

---

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

## Dokumentation des 3. Treffens

zur Bewertung der Vieregg-Rössler-Konzeptionen

Weiterentwicklung: Betrachtung im Rahmen bestandsnaher Varianten und Ausblick

Online-Sitzung via Microsoft Teams

16. Februar 2021

---

Ort: Virtuelle Sitzung per Microsoft-Teams  
Dauer: 16:00 Uhr – 18:40 Uhr  
Moderation & Dokumentation: IFOK GmbH

## **Tagesordnung**

- TOP 1            Begrüßung
- TOP 2            Nachtrag Vieregg-Rössler-Konzeption 1: Bauabläufe Bf. Lüneburg
- TOP 3            Weiterentwicklung bestandsnaher Varianten nach BVWP
- Darstellung bestandsnaher Variante, inkl. Umfahrung Lüneburg
  - Fahrwegkapazitätsbetrachtung
  - Steckbrief
- TOP 4            Statements und Fragen
- TOP 5            Abschluss und Ausblick

## **Anlagen zur Dokumentation**

Anlage 1        Präsentationsfolien

## **TOP 1 Begrüßung**

Der Moderator begrüßt die Teilnehmenden und die Bundesgutachter zum dritten Treffen. Der Moderator stellt die Tagesordnung vor. Im Kontext der beiden vorangegangenen Sitzungen wird die Visualisierung der Durchfahrung des Bahnhofs Lüneburg gemäß der Vieregg-Rössler-Konzeption 1 (nachfolgend VR-Konzeption) als ein Nachtrag zur vorletzten Veranstaltung angekündigt.

Ein Vertreter der DB begrüßt die Teilnehmenden zum dritten Treffen und lädt sie ein, die umfänglichen Ergebnisse des bisherigen Prozesses in der Mediathek der Projektwebseite abzurufen und einzusehen (Folie 6 der Präsentation zum dritten Treffen enthält relevante Links).

Er weist darauf hin, dass bei der Vorstellung der Betrachtungen zunächst der Ausbau der Bestandsstrecke und dann ein bestandsnaher Ausbau dargestellt werde. In den letzten zwei Sitzungen habe man den Bestandsausbau betrachtet. In der heutigen Sitzung wolle man dagegen schwerpunktmäßig auch Ideen betrachten, die bestandsnahe Varianten darstellten. Bereits auf der Informationsveranstaltung am 10. Januar 2018 habe ein Bundesgutachter vorgestellt, wie er im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) das Projekt konstruiert und dabei eine bestandsnahe Konstruktionstrasse gewählt habe. Diese sei seit 2016 Bestandteil des BVWP. Dieses Konstrukt sei zusammen mit den Gutachtern weiterentwickelt worden und werde bei der heutigen Sitzung als eine mögliche bestandsnahe Variante gemäß BVWP gezeigt. Die Betrachtung bestandsferner Varianten folge nach Abschluss der umweltfachlichen und raumordnerischen Sensitivitätsbetrachtung. Zudem müssten im Rahmen der Vorplanungen weitere konkrete Ablaufschritte untersucht werden. Dieses Vorgehen sei erforderlich, damit alle benötigten Unterlagen vorgelegt werden können, die auch für eine spätere politische Entscheidung im Rahmen einer Parlamentarischen Befassung nötig seien.

## **TOP 2 Nachtrag Vieregg-Rössler-Konzeption 1**

Ein Gutachter stellt den Teilnehmenden die Ergebnisse einer möglichen Trassierung durch den Bahnhof Lüneburg entsprechend der Vieregg-Rössler-Konzeption 1 vor (**Anlage 1**, Folien 8-14).

## **TOP 3 Weiterentwicklung bestandsnaher Varianten nach BVWP**

Ein Gutachter zeigt die Ergebnisse zur Untersuchung der Weiterentwicklung bestandsnaher Varianten gemäß der BVWP-Konstruktionstrasse.

Er stellt zunächst die Bewertungsergebnisse einer bestandsnahen Variante inklusive der Umfahrung Lüneburgs dar, die aus den Vorgaben des BVWP und einem EBWU-seitig optimierten Spurplan der DB weiterentwickelt wurde (**Anlage 1**, Folien 18-50).

Im Anschluss präsentiert ein weiterer Gutachter die Ergebnisse der entsprechenden Fahrwegkapazitätsbetrachtung (**Anlage 1**, Folien 52-63).

Danach erläutert ein weiterer Gutachter die Ergebnisse der Untersuchungen gemäß dem Steckbrief der Gläsernen Werkstatt (**Anlage 1**, Folien 65-68).

Der Moderator dankt den Bundesgutachtern für die Darstellungen. Er verweist darauf, dass die Präsentation zu Beginn der Veranstaltung online gestellt wurde und allen zugänglich sei.

## TOP 4 Statements und Fragen

Der Moderator erläutert, dass für die Stellungnahme eines Vertreters des Beratungsbüros Vieregg-Rössler (nachfolgend Beratungsbüro VR) und die anschließende Diskussion mit den Bundesgutachtern eine extra Veranstaltung geplant sei. Bei dieser virtuellen Podiumsdiskussion, die zeitnah stattfinden werde, seien alle Teilnehmenden der Gläsernen Werkstatt herzlich eingeladen.

Ein Teilnehmender merkt an, dass der Bestandsausbau durch Lüneburg unmöglich sei und nicht funktionieren werde. Wenn kein Streckenzusammenhang zwischen Lüneburg, Uelzen oder Bienenbüttel bestehe, dann könne auch die bestandsnahe Strecke nicht ausgebaut werden. Vielmehr solle in diesem Fall der Suchraum vergrößert werden, um eine besser geeignete Variante zu suchen. Er verstehe nicht, warum der Suchraum zwischen Lüneburg und Reppenstedt so stark verengt worden sei, dabei würden Siedlungsbereiche zerschnitten. Er fragt, wann bestandsferne Varianten gezeigt würden.

Ein weiterer Teilnehmender fragt, warum der Suchraum westlich von Lüneburg sehr schmal werde (**Anlage 1**, Folie 23). Außerdem fragt er, ob bei den gezeigten Varianten, die massiv in Siedlungs- und Naturschutzbereiche eingriffen, diese Umstände in der Kostenberechnung mitberücksichtigt worden seien.

- Ein Gutachter antwortet, dass Schallschutzmaßnahmen zur Minderung von Lärmbelastung entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt worden seien. Auf der Kostenseite seien die entsprechenden Schallschutzmaßnahmen enthalten. Die Bewertung des Nutzens von Lärmschutzmaßnahmen sei sehr aufwändig und deshalb bei allen in der Gläsernen Werkstatt vorgestellten Bewertungen nicht enthalten. Aus Erfahrung der Bundesverkehrswegeplanung, könne er sagen, dass diese Nutzen-Position keinen großen Einfluss auf das Ergebnis habe. Das gelte für die Kalkulation aller Varianten.
- Bezüglich des Suchraums westlich Lüneburg erläutert ein Gutachter, der dargestellte Suchraum-Korridor sei das Ergebnis einer Raumwiderstandsanalyse. Dabei würden besonders Anforderungen an den Umwelt- und Naturschutz betrachtet sowie sonstige Raumwiderstände in Siedlungsbereichen. Daraus habe sich der dargestellte Suchraum-Korridor entwickelt, in dem eine Trassierung grundsätzlich infrage komme.
- Hinsichtlich der Frage nach den bestandsfernen Ausbauvarianten erinnert ein Vertreter der DB, dass in der Informationsveranstaltung am 17. Juni 2020 der komplette Untersuchungsraum gezeigt worden sei. Er betont, dass von „innen nach außen“ gearbeitet werde. Zunächst würden die Bestandsstrecke sowie mögliche bestandsnahe Konzeptionen näher betrachtet werden. Er könne zum jetzigen Zeitpunkt keinen Termin nennen, wann eine geeignete Variante abschließend gefunden werde. Die heutigen Ideen stellten lediglich mögliche Szenarien dar, die sich am BVWP orientierten. Er gehe davon aus, dass die nächsten zwei Jahre für die Vorplanung benötigt werden. Generell gebe es im gesamten Suchraum mögliche Korridore, die geeignet sein könnten. Für eine Kostenbewertung müsse stets das gesamte in den BVWP aufgenommene Vorhabenkonstrukt berücksichtigt werden. Alle Bereiche engpassfrei zu gestalten und gleichzeitig den Verkehrsbedarf zu decken sei für die Planung eine große Herausforderung. Für die verschiedenen Szenarien würden nun mehrere Planungen durchgeführt, dafür seien bereits mehrere Konsortien beauftragt. Er gehe davon aus, dass in etwa zwei Jahren robuste Ergebnisse vorgestellt werden könnten, die den Zielen verkehrlich engpassfrei, betrieblich optimal, volkswirtschaftlich sinnvoll und umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch darstellbar entsprächen.

Ein Teilnehmender erklärt, Ziel der Gläsernen Werkstatt sei es bei ihrem Start 2018 aus seiner Sicht gewesen, Vertrauen zu schaffen und eine Kompatibilität zur Vereinbarung des Alpha E-Verfahrens herzustellen. Der Ausgangspunkt sei gewesen, dass im BVWP mehr Gleise geplant worden seien, als im Abschlussdokument beschrieben seien. Die heute gezeigten Vorschläge beinhalteten jedoch noch mehr Gleise, beispielsweise ein viertes Gleis zwischen Uelzen und Celle. Durch diese vergrößerte Infrastruktur würden noch mehr Güterzüge verkehren, beispielsweise bis zu 465 Güterzüge auf der Strecke Seevetal-Stelle-Winsen-Lüneburg. Das bedeute eine hohe Belastung dieser Strecke und entferne sich von der ursprünglichen Idee des Dialogforums Schiene Nord 2015, die Güterzüge auf die verschiedenen vorhandenen Strecken, die nach Süden führen, zu verteilen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der heute vorgestellten Variante von 0,62 liege ähnlich niedrig wie das der bereits in der Gläsernen Werkstatt vorgestellten Bestandsvarianten. Die heute gezeigte bestandsnahe Variante beinhalte eine 50 km lange Neubaustrecke, was so nicht im Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord 2015 vorgesehen gewesen sei. Der Korridor Richtung A7 sei ebenfalls nicht mehr mit den Beschlüssen aus dem Alpha-E-Prozess vereinbar. Er äußert die Vermutung, dass das Verfahren komplett neu geöffnet werden solle und dadurch die gemeinsame Basis des Alpha-E-Beschlusses, der Ausbau der Bestandsstrecke, verlassen werde.

- Der Moderator verweist darauf, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht das alleinige Kriterium zur Bewertung einer Variante sei, sondern dass auch die verkehrliche Auskömmlichkeit und die gesetzliche Genehmigungsfähigkeit eine Rolle spielten. Er erläutert, dass man immer mehr von innen nach außen prüfe, weil die Untersuchungen der Gutachter Stand heute aufzeigten, dass die genannten Kriterien auch unter Berücksichtigung alternativer Laufwege nicht vollumfänglich erfüllbar seien.

Ein weiterer Teilnehmender stellt als Ergebnis der Darstellungen fest, dass der Ausbau der Bestandsstrecke nicht durchführbar sei, weil dabei zu viel Rückbau nötig werde. Er weist auf eine seit 30 Jahren bestehende Forderung hin, eine A7-nahe Trasse zu bauen. Diese sei jedoch immer wieder an verschiedenen Widerständen gescheitert. Der Ankündigung der Deutschen Bahn, die Planungen nun zwei Jahre lang zu diskutieren, begegnet er mit Unverständnis und fragt, warum die Planungen nicht in der Nähe der A7 begonnen hätten und parallel zur Diskussion stünden. Er fordert die Bahn dazu auf, im nächsten halben Jahr die Planungen für eine A7-nahe Trasse vorzulegen, damit Vergleichszahlen vorlägen.

- Ein Gutachter erläutert, die Weiterentwicklung der bestandsnahen Variante sei durch UmweltpLANER in gängigen und akzeptierten Bewertungsverfahren nach Abwägung aller vorgeschriebenen Schutzgüter entstanden. Die gezeigte Darstellung sei ein möglicher Korridor westlich der Bestandsstrecke, wo eine Trasse entlang gehen könnte.

Ein Vertreter des Büros VR merkt an, dass die Gleispläne von Lüneburg nicht mit den Vorschlägen des Beratungsbüros VR übereinstimmten. Die Umbaumaßnahmen seien viel moderater als die Vorschläge der DB. Er verweist zudem auf Folie 67 und erkundigt sich, warum die Anzahl der Güterzüge im Vergleich zur BVWP-Planung reduziert worden sei. Außerdem fragt er, wie es zur Aufteilung der Güterzüge zwischen Neubaustrecke und Altstrecke gekommen sei und warum die Neubaustrecke nicht an die Strecke nach Stendal angeschlossen worden sei.

- Ein Gutachter erklärt hinsichtlich des Verkehrsvolumens, die Basis der verkehrlichen Betrachtung sei die Verkehrsprognose aus dem BVWP 2030. Das gehe in die Bewertung aller Varianten mit ein, um zu prüfen, ob die geforderten Kapazitäten erfüllt würden. Es handele sich hierbei nicht um eine neue Prognose. Es sei dabei wichtig, sich nicht nur eine Strecke gesondert

anzusehen, sondern die gesamten Laufwege zu betrachten. Außerdem weist er darauf hin, dass die gezeigte bestandsnahe Strecke ein erster Entwurf einer möglichen Trassierung sei. Eine Anbindung an den Ostkorridor sei dabei vorerst über die Bestandsstrecke vorgesehen. Bezüglich der Güterverkehrsprognose sagt er, dass die öffentliche zugänglichen Statistiken des statistischen Bundesamts zeigten, dass es seit 2010 ein Wachstum von 10 bis 15 Prozent, in der Verkehrsleistung sogar von 20 bis 25 Prozent gebe und dass trotz der Coronakrise oder einer anderen Klimapolitik nicht mit einem plötzlichen Abbruch dieses Wachstums zu rechnen sei.

- Ein weiterer Gutachter weist hinsichtlich der Gleispläne Lüneburg darauf hin, dass trassierungstechnisch alles dargelegt worden sei, was technisch möglich sei und die Vorschriften zu ließen. Die dargelegten Trassierungen der Gutachter würden mit einer 3D-Software erstellt. Insofern könnten auch die Auswirkungen von Radiusänderungen gegenüber Übergangsbögen abgebildet und vorgeführt werden. Außerdem müssten beim Umbau eines Bahnhofs bestimmte betriebliche und verkehrliche Kriterien berücksichtigt werden. Dabei müssten neben den technischen Anforderungen auch andere Randbedingungen beachtet werden, was hier durch die Gutachter erfolgt sei. Er schlägt vor, die unterschiedlichen Trassierungen zu vergleichen.

Ein weiterer Teilnehmender fragt, ob Fragen aus dem Chat erfasst und beantwortet würden. Des Weiteren möchte er wissen, ob die Kriterien der Sensitivitätsprüfung für die bessere Verständlichkeit der Teilnehmenden veröffentlicht würden. Zudem fragt er, wie die Gutachter Umfahrungen und Neubaustrecke definieren. Abschließend erkundigt er sich, wie man mit dem politischen Willen des Wirtschaftsministeriums Niedersachsens und des Landtags Niedersachsen umgehen wolle, die keine Umfahrungen und Neubaustrecke wollten, sondern einen Bestandsstreckenausbau gefordert hätten. Er fordert zudem ein neues Dialogforum Schiene Nord und bittet die DB, dazu Stellung zu nehmen.

- Der Moderator weist darauf hin, dass in erster Linie die mündlich gestellten Fragen beantwortet würden und die Fragen aus dem Chat nicht dokumentiert werden würden. Außerdem sei – wie in vergangenen Veranstaltungen bereits festgestellt worden – die Definition von Umfahrung und Neubaustrecke in der Runde umstritten, es gebe keine klare Definition. Die Kriterien der Sensitivitätsbetrachtung würden noch vertieft vorgestellt werden, wenn diese vorlägen. Es habe im Rahmen der Gläsernen Werkstatt bisher noch keine Diskussion hinsichtlich der niedersächsischen Landtagsbeschlüsse gegeben. Der Moderator äußert die Vermutung, bei dieser Veranstaltung handele es sich nicht um den richtigen Rahmen dafür.

Ein anderer Teilnehmender fragt, ob auch die Baugebiete in Reppenstedt und Lüneburg in der Planung berücksichtigt worden seien.

- Ein Gutachter bejaht dies, auch diese Baugebiete seien bei der Untersuchung und im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtung berücksichtigt worden.

Eine Teilnehmende betont, dass durch die vorgestellten Ideen die Debatte wieder nach allen Seiten geöffnet worden sei. Ihrer Meinung nach sei jetzt ein Raumordnungsverfahren sowie ein Variantenvergleich notwendig. Sie fordert zudem, dass die Variante „Y“ mit in den Variantenvergleich aufgenommen werde. Des Weiteren wünsche sie sich, dass dargelegt werde, welche Varianten in den nächsten Wochen und Monaten noch geprüft werden sollten. Sie fordert explizit die Vorstellung der Varianten rechts und links von Westergellersen, eine A7-nahe Trasse und die „Y-Variante“. Sie befürchtet, dass mit diesem von der DB eingeleiteten Prozess eine noch jahrzehntelang andauernde Debatte angesto-

ßen werde. Sie bezweifelt zudem, dass die Baugebiete in Lüneburg und Reppenstedt mit in die Untersuchung der heute vorgestellten Variante miteingeflossen seien. Sie sei erschrocken über die kleinschrittige Betrachtung der Prüfung und wünsche sich die Offenlegung aller möglichen Varianten.

- Der Moderator bittet die Gutachter erneut zu prüfen, ob die Baugebiete berücksichtigt wurden.

Ein weiterer Teilnehmender erklärt, dass die DB alles geprüft und optimiert habe, was im Alpha E-Verfahren gefordert wurde. Er bedankt sich bei der DB für den umfangreichen Prüfungsprozess. Ihm sei deutlich geworden, dass die Vorschläge, die im Zuge des Dialogforums Schiene Nord 2015 gemacht worden seien, nicht funktionierten. Konsequenterweise würden deshalb jetzt die Umfahrungen geprüft. Er beschreibt das Szenario, dass im Vorgehen „von innen nach außen“ eine Variante mit Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 gefunden werden könnte, die jedoch durch die Lüneburger Heide führt und nicht an der A7 liegt. Er fragt, ob in diesem Fall weitere Varianten geprüft werden (auch die A7-Variante) oder ob dann das Verfahren an dieser Stelle beendet werde.

Ein anderer Teilnehmender fragt, ob die heute gezeigten Vorschläge Herrn Ferlemann und Herrn Althusmann bekannt seien. Herr Ferlemann habe im November 2020 erklärt, dass eine Strecke, die durch die Lüneburger Heide führen würde, wie auch eine Strecke Ashausen-Suderburg ausgeschlossen seien. Er habe von „Umgehungen“ gesprochen. Herr Althusmann habe die genannten Strecken ebenfalls ausgeschlossen. Er fragt abschließend, ob diese Planungen noch vom Planungsauftrag des Bundesverkehrsministeriums gedeckt seien.

- Ein Vertreter der DB erläutert, dass die vorgestellten Planungen sich direkt aus dem BVWP ableiteten und vom Bundesverkehrsministerium beauftragt worden seien. Zentral sei, dass zunächst die Bestandsstrecke, dann der bestandsnahe und schließlich der bestandsferne Ausbau geprüft werde (von innen nach außen). Das sei so auch am 20.11.2020 im Rahmen des DSN-Statustreffens erklärt worden. Der gesamte Untersuchungsraum sei in dieser und in der Informationsveranstaltung im Juni 2020 gezeigt worden. Die Bereiche in der Nähe von Lüneburg hätten hochwertige Schutzgüter. Es sei die Aufgabe der Umweltgutachter dies zu prüfen, mögliche Strecken anzusiedeln. Eine exakte Streckenführung sei zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Es handle sich bei dem gesamten Projekt um ein sehr großes Vorhaben. Alles, was in diesem Untersuchungsraum unter der umweltfachlichen und raumordnerischen Sensitivitätsbetrachtung geprüft werde, könne auch in einem Raumordnungsverfahren verwendet werden. Es sei Pflicht der Bahn als Vorhabenträgerin, im Vorfeld eines späteren Planfeststellungsverfahrens sämtliche Schutzgüter gegeneinander abzuwägen, um abwägungsfehlerfrei zu einer vorzugswürdigen Alternative im Sinne des Planfeststellungsrechts zu gelangen. Dazu werde die Sensitivitätsbetrachtung durchgeführt, die umfassend Zeit benötige. Diese Untersuchungen würden zudem sachgerecht in die Vorplanung eingehen. Zu gegebener Zeit seien verschiedene Veranstaltungen geplant, bei denen die Umweltfachleute über die unterschiedlichen Themen informiert werden. Innerhalb des Untersuchungsraumes würden sämtliche Varianten geprüft, und diese Prüfung werde vollständig durchgeführt, zumal im Planfeststellungsverfahren dargestellt werden müsse, dass es keine besser geeignete Variante gebe. Darauf bereite sich die DB sachgerecht und umfassend vor.

Ein Teilnehmender fragt, ob im Vergleich zur Idee des Beratungsbüros VR und den Ausbaumaßnahmen der Varianten des Dialogforums Schiene Nord 2015 sowie dem vierten Gleis zwischen Uelzen und Celle die Differenz der umgeleiteten Züge bei fünf liege. Er plädiert dafür, den Ausbau des Bestands mit in den Variantenvergleich aufzunehmen und neu zu berechnen. Weiterhin stelle er fest, dass den Lüneburger Betroffenen heute sehr drastische Folgen des Umbaus gezeigt worden seien.

Ein anderer Teilnehmender bittet darum, die Begrifflichkeiten *bestandsnaher Ausbau* und *Umfahrung* klar zu definieren. Für ihn handle es sich bei der vorgestellten Variante eher um eine Neubaustrecke. Diese Umfahrungen tauchten zudem nicht im Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord auf, sondern seien dort kleinteiliger gewesen. Er verlangt, dass offengelegt werde, was aus den einzelnen Vorschlägen resultiert sei. Er folgert aus den Darstellungen, dass mit einer Neubaustrecke der Güterverkehr weiterhin über die Bestandsstrecke geleitet würde. Im BVWP sei die Darstellung im Hintergrund bereits mit vier Gleisen berechnet worden. Er sehe als Ergebnis eine Neubaustrecke zwischen der A7 und der Bestandsstrecke und bittet die DB darzustellen, wie die Konsequenzen für den Fernverkehr der betroffenen Regionen aussehen würden. Er fragt sich, weshalb die Kapazitäten der im Dialogforum Schiene Nord 2015 ausgearbeiteten Varianten heute nicht mehr als ausreichend gelten obgleich damals ihre Kapazität als ausreichend bezeichnet worden sei.

Ein weiterer Teilnehmender merkt an, dass seiner Ansicht nach mit den vorgestellten Planungen die betroffenen Regionen gegeneinander aufgewiegelt werden sollten. Er betont, dass das Ziel des Projekts die Stärkung des Schienenpersonenverkehrs sei. Er plädiert für eine sachorientierte Diskussion. Zudem sehe er als zentrale Frage, anhand welcher Kriterien der dargestellte Korridor eingegrenzt wurde und möchte, dass dies im nächsten Termin dargestellt wird. Er erklärt, dass die DB bei der Planung der Neubaugebiete in Reppenstedt in allen Planungsschritten beteiligt worden sei. Abgesehen vom Hinweis auf eine 110 kV-Leitung habe die DB dazu jedoch keine Stellungnahme abgegeben. Die Beteiligung zu diesem Neubaugebiet sei Ende 2020 abgeschlossen worden.

Ein anderer Teilnehmender dankt den Referenten. Man könne heute die Konsequenzen des Gezeigten gut verstehen. Ihm sei wichtig, dass man das verkehrliche Ziel für die Projektplanung nicht aus den Augen verliere. Es gehe darum, den Schienenverkehr zu stärken, und zwar sowohl den Güterverkehr als auch den Schienenpersonennahverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr. Die Politik befürworte eine Verkehrswende und dafür bedürfe es einer erweiterten Schieneninfrastruktur. Die Lösungen müssten zukunftsfest sein, dies sage er auch insbesondere den kommunalen Entscheidungsträgern. Die gezeigten Präsentationen bezüglich Lüneburgs hätten große Fragen aufgeworfen. Bei jahrelangen Baumaßnahmen würden Berufspendler massiv auf das Auto umsteigen. Es solle nicht nur das Endprodukt betrachtet werden, sondern auch der Weg dorthin. Er betont das verkehrliche Ziel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, dass Engpässe vermieden werden sollten.

- Der Moderator erläutert, dass im Rahmen der Gläsernen Werkstatt die Ideen des Dialogforums Schiene Nord geprüft werden sollten. Das sei erfolgt. Als Ergebnis hält er fest: Die Kapazitäten dieser Lösungsvorschläge reichen nicht aus. Dabei sei die Prüfung stets sachlich und transparent erfolgt. Dafür habe man in den ersten Sitzungen der Gläsernen Werkstatt auch viel Wertschätzung und Dank erhalten. Die Darstellungen der Bauabläufe am Bahnhof Lüneburg seien auf explizite Bitte der Teilnehmenden erfolgt. Des Weiteren stellt er fest, dass die Weiterverfolgung von bestandsnahen Varianten nicht Konsens in dieser Runde sei. Es sei heute zu deutlicher Kritik an den dargestellten bestandsnahen Varianten gekommen. Es sei außerdem der Wunsch geäußert worden, die Eingrenzung des Suchraums durch Raumwiderstände sowie die Sensitivitätsbetrachtung darzustellen. Die DB habe sich dazu bereiterklärt, sobald die neuen Untersuchungen vorliegen. Gesetzlich sei vorgeschrieben, dass alle Varianten geprüft werden. Dies erfolge hier transparent. Man sei so vorgegangen, wie es zu Beginn der Gläsernen Werkstatt vereinbart worden sei.

Ein Teilnehmender bittet um Verständnis, dass die Kommunen sich in gesetzlich vorgeschriebenen Aufstellungsverfahren für Baugebiete befänden. Daher sei man verärgert über die dargelegten Planungen. Er bittet um ein Raumordnungsverfahren, dann würden alle Fakten transparent dargestellt, das sei beim derzeitigen Verfahren nicht der Fall. Die Forderungen nach Umfahrungsstrecken gebe es



seit Jahren, und sie konterkarierten die laufenden oder bereits abgeschlossenen Aufstellungsverfahren für Baugebiete. Diesen heutigen Entwurf hätte man aus seiner Sicht auch schon viel früher zeigen können.

Ein weiterer Teilnehmender kritisiert, dass der Region bezüglich der Korridore im Suchraum keine weiteren Informationen für die nächsten zwei Jahre in Aussicht gestellt würden. Es handele sich bei den heutigen Darstellungen um eine Neubaustrecke und nicht um eine bestandsnahe Variante. Die Ergebnisse der Untersuchungen anderer Varianten sollten bald veröffentlicht werden, um eine vollumfängliche Diskussion zu ermöglichen. Er möchte wissen, warum der Korridor bei Lüneburg so schmal sei.

Der Moderator verweist auf die Ankündigung der Deutschen Bahn, die Eingrenzung des Suchraums durch Raumwiderstände in naher Zukunft darzustellen.

### **TOP 5 Abschluss und Ausblick**

Der Moderator bittet die Bundesgutachter um eine fachliche Stellungnahme zu den drei Sitzungen der Gläsernen Werkstatt im Jahr 2021.

Ein Gutachter erklärt, dass man hinsichtlich der technischen Aufbereitung der verschiedenen Varianten sowie der Kostenermittlung sehr intensiv gearbeitet habe, um zweifelsfreie, vergleichbare und valide Ergebnisse vorzulegen. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass bei gleisgeometrischen Themen und den Richtlinien der DB die korrekte Anwendung entscheidend sei.

Ein weiterer Gutachter beschreibt die Untersuchung als sehr intensiven Prozess. Die Fahrwegkapazitätsbetrachtung spiele eine wichtige Rolle, denn spätestens im Rahmen der Planfeststellung sei eine objektive Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Bewertung nötig. Diese müsse auf Basis der anerkannten Regeln der Technik erfolgen. Das sei in den vergangenen zwei Sitzungen der Gläsernen Werkstatt und in der heutigen Veranstaltung zur Ermittlung der Streckenleistungsfähigkeiten geschehen. Es habe sich gezeigt, dass abschnittsweise Dreigleisigkeiten sich sehr stark nachteilig auswirkten, weil sie die Kapazität verringerten, sie große Kompromisse bei der Nutzungsstrategie erforderten und gleichzeitig einen hohen infrastrukturseitigen Aufwand benötigten. Es ergäben sich daraus Zwänge für den Fahrplan und für die Abläufe des Betriebs, die in einer vergleichsweise schlechten Betriebsqualität resultierten. Die baubetrieblichen Einschränkungen seien umfangreich genannt worden. Auch die begrenzte sowie zum Teil gar nicht gegebene Aufwärtskompatibilität dieser Varianten wurde dargelegt. Mit Blick auf die Zielstellung (Engpassfreiheit, Stärkung des Nah- und Fernverkehrs sowie des Güterverkehrs) müssten bei der Dimensionierung der Infrastruktur in der Region zudem Prognosen betrachtet werden, die insbesondere über den Zeithorizont SPNV 2030 hinaus gingen. Dabei könne der Deutschland-Takt eine Perspektive aufzeigen. Daran müsse sich die Infrastruktur orientieren. Er folgert auch aus den heute dargestellten Untersuchungsergebnissen, dass dreigleisige Varianten keine Lösung darstellen können. Stattdessen sollten vier durchgehende Gleise aus dem Raum Celle in den Raum Stelle übernommen werden, weil diese eine den verkehrlichen Anforderungen gerechte und robuste Infrastrukturlösung ermöglichten. Außerdem sehe er den umfassenden Umbau der größeren Knoten, z.B. Bahnhof Lüneburg, bei einem Ausbau der Bestandsstrecke u.a. aus baubetrieblichen Erwägungen kritisch und plädiert dafür diesen möglichst zu vermeiden.

Ein anderer Gutachter betont, dass bei den Fahrzeitveränderungen immer von den gleichen Randbedingungen ausgegangen werden müsse, damit die Vergleichbarkeit gewährleistet sei. Die Ideen des Beratungsbüros VR beinhalteten als ein wesentliches Element, dass Infrastrukturinvestitionen von der freien Strecke in die Knoten Hamburg und Hannover verschoben worden seien. Das führe in der

Summe zu ähnlichen Fahrzeitverkürzungen wie bei der optimierte Alpha-E-Variante im BVWP. Er erachte die enormen Investitionen von 800 Mio. Euro, die bei der VR-Konzeption im Knoten Hamburg nötig wären, um eine Fahrzeitverkürzung von einer Minute zu erreichen, als unverhältnismäßig im Sinne des Nutzen-Kosten-Verhältnisses.

Hinsichtlich des Deutschland-Takts sehe er in der Konzeption des Beratungsbüros VR zudem deutliche Schwächen, da diese zur Erreichung der Zielerforderungen (Fahrzeitverkürzung im SPFV, Halbstundentakte im SPFV und SPNV) nicht geeignet sei.

Ein weiterer Gutachter konstatiert, dass die betrachteten Bestandsvarianten volkswirtschaftlich nicht kosteneffizient und daher nicht zu empfehlen seien. Trotz des immensen Kostenaufwands könne man die bestehenden verkehrlichen Probleme und Engpässe nicht auflösen. Daraus resultiert, dass die Güterverkehre auf die alternativen Laufwege geführt werden müssten, statt auf den direkten Weg abgefahren zu werden. Es seien zudem lange Bauzeiten zu erwarten, und es sei schon während der Bauzeit ein zusätzlicher Ausbaubedarf absehbar. Er könne keine der vorgestellten Varianten empfehlen.

Der Moderator stellt fest, dass sich die Teilnehmenden grundsätzlich einig seien, dass verkehrliche Veränderungen nötig seien. Uneinigkeit bestehe jedoch beim Weg zur Zielerreichung. Er nehme aus dieser Veranstaltung mit, dass ein weiterer Austausch wichtig sei. Er dankt für die wichtige und gute Diskussion.

Ein Vertreter der DB dankt für die Diskussionsbeiträge und den Bundesgutachtern sowie der Moderation. Es handele sich bei den vorgestellten Varianten um denkbare Szenarien, die weiter diskutiert würden. Zudem werde man mit den einzelnen Landkreisen über bilaterale Gespräche im Austausch bleiben. Er betont, dass man sich immer im rechtlichen Rahmen bewege und alles berücksichtige werde, was in den einzelnen Kommunen geplant werde. Er erklärt, warum der Streckenabschnitt Verden-Wunstorf eine so wichtige Bedeutung habe (**Anlage 1**, Folien 70). Schließlich stellt er das weitere Vorgehen im Jahr 2021 vor (**Anlage 1**, Folien 71).

Der Moderator verabschiedet die Teilnehmenden.