

Die Bearbeitung ist die Ergänzung der vorliegenden **VCD-Studie** aus September 2014 (Bearbeiter Dr. Hein). Die Grundsätze der Studie werden nicht in Frage gestellt, das dort angewandte und ausgeführte Datenmaterial zu Grunde gelegt.

Der **VCD** hat in einer Erklärung im **Dialogforum Schiene-Nord** zur Vergleichbarkeit von Strecken auf Betrachtungen der westlichen Hafenanbindung von HH-Harburg nach Bremen/Buchholz verzichtet, da Voraussetzungen und die zugesagten Prognosen der DB zur Lösung des Hamburg-Knotens bis heute nicht ausreichend vorliegen.
Es bleibt die Trassenfindung innerhalb des Bezugsraumes in der Nordheide problematisch, jedoch läßt sich die Entschleunigung und Entlastung im vorgelegten Korridor zeitnah und kostengünstig realisieren.

Als Bürger und Gast des **VCD Elbe-Heide** habe ich daher

- in die verschiedenen RROP's der LK Harburg, Lüneburg, Lüchow-Dannenberg des Landes Niedersachsen und des LK Altmark des Landes Sachsen-Anhalt, teilweise im Bestand, vor der weiteren Verabschiedung durch die jeweiligen Kreistage oder in ergänzten Entwürfen vorliegend, eingesehen
- teils in Handlungskonzepten auf Grund der demographischen Entwicklungen,
- länderübergreifende Erweiterungen und Stabilisierungen der Infrastrukturen der Regionen von Winsen/Luhe bis in die Altmark und Wittenberge gesucht
- sowie an Arbeits- und Diskussionskonzepten der örtlichen Bürgerinitiativen betreffend die hier vorliegende VCD-Studie beteiligt und
 - mich hierbei bemüht, in Platt- und Hochdeutsch, zu Stellungnahmen, Hinweisen und Wünschen *den Lüd's auf's Maul zu schauen.*

In grundsätzlichen Trassenfindungen der Strecken haben die Einflüsse der Straßenplanungen, z.B. der L 215 n, A 21, A 39, B 216, B 191, B 493, A 14 und B 189 Berücksichtigung zu finden. Die innerstädtische Situation Lüneburgs ist mit der Höhenlage der Friedrich-Ebert-Brücke auch für mehrlagigen SGV gelöst.

Kernpunkte der Konzepte und Strategien bleiben u.a.:

- wir wollen Bestandstrassen ausgebaut haben
- wollen keine Güterzugtrassen in der Nordheide (hier blickte St. Florian um die Ecke)
- wir können mit einem Nebeneinander von Personen- und Güterverkehr leben, wenn wir zügig von Buchholz nach Lüneburg oder von Wittenberge nach Lüneburg kommen (*offensichtlich fahren mehr Wittenberger von dort nach Lüneburg als umgekehrt den Wunsch haben?*)
- warum sollen wir Hamburg entlasten, wenn die sich nicht drum kümmern? – aber wir leben mit und in der Metropolregion,
- wir werden Verkehre aus Skandinavien bekommen und müssen diese verteilen.

Wir lieben unsere Nordheide, unser Wendland und wollen diese für die Enkel lebenswert erhalten.

In der **VCD-Studie**, die alle Kriterien dieses Bereiches in Niedersachsen und über die Landesgrenze nach Osten aufgenommen hatte und systematisch aufbereitete, sind einige Thesen zu überdenken:

- Die Westbereiche der Trassenführungen von Buchholz nach Bremerhaven, Stade oder Hamburg bleiben hier jetzt ausser Betracht.
- Der Trassenverlauf ist im Vergleich von der „Jesteburger-Bahn“ bis zum „Wilsnack-Bogen“ in Wittenberge zu sehen.
- Die SGV-Trasse nach DB-Planungen an der A7 (Auszug Karte 14 von Okt.14 / März15 UVP-Studie) ist zu beachten, jedoch wegen der topographischen Lage, der Erdgas- und Chemikalien-trassen nördlich von Marxen und Brackel näher an den Ortslagen (bis 400 m) zu berücksichtigen.

- Es werden die SGV und SPNV-Trassen außerhalb der Ortslagen Marxen, Brackel, Tangendorf, Wulfesen mit Luhebrücke (2-gleisig), Ochtmissen betrachtet, eine neugeordnete SGV-Durchführung, Ergänzungen des Bahnhofsbereiches Lüneburg sind erforderlich.
- Die „Wendlandbahn“ ist auszubauen und vorrangig so zu strukturieren, daß der bisherige Tagestakt von 3 Stunden auf 2 Stunden in gesamter Länge von Wittenberge bis Buchholz bei einer Fahrzeit von ca. 1-³/₄h zu verdichten ist (Beginn ca. 5:30h – Tagesende 23:30h).
- Die Bemessungsgeschwindigkeit des SPNV sollte bei V = 120 km/h, des SGV bei V = max. 110 km/h liegen.
- Zuglängen sollten auch im einlagigen SGV bei 1.000 m begrenzt werden (Durchfahrten der Bahnhöfe), für den SPV sind soweit sich keine Elektrifizierung generell ergibt, geräuscharme elektrische Triebwagen zu verwenden.
- Die Fragen von 1 und 2-Gleisigkeit, Überhol- oder Ausweichstrecken ergeben sich aus der Grundsatzstudie und der Vertaktung von SPNV und SGV.
- Die teilweise aufgelassenen, veräußerten und bebauten Strecken beider Untersuchungstrassen, insbesondere im nördlichen **Biosphärenreservat** der Elbtalauen (landschaftliches Kulturerbe), sind zu belassen, Natur- und Landschaftsschutzbereiche, auch wenn diese nur im Status FFH stehen, sollen unverletzt sein, die entstandenen **Boden- und Baudenkmale** sind zu würdigen.
- Planfestgestellte Trassen sind im Verfahren bevorzugt zur Beschleunigung der Reaktivierungen und Ausbauten zu berücksichtigen, nicht genutzte Trassen und Haltebereiche, Rangierbahnhöfe, sind im Zuge der Massnahmen endgültig zu renaturieren („das grüne Band“).

In den anliegenden Planskizzen sind wesentliche Trassenbereiche der **VCD-Studie** als Hinweis aufgenommen.

Streckenverwendungen, -ausbauten und -kosten sind auf gleicher Grundlage errechnet worden, jedoch in Teilbereichen durch spezifische Kosten der Haltepunkte oder Bahnhöfe nach Erfordernis ergänzt oder erweitert.

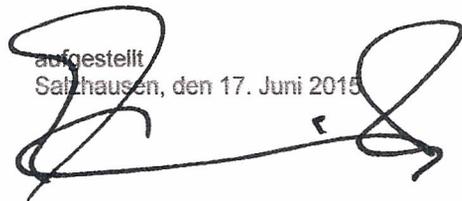
Kosten der **A7-Trasse** für 140 Zugpaare des SGV konnten nicht eingebracht werden, jedoch entfällt durch die Doppelnutzung der Streckenführung für normale Fahrt von „Jesteburger Bahn“ bis **A7** der dortige Kostenteil von ca. **60 Mio. €** aus dieser Nutzungsform.

Die Streckenvariante und -ergänzung liegt nun bei ca. **1,0 Mrd. €**.

Massnahmen der Strecken			Absch.-Kosten			Zusatz	
von	nach	Massnahme	ca. km	Mio.€/km	Mio. €		Mio. €
Buchholz	Jesteburg	1 Zusatzgleis ABS	7,90	5,00	39,50	Haltepunkt	0,50
Jesteburg Abzweig	Marxen	Abzweig SPV +NBS	1,00	8,00	8,00		
Jestb. Bahn Nord		Abzweig SGV +NBS	1,00	8,00	8,00		
Marxen	A7 - Unterführung	NBS / Trennung	4,40	10,00	44,00	Haltepunkt	0,50
Brackel	Unterführungsausbau	Abzweig SPV +NBS	1,00	7,00	7,00	Haltepunkt	0,50
Abz. SPV/SGV	Wulfesen	2-gleisig +ABS+NBS	4,75	10,00	47,50		
Wulfesen L215n	Bahlburg/Luhe	2-gleisig +ABS+NBS	5,00	10,00	50,00	Haltepunkt	0,75
	Brücke NBS	2-gleisig +ABS+NBS	0,60	15,00	9,00		
Luhe	Ochtmissen	2-gleisig +ABS+NBS	9,25	10,00	92,50	3 Haltepunkte	1,50
Ochtmissen	Lüneburg	Überwurf	1,50	5,00	7,50		
Lüneburg Hbf	in Lüneburg	Durchfahrt	5,00	0,00	0,00	Bahnhof - Ergär	1,50
Lüneburg	Dannenberg	Ausbau + Göhrde	54,00	6,00	324,00		
Dahlenburg	Süd-Umfahrt Göhrde = Nord-SGV		0,00	enth.	0,00		
Zieritz	Dannenberg	ASB	14,00	3,00	42,00	Haltepunkt	0,50
Dannenberg - Ost	Dannenberg Verl.	Ausbau	1,10	3,00	3,30		0,50
Entfall der Nordstrecke = Elbbrücke Dömitz (5 km = 75 Mio. €) Biosphäre Elbtalauen 59 km 500 - 600 Mio. €)							
Dannenberg - Verl.	Gartow	SGV+SPNV +NBS	22,00	8,00	176,00	Haltepunkt	0,50
Gartow	Groß Garz	SGV+SPNV +NBS	18,00	8,00	144,00	Haltepunkte	1,50
Groß Garz	Aland	SGV+SPNV +ABS	2,70	2,50	6,75		
Aland	Südadzweig	Kurve/Überwurf	3,20	10,00	32,00		
Aland	Elbbrücke	Ergänzung +ABS	3,75	1,25	4,69		
Elbbrücke	Wittenberge	Ergänzungen	2,00	1,00	2,00		
Wittenberge	Stepnitzbrücke	Überwurf	2,00	2,00	4,00		
			159,15		1051,74		8,25
			gerundet				1.059.988 €

Die Strecke von Bhf. Buchholz bis Bhf. Wittenberge ist in Bestandsform (155 km) durch Ortsumfahrungen geringfügig, durch die Göhrde (SGV-Umfahrung) um ca. 2 km, mit der äußeren Umfahrung des südlichen **Biosphärenreservates Elbtal** (einschl. Strecken Wittenberge) mit ca. **160 km** um ca. 5 km länger als die Urfassung, jedoch entfällt der Neubau einer **Elbbrücke Dömitz** mit Uferauf- und -ausbauten neben dem Bau-
denkmal der alten „Dömitzbrücke“ und die Durchschneidung der nördlichen in Mecklenburg-Vorpommern situierten ausgezeichneten Kulturlandschaften.

aufgestellt
Salzhausen, den 17. Juni 2015



Die anliegenden Skizzen zur **VCD-Studie** (Trassenvarianten) wurden ohne Datensätze freundlicherweise von der Deutschen Bahn, Hannover, (DB am 27.5.2015) und dem Falkverlag, Ostfildern, (am 16.6.2015) zur Verfügung gestellt. Copyrights liegen bei den jeweiligen Inhabern dieser Rechte (Zustimmung vom 16.6.2015). Urheberrechte der Ergänzungen beim Verfasser, der die Zustimmung zur Veröffentlichung dem DNS am 16.6.2015 erteilte.
Anregungen also bitte zunächst an den Verfasser.