



Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubautrassen e.V.

An das
Dialogforum Schiene Nord
c/o vom Hoff Kommunikation GmbH
z.Hd. Herren Hitschfeld und Stachowitz
Prinz-Georg-Straße 104
40479 Düsseldorf
Per Email: info@dialogforum-schiene-nord.de

Verwaltungssitz:
Einemhofer Weg 16
214444 Vierhöfen

Telefon: 04172 - 8340
E-Mail: info@bbnh.de
Internet: www.bbnh.de

31.08.15

Bewertung und Gewichtung der Trassenalternativen nach den Verkehrswertkriterien

Sehr geehrte Herr Hitschfeld,
sehr geehrter Herr Stachowitz,

das Bürgerbündnis Nordheide e.V. beantragt, folgende Beschlussvorlage auf die Tagesordnung der Sitzung am 11.09.2015 zu setzen und eine entsprechende Beschlussfassung durchzuführen:

1. Bewertung und Gewichtung der Trassenalternativen nach folgenden Verkehrswertkriterien

- Realisationszeit
- Schrittweise Inbetriebnahme
- Nutzen Schienen-Personenverkehr
- Nutzen Schienen-Güterverkehr
- Nutzen Schienenpersonen-Nahverkehr in der Region
- Be- und Entlastung der Knoten HH, HB, H

Auf die genannten Verkehrswertkriterien hat sich das Forum bereits geeinigt (siehe hierzu Protokoll der Sitzung des DSN vom 17.07.2015, Seite 3)

2. Die Trassenalternativen sollten auf der Grundlage einer einfachen Nutzwertanalyse

- mit Hilfe eines Punktesystems (siehe Anlage 1) oder eines
- Plus-Minus-Systems (siehe Anlage 2) bewertet werden.

Mit diesem System lassen sich auch andere Themenfelder bewerten, z.B. Natur und Umwelt.

3. Begründung

Bei der letzten Forumssitzung haben die Moderatoren die Teilnehmer des Dialogforums und der AK gebeten, für sich zu erklären, in welcher Form eine Gewichtung und Anwendung der Kriterien erfolgen soll: Entweder auf der Basis

Vorstand:

Eberhard Leopold (Vorsitzender), Friedrich Goldschmidt (Stv. Vorsitzender),
Gerhard Rötzer (Schatzmeister)

Bankverbindung: Sparkasse Harburg Buxtehude
Gerichtsstand: Amtsgericht Lüneburg

IBAN: DE46 2075 0000 0090 4779 51 - BIC: NOLADE21HAM
St-Nr.: 50/270/05446

Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubautrassen e.V.



einer Nutzwertanalyse (siehe oben, lfd. Nr. 2) oder einer Beschreibung der Vor- und Nachteile (siehe hierzu Protokoll der Sitzung vom 17.07.2015, Seite 28).

Das Bürgerbündnis Nordheide e.V. betont hierbei, dass wir an dem Ziel der schnellst möglichen Findung einer **Vorzugstrasse** im DSN unerschütterlich und unverändert festhalten. Wir werden alle uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, um dieses Ziel zu erreichen. An dieser Stelle bitten wir Sie um Hilfestellung, gemeinsam eine finale Trasse im Plenum zu finden. Wenn am Ende einer Sachdebatte alle Forumsmitglieder vorher die Gelegenheit zur Stellungnahme hatten, müssen die Moderatoren eine Entscheidung herbeiführen – durch Abstimmungen oder in anderer konkreter Form. Eine Mehrheitsentscheidung ist ein demokratisches Verfahren, das von allen politischen, sozialen und kulturellen Gremien praktiziert wird. Hier wird nicht **ausgegrenzt**, sondern zwischen mehreren Alternativen **ausgewählt**.

Abschließend möchten wir Sie darüber informieren, dass wir an einer Bewertung und Gewichtung der Kriterien aus dem Bereich „Natur und Umwelt“ arbeiten.

Mit freundlichen Grüßen
Eberhard Leopold
Friedrich Goldschmidt

Kopien dieses Antrags gehen an:

Den AK Optimierung der Alpha-Variante
Die Landesregierung Niedersachsen
Die Bahn AG
Das Bundesverkehrsministerium
Die Bürgerinitiativen und Verbände im DSN

Vorstand:

Eberhard Leopold (Vorsitzender), Friedrich Goldschmidt (Stv. Vorsitzender),
Gerhard Rötzer (Schatzmeister)

Bankverbindung: Sparkasse Harburg Buxtehude
Gerichtsstand: Amtsgericht Lüneburg

IBAN: DE46 2075 0000 0090 4779 51 - BIC: NOLADE21HAM
St-Nr.: 50/270/05446

Entscheidungskriterien für die Bewertung der Trassen im Dialogverfahren Schiene Nord

Varianten ⇒ Kriterien ↓	Y-Trasse Klassisch 1	SGV-Y 2	ABS bis Celle 3	ABS bis Uelzen 4	Neubau Ash.-Unt. 5	Neubau Ash.Sud. 6	Alpha Lösung 8	Kombi OHE Heidebahn 9	VCD 10
1) Realisationszeit *)									
2) Schrittweise Inbetriebnahme *)									
3) Nutzen Schienen-Personenverkehr									
4) Nutzen Schienengüterverkehr									
5) Nutzen SPNV in der Region									
6) Be- und Entlastung der Knoten – HH/HB/H, lt. BVU									
Ergebnis									

Bewertungssymbole: + erheblich positiv / - erheblich negativ / 0 unerheblich

***) Dieses Kriterium ist von außerordentlicher verkehrlicher Bedeutung**

DSN Bewertungs- und Gewichtungsmatrix der Verkehrswertkriterien

Realisationszeit

Zeitraum innerhalb dessen dem Markt das Projekt betriebsbereit zur Verfügung steht. Eine schnelle Verfügbarkeit weiterer Streckenkapazitäten bekommt aufgrund des schon jetzt bestehenden und aufgrund der Verkehrsprognose erwarteten weiter schnell anwachsenden Kapazitätsbedarfs die höchste Punktzahl und eine langfristige Maßnahme eine schlechte Bewertung. Die Realisationszeit umfasst auch die Planungszeit.

3 - 2 – 1 – 0 Punkte

3: bis 5 Jahre

2: zwischen 5 und 10 Jahren

1: zwischen 10 und 15 Jahren

0: über 15 Jahre

Schrittweise Inbetriebnahme

Möglichkeit, auch abschnittsweise Kapazitätsengpässe schnell beheben zu können. Strecken, die durch Teillinbetriebnahmen, z. B. die Behebung von Engpässen, schon Kapazitätssteigerungen zulassen, ermöglichen einen schnellen Kapazitätszuwachs.

3 - 2 – 1 – 0 Punkte

3: durch Behebung von Engpässen auf Teilstrecke kann bereits ein erheblicher Kapazitätsgewinn (größer 60 %) erzielt werden.

2: durch Behebung von Engpässen auf Teilstrecke kann bereits ein Kapazitätsgewinn (40 bis 60 %) erreicht werden

1: durch Behebung von Engpässen auf Teilstrecke kann bereits ein gewisser Kapazitätsgewinn (20 bis 40 %) erzielt werden.

0: Inbetriebnahme erst nach Ende der Gesamtbauzeit möglich

Nutzen Schienenpersonenverkehr

Betroffene Regionen sollen nicht zu Transitgebieten werden. Ein Nutzen von Personenfernzügen für die Region kann nur entstehen, wenn mehr Haltestellen der Bevölkerung die Nutzung der Fernzüge erleichtern. Hierbei kann eine Trassenvariante auch eine negative Wirkung haben, wenn Fernzüge, die derzeit in bestimmten Städten halten, in Zukunft diese Städte nicht mehr anfahren würden. Dieser Sachlage trägt die Bewertungsskala wie folgt Rechnung:

Punkte: 1 – 0 – minus 1

1: mehr Haltestellen der Fernzüge

0: gleichbleibend

-1: weniger Haltestellen der Fernzüge

Dieses Kriterium muss von der Arbeitsgemeinschaft nochmals überdacht werden, da bezogen auf die Region Zweifel an der Aussagekraft bestehen.

Nutzen Schienengüterverkehr

Zielsetzung des DSN ist die Lösung der stark zunehmenden Hafenhinterlandverkehre. Deshalb verdient dieses Kriterium eine besondere Gewichtung. Dies kommt in der Punkteskala zum Ausdruck.

Mit zunehmender V_{max} Spreizung sinkt die verfügbare Kapazität und damit der Nutzen für die Güterzüge, die dann regelmäßig abbremsen und warten müssen. Da das Abbremsen eines beladenen Güterzuges so viel Energie verbraucht, wie eine Kleinstadt für einen ganzen Tag benötigt, ist dies auch ein klimapolitischer Gesichtspunkt. Überdies ist hier zu berücksichtigen, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte für langsame Strecken niedriger sind, da der technische Standard und damit die Bau- und Unterhaltungskosten geringer sind.

Die Eignung für SGV ist somit abhängig von der Geschwindigkeit, auf die die Strecke ausgelegt ist.

6 - 4 - 2 - 0 Punkte

6: Fahrbare Geschwindigkeit bis 160 km/ h

4: Fahrbare Geschwindigkeit 160 – 200 km/ h

2: Fahrbare Geschwindigkeit 200 – 250 km/h

0: Fahrbare Geschwindigkeit über 250 km/h

Nutzen SPNV in der Region

Mehrwert der Strecke für den Personennahverkehr. Die Nachfrage nach SPNV-Angeboten steigt ebenfalls in erheblichem Maße. Eine langfristige Schieneninfrastrukturmaßnahme, wie die mit dem DSN angestrebte, sollte somit auch Kapazitätsgewinne für den Personennahverkehr ermöglichen. Dies hat den weiteren positiven Effekt, dass eine größere Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung und damit eine bessere politische Durchsetzbarkeit entsteht.

Punkte: 3 - 2 - 1 - 0

3: Strecke erlaubt erhebliche Anzahl neuer RE- und RB-Verkehre mit Beschleunigung

2: Strecke ermöglicht neue RE- und RB-Verkehre

1: Strecke geeignet zur Aufnahme neuer RE- oder RB-Verkehre in geringer Anzahl

0: keine erweiterten Personennahverkehre möglich

Be- und Entlastung der Knoten HH / HB / H

Punkte 3 - 2 - 1 - 0

Auflösung der Knotenproblematik durch Umfahrung oder Durchfahrung mit einer Kapazitätssteigerung von

3: mehr als 40 %

2: zwischen 40 % und 25 %

1: zwischen 25% und 10 %

0: weniger als 10 %

Friedrich Goldschmidt, Eberhard Leopold, BBNH