

NBS/ABS Hamburg/Bremen–Hannover Autobahnvariante

Verkehrswegebündelung mit Bundesautobahn 7



1 Beschreibung

Zur kapazitiven Erweiterung des Korridors Hamburg–Hannover soll eine Neubaustrecke in Bündelung mit der Bundesautobahn 7 von Maschen nach Lehrte geführt werden.

Aufgrund der zu erwartenden höheren Gesamtkosten wird vorgeschlagen, die Strecke in zwei Baustufen aufzuteilen. Um einen kapazitiven Teilnutzen zu erzielen, soll in der ersten Baustufe darüber hinaus ein Teil der Amerikalinie ausgebaut und an die Neubaustrecke angebunden werden. Damit kann eine zweigleisige Umgehung für die hochbelastete Bestandsstrecke zwischen Uelzen und Maschen geschaffen werden. Es wird erwartet, dass bereits diese Baustufe zur Engpassauflösung ausreichen wird. Die zweite Baustufe kann in diesem Fall in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingeordnet werden mit einer Realisierung nach 2030.

Die vorgeschlagene erste Baustufe ist insbesondere dann vorteilhaft, wenn, wie von Niedersachsen und Bremen gewünscht, eine Ertüchtigung der Amerikalinie auf ganzer Länge erfolgen soll. Die Überschneidung der Vorhaben führt zu erheblichen Kosteneinsparungen.

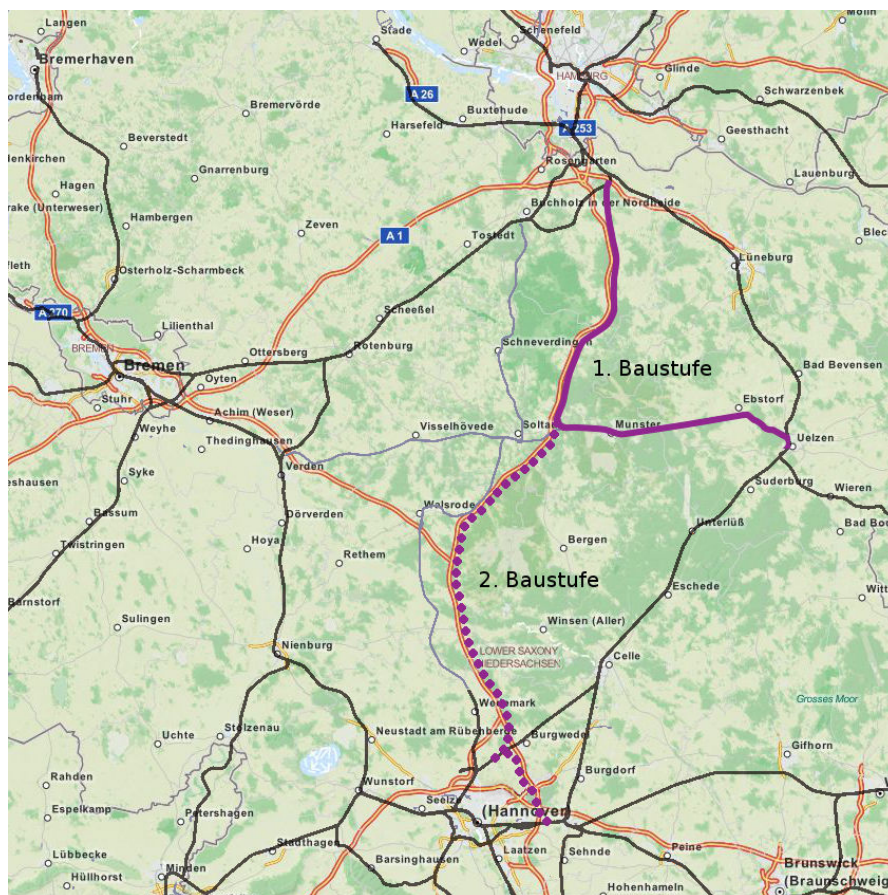


Abbildung 1: Prinzipalskizze

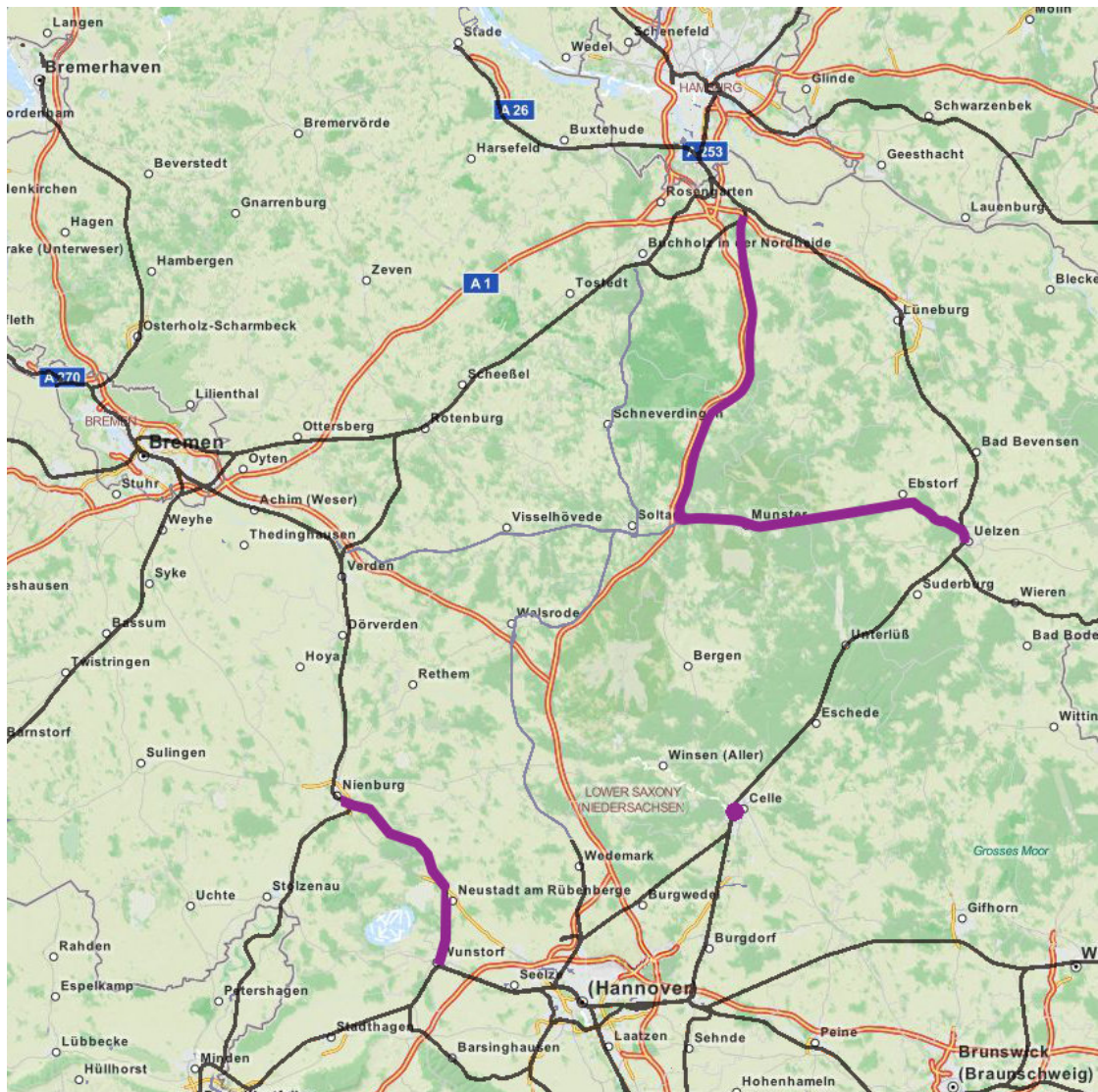
2 Verkehrswegebündelung



Abbildung 2: Enge Bündelung der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt mit der A9. Bildquelle Wikipedia.

- Keine weitere Zerschneidung der Landschaft.
- Autobahn führt nicht mittig durch Städte und Dörfer. Damit geringere Zahl direkt Betroffener.
 - während des Baus.
 - durch Schallemissionen im Betrieb.
- Insgesamt deutlich konfliktärmerer Korridor als ein Ausbau der Bestandsstrecke Celle–Ashausen.
- Kann eventuell mit dem geplanten sechsstreifigen bzw. achtstreifigen Ausbau der A7 zeitlich koordiniert werden.
- Grünbrücken über die A7 werden von den Fachbehörden für Naturschutz mit hoher Priorität gefordert. Im Rahmen des Trassenbaus könnten Grünbrücken, die Bahntrasse und Autobahn überspannen, als Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden. Damit würden sich sogar positive Umweltauswirkungen ergeben.

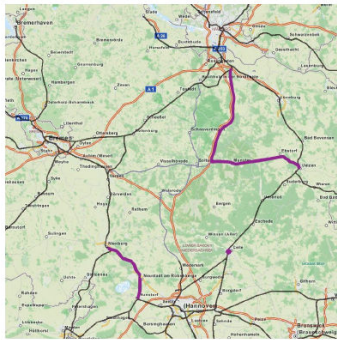
3 Details Baustufe 1



1. Neubaustrecke entlang der A7 von Maschen bis Soltau Ost (z.B. wie Güter-Y).
2. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Soltau Ost bis Uelzen, ggf. mit Südumfahrung Uelzen und höhenfreier Einfädelung in die Strecke 1720.
3. Einzelmaßnahmen Nienburg–Wunstorf und im Bahnhof Celle.

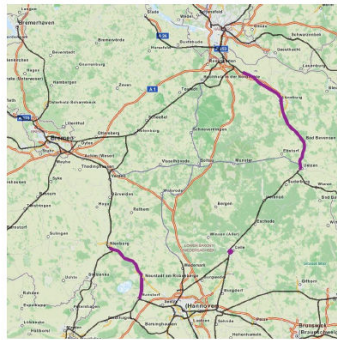
4 Kosten

Die Baustufe 1 kann aus Streckenabschnitten zusammengesetzt werden, die von der Deutschen Bahn in der Machbarkeitsstudie untersucht wurden. Aus dem dort ermittelten Finanzbedarf der Einzelabschnitte können die Investitionskosten der ersten Baustufe hinreichend genau abgeschätzt werden. Darüber hinaus ermöglicht es einen aussagekräftigen Vergleich mit den von der DB eingebrachten Varianten. Die für die erste Baustufe zu veranschlagenden Kosten liegen mit etwa 1,8 Mrd. Euro im Bereich der Kosten des Bestandsausbaus zwischen Uelzen und Ashausen.



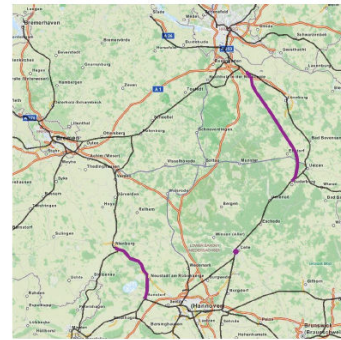
Vorgeschlagene Alternative

Kosten: 1,8 Mrd. Euro



DB-Variante
Reduzierter Bestandsausbau

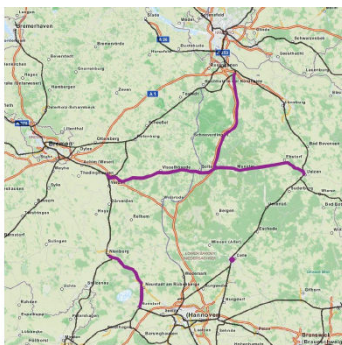
Kosten: 1,7 Mrd. Euro



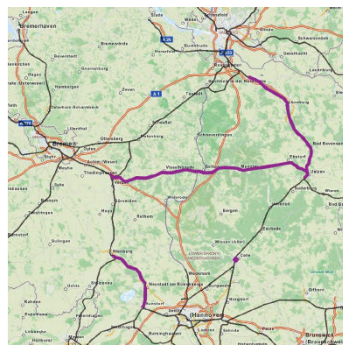
DB-Variante
NBS Suderburg-Ashausen

Kosten: 1,4 Mrd. Euro

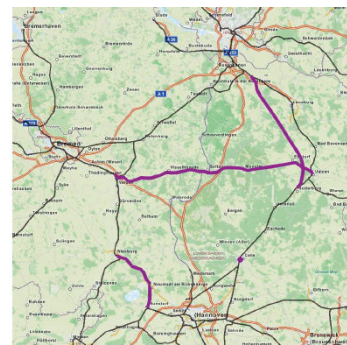
Betrachtet man stattdessen ein Gesamtpaket aus Y-Variante und Ertüchtigung der Amerikalinie, zeigt sich das erhebliche Einsparpotenzial, das mit der vorgeschlagenen Alternative verbunden ist. Sie ist dann die *kostengünstigste Lösung* und schneidet in dieser Hinsicht sogar besser ab als die DB-Variante NBS Suderburg–Ashausen.



2,5 Mrd. Euro



3,1 Mrd. Euro



2,8 Mrd. Euro

Abbildung 3: Kostenvergleich Gesamtpaket Y-Alternative + Ausbau Amerikalinie

Die Baukosten der zweiten Ausbaustufe können nur anhand von Pauschalwerten geschätzt werden. Insgesamt wird der Finanzbedarf der Autobahnvariante aber nicht unverhältnismäßig hoch ausfallen, sondern im Rahmen vergleichbarer Projekte des Bundesverkehrswegeplans liegen.

Die Bedarfsplanüberprüfung 2010 hat den hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Plansfalls 9a bestätigt. Auch bei insgesamt höheren Investitionskosten ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 wahrscheinlich.

5 Nahverkehr und Nutzen für betroffene Regionen

Alle bisher diskutierten Alternativen zur Y-Trasse stellen ausschließlich Belastungen für die betroffenen Regionen dar. Es ist keinerlei lokaler Nutzen erkennbar. Es ist nicht verwunderlich, dass sie überall auf Ablehnung stoßen.

Die vorgestellte Autobahnvariante ist hier deutlich überlegen.

1. Sie bietet zumindest die prinzipielle Möglichkeit schnellen Nahverkehr auf den Relationen Soltau–Hamburg und Soltau–Hannover einzurichten. Entlang der Strecke wären Halte bei Bispingen, Egestorf/Garlstorf, Brackel, Bad Fallingbostal und Buchholz denkbar. Sollte die Neubaustrecke als Mischverkehrsstrecke ausgelegt werden, sind ohnehin in regelmäßigen Abständen Überholbahnhöfe notwendig. Diese Überholbahnhöfe sollten so ausgeplant werden, dass sie auch als Nahverkehrshalte geeignet sind. Ein Vergleich mit der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt und dem sehr erfolgreichen München–Nürnberg-Express drängt sich auf.
2. Entlang der Autobahn sind von den Kommunen einige Logistikflächen entwickelt worden. Diese könnten von einer bimodalen Anbindung profitieren. Für den Standort Bad Fallingbostal/Oerbke ergibt sich darüber hinaus als weiterer positiver Effekt eine Unterstützung der Konversion des Lagers Oerbke nach dem Abzug der britischen Truppen.
3. Im Rahmen des Ausbaus der Amerikalinie sind Fahrzeitverkürzungen im bestehenden Nahverkehr zu erwarten.

6 Untervarianten

Mischverkehrsstrecke

Sollte aus Lärm- und Naturschutzgründen eine enge Bündelung mit der Autobahn angestrebt werden, bietet sich die Möglichkeit, die Neubaustrecke als Mischverkehrsstrecke ähnlich Planfall 9a auszulegen. Die Fahrzeit zwischen Hamburg Hbf und Hannover Hbf kann dann auf eine ITF-konforme Zeit unter 60 min reduziert werden. Der sogenannte Deutschland-Takt ist im Koalitionsvertrag der Großen Koalition explizit als Planungsziel für Schienenprojekte des Bundes genannt.

Invertierter Ausbau

Die vorgesehene abschnittsweise Realisierung der Autobahnvariante könnte auch in umgekehrter Reihenfolge geschehen. Statt mit dem Nordteil zu beginnen, würde zunächst die NBS Lehrte–Soltau Ost gebaut, kombiniert mit dem Westteil der Amerikalinie. Zusätzlich ist dann ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg–Verden mit Verbindungskurve erforderlich. Dieser invertierte Ausbau könnte in der ersten Baustufe kapazitiv leistungsfähiger sein, allerdings ist mit höheren Kosten dieser Baustufe zu rechnen. Beide Untervarianten sollten untersucht werden.

