

Gebündelte Bürgeranliegen für die 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015

Leifragen

Prognosen

- Welche Parameter (z.B. Wirtschaftswachstum) werden den Hochrechnungen zum Güterverkehrsaufkommen für die nächsten Jahre mit welchen Prozentsätzen zugrunde gelegt?
- Mit welchem geschätzten Bahn-Güterverkehrsaufkommen (Tonnagen o.ä.) rechnet man im Planungshorizont Richtung Nord- Süd und Süd-Nord?
- Wie steht es um die Auswirkungen des JadeWeser-Ports? Macht dieser nicht langfristig den Hamburger Hafen überflüssig?
- Müsste man den JWP nicht besser anbinden, um ihn auszulasten?
- Ist die Elbvertiefung im Kontext des Jade-Weser-Ports überhaupt sinnvoll?
- Wie entwickelt sich der Hafenhinterlandverkehr, wenn die Elbvertiefung doch nicht kommt?
- Wie entwickeln sich die Güterverkehrsströme, wenn sich der Seeverkehr von Hamburg weg Richtung Jade-Weser-Port orientiert?
- Wie ist die Entwicklung der deutschen Seehäfen im Verhältnis zu denen in Holland und Belgien zu sehen?
- Inwieweit sind die Wachstumsprognosen für die Seehäfen seriös und realistisch? Sind die Zahlen nicht alle völlig überzogen bzw. politisches Wunschdenken?
- Sind die reaktivierten Bahnstrecken in Niedersachsen in der Prognose bereits enthalten?
- Welche Rolle spielt das Binnenschiff im Hinterlandverkehr? Welche Potentiale hat die Binnenschifffahrt?
- Sind die projektierten Trassen überhaupt für den in der Zukunft anfallenden Verkehr geeignet oder vielleicht überdimensioniert?
- Sind die transeuropäischen Netze in die Prognosen und die Planungen mit einbezogen worden?
- Sind Verkehre von/nach Skandinavien enthalten?
- Inwieweit sind die Bedeutung und die Zunahme des Schienengüterverkehrs aus Asien nach Europa berücksichtigt?
- Wie werden Verkehre von der Fehmarnbeltquerung abgewickelt? Können diese um Hamburg herum geführt werden?
- War der Schienenverkehr 2014 nicht rückläufig? Stimmt die Bedarfsplanung überhaupt?
- Wie kann der Knotenpunkt Hannover wirksam entlastet werden?
- Wie wurden die in naher Zukunft fertig gestellten Tunnel in den Alpen (Brenner-Basis-Tunnel Gotthard-Basis-Tunnel usw.) in der Prognose berücksichtigt?
- Wie genau sehen die Prognosen aus?

Machbarkeitsstudie

- Wie sind die Y-Varianten zustande gekommen? Wer hat sie warum entworfen?
- Welche Detailtiefe haben die vorliegenden Varianten der DBI? Sind Aspekte wie Querungen (Brücken, Bahnübergänge), Lärmschutz etc. schon final?
- Warum wird von dem Prinzip „Ausbau statt Neubau“ abgewichen?
- Braucht man für eine zusätzliche Zugzahl von 140 Zügen (wie von Herrn Papajewski vorgetragen) wirklich eine Neubaustrecke?
- Warum sind die Neubaustrecken für 250km/h ausgelegt, wenn sie dem Güterverkehr dienen sollen?
- Ist dabei eine Bündelung mit anderen Trassen angedacht worden – z.B. mit Autobahnen (neben der Straße oder auf dem Mittelstreifen) oder Stromtrassen?
- Wie steht es um ganz neue Ideen wie einen Tunnel oder eine Brücke über der A7? Kann die Oberleitung der Bahn für den Stromtransport nach Süden (im Sinne von Südlink) genutzt werden?
- Sind kommunale Flächen, Staatsforste und Militärfelder bei der Planung ausgeklammert?
- Warum laufen einige der Trassen (etwa das SGV-Y) durch Naturschutz- und FFH-Gebiete? Wie wird das Thema Landschaftszerschneidung berücksichtigt?
- Wie steht es um kreative Lösungen, wie den Transport per Binnenschiff ins Hinterland von Hamburg und Bremen (Vertiefung von Elbe und Weser) und die anschließende Verladung auf die Bahn?
- Wie realistisch sind die Kostenschätzungen und wie kann sichergestellt werden, dass es nicht – wie bei anderen Großprojekten – zu Kostenexplosionen kommt?
- Wie kommt es zu den unterschiedlichen Kostenannahmen?
- Inwieweit wurde auch geprüft, ob die Kapazitätsverbesserungen auch durch andere Maßnahmen (z.B. intelligente Verkehrsleitsysteme, Aufrüstung des Wagenmaterials) erfüllt werden können?

Nutzen-Kosten-Analyse

- Wie fließen die Kosten, die vor Ort (Tourismus, Wertverfall von Immobilien, Wertschöpfungsverluste ansässiger Firmen, Entschädigungen) entstehen, in die Berechnung ein?
- Wie werden die Lärmschutzmaßnahmen projektiert? Warum enthalten die Planungen teilweise Lücken beim Lärmschutz?
- Wurden vorhandene Lärmquellen in die Lärmberechnung mit eingerechnet?
- Wer übernimmt die Kosten für den eventuell notwendigen Neubau von Brücken? DB, Bund, Kommunen? Wie wird dies in der Nutzen-Kosten-

Analyse berücksichtigt?

- Wie werden nicht-monetäre Kosten (z.B. Lebensqualität, Zerstörung des Landschaftsbilds) in die NKA mit einbezogen?
- Wie kann es sein, dass der Ausbau der Bestandsstrecken teurer sein soll als Neubaustrecken?
- Gibt es überhaupt einen Nutzen von Güterverkehrsstrassen für die betroffenen Regionen (z.B. bessere Anbindung, wirtschaftliche Vorteile)?
- Welche variablen Kosten sind den Berechnungen zu Grunde gelegt?
- Welcher Zinssatz ist zu Grunde gelegt?
- Inwieweit sind die Effekte einer vorzeitigen Nutzung fertiggestellter Teilstrecken oder die Kostenvorteile durch Modernisierung bei einem stufenweisen Ausbau berücksichtigt?
- Inwieweit sind die Kosten der verschiedenen Trassen (aufgrund der unterschiedlichen Planungstiefe) wirklich vergleichbar?
- Ist für die Netzkonzeption Schiene Nord eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) durchgeführt worden?
- Werden sämtliche Annahmen, Prämissen und Daten zur Verfügung gestellt?
- Sind Wildbrücken an Leitkorridoren in die Kosten eingeplant?
- Führen zusätzliche Gütertrassen dazu, dass der Gütertransport auf der Schiene günstiger wird?
- Wer trägt die Kosten für den Abriss von Gebäuden, Neubau von Brücken, etc.?
- Inwieweit werden bereits bestehende Belastungen (Autobahn, Truppenübungsplatz) in einer Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt?
- Ist die Nutzen-Kosten-Analyse seriös?
- Welche Faktoren werden in einer (groben) Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt?
- Inwiefern verändert eine erhöhte Trassenkapazität die Kosten des Gütertransports auf der Schiene im Vergleich zum Transport auf der Straße?
- Warum spielt in der NKA der schnelle Personenfernverkehr nach wie vor eine so wichtige Rolle obwohl es doch eigentlich um den Güterverkehr geht?
- Wie werden die Unterhaltungskosten mit einberechnet?
- Wie werden Kreuzungen mit anderen Leitungen (Strom / Gas / Straßen / Schienen) berücksichtigt?
- Wie wird die Entlastung von Knotenpunkten (z.B. Hannover) und/oder Engpässen in der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt?
- Macht ein Ausbau vorhandener Strecken (bei gutem Lärmschutz) nicht viel mehr Sinn? (Vorteile: Geringere Kosten, weniger Belastung für Mensch und Natur, keine neue Zerschneidung) Wie werden diese Vorteile in den Planungen berücksichtigt?
- Welches Potential bietet die Reaktivierung von Trassen? Welche

Voraussetzungen müssen hier erfüllt werden (im Vergleich zu Neubaustrecken)?

- Gibt es Überlegungen, Trassen (Straßen, Schienen, Strom) zu bündeln?
- Gibt es Überlegungen für einen doppelstöckigen Containerverkehr?
- Werden bei der Trassenplanung für den Güterverkehr auch immer gleich Lösungen für den SPNV mitgedacht?