



Verlauf und Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord

Bericht im AfR, 04.11.2015
Thomas Schwarz



1. Was ist das Dialogforum Schiene Nord ?

- Das Dialogforum wurde vom Niedersächsischen Wirtschaftsministerium (NdsMW) initiiert, um eine andere Form der Beteiligung von Akteuren an dem Großprojekt der schienengebundenen Hafenhinterlandanbindung zu erproben.
- Ziel der Kommunikation ist eine Empfehlung für den Bundesverkehrswegeplan
- Es wird moderiert und organisiert durch eine Agentur -vom Hoff Kommunikation GmbH, Düsseldorf- deren Kernkompetenz strategische Kommunikationsberatung ist. Die Auswahl und Bezahlung erfolgte durch das NdsMW.
- Bei den Teilnehmern des Forums sind vier Gruppen zu unterscheiden:
 - Experten für Sachvorträge (z.B. Verkehrsgutachter, DB, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur-[BMVI])
 - Bürgerinitiativen, die sich anlässlich der Diskussion um die Y-Trasse gebildet haben (z.B. BI-UnsYn, BI-Y-Monster, Bi X durch Y etc.)
 - Vertreter betroffener Länder (HB/HH) betroffener Kommunen – z.B. die Landkreise Harburg, Lüneburg, Rothenburg/Wümme, Uelzen, Celle, der Heidekreis und die Region Hannover –auch der LK Nienburg/Weser, sowie betroffene Städte und Gemeinden z.B. die Städte Verden und Nienburg/Weser
 - Umwelt- und Fachverbände der Wirtschaft



- Zeitlicher Ablauf:

- •13.02.2015 - 1. Sitzung des Dialogforums, Congress Union Celle (10:00-16:00 Uhr)
- •24.04.2015 - 2. Sitzung des Dialogforums, Congress Union Celle (09:00-17:00 Uhr)
- •22.05.2015 - 3. Sitzung des Dialogforums, Congress Union Celle (09:00-17:00 Uhr)
- •19.06.2015 - 4. Sitzung des Dialogforums, Congress Union Celle (09:00-17:00 Uhr)
- •17.07.2015 - 5. Sitzung des Dialogforums, Congress Union Celle (09:00-17:00 Uhr)
- •11.09.2015 - 6. Sitzung des Dialogforums, Congress Union Celle (09:00-17:00 Uhr)
- •09.10.2015 - 7. Sitzung des Dialogforums, Congress Union Celle (09:00-17:00 Uhr)
- •22.10.2015 - Sitzung zum Abschlussdokument, Congress Union Celle (09:00-13:00 Uhr)
- •05.11.2015 - 8. Sitzung des Dialogforums, Congress Union Celle (10:00-17:00 Uhr)

<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/>



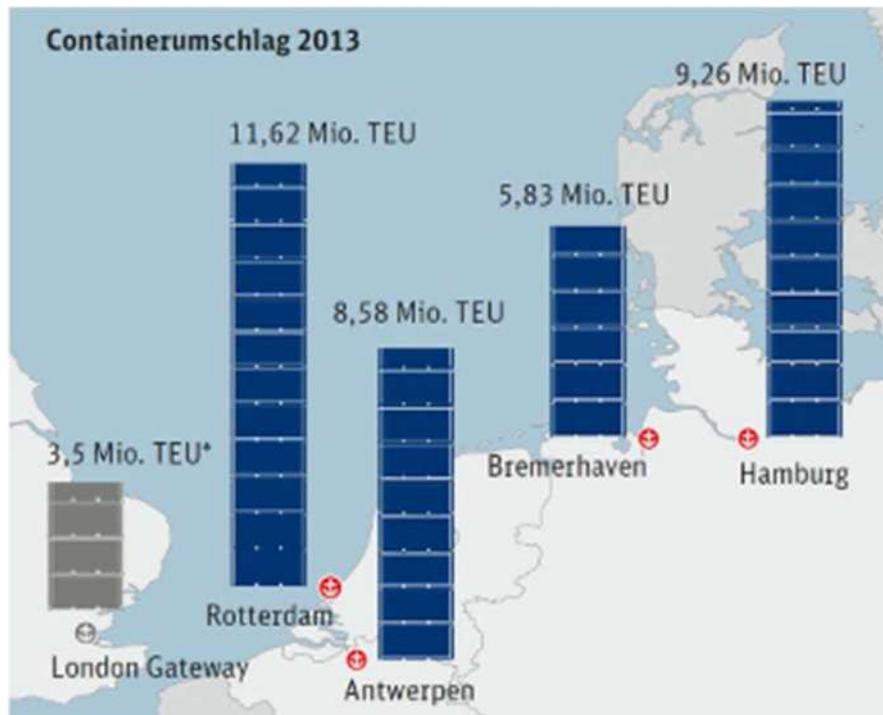
- **Untersuchte Fragestellungen:**
 - Wie gut sind die Verkehrsprognosen bis 2030 ?
 - Verkehrliche Wirkung der Alternativen
 - Umgang mit den Themen Umwelt, regionale Auswirkungen, Lärm etc.
 - Welche Kriterien sollen zur Bewertung der Alternativen herangezogen werden
 - Immer wieder: „Gibt das Forum ein Votum ab ?“

- **Flankierend:**
 - Infostände in den betroffenen Regionen
 - Bürgeranliegen (Fragekarten mit Referenzcode, der elektronisch abgefragt werden kann – ca. 2.800 Karten wurden abgegeben)



2. Hafenhinterlandanbindung

- Im Rahmen der Globalisierung nimmt der Transport von Waren und Halbfertigfabrikaten stark zu.
- Quelle: http://www.dbschenker.com/ho-de/news_media/presse/corporate-news/aktuelles/9204776/hinterland.html
- 1 TEU: Twenty-foot Equivalent Unit (Abkürzung TEU, deutsch Standardcontainer) ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Größen und zur Beschreibung der Ladekapazität von Schiffen und des Umschlags von Terminals beim Containertransport. Sie entspricht einem Volumen von 38,3m³.
- Zur Veranschaulichung: In Hamburg und Bremerhaven wird ein Volumen umgeschlagen, das der jährlichen Abwasserproduktion von rund 13 Mio. Einwohnern entspricht.

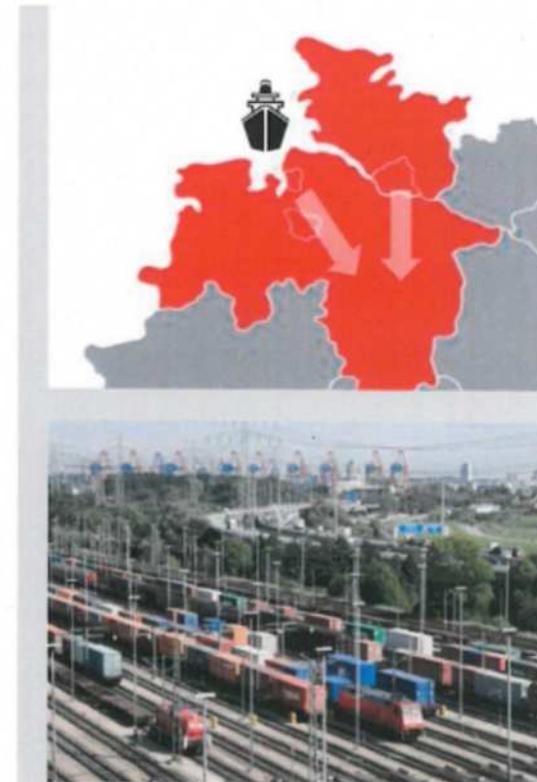




Kernbotschaften



- Der Norden braucht einen Ausbau der Schienenwege um die wachsenden Verkehre aus den Häfen abfahren zu können.
- Der Ausbau ist unverzichtbar für die Region, für die Häfen, für Deutschland und Europa.
- Der Bund, die norddeutschen Länder und die DB stehen hinter dem Projekt.
- Bund, Länder und die DB gehen ergebnisoffen in den Dialog.





Das BMVI prognostiziert auch in Zukunft ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen – Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ist sicherzustellen



Entwicklung Verkehrsaufkommen bis 2025





Mehrung Züge 2030¹⁾ gegenüber 2010²⁾ auf heutiger Infrastruktur





Untersuchte Lösungen

Skizze							
Arbeits-titel	Y-Trasse klassisch +Buchholz-Lauenbrück	SGV-Y Schienengüterverkehrs-Y	Ausbau Bestand	Reduzierter Bestandsstrecken- ausbau	Neubaustrecke / NBS Ashausen-Unterlüß	Neubaustrecke / NBS Ashausen- Suderburg	Ausbaustrecke / ABS Langwedel- Uelzen „Amerikalinie“
							optional ergänzende Maßnahme



2.8 Alpha-Lösung

2.8.1 Streckenbeschreibung

Die Alpha-Lösung sieht eine Kombination mehrerer Bestandsnetzmaßnahmen vor. So wird der dreigleisige Ausbau zwischen Maschen und Lüneburg bis Uelzen verlängert. Geplant sind ferner ein Ausbau der Amerikalinie nach obiger Variante, der zweigleisige Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden und, neben den bereits erläuterten Bestandsnetzmaßnahmen zwischen Nienburg und Wunstorf, der zweigleisige Ausbau der Strecke Nienburg – Minden. Die streckenspezifischen Parameter des Vorschlags können Tabelle 10 entnommen werden. Die Gesamtkosten der Maßnahme liegen bei 1,5 Mrd. €.

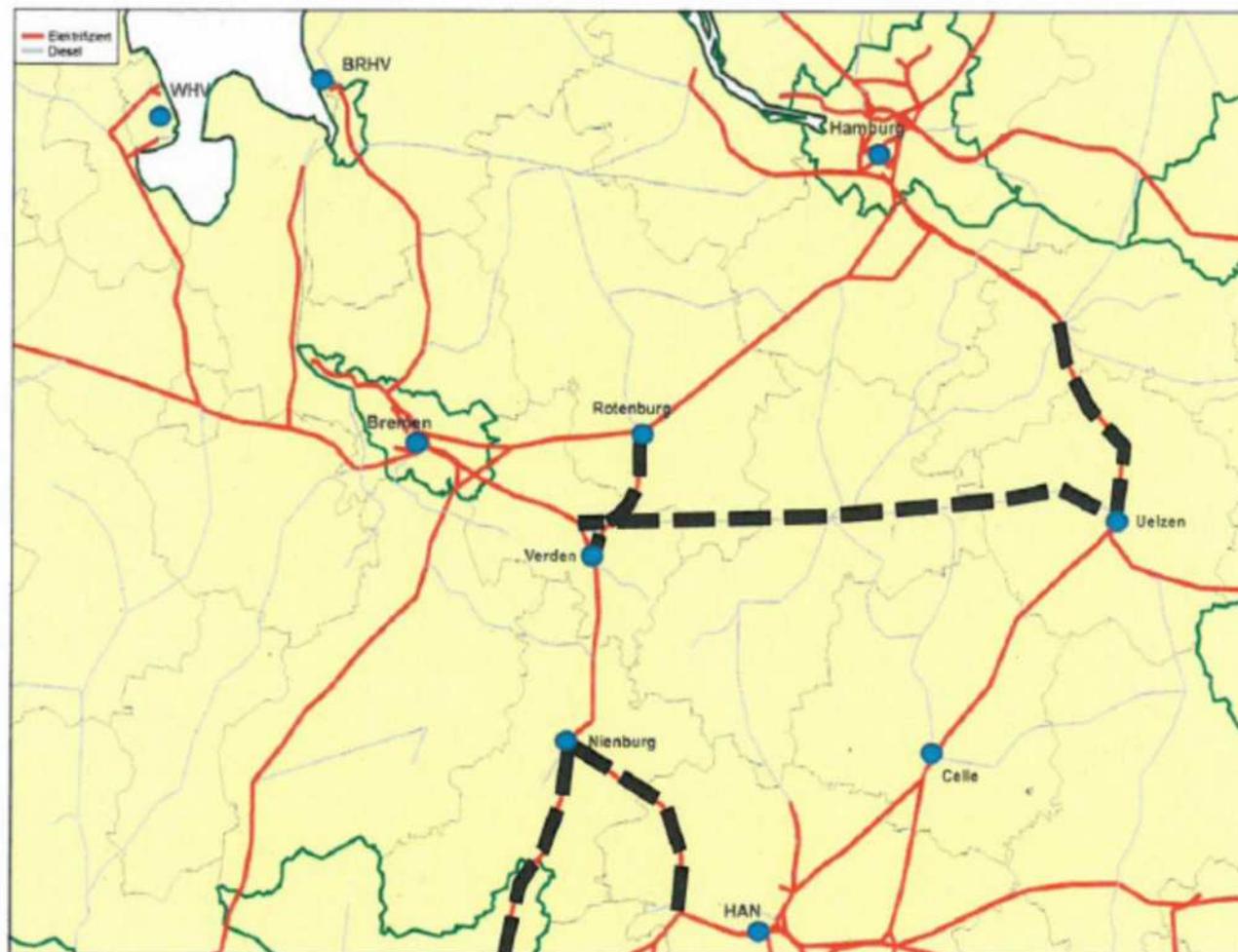
Tabelle 10: Unterstellte Ausbauparameter für den Ausbau der Alpha Variante

Strecke	Anzahl Gleise	V _{max}	Strecken- klasse	Traktion	Kosten in Mio. €
ABS Langwedel – Uelzen	1	120/100 km/h	D4	E-Traktion	419,5
ABS Lüneburg – Uelzen	3	200 km/h	D4	E-Traktion	476,3
ABS Rotenburg – Verden	2	120 km/h	D4	E-Traktion	165,7
ABS Nienburg – Minden	2	120 km/h	D4	E-Traktion	320,9
ABS Nienburg – Wunstorf	Blockverdichtung				120,0
	(Blockverdichtung und Verlängerung der Überholgleise)				
Gesamtkosten in Mio. € (akt. Preisstand)					1.502,5



Die ursprüngliche Alpha-Variante

Abbildung 33: Schematischer Verlauf des Ausbaus der Alpha-Variante





Erste Bewertung im Gutachten BVU

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

Tabelle 14: Ergebnistableau

Dialforum Nord – Lösungsmöglichkeiten für die Erpassse der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg – Bremen – Hanz



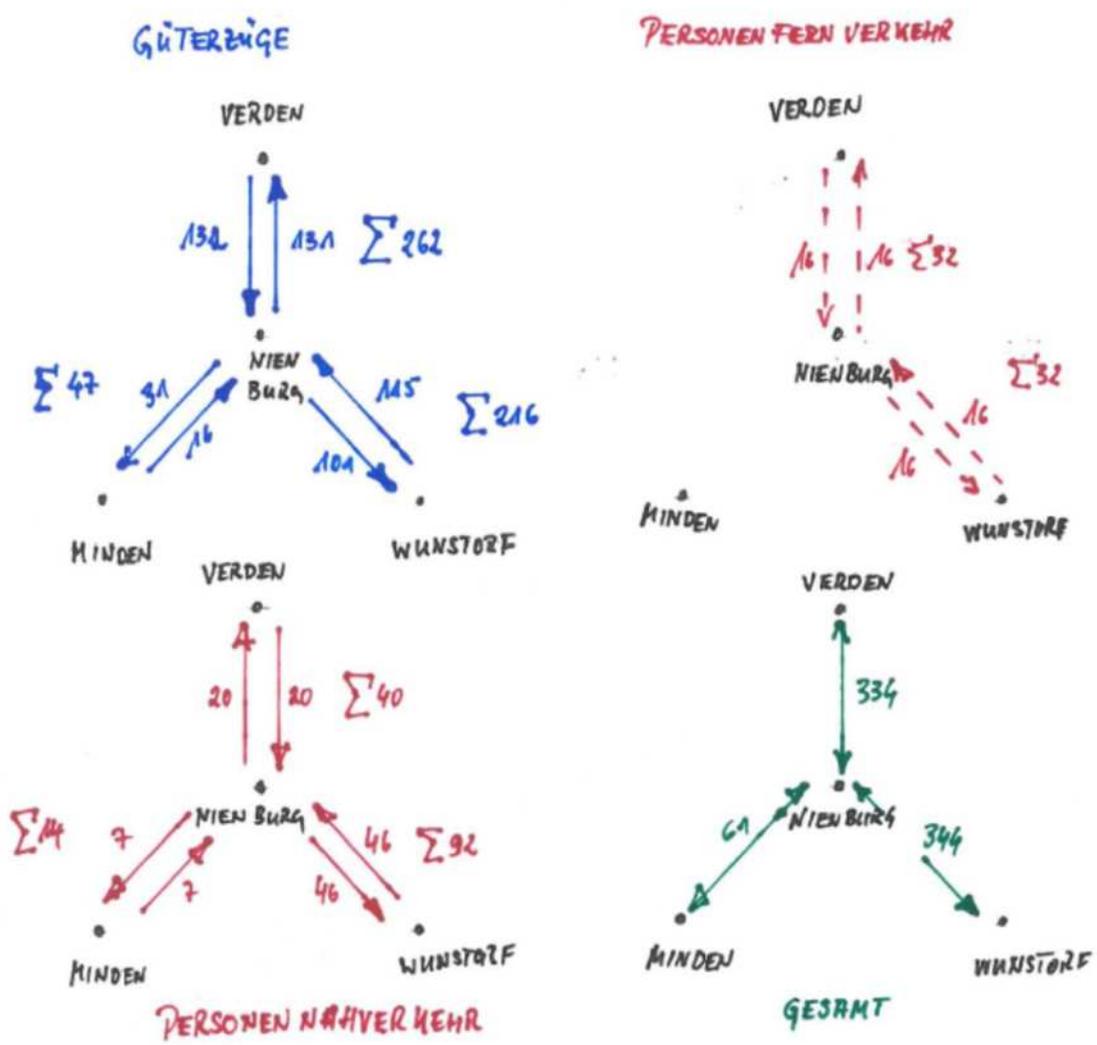
Überarbeitung (Oktober 2015)

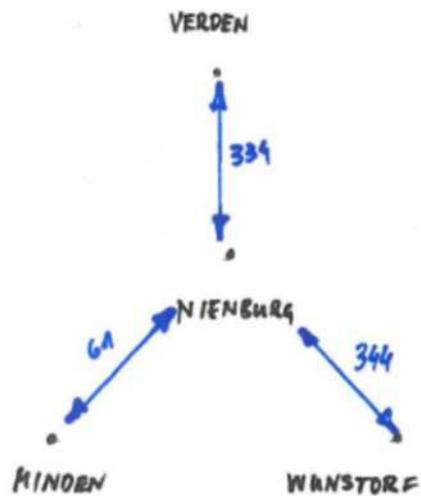
Bezugsfall BVWP 2030 - Alternativfälle Alphalösung

Planfall	Rotenburg - Verden	Nienburg - Minden	Lüneburg - Uelzen	Verden - Nienburg	Celle - Lehrte	Hof - Regensburg	Trassen- preise
A (Alpha original; aktualisierte Verkehrszahlen)	zweigleisig	zweigleisig	dreigleisig	Bezugsfall	Bezugsfall	Bezugsfall	Bezugsfall
B (Reduktion Nienburg- Minden)	zweigleisig	ingleisig, zus. Überhol- bahnhof	dreigleisig	Bezugsfall	Bezugsfall	Bezugsfall	Bezugsfall
C (wie B inkl. Elektrifizierung Hof – Regensburg (PF19))	zweigleisig	ingleisig, zus. Überhol- bahnhof	dreigleisig	Bezugsfall	Bezugsfall	Planfall 019	Bezugsfall
D (kostenoptimiert; 2gl. Lüneburg – Uelzen)	zweigleisig	ingleisig, zus. Überhol- bahnhof	Bezugsfall	halbe Blöcke	halbe Blöcke	Bezugsfall	zwischen HH und Hildesheim Trassenpreise max 2,68
E (nutzenoptimiert; gezielte Auflösung von Engpässen)	ingleisig, halbe Blöcke	ingleisig, Blöcke 3 km, zus. Überhol- bahnhof	dreigleisig	halbe Blöcke	halbe Blöcke	Bezugsfall	Bezugsfall

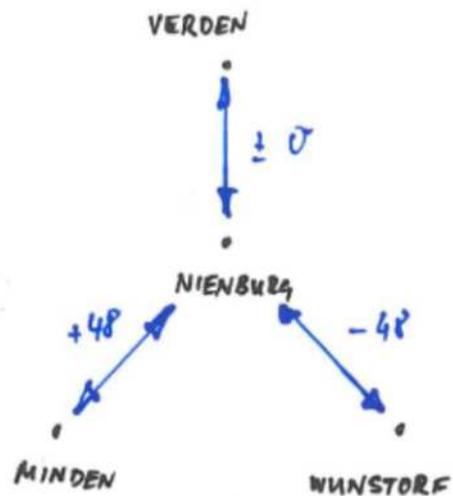


Was passiert auf der Strecke Nienburg-Wunstorf? Prognose der täglichen Zugbelegung im Jahre 2030

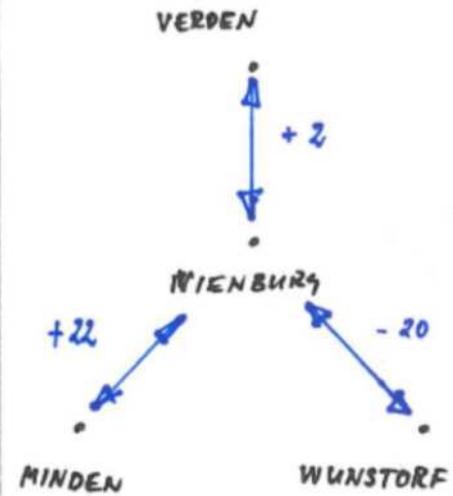




PROGNOSE
2030



ALPHA
KLASSISCH



ALPHA
OPTIMIERT



Inhalt der Abschlusserklärung

Das Forum spricht sich mit einer deutlichen Mehrheit für die sog. „Alpha-Variante E“ (bedarfsgerechter Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover) aus, die mit Unterstützung von Bahn, Bund und dem Land Niedersachsen zu einer kapazitiv und wirtschaftlich tragfähigen Lösung entwickelt wurde, die in den Gutachten dokumentiert und bestätigt wird.

Die „Alpha-Variante“ hat folgende Bestandteile (siehe auch Prinzipdarstellung Deckblatt):

- 2-gleisiger Ausbau Rotenburg - Verden
- 1-gleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung der „Amerikalinie“ im Abschnitt Langwedel - Uelzen mit neun Begegnungsstellen und Vmax 80 km/h für SGV (gemäß Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der DBAG)
- Blockverdichtung Nienburg - Wunstorf (neue Überholgleise, Wendegleis Nienburg)
- Blockverdichtung Verden - Nienburg
- Blockverdichtung Celle - Lehrte



- geringfügiger Ausbau Nienburg - Minden
- 3-gleisiger Ausbau Lüneburg - Uelzen
- Ausbau Uelzen-Halle (teilweise bereits in Bau).

Zusätzliche Kapazität kann die Alpha-Variante liefern, wenn folgende „flankierende“ Baumaßnahmen umgesetzt werden:

- Verknüpfung EVB- und DB-Netz im Raum Rotenburg
- Hamburg - Wittenberge (Überholungsbahnhöfe).

Nur das Alpha-Konzept kommt ohne Neubaustrecken aus und gewährleistet, dass bereits vor dem Jahr 2030 nennenswerte Zusatzkapazitäten vor allem für den auch in Zukunft zunehmenden Hafenhinterlandverkehr bereitgestellt werden können. Die Vorzugsvariante schafft die bis 2030 prognostisch notwendigen Kapazitäten. Ergänzend zum Ausbau des Schienennetzes wird ein differenzierendes Preismodell zur Aktivierung weiterer Kapazitäten empfohlen, um so die Kapazitätsauslastung ökonomisch steuerbar zu machen. Wesentliches Merkmal der „Alpha-Variante“ ist es, einen Ausbau der Bestandsstrecken in Abhängigkeit von der tatsächlichen Nachfrageentwicklung (damit stufenweise) zu ermöglichen und durch eine regionale Verteilung der Maßnahmen im Schienennetz Niedersachsens den Verkehren die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen.



2 Bedingungen für einen Konsens in der Region

Die Mitglieder des DSN erkennen den Bedarf nach einer Weiterentwicklung des Schienennetzes in Niedersachsen an. Die Region ist bereit, insoweit Lasten zu tragen. Diese Akzeptanz in der Region ist davon abhängig, dass die folgenden (gleichrangigen) Bedingungen, entwickelt von der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ und im Anhang im Detail dargestellt, erfüllt werden:

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen
2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebsoptimierung und Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik haben Vorrang
3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern
4. Der regionale Nutzen der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten
5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben
6. Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten
7. Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten
8. Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden
9. Einrichtung eines Projektbeirats (siehe Abschnitt 5).



Vorläufige Bewertung

- Die Ergebnisse der Schlussveranstaltung am 05.11. in Celle sind abzuwarten.
- Die optimierte Variante ist tauglich, zumal die Realisierung von Neubaustrecken in der Umsetzung sehr zeitkritisch werden können
- Der in der Abschlusserklärung dargestellte Optimismus zum Konsens ist zu prüfen.
- Die Verbindlichkeit der Bedingungen unter Nr. 2 ist noch unklar
- Für die Stadt Nienburg ist tendenziell eher eine Verschlechterung des Standortprofils zu vermuten:
 - Die Einschleusung von Zügen Richtung Hannover aus Leseringen wird schwieriger werden
 - Die Wechselwirkungen Straße/Schiene werden nicht betrachtet-sie fallen im Bundesverkehrswegeplan voraussichtlich unter den Tisch