

Entwurf des Ergebnisprotokolls

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover
Runder Tisch Landkreis Lüneburg

1. Sitzung

23. März 2017

Ort: Aula der Ilmenau-Schule, Moorfeld 2, 21407 Deutsch Evern
Dauer: 14.00 Uhr – 18.10 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung
- TOP 2 Begrüßung durch die DB & Präsentation zum Projekt
- TOP 3 Umsetzungsspielräume & nächste Schritte
- TOP 4 Diskussion eines gemeinsamen Selbstverständnisses
(*Vertagung gemeinsam vereinbart*)
- TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation zur Sitzung

TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator begrüßt die Teilnehmenden zur Auftaktsitzung des Runden Tisches im Landkreis Lüneburg. Er stellt die Hauptthemen der ersten Sitzung vor:

- Vorstellung der Planungsvorgaben des Bundes
- Vorstellung möglicher Umsetzungsspielräume im Landkreis Lüneburg
- Darstellung der konkreten nächsten Planungsschritte
- Diskussion eines gemeinsamen Selbstverständnisses für den Runden Tisch

Zum Einstieg verdeutlicht der Moderator die Grundzüge des Runden Tisches:

- Der Runde Tisch ist ein Informations- und Gesprächsangebot der DB. Es geht um einen gemeinsamen Austausch zum Projekt zwischen betroffenen institutionellen Vertretern aus dem Landkreis Lüneburg und Vertretern des Projektteams der DB.
- Die DB wird ihre Planungen selbstständig voranbringen, die Region ist nicht gefordert aktiv selbst zu planen. Am Runden Tisch möchte die DB ihre Planungsfortschritte frühzeitig und offen vorstellen, um den betroffenen Vertretern im Gebiet des Landkreises die Möglichkeit zu geben, diese zu kommentieren, zu diskutieren, Fragen zu stellen und eigene Hinweise und Ideen frühzeitig einzubringen.
- Am Runden Tisch sind keine Abstimmungen über mögliche Trassenverläufe vorgesehen. Auch ist es nicht Ziel, ein gemeinsames Planungsdokument zu unterschreiben oder gemeinsame Beschlüsse zu fassen, zu denen sich alle Teilnehmer verpflichten.
- Der Runde Tisch ersetzt in keiner Weise die formellen Verfahren zur Erlangung des Planrechts. Den Teilnehmern steht offen, sich in die Diskussion am Runden Tisch einzubringen ohne dadurch sonstige juristische Möglichkeiten ihrerseits zu verwirken.
- Eindeutige Planungsgrundlage der DB sind die Vorgaben des Bundesschienenwegeausbaugesetzes.

Der Moderator kündigt an, dass die in der Sitzung gezeigte Präsentation im Nachgang der Sitzung online gestellt wird und für jedermann einsehbar ist.

TOP 2 Begrüßung durch die DB & Präsentation zum Projekt

Ein Vertreter der DB begrüßt die Teilnehmer der Sitzung. Er verdeutlicht, dass es der DB darum geht, den Gesprächsfaden zur Region nicht abreißen zu lassen, auch wenn in diesem sehr frühen Stadium noch keine Planungen vorliegen. Nach Verabschiedung des Bundeswegeschienenausbaugesetzes (BSWAG) durch den Deutschen Bundestag im Dezember 2016 gehe es nun zunächst darum, auf Basis des Gesetzes ein entsprechendes Projekt aufzusetzen.

Zusammensetzung des Teilnehmerkreises

Ein Vertreter der DB erläutert die Überlegungen der DB zur Zusammensetzung des heutigen Teilnehmerkreises. Er verdeutlicht, dass die DB ausschließlich institutionelle Vertreter aus dem Landkreis Lüneburg zu diesem regionalen Runden Tisch eingeladen hat, die – auf Basis der Planungsvorgaben

aus dem BSWAG – möglicherweise vom Projekt betroffen sein könnten. Zur Sitzung angemeldet hätten sich darüber hinaus auch weitere institutionelle Vertreter, die außerhalb dieses grob skizzierten Bereichs liegen. Mehrere Teilnehmer äußern ihren Unmut darüber, dass auch Personen außerhalb des Landkreises Lüneburg, bspw. aus dem Landkreis Uelzen, am Runden Tisch teilnehmen. Dazu erläutert der Moderator, dass man zur ersten Sitzung niemanden ausschließen wollte, auch wenn klar sei, dass sich das Angebot dieses Runden Tisches an die Betroffenen im Landkreis Lüneburg richtet. Wie man mit Teilnehmern außerhalb des eingeladenen Kreises umgeht, müsse unter „TOP 4 Diskussion eines gemeinsamen Selbstverständnisses“ besprochen werden. Ebenso müsse im Rahmen des Selbstverständnisses geklärt werden, inwiefern die Teilnahme pro Institution auf eine Person beschränkt ist.

Nach längeren Diskussionen verständigt sich die Gruppe darauf, die Diskussion des Selbstverständnisses am Ende der Sitzung durchzuführen und sich zunächst mit den Inhalten des Projektes zu beschäftigen.

Anschließend bittet der Moderator die Teilnehmenden, sich kurz mit Name und Institution vorzustellen.

Beteiligung der Presse

Ein Teilnehmer bittet darum, zur heutigen Sitzung einen Pressevertreter zuzulassen. Der Moderator erklärt dazu, dass das Format der Runden Tische generell als nicht öffentliches Format gedacht ist und entsprechend angekündigt wurde. Zwar sei es so, dass man durch eine Beteiligung der Presse maximale Offenheit und Transparenz nach außen zeige, aus Sicht des Moderators sprechen jedoch einige Punkte gegen eine Beteiligung der Presse:

- Die Erfahrungen aus anderen Diskussionsrunden zeigen, dass die Form des gemeinsamen Austausches deutlich anders ist, wenn die Presse mithört. Häufig führe es dazu, dass die Teilnehmer weniger offen und vertrauensvoll miteinander sprechen, sondern eher Statements für die Öffentlichkeit abgeben.
- Falls die Presse nichts desto trotz beteiligt werden soll, dann ist es wichtig, alle Pressevertreter gleich zu behandeln. Zur ersten Sitzung wurde explizit keine Presse eingeladen, so dass es unfair sei, nun einen einzelnen Pressevertreter teilnehmen zu lassen, der zudem vorab darüber informiert war, dass die Sitzung nicht öffentlich ist.
- Der Moderator schlägt vor, erst einmal ohne Presse zu tagen, um offen miteinander sprechen zu können. Selbstverständlich stehe es dem Pressevertreter offen, im Nachgang der Sitzung Stimmen der Teilnehmer einzusammeln. Wichtig sei dabei jedoch, dass die Teilnehmer sich nicht gegenseitig öffentlich zitieren – denn auch das würde die vertrauensvolle Arbeitsatmosphäre sehr einschränken.
- Der Moderator erläutert, dass vorgesehen ist, die Protokolle bzw. Protokollentwürfe der Sitzungen sowie die in den Sitzungen gezeigten Präsentationen im Nachgang der Treffen zeitnah online zu stellen, um die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Diskussionen gegenüber der Öffentlichkeit zu ermöglichen.

Die Teilnehmenden sprechen sich überwiegend dafür aus, die Sitzung ohne Beteiligung der Presse fortzusetzen.

Ein Vertreter der DB stellt den Teilnehmenden die Planungsgrundlagen des Bundes für das Projekt vor. Er verdeutlicht, dass die vorgestellten Inhalte des BVWP auf Berechnungen des BMVI beruhen. Das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) ist Herausgeber des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Gleichzeitig verdeutlicht er, dass der BVWP mit dem BSWAG vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde und somit Teil des Gesetzes ist.

Diskussion/Anmerkungen

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Ein Vertreter der DB erläutert, dass für ein vom Bund zu finanzierendes Projekt ein NKV von mindestens 1,0 wichtig ist, der volkswirtschaftliche Nutzen also die Kosten mindestens decken muss. Bei der Erstellung des BVWP sind zusätzliche, das NKV steigernde Maßnahmen in das Projekt aufgenommen worden. Als das NKV steigernde Maßnahme wird u.a. eine Fahrzeitverkürzung von 11 min auf der Strecke Hamburg – Hannover im Fernverkehr eingeschätzt.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der DB, dass das Teilprojekt Stendal – Halle, das im Rahmen der Arbeit des Dialogforums Schiene Nord (DSN) 2015 dem „Alpha E“ zugerechnet wurde, ein bereits seit Jahren bestehendes separates Projekt ist. Demnach sei es nicht zulässig, es in die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Alpha Es einzubeziehen – es würde dann doppelt berechnet werden. Ebenso erläutert ein Vertreter der DB auf Nachfrage, dass das Überholgleis Büchen – Wittenberge bereits im DSN nur als Randmaßnahme aufgelistet wurde und weder damals noch heute zum „Alpha E“ gehörte.

Planungsvorgaben für Lüneburg - Uelzen

Die Planungsvorgaben des BSWAG für die Strecke Lüneburg – Uelzen gelten für den gesamten Suchraum nördlich von Lüneburg bis südlich von Uelzen (rot schraffierter Bereich, bzw. Linie).

Finanzierung des Projekts

Die DB strebt an, im Laufe des aktuellen Jahres eine Finanzierung der Planungskosten u.a. für den im Landkreis Lüneburg liegenden Abschnitt des Projekts zu erhalten.

Berücksichtigung des Nahverkehrs (Zugzahlen-Prognose des BVWPs)

Sämtliche bis zur BVWP-Erstellung im Frühjahr 2016 angemeldeten Nahverkehrszüge wurden im BVWP berücksichtigt. Die BVWP-Prognose ist mit Verabschiedung des BSWAG abgeschlossen; die Prognosezahlen werden bis zur nächsten planmäßigen Aktualisierung nicht mehr angepasst. Die Prognose des Bundes wird in der Regel ca. alle fünf Jahre aktualisiert.

Unabhängig von der Zugzahlen-Prognose des BVWPs kann die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Niedersachsen natürlich nach Bedarf zusätzliche Trassen für Nahverkehrszüge bestellen. Dieses Verfahren ist unberührt von der BVWP-Prognose.

Die DB wird im Rahmen der Grundlagenermittlung eine eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung (EBWU) durchführen und prüfen, welche Infrastruktur benötigt wird, um die prognostizierten Zugzahlen aufnehmen zu können. Auf dieser Basis erfolgen dann die konkreten Planungen. Diese Untersuchung wird nach Beauftragung und Finanzierung des Projekts durchgeführt werden. Sie wird für das Frühjahr 2018 erwartet. Sollten bis zur Durchführung der EBWU weitere Nahverkehrsleistungen angemeldet werden, könnten diese voraussichtlich noch in der Untersuchung berücksichtigt werden.

Nahverkehr Lüneburg – Hamburg

Ein Teilnehmer macht darauf aufmerksam, dass die Kapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Strecke Lüneburg – Hamburg bereits heute nicht ausreichen. Durch die Steigerung des Güterverkehrs auf der Strecke befürchtet Lüneburg weitere Nachteile für den SPNV. Ein Vertreter der DB erläutert, dass die LNVG die verantwortliche Stelle ist, um neue Nahverkehre anzumelden.

Mögliche Ortsumfahrungen

Viele Teilnehmer zeigen sich besorgt, dass die im BVWP optional genannten möglichen Ortsumfahrungen zusammengefasst als eine große Umfahrung von Lüneburg und Uelzen umgesetzt werden und das de facto eine Neubaustrecke zwischen Ashausen und Suderburg/Unterlüß bedeuten könnte. Die Vertreter der DB erläutern, dass eine großräumige Umfahrung im BVWP nicht vorgesehen ist.

Die Vertreter der DB verdeutlichen, dass sie ausschließlich auf Basis der Formulierungen des BVWP nach einer geeigneten Trassenlage suchen werden. Dazu würde die DB sowohl Ortsdurchfahrten als auch eng am Bestand liegende Ortsumfahrungen prüfen. Wo genau Ortsumfahrungen von der Bestandstrecke ausscheren und wieder auf diese einfädeln, hängt u.a. von der Geschwindigkeit, den benötigten Radien und den Raumwiderständen vor Ort ab. Dies ließe sich zum heutigen Zeitpunkt nicht beantworten, da dazu fundierte technische Planungen notwendig sind. Ein Teilnehmer fordert eine Umfahrung Deutsch Everns.

Insgesamt sei es wichtig, so die Vertreter der DB, eine geeignete Lage zu finden, die möglichst wenig Betroffenheiten hervorruft. Dazu wird sich die DB intensiv mit den Behörden abstimmen.

Trassenfindung

Ein Teilnehmer fragt, was passiert, wenn die DB innerhalb des vorgegebenen Korridors und unter Berücksichtigung der genannten Parameter keine geeignete Trasse findet.

Das gesamte Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover besteht aus mehreren Teilmaßnahmen, die einzeln und unabhängig voneinander umgesetzt werden können. Für den hypothetischen Fall, dass ein einzelnes Teilprojekt eine größere Zeitspanne zur Umsetzung benötigt, kann – der modularen Konzeption des Projektes folgend – trotzdem Nutzen erzeugt werden.

A7-Variante

Ein Teilnehmer fordert, dass die im DSN verworfene Trassenführung entlang der A7 geprüft werden sollte. Es sei wichtig, auf Basis eines rechtlich sauberen Verfahrens landkreisübergreifend nach der besten Lösung zu suchen.

Dazu erläutern die Vertreter der DB, innerhalb des BVWP-Rahmens zu planen. Sie weisen darauf hin, dass es den Teilnehmern selbstverständlich offensteht ein Raumordnungsverfahren bei den Behörden einzufordern.

Beteiligung Bund und Land am Runden Tisch

Einige Teilnehmer kritisieren, dass die DB an vielen Stellen noch nicht auskunftsfähig ist. Die Teilnehmer fordern, dass an künftigen Runden Tischen Vertreter des Landes Niedersachsen und des Bundes teilnehmen müssten, um die für die Region entscheidenden Fragen eindeutig klären zu können.

nen. Der Moderator erläutert, dass die Frage der Teilnahme des Bundes und der Länder sich bei vielen planungsbegleitenden Beteiligungsformaten immer wieder stellt. Es sei aber so, dass Vertreter des Bundes und der Länder aus kapazitiven Gründen in der Regel nicht an solchen Formaten teilnehmen. Gerne könne man aber in diesem Runden Tisch noch einmal diskutieren, inwieweit eine Teilnahme des Bundes angestrebt werden kann. Der Moderator verweist darauf, dass am Runden Tisch Rotenburg – Verden gute Erfahrungen damit gemacht wurden, einzelne Fachbehörden als Ansprechpartner und Experten für bestimmte Themen einzuladen, wie z.B. die LNVG zum Thema Nahverkehr.

Angebot des Projektbeirats

Ein Vertreter des Projektbeirats verweist darauf, dass der Projektbeirat im vergangenen Jahr solide Kontakte aufbauen konnte. Er bietet den Vertretern im Landkreis Lüneburg die Zusammenarbeit und die Unterstützung durch den Beirat an. Gleichzeitig unterstreicht er die Ausführungen der DB und stellt klar, dass der Bund eine Neubaustrecke à la Ashausen – Unterlüß eindeutig ausgeschlossen habe. Der Zusatz „NBS“ sei lediglich im BVWP aufgenommen, um den Gemeinden, die eine Ortsumfahrung wünschen, diese prinzipiell zu ermöglichen. Eine Ortsumfahrung sei immer automatisch eine Neubaustrecke (NBS).

Er erläutert, dass aus seiner Sicht viele der Themen und Forderungen, die in der heutigen Sitzung vorgebracht wurden, nicht an die DB adressiert werden sollten, sondern direkt an das BMVI. Ziel des Runden Tisches könne es nicht sein, die Planungsgrundlagen zu verändern, sondern lediglich, eine Lösung mit größtmöglicher Akzeptanz zu finden, die auf den gültigen Planungsvorgaben des Bundes aufbaut.

Vertreter des Landkreises und der Stadt Lüneburg schildern, dass sie sich nicht durch den Projektbeirat vertreten lassen werden.

TOP 3 Umsetzungsspielräume & nächste Schritte

Ein Vertreter der DB stellt den Teilnehmenden der Sitzung die Umsetzungsspielräume des Projekts im Landkreis Lüneburg sowie die nächsten Schritte vor.

Diskussion/Anmerkung

Ortsumfahrungen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der DB, dass Ortsumfahrungen sowohl ein- als auch zweigleisig sein könnten. Um den Güterverkehr möglichst aus den Innenstädten rauszuhalten, würde es jedoch sinnvoll sein, Ortsumfahrungen zweigleisig zu bauen, da sonst nur der Verkehr aus einer Richtung am Ort vorbeigelenkt werden kann.

TOP 4 Diskussion eines gemeinsamen Selbstverständnisses

Die Teilnehmer sprechen sich dafür aus, die Diskussion um ein gemeinsames Selbstverständnis auf die nächste Sitzung zu verschieben, um die heutige Sitzung für die inhaltliche Diskussion nutzen zu können. Damit wird TOP 4 nach Absprache vertagt. Folgende Punkte erläutert der Moderator zum Thema:

Vorgehen zur Protokollabstimmung

Der Protokollentwurf zu den jeweiligen Sitzungen soll immer in der darauffolgenden Sitzung gemeinsam mit allen Anwesenden abgestimmt und verabschiedet werden. Es wird kein Wortprotokoll geführt, sondern lediglich ein Ergebnisprotokoll, das grob die diskutierten Themen der Sitzungen wiedergibt. Im Protokoll werden einzelne Teilnehmer nicht namentlich zitiert. Der Entwurf des Protokolls wird online auf der Webseite des Projekts als Download bereitgestellt, um ihn der interessierten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Entwurf Selbstverständnis

Als Vorlage für das Selbstverständnis des Runden Tisches im Landkreis Lüneburg kann das Selbstverständnis des Runden Tisches Rotenburg – Verden dienen, auch wenn es für die besondere Situation in Lüneburg sicherlich einige Anpassungen geben wird. Das Selbstverständnis Rotenburg – Verden ist öffentlich zugänglich und kann unter folgendem Link eingesehen werden:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/3640/docs/hamburg-bremen-hannover-dokumentation-westerwalsede-anlage-1-selbstverstaendnis-2016-09-08.pdf>

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Ein Vertreter der DB erläutert, dass es vor Ende 2018 / Mitte 2019 keine substantiellen Planungen der DB geben wird. Bis zum Beginn der Planungen sind noch zahlreiche planungsvorbereitende Schritte notwendig, über die die DB die Teilnehmer des Runden Tisches kontinuierlich informieren wird. Er schlägt vor, den nächsten Termin des Runden Tisch im Herbst dieses Jahres nach der Bundestagswahl durchzuführen.

Die Teilnehmer sind bezüglich des richtigen Zeitpunkts der nächsten Sitzung unterschiedlicher Meinung. Einige Teilnehmer möchten erst wieder zusammenkommen, wenn belastbare Planungen vorliegen. Andere möchten die Zeit bis zur Vorlage von Planungen dazu nutzen, Themen wie z.B. Lärmschutz zu diskutieren.

Es wird vereinbart, die nächste Sitzung im Oktober 2017 zu terminieren.

Themen der nächsten Sitzung

Als Themen für die nächste Sitzung werden folgende vorgeschlagen:

- Diskussion des gemeinsamen Selbstverständnisses
- Aktueller Projektstand
- Hintergründe zum Thema Lärmschutz
- Ggf. Haltepunkte

Der Moderator weist darauf hin, dass die Teilnehmer gerne weitere Themenwünsche für die nächste Sitzung einbringen können. Die Moderation erstellt dann einen Vorschlag für die Agenda.

Zum Abschluss der Sitzung bittet der Moderator einzelne Teilnehmer um ein kurzes Feedback:

- „Ich habe noch viele Fragezeichen.“
- „Ich fand es ausgesprochen zäh so ausführlich über Regularien zu sprechen. Ich hätte gerne mehr über Inhalte gesprochen.“
- „Es wurden heute zu viele Empfindlichkeiten einzelner Teilnehmer thematisiert.“
- „Es war zäh, wir haben viel im Nebel rumgestochert.“
- „Es ging mir zu sehr um die sogenannte „Wurst“; wir hätten in anderen Bereichen konkreter werden müssen.“
- „Wir hätten das Selbstverständnis und Ziel des Runden Tisches zu Beginn diskutieren sollen. So war die Diskussion sehr schwierig.“
- „Ich hätte mir mehr Solidarität aus Uelzen gewünscht.“
- „Ich finde es gut, dass die Runde heute zusammengekommen ist. Ich habe einige Informationen bekommen. Danke an die Bahn.“
- „Ich bin sehr zufrieden, vielen herzlichen Dank.“
- „Die Diskussion um die „Wurst“ ist jetzt zu früh. Wir müssen erst einmal die Bestandsstrecke diskutieren, um dann die „Wurst“ näher definieren zu können.“

Das Projektteam der DB steht den Teilnehmern des Runden Tisches als Ansprechpartner unter folgender E-Mail-Adresse zur Verfügung: alpha@deutschebahn.com.