
DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Dokumentation der Gläsernen Werkstatt zu Konzeptionen des Beratungsbüros VR (Teil 1)

Online-Sitzung via Microsoft Teams

19. Januar 2021

Ort: Virtuelle Sitzung per Microsoft-Teams
Dauer: 16:00 Uhr – 18:10 Uhr
Moderation & Dokumentation: IFOK GmbH

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Vorstellung aktueller Projektstand
- Aktueller Projektstand
 - Rückblick „Gläserne Werkstatt Dreigleisigkeit“ Januar 2020 und Infoveranstaltung Juni 2020
 - Optimierung Bestandsnaher Konzeptionen
 - Beurteilung analog „Gläserner Werkstatt Dreigleisigkeit“
 - Ausblick
- TOP 3 Diskussion

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Präsentationsfolien

TOP 1 Begrüßung

Der Moderator sowie der Leiter des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover bei der DB Netz AG begrüßen die Teilnehmenden.

Der Moderator erinnert daran, dass in der letzten Sitzung zur „Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg–Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“ am 29. Januar 2020 die Arbeiten zur Bewertung der drei Varianten gemäß Steckbrief abgeschlossen worden seien. Der Steckbrief war zuvor mit dem Projektbeirat, dem Land Niedersachsen und der DB Netz AG entwickelt und abgestimmt worden. Im Rahmen der Sitzung am 29. Januar 2020 wurden außerdem die Konzeptionen des Beratungsbüros Vieregg-Rössler GmbH (VR) durch die beauftragende Bürgerinitiative vorgestellt. Der Moderator erläutert, dass ein Treffen zwischen der DB Netz AG und dem Vertreter des Beratungsbüros stattgefunden habe. Daraufhin hätten die Bundesgutachter die Konzeptionen Vieregg-Rössler vollständig entsprechend der am 29. Januar 2020 vereinbarten BVWP-Methodik ausgearbeitet. Die Gleispläne wurden bereits auf der Info-Veranstaltung am 17.06.2020 gezeigt und veröffentlicht. Die Ergebnisse der Betrachtungen seien Gegenstand der heutigen Sitzung. Des Weiteren weist der Moderator darauf hin, dass der Projektbeirat am 20. November 2020 zu einem Statusgespräch geladen hatte und dass dort die DB Netz AG eine Präsentation veröffentlichte. Auch die dort vorgestellten Informationen würden in der heutigen Sitzung dargelegt.

Daraufhin begrüßt der Leiter des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover die Teilnehmenden. Er stellt die Personen vor, die vor Ort in den Abschnitten und Teilprojekten leitend tätig sind und dankt ihnen für ihre bisherige Arbeit.

Der Moderator erklärt, wie die Teilnehmenden sich an der Diskussion durch mündliche Beiträge oder schriftliche Kommentare beteiligen können. Schriftlich eingehende Fragen würden wie üblich im Nachgang beantwortet.

Daraufhin stellt der Moderator die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Er erläutert, die heutige Sitzung sei die erste von drei zusammenhängenden Sitzungen in kurzer Abfolge.

TOP 2 Vorstellung aktueller Projektstand

Ein Vertreter der DB präsentiert den Teilnehmenden den aktuellen Projektstand. Er erinnert an die Veranstaltung am 29. Januar 2020 und die Informationsveranstaltung am 17. Juni 2020. Anschließend stellt er die Optimierung bestandsnaher Konzeptionen vor und erläutert ihre Beurteilung gemäß den Vereinbarungen der „Gläsernen Werkstatt zur Umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg–Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“. Zudem gibt er einen Ausblick auf die kommende Arbeit (**Anlage 1**, Folien 6-27). Dabei beantwortet er Fragen, die seit den vergangenen Veranstaltungen aufgekomen waren:

Welche Gespräche auf regionaler Ebene sind bereits gelaufen bzw. geplant?

Die DB sei in enger Abstimmung mit den Kommunen entlang der gesamten Strecke. Gespräche fänden anlassbezogen statt. Im Jahr 2020 habe sich das Projektteam mehrfach mit Vertretern von Anrainerkommunen getroffen. Weitere Gespräche seien bereits in Planung.

Wann startet das Teilprojekt „ABS Langwedel – Bremen – Bremerhaven“?

Das Teilprojekt sei bereits mit der Freigabe der Finanzierung im Jahr 2019 formell gestartet. Der beauftragte Planer werde seine Aktivitäten im 1. Quartal 2021 beginnen.

Wie wurden die Herstellungskosten berechnet?

Dies geschehe identisch zur Vorgehensweise der Grobkostenschätzungen für den BVWP. Diese sei in der 4. Gläsernen Werkstatt zur Dreigleisigkeit am 21.05.2019 umfänglich erläutert worden.

Aus welchen Einzelmaßnahmen setzen sich die Beträge zusammen?

Die Kostenkennwerte für die verschiedenen Bau- und Ausrüstungsgewerke sowie die Art der Bau-durchführung und der Bauzeit seien relevant.

Welche planerischen Ansätze für den Knoten Hamburg (Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg) in Anlehnung an die Vorschläge des Beratungsbüros VR wurden bisher verfolgt? In welchem Umfang wurden die bisher angesetzten Kosten dem Vorhaben angelastet?

Die planerischen Ansätze für den Knoten Hamburg (Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg) aus den Vorschlägen seien fachlich optimiert in die gegenwärtigen Ermittlungen vollinhaltlich eingeflossen. Da sie allerdings außerhalb der Grenzen des Vorhabens lägen, werde es eine weitere Betrachtung innerhalb der Vorhabengrenzen geben. Damit werde die vollständige Vergleichbarkeit zu anderen Varianten in allen Facetten hergestellt. Kosten und Nutzen würden jeweils für das Gesamtprojekt betrachtet.

Welche Gründe liegen vor, eine Durchfahrung von Lüneburg – wie in der Studie des Beratungsbüros VR vorgesehen – offensichtlich nicht mehr zu verfolgen?

Die Ideen des Beratungsbüros VR würden betrachtet und dargestellt. Das Thema Lüneburg werde betrachtet und befinde sich aktuell in der Vorbereitung für eine allgemeinverständliche Visualisierung. Diese werde nach Fertigstellung der Öffentlichkeit über die Projektwebsite zugänglich gemacht.

Was ist unter „Lüneburg Nord“ und „Uelzen-Süd“ konkret zu verstehen? Wo wird in die Bestandsstrecke eingebunden? Ist eine Anbindung an die Amerika-Linie (Richtung Stendal) vorgesehen und, wenn ja, wie und wo?

Es handele sich um Korridorbetrachtungen. Die Einbindungen in den Bestand „Lüneburg Nord“ könnten im Bereich der Gemeinden Radbruch oder Bardowick nördlich Lüneburg liegen, die Einbindungen in den Bestand „Uelzen Süd“ könnten im Bereich der Gemeinden Uelzen oder Suderburg liegen. Die Ost-West Verkehre (Amerikalinie) würden über Uelzen geführt.

Was genau heißt bestandsnaher Ausbau?

Entlang der Bestandsstrecke existiere ein möglicher Korridor mit einer Breite von ca. 20 km, in dem Ortsumfahrungen liegen könnten.

Wie könnte eine weitere Optimierung, insbesondere zur Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV), aussehen?

Planerische Ansätze zur Verbesserung des NKV erforderten eine hohe Streckenleistungsfähigkeit, eine gute Fahrplanstabilität und eine attraktive Transport- bzw. Reisezeit. In gleicher Weise dienlich sei eine Optimierung des Umfangs der notwendigen Infrastrukturkomponenten, der Eingriffe in den Bestand und eine möglichst kurze Bauzeit.

TOP 3 Diskussion

Ein Teilnehmender nimmt Bezug auf Folie 24 und fragt, worin der Unterschied zwischen der ehemals geplanten Strecke Ashausen-Suderburg (als Neubaustrecke) und dem Vorschlag eines „bestandsnahen“ Ausbaus liege. In diesem Zusammenhang verweist er auf Äußerungen des Parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann zur Findung von „bestandsnahen Varianten“. Darüber hinaus möchte er wissen, welche Sensitivitätsprüfungen vorgenommen worden seien.

- Ein Vertreter der DB erklärt, der Korridor eines bestandsnahen Ausbaus erstrecke sich fast gleichverteilt von der Bestandsstrecke nach Ost und West und sei in der breitesten Ausdehnung ca. 20 Kilometer breit. Dem von der DB beauftragten Umweltgutachter zufolge sei eine Streckenführung in diesem Korridor grundsätzlich möglich. Dieser Korridor werde anhand von ca. 100 Kriterien bewertet, um eine geeignete Streckenführung zu ermitteln. Eine bestandsnahe Variante verlaufe nicht weit entfernt von Lüneburg, Uelzen und Bad Bevensen. Derzeit arbeite das Projektteam an Visualisierungen der bestandsnahen Konzeption. Er stellt in Aussicht, entsprechende Visualisierungen bei der dritten Sitzung der Gläsernen Werkstatt zu zeigen.
- Der Teilnehmende bittet darum, die angesprochenen Visualisierungen baldmöglichst zugänglich zu machen.
- Der Moderator stellt fest, dass unter den Teilnehmenden unterschiedliche Auffassungen bestehen, bei welcher genauen Lage eine Streckenführung als „bestandsnah“ zu bezeichnen ist.

Eine Teilnehmende bedankt sich für die plastischen Visualisierungen. Auch sie nimmt Bezug auf Folie 24 und bittet darum, auch die Varianten 1 und 2 in den Tabellen darzustellen. Aufgabe der Gläsernen Werkstatt sei aus ihrer Sicht nach wie vor, eine Bestands-Variante zu einer vorzugswürdigen Variante weiterzuentwickeln.

- Ein Vertreter der DB verweist auf die im Steckbrief vereinbarte Zielsetzung der Gläsernen Werkstatt-Reihe zwischen Januar 2019 und Januar 2020. Diese habe in der umfangreichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege bestanden. Im Januar 2020 sei vereinbart worden, aus den Konzeptionen des Beratungsbüros VR sinnvolle Anregungen und substantielle Ergebnisse zu betrachten.
- Der Moderator verweist dazu auf die Unterlagen der Sitzungen zur Bewertung eines dritten Gleises Lüneburg-Uelzen (Januar 2019 bis Januar 2020), in denen die Bewertung der angesprochenen Varianten ausführlich dargestellt sei.
- Die Fragestellerin fügt an, eine ansonsten machbare Variante mit NKV kleiner 1 sei, einen entsprechenden Beschluss des Deutschen Bundestages vorausgesetzt, dennoch umsetzbar. Die Fahrzeiten des Deutschlandtakts seien darüber hinaus derzeit noch im Konzeptstatus und für die Auswahl der Variante nicht maßgebend. Ob die Varianten 1 und 2 die anderen angesprochenen Kriterien tatsächlich nicht erfüllten, sei diskussionswürdig. Insbesondere die Engpässe tagsüber nördlich von Lüneburg könnten mit den Ansätzen des Beratungsbüros VR aufgelöst werden. Sie fordert, die Varianten 1 und 2 vor diesem Hintergrund weiter zu betrachten und zu optimieren.

Ein Teilnehmender dankt für die ausführliche Schilderung der Zusammenhänge. Er schließt die Frage an, ob die vergleichsweise hohen ermittelten Kosten der Konzeption des Beratungsbüros VR eine Umsetzung der entsprechenden Variante noch möglich machen. Darüber hinaus erkundigt er sich, ob die erforderlichen Umbaumaßnahmen in Uelzen und Winsen parallel erfolgen könnten, um die Gesamtbauzeit gering zu halten. Er fragt, ob wirtschaftliche Folgeschäden einer längeren Bauzeit in der Kosten-Nutzen-Analyse mit betrachtet werden. Mit Verweis auf von Kommunen geforderten Umfahrungen von Deutsch Evern, Bad Bevensen, Lüneburg plädiert er für eine Variante entlang der Bundesautobahn 7.

- Ein Vertreter der DB bestätigt, das Vorhaben sei umfangreich und verweist auf das NKV: Solange ein entsprechend großer volkswirtschaftlicher Nutzen die Kosten trage wäre das abbildbar. Wenn das Ergebnis der Vorplanung auf dem Abschnitt Verden–Wunstorf vorliege, würden sich die dargestellten Nutzen-Kosten-Verhältnisse voraussichtlich nochmals verändern.

- Ein Vertreter der DB erläutert, lange Bauzeiten seien bei Bestandsausbau üblich. Betriebliche Gründe (bspw. Aufrechterhaltung von Verkehren und Wegebeziehungen) ließen die Bauleistung erfahrungsgemäß eher unterhalb von 200 Mio Euro pro Jahr bleiben. Dieses zeigten vielfältige Beispiele bei vergleichbaren Projekten.
- Zu den wirtschaftlichen Folgen erklärt ein Vertreter der DB, die Bauzeit würde bei der Ermittlung des NKV berücksichtigt, betriebliche Behinderungen würden nicht berücksichtigt. Im Übrigen erinnert er an die Ausführungen der Werkstatt vom 21.05.2019, in der die Berechnungsmethode dargestellt worden sei.
- Ein Vertreter der DB bestätigt darüber hinaus, dass diverse Forderungen nach Umfahrungen vorlägen. Diese würden in den Untersuchungen mit abgebildet. Er wiederholt, alle Varianten im Untersuchungsraum zwischen Hamburg und Hannover, die die maßgeblichen Kriterien (verkehrlich engpassfrei, betrieblich optimal, volkswirtschaftlich sinnvoll, umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch machbar) grundsätzlich erfüllen könnten, würden betrachtet und so weit aufbereitet, dass auf dieser Basis politisch entschieden werden könne. Die abwägungsfehlerfreie Untersuchung all dieser Optionen sei Aufgabe des Vorhabenträgers Deutschen Bahn.

Ein Teilnehmender erinnert daran, dass er in der Sitzung am 29.01.2020 die Behandlung der Variante 2 als nicht abgeschlossen betrachtet habe. Aufgrund der kürzeren Fahrzeiten bezweifle man weiterhin, dass das NKV der Variante 2 kleiner sei als bei Variante 1. Er spricht sich für die weitere Prüfung dieser Variante aus und beruft sich dabei auf eine entsprechende Zusage des Parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann.

- Ein Vertreter der DB gibt zur Antwort, die Varianten 1, 2, 3a und 3b seien in der im Steckbrief vereinbarten Art und Weise umfänglich betrachtet worden. Im Januar 2020 sei vereinbart worden, aus den Konzeptionen des Beratungsbüros VR sinnvolle Anregungen und substantielle Ergebnisse zu betrachten.

Ein Teilnehmender bittet um eine Klärung des Begriffs „bestandsnah“ im Kontext des Projekts. Die als bestandsnah bezeichneten Varianten seien aus seiner Warte nicht mehr als Ausbau, sondern als Neubau zu verstehen. Aus den hohen Hürden für einen reinen Bestandsausbau leitet er ein Dilemma ab: Ein Neubau werde in seinen Augen von der Deutschen Bahn präferiert, widerspreche aber den Vereinbarungen von Celle aus dem Jahr 2015. Er fragt, wie die Deutsche Bahn mit diesem Dilemma umgehe und inwieweit die Deutsche Bahn das Abschlussdokument des damaligen Dialogverfahrens als verpflichtend verstehe.

- Ein Vertreter der DB bekräftigt erneut den Auftrag des Bundesverkehrsministeriums an die Deutsche Bahn. Demnach und den Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahnbundesamtes folgend sei die DB als Vorhabenträgerin verpflichtet in ihrer Zusammenstellung alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen zu berücksichtigen. Das werde in den kommenden Jahren sauber im Rahmen der Vorplanung abgearbeitet und schließlich vorgelegt. Die Ergebnisse dienten als Grundlage für eine politische Entscheidung. Eine Diskussion über die genaue Definition von „bestandsnah“ sei daher nicht zielführend.

Ein Teilnehmender fragt für den Landkreis Lüneburg nach der genauen Lage der angesprochenen zwei bis drei Kilometer breiten Engstelle des Umfahrungskorridors westlich von Lüneburg.

- Ein Vertreter der DB verweist dazu auf die übernächste Sitzung. Es werde eine Konzeption dargestellt, die Berechnungsgrundlage im Bundesverkehrswegeplan 2016 war (siehe Dokumentation der 3. Info-Veranstaltung vom 10.01.2018, Seite 5: „Dem BVWP liegt eine fiktive „Konstruktionstrasse“ oder auch „Spieltrasse“ zugrunde, um die Berechnungen umzusetzen. Dabei wurden auch Umfahrungen berücksichtigt, die immer zweigleisig vorgesehen sind. Der

genaue Verlauf der Trasse muss noch ermittelt werden.“) Man werde sich zu einer möglichen örtlichen Lage dieser Konzeption westlich von Lüneburg äußern.

Ein Teilnehmender erklärt, in der Studie des Beratungsbüros VR, werde nicht von einem gleichmäßigen Verkehr über 24 Stunden ausgegangen. Er stellt die Hypothese auf, dass seit 2009 im Güterverkehr praktisch keine Steigerung mehr zu beobachten sei und wirft die Frage auf, ob das Kriterium „betrieblich optimal“ in einem absehbaren Zeitraum überhaupt noch erfüllt werden müsse. Er verortet die vergleichsweise hohen ermittelten Kosten der VR-Konzeptionen in dem darin enthaltenen Umbau des Bahnknotens Hamburg. Er stellt die Hypothese auf, diese Kosten seien nur anteilig (ca. ein Zehntel) auf das Bahnprojekt umzulegen. Ebenso stellt er die Hypothese auf, dass mit einer Umsetzung dieses Umbaus sich die derzeit diskutierten Maßnahmen einer S-Bahn zwischen Hamburg Hbf und Altona sowie einem Tunnel mit unterirdischem Bahnhof in Hamburg-Harburg für die Verbindungen in Richtung Cuxhaven erübrigen könnten. Er bestätigt, dass ein Ausbau des Bestands deutlich schwieriger umzusetzen sei als ein Neubau und unterstreicht, der Aufwand für den Ausbau der Knotenpunkte sei in diesem Zusammenhang entscheidend.

- Zur Verkehrsprognose verweist ein Vertreter der DB auf die aktuellen Prognosen des Bundesverkehrsministeriums. Diese seien von namhaften Gutachtern erstellt worden und seien die Basis für alle Berechnungen der Projekte des BVWP. Die Fahrplananalytik sei in vergangenen Sitzungen bereits detailliert dargelegt worden. Alle Konzeptionen würden auf dieser Basis in gleicher Weise beurteilt. Das entspreche den fachlich anerkannten Standards.
- Zum Umgang mit den Ausbaukosten für den Knoten Hamburg führt ein Vertreter der DB aus: Man gehe davon aus, dass die Mitbetrachtung des Knotens Hamburg durch das Beratungsbüro VR wohl geschehen sei, um der Konzeption mehr Nutzen zu verleihen. Durch die dargestellte Optimierung sei es der Deutschen Bahn gelungen, in großem Umfang Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen in Hamburg einzusparen. Im nächsten Schritt werde, wie zugesagt, die Konzeption des Beratungsbüros VR innerhalb der Projektgrenzen (Meckelfeld bis Hannover-Vinnhorst) betrachtet. Dies garantiere die vollständige inhaltliche und kostentechnische Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Konzeptionen anhand der genannten maßgeblichen Kriterien (verkehrlich engpassfrei, betrieblich optimal, volkswirtschaftlich sinnvoll, umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch machbar).

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob der viergleisige Ausbau zwischen Uelzen und Celle schon vorzeitig umgesetzt werden könne und inwiefern das den dortigen Engpass auflöse.

- Ein Vertreter der DB bestätigt, dass der Bereich südlich von Uelzen ein Engpass sei. Er erläutert, für die angesprochenen Bereiche seien bereits Planer beauftragt. Die vollständige Vorplanung werde bis weit in das Jahr 2022 hinein dauern. Danach würde sich die parlamentarische Befassung für den gesamten Abschnitt anschließen.

Ein Teilnehmender bittet um Erklärung, in welchem Verhältnis die heute vorgestellten Konzeptionen mit den Ergebnissen der Sensitivitätsbetrachtung stehen.

- Ein Vertreter der DB führt aus: Die Konzeption 1 des Beratungsbüros VR werde in derselben Weise wie alle anderen möglichen Konzeptionen transparent anhand des vollständigen Kriterienkatalogs der Sensitivitätsbetrachtung geprüft. Damit sei eine vollständige Vergleichbarkeit mit allen anderen Konzeptionen sichergestellt.

Der Moderator kündigt die kommende Gläserne Werkstatt am 2. Februar 2021 an.