



Stellungnahme zu den verkehrlichen Effekten der Trassenalternativen

11.9.2015

Herangehensweise

1. Betrachtung der Verkehrswertkriterien des Dialogforums
2. Verkehrliche Effekte
– Auswertung Kapazitätsaussagen BVU-Gutachten (22.5.2015)
3. Eigene Prämissen
4. Abschätzung der Kapazitätswirkungen entsprechend BVU-Gutachten bei eigenen Prämissen

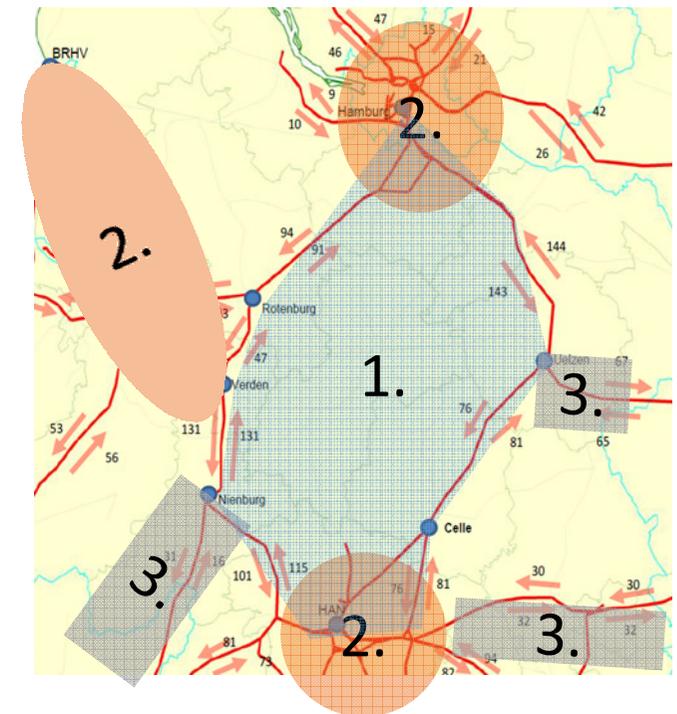


2 Verkehrliche Effekte – Auswertung Kapazitätsaussagen BVU-Gutachten

- Betrachtung der 10 Trassenalternativen (tw. mit Varianten) entsprechend BVU-Ausprägung (22.5.2015)
- Zugzahlen in diesem Schritt wie im Gutachten dargestellt

Die verkehrliche Bewertung erfolgt in folgenden Fragestellungen

1. Welche Trassenalternative ist geeignet, engpassfrei ausreichende Kapazitäten für die Relationen Hannover – Hamburg / Bremen zu schaffen?
2. Wirken sich diese Trassenalternativen be- oder entlastend auf die Knoten Hamburg, Bremen und Hannover aus?
3. Sind im BVU-Gutachten weitere Engpässe erkennbar?



Diese Varianten sind die Grundlage für die Kapazitätsbewertung (BVU)



2. Kapazitätsergebnisse BVU-Gutachten

Frage 1: Welche Trassenalternative ist geeignet, engpassfrei ausreichende Kapazitäten für die Relationen Hannover – Hamburg / Bremen zu schaffen?

 = es verbleiben auf diesen Relationen Engpässe

  = überwiegend grün, also Kapazitätsreserven, teilweise blau, also vollausgelastet

  = teilweise blau, vollausgelastet, teilweise grün mit Kapazitätsreserven

Trassen- alternative	1 Y	2 SGV-Y	3 Bestand	4 reduz. Bestand	5 Ash. – Unterl.	6 Ash. – Suderb.	7 Ame- rika	8 Alpha	9a OHE	9b OHE Heideb	10 VCD (a+b)
Ergebnis Strecken Hannover – Hamburg / Bremen	 				  (mit  im Knoten Hannover)			  (mit  im Knoten Hannover)			

Fazit: Der Großteil der Trassenalternativen lässt Engpässe auf den Strecken erwarten



2 Verkehrliche Effekte – Auswertung Kapazitätsaussagen BVU-Gutachten

Frage 2:

Wirken sich diese Trassenalternativen be- oder entlastend auf die Knoten Hamburg, Bremen und Hannover aus?

→ Die Engpässe im gesamten Knoten Bremen bleiben bei allen Trassenalternativen bestehen.

→ Ein Handlungsbedarf für den Knoten Hamburg geht aus dem Gutachten nicht hervor, ist jedoch ebenfalls bekannt.

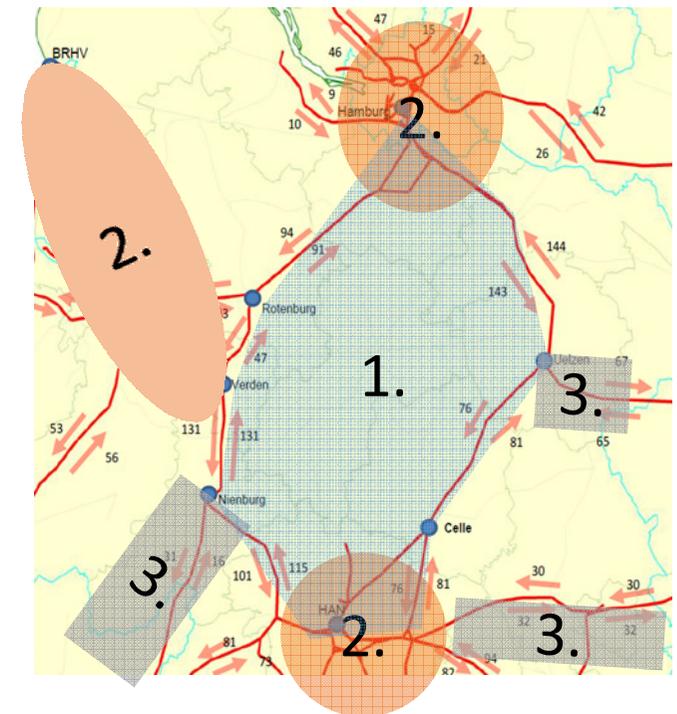
Ein Einfluss der Trassenalternativen auf den Knoten Hamburg ist ebenfalls nicht direkt ableitbar.

→ Für den Knoten Hannover sind entlastende Wirkungen durch die Trassenalternativen 1 Y-Trasse, 7 Amerika-Linie und 9a OHE zu erwarten.

Frage 3:

Sind im BVU-Gutachten weitere Engpässe erkennbar?

→ Bei allen Trassenalternativen sind ergänzende Maßnahmen außerhalb der eigentlichen Maßnahme erforderlich.



Die Auswertung der im BVU Gutachten dargestellten Alternativen zeigt, dass aus Sicht der Länder die Alternativen

- Y-Trasse
- Ashausen – Unterlüß
- Alpha

potentiell in der Lage sein könnten, die verkehrlichen Engpässe auf den Strecken Hannover – Hamburg / Bremen aufzulösen.



Herangehensweise

1. Betrachtung der Verkehrswertkriterien des Dialogforums
2. Verkehrliche Effekte
– Auswertung Kapazitätsaussagen BVU-Gutachten (22.5.2015)
3. Eigene Prämissen
4. Abschätzung der Kapazitätswirkungen entsprechend BVU-Gutachten bei eigenen Prämissen



Zu den von BVU berücksichtigten Randbedingungen haben die Länder folgende Anmerkungen:

- Die angesetzten Zugzahlen erscheinen aufgrund der Methodik und angesichts der erwarteten Güterverkehrsmengen aus der Seeverkehrsprognose als zu gering (z.B. unrealistisch lange Züge im Durchschnitt)
- In der Folge sind insbesondere die Zugzahlen über den Knoten Bremen deutlich zu gering.
Daher werden über den Knoten Bremen für die überschlägliche Betrachtung + 60 Züge/Tag aus/nach Bremerhaven und +30 Züge/Tag aus/nach Niedersachsen angenommen.
- Bei der Anbindung Bremerhavens müssen 40 Züge/Tag auf der Strecke über Bremervörde und Rotenburg berücksichtigt werden.
- Neben dem Seehafenhinterlandverkehr müssen auch Schienengüterverkehre ohne Seehafenbezug angemessen berücksichtigt werden.
- Für den Ostkorridor werden rund 60 Güterzüge pro Tag unterstellt (BVU).



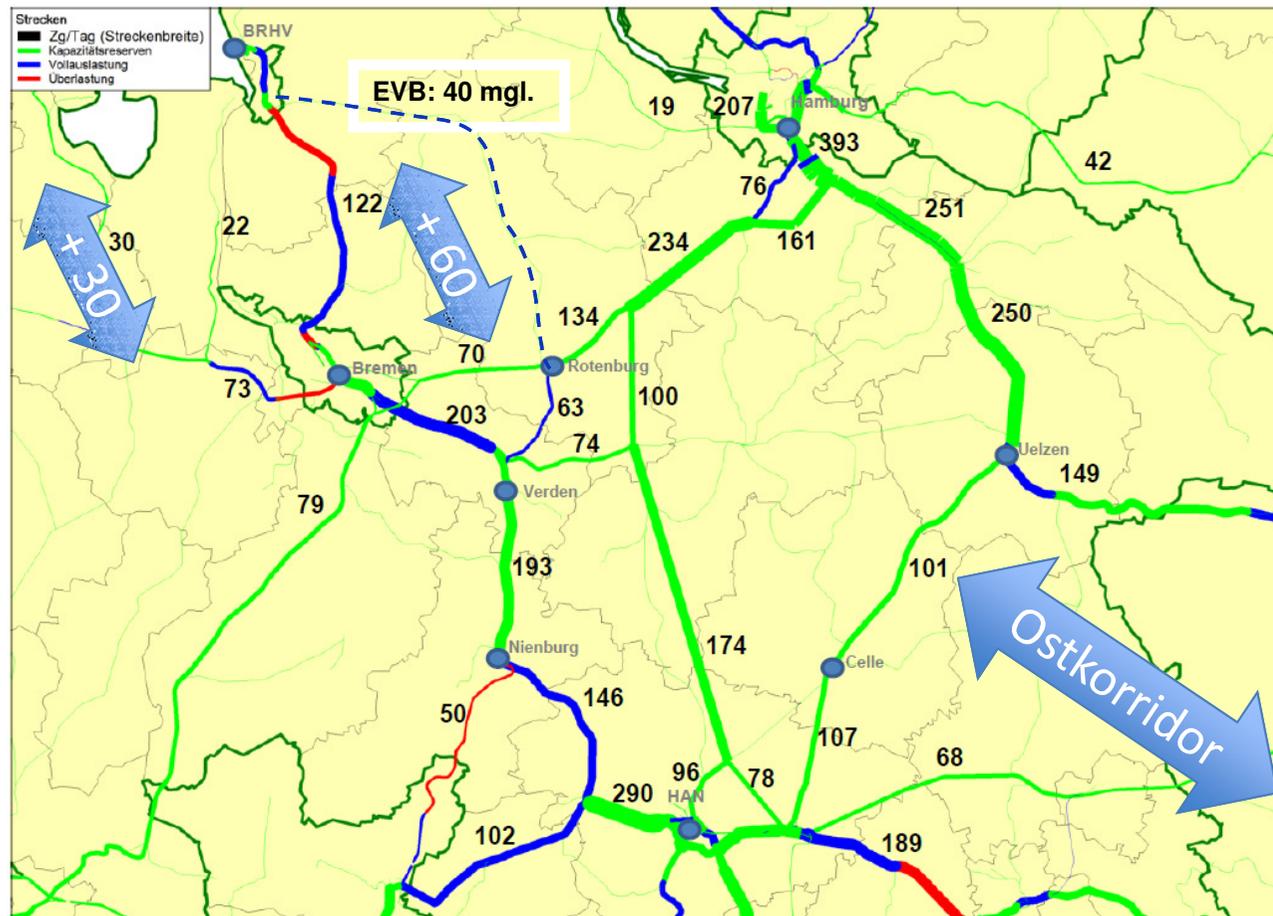
Herangehensweise

1. Betrachtung der Verkehrswertkriterien des Dialogforums
2. Verkehrliche Effekte
– Auswertung Kapazitätsaussagen BVU-Gutachten (22.5.2015)
3. Eigene Prämissen
4. Abschätzung der Kapazitätswirkungen entsprechend BVU-Gutachten bei eigenen Prämissen



4 Abschätzung der Kapazitätswirkungen bei veränderten Prämissen

Trassenalternative Y-Trasse mit Länderprämissen



- Trassenalternative schafft Kapazitäten
- Verschärfte Schwachstelle:
 - Rotenburg - Verden
- Schwachstelle
 - Uelzen - Wieren
- Bremen – Verden und Nienburg – Wunstorf nur blau
 - evtl. nicht ausreichend
- Für den SPNV Möglichkeiten zur Verbesserung auf Bestands-trecken, ggf. wg. zusätzlicher Belastung Nienburg – Verden fraglich
- Verzicht auf 4. Gleis Lauenbrück – Buchholz überprüfen



4 Abschätzung der Kapazitätswirkungen bei veränderten Prämissen

Auswertung 5 Ashausen – Unterlüß mit Länderprämissen

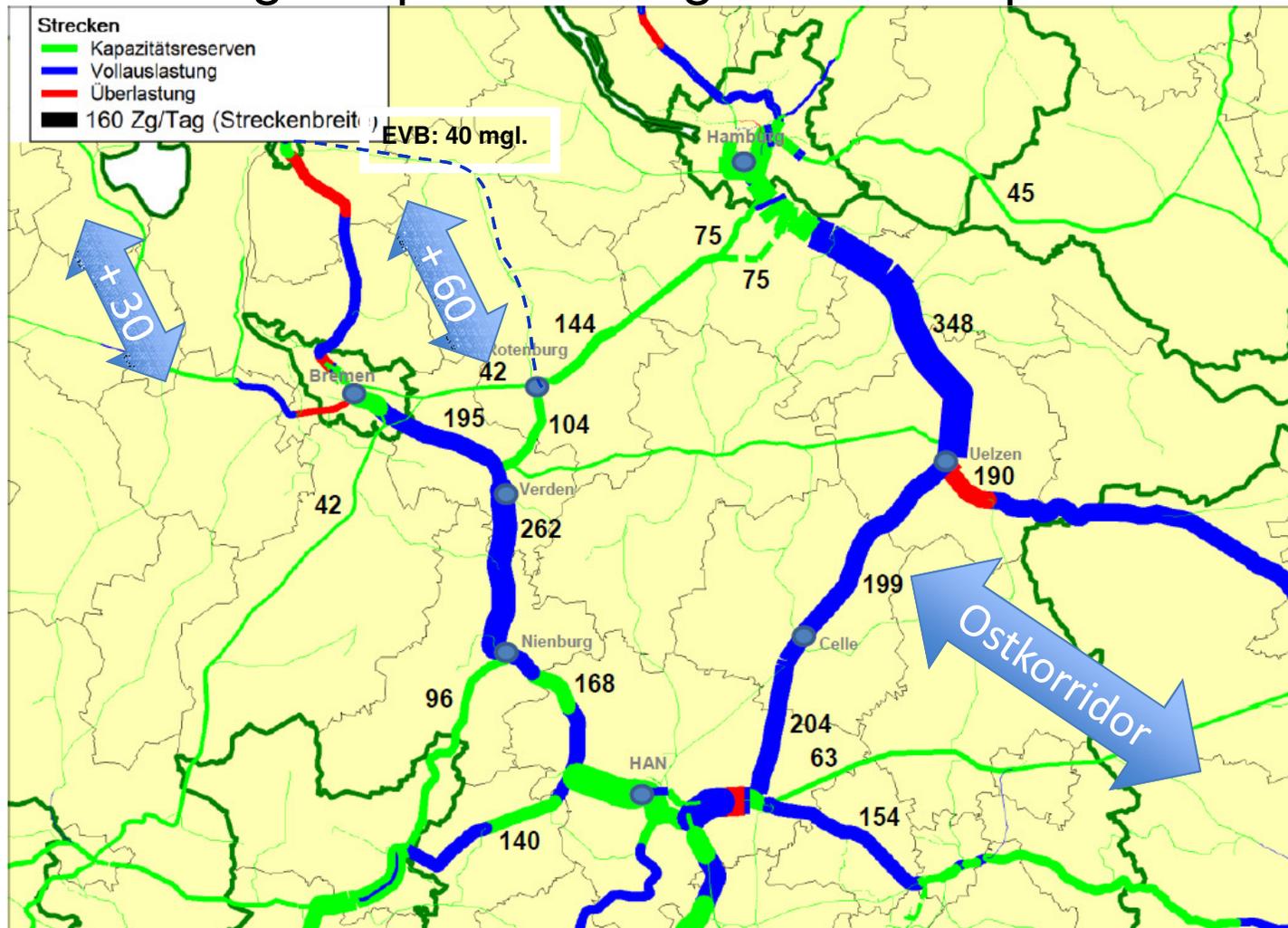


- Trassenalternative schafft Kapazitäten für Nord-Süd
- Keine Anbindung Knoten Bremen an Ostkorridor
- (Bremen) – Verden – Nienburg – Wunstorf nur blau; ggf. wg. zusätzlicher Belastung fraglich
- Celle – Hannover nur blau
- Verschärfte Schwachstellen:
 - Rotenburg – Verden
 - Uelzen – Wieren
- Für den SPNV Möglichkeiten zur Verbesserung auf der Bestandsstrecke H – HH



4 Abschätzung der Kapazitätswirkungen bei veränderten Prämissen

Auswertung 8 Alpha-Lösung mit Länderprämissen



- Trassenalternative schafft Kapazitäten
- (Bremen) – Verden – Nienburg nur blau; ggf. bei zusätzlicher Belastung fraglich
- Hamburg – Lüneburg – Uelzen - Celle – Hannover nur blau - Klärungsbedarf
- Schwachstellen:
 - Uelzen – Wieren
- Klärungsbedarf für den SPNV



Fazit: Um den verkehrlichen Anforderungen zu genügen, sind aus Sicht der Länder bei allen Trassenalternativen Anpassungen notwendig.

- Nach dem BVU-Gutachten weisen die Strecken zwischen Bremen bzw. Hamburg und Hannover für den Bezugsfall 2030 zwischen 6 und 9 Uhr bereits in vielen Abschnitten eine Überlastung aus (Abbildung 9, linke Grafik auf S.10) .
- Für eine abschließende Bewertung ist zusätzlich zu den Tagesauslastungen des BVU-Gutachtens die Darstellung der Hauptverkehrszeit erforderlich, denn diese ist engpassbestimmend (z.B. 6 bis 9 Uhr).
- Auch aus Sicht des SPNV müssen in den Hauptverkehrszeiten, in denen die höchste Nachfrage besteht, alle Engpässe beseitigt werden, um das SPNV-Angebot bei guter Betriebsqualität durchzuführen. Bleiben Überlastungen durch die Zunahme des Güterverkehrs bestehen, so ist die Sicherstellung des SPNV-Angebotes nicht gewährleistet, da die gesetzlich geregelte Trassenvergabe derzeit keinen Vorrang für den vertakteten SPNV vorsieht.



Fazit: Um die verkehrlichen Anforderungen zu erfüllen, sind aus Sicht der Länder bei allen Alternativen Anpassungen notwendig.

- Für eine abschließende Bewertung ist zusätzlich zu den Informationen des BVU-Gutachtens die Darstellung der Varianten in der Hauptverkehrszeit (6 - 9 Uhr) erforderlich, denn dieser Zeitraum ist engpassbestimmend.
- Ein zweigleisiger Ausbau Rotenburg – Verden ist bei allen Trassenalternativen – auch ohne Korrektur der Zugzahlen erforderlich.
- Eine Ergänzung der Amerika-Linie ist erforderlich.
Der Umfang der Maßnahmen ist von der Trassenalternative abhängig.
- Die besten Voraussetzungen unter verkehrlichen Aspekten bieten die Trassenalternativen Y-Trasse, Ashausen-Varianten und Alpha. Es besteht allerdings noch Klärungsbedarf.

