

# Statusbericht des Projektbeirates

## Zentrale Frage: *Ausbau im Konsens?*

**Dr. Peter Dörsam**

Sprecher des Projektbeirates

## A 7 Variante wurde bereits bewertet

Demnach weist das Projekt aktuell ein gesamtwirtschaftlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NKV 1,18). In die Ermittlung des aktuellen NKV sind dabei alle Teilvorhaben wie folgt eingeflossen:

- ABS/NBS Hamburg – Hannover (volkswirtschaftlich positive NBS-Variante entlang der Bundesautobahn 7 im Rahmen der durchgeführten Optimierungen und Sensitivitätsanalysen) ...

Quelle: Parlamentarische Befassung der Vorplanungsergebnisse durch den Deutschen Bundestag

(<https://dserver.bundestag.de/btd/19/299/1929972.pdf>)

## Erläuterung Parlamentarische Befassung

Die Zugrundelegung der A 7-Variante für den Abschnitt Hamburg – Hannover dient dabei allein der Erfüllung der Voraussetzung einer vorliegenden wirtschaftlichen Variante für das Gesamtvorhaben im Rahmen der parlamentarischen Befassung, ohne die eine weitere Planung und Umsetzung gemäß § 5 Absatz 3 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung nicht möglich wäre. Unabhängig davon arbeitet die Vorhabenträgerin im Rahmen der Vorplanung in allen Projektabschnitten daran, eine sowohl den gesetzlichen Vorgaben entsprechende, als auch die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord so weit wie möglich berücksichtigende wirtschaftliche Vorzugsvariante für das Gesamtprojekt zu ermitteln.

## Erläuterung Parlamentarische Befassung

Gemäß aktueller Zwischenergebnisse der Vorplanung führt der von der Region geforderte bestandsnahe Ausbau des Abschnitts Hamburg – Hannover trotz durchgeführter Optimierungen noch nicht zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis (aktuell NKV 0,67), sodass diese Variante der parlamentarischen Befassung derzeit nicht zugrunde gelegt werden kann. Ein Präjudiz für die noch auszuwählende Vorzugsvariante für den Abschnitt Hamburg – Hannover ergibt sich daraus nicht. Hierfür sind die weiteren Planungsergebnisse in diesem Abschnitt abzuwarten.

## Einschätzung

- Der Öffentlichkeit wurde die A 7 Variante bisher nicht vorgestellt, weder der Verlauf noch die fertige Bewertung.
- Die Variante ist weder mit den Ergebnissen des Dialogforums Schiene Nord noch mit der Projektbeschreibung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans vereinbar
- Bisher hat die DB Netz AG keinen Planungsauftrag für die Bestandsstrecke, allerdings für die A 7 Variante und die sogenannte bestandsnahe Variante.

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

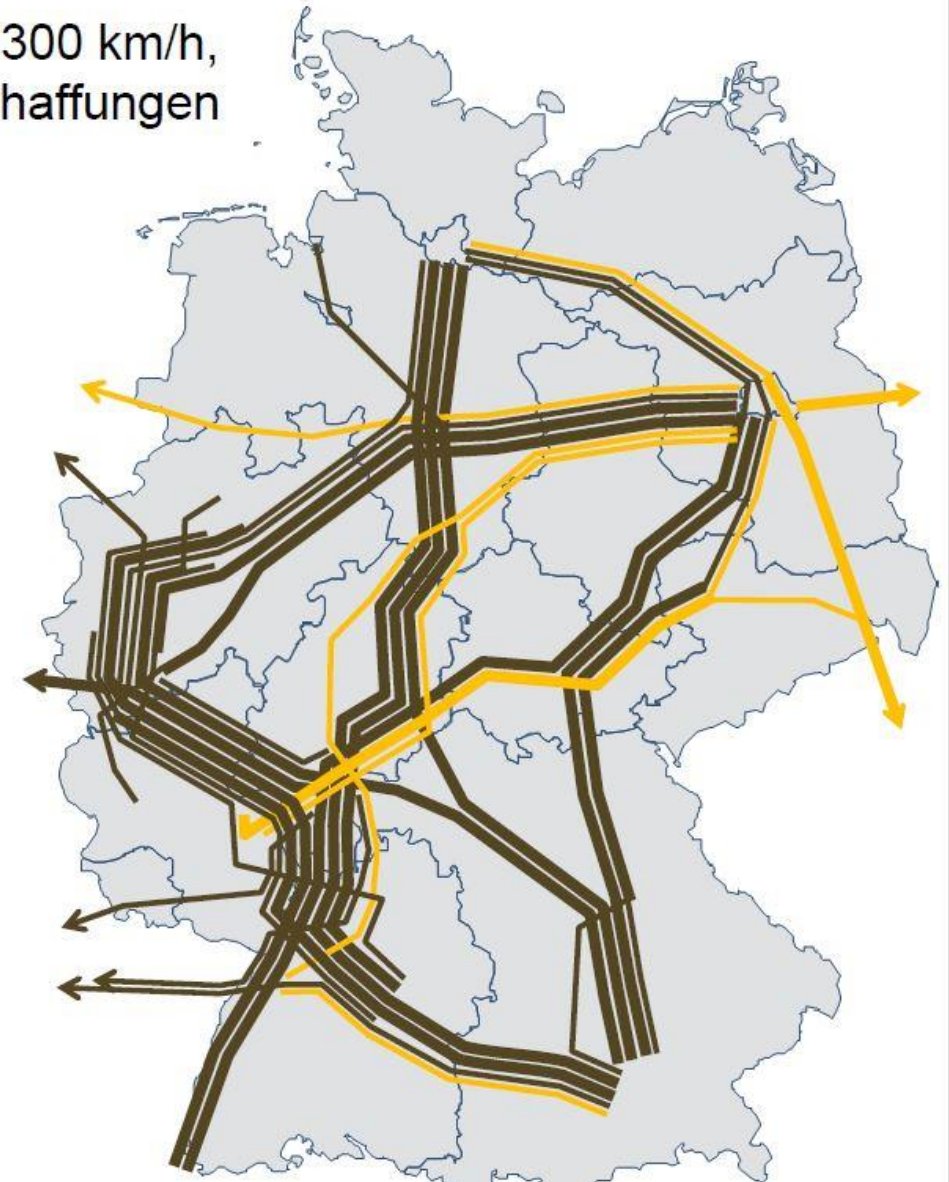
FV-Linien 250 km/h und 300 km/h

— 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.

## Auswirkungen der A 7 Variante

- Wahrscheinlich eine Streckenführung für 300 km/h mit entsprechend großen Kurvenradien.
- Die weitgehende Entflechtung der Verkehre würde dazu führen, dass fast alle Güterverkehre auf der Bestandsstrecke fahren würden, allerdings ohne Verbesserungen beim Lärmschutz. Die ICE würden ganz überwiegend auf der Neubaustrecke fahren.



## Bestandsausbau

- Im Rahmen der Gläsernen Werkstatt wurde die Untersuchung des Bestandsausbaus mit Geschwindigkeitserhöhungen nicht durchgeführt.
- Dr. Viereggs hat einen Bestandsausbau mit Geschwindigkeitserhöhungen untersucht. Im Rahmen der „Gläsernen Werkstatt“ wurde dieser Ausbau durch die von der DB Netz AG beauftragten Gutachter bewertet, allerdings teils bis zur Unkenntlichkeit verzerrt.
- Es wurden Abriss und Umbauarbeiten in einem weitaus überhöhten Umfang angesetzt. Entsprechend waren die Kosten viel zu hoch und das NKV zu niedrig.

# Vielen Dank für Ihre Teilnahme



# und bleiben Sie gesund!