
DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Dokumentation des 5. Treffens

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

Maritim Airport Hotel, Hannover

7. November 2019

Ort: Maritim Airport Hotel
Flughafenstr. 5
30669 Hannover
Dauer: 12:00 Uhr – 15:30 Uhr
Moderation & Dokumentation: IFOK GmbH

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Rückblick und offene Punkte
- TOP 3 Vorstellung Ergebnis Variante 1
- TOP 4 Vorstellung Sachstand Variante 2
- TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zur Dokumentation

- Anlage 1 Präsentationsfolien

TOP 1 Begrüßung

Der Moderator und der Leiter des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover bei der DB Netz AG begrüßen die Teilnehmenden zum fünften Treffen.

Der Moderator stellt die Tagesordnung vor, zu der es keine Änderungswünsche gibt. Die Teilnehmenden wünschen sich zukünftig einen rechtzeitigen Versand der Tagesordnung vor der Sitzung, was von Seiten der Deutschen Bahn (DB) zugesagt wird.

TOP 2 Rückblick und offene Punkte

Der Moderator erwähnt, dass Medienberichten zufolge eine Studie des Beratungsbüros Vieregge-Rössler GmbH zum Bahnprojekt in Auftrag gegeben wurde, und fragt in die Runde nach dem aktuellen Status. Ein Teilnehmender erläutert, dass die Studie nach Freigabe durch die auftraggebende Bürgerinitiative in den Diskussionsprozess eingebracht werden solle.

Der Moderator erläutert die Übersichtsfolie zum aktuellen Sachstand der drei betrachteten Varianten (**Anlage 1**, Folie 4).

Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender zitiert Äußerungen u. a. von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), in denen Ergebnisse zum Streckenausbau für das erste Quartal 2020 angekündigt werden, und erkundigt sich, ob bereits eine vorbereitete Lösung für den dreigleisigen Ausbau vorliege, sowie nach dem aktuellen Zeitplan.
 - Die Vertreter der DB antworten, dass bisher keine Lösung für einen dreigleisigen Ausbau vorliege. Zentral sei derzeit der „Prozess zur Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg–Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“ („Gläserne Werkstatt“). Parallel würde weiterhin die Sensitivitätsuntersuchung durchgeführt. Ziel ist es, eine Variante im BVWP-Korridor als vorzugswürdig zu bestätigen. Solange der Prozess zur Dreigleisigkeit laufe und die Ergebnisse der Sensitivitätsuntersuchung nicht vorlägen, sei eine konkrete Aussage zu einem Zeitplan nicht zu treffen.
- Ein Teilnehmender fragt, ob in der Sitzung konkrete Informationen zur Streckenplanung der Variante 3 gegeben würden.
 - Ein Vertreter der DB erwidert, dass im Rahmen des Dreigleisigkeit-Prozesses keinerlei konkrete Streckenführungen der drei behandelten Varianten geplant und diskutiert werden könnten. Es gehe um die Frage nach der grundsätzlichen Machbarkeit (verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen) der Dreigleisigkeit. Gegenstand ist hier die Untersuchungstiefe des Bundesverkehrswegeplans (BVWP).
 - Auf die Nachfrage, ob eine Trassenführung mit einer weiträumigen Umfahrung aller Orte an einem Strang möglich sei, erwidert ein DB-Vertreter, dass der Prozess dies zeigen werde. In der Projektarbeit gelte der Grundsatz „Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit“.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich nach dem aktuellen Bearbeitungsstand der Variante 3 und möchte wissen, ob sie überhaupt noch behandelt werde.
 - Der Moderator versichert, dass die Variante 3 wie im Steckbrief vereinbart behandelt wird.

Ein Gutachter stellt die aktualisierte Kostenschätzung des Gesamtprojekts bedingt durch die mittlerweile vorliegende Kostenschätzung nach Abschluss der Vorplanung des Abschnitts Rotenburg–Verden (Variante 1) vor (**Anlage 1**, Folien 5-6).

Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender fragt, mit welchem Posten die Vollkosten für das im Projektinformationssystem (PRINS) beschriebene Projekt 2-003-V03 verglichen werden könnten.
 - Der Gutachter erläutert, dass die Variante 1 einen dreigleisigen Ausbau ohne Geschwindigkeitserhöhung beinhalte und deshalb die Streckenplanung nicht mit dem PRINS-Projekt vergleichbar sei. In den Kosten der Variante 1 seien jedoch die aktuellen Kosten des Teilprojekts Rotenburg-Verden berücksichtigt worden. Für den angesprochenen Vergleich sollten die haushaltsrelevante Projektkosten herangezogen werden. Somit müssten die Projektkosten im Gesamtwertumfang von 3,071 Mrd. Euro (Variante 1) mit den 3,891 Mrd. Euro (Projekt 2-003-V03) verglichen werden.
- Ein Teilnehmender fragt, ob die niedrigere Gesamtsumme für Variante 1 bedeute, dass das Gesamtprojekt insgesamt kostengünstiger geworden sei.
 - Ein Gutachter der DB erläutert, dass der BVWP auf die Kostenbasis 2012 aufbaue und dass die Varianten nun auf die Zahlenbasis des gleichen Jahres zurückgerechnet werden müssten, um einen einheitlichen Kostenstand zu erhalten. Inflation sowie weitere Kostensteigerungen beispielsweise für Materialien könnten erst später berechnet werden.
 - Ein Vertreter der DB ergänzt, dass die vorgestellten Zahlen die Untersuchungstiefe des BVWP widerspiegeln. Die ordnungsgemäße Kostenschätzung inkl. Verzinsungen und Erkenntnisse aus dem Risikomanagement würden am Ende der Leistungsphase 2 erstellt. Diese Zahlen bildeten dann Grundlage für die Parlamentarische Befassung.
- Ein Teilnehmender möchte wissen, wie hoch die Kosten für das Teilprojekt Rotenburg-Verden zu beziffern seien.
 - Ein Vertreter der DB nennt eine Differenz gegenüber den BVWP Annahmen in Höhe von mehreren Hundert Mio. Euro. Darin seien keine zusätzlichen Kosten für die „Bedingungen der Region“ eingerechnet.
 - Ein Gutachter ergänzt, dass die Differenz in den veränderten Projektinhalten und der gestiegenen Komplexität begründet seien.
- Ein Teilnehmender bittet darum, die Kosten der verschiedenen Teilstrecken Lüneburg – Uelzen und Rotenburg – Verden detailliert auszuweisen bzw. die Folien deutlicher entsprechend zu kennzeichnen.
 - Ein Vertreter der DB erwidert mit Verweis auf den Steckbrief, dass es Aufgabe des Dreigleisigkeit-Prozesses sei, die Kosten für das Gesamtprojekt zu ermitteln und Einzelaufstellungen daher nicht zielführend seien.
 - Ein Gutachter sagt zu, die Präsentationsfolien künftig eindeutiger zu betiteln.

Der Moderator stellt die im vierten Treffen offen gebliebenen Punkte sowie eine im Nachgang des Treffens eingegangene Anregung vor. Die Vertreter der Gutachter sowie der DB erläutern ihre Antworten (**Anlage 1**, Folien 7-12).

Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender fordert, vergleichbar zur Untersuchung alternativer Standorte möglicher Überholgleise in Bad Bevensen auch alternative Standorte für Bienenbüttel zu prüfen.
 - Ein Vertreter der DB führt aus, dass aus betrieblicher Sicht eine Verschiebung von derzeit symmetrisch und gemäß Regelwerksvorgaben angeordneter Überholgleisen zu geringerer Kapazität und dementsprechend zu einer Verringerung der Betriebsqualität auf der Strecke führe. Dies verschlechtere das Ergebnis des gesamten Bewertungsprozess.
 - Der Teilnehmende fordert trotz der Erläuterungen der DB die Prüfung in Bienenbüttel. Der Moderator hält an dieser Stelle einen Dissens in der Erwartung fest.
- Mehrere Teilnehmende fordern, konkrete Pläne für mögliche Trassenführungen vorzulegen.
 - Ein DB-Vertreter bekräftigt, dass in der „Gläsernen Werkstatt“ Studien gemäß den im Steckbrief vereinbarten Inhalt und Umfang behandelt würden. Konkrete Trassenplanungen würden erst später im Rahmen der ordnungsgemäßen Vorplanung erstellt.
- Ein Teilnehmender hinterfragt die Lenkungswirkung des Trassenpreissystems, da es sich auf Grund des geringen Anteils der Trassenpreiskosten an den Gesamtkosten kaum betriebswirtschaftlich auswirke. Ein weiterer Teilnehmender verteidigt den volkswirtschaftlichen Sinn des Systems.

Mehrere Teilnehmende fordern, sich erst wieder zu treffen, wenn die Ergebnisse der Bewertung zur Variante 3 vorliegen. Die Moderation schlägt vor, zunächst die Ergebnisse der Variante 1 vorzustellen und unter TOP 5 „Ausblick“ die Diskussion zum weiteren Vorgehen zu führen. Die Teilnehmenden stimmen diesem Vorschlag zu.

TOP 3 Vorstellung Ergebnis Variante 1

Ein Vertreter der DB stellt die Fahrwegkapazitätsbetrachtung optimierte Dreigleisigkeit (Korridor Hannover – Uelzen – Lüneburg – Hamburg) *Ergänzende Betrachtung für den Horizont SPNV 2030+ vor (Anlage 1, Folien 14-28)*.

Anschließend stellt ein Gutachter die Ergebnisse der Variante 1 gemäß Steckbrief vor (**Anlage 1, Folien 29-34**).

Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender möchte wissen, ob der Deutschland-Takt in die Planungen einbezogen worden sei.
 - Ein Vertreter der DB erwidert, dass die Untersuchungen den Deutschland-Takt noch nicht enthielten. Ein Zielnetz stelle voraussichtlich höhere Anforderungen an die Strecke.
 - Ein weiterer DB-Vertreter weist darauf hin, dass sich die Anzahl der nicht fahrbaren Güterzüge mit dem Deutschlandtakt erhöhen werde. Durch die Verdrängung der Güterzüge aus dem Untersuchungsraum werde die mangelhafte Betriebsqualität exportiert. Diese Folgewirkungen seien zu bedenken.
- Ein Teilnehmender stellt die Frage, weshalb der Nutzen von Variante 1 2030+ deutlich höher sei als der von Variante 1 2030.
 - Der Gutachter erläutert, dass beide Varianten auf eine vergleichbare Betriebsqualität kämen. Durch den zusätzlichen Nahverkehr in der Variante 1 2030+ sinke jedoch

auch die Leistungsfähigkeit des entsprechenden Bezugsfalls, wodurch sich der Nutzen der Variante 1 2030+ erhöhe.

- Ein Teilnehmender fragt, warum bei Variante 1 2030+ im Vergleich zu Variante 1 2030 überproportional viel Güterverkehr wegfallen.
 - Ein Vertreter der DB erklärt, dass der Personenverkehr mit strengeren Anforderungen verbunden sei, beispielsweise in Bezug auf Verspätungen und Wartezeiten. Ein höherer Anteil an Personenverkehr führe daher zu geringerer Kapazität der Strecke für Güterverkehr.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob auch mögliche Entlastungen im Gütertransport durch die Binnenschifffahrt mitbedacht worden seien.
 - Ein Gutachter gibt an, dass das Aufkommen der Binnenschifffahrt mit einberechnet werde, aber nur geringe Mengen und Strecken für den Transport in Frage kommen. In Richtung Süden gebe auf einem längeren Abschnitt kaum Möglichkeiten für Binnenschifffahrt.

TOP 4 Vorstellung Sachstand Variante 2

Ein Gutachter stellt den Sachstand zur Dreigleisigkeit Stelle – Lüneburg – Uelzen mit abschnittsweiser Geschwindigkeitserhöhung auf 230 km/h inkl. Ortsdurchfahrten (Variante 2) vor (**Anlage 1**, Folien 36-39). Ein Vertreter der DB ergänzt die Kernaussagen für Variante 2 im Vergleich zu Variante 1 (**Anlage 1**, Folie 40).

Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender bittet um Erläuterung der dargestellten Geschwindigkeitsdifferenzen innerhalb und außerhalb der Ortschaften Uelzen und Lüneburg.
 - Der Gutachter erläutert, dass aufgrund der Siedlungsstruktur höhere Geschwindigkeiten ohne umfangreiche Grundstücksveränderungen nur außerhalb der großen Ortschaften Sinn machen.
- Ein Teilnehmender fragt nach dem Stand der Sensitivitätsanalyse und verweist auf eine Datensammlung von Seiten der Gemeinden zur Vorbereitung der Sensitivitätsanalyse.
 - Ein Vertreter der DB sagt, er erwarte erste Ergebnisse im kommenden Jahr.

TOP 5 Ausblick

Die Moderation fasst noch einmal die Diskussion zum weiteren Vorgehen zusammen.

- Die Grundlage für die Arbeit in der „Gläsernen Werkstatt“ ist der Steckbrief.
- Die Variante 3 wird natürlich genauso umfangreich geprüft, wie Variante 1.
- Die Prüfung gemäß Steckbrief ist auch ohne Kartendarstellung der Varianten möglich.
- Es besteht Einigung darüber, zu den kommenden Sitzungen eine Tagesordnung zu verschicken.
- Zahlreiche Teilnehmende forderten, sich erst zu treffen, wenn die Ergebnisse zur Variante 3 vorliegen.
- Den Teilnehmenden wird wie immer ausreichend Zeit gelassen, die heutigen Ergebnisse zur Variante 1 zu prüfen.

Ein Teilnehmender weist zusätzlich darauf hin, dass nicht der Kreis der Teilnehmenden Auftraggeber der Gutachter und der Bahn sei, sondern der Bund. Der Kreis der Teilnehmenden habe begleitende Funktion.

Nach kurzer Diskussion wird folgendes Vorgehen festgehalten:

- Fragen, die bis Ende November eingereicht werden, sollen in der nächsten Veranstaltung beantwortet werden.
- Zur nächsten Sitzung werden die Ergebnisse der Variante 3 ohne (3a) und mit (3b) Ortsumfahrung Bienenbüttel vorgestellt. Sie haben deutliche Priorität vor Variante 2.
- Das weitere Vorgehen zur Variante 2 wird auf der nächsten Sitzung besprochen.

Die DB-Vertreter und Gutachter kündigen die kommende Sitzung für die zweite Januarhälfte 2020 an. Die DB-Vertreter betonen, dass sie den Termin der „Gläsernen Werkstatt“ an alle Teilnehmenden und Interessenten, die sich bei ihr melden, transparent bekannt geben.