der Vorgehensweise des Gutachters. Dieser habe Optimierungsansätze benannt, jedoch nicht „durchgerechnet“ [, also nicht in seine Ersteinschätzung einbezogen].

Die Teilnehmenden des Dialogforums forderten das BMVI mit breiter Mehrheit auf die Alpha-Alternative zu optimieren und [im Sinne einer Ersteinschätzung] neu zu bewerten. Die Teilnehmenden, die sich gegen diesen Vorschlag wandten, forderte der Moderator auf, ihren Widerspruch als Stellungnahme einzureichen.

Der Moderator bat Herrn Böhm darum, hausintern zu prüfen, ob eine Ersteinschätzung einer optimierten Alternative noch während der Laufzeit des Dialogforums durchgeführt werden kann. Der Moderator bat Herrn Böhm darum, die Antwort schnell zu geben.

## Umgang mit den offenen Fragen aus dem Fragenkatalog

Der Moderator erinnerte an den Fragenkatalog, der im Vorfeld des dritten Treffens zusammengetragen und den Gutachtern übergeben wurde. Herr Böhm (BMVI) schilderte, dass er davon ausging, dass ein Großteil der Fragen während der Vorträge der Gutachter beantwortet würde. Wenn Punkte offen geblieben seien, würden diese selbstverständlich noch schriftlich beantwortet. Da er derzeit keine Übersicht darüber habe, welche Fragen offen geblieben seien, könne er zu diesem Zeitpunkt keine Antwort darüber geben, wann die Antworten vorliegen werden. Das BMVI habe aber das grundsätzliche Interesse, dass die Fragen schnell beantwortet werden.

Ein Teilnehmer erinnerte daran, dass die Fragen an die Gutachter zum Personenverkehr gar nicht hätten beantwortet werden können, weil der entsprechende Gutachter nicht anwesend war. Er sehe zu diesen Fragen und auch zu solchen, die er im Nachgang gestellt habe, keinerlei Antwort formuliert. Die Antworten auf diese Fragen seien aber notwendig, um Aussagen zu den Trassenalternativen bezogen auf die bereits besprochenen Kriterien zum Verkehrswert zu formulieren. Er wolle konkret wissen, wann die Antworten vorliegen werden.

Ein Teilnehmer erinnerte daran, dass nur einige Fragen, aber bei weitem nicht alle der vielen hundert Fragen während der Vorträge beantwortet wurden. Er erwarte, dass die Fragen strukturiert abgearbeitet werden, und, dass das Ergebnis allen Beteiligten zugänglich gemacht wird.

Eine Teilnehmerin schätzte ein, dass ohne die Antworten auf die Fragen das Ziel, die Bürgerinnen und Bürger aus der Region „mitzunehmen“, nicht erreicht werden könne. Sie sei nicht bereit stillschweigend zu warten bis die Antwort gegeben werde. Derzeit sänke zunehmend ihre Bereitschaft im Dialogforum teilzunehmen.

Herr Hitschfeld informierte die Teilnehmenden, dass die Geschäftsstelle gemeinsam mit den Experten aus dem niedersächsischen Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr eine Durchsicht des Fragenkatalogs vornähmen und klärten, wer für welche Antwort verantwortlich sei. Die Fragen richteten sich zwar zu großen Teilen an die verschiedenen Gutachter des Bundes, aber auch an andere Stellen.

Ein weiterer Teilnehmer betonte, dass die Antworten notwendig sein, um die Beurteilung der Trassenalternativen anhand der Kriterien vorzunehmen. Er zum Beispiel interessierte sich dafür, wie viele Betroffene in 500 und in 1000 m Abstand zu den Trassen lebten.

Der Moderator fasste zusammen, dass den Teilnehmenden die Antwort auf die Fragen sehr dringlich sei. Es sei jedoch noch kein Datum vorgelegt, wann die Antworten vorliegen werden. Die Antworten seien als Grundlage für die Bewertung der Trassenalternativen wichtig.

Herr Hitschfeld betonte, dass die Geschäftsstelle die Teilnehmenden zu Beginn der folgenden Woche per E-Mail über den Zeitplan informieren werde.

Ein Teilnehmender artikulierte [nach der zwischenzeitlichen Kaffeepause] stellvertretend für viele erneut die Kritik, dass der Fragenkatalog nicht beantwortet sei. Einzelne Fragen lägen bereits seit Monaten vor. Es sei nicht hinnehmbar, länger auf eine Antwort zu warten. Die kommunalen Vertreter müssten zudem die Antworten erfahren, weil sie selbst in den Kommunen nach den Antworten gefragt würden. Er regte an, dass die Teilnehmenden kollektiv ein Abgabedatum vor dem nächsten Treffen einforderten.

Herr Böhm, BMVI, bestätigte die Erinnerung des Moderators, dass Herr Kotzagiorgis für mindestens zwei Monate nicht zur Verfügung steht, insofern sei seiner Einschätzung nach diesem unmöglich, die Antworten sofort zu liefern. Mit dieser Situation müssten alle Beteiligten einen Umgang finden. Der Moderator fragte alle Beteiligten, ob ein Termin zwischen dem fünften und sechsten Treffen kompromissfähig wäre.

Herr Hitschfeld erinnerte daran, dass ein Teil der Fragen an andere Gutachter und an andere Stellen gerichtet seien. Die Geschäftsstelle würde, wie bereits gesagt, in der folgenden Woche in einer E-Mail berichten, wann diese Fragen absehbar beantwortet seien. Frau Dr. Eickmann (MW) ergänzte, dass die Fragen an ihr Haus bis zum nächsten Treffen beantwortet seien. Herr Böhm, BMVI, ergänzte, dass er bezüglich der Fragen, die das BMVI selbst beantworten müsse, einen Zeitplan vorlegen könne, sobald geklärt ist, welche Fragen vom Gutachter beantwortet werden. Ein Teilnehmender fragt daraufhin, ob die Fragen beim BMVI nicht vorliegen würden. Der Moderator stellt klar, dass das BMVI und die Gutachter die Fragen vom 12.05.15 vorliegen haben. Es sei jedoch noch nicht geklärt, wer welche der Fragen beantworten werde.

Ein Teilnehmender äußert seinen Unmut darüber, dass der Gutachter dem Dialogforum für die Beantwortung von Fragen nicht zur Verfügung stünde. Es wäre monatelang bekannt gewesen, dass dieses Dialogforum stattfinden würde. Das BMVI hätte hier vorsorgen können.

Herr Böhm, BMVI, willigte ein, binnen einer Woche Bescheid zu geben, wann die Antworten auf die Fragen vorliegen werden. Er bestätigte, dass dem BMVI der Fragenkatalog vorlag, und erklärte, dass dieser intensiv genutzt wurde, um das dritte Treffen des Dialogforums vorzubereiten. Herr Kotzagiorgis habe seinen Vortrag, den er im zweiten Treffen hat halten wollen, für das dritte Treffen überarbeitet. Somit ging das BMVI davon aus, dass die Fragen aus dem Katalog hätten beantwortet sein müssen.

## Einzelne Rückmeldungen zum Dritten Dialogforum

Zuvor wurden die offen gebliebenen Fragen angesprochen. Hier folgen nun einzelne Wortmeldungen allgemeiner Natur:

- Sich hier Vorträge anzuhören, die man zuvor studieren konnte, ist [für mich als Mitarbeiter einer Kreisverwaltung] Zeitverschwendung.
- Ich habe nicht ein Vortrags- und Schulungsprogramm gebucht. Dafür ist mir meine Zeit [als Vertreter der qualifizierten Öffentlichkeit] zu schade.
- Das Dialogforum hat bislang keinen erfolgreichen Verlauf. Wir wollen dieses Dialogforum zum Erfolg bringen, jedoch ist unsere Geduld [als Bürgerinitiative] langsam am Ende.
- Wir bekommen hier Vorträge vorgesetzt, die uns nicht nach vorne bringen. Es ist die alte Leier, die wir seit Jahren kennen. Auch die Auswahl der Referenten ist unglücklich gewesen.

## Formelle und informelle Beteiligung

Während des Dialoges schlug der Moderator vor, den Teilnehmenden über ein Tool im Internet die Möglichkeit zu geben, die Kriterien zu kommentieren. Darauf antwortete ein Teilnehmer:

- In dem Moment, in dem kommunale Vertreter, etwa in einem Umfragetool im Internet, offizielle und konkrete Stellungnahmen hinterlegen, müssen Sie daheim in den Kommunalparlamenten begründen, warum sie das so getan haben. In dem hier geschaffenen informellen Rahmen ist eine Meinungsäußerung leichter.

## Natur & Umwelt

Der Moderator leitete ein. Eine kleine Gruppe habe sich bereit gefunden, einen Kriterienkatalog zum Thema „Soziales“ zu entwerfen und im nächsten Treffen vorzustellen. Er würde sich wünschen, dass Gleiches im Themenfeld „Natur & Umwelt“ geschähe. Die drei Referenten

Dr. Feldt, Umwelt.Media-Consult,

Peter Hermanns, TGP, Trüper Gondesen Partner – Landschaftsarchitekten BDLA und

Dr. Michael Below, Umweltzentrum der Deutschen Bahn AG,

bat er, Impulse für die Entwicklung von Kriterien zu liefern. Sie mögen die Kriterien benennen, die in den verschiedenen Stufen der Planung zur Anwendung kommen und dem Dialogforum Rat geben, welche in dem aktuellen Planungsstadium sinnvoller Weise zur Anwendung kommen sollten. Das Dialogforum braucht eine qualifizierte Beurteilung der Trassenalternativen, die nicht zu tief in die Details hineinführen dürfe und von dieser großen Gruppe auch hergestellt werden kann.

### Vortrag von Dr. Feldt

Dr. Feldt, Umwelt.Media-Consult, ein Experte aus Dr. Rösslers Netzwerk, wurde auch von Teilnehmenden kurz vor dem Treffen als Vortragender vorgeschlagen und konnte kein Referat ausarbeiten. Er hatte gut 30 Jahre in verschiedenen Funktionen mit der Planung von großen Infrastrukturprojekten zu tun. Er arbeitete für die Umweltstiftung WWF Deutschland und beschäftigte sich mit der Seehafenhinterlandanbindung. Anschließend war er als Referatsleiter im niedersächsischen Umweltministerium für Umweltverträglichkeitsprüfungen verantwortlich. Nach seiner Promotion ist er seit einigen Jahren als freier Umweltgutachter bei großen und strittigen Infrastrukturprojekten tätig.

Dr. Feldt stellte dar, dass in dem hier besprochenen Themenfeld durch das in den letzten 30 Jahren entstandene Umwelt- und Planungsrecht eine Reihe von Definitionen und Bestimmungen vorliegen auf den aufgebaut werden sollte:

„Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf

1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.“

[http://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/\\_2.html](http://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/_2.html)

Diesen Katalog für alle Alternativen abzarbeiten erfordere seiner Einschätzung nach mindestens eineinhalb Jahre Bearbeitungszeit und etliche 100.000 €. Er wies auch auf ein Methodenhandbuch des BMVI hin, das die Umweltprüfung im Rahmen des BVWP zum Thema habe.

[http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-2015-methodenhandbuch-los-2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-2015-methodenhandbuch-los-2.pdf?__blob=publicationFile)

Weil die Abarbeitung solch sorgfältiger Prüfungen vom Dialogforum nicht geleistet werden können, sei es erforderlich, auf möglichst wichtige und möglichst aussagekräftige Kriterien zu zu- steuern. Dr. Feldt schlug folgende fünf Kriterien vor:

- Lärmemissionen als das wichtigste Kriterium zur Ermittlung der Auswirkungen auf den Menschen.
- Die Inanspruchnahme des Schutzgutes Boden in quantitativer und qualitativer Hinsicht sollte ermittelt werden. Dies ist einfach über Bodenkarten zu ermitteln. Bodenverbrauch lässt sich zudem auch über Bodenpreise monetarisieren.
- Die Gefährdung von Wasser- und Wasserheilquellenschutzgebieten, auch die Querung von Gewässern sollte erfasst werden.
- Für das Schutzgut Landschaft sollte die Zerschneidung und die Barrierewirkung der Neubautrassen in der Landschaft und auch in der Siedlung auf die betroffenen Menschen, etwa durch Umwege, erfasst werden.
- Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sollte an den Naturschutzgebieten von europäischem Rang, den Natura 2000-Gebieten orientiert werden, für die es eine strikte Rechtsvorgabe gibt. Hier dürfte nur eingegriffen werden, wenn es keine Alternati-

ve gibt, die geringere oder keine Eingriffe zur Folge hätte. Dieses Kriterium würde bei der Alternativenauswahl sehr helfen. Eine randliche Berührung solcher Gebiete, zumal wenn sie durch eine Trasse bereits tangiert werden, kann unerheblich sein. Mitten durch ein solches Gebiet zu trassieren dürfte sehr schwierig zu begründen sein.

### Vortrag von Herrn Hermanns

Sein Büro, so Peter Hermanns, wirkte im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft am Raumordnungsverfahren für die rund 80 km lange Bahnstrecke von Lübeck hin zur Festen Fehmarnbeltquerung nach Puttgarden mit. Derzeit sei sein Büro auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aktiv.

Peter Hermanns stellte fest, dass dieses Dialog Forum kein übliches Verfahren sei. Es fände so früh im Entscheidungsprozess statt, dass er die Frage, welche Kriterien aus dem Bereich „Natur & Umwelt“ üblicherweise angewendet werden, nicht beantworten kann. Das Dialogforum beschäftigt sich mit einer Fragestellung hoher Komplexität, einem großem Planungsraum mit ganz vielen Möglichkeiten, Chancen und Risiken und denkbar knappe Ressourcen (wenig Zeit, wenig Informationen, wenig Manpower und Hardware). Er habe deshalb einen Vorschlag ausgearbeitet, mit dem er versuche, auf diese besondere Situation einzugehen.

Zunächst skizzierte er, dass in dem späteren Raumordnungsverfahren eine Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) durchgeführt und eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) angefertigt wird. Es würden sehr gründlich die Auswirkungen verschiedener Varianten, die vermutlich dann immer noch im Gespräch sein werden, untersucht. Die raumordnerischen Belange werden sein:

- Gesamträumliche Entwicklung
- Siedlungsraum und Freiraum
- Wirtschaft
- Land- und Forstwirtschaft
- Verkehr
- Erholung und Tourismus
- Natur und Landschaft (Berücksichtigung in der UVS)

In der Umweltverträglichkeitsstudie werden die Belange folgender Schutzgüter untersucht:

- Mensch (einschließlich menschlicher Gesundheit)
- Tiere, Pflanzen und
- Biologische Vielfalt
- Boden
- Wasser
- Klima/Luft
- Landschaft
- Kultur- und Sachgüter
- Wechselwirkungen

Die Beteiligten des Dialogforums dürften darauf vertrauen, so Herr Hermanns, dass Varianten gründlich untersucht und systematisch miteinander verglichen werden. Die Aggregation [Zusammenführung] einer Fülle von Einzelwerte zu einem Gesamtergebnis sei ein ganz schwieriger Vorgang. Auch sei dies manipulierbar und der Vorgang sehr gefährlich [, falls hier nicht Transparenz und Nachvollziehbarkeit gewährleistet ist.] Im Rahmen des Vorhabens Lübeck-Puttgarden sei hier im Raumordnungsverfahren in erheblichem Umfang darüber diskutiert worden, wie sein Büro als Gutachter die Gewichtung der Kriterien gesetzt habe.

Der Lärm spielte bei dem Vorhaben Lübeck-Puttgarden eine große Rolle. Insofern sei es [beim Schutzgut Mensch] das Leitkriterium. Bei der Umweltverträglichkeitsstudie wurde auf Grundlage eines 3-D-Modells die Schallausbreitung dargestellt und beurteilt. In der Nacht wurden 49 dB(A) für reine Wohngebiete und 54 dB(A) für Dorfgebiete als Beurteilungsmaßstab aus dem Bundesimmissionsschutzgesetzes herangezogen. Darüber hinaus gibt es noch strengere Vorsorgewerte für die Siedlung. Bei der Bewertung von Lärm in Erholungsgebieten seien die Fachleute noch nicht einig über die Maßstäbe. Der Güterverkehr sei der größte Emittent, insbesondere nachts.

Bei der Führung der Strecke in freier Landschaft kann es vorkommen, dass trotz geringer Siedlungsdichte die Lärm-Betroffenheit einen ähnlichen Wert annimmt wie bei Ausbauten von Be-

standsstrecken. Das ist darauf zurückzuführen, dass bei Streusiedlungen und Einzelgehöften ein Lärmschutz an der Strecke [wirtschaftlich] nicht zu rechtfertigen ist.

Für den [diesem Dialogforum direkt] folgenden Planungsschritt der Projektbewertung [Beurteilung von Trassen] gibt es ein Methodenhandbuch [dieselbe Quelle wie oben bei Herrn Dr. Feldt], das eine neu entwickelte Methodik für den Umweltbeitrag zur Projektbewertung darstellt. Im Rahmen der Handbuches werden Maßstäbe benannt, die zu einer Beurteilung der Beeinträchtigung (in den Stufen gering, mittel, hoch) führen.

Für die Zwecke des Dialogforums riet Herr Hermanns, folgende Kriterien zu nutzen:

- Nächtliche Lärmwerte des Güterverkehrs
- Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzieles der Natura 2000-Gebiete und von Schutzgebieten mit herausragender Bedeutung

Das Dialogforum sollte nur entscheidungserhebliche Kriterien nutzen und keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, da es sonst mit seiner Arbeit nicht fertig würde. Diese beiden Kriterien (oben) gestatten es, die Neubau- und Ausbaulösungen deutlich voneinander zu unterscheiden.

### Vortrag von Dr. Michael Below

Bevor Dr. Below mit seinem Vortrag startete, wies der Moderator darauf hin, dass manche Teilnehmende aufgrund seines Foliensatzes den Eindruck gewonnen hatten, es gäbe noch eine ihnen nicht bekannte Umweltstudie. Dr. Below jedoch sei, so der Moderator, für den Themenblock Umwelt innerhalb der Machbarkeitsstudie zuständig gewesen.

Dr. Below überschrieb seinen Vortrag mit dem Titel „Risiko- und Kostenabschätzung zu Fragen des Natur- und Gewässerschutzes im Kontext der Machbarkeitsstudie“. Das DB Umweltzentrum habe, so Dr. Below einem Beitrag zu der Machbarkeitsstudie der DB-International geliefert. Diesen Beitrag bezeichnete er als Desktop-Study [Schreibtisch-Studie], die auf der Grundlage digital vorhandenen Materials gefertigt wurde. Dies entsprach dem Auftrag, die Kosten für die Maßnah-

men in diesem Bereich abzuschätzen. Ihm lagen auch die Trassenverläufe digital vor und er habe sie mit den vorhandenen Kartierungen von Schutzgebieten nach Bundesnaturschutzgesetz und Wasserhaushaltsgesetz überlagert und betroffene Gebiete ermittelt. Somit konnte er schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt einen Beitrag zur Abschätzung der Umweltfolgen der Trassen leisten. Er nutzte dabei den Umweltleitfaden des Eisenbahnbundesamtes als Orientierung.

[http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Infrastruktur/Planfeststellung/Umweltbelange/umweltbelange\\_node.html;jsessionid=94254F2BB558D2540F6AB6C66BF9EF01.live2051#doc488684bodyText2](http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Infrastruktur/Planfeststellung/Umweltbelange/umweltbelange_node.html;jsessionid=94254F2BB558D2540F6AB6C66BF9EF01.live2051#doc488684bodyText2)

In einem Abstand von den Trassen von je einem Kilometer pro Richtung suchte er nach potenziell betroffenen Schutzgebieten. Für die Umweltverträglichkeitsstudie und die höchst sensiblen europäischen Schutzgebiete ging er von einem Korridor von 2 km in beide Richtungen aus. Somit entstand eine Verschneidung des Korridors mit den geografischen Informationen der Bundes- und Landesbehörden über die Schutzgebiete. Zusätzlich habe er Informationen über die Natura 2000-Gebiete gesammelt, z.B. zu dort lebenden geschützten Arten.

Bei der Bewertung der Schutzgebiete unterschied er [genauso wie seine Vorredner] nach Bedeutsamkeit des Schutzgebietes (siehe Grafik auf der nächsten Seite).



## Vorgehensweise



Risikoeinstufung	Schutzgebietstyp	Bemerkung
Sehr hoch	Flora Fauna Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz von (prioritären) Lebensraumtypen und Arten</li> <li>▪ Prüfung auf Verträglichkeit erforderlich</li> </ul>
	Vogelschutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz der Lebensräume geschützter Vogelarten vor Beeinträchtigungen</li> <li>▪ Prüfung auf Verträglichkeit erforderlich</li> </ul>
	Wasserschutzgebiete Zone I (Fassung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz vor jeder Verunreinigung, es gelten strenge Handlungsverbote</li> </ul>
	Wasserschutzgebiete Zone II (engere Schutzzone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fließzeit des Grundwassers vom äußersten Rand der Schutzzone bis zur Fassung mindestens 50 Tage</li> </ul>
Hoch	Naturschutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz vor Veränderung des Gebiets oder seiner Bestandteile</li> <li>▪ Verbot von Handlungen, die zu einer nachhaltigen Störung führen können</li> </ul>
	Heilquellenschutzgebiete (qualitative Schutzzone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz gegen anthropogen verursachte Stoffeinträge</li> </ul>
Mittel	Landschaftsschutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz des Gebietscharakters/ der Landschaft</li> </ul>
	Wasserschutzgebiete Zone III, III a und III b (weitere Schutzzone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fließzeit des Grundwassers vom äußersten Rand der Schutzzone bis zur Fassung: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ III A mindestens 500 Tage</li> <li>▪ III B 2.500-3.500 Tage</li> </ul> </li> </ul>
	Heilquellenschutzgebiete (quantitative Schutzzone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz vor mengenmäßiger Überbeanspruchung der Heilquelle und vor nicht vertretbaren Schwankungen der Inhaltsstoffe</li> </ul>

Deutsche Bahn AG | DB Umwelt | TUM(N) | 19.06.2015

9

Flora Fauna Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete) meiden die Planer, weil eine Genehmigung der Europäischen Union für eine Berührung oder Durchquerung nur in extremen Ausnahmefällen zu erwirken ist.

Die Ermittlung der Kosten war eine große Herausforderung. Hier musste ein Kostensatz ermittelt werden, der für die gesamten Maßnahmen im Umweltbereich als Durchschnittskosten / km angesetzt wird. [Vgl. ähnliche Aussagen zu der Kostenermittlung im Baubereich, bei dem mit Kostenkennwerten gearbeitet wird, in der Dokumentation des 3. Treffens. Mit diesen Kostenkennwerten lässt sich dann durch die Multiplikation mit der Länge des Streckenabschnittes eine Kostenschätzung erstellen.] Dr. Below beschrieb, aus welchen Projekten er Vergleichswerte heranzog und in welchem Maße die gesetzlich und durch Gerichtsurteile fixierten Anforderungen und damit die Kosten für Naturschutzmaßnahmen (Natura 2000-Gebiete und Artenschutzmaßnahmen) binnen

der letzten 15 bis 20 Jahre gestiegen sind. Mittlerweile machen die Kosten im Bereich Artenschutz nahezu 50% der gesamten Kosten im Umweltbereich aus. Beim Projekt Karlsruhe-Basel verausgabte die Bahn insgesamt 665.000 € / km betroffener Trassenlänge. Der teuerste Streckenabschnitt erforderte 1,0 Mio. € / km. Die für das Projekt [Schiene Nord] angesetzte Kostenspanne wurde über einen unteren Ansatz mit 2.000 € / m<sup>2</sup> durch die Trasse bebaute Fläche und im oberen Ansatz (Worst-Case) entsprechend des Projektes Karlsruhe-Basel mit 1,0 Mio. € / km gebaute Trasse festgelegt.

Diese beiden durchschnittlichen Kostensätze wurden mit den Streckenlängen der Abschnitte multipliziert, die Berührung mit Naturschutzflächen haben. Eine spezifische Betrachtung der jeweils betroffenen Fläche habe während dieser Studie nicht stattgefunden.

Der Moderator dankte allen drei Referenten herzlich. Sie hätten aufgezeigt, welche Untersuchung entweder im Vorfeld der Arbeit des Dialogforums durchgeführt wurde und welche Untersuchungen noch in weiteren Prozessschritten folgen werden. Die Frage für das Dialogforum sei nun, welche Kriterien es selber für seine Arbeit [der Benennung von Vor- und Nachteilen der Trassenalternativen] es nutzen wolle und mit der ihm zur Verfügung stehenden Arbeitszeit nutzen könne. Der Moderator bat darum, dass sich auch für dieses Thema Teilnehmende für eine kleine Gruppe melden sollten, die dem Dialogforum einen gemeinschaftlich erarbeiteten Vorschlag von Kriterien unterbreiten. Dabei sollten nur die Kriterien vorgeschlagen und noch keine Trassenbewertung vorgelegt werden. Eine Anforderung an die Kriterien sei, dass sie von dem Dialogforum selbst gehandhabt werden können, ohne, dass Gutachten bestellt werden müssen.

Dr. Feldt, Frau Müller (NABU-Landesverband), Herr Mitschke (NABU Lüneburg), Herr Moormann (BUND), Frau Hahn (Landvolk Niedersachsen) und Herr Dr. Below meldeten sich für die Mitarbeit. Herr Dr. Below erklärte sich bereit, die Gruppe zu koordinieren. Ein Teilnehmer regte an, dass die Jägerschaft auch vertreten sein sollte.

Dr. Feldt betonte, dass sein Vorschlag für Kriterien schon darauf ausgerichtet war, eine vergleichende Variantenbewertung zu gestalten, die höchstwahrscheinlich zu demselben Ergebnis führt,

wie eine ausführliche Bewertung. Diese ließe sich mit einem überschaubaren Aufwand mit Bordmitteln, der etwa bei 5 bis 10 % eines Gutachtenaufwandes liegt, erstellen. Er regte zudem an, das Thema Lärm getrennt von dem Thema Natur zu behandeln.

Ein Teilnehmer fragte, ob Dr. Below die Karten zur Verfügung stellen kann, die er für seine Untersuchung genutzt habe und auf denen die Schutzgebiete mit Trassenkorridoren überlagert waren. Der Moderator bat die Arbeitsgruppe diese Frage aufzugreifen und zu klären, welche Datengrundlage dem Dialogforum zur Beurteilung der Trassen zur Verfügung gestellt werden können.

Ein Teilnehmer fragte, welche Kriterien das Dialogforum als eigene Kriterien finden könne, da dieser Bereich Natur & Artenschutz so eng und klar gesetzlich geregelt sei. Er wolle wissen, welchen Spielraum [bei der Definition oder Auswahl von Kriterien] das Dialogforum habe.

Des Weiteren wies dieser Teilnehmende darauf hin, dass zudem die Gewichtung der Kriterien aus dem Bereich Natur gegenüber den Themen Verkehr und Mensch problematisch werden würde.

Eine Teilnehmerin wollte wissen, inwieweit bei den Untersuchungen auf den Bestandlärm eingegangen würde. Sie wollte konkret wissen, ob es eine Schwelle gäbe, ab der kein zusätzlicher Lärm in einer Region/Stadt hinzugefügt werden darf. Ein Teilnehmer wünschte, dass der Lärm aus anderen Quellen, etwa dem Truppenübungsplatz dabei mit berücksichtigt wird. Eine Teilnehmerin betonte, dass Lärm für die kommunalen Vertreter eine hohe Bedeutung habe. Sie regte an, dass Lärm zu dem Handlungsfeld „Mensch“ zugeordnet wird.

Ein Teilnehmer fragte, wie die neuen Alternativen geprüft würden. Bislang wären nur die Trassen beurteilt worden, die Gegenstand der Machbarkeitsstudie der DB-International gewesen seien. Ein anderer Teilnehmer fragte, ob die neu hinzugekommenen Alternativen unter den gleichen Bedingungen geprüft werden können, wie die Trassen aus der Machbarkeitsstudie.

Ein Teilnehmer wünschte sich von der Arbeitsgruppe eine Aussage zu der Bewertung der Zerschneidung von bislang unbebauter Landschaft.

Der Moderator bat die Arbeitsgruppe diese Fragen zu diskutieren und mit ihrem Input in die nächste Sitzung eine Antwort zu formulieren. Sie möge auch die Datengrundlagen benennen, die dem Dialogforum für den Vergleich der Trassen zur Verfügung stünden.

Der Moderator dankte den Mitwirkenden, die zusätzlich zu den Referenten für eine Gesprächsrunde bereit gestanden haben, die er aufgrund der Überschreitung der Zeitgrenze nicht mehr durchführen werde, und bat diese, sich an der Diskussion im nächsten Treffen zu beteiligen.

## Verschiedenes

### Sitzplatz der Beisitzer

Herr Hitschfeld machte klar, dass die Geschäftsstelle keinen Grund sähe, von der bisherigen Regelung abzuweichen, bei der die Beisitzer im Zuschauerraum platziert seien. In der Sitzordnung würden zudem noch deutlicher als bisher die Reihen der Teilnehmenden von den Reihen der Experten getrennt, damit bei den Abstimmungen [/ Meinungsbildern] klar ist, dass nur Teilnehmende sich beteiligen. Auch dem Moderator war wichtig, dass die Teilnehmenden klar durch die Sitzordnung zu identifizieren seien.

Ein Teilnehmer kommentierte, dass er nicht damit einverstanden sei, und kündigte an, dass aufgrund dieser Regelung sein Beisitzer zukünftig nicht mehr mitkommen werde. Er forderte den Moderator auf, das Dialogforum über diese Frage abstimmen zu lassen. Diese Abstimmung führte der Moderator nicht durch.

### Teilnahme des Nachbarländer?

Der Moderator bat [, veranlasst durch die dringende Anfrage von Teilnehmenden im dritten Treffen,] den Vertreter des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zu erläutern, wie er sich mit den Nachbarländern abgestimmt habe, in die im Dialogforum diskutierte Lösungsansätze hineinreichen. Herr Wyderka antwortete, dass die jeweils zuständigen Kollegen in den Nachbarländern Nordrhein-Westfalen für den Ast Nienburg-Minden und Brandenburg für die VCD-Alternative informieren werde. Deren Teilnahme im Dialogforum sei nicht vorgesehen. Der Kollege in NRW sei bereits informiert. Den Kollegen in Brandenburg wird er noch sprechen.

## Zusammenfassung und Bilanz

Der Moderator listete die besprochenen Themen auf, die an diesem Tage zur Sprache kamen:

- Wie weitgehend sind die Ziele des Dialogforums und wie weit hoch in der Zielpyramide kann das Dialogforum steigen? [Moderation und Geschäftsstelle, so der Moderator in seinem einleitenden Beitrag, arbeiten auf eine gemeinsame Entscheidungsgrundlage hin.]
- Die Entscheidungsregeln wurden diskutiert und nicht geändert.
- Es wurden mehrere Kriterien zum Verkehrswert der Trassenalternativen gemeinsam verabredet.
- Die Arbeitsgruppe schlägt im nächsten Treffen eine neue Version des Kriteriums „Kapazitätsplus“ vor.
- Eine Arbeitsgruppe zu dem Themenfeld „Soziales“ [Siedlungen / Lärm / regionale Wirtschaft] wurde gegründet.
- Zu den Kriterien im Themenfeld „Natur & Umwelt“ haben Referenten Impulsreferate gehalten.
- Eine Arbeitsgruppe zu dem Themenfeld „Natur & Umwelt“ wurde gegründet.
- Beide Arbeitsgruppen werden im nächsten Treffen Kriterien vorschlagen.
- Es wurde verabredet, [mit Bordmitteln der DB Netz AG] eine Datengrundlage zu finden, die Aussagen über die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes und der Trassenalternativen zulässt. Sollte diese nicht hinreichend sein, hat das Dialogforum bereits eine Forderung nach Beauftragung einer Fahrplanstudie formuliert.

Das Programm umfasste viele Themen und die Punkte waren dicht gedrängt. Der Moderator forderte Teilnehmende auf, ihre Bilanz zu ziehen. Folgendes wurde formuliert:

- Ich erkenne immer wieder dasselbe Muster: Am Anfang tun wir uns schwer, in Fahrt zu kommen, gegen Mittag nehmen wir Fahrt auf, und am Ende sind wir ganz zufrieden mit dem Erreichten.
- Wir sollten am Anfang weniger mit Polemik arbeiten, sachlicher werden und schneller zum Thema kommen.

- Mein Eindruck ist, dass die Geschäftsstelle mit der Organisation des Dialogforums überfordert ist. Nur durch das beharrliche Arbeiten der ehrenamtlichen Mitglieder des Forums ist das Dialogforum heute gerettet worden.
- Es ist großartig, dass die Diskussion heute zum Teil sehr konstruktiv war. Diesen Eindruck teile ich mit einigen, die ich sprechen konnte. Es ist großartig, dass wir einen Weg eingeschlagen haben, der uns evtl. zu einem Ziel führt.
- Heute fand ich richtig unerträglich, wie der Fragenkatalog gehandhabt wurde [, der die Fragen der Teilnehmenden zu den Verkehrsgutachten enthält]. Die Reaktion des Vertreters des BMVI zeigt mir, dass wir hier keinen Dialog auf Augenhöhe führen. Ich bitte darum, dass dies [von den Beteiligten] in Zukunft anders gehandhabt und auch organisatorisch besser gelöst wird.
- Es ist heute deutlich mehr [an Ergebnis] herausgekommen als ich zuvor befürchte habe.
- Ich würde gern erfahren wann und wie wir die Beurteilung der Trassen in Hinblick auf die Kriterien durchführen werden. Wie gehen wir weiter vor?

Der Moderator formulierte zum weiteren Vorgehen:

- Wir werden zunächst die Kriterien für zwei weitere Themenfelder verabreden.
- Die Arbeitsgruppen sind aufgerufen die Datengrundlagen zu benennen, die das Dialogforum braucht, um die Beurteilung der Trassenalternativen durchzuführen.
- Im Bereich Verkehr ist bereits ein Vorschlag [für eine fachlich basierte Entscheidungsgrundlage] formuliert worden.
- Auf Basis der Daten muss ein gemeinsames Verfahren [der Beurteilung] stattfinden.
- Dieses Verfahren zu beschreiben ist eine zu erledigende Aufgabe.

Der Moderator dankte allen Teilnehmenden herzlich für ihre Mitarbeit, für ihr intensives Mitdenken und auch für die Benennung kritischer Punkte.