

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## **Protokoll 22. Sitzung des Projektbeirates, 10.02.2020**

Tagungsort: Soltau, Hotel Meyn, Poststr. 19

Teilnehmer: Dr. Peter Dörsam, Ulrich Kinder, Jürgen Kipke, Tobias Linke, Hermann Luttmann, Christoph Neißner, Joachim Partzsch, Tobias Schütte, Klaus-Dieter Streit sowie Sarah Schulz (GS)

Beginn: 18.35 Uhr

Ende: 19.50 Uhr

### **1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit und Genehmigung der Tagesordnung**

Herr Dr. Dörsam begrüßt die Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

### **2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung 21 des Projektbeirates**

Das Protokoll 21 wird von den Anwesenden einstimmig genehmigt.

### **3. Studie von Herrn Dr. Vieregge (Ausbaulösung zwischen Hamburg und Hannover) – Ergebnisse, weiteres Vorgehen**

Ein Vertreter der auftraggebenden Bürgerinitiativen erläuterte, weshalb die Bürgerinitiativen die Studie bei Dr. Vieregge beauftragt haben und welches die wesentlichen Ergebnisse der Studie sind (siehe dazu Papier mit Kernaussagen im Anhang).

Die DB hat zugesichert, dass die Studie geprüft wird und ein Termin zum Austausch mit Herrn Dr. Vieregge stattfinden wird. Dieser Termin ist auf den 26.2.2020 festgelegt (zusammen mit anderen Gutachtern vrsl. in Fulda). Mindestens ein Vertreter der Auftraggeber wird an dem Termin ebenfalls teilnehmen.

Die Anwesenden nahmen die Studie und ihre wesentlichen Ergebnisse wohlwollend zur Kenntnis. Auch wenn die Studie nicht zu 100 Prozent den Ergebnissen aus dem Dialogforum Schiene Nord entspricht, ist sie doch deutlich näher daran als die bisher von der DB in der gläsernen Werkstatt vorgestellten Varianten.

Es soll nun zunächst die Bewertung der DB abgewartet werden, bevor weitere Schritte unternommen werden und eine Bewertung der Ergebnisse erfolgen kann.

### **4. Prozess des dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen „Gläserne Werkstatt“: Bericht vom Vorgespräch mit der DB am 24.1., aktueller Sachstand, weiteres Vorgehen**

Am 24.1.2020 hat ein Vorgespräch von DB und Projektbeirat stattgefunden, an dem u.a.

Staatssekretär Enak Ferlemann und die MdB Kirsten Lühmann, Henning Otte und Eckhard Pols teilgenommen haben. Das Gespräch war konstruktiv, die Vieregge-Studie und deren Prüfung durch die DB wurden angesprochen. Möglicherweise könne aus den bisherigen Untersuchungen der DB-Gutachter und der Vieregge-Studie eine tragfähige Lösung entwickelt werden.

Zum Termin der Gläsernen Werkstatt der DB am 29.1. wurden die zu untersuchenden Varianten 3a (Ortsumfahrungen Lüneburg und Bad Bevensen separat) und 3b (Ortsumfahrungen Lüneburg und Bad Bevensen in einem Strang) vorgestellt. Wie die anderen Varianten auch sind sie weit entfernt von einem NKV von 1. Somit hat die Gläserne Werkstatt aus Sicht des Projektbeirates kein Ergebnis. Eine tragbare und funktionierende Lösung ist bisher nicht gefunden.

Die Anwesenden beschließen ein Schreiben an die DB, in dem deutlich wird, dass der Projektbeirat die in der Gläsernen Werkstatt vorgestellten Varianten 3a und 3b eindeutig nicht als Basis für die weitere Betrachtung sieht und bittet, diese Information an alle Teilnehmer der Gläsernen Werkstatt

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## **Protokoll 22. Sitzung des Projektbeirates, 10.02.2020**

weiterzuleiten. Insbesondere die Variante 3b wird vom Projektbeirat aufgrund der weiträumigen Ortsumfahrungen, die einem Neubau gleichkommen, abgelehnt. Als Ergebnis der Gläsernen Werkstatt wird der Projektbeirat an seiner Position festhalten, dass nicht im Ansatz eine Entscheidung für die vorgestellten Varianten 1, 2 oder 3 möglich ist, auch keine Vorentscheidung in eine dieser Richtungen.

Bezüglich einer Lösung für den zusätzlichen Bedarf an Nahverkehr zwischen Lüneburg und Hamburg sollte sich der Projektbeirat mit den zuständigen Vertretern in der betroffenen Region rückkoppeln, um eine gemeinsame Strategie zu erarbeiten.

Im Anhang sind vier zentrale Seiten aus den Vorträgen in der „Gläsernen Werkstatt“ zusammengestellt. Es handelt sich einerseits um die Bewertungsübersichten zu den Varianten 1, 3a und 3b mit den erhöhten Nahverkehrszahlen 2030+ (diese brachten jeweils das höchste Nutzen-Kosten-Verhältnis, aber trotzdem jeweils deutlich unter 1) und andererseits um die Bewertung der Ergebnisse durch die DB Netze.

### **5. Kooperation / Abstimmung mit dem Dialogforum Fehmarnbeltquerung – weiteres Vorgehen**

Mit dem Dialogforum Fehmarnbeltquerung soll zunächst ein Austausch der Regionen ohne Beteiligung von weiteren Gästen erfolgen. Ein Termin könnte möglicherweise im April stattfinden. Die Geschäftsstelle wird mit dem Dialogforum Fehmarnbeltquerung in Kontakt treten, um Termin, Ort und Themen abzustimmen.

### **6. Fachexpertise für den Projektbeirat – Ergebnisse der Experten – weiterer Bedarf**

#### Thema Lärm / Herr Jäcker-Cüppers

Die vorliegende Ausarbeitung liefert Ansätze für übergesetzlichen Lärmschutz.

Mit den Anrainerkommunen Rotenburg-Verden soll möglichst noch vor dem nächsten Runden Tisch ein Termin stattfinden, um sich über die Maßnahmenideen auszutauschen und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, die effizient sind und bei verhältnismäßigen Kosten optimalen Lärmschutz bieten.

#### Thema Bau und Betrieb / Dr. Rössler

Herr Dr. Rössler soll gebeten werden, aus der aktuell vorliegenden Ausarbeitung den Punkt 2.1.4 herauszunehmen, da der Ansatz u.U. zu falschen Zeiten führt und durch den aktuellen Stand der letzten Gläsernen Werkstatt überholt ist.

Anschließend soll die Ausarbeitung im Projektbeirat verteilt werden. Ein Gesprächstermin mit Dr. Rössler ist aktuell nicht nötig.

#### Weitere Bedarf Fachexpertise:

Zu rechtlichen Fragestellungen benötigt der Projektbeirat derzeit keine Unterstützung durch Fachexpertise.

Ein weiterer Unterstützungsbedarf durch Fachexpertise zu den Themen Lärm, Bau und Betrieb ist gegeben. Dazu soll Kontakt mit dem Verkehrsministerium aufgenommen werden.

Wünschenswert wäre, dass Bau und Betrieb wieder in einer Einheit vergeben werden. Es soll geklärt werden, ob für diese Bereiche aufgrund der sehr spezifischen Fragestellungen die gezielte Beauftragung von einem Büro möglich ist. Insbesondere ist hier Unterstützung nötig zum kritischen Hinterfragen der Vieregg-Studie und deren Bewertung durch die DB.

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## **Protokoll 22. Sitzung des Projektbeirates, 10.02.2020**

### **7. Städtebauliche Begleitplanung: aktueller Sachstand**

Am 30.01.2020 hat ein Auftaktgespräch zur städtebaulichen Begleitplanung stattgefunden. Neben den Fachplanern (DIFU, Lärmkontor, BPW Stadtplanung) waren auch alle Anrainerkommunen beteiligt.

Anfang März wird ein Verwaltungs-Workshop stattfinden, zu dem auch die Landkreise eingeladen sind, der jedoch in erster Linie die Stadtplaner der einzelnen Kommunen betrifft.

Eine Ideenwerkstatt ist für Ende April geplant, dort soll auch der Projektbeirat beteiligt werden.

### **8. Runde Tische: aktueller Sachstand**

Der nächste Runde Tisch Rotenburg-Verden wird am 25.3.2020 stattfinden.

### **9. Wahl von zwei Sprechern des Projektbeirates**

Laut Geschäftsordnung müssen die Sprecher jährlich gewählt werden. Das war in Vergessenheit geraten und wird jetzt nachgeholt. Beide Sprecher sind zur Wiederwahl vorgeschlagen und sind bereit, erneut zu kandidieren.

Tobias Schütte übernimmt die Wahlleitung. Herr Dr. Peter Dörsam und Herr Joachim Partzsch werden bei jeweils einer Enthaltung erneut zu Sprechern des Projektbeirates gewählt.

Zur nächsten Wahl soll darüber nachgedacht werden, die Geschäftsordnung zu ändern und die Amtszeit auf zwei Jahre zu verlängern.

### **10. Verschiedenes**

Einer der Sprecher berichtet, dass er in einem Interview eine kurzfristige Optimierung der Dreigleisigkeit Lüneburg-Ashausen für Verbesserungen im Nahverkehr im Namen des Projektbeirates begrüßt hat. Dies entspricht der Forderung des Projektbeirates nach mehr Nahverkehr.

Bohlsen, 24. Februar 2020

Protokoll: Sarah Schulz

Sprecher:

Dr. Peter Dörsam

Joachim Partzsch

## Anhang zu TOP 3

12 Kernaussagen zum Gutachten Vieregg-Rössler:

### **Ermittlung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Eisenbahnstrecke Hamburg – Hannover unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan ("Optimiertes Alpha-E"), des Deutschland-Takts, der Umroutung von Güterzügen**

#### **Präambel:**

Die Intention der beauftragenden Bürgerinitiativen zu dem vorliegenden Gutachten war es, alternative Denkmodelle unter Berücksichtigung neuer Anforderungen, wie z.B. dem Deutschland-Takt, vorzuschlagen. Es sollte aufgezeigt werden, dass Alpha-E prinzipiell ohne Neubaustrecken möglich ist.

Eine allumfassende Lösung aller Verkehrsprobleme in Norddeutschland durch das Gutachten zu liefern, war nicht Absicht und ist auch nicht Anspruch. Dies wäre im Rahmen der Leistungsfähigkeit der beauftragenden BIs nicht möglich.

Daraus ergibt sich auch, dass seitens der BIs durchaus an der ein oder anderen Stelle noch Optimierungsbedarf besteht. Grundsätzlich weisen die beauftragenden BIs hier noch einmal daraufhin, dass die prognostizierten Gütermengen mit sehr großer Wahrscheinlichkeit gar nicht eintreffen werden. Trotzdem beruht das Gutachten auf den ursprünglichen Planzahlen.

Die beauftragenden Bürgerinitiativen leisten mit dem Engagement bei diesem Gutachten erneut einen konstruktiven Vorschlag zur Umsetzung von Alpha E. Wir erwarten, dass die Verantwortlichen (Bund, Land, Bahn und weitere) die - sich aus dem Gutachten ergebenden – neuen Denkansätze unvoreingenommen und ergebnisoffen prüfen.

#### **Kernaussagen:**

Die uns vorliegende finale Fassung des Gutachtens von Dr. Vieregg zeigt nach eingehender Analyse:

1. Die Umsetzung des im Celler Dialogforum Schiene Nord entwickelten "Alpha-E" über den Ausbau vorhandener Bahnstrecken ist möglich und erfüllt die Anforderungen des zukünftigen Bahnverkehrs.
2. Ein Neubau von durchgehenden Trassen oder weiträumige Umfahrungen von Orten, die über eine – von den Bürgern ggfls. gewünschte - räumlich enge Umfahrung hinausgehen, sind nicht notwendig.
3. Die prognostizierten Personen- und Güterverkehrsmengen mit dem sich daraus möglicherweise ergebenden Kapazitätsbedarf sind mit dem in der Studie beschriebenen fahrplanbasierten Ansatz zu erreichen.
4. Der vom Gutachter gewählte fahrplanbasierte Ansatz hat große Vorteile und orientiert sich an den Anforderungen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). ("Fahrplan bestimmt die Gleise, nicht die Gleise den Fahrplan")
5. Ein modulares Entwickeln ist möglich. D.h. frühzeitig können Teilstrecken genutzt werden, und die Realisierung von bestimmten Teilmaßnahmen ist erst notwendig, wenn sich die für 2030 prognostizierten – sehr hoch angesetzten – Zugzahlen im Güterverkehr wirklich realisieren.
6. Ein bedeutender Teil der notwendigen Baumaßnahmen kann auf bahneigenen Grundstücken erfolgen, was für eine schnelle Umsetzbarkeit und niedrigere Kosten spricht.

7. Der seit langem geforderte und in der Entwicklung befindliche Deutschland-Takt ist mit dieser Planung des Gutachters für Alpha-E umsetzbar.
8. Die Planung zeigt auf, dass – wenig sinnvolle – Tabus gebrochen werden können, beispielsweise geringe Geschwindigkeitsvorgaben in bestimmten Bahnhöfen ohne Differenzierung.
9. Ein wesentlicher Teil des Konzeptes macht die Berücksichtigung der Nahverkehrs-Entwicklung in der Region aus. Hier können deutliche Verbesserungen erreicht werden. Dabei erfordert ein in dieser Region gewünschter 15-Min.-Takt im SPVN von Lüneburg nach Hamburg den weiteren durchgehenden Ausbau der Strecke Ashausen - Lüneburg mit einem vierten Gleis.
10. Die Anbindung von Harburg, Lüneburg, Uelzen und Celle (regionale Zentren in der Region) an den Fernverkehr bleibt grundsätzlich erhalten.
11. Wie im Celler Dialog-Forum gefordert, wurde der gesamte Streckenverlauf des Alpha E (in der Region) und die daraus resultierende gleichmäßige Lastenverteilung auf die Region betrachtet und kann umgesetzt werden.
12. Das vorgeschlagene Konzept "Neue Ausfahrt Hamburg Hbf" schafft (zusätzliche) freie Grundstücksflächen im Bereich der Hamburger Hafen-City. Dies ermöglicht weiteres Wachstum in diesem Bereich. Außerdem können die zu erwartenden hohen Grundstückserlöse (mgl. mehrere 100 Millionen Euro) für die Finanzierung des Gesamtprojektes herangezogen werden.

**Fazit: Mit den vom Gutachter vorgeschlagenen Anpassungen können die Grundprinzipien des Alpha-E -Projektes wie in Celle verabredet eingehalten werden.**

**Voraussetzungen:**

**Die Knoten-Problematik in Hamburg und Hannover ist zu lösen. Dies wurde aber bereits vor dem Dialog-Forum in Celle zugesichert.**

**Stand: 08. Januar 2020**

**Inhaltlich für die Zusammenfassung verantwortlich**

**AFDO:** Friedrich-Karl Bodin, Joachim Partzsch, Tobias Schütte

**Aktionsbündnis gegen Trassenneubau:** Christian Böker

**Bürgerbündnis Nordheide:** Randolf von Estorff

**Pro-Lebensraum Eimke Wriedel:** Rolf Kersjes, Heiko Russmann, Kurt Wiedenhoff

**unsYnn:** Jörg Eggers

**Beratend:** Klaus-Dieter Streit

# **Anhang zu TOP 4:**

**Projektbeirat 10.02.2020:**

**6. Termin „Gläserne Werkstatt“**

# Ergebnis Variante 1 (SPNV 2030+, 24-Stunden-Schnitt)

Gemäß Konsenspapier/Steckbrief zur umfangreichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege und Bedienungsangebot des Nahverkehrs über den Horizont des Jahres 2030 hinaus

## Ergebnis der Verkehrsumlegung SGV\*, 24 h



Barwert der Nutzen (Mio. €) **1.391,5**

Barwert der bewertungsrelevanten Kosten (Mio. €) **1.823,2**

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) **0,76**

### Beitrag zu Engpassbeseitigung:

- Vollausslastung in einzelnen Tageslagen bei Nutzung alternativer Laufwege (u.a. Hamburg-Büchen, Buchholz-Rotenburg), Verden – Nienburg im 24-Stunden-Mittel durchgängig überlastet
- Ausweitung des Nahverkehrsangebotes gemäß Meldungen über den Horizont 2030 hinaus (2030+)
- Güterverkehr:
  - nicht alle Züge können gefahren werden (Entfall von 22 Zügen pro Tag)
  - Verstärkte Verlagerung von Hamburg-Hannover auf Verden-Wunstorf
  - Ca. 250.000 Lkw-Fahrten pro Jahr verbleiben auf der Straße

### Auswirkung auf Betriebsqualität

- Fahrbarkeit nur mit deutlichen Qualitätseinbußen gegeben
- Umfangreiche mehrjährige Angebotseinschränkungen während Bauphase (Streckensperrungen, Fahrzeitverlängerungen)

### Netzwerkung (regional / national):

- Kein Fahrzeitgewinn im Fernverkehr zw. Stelle und Uelzen
- Nicht kompatibel zum Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt
- Verbleibende bzw. zunehmende Engpässe außerhalb des Maßnahmenbereiches (u.a. Minden-Hannover, Lehrte-Braunschweig und Stendal-Magdeburg)

### alternative Laufwege

Variante / Ausbauzustand	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante 1	294	80	152	667
	↓ -22	↓ +10	↓ +13	↓ -1
Variante 1 SPNV 2030+	272	90	165	666

Anzahl Schienengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (24 Stunden)

\* Schienengüterverkehr \*\* Erweiterter Untersuchungsraum (umfasst u. a. Verkehre von/nach Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven)

# Ergebnis Variante 3a (SPNV 2030+, 24-Stunden-Schnitt)

Gemäß Konsenspapier/Steckbrief zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege und Bedienungsangebot des Nahverkehrs über den Horizont des Jahres 2030 hinaus

## Ergebnis Verkehrsumlegung SGV\*, 24 h



Barwert der Nutzen (Mio. €) **1.989,6**

Barwert der bewertungsrelevanten Kosten (Mio. €) **2.523,8**

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) **0,79**

### Beitrag zu Engpassbeseitigung:

- Vollauslastung in einzelnen Tageslagen bei Nutzung alternativer Laufwege (u. a. Hamburg-Büchen, Buchholz-Rotenburg), Verden – Nienburg im 24-Stunden-Mittel durchgängig überlastet
- Ausweitung des Nahverkehrsangebotes gemäß Meldungen über den Horizont 2030 hinaus (2030+)
- Güterverkehr:
  - nicht alle Züge können gefahren werden (Entfall von 22 Zügen pro Tag)
  - Verstärkte Verlagerung von Hamburg-Hannover auf Verden-Wunstorf
  - Ca. 250.000 Lkw-Fahrten/Jahr verbleiben auf der Straße

### Auswirkung auf Betriebsqualität

- Fahrbarkeit nur mit deutlichen Qualitätseinbußen gegeben
- Umfangreiche mehrjährige Angebotseinschränkungen nördlich von Lüneburg und im Bereich Bienenbüttel/Uelzen während Bauphase (Streckensperrungen, Fahrzeitverlängerungen)

### Netzwerk (regional / national):

- 3:30 Minuten Fahrzeitgewinn im Fernverkehr zwischen Stelle und Uelzen
- Nicht kompatibel zum Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt
- Verbleibende bzw. zunehmende Engpässe außerhalb des Maßnahmenbereiches (u. a. Minden-Hannover, Lehrte-Braunschweig und Stendal-Magdeburg)

Variante / Ausbauzustand	alternative Laufwege			
	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante 3a	307	78	142	666
	↓ -19	↓ +2	↓ +18	↓ -1
Variante 3a SPNV 2030+	288	80	160	665

Anzahl Schienengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (24 Stunden)

\* Schienengüterverkehr

\*\* Erweiterter Untersuchungsraum (umfasst u. a. Verkehre von/nach Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven)

# Ergebnis Variante 3b (SPNV 2030+, 24-Stunden-Schnitt)

Gemäß Konsenspapier/Steckbrief zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege und Bedienungsangebot des Nahverkehrs über den Horizont des Jahres 2030 hinaus

## Ergebnis Verkehrsumlegung SGV\*, 24 h



Barwert der Nutzen (Mio. €) **2.015,9**

Barwert der bewertungsrelevanten Kosten (Mio. €) **2.418,0**

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) **0,83**

### Beitrag zu Engpassbeseitigung:

- Vollausslastung in einzelnen Tageslagen bei Nutzung alternativer Laufwege (u.a. Hamburg-Büchen, Buchholz-Rotenburg), Verden – Nienburg im 24-Stunden-Mittel durchgängig überlastet
- Ausweitung des Nahverkehrsangebotes gemäß Meldungen über den Horizont 2030 hinaus (2030+)
- Güterverkehr:
  - nicht alle Züge können gefahren werden (Entfall von 22 Zügen pro Tag)
  - Verstärkte Verlagerung von Hamburg-Hannover auf Verden-Wunstorf
  - Ca. 250.000 Lkw-Fahrten/Jahr verbleiben auf der Straße

### Auswirkung auf Betriebsqualität

- Fahrbarkeit nur mit deutlichen Qualitätseinbußen gegeben
- Umfangreiche mehrjährige Angebotseinschränkungen nördlich von Lüneburg und im Bereich Uelzen während Bauphase (Streckensperrungen, Fahrzeitverlängerungen)

### Netzwerkung (regional / national):

- 4 Minuten Fahrzeitgewinn im Fernverkehr zwischen Stelle und Uelzen
- Nicht kompatibel zum Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt
- Verbleibende bzw. zunehmende Engpässe außerhalb des Maßnahmenbereiches (u.a. Minden-Hannover, Lehrte-Braunschweig und Stendal-Magdeburg)

### alternative Laufwege

Variante / Ausbauzustand	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante 3b	309	78	140	666
	↓ -19	↓ +1	↓ +19	↓ -1
Variante 3b SPNV 2030+	290	79	159	665

Anzahl Schienengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (24 Stunden)

\* Schienengüterverkehr

\*\* Erweiterter Untersuchungsraum (umfasst u. a. Verkehre von/nach Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven)

## Vorliegende Erkenntnisse und nächste Schritte



Auf Basis der Ergebnisse in der gläsernen Werkstatt sind für den Abschnitt Lüneburg-Uelzen mit den untersuchten kleinräumigen Umfahrungen Lösungsansätze im Sinne des BVWP gefunden.



Die Aufgaben aus dem Steckbrief zum weiteren Vorgehen der umfangreichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege wurden sachgerecht und fachlich fundiert abgearbeitet.



Für den Raum nördlich Lüneburg ist eine über eine optimierte Dreigleisigkeit hinausgehende Lösung erforderlich und im Dialog mit der Region zu entwickeln.



Die Ergebnisse des Diskussionspapiers Vieregg-Rössler werden betrachtet.

### Termine:

- **29.01.2020**  
6. Gläserne Werkstatt  
(Vorstellung Ergebnisse Variante 3)
- **23.04.2020**  
zentrale  
Informationsveranstaltung
- Weiterführung der frühen  
Öffentlichkeitsbeteiligung
- Bilaterale Klärung von Fragen  
zu Ansätzen des Vieregg-  
Rössler-Papiers und fachliche  
Befassung mit konkreten  
Sachverhalten