

---

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

## Dokumentation des 3. Treffens

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

Hotel Loccumer Hof, Hannover

4. April 2019

---

Ort: Hotel Loccumer Hof  
Kurt-Schumacher-Straße 14/16  
30159 Hannover  
Dauer: 13:00 Uhr – 17:00 Uhr  
Moderation & Dokumentation: IFOK GmbH

### **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Rückblick und offene Punkte
- TOP 3 Kapazitive Bewertung Dreigleisigkeit (Variante 1)
- TOP 4 Diskussion Variante 2 (Geschwindigkeitserhöhung)
- TOP 5 Blick in die Werkstatt: Grundlagen der Infrastrukturplanung und Verkehrsforschung
- TOP 6 Ausblick

### **Anlagen zur Dokumentation**

- Anlage 1 Präsentationsfolien – Teil 1
- Anlage 2 Präsentationsfolien – Teil 2

## TOP 1 Begrüßung

Der Moderator begrüßt die Teilnehmenden zum 3. Treffen und stellt die Tagesordnung vor.

### Fragen und Anregungen

Auf Hinweis eines Teilnehmenden bestätigt die DB, dass eine enge Abstimmung mit den umliegenden Bahnprojekten erfolge und Terminüberschneidungen für die Teilnehmenden nach Möglichkeit vermieden würden.

## TOP 2 Rückblick und offene Punkte

Der Moderator weist auf offene Punkte und eingegangene Anmerkungen zum 2. Treffen hin, die teilweise auch schriftlich beantwortet wurden. Er regt die Teilnehmenden dazu an, sich bei weiteren offenen Punkten in der Sitzung zu melden, um diese möglichst direkt mit den Fachexperten zu klären.

- Ein Teilnehmender bat im 2. Treffen um eine Angabe zur Gesamtlänge der erforderlichen Überholungsgleise.
  - Ein Vertreter der Gutachter führt aus, dass auf der Strecke (d.h. außerhalb der Bahnhöfe) zehn Überholungsgleise angeordnet seien, was einer Gesamtüberholungsgleislänge von ca. 12.000 Metern (1.200 Meter Gleislänge je Überholungsgleis) entspreche. Davon seien vier Überholungsgleise lediglich Verlängerungen bzw. Verschiebungen existierender Überholungsgleise (je 1x Verlängerung in Bad Bevensen, Bardowick und Winsen mit ca. jeweils 300 Metern Gleislänge, eine Verschiebung in Bad Bevensen (von einer Anordnung südlich des Westbahnsteigs an den Westbahnsteig)).
- Auf Hinweis eines Teilnehmenden im Nachgang zum 2. Treffen wurde die Signatur des Wendegleises am Westbahnhof Lüneburg in den Spurplänen der Präsentation des 2. Treffens berichtigt (Gleisergänzung statt Bestand; **siehe Anlage 1**, Folien 4-5).
- Ein planerischer Vorschlag eines Teilnehmenden im Nachgang zum 2. Treffen zum Bahnhof Winsen wurde durch Vertreter der Gutachter geprüft und könne aus Platz- und technischen Gründen nicht weiterverfolgt werden.
- Weitere Hinweise zur Trassierung von Variante 1 zum Steckbrief (Bahnübergänge im Bereich Lüneburg), eingegangen im Nachgang zum 2. Treffen, würden nach Aussage eines Vertreters der Gutachter in der Planung Berücksichtigung finden.

## TOP 3 Kapazitive Bewertung Dreigleisigkeit (Variante 1)

Ein Vertreter der DB stellt die Grundlagen und Ergebnisse der Fahrwegkapazitätsbetrachtung zur optimierten Dreigleisigkeit (Variante 1 zum Steckbrief) vor (**Anlage 2**).

### Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender fragt, ob in den Untersuchungen die Zugzahlen des Schienenpersonennahverkehrs für den Horizont 2030 herangezogen wurden und nicht die aus seiner Sicht sehr wichtigen Zugzahlen für den Zeithorizont nach 2030.
  - Ein Vertreter der DB weist darauf hin, dass der heute vorgestellten Fahrwegkapazitätsbetrachtung die Nahverkehrsanmeldungen der Länder für den Horizonten 2030 zugrunde

liegen würden. Gemäß dem im Steckbrief abgestimmten Vorgehen würden die Nahverkehrsanmeldungen der Länder für den Zeithorizont nach 2030 (2030+) in einem gesonderten Schritt betrachtet.

- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) unterstellten Zugzahlen höher sind als die im 2. Treffen vorgestellten Zugzahlen.
  - Ein Vertreter der DB führt aus, dass die unterstellten Zugzahlen für den SPFV (einschließend der genannten zuzüglichen neun Nacht-/Autoreisezüge) unverändert seien gegenüber den im 2. Treffen vorgestellten Zugzahlen, zuzüglich der zwei heute verkehrenden Zugpaare IRE Berlin – Hamburg (siehe Anlage 2, Folie 11).
- Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass die Zugzahlen für die Bemessung aus seiner Sicht auf mögliche Änderungen hin überprüft werden müssten aufgrund der mündlichen Aussage, dass kein Ausbau der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg vorgesehen sei.
  - Ein Vertreter der DB teilt mit, dass die DB unlängst ein Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erhalten habe mit der Aussage:  
*„(...) gern bestätige ich Ihnen, dass die Bundesregierung das Teilprojekt „ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg“ derzeit nicht weiterverfolgt, da das bereits weit vorangeschrittene Projekt S 4 Ost als Teil des Knotens Hamburg die Verkehrsbedürfnisse effektiver erfüllt.“*
  - Ein Teilnehmender führt aus, dass das Zielnetz und dessen Zugzahlen zum jetzigen Zeitpunkt für die Gegenüberstellung von Bezugsfall und Planfall zur Variante 1 durch den Bundesgutachter nicht erforderlich sei.
- Ein Teilnehmender fragt, wieviel Züge mehr durch die optimierte Dreigleisigkeit gegenüber der bislang angenommenen Dreigleisigkeit aufgenommen werden könnten.
  - Ein Vertreter der DB teilt mit, dass durch die optimierte Dreigleisigkeit nördlich von Lüneburg etwa 30-40 Züge mehr fahrbar seien.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, weshalb innerhalb der Spannweite des optimalen Qualitätsfaktors von 0,5-1,2 der Qualitätsfaktor 1,0 für die Nennleistung (siehe Anlage 2, Folie 4) zugrunde gelegt werde.
  - Ein Vertreter der DB erläutert, dass bei der Betriebsqualität diese Spannweite zwar vorhanden sei, jedoch nicht vollständig ausgeschöpft werden dürfe, um Puffer vorzuhalten. Daher sei der Qualitätsfaktor von 1,0 verbindliches Planungsziel.

#### **TOP 4 Diskussion Variante 2 (Geschwindigkeitserhöhung)**

*Anmerkung: In der Sitzung wurde TOP 5 vor TOP 4 behandelt.*

Ein Vertreter der Gutachter stellt den Sachstand zur Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen mit Geschwindigkeitserhöhung auf 230 km/h inkl. Ortsdurchfahrten (Variante 2 zum Steckbrief) vor (**Anlage 1**, Folien 8-24). Ein Vertreter der DB erläutert die Auswirkungen unterschiedlicher Geschwindigkeitsdifferenzen auf die Leistungsfähigkeit von Strecken (**Anlage 1**, Folie 25).

#### **Fragen und Anregungen**

- Hinsichtlich der weiteren Bearbeitung der Variante 2 zum Steckbrief gehen unterschiedliche Anregungen der Teilnehmenden ein:
  - Einerseits regen Teilnehmende an, die Variante 2 zum Steckbrief nicht weiterzubearbeiten, da diese aus ihrer Sicht aufgrund der erforderlichen Bogenaufweitungen nicht machbar sei und eine Reduktion der Leistungsfähigkeit gegenüber Variante 1 zur Folge habe

- (größere Geschwindigkeitsschere). Demnach sollten aus ihrer Sicht Ressourcen zur weiteren Bearbeitung der Variante 2 vermieden werden.
- Andererseits regen einige Teilnehmende an, unabhängig von dem anzunehmenden Ergebnis, die Variante 2 weiter von den Gutachtern bearbeiten zu lassen. Als Gründe hierfür werden unter anderem genannt, dass eine Ausarbeitung der Variante 2 zum Steckbrief für eine Abwägung erforderlich sei, im Sinne der Transparenz und Vollständigkeit, benötigt werde und möglicherweise rechtlich relevant sei. Außerdem wird angegeben, dass Bedenkzeit bis zum nächsten Treffen benötigt werde und noch nicht beurteilt werden könne, ob die Variante 3 auf der Variante 2 aufbaut. Auch hinsichtlich der Bearbeitungstiefe von Variante 2 gehen unterschiedliche Anregungen der Teilnehmenden ein.
  - Der Moderator fasst zusammen, dass er mitgenommen habe, dass die Variante 2 von den Teilnehmenden als nicht umsetzbar betrachtet werde. Die Teilnehmenden würden jedoch nicht ausschließen, dass Variante 3 möglicherweise auf Variante 2 aufbaue. Er hält fest, dass die Ausarbeitung von Variante 2 dokumentiert werden müsse. Zu der Frage, in welchem Umfang die Dokumentation erfolgen müsse, um eine belastbare Aussage zu erhalten gebe es unterschiedliche Sichtweisen. Daher schlägt der Moderator vor, dass die DB prüfen solle, in welcher Form die Ausarbeitung von Variante 2 mit verhältnismäßigem Aufwand der Gutachter erfolgen kann und welche Bestandteile für Variante 3 erforderlich sind.
    - Ein Vertreter der DB bestätigt, dass sorgfältig geprüft werde, wie die Ergebnisse im Sinne der Transparenz und vor dem Hintergrund des Aufwands aller Beteiligten dargestellt werden könnten.

## **TOP 5 Blick in die Werkstatt: Grundlagen der Infrastrukturplanung und Verkehrsforschung**

Ein Vertreter der Gutachter stellt das Vorgehen bei der Umlegung im Schienengüterverkehr anhand eines vereinfachten Beispiels in einer anderen Region vor und stellt einen theoretischen Bezug zur Region Hamburg/Bremen – Hannover her. Zudem erläutert er den aktualisierten Bezugsfall Alpha und den Planfall zur Variante 1 zum Steckbrief (**Anlage 1**, Folien 26-68).

### **Fragen und Anregungen**

- Auf Nachfrage eines Teilnehmenden führt der Vertreter der Gutachter aus, dass das Trassenpreissystem 2018, auch aufgrund unterschiedlicher Trassenpreissysteme zwischen den Staaten, als Systemkomponente im Bezugsfall berücksichtigt werden müsse. Eine Halbierung der Trassenpreise werde nicht berücksichtigt, da offen sei, ob diese angekündigte Initiative bis zum Jahr 2030 bestehen werde.
- Auf Nachfrage eines Teilnehmenden erläutert der Vertreter der Gutachter, dass das betrachtete Streckennetz des Bezugsfalls alle für den Personen- und Güterverkehr relevanten Strecken enthalte und die Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg als nichtelektrifizierte Strecke Bestandteil des Bezugsfalls sei.
- Ein Teilnehmender fragt, weshalb bei den Vergleichen zwischen Containerzügen und Lkws (**Anlage 1**, Folien 56-61) nicht auch Binnenschiffe herangezogen wurden.
  - Ein Vertreter der Gutachter erläutert, dass das Binnenschiff in den Vergleichen mit den Containerzügen nicht berücksichtigt worden sei, da es beim Containerverkehr, anders als beim Transport von trockenen Massengütern, keine Relevanz für den Wettbewerb habe.

- Eine Teilnehmende fragt, ob es nicht auch wirtschaftliche Vorteile haben könne, durch die Nutzung von Umwegrouten auf bestehenden, nicht ausgelastete Bestandsstrecken andere Strecken von einer Überlastung zu bewahren und entsprechenden Investitionen zu vermeiden.
  - Ein Vertreter der Gutachter führt aus, dass diese Fragen, ob die Verkehre im Ganzen umgelegt werden können oder teilweise angewiesen werden müssen und ob die Verkehre so belassen werden sollen oder ein Ausbau lohnend ist, im nächsten Schritt geprüft würden. In diesem nächsten Schritt erfolge die Umlegung der Verkehre und die Gegenüberstellung von Bezugsfall und Planfall zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses nach einem vorgegebenen Verfahren, in dem sämtliche volkswirtschaftlichen Effekte berücksichtigt werden.
  
- Ein Teilnehmender erkundigt sich nach den Vorteilen von Umwegrouten.
  - Ein Vertreter der Gutachter erläutert, dass mit Umlegungen in der Regel Mehrkosten einhergehen würden. Lediglich in bestimmten Fällen seien Umlegungen vorteilhafter, beispielsweise dann, wenn zu einem bestimmten Zeitpunkt Kapazitäten erforderlich seien, die nur mit einem Umweg zu erbringen sind. Solche Fälle würden im Rahmen der folgenden Nutzen-Kosten-Untersuchung berücksichtigt, durch die eine konkrete Bewertung der Umwegrouten möglich sei.

### **TOP 6 Ausblick**

Die nächsten Treffen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege sind geplant für **Dienstag, den 21. Mai 2019** und für **Dienstag, den 2. Juli 2019**.