

## **Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Rat der Hansestadt Lüneburg**

### **Positionierung des Rates der Hansestadt Lüneburg zur Trassendiskussion Alpha-E**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
N	06.12.2022	Verwaltungsausschuss
Ö	08.12.2022	Rat der Hansestadt Lüneburg

#### **Sachverhalt:**

Nach Abschluss des „Dialogforum Schiene Nord“ (DSN) im November 2015 wurde die DB-Netz AG nach verschiedenen Zwischenschritten vom Bund zur Erstellung von Vorplanungen für das „Optimierte Alpha-E plus Bremen“ beauftragt. Auf die als Anlage beigefügten Vorlagen VO/6418/15, VO/6676/16 und VO/9412/21 wird zunächst verwiesen.

Bei den Vorplanungen unterliegt die Deutsche Bahn den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) und den entsprechenden Ausbaugesetzen. Um den Anforderungen an ein rechtssicheres Verfahren zu genügen, untersucht die Deutsche Bahn dabei alle verkehrlich, betrieblich, wirtschaftlich, umweltfachlich und raumordnerisch in Betracht kommenden Varianten, zu denen bestandsnahe und bestandsferne Trassenverläufe gehören. Die Deutsche Bahn geht davon aus, die Vorplanungen zu den untersuchten Varianten Ende 2022 abgeschlossen und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde übergeben zu haben. Über das Bundesverkehrsministerium (BMDV) soll dann eine abschließende Entscheidung des Bundestages über die Umsetzung und Finanzierung einer Vorzugsvariante vorbereitet werden. Die Entscheidung des Bundestages wird nach Angaben der Deutschen Bahn bis Mitte 2023 erwartet. Im Anschluss wird der Bund die Deutsche Bahn mit der sogenannten Genehmigungs- und Entwurfsplanung zu der vorher festgelegten Vorzugsvariante beauftragen.

Seitens der Verwaltung war beabsichtigt – rechtzeitig vor der Befassung des Bundestages im kommenden Jahr – nach Vorlage der Ergebnisse der Vorplanung, eine Beschlussfassung des Rates zur Positionierung in Bezug auf die Trassenvarianten herbeizuführen.

**Angesichts der aktuellen öffentlichen Diskussion und der verschiedenen politischen (Vor-)Festlegungen zu den im Rahmen der Vorplanung untersuchten vier Trassenvari-**

**anten erscheint es dringend notwendig, eine Positionierung des Rates sowie eine entsprechende Beschlussfassung vorzuziehen.**

Aus den öffentlich zugänglichen Dokumenten der Deutschen Bahn ([www.hamburg-bremen-hannover.de](http://www.hamburg-bremen-hannover.de) → Mediathek → Dokumente & Downloads) geht hervor, dass Gegenstand der Vorplanung vier Trassenvarianten sind:

1. Ausbau der Bestandstrasse
2. Ausbau der Bestandstrasse mit bestandsnahen Ortsumfahrungen
3. A7-Variante mit Abzweig in Soltau im Korridor der Bundesstraße 3 über Celle nach Hannover
4. A7-Variante mit Abzweig in der Wedemark in Richtung Hannover

**Ziele der Vorplanung sind nach Angaben der Deutschen Bahn:**

- Sicherstellung der **Pünktlichkeit** des Bahnbetriebs
- **Bedarfsgerechter und engpassfreier Aus-/Neubau**
- **Positives Nutzen-Kosten-Verhältnis** der Trassenvariante
- Berücksichtigung der zeitlichen Vorgaben des **Deutschlandtaktes**

Die Hansestadt Lüneburg ist dem Abschlussdokument des DSN nicht beigetreten, weil die seinerzeit seitens des Verwaltungsausschusses formulierten Bedingungen keinen Eingang in das Abschlussdokument erhalten haben (vgl. VO/6418/15).

In der Folgezeit hat die Hansestadt Lüneburg auf Grundlage des Beschlusses des Rates vom 23.06.2016 vom Land Niedersachsen die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit dem Ziel gefordert, im norddeutschen Raum Alternativen zum Ausbau des Alpha-E zu prüfen (vgl. VO/6676/16).

Im Rahmen der verschiedenen Veranstaltungen, die die Deutsche Bahn anlässlich des Vorplanungsprozesses durchgeführt hat, ist deutlich geworden, dass der Ausbau der Bestandsstrecke (s.o. Nr. 1) und der Bestandsausbau mit bestandsnahen Ortsumfahrungen (s.o. Nr. 2) mit massiven Eingriffen und Beeinträchtigungen für Lüneburg verbunden wären. Das betrifft u.a. Eingriffe in die Bausubstanz, zunehmende Immissionen, Eingriffe in Natur und Landschaft. Zudem würden diese Ausbauvarianten den Bau „unter rollendem Rad“ bedeuten und von daher mit jahrelangen erheblichen Eingriffen in den Bahnbetrieb verbunden sein. Weiterer Kritikpunkt der Trassenvarianten 1 und 2 ist deren negatives Kosten-Nutzungsverhältnis. Angesichts der übergeordneten Zielsetzung für den Ausbau einer zukunftsorientierten Bahnverbindung auf der Hauptstrecke Hamburg-Hannover hat die Hansestadt Lüneburg in der Vergangenheit daher zurecht erhebliche Bedenken – auch zum Schutz der Einwohnerinnen und Einwohner Lüneburgs – geäußert und die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vom Land Niedersachsen gefordert, da es sich um das gesetzlich grundsätzlich vorgesehene Verfahren bei infrastrukturellen Großvorhaben handelt. Dies gilt aus Sicht der Verwaltung umso mehr, als dass das Dialogforum Schiene Nord, dessen demokratische Legitimation in Frage gestellt werden muss, nicht wie regelmäßig bemüht, einen „regionalen Konsens“ zu Tage gefördert hat.

Auf dieser Grundlage empfiehlt die Verwaltung für eine klare und verbindliche Kommunikation im Rahmen der aktuellen Diskussion die nachfolgende Beschlussfassung. Die Oberbür-

germeisterin beabsichtigt bis zur Sitzung des Rates eine schriftliche Bestätigung der Deutschen Bahn einzuholen, die die bisherigen öffentlich zugänglichen Quellen zum Deutschland-Takt bestätigt. Hiernach soll auch mit dem Zielfahrplan zum Deutschlandtakt eine Anbindung Lüneburgs an den schnellen Personenfernverkehr alle 2 Stunden gewährleistet bleiben.

Darüber hinaus beabsichtigt die Verwaltung, Ende Januar/Anfang Februar 2023 eine öffentliche Informationsveranstaltung zum Thema Alpha-E durchzuführen.

In der Sitzung erfolgt weiterer Vortrag.

## **Folgenabschätzung:**

### **A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs**

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

### **B) Klimaauswirkungen**

#### a) CO<sub>2</sub>-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO<sub>2</sub>-Emissionen

Positiv (+): CO<sub>2</sub>-Einsparung (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO<sub>2</sub>-Emissionen (sofern zu ermitteln): \_\_\_\_\_ t/Jahr

#### b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ \_\_\_\_\_ geprüft.

#### c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
  - Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 132,00 €
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
  - Ja
  - Nein
  - Teilhaushalt / Kostenstelle:
  - Produkt / Kostenträger:
  - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen:

#### **Anlagen:**

- VO/6418/15
- VO/6676/16
- VO/9412/21

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Rat der Hansestadt Lüneburg erkennt die übergeordnete Zielsetzung und Notwendigkeit zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur an, die für den norddeutschen Raum zusätzliche Güterverkehrskapazitäten mit sich bringen und – speziell für die Achse Hamburg – Hannover – mit Verbesserungen für den schnellen Personenfernverkehr und den Schienenpersonennahverkehr verbunden sein muss. Für ein solches Infrastrukturvorhaben ist ein ergebnisoffenes, aber auf anerkannten technischen und wissenschaftlichen Methoden beruhendes Verfahren durchzuführen, weil nur so Rechtssicherheit und Akzeptanz zu erzielen sind.
2. Der Rat der Hansestadt Lüneburg äußert auf Grundlage des jetzigen Kenntnisstandes erhebliche Bedenken gegen die derzeit in der Vorplanung befindlichen Trassenvarianten „Bestandsausbau“ und „Bestandsausbau mit bestandsnahen Ortsumfahrungen“ zur Umsetzung des optimierten Alpha-E plus Bremen gemäß Bundesverkehrswegeplan. Er befürchtet unter anderem erhebliche Eingriffe in Lüneburger Bausubstanz, eine Zunahme der Lärmimmissionen, den Eingriff in die kommunale Planungshoheit sowie die Verfehlung des Ziels, eine nachhaltige und zukunftsorientierte Schieneninfrastruktur im norddeutschen Raum zu entwickeln.
3. Der Rat der Hansestadt Lüneburg fordert daher erneut das Land Niedersachsen, Nds. Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, auf, ein Raumordnungsverfahren einzuleiten bzw. ein solches zu veranlassen, um für den norddeutschen Raum

Alternativen zum Ausbau der Bestandsstrecke und zum bestandsnahen Ausbau zu prüfen.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, diese Beschlussfassung in geeigneter Form in Richtung des Landes Niedersachsen zu kommunizieren.

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

---

## **Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Verwaltungsausschuss**

### **Dialogforum Schiene Nord - Abschlussdokument**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
N	03.11.2015	Verwaltungsausschuss

#### **Sachverhalt:**

Das Land Niedersachsen hat das Dialogforum Schiene Nord ins Leben gerufen, um durch eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung möglichst einen Konsens für die Verbesserung der Gütertransportkapazitäten aus den norddeutschen Häfen in das Hinterland zu erzielen.

Die Verwaltung hat kontinuierlich über den Verlauf des Dialogforums Schiene Nord berichtet (Verkehrsausschuss am 23.3.2015 und am 28.5.2015, Rat am 25.6.2015 aufgrund der Anfrage der Gruppe SPD / Bündnis 90/Die Grünen vom 15.06.2015).

Nunmehr liegt ein von den Teilnehmern des Forums ausgearbeitetes und auf der Redaktionssitzung am 22.10.2015 mehrheitlich beschlossenes Abschlussdokument vor, das derzeit noch Entwurfscharakter hat (Anlage 1). Dieser Entwurf wird derzeit noch redaktionell überarbeitet, inhaltliche Änderungen sind jedoch ausgeschlossen. Über dieses Dokument soll in der letzten Sitzung am 05.11.2015 abschließend beschlossen werden. Es stellt sich die Frage, ob es von der Hansestadt Lüneburg unterzeichnet werden soll.

Die verschiedenen Möglichkeiten für eine Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover wurden im Dialogforum umfänglich diskutiert. Hintergrund ist, dass bisher in erster Linie die Philosophie vertreten worden war, das zukünftig steigende Aufkommen an Güterverkehr im Prinzip über einen Korridor mittels Neubaustrecken oder massiv ausgebaute Bestandsstrecken in Richtung Süden abzuführen. Die Alpha-Variante setzt dagegen auf eine diversifizierte Verkehrsführung im modularen Aufbau. Durch verschiedene Maßnahmen soll der Güterverkehr durch viele Stränge in die unterschiedlichen Richtungen geführt werden, so dass nicht nur eine einzige Strecke die gesamte Last tragen soll. Genutzt werden auch die Verbindungen von Bremen über Osnabrück Richtung Süd-Westen sowie von Hamburg über Büchen bis Stendal in Richtung Süd-Osten. Auch die sogenannte Amerika-Linie soll ertüchtigt werden. Eine Darstellung findet sich im Entwurf des Abschlussdokuments, Zeilen 69 – 84.

Der Entwurf des Abschlussdokuments empfiehlt die Umsetzung einer Variante der Alpha-Lösung, das sogenannte nutzenoptimierte Alpha („Alpha E“). Voraussetzung für diese Empfehlung ist die Einhaltung von Bedingungen, die von den Forumsteilnehmern entwickelt wurden, wie z. B. ein über das gesetzliche Maß hinausgehender Lärmschutz. Diese Bedingungen sind in dem Entwurf ebenfalls aufgeführt. Gemäß Beschluss des Dialogforums sollen Minderheitsvoten in das Abschlussdokument **nicht** aufgenommen werden.

In der vorliegenden Form kann seitens der Verwaltung eine Unterzeichnung des Abschlussdokuments nicht empfohlen werden, da es inhaltlich nicht gänzlich widerspruchsfrei ist, es zumindest teilweise objektive Bewertungsmaßstäbe vermissen lässt, es die im Forum unterrepräsentierten Anwohner an den Bestandsstrecken über Gebühr benachteiligt und es darüber hinaus die Formulierung eines Minderheitsvotums nicht zulässt. Diese Empfehlung wird im Einzelnen wie folgt begründet:

#### **Vom ursprünglichen Alpha zum „Alpha E“:**

Im Vergleich mit den im Forum diskutierten Neubaustrecken hat die Alpha-Variante den Vorteil, dass sie modular aufgebaut ist. Ihre einzelnen Bestandteile können daher unabhängig voneinander realisiert werden. Unabhängig heißt jedoch nicht automatisch auch schnell: Der Vertreter der Deutschen Bahn hat im Dialogforum vom 17.07.2015 erklärt, dass das verkehrliche Rückgrat der Alpha-Variante, der 3-gleisige Ausbau der Strecke Lüneburg – Uelzen bis zum Jahr 2030, dem Jahr des Prognosehorizonts, ebenso wenig fertiggestellt werden sein wird, wie die diversen vom Dialogforum diskutierten Neubaustrecken. Die anderen Bestandteile des Alpha E lassen sich aus heutiger Sicht jedoch innerhalb des Prognosezeitraums realisieren.

Da der vom Bundesverkehrsministerium beauftragte Gutachter der Beratergruppe Verkehr und Umwelt (BVU) im Dialogforum am 22.5.2015 erklärt hatte, dass für die Alpha-Variante ohne weitere Optimierungen kein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1,0 zu erwarten sei, und diese damit keine Realisierungschance hätte, wurde er beauftragt, die ursprüngliche Alpha-Variante zu optimieren. Im Zuge dieser Optimierung hat der Gutachter 5 Varianten der Alpha-Lösung näher betrachtet und dabei auch das so genannte nutzenoptimierte Alpha („Alpha E“) entwickelt. Die Unterschiede zwischen dem ursprünglichen Alpha und dem Alpha E sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

<b>Planfall</b>	<b>Ursprüngliches Alpha (Stand: BVU 22.5.2015)</b>	<b>Alpha E (Stand: BVU 9.10.2015)</b>
Rotenburg – Verden	zweigleisig	Eingleisig, halbe Blöcke <sup>1</sup>
Nienburg – Minden	zweigleisig	Eingleisig, Blöcke 3 km, zus. Überholbahnhof
Lüneburg – Uelzen	Dreigleisig	Dreigleisig
Verden – Nienburg	–	Halbe Blöcke
Celle – Lehrte	–	Halbe Blöcke
Langwedel – Uelzen (Amerikalinie)	1-gleisige Ertüchtigung, Elektrifizierung	1-gleisige Ertüchtigung, Elektrifizierung

In dem Entwurf des Abschlussdokuments sind die einzelnen Bestandteile des Alpha E etwas abweichend dargestellt. Für die Belange der Hansestadt Lüneburg ist dies jedoch von nachrangiger Bedeutung, da sich die Abweichungen verkehrlich nicht auf Lüneburg auswirken werden.

Der Gutachter BVU hat für das Alpha E – **ohne Berücksichtigung der vom Dialogforum formulierten Bedingungen, die Zusatzkosten verursachen** – ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,1 ermittelt, allerdings unter der Voraussetzung einer Realisierung des

<sup>1</sup> Ein Block ist im eisenbahntechnischen Sinne ein Streckenabschnitt, in dem sich immer nur ein Zug befinden darf. Ein kürzerer Blockabstand („halbe Blöcke“) ermöglicht höhere Zugzahlen.

Ausbau der Strecke Uelzen-Halle. Der Gutachter hat darauf hingewiesen, dass seine unter Zeitdruck ermittelten Ergebnisse generell noch unter dem Vorbehalt der Überprüfung stehen. Gleichwohl kann aus dem Ergebnis der Optimierung der Schluss gezogen werden, dass auch ein optimiertes Alpha für sich genommen als nicht ausreichend bedarfsgerecht einzustufen ist. Siehe hierzu die anliegende Stellungnahme des Gutachters BVU (Anlage 2).

#### **Die verkehrlichen Wirkungen von Alpha E:**

Der der Alpha-Variante zugrundeliegende Verzicht auf Neubaustrecken bedingt, dass die Bestandsstrecken ggf. mit entsprechendem Ausbau die bis zum Jahr 2030 prognostizierte Zunahme für den Schienengüterverkehr tragen müssen.

Der Gutachter BVU prognostiziert bei Realisierung von Alpha E für das Stadtgebiet von Lüneburg insgesamt 351 Güterzüge/Tag. Dies bedeutet im Vergleich zu der für das 3. Gleis Stelle – Lüneburg erstellten Prognose von 211 Güterzügen/Tag eine Zunahme von 66 %.

Beim Schienenpersonenfern- und Schienenpersonennahverkehr sind dagegen keine Angebotsverbesserungen in die Prognosen eingeflossen.

Trotz der Ausbaumaßnahmen wird in der tagesdurchschnittlichen Betrachtung - abgesehen von kurzen Teilabschnitten - eine Vollaustattung der Bestandsstrecke zwischen Stelle und Celle eintreten, in der insbesondere für die Berufspendler wichtigen Morgenspitze von 6:00 bis 9:00 Uhr sogar eine Überlastung des Abschnitts zwischen Celle und Uelzen sowie eine Vollaustattung zwischen Uelzen und Stelle.

Vor diesem Hintergrund werden bei alleiniger Realisierung von Alpha E Angebotsverbesserungen für den Schienenpersonenverkehr, wenn überhaupt, nur sehr begrenzt möglich sein. Dabei wird die Anfälligkeit für Verspätungen insgesamt merklich steigen.

Festzuhalten bleibt, dass sich bereits heute abzeichnet, dass die Umsetzung von Alpha E leider nicht zu der erhofften **dauerhaft** tragfähigen Lösung für den Schienenverkehr im Raum Hamburg – Bremen – Hannover führen wird. Zudem würde die alleinige Umsetzung von Alpha E auf Dauer eine unverträglich hohe Belastung durch Güterzüge auf der Bestandsstrecke und damit auch für die Lüneburger Bevölkerung zementieren.

#### **Zu den vom Dialogforum für einen Konsens in der Region formulierten Bedingungen:**

Im Entwurf des Abschlussdokuments sind insgesamt 9 gleichrangige Bedingungen formuliert, deren Erfüllung aus Sicht des Forums Voraussetzung für die Akzeptanz der Weiterentwicklung des Schienennetzes in der Region ist. Die aus Lüneburger Sicht wichtigste Bedingung betrifft den Schallschutz:

„Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen“.

Hierzu sei erläutert, dass ein Ausbau der Bestandsstrecke Lüneburg – Uelzen erst im Bereich des südlichen Stadtausgangs von Lüneburg (etwa in Höhe des Überwerfungsbauwerks der Bahnstrecke nach Dannenberg) beginnen würde. Im Stadtgebiet von Lüneburg selbst liegen ausreichend Gleise. Hier würde es allenfalls zu so genannten betrieblichen Maßnahmen kommen, die für sich genommen noch keinen Anspruch auf Lärmschutz auslösen würden. Die oben zitierte Bedingung meint den gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach **Lärmvorsorgekriterien** i. S. d. Bundesimmissionsschutzgesetzes i. V. mit der Verkehrslärmschutzverordnung. Dieser besteht nur beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen, wobei eine wesentliche Änderung bei bloßen betrieblichen Eingriffen grundsätzlich nicht angenommen wird.

Bei Umsetzung der Maßnahmen von Alpha E würde es jedoch im Stadtgebiet von Lüneburg zu den oben genannten Verkehrszuwächsen kommen, so dass die Erfüllung dieser Bedingung auch für das Stadtgebiet von Lüneburg aktiven Lärmschutz nach Vorsorgekriterien, wie er für das 3. Gleis zwischen Stelle und Lüneburg Nord realisiert wurde, bedeuten würde. Dies stellt aus Sicht der Verwaltung einen wichtigen Grund dar, die Umsetzung von Alpha E einschließlich des 3. Gleises von Lüneburg bis Uelzen **im Grundsatz** mitzutragen, auch, weil dies ähnlich wie beim 3. Gleis zwischen Stelle und Lüneburg für eine verbesserte Fahrplansicherheit sorgen würde.

#### **Vorschlag für das weitere Vorgehen:**

Es wurde bereits ausgeführt, dass die alleinige Umsetzung des Alpha E bereits aus heutiger Sicht nicht auf Dauer zu einer tragfähigen Lösung für den Schienenverkehr im Raum Hamburg – Bremen – Hannover führen würde. Ein über das Alpha E hinausgehender Ausbau der Bestandsstrecken, die größtenteils durch dicht besiedelte urbane Räume führen, erscheint wegen der großen Zahl betroffener Menschen unvermeidbar. Auch städtebauliche Argumente sprechen dagegen.

Die Notwendigkeit einer umgehenden Aufnahme der Planungen für eine zweigleisige Neubaustrecke in Nord-Süd-Richtung zeichnet sich angesichts sehr langer Planungs- und Realisierungszeiten bereits heute deutlich ab. Hamburg hat daher für eine Neubaustrecke entlang der Autobahn A 7 plädiert. Diese Variante wurde von den Teilnehmern des Dialogforums bisher nicht erörtert. Die Variante ist nicht grundsätzlich neu, da sie zwei bereits bekannte Varianten aufgreift, kombiniert und optimiert. Im nördlichen Abschnitt bis Soltau ähnelt sie dem Schienengüterverkehrs-Y (SGV-Y), lehnt sich jedoch enger an die A 7 an. Im südlichen Abschnitt ab Dreieck Walsrode folgt sie der bereits vor Jahren raumordnerisch untersuchten klassischen Y-Trasse.

Die verkehrlichen Wirkungen einer derartigen Trasse wurden noch nicht gutachterlich untersucht, dürften aber nach hiesiger Überzeugung - was den Güterverkehr betrifft - den verkehrlichen Wirkungen des SGV-Y recht nahe kommen. Damit würde diese Variante die Bestandsstrecke um rund 130 Güterzüge/Tag entlasten, aber immer noch mehr als 150 Güterzüge/Tag im Stadtgebiet von Lüneburg belassen, jedoch gleichzeitig auch dringend benötigte Kapazitäten für den Personenverkehr schaffen. Eine derartige Neubaustrecke würde zudem neue Zerschneidungen vermeiden und einen Beitrag zur Lösung der Lärmproblematik entlang der A 7 leisten. Zu bedenken ist allerdings, dass sich diese Variante grundsätzlich auch für einen Teil des schnellen Schienenpersonenverkehrs eignen würde. Aus diesem Grunde wäre eine solche Trasse mit der Forderung zu verknüpfen, dass Lüneburg nicht vom schnellen Personenfernverkehr abgekoppelt werden darf.

Der Entwurf des Abschlussdokuments enthält eine von der Deutschen Bahn formulierte Öffnungsklausel zur späteren Aufnahme von Planungen für weitergehende Maßnahmen. Diese Öffnungsklausel lautet:

„Die DB AG weist darauf hin, dass vom Gutachter des Bundes der Alpha-E-Variante am 06.10.2015 eine ausreichende Kapazität für die prognostizierte durchschnittliche Belastung 2030 bestätigt wurde. Restkapazitäten sind für zusätzliche Verkehre auf alternativen Laufwegen Richtung Süd-Ost und Süd-West, nicht aber Richtung Süden verfügbar. Die DB AG ( und die Länder ...) weist darauf hin, dass sie für den Fall, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen die prognostizierten Werte erreicht und übersteigt und damit die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur überschritten wird, weitere Ausbaumaßnahmen beim Bund beantragen muss. Wenn solche Maßnahmen notwendig werden sollten, würde dies in einem neuen Dialogforum mit den Betroffenen erarbeitet werden.“

Die Öffnungsklausel geht aus Sicht der Verwaltung nicht weit genug, da die Notwendigkeit weitergehender Maßnahmen frühestens zum ersten Mal bei der nur alle 5 Jahre

turnusmäßigen anstehenden Überprüfung der Bundesverkehrswegeplanung 2016, also voraussichtlich frühestens im Jahre 2021, zu Tage treten würde. Angesichts der bereits heute erkennbaren, auf längere Sicht unzulänglichen Wirkungen des Alpha E würde hier wertvolle Zeit verstreichen, die nicht ungenutzt bleiben sollte.

Der Verlauf des Dialogforums und alle dort eingebrachten Unterlagen sind auf der Internetseite [www.dialogforum-schiene-nord.de/mediathek-dokumente](http://www.dialogforum-schiene-nord.de/mediathek-dokumente) einsehbar.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Hansestadt Lüneburg trägt die nutzenoptimierte Alpha-Variante in Form des Alpha E einschließlich des dreigleisigen Ausbaus der Bestandsstrecke von Lüneburg bis Uelzen grundsätzlich mit.

Sie fordert auf der Grundlage der vom Dialogforum Schiene Nord entwickelten Bedingungen Lärmschutz gemäß Vorsorgekriterien, also in der Qualität des Lärmschutzes für das 3. Gleis von Stelle bis Lüneburg (Nord), ab der Goseburgbrücke für das gesamte Stadtgebiet mit Nachdruck ein.

Sie lehnt die mit der alleinigen Realisierung des Alpha E einhergehende Zunahme von Güterzügen für das Stadtgebiet Lüneburgs ab und fordert eine dauerhafte Begrenzung der für das 3. Gleis zwischen Stelle und Lüneburg prognostizierten Zugzahlen durch eine auch von der Freien und Hansestadt Hamburg favorisierte Neubaustrecke entlang der A 7.

Vor dem Hintergrund sehr langer Planungsvorläufe und Bauzeiten fordert sie die umgehende Aufnahme der Planungen für eine Neubaustrecke entlang der A 7.

Sie fordert, dass Lüneburg im Falle der Realisierung der Trasse entlang der A 7 nicht vom schnellen Personenfernverkehr abgekoppelt werden darf.

Die Hansestadt Lüneburg ist bereit, das Abschlussdokument des Dialogforums nach Einarbeitung der im Beschlussvorschlag genannten Punkte zu unterzeichnen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: **150,00 €**
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
  - Ja
  - Nein
  - Teilhaushalt / Kostenstelle:
  - Produkt / Kostenträger:
  - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen:

### **Anlage/n:**

1. Entwurf Abschlussdokument zum Dialogverfahren Stand: 22.10.2015

## 2. Stellungnahme Gutachter BVU vom 15. Oktober 2015

### Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Protokollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

---

03 - Nachhaltigkeit-, Wahl- und Stiftungsangelegenheiten  
Dr. Karl-Heinz Rehbein

Datum:  
18.05.2016

## **Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Rat der Hansestadt Lüneburg**

**Ausbau der Bahnlinie Lüneburg-Uelzen im Rahmen der Umsetzung des so genannten Alpha-E**  
**Antrag der Hansestadt Lüneburg auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens**

### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
N	24.05.2016	Verwaltungsausschuss
Ö	02.06.2016	Rat der Hansestadt Lüneburg
Ö	23.06.2016	Rat der Hansestadt Lüneburg

### **Sachverhalt:**

Aufgrund der aktuellen Diskussion um die Umsetzung der so genannten Alpha E-Variante zur Schaffung zusätzlicher Güterverkehrskapazitäten und der damit einhergehenden unterschiedlichen Aussagen verschiedener Akteure aus dem Umfeld der DB und des Bundesverkehrsministeriums hält die Verwaltung es aus den nachfolgend näher bezeichneten Gründen für geboten, bei der zuständigen Landesplanungsbehörde einen Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens zu stellen.

#### **a) Dialogforum Schiene Nord**

Mit VO/6418/15 hat die Verwaltung ausführlich über die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord berichtet und einen Vorschlag für das weitere Vorgehen unterbreitet.

Der Verwaltungsausschuss hatte daraufhin in seiner Sitzung am 03.11.2015 mehrheitlich beschlossen:

Die Hansestadt Lüneburg trägt die nutzenoptimierte Alpha-Variante in Form des Alpha E einschließlich des dreigleisigen Ausbaus der Bestandsstrecke von Lüneburg bis Uelzen grundsätzlich mit.

Sie fordert auf der Grundlage der vom Dialogforum Schiene Nord entwickelten Bedingungen Lärmschutz gemäß Vorsorgekriterien, also in der Qualität des Lärmschutzes

für das 3. Gleis von Stelle bis Lüneburg (Nord), ab der Goseburgbrücke für das gesamte Stadtgebiet mit Nachdruck ein.

Sie lehnt die mit der alleinigen Realisierung des Alpha E einhergehende Zunahme von Güterzügen für das Stadtgebiet Lüneburgs ab und fordert eine dauerhafte Begrenzung der für das 3. Gleis zwischen Stelle und Lüneburg prognostizierten Zugzahlen durch eine auch von der Freien und Hansestadt Hamburg favorisierte Neubaustrecke entlang der A 7.

Vor dem Hintergrund sehr langer Planungsvorläufe und Bauzeiten fordert sie die umgehende Aufnahme der Planungen für eine Neubaustrecke entlang der A 7.

Sie fordert, dass Lüneburg im Falle der Realisierung der Trasse entlang der A 7 nicht vom schnellen Personenfernverkehr abgekoppelt werden darf.

Die Hansestadt Lüneburg ist bereit, das Abschlussdokument des Dialogforums nach Einarbeitung der im Beschlussvorschlag genannten Punkte zu unterzeichnen.

Die Verwaltung hat diesen Beschluss in der abschließenden Sitzung des Dialogforums Schiene Nord am 05.11.2015 vorgetragen. Es bestand im Dialogforum jedoch keine Bereitschaft, das Abschlussdokument noch entsprechend zu ändern. Vor diesem Hintergrund hat die Hansestadt Lüneburg das Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord nicht unterzeichnet. Das Land Niedersachsen hat die Alpha-E-Variante gleichwohl zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat nachfolgend eine so genannte erweiterte Alpha-E-Variante in den vordringlichen Bedarf des Referentenentwurfs zum Bundesverkehrswegeplans aufgenommen (s. u.).

#### **b) Baumaßnahme Westbahnhof Lüneburg**

Im Vorfeld der abschließenden Sitzung des Dialogforums Schiene Nord wurden seitens der Vertreter der Deutschen Bahn Überlegungen für eine kostenmäßige Optimierung der Alpha-Variante geäußert, die darin bestanden, auf eine durchgehende Dreigleisigkeit der Strecke Lüneburg-Uelzen zu verzichten bzw. diese faktisch durch eine kostengünstigere Alternative sicherzustellen. Diese sollte aus einem Überholgleis bei Bienenbüttel und einem neuen Gleis für den Güterverkehr im Stadtgebiet von Lüneburg im Westen der vorhandenen Bahnanlagen bestehen. Zusätzlich sollte ein Teil des Güterzugaufkommens durch so genannte Umrountungen auf die Strecke Hamburg-Wittenberge verlagert werden. Eine Nachfrage ergab, dass seitens der Deutschen Bahn bereits konkrete Planungen für das Stadtgebiet von Lüneburg bestehen, ohne dass diese Planung verbesserten Lärmschutz vorsehen würde.

Die Verwaltung sah sich daraufhin veranlasst, eine Bestandsaufnahme aller Baumaßnahmen der Deutschen Bahn im Stadtgebiet von Lüneburg vorzunehmen. Im Ergebnis deutet die Summe dieser Maßnahmen darauf hin, dass die Deutsche Bahn als strategische Zielsetzung die Schaffung eines durchgehenden Gleises für den Güterverkehr in Verlängerung des 3. Gleises Stelle-Lüneburg bereits verfolgt. Eine dieser Maßnahmen ist der Umbau der Bahnsteiganlagen im Bereich des Lüneburger Westbahnhofs mit dem Ziel, durch bauliche Maßnahmen am Bahnsteig des Westbahnhofs und betriebliche Maßnahmen ganzjährig ein zusätzliches Gleis für den Güterverkehr bereitstellen zu können. Dies soll dadurch geschehen, dass künftig der Metronom regional und der Erixx auf demselben, unmittelbar an den Hausbahnsteig des Westbahnhofs grenzenden Gleis einsetzen. Die an sich wünschenswerte Verlagerung des Metronom regional an den Hausbahnsteig vermeidet künftig Querungsbedarf des Gleises und wird Vorteile in Bezug auf den barrierefreien Ein- und Ausstieg schaffen, führt aber auch zu dem Freiwerden des westlich gelegenen und jetzt noch vom Metronom regional genutzten Gleises.

Aus den bisher in diesem Zusammenhang der Hansestadt vorgelegten Planunterlagen ist nicht erkennbar, dass das Thema der Lärmemissionen infolge der zu erwartenden höheren

Güterzugzahlen abgewogen worden wäre. Vor diesem Hintergrund hat die Hansestadt Lüneburg das Eisenbahnbundesamt gebeten, den Vorhabenträger aufzufordern, entsprechende Unterlagen nachzuliefern und zunächst eine Fristverlängerung für die Abgabe einer Stellungnahme bis zum 15.6.2016 erwirkt. Ziel muss es sein, dass die Hansestadt einen Vorgriff auf das mit Alpha-E geplante dritte Gleis Lüneburg – Uelzen durch die von der DB geplanten baulichen und betrieblichen Maßnahmen verhindert, ohne dass die Bereitstellung von effektivem Lärmschutz erfolgt.

### **c) Stellungnahme zum Referentenentwurf der Bundesverkehrswegeplanung**

Dem vom BMVI vorgelegten Referentenentwurf zur Bundesverkehrswegeplanung ist u. a. zu entnehmen, dass eine so genannte erweiterte Alpha-E-Variante mit einem Kostenvolumen von 3,0 Mrd. € in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden soll, die Bewertung dieser Maßnahme jedoch noch nicht abgeschlossen ist. Die Verwaltung hat im Rahmen des Beteiligungsverfahrens fristgerecht eine Stellungnahme im Sinne der aktuellen Beschlusslage des Verwaltungsausschusses (VO/6418/15) abgegeben.

### **d) Beantragung eines Raumordnungsverfahrens für die Prüfung von Alternativen für den Bau eines 3. und 4. Gleises im Raum Lüneburg**

Wie bereits ausgeführt, hat das Land Niedersachsen die mehrheitlich vom Dialogforum Schiene Nord beschlossene Alpha-E-Variante zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Neben vielen schnell umsetzbaren konfliktarmen Modulen soll zwischen Lüneburg und Uelzen als Teilbaumaßnahme ein drittes Gleis geplant werden. Angesichts der prognostizierten Güterverkehrsströme zeichnet sich jedoch bereits heute ab, dass dieses dritte Gleis für die Bewältigung der insbesondere in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten Güterströme nicht ausreichend bedarfsgerecht sein wird. Vertreter der Deutschen Bahn haben hier auf einer Bürgerversammlung in Deutsch Evern am 25.11.2015 bereits einen 4-gleisigen Ausbau der Bestandsstrecke in den Raum gestellt. Spätestens dieses würde in und um Lüneburg zu inakzeptablen Problemen führen.

Der Wunsch, nach dem Scheitern der Y-Trasse nun schnell in der Frage der Hinterlandanbindung der Deutschen Seehäfen voranzukommen, ist verständlich. Er darf aber nicht dazu führen, anerkannte Verfahrensweisen zu Lasten der Menschen und der Natur in und um Lüneburg über Bord zu werfen. Die Frage einer verträglichen Trassenführung lässt sich nur durch ein Raumordnungsverfahren klären.

Zur Prüfung der Erfolgsaussichten eines solchen Verfahrens hat die Hansestadt ein Kurzgutachten erstellen lassen. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens unter Berücksichtigung des Standes der örtlich relevanten Raumplanung und der möglichen Auswirkungen des Vorhabens „Alpha-E“ insbesondere auf Natur und Landschaft als erfüllt anzusehen sind.

Die Erweiterung der Bahnstrecke Lüneburg – Uelzen um ein weiteres, 3. Gleis stellt eine wesentliche Trassenänderung im Sinne der Raumordnungsverordnung (ROV) dar und ist im Sinne der weiteren Voraussetzungen als ein im Einzelfall raumbedeutsames Vorhaben mit überörtlicher Bedeutung einzustufen, so dass ein Regelfall des § 1 ROV vorliegt, bei dem ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Hervorzuheben ist allerdings, dass nach den bundesgesetzlichen Regelungen des Raumordnungsgesetzes (ROG) und der ROV sowie den ergänzenden landesrechtlichen Regelungen des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes (NROG) kein Anspruch auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens besteht, sondern über dessen Erforderlichkeit die zuständige Behörde unter Berücksichtigung des Einzelfalls nach pflichtgemäßem Ermessen entscheidet. Ferner ist die landesplanerische Feststellung als Ergebnis eines möglichen Raumordnungsverfahrens lediglich als sonstiges Erfordernis im Rahmen des nachfolgenden

Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen, hat aber gegenüber dem Vorhabenträger (hier: DB) keine unmittelbaren Rechtswirkungen.

Gleichwohl muss die Position vertreten werden, dass ein gesetzlich grundsätzlich vorgesehenes Verfahren nicht durch ein Verfahren wie das Dialogforum Schiene Nord ersetzt werden kann.

Für die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens sind grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte als untere Landesplanungsbehörden zuständig. Das NROG sieht allerdings vor, dass die oberen Landesplanungsbehörden (= Ämter für regionale Landesentwicklung) bei Vorhaben von übergeordneter Bedeutung das Raumordnungsverfahren selbst durchführen können und bei Vorhaben, die den Zuständigkeitsbereich mehrerer oberer Landesplanungsbehörden betreffen, die Zuständigkeitsentscheidung durch das Nds. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) als oberste Landesplanungsbehörde getroffen wird. Da das Maßnahmenbündel Alpha-E jedenfalls die Zuständigkeitsbereiche der Ämter für regionale Landesentwicklung Lüneburg und Leine-Weser betrifft, muss nach hiesiger Bewertung eine Bestimmung der für das Raumordnungsverfahren zuständigen Behörde durch das ML erfolgen.

#### **Beschlussvorschlag:**

Das Land Niedersachsen, Nds. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, wird aufgefordert, ein Raumordnungsverfahren einzuleiten, in dem entsprechend der aktuellen Beschlusslage des Verwaltungsausschusses vom 03.11.2015 fachlich fundiert im norddeutschen Raum Alternativen zum Ausbau eines dritten Gleises im Raum Lüneburg geprüft werden.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

##### **Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: **150,00 €**
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
  - Ja
  - Nein
  - Teilhaushalt / Kostenstelle:
  - Produkt / Kostenträger:
  - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen

:

**Beratungsergebnis:**

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:  

---

## **Mitteilungsvorlage**

Beschließendes Gremium:

**Bericht zur 3. Gläsernen Werkstatt der Deutschen Bahn zur Vieregg-Rössler-Studie am 16.02.2021**

### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	22.02.2021	Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung

### **Sachverhalt:**

Die Deutsche Bahn berichtet seit Januar 2019 in sog. "Gläsernen Werkstätten" zum aktuellen Verfahrensstand der Bundesverkehrswegeplanung "Optimiertes Alpha-E" zu Planungen, zum weiteren Vorgehen und zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines **dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege**. Im Verkehrsausschuss der Hansestadt wird hierzu regelmäßig informiert, letztmalig am 27.01.2021.

Hinsichtlich der Historie wird auf die Vorlagen VO/6676/16, VO/7195/17, VO/8721/19 und VO/8721/19-1, VO/9251/20 und VO/9251/20-1 verwiesen.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses der Gläsernen Werkstatt wurden durch die Deutsche Bahn bereits verschiedene Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen näher untersucht und hinsichtlich eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) nach der BVWP-Systematik bewertet. **Bisher erreichte keine der untersuchten Varianten eines Ausbaus auf der Bestandsstrecke oder mit bestandsnahen Umfahrungen ein NKV von >1,0, welches eine Volkswirtschaftlichkeit der Maßnahme bedeuten würde und grundsätzliche Voraussetzung für ihre Umsetzung wäre.**

In den letzten drei Veranstaltungen wurde durch die Deutsche Bahn und von ihr beauftragte Fachplaner die von Bürgerinitiativen parallel zum Planungsprozess der Deutschen Bahn beauftragte Konzeption zum Ausbau der Bestandsstrecke der Vieregg-Rössler GmbH mit dem Titel "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" hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit intensiv betrachtet und vorgestellt.

Im Vordergrund der **Gläsernen Werkstatt am 16.02.2021** standen

1. die Darstellung der **baulichen Auswirkungen der Vieregg-Rössler-Studie in der Ortslage Lüneburgs** und
2. die Darstellung einer **möglichen bestandsnahen Ortsumfahrung in der Region Lüneburg auf Grundlage der im Bundesverkehrswegeplan verankerten Maßnahme "Optimiertes Alpha-E + Bremen"**.

**zu 1.:**

Wesentliche Aussagen der Vieregg-Rössler-Studie wurden durch die Untersuchungen der Fachplaner der Deutschen Bahn widerlegt. Insbesondere die angeblich nur gering erforderliche Trassenverschwenkung von wenigen Metern und die angeblich ausschließlich auf Bahngrund realisierbare Ausbaulösung konnte von den Fachplanern nicht bestätigt werden. Auf Grundlage einer im Auftrag der Deutschen Bahn erstellten 3D-Visualisierung **besteht bei Umsetzung der Vieregg-Rössler-Studie vielmehr auch erheblicher Flächenbedarf auf Flächen im Eigentum der Stadt und Privater mit entsprechenden dauerhaften Eingriffen in vorhandene Bausubstanz**. Exemplarisch zu nennen sind der ZOB, der Radspeicher, die Bahnhofstraße, Gewerbeflächen im Lüner Weg und südlich des ZOB.

Näheres zu den deutlichen Auswirkungen der Konzeptionierung für einen Bestandsstreckenausbau auf Grundlage der Vieregg-Rössler-Studie im Abschnitt Lüneburg wird die Verwaltung in der Sitzung anhand einer Präsentation erläutern.

**zu 2.:**

In der Sitzung am 16.02.2021 wurde in Form einer Korridorbetrachtung und einer mehrperspektivischen Visualisierung eine sogenannte, zwischen der Gemeinde Reppenstedt und der Hansestadt Lüneburg verlaufende Konstruktionstrasse präsentiert, die nach Aussage der Fachplaner unter Berücksichtigung raumplanungsrelevanter Parameter im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung als umsetzbar eingestuft werden kann.

Die Umsetzbarkeit der Konstruktionstrasse wurde im Rahmen der durchgeführten Videokonferenz angezweifelt. Insbesondere die vollständige Berücksichtigung von kommunalen Bauleitplanungen und schützenswerten Arealen sei nicht gewährleistet. Die Forderung nach einer raumordnerischen Betrachtung, wie sie bereits durch den Rat der Hansestadt Lüneburg mit VO/6676/16 eingefordert wurde, stelle sich nun mit Nachdruck erneut.

Näheres hierzu wird die Verwaltung in der Sitzung anhand einer Präsentation einschließlich einer entsprechenden Kartierung erläutern.

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 44 Euro
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja  
Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:  
Produkt / Kostenträger:  
Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

**Anlage/n:**

**Beratungsergebnis:**

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

DEZERNAT VI

Bereich 61 - Stadtplanung

---



**Stadtratsfraktion Lüneburg**  
**Ratsmitglied Pia Redenius**

Schröderstr. 16  
21335 Lüneburg  
p.redenius@posteo.net

Oberbürgermeisterin Kalisch  
- Rathaus -

21335 Lüneburg

**Änderungsantrag zur Sitzung des Rates der Hansestadt Lüneburg am 08.12.2022**  
**Positionierung des Rates der Hansestadt Lüneburg zur Trassendiskussion**  
**Alpha-E**

Die Fraktion Bündnis90/Die Grünen beantragt

1. Streichung von (2) in der Beschlussvorlage und den Ersatz durch folgende Passage:  
*„Der Rat der Hansestadt fordert, losgelöst von der Entscheidung einer finalen Trassenvariante für den Schienenausbau Hamburg-Hannover, zeitnah dringend notwendige Verbesserungen an der Bestandsstrecke Uelzen-Hamburg einzuleiten. Dies betrifft insbesondere einen Ausbau der Kapazität und Zuverlässigkeit auf der Strecke zwischen Hamburg und Lüneburg, um die Situation von Pendler\*innen zu verbessern.“*

**Die Begründung:**

Die weitere Begründung erfolgt mündlich in der Sitzung.

Für die Fraktion

Lüneburg, den 07.12.2022

01R

über Frau Oberbürgermeisterin

**Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen vom 07.12.2022 zur Sitzung des Rates am 08.12.2022 zu VO/10419/22 („Positionierung des Rates der Hansestadt Lüneburg zur Trassendiskussion Alpha-E“)**

### Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung erachtet es entsprechend des Änderungsantrages ebenfalls als dringend notwendig, im Sinne der Pendler:innen die Situation auf der Bestandsstrecke Hamburg – Hannover zu verbessern.

Dieses Ansinnen entspricht der „Infrastruktur-Initiative“ der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH, die dieser bereits im Jahr 2018 und im Jahr 2020 in angepasster Form kommuniziert hat. Im Internet abrufbar ist nur die Version 2020:

[https://www.der-metronom.de/downloads/20200203\\_metronom\\_InfrastrukturInitiative\\_v-2.2\\_Versand.pdf](https://www.der-metronom.de/downloads/20200203_metronom_InfrastrukturInitiative_v-2.2_Versand.pdf)

Die Offensive zeigt losgelöst von der gegenwärtigen Trassendiskussion infrastrukturelle und betriebliche Maßnahmen insbesondere auf der Bestandsstrecke Hamburg – Lüneburg auf, die für den Pendler:innenverkehr Verbesserungen bedeuten. Die Maßnahmen dienen aber explizit der Stabilisierung und Kapazitätssteigerung zugunsten des **Personenverkehrs**.

Um die lokale Betroffenheit in der seitens der Verwaltung vorgeschlagenen Beschlussfassung zum Ausdruck zu bringen, sollte aus Sicht der Verwaltung an dem Beschlusspunkt 2 festgehalten werden.

Um die Notwendigkeit kurzfristiger Maßnahmen, die im Wesentlichen nicht von einem Planfeststellungsverfahren abhängig sein dürften, aber ebenfalls zum Ausdruck zu bringen, schlägt die Verwaltung vor, den mit dem Änderungsantrag eingebrachten Inhalt als zusätzlichen Beschlusspunkt aufzunehmen sowie geringfügig zu ergänzen und damit insgesamt folgende Beschlussfassung, die auch die in der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 06.12.2022 berücksichtigt:

1. Der Rat der Hansestadt Lüneburg erkennt die übergeordnete Zielsetzung und Notwendigkeit zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur an, die für den norddeutschen Raum zusätzliche Güterverkehrskapazitäten mit sich bringen und – speziell für die Achse Hamburg – Hannover – mit Verbesserungen für den schnellen Personenfernverkehr und den Schienenpersonennahverkehr verbunden sein muss. Für ein solches Infrastrukturvorhaben ist ein ergebnisoffenes, aber auf anerkannten technischen und wissenschaftlichen Methoden beruhendes Verfahren durchzuführen, weil nur so Rechtssicherheit und Akzeptanz zu erzielen sind.
2. Der Rat der Hansestadt Lüneburg äußert auf Grundlage des jetzigen Kenntnisstandes erhebliche Bedenken gegen die derzeit in der Vorplanung befindlichen Trassenvarianten „Bestandsausbau“ und „Bestandsausbau mit bestandsnahen Ortsumfahrungen“ zur Umsetzung des optimierten Alpha-E plus Bremen gemäß Bundesverkehrswegeplan. Er befürchtet unter anderem erhebliche Eingriffe in Lüneburger Bausubstanz, eine Zunahme der Lärmimmissionen, den Eingriff in die kommunale Planungshoheit sowie die Verfehlung des Ziels, eine nachhaltige und zukunftsorientierte Schieneninfrastruktur im norddeutschen Raum zu entwickeln.

3. Der Rat der Hansestadt Lüneburg fordert daher erneut das Land Niedersachsen, Nds. Ministerium für **Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** auf, ein Raumordnungsverfahren einzuleiten bzw. ein solches zu veranlassen, um für den norddeutschen Raum Alternativen zum Ausbau der Bestandsstrecke und zum bestandsnahen Ausbau zu prüfen.
4. Der Rat der Hansestadt fordert, losgelöst von der Entscheidung einer finalen Trassenvariante für den Schienenausbau Hamburg-Hannover, zeitnah dringend notwendige Verbesserungen an der Bestandsstrecke Uelzen-Hamburg einzuleiten. Dies betrifft insbesondere einen Ausbau der Kapazität und Zuverlässigkeit auf der Strecke zwischen Hamburg und Lüneburg, um die Situation von Pendler\*innen zu verbessern.

Er unterstützt bezüglich des Abschnitts Hamburg – Lüneburg die „Infrastruktur-Initiative“ der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH.

5. Die Verwaltung wird beauftragt, diese Beschlussfassung in geeigneter Form in Richtung des Landes Niedersachsen **und des Bundes** zu kommunizieren

*im Original gezeichnet*

Moßmann

**Kosten für die Erarbeitung der Stellungnahme: 66,- €**