
DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Dokumentation des 4. Treffens

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

Hotel Loccumer Hof, Hannover

21. Mai 2019

Ort: Hotel Loccumer Hof
Kurt-Schumacher-Straße 14/16
30159 Hannover
Dauer: 13:00 Uhr – 16:20 Uhr
Moderation & Dokumentation: IFOK GmbH

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung

- TOP 2 Rückblick und Abarbeitung offener Punkte aus Fragen von Teilnehmenden

- TOP 3 Kostenübersicht Variante 1

- TOP 4 Bearbeitungsstand Variante 2

- TOP 5 Bearbeitungsstand Variante 3

- TOP 6 Ausblick

Anlagen zur Dokumentation

Anlage 1 Präsentationsfolien

TOP 1 Begrüßung

Der Leiter des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover bei der DB Netz AG und der Moderator begrüßen die Teilnehmenden zum 4. Treffen.

TOP 2 Rückblick und Abarbeitung offener Punkte aus Fragen von Teilnehmenden

Der Moderator stellt die im Nachgang zum 3. Treffen von den Teilnehmenden eingegangenen offenen Punkte vor und die Vertreter der Gutachter und der DB erläutern ihre Antworten (**Anlage 1**, Folien 6-23).

- Ein Vertreter der Gutachter erläutert, dass die Folie 10 der Präsentation zum 3. Treffen, Teil 1 berichtigt wurde (präzisere Beschreibung des Bereichs für die Trassierung, siehe **Anlage 1**, Folien 4f.).
 - Nach intensiver Diskussion wird festgehalten, dass die Beschreibung der Maximalgeschwindigkeit nicht mit dem Zusatz „durchgängig“ versehen wird.
 - Ein Vertreter der DB weist darauf hin, dass grundsätzlich mit der im BVWP enthaltenen Maximalgeschwindigkeit hinsichtlich Fahrzeit der größte Nutzen generiert werden könne. Diese Geschwindigkeit könne jedoch in der Regel aufgrund von Einschränkungen, wie beispielsweise baulicher Art, nicht durchgängig realisiert werden. Daher werde erfahrungsgemäß im Regelfall entsprechend abgeschichtet.

Fragen und Anregungen

- Zu Frage 1 (**Anlage 1**, Folie 6) erkundigt sich eine Teilnehmende, ob die aus ihrer Sicht vorgegebene Zielstellung des Bundes, die Infrastruktur für das Jahr 2030 zu dimensionieren, Grundlage der Betrachtungen sei.
 - Vertreter der DB bestätigen, dass der Horizont 2030 Grundlage der Betrachtungen sei. Ein Vertreter der DB ergänzt, dass man ausgehend von einer durchschnittlichen Planungszeit für Großprojekte von etwa 20 Jahren annehmen könne, dass der Realisierungszeitraum für das vorliegende Bahnprojekt über das Jahr 2030 hinausgeht. Zudem weist der Vertreter der DB darauf hin, dass voraussichtlich im Jahr 2022 der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) der nächsten Bedarfsplanüberprüfung unterzogen werde. Aus den genannten beiden Gründen müssten neben der Betrachtung des Horizontes 2030 auch der Horizont 2030+ betrachtet werden.
- Zu den Fragen 3 (**Anlage 1**, Folie 8) erkundigt sich eine Teilnehmende nach dem Grund für die Mehrung der Zugzahlen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) für die Bewertung (Bezugsfall Alpha) gegenüber den Zugzahlen im SPFV für die Bemessung (Zielnetz BVWP) (siehe Präsentationsfolien des 2. Treffens, Folien 7f.). Ein anderer Teilnehmender fragt, ob die im vorliegenden Prozess zugrunde gelegten Zugzahlen von den Zugzahlen des Planfalls im Projektinformationssystem (PRINS) des BVWP abweichen.
 - Ein Vertreter der Gutachter führt aus, dass zwischen den Zugzahlen für die Bewertung (Bezugsfall Alpha) und denen für die Bemessung (Zielnetz BVWP) unterschieden werden müsse. Diese Unterscheidung sei auch bereits im 1. und 2. Treffen erläutert worden. Es habe im Vergleich zum Stand der Erstellung des BVWP keine Veränderungen bei den Zugzahlen für die Bemessung gegeben. Der Moderator erläutert ergänzend, dass die Maßnahmenbewertung jeweils für Einzelprojekte erfolge. Die Bemessung erfolge hingegen im Gesamtnetz zusammenhang (Zielnetz), d.h. unter Berücksichtigung aller im BVWP positiv bewerteten und damit in das Zielnetz übernommenen Maßnahmen. Hierdurch könnten unterschiedliche Zugmengen zwischen der Bewertung und der Bemessung resultieren.

- Zu den Fragen 4 (**Anlage 1**, Folie 9) regt eine Teilnehmende an, zukünftig Aussagen wie jene aus dem 3. Treffen, wonach die optimierte Dreigleisigkeit keine Verbesserungen im Angebotskonzept des Nahverkehrs gegenüber 2019 zulasse (siehe Präsentation 3. Treffen, Teil 2, Folie 18), auf den Folien zu begründen bzw. präziser zu formulieren. Aus ihrer Sicht sei eine Angebotsausweitung dadurch möglich, dass Leerfahrten in Angebotsfahrten umgewandelt würden, auch wenn diese ausschließlich entgegen der Lastrichtung möglich sind und damit die entsprechende Nachfrage nicht gegeben sei.
- Zu Frage 13 (**Anlage 1**, Folie 18) regen Teilnehmende an, eine zweite Variante der Umlegungen auf alternative Laufwege zu berechnen. Dieser solle ein variables Trassenpreissystem zugrunde gelegt werden, welches alternative Laufwege aufgrund niedrigerer Trassenpreise für Transporteure attraktiver mache und so zu einer Verteilung der Verkehre führe. Den Vorschlag eines variablen Trassenpreissystemes habe es aus Sicht der Teilnehmenden bereits seitens DB im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord (DSN) gegeben.
 - Ein Vertreter der DB bestätigt, dass Verkehre über alternative Laufwege im Rahmen der Planfallumlegungen selbstverständlich betrachtet und entsprechend bewertet würden. Es habe im DSN definitiv keinen Vorschlag der DB zu Entwicklungen im Trassenpreissystem gegeben. Entsprechende politische Entwicklungen seien jedoch nicht ausgeschlossen worden.
 - Auf Nachfrage eines anderen Teilnehmenden bestätigt ein Vertreter der DB, dass die DB keine Befugnisse habe, ein alternatives Trassenpreissystem beim Bund zu beantragen.
 - Es wird festgehalten, dass die Gutachter die Möglichkeit und Sinnhaftigkeit alternativer Berechnungen mit einem anderen Trassenpreissystem als dem aktuell vorliegenden prüfen.

TOP 3 Kostenübersicht Variante 1

Ein Vertreter der Gutachter erläutert das grundsätzliche Vorgehen bei der Kostenermittlung und stellt die Kostenübersicht für Variante 1 des Steckbriefes vor (**Anlage 1**, Folie 26-28).

Außerdem stellt der Vertreter der Gutachter das Ergebnis der Prüfung einer alternativen Lage von Überholungsgleisen in Bad Bevensen vor (**Anlage 1**, Folie 29-32). Legende zu den verwendeten Farben in den Gleisplänen: Schwarz = bestehende Infrastruktur, gelb = zurückzubauende Infrastruktur und rot = neuzubauende Infrastruktur.

Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender regt an, im Sinne einer einfacheren Vergleichbarkeit, neben den Gesamtkosten des gesamten Bahnprojektes auch die Kosten ausschließlich für das vorliegende Teilprojekt abzubilden.
 - Ein Vertreter der DB erläutert, dass die Summe der Teilprojekte als ein Projekt im Bedarfsplan zusammengefasst sei. Die einzelnen Teilprojekte hätten jeweils unterschiedliche Wirkung. In Vergleichbarkeit zum Bedarfsplan (Nr. 2-003-V03) werde das Projekt ausschließlich als Ganzes betrachtet.
- Teilnehmende erkundigen nach einer konkreteren Bewertung, inwiefern sich die bislang geplante und die alternative Lage von Überholungsgleisen in Bad Bevensen unter verschiedenen Aspekten voneinander unterscheiden.
 - Ein Vertreter der Gutachter führt aus, dass die alternative Lage von Überholungsgleisen aufgrund der längeren Abstände zwischen den mittigen Überholungsgleisen zu einer verringerten Leistungsfähigkeit führe und dass bisher keine Kostenbewertung für diese Alter-

nativvariante vorgenommen wurde. Die Überholgleise würden zwar verlagert werden, jedoch würde dies, bei gleichzeitig verringertem Nutzen, nichts an der erforderlichen Infrastruktur ändern.

- Ein Vertreter der DB weist darauf hin, dass die Gutachter geprüft hätten, wie eine alternative Lage von Überholungsgleisen in Bad Bevensen grundsätzlich infrastrukturseitig umsetzbar ist und wie diese bewertet werden könne. Diese Prüfung ersetze jedoch nicht die ordnungsgemäße Vorplanung, die deutlich mehr Arbeit und damit Zeit als der hier vereinbarte Prozess erfordere.
- Ein Vertreter der DB teilt mit, dass geprüft werde, inwiefern eine Bewertung mit prozentualer Abschätzung der Unterschiede zwischen der bislang geplanten und der alternativen Lage von Überholungsgleisen in Bad Bevensen möglich ist.

TOP 4 Bearbeitungsstand Variante 2

Ein Vertreter der Gutachter stellt den Bearbeitungsstand zur Dreigleisigkeit Stelle – Lüneburg – Uelzen mit Geschwindigkeitserhöhung auf 230 km/h (Variante 2 zum Steckbrief) vor (**Anlage 1**, Folien 33-48). Hinweis zur Legende der Gleispläne: Bbf = Betriebsbahnhof; keine (Personen-)verkehrshalte, Bahnhof dient ausschließlich betrieblichen Zwecken (Überholung etc.).

Fragen und Anregungen

- Aufgrund mehrerer Detailfragen von Teilnehmenden bietet ein Vertreter der DB an, im kommenden Treffen ein durchgehendes Geschwindigkeitsband für die geplanten Gleise zwischen Aschhausen und Celle darzustellen.

TOP 5 Bearbeitungsstand Variante 3

Ein Vertreter der Gutachter stellt den Bearbeitungsstand zur Dreigleisigkeit Stelle – Lüneburg – Uelzen mit Geschwindigkeitserhöhung auf 230 km/h und Ortsumfahrungen (Variante 3 zum Steckbrief) vor (**Anlage 1**, Folien 49-56).

Fragen und Anregungen

- Auf Nachfrage erläutert ein Vertreter der Gutachter, dass die zweigleisigen Umfahrungen mit Überholungsgleisen in vollem Umfang auch für den Güterverkehr ausgelegt seien.
- Auf Nachfrage erläutert ein Vertreter der Gutachter, dass die ungefähren Radien für die Ortsumfahrungen den Teilnehmenden bereitgestellt würden.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob neben dem Einfädeln vor und Ausfädeln nach Bienenbüttel auch eine Ortsumfahrung von Bienenbüttel geprüft werde.
 - Ein Vertreter der Gutachter führt aus, dass hinsichtlich der Lage der geplanten Ortsumfahrungen für Variante 3 zum Steckbrief eine enge Orientierung an den im PRINS des BVWP genannten Orten für Umfahrungen erfolgt sei. Auf dieser Grundlage seien schrittweise mögliche Ein- und Ausbindebereiche geprüft worden.
 - Ein Vertreter der DB ergänzt, dass parallel zum vorliegenden Prozess eine Sensitivitätsuntersuchung mit Korridorbetrachtung im Sinne des Planrechts und mit dem Ziel der Minimierung von Raumwiderständen und der Einbeziehung von Umweltverträglichkeitsaspekten durchgeführt werde. Klares Ziel sei es, eine Variante im BVWP-Korridor als vorzugswürdig zu bestätigen. Die Planer würden dabei gedanklich von innen nach außen vorgehen, um diese Bestätigung durch Ausschluss anderer etwaiger Alternativen planrechtlich

sauber herleiten zu können. Mit den noch ausstehenden Ergebnissen seien dann im Rahmen der Vorplanung auch konkretere Aussagen zu den im vorliegenden Prozess bewerteten Varianten möglich.

- Es wird festgehalten, dass die Gutachter prüfen, ob durch eine Ortsumfahrung von Bienenbüttel eine weitere Optimierung möglich sei.

TOP 6 Ausblick

Das nächste Treffen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg – Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege ist für den Zeitraum nach der „Sommerpause“ geplant. Es wird festgelegt, das nächste Treffen um 12:30 Uhr statt bislang 13:00 Uhr beginnen zu lassen.

Das für den 2. Juli 2019 geplante Treffen entfällt, da aufgrund der Vielzahl an eingereichten und vermutlich noch folgenden Fragen für die bislang vorgestellten Bearbeitungsstände bis dahin noch keine wesentlichen neuen Erkenntnisgewinne zu erwarten ist.

Die Teilnehmenden werden entsprechend rechtzeitig informiert.

Fragen und Anregungen

- Teilnehmende regen an, zunächst die Leistungsfähigkeit der Variante 1 zum Steckbrief vollständig zu betrachten, einschließlich alternativer Laufwege, bevor beispielsweise Kostenaspekte für die Variante bewertet würden.
- Ein Teilnehmender regt an, im Sinne einer besseren Vorbereitung die von den Teilnehmenden eingehenden Fragen und entsprechenden Antworten zukünftig möglichst bereits im Vorfeld der kommenden Treffen den Teilnehmenden zur Verfügung zu stellen.
 - Es wird festgehalten, dass nach Möglichkeit und wenn diese keiner ergänzenden mündlichen Erläuterung bedürfen, die Fragen und Antworten, gegebenenfalls auch schrittweise, vorab zum kommenden Treffen den Teilnehmenden bereitgestellt werden.