

Antrag der überregionalen BIs an das Dialogforum Schiene Nord am 19.6.2015

Die BIs haben beantragt, auf der Sitzung des nächsten Dialogforums einen Kriterienkatalog als Grundlage für die Bewertung der Trassenvarianten zu entwickeln. Auf der Agenda für die DSN-Sitzung am 19.06.2015 ist bereits angekündigt, dass das Thema Kriterienfindung behandelt werden soll. Es soll ein Vorschlag für eine Kriterienliste im Kreis der Teilnehmenden diskutiert werden.

Der Bewertungskatalog für den BVWP, der im BVU-GA angewendet wurde, bevorzugt NBS, die vom schnellen Fernverkehr genutzt werden. Kriterien, die die Vorteile von ABS zur Geltung bringen, finden sich im bisherigen Bewertungskanon nicht.

Die am Ende dieses Papiers aufgeführten BIs beantragen deshalb, die nachfolgend unter Block 1 aufgeführten Verkehrswertkriterien in eine für die Variantenauswahl maßgebliche Kriterienliste aufzunehmen

1. Kriterien

Block 1: Verkehrswert (verkehrlicher Nutzen)

Realisationszeit (mit Unterpunkt Planungzeitaufwand)

Schrittweise Inbetriebnahme

Finanzbedarf

Kostengünstigste Trassenpreise für SGV und SPNV (bzgl. Nutzungsentgelte)

Fokus SGV (und SPNV)

Bypass-Funktion (Möglichkeit, die Knotenpunkte zu umfahren)

Regionaler Bezug

Kapazitätsplus

Block 2: Umwelt und Betroffenheiten

Zu diesem Themenbereich gehören Zerschneidungswirkungen, Beeinträchtigung von Vorrangflächen, Lärm- und Vibrationsbelastungen für Anwohner etc. Auf diese wichtigen Themenbereiche können wir erst eingehen, wenn wir die Ausführungen des Umweltgutachtens durchgearbeitet haben. Dieser Block muss also bis zur nächsten Sitzung zurückgestellt werden.

2. Erklärung der einzelnen vorgeschlagenen Kriterien:

Realisationszeit

Nach Auffassung von Herrn Dr. Rössler geraten die Kapazitäten im Schienennetz des Dreiecks HB - HH - Han heute schon an ihre Grenzen. Nach der Verkehrsprognose 2030 wird sich der Bedarf für die Hafenhinterlandverkehre gegenüber 2010 bis 2030 nahezu verdoppeln, sodass die Schienenkapazitäten für die steigenden Bedarfe schon bald (vsl. deutlich vor 2030) nicht mehr ausreichen werden. Der BVU-Gutachter lässt diesen Aspekt einer möglichen Engpasssituation vor 2030 bei seiner Bewertungsmethodik unberücksichtigt (BVU lang S. 65 - 69). Der Vorzug einer vergleichsweise schnellen und kostengünstigen Lösung, den eine ABS prinzipiell hätte, findet sich im BVU-GA nicht wieder. Deswegen ist es erforderlich, dass dieses Kriterium untersucht wird und ergänzend in die Bewertungsmethodik des BVWP einfließt.

Das Kriterium "**Schrittweise Inbetriebnahme**" meint die Möglichkeit, auch abschnittsweise Kapazitätsengpässe schnell beheben zu können.

Dem Kriterium „**Finanzbedarf**“ liegt die Überlegung zugrunde, dass der Bund steuerfinanzierte Mittel auch in Zukunft nur in sehr begrenztem Umfang zur Verfügung stellen wird. Je kleiner der Finanzbedarf einer Maßnahme ist, desto wahrscheinlicher ist die Realisationschance.

In diesem Zusammenhang steht auch das Kriterium **"Kostengünstigste Trasse"**. Damit ist gemeint, welche Trasse die Transportleistung nach Fertigstellung zu den günstigsten Trassenpreisen anbieten kann.

Fokus SGV (und SPNV)

Nach der Bewertungsmethodik des BVWP erhält eine Trasse, die sowohl für Personenfernverkehre als auch für Güterverkehre einen Nutzen bringt, eine bessere Bewertung (BVU lang S. 72). Eine Trasse, die Zuwächse für den Güterverkehr und den Personennahverkehr ermöglicht, schneidet dagegen deutlich schlechter ab. Im vorliegenden Verfahren sollen aber primär Kapazitäten für den wachsenden Güterverkehr geschaffen werden. Dies darf sich nicht nachteilig auf die Bewertung auswirken.

Betrieblich betrachtet harmonisieren Güterzüge und Züge des Personennahverkehrs sehr gut, sodass die gemeinsame Nutzung einer Strecke für diese Verkehre deren Wirtschaftlichkeit verbessert. Eine solche kombinierte Nutzung erhöht prinzipiell auch die politische Akzeptanz vor Ort, weil vor Ort ein guter bzw. verbesserter SPNV stets von Interesse ist.

Der **"Regionale Bezug"** ist der Mehrwert einer Variante für den SPNV.

Dieser regionale Nutzen ist bei Hochgeschwindigkeitstrassen wie der Variante Ashausen - Unterlüss beispielweise nicht gegeben, sodass auch bei Berücksichtigung dieses Kriteriums in der Regel die ABS Vorteile haben.

"Bypass-Funktion" bedeutet das Entlastungspotential einer Variante für die heute schon kapazitätskritischen Knotenpunkte HB, HH und Han.

Es ist vollkommen unrealistisch davon auszugehen, dass die Knotenprobleme bis 2030 gelöst sein werden (jedoch Annahme im BVU-GA). Die politische Akzeptanz und die Finanzierung für eine zusätzliche Belastung der 3 Großstädte durch die wachsenden Verkehre dürfte so gut wie ausgeschlossen sein.

Die gewünschte Bypass-Wirkung könnte durch Ausbaustrecken ggfs. erreicht werden. Die Alpha-Trasse beispielsweise entlastet den Knotenpunkt Hannover und zusammen mit der Regionalbahn EVB auch Bremen.

Der Nutzen einer Knotenumfahrung wird in dem Kosten-Nutzen-Verfahren (KNI) bisher jedoch nicht abgebildet.

Das Kriterium "**Kapazitätsplus**" vergleicht die Anzahl von (Güter-)Zügen, die im Dreieck HH - Han - HB zusätzlich (pro Tag) gefahren werden können. Dies ist die mit jeder Baumaßnahme primär angestrebte Größe und deshalb ein ganz wichtiges Kriterium.

Der Kapazitätsbedarf wird nach der Verkehrsprognose 2030 vsl. bereits vor 2030 erheblich angestiegen sein. Im Containerbereich sind standortabhängig bis zu 100% Zuwachs möglich. Deshalb sind insbesondere schnell realisierbare Lösungen erforderlich. Diesen Kapazitätseffekt können ABS sicherer und schneller leisten.

Wir bitten, uns die Gelegenheit zu geben, diese Kriterien am 19.06. kurz vorstellen zu dürfen.

16.06.2015

Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubautrassen e.V.

Eberhard Leopold, Friedrich und Suzan Goldschmidt

Im Auftrag folgender Bürgerinitiativen und Verbände:

AFDO Aktionsbündnis für die Ostheide e.V.

Aktionsbündnis gegen Trassenneubau

BI Barnstedt BBN

BI Keine Trasse durch Gellersen

BI Suderburgerland

Bürger für eine lebenswerte Wedemark e.V.

Bürger für Umwelt (BfU) e.V.

Bürgerbündnis Nordheide e.V. (BBNH)

Bürgerforum Burgwedel e.V.

Landesverband Bürgerinitiativen Niedersachsen e.V. (LBU)

Pro-Lebensraum-Eimke-Wriedel e.V.

Umweltschutzverband Bothel / Brockel e.V. (BBU)

BI Region Eggestorf gegen zusätzlichen Güterverkehr

BI Dahlenburg

Verein zur Erhaltung gesunden Lebensraum e.V.

Bürgerinitiative X-durch-Y

BI Mechtersen gegen Breimeier-Variante