

Antrag auf Plausibilisierung des BVU-Gutachtens über eine Fahrplansimulation

Die Bewertung der Trassenvarianten im Sinne einer Kriterienentwicklung mit Bezug auf den „Verkehrswert“ erfordert eine belastbare Datenlage zur aktuellen Auslastungssituation der Schieneninfrastruktur zwischen den Knotenpunkten Hamburg, Hannover und Bremen. Die Aussagen von BVU zu diesem Thema sind nicht verwertbar. Sie beruhen auf Prämissen, die die Realität kaum bzw. nicht abbilden dürften. Die Prämissen unterstellen eine uneingeschränkte Durchlässigkeit der anerkanntermaßen kapazitätskritischen Bahnknoten (Methodik kann Knoten nicht abbilden) sowie keine Anforderungen des Schienengüterverkehrs an die Betriebsqualität. Damit wird die Kapazitätssituation im genannten „Dreieck“ nur verzerrt wiedergegeben. Insgesamt wird der Eindruck vermittelt, bis 2030 würde sich die Infrastruktur im „Norden“ nicht weiterentwickelt bzw. bis 2030 sei kapazitiv „alles unkritisch“. Die Knoten werden für 2030 in ihrer Engpassproblematik als beseitigt angesehen.

Dieser Umstand legt die Frage nahe, „ob es nicht genauer geht“, wenn es um die Darstellung der realen Kapazitätssituation geht? Ein Weg, es genauer darzustellen, eröffnet sich durch die gleisgenaue Simulation von Strecken und Knoten unter Berücksichtigung von Fahrplänen für den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienenpersonennahverkehr und den Schienengüterverkehr. Ziel einer solchen Betriebssimulation ist die Abbildung der aktuellen sowie der künftigen Auslastungssituation der Schienenwege. In Abhängigkeit der (wachsenden) Verkehrsmengen werden streckenbezogen Engpässe erkennbar. Damit wird auch klar, wo und wann vor 2030 ggf. zu investieren ist im Sinne einer gezielten Engpassbeseitigung. Erst mit diesen Angaben lässt sich der reale verkehrliche Wert der im Forum diskutierten Trassenvarianten deutlich beschreiben und in seinen Einzelheiten für einen Kriterienkatalog bewerten.

Hiermit stellen wir folgenden untergliederten Antrag:

1. Das BVU-Gutachten ist durch eine gleisgenaue Simulation von Strecken und Knoten unter Berücksichtigung von Fahrplänen für den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienenpersonennahverkehr und den Schienengüterverkehr für den Istzustand und für 2030 unter Einbeziehung der einzelnen Trassenvarianten zu plausibilisieren / konkretisieren.
2. Herr Dr. Rössler wird beauftragt ein entsprechendes Büro auszuwählen und vorzuschlagen
3. Von der Deutschen Bahn sind die erforderlichen Zustimmungen für die Verwendung ihrer Daten als Bestandteil der Berechnungen einzuholen.
3. Sollte es für eine zeitnahe und schnelle Bearbeitung des Antrags nicht möglich sein alle Trassenvarianten zu untersuchen, schlagen wir vor, nur die "besonders relevanten" Trassenvarianten zu untersuchen, um eine realistische Auslastungssituation von Strecken und Knoten zu bekommen. Welche Trassen als "besonders relevant" einzuordnen sind, entscheidet das Forum.
4. Finanzielle Mittel für die Erteilung des Auftrages sind vom Land Niedersachsen bereitzustellen.
5. Das beauftragte Büro soll sich im Juli (5. Sitzung) dem Forum vorstellen, bis zum Sitzungstermin am 11. September (6. Sitzung) die Arbeiten abgeschlossen haben und dem Forum das Ergebnis präsentieren.

Dieser Antrag wird unterstützt von den nachfolgenden Bürgerinitiativen und Verbänden:

AFDO Aktionsbündnis für die Ostheide e.V.

Aktionsbündnis gegen Trassenneubau

BI Barnstedt BBN

BI Keine Trasse durch Gellersen

BI Suderburgerland

Bürger für eine lebenswerte Wedemark e.V.

Bürger für Umwelt (BfU) e.V.

Bürgerbündnis Nordheide e.V. (BBNH)

Bürgerforum Burgwedel e.V.

Landesverband Bürgerinitiativen Niedersachsen e.V. (LBU)

Pro-Lebensraum-Eimke-Wriedel e.V.

Umweltschutzverband Bothel / Brockel e.V. (BBU)

BI Region Egestorf gegen zusätzlichen Güterverkehr

BI Dahlenburg

Verein zur Erhaltung gesunden Lebensraum e.V.

Bürgerinitiative X-durch-Y

BI Mechtersen gegen Breimeier-Variante

BUND LV Nds.