

---

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

## Dokumentation des 6. Treffens

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

Maritim Airport Hotel, Hannover

29. Januar 2020

---

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            Vorstellung Ergebnis der Varianten 3a und 3b
  
- TOP 3            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 sechsten Treffen.

Der Moderator stellt die Tagesordnung vor, zu der es keine Änderungswünsche gibt. Die zu behandelnden Tagesordnungspunkte gingen den Teilnehmenden im Voraus mit der Einladung zu.

Bezüglich der eingegangenen Fragen zum vergangenen fünften Treffen wurde mit den Fragestellern eine bilaterale Beantwortung vereinbart. Substanzielle Ergebnisse werden gegebenenfalls an die Teilnehmenden weitergegeben.

Ein Vertreter der Bürgerinitiative „Aktionsbündnis für die Ostheide“ äußert sich zur Studie des Beratungsbüros Vieregg-Rössler GmbH. Er berichtet: Am 23. Januar wurde in Uelzen eine „Ermittlung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Eisenbahnstrecke Hamburg – Hannover unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan („Optimiertes Alpha-E“), des Deutschland-Takts, der Umrountung von Güterzügen“ vorgestellt. Auftraggeber sind fünf Bürgerinitiativen aus Nordost-Niedersachsen. Die Beauftragung erfolgte aus dem Eindruck heraus, dass die im bisherigen Prozess untersuchten Varianten als nicht zielführend bewertet wurden und gleichzeitig keine darüberhinausgehenden Lösungen behandelt würden. Die Leitfragen der Studie lauteten: „Kann Alpha-E die verkehrlichen Anforderungen aus PRINS erfüllen?“ und „Wie muss Alpha-E aussehen, damit die erforderliche Leistungsfähigkeit erreicht und die Anforderungen des Deutschland-Taktes erfüllt werden?“. Der fahrplanbasierte Planungsansatz komme im Kern zum Ergebnis: Alpha-E sei entsprechend entwickelbar und durchführbar.

Der Vertreter betont: Die Studie sei als Anregung oder Gedankenanstoß und nicht als fertiges Konzept zu verstehen. Die Auftraggeber erwarten die intensive und unvoreingenommene Prüfung der Ergebnisse. Zudem äußert er den Wunsch, dass der Studiersteller den Teilnehmenden das Dokument persönlich vorstellen könne.

Der Moderator dankt dem Vertreter der Bürgerinitiative für die Erläuterung. Da die Studie erst vor wenigen Tagen erschienen sei und vielen Teilnehmenden noch nicht vorliege, könnten zum heutigen Termin noch keine belastbaren Aussagen dazu getroffen werden.

Der Moderator erläutert die Übersichtsfolie zum aktuellen Sachstand der drei betrachteten Varianten (**Anlage 1**, Folie 3). Variante 3a umfasst keine Ortsumfahrung von Bienenbüttel, während Variante 3b eine solche Umfahrung vorsieht.

## TOP 2 Vorstellung Ergebnis Varianten 3a und 3b

Ein Gutachter stellt die *Trassierungsparameter bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h* sowie den *Bearbeitungsstand Dreigleisigkeit Stelle – Lüneburg – Uelzen mit Geschwindigkeitserhöhung auf 250 km/h und Ortsumfahrungen* in den Varianten 3a und 3b vor (**Anlage 1**, Folien 4-24).

### Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender erkundigt sich, weshalb der Fahrzeitunterschied zwischen den Varianten 3a und 3b lediglich 30 Sekunden betrage.
  - Der Gutachter erläutert, dass Variante 3b durch die Ortsumfahrung von Bienenbüttel zwar etwas kürzer sei, aber auch bei der Durchfahrung von Bienenbüttel keine Geschwindigkeitsreduktion erfolge.

- Mehrere Teilnehmende fragen, ob die schematischen Gleispläne und Kostenermittlungen die realen Schwierigkeiten der Trassierung vor Ort berücksichtigen.
  - Der Gutachter bestätigt, dass die zugrundeliegende Trassierungsüberlegung alle bekannten Rahmenbedingungen berücksichtige. Die Kostenermittlung erfolge auf dieser Basis. Es gebe bisher jedoch keinen konkreten Trassenverlauf.
  - Ein Vertreter der DB bekräftigt dies. Eine konkrete Verortung von Trassen stelle eine Vorfestlegung dar. Diese sei zu diesem Zeitpunkt, im Rahmen einer Vorstudie, nicht zielführend. Voraussichtlich Mitte 2020 werde die ordnungsgemäße Vorplanung beginnen. Dort werden die Ergebnisse der derzeit laufenden Sensitivitätsbetrachtung einfließen. Erst wenn im Rahmen der Vorplanung belastbare Ergebnisse zu Rahmenbedingungen erarbeitet wurden, sei ein sach- und fachgerechter Dialog über Trassenlagen möglich. Dieser werde dann mit den betroffenen Kommunen geführt.
  - Mehrere Teilnehmende geben zu bedenken, dass die Trassierungshürden mit der Zeit größer werden: Ohne Kenntnis möglicher Trassen könnten Städte und Gemeinden diese bei ihrer Stadtentwicklung nicht berücksichtigen.
- Ein Teilnehmender möchte wissen, welche Bedeutung Bienenbüttel für den Personenfernverkehr habe.
  - Ein Vertreter der DB antwortet, Bienenbüttel habe nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) keine Bedeutung für den Personenfernverkehr.
- Ein Teilnehmender fragt bezüglich Folie 23, auf welchen Fall und welchen Abschnitt sich die Fahrzeitreduktion um 3:30 Minuten (Variante 3a) bzw. 4 Minuten (Variante 3b) beziehe.
  - Der Gutachter präzisiert: Die Fahrzeitreduktion bezieht sich jeweils auf den entsprechenden Abschnitt in Variante 1.
- Ein Teilnehmender bittet um eine Einschätzung des Gutachters zur Aussage, dass auf der Strecke zwischen Hamburg und Hannover ohne viel Aufwand Fahrzeitgewinne von 14 bis 15 Minuten möglich seien.
  - Der Gutachter antwortet, dass für die Bewertung dieser Aussage genauere Informationen bezüglich der zugrundeliegenden Annahmen und Parameter sowie zum vorgesehenen baulichen Umfang der vorgesehenen Maßnahmen notwendig seien.
  - Ein Vertreter der DB ergänzt, die BVWP-Maßnahme erreiche mit den vorgesehenen Geschwindigkeitserhöhungen im Abschnitt zwischen Ashausen und Hannover-Vinnhorst eine Fahrzeitverkürzung von 11 Minuten.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, welche maximale Streckengeschwindigkeit bei Varianten 3a und 3b im Vergleich zu Variante 2 vorgesehen seien.
  - Der Gutachter verdeutlicht: Wie bei Variante 2 werden die bestehenden Strecken für Geschwindigkeiten bis maximal 230 km/h ertüchtigt. Die Ortsumfahrungen in Variante 3a und 3b würden hingegen auf 250 km/h ausgelegt.

Ein Vertreter der DB stellt die Fahrwegkapazitätsbetrachtung optimierte Dreigleisigkeit (Korridor Hannover – Uelzen – Lüneburg – Hamburg) *Betrachtung Varianten 3a und 3b* vor (**Anlage 1**, Folien 25-39).

### Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender möchte wissen, ob als Schlussfolgerung der vorgestellten Ergebnisse eine Kapazitätserhöhung zwischen Hamburg und Lüneburg notwendig sei.
  - Ein Vertreter der DB erwidert, dass die Kapazität zwischen Hamburg und Lüneburg bestimmend für die Leistungsfähigkeit der betrachteten Stelle sei. Werde der Engpass auf der verbleibenden dreigleisigen Strecke mit Mischverkehr nördlich von Lüneburg aufgelöst, sei auf dem Gesamtabschnitt eine höhere Kapazität möglich.

- Der Teilnehmende stellt daraufhin fest, dass aus seiner Warte die zentrale Aufgabe in der Beseitigung des Engpasses im Knoten Hamburg sowie auf der Strecke Hamburg-Lüneburg liege.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, wo der Vertreter der DB das angesprochene Potenzial zur Weiterentwicklung der Varianten 3a/b sehe.
  - Ein Vertreter der DB antwortet, dass aus gutachterlicher Sicht durch die Bereitstellung von vier Gleisen die Kapazitäten auf der Strecke im Vergleich zu einer dreigleisigen Variante wesentlich gesteigert werden könnten.
- Ein Teilnehmender fragt, welche Zugfolge der Vertreter der DB bei der vorgestellten Berechnung unterstellt habe.
  - Der Vertreter der DB antwortet: Es handele sich bei der Untersuchung um eine analytische Leistungsfähigkeitsberechnung. Dadurch ergeben sich für jeden Abschnitt gesondert mittlere Zugfolgezeiten.
- Ein Teilnehmender macht darauf aufmerksam, dass in den vergangenen Jahren die Ansprüche an den Bahnverkehr gestiegen seien. Als Beispiele nennt er eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen, eine Steigerung des Schienengüterverkehrs sowie den Entwurf des Deutschland-Taktes. Er fordert in Konsequenz einen im Vergleich zu den bisher besprochenen Varianten deutlich weitergehenden Ausbau.

Ein Gutachter stellt die Ergebnisse der Varianten 3a und 3b gemäß Steckbrief vor (**Anlage 1**, Folien 40-51).

### Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender fragt, weshalb genau die betrachteten Varianten inkompatibel zum Entwurf des Deutschland-Taktes seien.
  - Der Gutachter begründet: Wie auch die anderen bisher betrachteten Varianten erreichen die Varianten 3a und 3b nicht die im Deutschland-Takt abgebildete Zielfahrzeit zwischen Hamburg und Hannover.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, inwiefern im Rahmen des vereinbarten Vorgehens Potenzial zur Weiterentwicklung der Variante 3b bestehe.
  - Der Gutachter antwortet, die identifizierten Engpässe im Südbereich schränken die Kapazitäten in der Region ein. Zur Weiterentwicklung müssten die Engpässe in Bezug auf Geschwindigkeit und Kapazität in Nord-Süd-Richtung aufgelöst werden.
- Ein Teilnehmender lobt ausdrücklich die strukturierte Arbeit der Gutachter, die zu fundierten Ergebnissen geführt habe.
- Mehrere Teilnehmende stellen fest: Keine der betrachteten Varianten erfülle die Anforderung, die Engpässe in Nord-Süd-Richtung aufzulösen. Alpha-E sei daher nicht zielführend. Sie sprechen sich in Konsequenz für eine großräumige fachliche Untersuchung möglicher Trassen im gesamten Raum zwischen Hamburg und Hannover aus.
- Ein Teilnehmender spricht sich für die Suche nach kurzfristig realisierbaren Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung zwischen Lüneburg und Hamburg aus. Dies sei aus Gründen der Glaubwürdigkeit gegenüber der Bürgerschaft geboten.
- Ein Teilnehmender erinnert daran, dass der Deutschland-Takt im „Dialogforum Schiene Nord“ (DSN) noch nicht Teil der Betrachtung gewesen sei. Ausgangspunkt des derzeitigen Prozesses sei die Feststellung einer Inkongruenz zwischen Text und Berechnung zum Projekt 2-003-V03 im BVWP 2030 gewesen. Ziel des derzeitigen Prozesses sei die Identifikation einer tragfähigen Lösung gemäß dem Text auf Grundlage des Abschlussdokuments des DSN. Mit den bisher behandelten Varianten sei dieses Ziel noch nicht erreicht. Er plädiert dafür, in diesem Rahmen weiter nach einer solchen Lösung zu suchen. Eine großräumige Umfahrung sei dabei nicht im Sinne des Abschlussdokuments des DSN.

- Ein Sprecher der Auftraggeber für die Studie des Beratungsbüros Vieregg-Rössler GmbH erläutert: Die Betrachtungsweise der vergangenen Treffen habe man als räumlich zu fokussiert empfunden. Deshalb habe man die Studie zur Betrachtung eines größeren Raumes in Auftrag gegeben. Ergebnis sei ein Maßnahmenbaukasten zur Auflösung bestehender Engpässe. Er plädiert für eine Anhörung des Studienerstellers im Rahmen des laufenden Dialogprozesses.

Der Moderator dankt den Gutachtern für ihre Arbeit und den Teilnehmenden für ihre Beteiligung am Dialogprozess über das vergangene Jahr. Die Klarheit, dass bisher keine der Varianten zum Ziel führe, wiege die investierte Zeit auf. Er stellt fest: Das Ziel der Gläsernen Werkstatt, den gemeinsam vereinbarten Steckbrief abzuarbeiten, wurde erreicht.

### TOP 3 Weiteres Vorgehen

Ein Vertreter der DB fasst die vorliegenden Erkenntnisse zusammen und stellt die nächsten Schritte vor (**Anlage 1**, Folie 53).

Er dankt den Gutachtern ausdrücklich für die allgemeinverständliche Darstellung der umfangreichen fachlichen Untersuchungen. Darüber hinaus erläutert er:

- Die DB respektiere die fortschreitende Stadtentwicklung der Kommunen in der Region.
- Die Planung erfolge weiterhin von innen nach außen im Rahmen des Korridors, den der BVWP vorgibt.
- Für die weitere frühe Öffentlichkeitsbeteiligung seien belastbare Zwischenstände aus der Vorplanung als Grundlage notwendig.
- Die detaillierte Betrachtung einzelner Varianten sei gut investierte Zeit. Die Anregungen und Ergebnisse fließen in die Vorplanung ein.
- Die ordnungsgemäße Planung beginne zum Ende des zweiten Quartals 2020 und werde bis zu einer Parlamentarischen Befassung voraussichtlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Am Ende stehe eine vorzugswürdige Variante im Sinne der Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahnbundesamtes, die die Vorgaben des BVWP erfülle.

### Fragen und Anregungen

- Ein Teilnehmender erkundigt sich, nach dem vorgesehenen Ablauf der bilateralen Klärung von Fragen zu Ansätzen der Vieregg-Rössler-Studie.
  - Der Vertreter der DB antwortet: Zunächst werden die Gutachter das Papier sorgfältig studieren. Daraufhin werde die DB konkrete Fragen formulieren und an den Studienverfasser übermitteln. Anschließend werde der Studienverfasser zum Gespräch mit den Fachleuten der DB geladen und erhalte dort die Gelegenheit, seine Annahmen zu erläutern. Er betont: Die DB werde sich fachlich und mit der gebotenen Ernsthaftigkeit mit dem Papier auseinandersetzen. Der Zeithorizont für eine solche wertschätzende Auseinandersetzung sei noch nicht abschätzbar.
  - Auf Nachfrage zeigt sich der Vertreter der DB offen, die Ergebnisse der bilateralen Klärung in einer gemeinsamen Veranstaltung zu betrachten. Dies wird von mehreren Teilnehmenden ausdrücklich erbeten.
  - Während einige Teilnehmende darum bitten, sinnvolle Anregungen aus der Studie in der Gläsernen Werkstatt zu diskutieren, plädieren andere für einen baldigen Planungsbeginn.
- Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass die auf Folie 53 angesprochenen Umfahrungen nur dann im Sinne des DSN seien, wenn sie keine Neubaustrecken darstellten.

- Der Teilnehmende und die Vertreter der DB einigen sich mit der Moderation darauf, den Verweis auf das DSN auf der betreffenden Folie zu streichen.
- Ein Teilnehmender möchte wissen, ob die Strecke zwischen Radbruch und Stelle entscheidend für das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der gesamten betrachteten Strecke sei.
  - Ein Vertreter der DB erläutert, dass valide Aussagen zu Kosten und Nutzen ohne die konkrete Planung nicht getroffen werden könnten. Der Ausbau der Bestandsstrecke sei aus Sicht der Gutachter machbar, aber aufwändig. Ein beauftragtes Planungsbüro erstelle derzeit eine umweltfachliche Raumordnungsuntersuchung für den gesamten Planungsraum (Sensitivitätsbetrachtung). Für den Abschnitt Radbruch-Stelle werde gerade ein Planerkonsortium gesucht, welches etwa ab Jahresmitte 2020 seine Arbeit aufnehmen soll. Sobald dort konkrete Unterlagen vorlägen, werde die DB mit den direkt Betroffenen in den Dialog gehen.
- Ein Teilnehmender verweist auf den höheren Nutzen der Varianten 3a und 3b, wenn sie vor dem Prognosehorizont SPNV 2030+ betrachtet werden. Er möchte wissen, ob die Annahme des weiteren Prognosehorizonts durch die Gutachter bei der Bewertung zulässig ist.
  - Ein Gutachter bejaht dies: Wenn Rahmenbedingungen der Bewertung sich stichhaltig und mit hoher Sicherheit verändern, sind sie in einer Aktualisierung der Bewertung anzupassen. So sei z.B. der Bezugsfall 2030 des BVWP in den Jahren 2013 und 2014 abgestimmt und 2017/18 im Zuge der Knotenbewertung angepasst worden.
- Ein Teilnehmender wirbt für eine eingehendere Betrachtung der Variante 2, auf deren Tauglichkeit die Vieregg-Rössler-Studie hinweise. Der Bestandsausbau lasse sich zudem schneller realisieren als neue Strecken. Da bisher noch keine zielführende Lösung gefunden sei, solle der laufende Dialogprozess weitergeführt werden.
- Mehrere Teilnehmende sprechen sich vor dem Hintergrund des internationalen Wettbewerbs und neuer globaler Logistikstrukturen für eine beschleunigte Planung aus.
  - Ein Vertreter der DB stellt fest, dass die DB die Fachplanung im Rahmen der jeweils gültigen Rechtslage durchführe.
- Ein Teilnehmender lobt die verständlichen und nachvollziehbaren Ausführungen des Vertreters der DB. Während er für eine großräumige Betrachtung zwischen Stelle und Celle plädiert, führe die abschnittsweise Betrachtung der DB aus seiner Sicht konsequenterweise zu einer geradlinigen Neubaustrecke zwischen den beiden Orten. Da eine solche Neubaustrecke den Raum Soltau durchschneide, lehne er die beschriebene Methodik ab.
  - Ein Vertreter der DB antwortet: Der Untersuchungsraum der Sensitivitätsbetrachtung erstreckte sich in etwa von ca. 30 km östlich der Bestandsstrecke bis ca. 30 km westlich der Bundesautobahn 7. Aus allen in diesem Raum umweltfachlich und raumordnerisch sinnvoll möglichen Korridoren werde eine vorzugswürdige Alternative abgeleitet. Klares Ziel sei es, eine Variante im BVWP-Korridor als vorzugswürdig zu bestätigen. Die Planer der Sensitivitätsbetrachtung im Bereich Ashausen–Lüneburg–Uelzen–Celle gehen daher gedanklich „von innen nach außen“ vor, um diese Bestätigung durch Ausschluss anderer etwaiger Alternativen planrechtlich sauber herleiten zu können.
- Der Moderator verweist auf die parallele Vorgehensweise: Einerseits werde weiterhin von der Bestandsstrecke ausgehend nach einer zielführenden Variante gesucht, andererseits laufe mit der Sensitivitätsbetrachtung eine großräumige Untersuchung. Der Dialog mit der Region laufe dabei weiter.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob auch nach Identifikation einer Variante mit  $NKV > 1$  nach weiteren Varianten gesucht werde.
  - Ein Vertreter der DB verweist zur Klärung dieser Frage auf die geplante Informationsveranstaltung am 23.04.2020.
- Ein Vertreter des Landes Niedersachsen dankt der DB und den Gutachtern für die geleistete Arbeit und den Erkenntnisgewinn. Aus seiner Sicht bewegten sich alle betrachteten Varianten

im Rahmen des BVWP. Mit den Varianten 3a und 3b lägen nun auch Umfahrungsvarianten vor. Dennoch gebe es weiteren Optimierungsbedarf, zu dem die angesprochene Studie möglicherweise Beiträge liefern könne. Er plädiert dafür, sinnvolle Anregungen und substanzielle Ergebnisse aus dem bilateralen Austausch zwischen DB und Studienverfasser gemeinsam mit den Teilnehmenden und der ganzen Region zu betrachten.

- Der Moderator sagt zu, dass die Ergebnisse des bilateralen Austauschs transparent an die Teilnehmenden weitergegeben werden. Noch sei aber nicht klar, wann diese vorliegen.

Der Moderator erläutert nochmals das weitere Vorgehen:

- Am 23.04.2020 wird eine zentrale Informationsveranstaltung stattfinden.
- Der Dialog mit der Region wird in den verschiedenen Formaten (z.B. Runde Tische) weitergeführt.
- Zur angesprochenen Studie des Beratungsbüros Vieregg-Rössler GmbH werden die DB und die Gutachter mit dem Verfasser in Kontakt treten.
- Sobald Ergebnisse dieses Austauschs oder weitere fachlich fundierte Informationen der weiteren Planung vorliegen, werden diese transparent an die Teilnehmenden der Gläsernen Werkstatt weitergegeben.