

Stand der Erledigung nach Auswertung der Unterlagen zur 2. Dialogsitzung am 24.04.15 (BVU-Bericht sowie vorbereitete Präsentationen - erst in 18. KW im Internet)

Gemeinsame Forderungen der Bürgerinitiativen (Präzisierung zu Position 1 des Katalogs vom Januar 2015)^{*)}

1. Vorlage einer nachvollziehbaren und transparenten Bedarfsanalyse für den Zugverkehr im norddeutschen Raum

1. Verkehrsprognose 2030 nachvollziehbar für den norddeutschen Raum herunter brechen; dazu unterstellte Prämissen/Szenarien (obere/untere Eckwerte, Wahrscheinlichkeitsannahmen --> Prognosekorridor) sowie Entwicklungen auf der Zeitachse darstellen. Aussagen zur Prognosequalität.

BVU-Bericht Pos. 1.1 (Entwicklung gesamtdeutscher SGV)

nur Ergebnis-bezogen dargestellt; keine nachvollziehbare Hinführung zu den Zahlenwerten in Tab. 1 u. 2

BVU-/ITP-/MVP- Charts, Block „Prognose“

zwar ergänzende Erläuterungen, aber Nachvollziehbarkeit nur bedingt möglich; Risikofaktor „Elbe-/Weservertiefung“ nicht angesprochen.

Aussagen zum Personenverkehr auch mit den ergänzenden Folien nicht nachvollziehbar.

> Plausibilitätscheck einzelner Positionen durch Berater erforderlich

2. Entwicklungsperspektiven „Seehäfen“ gezielt und differenziert für die einzelnen Häfen herausarbeiten, dazu Verkehrsströme nach Haupt- relationen/Korridoren sowie hier den jeweiligen Schienenanteil im modal-split („heute/perspektivisch“) quantifizieren. Dabei Szenarien „mit/ohne Fahrwasservertiefung“ Elbe und Weser aufzeigen.

BVU-Bericht Pos. 1.1 - 1.3

zu Pos. 1.1: Bewertung wie Aussagen zu Pos. 1 weiter oben

zu Pos. 1.2 (Entwicklung SGV im Raum Hamburg – Bremen – Hannover ...):

hier lässt Abb. 2 Missverständnisse aufkommen, weil nicht erkennbar wird, welche Verkehre für „Ost-Korridor“ geeignet wären, vielmehr wird textlich eine Belegung des Korridors Hannover – Göttingen – Fulda übermäßig betont.

zu Pos. 1.3:(Entwicklung des umgelegten SGV ...):

^{*)} Vor dem Hintergrund der BMVI-Präsentation „Netzkonzeption Schiene Nord im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015“ (Jürgen Papajewski), 1. Sitzung Dialogforum Schiene Nord am 13.02.15

Es wird auf den Modellierungs- und Umlegungsprozess als seit Jahrzehnten angewendete Methode verwiesen - eine Nachvollziehbarkeit ist nicht möglich. Das Verfahren negiert offensichtlich die entlastende Wirkung eines Ost-Korridors über Hof, Regensburg (vgl. Abb. 4, 7), sieht stattdessen relativ starken SGV über die Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg vor. (Güterzugtauglichkeit ?!). Schon die Bezugsfalldefinition kann hier verursachend sein: Eine Zweigleisigkeit Uelzen – Stendal und kleinere Maßnahmen Stendal – Magdeburg sind zwar entgegen BVWP sind zwar von BVU unterstellt, offen bleibt dagegen, was für den Streckenabschnitt Hof – Regensburg unterstellt wird.

*BVU-/ITP-/MVP- Charts , Block „Prognose“
zwar ergänzende Erläuterungen, aber Nachvollziehbarkeit nur bedingt möglich*

> Plausibilitätscheck einzelner Positionen durch Berater erforderlich

3. Prozessschritt „Netzprüfung/Engpassanalyse --> Projektideen“ plausibel und nachvollziehbar darstellen, dazu im Ergebnis auf nach Strecken bezogene Zugzahlen „heute/perspektivisch gemäß Prognoseerwartung“ abheben. In diesem Zusammenhang Erläuterung der sechs in den Dialog eingestellten DB-Varianten (unterstellte Prämissen, Aussagen zur Netzwirkung und Knotenproblematik)**)

BVU-Bericht Pos. 2

Variantauswahl wird unzureichend erläutert. Bei einzelnen Varianten sind inhaltliche Änderungen vorgenommen worden(z.B. Entfall Ausbau Buchholz - Lauenbrück bei klassischer Y-Trasse; keine Bremer Verkehre beim SGV-Y unterstellt; Ausbau Amerika-Linie wird in Pos. 2.7.1 mit ABS Lüneburg – Celle verknüpft; Alpha-Lösung umfasst auch 2gleisigen Ausbau Nienburg – Minden, angemessen erscheint ggf. eine gewisse Ertüchtigung, wie in aktualisierter Alpha-Version v. 12.02.15 dargestellt)

*BVU-/ITP-/MVP- Charts , Blöcke „Methodenvorstellung“, „Vorgehen zur Ermittlung von Maßnahmen zur Engpassbeseitigung“ sowie deren Bewertung
zwar auch hier ergänzende Erläuterungen, aber Nachvollziehbarkeit nur bedingt möglich.*

> Ergänzende Erläuterungen zum Verständnis sind unerlässlich; die unterstellten Leistungsfähigkeiten für die in den Variantenvergleich einbezogenen Strecken und speziell der Knoten Hamburg, Bremen und Hannover sind jeweils detailliert aufzuzeigen.

* *) Sinngemäß gelten die Forderungen/Fragen auch für die neu in den Dialog aufgenommenen Varianten

- > *Plausibilitätscheck einzelner Positionen durch Berater erforderlich*
- > *Inhaltliche Änderungen bei den zusätzlichen Varianten sind eingehend zu erläutern und zu begründen*

4. Spezielle Fragestellungen an BMVI:

- Stellenwert und Einbindung des „Ostkorridors“ (quantifizieren),
- Einbindung der Amerika-Linie, Abschnitt Langwedel – Uelzen und
- Berücksichtigung EVB-Streckenausbau Bremerhaven – Rotenburg bei der bei der Netzkonzeption „Schiene Nord“ ?
- Verkehrliche Bedeutung des Mega-Hub Lehrte für die Schiene (Prognose der Zugzahlen auf den jeweiligen Zulaufstrecken) ?

Konkret nur unzureichend beantwortet (BVU-Papier und Präsentationen)

> *Fragen bleiben weiterhin auf der Agenda*

5. Bezugsfall 2030 im Detail erläutern: Welche Ausbaumaßnahmen für Strecken u.. Knoten sind wie und wann (finanziell abgesichert) als realisiert unterstellt?

Frage nur zum Teil beantwortet in BVU-Papier und Präsentationsunterlagen. Widersprüchlichkeiten bzw. Aufklärungsbedarf bezüglich Ost-Korridor (Abschnitte Uelzen – Salzwedel, Hof - Regensburg)

> *Frage bleibt weiterhin auf der Agenda*

6. Diskussionon „Stufenweiser Streckenausbau/Knotenertüchtigung“ als sinnvolle Ausrichtung des BVWP 2015, um eine gleitende Anpassung an eine (stetig) wachsende Verkehrsnachfrage zu ermöglichen („Bandbreitenszenarien“).

Diskussion steht aus

> *Thema bleibt auf der Agenda*

7. Diskussion der „Betriebskonzepte“ für im Dialog behandelte Varianten (der Umlegung jeweils konkret unterstellte Prämissen, wie Streckenleistungsfähigkeiten, Zugzahlen etc.), ggf. Gegencheck unter Hinzuziehung von neutralem, externem Sachverstand; auch gezielter Einsatz von Instrumenten der Eisenbahn-Betriebssimulation.

Darlegung mit örtlichem Bezug nach wie vor unzureichend

> *Thema bleibt auf der Agenda, wie vorstehend dargestellt (inkl. Knoten)*

Die vorstehenden Forderungen werden von folgenden Bürgerinitiativen unterstützt:

AFDO Aktionsbündnis für die Ostheide
Aktionsbündnis gegen Trassenneubau
BI Barnstedt BBN
BI Keine Trasse durch Gellersen
BI Suderburgerland (* Enthaltung zu Punkt 2)
Bürger für eine lebenswerte Wedemark.eV.
Bürger für Umwelt (BfU) e.V.
Bürgerbündnis Nordheide e.V.
Bürgerforum Burgwedel e.V.
Bürgerinitiative gegen Schienenlärm - Hannover-West
Forum pro Lebensqualität
Landesverband Bürgerinitiativen Niedersachsen e.V.
Pro-Lebensraum-Eimke-Wriedel e.V.
Umweltschutzverband Bothel/Brockel e.V.
unsYnn.de