

Kotzagiorgis-Varianten

Vorbemerkung

Der Gutachter der BVU, Herr Kotzagiorgis, hatte in seiner abschließenden Bewertung ein deutliches Optimierungspotenzial der bisher vorliegenden Varianten gesehen. Er hatte dargestellt, nach welchen Kriterien eine Optimierung erfolgen sollte, und schließlich Kombinationen verschiedener Streckenäste und Varianten angeregt.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit konnte das Thema Verkehrliche Wirkung und Ersteinschätzung nur ausgesprochen kurz abgehandelt werden. Nachfragen, gerade zum Fazit, waren nicht mehr möglich. Auch der genaue Maßnahmenzuschnitt der Vorschläge blieb etwas unklar.

Antrag

1. Wir bitten Herrn Kotzagiorgis, seine Vorschläge als Trassenvarianten zu konkretisieren.
2. Herrn Kotzagiorgis wird gebeten, diese Varianten im Dialogforum vorzustellen und die sich nach seiner Einschätzung ergebenden Vorteile zu erläutern. Das Dialogforum kann dann entscheiden, ob sie im Forum weiter behandelt werden sollen.

Begründung

Varianten, die vom Fachgutachter empfohlen werden, können im späteren Planungsverlauf (Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) nicht ignoriert werden, sondern müssen dort als möglicherweise vorzugswürdige Alternativen in die Abwägung einbezogen werden.

Damit ist auch eine Behandlung im Dialogforum sinnvoll.

Es bietet sich an, einen Themenblock 'Optimierte Varianten' einzufügen, um neben den von Herrn Kotzagiorgis vorgeschlagenen Alternativen auch das Optimierungspotenzial der Alpha-Lösung und der VCD-Variante zu diskutieren.

Uwe Gottschalk

Interessenvertretung gegen den
Ausbau der Bestandsstrecke

Anlage 1

UR Hamburg/Bremen – Hannover – Fazit (1)

- Lösungsvorschlag sollte so gestaltet sein, dass
 - Engpässe aufgelöst werden, damit Verkehre sich auf ihre kürzeren Wunschstrecken verlagern können; im Wesentlichen handelt es sich um Verkehre von HH – Berlin (ca. 25 – 28 Züge (rd. 140)), Züge über Bremen – Osnabrück (ca. 15 – 26 Züge) und Züge die mit Quelle/Ziel Hamburg über Verden – Nienburg (bis zu rd. 60 Züge)
 - Verkehrswege verkürzt werden, um ausreichende Verlagerungen zu erzeugen
 - langfristig nutzbare Kapazitäten geschaffen werden (nicht in Engpässe reinlaufen)
 - sie den SPFV + SPNV mit einbindet (jedoch nicht nur Elektrifizierung)
 - wenn möglich, eine Lösung für Bremen/Wilhelmshaven und Hamburg gefunden wird
 - die zusätzliche Belastung der Bevölkerung weitgehend vermeidet (Bestandsstrecken???) und
 - die Belastung der vorhandenen Umweltressourcen möglichst minimiert.

Seite 27

BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH

UR Hamburg/Bremen – Hannover – Fazit (2)

- bestehende Lösungsvorschläge bieten ausreichendes Optimierungs- und Weiterentwicklungspotenzial
- kostengünstige Varianten so kombinieren und optimieren, dass sie den o.g. Anforderungen genügen, z.B.
 - Kostengünstige Streckenverlauf: SGV-Y, OHE-Kombi
 - Ausreichende Kapazitäten schaffen: + südlichen Ast Y-klassisch (Soltau – Isernhagen) + Anbindung Isernhagen – Lehrte
 - jedoch Verbindungskurve zum Westen (Hafen Misburg) erforderlich
- Anbindung Bremen/Wilhelmshaven an solch einen Ast; kann Amerikalinie-Ast sein, aber auch EVB (nur für Ost-Verkehre denkbar)
- erst im Weiteren Erweiterungen prüfen; evtl. auch ohne Rotenburg – Wümme
- Geschwindigkeitsprofile (insbesondere für den PV) prüfen
- Idee liegt nahe an einer Kombination Alpha – Heidebahn – Y

Seite 28

BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH

Folien BVU-Fazit, Hervorhebungen durch uns.

Anlage 2

Interpretation der Folien unsererseits

Zwei Hauptvarianten (Nord-Süd-Lösung):

- A) Kombination Heidebahn + Y-Südast
- B) Kombination Güter-Y + Y-Südast

Anbindung Bremen/Wilhelmshaven (Ost-West-Lösung)

- Amerikalinie
oder
- EVB Bremerhaven–Bremervörde–Buxtehude

Mögliche Erweiterungen:

- ABS Rotenburg–Minden
- ABS Bremerhaven–Bremervörde–Rotenburg, Elektrifizierung 1-gl.

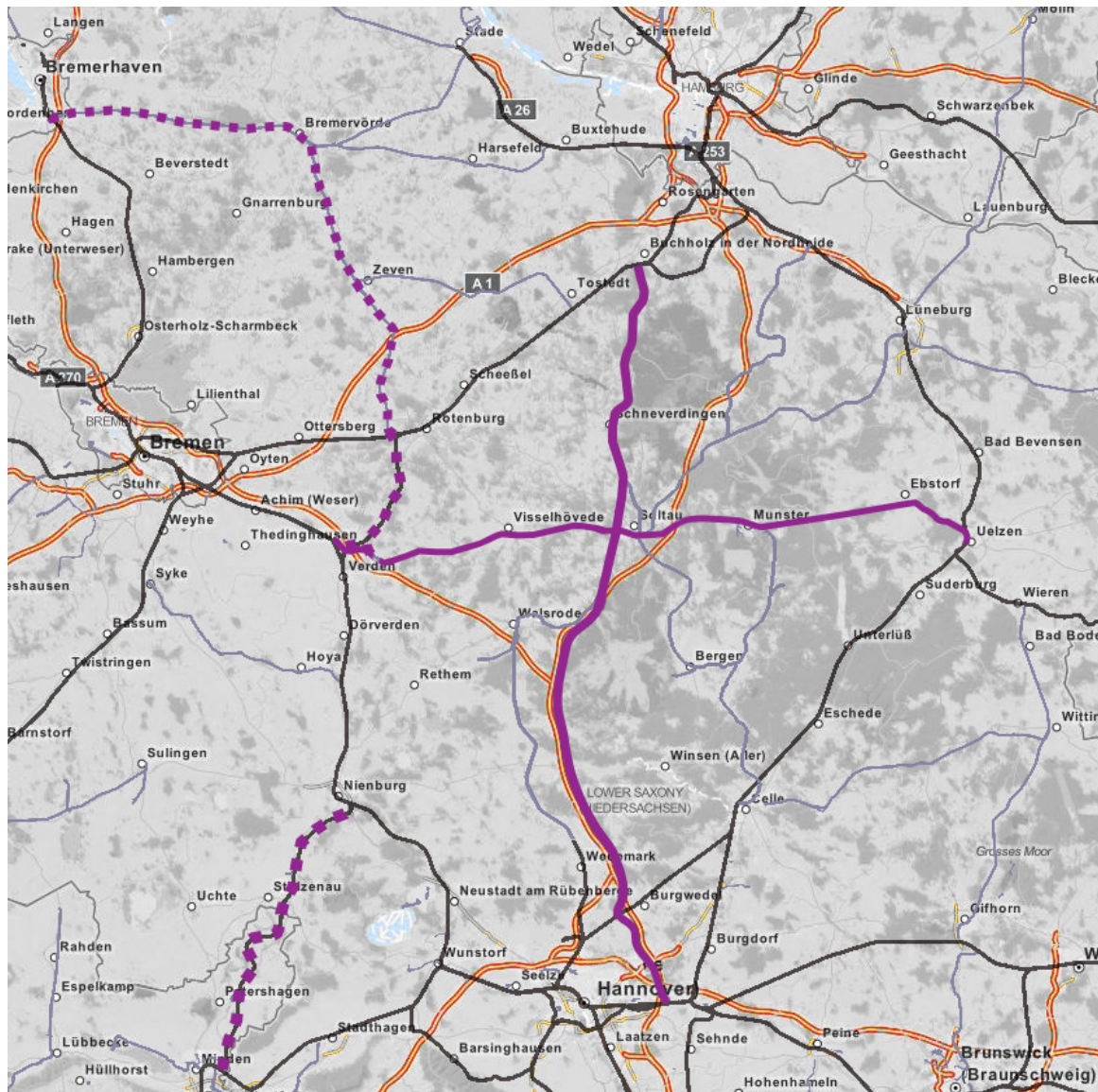
Die beiden Hauptvarianten sind in ihrer Wirkung und im Zuschnitt ähnlich dem SGV-Y und der Heidebahn-OHE Kombination und können als deren optimierte Versionen angesehen werden.

Die Betrachtung von Optimierungsmöglichkeiten muss also nicht zu einer vergrößerten Anzahl an Varianten im Dialogforum führen. In diesem Fall nimmt der Umfang der Einzelstrecken sogar ab. Die zwischen Soltau und Celle liegenden Abschnitte (SGV-Y und OHE) fallen weg und werden ersetzt durch einen gemeinsamen Abschnitt, der in weiten Teilen mit dem klassischen Y übereinstimmt.

Anlage 3

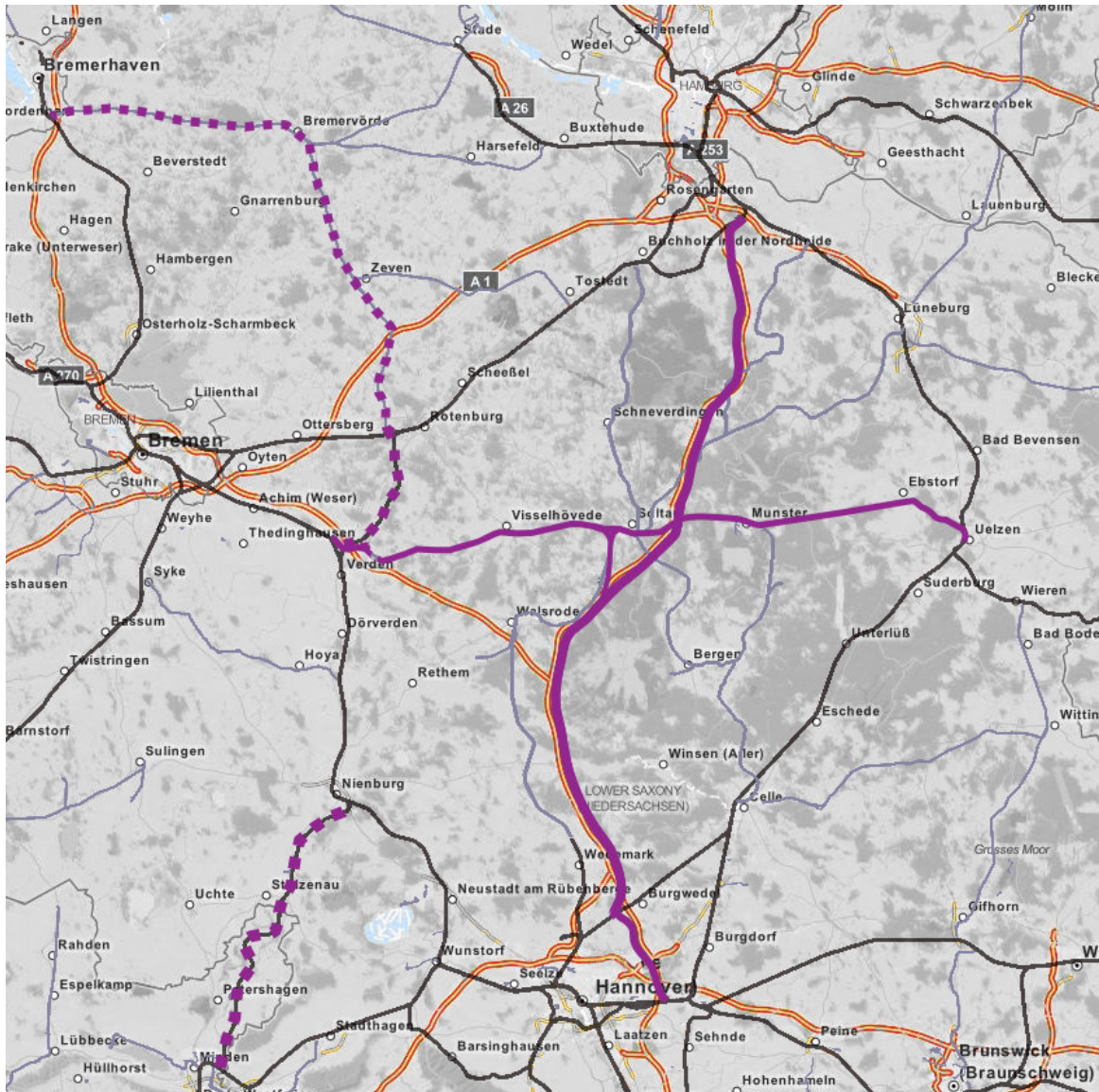
Grafische Darstellung. Die Karten¹ sollen veranschaulichen, wie einzelne Trassenkombinationen aussehen *könnten*, sie nehmen die Konkretisierung durch Herrn Kotzagiorgis nicht vorweg.

¹Kartengrundlage OpenStreetMap, Grafik eigene Zusammenstellung.



A) Kombination Heidebahn + Y-Südast

- ABS Buchholz–Dorfmark mit Geschwindigkeitserhöhung (SPFV + SPNV)
- Umfahrung Soltau
- NBS Dorfmark–Lehrte
- ABS Langwedel–Uelzen, Elektrifizierung 1-gl.
- Verbindungskurve zur ABS/NBS



B) Kombination Güter-Y + Y-Südast

- Trassenverlauf Güter-Y angepasst für zusätzlichen SPfV-Nutzen
Tunnellösung Ohlendorf prüfen
- ABS Langwedel–Uelzen, Elektrifizierung, Bau von Kreuzungsbahnhöfen.
- Verbindungskurve zur NBS im Raum Soltau – Dorfmark unter Nutzung vorhandener Strecken
(Heidebahn oder OHE)
- NBS Maschen–Lehrte
- Überholbahnhöfe → Regionalbahnhöfe für SPNV?
- Soltau Fernverkehrshalt in Tagesrandlagen (oder Einzelzüge)?