

BESCHLUSSVORLAGE

X öffentlich
nicht öffentlich
(Anlagen: 012)

| | | |
|---|---------------------|--|
| Fachdienst/Aktenzeichen Stabsstelle Planung 61 - 61 54 30 | Datum 03.06.2015 | Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk) 61.17.191 - 7. Ergänzung - B |
| | | siehe auch Drucksache Nr. 61.17.191 - 5. Ergänzung - M |

| Beratungsfolge | | Ergebnis | | | | | |
|--|-------------|----------|-----------------|-----------------------------|----|------|-----------------|
| (zutreffenden Ausschuss einsetzen und ankreuzen) | Sitzungstag | TOP | Ein- stimmig | Mit Stimmen- mehrheit | Ja | Nein | Ent- haltung |
| Kreistag | 10.07.2015 | | | | | | |

Bezeichnung

Schienengüterverkehr in Norddeutschland (in Bezug auf die ehemalige Y-Trasse);
Dialogforum Schiene Nord

Beschlussvorschlag:

Bei den weiteren Beteiligungen und Veranstaltungen im Zusammenhang mit der ehemaligen Y-Trasse wird die Verwaltung aufgefordert, folgende Ziffern zu berücksichtigen bzw. einzufordern:

1. Der Landkreis Verden favorisiert die Varianten „Celle – Maschen“, „Ashausen – Unterlüß“ und „OHE + Heidebahn“ mit den höchsten Güterverlagerungen von der Straße auf die Schiene.
2. Bei der Planung von Neubaustrecken ist eine Bündelung mit anderen Trassen (z. B. Autobahnen, Stromleitungen) anzustreben.
3. Sollte es zu auch den Landkreis Verden betreffenden Planungen kommen, wäre nur der Ausbau bestehender Strecken möglich. Dann wird zwingend eingefordert:
 - 3.1 die Einhaltung der aktuellen Vorschriften für den Schallschutz,
 - 3.2 die Einhaltung der aktuellen Vorschriften für den Erschütterungsschutz und
 - 3.3 die Verwendung von schalloptimierten Güterwaggons, z.B. mit Flüstersohlen (Bremsen).
4. Wenn es zum Ausbau der Amerikalinie kommen sollte, müssen die zusätzlichen Verkehre zwischen Langwedel und Bremen u. a. durch den Bau des dritten Gleises und Schallschutzmaßnahmen nach den aktuellen Vorschriften berücksichtigt werden.

Begründung:

Das Land Niedersachsen führt mit den von der Y-Trasse und den vom Bund benannten Alternativen betroffenen Kommunen, Verbänden und Bürgerinitiativen einen Dialogprozess durch (Dialogforum Schiene Nord).



Drucksache Nr. 61.17.191 - 7. Ergänzung - B

Von den acht im Jahr 2015 geplanten Veranstaltungen haben zwei am 13.02. und 24.04.2015 in Celle stattgefunden.

In der ersten Sitzung wurden nach der Begrüßung und Vorstellung die

Historie der Y-Trasse und der Alternativen-Prüfung, Netzkonzeption Schiene Nord im Bundesverkehrswegeplan 2015, Konzept und Arbeitsziele des Dialogforums, die Alternativen aus der Machbarkeitsstudie und weitere Vorschläge aus dem Forum (**Anlagen 1 – 11**) besprochen.

Für die zweite Sitzung wurde verabredet, dass die Begründung des Bedarfes an Schienenwegen durch die Strukturdatenprognose, die Seehafenprognose und die Verflechtungsprognose für den Personenverkehr und den Güterverkehr detaillierter vorgetragen wird. Außerdem sollte der Gutachter des Bundes eine erste volkswirtschaftliche Einschätzung zu den Trassenalternativen vorlegen.

In der zweiten Sitzung haben die Teilnehmer die geplante Tagesordnung abgesetzt, da die Unterlagen nicht wie erwartet 14 Tage vor dem zweiten Treffen vorgelegt werden konnten und somit keine ausreichende Vorbereitung möglich war. Die Teilnehmer sahen sich auch nicht in der Lage, ohne externen Sachverstand die Inhalte der Prognosen und Gutachten beurteilen zu können.

Ergebnis der zweiten Sitzung war die Beauftragung von Herrn Dr. Rössler (HTC) aus Hamburg, der den Teilnehmern des Forums beratend zur Seite stehen soll.

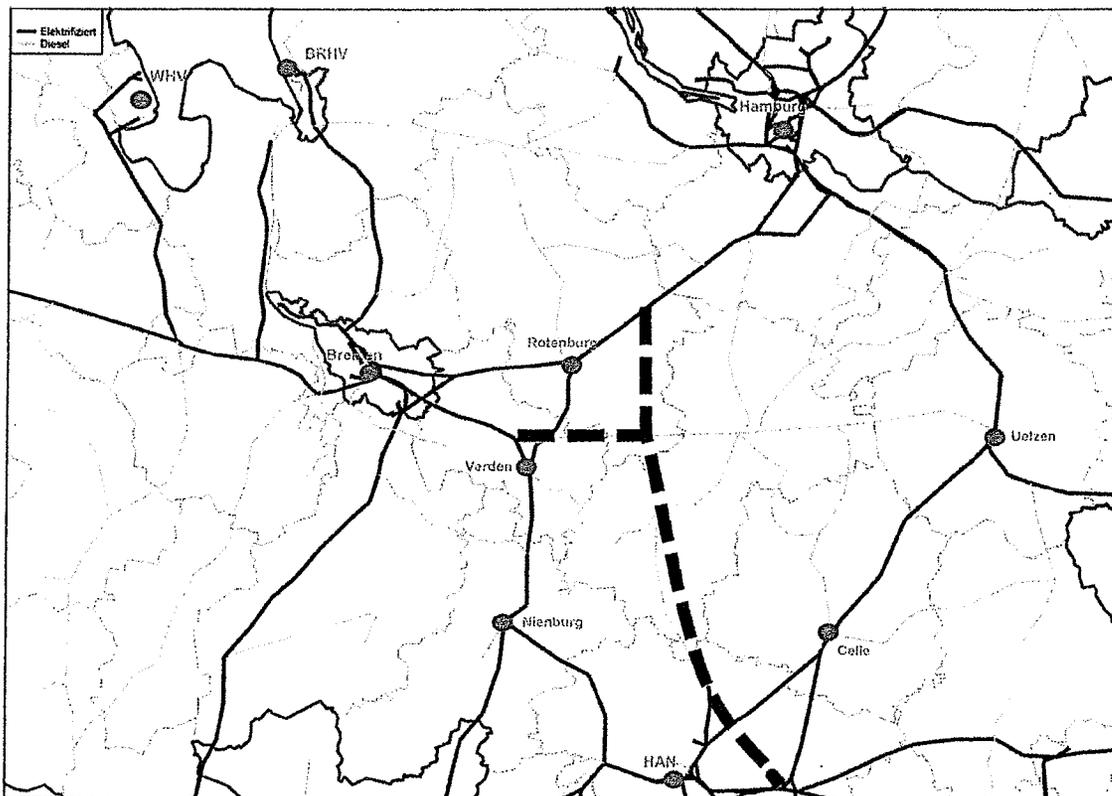
Das vorgelegte Gutachten der BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH kommt in einer Erstbewertung zu dem Ergebnis, dass die Varianten „Y-Trasse klassisch“ und „Ashausen – Unterlüß“ am besten abschneiden (**Anlage 12**).

Eine Diskussion zu dieser Erstbewertung ist für die dritte Sitzung am 22.05.2015 zu erwarten. Eine fachliche Prüfung durch die Kreisverwaltung ist nicht möglich, da die Grundlagen für die Bewertungsschritte nicht bekannt sind.

Auffällig ist, dass durch die Variante „Y-Trasse klassisch“ weit weniger Gütermengen und Tonnenkilometer von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Hier schneiden die Varianten „Celle – Maschen“, „Ashausen – Unterlüß“ und „OHE + Heidebahn“ wesentlich besser ab.

Auf Grund der weiteren Diskussionen halte ich eine politische Meinungsbildung für erforderlich.

Abbildung 11: Schematischer Verlauf der klassischen Y-Trasse

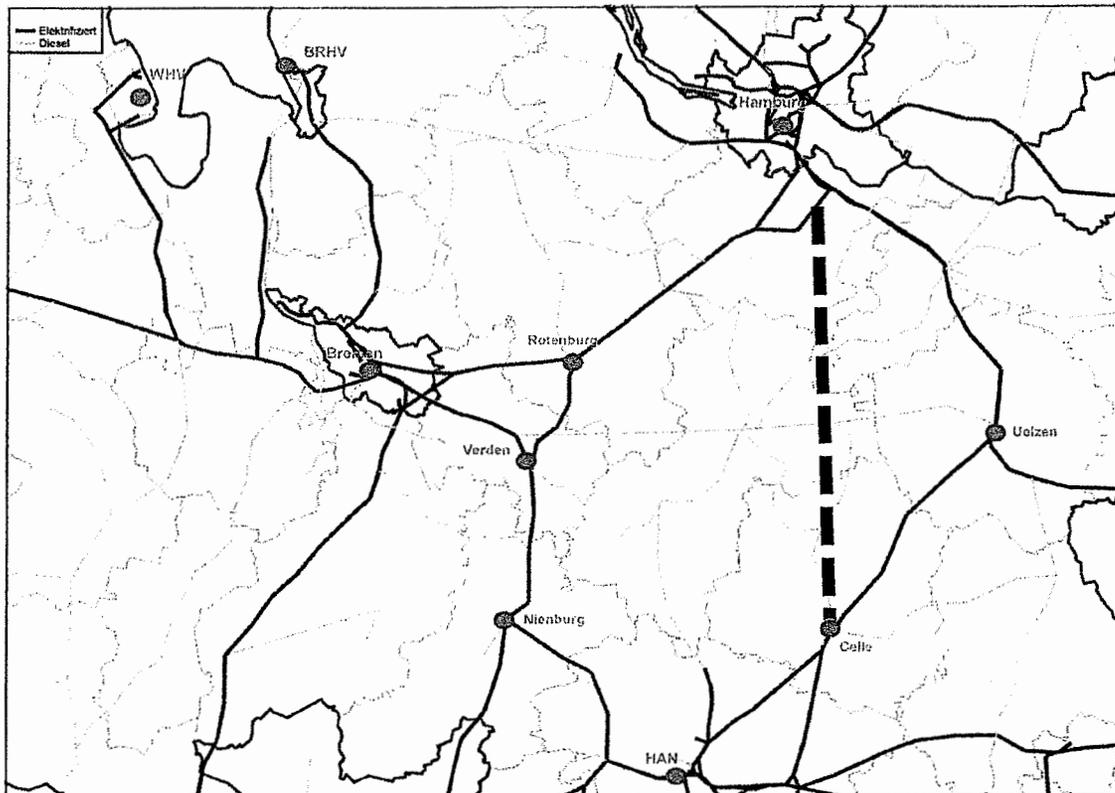


Dadurch wird eine Verbindung zwischen der Strecke Buchholz – Rotenburg (Strecke 2200) und der Strecke Celle – Hannover (Strecke 1710) sowie zur Strecke Celle – Lehrte (1720) geschaffen. Durch den Ausbau der rd. 22 km langen Strecke Langwedel – Visselhövede (Strecke 1960; sog. Amerikalinie) wird eine Verbindung zur Strecke Bremen – Verden – Wunstorf (Strecke 1740) ermöglicht. Die streckenspezifischen Parameter können der Tabelle 3 entnommen werden. Soweit Differenzen zur DBI-Studie vorgenommen worden sind, werden sie in der Tabelle in roter Farbe und in Klammern aufgeführt.

Der in der DBI-Studie empfohlene viergleisige Ausbau der Strecke Buchholz – Lauenbrück wurde im Rahmen der Trassen- und Kostenplausibilisierung nicht weiter berücksichtigt. Die in der DBI-Studie empfohlene Anbindung der Y-Trasse an Lehrte-Nord wurde im Rahmen der Vorprüfungsanalysen durch eine Anbindung an Lehrte-West (Strecke 1750, Einbindung kurz vor dem geplanten Mega-Hub) ersetzt. Sie wurde im Vergleich zur Nordanbindung sowohl kostenmäßig als auch aus dem Gesichtspunkt der Zerschneidung natursensibler Bereiche insgesamt günstiger beurteilt.

Die Gesamtmaßnahme kostet 2,2 Mrd. €.

Abbildung 15: Schematischer Verlauf des SGV-Y



Im Rahmen der Bewertung der Zwischenergebnisse aus der Analyse wurde entschieden, den in der DBI-Studie empfohlenen Ausbau der Amerikalinie zwischen Langwedel und Soltau (Strecke 1960) nicht zu berücksichtigen, da er zu deutlichen Mehrkosten ohne entsprechenden Nutzen führte.

Die streckenspezifischen Parameter können der Tabelle 4 entnommen werden. Soweit Differenzen zur DBI-Studie vorgenommen worden sind, werden sie in der Tabelle in roter Farbe und in Klammern aufgeführt. Die Gesamtmaßnahme kostet 1,5 Mrd. €.

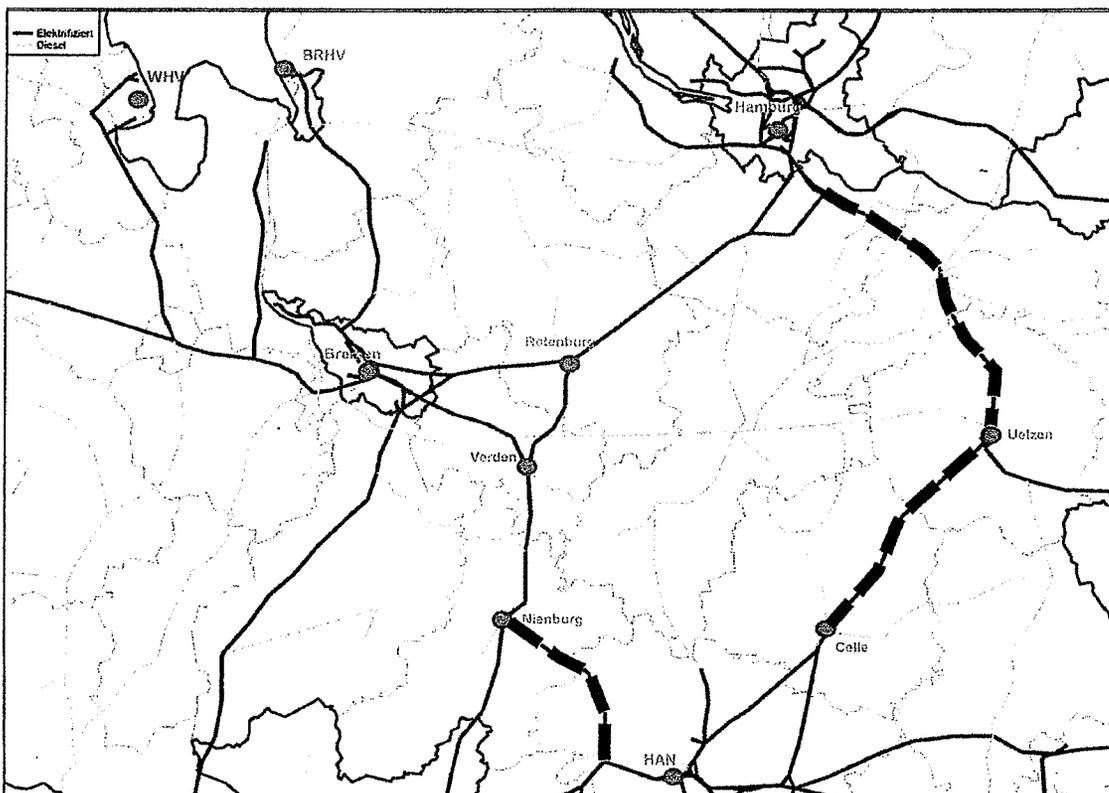
rungen von der Straße. Die Höhe der abgeschätzten Verlagerungsverkehre wird im nächsten Kapitel aufgeführt.

2.3 Ausbau der Bestandsstrecken

2.3.1 Streckenbeschreibung

Hierunter wird der viergleisige Ausbau der Strecke Maschen – Uelzen (Strecke 1720/1153) sowie ein dreigleisiger Ausbau zwischen Uelzen und Celle (Strecke 1720) geplant.

Abbildung 18: Schematischer Verlauf des Bestandsstreckenausbaus



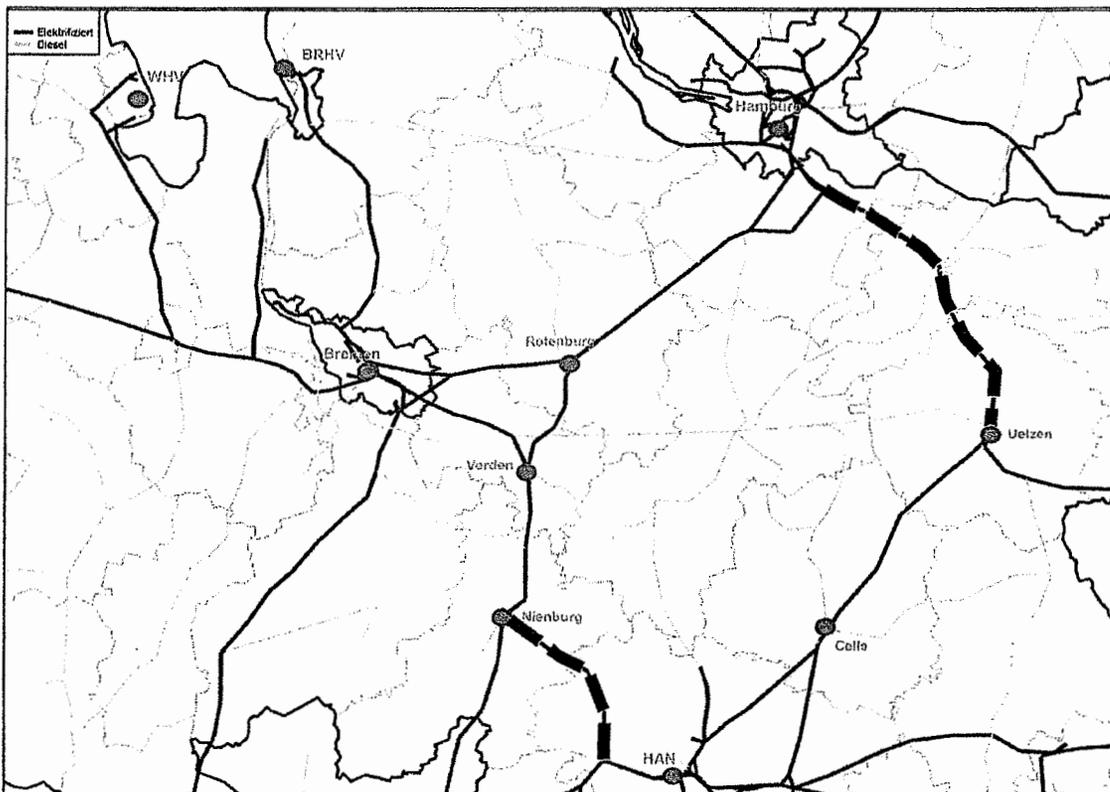
Im Rahmen der Optimierung wurde auf das in der DBI-Studie empfohlene Kreuzungsbauwerk in Celle verzichtet. Darüber hinaus sind in diesem Planfall die Verlängerung von Überholgleisen und eine Blockverdichtung zwischen Nienburg und Wunstorf (Strecke 1740) vorgesehen. Da die von der DBI geplante Verlängerung der Überholgleise im Rahmen der Umlageungsrechnungen aufgrund der bereitgestellten Netzinfrastruktur nicht umgesetzt werden konnte, wurde eine Halbierung der Blockabschnitte angenommen.

2.4 Reduzierter Ausbau der Bestandsstrecken

2.4.1 Streckenbeschreibung

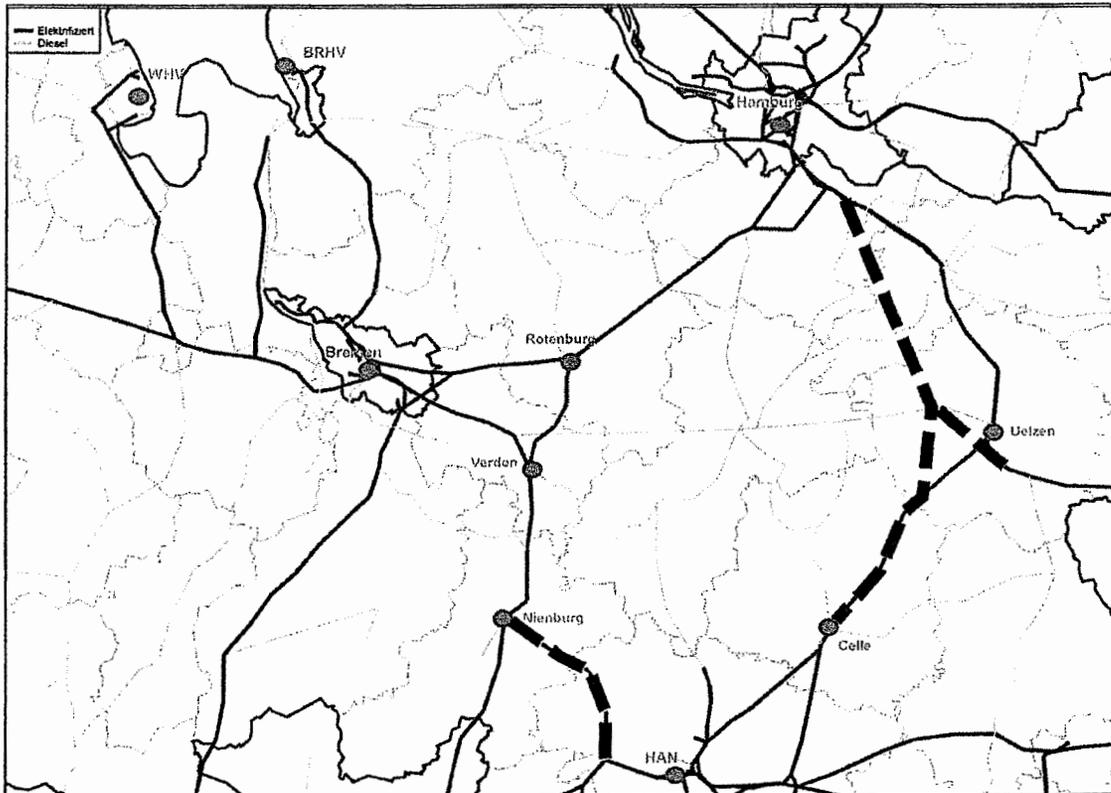
Der reduzierte Ausbau der Bestandsstrecken berücksichtigt im Gegensatz zum vorhergehenden Fall keinen dreigleisigen Ausbau zwischen Uelzen und Celle. Ferner wurde im Rahmen der Optimierung auf das in der DBI-Studie empfohlene Kreuzungsbauwerk in Celle verzichtet.

Abbildung 21: Schematischer Verlauf des reduzierten Bestandsstreckenausbaus



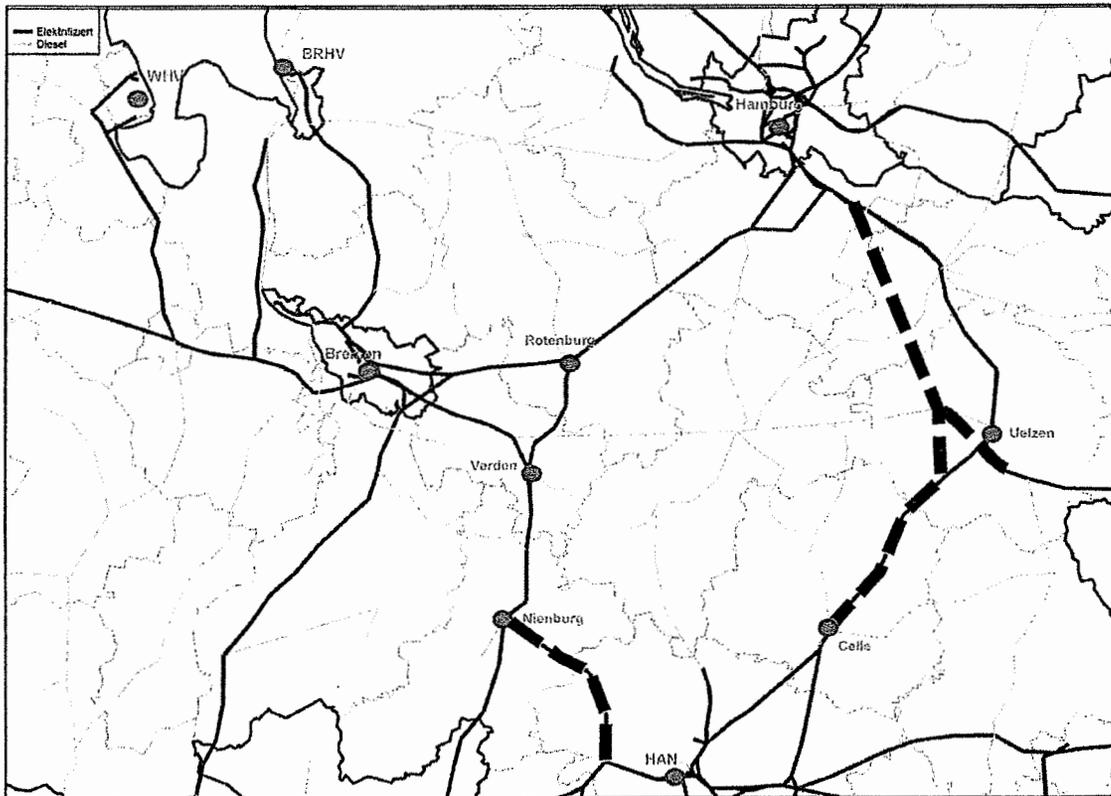
Die streckenspezifischen Parameter können Tabelle 6 entnommen werden. Soweit Differenzen zur DBI-Studie vorgenommen worden sind, werden sie in der Tabelle in roter Farbe und in Klammern aufgeführt. Die Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf rd. 1,5 Mrd. €.

Abbildung 24: Schematischer Verlauf des Ausbaus der Strecke Ashausen – Unterlüß mit Südumfahrung Uelzen



Die streckenspezifischen Parameter können Tabelle 7 entnommen werden. Soweit Differenzen zur DBI-Studie vorgenommen worden sind, werden sie in der Tabelle in roter Farbe und in Klammern aufgeführt. Die Maßnahme führt zu Kosten von 2,3 Mrd. €.

Abbildung 27: Schematischer Verlauf des Ausbaus der Strecke Ashausen – Suderburg



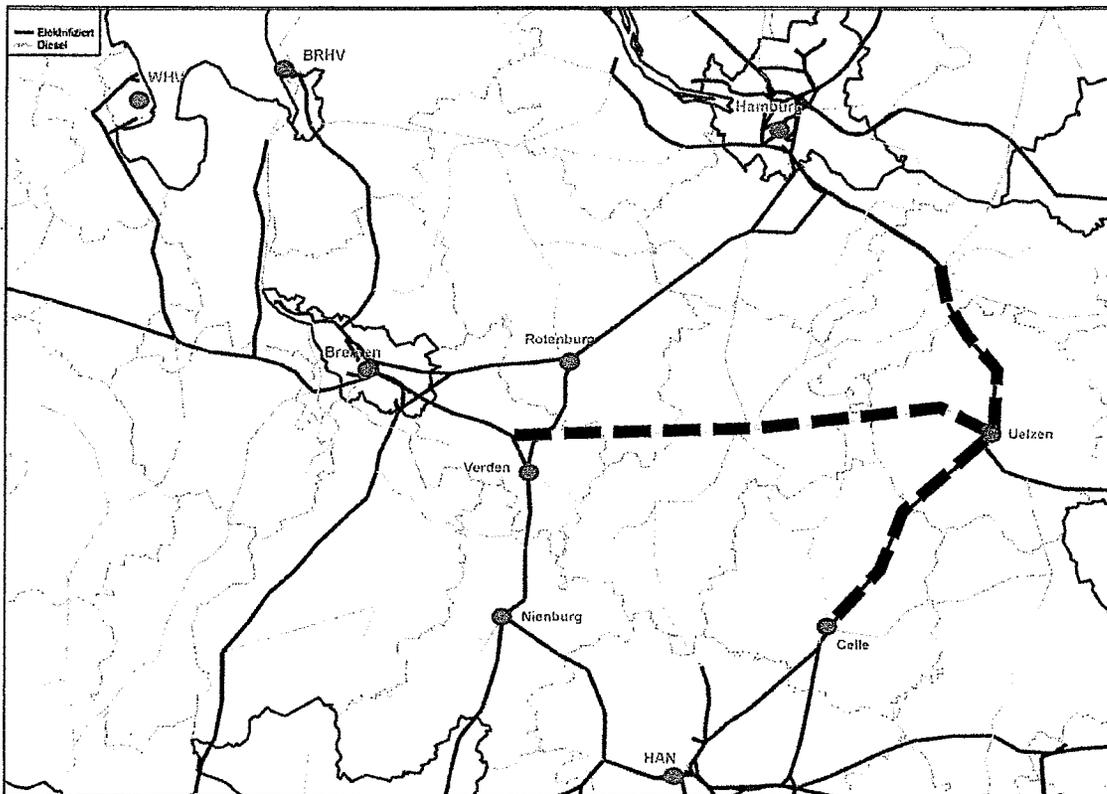
Im Rahmen der DBI-Studie war keine Verbindung zwischen der Neubaustrecke und der Strecke Uelzen – Stendal vorgesehen. Es wurde davon ausgegangen, dass durch eine zielorientierte Verkehrslenkung die Trennung zwischen ost- und südgehenden Verkehren erreicht werden kann. Da dies jedoch im Rahmen der Analysen nicht erfolgversprechend umsetzbar war, wurde eine rd. 10 km lange Südumfahrung Uelzens zwischen Westerweyhe und Stederdorf berücksichtigt.

Auch hier sind, wie bei den reduzierten Bestandsnetzausbaumaßnahmen, die Verlängerung von Überholgleisen und die Blockverdichtung zwischen Nienburg und Wunstorf (Strecke 1740) vorgesehen. Dies wurde analog zu den beiden vorhergehenden Maßnahmen berücksichtigt.

Tabelle 9: Unterstellte Ausbauparameter für den Ausbau der Amerikalinie

| Strecke | Anzahl Gleise | V _{max} | Streckenklasse | Traktion | Kosten in Mio. € |
|--|---------------|------------------|----------------|------------|------------------|
| ABS Langwedel – Uelzen | 1 | 120/100 km/h | D4 | E-Traktion | 419,5 |
| ABS Lüneburg – Celle | 3 | 200 km/h | D4 | E-Traktion | 1.277,2 |
| Gesamtkosten in Mio. € (akt. Preisstand) | | | | | 1.696,7 |

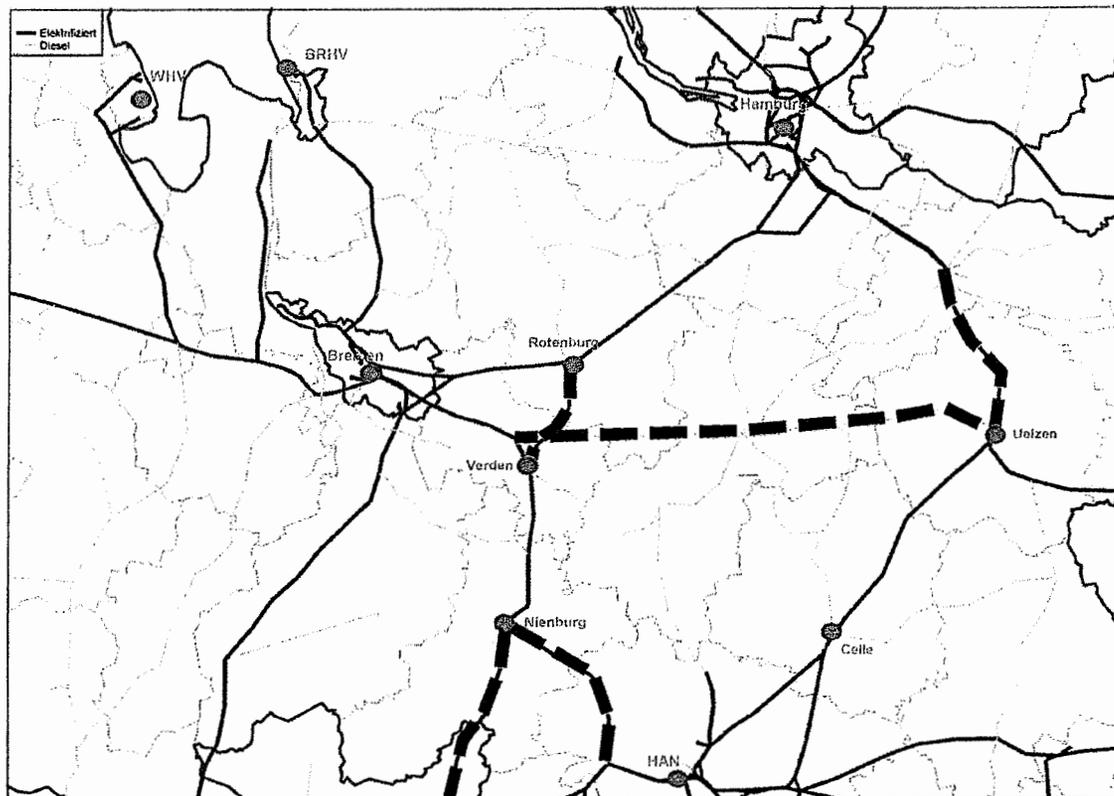
Abbildung 30: Schematischer Verlauf des Ausbaus der Amerikalinie



2.7.2 Verkehrliche Wirkungen eines Ausbaus der Amerikalinie

Der Bau der Amerikalinie zwischen Langwedel und Uelzen orientiert sich ausschließlich am Güterverkehr und schafft eine direkte Verbindung zu den östlichen Hinterlandregionen der Häfen an Jade und Weser. Da die Amerikalinie keine größeren infrastrukturellen Ausbauten erfährt, steigt die Leistungsfähigkeit nicht wesentlich an. Die dreigleisige Verlängerung von

Abbildung 33: Schematischer Verlauf des Ausbaus der Alpha-Variante



2.8.2 Verkehrliche Wirkungen eines Ausbaus nach der Alpha-Variante

Die Alpha Lösung versucht mehrere der diskutierten Maßnahmen zu bündeln und ergänzt diese durch den Ausbau der Strecken Nienburg – Minden und Rotenburg – Verden. Bei den beiden letztgenannten Strecken schafft sie neue Kapazitäten von rd. 160 bzw. 100 Zügen. Insbesondere durch Kapazitätserhöhungen auf der Bremer Seite bzw. rund um die Strecke Verden – Nienburg erhalten Züge die Möglichkeit von Hamburg direkt über Minden ins Ruhrgebiet zu fahren. Der Personenverkehr hat keine weiteren Vorteile aus der Alpha-Lösung. Die Kapazitätserhöhungen dienen nur dem Güterverkehr. Die Belastungssituation in der Alpha-Lösung kann der Abbildung 34 entnommen werden.

2.9 Ausbau von Strecken im OHE Raum

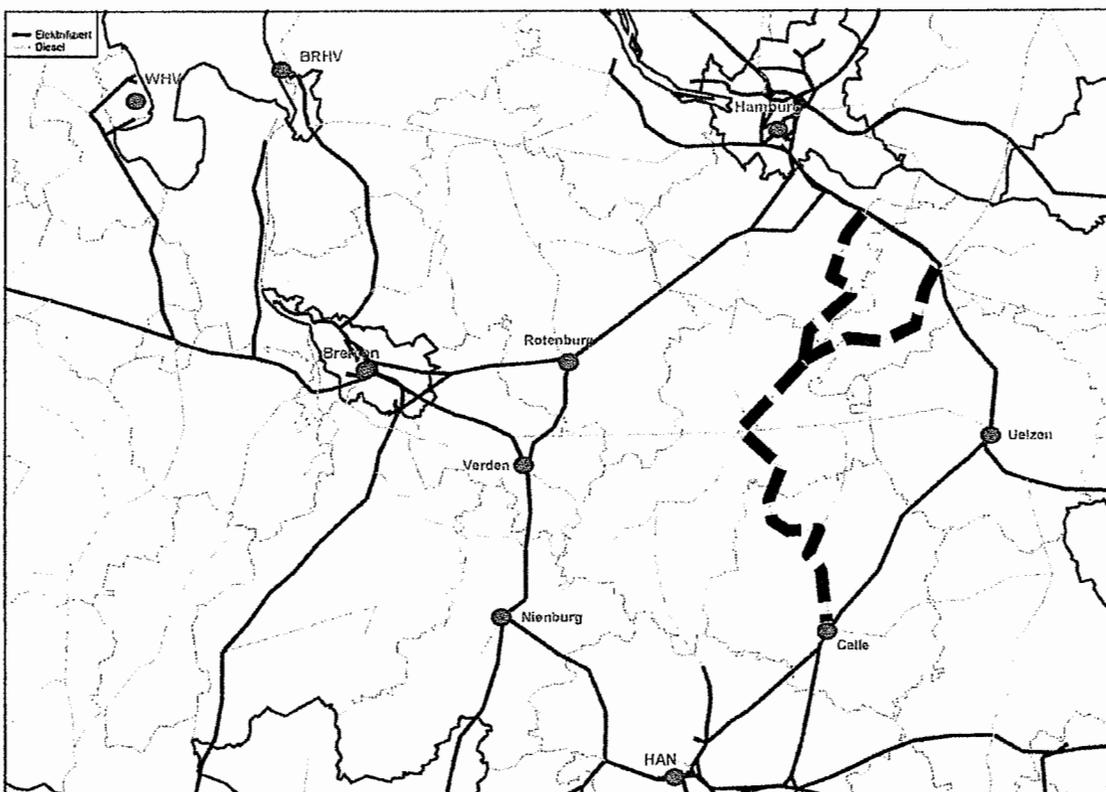
Im Raum der OHE Strecke wurde sowohl ein Ausbau der gegenwärtigen OHE Strecke geprüft, als auch eine optimierte Lösung. Letztere war erforderlich, da ein alleiniger Ausbau der OHE Strecke, die verkehrlichen Probleme nicht lösen kann.

2.9.1 Ausbau der OHE-Strecke

2.9.1.1 Streckenbeschreibung

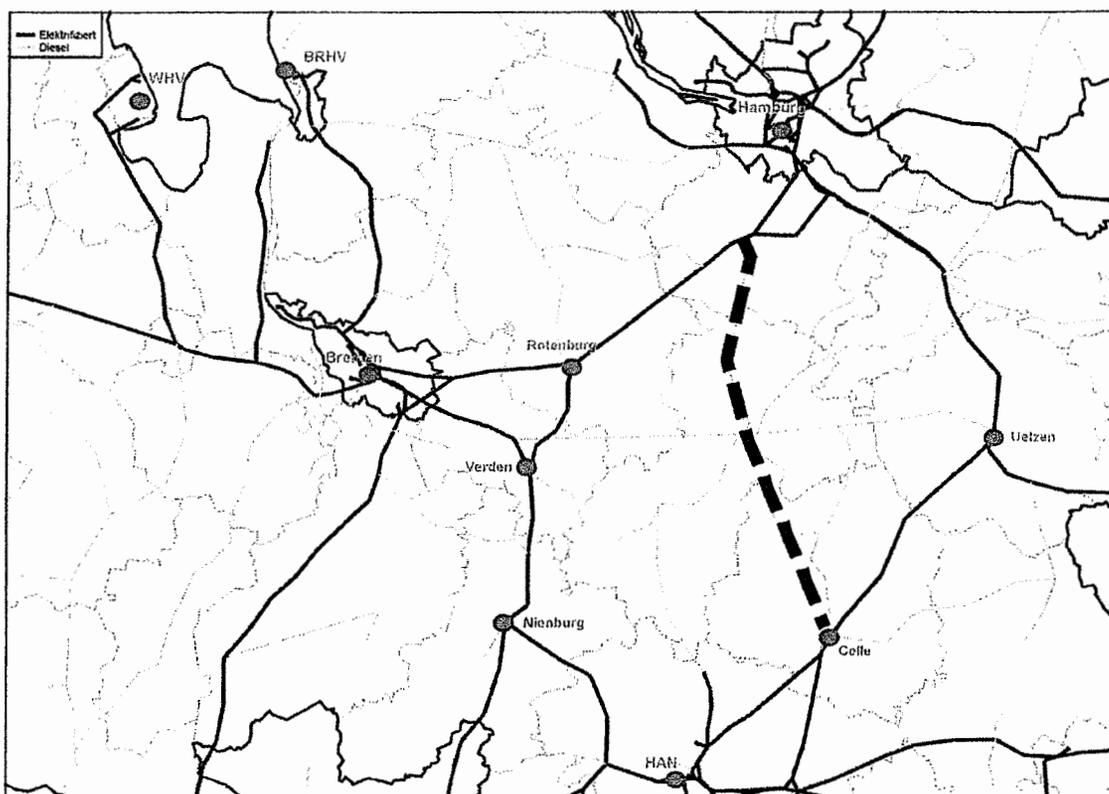
Der Ausbau der OHE-Strecken sieht eine Ertüchtigung und Elektrifizierung des OHE-Netzes zwischen Winsen bzw. Lüneburg über Hützel und Soltau nach Celle vor. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Kurvigkeit, Gemengelage etc.) wurde diesbezüglich nur ein eingleisiger Ausbau geprüft. Die streckenspezifischen Parameter des Vorschlags können Tabelle 11 entnommen werden. Die Gesamtkosten der Maßnahme liegen bei 1,2 Mrd. €.

Abbildung 36: Schematischer Verlauf des Ausbaus der OHE-Strecke



ter können Tabelle 12 entnommen werden. Die Kosten für den kombinierten Ausbau der nördlichen Heidebahn und der südlichen OHE-Strecke belaufen sich auf 1,3 Mrd. € und liegen somit nur um rd. 87 Mio. höher als ein eingleisiger Ausbau der OHE-Strecke.

Abbildung 39: Schematischer Verlauf der Kombination aus Heidebahn und OHE Strecke



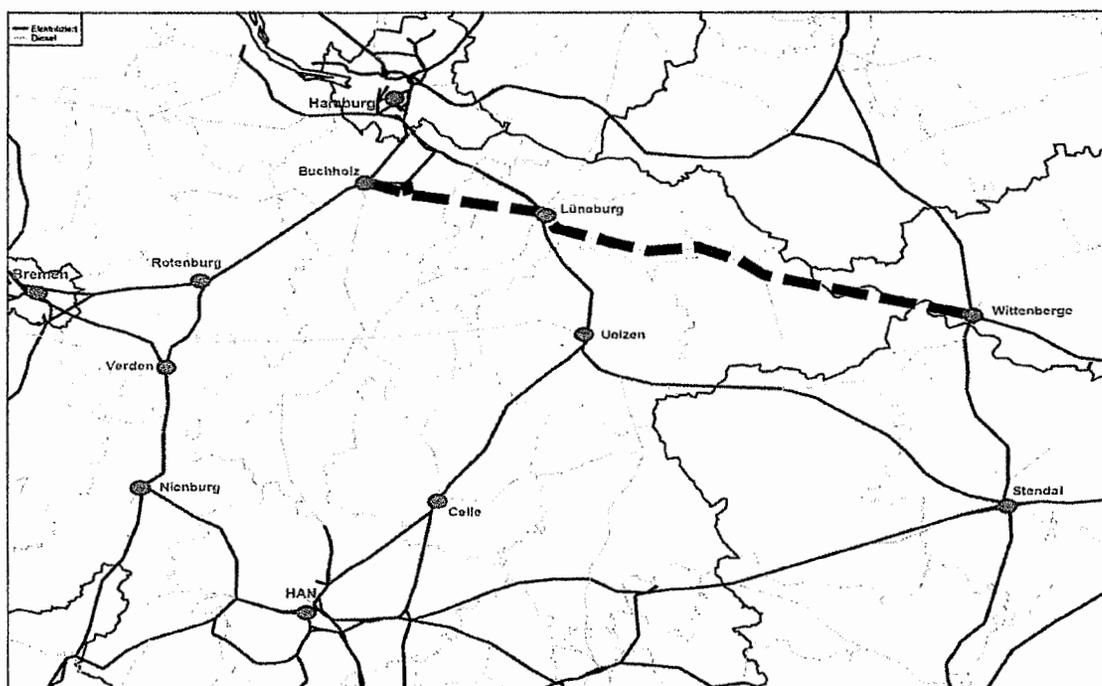
Diese Lösung, wie auch das SGV-Y, scheint ungeeignet um alle Überlastungen aufzulösen. Zwar fallen die Überlastungen zwischen Lüneburg und Uelzen durch den Ausbau weg, zwischen Celle und Lehrte, ab dem Punkt, wo die Verkehre in Celle einbinden, werden dafür jedoch neue Überlastungen erzeugt. Die Überlastungen zwischen Nienburg – Wunstorf können ebenfalls nicht aufgelöst werden.

2.10 VCD-Variante

2.10.1 Streckenbeschreibung

Die VCD-Variante sieht den Neubau einer Strecke von Buchholz über Lüneburg und Dannenberg nach Wittenberge zur Strecke 6100 vor. Diese Strecke soll für doppelgleisige KV-Verkehre ausgebaut werden. Um auch für die Verkehre von Bremerhaven aus eine Möglichkeit zur Nutzung dieses Weges zu schaffen, soll auch die bestehende Strecke zwischen Bremerhaven, Bremervörde und Rotenburg elektrifiziert werden. Die streckenspezifischen Parameter können der Tabelle 13 entnommen werden. Die Strecke wird zweilagig geplant, damit sie direkte Verkehre zwischen Hamburg und einem potenziellen Hub in Wittenberge bedienen kann. In der Variante A entstehen Gesamtinvestitionen in Höhe von 1,8 Mrd. € und in der Variante B von 1,3 Mrd. €.

Abbildung 42: Schematischer Verlauf des Ausbaus der VCD-Variante



men negative Nutzenbarwerte zustande. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass die Hhe der zusatzlichen Unterhaltungskosten hher ausfllt, als die Summe der restlichen Nutzenpositionen.

Tabelle 15: Ergebnistableau

| | Y-Trasse klassisch (West) | Celle- Maschen | Ausbau Bestand | reduzierter Ausbau Bestand | Ashausen- Unterluf | Ashausen- Sudenburg | Amenkalinie | Alpha- Variante | OHE- Strecke | OHE+ Heidebahn | VCD- Variante A | VCD- Variante B |
|---|---------------------------------|-------------------|-------------------|----------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|--------------------|-----------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Transportkostenreduktion im GV (alle Verkehre) | -0,25% | -0,38% | -0,17% | -0,14% | -0,30% | -0,21% | -0,24% | -0,18% | -0,07% | -0,29% | -0,20% | -0,16% |
| Zeitreduktion im GV (alle Verke | -0,22% | -0,22% | -0,10% | -0,07% | -0,17% | -0,12% | -0,13% | -0,20% | -0,03% | -0,16% | -0,10% | -0,08% |
| Verlagerungsmenge von der Strae in 1.000 t | 893 | 2.078 | 414 | 368 | 1.528 | 914 | 377 | 1.314 | 140 | 1.417 | 420 | 327 |
| Verlagerte Tonnenkilometer von der Strae in Mio. | 456 | 1.120 | 180 | 160 | 804 | 454 | 154 | 625 | 37 | 767 | 428 | 340 |
| Nutzen- und Kostenbarwerte in Mio. € | | | | | | | | | | | | |
| NB1 SGV | 61 | 57 | 28 | 20 | 49 | 35 | 36 | 60 | 11 | 41 | 45 | 27 |
| NB2 SGV | 115 | 130 | 59 | 45 | 134 | 87 | 86 | 73 | 16 | 66 | 84 | 52 |
| NB3 SGV | 441 | 1.078 | 179 | 160 | 773 | 428 | 156 | 614 | 35 | 728 | 380 | 299 |
| NE SGV | 107 | 111 | 52 | 45 | 95 | 69 | 60 | 108 | 18 | 96 | 85 | 59 |
| Nutzen SPV | 1.828 | 0 | 0 | 0 | 1.635 | 1.628 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| sonstige Nutzen (insbesondere Unterhaltung) | -302 | -119 | -364 | -237 | -285 | -309 | -249 | -138 | -186 | -117 | -279 | -201 |
| Nutzenbarwert | 2.251 | 1.257 | -45 | 32 | 2.400 | 1.938 | 107 | 718 | -106 | 814 | 315 | 236 |
| Kostenbarwert | 1.605 | 1.146 | 1.712 | 1.117 | 1.739 | 1.654 | 1.259 | 1.026 | 874 | 939 | 1.313 | 946 |
| Ersteinschtzung | ++ | + | - | - | ++ | + | - | (-) | - | 0 | - | - |