

# 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.

Antwort BMVI: (1-2) Diese Frage richtet sich primär an die DB Netz AG. Allerdings wurde die Methodik der Kosten- und Trassenplausibilisierung dargelegt. Die Gutachter wie auch die DB Netz AG haben erläutert, dass die maßstabsgenaue Trassenfestlegung allein der Herleitung belastbarer Kosten dient. Eine Entscheidung über den genauen Verlauf der Trasse wird damit in keiner Weise vorweggenommen. Die genaue Trassenführung wird im Zuge der Vorentwurfsplanung ggf. unter Berücksichtigung der Ergebnisse eines Raumordnungsverfahrens entwickelt und dann im Zuge der Planfeststellungsverfahren unter Abwägung der Belange der Betroffenen abschließend festgelegt. Die hier gestellten Fragen sind aus diesem Grund in dem derzeitigen Planungsstadium nicht zu beantworten.

- 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.

Antwort BMVI: (3-4) Das neuentwickelte Bewertungsverfahren im BVWP für den Personenverkehr berücksichtigt Reisezeitgewinne und Energieeinsparung als Nutzenkomponenten. Diese Nutzen sind selbstverständlich abhängig von den netzweit zurückgelegten Personenkilometern.

- 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

Antwort BMVI: Die Optimierung der Alternativen wurde vom Gutachter in der 3. Sitzung am 22.05.2015 erläutert (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung)

# Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg - Bremen - Hannover (BVU)<sup>1</sup>

## 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?

Antwort BMVI: (6-7) Die Prognosen werden i.d.R. alle fünf Jahre überprüft und aktualisiert. Spätestens dann werden erkennbare Wachstumsbrüche behoben.

- 8) Wie erklärt sich der hohe Seehafenhinterlandverkehr in Tab. 2 für den Seehafen Papenburg? Wie geht dieser in die weiteren Betrachtungen ein?

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

- 9) Sind die angesetzten rd.108 Mt durch den hohen Anteil Pappenburgs zu korrigieren, d.h. auch die nachfolgenden Zahlenansätze.

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

- 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 um-weltverträglicher abzuleiten. Wer profitiert in erster Linie von der Erhöhung des Schienenverkehrsaufkommens?

---

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

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

11) Daten und Modellierungsprozesse sind nicht öffentlich! Heißt das, dass die Basis für die Ermittlungen der Schienenverkehrsströme von der Öffentlichkeit nicht nachvollzogen werden kann?

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

12) Wesentliche Annahmen für den Schienengüterverkehr unterliegen der Vertraulichkeit! Welchen Sinn macht ein Dialogforum, wenn die Grundannahmen für den Schienengüterverkehr nicht offen gelegt werden?

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

13) Die Zugbildung wird mit Ist-Daten (vertraulich?) kalibriert! Warum ist es nicht möglich, auf verständliche Weise die Zugbildungen zu beschreiben?

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

## **2 Nutzen- Kosten- Analyse**

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.

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits im in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

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.

Antwort BMVI: Es ist richtig, dass für die klassische Y-Trasse eine abgeschlossene Vorplanung vorliegt, für die Alternativen wurden die Kosten aufgrund von Machbarkeitsuntersuchungen ermittelt. Das BMVI hat für den BVWP ein Instrumentarium zur verlässlicheren Kostenabschätzung entwickelt, das bei der Alternativenbewertung eingesetzt wurde. Kostensteigerungen im weiteren Planungsprozess sind allerdings in beiden Fällen nicht ausgeschlossen. In die Bewertungen sind sie mit den im Dialogforum dargestellten Risikofaktoren eingegangen.

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)?

Antwort BMVI: Auf diese Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) eingegangen worden.

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.

Antwort BMVI: Die Methodik der Trassen- und Kostenplausibilisierung wurde von den Gutachtern in der 3. Sitzung am 22.05.2015 ausführlich erläutert.

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?

Antwort BMVI: Die Ermittlung konkreter Trassenverläufe erfolgt im Planfeststellungsverfahren. Somit liegen nach der Erlangung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses verbindliche Trassenverläufe vor.

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“ gestrickt wurde.

Antwort BMVI: Das BMVI hat immer deutlich gemacht, dass es sich hier um eine Ersteinschätzung handelt, die der Bewertung im BVWP nicht vorgreift. Der Gutachter hat in der 3. Sitzung die Unterschiede zur abschließenden BVWP-Bewertung deutlich gemacht (Quellen: Präsentation und Aufzeichnung).

21) Die Einzelpositionen der Tabelle 14 sind nicht nachvollziehbar. Wie kommen die Einzelpositionen zu Stande?

Antwort BMVI: Die entsprechenden Einzelpositionen sind in den Vorträgen und Berichten dargestellt.

### **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?

Antwort BMVI: Wie in den Vorträgen der Gutachter dargestellt sind alle drei Effekte berücksichtigt worden.

### **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?

Antwort BMVI: (25-28) Diese Fragen wurden von den Gutachtern in der 3. Sitzung am 22.05.2015 beantwortet (Quellen: Präsentationen und Aufzeichnung).

### **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?

Antwort BMVI: Aufgrund unterschiedlicher technischer und betrieblicher Vorgaben ergeben sich bei der Bewertung von Ausbaumaßnahmen Sprungkosten.

Im vorliegenden Fall der Amerikalinie wurde durch die DB AG in der Machbarkeitsstudie „Alternativen Y-Trasse“ die Kostenschätzung u.a. unter den Vorgaben einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h (von z.Zt. 80 km/h) und einer Elektrifizierung der Strecke erstellt. Durch die technischen Vorschriften der DB AG ist u.a. zur Umsetzung dieser Vorgaben notwendig, den Ober- und Unterbau auf der gesamten Strecke vollständig zu erneuern. Durch das BMVI wurde die Amerikalinie nach angepassten Vorgaben bewertet. So wurden in dieser auch mit der DB AG abgestimmten Bewertung u.a. der bestehende Ober- und Unterbau weitgehend beibehalten mit der Folge, dass keine wesentlichen Geschwindigkeitserhöhungen möglich sind. Schon aus diesem Sachverhalt ergaben sich in der Konsequenz wesentlich geringere Investitionskosten.

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?

Antwort BMVI: s. Antwort zu Frage Nr. 29.

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

Antwort BMVI: Die in der Machbarkeitsstudie der DB AG genannte Kostenschätzung ist unter den Vorgaben z.B. zur Geschwindigkeit und den neuen Überholgleisen plausibel.

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!

Antwort BMVI: (34-35) Die entsprechenden Wagen- und Zugbildungsprozesse sind durch die Vorträge der Gutachter in der 3. Sitzung des Dialogforums am

22.05.2015 ausführlich dargelegt worden (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung). Eine Handreichung zur weiteren Erläuterung wurde dem Dialogforum zur Verfügung gestellt. Zur Vertraulichkeit der Daten wird auf die Antwort auf Frage 52 verwiesen.

## 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 vorgenommenen Optimierungsschritten bereits Behördenkontakte gegeben?

Antwort BMVI: (36-37) Die Gutachter haben die Methodik der Trassen- und Kostenplausibilisierung sowie der Optimierung von Alternativen in der 3. Sitzung am 22.05.2015 dargestellt. (Quellen: Präsentationen Schüßler-Plan, BVU und Aufzeichnung)

## 2.7.1. und 2.7.2. auf Seite 44ff

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

Antwort BMVI: Die Frage wurde am 22.05.2015 beantwortet. Die Maßnahme hat keine negativen Auswirkungen auf den im BVWP zu bewertenden SPV, da das mit den Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmte SPV-Angebot als Grundlast auf das Netz gelegt wurde, bevor die Verkehrsumlegung des Güterverkehrs stattfand.

## 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?

Antwort BMVI: Die Differenzen in den Kostenabschätzungen wurden in der 3. Sitzung am 22.05.2015 von den Gutachtern dargelegt (Quellen: Präsentation Schüßler-Plan und Aufzeichnung).

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 is 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 vollkome  
unglaublich 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?

Antwort BMVI: Nur durch eine hohe verkehrliche Wirksamkeit ist ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erreichen. Zur Knotenproblematik wurde am 22.05.2015 von Seiten der Gutachter und des BMVI ausführlich Stellung genommen. Aufgrund der strategischen Zielstellung des BVWP ist die erforderliche mikroskopische Betrachtung der Knoten erst im Nachgang zur Erarbeitung eines streckenbezogenen Verkehrskonzepts sinnvoll, da die Strecken unmittelbar auf die Knoten einwirken.

Das in der BVWP eingesetzte Modell ist ein makroskopisches Modell, welches zur strategischen Ausbauplanung des Netzes aufgebaut wurde. Es ist aktuell nicht mikroskopisch, was für die Planung von Knoten im Prinzip erforderlich ist. In den Knoten findet somit keine separate Leistungsfähigkeitsberechnung statt. Sie kann ohne Mikrosimulation nicht umgesetzt werden. Hierfür fehlen jedoch Fahrplanaussagen für den BVWP 2030, die noch zu erarbeiten sind (z. B. auf Basis der Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt). Knoten werden im BVWP nach Herbst 2015 betrachtet.

- 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?

Antwort BMVI: Die Methodik zur Bestimmung der Verlagerungsmengen erfolgt einheitlich nach einem im Rahmen der BVWP entwickelten Verkehrsmittelwahlmodell mit einheitlichen Vorschlägen für die Ermittlung/Berechnung der hier eingehenden Bestimmungsvariablen (Transportkosten, Transportzeit und Transportzuverlässigkeit). Die Ermittlung erfolgt relations- und gütergruppenspezifisch in Abhängigkeit der Veränderung der Transportkosten, der Transportzeit, der Zuverlässigkeit und der Verkehrsträgeranteile auf der Relation. Der vorläufige Schlussbericht des Gutachtens „BVU, TNS Infratest, KIT, Entwicklung eines Modells zur Berechnung von modalen Verlagerungen im Güterverkehr für die Ableitung konsistenter Bewertungsansätze für die Bundesverkehrswegeplanung, Freiburg, München, Karlsruhe 2014“ ist auf den Internetseiten des BMVI veröffentlicht worden.

42) Inwieweit sind Forderungen der Hamburger Wirtschaft berücksichtigt worden oder in Zukunft zu berücksichtigen? Gleiches gilt für die weiteren Seehäfen Norddeutschlands.

Antwort BMVI: Prognosen werden auf Basis struktureller und wirtschaftlicher Entwicklungen abgeleitet. Forderungen von Stakeholdern spielen dabei keine Rolle.

43) Wurden sämtliche europäischen Seehäfen berücksichtigt? z.B. La Spezia, Italien

Antwort BMVI: Die in der Prognose berücksichtigten ausländischen Seehäfen wurden von den Gutachtern in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) dargestellt.

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?

Antwort BMVI: (44-45) Es handelt sich bei dem angesetzten Wert von 0,82 €/Lkw-km nicht um den Unternehmerlohn, sondern um die gesamtwirtschaftlichen Gesamtkosten des Lkw-Transportes. Im Rahmen der Ersteinschätzung werden keine Verlagerungseffekte aus „kapazitiven“ Gründen berücksichtigt. Hierbei würde es sich um Schienenverkehre handeln, die eigentlich aufgrund der gesamten Kostenstruktur sich für einen Schienentransport entschlossen haben, jedoch aus Gründen der Überlastung der Schieneninfrastruktur nicht abgefahren werden könnten (sei es, dass keine Trassen frei sind oder zu lange

Wartezeiten auf Trassen entstehen) und somit zwangsweise per Lkw transportiert werden. In solchen Fällen wäre dem Lkw-Transport tatsächlich auch der Schienentransport entgegenzusetzen, der immerhin rd. 30% der Lkw-Kosten ausmacht. Solche kapazitativen Effekte werden im Rahmen der Vollbewertung berücksichtigt und auch angesetzt.

Im Rahmen der Ersteinschätzung werden ausschließlich „marktbedingte“ Verlagerungen von der Straße auf die Schiene berücksichtigt. Hierbei handelt es sich um Verkehre, die aufgrund der maßnahmeninduzierten Zeit- und Kosteneinsparungen ihre Verkehrsträgerentscheidung ändern und im Ausnahmefall per Schiene fahren. Diese Verkehre treten relationsbedingt in kleinerer Höhe auf und können somit durch die bestehenden Zugkapazitäten (die Züge werden im Regelfall hierzu verlängert) abgefahren werden, sodass die damit verbundenen Zusatzkosten bei der Schiene (Vorhaltekosten der Wagen somit höhere Betriebskosten durch höhere Bruttozuggewichte) klein sind. Zwischenergebnisse aus den parallel laufenden Vollbewertungen zeigen, dass diese nur rd. 5% der Lkw-Kosten ausmachen. Aufgrund der geringen Zusatzkosten wurden sie im Rahmen der Ersteinschätzung wie viele anderen kleineren Effekte vernachlässigt.

46) Wo und in welcher Weise sind im Gutachten die Existenzverluste, für Landwirte, Hauseigentümer, Handel-, Industrie und Gewerbe etc., bzw. derer nötigen Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt?

Antwort BMVI: Soweit erforderlich und aufgrund der Trassenplanung abschätzbar sind Ausgleichsmaßnahmen in den Kosten 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.

Antwort BMVI: Das Bewertungsverfahren folgt einer im Auftrag des BMVI von Fachexperten aufgestellten Methodik, die für alle Verkehrsträger einheitlich verwendet wird. Der Verbrauch dieser Flächen wird in den Kosten berücksichtigt.

48) An welcher Stelle des Gutachtens fließt der geldwerte Vorteil der zukünftigen Trassennutzer in die Gesamtbetrachtung ein? Ist ein Konzept zu gleichberechtigter Verteilung dieser zu erwartenden Gewinne mit den betroffenen Gemeinden berücksichtigt worden?

Antwort BMVI: Im Rahmen der BVWP Methodik werden die gesamtwirtschaftlichen Ressourceneinsparungen der Nutzen nach einheitlichen Vorgaben bewertet. Fiskalische Betrachtungen sind nicht Teil der gesamtwirtschaftlichen Bewertung.

## **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?

Antwort BMVI: (49-50) Die Methodik wurde in der ersten und dritten Sitzung des Dialogforums in komprimierter bzw. bereits ausführlicherer Form erläutert. Zu weiteren Details wird auf das auf der Internetseite des BMVI einsehbare Gutachten zur BVWP-Bewertungsmethodik verwiesen ([http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-2015-ueberpruefung-nka-entwurf-schlussbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/bvwp-2015-ueberpruefung-nka-entwurf-schlussbericht.pdf?__blob=publicationFile)).

Die Fragen sind bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

## **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?

Antwort BMVI: Ja.

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.

Antwort BMVI: Hier sind Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Verloader und Zugoperatoren berührt. Es ist leider nicht möglich, wissenschaftlich relevantes Datenmaterial durchgängig frei zugänglich zu machen. Durch die unabhängigen Gutachter und das beschriebene Qualitätsmanagement im BVWP-Prozess wird die Konsistenz der auf vertraulichen Daten basierenden Annahmen sichergestellt.

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.

Antwort BMVI: Wurde in der 3. Sitzung am 22.05.2015 durch den Gutachter beantwortet (Quelle: Aufzeichnung).

54) S. 18: Ist die Feststellung richtig, dass das klassische Y eine Abkopplung der Region (Lüneburg – Uelzen – Celle) vom schnellen SPFV bewirkt?

Antwort BMVI: Wie am 22.5.2015 erläutert, werden SPFV Linien mit Halten in Lüneburg, Uelzen und Celle weiterhin über die Bestandsstrecke geleitet. Eine Abkoppelung findet nicht statt.

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?

Antwort BMVI: Für den SPFV siehe Antwort auf Frage 54. Im SPNV wurde das mit den Aufgabenträgern vereinbarte Bedienungskonzept unterstellt. Weitergehende Verkehrsmehrungen wurden nicht berücksichtigt.

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?

Antwort BMVI: Siehe dazu Abbildung 12 auf Seite 20 im BVU-Gutachten.

57) S. 22: Gibt es eine zeitliche Veränderung des Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke H – Uelzen – LG – HH durch den Wegfall der schnellen SPFV?

Antwort BMVI: Es wurde keine zeitliche Veränderung angenommen.

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.

Antwort BMVI: Die Frage wurde in der 3. Sitzung am 22.05.2015 durch den Gutachter beantwortet (Quelle: Aufzeichnung).

59) S. 26: Ergeben sich für den Schienenpersonenverkehr Entlastungen durch die Verlagerung von Güterverkehren?

Antwort BMVI: Ja.

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.

Antwort BMVI: Dies ist in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 erfolgt (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung). Es wird darüber hinaus auf die Antwort auf die Fragen 49 und 50 verwiesen.

61) S. 65: Wie bewertet das BMVI die Herangehensweise im Zuge der BVWP-Methodik im Vergleich zu dem Vorgehen im Rahmen der Ersteinschätzung?

Antwort BMVI: Die Bewertungsmethodik und die Unterschiede zur Ersteinschätzung wurden in der 3. Sitzung am 22.05.2015 durch den Gutachter vorgestellt.

## **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?

**Antwort BMVI:** Eine detaillierte Erläuterung wurde mit dem aktualisierten Gutachten und in der mündlichen Erörterung am 22.05.2015 vorgelegt.

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.

**Antwort BMVI:** Die SPV-Nutzen sind am 22.05.2015 durch den Gutachter erläutert worden.

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.

**Antwort BMVI:** Siehe Erläuterung zum Planungsstand des Streckenverlaufs in der Antwort auf Fragen 1 und 2 Die grafische Darstellung entspricht im Wesentlichen dem derzeitigen Untersuchungsstand (Planungskorridor).

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?

Antwort BMVI: Wie bereits in der Sitzung am 22.05.2015 erläutert, wurden Kapazitätsbetrachtungen in Knoten nicht durchgeführt. (s. Antwort auf Frage 40)

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? Blicke damit weiterhin ein wesentlicher Teil des Lüneburger Stadtgebiets ohne aktiven Lärmschutz nach Vorsorgekriterien?

Antwort BMVI: Die der Bewertung zugrunde gelegte Trassierung für den Ausbau der Strecke Lüneburg – Uelzen im Zuge der „Alpha-Lösung“ beginnt erst südlich des Lüneburger Bahnhofs im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs. Diese Lösung wurde im Hinblick auf die bereits vorhandene Anbindung des 3. Gleises Ashausen – Lüneburg an die westliche Bahnhofseite des Bf Lüneburgs, der Führung wesentlicher Verkehre (SGV und SPNV) in der Relation Ashausen – Lüneburg – Uelzen durch den Westseite des Bf Lüneburg und die bekannte problematische Durchbindung eines 3. Gleises im Bereich Ilmenaubrücke Lüneburg zum Bf Lüneburg gewählt. Aufgrund der erhöhten Zugzahlen ist Lärmschutz im Rahmen des Projektes 3-gleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen daher nur im Bereich der westlichen Durchfahrt vorgesehen.

Der Lärmschutz von Aus- und Neubaustrecken wird gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen konzipiert und im planrechtlichen Verfahren unter Berücksichtigung eventuell vorliegender Einwendungen abschließend abgewogen.

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?

Antwort BMVI: Fragen wurden am 22.05.2015 durch die Gutachter beantwortet (Quelle: Aufzeichnung)

## 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.

Antwort BMVI: (68-69) Die Nutzen z.B. im Personenverkehr ergeben sich aus der Aufgabenstellung einer gesamtstaatlichen Verkehrswegeplanung. Die ABS bietet für den SPNV keine Vorteile. Die Vorteile für den SPNV werden aufgrund des Ansatzes einer Infrastrukturstrategie für Fern- und Güterverkehr nicht explizit abgebildet. Zu den Knoten siehe Antwort auf Frage 40.

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.

Antwort BMVI: Grundsätzlich sind Aus- wie Neubauvorhaben für Bundesschienenwege Großprojekte, deren Realisierung aufgrund der planrechtlichen Vorgaben und der vorhandenen finanziellen und bautechnischen Ressourcen in der Regel mehrere Jahre in Anspruch nimmt. Im BVWP wird erstmals eine Unterscheidung zwischen Planungs-, Bauzeit- und Betriebszeitraum eingeführt. Planungszeitraum demnach max. 7 Jahre. Bauzeit je nach Projektvorschlag und -größe. Für die Ersteinschätzung wurde mangels Planungsvorgaben eine einheitliche Bauzeit von 4 Jahren angesetzt. (Quelle Präsentation BVU)

Erfahrungsgemäß sind Ausbauvorhaben der Bundesschienenwege nicht unbedingt schneller zu realisieren als Neubauvorhaben. Insbesondere im

Untersuchungsraum ist damit zu rechnen, dass Ausbauten der bestehenden Strecken nur unter Aufrechterhaltung des Verkehrs („unter dem rollenden Rad“) zu leisten sind. Das verlängert die Bauzeit deutlich. Darüber hinaus müssen Sperrpausen frühzeitig (in der Regel drei Jahre vor Beginn) angemeldet werden, was die Flexibilität des Bauablaufs deutlich einschränkt.

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?

Antwort BMVI: Qualitätskriterien werden nicht explizit ausgewiesen, ergeben sich aber durch die zu untersuchende Ausbauqualität. Ein Ausbauprofil von 120 km/h oder höher bietet dem Vertrieb die Möglichkeit eines Betriebs von SGV und SPNV mit gleichem Geschwindigkeitsprofil. Die abschließende Ausgestaltung ist später Sache der EVU in Abstimmung mit den EIU.

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.

Antwort BMVI: Die DB AG plant ab 2017 die Einführung eines neuen Trassenpreissystems, das sich an Grenzkosten und Markttragfähigkeit orientieren soll. Diese Faktoren werden auch im BVWP bei der Umlegung der Verkehre berücksichtigt  
Die unterschiedlichen Trassenpreise der Strecken werden im Rahmen der Umlegung berücksichtigt. Dies würde in einem fiktiven Fall, bei dem zwei parallel laufende gleich lange Strecken mit unterschiedlichen Trassenpreisen vorhanden sind, dazu führen, dass der Güterverkehr fast ausschließlich über die billigere Strecke geführt wird. In die gesamtwirtschaftliche Bewertung gehen die Trassenpreise nicht ein, da es sich private Erlöse handelt.

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

Antwort BMVI: Die Ersteinschätzung soll dem Forum als eine Grundlage für die Erörterung und ggf. Abschichtung der Alternativen dienen. Sie erlaubt eine weitgehend abgesicherte Einstufung des Projektvorschlags hinsichtlich seiner gesamtwirtschaftlichen Sinnhaftigkeit im Rahmen einer BVWP Bewertung sowie eine Rangreihung zwischen den Projekten innerhalb der Bereiche GV und PV. Die Ersteinschätzung nimmt keine Ergebnisse vorweg. Die finale Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Dialogforums im Zuge der abschließenden BVWP-Bewertung.

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.

Antwort BMVI: Die Fragen wurden in der Sitzung am 22.05.2015 bzw. im vorliegenden Fragenkatalog beantwortet.

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?**

Antwort BMVI: Die Kriterien der Nutzen-Kosten-Bewertung wie auch detaillierte Erläuterungen zu den zugrundeliegenden Prognosen wurden von den Gutachtern in der 3. Sitzung am 22.05.2015 dargelegt. (Quellen: Präsentationen der Gutachter, Aufzeichnung)

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)?

Antwort BMVI: Hierzu liegen dem BMVI keine über die Darstellung der Gutachter in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 hinausgehenden Informationen vor.

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?

Antwort BMVI: Der Verkehrsverflechtungsprognose liegt ein mit den Ländern abgestimmtes Angebotskonzept im Nahverkehr sowie mit den betroffenen EVU abgestimmtes Fernverkehrskonzept zugrunde.

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?

Antwort BMVI: Diese Ausweitungen, die in ihrer Gesamtheit erst ab 2032 greifen sollen, sind nicht enthalten. Zur Überprüfung des Bedarfs werden die Prognosen im Auftrag des Bundes ca. alle 5 Jahre neu erstellt. Da zum Zeitpunkt der Bekanntgabe des neuen Fernverkehrskonzeptes am 18.03.2015 die Arbeiten an der Verkehrsprognose 2030 weitestgehend abgeschlossen waren, konnte das Konzept in der Prognose nicht mehr berücksichtigt werden. Die Bedienungsangebote der Verkehrsprognose 2030 wurden von den Gutachtern in Abstimmung mit der DB Fernverkehr AG und anderen EVUs erstellt.

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)?

Antwort BMVI: Die für 2030 prognostizierten Bedienungsangebote des SPV berücksichtigen die zukünftig zu erwartenden Personenströme.

### **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?

Antwort BMVI: (80-81) Mit der Ersteinschätzung wurden die erforderlichen Daten für die Bewertung dieser Alternativen vorgelegt und die Methodik durch den Gutachter dargelegt.

Gegenwärtig vergleichen wir Äpfel mit Birnen. Eindeutige Linienkorridore (keine präzisen Linien) mit Beispiellkalkulationen 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 VCD Querung Elbe oder Alpha-Streckenumfang). Diese gilt es als Baseline entsprechend dem Machbarkeitsstudieniveau 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?

Antwort BMVI: Die Frage hat Herr Papajewski in der 3. Sitzung am 22.05.2015 beantwortet (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung).

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?

Antwort BMVI: Vor dem Hintergrund der Zielstellung des BVWP, eine für den prognostizierten Verkehr möglichst optimale Infrastruktur zu entwickeln, werden die Projektvorschläge bei Bedarf in einem iterativen Prozess optimiert. Dieser Optimierungsprozess findet bei der Erstellung des BVWP generell statt.

### **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?

Antwort BMVI: (85-86) Es ist zu vermuten, dass der Fragesteller nach einem Grund für die Änderung dieser Zahlen im vorgestellten Bericht gegenüber

einer Vorversion fragt. In beiden Abbildungen sind die genannten Zahlen im Vorbericht falsch gewesen und wurden deswegen korrigiert. Die Korrektur in Abbildung 5 erfolgte an einer parallelen Strecke. Parallele Streckenbereiche liegen dann vor, wenn in einem Abschnitt mehrere Strecken parallel nebeneinander liegen. Die Änderung der GV-Zahl war erforderlich geworden, weil in der Erstversion nur die Belastung auf der einen der zwei parallelen Strecken dargestellt wurde. Dieses Problem ist nicht nur in Abbildung 5 sondern auch bei weiteren Abbildungen aufgetreten. Die Änderung in Abbildung 12 ist aufgrund von Tippfehlern erforderlich geworden.

## 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.

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf Frage Nr. 82.

The screenshot displays the VIS All software interface for railway planning. A 3D model of a railway track is visible in the background. Overlaid on the model is a yellow text box that reads "Kostenschätzung nach mehreren Verfahren möglich". In the foreground, a window titled "Einheitspreistabelle" is open, showing a table of unit prices for various construction items. The table includes columns for description, unit, quantity, and price.

Einheit	Menge	Menge...	Kostenstf...	Zu...	Kommentar	Ab...
2.3.3. Boden...	14,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
2.2.1. Boden...	5,80	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
2.2.2. Boden...	3,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
2.4. Verbesserung...	0,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
3. Oberbau	60,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
4. Brücken	4.000,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
5. Stützmaße	700,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
6. Tunnel	32.000,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
7. Sonstige Bauwerke	0,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
8. Ausstattung	60,00	Ein	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	
9. Sonstige besond...	0,00	€	Automatisch	Benutzerdefiniert	JO	

	Berechnung	Wert	Einheit	Menge	Kosteneinflüsse	Zuschlag	Kommentar	Kosten
3								
7	Gesamtk				1.583.658,25			23.754.873,77 €
8	Grundentw	15,00	€/m²			0,00		
9								
10	Unterbau, Untergrund, Entwässerung							159.218.350,48 €
11								159.218.350,48 €
12	Bodenbewegung							
13	Boden zuführen und einbauen	13,00	€/m³	11.889.087,36		0,00		154.528.135,65 €
14	Boden abtragen und beseitigen	5,00	€/m³	0,00		0,00		0,00 €
15	Boden abtragen und wiedereinbauen	1,00	€/m³	1.333.404,54		0,00		4.660.324,63 €
16								
17	Oberbau	188,00	€/m²	197.784,90		0,00		13.449.373,26 €
18								
19	Brücken	4.000,00	€/m²	4.715,80		0,00		18.863.183,00 €
20								
21	Stützwände	700,00	€/m²	1.306,09		0,00		914.261,10 €
22								
23	Tunnel	32.000,00	€/m	1.471,38		0,00		47.084.236,38 €
24								
25	Sonstige Bauwerke	0,00	€/m	1,00		0,00		0,00 €
26								
27	Ausstattung	60,00	€/m	46.161,44		0,00		2.409.686,54 €
28								
29	Sonstige besondere Anlagen und Kosten	0,00	€/m	1,00		0,00		0,00 €
30								
31	Gesamtkosten							265.093.955,14 €

## 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.

Antwort BMVI: Es ist Aufgabe des Dialogforums Schiene Nord, sich mit einem Gesamtkonzept für den Schienenverkehr im Raum HH – H – HB zu beschäftigen. Der Güterverkehr stellt dabei nur einen Bestandteil dar, ebenso wichtig ist der Personenverkehr (SPFV und SPNV): Die entsprechenden SPV Zugzahlen und die Auslastungen an den Strecken können dem Bericht ab S. 11 entnommen werden.

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?

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf Frage Nr.78.

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.

Antwort BMVI: Die Relationen der Güterverkehre im Untersuchungsraum wurden im Gutachten und im Vortrag ausführlich thematisiert. Eine relationsbezogene Spinnendarstellung bietet aus Expertensicht auch kaum Informationsgewinn.

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 Vollaustattung des Tiefwasserhafens, einer ähnlichen Verteilung im Modal Split wie im Hamburger Hafen und zweigleisiger elektrifizierter Anbindung an die Strecke nach Bremen?

Antwort BMVI: Die Zahlen basieren auf den Umschlagserwartungen der Seeverkehrsprognose. In dieser wird der Seehafenumschlag in Wilhelmshaven mit 3,4 Mio. TEU in 2030 angenommen. Hierbei dürfte es sich fast um eine Vollaustattung der bisherigen Baustufe handeln. Die zweigleisige Elektrifizierung der Strecke nach Bremen ist Bestandteil des Bezugsfallnetzes. Für den Modal-Split im Containerverkehr diente ein relationsspezifischer Durchschnitt aus Hamburg und Bremerhaven als Basis

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?

Antwort BMVI: Dafür liegt keine Prognose vor.

93) Frage : Wie hoch sind in absoluten Zugzahlen die Auswirkungen der 2030 realisierten Basistunnel (Brenner-Basistunnel, Gotthard-Basistunnel) im Hafenhinterlandverkehr?

Antwort BMVI: Die Fertigstellung der Tunnelmaßnahmen sorgt nur für eine Änderung des Routenverlaufes im Zulauf zu diesen Tunneln. Wenn sie nicht da wären, würden sich die Verkehre andere Wege suchen, aber es nicht damit zu rechnen, dass große Volumina nicht abtransportiert werden können.

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.

Antwort BMVI: Das Umlegungsverfahren wurde in der 3. Sitzung am 22.05.2015 vom Gutachter ausführlich erläutert (Quellen: Bericht, Präsentation, Aufzeichnung).

95) Frage : Wie wurden (S.5 unten) die Knoten Hamburg-Harburg, Bremen und Hannover in Hinblick auf die existierende Engpasssituation modelliert?

Antwort BMVI: Darauf wurde in den Vorträgen ausführlich eingegangen.

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)?

Antwort BMVI: Es kann damit gerechnet werden, dass einige weitere Züge sich von der Route über Osnabrück – Hagen – Gießen und Friedberg über den Abschnitt Göttingen – Fulda verlagern werden. Allerdings wird sich die Gesamtbelastung der Strecke nicht wesentlich verändern, da hier bereits über eine sehr hohe Auslastung vorliegt.

## **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)

Antwort BMVI: Es wird auf die Antwort auf die Fragen 82 bis 84 verwiesen. Weitere Umlegungen sind nicht vorgesehen.

99) Frage : Erläutern Sie bitte, warum in der Amerikaliniens-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?

Antwort BMVI: Wurde vom Gutachter in der 3. Sitzung am 22.05.2015 beantwortet (Quelle: Aufzeichnung).

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.

Antwort BMVI: Ohne eine Neuberechnung der Maßnahme und insbesondere ein Kostenprüfung ist eine genaue Aussage nicht machbar. Ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen würde eine zusätzliche Kapazität zwischen 80 und maximal 100 Zügen schaffen. Es würde wahrscheinlich (auch bei kleineren Verlagerungen von Verkehren) eine Vollaustauslastung von knapp über 100% erreicht werden. Da die Schwierigkeiten beim Ausbau von nur einem weiteren Gleis statt der angenommenen zwei nicht geringer werden, ist nicht zu erwarten, dass sich die damit verbundenen Investitionskosten auch halbieren werden.

#### **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?

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf die Fragen Nr. 85 und 86 oben.

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?

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf die Fragen Nr. 85 und 86 oben.

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?

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf die Fragen Nr. 85 und 86 oben.

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?

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf die Fragen Nr. 85 und 86 oben.

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?

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf die Fragen Nr. 85 und 86 oben.

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?

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf die Fragen Nr. 85 und 86 oben.

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 ?

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

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?

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

## **BLOCK „KOSTEN“**

109) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 3 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Die Kostenermittlung aller Projekte wurde entsprechend der Methodik für die Bewertung aller Projekte zum BVWP 2015 – 2030 vorgenommen. Hierzu wurde eine Einheitspreisdatei entwickelt, die alle Leistungen zum Neu- und Ausbau einer Strecke einschließlich tangierender Maßnahmen (Bahnübergangsbeseitigungen, Straßenumlegungen etc.) berücksichtigt. Diese Einheitspreisdatei wurde im Vorfeld der Bewertung abgestimmt. Sie bildet den Kostenstand 2014 ab. Die Methodik der

Kostenbewertung berücksichtigt ferner besondere Schwierigkeiten, wie z.B. komplexe Bauzustände. Weiterhin fließen Kosten für den Grunderwerb sowie für Ausgleichsmaßnahmen in diese Bewertung ein. Für die Abbildung von Risiken wird ein pauschaler Zuschlag von 10% auf die Baukosten vorgenommen

Anmerkung: Dieser Zuschlag bildet nicht mögliche Preissteigerungen ab. Planungs- und Verwaltungskosten werden entsprechend den pauschalen Zuwendungen des Bundes mit einheitlich mit 18% auf die Bau- und Grunderwerbskosten veranschlagt.

110) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 4 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

111) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 5 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

112) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 6 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

113) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 7 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

114) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 8 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

115) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 9 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

116) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 10 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

117) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 11 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

118) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 12 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung Frage 109.

119) Frage : Wie setzen sich im Detail die in Tabelle 13 aufgeführten Kosten zusammen?

Antwort BMVI: Die Kostenermittlung wurde durch den Gutachter in der 3. Sitzung am 22.05.2015 anhand von Beispielen erläutert. (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung)

### **KLASSISCHE Y-TRASSE**

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

Antwort BMVI: Eine Umfahrung des Knotens Hannover über Lehrte für in Nord-Süd-Richtung laufende Verkehre stellt nicht den Bestweg dar. Im Zuge der Untersuchung wurde keine Überlastung von Hannover Hbf festgestellt. Im weiteren Planungsprozess wird vsl. eine genauere Betrachtung des Knotens Hannover erforderlich/erfolgen.

### **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 Heideturismus 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)?

Antwort BMVI: Diese Frage kann nur durch eine umfangreiche Kostenuntersuchung (Streckenausbau auf >200 km/h) und einer

umfangreichen Nutzenermittlung beantwortet werden. Ein SPFV-Angebot Berlin – Bremen mit 12 Zugpaaren/Tag dürfte nach den Erkenntnissen der Verkehrsprognose 2030 nicht marktfähig sein.

## **OHE-VARIANTE**

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

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

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?

Antwort BMVI: Die Frage kann nur das DLR beantworten.

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?

Antwort BMVI: Die Fahrplananforderungen sowie die Angebotskonzeption des SPNV werden nicht berührt. Durch den im Planfall OHE und Heidebahn vorgesehenen zweigleisigen Ausbau der Heidebahn zwischen Buchholz und Soltau dürfte sich jedoch die Zuverlässigkeit des SPNV trotz höherer Zugzahlen gegenüber dem heutigen eingleisigen Betrieb erhöhen.

## **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.

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf Frage 40.

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?

Antwort BMVI: Die Strecke ist erstens kürzer und zweitens billiger.

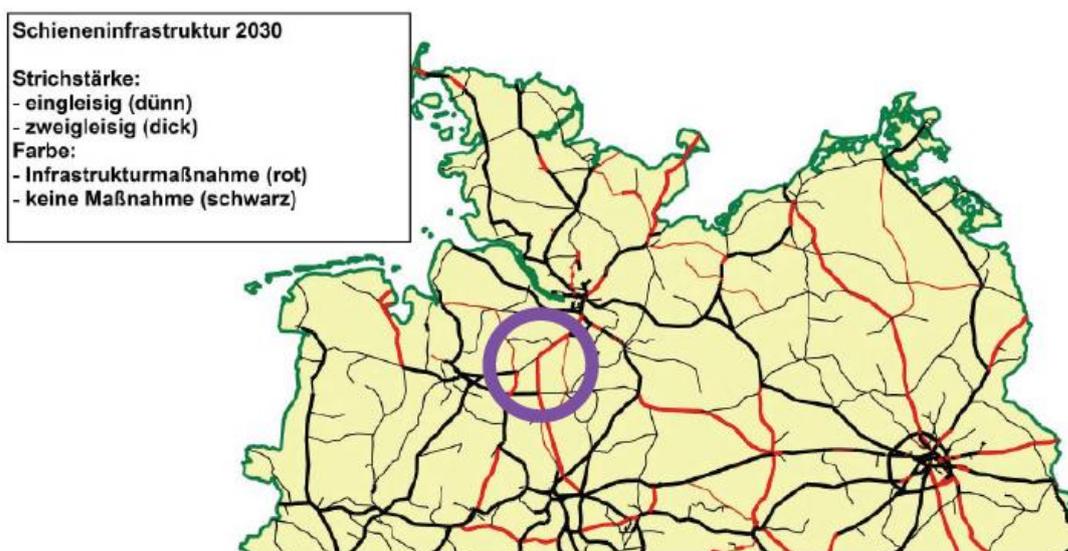
127) Frage: Wie können in VCD-Variante A 112 Güterzüge in 2030 weniger auf der Strecke Hamburg-Berlin fahren, wenn gemäß Abbildung 5 nur 68 (42+26) Güterzüge auf der Strecke in der Nullprognose fahren?

Antwort BMVI: Wie im Text erklärt, ist die VCD Variante mit einem anderen Bezugsfall berechnet worden. In diesem Bezugsfall wurde der 2-gleisige Ausbau Uelzen - Stendal nicht berücksichtigt. Das Potenzial ist deswegen ebenfalls zu berücksichtigen.

### **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?

Antwort BMVI: Die Strecke ist drei gleisig ausgebaut. Sie besteht aus der 2-gleisigen Strecke 2200 und der 1-gleisigen 1283. Es handelt sich um parallele Strecken mit gleichen Lagekoordinaten. Dadurch kann im Rahmen einer grafischen Darstellung nur eine Strecke der beiden dargestellt werden. In obiger Abbildung ist dies leider die eingleisige Strecke. Die andere liegt darunter. Ein Rückbau hat hier nicht stattgefunden.

## 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?

Antwort BMVI: Es fehlt der Bezug zu einer Maßnahme in der Frage. Prinzipiell ist dies aus technischer Sicht richtig. Inhaltlich kann es jedoch je Maßnahme zu erheblichen Umfuhren kommen, die teuer und lang werden können. Ohne Kenntnis der Maßnahme kann die Frage nicht genauer behandelt werden.

130) Sind bei den Kosten der Bestandstreckenvarianten der volkswirtschaftliche Vorteil (Alt gegen Neu) aus der Erneuerung vorhandener alter Anlagen berücksichtigt (Brücken, Signalsysteme, Streckenteile)?

Antwort BMVI: Bei der Bewertung sind ausschließlich die dem Projektziel dienenden Erweiterungsinvestitionen berücksichtigt.

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.

Antwort BMVI: Die Ersteinschätzung soll dem Dialogforum den oben dargestellten Input liefern. Die vom Dialogforum auf dieser Basis erarbeiteten Vorschläge werden bei der abschließenden Bewertung im BVWP berücksichtigt 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, Bisingen, 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).

Antwort BMVI: (132 – 133) SPNV wird in der Bundesverkehrswegeplanung durch die mit den Ländern abgestimmten Angebotskonzepte berücksichtigt. Entscheidend für die Bewertung von Planfällen in der Bundesverkehrswegeplanung ist der Nutzen aus dem Fern- und Güterverkehr. Ebenso wird der Nutzen für den SPNV aus Infrastrukturerweiterungen (z. B. Betriebskostensenkung durch Elektrifizierung) bewertet. In den vorliegenden

Planfallrechnungen wurde dabei nicht von einer Erhöhung der SPNV-Bedienungsangebote gegenüber dem mit den Aufgabenträgern der Länder abgestimmten Bezugsfall 2030 ausgegangen. Sollten sich aufgrund neuer Infrastruktur Verbesserungsmöglichkeiten im Nahverkehr ergeben, kann dies in der Angebotskonzeption für die Planfälle berücksichtigt werden.

## Fragen zum BVU-Gutachten

- 134) Umrechnung t in TEU und TEU in Züge, Umgang mit Leerzügen und Leercontainern ist nicht nachvollziehbar.

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

Die Prognose liegt ausschließlich in Ladungstonnen vor. Somit erfolgt die Wagen- und Zugbildung auf Basis von Ladungstonnen und nicht von TEU (20-Fuß-Ladungseinheiten/Container).

- 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.

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf Frage 40.

- 136) Abb. 5 Seite 8: Zugzahlen

- a. 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?

Antwort BMVI: Im Rahmen der Zugbildung werden Traktionswechselzeiten aber auch unterschiedliche Betriebskosten angesetzt und berücksichtigt. Wenn sich aufgrund dieser Randbedingungen der Einsatz von Diesellokomotiven rechnet, wird er auch umgesetzt. Insbesondere dann wenn die Verkehre Quelle oder Ziel an einem Standort mit Dieseltraktion haben. Im Raum zwischen Verden und Uelzen finden vereinzelt Verkehre statt. Auch zwischen Oldenburg und Osnabrück. Auf eine Darstellung haben wir hier jedoch a) aufgrund der Höhe der Verkehre und b) aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.

- b. Wie werden Besonderheiten der Häfen in Bezug auf Ladegut und Zugzahlen berücksichtigt (Fahrzeugtransporte, Unpaarigkeiten etc.)

Antwort BMVI: Die Wagenbildung erfolgt Gütergruppenspezifisch. Unpaarigkeiten in den Verkehrsrichtungen führen zu hohen Leerwagenanteilen. Hier versucht man diese Ineffizienzen durch eine gemeinsame Leerwagenbildung, bzw. durch die Umsetzung der Netzwerkbahnkonzeption (Verbindung verschiedener Verkehre zu einem Zug auf dem Hauptlauf) zu minimieren. Dies führt trotz paariger Wagenanzahl zu unpaarigen Zugzahlen in den Endpunkten.

- c. 22 Züge für Brake sind nicht nachvollziehbar (müssten heutigem Niveau entsprechen, konkrete Hinweise folgen noch)

Antwort BMVI: Die Zuganzahlen basieren auf der Zugbildung im Jahr 2010 und auf dem Wachstum im Schienenverkehr zwischen 2010 und 2030. Dieses liegt zwischen 2010 und 2030 bei rd. 40% (von 2,8 auf 3,9 Mio. t). Insgesamt wächst das Verkehrsaufkommen des Kreises Wesermarsch (inkl. Seehäfen) von 12 Mio. t auf 18 Mio. t um 48%. Am stärksten wächst das Aufkommen der Straße (bedingt durch sehr stark steigende Nahrungs- und Genussmittelverkehre) aus den Seehäfen um 55%. Die Schiene wächst mit 40% unterproportional wie auch das Binnenschiff (33%).

Für das Jahr 2030 werden 22 Züge/Tag erwartet, was leicht über dem Wachstum des Schienengüterverkehrs insgesamt liegt. Neben einem unterdurchschnittlichen Wachstum liegt der Rückgang auch an zurückgehenden Kohleverkehren per Schiene, da durch das unterschiedliche Wachstum der Verkehrsrelationen das Binnenschiff stärker zum Einsatz kommt (insbesondere auf der Fahrt nach Bremen wird auf das Binnenschiff/Küstenmotorschiff stärker zurückgegriffen als auf die Bahn).

- d. Ebenso 30 Züge für Whv

Die Güterverkehrsmatrix entstammt der Verkehrsprognose 2030 (Los 3), welche wiederum auf der Seeverkehrsprognose 2030 (Los 2) aufbaut. Diese geht von einem Transshipment-Anteil im Seehafen Wilhelmshaven von knapp 60% am Containerverkehr aus.

Das Seehafenhinterlandverkehrsaufkommen beträgt rd. rd. 9,1 Mio. Tonnen im Versand und rd. 4,0 Mio. im Empfang.

Für die Verkehrszellen Stadt und Seehafen Wilhelmshaven wird eine gesamte Versandmenge von rd. 11,8 Mio. Tonnen prognostiziert, von denen rd. 2,8 Mio. Tonnen (23%) per Schiene und rd. 9,0 Mio. Tonnen (77%) per Straße transportiert werden. Empfangsseitig werden rd. 6,4 Mio. Tonnen prognostiziert, dabei rd. 1,5 Mio. Tonnen (23%) per Schiene und rd. 4,9 Mio. Tonnen (77%) per Straße.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung des Seehafenumschlags, des landseitigen Güterhinterlandverkehrs und des Schienengüterverkehrs der Verkehrszelle Wilhelmshaven gegenüber.

NST-2007 Nr.	Bezeichnung	Seehafenumschlag in 1.000 t		Landseitiger Hinterlandverkehr in 1.000 t		davon Schienenverkehr in 1.000 t		Anteil Schiene am Hinterlandverkehr	
		2010	2030	2010	2030	2010	2030	2010	2030
10	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	15	1.160	96	752	0	139	0%	18%
21	Steinkohle	1.843	1.546	189	120	189	120	100%	100%
22	Braunkohle	0	0	9	6	0	0	0%	0%
23	Erdöl und Erdgas	19.592	15.706	2	2	0	0	0%	0%
31	Erze	0	61	0	40	0	6	0%	15%
32	Düngemittel	0	11	43	54	0	0	0%	0%
33	Steine und Erden	1.079	2.084	1.714	2.211	33	161	2%	7%
40	Nahrungs- und Genussmittel	104	3.187	292	1.824	0	335	0%	18%
50	Textilien, Bekleidung, Leder	0	746	11	359	0	90	0%	25%
60	Holzwaren, Papier, Druckerei	2	1.878	160	941	0	190	0%	20%
71	Koks	0	84	696	66	654	65	94%	98%
72	Mineralerzeugnisse	1.659	1.461	1.134	569	504	218	44%	38%
80	Chemische Erzeugnisse etc.	386	4.240	465	2.586	92	647	20%	25%
90	Sonstige Mineralerzeugnisse	5	1.160	785	941	1	86	0%	9%
100	Metalle und Metallerzeugnisse	21	3.252	103	1.946	2	384	2%	20%
110	Maschinen und Ausrüstungen etc.	0	1.939	45	563	0	150	0%	27%
120	Fahrzeuge	0	1.003	55	605	0	203	0%	34%
130	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente etc.	0	628	17	240	0	67	0%	28%
140	Sekundärrohstoffe, Abfälle	17	650	549	797	0	29	0%	4%
150	Post, Pakete	0	0	13	15	0	0	0%	0%
160	Geräte und Material für	0	12	35	47	0	2	0%	4%

	Güterbeförd.								
170	Umzugsgut, sonst. nichtmarkt. Güter	0	28	10	26	0	4	0%	15%
180	Sammelgut	0	0	72	82	0	0	0%	0%
190	Gutart unbekannt	5	6.803	24	2.626	0	1.345	0%	51%
200	Sonstige Güter a.n.g.	0	0	0	0	0	0	0%	0%
	SUMME	24.728	47.640	6.521	17.416	1.476	4.241	23%	24%
	Wachstum in %		93		167		187		

Es wird deutlich, dass das Wachstum im Seehafenumschlag mit 93% gegenüber 2010 deutlich niedriger ist als im gesamten Hinterlandverkehr und im Hinterlandverkehr per Schiene. Da die Schiene stärker wächst als der Straßenverkehr, nimmt der Schienenanteil im Hinterlandverkehr zu. Überall dort wo ein starker Anstieg im Seehafenumschlag festzustellen ist, ist dies auch im Hinterlandverkehr und auch bei der Schiene zu beobachten. In allen Gütergruppen wächst der Schienenanteil sehr stark.

Ein großer Anteil des Wachstums im Seehafenumschlag besteht aus dem Transshipmentumschlag, der per Seeschiff eingeht und per Seeschiff den Hafen Wilhelmshaven verlässt. Er macht im Jahr 2030 rd. 1/3 des Gesamtumschlags aus. Zieht man den Transshipmentumschlag aus dem gesamten Hafenumschlag heraus, dann liegt das Wachstum des Seehafenumschlags bei knapp 33%.

Demgegenüber wächst der landseitige Schienenverkehr von 1,4 Mio. Tonnen auf 4,2 Mio. Tonnen um rd. 190% deutlich schneller. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass der Schienengüterverkehr im Jahr 2010 noch zu über 90% aus Kohle, Koks und Mineralölprodukten bestand, diese jedoch bis zum Jahr 2030 bedingt durch die Umschlagsentwicklung im Seehafen bzw. durch lokale Einflüsse um 70% und somit deutlich zurückgehen. Ohne diese Güter erhöht sich der Schienengüterverkehr von 0,1 Mio. Tonnen auf 3,8 Mio. Tonnen bzw. um rd. 2.900%.

Das in der Prognose so abgeleitete Aufkommen führt zu der entsprechenden Zahl von Zügen, die alle ein durchschnittliches Nettoladungsgewicht von rd. 500 Tonnen aufweisen. Eine Unterschätzung – auch im Vergleich der anderen norddeutschen Seehäfen – ist nicht zu erkennen, zumal der Schienengüterverkehr von und nach Wilhelmshaven trotz des starken Rückgangs seiner ursprünglichen Verkehre, nicht nur überdurchschnittlich ansteigt, sondern auch der Schienenmarktanteil erhöht wird.

	2010	2030	Wachstumsfaktor
Seehafenumschlag gesamt	24.728	47.640	1,9
Seehafenumschlag ohne Kohle, Koks, Erdöl & Mineralölprodukte	1.634	28.841	17,7
Transshipment in 1.000 t	0	14.546	

Seehafenumschlag nach Abzug des Transshipmentaufkommens	24.728	33.094	1,3
Schienenverkehrsaufkommen	1.476	4.241	2,9
Schienenverkehr ohne Kohle, Koks, Erdöl & Mineralölprodukte	129	3.838	29,8
Anteil des Verkehrs ohne Massengüter in %	8,7	90,5	
Kohle, Koks, Erdöl & Mineralölprodukte in 1.000 t	1347	403	0,3

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 Bahnumweltzentrum 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).

Antwort BMVI: Auf diese Frage ist im Vortrag am 22.05.2015 bereits eingegangen worden.

- Bei jeder Lösung bleiben Engpässe:
  - a. Y-Trasse: Ni – Mi, Peine – BS und westlich Bremen
  - b. SGV-Y: Nienburg – Wunstorf, Celle – Lehrte, Hannover – Braunschweig, westlich Bremen
  - c. Bestandstrecken: Rotenburg – Verden, Hannover – Braunschweig, westlich Bremen
  - d. 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).

Antwort BMVI: Auch diese Fragen wurden im Vortrag am 22.05.2015 detailliert behandelt. Ein Ansatz zur Lösung des Engpasses im Bereich Bremerhaven – Bremen ist die Elektrifizierung der EVB-Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg

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?

Antwort BMVI: Auch diese Fragen wurden im Vortrag detailliert behandelt. Schwerpunkt der Betrachtung war die Situation im genannten Korridor, nicht auf der Güterumgebungsbahn Hannover. Wenn man die Kapazität in den Knoten Hannover und Seelze bewerten will, dann muss dies mikroskopisch betrachtet werden.

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?

Antwort BMVI: Auch diese Fragen wurden im Vortrag am 22.05.2015 detailliert behandelt. Lösungsmöglichkeiten werden im Rahmen der BVWP diskutiert. Es handelt sich um räumlich enge (z. B. Kapazitätserhöhung der Strecke Hannover – Lehrte – Braunschweig) aber auch überregionale Maßnahmen (z. B. Umrouten von West-Ost-Verkehren über Kassel).

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.

Antwort BMVI: Prinzipiell wäre jede Kombination für die Planfallbewertung möglich gewesen, die aus Zeitgründen jedoch nicht alle umsetzbar waren. Allerdings hat die Amerika-Linie das Problem, dass sie als eigenständiges Projekt nicht positiv bewertet werden kann - auch bei den zwischenzeitlich niedrigen Investitionskosten. Die vergleichsweise guten Ergebnisse der Alpha-Lösung und des SGV-Y bzw. der weitestgehend gleichwertigen Verbindung OHE/Heidebahn zeigen, dass beide Planfälle einen jeweils eigenen verkehrlichen Nutzen haben und komplementär zueinander sind. Die Kombination von Alpha-Lösung und SGV-Y oder OHE-Heidebahn dürfte alle Engpässe auflösen. Für eine Bewertung der Kombination müsste die Dimensionierung der einzelnen enthaltenen Bausteine geprüft werden.

143) Warum werden bei der VCD-Variante trotz unterstelltem Ausbau keine Züge in moderatem Ausmaß über Bremervörde geroutet?

Antwort BMVI: Diese Frage wurde im Vortrag am 22.05.2015 detailliert behandelt. Wie dort dargestellt wurde, ist die Route über Bremervörde wegen des überdurchschnittlichen Weges in Richtung Osten gegenüber den Bestandsstrecken über Bremen und den Engpässen zwischen Nienburg und Verden in diesem Planfall nicht wirtschaftlich nutzbar.

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.

Antwort BMVI: Diese Frage wurde im Vortrag am 22.05.2015 detailliert behandelt. Genau diese Verlagerung ist sinnvoll. Denn in der Regel nehmen diese Strecken Verkehre auf, die aufgrund der Überlastung ihre kostengünstigen Routen nicht nutzen können und somit auf längere und teurere Alternativen ausweichen. Wenn durch einen Planfall die Möglichkeit einer Rückverlagerung vorhanden ist, dann wird sie genutzt, was a) zu Nutzen aus Transportkosteneinsparungen und b) zu hierdurch hervorgerufenen Nutzen aus Verkehrsverlagerungen von der Straße führt.

145) Warum ist Planfall 45 aus der Bedarfsplanüberprüfung nicht weiter bei der Alternativenaufstellung verfolgt worden?

Antwort BMVI: Wie die Alternativen aufgestellt wurden, in den Vorträgen des BMVI, der DB Netz AG und der Gutachter detailliert behandelt 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

146) Wo beginnt die aktuelle Variante im Westen?

Antwort BMVI: Wir vermuten, es handelt sich um die VCD Variante. Sie beginnt in Buchholz.

147) Wie lang (in km) lang ist die geplante Strecke?

Antwort BMVI: Die Streckenlängen wurden am 22.05.2015 mit aufgezeigt (Präsentation Schüßler-Plan).

148) Wie viele km werden zur Zeit von der Bahn befahren?

Antwort BMVI: Angaben dazu stehen im Internet frei zur Verfügung (Das DB Infrastrukturregister ist unter der Adresse [http://stredax.bahn.de/ISRViewer/public\\_html\\_de/svg/index.html](http://stredax.bahn.de/ISRViewer/public_html_de/svg/index.html) einsehbar.).

149) Wie lang ist die bereits aufgelöste/verkaufte etc. Bahntrasse?

Antwort DB: (148 – 149) Die vermutlich angesprochene VCD Variante wurde nicht im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht. Insofern liegen keine zu anderen Varianten vergleichbaren Angaben vor.

Antwort BMVI: Genaue Aussagen dazu können nicht getroffen werden, da sich die Umstände in den verschiedenen Abschnitten z.T. deutlich unterscheiden.

150) Wird die Bahnstrecke zweigleisig gebaut?

Antwort BMVI: Ein Ausbau ist aktuell nicht vorgesehen. In der Planung ist sie sowohl in einer zwei- als auch eingleisigen Variante untersucht worden.

151) Gilt die Breimeier-/VCD-Trasse als Neu- und/oder Ausbau? Gibt es eine Festlegung dafür? (Finanzierungsgrundlage im BVWP)

Antwort BMVI: Hinsichtlich Prioritätenreihung oder Finanzierungsfähigkeit unterscheidet das Bundesschienenwegeausbaugesetz keine Neu- und Ausbaustrecken.

152) Bezieht sich die Strecke ausschließlich auf Güterverkehr?

Antwort BMVI: Die Frage wurde in der Sitzung am 22.05.2015 beantwortet. (Quelle: Bericht, Präsentation)

153) Was soll mit dem jetzigen Personenverkehr werden?

Antwort BMVI: Der Gutachter hat die Nutzen aus Sicht der Bundesverkehrswegeplanung am 22.05.2015 dargestellt (Quelle: Bericht, Präsentation, Aufzeichnung). Wirkungen im SPFV wurden nicht ermittelt. Das von den Ländern für das Jahr 2030 gemeldete SPNV-Angebot wurde wie in der Antwort auf Fragen 132 und 133 dargestellt als Grundlast berücksichtigt.

### **Koordination Cargo- und Personenverkehr.**

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

Antwort BMVI: Diese Frage ist ohne gleichzeitige Betrachtung der Auslastung nicht zu beantworten. Bei niedriger Streckenauslastung wird fast keine Verzögerung auftreten. Mit zunehmender Auslastung wird sich die Verzögerung erhöhen.

### **Abfertigungsanlagen/Umschlagknoten**

155) Wie wird die Abfertigungsanlage/Umschlagknoten im Westen der Trasse von den Häfen Hamburg und Bremen erreicht?

Antwort BMVI: Am besten über die Elbe, wenn aber per Schiene, dann aktuell über die Strecke Hamburg-Berlin – im Fall der VCD-Variante über Lüneburg und Danneberg.

156) Wie wird die Abfertigungsanlage/Umschlagknoten im Osten (Wittenberge) von Stuttgart (Automobilwerke Süddeutschland) erreicht?

Antwort BMVI: Über Nürnberg-Hannover-Magdeburg. Wittenberg ist als Knoten uninteressant. Verkehre zwischen Stuttgart und Wittenberge sind in nennenswertem Umfang nicht vorhanden.

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

Antwort BMVI: Reeder, die i.d.R. über die endgültige Entscheidung bestimmen, haben kein Interesse am grundlosen Aufbau von transportkostenintensiven Transportketten. Die Hafenunternehmen im Hamburger Hafen haben keinen Grund, die Wertschöpfung auf andere Standorte außerhalb des Hamburger Hafens zu verlagern. Aus aktueller Sicht ist nicht ersichtlich, dass ein Hub in Wittenberge benötigt wird.

## **Kosten**

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

Antwort BMVI: Zu Einzelpositionen des Kostenkennwertekatalogs können keine Angaben gemacht werden.

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

Antwort DB: siehe 147 – 148

Antwort BMVI: Zu Einzelpositionen des Kostenkennwertekatalogs können keine Angaben gemacht werden.

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?

Antwort BMVI: Zu Einzelpositionen des Kostenkennwertekatalogs können keine Angaben gemacht werden. Straßen- und Wegequerungen werden im Rahmen der Kostenermittlung mit betrachtet und, sofern notwendig, in Form von Kreuzungsbauwerken oder neuer Bahnübergangstechnik in die Kosten einbezogen.

- 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?

Antwort BMVI: (161-165) Das Instrument der Kosten- und Trassenplausibilisierung wurde von den Gutachtern am 22.05.2015 erläutert. Zu Einzelpositionen des Kostenkennwertekatalogs können keine Angaben machen.

- 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?

Antwort BMVI: Die Finanzierung der Aufhebung von Bahnübergängen ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Die hierfür erforderlichen Kosten wurden bei der Kostenermittlung berücksichtigt.

## **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?

Antwort BMVI: Umweltrechtliche Vorgaben sind in der Planung eines Vorhabens zu berücksichtigen. Im Zuge der Kosten- und Trassenplausibilisierung werden bekannte betroffene Schutzgebiete wie von den Gutachtern am 22.05.2015 dargestellt bereits berücksichtigt. Im BVWP wird zu den vsl. Umweltauswirkungen eine Eischätzung erfolgen.

- 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.

Antwort BMVI: (168 – 169) Die Schieneninfrastruktur des Bundes ist grundsätzlich diskriminierungsfrei nutzbar.

## **Allgemeines**

- 170) In welcher Weise wird der Elbe-Seitenkanal verstärkt nutzbar gemacht, den Güterverkehr von Hamburg nach Süden zu entlasten?

Antwort BMVI: Im Rahmen der BVWP wird ein Ausbau des Schiffshebewerks in Scharnebeck geprüft. Der Ausbau ist im Bezugsfall jedoch nicht enthalten.

- 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)

Antwort BMVI: Die Bewertung erfolgt unabhängig vom Betreiber.

- 173) Ist bei der Verkehrsprognose nur der Import von Waren oder auch der Export enthalten?

Antwort BMVI: Es wird beides berücksichtigt.

- 174) Was ist mit dem Leer-Container-Tourismus?

Antwort BMVI: Leerfahrten von Containern sind in der Bewertung berücksichtigt. In der Verkehrsverflechtungsprognose gibt es u.a. eine eigene Gütergruppe hierfür.

175) Hat jemand Vorort die Gegebenheiten geprüft? Realität und das Gutachten stimmen nicht annähernd überein!

Antwort BMVI: Die Bewertungen der Ersteinschätzung erfolgten auf der Basis der den Gutachtern bzw. dem Bund zur Verfügung gestellten Daten.

176) Wie wird die Knotenproblematik in die Berechnungen, Diskussionen usw. mit eingebracht, sodass die Arbeit der Initiativen nicht von vornherein zu Farce wird?

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf Frage 40.

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?

Antwort BMVI: Alle Kosten fließen als Barwerte in die Berechnung ein. Dieses Verfahren wurde vom Gutachter erläutert (Quelle: Bericht)

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?

Antwort BMVI: Die Prognosen werden fortlaufend (ca. alle fünf Jahre) aktualisiert, um neue Entwicklungen zu berücksichtigen.

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

Antwort BMVI: (182 – 183) Die Prognosen wurden in der 3. Sitzung am 22.05.2015 ausführlich dargestellt.

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?

Antwort BMVI: Die Varianten sind kurzfristig für eine Ersteinschätzung eingereicht worden. Für weitere Optimierungen fehlte es an der erforderlichen Zeit.

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“?

Antwort BMVI: Die Berücksichtigung von Umwelt- und Siedlungsaspekten bei der Trassenprüfung wurde ausführlich dargestellt.

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 her-kommen?

Antwort BMVI: Die sinkenden Bevölkerungszahlen sind in die Prognose eingegangen. Der Gutachter hat die Relation von Bevölkerungsentwicklung im Vergleich zur Wirtschaftsentwicklung in der 3. Sitzung am 22.05.2015 dargestellt (Quelle Präsentation ITP).

### 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.

Antwort BMVI: (187 – 188) Die vorliegenden Prognosen berücksichtigen diese Entwicklungen. Sie wirken sich insbesondere auf den zu erwartenden Außenhandel und den Verkehr über die Seehäfen aus, der aufgrund dieser Entwicklungen deutlich ansteigen wird. All diese skizzierten Entwicklungen begründen das zu erwartende Verkehrswachstum und die damit verbundene Notwendigkeit von weiteren Infrastrukturmaßnahmen.

4. Die Kosten in allen Tabellen sind nicht transparent: Sie sollten getrennt folgende Bewertungskriterien 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.

Antwort BMVI: Die Frage wurde im Rahmen der Präsentation am 22.05.2015 beantwortet.

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?

Antwort BMVI: Diese Frage wurde im Vortrag behandelt. Sie rührt aus dem starken Anstieg des SPNV auf dem Streckenabschnitt.

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?

Antwort BMVI: Die Strecke UE - SAW wird auch hier als 2-gleisig ausgebaut unterstellt.

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.

Antwort BMVI: Bei der abschließenden Bewertung im BVWP wird die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 und der zugehörige Bezugsfall unterstellt werden.

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.)“.

Antwort BMVI: (193 – 194) Die Bewertungsmethodik im BVWP wurde anhand von Präsentationen vom BMVI (1. Sitzung) und vom Gutachter (3. Sitzung) in unterschiedlicher Detaillierung erläutert. Weitere Informationen sind im Internet unter <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-methodische-weiterentwicklung-und-forschungsvorhaben.html?nn=121406> zu beziehen.

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

Antwort BMVI: Die Trassenplausibilisierung dient einer ersten Kostenschätzung zur Bewertung der Planfälle. Durch die Berücksichtigung von Raumwiderständen sollen eventuelle Kostensteigerungsmerkmale bereits in der Konzeptionsphase identifiziert und bei der Kostenschätzung berücksichtigt werden. Das ersetzt jedoch keine Planung. Die endgültige Trassierung steht erst mit dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss fest. Im Zuge der Planfeststellungsverfahren findet eine umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen statt.

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?

Antwort BMVI: Im Rahmen der Bewertung werden negative Lärmeffekte, Belastungen durch die Zerschneidung der Landschaft, sowie Ausgleichsleistungen für die Eingriffe in schützenswerte Räume berücksichtigt. Die restlichen Komponenten werden nicht berücksichtigt, da deren Realisierung / Eintritt schwer zu quantifizieren ist und häufig auch nicht mit einem gesamtwirtschaftlichen Ressourcenverzehr verbunden ist. Auch ist die Erwartung, dass die Effekte negativ sind nicht richtig. Untersuchungen zeigen, dass es eher anders ist.

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?

Antwort BMVI: Es wird auf die Antwort auf Fragen 193 und 194 verwiesen. In der dritten Sitzung und im BVU-Bericht wurde explizit darauf hingewiesen, dass es sich um eine Ersteinschätzung handelt, die aufgrund des Arbeitsstandes nicht alle Komponenten der aktualisierten BVWP-Methodik beinhaltet. Die abschließende Bewertung der Lösungsmöglichkeiten im Untersuchungsraum unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Dialogforums wird auf Basis der dann komplett zur Verfügung stehenden aktualisierten Bewertungsmethodik erfolgen.

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.

Antwort BMVI: Minus bedeutet, dass hier aufgrund des erzielten Ergebnisses auf keinen Fall mit einem positiven Ergebnis gerechnet werden kann.

Ein Doppelplus und ein plus bedeutet, dass die Maßnahme im Falle einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung auf jeden Fall ein positives Ergebnis erzielen wird. Das Doppelplus zeigt nur an, dass hier ein besonders günstiges Ergebnis erwartet wird. Wurde im Rahmen der Grobbewertung ein Ergebnis erzielt, bei dem die Nutzen bei rd. 75% der Kosten lagen, kann aufgrund der Vorgehensweise nicht von vorneherein ein positives Ergebnis ausgeschlossen werden. Deswegen sind diese Fälle mit einer „Null“ (bedeutet, dass hier kein eindeutiges Ergebnis vorliegt) bewertet worden. Für die Grenze von 75% haben Überschlagsrechnungen gedient.

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?

Antwort BMVI: Im BVWP werden Projektvorschläge gemäß der Zuständigkeit des Bundes bewertet. Bei den Bundesschienenwegen bezieht sich die Zuständigkeit des Bundes auf die Schienenstrecken der DB Netz AG, soweit sie dem Fern- oder Güterverkehr dienen. Dementsprechend fließt der Personenfernverkehrsnutzen in die Bewertung mit ein. (Strecken, auf denen praktisch ausschließlich Nahverkehr stattfindet, können ebenfalls ausgebaut werden, ihr Ausbau wird aber zwischen dem jeweiligen Bundesland, in dem sich die Schienenstrecke befindet und der DB Netz AG vereinbart.)

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

Antwort BMVI: Eine Optimierung erfolgt in der Regel durch Reduzierung der Kosten bei möglichst geringem Nutzenverlust, bzw. im Verhältnis zu den Kosten überproportionale Nutzenerhöhung.

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)

Antwort BMVI: Die Differenzen in Bezug auf die im BVWP verwendeten Nutzenkomponenten wurden im Bericht von BVU, Kapitel 3 dargestellt.

202)13. Uns fehlen in der Bewertungsmethodik auch die Berechnung von monetären Vorteilen und damit von Veränderungen in der Bewertung der Trassenvarianten, wenn eine abschnittsweise 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.

Antwort BMVI: Der BVWP ist langfristige Strategie des Bundes für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Er ist ein Planungsinstrument und kein Finanzierungsplan. Mit dem BVWP wird ein Zielnetz zur Bewältigung der prognostizierten Nachfrage im Zieljahr des BVWP (hier 2030) vorgelegt.

Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Der Deutsche Bundestag beschließt über die Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.

In vorgeschriebenen Abständen nach Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (alle fünf Jahre) prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf der Basis neuer Prognosen, ob die Bedarfspläne für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen der aktuellen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind.

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 Engpassproblematik 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?

Antwort BMVI: Zur Knotenproblematik siehe Antwort auf Frage 40. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal ist im Bezugsfall zur Ersteinschätzung unterstellt. Insofern ist bei der Umlegung die Führung über Magdeburg in Richtung Süden möglich. Allerdings wählt der Großteil der Verkehre den Bestweg über Hannover und Würzburg.

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.

Antwort BMVI: Fahrplansimulationen sind bislang nicht Bestandteil der BVWP-Bewertungsmethodik.

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 Bestandsstrecke nach Hannover betroffen, welche Strecke soll ab Lübeck gefahren werden, wird der Knoten HH dadurch entlastet?

Antwort BMVI: Der Ausbau der Fehmarn-Belt-Querung zwischen Kopenhagen und Puttgarden ist bereits im Bezugsfall unterstellt worden. Der geplante Ausbau der Hinterlandverbindung wird nicht mehr zu größeren Veränderungen führen, da es im Wesentlichen zu UmROUTUNGEN zwischen den Strecken HH-Flensburg (aktuell bzw. Bezugsfall) und HH-Puttgarden (im Ausbaufall der Hinterlandanbindung) führen wird.

## 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 CO<sub>2</sub>-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

Antwort BMVI: Die Frage ist bereits in der 3. Sitzung des Dialogforums am 22.05.2015 vom Gutachter (Quelle: Aufzeichnung der Sitzung) beantwortet worden.

## **B. Fragen zum Vorgehen:**

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

Antwort BMVI: Das Bewertungsverfahren wird im Rahmen von Voruntersuchungen festgelegt. Eine Abweichung hiervon ist nicht vorgesehen.

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?

Antwort BMVI: Das Gutachten der BVU umfasst die für den BVWP angemeldeten und vom Dialogforum ausgewählten Alternativen. Im Zuge der Alternativenentwicklung wurden die o.g. Argumente berücksichtigt.

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“).

Antwort BMVI: Vom Dialogforum erarbeitete Bewertungskriterien können nur für die Bewertung im Forum dienen. Eine Anwendung im BVWP ist aufgrund der unterschiedlichen Zielstellungen und der bereits erarbeiteten Methodik nicht möglich.

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?

Antwort BMVI: Die Frage wurde in der 3. Sitzung am 22.05.2015 durch den Gutachter beantwortet (Quelle Aufzeichnung).

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!

Antwort BMVI: Zur Knotenproblematik siehe Antwort auf Frage 40.

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.

Antwort BMVI: Eine solche Kartendarstellung ist für den BVWP nicht vorhanden.

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?

Antwort BMVI: Beim Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen wird in der Regel Lärmvorsorge gemäß der aktuellen Verkehrslärmschutzverordnung realisiert. Eine Trassenführung einer Neubaustrecke in Bündelung mit der Autobahn A 7 wäre denkbar und hätte den Vorteil, dass zusätzliche Landschaftszerschneidungen und neue Betroffenheiten vermieden sowie Flächenverbräuche minimiert werden.

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 CO<sup>2</sup> - Einsparung bei den auf der Seite 76 dargestellten Varianten für die von der Straße auf die Schiene verlagerten Mengen bzw. Tonnenkilometer?

Antwort BMVI: Je Planfall werden folgende Tonnen an CO<sub>2</sub> eingespart.

Planfall	Verlagerte Straßenmenge in 1.000 t	verlagerte tkm in Mio.	eingesparte Tonnen CO <sub>2</sub>
Y-Trasse klassisch (West)	893	456	20.355

Celle - Maschen	2078	1120	49.994
Ausbau Bestand	414	180	8.035
reduzierter Ausbau Bestand	368	160	7.142
Ashausen - Unterlüß	1528	804	35.889
Ashausen -Sudenburg	914	454	20.266
Amerikalinie	377	154	6.874
Alpha-Variante	1314	625	27.899
OHE-Strecke	140	37	1.652
OHE + Heidebahn	1417	767	34.237
VCD-Variante A	420	428	19.105
VCD-Variante B	327	340	15.177

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?

Antwort BMVI: (252 – 253) Siehe Antwort auf Frage 40.

254) Ist es möglich, die kapazitiven Wirkungen der Maßnahmen an den Strecken und den Knoten (BVWP; DB Sofortprogramm) gesamthaft darzustellen?

Antwort BMVI: Im Bezugsfall des BVWP sind die Maßnahmen des ersten Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr bereits berücksichtigt.

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?

Antwort BMVI: Der Bremerhavener Modal-Split liegt in der Prognose bei 47 oder 48%. Eine Erhöhung des Modal-Splits konnte aufgrund der Widerstände im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose nicht bestätigt werden. Dies lag insbesondere an leicht steigenden Anteilen der Binnenschifffahrt. Im Rahmen der BVWP werden keine Zielwerte vorgegeben, sondern der Modal-Split ergibt sich aus Infrastrukturveränderungen und aus dadurch hervorgehenden Gesamtbelastungen.

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?

Antwort BMVI: Die Berücksichtigung von Leerfahrten wurde durch BVU in der 3. Sitzung am 22.05.2015 dargestellt. Wie dargestellt lagen keine relationsspezifischen Zugzahlen vor. Diese wurden modellhaft mit dem erläuterten Wagen- und Zugbildungsmodell ermittelt. Wir können garantieren, dass hierfür alle Verkehre benutzt wurden.

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?

Antwort BMVI: Ist im Rahmen des Vortrags erfolgt. Eine detaillierte Beschreibung ist übergeben worden.

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?

Antwort BMVI: Für die Verkehrsverflechtungsprognose lagen lediglich Daten des Jahres 2010 vor. Auf diese wurden die Mengen des Jahres 2010 kalibriert. 2014er Zahlen liegen uns nicht vor und sind nicht bekannt, somit können wir darauf auch nicht eingehen.

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?

Antwort BMVI: Die Zuganzahlen basieren auf der Zugbildung im Jahr 2010 und auf das Wachstum im Schienenverkehr zwischen 2010 und 2030. Dieses liegt zwischen 2010 und 2030 bei rd. 40% (von 2,8 auf 3,9 Mio. t). Insgesamt wächst das Verkehrsaufkommen des Kreises Wesermarsch (inkl. Seehäfen) von 12 Mio. t auf 18 Mio. t um 48%. Am stärksten wächst das Aufkommen der Straße (bedingt durch sehr stark steigende Nahrungs- und Genussmittelverkehre) aus den Seehäfen um 55%. Die Schiene wächst mit 40% unterproportional wie auch das Binnenschiff (33%).

Im Jahre 2010 konnten auf der Strecke Hude-Nordenham maximal 15 Züge/Tag festgestellt werden. Für das Jahr 2030 werden 22 Züge/tag erwartet, was mit 43% sogar leicht über dem Wachstum des Schienengüterverkehrs liegt. Neben einem unterdurchschnittlichen

Wachstum liegt der Rückgang auch an zurückgehenden Kohleverkehren per Schiene, da durch das unterschiedliche Wachstum der Verkehrsrelationen das Binnenschiff stärker zum Einsatz kommt (insbesondere auf der Fahrt nach Bremen wird auf das Binnenschiff/Küstenmotorschiff stärker zurückgegriffen als auf die Bahn). Aktuellere Werte liegen nicht vor, sodass wir keine Aussage auf eventuelle Zahlen zwischen 2010 und 2014 eingehen können.

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.

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf Frage 40.

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?

Antwort BMVI: Die dargestellten Zugzahlen wurden auf Basis der dargestellten Prognosen mit Hilfe eines anerkannten Umlegungsmodells ermittelt. Insofern besteht aus Sicht des BMVI kein Anlass, zu einer Neubewertung außerhalb des BVWP.

## 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?

Antwort BMVI: In der schriftlichen Stellungnahme und im Vortrag am 22.05.2015 ist hierauf eingegangen worden (Quellen: Bericht, Präsentation, Aufzeichnung).

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?

Antwort BMVI: (263 – 264) Es ist keine abschließende Vorwegnahme des Ergebnisses der abschließenden BVWP-Bewertung möglich. Die Ersteinschätzung erlaubt jedoch eine weitgehend abgesicherte Einstufung, inwiefern die Projektvorschläge in einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung zu einem positiven Ergebnis kommen würden sowie eine Rangreihung, hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit. Die vom Forum ausgewählten Alternativen werden im BVWP abschließend bewertet.

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

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

Antwort BMVI: Das SGV-Y und Ashausen – Unterlüß sind im Ergebnis nicht abqualifiziert worden. Auch hier ist eine Vorteilhaftigkeit zu erwarten.

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“?

Antwort BMVI: Es fehlt eine Optimierung und man muss die Veränderungen aus der o.g. Konkretisierung der verkehrlichen Annahmen und der Verbesserung des Umlegungsprozesses abwarten. Insgesamt rechnen wir auch hier mit einem positiven Ergebnis. Jedoch werden andere Alternativen günstiger eingeschätzt.

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

Antwort BMVI: Die abschließende Bewertung wird im BVWP erfolgen. Die Ergebnisse des Dialogforums werden dabei berücksichtigt.

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

Antwort BMVI: Die Alpha-Variante wurde von BVU bewertet. Das Bewertungsergebnis wurde in der 3. Sitzung am 22.05.2015 erläutert (Quellen: BVU-Präsentation und BVU-Bericht)

### **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?

Antwort BMVI: Die Aufhebung von Bahnübergängen wird durch das Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt.

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?

Antwort BMVI: Die Kosten für Abtragung, Abriss des bestehenden Bahnkörpers sowie für Neuaufbau sind vollständig in den Kostenschätzungen zur VCD-Variante enthalten.

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?

Antwort BMVI: Die für die Kosten- und Trassenplausibilisierung genutzten Kennwerte sind aufgrund des frühen Planungsstands nicht aussagekräftig hinsichtlich einer ggf. später festzulegenden Detailplanung. Die Querung der Elbtal-Auen und der Elbe im Zuge der VCD-Trasse wurde im Zuge der Trassenplausibilisierung unter minimalen Eingriff vorgesehen. Ebenso wurde die Linienführung der historischen Strecke Dannenberg Ost – Dömitz aufgenommen. Für die Querung der sensiblen Bereiche werden Brückenbauwerke vorgesehen.

### **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?**

Antwort BMVI: Dies ist im Bericht dargestellt. BVU geht davon aus, dass es sich bei den obigen Zahlen um Tagesdurchschnitte handelt. Keine der obigen Zahlen kann bestätigt werden.

- 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)?**

Antwort BMVI: Wird im Rahmen der BVWP Arbeiten noch untersucht werden.

Eine Betrachtung von Maßnahmen, die ausreichende Kapazitäten in 5-10 Jahren bereitstellen, wird nicht erfolgen. Der Betrachtungshorizont ist in der BVWP 2030. Es kann sein, dass Nachfolgestudien mit kleineren Zeiträumen erstellt werden.

## **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?**

Antwort BMVI: Darauf ist bereits beim Vortrag eingegangen worden.

- Die Schienenverkehrsmärkte entwickeln sich zum Teil extrem dynamisch. Zugleich entsteht der Eindruck, dass darauf infrastrukturseitig 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)?**

Antwort BMVI: Eine Engpassauflösung mit „kleinen Maßnahmen“ ist nicht möglich, da zur Bewältigung der prognostizierten Güterverkehre zusätzliche Kapazitäten bzw. die Kapazität von bis zu 2 Gleisen erforderlich ist.

- 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 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?**

Antwort BMVI: Gemäß der Grundkonzeption für den BVWP 2015 erfolgt die Priorisierung der Maßnahmen vor dem Hintergrund des Beitrags zur Engpassauflösung und des gesamtwirtschaftlichen Nutzens (s. a. <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html?nn=35978>).

**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?**

Antwort BMVI: Die im Jahr 2030 geltende Situation ist im Gutachten dargestellt. Für das Jahr 2014 und 2015 liegen keine öffentlich zugänglichen Zahlen vor.

**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 SPFV.

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

Antwort BMVI: Es ist keine neue Bearbeitung vorgesehen. Auf die oben genannten Punkte ist bereits im Vortrag eingegangen worden.

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

Antwort BMVI: Es ist unklar, was der Fragende hiermit meint. Die im Rahmen der Grobbetrachtung betrachteten Nutzenkomponenten sind mit den entsprechenden Teilnutzen aufgeführt.

- 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 hinarbeiten 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?

Antwort BMVI: Die Prognose berücksichtigt die gesamtwirtschaftlichen Wachstumsveränderungen aufgrund der Finanzkrise. Auf Basis dieser gesamtwirtschaftlichen Wachstumserwartungen ist eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erstellt worden.

Um die Unterschiede im Aufkommen und in der Transportleistung gegenüber einem Fall ohne Berücksichtigung der Finanzkrise darzustellen, wäre eine Prognose erforderlich, die den Einfluss der Finanzkrise herausrechnet. Solch eine Prognose liegt nicht vor.

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?

Antwort BMVI: Im Rahmen der Erstellung der Verkehrsprognose sind die Kapazitätsgrenzen der anderen Verkehrsträger mit berücksichtigt worden. Auch eine Veränderung der Pünktlichkeit ist bei der Modal-Split-Betrachtung eingegangen.

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?

Antwort BMVI: Solche Vorgaben sind nicht berücksichtigt worden. Die Prognose basiert auf gesamtwirtschaftliche Wachstumsannahmen und auf Modal-Split-Annahmen unter Berücksichtigung der zu erwartenden infrastrukturellen Situation. Über das Ergebnis kann man anschließend prüfen, inwiefern solche Ziele realisiert werden können.

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?

Antwort BMVI: (284 – 285) Die Annahmen die in die Verkehrsverflechtungsprognose eingeflossen sind, sind im Vortrag dargestellt worden.

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?

Antwort BMVI: Im BVWP werden auch betriebliche Maßnahmen berücksichtigt. Grundsätzlich ist der Betrieb der Schienenwege des Bundes Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

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

Antwort BMVI: Für die Knoten HH und HB liegen Knotenstudien vor, deren Maßnahmen zum Teil bereits umgesetzt sind.

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

Antwort BMVI: Mit Hilfe der im Frühjahr 2009 fertig gestellten Knotenstudie Hamburg wurde ein integriertes Zielkonzept zum Prognosehorizont 2025 für die Bedienungsangebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV), die Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr (SGV) und die Identifizierung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen entwickelt.

Im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr (SHHV I) wurden folgende Maßnahmen bereits realisiert:

- 2-gleisige Ausfahrt und zusätzliche Gleise in HH-Hausbruch,
- Blockverdichtung zwischen HH-Harburg - HH-Hausbruch,
- zusätzliche Weichenverbindungen für flexible Gleisnutzung in HH-Harburg,
- Gleisverlängerung in Rothenburgsort.

Weitere Maßnahmen sind in Planung. Mit Bundesmitteln werden derzeit im Zuge einer Sammelvereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten vorfinanziert: Kreuzungsbauwerk Meckelfeld, Gleisverschwenkungen, Weichenverbindungen, Nordkopf Bf Harburg und Südkopf Bf Harburg

(Überwerfungsbauwerk). Weit fortgeschritten ist die Planung der östlichen Umfahrung des Rbf Maschen, die ursprünglich im Zuge des SHHV I realisiert werden sollte. Dieses Vorhaben wird im Rahmen des SHHV II realisiert

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?

Antwort BMVI: Siehe Antworten auf Fragen 40 und 288.

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.

Antwort BMVI: (290 – 291) Im BVWP werden Projektvorschläge gemäß der Zuständigkeit des Bundes bewertet. Bei den Bundesschienenwegen bezieht sich die Zuständigkeit des Bundes auf die Schienenstrecken der DB Netz AG, soweit sie dem Fern- oder Güterverkehr dienen. Dementsprechend fließt der Personenfernverkehrsnutzen in die Bewertung mit ein. (Strecken, auf denen praktisch ausschließlich Nahverkehr stattfindet, können zwar ebenfalls ausgebaut werden, ihr Ausbau wird aber zwischen dem jeweiligen Bundesland, in dem sich die Schienenstrecke befindet und der DB Netz AG vereinbart. Der Bund ist daran nicht beteiligt.)

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?

Antwort BMVI: Die Berücksichtigung von Trassenpreisen im BVWP wurde vom Gutachter und vom BMVI in der 3. und 4. Sitzung erläutert. (Quelle: Aufzeichnung)

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.

Antwort BMVI: Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes beteiligen sich an Bedarfsplanvorhaben in der Regel in Höhe der nicht zuwendungsfähigen Kosten.

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

Antwort BMVI: Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen und des Neu- und Ausbaus der Schienenwege sind im Bundeshaushalt 2015 rd. 4,4 Mrd. € vorgesehen.

Hiervon entfallen auf die Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz 3,35 Mrd. € im Rahmen der ab 01.01.2015 geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II).

Zur Realisierung eines bedarfsgerechten Aus- und Neubaus der Bundesschienenwege sowie zur Umsetzung der europäischen

Interoperabilitätsziele sind im Bundeshaushalt 2015 rd. 1,04 Mrd. € vorgesehen.

Durch die im Koalitionsvertrag zusätzlich vereinbarten Mittel für Verkehrsinvestitionen steigen die Investitionsmittel für die Schiene bis 2018 schrittweise auf rund 5,0 Mrd. € an. Priorität haben Investitionen in den Erhalt der bestehenden Infrastruktur.

Während der Laufzeit von 2015 bis 2019 sieht die LuFV II pro Jahr durchschnittlich 4,0 Mrd. € für Ersatzinvestitionen und mindestens 1,6 Mrd. € aus Mitteln der EIU für die Instandhaltung vor; insgesamt also 5,6 Mrd. € p.a.

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

Antwort BMVI: Mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) ist für den Bund im Jahr 2013 die Möglichkeit geschaffen worden, nicht bundeseigene Eisenbahninfrastruktur erstmals und mit bis zu 50 % zu fördern.

Das SGFFG ist mittlerweile vollumfänglich etabliert, die dem BMVI aktuell vorliegenden Zahlen mit Stand 31.01.2015 (68 Anträge auf Zuwendung in Gesamthöhe von über 70 Mio. Euro) bei einem jährlichen Fördervolumen von 25 Mio. € belegen dies nachdrücklich.

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?

Antwort BMVI: Die Vergangenheitsentwicklung ist im Vortrag dargestellt worden.

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?

Antwort BMVI: In die netzseitige Kapazitätsbetrachtung für das Jahr 2030 ist eine geplante Umstellung der Signalisierungstechnik von punktueller auf linienförmige Zugbeeinflussung und die damit verbundenen Kapazitätserhöhungen berücksichtigt.

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?

Antwort BMVI: Im Rahmen der grundsätzlichen Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung wurde auch der negative Nutzen während der Bauzeit betrachtet. Aufgrund des Komplexitätsgrades der benötigten Ausgangsdaten und der hieraus abzuleitenden Projektwirkungen ist die Entwicklung eines vereinfachten Schätzverfahrens zur Ermittlung des negativen Nutzens während der Bauzeit nicht möglich. Die Quantifizierung der betreffenden Nutzenkomponenten müsste daher in der gleichen Bearbeitungstiefe erfolgen wie für den gesamten Betrachtungszeitraum nach Inbetriebnahme der betreffenden Infrastrukturmaßnahmen. Die negativen Nutzen während der Bauzeit beziehen sich aber nur auf sehr begrenzte Teilzeiträume, die nur einen Bruchteil des gesamten Betrachtungszeitraumes (25 - 30 Jahre) ausmachen.

Da der Aufwand für die erforderlichen Modellrechnungen in keinem angemessenen Verhältnis zu den zu erwartenden vergleichsweise geringen Nutzenbeiträgen steht, wird von den Gutachtern empfohlen, die negativen Nutzen während der Bauzeit nicht zu berücksichtigen.

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?

Antwort BMVI: In dem Gutachten sind die auf Basis der Netzparameter ermittelten Kapazitäten dargestellt. Sie liegen häufig über den genannten Zahlen. Im betrachteten Raum gibt es keine artreinen Strecken, sondern fast ausschließlich Mischverkehrsstrecken. Wie auch bereits mehrfach dargestellt wurde, ist eine Wirtschaftlichkeitsrechnung für die DB Netz nicht erstellt worden.

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.

Antwort BMVI: (316 – 317) Die Frage ist teilweise von der DB Netz AG zu beantworten. Der Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen (Ubf) ist Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs. Eine Entzerrung der Ver- und Entladezeiten wird dahingehend berücksichtigt, dass eine Abfahrt später durchgeführt wird, wenn die Kapazitäten nicht mehr ausreichen.

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?

Antwort BMVI: Im abgestimmten Trassenpreissystem des Jahres 2030 ist eine räumliche Preisdifferenzierung nicht vorgesehen.)

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.

Antwort BMVI: Der Einfluss längerer Güterzüge zwischen Flensburg und Maschen ist im Bezugsfall unterstellt und wird berücksichtigt. Ein darüber hinausgehender Ausbau des Streckennetzes bis zum Jahr 2030 ist nicht vorgesehen.

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)

Antwort BMVI: Mögliche Ausweichrouten wurden bereits berücksichtigt.

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?

Antwort BMVI: Die Kapazitäten der Dieselstrecken werden berücksichtigt und sie werden für die in diesem Raum beheimateten Verkehrsmengen auch genutzt. Durchgangsverkehre nutzen diese Strecken kaum, da die damit verbundenen Produktionskosten zu hoch sind.

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

Antwort BMVI: Die dargestellten Sachverhalte sind grundsätzlich Grundlage der Verkehrssimulation.

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?

Antwort BMVI: (333 – 335) Routinemäßig werden diese Kriterien im Bewertungsverfahren berücksichtigt.

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

Antwort BMVI: Die Änderung der Gleiszahl in diesem Bereich war nicht Gegenstand der Untersuchung.

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

Antwort BMVI: Siehe Antwort auf Frage 336.

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?

Antwort BMVI: Nein, es ist nicht die Zuganzahl entscheidend. Entscheidend ist das Verhältnis des realisierten Nutzens zu den Investitionskosten.

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?

Antwort BMVI: Sowohl im Rahmen der Schienenumlegung als auch im Rahmen des Verkehrsmittelwahlmodells werden die entsprechenden Trassenkosten mitberücksichtigt und sind somit im Vergleich der Transportkosten der Verkehrsträger berücksichtigt. Angesichts der positiven Wirtschaftsergebnisse der DB Netz AG kann auch von einer Weitergabe der Infrastrukturkosten an die Verbraucher/Transporteure ausgegangen werden, so dass die obige Frage bejaht werden kann.

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?

Antwort BMVI: Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr regelt die Schaffung von neun Schienengüterverkehrskorridoren. Deutschland war zunächst an 3 Korridoren beteiligt, nach Änderungen der VO 913/2010 durch die VO 1315/13 ist Deutschland seit Beginn 2014 an sechs Güterverkehrskorridoren beteiligt.

Drei dieser Schienengüterverkehrskorridore verlaufen im Raum Norddeutschland:

- Der Güterverkehrskorridor „Skandinavien-Mittelmeer“, verläuft in Nord-Süd Richtung von Oslo bzw. Stockholm nach Palermo und geht im 10. November 2015 in Betrieb.
- Der Güterverkehrskorridor „Nordsee-Ostsee“ geht ebenfalls am 10. November 2015 in Betrieb verläuft in Ost-West-Richtung von den NL und BE Nordseehäfen nach Litauen. Aufgrund einer Vereinbarung der beteiligten Staaten wurde der Korridor um einen Ast nach Tschechien erweitert und verbindet jetzt auch die deutschen Nordseehäfen mit Prag.
- Der Güterverkehrskorridor „Orient/Östl. Mittelmeer“ führt von den deutschen Nordseehäfen bzw. Rostock ans Schwarze Meer nach Bulgarien bzw. nach Athen, sein deutsches Teilstück wird am 10. November 2018 in Betrieb gehen.

Die genaue Streckenführung der Korridore wird in den Durchführungsplänen festgelegt, diese werden für die Korridore „Nordsee-Ostsee“ und „Skandinavien-Mittelmeer“ zurzeit von den Verwaltungsräten (bestehend aus den am Korridor beteiligten Infrastrukturbetreibern) erarbeitet und dann durch die Exekutivräte (bestehend aus den am Korridor beteiligten Ministerien) verabschiedet.

Teil des Durchführungsplans ist ein Investitionsplan. Hierbei handelt es sich um eine indikative Zusammenstellung von Projekten aus den Verkehrsplänen der beteiligten MS (wie dem BVWP) und ggf. von Eigenprojekten der beteiligten Bahnen/Infrastrukturbetreiber.

Ziel der Güterverkehrskorridore ist es, den internationalen Schienengüterverkehr durch betriebliche Maßnahmen zu verbessern. Die VO 913/2010 gibt den internationalen Güterverkehren dabei aber keinen expliziten Vorrang. Wichtigstes Element ist vielmehr die Möglichkeit der Buchung von im Voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen (pre-arranged paths, PaPs) bei einer einzigen Anlaufstelle pro Korridor (Corridor One Stop, Shop C-OSS). Für diese Aufgabe übertragen die jeweiligen Infrastrukturbetreiber einen Teil ihrer Kapazität für internationale Schienengüterverkehre an den C-OSS, der dann den Antragstellern die PaPs zuweist. Für den Fahrplan 2017 werden auf den Korridoren „Nordsee-Ostsee“ und „Skandinavien-Mittelmeer“ erstmals PaPs angeboten.

Die VO 913/2010 schreibt die Einrichtung der Güterverkehrskorridore zwingend vor, sie gilt unmittelbar in jedem MS. Zwar verlaufen die Güterverkehrskorridore größtenteils parallel zu den ERTMS-Korridoren und den TEN-T Kernnetzkorridoren, allerdings haben alle 3 Korridorsysteme unterschiedliche Zielsetzungen. Während ERTMS-Korridore und TEN-T Kernnetzkorridore auf Investitionen gerichtet sind und eine Verbesserung der

Infrastruktur durch die Ausrüstung mit ERTMS bzw. durch das Erreichen gemeinsamer Mindeststandards anstreben, bezwecken die Güterverkehrskorridore eine Verbesserung des internationalen Schienengüterverkehrs durch betriebliche Maßnahmen  
Güterverkehrskorridore werden keine originären Investitionsentscheidungen getroffen, die Verbesserung des internationalen Schienengüterverkehrs soll durch betriebliche Maßnahmen - wie den Vertrieb von PaPs durch den C-OSS - erfolgen. Grundsätzlich wird dem internationalen Schienengüterverkehr und somit auch den Korridoren im neuen BVWP eine wichtige Rolle zukommen

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?

Antwort BMVI: Dem BMVI liegen keine Ergebnisse aus Ex-Post-Analysen für den Bereich München - Ingolstadt vor.

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?

Antwort BMVI: Vom Dialogforum wurden nur die bekannten grundsätzlichen Trassenkorridore eingebracht. Solche grundsätzlichen Vorgaben wie die Vorgabe von Streckenstandards, die Vorgabe einer detaillierten Spurplanung, Geschwindigkeitsvorgaben, Vorgabe von Betriebsprogrammen etc. wurden im Dialogforum nicht besprochen.

Um die grundsätzlichen Trassenvorschläge bewerten zu können, sind allerdings konkrete Trassenvorschläge zu erstellen und bezüglich der Investitionskosten zu bewerten. Insofern wurden im Zuge der Bewertung von Trassenvorschlägen an den Spurplanskizzen der DB I – Machbarkeitsstudie Präzisierungen und Detaillierungen vorgenommen.

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

Antwort BMVI: Wichtigste Neuerung im Anmeldeverfahren zum BVWP ist eine verstärkte Vorprüfung und Projektoptimierung. Dabei sollen auch Optimierungen hinsichtlich der Wirkungen und Kosten der Projektideen möglich sein. Nicht immer ist für den Anmelder bereits die wirtschaftlichste Trassierungsvariante offensichtlich. Beispielsweise konnten bei der Bedarfsplanüberprüfung Schiene durch Optimierung des Projektzuschnitts die Investitions- und die Betriebskosten deutlich reduziert werden. Alle Optimierungspotenziale – sowohl aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten als auch in Bezug auf die Umweltverträglichkeit– sollen Berücksichtigung finden.

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

Antwort BMVI: Die Ersteinschätzung dient dem Dialogforum als Grundlage für eine Diskussion. Aus Sicht der BVWP-Bewertung war die Optimierung folgerichtig, da ansonsten kein nennenswerter Nutzerbeitrag zustande gekommen wäre.

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.

Antwort BMVI: In dem Gutachten wurde bereits darauf eingegangen, dass die BVWP Bewertung unterschiedliche Nutzungsräume und Bauzeiten berücksichtigen wird. Eine Verschiebung des Realisierungszeitraumes nach hinten senkt den Nutzenbarwert, allerdings auch den Kostenbarwert. Wir erwarten hierdurch keine größeren Veränderungen in den Aussagen.

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?

Antwort BMVI: (352 – 353) Die Kostenangaben von DB AG und Schüssler-Plan basieren teilweise auf unterschiedlichen Streckenkonfigurationen. Darüber hinaus unterscheiden sich die verwendeten Risikopauschalen wie in der Sitzung am 22.05.2015 erläutert.

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?

Antwort BMVI: (354 – 355) Der Gutachter unterstreicht damit, dass für eine Engpassauflösung im Untersuchungsraum keine sogenannten „Low-Cost“-Maßnahmen zur Verfügung stehen. Die Aufgabenstellung verlangt nach kostenintensiven Maßnahmen. Im Dialogforum wurde der Umfang der zu prüfenden Alternativen im Übrigen festgelegt.

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).

Antwort BMVI: Es wird auf die Antwort auf Frage 355 verwiesen.

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

Antwort BMVI: Es wird auf die Antwort auf Frage 355 verwiesen.

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.

Antwort BMVI: Diese Frage wurde im Rahmen der Vorträge bereits beantwortet. Verkehrlich weisen die Neubautrassen i.d.R. folgende Vorteile auf:

- höhere Kapazitäten
- kürzere Wege
- kürzeren Transportzeiten (auch verbunden mit höheren Blockdichten) sowohl für den SPFV als auch für den SGV

Kostenseitig sind die Strecken aufgrund geringerer Konflikte günstiger umzusetzen

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?<sup>2</sup>

Antwort BMVI: Die bei der Umlegung angesetzten Trassenpreise wurden erläutert. (Quelle: Aufzeichnung)

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 mittelbar oder unmittelbar lösen helfen.<sup>3</sup> Welche Argumente sind geeignet, die

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

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.

Antwort BMVI: Veränderungen im Knoten Bremen sind bereits im Bezugsfall enthalten und wurden dargestellt. Nach Aussagen der DB werden hierdurch bereits ausreichende Kapazitäten im Knoten geschaffen. Darüber hinaus können weitere vorhandene Probleme außerhalb des „Knotenpunktes Bremen“ mit kleinen Maßnahmen, wie z.B. Blockverdichtungen zwischen Bremen und Bremerhaven schnell und kostengünstig gelöst werden. Unterem anderem wird auch alternativ über eine Elektrifizierung des EVB Netzes nachgedacht. Auch dies ist dargestellt worden.

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“.

Antwort BMVI: Wie im Vortrag dargestellt, wurden keine Verkehre nach Osten verneint. Basis der Betrachtungen ist die relationale Verkehrsverflechtungsprognose 2030 und hierbei insbesondere die Seehafenhinterlandverkehrsprognose für das Jahr 2030. Diese erwartet in Richtung Süden ein höheres Verkehrsaufkommen als in Richtung Osten.

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.

Antwort BMVI: Die Frage wurde in der 3. Sitzung beantwortet (Quelle Präsentation BVU, Aufzeichnung)

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 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:

Antwort BMVI: Siehe vorhergehende Antworten bzw. die Erläuterungen während des Vortrages.

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“?

Antwort BMVI: Grundsätzlich sind alle derzeit im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen nach Vorlage der sachlichen und haushaltsmäßigen Voraussetzungen finanzierungsfähig. Derzeit werden im Untersuchungsraum Maßnahmen im Knoten Hamburg durchgeführt und geplant. Dazu wird auf die Antwort auf Frage 288 verwiesen. Weiterhin wird die ABS Uelzen – Stendal abschnittsweise zweigleisig ausgebaut. Der dreigleisige Ausbau Stelle – Lüneburg wurde 2014 fertig gestellt. Die mit Knotenstudie von 2005 im Knoten Bremen festgestellten Maßnahmen wurden im Zuge des Sofortprogramms SHHV I bis 2013 realisiert.

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)

Antwort BMVI: Im BVWP werden Veränderungen der Zuverlässigkeit im Güterverkehr erfasst und als gesonderte Nutzenkomponente berücksichtigt.

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.

Antwort BMVI: Der Infrastrukturausbau dient der Herstellung einer wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität.

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.

Antwort BMVI: In der NKU wird keine Verschlechterung der Betriebsqualität des SPNV-Verkehrs berechnet, da der PV in der Regel Vorfahrt hat und damit die Belastungen trägt.

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 Netz Wirkung 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?

Antwort BMVI: (369 – 370) Im Rahmen der BVWP wird die Umsetzungsdauer zwar im Kostenbarwert berücksichtigt, aber nicht als Nutzenkomponente. Hierfür wären weitere Annahmen über die zeitliche Entwicklung der Verkehre erforderlich.

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?

Antwort BMVI: Die abschließende Bewertung erfolgt im Zuge der Bewertung im BVWP. Dafür werden die Ergebnisse des Dialogforums berücksichtigt.

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.

Antwort BMVI: Die Alpha-Lösung wird durch den Gutachter noch einmal auf Optimierungen geprüft. Bei der VCD-Lösung ist vor dem Hintergrund der dargestellten Redundanzen keine sinnvolle Optimierung im Hinblick auf eine wirtschaftliche Variante erkennbar.

Weitere Fragen:

373) Welche Prämissen und Szenarien liegen den Prognosen zugrunde?

Antwort BMVI: Die Frage ist in der 3. Sitzung am 22.05.2015 beantwortet worden (Quellen: Bericht, Präsentation, Aufzeichnung)

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

Antwort BMVI: Diese Darstellung ist so nicht richtig. Die Trassenvarianten sind grundsätzlich auch für den Schienengüterverkehr (SGV) konzipiert. Auch und insbesondere die Neubaustrecken Klassisches Y, Ashausen – Suderburg und Ashausen – Unterlüß sind als Mischverkehrsstrecken mit einem sehr hohen

Anteil an SGV geplant worden. Um aber auch den schnellen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf diesen Neubaustrecken fahren zu können, sind die geschwindigkeitsabhängigen Trassierungsparameter dieser Strecken auf die schnellen Züge des SPFV ausgerichtet worden.

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

Antwort BMVI: Die Frage ist in der 3. Sitzung am 22.05.2015 beantwortet worden (Quellen: Bericht, Präsentation, Aufzeichnung)

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?

Antwort BMVI: Die Frage ist in der 3. Sitzung am 22.05.2015 beantwortet worden (Quellen: Bericht, Präsentation, Aufzeichnung)

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.

Antwort BMVI: Es wird auf die Antwort auf Frage 365 verwiesen.

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?

Antwort BMVI: Es sind alle notwendigen Investitionskosten für die qualitative und quantitative Erweiterung der Schieneninfrastruktur zum Preisstand 2014 berücksichtigt worden.

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?

Antwort BMVI: Siehe Beantwortung der Fragen Nr. 378 und 109.

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?

Antwort BMVI: Die aus den vorgegebenen Betriebskonzepten und der angetroffenen Infrastruktur abgeleiteten Ausbaustandards sind den jeweiligen Trassenvarianten zugrunde gelegt worden. Insofern sind, gleiches Betriebskonzept unterstellt, verschiedene Varianten miteinander vergleichbar. Wenn allerdings z.B. die NBS SGV-Y bestimmungsgemäß nur für SGV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geplant wird, dann kann diese NBS auch keinen Nutzen für den SPFV erbringen. Diese Kernaussagen sind in den zum Dialogforum vorgestellten Erstbewertungen enthalten und nachlesbar.

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

Antwort BMVI: Zu dem Knoten wird auf die Antwort auf Frage 40 verwiesen.

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

Antwort BMVI: Die Fragen wurden in der 3. Sitzung am 22.05.2015 beantwortet. (Quellen: Präsentationen BVU, ITP, MWK, Schüßler-Plan, Aufzeichnung)

### **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?

Antwort BMVI: Eine Darstellung ist aus Datenschutzgründen nicht möglich.

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

Antwort BMVI: Das Umlegungsverfahren wurde in der 3. Sitzung am 22.05.2015 durch BVU erläutert. (Quellen Präsentation BVU und Aufzeichnung)

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?

Antwort BMVI: Das Umlegungsverfahren und –ergebnisse wurden in der 3. Sitzung am 22.05.2015 durch BVU erläutert. (Quellen Präsentation BVU und Aufzeichnung)

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

Antwort BMVI: Wurde in der 3. Sitzung durch BVU und BMVI erläutert. (Quellen: Präsentation BVU, Protokoll und Aufzeichnung)

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?

Antwort BMVI: Die Leistungsfähigkeit wird streckenspezifisch gerechnet. Dort wo unterschiedlich hohe Blöcke oder Überholungsabstände vorliegen, gibt es auch Veränderungen der Leistungsfähigkeit.

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?

Antwort BMVI: Diese Frage wurden in der 3. Sitzung am 22.05.2015 beantwortet (Quellen: BVU-Bericht und Präsentation, Protokoll, Aufzeichnung)

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?

Antwort BMVI: Es wurde eine Halbierung der Blockabschnitte angenommen. Eine Verlängerung der Überholgleise kann nicht abgebildet werden, da sie im makroskopisch aufgestellten Netzmodell nicht enthalten sind.

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.

Antwort BMVI: Das ist richtig. Es ist ein Versehen, welches bei der Zusammenstellung der einzelnen Varianten erfolgte.

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

Antwort BMVI: Im Zuge des weiteren BVWP-Verfahrens wird der Vorschlag berücksichtigt.

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

Kann dies bitte noch nachgeholt werden?

Antwort BMVI: Zu den Knoten siehe Antwort auf Frage 40.

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

Antwort BMVI: Nein.

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

Antwort BMVI: Die Auslastungen sind dargestellt.

## 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.

Antwort BMVI: In Frage 294 wurde bereits die Höhe der eingesparten Kohlendioxidemissionen in Tonnen dargestellt. Im Folgenden soll noch die Anzahl der jährlich eingesparten Lkw-Fahrten zur verbesserten Darstellung von Wirkungen der Verlagerungswirkungen aufgeführt werden.

Planfall	Verlagerte Straßenmenge in 1.000 t	verlagerte tkm in Mio.	eingesparte Tonnen CO2	eingesparte Lkw-Fahrten pro Jahr
Y-Trasse klassisch (West)	893	456	20.355	61.587
Celle - Maschen	2.078	1.120	49.994	143.311
Ausbau Bestand	414	180	8.035	28.552
reduzierter Ausbau Bestand	368	160	7.142	25.380
Ashausen - Unterlüß	1.528	804	35.889	105.380
Ashausen -Sudenburg	914	454	20.266	63.035
Amerikalinie	377	154	6.874	26.000
Alpha-Variante	1.314	625	27.899	90.621
OHE-Strecke	140	37	1.652	9.656

OHE + Heidebahn	1.417	767	34.237	97.725
VCD-Variante A	420	428	19.105	28.966
VCD-Variante B	327	340	15.177	22.552

## 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?

Antwort BMVI: Wurde an anderer Stelle (Frage 255) bereits beantwortet.

## 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 Einfädelung 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.

Antwort BMVI: Solch eine Variante würde in erster Linie dem Ausbau des Bestandsnetzes und den damit verbundenen Investitionskosten nahekomen.

## **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?

Antwort BMVI: (398 – 399) Eventuell vom Dialogforum vorgeschlagene Optimierungen weiterzuverfolgender Alternativen werden ggf. im Zuge der abschließenden BVWP-Bewertung untersucht.

## **Amerika-Linie**

400) Mit der vorgeschlagenen Erweiterung des Bezugfalles (Ausbau und Schließen der Elektrifizierungslücke Hof – Regensburg) 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?

Antwort BMVI: Wenn Sie durch entsprechende Nutzen gedeckt werden könnten, ja. Aus aktueller Sicht ist die Frage zumindest für Nienburg-Minden zu verneinen.

## 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.

Antwort BMVI: Der Streckenverlauf ist die zwischen dem Land Niedersachsen und dem VCD abgestimmte Variante, die dem Gutachter zur Überprüfung vorgelegt wurde.

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

Antwort BMVI: Die Sätze für die Zugfahrtskosten sind durch das Bewertungsverfahren für den BVWP 2015 verbindlich vorgegeben. Im Interesse einer Gleichbehandlung aller für den BVWP bewerteten Maßnahmen ist daher die Unterstellung reduzierter Zugfahrtskosten für einen Planfall im Bewertungsverfahren nicht zulässig.

Die Tunnel in Österreich und der Schweiz werden im BVWP für 2030 als realisiert unterstellt.



## Anlage A: Technisch-wirtschaftlicher Vergleich von Eisenbahn und Lkw

### Verhältniszahlen von Eisenbahn und Lkw im Güterverkehr

	Eisenbahn	Lkw
Leistungsfähigkeit einer Spur <sup>1)</sup>	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 <sup>2)</sup>	1	4
Unfallwahrscheinlichkeit im Gefahrguttransport	1	43 (!)
Eignung für Einsatz der Elektromobilität	gut	schlecht
Eignung für Einsatz erneuerbarer Energieträger	gut	mäßig

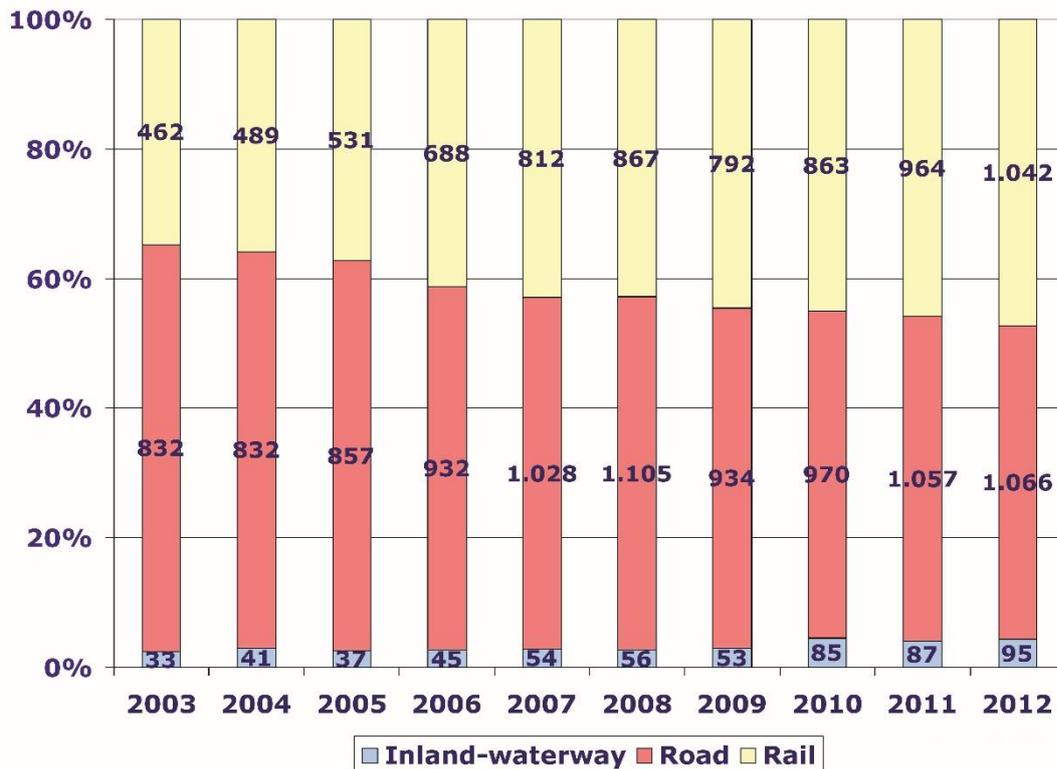
1) Ohne Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahn und ohne Giga-Liner.

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

$\Delta$  : 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.

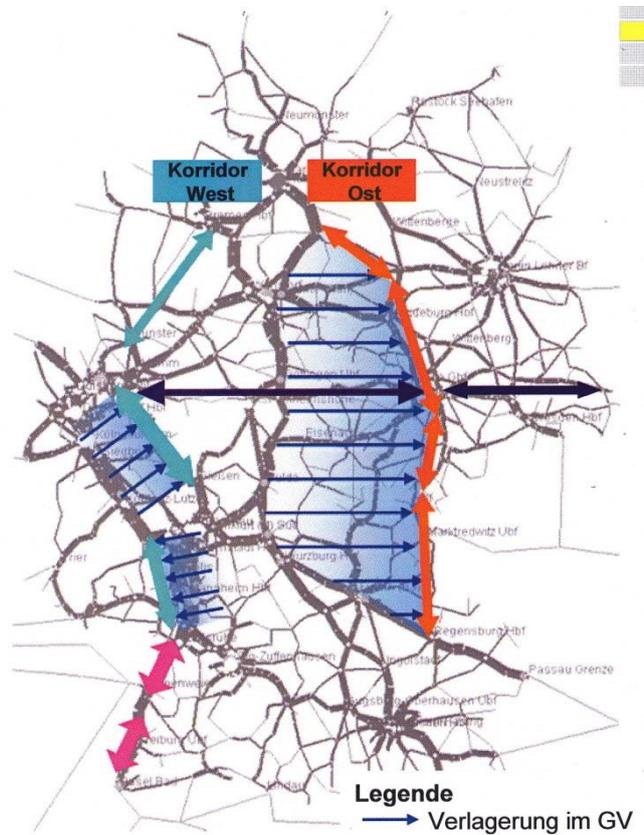
NV und FV: BVU-Gutachten für Dialogforum, Abbildung 8, S. 11.

*Die Anzahl der Personenzüge 2030 entspricht der gegenwärtigen Belastung.*

Strecke	GV 2015	GV 2030	GV-Δ	NV 2030	FV 2030	ΣZüge 2015	ΣZüge 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

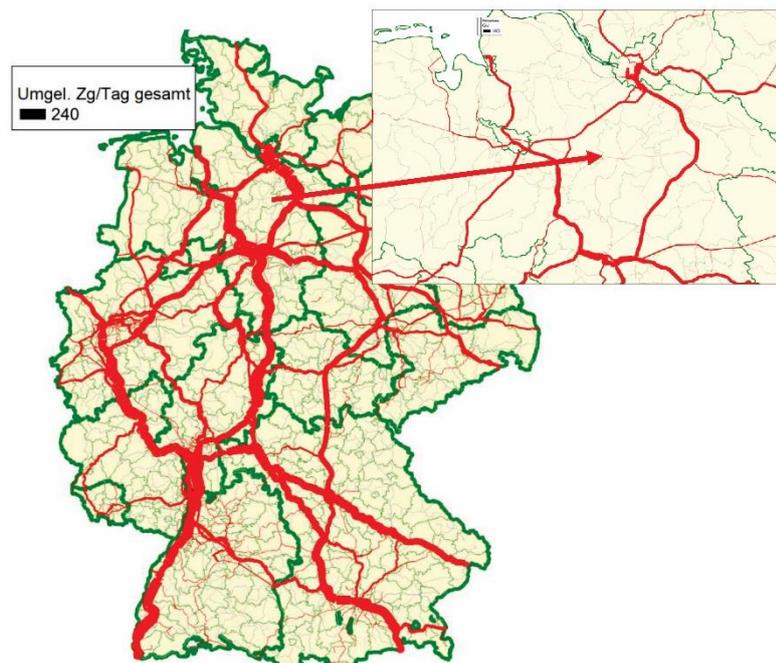


## Anlage E

Schiengüterverkehr im Jahr 2030 in Deutschland (nach Strecken)

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

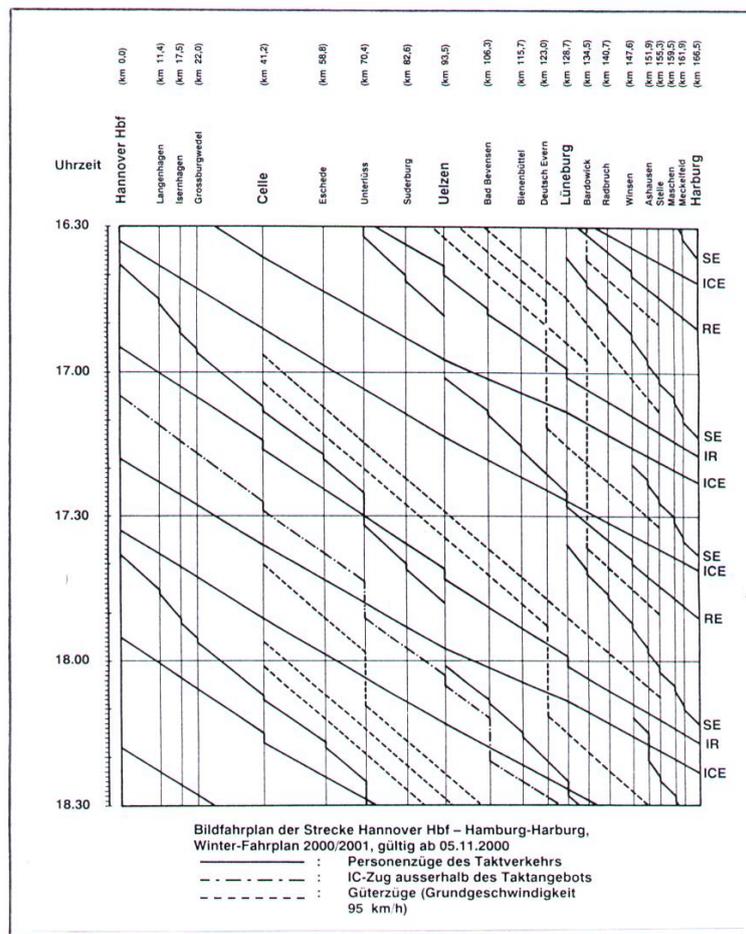
Der Güterzug-Ost-Korridor



## 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?

Antwort BMVI: Die Entwicklung zwischen Prognose- und Ist-Werten ist im Vortrag zu den Prognosen am 22.05.2015 dargestellt worden.

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?

Antwort BMVI: Der Schiffsverkehr ist bei der Prognose berücksichtigt worden. Auch auf die zweite Frage wurde im Rahmen der schriftlichen Ausarbeitung eingegangen.

419) Warum kann nicht ein wesentlicher Teil des Güterverkehrs über den Elbe-Seitenkanal abgeführt werden?

Antwort BMVI: Im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose ist dies soweit möglich berücksichtigt worden. Im Wesentlichen liegt es an den Güterarten bzw. Relationen, die per Binnenschiff nicht kostengünstig abgefahren werden können.

420) Ist es im Hinblick darauf, dass ein Containerschiff von Südostasien nach Hamburg eine Fahrtzeit von 6 Wochen benötigt, gerechtfertigt, die Verkehrsabwicklung zu beschleunigen?

Antwort BMVI: Beim Ausbau geht es nicht um Schnelligkeit, sondern darum, dass ausreichende Kapazitäten für die Verkehrsumsetzung bereit gestellt werden.

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.

Antwort BMVI: Hiermit ist eine kapazitive Ergänzung eines bestehenden Schienenweges gemeint.

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.

Antwort BMVI: Die Festlegung ABS oder NBS ist für das Ergebnis unerheblich.

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.

Antwort BMVI: Der Streckenverlauf ist wie oben bereits dargelegt vorgegeben.

### **Breimeier-/VCD-Trasse**

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

Antwort BMVI: Die Bewertung der VCD-Lösung wurde vom Dialogforum erbeten. Der Gutachter hat dargestellt, dass aufgrund der Redundanzen zur ABS Uelzen – Stendal die Wirtschaftlichkeit dieser Alternative nicht überzeugt.

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?

Antwort BMVI: Eine erneute Bewertung mit geänderter Konfiguration ist nicht vorgesehen.

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

Antwort BMVI: Der SPNV wird im BVWP in Abstimmung mit den Ländern unterstellt, die Nutzen in der Regel jedoch nicht berücksichtigt.

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?

Antwort BMVI: Ja.

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?

Antwort BMVI: (437 – 438) Die Belange aller Betroffenen werden im Zuge der Planung im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

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?

Antwort BMVI: Die Anmeldung von Projekten für den BVWP ist abgeschlossen. Im Dialogforum werden alle für den Untersuchungsraum relevanten Maßnahmen diskutiert. Das BMVI hat in der 3. Sitzung eine Einschätzung dieser Alternativen vorgestellt und deutlich gemacht, dass es die Ergebnisse des Dialogforums bei der abschließenden Bewertung im BVWP berücksichtigen werde.

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](http://www.hydewahn.de)) 2

Antwort BMVI: Der Gutachter hat eine Einschätzung in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Alternativen vorlegt. Dabei zeigt sich, dass die Neubaustrecken – insbesondere aufgrund des Personenfernverkehrsnutzens – vorteilhafter sind. Dieses Ergebnis ermöglicht eine Gewichtung, nimmt aber das Ergebnis der abschließenden BVWP-Bewertung, bei der die Ergebnisse des Dialogforums berücksichtigt werden, nicht vorweg.

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?

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?

Antwort BMVI: Der Gutachter Schübler-Plan hat in der 3. Sitzung am 22.05.2015 dargestellt, wie Raumwiderstände im Zuge der Kostenplausibilisierung berücksichtigt werden können und dabei deutlich gemacht, dass der detaillierte und abschließende Planungs- und Abwägungsprozess erst nach der Bedarfsfeststellung im Zuge der Planung des Vorhabens, insbesondere in den Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren stattfindet.

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?

Antwort BMVI: Durch die Zweckbindung soll erreicht werden, dass während der Laufzeit die Infrastruktur für SPNV-Leistungen zur Verfügung steht. Durch den vorgeschlagenen zweigleisigen Streckenausbau wird dieses Ziel nicht beeinträchtigt, so dass eine Rückzahlungsverpflichtung nicht entsteht.

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.

Antwort BMVI: Im Rahmen der Betrachtung wird keine Einstellung oder Reduzierung der SPNV-Angebote unterstellt.

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?

Antwort BMVI: Ein Ausbau auf 25 t ist nicht erforderlich.

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](http://www.hydeWahn.de)) 3

Antwort BMVI: Bei der Kostenermittlung wurde der zweigleisige Ausbau sowie die Elektrifizierung zwischen Buchholz und Soltau berücksichtigt. Die detaillierte Kostenermittlung wurde im Vortrag des Gutachters Schübler-Plan am 22.05.2015 vorgestellt (Quelle: Aufzeichnung der Veranstaltung).

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?

Antwort BMVI: Auch heute ist der vollständige Ausbau der Heidebahn unwirtschaftlich. Die hier diskutierte Variante ist eine optimierte Variante, die im südlichen Verlauf an die OHE-Strecken anschließt.

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

Antwort BMVI: Ja. Die vorhandenen Gradienten und Kurvenradien stellen keine Einschränkungen für den Güterverkehr dar.

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?

Antwort BMVI: Die im Fragenkatalog dargestellten Punkte führen zu keinen Abweichungen in der Kostenermittlung und der Nutzen-Kosten-Analyse.

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 derzeit.

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](http://www.hydewahn.de)) 4

Antwort BMVI: Das Gutachten zur Ersteinschätzung ist abgeschlossen. Die Ergebnisse des Dialogforums werden mit der abschließenden Bewertung im BVWP berücksichtigt. Das wurde so auch in den bisherigen Sitzungen des Dialogforums kommuniziert.

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?

Antwort BMVI: Die Frage der Knotenbetrachtung wurde beantwortet (s. Antwort auf Frage 40).

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