

Herzlich Willkommen!

Online-Statusgespräch
Schienenausbauprojekt
Alpha-E
20.11.2020

www.beirat-alpha.de

Statusgespräch - Eröffnung

Freitag, 20. November 2020

Joachim Partzsch

Sprecher des Projektbeirates

www.beirat-alpha.de

Statusbericht des Projektbeirates

Zentrale Frage: *Ausbau im Konsens?*

Dr. Peter Dörsam

Sprecher des Projektbeirates



Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover

SAUBERER, LEISER, SCHNELLER

Projektstand und Optimierung bestandsnaher Konzeptionen

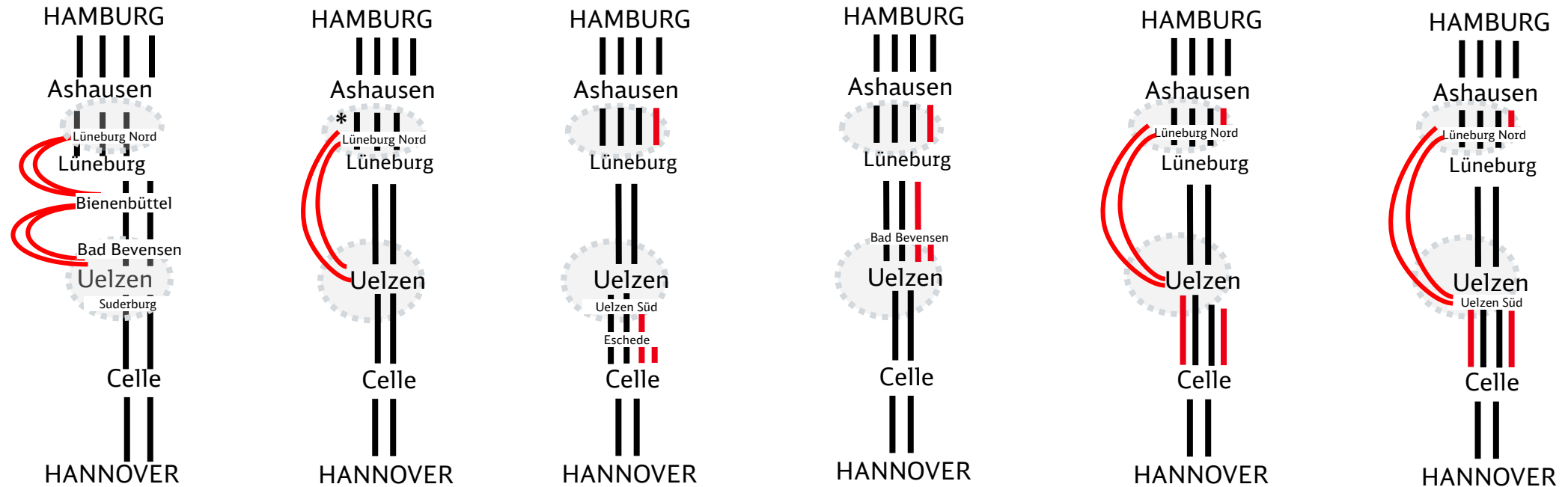


Die Vorplanung in den Abschnitten Rotenburg–Verden und Verden–Nienburg–Wunstorf konnte bereits abgeschlossen werden

- ✓ Ergebnisse wurden Kommunen vorgestellt und sind online einsehbar
 - ✓ Das „Entscheidungsdokument Parlamentarische Befassung“ (PaBe) mit der gesetzlichen Vorzugsvariante wurde von der DB bereits fertiggestellt
 - ✓ Die Anlage zum Entscheidungsdokument PaBe wurde an die Anrainerkommunen übergeben mit der Bitte um Einarbeitung der Kernforderungen
 - ✓ Erfahrungen und Ergebnisse aus der konstruktiven Zusammenarbeit im Abschnitt Rotenburg–Verden dienen der Projektbeschleunigung im Abschnitt Verden–Nienburg–Wunstorf
-
- **Die Anlage zum Entscheidungsdokument PaBe soll bis Anfang 2021 durch die Region fertiggestellt werden**
 - **Nächster Schritt: Parlamentarische Befassung 2021**



Mit dem Grobkorridor an der Bestandsstrecke gehen Herausforderungen einher, die in der Vorplanung gelöst werden müssen



	Gläserne Werkstatt		Betrachtung Vieregg-Rössler		Weiterentwicklungen	
	Variante 3a	Variante 3b	Vieregg 2	Vieregg 1	Vieregg plus 3b	Bestandsnah
Verkehrlich engpassfrei**	✗	✗	✗	✓	✓	✓
Betrieblich optimal**	✗	✗	✗	✗	✓	✓
GWU Gesamtprojekt	ca. 3.900 Mio. €	ca. 3.700 Mio. €	ca. 8.500 Mio. €	ca. 8.100 Mio. €	ca. 6.600 Mio. €	ca. 6.300 Mio. €
NKV Gesamtprojekt	0,55	0,59	0,43	0,48	0,6	0,67

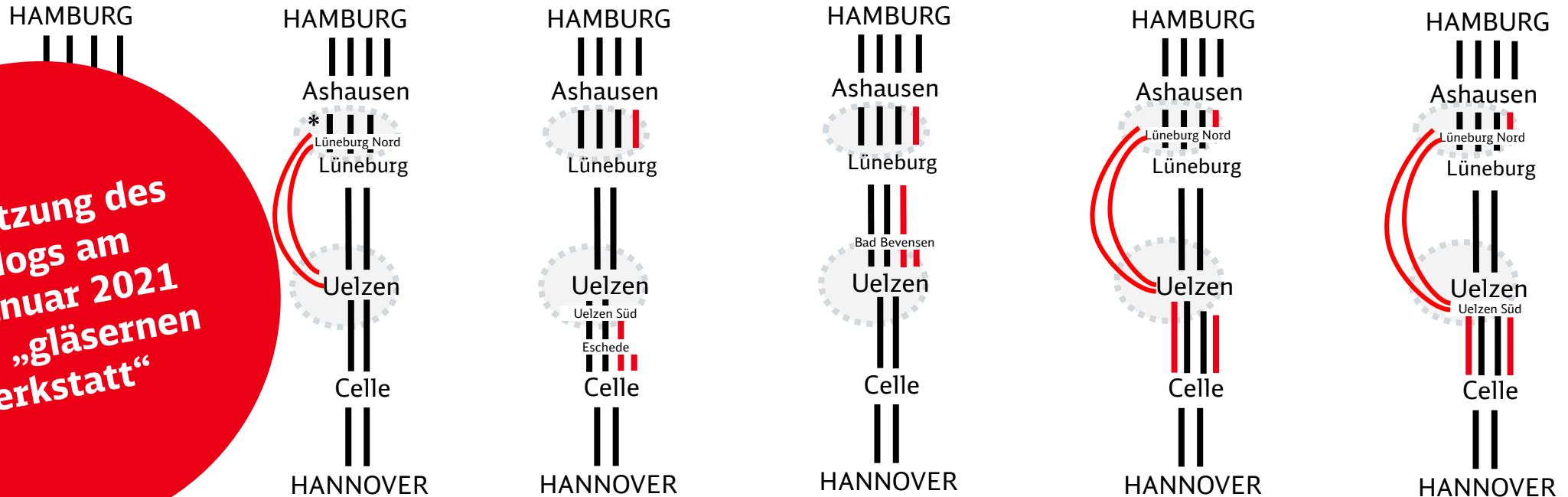
Erweiterung / Ausbau

* optimierte Dreigleisigkeit Ashausen–Lüneburg

** bezogen auf den Streckenabschnitt Meckelfeld–Celle im Zeitraum 6-22 Uhr

Mit dem Grobkorridor an der Bestandsstrecke gehen Herausforderungen einher, die in der Vorplanung gelöst werden müssen

Fortsetzung des Dialogs am 19. Januar 2021 in der „gläsernen Werkstatt“



	Gläserne Werkstatt		Betrachtung Vieregg-Rössler		Weiterentwicklungen	
	Variante 3a	Variante 3b	Vieregg 2	Vieregg 1	Vieregg plus 3b	Bestandsnah
Verkehrlich engpassfrei**	✗	✗	✗	✓	✓	✓
Betrieblich optimal**	✗	✗	✗	✗	✓	✓
GWU Gesamtprojekt	ca. 3.900 Mio. €	ca. 3.700 Mio. €	ca. 8.500 Mio. €	ca. 8.100 Mio. €	ca. 6.600 Mio. €	ca. 6.300 Mio. €
NKV Gesamtprojekt	0,55	0,59	0,43	0,48	0,6	0,67

Erweiterung / Ausbau

* optimierte Dreigleisigkeit Ashausen–Lüneburg

** bezogen auf den Streckenabschnitt Meckelfeld–Celle im Zeitraum 6-22 Uhr

Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit

Zentrale Frage: *Ausbau im Konsens?*

- Die folgenden Seiten sind aus verschiedenen Präsentationen entnommen, diese sind auch über die Internetseite des Projektbeirats erreichbar:
<https://beirat-alpha.de>
- Im Juni 2020 hat die DB Netz AG das Vorgehen auf der Strecke Hamburg – Hannover unter der Überschrift „Sensitivitätsbetrachtung“ vorgestellt. Zugleich wurde informiert, dass auf dieser Strecke die Aufträge für die Vorplanungen in Kürze vergeben werden bzw. bereits vergeben worden sind.

Der Untersuchungsraum wird aus fachlicher Sicht sinnvoll eingegrenzt

Norden:
Landesgrenze
zu Hamburg

Osten:
10 km östlich der
Bestandsstrecke

Westen:
10 km
westlich A 7

Süden:
10 km Radius um
die Kreuzung zwischen
Bestandsstrecke und A7



Wie gestaltet sich der Ablauf einer Sensitivitätsbetrachtung?

Schritt 1: Vorbereitende Planungsraumanalyse

Definition eines Untersuchungsraumes und Identifikation von Grobkorridoren

Schritt 2: Nachweis der Zielerfüllung (durch Bundesgutachter)

Zielerfüllung: verkehrlich engpassfrei, betrieblich optimal, volkswirtschaftlich sinnvoll

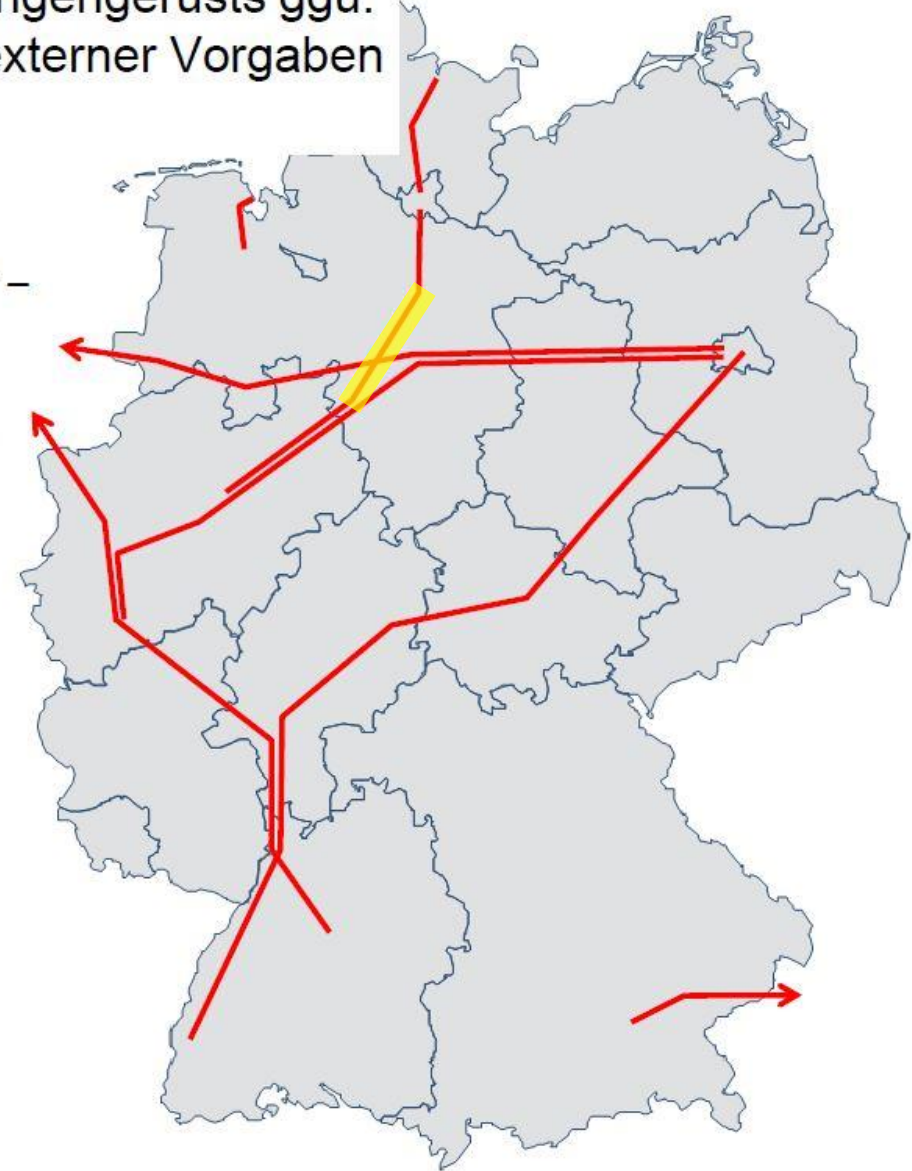
Schritt 3: Vertiefende Planungsraumanalyse

Vertiefende Betrachtung von umweltfachlichen und raumordnerischen Belangen in der Vorplanung zu zielerfüllenden Varianten

Ausgewählte Ausweitungen des Mengengerüsts ggü. dem 2. Gutachterentwurf aufgrund externer Vorgaben

Angebotsausweitungen gegenüber dem 2. Gutachterentwurf:

- Stündliche (statt 2-stündliche) Verbindung Amsterdam – Hannover – Berlin
- Stündliche (statt 2-stündliche) Verbindung Amsterdam – Köln
- Herstellung einer Direktverbindung Paris – Berlin (Mehrleistung 2-stündlich zw. Köln und Berlin)
- Neue Linie München – Mühldorf – Wien
- **Neuer zweistündlicher Sprinter NRW – Hamburg (Mehrleistung östlich von Hamm)**
- Linien als Folge der Konsultation von weiteren EVU:
 - Verlängerung der FV91 von Hamburg nach Kiel
 - FV94 Amsterdam – Köln – Stuttgart
 - FV97 Berlin – Frankfurt – Freiburg
- Zweistündliches Flügelzugkonzept nach Wilhelmshaven als Integrationskonzept denkbar



Flottenmix mit HG von 250 km/h und 300 km/h,
um Bestandsfahrzeuge und Neubeschaffungen
auszutariieren

Liniennetz 250 km/h und 300 km/h

Legende

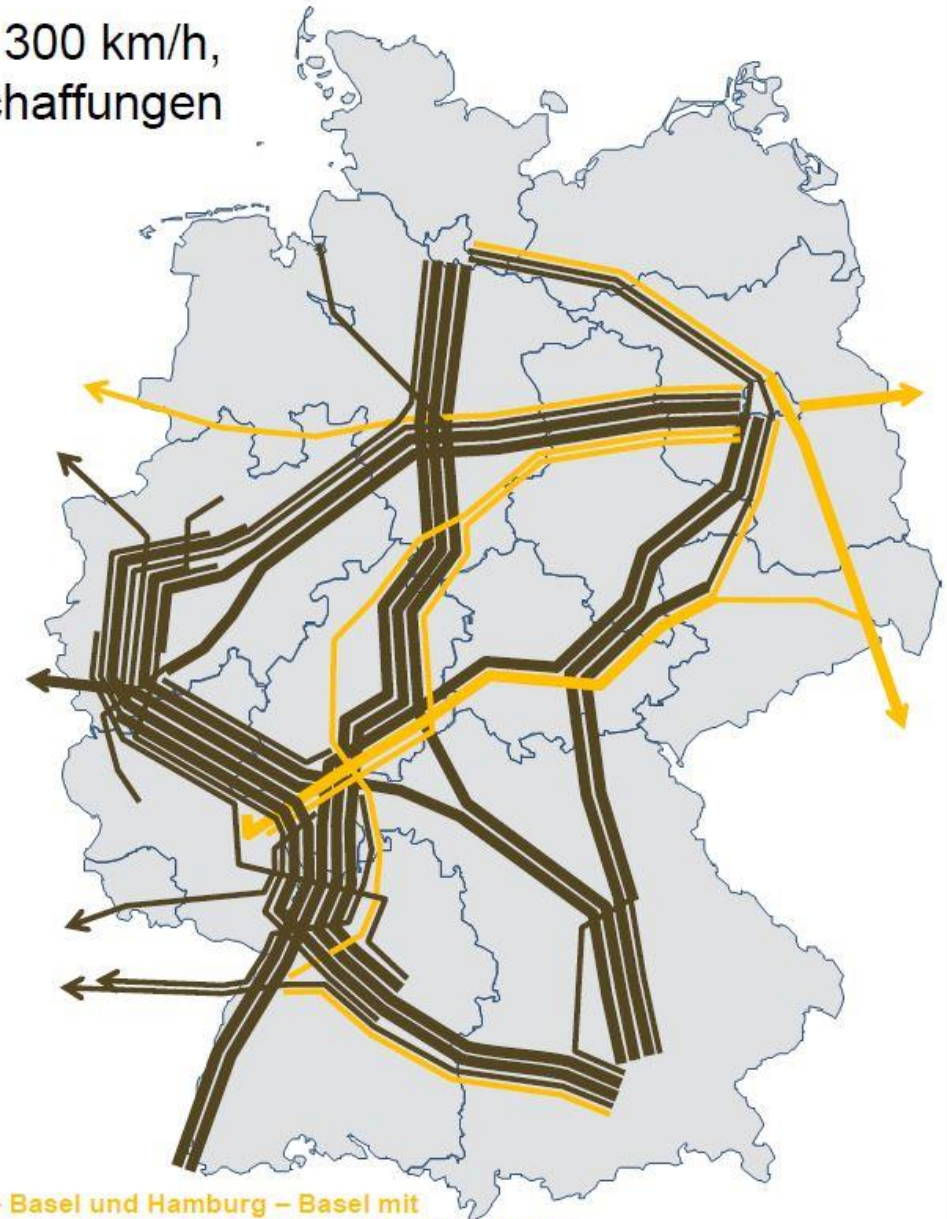
FV-Linien 250 km/h und 300 km/h

— Stundentakt/Zweistundentakt

— FV-Linie mit 250 km/h

— FV-Linie mit 300 km/h

- Systematik mit Fahrzeugmix hat sich bewährt:
 - Knoten werden optimal bedient.
 - Input der Beteiligten ist bestmöglich umgesetzt.
 - Berücksichtigt auch Fahrzeuge, die derzeit beschafft werden und noch eine lange Lebensdauer aufweisen
- Alle Streckenabschnitte mit $V_{\max}=300$ km/h werden von Linien mit 300 km/h-Fahrzeugen befahren.
- Es sind Linien mit 300 km/h-Fahrzeugen geplant, die großen Streckenanteil mit $V_{\max}=300$ km/h befahren.
- Zusätzliche Linien mit 300 km/h gegenüber 2. Gutachterentwurf über Stuttgart



NRW – Basel und Hamburg – Basel mit
angepasster Haltepolitik auch mit 250 km/h fahrbar

Zentrale Weiterentwicklung des Güterverkehrs im

3. Gutachterentwurf

- Das Ziel der Branche nach höherer Transportgeschwindigkeit wurde bestmöglich berücksichtigt.
- Gegenüber dem Status quo kann eine zum Teil deutlich kürzere Transportzeit angeboten werden, da eine weitgehende Entmischung des schnellen FV vom übrigen Verkehr mit Homogenisierung und Kapazitätssteigerung erfolgt.
- Gegenüber dem 2. Gutachterentwurf sind einige Optimierungen für den SGV umgesetzt:
 - Weitgehende Entflechtung von SGV und SPFV zwischen Hamburg und Hannover
 - Reduzierung des FV-Mengengerüsts zwischen Stuttgart und München
 - Reduzierung des PV-Mengengerüsts im Ostkorridor zwischen Hof und Leipzig
 - geänderte Durchbindungen im PV in Bremen
- Auch nach der Grobbewertung sind zahlreiche Maßnahmen für den SGV weiterhin unterstellt.
- Angebotsausweitungen im Personenverkehr, z.B. im Großraum Frankfurt mit der S-Bahn Vision, führen zu lokalen alternativen Laufwegen im SGV. Alternativ sind sehr aufwändige Ausbauten möglich.

Zentrale Frage: *Ausbau im Konsens?*

- Dem Deutschlandtakt wurden im 3. Gutachterentwurf Hochgeschwindigkeitstrassen hinzugefügt, die im krassen Widerspruch zum Alpha-E stehen (zusätzliche ICE an Hannover vorbei, Entmischung SPfV und GV, 300 km/h).
- „...“Deutschland-Takt“. Hierzu wurde am 30. Juni 2020 der dritte und abschließende Gutachterentwurf des Zielfahrplans vorgestellt. ... Nach erfolgtem Wirtschaftlichkeitsnachweis steigt der Planfall Deutschlandtakt gemäß BSWAG formal vom Potentiellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf auf.“

(Antwort des BMVI auf eine Kleine Anfrage von Abgeordneten der Linken, 29.10.2020, Drucksache 19/2329)

- Die „Gläserne Werkstatt“ hat keine tragfähige Lösung erbracht. Aus der Möglichkeit von Ortsumfahrungen werden immer großräumigere Verbindungen, in einer der heute gezeigten Varianten ist bereits eine gemeinsame „Ortsumfahrung“ von nördlich Lüneburg bis südlich Uelzen dargestellt.

Zentrale Frage: *Ausbau im Konsens?*

- „Nach den ersten Ergebnissen der Vorplanungen sind die verkehrlichen Ziele mit einer reinen Ausbaustrecke nicht erreichbar.“
PStS Ferlemann in einer Antwort an MdB Kindler vom 22.09.2020
- Mit dem Scheitern des Alpha E droht ein jahrzehntelanger Stillstand. Die Planungen einer Neubaustrecke werden die sinnvollen Ausbaumaßnahmen im Bestand blockieren. Wird der Versuch einer Neubaustrecke durch die Heide wie schon bei der Y-Trasse nach 25 Jahren scheitern, wird das Ausmaß der heutigen Fehlentscheidungen offensichtlich sein.

Thesen zum Statusgespräch (1/2)

- Alle Informationen, die wir in den letzten Monaten bekommen haben, führen zu dem einzigen Schluss, dass ein Ausbau der Bestandsstrecke Hamburg – Hannover entsprechend der Projektbeschreibung Alpha-E im Bundesverkehrswegeplan (PRINS, Projektnummer 2-003-v02) nicht mehr vorgesehen ist.
- Die DB Netz AG sucht derzeit in einem riesigen Untersuchungsraum nach Grobkorridoren.
- Die Bewertung der so gefundenen Vorzugstrasse durch die Bahngutachter wird am Ende auf eine Neubaubautrasse hinauslaufen.
- Der Deutschlandtakt ist im 3. Gutachterentwurf im Bereich des Utopischen gelandet und setzt in dieser Version teure Neubaustrecken wie im Korridor Hamburg-Hannover voraus. Er würde die Ausbaulösung Alpha-E definitiv unmöglich machen, obwohl auch hiermit ein Deutschlandtakt realisierbar wäre.

Thesen zum Statusgespräch (2/2)

- Die Abkehr von dem im Dialogforum Schiene Nord (DSN) erreichten Konsens führt zum Verlust gesellschaftlicher Akzeptanz: Das Vertrauen in die Glaubwürdigkeit der Politik wird massiv erschüttert. Das Engagement zahlloser Bürger in den Bürgerinitiativen und kommunaler Vertreter in der Region wird vor den Kopf gestoßen.
- **Wir fordern:** Neben den Anforderungen an die verkehrliche und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Strecke muss die Politik zusätzlich verpflichtend dafür sorgen, dass die gesellschaftliche Akzeptanz im Sinne des Abschlussdokuments von Celle erhalten bleibt.
- Deshalb muss die pragmatische, am Bestand orientierte Ausbaulösung Alpha-E weiterhin verfolgt werden und der Deutschlandtakt muss sich am Machbaren orientieren. Das heißt: Keine Neubaustrecke durch unsere Region.

Diskussionsrunde

Dr. Bernd Althusmann

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Enak Ferlemann

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Manuela Herbort

Konzernbevollmächtigte der DB für Niedersachsen u. Bremen, Hamburg u. Schleswig-Holstein

Dr. Peter Dörsam

Sprecher des Projektbeirates

Joachim Partzsch

Sprecher des Projektbeirates

Tobias Schütte

Vertreter der Bürgerinitiativen

Moderation: Hans-Peter Wyderka

Vielen Dank für Ihre Teilnahme



und bleiben Sie gesund!