

---

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

## Dokumentation des 2. Treffens

zur Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg–Uelzen  
unter Berücksichtigung alternativer Laufwege

Hotel Loccumer Hof Hannover

27. Februar 2019

---

Ort: Hotel Loccumer Hof  
Kurt-Schumacher-Straße 14/16  
30159 Hannover  
Dauer: 13:00 Uhr – 16:00 Uhr  
Moderation & Dokumentation: IFOK GmbH

### **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Rückblick und offene Punkte
- TOP 3 BVWP Methodik – aktualisierter Bezugsfall
- TOP 4 Bearbeitungsstand der umfangreichen Bewertung der Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen
- TOP 5 Ausblick

### **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Präsentationsfolien

## TOP 1 Begrüßung

Der Projektleiter des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover bei der DB Netz AG und der Moderator begrüßen die anwesenden Teilnehmenden der Veranstaltung.

## TOP 2 Rückblick und offene Punkte

Der Moderator fasst das Kick-Off Treffen zur Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege vom 30.01.2019 zusammen und stellt die Tagesordnung für den 27.02.2019 vor. Er berichtet zudem von einer Anfrage eines Journalisten zur Teilnahme an dem heutigen Treffen. Von den Teilnehmenden werden hierzu mehrere Rückmeldungen abgegeben. Ein überwiegender Anteil der Rückmeldungen spricht sich aus verschiedenen Gründen gegen eine Teilnahme von Journalisten an den Treffen aus. Der Moderator weist auf die Bearbeitung der folgenden offenen Punkte aus dem Kick-Off Treffen hin. Die übrigen offenen Punkte sowie eine vom Projektbeirat eingegangene Fragenliste würden in den nachfolgenden Tagesordnungspunkten behandelt werden.

- Mehrere Teilnehmende erkundigten sich im Kick-Off Treffen nach den juristischen Auswirkungen durch den Planfeststellungsbeschluss für den dreigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes „Stelle – Lüneburg“ auf das weitere Vorgehen. Insbesondere gehe es darum, ob eine rechtliche Verbindlichkeit für die Deckelung von Zugzahlen enthalten ist.
  - Die rechtliche Prüfung durch die Juristen der DB hat folgendes ergeben: Prognostizierte Zugzahlen liegen einem Planfeststellungsbeschluss immer zugrunde. Der Beschluss selbst legt jedoch nur die Streckenparameter, wie etwa Anzahl der Gleise, Gleislage, Maximalgeschwindigkeit (V<sub>Max</sub>), Brückenlast, etc. fest.
- Mehrere Teilnehmende erkundigten sich im Kick-Off Treffen, ob in den Betrachtungen ein Ausbau der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg berücksichtigt werde.
  - Ein Vertreter der DB erläutert, dass die Nachfrage beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erfolgt sei. Die DB habe eine mündliche Bestätigung erhalten, dass kein Ausbau dieses Streckenabschnittes vorgesehen sei. Eine schriftliche Bestätigung seitens des BMVI sei zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Daher werde weiterhin kein Ausbau der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg in den Betrachtungen angenommen. Ergänzung: Mittlerweile ist das aktualisierte Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) online. Zur Maßnahme ABS Lübeck-Lüneburg ist unter Punkt 1.10 ausgeführt: Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (K-002-V01) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse. Deshalb wird das Teilprojekt „ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“ derzeit nicht weiterverfolgt.

## TOP 3 BVWP Methodik – Aktualisierter Bezugsfall

Ein Vertreter der Gutachterbüros Intraplan Consult GmbH und TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH stellt zunächst die Zugzahlen (aktualisierter Bezugsfall und Zielnetz) vor, die nun hinsichtlich der Nahverkehrszugzahlen mit den Ländern abgestimmt sind. (**Anlage 1**, Folien 4-13). Er führt aus, dass auf die Aufforderung im Kick-Off Treffen hin keine zusätzlichen Hinweise zur Infrastruktur für den aktuellen Bezugsfall eingegangen seien, welche nicht bereits berücksichtigt worden sind.

## Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender führt aus, dass bei der Festsetzung des BVWP-Projektes 2-003-V03 im Projektinformationssystem (PRINS) vier Gleise zugrunde gelegt worden seien. Aus seiner

- Sicht stehe dies im Widerspruch mit der textlichen Beschreibung in PRINS und den Annahmen aus dem Dialogforum Schiene Nord (DSN).
- Ein Vertreter der Gutachterbüros erläutert, dass in PRINS die einzelnen Planfälle dargestellt seien. Das Zielnetz und die genannten Zugzahlen beruhe auf den vom BMVI bzw. deren Gutachtern definierten und durch den Bundestag beschlossenen Prognosen und werde in PRINS demnächst veröffentlicht.
  - Ein Vertreter der DB fügt hinzu: Die genannten Zugzahlen stellen den vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) bzw. deren Gutachtern prognostizierten Verkehrsbedarf von/nach Hamburg in/aus südlicher Richtung dar. Somit sind die Zugzahlen unabhängig von der Frage nach der Anzahl von Gleisen, Weichen, Signalen etc. zu verstehen. Sie entstehen z.B. aus den zu transportierenden Mengen aus dem Hamburger Hafen. Aktuell prüfen die DB und Gutachter auf Basis des im Konsenspapier/Steckbrief vereinbarten Vorgehens, wie die gesetzlichen Zielstellungen an das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover mit drei Gleisen im Abschnitt Lüneburg–Uelzen zu erfüllen sind.
- Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass durch die vorgesehene Maßnahme im Streckenabschnitt Ashausen – Lüneburg zusätzliche Kapazität entstehen würde. Er gibt zu bedenken, dass der angenommene Bezugsfall dahingehend auf seine Richtigkeit hin überprüft werden müsse, insbesondere im Vergleich mit dem Bezugsfall aus dem DSN.
    - Ein Vertreter der Gutachterbüros führt aus, dass eine mögliche Über- oder Unterschätzung der Leistungsfähigkeit des Bezugsfalles erst mit der Durchführung der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) überprüft werden könne. Zudem erläutert er, dass der im DSN angenommene Bezugsfall auf einem Modell zur Berechnung der Leistungsfähigkeit beruht habe und der hier angenommene Bezugsfall darüber hinaus die mikroskopische Betrachtung der Netzleistungsfähigkeit beinhalte.
  - Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass nach der Erkenntnis, es sei kein Ausbau der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg vorgesehen, die Zugzahlen nochmals auf mögliche Änderungen hin überprüft werden müssten.
    - Ein Vertreter der DB erläutert, dass die Zugzahlen (Schienengüterverkehr) nördlich von Lüneburg entsprechend angepasst werden, wenn ein Ausbau der Strecke ABS Lübeck-Lüneburg nicht unterstellt würde.
    - Ergänzung: Mittlerweile ist das aktualisierte Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) online. Zur Maßnahme ABS Lübeck-Lüneburg ist unter Punkt 1.10 ausgeführt: Das Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg (K-002-V01) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse. Deshalb wird das Teilprojekt „ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“ derzeit nicht weiterverfolgt.
  - Zwei Teilnehmende erkundigen sich, ob der Entwurf des Deutschlandtaktes in den Zugzahlen für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) für das Zielnetz BVWP (Anlage 1, Folie 8) berücksichtigt wird.
    - Ein Vertreter der DB erklärt, dass die angegebenen Zugzahlen für den SPFV bereits der heutigen Größenordnung entspreche.
    - Ein Vertreter der Gutachterbüros führt aus, dass bei einer Annahme des Entwurfes des Deutschlandtaktes durch eine zusätzliche 2-stündige Linie zusätzliche Züge zu den angegebenen Zugzahlen hinzukämen. Er ergänzt, dass der Entwurf des Deutschlandtaktes vorliegend noch keine Berücksichtigung finde, da dieser noch mit Unsicherheiten versehen sei, unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit stünde und der Zeitpunkt der Realisierung entsprechend noch nicht absehbar sei. Man arbeite mit systematisierten Taktfahrplänen.

- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Reaktivierung der Bahnstrecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Amelinghausen – Soltau, mit der der Landkreis Lüneburg sich befasse, im Bezugsfall für die Bewertung berücksichtigt wird.
  - Der Vertreter der Gutachterbüros erläutert, dass nur die Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt würden, die die Bedingungen zur Aufnahme in den Bezugsfall für die Bewertung erfüllen, also mindestens eine abgeschlossener Finanzierungsvereinbarung zum Bau vorliegen müsse.
  - Ein Vertreter der DB ergänzt, dass zur Aufnahme in den Bezugsfall für die Bewertung eine offizielle Anmeldung der Landesnahverkehrsgesellschaft erforderlich sei.
- Ein Teilnehmender bittet darum, dass der Bahnsteig der OHE nicht zurückgebaut werden solle, um die Möglichkeit einer Reaktivierung dieser Bahnstrecken zu wahren.

#### **TOP 4 Bearbeitungsstand der umfänglichen Bewertung der Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen**

Ein Vertreter des Gutachterbüros Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH stellt den Sachstand zur Optimierung des dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen (Variante 1 zum Steckbrief) vor (**Anlage 1**, Folien 14-35).

#### **Fragen und Anregungen**

- Ein Teilnehmender gibt zu bedenken, dass hohe Kosten durch u.a. die Wartung der vielen Weichen einer nicht vorhandenen Fahrzeitverkürzung gegenüber stünden.
  - Ein Vertreter der DB erläutert, dass es im vorliegenden Schritt zunächst um die Herstellung und Optimierung einer vollständig funktionierenden Dreigleisigkeit gehe. In einem der darauffolgenden Schritte würden die Nutzen und Kosten ermittelt werden.
- Mehrere Teilnehmende weisen darauf hin, dass die Erforderlichkeit und Lage von Überholgleisen in den Bereichen der Bahnhöfe nochmals zu überprüfen seien.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob es Möglichkeiten für eine Finanzierung von bestimmten kurzfristigen Maßnahmen an der Strecke, wie z.B. zusätzliche Signale, durch das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover gibt.
  - Ein Vertreter der DB erläutert, dass aktuell kein Programm für die Finanzierung solcher Maßnahmen bekannt sei.
- Ein Teilnehmender bittet darum, die Gesamtlänge der erforderlichen Überholgleise zu berechnen.
- Ein Vertreter der DB führt aus, dass die vorgestellte Optimierung der Strecke als Grundlage für die weiteren Berechnungen verwendet werde. Sollten bei der weiteren Bearbeitung zusätzliche Optimierungen auffallen, würden diese auch entsprechend berücksichtigt und in dieser Runde erläutert werden.
  - Der Moderator legt fest, dass wesentliche Hinweise für mögliche zusätzliche Optimierungen innerhalb einer Woche eingereicht werden sollen ([bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com](mailto:bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com)), um geprüft und ggf. im nächsten Berechnungsschritt berücksichtigt werden zu können. Durch die Fristsetzung sollen Verzögerungen vermieden werden.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich danach, wann in etwa die Varianten aus dem Steckbrief vorgestellt werden würden.

- Ein Vertreter der DB erläutert, dass der Zeithorizont vom Umfang und der erforderlichen Dauer für die Abarbeitung der im Steckbrief vorgesehenen Betrachtungen bis zur Erreichung der Zielsetzung abhinge. Mit dem Abschluss der Variante 1 aus dem Steckbrief könne etwa im Mai 2019 gerechnet werden.

### **TOP 5 Ausblick**

Das nächste Treffen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege ist geplant für **Donnerstag, den 4. April 2019.**