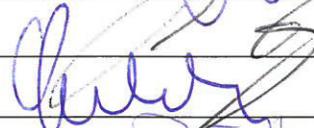
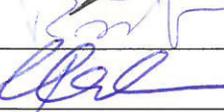
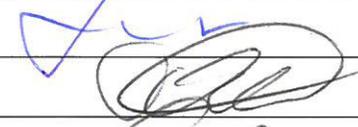
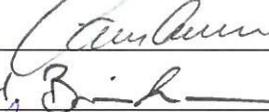
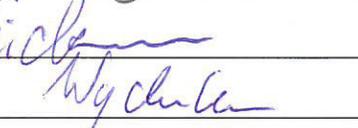
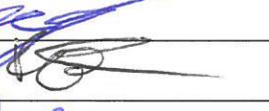
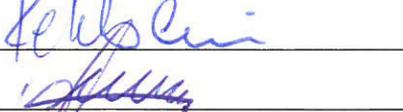
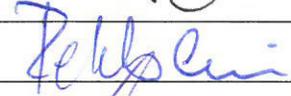
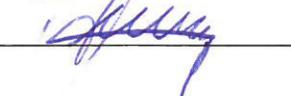
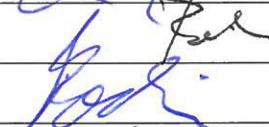
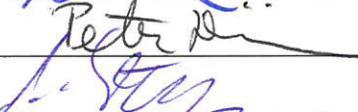
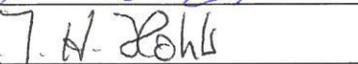


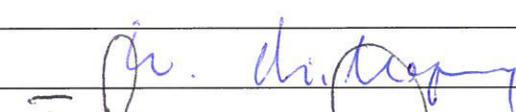
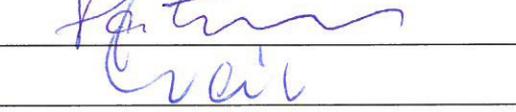
Dialogforum Schiene Nord – AG Alpha, 2. Treffen am 08.09.2015 in Hannover

Teilnehmerliste

	angemeldete Teilnehmer	Unterschrift
1	Schulze, Oliver – Heidekreis	
2	Kersjes, Rolf – (Wriedel)	
3	Leopold, Eberhard – BBNH	
4	Rössler, Dr., Thomas – HTC	
5	Mohrmann, Hans-Werner – Bund LV Nds.	
6	Lanz, Alexander – BMVI	
7	Röbber, Helge – Stadt Soltau	
8	Cassebaum, Wolfgang – Stadt Soltau	
9	Brinkmann, Jan-Hinrich – Stadt Burgdorf	
10	Eickmann, Dr. Carla – MW	
11	Wyderka, Hans-Peter – MW	
12	Schänzler Dr., Michael – Interessenvertretung gegen den Ausbau der Bestandsstrecke	
13	Knögel, Stefan – HH	
14	Brockmann, Lutz – Stadt Verden	
15	Rehbein Dr., Karl-Heinz – Hansestadt Lüneburg	
16	Eggers, Jörg – BI UnsYnn	

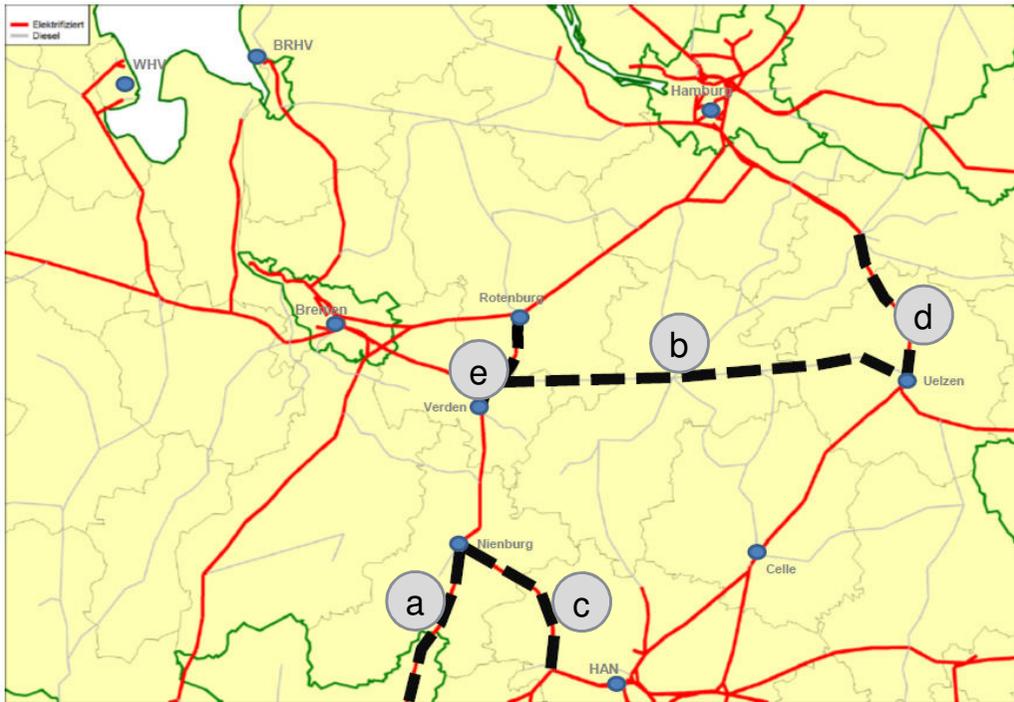
17	Limprecht, Frank – DB Netz AG	
18	Lück, Volker – LK Verden	
19	Böhm, Florian – BMVI	
20	Bodin, Friedrich-Karl – Aktionsbündnis für die Ostheide	
21	Dörsam Dr., Peter – SG Tostedt	
22	Stark Dr., Alexander – LK Harburg	
23	Hohls, Jan-Hendrik – Aktionsbündnis gegen Trassenneubau	
24	Eberle, Dirk – SG Bothel	
25	Bischoping, Ulrich – DB	
26	Goldschmidt, Friedrich – BBNH -	
27	Goebel, Ralf Stadt Vissebroede	
28	Partzsch, Joachim – LU Velzen	
29	Streik, Klaus-Dieter	
30		
31		
32		
33		
34		
35		

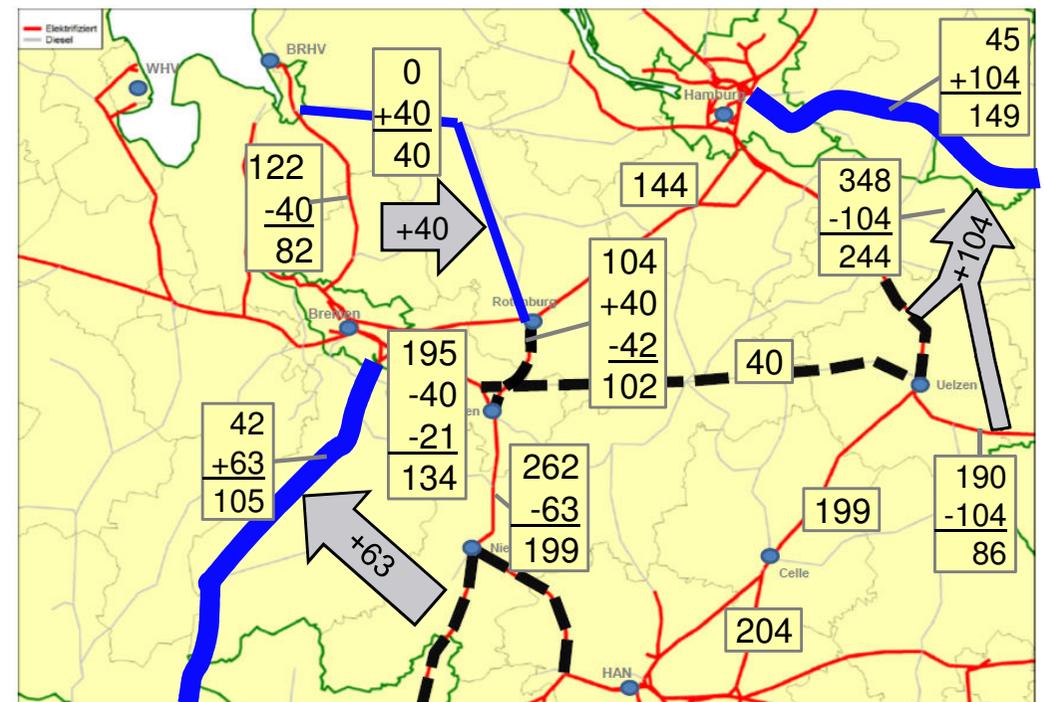
# Alpha-Variante - mögliche Umrouting im Überblick

## Alpha entsprechend BVU-Gutachten 22.5.2015



- a) ABS Nienburg - Minden: 2. Gleis,  $v_{max} = 120$  km/h
- b) ABS Langwedel - Uelzen: Elektrifizierung
- c) ABS Nienburg - Wunstorf: Blockverdichtung
- d) ABS Lüneburg - Uelzen: 3. Gleis,  $v_{max} = 200$  km/h
- e) ABS Rotenburg - Verden: 2. Gleis,  $v_{max} = 120$  km/h

## Mögliche Umrouting Alpha (Zugzahlen entsprechend BVU-Gutachten 22.5.15)



		Klass. Y BVWP 2010	Klass. Y DSN	Alpha DSN	Umrouting Alpha
HH – West	Sagehorn-Osnabrück	105	79	42	+63
	Verden-Nienburg	196	193	262	-63
HH – Ost/Süd	Hamburg-Büchen	149	42	45	+104
	Maschen-Uelzen	267	250	348	-104
	Uelzen-Stendal	116	149	190	-104

# Überprüfung der Auswirkungen von Kosten und Nutzen der möglichen Umroufung Alpha



## Aufgabenstellung 1

- Überprüfung der Umroufung in Richtung Büchen (+104 Züge)\*:
  - Entlastung der vollausgelasteten Strecke Maschen-Uelzen
  - Entlastung der überlasteten Strecke Uelzen-Wieren bzw. der vollausgelasteten Strecke Wieren-Stendal
  
- Überprüfung der Umroufung in Richtung Osnabrück (+63 Züge):
  - Entlastung der vollausgelasteten Strecke Verden-Nienburg
  - Geringfügiger Ausbau Nienburg-Minden (Berücksichtigung ESTW Minden und Herstellung 740m-Überholgleise)
  
- Überprüfung Zuführung von Zügen über die EVB-Strecke Bremerhaven-Rotenburg (40 Züge):
  - Notwendigkeit 2-Gleisigkeit zwischen Rotenburg-Verden
  
- Betrachtung höherer Zugzahlen über den Knoten Bremen

\*Es wird ein einheitlicher Trassenpreis auf beiden Routen vorausgesetzt

# Überprüfung der Auswirkungen von Kosten und Nutzen der möglichen Umroufung Alpha



## Aufgabenstellung 2 (optional)

- Überprüfung Investitionsmaßnahmen in Richtung Büchen/Wittenberge:
  - Kapazitätsgewinne von ca. 20 Trassen am Tag durch Überholungsbahnhof bei Aumühle und Überholgleis in Ludwigslust, Hagenow Land, Jasnitz und Pritzier
  
- Überprüfung Investitionsmaßnahmen zwischen Lüneburg und Uelzen:
  - Statt komplette Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen nur teilweiser Ausbau, z.B. Überholgleis in Bienenbüttel und direkte Anbindung von Lüneburg Westseite in Richtung Uelzen (Hierdurch Kapazitätsgewinne von ca. 30 Trassen am Tag)
  
- Überprüfung Investitionsmaßnahmen zwischen Nienburg und Wunstorf:
  - Kapazitätsgewinne von ca. 20 Trassen am Tag durch Überholgleise in Hagen sowie Poggenhagen und mittiges Wendegleis in Verden und Nienburg

## **Vermerk zur Besprechung AG Alpha am 8.September in Hannover**

### **Optimierung**

Herr Bischoping und Herr Limprecht erläutern die Folien zu einer möglichen Optimierung der Alpha-Variante hinsichtlich Kapazitäten und Nutzen-Kosten-Aspekten.

Ausgangsbasis ist das die Alpha-Variante entsprechend BVU-Gutachten (22.5.2015) (Folie 1 linkes Bild).

Im ersten Schritt erfolgt die Betrachtung realistischer Routungsmöglichkeiten. Hintergrund hierfür ist der Bedarf an ausreichenden Kapazitäten, um nicht nur für die bei BVU ermittelten Zugzahlen eine befriedigende Lösung zu erreichen, sondern es müssen auch absehbar höhere Zugzahlen im Güterverkehr über den Knoten Bremen und Reserven für den Nahverkehr berücksichtigt werden.

Diese Routungsbetrachtungen bestehen aus 3 Verlagerungen (Folie 1 rechtes Bild):

Verlagerung 1: 40 Züge aus Bremerhaven über die Strecke Bremervörde – Rotenburg. Es wird eine Elektrifizierung und eine Verbindungskurve in Rotenburg in Richtung Verden unterstellt. (Die Ertüchtigung für diese Kapazität ist derzeit in Umsetzung.)

Verlagerung 2: 63 Züge werden statt über Verden – Nienburg über Bremen-Sagehorn – Osnabrück gefahren. Die dann resultierende Zahl von täglich 105 Güterzügen Sagehorn – Osnabrück entspricht sowohl den Relationen der Züge bei Restriktionsfreier Routenwahl wie auch der im BVU-Gutachten dargestellten Kapazität.

Verlagerung 3: 104 Züge werden statt über Harburg – Uelzen – Stendal über Hamburg – Wittenberge – Stendal gefahren. Die dann entstehende Summe von täglich 149 Güterzügen liegt oberhalb der Aussagen für die Strecke Hamburg – Wittenberge im BVU-Gutachten. Es stellt sich also die Frage, ob die Kapazität ausreichend ist. Als grobe Abschätzung wurden die Daten der Bedarfsplanüberprüfung 2010 herangezogen. Die für die Verkehrsumlegung genutzten Streckenkapazitäten wurden seinerzeit von der DB Netz AG zur Verfügung gestellt. Herr Böhm ergänzt, dass die damals von der DB Netz AG verwendete Methode Strele vergleichbare Ergebnisse zur von BVU weiter entwickelten Methode zur Ermittlung der Streckenkapazitäten erzeuge. In diesen Betrachtungen werden für eine Umrountung nur die Züge mit Ziel oder Quelle Osten/Südosten betrachtet. Diese betragen lt. BVU-Gutachten ca. 200 Züge, die bei restriktionsfreier Fahrt entweder über Wittenberge oder über Uelzen-Stendal fahren können. Der derzeit in Umsetzung befindliche Ausbau Uelzen – Stendal wurde im Bezugsfall unterstellt. Dies führt aufgrund günstigerer Trassenpreise zu einer Steigerung der Attraktivität dieser Route, auch für Züge, die bislang eher über Wittenberge geführt worden sind. Eine Vereinheitlichung der Trassenpreise für die beiden Laufwege könnte zu einer ausgewogenen Aufteilung beitragen.

Unter Annahme einer Entlastung der Ost-West-Achse im Bereich Hannover durch weitere Maßnahmen außerhalb der Alpha-Variante wäre der im BVU-Gutachten aufgezeigte Engpass entlastet.

Diese Betrachtung ist auf die erforderliche Kapazität bezogen und stellt keine abschließende Aussage zum Aufkommen auf einzelnen Abschnitten in 2030 dar. Dieser Wunsch nach Aussage zum

tatsächlichen Aufkommen ist ohnehin nicht aussagekräftig in Relation zum heutigen Aufkommen, sondern es müsste in der Kommunikation mit möglichen Betroffenen immer das mögliche Aufkommen mit und ohne Infrastrukturmaßnahme verglichen werden.

### **Aufgabenstellung an BVU**

Aus dieser Umrouting wird auf Folie 2 eine Aufgabenstellung für eine erneute Berechnung durch BVU formuliert. Neben den Umroutungsvorschlägen wird eine Modifikation der bisherigen Alpha-Variante vorgeschlagen:

- Statt einer vollen Zweigleisigkeit Nienburg – Minden soll nur ein geringfügiger Ausbau (Verlängerung der Begegnungsgleise auf 740 m und ggf. Neuerrichtung weiterer Begegnungsmöglichkeiten)
- Außerdem sollen die Auswirkungen des neuen elektronischen Stellwerks Minden berücksichtigt werden. Neben der Aktivierung von Begegnungsmöglichkeiten wird hierdurch die Betriebszeit erweitert. Dieser Nutzen ist einzubeziehen. Die Maßnahme erfolgt im Rahmen der Bestandsnetzerhaltung und ist somit nicht Teil der Alpha-Kosten. (Diese Betrachtung entspricht auch der Forderung nach Optimierungen im Bestandsnetz.)
- Durch die Umrouting wird die Notwendigkeit eines zweigleisigen Ausbaus Rotenburg – Verden (= Teil des Alphas) nicht infrage gestellt.

Sollte aus dieser Aufgabenstellung entweder eine unzureichende Kapazität oder Wirtschaftlichkeit resultieren, werden auf Folie 3 weitere Optimierungsmöglichkeiten angeboten. Hierzu zählt auch der mögliche Verzicht auf einen vollen dreigleisigen Ausbau Lüneburg – Uelzen und ggf. punktuelle Maßnahmen. Diese Option könnte auch unter dem Aspekt möglicher Realisierungsprobleme in den Ortsdurchfahrten sinnvoll sein.

Zu den Zugzahlen wird es noch einen Termin zwischen Niedersachsen, Bremen und dem Bund geben.

### **Offene Fragen**

Im nächsten Schritt wurden die noch offenen Fragen aus der ersten Sitzung abgeglichen.

Zentrale Frage ist weiterhin die Entwicklungsmöglichkeit des SPNV. Frau Dr. Eickmann weist auf eine Einbeziehung der maßgeblichen Hauptverkehrszeit 6 bis 9 Uhr hin, mit der die Qualität des SPNV beurteilt werden kann. Diese Betrachtung sollte Teil der Aufgabenstellung sein. Ergänzend erläuterte Herr Limprecht, dass auf der Amerika-Linie weiterhin von einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h ausgegangen wird und dass bei 40 Güterzügen pro Tag durchgehende Verdichtungen für den SPNV nicht vorgesehen sind. Herr Wyderka sieht hier noch Handlungsbedarf und auch Möglichkeiten sowohl bei der Frage der Streckengeschwindigkeit wie auch bei der Gestaltung des SPNV.

Konkrete Aussagen zu den Kapazitätswirkungen von Teilmaßnahmen des Alphas liegen nicht vor und sind nach Aussage von Herrn Limprecht nicht zielführend.

Die Kosten für Lärmvorsorge werden bei der Nutzen-Kosten-Bewertung auf Basis der gesetzlichen Grundlage durchgeführt. Bei der Amerika-Linie wird eine durchgehende Lärmvorsorge angenommen.

Lokale Detailfragen zur möglichen Ausgestaltung einzelner Teilmaßnahmen wurden beantwortet.

Zur Definition der Alpha-Variante wurde vereinbart, dass es keine Ausweitungen geben soll, sondern dass ergänzende Maßnahmen separat zu betrachten sind. Daher bleibt es beim Namen Alpha, die Einbeziehung möglicher Modifizierungen innerhalb der definierten Strecken erfolgt über das jeweilige Datum zur Alpha-Variante.

### **Vorbereitung Dialogforum 11.9.2015**

Am Freitag, den 11.9.2015 soll Herr Wyderka die Ergebnisse der AG Alpha vortragen. Er wird hierfür die beigefügten Folien in übersichtlicher Form verwenden. Zu seinem Vortrag gehört der Auftrag an den Bund, das Alpha modifiziert zu rechnen und die optionalen Optimierungsvorschläge bei Bedarf einzubeziehen. Auch weitere Optimierungen sind denkbar. Es wird in einem solchen Bedarfsfall eine kurzfristige Rückkopplung mit der AG gewünscht. Die Neuberechnung des Alphas bietet sich an, da aus Sicht des Bundes diese Trassenalternative vielversprechend erscheint. Der Gutachter des Bundes wird vrs. mindestens 4 Wochen Zeit für die Berechnung benötigen. Eine Befassung im Dialogforum könnte dann in der Oktobersitzung möglich sein.

Je nach Ergebnisvorlage soll eine weitere Sitzung der AG Alpha stattfinden. Dann soll auch der Umgang den entweder bereits vorhandenen oder auch möglichen Ergebnissen besprochen werden.

Die beigefügten Folien berücksichtigen die Ergebnisse der Diskussion.

Gez. Dr. Eickmann / Wyderka

Anlagen: Folien zur Optimierung, Übersicht Begegnungsbahnhöfe Amerika-Linie und Teilnehmerliste

## Amerika-Linie

Folgende Tabelle zeigt den Planungsstand, der nach Kenntnissen der DB bis dato auch von den Gutachtern des Bundes verwendet wird und dementsprechend auch für die Überlegungen zur Amerikalinie verwendet wurde.

<b>Kreuzungsbahnhöfe:</b>	Ebstorf	1 neues bahnlinkes Überholgleis Gz-lang (NL = 750m), Rückbau vorh. Gleis, Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v = 60 km/h
	Brockhöfe	neuer Übf: 1 neues bahnlinkes Überholgleis Gz-lang (NL = 750m), Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v=60 km/h
	Munster	2 Überholgleise Gz-lang (NL = 750m), Rückbau vorh. Gleise, Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v = 60 km/h
	Emmingen	neuer Übf: 1 neues bahnlinkes Überholgleis Gz-lang (NL = 750m), Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v = 60 km/h
	Soltau	1 Überholgleis (bahnlinks auf NL=750m verlängern, Rückbau vorh. Gleis, Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v = 60 km/h
	Leitzingen	neuer Übf: 1 neues bahnlinkes Überholgleis Gz-lang (NL = 750m), Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v=60 km/h
	Visselhövede	Verlängerung der Gleise 2 und 5 (beide bahnlinks) als Gz-lange Ü-Gleise (NL = 750m), Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v=60 km/h
	Bendingbostel	neuer Übf: 1 neues bahnlinkes Überholgleis Gz-lang (NL = 750m), Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v=60 km/h, kein NV-Halt
	Kirchlinteln	neuer Übf: 1 neues bahnlinkes Überholgleis Gz-lang (NL = 750m), Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit v=60 km/h