

Liste der Fragen aus dem Kreise der Teilnehmenden

Fragen an den Gutachter

In der Vorstellung der Alternativvarianten zur Ausbau-/ Neubaustrecke Bremen/Hamburg – Hannover der Deutschen Bahn AG vom 14. Februar 2014 sind bei den untersuchten Varianten die jeweils betroffenen (ca.) Wohneinheiten angegeben.

- 1) Da aber die **Betroffenheit der Anwohner** mit der Entfernung zu einer neu zu bauenden Eisenbahnstrecke stark abnimmt, ist eine wesentlich genauere Betrachtung unumgänglich, um eine deutlich differenziertere Aussage zu den tatsächlich betroffenen Wohneinheiten und somit zu den betroffenen Anwohnern zu erhalten.

Es ist daher zu fragen, wie viele Wohneinheiten von der Achse des jeweils nächst gelegenen neu zu bauenden Gleises betroffen sind und zwar unterteilt in jeweils 20-Meter Abständen bis zu einer Entfernung bis 500 Meter; ab einer Entfernung von 500 Metern wird eine Erfassung in 50-Meter Abständen als ausreichend angesehen. Die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten sind für die jeweiligen Varianten – inklusive der zusätzlich zu betrachtenden Varianten – nach der Entfernung zu unterteilen und der zugehörigen Gemeinde und innerhalb der Gemeinden zusätzlich den jeweils betroffenen Ortsteilen zuzuordnen.

- 2) Es ist weiterhin zu fragen, wie viele Wohngrundstücke an den jeweiligen Varianten für den Bau von neuen Gleisen teilweise in Anspruch genommen werden müssen und wie viele Wohneinheiten jeweils ganz dem Bau von neuen Gleisen weichen müssen. Die Anzahl der betroffenen Wohngrundstücke/Wohneinheiten sind für die jeweiligen Varianten – inklusive der zusätzlich zu betrachtenden Varianten – den betroffenen Gemeinden und innerhalb der Gemeinden zusätzlich den jeweils betroffenen Ortsteilen zuzuordnen.

Antwort DB: (1-2) Im Auftrag des Bundes hat die DB Netz AG eine "Machbarkeitsstudie" durch die DB International GmbH erstellen lassen. In diesem Zusammenhang und um eine Vergleichbarkeit der einzelnen Alternativen untereinander zu erzeugen, wurde eine angenommene und beispielhafte Linienführung erzeugt.

Da sich im Rahmen der folgenden Planungsschritte (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung) und Planungsverfahren (Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) diese Linienführung noch erheblich verändern kann, handelt es sich somit eher um einen

"Korridor". Detaillierte Betroffenheiten (Lärm, Flächeninanspruchnahme etc.) werden dann in diesen folgenden Planungsschritten ermittelt.

- 3) Zum **Fahrzeitgewinn** der betroffenen Varianten ist anzugeben, wie viele Fahrgäste im Durchschnitt täglich von der schnelleren Verbindung zwischen Hamburg-Harburg und Hannover (ohne Halt in Lüneburg, Uelzen und Celle) profitieren würden.
- 4) Es ist weiterhin zu fragen, wie sich der durchschnittliche **Aufwand für die benötigte Energie** der Zugfahrten bei den jeweiligen Varianten ändert. Hierbei ist die Energieeinsparung bzw. der Energiemehraufwand bezogen auf die jetzige Situation zu analysieren. Zu berücksichtigen sind dabei nicht nur die unterschiedlichen Streckenlängen, sondern vor allem die energieverbrauchenden Überholungen der Güterzüge durch den schnellen SPFV. Die Belastungen der jeweiligen Varianten sind dazu in konkreten Fahrplanstudien zu belegen.
- 5) Abschließend ist zu klären, warum die in der „Untersuchung von Alternativen zur Y-Trasse – Neubaustrecke Ashausen – Suderburg“ **südlich von Uelzen vorgesehene Verbindung** von der Neubaustrecke Ashausen – Suderburg zur Strecke 6899 nach Stendal (Ausfädelung aus der NBS höhenfrei mit 200 km/h; Anschluß an die Strecke 6899 höhengleich am Abzweig Veerßen; zu trassieren für 250 km/h wegen der Option zur Erhöhung der Vmax auf der Strecke 6899) nicht berücksichtigt wurde.

Die Variante Neubaustrecke Ashausen – Suderburg kann ihre volle Bedeutung erst mit der oben genannten Verbindungsstrecke zur Strecke 6899 und einer zusätzlichen Verbindungskurve bei Westerweyhe zur Strecke 1960 Uelzen – Langwedel erlangen.

Dies ist auch in der Studie der BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH „Dialogforum Nord – Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover“ (Freiburg 2015) zumindest teilweise erkannt worden (S. 39ff).

Durch die für 250 km/h trassierte Verbindungsstrecke zwischen der Neubaustrecke Ashausen – Suderburg und der Strecke 6899 Uelzen – Stendal würde die Stadt Uelzen und ihr Ortsteil Westerweyhe vom Güterverkehr, der über die NBS Ashausen – Suderburg in und aus Richtung Stendal fährt, entlastet und gleichzeitig die Option für den Ausbau und die Erhöhung der Vmax auf der Strecke Uelzen – Stendal erhalten.

Antwort DB: Bei der Untersuchung handelt es sich um eine Machbarkeitsstudie mit dem wesentlichen Ziel, die grundsätzliche Realisierbarkeit festzustellen. Die Anbindung an den Ostkorridor ist Beauftragungsbestandteil durch den Bund. Bei der angesprochenen Verbindung käme ein geschwindigkeitserhöhender Ausbau aufgrund der hohen Kurvigkeit der Strecke voraussichtlich einem Neubau gleich

Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg - Bremen - Hannover (BVU)¹

1 Fragen zur Güterverkehrssituation 2030

- 6) Frage 1: Wie verlässlich sind die Prognoseansätze (BVU, ITP) und wie groß sind die Unsicherheitsbereiche (+/-).
- 7) Welche Parameter wirken sich maßgeblich (Leitparameter) auf die Unsicherheitsbereiche der Prognosedaten aus, beispielsweise Wachstumsindices und wie wird die Entwicklung der Parameter bei der Planung berücksichtigt?
- 8) Wie erklärt sich der hohe Seehafenhinterlandverkehr in Tab. 2 für den Seehafen Papenburg? Wie geht dieser in die weiteren Betrachtungen ein?
- 9) Sind die angesetzten rd.108 Mt durch den hohen Anteil Papenburgs zu korrigieren, d.h. auch die nachfolgenden Zahlenansätze.
- 10) Wie hoch ist der Verkehrsanteil, der nur durch Deutschland durchgeleitet wird/ werden soll, der zwar Betroffenheit aber keinen Beschäftigungsmehrwert für die Region/ D erzeugt? Welche Alternativen werden im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung untersucht, um diese Verkehrsströme z.B. über andere Häfen/ Hinterlandanbindungen umweltverträglicher abzuleiten. Wer profitiert in erster Linie von der Erhöhung des Schienenverkehrsaufkommens?
- 11) Daten und Modellierungsprozesse sind nicht öffentlich! Heißt das, dass die Basis für die Ermittlungen der Schienenverkehrsströme von der Öffentlichkeit nicht nachvollzogen werden kann?
- 12) Wesentliche Annahmen für den Schienengüterverkehr unterliegen der Vertraulichkeit! Welchen Sinn macht ein Dialogforum, wenn die Grundannahmen für den Schienengüterverkehr nicht offen gelegt werden?
- 13) Die Zugbildung wird mit Ist-Daten (vertraulich?) kalibriert! Warum ist es nicht möglich, auf verständliche Weise die Zugbildungen zu beschreiben?

2 Nutzen- Kosten- Analyse

¹ BVU, Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover, Freiburg 2015

- 14) Sind in die Nutzen-Kosten-Analysen die Unsicherheiten aus der Verkehrsprognose berücksichtigt? Die Kosten müssen um den Unsicherheitsbereich (+/-) , der sich aus den Unsicherheiten der Leitparameter ergibt, ergänzt werden.
- 15) Die Nutzen-Kosten-Analysen gehen von einem unterschiedlichen Planungsstand aus. Während die klassische y-Trasse schon ein hohes Planungsniveau erreicht hat (ROV) und damit die Kosten relativ genau ermittelt worden sind, liegt dieser Planungsstand bei den Alternativtrassen nicht zugrunde. Es ist aufgrund der Erfahrungen in öffentlichen Infrastrukturprojekten davon auszugehen, dass ermittelte Kosten auf einem Vorplanungsniveau tendenziell zu niedrig angesetzt werden. Wie werden die Kostenunsicherheiten für die Alternativtrassen ermittelt? Sie sind ebenfalls darzustellen.
- 16) Bei den Kosten- Nutzen- Vergleichen der Planungsvarianten wird scheinbar mit „spitzem Bleistift“ gerechnet. Es handelt sich aber um Verkehrsplanungen, die, wie es die historische Entwicklung zeigt, als Jahrhundertprojekte anzusehen sind und der spitze Bleistift hier keinen Sinn macht. Welche betriebswirtschaftlichen Annahmen liegen der Nutzen-Kostenermittlung zugrunde (bitte aufschlüsseln nach Kostengruppen)?
- 17) Die bisher veröffentlichten Trassenverläufe sind offensichtlich noch mit einem räumlichen Unsicherheitsbereich behaftet. In welcher Kosten-gruppe, siehe vorstehend, sind die Maßnahmen zur Vermeidung/ Minimierung von Umweltauswirkungen betroffener Schutzgüter gemäß BImSchG/ UVPG/ BNatSchG und für Ausgleichsmaßnahmen und Entschädigungen mit welchen Unsicherheitsbereichen eingepreist? Auch hier bitte den Bereich ausweisen.
- 18) Für die weitere Diskussion, insbesondere mit den Betroffenen, ist es erforderlich, den konkreten Trassenverlauf festzulegen. Dies muss heute mit den modernen Planungsinstrumenten möglich sein. Wann ist mit einer konkreten Festlegung der Trassenverläufe zu rechnen?
- 19) Grundsätzliches zu Trassen der Nebenbahnen, die hier als Alternativ-trassen untersucht werden sollen (beispielsweise Breimeiertrasse): Die Trassen wurden schon vor langer Zeit geplant und gebaut und zwar unter völlig anderen Rahmenbedingungen. Damals galt es, Ortschaften für den Regionalverkehr (Personen und Güter) - neben dem Fernverkehr - miteinander zu verbinden. Damit erklärt sich die Nähe der Trassen zu den Ortschaften. Für einen modernen Güterverkehr, bei dem der Regionalverkehr keine Rolle spielt, sind diese Trassen aufgrund der Nähe zu den Ortschaften ungeeignet! Wie schätzen die Planer/ DB/ das Wirtschaftsministerium die Realisierungschancen vor dem Hintergrund von Gefahrstofftransporten und Umweltbelastungen durch die Reaktivierung dieser Strecken ein?

Antwort DB: Grundsätzlich gilt das System Eisenbahn als sicherer und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Die konkrete Bewertung hinsichtlich sinnvoller Maßnahmen zur Gefahrenabwehr wird in den nachgelagerten Planungsschritten behandelt.

Auch auf Nebenbahnen im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind Gefahrguttransporte unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen (u.a. Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG), Gefahrgutverordnung (GGVSEB)) grundsätzlich zulässig. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben insoweit einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Benutzung der von der DB Netz AG betriebenen Eisenbahninfrastruktur.

Soweit Trassen von Nebenbahnen baulich ertüchtigt werden, bestehen bei Vorliegen der Voraussetzungen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen für die betroffenen Anwohner.

Antwort MW: Der Bedarf nach konkreten Trassen in Frage 12 kann durch das Dialogforum nicht gestillt werden. Vielmehr ist die Frage konkreter Trassenführungen Gegenstand nachfolgender Verfahren. Im Hinblick auf die Themen Sicherheit und Umwelt ist das beim Verkehrsträger Schiene grundsätzlich höhere Niveau gegenüber dem Verkehrsträger Straße zu beachten. Insofern trägt jeder Transport, der statt auf der Straße auf der Schiene erfolgt, zur Erhöhung der Sicherheit bei. Sollte das Thema Sicherheit von den Teilnehmern des Forums als wichtiges zu betrachtendes Kriterium benannt werden, wäre es entsprechend einzubringen. Umweltfragen sind ohnehin Gegenstand des Forums.

3 Bewertung der verkehrlichen Nutzen

- 20) Die Bewertungsmethodik ist offenbar noch nicht abgeschlossen. Außerdem ist eine vollständige Überprüfung der Maßnahmen, die sich aus der Verkehrsprognose ergeben, aus Zeitgründen nicht umsetzbar. Die Bewertung nach einheitlichen Verfahren, die dem BVWP zugrundeliegen, können nur mittels eines Ersatzansatzes durchgeführt werden. Wie hoch schätzen Sie dadurch die Fehlerquote bzw. den Unsicherheitsbereich ein? Unser Eindruck ist, dass hier mit einer „heißen Nadel“ gestrikt wurde.
- 21) Die Einzelpositionen der Tabelle 14 sind nicht nachvollziehbar. Wie kommen die Einzelpositionen zu Stande?

4 Technische Entwicklungsszenarien der DB

22) Welche zukunftsweisenden Techniken zur Effizienzsteigerung des Bahnbetriebs werden für die Zukunft erwartet?

Antwort DB: Diejenigen Strecken, die zu den transeuropäischen Netzen (TEN) gehören, werden sukzessive mit ETCS, also moderner Signalisierung ausgestattet.

23) Beabsichtigt die DB, die Strecken- und Traktionsmittel für Güterzüge mittel- oder langfristig nach amerikanischem Vorbild zu entwickeln, wie sie Herr Dr. Breimeier in seiner Veröffentlichung in der Eisenbahn-Revue International 4/2015 als innovative Variante propagiert?

Antwort DB: Die Eisenbahninfrastruktur ist in Deutschland nicht für doppelstöckige Containertransporte ausgelegt. Die Höher der Oberleitungsanlagen lässt dieses nicht zu.

Aufgrund der Engmaschigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes und der Vielzahl der Betreiber, wären die Kosten zur Umstellung des Netzes, der angrenzenden europäischen Netze und der Fahrzeuge der Betreiber sehr hoch.

Fragestellungen, die sich aus der Durchsicht der Unterlagen für das nächste Treffen des DSN am 22.05.2015 in Celle ergeben:

Zur Strukturdatenprognose Los 1

24) Grundsätzlich eine erfreuliche Prognose, allerdings stellt sich die Frage ob die folgenden Positionen entsprechend berücksichtigt wurden:

- Energiewende mit dem Ausbau alternativer Energien in D und umliegenden Ländern und daraus resultierend der rückläufige Importen von fossilen Energieträgern
- Geopolitische Entwicklungen insbesondere in Osteuropa, mit dem Anspruch dort mehr Eigenständigkeit und nationale Produktionskapazitäten für diverse Produktgruppen aufzubauen
- Stark rückläufige demografische Entwicklung in Deutschland und EU 28

Sind diese besonderen Einflussfaktoren **ausreichend** berücksichtigt?

Zur Seehafenprognose Los 2

UNICONSULT (Quelle: DB AG und Hafenangaben) hat 2007/8 bereits eine Prognose gestellt die für 2015 einen Umschlag in Höhe von:

Hamburg: 18,1 Mio TEU davon erreicht bis 2013: ca. 51 %

Bremen: 8,8 Mio TEU davon erreicht bis 2013: ca. 66 %

Wilhelmshaven: 4,4 Mio TEU davon erreicht bis 2013: ca. 1,72 % !!

voraus sah.

Für 2025 wurde in dieser Prognoseveröffentlichung eine Ausweitung für Hamburg auf 27,8 Mio TEU und für die übrigen Häfen in ähnlicher Steigerungstendenz prognostiziert.

In der jetzt vorliegenden Seehafenprognose (unter Beteiligung von UNICONSULT erstellt) werden **für 2030** im Kernszenario bereits deutlich geringere Zahlen als vorher prognostiziert

Hamburg: 16,38 Mio TEU

Bremen: 9,87 Mio TEU

Wilhelmshaven: 3,41 Mio TEU

Der Prognosetrend ist stark rückläufig gegenüber früheren Einschätzungen.

Alle Häfen bauen die Kapazität aus und treten national und international stärker in den Wettbewerb. Der Zuwachs ist nicht garantiert für die norddeutschen Häfen!

- 25) Inwieweit sind hier Entwicklungen der Wettbewerbshäfen in den Niederlanden, Belgien, der Ägäis (Griechenland) und den nach mehr Selbstständigkeit strebenden Schwarzmeerhäfen berücksichtigt?
- 26) Ist die Verlagerung von Umschlag auf andere Häfen NL/B (nicht an der deutschen Nordseeküste) in Bezug auf dann noch notwendigerweise geringeren Bedarf an Hinterland Anbindungen für WHV, HB und HH berücksichtigt?
- 27) Inwieweit sind kürzere kostengünstigere Verkehrsverbindungen aus Asien in die süd/osteuropäischen Häfen berücksichtigt unter Berücksichtigung der Tatsache, dass dort die Verkehrsverbindungen im Hinterland deutlich ausgebaut wurden/werden (z.B. Ex-Jugoslawien; Griechenland;) und für eine Reihe von Destinationen bereits einen kostengünstigeren Abtransport über Land erlauben, als das von Nordseehäfen in benachbarte Regionen /Länder möglich wäre?
- 28) Inwieweit ist berücksichtigt, dass z.B. COSCO , wichtiger Kunde auch in der Nordrange NL/D, den Hafen in Piräus langfristig zur Nutzung gepachtet hat (möglicherweise sogar übernimmt), erhebliche Steigerungen ausweist und erste

Kunden (z.B. Hewlett Packard) den Hafenplatz zur Drehscheibe Ihrer EUROPA Geschäfte gemacht haben?

Zu DB NETZ AG: Erläuterung der Machbarkeitsstudie

29) Wie kann es zu derartig widersprüchlichen Angaben der DB AG Gruppe bezüglich der Kosten für eine identische und vergleichbare (Teil-)Trassenvariante z.B. die ABS 1960 (Amerikalinie) als optionale Ergänzung in verschiedenen Trassenvarianten kommen?

Hier noch einmal die Zahlen:

29.11.2013 Machbarkeitsstudie der DB Netz A:

Pkt. 2.6.

1-gleisig; V=120 km/h (aber Trassierung für Vmax=160 km/h) : **1.702.348,-- T€uro netto**

25.09.2014 Vorstellung Alternativvarianten zur ABS/NBS d. DB Netz AG:

Seite 17

1-gleisig; V=120 km/h (aber Trassierung für Vmax=160 km/h) : **1.400.000,-- T€uro netto**

Gutachten BVU für DSN - Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum HH-HB-H 4/2015:

*(auch innerhalb der **Alpha Variante** mit dem Wert angesetzt)*

1-gleisig; Vmax 120/100 : **419.500,-- T€uro netto**

+ von BVU angenommene ABS LG/CE : 1.277.200,-- T€uro netto

30) Welche Einflüsse führen dazu, dass die Kostenschätzung der **BVU Studie** diese Werte im Fall der ABS 1960 (Amerikalinie) noch einmal deutlich unterschreitet?

31) Wie realistisch ist die in der Machbarkeitsstudie genannte Kostenschätzung?

32) Wie hoch ist erfahrungsgemäß die Schwankungsbreite bei Projekten solcher Größenordnung?

33) Was sind erfahrungsgemäß die wesentlichen Einflussfaktoren auf solche Schwankungen?

Antwort DB: (29, 31-33) Die Kostenangaben wurden auf Basis grober Mengenschätzungen in Verbindung mit Preisen aus dem Kostenkennwertekatalog ermittelt. Die Schwankungsbreite verringert sich mit fortschreitender Präzisierung der Planung. Eine pauschale Aussage erscheint hier nicht zielführend, da sie projektindividuell insbesondere abhängig ist von Änderungen in der Aufgabenstellung und der Integration von zusätzlichen Inhalten. Die in der Frage aufgeführte Kostendifferenz ergibt sich aus dem in der Machbarkeitsstudie pauschal angesetzten Risikozuschlag.

Zu verkehrliche Wirkungen – Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum HH-HB-H (aktualisierte Fassung!)

und

Zu Untersuchungsraum Hamburg/Bremen-Hannover (Schienenverkehr im Bezugsfall 2030 Y) Vortragsvariante ppt.

1.13. Seite 4 und Seite 6

34) Wie kann es angehen das für einen solch wichtigen Meinungsbildungsprozess keine öffentlichen Informationen zur Verfügung stehen, wie Güter sich auf Züge und Züge auf spezifische Strecken verteilen?

35) Wie kann es sein, das Angaben zur Zugbildung der Vertraulichkeit unterliegen?

Dadurch entsteht hier der Eindruck das bestimmte Angaben nicht zur Bewertung herangezogen werden sollen!

2.Seite 16

36) Wie hoch werden die Risiken/Kosten für weitere Optimierungsschritte der bisher nicht betrachteten Trassenvarianten eingeschätzt?

37) Hat es zu den bisher aus Umwelt- und Städtebausicht vorgenommen Optimierungsschritten bereits Behördenkontakte gegeben?

2.7.1. und 2.7.2. auf Seite 44ff

38) Welche Auswirkungen sind auf den jetzigen Personenverkehr auf der Strecke zu erwarten?

Kosten zum SGV-Y

39) Wir stellen die Frage warum die Kosten für die Variante SGV-Y so stark schwanken!

In den Unterlagen der Deutschen Bahn ist von 3,2 Mrd. € die Rede, bei dem ersten Termin zum Dialogforum haben wir 2,5 Mrd € gesehen und nun ist die Variante mit 1,5 Mrd € bewertet?

Wir fordern klare Kosten – Nutzen-Analysen die sich an den bisherigen und erprobten Verfahren der Bahn orientieren! Hierbei müssen auch die entstehenden Effekte im Personenverkehr berücksichtigt werden – dies entspricht dem bisherigen Vorgehen der Bahn und der Realität! Damit ist es unverzichtbar dieses Berechnungsverfahren konstant anzuwenden wenn es um Transparenz und Vertrauen geht – und wenn die Interessen von Bahn, Land und Bürgern abgedeckt werden sollen!

Niedrige Kosten als im Verfahren der Bahn sind aus unserer Sicht vollkommen unglaubwürdig und stark erklärungsbedürftig! Hier fordern wir Konstanz und realistische Daten!!!

Fragenkatalog zum BVU - Gutachten

Ein erster Auszug an Fragen aus den unterschiedlichsten und komplexen Themenstellungen zur

Trassenfindung :

- 40) Gibt es eine Rangfolge zur Entscheidung bzw. Bewertung der einzelnen Kriterien einer Gütertrasse? Wird z.B. der Nutzen-Kosten-Faktor höher bewertet als z.B. eine effizienter Auflösung von den vielfach zitierten Knotenproblemen?
- 41) Wie ist der Schlüssel zum Vergleich der Verlagerung von LKW auf die Schiene bewertet worden? Welche Grundlagen und aus welcher Quelle wurden für Annahmen in diesem Gutachten herangezogen?
- 42) Inwieweit sind Forderungen der Hamburger Wirtschaft berücksichtigt worden oder in Zukunft zu berücksichtigen? Gleiches gilt für die weiteren Seehäfen Norddeutschlands.
- 43) Wurden sämtliche europäischen Seehäfen berücksichtigt? z.B. La Spezia, Italien
- 44) Ein Punkt in der Nutzen-Kosten-Analyse des Gutachtens der BVU ist der Punkt NB 3 (Nutzen aus eingesparten Verlagerungskosten). Dort sieht das Vorgehen im Gutachten vor, die im LKW-Transport eingesparten Transportkilometer zu bewerten und hierfür 0,82 EUR je (eingespartem) Kilometer anzusetzen. Dieser Wert spiegelt die Höhe der Vergütung dar, die Spediteure für ihre Transportdienstleistungen per LKW erhalten, also den Unternehmerlohn des Spediteurs. Offenbar wird der durch die Verlagerung von GV von der Straße auf die Schiene eingesparte Unternehmerlohn der Spediteure als Nutzen NB3 angesetzt.
- 45) Für uns ist nicht erkennbar, inwieweit dieser Ersparnis ein entsprechender Kostenansatz entgegengesetzt worden ist, den die Deutsche Bahn AG ihren Kunden in Rechnung stellt. Diese müsste u.E. bei der Berechnung des Nutzens NB3 zum Ansatz gebracht und gegengerechnet werden. Könnten Sie bitte erläutern, wie sich genau der von Ihnen für die Trassenvarianten angesetzte Nutzen NB3 ergibt, inwieweit hier eine entsprechende Verrechnung mit einem Unternehmerlohn der Bahn erfolgt ist, bzw., falls eine solche nicht erfolgt ist, warum dies aus Ihrer Sicht für die Ermittlung dieses Aspekts des Nutzens nicht erforderlich ist?

- 46) Wo und in welcher Weise sind im Gutachten die Existenzverluste, für Landwirte, Hauseigentümer, Handel-, Industrie und Gewerbe etc., bzw. derer nötigen Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt?
- 47) Der Einfluss einer potentiellen Güterstrecke auf die dadurch verbaute (verbrauchte) Nutzfläche führt zu einer Einschränkung des Wachstums durch den einhergehenden Verbau von Entwicklungsreserveflächen für Wirtschaft und Wohnen, explizit in Ballungsgebieten. Wo und auf welcher Grundlage ist dies in das vorhandene Gutachten eingeflossen? Erläuterung: Die Flächen für eventuelle Neubaustrecken würden einem Wirtschaftswachstum für Landwirtschaft, Industrie, Gewerbe und dem Dienstleistungssektor zukünftig nicht mehr zur Verfügung stehen! Die für uns interessante zu beziffernde Größe wäre der dadurch entstehende zukünftige volkswirtschaftliche Schaden der jeweils betroffenen Region, sowie die Größenordnung einer direkten Entschädigung Vorort.
- 48) An welcher Stelle des Gutachtens fließt der geldwerte Vorteil der zukünftigen Trassennutzer in die Gesamtbetrachtung ein? Ist ein Konzept zu gleichberechtigten Verteilung diese zu erwartenden Gewinne mit den betroffenen Gemeinden berücksichtigt worden?

Anmerkungen zum BVU-Gutachten:

Allgemeine Anmerkungen

- Die „optimierten“ Varianten sollten immer im direkten, transparenten Vergleich zur Original-Variante analysiert werden, so dass sich der Leser ein besseres Urteil bilden kann. Ein eigenständiges Wechseln auf die optimierten Varianten (Verlegung von Strecken, Weglassen von Bauwerken etc.) schürt Misstrauen und ist intransparent.
- Die Amerika-Linie wurde nur in einer Variante integriert betrachtet. Da es sich bei dieser Variante jedoch um eine Ergänzungsvariante handelt, hätte diese in nach Möglichkeit ergänzend (d.h. zusätzlich) zu den vorgenommenen Betrachtungen in die Analysen der anderen Hauptvarianten einbezogen werden müssen. Dies würde die möglichen Potenziale der Amerikalinie in den unterschiedlichen Varianten aufzeigen (z.B. Nutzenwirkungen auf die Verkehre aus den bremischen Häfen etc. in Richtung Osten) und die Transparenz deutlich erhöhen. Im jetzt vorliegenden Fall weiß der Leser nicht, welchen Einfluss die Ergänzungsvariante auf die unterschiedlichen Ausbauszenarien haben könnte und wie sich diese unterscheiden.
- Die Nutzen-Kosten-Perspektive sollte noch um eine Betroffenheitsperspektive (d.h. betroffene Bürger/Haushalte/Unternehmen) und die von uns bereits angeregte Ermittlung der regionalwirtschaftlichen Chancen und Risiken ergänzt werden.

49) Sind denn positive Effekte für den Personenverkehr bei den geringen Einsparpotenzialen überhaupt erforderlich? Insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Personenverkehr im Vergleich zum Güterverkehr deutlich geringere Zuwachsraten bis 2030 zu erwarten sind. Welchen Wert haben diese Potenziale im Rahmen der Gesamtbewertung?

50) Die verwendeten Methodiken (Simulationen, Berechnungen, Preiskalkulationen, NKA, etc.) und getroffenen Annahmen sind i.d.R. für den Leser nicht nachvollziehbar/überprüfbar. Das Gutachten sollte Methodiken und Annahmen in komprimierter Form erläutern (z.B. im Anhang, durch Fußnoten etc.). Wie kommen die Gutachter bspw. zu ihren Ergebnissen? Warum treffen Sie gewisse Annahmen? Worauf beruhen die im Zuge des Gutachtens getroffenen Annahmen (Quellenangaben)? Werden sie berechtigter Weise zugrunde gelegt?

Spezifische Anmerkungen (auch zu einzelnen Trassierungen)

51) Werden bei der Karte auf S. 3 und 4 auch Transporte nach/von Braunschweig – Wolfsburg –Salzgitter – Peine berücksichtigt?

52) Auf S. 6 wird geschrieben „Wesentliche Annahmen zur Wagen- und Zugbildung sind im Rahmen der Prognosearbeiten mit Verladern und Zugoperatoren im Schienengüterverkehr abgestimmt worden und unterliegen der Vertraulichkeit.“

Warum ist dies so? Gibt es eine Möglichkeit anonymisierte Hintergründe offen zu legen? Dies würde die Nachvollziehbarkeit erhöhen.

- 53) S. 17/18: Warum wird der 4-gleisige Ausbau nicht mehr betrachtet? Entscheidung ist intransparent! Reicht der 3-gleisige Ausbau für die Bewältigung der HH-Hinterlandverkehre wirklich aus? Wie oben in den allgemeinen Anmerkungen dargelegt, sollten „Optimierungen“ immer im direkten, transparenten Vergleich zur Original-Variante analysiert werden, so dass sich der Leser ein Urteil bilden kann.
- 54) S. 18: Ist die Feststellung richtig, dass das klassische Y eine Abkopplung der Region (Lüneburg – Ülzen – Celle) vom schnellen SPFV bewirkt?
- 55) S. 18-22: Wenn die sich die Bedienangebote im Schienenpersonenverkehr verlagern, wie soll dann das angenommene Wachstum im Schienenpersonenverkehr auf der Strecke H – Uelzen – LG – HH 2030 bewältigt werden?
- 56) S. 19 (und auch 21): Wie hoch wird der Anteil der Güterverkehre auf der Bestandsstrecke noch sein? Wie hoch ist der Gesamtwert mit(ohne Abzug des schnellen SPFV?
- 57) S. 22: Gibt es eine zeitliche Veränderung des Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke H – Uelzen – LG – HH durch den Wegfall der schnellen SPFV?
- 58) S. 23: Warum wurde der Ausbau Salzwedel – Soltau (in der Weiterführung Soltau – Uelzen) nicht weiter verfolgt? In der vorgelegten Form entfaltet SGV-Y kaum Nutzenwirkungen auf die Verkehre aus den bremischen Häfen etc. in Richtung Osten, wenn nicht alternativ eine Ableitung über den entsprechenden Ausbau Bremen – Nienburg – Hannover einbezogen wird, oder?! Die „Optimierung“ ist daher intransparent.
- 59) S. 26: Ergeben sich für den Schienenpersonenverkehr Entlastungen durch die Verlagerung von Güterverehren?
- 60) S. 63: Die online verfügbare Bewertungsmethodik des BVWP ist hoch komplex und sehr umfangreich. Eine Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte durch die Gutachter wäre daher sinnvoll.
- 61) S. 65: Wie bewertet das BMVI die Herangehensweise im Zuge der BVWP-Methodik im Vergleich zu dem Vorgehen im Rahmen der Ersteinschätzung?

Fragen zum Gutachten BVU für das Dialogforum Schiene-Nord am 22.05.2015

62) Beim 1. Termin des Dialogforums Schiene Nord wurde beschlossen, zu den Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung der DB AG auch drei zusätzliche Alternativen mit zu untersuchen. Das sind die

- VCD-Breimeier-Alternative, die
- OHE-Strecken und die sog.
- Alpha-Lösung.

Im BVU-Gutachten wurde bei den untersuchten Strecken (unter Hinweis, so ein Verlauf sei ohnehin nicht effizient) so stark vom beschlossenen Untersuchungsauftrag abgewichen, dass nun zu den ursprünglichen Streckenführungen faktisch keine Aussagen möglich sind.

Wird diese Lücke zwischen der Verabredung des Dialogforums Schiene Nord und dem Untersuchungsbericht noch geschlossen?

Ggf. bis wann?

63) Die Zahlen in Tabelle 14 (S. 72) sind ohne nähere Erläuterungen nicht nachvollziehbar. Welche physikalischen Einheiten besitzen diese Zahlen? Insbesondere die großen Zahlen in der Zeile „Nutzen SPV“ bei den 3 Varianten „Y-Trasse klassisch“, „Ashausen-Unterlüß“ und „Ashausen-Sudenburg“ beeinflussen maßgeblich die Ergebnisse der Ersteinschätzung. Bitte erläutern, warum hier der Nutzen so hoch bzw. bei den anderen Varianten mit „0“ angesetzt wurde. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass vordergründiges Ziel die Lösung der Güterverkehrsproblematik ist, stellt sich die Frage, warum der Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr derart zu Buche schlägt.

64) Die grafische Darstellung der jeweiligen untersuchten Varianten ist grob und verwirrend. Bitte in einer Übersichtskarte alle untersuchten Varianten mit möglichst exaktem Streckenverlauf darstellen. Nur so ließe sich verlässlich erkennen, welche Varianten wie untersucht wurden.

65) Die Grafik auf S. 13 weist die durchschnittliche Streckenauslastung der Strecke Hamburg-Hannover im Jahre 2030 mit 73% bzw. 496 Zügen aus. Bereits heute kommt es im Bahnhof Lüneburg (bei einer weitaus geringeren Zahl von Zügen als in der Prognose) regelmäßig zu Verspätungen aufgrund der hohen Auslastung nicht nur der Strecke zwischen Lüneburg und Hannover sondern insbesondere auch durch die Zughalte im Bahnhofsbereich von Lüneburg. Im Bereich des Lüneburger Bahnhofs besteht also faktisch bereits heute eine Engpasssituation. Wie wurden die Gegebenheiten im Bahnhof Lüneburg hinsichtlich möglicher Kapazitätsreserven beurteilt? Bitte dezidiert erläutern, ob und wie die Streckenauslastung in den jeweiligen Bahnhofsbereichen ermittelt und beurteilt wurde. Welche Reserven bestehen hier für den Personenverkehr, der nach erklärtem politischen Willen weiter ausgebaut werden soll?

- 66) Bei der Darstellung z. B. der „Alpha-Lösung“ (S. 48 ff.) bleibt unklar, wo konkret der Ausbau der Bestandsstrecke Lüneburg-Uelzen in Lüneburg beginnen soll. An der Ilmenaubrücke im nördlichen Stadtgebiet, dem Ende des Ausbaus des dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg? Oder erst südlich des Lüneburger Bahnhofs bzw. südlich des ehemaligen Güterbahnhofs? Soweit der Ausbau der Bestandsstrecke erst südlich des ehemaligen Güterbahnhofs erfolgen soll: Welche Konsequenzen hätte dies für den Lärmschutz im Stadtgebiet zwischen Ilmenaubrücke und dem Beginn der Ausbaustrecke? Bliebe damit weiterhin ein wesentlicher Teil des Lüneburger Stadtgebiets ohne aktiven Lärmschutz nach Vorsorgekriterien?
- 67) Ein Ausbau der Bestandsstrecke im Stadtgebiet von Lüneburg zwischen der Ilmenaubrücke im Norden, dem Bahnhofsbereich und dem ehemaligen Güterbahnhof weiter südlich, dürfte wegen der eng angrenzenden Bebauung, der Gleisführung im Bahnhofsbereich und den betrieblichen Notwendigkeiten im Bahnhofsbereich (haltende Züge des Personenfern- und Personennahverkehrs, hier eingesetzte Züge des Personennahverkehrs) baulich nicht möglich sein bzw. u. U. den Abriss ganzer Häuserzeilen nach sich führen. Ohne Umsetzung von kapazitätserweiternden Maßnahmen im Bahnhofsbereich von Lüneburg wird es bei einem Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Lüneburg und Uelzen jedoch zwangsläufig zu einer weiteren Verstärkung der bestehenden Engpasssituation und damit zu einer nachhaltigen Verschlechterung in der Bedienungsqualität für den Schienenpersonenverkehr kommen. Welche konzeptionellen Ansätze, die auch die Möglichkeit für eine Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs beinhalten, wurden hier untersucht bzw. warum wurden diese bisher nicht in das Dialogforum eingespeist?

Forderungen und Fragen

Im Einzelnen sind aus unserer Sicht folgende Aspekte zu kritisieren und zu hinterfragen (keine vollständige Aufzählung):

Seit Anfang März liegt der Forderungs- und Fragenkatalog der BI vor. Er enthält dezidierte Punkte u.a. zur Regionalisierung der Verkehrsprognosen. Auf diese wird auch in den Präsentationen nicht eingegangen. Insgesamt entsteht der Eindruck, von einigen wenigen Ausnahmen vielleicht abgesehen, dass nunmehr das in Präsentationsform wiedergegeben wird, was ohnehin der „fleißige Leser“ den vorliegenden offiziellen Prognosedokumenten entnehmen konnte. Auf der 2. Sitzung fiel der Begriff „betreutes Lesen“. Dies war und ist nicht im Sinne eines auf Dialog ausgelegten Forums. Diese Inputs nehmen aus unserer Sicht keinen Bezug zu unseren inhaltlichen Forderungen (s. dazu die Angaben in der Anlage „Gemeinsame Forderungen der BI; Präzisierung zu Position 1 des Katalogs“). Wir fordern daher nachdrücklich, dass auf diese Forderungen und Fragen nunmehr eingegangen wird.

- Präsentationen, wie z.B. die von DB Netz, arbeiten auf einem sehr hohen Abstraktionsniveau. Dies erlaubt u.E. keine Erörterung dessen, was aus unserer Sicht jedoch als „relevant“ betrachtet werden muss.
- Die BVU-Studie offeriert „Lösungsmöglichkeiten“ für ein Schienenverkehrs“problem“ in Norddeutschland; das eigentliche Ziel, im DSN primär für den SGV/Hinterlandverkehr eine Lösung zu suchen, wird damit „aufgeweicht“. Die „Erst-Einschätzungen“ des BVU-Beraters sind in ihrer bisherigen öffentlichen Darstellung als kontraproduktiv zu werten. Aus Sicht der BI können diese Einschätzungen jedoch nicht überzeugen und werden als finale Entscheidungsgrundlage abgelehnt.
- Vergleichsweise unwichtig erscheint zunächst, dass es Zitate aus der Seehafenprognose gibt, die nicht mit der Originalunterlage übereinstimmen.
- Die Argumentation zu den Trassenvarianten selbst erscheint nicht frei von
 - a. übergeordneten Interessen, Chancen der NBS werden betont, u.a. ausgelöst durch unterstellten Nutzen des „schnellen Personenverkehrs“. Risiken werden hingegen verneint oder bleiben unerwähnt. Bei den ABS ist es umgekehrt; zusätzliche Vorteile für den Personenverkehr sind nicht aufgeführt.

68) Nach dem Studium des BVU-Gutachtens geht es im Ergebnis um den schnellen Personenverkehr. Auftragsgemäß soll aber der Hafenhinterlandverkehr und damit

der Güterverkehr betrachtet werden. Wie passt das zusammen? Hieraus leitet sich für uns die grundsätzliche Frage ab, welche Aufgabe das Dialogforum überhaupt hat.

69) Die (auch von offizieller Seite) als kapazitätskritisch eingeordneten Bahnknoten (Bremen, Hamburg, Hannover) werden als solche in ihrer Problematik faktisch verneint. Das führt zu der Frage, wie die derzeit bekanntermaßen hochbelastete Infrastruktur in den Knoten zusätzlichen Verkehr in der Größenordnung von 80 bis 199 % aufnehmen soll (Simulationsverfahren?).

- Ebenso ausgeblendet wird die Tatsache, dass SGV der Seehäfen schienenwegebedingt zunächst „nach Osten“ fahren muss, um anschließend abzubiegen „nach Süden“. Stattdessen wird „Verkehr“ in Richtung „Osten“ relativiert und damit ost-west-gehende Infrastruktur inkl. „Ost-Korridor“ schlecht argumentiert. Diese Sicht kann nicht im Interesse von Seehäfen und Anrainern liegen.

70) Die (unzulängliche) Variantenbewertung erfolgte bislang ohne erkennbaren Bezug auf das Kriterium „Umsetzungsdauer“ für eine Maßnahme. Dies ist jedoch von entscheidender Bedeutung, da das derzeitige Schienennetz im „Dreieck“ Bremen, Hamburg und Hannover bereits heute größtenteils überlastet ist. Bei weiterhin anhaltenden Zuwächsen insbesondere im Hinterlandverkehr müssen sehr zeitnah nennenswerte Kapazitätserweiterungen erreicht werden. Auf dieses Thema wird nicht näher eingegangen, insbesondere wenn auf die bekannten Realisationszeiträume von NBS geblickt wird. Hier stellt sich die Frage, ob die untersuchten NBS-Varianten überhaupt zur kurzfristigen Beseitigung der Engpässe beitragen können.

71) Qualitätskriterien für den SGV werden ignoriert, was ökonomisch für die Güterbahnen verheerende Auswirkungen auf deren Ressourceneffizienz bzw. das Kostenniveau hat. Wie könnte eine low-cost-Variante für den SGV und SPNV (gleiches Geschwindigkeitsprofil) aussehen? Mit welchen Investitionen ist zu rechnen?

72) In der Variantendiskussion befinden sich Strecken unterschiedlichster Kategorien. Daraus leiten sich spezifische Streckenkosten ab. In welcher Form spiegelt sich das in den Trassenentgelten wider und wie fließt dieses im Sinne „verkehrliche Effekte“ in die Berechnungen ein?

- Für die erkennbar favorisierten Projekte werden andere Ausbauzustände im Netz 2030 (Bezugsnetz) unterstellt als für andere Varianten. Dies führt u.a. zu deren Abwertung.

- Nicht nachzuvollziehen (und nicht zu akzeptieren) sind die zum Teil sinnentstellenden Änderungen an den Trassenvorschlägen selbst, die verkehrliche Begründung erschließt sich nicht. Eine neutrale Bewertung der Trassenvorschläge im Originalzustand bleibt ebenfalls auf der Agenda.

73) Wann erfolgt eine zweite oder finale Bewertung und wie wird diese ausschauen im Hinblick auf problembezogene, belastbare und transparent ermittelte Aussagen?

Alles im allem ergibt sich auch zum heutigen Zeitpunkt ein sehr gemischtes Bild. Dabei wird nicht verkannt, dass inzwischen wichtige Informationen für ein besseres Verständnis bereitgestellt wurden. Es zeigen sich aber auch **offene Punkte**, die nach Ansicht der BI zu behandeln sind:

74) Wir als BI müssen darauf bestehen, dass belastbare Antworten auf gestellte Fragen (Plausibilität Seeverkehrsprognose 2030 und Verflechtungsprognose 2030, Umlegung usw.) geliefert werden (Pos. 1-3 unseres Katalogs). Wenn dies nicht zum nächsten Forum erfolgt, erbitten wir eine entsprechende und verbindliche Terminangabe. Ggf. sind diese Themen mittels externem Sachverstand hinsichtlich ihrer Plausibilität zu überprüfen.

75) Die von BVU vorgelegten Aussagen sind für die Original-Varianten aus dem DSN zu treffen; selbstverständlich sind einvernehmlich im DSN vorgenommene Änderungen an diesen Varianten möglich. Dabei ist zu ebenfalls zu erläutern, „wie gerechnet“ wird. Dies gilt u.a. auch für die Umrechnung von Güteraufkommen in Zugverkehr und dessen Umlegung auf Infrastrukturkorridore. Für alle Varianten sind einheitliche Kriterien und Prämissen anzuwenden. Welche Kriterien fließen in die K-N-Berechnung mit welcher Gewichtung ein?

Angesichts des aktuellen Diskussionsstands wurde zunächst davon abgesehen, weitere Einzelfragen aufzuwerfen. Dieses wird zu gegebener Zeit nachzuholen sein, wenn es sich konkret aus dem Fortschritt des Dialogprozesses ergibt.

Fragenkatalog für den 22.05.2015

Präsentation : 2. Sitzung des Dialogforums Schiene Nord - Block

„Prognose“ -

Auf Seite 25 des Vortrags werden die Umschlagsmengen der Ostseehäfen dargestellt.

76) Frage : Wie entwickeln sich die Umschlagsmengen für die baltischen Seehäfen (absolute Werte)?

Auf Seite 32 des Vortrags werden als Eingangsparameter nur existierende Verbindungsdaten beim SPNF und SPFV genutzt. Da das Bahnnetz in seinem Umfang in den vergangenen Jahrzehnten massiv reduziert wurde, im Rahmen des Klimawandels aber ein Ausbau des Service notwendig ist und z.B. im SPNF der Bedarf auch durch steigende Nutzerzahlen belegt ist, stellen sich die folgenden Fragen:

77) Frage : Wie gehen potentiell neue Leistungen/Streckenangebote im SPFV und SPNV in die Prognose ein?

78) Frage : Sind die von der Deutschen Bahn in der Pressemitteilung vom 18. März 2015 angekündigten Massnahmen zur Ausweitung des Fernverkehrsangebotes der Deutschen Bahn in der Prognose 2030 enthalten?

Auf Seite 36 des Vortrags ist auf der linken Karte deutlich zu sehen, dass um Metropolregionen das Verkehrsaufkommen deutlich steigt. Gleichfalls wird im Text auf der Seite ausgesagt, dass Fernverkehre und damit Durchgangsverkehre durch Regionen deutlich überproportional wachsen.

79) Frage : Wie geht diese Aussage in die Prognose des SPFV als Mittel der ökologischen und hochgradig leistungsfähigen Vernetzung zwischen den Metropolregionen in die Prognose ein (Steigerungsrate/ Werte im Suchraum)?

Präsentation : Einordnung der Machbarkeitsstudie der DB International in den Kontext des Gesamtprozesses

80) Frage : Warum wird in dem Vortrag (S.4-S.5) nicht auf die Vorgeschichte des Verfahrens Bezug genommen und dieses erläutert?

Für die Y-Trasse gibt es eine gültige raumordnerische Festlegung durch ein Raumordnungsverfahren. Wenn wir dieses und die Gründe für eine Neuaufnahme der Alternativensuche aus dem Verfahren ausblenden, dann besteht die Gefahr, dass wir die gleichen Fehler wie im vorherigen Verfahren (zu enge Fokussierung auf eine Zielgruppe - > Personenverkehr) wiederholen und, wie gegenwärtig am SGV-Y zu sehen, erneut nur in Hinblick auf eine Zielgruppe (diesmal Schienengüterverkehr) optimieren. Sollte sich in

den nächsten 10 Jahren das wirtschaftliche Umfeld erneut ändern, müssten wir gegebenenfalls erneut von vorne anfangen.

Antwort DB: Die Historie ist online abrufbar und sollte entsprechend der zukunftsorientierten Konzeption des Forums nicht Inhalt der Präsentation sein. Aus Sicht des Bundesverkehrswegeplans und der zugehörigen Prognose ist immer das Gesamtsystem zu betrachten. Hierzu gehören aufgrund des Mischbetriebes im engmaschigen Netz immer alle Verkehre. Selbstverständlich werden zukunftsichere Lösungen angestrebt, die sich auch bei Nachfrageschwankungen stabil verhalten.

81) Frage : Wie wird mit den neu hinzugekommenen Alternativen (VCD, Alpha, OHE, Heidebahn) hinsichtlich der methodischen Umsetzung umgegangen? Wann können wir Dokumente analog der Machbarkeitsstudie für diese Alternativen erwarten?

Gegenwärtig vergleichen wir Äpfel mit Birnen. Eindeutige Linienkorridore (keine präzisen Linien) mit Beispielkalkulationen ermöglichen ein grundlegendes Verständnis über die Linienführung und die Inhalte einer Variante. Diese liegen für Heidebahn, OHE, VCD und Alpha gegenwärtig nicht vor. Ein Effekt ist die unklare Definition, was Umfang einer Linienführung ist (Beispiel OHE aber auch VCDQuerung Elbe oder Alpha-Streckenumfang). Diese gilt es als Baseline entsprechend dem Machbarkeitsstudienniveau zur Verfügung zu stellen, um anschliessend mit einem gemeinsamen Verständnis der Trassenvarianten in die Folgeuntersuchungen zu gehen.

82) Frage : Wann werden uns die Mengen - Preis - Tabellen (Seite 9) für die Kostenkalkulation zur Verfügung gestellt?

Zur Akzeptanzförderung gehört Transparenz. Endsummen allein sind nicht nachvollziehbar und nicht prüfbar. Die Vorlage von Detailkostenkalkulationen ist für das Erreichen einer Akzeptanz unter den Forumsteilnehmern zwingend notwendig.

83) Frage : Wo in der Übersicht (S.6) zu der standardisierten Methodik ist die Alternativenoptimierung seitens der Gutachter (BVU) einzuordnen?

84) Im aktuellen Untersuchungsbericht hat die BVU eigenständig und unabgestimmt Alternativen verändert. Findet das auch in der Bundesverkehrswegeplanung generell statt, und wenn ja, in welcher Phase optimieren Gutachter Elemente der Bundesverkehrswegeplanung eigenständig?

**Präsentation : Untersuchungsraum Hamburg/Bremen - Hannover
Schienenverkehr im Bezugsfall 2030 Y**

85) Frage : Wieso wurde auf Seite 8 die Anzahl der Schienengüterverkehrszüge von Hamburg nach Bremen von 56 auf 94 pro Tag und von Bremen nach Hamburg von 54 auf 91 nicht gemäß Berichtsaktualisierung (Abbildung 5) erhöht?

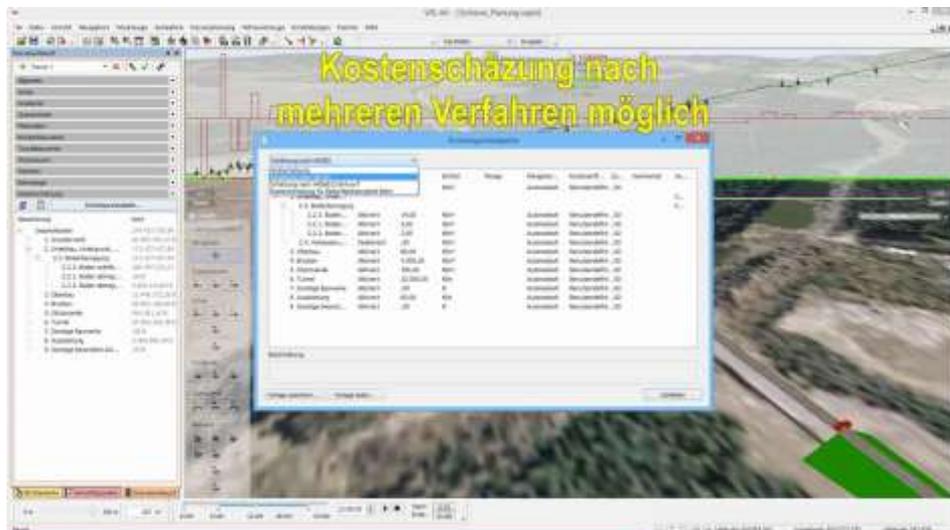
86) Frage : Wieso wurde auf Seite 12 die Anzahl der Züge pro Tag in Richtung Rheinland nicht auf 300 Züge reduziert?

Präsentation : Planung von Eisenbahntrassen mittels 3D – Software: Aktueller Bearbeitungsstand VIS All® 3D – Railway

Die Präsentation enthält keine trassenspezifischen Informationen, die unser Verfahren voran bringen.

87) Frage : Wann erhalten wir aus dem VIS All ® 3D Railway-Modell die Kostentabellen der verschiedenen Alternativen?

Wie aus den unten dargestellten Abbildungen ersichtlich, ermöglicht VIS All ® 3D Railway die Erstellung von Tabellen der Detailkostenkalkulation in Excel oder HTML. Ohne diese ist eine vergleichende Bewertung und Prüfung der Kostenkalkulation durch das Dialogforum nicht möglich und damit eine weitere Diskussion im Dialogforum überflüssig.



**Übersicht Kosten
als Tabelle**

Bericht : Dialogforum Schiene Nord – Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen –Hannover

88) Frage : Warum stellen Sie im Bericht den Güterverkehr in Kapitel 1 exklusiv vor, den Schienenpersonenverkehr aber nicht in einem eigenen Kapitel? Bitte tragen Sie dieses nach.

Zum einen handelt es sich beim Dialogforum um das Dialogforum „Schiene Nord“ und nicht das Dialogforum „Hafenhinterlandverkehr“. Zum anderen mag die hohe Zahl an Güterverkehrszügen zu so einer Priorisierung verleiten, jedoch darf auch bei geringeren Personenzugzahlen nicht vergessen werden, dass die Leitungsqualität sprich Pünktlichkeit das wesentliche Kriterium im Personenverkehr und dieses stark abhängig von der Auslastung der Strecken ist.

89) Frage : Sind die von der Deutschen Bahn in der Pressemitteilung vom 18. März 2015 angekündigten Massnahmen zur Ausweitung des Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn in der Bestimmung der Streckenauslastung 2030 enthalten?

90) Frage: Wie ist der für die Berechnung notwendige Start-Ziel-Relationsumfang der Güterzüge in den Berechnungen? Stellen Sie diese bitte als Verkehrsspinne oder in tabellarischer Form dar.

In dem Bericht werden ausgehend von der Umlegung der Prognose 2030 auf das ungeänderte Streckennetz (Abbildung 5) in Folge die Alternativen mit den jeweiligen Güterverkehrszügen pro Tag und Strecke dargestellt. Unklar ist dabei aber die vor der Aufteilung angenommene Ausgangssituation der Start-Ziel-Relationen. So ist eine Plausibilitätsprüfung nicht möglich.

- 91) Frage : Auf welcher Basis sind die in Abbildung 5 angegebenen Werte für Schienengüterverkehr in und aus Richtung Wilhelmshaven (12,18) bestimmt worden? Wie würden die Werte aussehen bei Vollaustlastung des Tiefwasserhafens, einer ähnlichen Verteilung im Modal Split wie im Hamburger Hafen und zweigleisiger elektrifizierter Anbindung an die Strecke nach Bremen?
- 92) Frage : Wie würden sich die Prognosewerte in Tabelle 2 und damit in Folge in Abbildung 5 ändern, sollten Elb- und Weservertiefung aufgrund der EuGH-Entscheidung nicht im geplanten Umfang realisiert werden?
- 93) Frage : Wie hoch sind in absoluten Zugzahlen die Auswirkungen der 2030 realisierten Basistunnel (Brenner-Basistunnel, Gotthard-Basistunnel) im Hafenhinterlandverkehr?
- 94) Frage : Welche Ergebnisse liefert ein Plan-/Ist-Abgleich des Modellierungsprozesses (S. 4 unten) in der Bundesverkehrswegeplanung der letzten zwei Jahrzehnte in Hinblick auf die Planungsgüte? Bitte Zahlen vorstellen.
- 95) Frage : Wie wurden (S.5 unten) die Knoten Hamburg-Harburg, Bremen und Hannover in Hinblick auf die existierende Engpasssituation modelliert?
- 96) Frage : Wie beeinflusst der Auslastungsgrad die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr? Stellen Sie dieses bitte als Funktion des Auslastungsgrades zur prozentuellen 5-Minuten bzw. 15-Minuten- Pünktlichkeit gemäß Statistikdefinition der Bahn dar.
- 97) Frage: Wenn eine beliebige Trassenvariante im Bereich der Lüneburger Heide realisiert wird und damit die Transportkapazitäten im Hafenhinterlandverkehr gesteigert werden, welche Auswirkungen hat dies auf die Belastungssituation auf dem Abschnitt Hannover-Göttingen-Fulda (quantifiziert)?

GEÄNDERTE ALTERNATIVEN IN DER UNTERSUCHUNG

- 98) Frage: Wie sehen bei allen durch die BVU optimierten Varianten die Zugverteilung im Netz (Karte) und die Kostentabellen vor Optimierung, das heisst vor allem im DBI-Original, aus? (Karte + Tabelle)
- 99) Frage : Erläutern Sie bitte, warum in der Amerikalinen-Untersuchung in Abbildung 32 auf Seite 47 auf der Amerikalinie ein Wert von +40 ausgewiesen wird, bei der SGV-Y-Variante hingegen keine nennenswerten Verkehre zu einem Auslassen der Amerikalinie aus der Variantenuntersuchung SGV-Y führen?
- 100) Frage : Erläutern Sie bitte, wie sich beim Ausbau der Bestandsstrecken-Variante die Auslastung und Kosten verändern würden, wenn nur der Abschnitt Lüneburg-Uelzen auf drei Gleise statt wie angegeben der Abschnitt Maschen-Uelzen auf vier Gleise ausgebaut würde.

DIFFERENZEN IN DARSTELLUNGEN DER ZUGZAHLEN

- 101) Frage : Wieso wurden in Abbildung 5 die Anzahl der Schienengüterverkehrszüge von Hamburg nach Bremen von 56 auf 94 pro Tag und von Bremen nach Hamburg von 54 auf 91 erhöht? Warum wird dies nicht auf einer Änderungshistorie am Anfang des Dokuments aufgeführt?
- 102) Frage : Wieso wurden in Abbildung 9 die Anzahl der Züge von Bremen ins Rheinland zuerst von 400 auf 300 pro Tag und in Folge von 480 auf 320 reduziert? Warum wird dies nicht auf einer Änderungshistorie am Anfang des Dokuments aufgeführt?
- 103) Frage : Wieso wurden in Abbildung 14 die Differenzen der Schienengüterverkehrszüge auf der YTrasse verändert (73->74,-13->-50,102->100)? Warum wird dies nicht auf einer Änderungshistorie am Anfang des Dokuments aufgeführt?
- 104) Frage : Wieso wurden in Abbildung 20 die Differenzen der Schienengüterverkehrszüge auf der Strecke Maschen-Uelzen von 51 auf 48 reduziert? Warum wird dies nicht auf einer Änderungshistorie am Anfang des Dokuments aufgeführt?
- 105) Frage : Wieso wurden in Abbildung 29 die Differenzen der Schienengüterverkehrszüge auf der Strecke Hamburg-Rotenburg von -7 auf -6 geändert, zwischen Uelzen und Celle von -20 auf +16 geändert und bei Uelzen ein Wert -154 aufgenommen? Warum wird dies nicht auf einer Änderungshistorie am Anfang des Dokuments aufgeführt?
- 106) Frage : Wieso wurden in Abbildung 32 die Differenzen der Schienengüterverkehrszüge auf der Strecke Hamburg-Berlin von -21 auf -20 geändert, und zwischen Uelzen und Celle von +30 auf +20 geändert? Warum wird dies nicht auf einer Änderungshistorie am Anfang des Dokuments aufgeführt?
- 107) Frage : Warum wurde der in der DBI-Studie empfohlene viergleisige Ausbau der Strecke Buchholz – Lauenbrück (klassische Y-Trasse) im Rahmen der Trassen- und Kostenplausibilisierung nicht weiter berücksichtigt ?
- 108) Frage : Wo liegt Jesterburg (SGV-Y -mehrfach)? Zum einen gibt es kein Jesterburg sondern nur ein Jesteburg, und zum anderen soll das SGV-Y im Norden nicht in Jesteburg, sondern zwischen Ramelsloh und Maschen anschliessen. Wie wurden dann die Kosten korrekt berechnet, wenn die Trasse falsch anschliesst?

BLOCK „KOSTEN“

- 109) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 3 aufgeführten Kosten zusammen?
- 110) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 4 aufgeführten Kosten zusammen?
- 111) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 5 aufgeführten Kosten zusammen?
- 112) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 6 aufgeführten Kosten zusammen?
- 113) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 7 aufgeführten Kosten zusammen?
- 114) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 8 aufgeführten Kosten zusammen?
- 115) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 9 aufgeführten Kosten zusammen?

- 116) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 10 aufgeführten Kosten zusammen?
- 117) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 11 aufgeführten Kosten zusammen?
- 118) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 12 aufgeführten Kosten zusammen?
- 119) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 13 aufgeführten Kosten zusammen?

KLASSISCHE Y-TRASSE

- 120) Frage : Erläutern Sie bitte die Gründe für eine Führung der Güterverkehre durch den Hannoveraner Bahnhof und die damit verbundenen Probleme.

ALPHA-VARIANTE

Laut Seite 49 gibt es für den Personenverkehr keine weiteren Vorteile aus der Alpha-Lösung. Gegenwärtig sind im Norden alle Metropolregionen ausser Bremen direkt mit der Metropolregion Berlin/Brandenburg im SPFV verbunden. Eine direkte SPFV-Verbindung Bremen-Soltau-Uelzen-Berlin würde nicht nur die Verbindung zwischen Bremen und Berlin um ca. 45 Minuten verkürzen, sie würde die Metropolregion Berlin direkt über Soltau mit der Lüneburger Heide verbinden. Dies kommt den Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan bzgl. der zunehmenden Freizeitverkehre entgegen. Es würden für den Heidetourismus knapp 6 Mio. potentielle Kunden direkt erschlossen.

- 121) Frage : Wie sieht die Kosten-Nutzen-Berechnung für die Alpha-Variante unter Berücksichtigung einer IC-Verbindung zwischen Berlin und Bremen über die Amerikalinie aus (Annahme 12 Zugpaare pro Tag)?

OHE-VARIANTE

- 122) Frage : Welche Voruntersuchungen (Seite 16 3. Absatz, letzter Satz) lagen zur OHE vor? Wie sahen die aus (bitte vorlegen)?

Für den OHE-Ausbau werden 1,2 Mrd € für einen eingleisigen Ausbau berechnet mit dem Ergebnis, dass 14 zusätzliche Züge fahren können. Die DLR-Studie von 2008 weist bei Investitionen von 148 Mio € einen Trassengewinn von 60 Trassen aus.

- 123) Frage : Wie kommt es zu dieser Differenz in Kosten und Nutzen zwischen GVU- und DLR-Studie?

124) Frage: Wenn die Kombination aus OHE und Heidebahn ausschliesslich für den Güterverkehr geplant wird (Seite 55 unten), was passiert dann mit dem SPNV-Angebot Buchholz-Soltau? Wie wird dort auf Pünktlichkeitsanforderungen Rücksicht genommen?

VCD-VARIANTE

125) Frage: Wie können bei der VCD-Variante A 112 Züge von der Strecke Hamburg - Berlin unter den 139 Zügen auf der Strecke Lüneburg Wittenberge aufgeführt werden, wenn schon heute der Knoten Hamburg-Harburg keine freien Kapazitäten besitzt? Die gleiche Fragestellung stellt sich in Hinblick auf die VCD-Variante B bei reduzierter Zugzahl.

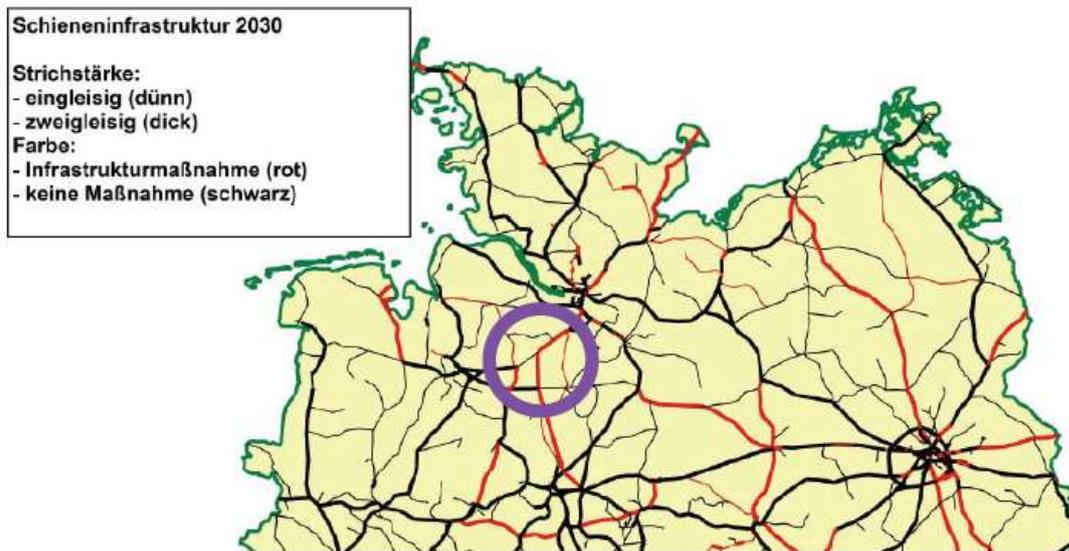
126) Frage : Wieso sollten sich Züge von der Strecke Hamburg-Berlin auf die Strecke Lüneburg- Wittenberge verlagern wenn 1) historisch die Strecke Lüneburg - Wittenberge absichtlich über Dömitz trassiert wurde, um keine Verkehre von der Strecke Hamburg-Berlin abzuziehen und in Folge in den Betriebsjahren genau das eintrat - es fanden keine nennenswerten Verlagerungen von der Strecke Hamburg-Berlin statt. Fanden in der Untersuchung historische Plausibilitätsprüfungen statt oder wurden nur mathematische Modelle gerechnet ohne diese zu plausibilisieren?

127) Frage: Wie können in VCD-Variante A 112 Güterzüge in 2030 weniger auf der Strecke Hamburg-Berlin fahren, wenn gemäß Abbildung 5 nur 68 (42+26) Güterzüge auf der Strecke in der Nullprognose fahren?

Bericht: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Schlussbericht 11. Juni 2014

Auf Seite 176 wird in der Kartendarstellung die Strecke zwischen Rotenburg und Hamburg als zum Teil eingleisig (violetter Kreis) ausgewiesen.

Abb. 3-9: In der Prognose 2030 unterstellte Maßnahmen im Schienenverkehr



Laut BVU-Untersuchung sind in der Darstellung nach Bau der Y-Trasse noch täglich alleine 134 Züge des Schienengüterverkehrs auf der Strecke (Seite 20).



128) Frage : Wieso wird die direkte Strecke zwischen Hamburg-Bremen bei einem derartigen Bedarf eingleisig zurückgebaut?

Fragen / Anmerkungen zum BVU-Gutachten

- 129) Der Engpass Celle – Lehrte lässt sich hervorragend über den Hauptbahnhof Hannover umfahren (Siehe Y-Trasse). Warum ist das nicht berücksichtigt?
- 130) Sind bei den Kosten der Bestandstreckenvarianten der volkswirtschaftliche Vorteil (Alt gegen Neu) aus der Erneuerung vorhandener alter Anlagen berücksichtigt (Brücken, Signalsysteme, Streckenteile)?
- 131) Im Fall SGV – Y und OHE / Heidebahn können große Teile der Nebenstrecke (OHE) abgebaut werden, dies spart volkswirtschaftliche Kosten durch wegfallende Betriebskosten, spart Ausgleichsflächen und schafft Durchschneidungen von Kommunen und Natur ab. Die sollt zumindest im Text als Möglichkeit dargestellt werden.
- 132) Bei den Varianten SGV – Y und OHE / Heidebahn ist geschrieben worden, das es keinen Vorteil für den Personenverkehr gibt. Es wird bei den Varianten jedoch eine neue Achse in die Heide gelegt, die gerade dazu prädestiniert ist auch SPNV aufzunehmen (Celle, Bergen, Soltau / Munster, Bispingen, Südteil des LK Harburg). Der Bedarf für den LK Harburg ist gerade in der Reaktivierungsstudie des Landes mit einem positiven Kosten – Nutzenverhältnis belegt worden. Auch wenn dies in den Kosten Nutzen Rechnung nicht enthalten ist sollte die Möglichkeit im Text erwähnt werden.
- 133) Auch bei der Amerikaline würde der SPNV profitieren (Geschwindigkeit, ggf. sogar Fernverkehr Berlin – Bremen / Hamburg).

Fragen zum BVU-Gutachten

- 134) Umrechnung t in TEU und TEU in Züge, Umgang mit Leerzügen und Leercontainern ist nicht nachvollziehbar.
- 135) Wie wird die Leistungsfähigkeit in den Knoten bewertet? Es verwundert, dass die großen Knoten Hamburg, Bremen und Hannover für 2030 nicht als überlastet dargestellt werden, obwohl sie heute schon ausgelastet bis überlastet sind.
- 136) Abb. 5 Seite 8: Zugzahlen
- Offensichtlich haben Strecken ohne Elektrifizierung einen so großen Widerstand im Umlegemodell, dass sie nicht mehr für die Routenfindung genutzt werden. Oder warum werden sonst die Strecken EVB Brhv-Bremervörde – Rotenburg, Amerika-Linie und Ol – OS nicht genutzt?
 - Wie werden Besonderheiten der Häfen in Bezug auf Ladegut und Zugzahlen berücksichtigt (Fahrzeugtransporte, Unpaarigkeiten etc.)
 - 22 Züge für Brake sind nicht nachvollziehbar (müssten heutigem Niveau entsprechen, konkrete Hinweise folgen noch)
 - Ebenso 30 Züge für Whv
- 137) Wie sehen die heutigen Zugzahlen auf dem Netz aus?

Antwort DB: (zu 136 & 137) Das Gutachten betrachtet einen zukünftigen Zustand auf Basis von Verkehrsprognosen für den Horizont 2030. Die Angabe der heutigen Zugzahlen bringt für die einzelnen Varianten keinen Erkenntnisgewinn. Beim Bahnnumweltzentrum sind gegen entsprechendes Entgelt konkrete Daten für individuelle Anforderungen erhältlich.

- 138) Der Ost-Korridor wird nur noch für Züge in Richtung Ostdeutschland, Polen und Tschechien genutzt und nicht für Züge nach Bayern und Österreich. Dieses widerspricht der Konzeption der DB. Wie passt das zusammen? Bei der Alpha-Variante fehlt dieser Ansatz (Züge nach Süddeutschland über Ostkorridor).
- Bei jeder Lösung bleiben Engpässe:
 - Y-Trasse: Ni – Mi, Peine – BS und westlich Bremen
 - SGV-Y: Nienburg – Wunstorf, Celle – Lehrte, Hannover – Braunschweig, westlich Bremen
 - Bestandstrecken: Rotenburg – Verden, Hannover – Braunschweig, westlich Bremen
 - Ashausen – Unterlüß: Hannover – Braunschweig, Westlich Bremen

- e. Ashausen – Suderburg: Rotenburg – Verden, Hannover – Braunschweig, Westlich Bremen
 - f. Amerika-Linie: Rotenburg – Verden, Nienburg – Minden, Nienburg – Wunstorf, westlich Bremen
 - g. Alpha: Uelzen – Wieren, Hannover – Lehrte, westlich Bremen
 - h. OHE/Heidebahn: Nienburg – Wunstorf, Celle – Lehrte, Hannover – Braunschweig, westlich Bremen,
 - i. VCD: Nienburg – Wunstorf, Hannover – Braunschweig, Uelzen – Wieren, westlich Bremen, bei Variante B auch Lüneburg – Wittenberge
- 139) Die Engpässe Bremen – Bremerhaven und Bremen – Delmenhorst bleiben bei allen Lösungen und bedürfen einer eigenen Lösung. Gibt es hierfür einen Ansatz?
- ⇒ Der Ausbau Rotenburg – Verden ist mit Ausnahme Y-Trasse, Ashausen – Unterlüß und OHE-Lsng entweder Bestandteil der Lösung oder bleibt Engpass (auch bei der VCD-Variante, wenn eine Nutzung über Bremervörde mit unterstellt wird).
- 140) Die Überlastung Nienburg – Wunstorf und weiter Güterumgehung Hannover kann nur mit der Y-Trasse eigenständig aufgelöst werden. Bei den Lösungen Ashausen – Suderburg/Unterlüß, Bestandstrecken-Ausbau und Alpha sind punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf enthalten, die zwar diesen Engpass auflösen, aber keine Aussage zur Kapazität Güterumgehung Hannover enthalten. Gibt es hierzu Bewertungen?
- 141) Der Engpass Lehrte – Braunschweig zeigt sich bei allen Ansätzen außer der Amerika-Linie und der Alpha-Variante. Hier wären außerhalb dieser beiden Lösungen separate Ansätze erforderlich. Gibt es die?
- 142) Warum wird die Amerika-Linie mit Ausbau Lüneburg – Celle kombiniert und nicht – wenn überhaupt - mit SGV-Y?
- ⇒ Die Zugzahlen für die Amerika-Linie entsprechen in ihrer Größenordnung dem heutigen Potenzial an Güterverkehr und beinhalten somit kein Wachstum bis 2030. Das erscheint nicht realistisch.
- 143) Warum werden bei der VCD-Variante trotz unterstelltem Ausbau keine Züge in moderatem Ausmaß über Bremervörde geroutet?
- 144) Welchen Sinn macht es, den Nutzen von Verlagerungen aus nicht überlasteten Strecken in die Bewertung der jeweiligen Lösungen einzubeziehen? Die Entlastung einer bereits entspannten Strecke gibt doch keinen Mehrwert.
- 145) Warum ist Planfall 45 aus der Bedarfsplanüberprüfung nicht weiter bei der Alternativenaufstellung verfolgt worden?

Fragen zum Dialogforum Schiene Nord am 22.05.15

Wir haben grundsätzliche Fragen zu der uns betreffenden Trasse formuliert, ohne all die anderen Varianten beurteilen zu können und wollen. Es ist derzeit in der Kürze unserer Beteiligung nicht leistbar.

Bahnstrecke

- 145) Wo beginnt die aktuelle Variante im Westen?
- 146) Wie lang (in km) lang ist die geplante Strecke?
- 147) Wie viele km werden zur Zeit von der Bahn befahren?
- 148) Wie lang ist die bereits aufgelöste/verkaufte etc. Bahntrasse?

Antwort DB: (147 – 148) Die vermutlich angesprochene VCD Variante wurde nicht im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht. Insofern liegen keine zu anderen Varianten vergleichbaren Angaben vor.

- 149) Wird die Bahnstrecke zweigleisig gebaut?
- 150) Gilt die Breimeier-/VCD-Trasse als Neu- und/oder Ausbau? Gibt es eine Festlegung dafür? (Finanzierungsgrundlage im BVWP)
- 151) Bezieht sich die Strecke ausschließlich auf Güterverkehr?
- 152) Was soll mit dem jetzigen Personenverkehr werden?

Koordination Cargo- und Personenverkehr.

- 153) Mit welchen Verzögerungen ist zu rechnen, wenn neben dem Cargoverkehr (6-8 Minutentakt) auch der langsamere Personenverkehr mit seinen Haltestellen betrieben wird?

Abfertigungsanlagen/Umschlagknoten

- 154) Wie wird die Abfertigungsanlage/Umschlagknoten im Westen der Trasse von den Häfen Hamburg und Bremen erreicht?
- 155) Wie wird die Abfertigungsanlage/Umschlagknoten im Osten (Wittenberge) von Stuttgart (Automobilwerke Süddeutschland) erreicht?

156) Inwieweit bestimmt der Hamburger Hafen, ob ein Umschlag in Wittenberge sinnvoll/notwendig ist, oder nicht?

Kosten

158) Wie hoch sind die Kosten für den neuen Unterbau?

159) Wie hoch sind die Kosten für die neuen Abfertigungsanlagen?

Antwort DB: siehe 147 – 148

160) Wie hoch sind die Kosten für die Beseitigung der teils offenen 22 Bahnübergänge? Auf der Bahnstrecke LG-DAN bestehen derzeit 56 Bahn-Querungen (Straßen und Wirtschaftswege), die bei der Realisierung so wahrscheinlich nicht bleiben können. Wie viele Untertunnellungen/Brücken sind für diesen Streckenabschnitt vorgesehen und wie hoch sind die hierfür angesetzten Kosten?

161) Wie hoch sind die Kosten für die Querung der Elbe und der Elbtalauen?

162) Wie hoch sind die Kosten in den Überschwemmungsgebieten der Elbe kalkuliert?

163) Wie hoch sind die Kosten für die Enteignung/Wiederkauf der bisher aufgegebenen Bahntrassen von Dannenberg bis Wittenberge?

Antwort DB: siehe 147 – 148

164) Wie hoch sind die Kosten für die Enteignung/Wiederkauf der erweiterten Bahntrasse zwischen den Abfertigungsorten West und Ost?

Antwort DB: siehe 147 – 148

165) Wie hoch sind die Kosten für die Lärmschutzanlagen entlang der Bahntrasse?

166) Sind die zusätzlichen Kosten für neue Zuwege für Anrainer, Landwirte, Kommunen etc. bei Schließung der höhengleichen Bahnübergänge berücksichtigt? Wenn ja, wie hoch sind diese Kosten?

Ökologisches

167) Wie gedenken die Planer der Trasse Störungen und Gefährdungen der hochsensiblen Natur- und Tierschutzgebiete entlang der Bahnstrecke zu vermeiden? Auf welche Weise werden anderenfalls Vorschriften für die besonders geschützten Elbtalauen außer Kraft gesetzt?

- 168) Wie wird sichergestellt, dass die geplante Bahnlinie mit einer Zusatzstrecke nicht zu weiteren Atommülllagerungen in Gorleben führt?
- 169) Wie wird sichergestellt, dass die geplante Bahnlinie nicht ein Atomendlager in Gorleben (Wendland) befördert und damit den Atomkonsens einseitig beeinflusst?

Antwort DB: (168 – 169) Die DB AG hat die Eisenbahninfrastruktur gemäß der geltenden Gesetzeslage allen Transporteuren diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen.

Allgemeines

- 170) In welcher Weise wird der Elbe-Seitenkanal verstärkt nutzbar gemacht, den Güterverkehr von Hamburg nach Süden zu entlasten?
- 171) Warum soll für eine Nord-Süd Entlastung eine West-Ost Strecke (Breimeiervariante) überhaupt in Erwägung gezogen werden?
- 172) Geht man bei allen Varianten vom Betreiber der DB aus? Gibt es bei den notwendigen Investitionen private Beteiligungen bei einer, mehreren oder allen Varianten? (Stichwort- ÖPP + PPP)
- 173) Ist bei der Verkehrsprognose nur der Import von Waren oder auch der Export enthalten?
- 174) Was ist mit dem Leer-Container-Tourismus?
- 175) Hat jemand Vorort die Gegebenheiten geprüft? Realität und das Gutachten stimmen nicht annähernd überein!
- 176) Wie wird die Knotenproblematik in die Berechnungen, Diskussionen usw. mit eingebracht, sodass die Arbeit der Initiativen nicht von vornherein zu Farce wird?
- 177) Wie werden die Realisierungszeiträume monetär mit eingerechnet? Wie wirkt sich der Zeitraum auf die zu erwartenden Güter (z.B.) aus? Wie hoch wird in 30 Jahren der Bedarf sein, wenn heute eine derartige Unterfinanzierung des BVWP vorliegt?
- 178) Der BVWP ist voll von Annahmen. Sie sind nicht nachvollziehbar! Inwieweit sind die Prognosen aus den Jahren 2005, 2010, 2015 eingetreten? Inwieweit sind die Planungen umgesetzt? Eingetreten? Ist der Bedarf nachvollziehbar?
- 179) Warum nehmen nicht Vertreter von den betroffenen Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Sachsenanhalt als Teilnehmer am Dialogforum teil?

Antwort MW: Das Dialogforum ist auf Niedersachsen bezogen. Dementsprechend wurden für die Zusammensetzung Teilnehmer aus Niedersachsen benannt. Der Großteil des Verkehrs wird aus und über Bremen und Hamburg erwartet, daher sind Vertreter dieser Länder im Forum vertreten. Darüber hinaus wurde zur Begrenzung der Teilnehmerzahl keine weitere geografische Abdeckung avisiert. Zwischen Niedersachsen und seinen

Nachbarländern gibt es zum Ausbau der Bundesinfrastruktur einen informellen Austausch.

180) Wann und wie werden die Reduzierungen der Trassenvarianten vorgenommen?

Antwort Geschäftsstelle: Die Reduzierung der Trassenvarianten ist ein Eventualziel (vgl. Präsentation „Realistische Arbeitsziele“). Der Moderator arbeitet mit den Teilnehmenden die Ziele auf den verschiedenen Ebenen Schritt für Schritt ab. Ob und wann die Teilnehmenden sich im Block C (September – November) auf die Ebene der Reduktion von Trassenvarianten begeben, kann nicht vorhergesagt werden.

181) Welche Abstimmungsmodalitäten gelten künftig bei den Sitzungen im Dialogforum?

Antwort Geschäftsstelle: siehe 442

Schieneinfrastruktur Raum HH-HB-H

Kritik / Fragen z. Stellungnahme

182) Der [Fragesteller] im Dialogforum schickt voraus, dass wir wegen der Zerschneidungswirkung und aller mit den Neubautrassen verbundenen Problemen diese ablehnen, weil wir die Belastungen für unsere dicht besiedelte Natur- und Kulturlandschaft als zu hoch einschätzen. Der [Fragesteller] fordert daher eine intelligente, für Natur- und die Menschen verträgliche Lösung, die wir nur in einem Ausbau der vorhandenen Trassen sehen. Daher fragen wir: a) Sind die Verkehrsprognosen wirklich plausibel? b) Wer sind die Mengentreiber? c) Wie groß ist die Auslastung der Häfen, gibt es noch Kapazitätsreserven bei Anlandung / Versand und damit beim Transport in beide Richtungen?

183) Zahlen zur Güterverk.-prognose Ziffer 1 sind nicht nachvollziehbar / Quellenangaben / Urheber bleiben für die gesamte Stellungnahme im Dunkeln

WHV Wachstum Tab 2. findet im weiteren Verlauf für Trassennotwendigkeiten keinen / geringen Niederschlag!

184) Warum werden nach Kap. 2 S. 16 für Alpha-Variante und Breimeier Optimierungsschritte nicht nachgetragen?

185) Was heißt dort ebenso „etwaige Widerstände aus Umwelt- / Städtebausicht wurden berücksichtigt? Wie, monetär, in welchem Umfang pro Trasse? Was bedeutet „negative Bewertung hinsichtlich umwelt- / naturschutzfachlicher Projektbewertung ohne negative Bewertung, um die Belastungswirkungen auf die Umwelt gezielt zu minimieren“?

2. Bis zum Jahr 2050 wird die Bevölkerung in Deutschland um rund sieben Millionen Menschen auf insgesamt 75 Millionen schrumpfen - hat das Statistische Bundesamt berechnet. Betrachtet man die Entwicklung getrennt nach Weltregionen, wird dann Asien sowohl den höchsten Zuwachs in absoluten Bevölkerungszahlen als auch relativ den bei weitem größten Anteil an der Weltbevölkerung stellen. Das Verhältnis der Bevölkerungszahlen zwischen den entwickelten und den nicht entwickelten Regionen (nicht-OECD-Länder) wird sich von eins zu zwei im Jahr 1950 auf eins zu sechs im Jahr 2050 erhöhen. Für die Europäische Union insgesamt wird im Zeitraum zwischen 2005 und 2050 mit einem Rückgang der Bevölkerung um 2,1 Prozent gerechnet. Dabei wird Nordeuropa nach wie vor Bevölkerungszuwächse erzielen, während Osteuropa Verlierer der Bevölkerungsentwicklung sein wird. Besonders stark sinken die absoluten Umfänge der Alterskohorten der bis zu 39-Jährigen (bis -25,8 Prozent), wohingegen am anderen Ende der Altersskala die absolute Zahl der über 80-Jährigen im gleichen Zeitraum um über 180 Prozent steigen wird.

→ Quelle: Bundeszentrale f. pol. Bildung

Die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland in den kommenden Jahrzehnten ist weitgehend vorgezeichnet. Im Jahr 2030 werden in Deutschland voraussichtlich nur noch rund 77 Millionen Einwohner leben. Dies entspricht einem Rückgang der Einwohnerzahl gegenüber dem Jahr 2008 um fast fünf Millionen Personen (-5,7 %).

→ Statistisches Bundesamt

Einwz. Europa 2050 542 Mill. = - 8,3% im Vergl. zu 2007

Quelle: Berlin-Institut f. Bev. & Entw. ; Datengrundlage UN

186) Frage: Wie und woher soll da Wachstum qualitativ und quantitativ in der sich verändernden Bev.-struktur für die prognostizierte Zunahme des Güterverkehrs im Hafensbereich herkommen?

3. Wachstumsprognosen: PricewaterhouseCoopers

Die führenden europäischen Volkswirtschaften müssen demgegenüber einen spürbaren Bedeutungsverlust hinnehmen: Zählten im Jahr 2011 mit Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Italien noch vier westeuropäische Länder zu den größten Wirtschaftsnationen der Erde, sind 2050 wohl nur noch Deutschland und Frankreich in den Top-10 vertreten, wie die Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC in der Studie „World in 2050“ prognostiziert

187) Was ist mit Deutschland?

Zum Vergleich: Deutschland wird bis 2050 nur um durchschnittlich 1,475 Prozent im Jahr wachsen und vom vierten auf den sechsten Rang der größten Volkswirtschaften der Welt abrutschen.

Fazit: Wenn man sich die Prognose anschaut, dann wächst die Weltwirtschaft hauptsächlich in einem Streifen vom östlichen Mittelmeer Richtung Südost. Angefangen mit Ägypten, der Türkei und Saudi-Arabien über den Iran, Russland, Indien, China hin zu Thailand, Indonesien und Malaysia.

Das erklärt auch das Interesse des Westens am vorderasiatischen Raum. Er ist das Tor zur Welt dahinter. Wenn man dort nicht die Finger im Spiel hat, verpasst man den Anschluss an die Welt.

Sollte Südostasien tatsächlich einmal der (Finanz-)Mittelpunkt der Erde werden, wäre z.B. die USA wie man ihm Rheinland sagt JWW (Janz weit weg) und damit wohl dem Niedergang näher als der Weltmacht (s. Haushaltskrise 2013).

Quelle: Copyright © 2015 500 Worte - ... zu Politik, Wirtschaft, Gesellschaft & Religion auf Grundlage der HSBC Bank, 2014

188) Frage: Sind der DB / dem Gutachten der BVU diese Entwicklungen bekannt, wenn ja, warum wurden sie nicht beachtet? Sind im Hinblick auf diese Entwicklungen Neubaumaßnahmen volkswirtschaftlich zu rechtfertigen? Neubaustrecken schwächen in den betroffenen Gebieten nicht nur den Erholungs-, den Wohnwert, die Umwelt und den Naturschutz, sondern auch den hier angesiedelten Wertschöpfungssektor und tragen somit zur Entwicklung weiterer Disparitäten im Vergleich zu den Metropolregionen als Negativfaktor bei.

4. Die Kosten in allen Tabellen sind nicht transparent: Sie sollten getrennt folgende Bewertungs-kriterien enthalten:

Investitionskosten:

- als reine Baukosten,
- Landkäufe,
- Kompensationskosten für Natur- und Umweltschutzmaßnahmen
- Betriebswirtschaftlicher Gewinn aus Vorteilen für
 - a) Güter-
 - b) Personenfern und -nahverkehr

189) 5. Die Aufgabe an die DB bestand in der Ausarbeitung von Alternativen für den Hafenhinter-landverkehr. Warum sind bis auf 2.2.2 SGV-Y immer Personverkehrsvariablen in die Berechnungen und Begutachtungen eingeflossen, die die Vergleichbarkeit der Trassen sehr erschweren? Auch hier müssen die Effekte ob positiv oder negativ in den Bewertungen der Trassen mit und ohne Personenverkehr ausgeworfen werden, um die Vergleichbarkeit zu schaffen.

6. Widerspruch auf S. 47 bzgl. „Engpässe auf der Strecke Verden – Nienburg nicht zu beseitigen“ auflösen, wenn durch Ausbau Amerikalinie „für Bremer Verkehre über die Amerikalinie deutlich bessere“ Bedingungen prognostiziert werden (Einsparungen und 11 bzw. 15 GZ weniger auf der Strecke).

190) 7. Der Ausbau UE – SAW soll doch zweigleisig erfolgen. Wieso ist da in Abb. 34 von einer Überlastung durch 190 GZ die Rede, wenn offensichtlich ab SAW nach zeitnah erfolgtem zweigleisigen Ausbau alles wieder ok ist?

191)8. Auch auf S. 58 geht die Stellungnahme von der eingleisigen Strecke UE – SAW aus, obwohl hier bereits von Seiten der DB der Ausbau realisiert werden soll. Welchen Wert hat da die Studie?

192) 9. Die auf S. 63 gemachte Aussage „... Somit unterscheidet sich die Nachfrage von der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, da diese auf einem anderen Netz basiert. Die Arbeiten hierzu sind jedoch erst in den letzten zwei Wochen fertiggestellt worden und konnten deshalb in diesen Untersuchungen nicht berücksichtigt werden“ ist unbedingt nach Vorliegen der Ergebnisse aus Gründen der Vergleichbarkeit in einer neuen Bewertung nachzureichen.

193) 10. Die Bewertungsmethodik des BVWP ist unbedingt für Laien anhand der Trassenvarianten so zu erklären, dass sie im Forum nachvollzogen werden kann.

194) 11. Ebenfalls ist das Vorgehen „der Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH mit Hilfe eines 3-D Modells“ zu erklären, mit dem „eine Plantrasse entwickelt“ werden kann, „die nur den Sinn hat, eine relativ valide Kostenschätzung für spätere Bewertungen bereitzustellen und auch Widerstände bei der Umsetzung der entsprechenden Maßnahme aufzudecken (z.B. Konkurrenz zum Städtebau, Zerschneidung von besonders wertvollen Naturflächen etc.)“.

195) Was heißt auf S. 64 „Sie dürfen zu diesem Zeitpunkt auf keinen Fall mit etwaigen Umsetzungstrassen in Verbindung gebracht werden“?

196) Ist in der Bewertung ab S. 65 in der Methodik immer nur von Nutzen-Faktoren als positive Beeinflussung der Vorhaben die Rede, wo bleiben die Negativfaktoren? Warum werden Eingriffe in die Natur- und Kulturlandschaft ohne Ausgleichsmöglichkeiten, Belastungen für Anwohner durch Umwegbelastung, Lärm, Verlust von Erholungsräumen, Immobilienabwertungen, Verlust von Wertschöpfungskraft etc. nicht als Negativwerte dem Nutzen zum Vergleich gegenübergestellt?

197) Um das Ergebnis von „3. Bewertung der verkehrlichen Nutzen“ auf Laienniveau im Forum herunterzubrechen, ist eine allgemeinverständliche Neufassung erforderlich, die in übersichtlicher Form Auftrag und Ergebnis mit allen Parametern darstellt. Soll hier nun der Güter- oder der Personenverkehr in Bezug auf Entlastung der Häfen verbessert werden? Ist die klare Trennung der positiven Faktoren für den Personenverkehr vom Güterverkehr in der Gesamtwürdigung vorgenommen worden? Unverständnis löst der Satz „Im Personenverkehr wurde, wie bereits oben dargestellt, auf eine detaillierte Umliegung verzichtet. Hier sind die Nutzenkomponenten aus Verhältniswerten abgeleitet worden, die im Wesentlichen der Bedarfsplanüberprüfung entnommen wurden“. Wenn als Bewertungskriterium für Infrastruktur die erzielte Geschwindigkeit als größte Nutzungskomponente den Ausschlag gibt, dann kritisiert der [Fragesteller] das ausdrücklich. Frage also: Ist die

Bewertungsmethodik nicht längst überholt und müsste verändert werden, damit alle Varianten neutral gleich zu bewerten sind? Es ist doch vielmehr die Frage, wie kann die Verteilung der Verkehre so intelligent vorgenommen werden, dass dadurch Neubaustrecken verhindert werden können? Kann nicht vielmehr in eine Bewertung die Tatsache einfließen, dass durch einen entsprechenden Güterverkehrsstreckenausbau soviel Kapazitäten für den schnellen Personverkehr frei werden, dass damit die Ziele der DB, die Metropolen zu verbinden, eine deutliche Aufwertung erfahren?

198) 12. Zu Tab. 14 S. 72: Um zur Bewertung der Ersteinschätzung mit den verschiedenen +-Zeichen zu kommen, ist es notwendig, die Gewichtung der vorgenannten Faktoren zu wissen. So ist die Tab. nicht transparent.

199) In welchem Verhältnis stehen auf S. 73 Güter- und Personenverkehr? Erneut ist eine m. E. unzulässige Aussage getroffen worden, da es sich ja um den Hafenhinterlandverkehr handeln sollte, oder zählt der Pers.-verkehr nunmehr auch zu den zu untersuchenden Nutzeffekten?

200) Wie kann / sollte die Alpha-Variante durch welche Teilmaßnahmen aufgewertet werden, um die Wertung zu verbessern? (S. 73)

201) Welche „Nutzungskomponenten“ werden im Zuge des BVWP noch detaillierter ermittelt, wie könnte sich dadurch das N-K-Verhältnis aller Varianten auch durch Optimierungen (welcher Art?) noch verändern? (S. 73)

202) 13. Uns fehlen in der Bewertungsmethodik auch die Berechnung von monetären Vorteilen und damit von Veränderungen in der Bewertung der Trassenvarianten, wenn eine abschnittweise Ertüchtigung von Bestandsstrecken im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen, wie z. B. im Zuge eines Ausbaus der Alpha-Variante. Wenn Strecken in kürzerer Bauzeit für den Verkehr genutzt werden können, dann fahren sie doch auch für den Konzern viel früher Erträge ein, als wenn man erst auf die Fertigstellung des Gesamtkonzepts warten müsste.

203) Mit welcher Wachstumsrate im Personenverkehr rechnet die DB bei schrumpfender Bevölkerung? Nimmt sie auch eine Verdoppelung der Rate an? Wer soll denn hier doppelt so viel reisen? Beim Güterverkehr ist das, wie die Zahlen für den demografischen Wandel belegen, auch fraglich. Was ist, wenn die Produktion wird vermutlich weiterhin in die Verbraucherregionen verlagert wird, weil die Transportkostenbelastungen und steigende Energiepreise das nahelegen? Bleibt noch der Import. Da erschließt sich mir nicht, welche Gütermengen sich verdoppeln könnten. Denn die Produkte werden immer kleiner und leichter, der Rohstoffverbrauch stagniert zur Zeit und eine gewisse Sättigung dürfte auch kommen. Eine Fortschreibung der letzten 30 Jahre wird vermutlich zu falschen Ergebnissen führen.

204) In der BVU-Stellungnahme konnte ich keine deutliche Lösung der Knoten- und Engpass-problematik entnehmen. Auch in der Frage nach den

Verkehrskorridoren, z. B. die frühzeitige Abfuhr von Gütern nach Osten und damit weiter in den Süden der Republik, sind für mich keine Vorschläge erkennbar gewesen. Kann das nachgeliefert werden, ist eine Klärung aus Frage 12 mit der DB herbeizuführen?

205) Wie ist die Diskrepanz zwischen den Äußerungen der DB im ersten Forum und des Interviews eines Cheflogistikers in der SZ v. 27.04.2015 aufzulösen, dass der DB einerseits mit allen Lösungen aus dem Forum leben kann, aber andererseits Herr Rausch deutlich seine Sympathien für Neubaustrecken kundgetan hat, weil dann auf den Bestandstrecken Platz für Güterzüge wäre?

Antwort DB: Die Pläne zur Erweiterung der Schieneninfrastrukturkapazitäten im Raum Hamburg/Bremen-Hannover befinden sich derzeit in einer sehr frühen Planungsphase. Aktuell befasst sich der Bund mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans. In diesem Rahmen soll bis Ende dieses Jahres eine Trasse bzw. ein Trassenkorridor angemeldet werden, die/der zur Abwicklung der prognostizierten Mehrverkehre im Seehafenhinterland dient. Zu diesem Zweck werden derzeit 10 verschiedene Ausbau- bzw. Neubaulalternativen im vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium organisierten "Dialogforum Schiene Nord" betrachtet, von denen die Y-Trasse nur eine von zehn Alternativen darstellt. Der Bund wird die Ergebnisse des Dialogforums bei der Aufstellung des BVWP berücksichtigen und in seine Festlegung auf eine Vorzugstrasse einfließen lassen. Erst dann folgen weitere formelle Planungsverfahren, wie ggf. Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren. Und erst dann können entsprechend konkretere Aussagen zu dieser Vorzugsalternative getätigt werden.

Auch der sogenannte Ostkorridor, der u.a. über die Strecke Stendal-Uelzen führen würden, wird im Rahmen der Erstellung des BVWP derzeit vom Bund bewertet. Der Bund erstellt zudem die aktuellen Prognosen zur Entwicklung des Schienen-Güterverkehrs in Deutschland (Prognosehorizont 2030), die dieser Bewertung zugrunde liegen. Erst wenn diese Bewertungen vorliegen, können Fragen zu Kosten oder Terminen beantwortet werden. Die Bahn bezieht sich auf die Prognosen des Bundes.

206) Kann BVU oder die DB bei allen zur Diskussion stehenden Trassenvarianten Fahrplansimulationen vornehmen, um zu sehen, bei welchen Varianten und welchen Ausbau- / Ertüchtigungsmaßnahmen sich welche Vorteile für die zu entlastenden Knoten und Bestandsstrecken ergeben?

Antwort DB: Der gegenwärtige Stand der Untersuchungen zum Bundeverkehrswegeplan ist eher makroskopisch. Für eine vertiefte bzw. sehr detaillierte Simulation ist eine erhebliche Menge an präzisen planerischen Daten erforderlich. Diese würden eine weit fortgeschrittene Planung voraussetzen. Der gegenwärtige Detaillierungsgrad im Rahmen der

Machbarkeitsstudie bzw. des Dialogforums entspricht dem Stand der Modellrechnung des Gutachters BVU.

207) Wir haben in der BVU-Stellungnahme nur rudimentär Verknüpfungen zur Abfuhr der zu erwartenden verstärkten Verkehrszunahme nach Abschluss der Fehmarn-Belt-Querung gefunden. In welchem Umfang ist hier die Bestandstrecke nach Hannover betroffen, welche Strecke soll ab Lübeck gefahren werden, wird der Knoten HH dadurch entlastet?

Fragenkatalog

Fragen zum Dokument der BVU:

208) Auskünfte bitte für alle Varianten, inkl. der "neuen" Autobahn-Varianten, jeweils aufgeteilt nach Neubau und mitgenutzte Strecken für die Verbindungen

- Maschen – Lehrte/Stendal,
- Langwedel – Lehrte/Seelze/Stendal

209) im Güterverkehr sowie

- Maschen/Bremen – Hannover/Stendal

im Personenfernverkehr und Nahverkehr (diesen ggf. abschnittsweise berücksichtigen).

210) Länge der Neubaustrecke

211) Anwohner (Betroffene)

- a. im 500m-Korridor (Summe sowie je km)
- b. im 1.000m-Korridor (Summe sowie je km)

212) erforderliche km Lärmschutzwand

213) Container (TEU)

- a. Zuwachs an Containern (Anzahl TEU)
- b. entspricht wie viel zusätzlichen Lkw auf A1, A7, A27, A39 (bestehend und geplant)?

214) Trassen (Anzahl Güterzüge)

- a. mögliche zusätzliche Trassenzahl (Anzahl Güterzüge)
- b. entspricht wie viel weniger Lkw (Verlagerungskapazität gegenüber 100% des Zuwachses per Lkw)
- c. entspricht welcher jährlicher CO₂-Einsparung zu o. g. Verlagerungskapazität

215) Anzahl zusätzlicher ICE/IC

216) Zeitgewinn ICE

217) IRE-/RE-/RB-Verbindungen (SPNV)

218) Zusätzliche Verbindungen

219) Anzahl zusätzlicher IRE-/RE-/RB-Züge

220) Parallelführung zu bestehenden Strecken (Bahn/Autobahn) in Prozent des Neubaus

221) Durchschneidung mit/ohne Parallelführung:

- a. km Biosphärenreservat
- b. km FFH-Schutzgebiet
- c. km Naturschutzgebiet
- d. km Naturpark
- e. km Landschaftsschutzgebiet

222) Länge der neuen Landschaftsdurchschneidung gesamt

223) Anwohner (Betroffene) neue Durchschneidung

- a. im 500m-Korridor
- b. im 1.000m-Korridor

224) Anwohner (Betroffene) zuführende Bestandsstecken, z. B. Maschen - Lauenbrück

- a. im 500m-Korridor
- b. im 1.000m-Korridor

225) mögliche Höchstgeschwindigkeit

- a. aufgrund Trassierung/Radien in Neubauabschnitten (ohne Ein- und Ausfädelung, ggf. abschnittsweise)
- b. aufgrund Lärmschutz (ggf. abschnittsweise)

226) geschätzte Baukosten

227) Zusätzlich erforderliche/angenommene Maßnahmen außer Neubauabschnitte

228) geschätzte Baukosten der zusätzlichen Maßnahmen

229) Abstand zwischen Bahn-/Autobahntrassen (A7, A27) zur Wohnbebauung (Durchschnitt, Mindestwert, ggf. abschnittsweise)

Antwort DB: (208 – 229) In der der Öffentlichkeit vorliegenden Machbarkeitsstudie der DB (Anhang 4 des Erläuterungsberichtes) sind für die untersuchten Alternativen die Daten zu den Längen der Ausbau bzw. Neubaustrecken genannt. Ebenfalls beziffert sind die angesetzten Längen für Lärmschutzwände. Die Verschneidungslängen mit den entsprechenden Schutzgebietsflächen sind ebenfalls erfasst und dargestellt. Die Betroffenen Wohneinheiten wurden gemäß der Überschreitung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte (§1 Abs.2, Ziffer 1 der 16. BImSchV) ermittelt und anhand der Isophonendarstellung transparent sichtbar gemacht.

Darüber hinausgehende Ermittlungen und Bewertungen von wie auch immer definierten Betroffenheiten sind auf Grundlage des derzeitigen und sehr frühen Planungsstadiums nicht erfolgt.

Aussagen und Bewertungen zu den Kriterien der drei nachträglich ins Forum eingebrachten Alternativen (namentlich: VCD-Alternative, OHE Alternative und Alpha Variante) können seitens der Deutschen Bahn nicht getätigt werden.

Aussagen und Bewertungen zu den Kriterien der drei nachträglich ins Forum eingebrachten Alternativen (namentlich: VCD-Alternative, OHE Alternative und Alpha Variante) können seitens der Deutschen Bahn nicht getätigt werden.

230) Berücksichtigung von Aspekten der regionalen wirtschaftlichen Wertschöpfung

231) Berücksichtigung von Aspekten der aktiven Strukturförderung des Ländlichen Raums

232) Ausgleich/Kompensationen für zusätzliche Belastungen

- a. für Anwohner (Betroffene)
- b. für Gebietskörperschaften (Land, Landkreise, Städte, Gemeinden)
- c. für Natur- und Umweltschutz

B. Fragen zum Vorgehen:

233) Welche alternativen Bewertungsverfahren wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. dem BVU geprüft?

234) Welche Gutachten und Beratungsleistungen hat die BVU bereits für die Deutsche Bahn durchgeführt?

Antwort DB: Bei den Aufträgen, die die BVU im Auftrag verschiedener Bereiche der Deutschen Bahn AG erbringt, handelt es sich überwiegend um Softwareerstellungen.

235) Welche Argumente und Erkenntnisse der zur Y-Trasse kritisch eingestellten Gebietskörperschaften und Initiativen aus den letzten Jahrzehnten haben Eingang in das Gutachten der BVU gefunden?

236) Inwieweit wurden und werden Teilnehmende quotiert zum Dialogforum Schienen Nord zugelassen, unterschieden nach

Gebietskörperschaften (Land, Landkreise, Städte, Gemeinden)

Initiativen

Verbände

Unternehmen

Antwort MW: Bei der Aufstellung des Forums wurden die Landkreise, die schon im Vorfeld des Forums informiert wurden, eingeladen. Darüber hinaus wurden einzelne Kommunen im Austausch mit den Landkreisen benannt. Bei den Initiativen hat ein vorbereitender Prozess zur Aufstellung geführt. Einzelne Verbände für Verkehr, Umwelt und Wirtschaft, die sich in der Vergangenheit mit dem Thema befasst haben, sind auf Landesebene angesprochen worden. Außerdem sind die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertreten.

237) Ist es vorgesehen, durch die Teilnehmenden eigene gewichtete Bewertungskriterien erarbeiten zu lassen und diese auf die vorliegenden Trassenvarianten anzuwenden?

Antwort Geschäftsstelle: Die Teilnehmenden erarbeiten derzeit eigene Kriterien für eine vergleichende Trassenbewertung. Die Gewichtung dieser Kriterien zählt zu den Eventualzielen (vgl. Präsentation „Realistische Arbeitsziele“).

238) Ist es vorgesehen, eine Konsensbildung unter den Teilnehmenden zu erzielen?

Antwort Geschäftsstelle: siehe 442

239) Inwieweit sind Erfahrungen und Kenntnisse aus dem jüngsten Beteiligungsverfahren des Landes Niedersachsen zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in das Konzept des Dialogforums eingeflossen?

240) Mit welcher konkreten Systematik soll beim Dialogforum Schiene Nord das Arbeitsergebnis ermittelt werden?

Antwort Geschäftsstelle: siehe 441, 442

Fragen zur dritten Sitzung des Dialogforums Schiene Nord und zum weiteren Vorgehen

241) Sind die klimatischen Folgen der Verkehrsprognose zur Steigerung im Güterverkehr und zur Verteilung auf LKW und Züge mit den Klimaschutzzielen der Bundesregierung vereinbar? Ist zum Erreichen der amtlichen bundesdeutschen Klimaschutzziele im Sektor Verkehr ein höherer Anteil an Güterverkehr auf der Schiene erforderlich? Welche Zielvorgaben entstehen aus den Klimaschutzzielen für den Bedarf an zusätzlichen Schienenkapazitäten für die diskutierte Hafenanbindung?

242) Für die Gleise zwischen Bremen und Langwedel sowie Langwedel und Verden fehlen Angaben zur bestehenden Streckenauslastung (Abbildung 9) und den absehbaren Veränderungen bei den einzelnen Varianten. Welche Kapazitäten verbleiben bei den einzelnen Varianten für einen verstärkten Nahverkehr (zusätzliche Haltepunkte und zusätzliche Züge) auf der Strecke Bremen-Verden? Bitte auch die Zahlen für die Strecke Hamburg-Rotenburg ergänzen!

Antwort MW: Die beim BVU-Gutachten angegebenen SPNV-Zahlen entsprechen den Meldungen der Länder entsprechend BVWP-Prozedere. Hierüber hinausgehende Zugzahlen im Nahverkehr sind noch nicht definiert und nicht gegenüber dem Bund kommuniziert worden.

243) Welche Varianten sind gut anschlussfähig für eine Entlastung im Knoten Bremen und zur Entlastung der Strecke Bremerhaven-Bremen? Bitte erläutern Sie die Vor- und Nachteile bzw. Anschlussfähigkeit der jeweiligen Varianten!

244) Wie viele Menschen wohnen entlang den diskutierten Trassenvarianten – Bitte um eine Kartendarstellung zur Einwohnerdichte jeweils 3-Kilometer beiderseits aller Trassen – für die Vergleichbarkeit jeweils für die gesamte Streckenvarianten zwischen den Knoten Hamburg, Bremen und Hannover.

Antwort DB: Eine so detaillierte Abschätzung ist in der gegenwärtigen Projektphase nicht vorgesehen. Sie ist auch erst dann sinnvoll, wenn die konkrete Lage einzelner Streckenvarianten festgelegt wurde. Gemäß den gesetzlichen Rahmenbedingungen erfolgt die Bewertung der Betroffenheiten im Rahmen der weiteren Planungsschritte. Eine erste grobe Abschätzung zu den seitens der DB AG im Auftrag des BMVI erfolgten Varianten enthält die Machbarkeitsstudie in Tabelle 12 auf Seite 34. Für die im Rahmen des Dialogforums zusätzlich eingebrachten Varianten existiert eine solche Abschätzung leider nicht.

245) Gibt es einen Lärmschutzvorteil wenn ein Schienenneubau parallel zur Autobahn erfolgt, indem der aktive Lärmschutz gegen den neuen Bahnlärm auch vor dem Autolärm schützt? Wäre eine Trassenführung weitgehend entlang der A 7 vorstellbar?

Zum weiteren Beratungsgang und den künftigen Tagesordnungen im Dialogforum rege ich an, rechtzeitig zu diskutieren und zu klären, ob und welche regionalen Ziele bzw. Ziele der Region es gibt:

246) Soll der Zuwachs im Güterverkehr weitgehend auf der Schiene die Region queren? Will die Region möglichst viel Güterverkehr auf die Schiene bringen?

247) Soll ein Gleisbau für den Schienengüterverkehr verknüpft werden mit Vorteilen für die Region im Schienennahverkehr oder Personenfernverkehr? Gibt es Konsens in der Region, den Personenfernverkehr auf den Bestandstrecken zu halten? Ist die Beschleunigung von Personenfernverkehr für die Region ein Vorteil/ein Kriterium?

248) Soll der Verkehr und der Verkehrslärm (Autobahnen, Schienen, Bundesstraßen) möglichst gut in der Region verteilt oder gebündelt werden? Kann eine Bündelung rechtlich und technisch mit einem privilegierten Lärmschutz auch zum Vorteil für die Anwohner von Bestandstrassen verbunden werden?

Fragen zum Bericht „Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover“:

249) Wie hoch sind die einzelnen CO² - Einsparung bei den auf der Seite 76 dargestellten Varianten für die von der Straße auf die Schiene verlagerten Mengen bzw. Tonnenkilometer?

250) Wie hoch ist der zu erwartende Mehrverbrauch an Strom durch die neuen elektrifizierten Bahnstrecken?

251) Kann der Mehrverbrauch durch die weiter zu erwartende steigende Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien kompensiert werden?

Antwort DB: (249 – 251) Eine Aussage zum Mehrverbrauch an Elektrizität durch die neuen und zu elektrifizierenden Strecken ist zu diesem Zeitpunkt nicht zu beantworten, da eine hohe Menge von Variablen und Unbekannten zum heutigen Zeitpunkt völlig unklar sind (Betriebsprogramme,

Trassenanmeldungen Güterverkehr, technische Entwicklung der Fahrzeuge, etc.).

Der Anteil erneuerbarer Energien im beschafften DB-Bahnstrommix ist erneut auf nun knapp 40 Prozent gestiegen.

Der Bahnstrom-Mix 2014 setzt sich nach vorläufigen Angaben zu 39,6 Prozent aus erneuerbaren Energien, 27,4 Prozent Steinkohle, 9,9 Prozent Braunkohle, 16,2 Prozent Kernenergie, 5,9 Prozent Erdgas und 1,1 Prozent sonstige Energiequellen zusammen.

Damit konnte die DB den Anteil der erneuerbaren Energien innerhalb von drei Jahren von 24 Prozent (2012) über 35,2 Prozent (2013) auf 39,6 Prozent (2014) nahezu verdoppeln.

Die erneuerbaren Energien kommen zum überwiegenden Teil aus Wasserkraft. Aber auch die Windenergie hat DB Energie in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Derzeit hat DB Energie vier Windparks mit 48 Windrädern (Jahresproduktion 140 GWh, entspricht dem Jahresverbrauch von 28.000 Haushalten) unter Vertrag.

Das Ziel bleibt, den Anteil der erneuerbaren Energien bis 2050 auf 100 Prozent zu erhöhen.

Fragen zum Bericht des Gutachters:

- 252) Neben den Strecken bilden die Knoten Hamburg, Bremen, Hannover Engpässe im norddeutschen Schienenverkehrsnetz. Warum wird die Knotenproblematik im BVU Gutachten nicht thematisiert?
- 253) Wie wird sichergestellt, dass die vorgestellten Lösungen in ihrer verkehrlichen Wirkung nicht durch die Knotenengpässe beeinträchtigt werden?
- 254) Ist es möglich, die kapazitiven Wirkungen der Maßnahmen an den Strecken und den Knoten (BVWP; DB Sofortprogramm) gesamthaft darzustellen?
- 255) Bremerhaven hat schon heute einen Schienenanteil im Container-Hinterlandverkehr von rund 47%. Das Bremische Hafenkonzept 2020/2025 zielt darauf ab, diesen Anteil auf 55% zu steigern. Wurde der bereits erreichte und der angestrebte Modal shift für die prognostizierten Zugzahlen im BVU Gutachten berücksichtigt?
- 256) Fast die Hälfte der Züge von/nach Bremerhaven sind Automobilzüge. Im Export fahren diese voll beladen nach Bremerhaven und anschließend überwiegend

leer zurück zu den Automobilwerken in Deutschland und den Nachbarstaaten. Wurden alle Züge (volle und leere), die das Schienennetz nutzen in der Zugzahlenprognose berücksichtigt?

- 257) Ausgehend von den in der Seeverkehrsprognose/Verflechtungsprognose prognostizierten Umschlagmengen der Seehäfen und der erwarteten Hinterland-Verkehrsmengen in Tonnen erfolgt im Gutachten offenbar eine Umrechnung in Güterzugzahlen. Wie ist diese genau erfolgt und wurden hafenspezifische Besonderheiten (z.B. leichte Züge/Automobilverkehre) berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?
- 258) Die in der Untersuchung erwarteten Zugzahlen 2030 liegen z.T. auf/unter den Zugzahlen 2014 (Beispiel Bremerhaven). Wie kann dies sein, wenn sich die Hinterland-Mengen auf der Schiene laut Seeverkehrs-/Verflechtungsprognose im gleichen Zeitraum in etwa verdoppeln sollen?
- 259) Im Knoten Bremen laufen schon heute die Hinterlandverkehre der Seehäfen Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham und Wilhelmshaven zusammen. Dies wird bei allen Trassenvarianten auch künftig so sein. Trotz überdurchschnittlicher Wachstumserwartungen in fast all diesen Häfen verharren die erwarteten Zugzahlen im BVU Gutachten auf den 2014 Zahlen. Wie geht das?
- 260) Das BVU Gutachten kommt trotz Annahme stagnierender Zugzahlen zu dem Ergebnis, dass der Knoten Bremen 2030 voll ausgelastet/überlastet sein wird. Keine einzige der dargestellten Varianten greift dieses Problem auf. Warum wird keine Lösungsmöglichkeit für die bremischen und niedersächsischen Verkehre aufgezeigt.
- 261) Wenn der Schienen-Hinterlandverkehr zum/vom Knoten Bremen weiter steigt (was sowohl die Häfen als auch die Seeverkehrs-/Verflechtungsprognose erwartet) bestehen erhebliche Zweifel an den im BVU Gutachten erwarteten Zugzahlen 2030 sowohl auf den Zu- und Abfahrstrecken als auch im Knoten Bremen. Um zielführende „Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg.-Bremen-Hannover“ zu identifizieren, müssen daher alle Varianten mit plausiblen Zugzahlen neu bewertet werden. Wie wird dies sichergestellt?

Fragenkatalog

1. Zum Gutachten des Bundes der BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH „Dialogforum Nord – Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover“

S. 73

„Das klassische Y schneidet vom Gesamtergebnis ganz knapp besser ab (...), so dass kleinste Veränderungen der Annahmen die Reihenfolge verändern können.

262) Wie wahrscheinlich ist eine Veränderung in den Annahmen?

263) Wer könnte diese veranlassen? Beschluss im Forum?

264) Wie belastbar ist das Gutachten, wenn bereits jetzt attestiert wird, dass kleinste Veränderungen zu einem anderem Ergebnis führen können?

Mit positiven, jedoch schwächeren Ergebnissen ist bei SGV-Y und bei Ashausen-Suderburg zu rechnen.

265) Wenn bereits kleinste Veränderungen die Reihenfolge des Gesamtergebnisses beeinflussen können, ist es dann möglich, dass das SGV-Y favorisiert werden wird?

Die Ergebnisse zu der Kombination aus Heidebahn und OHE Strecke und der Alpha-Lösung fallen aktuell noch ungünstig aus.

266) Was bedeutet „aktuell noch ungünstig“?

267) Wird es ein weiteres oder ergänzendes Gutachten geben, welches andere Annahmen oder Gewichtungen zur Beurteilung heranziehen wird?

268) Wie werden die Varianten bewertet, die die Bundestagsabgeordneten Otte und Lühmann veröffentlicht haben?

Fragen zu den Kosten der VCD-Varianten A und B:

In dem BVU-Dokument sind die Kosten für die Strecke Lüneburg – Wittenberge nur sehr pauschal mit ca. 1,2 Mrd. (Variante A) und 0,76 Mrd. (Variante B) angegeben. Daher 3 Fragen zu den Kosten der VCD-Varianten A und B:

269) Auf der Bahnstrecke Lüneburg - Dannenberg bestehen derzeit 56 Bahn-Querungen (Straßen, Wirtschaftswege), die bei Realisierung der VCD-Trasse so nicht bleiben können. Frage: Wie viele Untertunnelungen/Überführungen sind für diesen Streckenabschnitt vorgesehen und wie hoch sind die hierfür angesetzten Kosten?

270) Da der nahezu 150 Jahre alte Gleiskörper der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg den vorgesehenen Belastungen eines modernen Güterzugverkehrs nach VCD-Vorschlag nicht standhalten kann, frage ich: Wie hoch sind konkret die entstehenden Kosten für Abriss/Abtragung des bestehenden Bahnkörpers sowie für Neuaufbau der fast 60 km langen Trasse Lüneburg-Dannenberg?

271) Bei Dömitz soll die VCD-Trasse Elbtal-Auen und Elbe queren. Frage: Wie lang ist die Querungsstrecke durch die hochwasser-betroffenen Auen und über die Elbe und welche Kosten sind hierfür kalkuliert?

Fragen zum 3. Dialogforum am 22. Mai 2015

a. Zu den Vorträgen zum Tagesordnungspunkt „Verkehrsprognose 2030“

- Das Wachstum der Seehäfen bis 2030 bedeutet signifikante Steigerungen des Hinterlandverkehrs nicht nur auf der Schiene
 - Hamburg bei gleichem Modal-split >4 Mio. TEU (+100% ggü. 2013)
 - Bremerhaven bei gleichem Modal-split >2 Mio. TEU (+100% ggü.2013)
 - Wilhelmshaven ca. 350.000 TEU

Bei Beibehaltung des heutigen Effizienzniveaus bedeuten diese Zahlen teilweise eine Verdopplung der Zugzahlen von und nach den Seehäfen:

HH: >200 -> >400 Gz.; HB/BHV: 190 -> 290 Gz.; JWP: 28 Gz. tgl.

272) Zu welchen Belastungssituationen über den von BVU dargestellten Problemen (exakte Engpassanalyse an den Strecken) führt ein solcher Mengenzuwachs im Dreieck Bremen, Hamburg und Hannover sowie der wesentlichen Zulaufstrecken?

- Die Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover zählen mit zu den höchstbelasteten des Netzes.

273) Wie könnte ein Bypass-Konzept zu ihrer Umfahrung aussehen, das dem Markt die benötigten Kapazitäten zeitnah (<5-10 Jahre) bereitstellt (Betriebskonzept, Projektdarstellung inkl. Baukosten)?

274) Welcher knoteninterner Ausbau kommt angesichts deutlich ansteigender Zugzahlen in den Knoten, in den hochgradig belasteten Verdichtungsräumen

noch in Frage? Mit welchen Kapazitätseffekten kann bei dessen Realisierung für die jeweiligen Knoten gerechnet werden und bis wann könnten die entsprechenden Maßnahmen abgeschlossen sein? Daraus ergibt sich ggf. die folgende Frage: **Wie erfolgt eine Abwägung (bisher und in Zukunft) zu den widerstrebenden Interessen der Stadtentwicklung und der Lärmsanierung hochgradig belasteter Verdichtungsräume und wie wird das Abwägungsergebnis berücksichtigt?**

- Die Schienenverkehrsmärkte entwickeln sich zum Teil extrem dynamisch. Zugleich entsteht der Eindruck, dass darauf infrastrukturell und betriebstechnisch nicht reagiert wird.

275) Welche betrieblichen oder investiven Maßnahmen würden im norddeutschen Raum (Niedersachsen, Bremen und Hamburg) dem Markt rasch und möglichst kostengünstig weitere Kapazitäten eröffnen („Time to market“ minimieren)?

- Das für 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen „Schiene“ gilt nach Aussage der DBAG als „nicht fahrbar“. Andererseits unterstellt die Verflechtungsprognose 2030 im „Planfall“ neue Infrastruktur im Werte von > 40 Mrd. Euro. In Anbetracht der für den BVWP chronischen Finanzierungsmisere (max. 1 Mrd. Euro pro Jahr für Schienenneubauprojekte durch den Bund) und der Planungsvorlaufzeiten erscheint eine zeitnahe Herstellung des „Planfalls“ ausgeschlossen.

276) Wie begründet sich auch langfristig eine fachlich fundierte Priorisierung der SGV-Hinterlandanbindungen der Seehäfen im Dreieck Bremen – Hamburg – Hannover gegenüber anderen angemeldeten Maßnahmen in einen derart finanzierten BVWP?

277) Welcher genaue Bedarf an Infrastrukturkapazitäten für Zugverkehr im norddeutschen Raum besteht im Bezug auf die Seehäfen und alle weiteren Nachfragegruppen (restl. SGV, SPNV, SPFV) für 2030 ggü. 2014/2015?

b. Zu der Präsentation und dem Dokument von BVU (Tagesordnungspunkt „Methodenvorstellung durch Gutachter“)

- Das BVU-Dokument enthält einige sachdienliche Hinweise zur infrastrukturellen Situation in Norddeutschland und versucht die diskutierten Trassenvorschläge vergleichbar zu machen. Zusammenfassend ist jedoch festzuhalten, dass dieses Dokument einige Mängel aufweist. Daher kann es in

seiner jetzigen Form keine ausreichende Entscheidungsgrundlage darstellen. Beispielhaft sei auf folgende Probleme hier genannt:

- Veränderung der originalen Trassenvorschläge ohne weitergehende Begründung, zum Teil mit erheblich geänderter Verkehrsgeografie und ohne vorherige Abstimmung mit den Vertretern des Dialogforums.
- Trassenvarianten berücksichtigen in den meisten Fällen nicht das Engpassproblem in Bremen; Knoten werden generell als „nicht kritisch“ eingeschätzt
- Ansprüche an Qualität der Versorgung des SPNV und des SGV werden ausgeklammert
- Kritische Verwendung einheitlicher Realisationszeiträume von 4 Jahren für ABS und NBS
- Ungenaue oder (zur DBI-Machbarkeitsstudie) widersprüchliche Aussagen zu einigen Trassen (z.B. Kostenschätzungen)
- Keine erkennbare Berücksichtigung von Umwelt- und anderen Risiken. Diese stehen noch aus und müssen dann im Zusammenhang gesehen werden.
- Widersprüche bei den Kostenangaben zu Trassenvarianten (BVU und DBI) sowie fehlerhafte Summenangaben.
- Diskussionswürdige Bewertung der Trassenvorschläge hinsichtlich der Wirkung des SPNV.

278) Wie können die Mängel der Studie, die vorstehend nur auszugsweise angeführt sind, behoben werden und bis wann kann eine Bearbeitung abgeschlossen sein?

279) Wie lauten die wichtigsten zehn Kriterien, die in der Trassenbewertung durch BVU hinterlegt sind und welche Gewichtung haben diese (Prozentanteile der Nutzenermittlung)?

- Bei der Analyse des BVU-Dokuments wurde zudem festgestellt, dass fast alle Trassenvorschläge durch den Gutachter verändert wurden. **An dieser Stelle erheben der Landkreis und seine im Dialogforum vertretenen Städte und Gemeinden die Forderung, dass keine Veränderungen an den Trassen durch die Akteure oder Gutachter vorgenommen werden, ohne dass diese zuvor im Dialogforum besprochen werden. Die weitere Diskussion der Varianten sollte zunächst in deren Originalzustand erfolgen. Als übereinstimmend als sinnvoll erachtete Änderungen können nach Abstimmung berücksichtigt werden.**

280) Abschließend verbleibt auch angesichts des eingetretenen Zeitverzugs noch für eine ausreichende Vorbereitung die Frage, wie die Themenplanung der nächsten Termine des Dialogforums gestaltet wird, bzw. in welcher Reihenfolge die ausstehenden Themen behandelt werden sollen?

Antwort Geschäftsstelle: Nach der Verschiebung der Tagesordnung des Treffens vom 24. April auf den 22. Mai durch die Teilnehmenden und der in der Folge notwendigen Änderungen im Ablauf der Folgesitzungen erfolgte am 19. Juni der Einstieg in das Themenfeld Natur & Umwelt sowie die Gründung von Arbeitsgruppen, die den jeweiligen Input für die verschiedenen Themen vorbereiten und so die Diskussion im Dialogforum mit vorbereiten. Am 17. Juli sollen die Themenfelder „Natur & Umwelt“, „Lärm und Lärmschutz“ sowie „Soziales“ behandelt werden. Für die Treffen im Block C im Zeitraum September bis November ist weiterhin vorgesehen, offene Fragen zu klären, mit den Teilnehmenden auf die Eventualziele hinzuwirken und die Kernaussagen des Abschlussberichts vorzubereiten.

Fragen an Bundesverkehrsministerium im Vorfeld Dialogforum 22.05.2015

281) Der Schienengüterverkehr ist 2009 krisenbedingt auf das Niveau von 2005 zurückgefallen. Ist das in den Bedarfsprognosen berücksichtigt? Um wievielt tkm reduzierte er sich konkret? Was macht das an Trassenbedarf aus?

282) Wie sehen die Kapazitätsgrenzen der anderen Verkehrsträger im Vergleich derzeit aus? (Insbesondere Binnenschifffahrt) wie sehen die ökologischen und ökonomischen Effekte im Vergleich Schiene/Schifffahrt aus und wie werden sie bewertet insbesondere vor dem Hintergrund, dass Schnelligkeit bei Güterfrachten in Relation zu Pünktlichkeit und Verlässlichkeit nachrangig ist und sogar etwas wichtiger als der Preis bei vielen Großkunden gewichtet wird)? Wurden beide Faktoren bei den Bedarfsprognosen SGV berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?

283) Inwieweit spielt bei den Bedarfsprognosen die Zielvorgabe des UBA von 2010 von 213 Mrd. tkm SGV für 2025 eine Rolle? Welche politischen Entscheidungen (von wem) liegen dem zugrunde?

284) Wenn sie berücksichtigt wurde, wie ist die ökologische Kriterienbildung und auf welcher Ebene bereits in die Bedarfsprognose eingeflossen?

285) Wenn nein, gibt es andere politische „Sollgrößen“ für die Infrastrukturplanung, die in die Bedarfsprognosenerstellung eingeflossen sind? Wenn ja welche und mit welcher Begründung?

Das UBA schätzt in seiner Studie von 2010 ein, dass allein durch die Erhöhung der Trassenkapazitäten im Bestand durch bessere Netzbewirtschaftung ein Bedarf von 140 Mrd. tkm ohne Aus- und Neubau abgedeckt werden kann.

286) Was wurde bisher unternommen, um die 2010 gemachten Vorschläge zur Verbesserung der Netzbewirtschaftung und zur Knotenentlastung umzusetzen?

287) Gibt es eine systematische Umsetzungsstrategie zur Knotenentlastung? Werden beide Optimierungspotentiale bei den jetzt vorliegenden Bedarfsprognosen in Abzug gebracht? Wenn nicht, warum nicht?

288) Was wurde seit 2010 unternommen, um den „Flaschenhals“ Hamburg zu weiten?

289) Was sind die wesentlichen Ergebnisse der Kontenuntersuchungen des Bundes und des Hamburger Senats? Inwieweit sind sie bei den Kapazitätsüberlegungen, die den Ausbauvarianten zugrundeliegen in Rechnung gestellt worden?

290) Ist es richtig, dass der SPNV sich in einem ähnlichen Geschwindigkeitsfenster bewegt wie der SGV und ebenfalls ein hohes Steigerungspotential aufweist? Gibt es Untersuchungen, Bedarfsprognosen, die einen systematischen Zusammenhang

herstellen und ein Schieneninfrastrukturkonzept mit politischen Zieleetzungen für Bund und Länder vorschlagen? Wenn nein, warum nicht?

291) Wäre nicht ein solches Konzept vermutlich volkswirtschaftlich das Sinnvollste und damit auch in der gesamtwirtschaftlichen Beurteilung zu priorisieren?

Antwort MW: Ja, SPNV und GV haben ein vergleichbares Geschwindigkeitsniveau. Bei der Aufstellung des BVWP wurden vom Bund die von den Ländern gemeldeten SPNV-Verkehre berücksichtigt.

292) Gibt es nach wie vor das „Wachstumsprogramm“ der DB AG mit 2 Mrd. p.a. wie ist es politisch begründet?

293) Wird in den vorgelegten gesamtwirtschaftlichen Betrachtungen nach wie vor mit dem Faktor 1,5 für Schnellfahrstrecken im Vergleich zu Mischbetriebsstrecken kalkuliert obwohl das UBA hierzu bereits 2010 kritisiert hat, dass die tatsächliche Kostendifferenz um ein Vielfaches höher sei?

294) Mit wieviel Prozent beteiligt sich bisher die DB AG an den Investitionskosten von Bedarfsplanprojekten?

Antwort DB: (286, 288, 292, 294) Aus der vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Studie (Seite 16) können die Hebel „Optimierung Leit- und Sicherungstechnik“ und „Geschwindigkeitsangleichung“ identifiziert werden. Weiterhin empfiehlt die Studie unter anderem grundsätzlich die Elektrifizierung von Bypass Strecken, die Wiedereinrichtung von Überleitstellen und Nebengleisen sowie das Herstellen niveaufreier Ein- und Ausfädelungen in Knoten.

Für die Leit- und Sicherungstechnik existiert das ETCS-Programm. Die weiteren empfohlenen Maßnahmen sind in Abhängigkeit von ihrer jeweiligen Wirkung in den von der DB AG im Auftrag des Bundes verfolgten Projekten enthalten.

Das BMVI hat in der Knotenuntersuchung Hamburg verschiedene Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen. Die Realisierung erfolgt schrittweise. Erste Maßnahme zur Kapazitätserhöhung im Raum Maschen - Hamburg-Harburg sind bereits in der Planung.

Die Maßnahmen aus dem Wachstumsprogramm wie beispielsweise der Ostkorridor werden aktuell im BVWP weiter verfolgt

Der prozentuale Anteil der Mittel, mit denen sich die DB AG an den Investitionskosten von Bedarfsplanprojekten beteiligt ist von Projekt zu Projekt unterschiedlich und steht im Zusammenhang mit diversen Sachverhalten, wie nicht förderfähigen Kosten, mehr oder weniger umfangreichen Planungsaufwendungen etc.

295) Wie unterscheiden sich die Bundesanteile an der Finanzierung von Bestandsstreckenerhaltungsmaßnahmen von denen für Ausbau und für Neubau?

296) Werden auch Bestandsstreckenerhaltungs- und Ausbaumaßnahmen anderer Eisenbahnunternehmen als der DB AG finanziert, mit welchen Anteilen? Wie erklären sich die Unterschiede?

297) Wurde der konjunkturell bedingte Rückgang im SGV um 20 Mrd. tkm von 2005 auf 2009 bis 2014 tatsächlich wieder kompensiert? (Belege?) Die Mengen von 2005 konnten ja mit den bereits vorhandenen Trassen (ohne jede Optimierung der Netzbewirtschaftung) abgefahren werden. Wurde dies bei den jetzigen Bedarfsprognosen berücksichtigt?

298) Wie viele Züge wurden inzwischen durch modernere Zugsicherungssysteme ausgestattet so dass kürzere Blockanstände möglich sind?

299) Wie oft wird heute im Parallelbetrieb in eine temporär vorherrschende Hauptlastrichtung statt im klassischen Rechtsfahrbetrieb gefahren? Welche Maßnahmen sind bis wann konkret geplant, um die hier vorhandenen Optimierungspotentiale voll auszuschöpfen? Wie hoch sind die genau?

300) Wurden sie bei den jetzigen Bedarfsprognosen was den Ausbaubedarf angeht, abgezogen? Wenn nein, warum nicht? (das UBA geht hier von 10 Mrd. tkm aus)

Antwort DB: (298 – 300) Mit Parallelbetrieb ist offensichtlich der Gleiswechselbetrieb (GWB) gemeint. GWB dient im Regelfall der optimalen Beherrschung des Unregelmäßigkeitsfalles bzw. der kapazitiv sinnvollen Durchführung temporär eingleisiger Betriebsweisen. Hochbelastete zweigleisige Strecken lassen trotz hochwertiger LST keinen Raum für die gleichzeitige Nutzung beider Streckengleise in der selben Richtung. Bei drei oder mehr Gleisen ist der Sachverhalt natürlich anders gelagert.

301) Wie oft wird auf hoch ausgelasteten Strecken noch manuell gesteuert? Für wann ist die Umstellung auf IT gestützte Allokation der Trassen durch Zentralrechner geplant?

Antwort DB: Eine manuelle Steuerung liegt grundsätzlich weiterhin vor und ist unabhängig von der Technik oder der örtlichen Lage der zugehörigen Bedienstelle. Die vollständige Übernahme von Dispositionsentscheidungen durch eine IT ist wegen derer Vielschichtigkeit und unterschiedlichen Abhängigkeiten derzeit nicht vorgesehen.

302) Wurde das entsprechende Optimierungspotential bei den Bedarfsprognosen für Aus bzw. Neubau abgezogen? Wenn nein, warum nicht?

303) Wurden alle Optimierungspotentiale bei der Trassenkonstruktion als Vorstufe der Trassenangebote kalkuliert und bei den Bedarfen gegengerechnet? (Uba schätzt 5 Mrd. tkm) Wenn nein, warum nicht?

17

304) Wurden alle Optimierungspotentiale bezüglich des Baustellenmanagements berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?

305) Wie oft gab es in den letzten fünf Jahren Oberbausanierungsbedingte Streckenvollsperrungen und wievielt km Verlust in der Beförderung hatte dies zur Folge? Wird darüber nachgedacht, dies zu minimieren, indem man wieder zu einspurigen Übergangslösungen und stundenweisen nächtlichen Spreepausen zurückkehrt? Wenn nein, warum nicht?

Antwort DB: Vollständige Streckensperrungen aus Instandhaltungsgründen erfolgen grundsätzlich nur im unvermeidlichen Fall. Sie sind jeweils auf einen zwingend erforderlichen Zeitraum begrenzt und berücksichtigen dabei verkehrsschwächere Zeiten.

306) Wie hat sich in den letzten fünf Jahren die Anzahl der Geschwindigkeitseinbrüche in Relation zum geplanten Streckenstandard entwickelt?

307) Wie wird der Substanzverlust bei Brücken Tunneln und Weichen im Streckenbestand bewertet und wird er als „EDA“ Faktor bei den Variantenvergleichen der Bestandsstreckenausbauten bei den Kosten in Abzug gebracht? Wenn nein, warum nicht?

308) Wie viele Langsamfahrstellen gibt es? Wie hoch ist der Zuwachs seit 2010? wieviel Verlust an Trassenmenge auf den Nebenstrecken entsteht dadurch?

309) Wurde dies als bisher nicht ausgeschöpftes Optimierungspotential bei den Bedarfsprognosen in Abzug gebracht? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort DB: (306 – 309) Mängelbedingte Langsamfahrstellen sind ungeplante Einschränkungen der Verfügbarkeit der Infrastruktur. Sie können die Kapazität der Anlagen reduzieren und sind in der Regel nur aufwändig zu beseitigen. Die Vermeidung mangelbedingter Langsamfahrstellen ist deshalb oberstes Ziel der Bahn. Bei einem Anlagenbestand von 62.000 km Gleis und 70.000 Weichen sind unerwartete Infrastrukturmängel nie gänzlich auszuschließen. Ursachen können Extremwetterlagen, Vandalismus, Veränderungen des Untergrunds oder unerwartete Zustandsverschlechterungen der Anlagen sein.

Geschwindigkeitsabsenkungen resultieren aus Langsamfahrstellen, sind aber aufgrund der verschiedenen Streckenstandards (Haupt-, Neben-, Hochgeschwindigkeits-, Güterstrecke etc.) nicht miteinander in Relation zu setzen.

Dank der 2014 abgeschlossenen neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) kann die Bahn dem Investitionsrückstau begegnen. In den nächsten fünf Jahren fließen acht Milliarden Euro mehr in Brücken, Tunnel, Stellwerke, Gleise und Weichen. Bis 2019 werden unter anderem mindestens 875 Brücken für über 3 Milliarden Euro erneuert, in den Oberbau fließen 12 Milliarden Euro, hier werden rund 17.000 Kilometer Schienen und 8.700 Weichen erneuert. Neben den Oberbau- und Brückenmaßnahmen sehen die Planungen der Bahn von 2015 bis 2019 Mittel in Höhe von rund 4 Milliarden Euro für die Sanierung und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik vor. Für Tunnelmaßnahmen sind es eine Milliarde Euro. In 2015 modernisiert die Bahn mit rund 5,3 Milliarden Euro ihre Infrastruktur mit der Erneuerung und Instandhaltung von rund 3.800 Kilometern Schienen, 2.000 Weichen, 2,5 Millionen Eisenbahnschwellen und etwa vier Millionen Tonnen Schotter. Darüber hinaus steht die Erneuerung von rund 125 Brücken an. Mit der neuen LuFV wird der infrastrukturseitige Verdienst der Deutschen Bahn komplett an den Bund ausgeschüttet und fließt von dort ohne Abstriche wieder in die Infrastruktur zurück

Die Bestehenstage der mangelbedingten Langsamfahrstellen konnten über das gesamte Jahr 2014 deutlich um 52 Prozent gegenüber 2013 reduziert werden. Im Trend hat die Anzahl der Langsamfahrstellen seit 2007 kontinuierlich und sehr stark abgenommen (von den hochwasserbedingten Schäden in 2013 abgesehen).

Die Anzahl der mangelbedingte Langsamfahrstellen im 33.300 km langen Netz der Deutschen Bahn beträgt derzeit im wöchentlichen Durchschnitt rund 30-40.

Es liegt im ureigenen Interesse der Bahn, die Infrastruktur kontinuierlich auf einem qualitativ guten Niveau zu halten. So flossen allein von 2009 bis 2013 über 7 Milliarden Euro Eigenmittel der Bahn in die Instandhaltung und damit deutlich mehr als in der ersten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit dem Bund vereinbart (vereinbart waren mindestens eine Mrd.p.a.). Auch die Instandhaltungsaufwendungen wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Bereits in den vergangenen Jahren hat die Bahn durchschnittlich 1,4 Milliarden für die Instandhaltung aufgewendet. In 2014 hat sie den Betrag auf rund 1,6 Milliarden Euro erhöht, dieselbe Summe steht 2015 zur Verfügung, ein weiterer Mittelzuwachs auf rund 1,9 Milliarden Euro ist geplant. Damit werden fast doppelt so viele eigene Mittel für die Instandhaltung bereitgestellt, wie mit dem Bund ursprünglich vereinbart.

310)Das UBA stellt dar, dass die Untergrenze einer wirtschaftlichen Streckenauslastung zwischen 240 und 300 Trassen am Tag liegt und eine „arteigene“ Streckenführung daher auch auf Teilstrecken zukünftig nicht mehr sinnvoll ist. Wie kommt es dennoch zu einer Wirtschaftlichkeit für die SGV –Y Trasse?

311) Sind alle Möglichkeiten zur Harmonisierung der Zuggeschwindigkeiten und die strukturelle Entmischung langsamer und schneller Verkehre als Optimierungspotential inzwischen ausgeschöpft? Wenn nein, warum nicht? Wann wird dies konkret der Fall sein?

312) Wäre eine Berücksichtigung der damit verbundenen Mehrnutzungsmöglichkeiten auf vorhandenen Strecken im Rahmen der Bedarfsanerkennung nicht von Vorteil für deren Umsetzung?

313) Welche Maßnahmen haben stattgefunden seit 2010? Was ist konkret noch geplant?

Antwort DB: (311 - 313) Die DB AG hat die Eisenbahninfrastruktur gemäß der geltenden Gesetzeslage allen Transporteuren diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen.

314) Was geschieht, um die Flexibilisierung der Ad hoc Trassenanmeldung zu verbessern? Wie hoch sind die noch vorhandenen Optimierungseffekte? Wurden sie berücksichtigt?

315) Wie viele Stellwerke werden in der BRD nur tagsüber bedient? Wie hoch wären die Optimierungseffekte durch einen VK Schichtbetrieb? Warum wird das nicht umgesetzt?

316) Wie ist der Umschlag in den KV Terminals seit n2010 optimiert worden? Welche Effekte in der verbesserten Trassennutzung ließen sich durch eine Entzerrung der Ver- und Entladezeiten in den Knoten erreichen?

317) Wurde das bei den Bedarfsprognosen als Optimierungspotential in Abzug gebracht? Wenn nein, warum nicht?

Antwort DB: (314 – 317) Kurzfristige Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität werden gemäß gültigem Eisenbahnrecht in der Reihenfolge ihres Eingangs bearbeitet. Die Zuweisung erfolgt dann im Rahmen der freien Kapazitäten.

Grundsätzlich sind die von der DB Netz AG betriebenen Strecken durchgehend geöffnet. Eingerichtete Betriebsruhen auf den Stellwerken ergeben sich aus dem nachgefragten Verkehrsbedürfnis der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Gestaltung von KV-Umschlägen obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern von Umschlaganlagen. Fahrwegkapazität ist hier kein prioritäres Steuerungsmoment für Umschlagaktivitäten.

Das UBA verweist auf die Möglichkeiten einer räumlichen Preisdifferenzierung um zu Streckenentlastung auf den Hauptachsen mithilfe der weniger befahrenen Nebenstrecken zu kommen.

318) Was wurde diesbezüglich inzwischen a. untersucht? B. welche Überlegungen zur Umsetzung haben stattgefunden? C. was davon wurde konkret umgesetzt?

319) Was wurde unternommen, um die Optimierungspotentiale durch zeitliche Preisdifferenzierung und Preisdifferenzierung nach Zuglänge umzusetzen? (Potential soll bei 5 Mrd. tkm liegen)

Antwort DB: Derzeit wird ein neues Trassenpreissystem entwickelt, das Ende 2016 umgesetzt werden soll.

320) Wie würden sich die Bedarfsprognosen darstellen, wenn man diese Möglichkeiten voll ausgeschöpft hätte?

321) Wieviel ungenutzten Frachtraum (und Anteil der Leerfahrten) gab es 2010, wieviel gibt es heute? Wie ist die Tendenz? Was tun die Regulierer(incl. Politik), um die Ausschöpfung unternehmensübergreifender Bündelungspotentiale voranzubringen? Wenn nicht? Warum nicht? Wie hoch ist die damit einhergehende Trassenbedarfsmenge?

Antwort DB: Die Nutzung des Frachtraumes obliegt den Transporteuren.

322) Welche Ergebnisse hatten die Tests mit längeren Güterzügen? Wie ist der maximale Effekt auf die Trassenbedarfsmenge? Wurde er berücksichtigt?

Antwort DB: Die Durchgängigkeit des Netzes für 740 m Züge ist aktuelles Ziel und Gegenstand der laufenden Maßnahmen.

323) Wie hoch ist der Anteil an Sondertransporten an den Trassenbedarfen? Wie hat er sich in den letzten fünf Jahren entwickelt? Wieviel davon fahren auf den Hauptkorridoren? Wie wirkt sich das mengenmäßig auf den Trassenbedarf aus?

Antwort DB: Sondertransport wird hier als außergewöhnliche Sendung interpretiert. Selbige haben nahezu keinen Einfluss auf den Verbrauch von besonderer bzw. zusätzlicher Fahrwegkapazität.

324) Auf wie vielen Strecken wurde seit 2010 der Unterbau für erhöhte Achslasten ertüchtigt? Wie wirkt sich das mengenmäßig auf den Trassenbedarf aus? Wurde das bei den vorliegenden Bedarfsprognosen berücksichtigt?

Antwort DB: Im Untersuchungsbereich wurden nach 2010 keine Strecken auf 25 t Achslast ertüchtigt. Auswirkungen auf den Trassenbedarf werden nicht erwartet.

325) Wie sind die konkreten IST Zahlen der Netzauslastung auf allen Strecken im Untersuchungsgebiet?

326) Wie ist derzeit konkret der Grad der Geschwindigkeitsharmonisierung auf der Strecke Hamburg Hannover (incl. Ausweichstrecken) und wie hoch ist das nicht ausgeschöpfte Potential?

327) Wie hoch ist der Grad der Kapazitätsauslastung an den Knoten bei vollem Erreichen der Leistungsgrenze?

328) Ist dies kongruent mit den Bedarfsplanungen? (wie wird das Engpassproblem faktoriell berücksichtigt?)

Antwort DB: (325 – 328) Auslastung ist kein stabiler Wert, sondern unterliegt ständigen Schwankungen. Geschwindigkeitsharmonisierung auf Mischverkehrsstrecken sind nicht marktgerecht und insofern auch nicht vorgesehen. Das Eisenbahnrecht lässt eine Deckelung von Geschwindigkeiten auf entsprechend ausgestatteten Strecken nicht zu.

329) Kann bestätigt werden, dass bei fünfminütiger Zugfolge die typische maximale Trassenkapazität, die dem SGV zur Verfügung steht bei 200-300 Trassen täglich liegt?

Antwort DB: Das bundesdeutsche Netz ist ein Mischverkehrsnetz. Die Kapazität hängt ab vom gesamten Betriebsprogramm und der Verteilung der einzelnen Verkehre auf zeitliche Lagen.

330) Welche Ausweichrouten gibt es insgesamt im Untersuchungsgebiet, die in der Lage sein könnten, den errechneten Nachfrageüberhang der überlasteten Strecken teilweise abzubauen? (Gesamtübersicht)

331) Das UBA hält in einem ersten Schritt d.h. ohne jeglichen Ausbau, eine Nutzung der Dieselstrecken über Buchholz oder Winsen –Soltau-Celle mit bis zu 30 Zügen für machbar. Ist das bei den Bedarfsprognosen in Abzug gebracht? Wenn nein, warum nicht?

332) Hat eine deutschlandweite Großsimulation der möglichen Bypasslösungen inzwischen stattgefunden? Wenn nein, warum nicht?

333) Können als Kriterien im Vergleich der Varianten folgende Faktoren operationalisiert werden:

334) Zweigleisige Elektrifizierung als Mindestvoraussetzung wenn auch stufenweise umsetzbar, geringe Streckenneigung, Vermeidung von erheblichen Geschwindigkeitseinbrüchen, möglichst niveaufreie Verknüpfung mit dem übrigen Netz) leistungsfähige LST Ausstattung

335) Wie wirken sich diese Faktoren auf die gesamtwirtschaftliche Betrachtung konkret aus?

336) Aus welchen Gründen wurde eine Viergleisigkeit der Brücken im Bereich Lüneburg West unterlassen?

337) Warum sind nicht alle Gleise in Lüneburg signaltechnisch für den Richtungsbetrieb ausgestattet?

338) Um wieviel tkm ließe sich der SGV Bedarf an Aus/Neubau reduzieren, wenn in &9 Abs. 4 EBV eine Vorrangregelung für Güterverkehr auf den wesentlichen Korridoren geschaffen würde?

41

339) Ist es richtig, dass bei der Nutzen-Kostenanalyse die Zugzahlen des Güterverkehrs die maßgebliche Größe für die Wirtschaftlichkeit eines Neubauprojekts darstellen? Wie hoch ist konkret der Anteil?

340) Gibt es inzwischen eine engpassorientierte Preisdifferenzierung die die Bahn dazu motiviert, mit regionalen Netzbetreibern bei der Umfahrung von Engpässen stärker zu kooperieren?

Antwort DB: Die Streckenwahl ist Thema der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Fahrwegbetreiber arbeiten hinsichtlich der Übergabe von Zügen an Infrastrukturgrenzen zusammen.

341) Wenn man die Kosten der Schieneninfrastruktur in Preise für die Nutzung umrechnen würde, wäre das Ganze dann noch wirtschaftlich im Vergleich zu Schiff und LKW?

342) Wie ist der Stand der Umsetzung der drei Trassen des europäischen Gütervorrangnetzes? Ist der noch zusätzlich geplant? Welche Rolle spielt diese Planung im Hinblick auf die vorgelegten Bedarfsprognosen?

343) Was wird konkret unternommen, um die Trassenvergabe für internationale Züge an Transportketten statt an administrativen Grenzen auszurichten? Wie hoch ist der vermutliche Optimierungseffekt im Hinblick auf den Trassenbedarf?

Antwort DB: Die Kapazitätszuweisung erfolgt im Rahmen des Eisenbahnrechts; der Infrastrukturbetreiber legt keine verkehrlichen Bedingungen fest.

344) Wie sehr liegen die konkreten SPfV Zugzahlen derzeit unter den erwarteten Werten?

Antwort DB: Der SPfV entspricht den Erwartungen

345) Wie realistisch haben sich die Nutzen-Kostenprognosen im Bereich München-Ingolstadt u.a. im Nachhinein erwiesen?

346) Der Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit kann sich nicht allein an den tradierten Nutzen-Kosten Analysen festmachen. Er hat vielmehr das Kriterium der Bedarfsgerechtigkeit in Abwägung der regionalen ökonomischen und sozialen Effekte gleichrangig zu den globalen wirtschaftlichen Bedürfnissen abzubilden und zudem die globalen vom Bund vorgegebenen ökologischen Zielsetzungen und Sollgrößen in gleichrangige Gewichtung mit den regionalen Auswirkungen auf Lebensqualität (Lärm und Landschaftsbild) sowie Artenschutz (biologische Vielfalt) zu bringen. Daneben sind regionaler und überregionaler Kosten/Nutzeneffekt von Technik und Investition in vorhandenes Infrastrukturvermögen zu gewichten.

Fragen an das Dialogforum am 22.05.15

Fragen zum BVU-Gutachten

Fast alle Varianten wurden von BVU verändert. Diese Eingriffe führen zum Teil zu gravierenden und teilweise „sinnentstellenden“ Ergebnissen (z.B. Verlegung OHE-Trasse Richtung Soltau-Buchholz, bei VCD-Trasse Verzicht auf Westanbindung Hafen Hamburg bzw. Ostanbindung Bremerhavens).

347) Warum wurden von den Gutachtern zum Teil massive Veränderungen an den im DSN eingebrachten Trassen vorgenommenen?

348) Welche verkehrsgeografischen oder anderen Vorteile machen die Gutachter von BVU für dieses Vorgehen („Optimierungen“) geltend?

349) Warum erfolgte zuvor keine Information und ggf. eine Abstimmung dazu?

350) Wie wird mit dem Risiko umgegangen, dass nunmehr nicht nur die Ursprungsvarianten zur Diskussion und Bewertung anstehen, sondern in der Folge auch die geänderten acht „BVU-Varianten“?

351) Die Gutachter berechnen alle KNI mit einem „einheitlichen Umsetzungszeitraum von vier Jahren vor dem Jahr 2030“ (S.64). Wie sind die Varianten zu beurteilen, wenn „projektspezifische“ bzw. „realitätsbezogene“ Zeiträume angenommen werden und entsprechende Realisationszeitpunkte, die ggf. nach 2030 liegen, zu berücksichtigen sind?

- Die Kostenangaben von BVU und DBI für einzelne liegen zum Teil weit auseinander.

352) Welche Kostenangaben sind zutreffend und verbindlich aus Sicht der DBAG, des BMVI und ggf. anderer?

353) Mit welchen Algorithmen und Größen rechnet die „Schüssler“-Methode und die „DBI“-Methode und wie erklären sich daraus die Abweichungen in den Kostenangaben?

Die Gutachter stellen fest (S.71): „Alle Varianten sind mit sehr hohen Kosten verbunden.“ Der Vergleich der Investitionen liefert zumeist Beträge in der Größenordnung von 1,5 - 2,5 Mrd. EUR.

354) Welchen Sinn hat diese Feststellung?

355) Warum wird darauf verzichtet, „Low-Cost“-Varianten zu entwickeln bzw. prüfen?

356) Warum wird darauf verzichtet, „schnell“ zu realisierende Varianten zu entwickeln bzw. prüfen? Dazu wäre zum Beispiel die Amerikalinie geeignet. Ein Ausbau auf 160 km/h ist nicht zwingend, für den Güterverkehr und des SPNV (RB) werden maximal 120 km/h benötigt. Die damit einhergehenden Kosteneinsparungen dürften nennenswert sein, so dass die von BVU geplanten Kosten von rd. 420 Mio. EUR deutlich unterschritten werden könnten. Zeitliche Vorteile im Sinne einer „schnellen“ Umsetzung sind ebenfalls zu erwarten (u.a. reduzierter Planungsaufwand).

357) Wie würde eine Low-Cost-Variante aus Sicht von BVU ggf. beschrieben werden?

Die Argumentation zu den Trassenvarianten selbst erscheint nicht frei von übergeordneten Interessen, Chancen der NBS werden betont, u.a. ausgelöst durch Nutzen des „schnellen Personenverkehrs“. Risiken werden hingegen verneint oder bleiben unerwähnt. Bei den ABS ist es umgekehrt.

358) Woraus leiten sich die zum Teil deutlichen Vorteile der NBS ab? Bitte benennen Sie die wichtigsten 10 Kriterien zur Trassenbewertung und ihren relativen Anteil am Gesamtergebnis bei der Kosten-Nutzen-Ermittlung.

359) Welche Trassenpreise haben Güter-EVU gemäß Annahme der Gutachter zu zahlen, wenn sie eine der im DSN behandelten NBS-Varianten nutzen? Wie vertragen sich diese Trassenpreise mit dem Kostendruck, unter dem heute Hinterlandverkehre stattfinden?²

360) Tabelle 13 (S.70) zeigt, dass keine der hier behandelten und hoch bewerteten NBS die Probleme des Knotens Bremens sowie der Strecke Bremerhaven –Bremen

² Der Wettbewerb der Seehäfen wird zunehmend über ihre Hinterlandnetzwerke und deren kostenseitige und kapazitive Leistungsfähigkeit ausgetragen. Hieraus leitet sich geografisch das „erfolgreich bedienbare“ Einzugsgebiet („Catchment Area“) ab, eine wesentliche Bestimmungsgröße für die Planung der Schiffsanläufe durch die Reedereien.

mittelbar oder unmittelbar lösen helfen.³ Welche Argumente sind geeignet, die Zweifel beseitigen, dass hier zwischen dem Problem einer zu bestimmenden „rasch zu realisierenden“, „kostengünstigeren“ und „umweltverträglicheren“ Trassenvariante für einen boomenden Hinterlandverkehr und der (vermeintlichen) Problemlösung einer NBS (z.B. Y- „klassisch“) kein geeigneter Zusammenhang im Sinne einer Problemlösung besteht? Hohe KNI von Maßnahmen und dennoch fortbestehende Infrastrukturprobleme müssten sich eigentlich gegenseitig ausschließen. Andernfalls wären weitere Zweifel in die Rechenmethodik angezeigt.

361) Welche praxisrelevanten Argumente begründen die Argumentation der Gutachter, „Verkehr nach Osten“ zu verneinen und damit faktisch alle ostwest-verlaufenden Strecken der Varianten potenziell schlechter zu rechnen? Der relationsbezogene Anteil ostgehender Verkehr (Ausland) mag geringer sein in Bezug auf die Verkehre insbesondere v/n Bayern, Baden-Württemberg usw. als bedeutende Wirtschaftszentren. Gleichwohl ist festzustellen, dass im Osten die Wachstumsmärkte liegen, die Ausstattung weiter Bevölkerungskreise mit Konsumgüter ist noch unterdurchschnittlich. Eisenbahnbetrieblich geht aus Sicht des SGV der Weg zunächst nach „Osten“. Hinterlandverkehre Wilhelmshavens und Bremerhavens gehen zunächst nach „Osten“, um dann „abzubiegen“ z.B. in Hannover in Richtung „Süden“. Für Hamburg gilt ähnliches in Bezug auf Uelzen, zunächst fließt der Hinterlandverkehr nach „Süden“, um dann dort ebenfalls „abzubiegen“.

362) Aus der ausschließlichen Bejahung nord-süd-gehender Güterverkehr für 2030 leiten die Gutachter zudem ab, ein „Ost-Korridor“, konzipiert von der DBAG und tatsächlich in Nord-Süd-Richtung und östlich der Hauptabfuhrstrecke Hannover – Würzburg liegend, hätte keinen Sinn (vgl. Abb. 4 und Abb. 7), eine solche Argumentation verneint die tatsächlichen Notwendigkeiten der Seehäfen und ihrer Hinterlandverkehre. Diesbezüglich bedarf es weiterer Erläuterungen, die über den vorliegenden Text hinausgehen.

363) Welche Argumente sprechen für den Schluss der Berater, die Bahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover seien 2030 weitestgehend nicht kapazitätskritisch? Auch von „offizieller Seite“ werden genannten Bahnknoten bereits heute (!) als kapazitätskritisch angesehen; bis 2030 ist standortabhängig

³ Selbst diese Feststellung von BVU ist in dieser absoluten Formulierung nicht korrekt. Beispiel: Eine Umfahrung des Hinterlandverkehrs von Wilhelmshaven und der Bremischen Häfen auf ihrem Weg nach „Osten“ würde natürlich den Knoten Hannover entlasten. Eine modifizierte Alpha-Variante, ergänzt um den Bypass für den Knoten Bremen via Bremervörde, würde einen wesentlichen Beitrag leisten zur Entlastung des kritischen Bahnknoten Bremen. Der Hinterlandverkehr Wilhelmshavens wird gemäß Planung betrieblich über den Bahnknoten Bremen geführt und würde ebenfalls von einer durch den genannten Bypass erreichten Entspannung im Knoten Bremen profitieren.

jedoch mit vorsichtig geschätzt 50-80% mehr Zügen (!) im Hinterlandverkehr zu rechnen, entsprechend müssten die kommenden Kapazitätswachse dimensioniert werden. Auch werden die Belastung der Strecken des Dreiecks Bremen, Hamburg und Hannover als im wesentlichen (nur noch) zeitpunktbezogen als kapazitätskritisch angesehen:

364) Welche Zugzahlen bilden als Vergleichsgröße die Netznutzung des Jahres 2014 ab (analog zu Abb. 9)?

Antwort DB: Das Gutachten betrachtet einen zukünftigen Zustand auf Basis von Verkehrsprognosen für den Horizont 2030. Die Angabe der heutigen Zugzahlen bringt für die einzelnen Varianten keinen Erkenntnisgewinn. Beim Bahnumweltzentrum sind gegen entsprechendes Entgelt konkrete Daten für individuelle Anforderungen erhältlich.

365) Welche Maßnahmen sorgen (nach 2010) bis 2030 für Entspannung in dem „Dreieck“, die nicht in Abb. 3 als Teil des Bezugsfallnetzes 2030 genannt sind? Woraus resultiert ansonsten die offensichtlich angenommene Entspannung im genannten „Dreieck“?

366) Wie verhält sich die Kapazitätssituation und ihre Beurteilung, wenn die Qualität (Pünktlichkeit) des SGV - nicht wie bisher - unberücksichtigt bleibt? (In der Wirkung verheerend für EVU)

367) Wie verändern sich unter der Berücksichtigung von hoher Qualität für alle Nutzer (z.B. bei „optimaler Leistungsfähigkeit“) des Netzes (SGV, SPNV, SPFV) die Aussagen zur Kapazitätssituation?

- a. Im Dreieck Bremen, Hamburg und Hannover insgesamt?
- b. In Bezug auf die Schnittstellen zu den drei NBS-Varianten und ihre Nutzbarkeit?

Antwort DB: (366 – 367) Nach der Logik des Bundesverkehrswegeplanes werden Bezugsfälle betrachtet.

368) Wie werden die Kosten für EVU in den KNI berücksichtigt, die den EVU daraus entstehen, dass die (eingräumte) Netznutzung de facto zu „schlechter Qualität“ mit Umwegverkehren, verzögerten Umläufen, Stillstandzeiten, Personal- und Mehraufwänden für andere Ressourcen usw. resultieren und damit die Wirtschaftlichkeit der EVU u.U. signifikant belastet wird?

- Die Bewertung der Varianten im DSN durch BVU wurde bisher ohne erkennbaren Bezug auf das Kriterium „Umsetzungsdauer“ für eine Variante (Maßnahme) vorgenommen. Dies wäre jedoch von entscheidender Bedeutung, da das „Dreieck“ Bremen - Hamburg - Hannover bereits heute größtenteils überlastet ist. Bei weiterhin anhaltenden Zuwächsen insbesondere im Hinterlandverkehr müssen sehr zeitnah nennenswerte Kapazitätserweiterungen erreicht werden.

369) Wie bzw. mit welcher Varianten kann am ehesten sichergestellt werden, dass nennenswerte Kapazität (z.B. $\geq 20\%$) im „Dreieck“ und mit Bezug auf die Netzwirkung insgesamt innerhalb von 10 Jahren betrieblich zur Verfügung stehen?

370) In welcher Form und mit welchem Ergebnis wird die Umsetzungsdauer bei der KNI-Ermittlung berücksichtigt?

371) Wann erfolgt eine zweite und/oder finale Bewertung (BVU, Lösungen „V 2.0“) und wie wird diese mit Forderungen umgehen wie „problembezogene“ (Fokus SGV und SPNV), „belastbare“ (u.a. Anwendung praxisbezogener Bewertungskriterien) und „transparent ermittelte (Methodik, Prämissen) Aussagen umgehen?

372) „Für die Alpha-Lösung und für den VCD-Vorschlag musste angesichts der verfügbaren Zeit auf ähnliche Optimierungsschritte verzichtet werden.“ (S.16) Das bedeutet, dass diese Varianten strukturbedingt schlechter abschneiden. Dieser Umstand und ggf. auch weitere, den Aussagewert der Studie „erläuternde“ Details wären es wert gewesen, in einer Fußnote unterhalb der Ergebnistabelle (S.72) erwähnt zu werden. Auf die Beseitigung des „strukturellen Mangels“ sollte explizit gedrungen werden, damit alle Varianten in ihrem „optimierten“ Zustand einheitlich bewertet werden können.

Weitere Fragen:

373) Welche Prämissen und Szenarien liegen den Prognosen zugrunde?

374) Warum sind einzelne Trassenvarianten vorrangig für den schnellen Personenfernverkehr konzipiert, obwohl sich der Bedarf für erhöhte Schienenkapazitäten aus dem Güterverkehr ergibt?

375) Welche unterschiedlichen Betriebskonzepte liegen den Varianten zugrunde? Müssen nicht für unterschiedliche Konzepte auch unterschiedliche Kriterien entwickelt werden?

376) Werden die den Prognosen zugrunde liegenden Rahmenbedingungen kontinuierlich an die tatsächliche Entwicklung angepasst und wie werden daraus resultierende Veränderungen in dem voranschreitenden Planungsprozess berücksichtigt? Kann es passieren, dass in den 20er Jahren Unterlagen für Planfeststellungsverfahren auf Grundlage heutiger evtl. dann überholter Prognosen erarbeitet werden, nur weil diese dem künftigen Bundesverkehrswegeprogramm zugrunde liegen?

377) Künftiger Mehrbedarf für den Abtransport von Gütern aus dem Hafen HH wird nicht erst im Jahr 2030 eintreten, sondern sich bis dahin kontinuierlich entwickeln. Wie ist mit den jährlichen Zuwächsen zu verfahren, wenn noch keine der Y-Alternativen realisiert ist?

Antwort DB: (376 – 377) Schwerpunktmäßig wird in moderne Leit- und Sicherungstechnik investiert.

378) Welche Kosten sind im bisherigen Kostenvergleich der vorliegenden Varianten berücksichtigt worden? Umfassen diese Kosten im Sinne der Kostenwahrheit alle Kosten, die für die Realisierung der Varianten erforderlich sind?

379) Welche mittelbaren Kosten werden dabei berücksichtigt? Sind bei der Kostenermittlung auch die Kosten berücksichtigt, die z.B. an bestehenden Strecken für die Anpassung an die neue, durch die jeweilige Y-Alternative veränderte Netzstruktur entstehen? Sind alle Varianten nach der gleichen Grundlage zur Kostenermittlung bearbeitet worden?

380) Welche Rolle spielen bei der Kostenermittlung die unterschiedlichen Ausbaustandards der Varianten: NBS auf der einen Seite - Güterverkehrs-Y auf der anderen Seite? Werden nicht Äpfel mit Birnen verglichen?

381) Sind bei der Kostenermittlung Kosten zur Entlastung der Bahnknoten HH, HB und H enthalten?

382) Kann durch Kombination verschiedener Variantenteile ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden?

Fragen zum BVU-Gutachten des Dialogforums Schiene Nord

383) Wie sind die Zugzahlen im Analysefall aus 2010 (S. 6)? Können die Angaben bitte noch textlich und grafisch dargestellt werden?

384) Mit wieviel hafenbezogenen Zügen (HH, HB/BHV, WHV) wurde im Analysefall, im Bezugsfall und in den Planfällen gerechnet?

385) Es scheint so, dass nicht in allen Varianten gleichviele Güterzüge fahren, ist dies so? Sind die Ausgangsmengen im Eisenbahnnetz gleich? Oder führen einzelne Varianten zu einer stärkeren Verlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. umgekehrt?

386) Wieso ist in den Abb. 4 und 7 der Ostkorridor nicht enthalten?

387) Abb. 9: Wieso ist die Streckenauslastung zwischen Lüneburg und Uelzen nicht gleich? Wieso fahren auf einem kurzen Abschnitt (522) mehr Züge wie vorher und danach?

388) Wieso ist in der DB-Machbarkeitsuntersuchung das 4. Gleis Lauenbrück – Buchholz als notwendige Ergänzung zum klassischen Y unterstellt und in der BVU-Untersuchung nicht?

389) Kap. 2.3 (Ausbau Bestandsstrecken):

Der Zusammenhang zwischen der Halbierung der Blockabschnitte und der Verlängerung der Überholgleise erscheint unklar. Soll beides in Annahme evtl. die gleiche Wirkung haben?

390) Kap. 2.5.1 + 2.5.1: Welche DB-Untersuchung ist gemeint? In der veröffentlichten Untersuchung „Korridor Hamburg / Bremen – Hannover, Ausbau für den Schienenverkehr, Machbarkeitsstudie, 29.11.2013“ und auch in der DB-Netze – Präsentation aus Frühjahr 2014 sind zwischen Suderburg bzw. Unterlüß und Celle keine dritten Gleise einbezogen.

391) Abb. 35: Die Strichstärke bei +62 Zügen ist vielfach so stark wie bei +58 Zügen. Kann dies bitte proportional gesetzt werden?

392) Tabelle 13: Wieso sind in dieser Tabelle nicht die Knoten Hannover und Hamburg erwähnt?

Kann dies bitte noch nachgeholt werden?

393) Würde eine Auflösung der Engpässe um Bremen bzw. Bremerhaven zu einer erneuten bzw. noch stärkeren Überlastung der Planfälle führen?

394) Welche Kapazitätsreserven haben die einzelnen Varianten über 2030 hinaus?

Stellungnahme zum Gutachten der Fa. BVU:

Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hannover

1. Interpretation der Bewertungsergebnisse

Für den technisch-wirtschaftlich nicht vorgebildeten Leser ist vor allem das in der Tabelle 14 auf der Seite 72 des Gutachtens dokumentierte Ergebnis wenig aussagekräftig. Die durch die Ausbaumaßnahmen generierten Verkehrsleistungen, gemessen in Tonnen/a (t/a), Tonnen-Kilometern/a (tkm/a) usw., sind für die meisten Leser unverständlich, zumal auch die Maßangaben in der Tabelle unvollständig sind.

395) Um eine Vorstellung über die Verkehrs-Verlagerungswirkung der geplanten Neubaustrecken (NBS) und Ausbaustrecken (ABS) zu wecken, sollten die Anzahl der vermiedenen Lkw-Fahrten/a über die durchschnittliche Transport-Distanz sowie die Verminderung der Umweltbelastung (gemessen beispielsweise durch Verringerung des Kohlendioxid-Ausstoßes usw.) genannt werden. Für den Personenverkehr lassen sich vergleichbare Aussagen treffen. Auch der Rechengang zur Erzeugung der Kosten- und Nutzen-Effekte ist zumindest kurz zu erläutern. Der Öffentlichkeit sollte zudem verdeutlicht werden, dass der Verzicht auf den Ausbau des Schienennetzes einen weiteren Anstieg des Verkehrs mit Lkw und Pkw und damit einen verstärkten Ausbau des Straßennetzes mit erheblichen ökologischen und wirtschaftlichen Nachteilen zur Folge hat. Ein „plakativer“ Vergleich zwischen Lkw und Eisenbahn ist als **Anlage A** beigefügt.

2. Prognose

Nach der **Anlage B** hat die Eisenbahn im Container-Hinterlandverkehr Bremerhavens in einer stetigen Entwicklung von 2003 bis 2012 ihren Anteil am Verkehr (sog. Modal-Split) von 35 % auf rund 50 % steigern können. Während dieser Zeitspanne von 10 Jahren sind im Hinterlandverkehr mit Containern folgende Veränderungen eingetreten:

Verkehr insgesamt	+ 66 %
Lkw-Verkehr	+ 28 %
Eisenbahnverkehr	+ 126 %

Auch ohne Steigerung des Hafenumschlags hätte die Eisenbahn eine Verkehrszunahme von 44 % verzeichnet. Für den Hamburger Hafen können sicherlich ähnliche Verschiebungen des Modal-Split unterstellt werden.

Im Gegensatz zu dieser Entwicklung steht die Verkehrsprognose (Gutachten, Tabelle 2, S. 2), die der Eisenbahn im Seehafen-Hinterlandverkehr einen gegenüber dem Lkw-Verkehr sinkenden Marktanteil unterstellt. Die verhaltene Zunahme der Anzahl der Güterzüge entsprechend **Anlage C** unterstreicht diese Vorausschau.

396) Welche Gründe sprechen für eine Abschwächung oder gar Umkehrung des gegenwärtigen Trends?

3. Anmerkungen zum Bezugsfall

3.1 Definition des Bezugsfalls (Netz ohne Projekte)

Erklärtes Ziel der Deutschen Bahn AG ist, für den zukünftigen Zuwachs im Schienengüterverkehr entsprechend **Anlage D** den sogenannten Güterzug-Ost-Korridor zu nutzen. Wie das Gutachten in der Abbildung 4 auf der Seite 7 – siehe hier **Anlage E** – ausweist, tritt dieser Korridor südlich Halle/Leipzig nicht in Erscheinung. Ursachen hierfür sind sicherlich die „Elektrifizierungslücke“ Hof – Regensburg sowie der ungenügende Ausbau dieser Strecke (Länge der Überholungsgleise weniger als 750 m). Da dieser Ost-Korridor die zukünftige Lenkung der Güterverkehrsströme und damit auch des Hafen-Hinterlandverkehrs erheblich beeinflussen wird, sollte für die Beurteilung der Varianten der Y-Trasse diese „Netzlücke“ als behoben unterstellt werden. Es ist methodisch fragwürdig, gegebenenfalls sinnvolle Ausbau-Projekte in Norddeutschland an einem Engpass in Süddeutschland scheitern zu lassen, dessen Aufhebung sinnvoll und zudem fest geplant ist.

Auffällig ist die Belastung der Neubaustrecke (NBS) Halle/Leipzig – Erfurt – Lichtenfels durch Güterzüge, obwohl letztere in den zweigleisigen Tunneln dieser Strecke Reisezügen nicht begegnen dürfen. Zwar verkehren Güterzüge auch auf Schnellfahrstrecken, hier jedoch überwiegend nur nachts. Die rund 55 Güterzüge/Tag (d) auf der NBS Hannover – Würzburg sind in der Umlegung des Gutachtens (Abb. 4, S. 7) aber nicht ausgewiesen.

3.2 Die Leistungsfähigkeit der Strecken

Die im Gutachten (Abb. 9, S. 13) aufgeführten Leistungsfähigkeiten einiger Strecken erscheinen in einigen Fällen zu hoch. Die im sog. Mischbetrieb von schnellen und langsamen Zügen befahrene zweigleisige Strecke Osnabrück – Bremen dürfte in ihrem südlichen Abschnitt kaum eine Leistungsfähigkeit von 480 Zügen/d erreichen. Zu hohe unterstellte Leistungsfähigkeiten von Strecken im Bezugsfall schmälern den Nutzen von geplanten Ausbaumaßnahmen.

Wie der auf Hochleistung „getrimmte“ Bildfahrplan der Strecke Hannover – Harburg (**Anlage F**) zeigt, sind in einer Richtung durchschnittlich nicht mehr als 7 Züge/h „durchzubringen“. Obwohl das Diagramm auf der Grundlage des Fahrplans 2000/2001 basiert, haben sich mit Ausnahme des entfallenen „taktlosen“ IC die Fahrlagen der Personenzüge nicht verändert. Auffällig sind die „gequälten“ Fahrplantrassen der Güterzüge mit zum Teil langen Überholungsaufenthalten und „Verbiegungen“ im damaligen Engpass-Abschnitt Lüneburg – Stelle.

Werden während der 16 Tagesstunden die o. g. Leistungsfähigkeit von 7 Zügen/h und Richtung sowie während der 8 Nachtstunden ein Güterzug-Takt von 5 Minuten unterstellt, ergibt sich je Richtung eine Leistungsfähigkeit von bestenfalls

$$\begin{array}{rcl} 16 \times 7 & = & 112 \text{ Zügen/d,} \\ 8 \times 12 & = & \underline{96 \text{ Zügen/d.}} \\ & & 208 \text{ Zügen/d.} \end{array}$$

Dieses Maß kann als „maximale Anzahl planbarer Fahrplantrassen“ verstanden werden. Je Zugfolgefall sind stets erforderliche Pufferzeiten in der Größenordnung von ein bis zwei Minuten in den Fahrplan eingearbeitet, die kleine Unregelmäßigkeiten des Fahrtverlaufs (Überschreitung der Aufenthaltszeit, Überlast eines Zuges, Auftreten „schlüpfriger“ Schienen, Minderleistung eines Triebfahrzeugs) ausgleichen können. Wird diese „theoretische“ Leistungsfähigkeit zu 100 % ausgenutzt, lässt sich ohne das

Auftreten weiterer Unregelmäßigkeiten der Betrieb einer Strecke durchführen. Eine derartige Situation entspricht allerdings nicht der Realität. Täglich treten Störungen wie Liegenbleiben eines Zuges, Streckensperrungen wegen Personen am Gleis, Signal- und Weichenstörungen, Schienenbrüche usw. auf, die den Betriebsablauf einer Strecke nachhaltig beeinträchtigen. Diese Einflüsse, die zu Stockungen im Betriebsablauf mit außerplanmäßigem Anhalten der Züge führen, sind mit den oben genannten Pufferzeiten nicht mehr abzugelten. Die Folge ist ein Betriebsablauf mit Verspätungen. Mit anderen Worten: Das

Ausnutzen der o. g. Leistungsfähigkeit zu 100 % bedeutet einen unpünktlichen Betriebsablauf, wie er gegenwärtig auf vielen hochbelasteten Strecken in Deutschland zu beobachten ist. Ein pünktlicher Betriebsablauf ist hingegen zu erwarten, wenn nach bisherigen Erfahrungen die genannte Leistungsfähigkeit nur zu rund 75 % ausgenutzt wird. Diese „realistische Leistungsfähigkeit“ beträgt demnach $208 \times 0,75 = 156$ Züge/d und Richtung und damit für eine zweigleisige Strecke rund 300 Züge/d.

Auch die Ergänzung einer zweigleisigen Strecke um ein drittes Gleis hat in der Regel keine Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit um – wie im BVU-Gutachten unterstellt – 50 % zur Folge. Realistisch ist nach bisherigen Erfahrungen eine Steigerungsrate von 25 bis 30 %. Das mittlere Gleis einer dreigleisigen Strecke wird in der Regel – wie eine eingleisige Strecke – in beiden Richtungen überwiegend für sogenannte fliegende Überholungen genutzt, hierbei entfällt das Anhalten des überholten Zuges. Eine Leistungssteigerung um 50 % ließe sich nur erreichen, wenn über eine Zeitspanne von mehreren Stunden jeweils zwei Gleise nur in einer Richtung befahren würden. Eine derart einseitige Betriebsbelastung während einer längeren Zeitspanne ist auf dem deutschen Schienennetz bislang nicht erkennbar. Zudem sind die Endbahnhöfe dreigleisiger Streckenabschnitte auf einen einseitigen „geballten“ Verkehrsstrom vielfach nicht ausgelegt (Beispiel: Bahnhof Buchholz/Nordheide).

3.3 Die Leistungsfähigkeit der Knoten

Das Problem der Knoten-Leistungsfähigkeit wird im Gutachten ausgeblendet. Bekannt sind aufgrund bisheriger Erfahrungen Kapazitäts-Probleme in den Knotenpunkten Harburg, Bremen Hbf und Hannover (Güterumgehungsbahn). Es reicht nicht aus, beispielsweise die Leistungsfähigkeit der Strecke Bremen – Verden unausgesprochen auf den Hauptbahnhof Bremen zu übertragen. Rund 80 zusätzliche Güterzüge/d (jeweils

40 in und aus Richtung Norden bzw. Westen, siehe **Anlage B**, Zeilen 2 und 3) wird der Knoten Bremen Hbf nicht „verkräften“ können. Infolge der geringen Durchfahr-Geschwindigkeit der Güterzüge, der z. T. höhengleichen Überschneidung und Einfädung von Fahrstraßen (Fahrweg eines Zuges im Bahnhof) ist die Leistungsfähigkeit hier u. U. geringer als auf der anschließenden freien Strecke. Auch die Güterumgehungsbahn Hannover weist aufgrund von höhengleichen Strecken-Verzweigungen Leistungseinbußen auf, die zu berücksichtigen sind.

Um die in den Abschnitten 3.2 und 3.3 aufgeworfenen Fragen zu klären, sollte ein erfahrener Fachmann des Eisenbahnbetriebs zu Rate gezogen werden.

4. Die Definition der Planfälle

4.1 Grundsätzliche Überlegungen

Die zur Diskussion gestellten NBS und ABS der Deutschen Bahn (DB AG) kommen nur dem Hinterlandverkehr des Hafens Hamburg zugute. Das zuvor angesprochene Problem der Hinterlandverkehre Bremens und Wilhelmshavens ist mit diesen Varianten nicht zu lösen. Um diese unbefriedigende Situation zu entschärfen, ist es erforderlich, den Knoten Bremen Hbf vor allem mit Zügen von und nach Bremerhaven weiträumig zu umfahren. Hierfür bieten sich nach bisherigen Planungen der DB AG zum einen eine Leitung der Züge über den Weg Bremervörde – Rotenburg – Verden sowie als Alternative die VCD-Variante Bremervörde – Buchholz an.

Es besteht die Möglichkeit, diese Varianten zusätzlich zu den bereits diskutierten Trassen zu betrachten und zu bewerten. Da die Hinterlandverkehre Bremens und Hamburgs sich im Schienennetz zum Teil überlagern und damit gegenseitig beeinflussen, ist es aber empfehlenswert, den gesamten Hinterlandverkehrs beider Häfen als Einheit zu sehen. Hiermit ergeben sich neue Planfälle. Mit Ausnahme der VCD-Variante lassen sich sämtliche übrigen bislang diskutierten Varianten um die angesprochene Ost-Umfahrung Bremens erweitern, auf die allein bei der VCD-Variante eventuell verzichtet werden kann.

4.2 Anmerkungen zu einigen derzeitigen Planfällen

Um einen objektiven Vergleich sämtlicher diskutierten Varianten zu gewährleisten und denkbare Optimierungsschritte nicht zu übergehen, sollten die nachstehenden Vorschläge zur eventuellen Verbesserung einiger bislang bereits bewerteter Projekte geprüft werden.

Ausbau der Bestandsstrecken

397) Die Wirkung eines vierten Gleises Uelzen – Celle sollte geprüft werden.

NBS Ashausen – Unterlüß

398) Angeregt durch den hohen Güter-Verlagerungseffekt des SGV-Y Maschen – Celle und bestärkt auch durch den besseren Güterverkehrs-Effekt dieser Variante gegenüber der Vergleichsstrecke Ashausen – Suderburg sollte versucht werden, durch eine Verlängerung der zweigleisigen NBS bis Celle die Wirkung dieses Projekts sowohl im Güter- wie im Personenverkehr zu verstärken. Von Unterlüß bis Celle kann die NBS parallel zur Bestandsstrecke geführt werden, hier wird bis auf einige wenige Häuser in Eschede keine angrenzende Bebauung beeinflusst.

399) Welche Gründe sprechen für den bei dieser Variante vorgesehenen Ausbau einer Süd-Umfahrung Uelzens, wenn für Verkehre in und aus Richtung Osten mit Hilfe einer kurzen Verbindungskurve bei Brockhöfe bzw. Westerweyhe die Strecke Soltau – Uelzen genutzt werden kann?

Amerika-Linie

400) Mit der vorgeschlagenen Erweiterung des Bezugfalles (Ausbau und Schließen der Elektrifizierungslücke Hof – Regenb urg) und der angesprochenen Ost-Umfahrung Bremens kann die Amerika-Linie an Bedeutung gewinnen. Durch eine bereits mit meinem Schreiben an das BMVI vom 28.02,2015 (dort Anlage D) angeregte Verbindungskurve zwischen den Strecken Rotenburg – Verden und Langwedel – Uelzen nördlich Verden bei der Ortschaft Scharnhorst lässt sich der Betrieb auf der Amerika-Linie flexibler gestalten. Eine Streckenführung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Uelzen stellt praktisch einen neuen Planfall dar.

Alpha-Lösung

401) Sind die Investitionen für den zweigleisigen Ausbau der Strecken Rotenburg – Verden sowie Nienburg – Minden vertretbar, wenn mit diesen Maßnahmen die Strecke Rotenburg – Bremen – Osnabrück entlastet wird, die jedoch für zusätzliche Güterzüge aufnahmefähig ist?

VCD-Variante

402) Der im Gutachten unterstellte Trassenverlauf westlich Buchholz entspricht nicht der zuvor vereinbarten Linienführung. Der Umweg über Rotenburg (34 km) in der Relation Bremervörde – Buchholz entwertet diese Variante, die für durchgehenden E-Betrieb wie folgt korrigiert zu definieren ist:

1-gleisige ABS Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Harsefeld,
1-gleisige NBS Harsefeld – Buchholz,
kein Ausbau Buchholz – Jesteburg,
1-gleisige Verbindungskurve Jesteburg – Richtung Lüneburg,
2-gleisige Verbindungskurve Marxen Richtung Lüneburg,
2-gleisige ABS/NBS Lüneburg – Wittenberge.

403) Unter der Bedingung des geänderten Bezugsfalls ist die VCD-Variante in einem ersten Durchgang für konventionelle Betriebsweise zu bewerten. In einem zweiten Umlegungs- und Bewertungs-Durchgang ist für das Verkehrsstrom-Bündel

Bremerhaven/Hamburg – Wittenberge – Stendal – Magdeburg – Halle/Leipzig –
Werdau/Zwickau – Hof – Weiden – Regensburg/Münchener/Mühldorf

eine Verminderung der Zugfahrtkosten um 30 % zu unterstellen, um zumindest die modalen Effekte der vorgeschlagenen Innovationen (Langzüge und Groß-Profil) „testen“ zu können.

Anlage A: Technisch-wirtschaftlicher Vergleich von Eisenbahn und Lkw

Verhältniszahlen von Eisenbahn und Lkw im Güterverkehr

	Eisenbahn	Lkw
Leistungsfähigkeit einer Spur ¹⁾	1	0,7
Spezifischer Energieaufwand	1	2 bis 3
Spezifische Kohlendioxyd-Emissionen	1	4
Betriebswirtschaftliche Kosten im Fernverkehr		
Einzelwagen	1	1
Transport großer Mengen (Ganz- bzw. Blockzüge)	0,5	1
Externe Kosten ²⁾	1	4
Unfallwahrscheinlichkeit im Gefahrguttransport	1	43 (!)
Eignung für Einsatz der Elektromobilität	gut	schlecht
Eignung für Einsatz erneuerbarer Energieträger	gut	mäßig

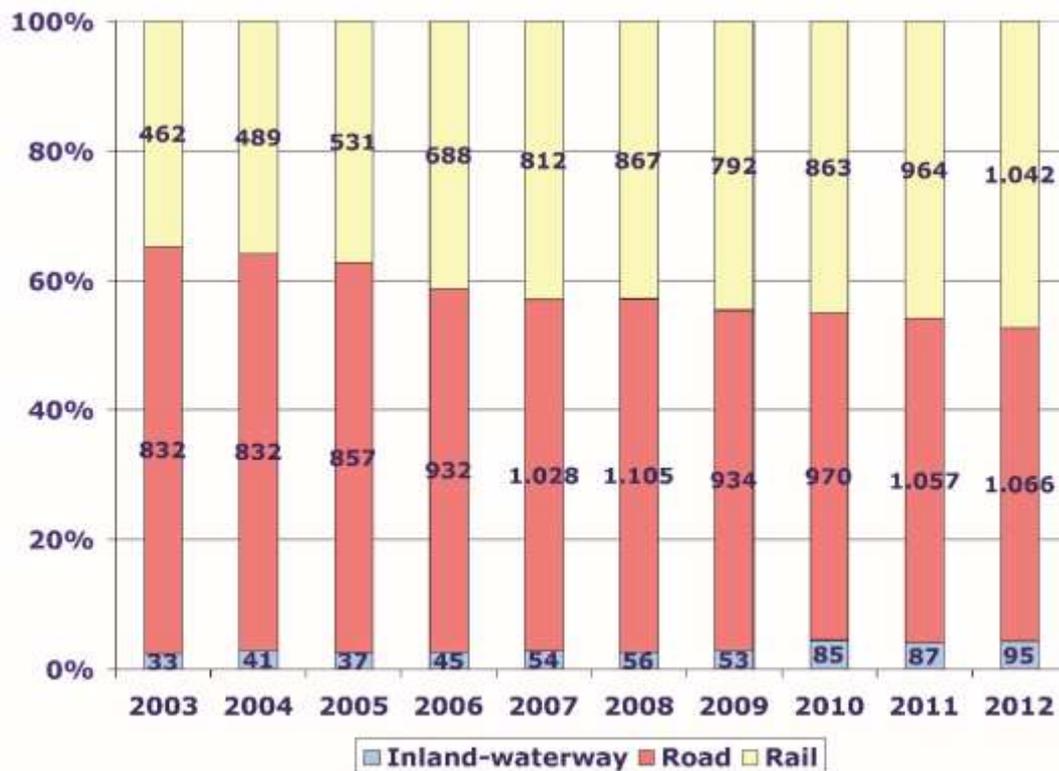
1) Ohne Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahn und ohne Giga-Liner.

2) Kosten für Lärm-, Abgas-, Feinstaub-Emissionen, Klima-Beeinflussung und Unfälle, die allein der Allgemeinheit aufgebürdet werden. Die Begünstigung des Lkw-Verkehrs in Deutschland gegenüber dem Schienen-Güterverkehr erreicht in dieser Hinsicht rund 12 Milliarden Euro / a.

Anlage B: Entwicklung des Container-Hinterlandverkehrs in Bremerhaven, gemessen in

1000 Standard-Containern (TEU) je Jahr und in Marktanteilen der Verkehrsträger

Quelle: Krämer, I.: Zur aktuellen Position Bremens zum Seehafenhinterlandverkehr. DWVG-Infrastrukturforum, Hamburg, 16. September 2013.



Anlage C: Streckenbelastung 2015 und 2030 im Bezugsfall-Netz 2030, gemessen in Zügen je Tag

Das Bezugsfall-Netz stellt das Streckennetz des Jahres 2030 ohne die geplanten Projekte des diskutierten Bundesverkehrswegeplans dar, belastet mit der Prognose-Verkehrsmenge für das Jahr 2030.

Abkürzungen

GV: Züge des Güterverkehrs

NV: Züge des Personen-Nahverkehrs

FV: Züge des Personen-Fernverkehrs

Δ : Differenz der Zugzahlen

Quellen

GV 2015: Umwelt-Bundesamt: Schienennetz 2015/2030; Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienen-Güterverkehr in Deutschland. Dessau-Roßlau 2010.

Angegeben sind hier die Zugzahlen für das Fahrplanjahr 2006/2007, nach der aktuellen Statistik (BMVI: Verkehr in Zahlen 2013/2014) hat sich die Verkehrsleistung der Eisenbahnen

in Deutschland seitdem nur unwesentlich verändert. Die für 2006/2007 genannten Zugzahlen können daher angenähert auf die Gegenwart bezogen werden.

GV 2030. BVU-Gutachten für Dialogforum, Abbildung 5, S. 8.

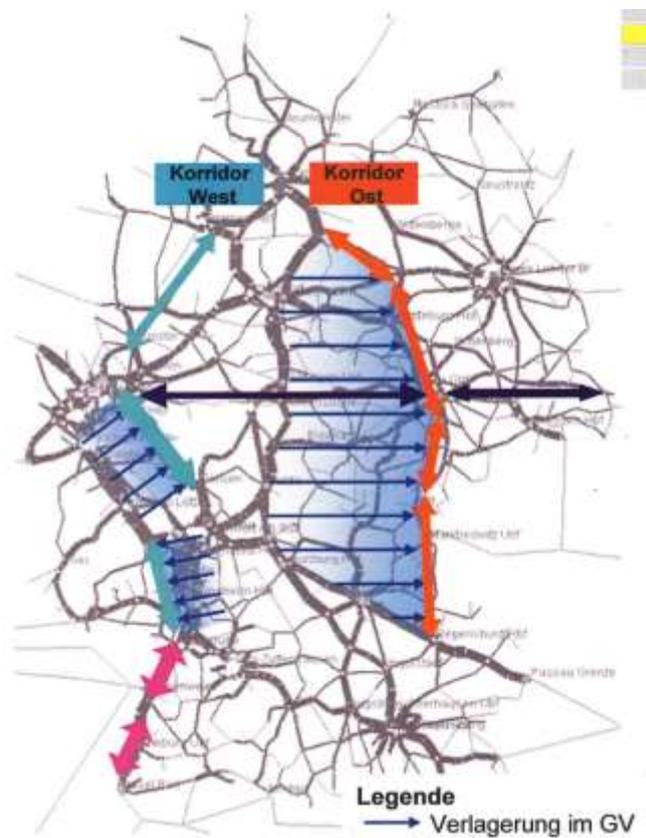
NV und FV: BVU-Gutachten für Dialogforum, Abbildung 8, S. 11.

Die Anzahl der Personenzüge 2030 entspricht der gegenwärtigen Belastung.

Strecke	GV	GV	GV-Δ	NV	FV	ΣZüge	ΣZüge
	2015	2030		2030	2030	2015	2030
1 Bremerhaven – Bremen 210		80	122	+ 42	88	-	168
2 Bremen – Verden	105	162	+ 57	122	32	259	316
3 Hude – Bremen	25	66	+ 41	144	-	169	210
4 Verden – Nienburg	155	262	+107	40	32	227	334
5 Nienburg – Wunstorf	145	216	+ 71	92	32	269	340
6 Nienburg – Minden	10	47	+ 37	14	-	24	61
7 Bremen – Osnabrück	75	109	+ 34	90	48	213	247
8 Sagehorn – Rotenburg	90	83	- 7	82	48	220	213
9 Rotenburg – Buchholz	150	110	- 40	82	48	280	240
10 Rotenburg – Verden	50	98	+ 48	30	-	80	128
11 Stelle – Lüneburg	185	287	+102	102	66	353	455
12 Lüneburg – Uelzen	185	287	+102	38	66	289	391
13 Uelzen – Celle	160	157	- 3	38	66	264	261
14 Celle – Langenhagen	15	-	- 15	38	66	119	104
15 Celle – Lehrte	145	157	+ 12	74	-	219	231
16 Uelzen – Salzwedel	30	132	+102	56	-	86	188
17 Wunstorf/Dedensen - Seelze	290	370	+ 80	-	-	290	370
18 Elze – Kreiensen	195	225	+ 30	38	-	233	263

Anlage D:

Verlagerung des Zuwachses im Schienen-Güterverkehr von der Nord-Süd-Strecke auf den Ost-Korridor nach Planungen der Deutschen Bahn AG

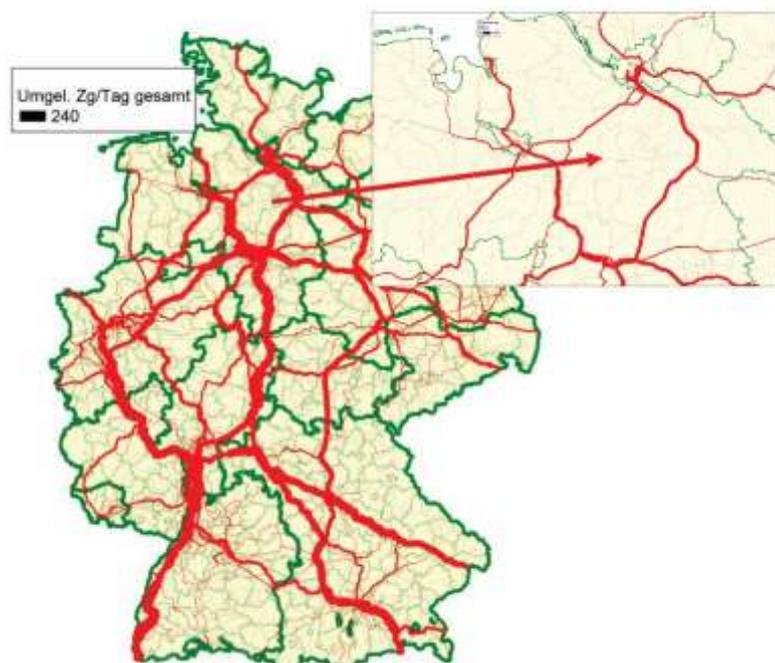


Anlage E

Für das Jahr 2030 prognostizierter Schienen-Güterverkehr auf dem Bezugsfall-Netz

Der Güterzug-Ost-Korridor

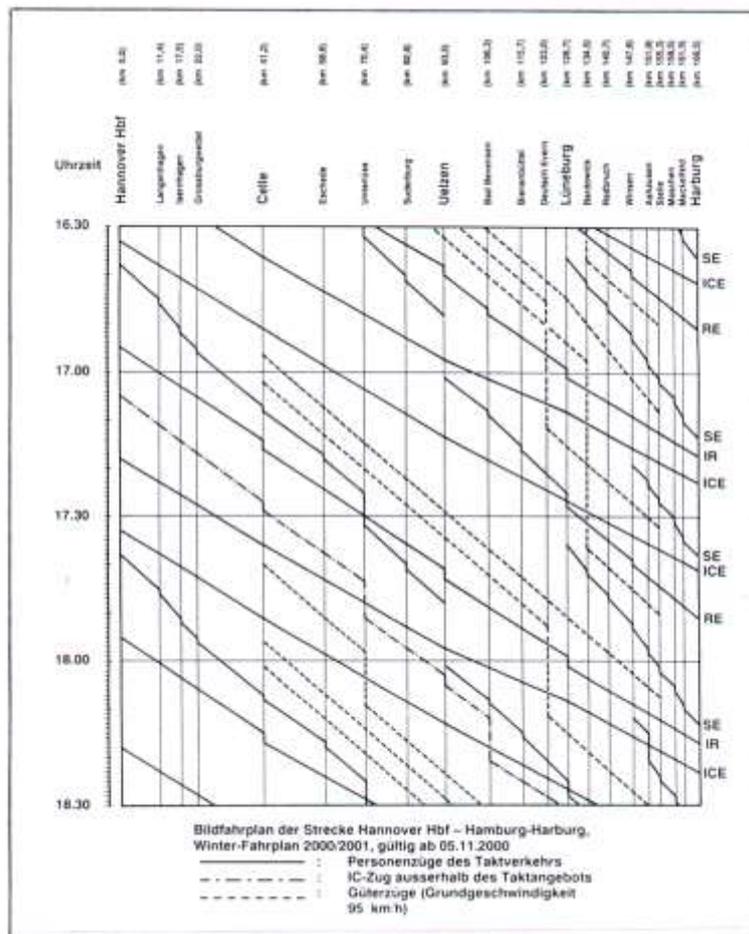
Schiengüterverkehr im Jahr 2030 in Deutschland (nach Strecken)



Anlage F: Bildfahrplan der Strecke Hannover – Harburg (Richtung Süd-Nord)

Erläuterung

Die vertakteten Personenzüge (durchgezogene Linien) sind dem Winter-Fahrplan 2000/2001 entnommen. Die damaligen Fahrlagen der ICE-, IR- (heute IC-), und RE-Züge haben sich bis zur Gegenwart kaum verändert, sie entsprechen weitgehend dem aktuellen Fahrplan. Mit einer „Grundgeschwindigkeit“ von 95 km/h (Plangeschwindigkeit 100 km/h minus 5 % Fahrplan-Reserve) sind die in Celle einmündenden Güterzüge (gestrichelte Linien) eingefügt. Die Mindest-Zugfolgezeit ist generell mit 5 Minuten unterstellt, sie wird aber an einigen wenigen Stellen unterschritten. Aus einer (konstruktiven) Mindest-Zugfolgezeit von 5 Minuten resultieren Pufferzeiten zwischen den Zugfolgefällen von im Mittel ein bis zwei Minuten. Der Streckenabschnitt Lüneburg – Stelle verfügte im Jahr 2001 nur über zwei Gleise.



Fragen an:

Vom Hoff Kommunikation GmbH

404) Wie viele Postkarten wurden an den Info-Stände verteilt? Wie viele Rückmeldungen gab es?

Antwort Geschäftsstelle: Verteilt wurden insgesamt (an den Infoständen, in den Rat- und Kreishäusern sowie auf Bestellung von Bürgerinitiativen und Privatpersonen) ca. 7.000 Postkarten. Davon sind bislang 350 Postkarten wieder bei der Geschäftsstelle eingegangen. Die darauf geäußerten Anliegen wurden thematisch eingeordnet und werden in das Dialogforum eingebracht, ebenso wie die per Online-Formular eingegangenen Anliegen.

405) Wie viel der an den Info-Ständen gestellten Fragen wurden computermäßig erfasst?

Antwort Geschäftsstelle: An den Infoständen bestand die Gelegenheit, direkt vor Ort Fragen und Anliegen zu formulieren (am PC oder auf Postkarten). Nur ein Teil der Besucher nahm dieses Angebot wahr. Viele Besucher äußerten sich dahingehend, sich lieber „in Ruhe von zuhause aus“ nochmals mit dem Thema befassen zu wollen und erst danach Anliegen einreichen zu wollen. Insgesamt liegen 1.825 Anliegen vor, die über das Online-Formular übermittelt wurden. Diese wurden thematisch eingeordnet und werden in das Dialogforum eingebracht, ebenso wie die per Postkarte eingegangenen Anliegen.

406) Ist es innerhalb des Finanzrahmens nicht möglich, neben den Teilnehmern des Dialogforums auch die zahlenmäßig begrenzten Gäste kostenlos zu bewirten?

Antwort Geschäftsstelle: Seit dem 19. Juni haben sowohl Teilnehmende als auch Gäste Zugang zum kostenfreien Buffet.

407) Auf die neue Sitzungsdauer sollte im Internet hingewiesen werden.

Antwort Geschäftsstelle: Die Sitzungsdauer wird auf der im Internet verfügbaren Agenda kommuniziert.

408) Ist es richtig, dass das Ergebnis des Forums nur ein Meinungsbild darstellt, ohne verbindlich zu sein? Wie kann eine Verbindlichkeit hergestellt werden?

Antwort Geschäftsstelle: siehe 441

Land Niedersachsen

409) Warum hat Minister Lies nicht die Arbeitsgruppe erwähnt, die mit der Bahn wirtschaftliche Ausbauvarianten erarbeiten soll?

410) Welche Personen und Institutionen sind in der Arbeitsgruppe vereint, die mit der Bahn diese Ausbauvarianten erarbeiten soll? Hat die Arbeitsgruppe schon getagt?

411) Welche Erkenntnisse sind bereits erarbeitet worden? Wo sind die Unterlagen der Arbeitsgruppe einsehbar.

412) Warum nehmen nicht Vertreter der Bürgerinitiativen an der Arbeitsgruppe teil?

Antwort MW: Es handelt sich hier um das Thema Amerikalinie zwischen Langwedel und Uelzen. Diese Strecke wird schon in der Koalitionsvereinbarung eigenständig neben dem Y und dessen Alternativen behandelt. Hintergrund ist, dass das Y seinerzeit vor allem in seiner Nord-Süd-Ausrichtung gesehen wurde und darüber hinaus aus Sicht des Landes Infrastruktur für die Verkehre Richtung Osten erforderlich schien. Entsprechend wurde das Thema eigenständig neben dem Y bearbeitet.

Überschneidungen ergaben sich erst durch die Alternativenuntersuchung der DB zum Y, wo in unterschiedlichen Trassenüberlegungen jeweils Teilbereiche der Amerikalinie eingebaut waren. Dies führte zur Bitte an den Bund, die Bahn mit einer Gesamtbetrachtung zu beauftragen. Ergebnis war eine Machbarkeitsstudie, die mit 1,4 Mrd. € einem Neubau gleich kam und nicht wirtschaftlich erschien. Außerdem bot sie keine Lösung im Sinne der Aufgabenstellung zum Y an, da sie nicht die Nord-Süd-Verkehre abdeckte.

Um neben den schwerpunktmäßig auf Nord-Süd-Verkehre ausgerichteten DB-Alternativen dennoch Ost-Verkehre abbilden zu können, hatte das Land eine eigene Kostenschätzung für den Ausbau der Amerikalinie beauftragt, die von niedrigeren Standards ausging (z.B. 80 km/h statt 120 km/h Höchstgeschwindigkeit), teure Sprungkosten vermied und mit ca. 200 Mio. € auskam.

Um die Differenzen aufzuarbeiten verabredeten Ministerpräsident Will und der Vorstandsvorsitzende der DB Grube beim Bahngipfel am 04.12.2014 die Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe. Diese ist zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Ausbau auf Basis des vom Land Niedersachsen vorgeschlagenen Ausbaustandards mit Kosten von 419 Mio. € verbunden ist.

Dieses Ergebnis kann für die laufende Diskussion im Dialogforum genutzt werden. Dies betrifft die Betrachtung der Alpha-Variante, deren Herzstück die Amerikalinie darstellt. Insbesondere werden im Rahmen der Alpha-Variante zusätzliche Bausteine zur Abdeckung der Nord-Süd-Relation angeboten, sodass beide Ausrichtungen von Verkehrsströmen berücksichtigt werden.

Die Bedeutung der Vorarbeiten von Bahn und Land für das Dialogforum hat sich erst durch die Arbeit des Forums ergeben. Das Land bringt seine Erkenntnisse gerne ein.

413) Sind an der Arbeitsgruppe auch Vertreter der beteiligten Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg beteiligt, soweit die Breimeier-Trasse diese Länder berührt?

Antwort MW: Die Arbeitsgruppe hat sich lediglich mit dem niedersächsischen Abschnitt der Amerikalinie bis Uelzen beschäftigt, andere Bundesländer waren daher nicht betroffen.

414) Ist es Aufgabe des Landes Niedersachsen, den Hinterlandverkehr der Stadtstaaten zu lösen, um deren Häfen aufzuwerten, statt sich um die Aufwertung der eigenen Häfen zu kümmern?

Antwort MW: Das Land kümmert sich sowohl um die eigenen Häfen, als auch im Rahmen der Zusammenarbeit der Norddeutschen Länder um den Hinterlandverkehr der Häfen von Hamburg und Bremen.

415) Wird gewährleistet, dass die Verkehrsprognose von einem neutralen Verkehrsexperten, dessen Kosten das Land zu übernehmen hat, überprüft wird?

Antwort MW: Der Experte (prozessbegleitender Sachverständiger) ist inzwischen durch die Geschäftsstelle des Dialogforums Schiene beauftragt und wird aus Haushaltsmitteln des Landes Niedersachsen finanziert.

Bahn

416) Inwieweit ändert sich die Prognose für das Verkehrsaufkommen vom Norden in den Süden Deutschlands durch den Brenner-Basistunnel und den Gotthard-Basistunnel?

- 417) Ist die Verkehrsaufkommensprognose zu halten, wenn schon jetzt das Umsatzziel des Schienengüterverkehrs (5,2 Milliarden Euro) wurde mit 4,9 Milliarden Euro klar verfehlt wurde?
- 418) Ist bei der Verkehrsprognose auch der Schiffsverkehr berücksichtigt? Kann nicht ein wesentlicher Teil des Güterverkehrs von Hamburg aus über die Elbe zu dem gut ausgebauten Hafen in Wittenberge geführt werden?
- 419) Warum kann nicht ein wesentlicher Teil des Güterverkehrs über den Elbe-Seiten-Kanal abgeführt werden?
- 420) Ist es im Hinblick darauf, dass ein Containerschiff von Südostasien nach Hamburg eine Fahrtzeit von 6 Wochen benötigt, gerechtfertigt, die Verkehrsabwicklung zu beschleunigen?
- 421) Wie ist der Begriff „Ausbau von Bestandsstrecken“ zu definieren?

Antwort DB: Im Rahmen des Ausbaus von Bestandsstrecken werden bestehende Bahnstrecken erweitert, um beispielsweise den Güterverkehr auf separaten Gleisen durchführen zu können oder für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut, um einen verbesserten Takt zu gewährleisten.

- 422) Ist die Breimeier-Trasse mit Neubau (Alte Süderelbe-Buchholz), Ausbau (Buchholz-Jesteburg), Reaktivierung (Jesteburg-Tangendorf), Neubau (Tangendorf-Bahlburg), Reaktivierung (Bahlburg-Lüneburg), Ausbau (Lüneburg-Dannenberg), Reaktivierung (Dannenberg-Kaltenhof), Neubau (Kaltenhof-Polz), Reaktivierung (Polz-Eldenburg), Neubau (Eldenburg-Bernheide), Reaktivierung (Bernheide-Motrich), und Neubau (Motrich-Wittenberge) unter den Begriff „Bestandsstrecke“ zu führen?

Antwort DB: Wie der oder die Fragenstellende richtigerweise darstellt, setzt sich die "Breimeier-Trasse" aus Ausbauabschnitten von Bestandsstrecken und aus Neubauabschnitten zusammen.

- 423) Ist die Breimeier-Trasse im Rahmen der Konzeption der Y-Trasse bei der Bahn jemals diskutiert worden?

Antwort DB: Ja, die sogenannte "Breimeier-Trasse" ist diskutiert worden.

- 424) Was macht es für einen Sinn, die Strecke von Hamburg nach Lüneburg dreigleisig auszubauen, wenn nicht der Streckenausbau nach Uelzen, Celle und Hannover auch dreigleisig ausgebaut wird?

Antwort DB: Der mehrgleisige Ausbau der Strecke zwischen Stelle und von Lüneburg hat hier die Streckenkapazität erweitert.

Breimeier-/VCD-Trasse

425) Warum soll es Sinn machen, 40 km oberhalb der Ausbaustrecke Uelzen-Stendal noch die Breimeier-Trasse nach Wittenberge zu konzipieren?

426) Wird die Bahn im Falle der Breimeier-Trasse ausschließen können, dass ein Schienenableger nach Gorleben gebaut wird?

Antwort DB: Eine solche Entscheidung obliegt nicht der DB AG

427) Gibt es ähnlich der „Salzwedeler Vereinbarung“ eine solche mit den beteiligten Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg oder sind diese Länder überhaupt noch nicht über den Verlauf der Trasse informiert?

Antwort MW: Nein, es gibt keine aktuellen Erklärungen der Länder zur Diskussion Y-Trasse und Alternativen.

428) Sind die Kommunen von Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg mit ihren Bürgern über die Trasse informiert?

429) Entspricht es den europäischen Normen bzw. Standards, Güterzüge von 1500 m Länge mit evtl. Doppelstöckigkeit zusammenzustellen?

Antwort DB: Nein, auf den Korridoren der Transeuropäischen Netze (TEN) ist das Ziel eine Zuglänge von 740 m zu ermöglichen.

Eine Doppelstöckigkeit ist nicht vorgesehen.

430) Was wird von den Plänen des VCD gehalten, die Breimeier-Trasse auf einmal nur einspurig zu führen? Wie ist hier die Kosten-/Nutzen-Prognose?

431) Wie soll – unabhängig von Ein- oder Zweigleisigkeit – der Personennahverkehr bei der Breimeier-Trasse gewährleistet werden?

432) Die an der Breimeier-Strecke in der Region Dahlenburg Grundstücke wurden überprüft. Exemplarisch wird ein Grundstück genannt, wo der Abstand von der Grundstücksgrenze bis zur Schiene 8,60 Meter beträgt. Bei einem zweiten Gleis mit einem Abstand von 4 Metern und mit einer Breite von ca. 1,50 Meter ist der Grenzabstand nicht einzuhalten. Dabei ist nicht einmal der Platz für die Elektrifizierungsbauten berücksichtigt. Wie will die Bahn diesen und andere ähnliche Fälle regeln?

433) Ist es auf der über 150-jährigen Bahntrasse Lüneburg-Dannenberg im Hinblick auf die Erkenntnisse beim Castor-Transport überhaupt möglich, tonnenschwere Lasten zu befördern?

Antwort DB: (432- 433) Die Breimeier-Variante ist nicht Bestandteil der von der DB Netz AG erarbeiteten Machbarkeitsstudie.

In der Regel wird in Fällen wie dem beschriebenen ein Teil des Grundstücks erworben.

Grundsätzlich sollte die Strecke für Güterverkehr geeignet sein. Eine konkrete Tonnageanforderung würde den Umfang von etwaigen Maßnahmen präzisieren.

434) Welche Erkenntnisse über die Einwirkung von Elektrosmog auf Bewohner von elektrifizierten Bahnstrecken die in 10, 20, 50 und 100 Metern Entfernung von den Schienen wohnen, liegen vor?

Antwort DB: Bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken werden die Vorgaben der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes eingehalten (Verordnung über elektromagnetische Felder – 26 BImSchV vom 23.8.2013). Die entsprechenden Nachweise werden im Vorfeld im Rahmen der Genehmigungsplanung erbracht. Diese Verordnung gilt unter anderem für die Errichtung und den Betrieb von Niederfrequenzanlagen wie ortsfeste Anlagen zur Umspannung und Fortleitung von Elektrizität mit einer Nennspannung von 1.000 Volt oder mehr, einschließlich Bahnstrom- und Oberleitungen. Sie enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder.

Von 1996 bis 2013 sind die Grenzwerte der elektrischen Feldstärke in der 26. BImSchV um 50 Prozent gesenkt worden. Ein Bahnstromstandardmast schöpft den Grenzwert der 26. BImSchV – gemessen in 1 Meter Höhe und 10 Meter Entfernung vom Leiterseil - beim elektrischen Feld lediglich zu 8 Prozent und bei der Magnetischen Flussdichte nur zu 2 Prozent aus.

435) Welche Erkenntnisse über die Einwirkung von Erschütterungen auf die Gebäude von Anwohnern, die in 10, 20, 50 und 100 Metern Entfernung von den Schienen wohnen, liegen bei Zügen mit 120 km/h vor?

Antwort DB: Grundsätzlich sind durch Erschütterungen des Schienenverkehrs keine Schäden an Gebäuden zu erwarten - auch nicht bei einem Abstand von

10 m; dies wird durch Erfahrungen aus dem Mittelrheintal bestätigt. Erschütterungen können nicht pauschal angegeben werden. Sie hängen stark von den örtlichen Gegebenheiten ab, insbesondere Bodenbeschaffenheit und Gebäudesubstanz sowie dem späteren Betriebsprogramm. Im Rahmen der Planfeststellung werden zukünftige Erschütterungen abgeprüft und Messungen vorgenommen. Ist zu erwarten, dass bestimmte Richtwerte überschritten werden, müssen Minderungsmaßnahmen ergriffen werden.

436) Ist bei der Kosten-/Nutzen-Analyse für die Trasse berücksichtigt, dass bei der Strecke Lüneburg-Dannenberg Regelungen für Bahnübergänge (32), Bahn-(17) und Straßenbrücken (8) zu treffen sind?

437) Wie kann bei der Trasse, die eine Vielzahl von Wohngebieten zerschneidet, die Infrastruktur mit Daseinsvorsorge für Feuerwehr, Rettungsdienst und ärztlicher (Notfall-)Versorgung gewährleistet werden?

438) Wie können in der durch Land- und Forstwirtschaft geprägten Landschaft Nachteile für die dort tätigen Betriebe verhindert werden?

439) Ist es vertretbar, ohne Prüfung von Raumwertigkeiten eine Trasse in die Diskussion zu bringen, die wegen Schutzgebieten von internationaler und nationaler Bedeutung, Naturschutzgebieten mit herausragender Bedeutung und europäisch geschützten Biotopen mit jeweils streng geschützten Amphibien, Vögeln und Säugetieren überhaupt nicht realisierbar ist?

Antwort MW: Die VCD-Trassenalternative ist vom Dialogforum Schiene Nord aufgenommen worden. Seitens des Landes gibt es keine Einmischung hierzu.

In der Tagesordnung für den 19.06.2015 ist der Punkt Kriterienfindung aufgeführt.

Zusätzlich gibt es seit dem 17.06.2015 einen Antrag einiger überregionaler BIs an das Dialogforum Schiene Nord am 19.6.2015 – der den Wunsch nach Kriterienfindung beinhaltet.

440) Frage: Wie können in einer so frühen Phase Kriterien gesucht oder gar gewichtet werden, wenn alle angeforderten Informationen noch nicht ausreichend und bislang unzureichend detailliert beantwortet wurden?

Antwort Geschäftsstelle: siehe 441

Die BI HydeWahn sieht es als undemokratisch an, wenn zu einem Zeitpunkt der „ungeklärten Fragen“ „Kriterien zu Lasten Dritter“ festgelegt werden.

Wenn der Gutachter des Bundes ein weiteres Mal im Forum zugegen ist, werden womöglich weitere Strecken präsentiert.

441) Zusatzfrage: Wie sollen die dann demnächst betroffenen Bürger und Bürgerinnen noch Berücksichtigung finden, wenn die heutigen Forumsteilnehmer über ihre Köpfe hinweg Kriterien bestimmt haben, die für die bislang nicht im Forum vertretenen Bürger und Bürgerinnen nachteilig sein können?
Wir lehnen diesen Tagesordnungspunkt und Antrag daher deutlich ab.

Antwort Geschäftsstelle: Das Dialogforum ist ein informelles Gremium, das den offiziellen Verfahren (Bundesverkehrswegeplan, Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) vorgeschaltet ist. Die Ergebnisse des Dialogforums fließen in die Bundesverkehrswegeplanung ein. Im Zuge dieses und der folgenden Verfahren werden, wie bereits im Dialogforum mehrfach erläutert (u.a. am 13. Februar in den Vorträgen des BMVI und am 19. Juni in den Impulsreferaten zum Themenfeld Natur & Umwelt), zahlreiche weitere Kriterien angewendet und geprüft. Des Weiteren findet im Zuge von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren eine gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

Hinsichtlich der Definition von Kriterien besteht die Möglichkeit, einzelne Kriterien im Forenblock C (September – November) noch einmal aufzurufen, falls bis dahin neue Erkenntnisse vorliegen, die eine Überarbeitung notwendig machen.

442) In dem Dialogforum Schiene Nord ist eine ungewichtete Anzahl von Vertretern der Gemeinden, Samtgemeinden, Ländern und Bürgerinitiativen vertreten. Neue Vertreter stoßen noch hinzu oder fehlen heute/„morgen“ noch. Neue Strecken werden quasi „by the way“ aus dem Hut gezaubert. Frage: Wie sollen Kriterien demokratisch erstellt und gewichtet werden, wenn es keinen Stimmenverteilungsschlüssel gibt (Anzahl betroffener Bürger, Schienenkilometer, derzeitige Belastung und künftige, Entfernung zu bebauten Gebieten, o. ähnlich)?

Antwort Geschäftsstelle: Kombinierte Antwort: Das Dialogforum ist kein Parlament und kann daher nicht wie ein solches abstimmen. Ziel ist es, sich einem Konsens so weit wie möglich anzunähern. Der Moderator erfasst zu konkreten Fragestellungen (wie beispielsweise Vorschlägen für Kriterien) ein Meinungsbild der Teilnehmenden. Dieses Meinungsbild zeigt, ob ein Konsens seitens der Teilnehmenden möglich ist oder nicht. Wenn sich andeutet, dass unter den Teilnehmenden weitgehende Einigkeit herrscht, prüft der Moderator, ob sich diese Zustimmung weiter erhöhen lässt. Dazu befragt er die Teilnehmenden, die eine anderweitige Meinung vertreten und versucht, auf der Basis dieser Beiträge, Vereinbarungen zu treffen, die es ermöglichen,

sich einem Konsens weiter anzunähern. Abweichende Meinungen werden dokumentiert.

443) Zusatzfrage: Wann ist die Sammlung / Aufführung aller in Betrachtung kommender Strecken seitens der Bahn / Bund abgeschlossen und wann wird dem Forum eine dezidierte und genaue Mitteilung aller in Frage kommenden Trassen zur Verfügung stehen?

Wir lehnen diesbezügliche Entscheidungen ab, das das derzeitige Gremium nicht demokratisch legitimiert ist, auch nicht für eine Vorauswahl. Die Konsequenzen trafen die hier nicht ausreichend vertretenen Bürger.

Im BVU Gutachten wird unter 2.9.2.1 von einem Neubau gesprochen. In der Tabelle 12 zum Abschnitt wird das Kürzel ABS für den Abschnitt Buchholz – Soltau verwendet.

444) Frage: Geht der Gutachter nun von einem Neubau aus oder von einem Ausbau?

Je nach dem, hat die Entscheidung für die Bürger stark unterschiedliche Konsequenzen. Bitte definieren Sie Ausbau und Neubau derart, dass es die DB Terminologie genau wiedergibt. BI HydeWahn (www.hydewahn.de) 2

Die Heidebahn wird heute ausschließlich für den Personennahverkehr benutzt. Dieser würde durch die Erweiterung um Güterverkehr beeinträchtigt oder ganz eingestellt.

445) Frage: Wie ist das mit gemäß Art. 2 GG „Freie Entfaltung der Persönlichkeit“ mit Art 11 „Freizügigkeit“ in Einklang zu bringen?

Antwort MW: Der dargestellte Zusammenhang zwischen Ausbau einer Strecke und damit verbundener Einschränkung des Personenverkehrs kann fachlich nicht nachvollzogen werden.

Entlang der Heidebahn gibt es zahlreiche sensible Gebiete (Naturschutz, Gewässerschutz, seltene Arten).

Große Teile des durchfahrenen Gebietes sind Trinkwasserschutzgebiet, Hamburg bezieht sein Trinkwasser aus dieser Region. Güterverkehr, insbesondere mit Flüssig- oder Gefahrguttransporten dort nicht zulässig.

Die Strecke führt durch das Naturschutzgebiet Lüneburger Heide (FFH-NR 70, 10.058ha), hier sind für bauliche Maßnahmen umfangreiche Prüfmaßnahmen einschließlich einer Stellungnahme der Europäischen Kommission eingeholt werden (siehe dazu bitte Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43 EWG und Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG: das

betroffene Gebiet hat als ausgewiesenes Schutzgebiet Nr. 70 entsprechenden Schutzstatus).

446)Frage: Wie können diese Merkmale in der kurzen Zeit ausreichend berücksichtigt worden sein bei dem Streckenvorschlag des Gutachters?

In den Ausbau der Heidebahn als Personenbahn (Fertigstellung Ende 2015) sind über einer viertel Milliarde Euro geflossen. Diese Investitionen unterliegen einer 20-jährigen Zweckbindung (Quelle: LNVG, 17.6.2015). Das Ende der Zweckbindung Personennahverkehr liegt somit im Jahre 2035, also weit hinter der antizipierten Fertigstellung einer Güterstrecke.

447)Frage: Wie kann man dann diesen Streckenvorschlag noch ernst nehmen?
Zusatzfrage: Muss die Bahn/Bund sich aus Zweckbindung herauskaufen?

448)Weitere Zusatzfrage: Wie kann man die dann nötigen, sehr erheblichen Rückzahlungen aus der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung herausnehmen?

Antwort MW: Jeder Lösungsansatz birgt das Risiko, dass bereits erfolgte Investitionen in Straßen, Schienen, Brücken etc. ggf. vor Erreichung der Lebensdauer oder Nutzungsbindung angepasst werden müssen. Solche Kosten gehören nach hiesiger Auffassung in die Kostenbetrachtung hinein.

Die Heidebahn ist lediglich als Standardstrecke mit max. 22,5 t Last pro Radsatz ausgebaut (Quelle: DB Netz Internetauftritt, interaktive Karte, 17.6.2015). Die angestrebte Güterstrecke würde jedoch min. 25 t bis 30 t pro Radsatz benötigen.

449)Frage: Muss die Trasse Heidebahn damit nicht nur ein neues Gleis bekommen sondern zwei neue Gleise?

Die Heidebahn ist heute nicht elektrifiziert.

450)Frage: Wurden die zusätzlichen Kosten der kompletten Elektrifizierung berücksichtigt und wo ist der detaillierte Nachweis? BI HydeWahn (www.hydewahn.de) 3

Es wird eine massive Zerschneidung von intakten Heidedörfern erfolgen. Ohne eine valide detailliert Machbarkeitsstudie, die die Kosten der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an der Strecke (Tunnel/Brücken der betroffenen Ortsdurchfahrten, Schallschutz, Enteignungen, etc.) beziffern würde, kann die Wirtschaftlichkeit der Strecke nicht beziffert werden.

Schon im vorliegenden Gutachten BVU 2008 + BVU 2015 werden die reinen Baukosten als ineffizient bewertet.

451)Frage: Welche detaillierten konkreten Kenntnisse gibt es heute, die diese bisherigen Gutachten derartig verändern?

452)Frage: Sind die Kurvenradien und Steigungen (80 Höhenmeter bei Wintermoor) für den geplanten Güterverkehr geeignet?

Bislang beziffert der Gutachter die Kosten für die Nutzung des Heidebahnkorridors auf 1.3 Milliarden Euro und kommt damit auf einen Kosten / Nutzen Faktor von knapp unter 1.

453)Zusatzfrage: Sind mit den vorab aufgeführten Punkten der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung damit nicht eher bei **deutlich über 2 Milliarden** (nach heutigen Vergleichs – und Verkehrswerten) und damit der Kosten / Nutzen Faktor von deutlich unter 0,5 (Quelle: BVU Dokument Seite 72), denn der Nutzen bliebe konstant bzw. würde sich aufgrund von vorab aufgeführten Punkten eher deutlich reduzieren?

Damit wäre auch ein theoretischer Quotient unter 0,25 möglich und die Wirtschaftlichkeit wäre nicht gewährleistet.

In der bisherigen Raumordnung ist das überwiegende Gebiet an der Heidebahn als Tourismusregion und Naherholungsgebiet für Hamburg vorgesehen und mit öffentlichen Mitteln gefördert. Diese Ausweisung wurde seitens des Landes in letzter Sitzung noch mal ausdrücklich bestätigt.

Die Infrastruktur wurde entsprechend ausgelegt und das Einkommen der anliegenden Ortschaften ist zu einem großen Teil vom Tourismus abhängig. Die Tourismuszahlen wachsen derzeitig.

Durch die möglichen Güterverkehrsstrecke werden die vergangenen Investitionen hinfällig und die Tourismusregion stark geschadet. Eine große Klagewelle ist zu erwarten. Die Region an der Heidebahn bietet mit ca. 80000 direkt an der Bahn wohnenden Betroffenen Bürger und Bürgerinnen erheblichen Raumwiderstand.

454)Frage: Mit welchem Zeithorizont plant der Gutachter diese jeweiligen Klärungen je Punkt abschließend herbeizuführen? BI HydeWahn (www.hydewahn.de) 4

Die bisherigen Knotenpunkte werden nicht gelöst, mindestens ein neuer kommt gemäß Gutachten hinzu.

455)Frage: Mit welchem Zeithorizont plant der Gutachter diese jeweiligen Knotenpunkte beseitigt zu haben und kann garantiert werden, dass es nicht weitere Überlastungen geben wird?

In der Kürze der Zeit (BI HydeWahn ist erst 2 Wochen alt) können wir zunächst nur diese Fragen einbringen, die sich uns spontan aufdrängten. Zum nächsten Forum werden wir weitere Fragen einbringen.

Jedoch ist unserer Einschätzung nach schon jetzt der gewünschte Effekt (in Bezug Kosten und Zeithorizont) mit der Realisierung über den Heidebahnkorridor nicht zu erreichen.

BI HydeWahn