

03 N Koordinierungsstelle für nachhaltige Entwicklung
Herr Dr. Rehbein

Datum:
14.11.2019

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:
Verkehrsausschuss

**Bundesverkehrswegeplanung Schiene ("Optimiertes Alpha-E")
Sachstand "Gläserne Werkstatt der Deutschen Bahn zur umfänglichen Bewertung
von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen"**

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	27.11.2019	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat zuletzt mit Vorlage VO/7195/17 umfassend zum Sachstand der Bundesverkehrswegeplanung „Optimiertes Alpha-E“ im Verkehrsausschuss informiert. In der Zwischenzeit hat die Deutsche Bahn mehrere so genannte Runde Tische eingerichtet, die jeweils regional eine umfangreiche informelle Öffentlichkeitsbeteiligung für die Planungen der Deutschen Bahn sicherstellen sollen („gläserne Werkstatt“). Für die Hansestadt Lüneburg ist hier insbesondere der über eine rein regionale Bedeutung hinausgehende Runde Tisch „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien / Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“ von Bedeutung. Das Kick-off-Treffen für diesen Runden Tisch fand am 30.01.2019 in Hannover statt. Mittlerweile gab es am 07.11.2019 ein 5. Treffen, bei dem erste belastbare Ergebnisse vorgestellt wurden, so dass im Folgenden über den Sachstand berichtet werden kann.

Die so genannte Konsensunterlage

Grundlage für den laufenden Beteiligungsprozess ist eine zwischen der Deutschen Bahn und dem Projektbeirat des Dialogforums Schiene Nord entwickelte so genannte Konsensunterlage, die festlegt, welche Varianten eines Dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen näher untersucht werden sollen. Dabei sollen ausgehend vom BVWP Ergebnis (2-003-V03) drei Varianten für das Teilprojekt „ABS/NBS Hamburg-Hannover“ unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Dialogforums Schiene Nord näher betrachtet werden. Bei allen 3 Varianten handelt es sich um einen erweiterten dreigleisigen Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Stelle, Lüneburg und Uelzen.

1. 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, ohne Geschwindigkeitserhöhung (Ziel ist eine verkehrlich ausreichende Ausgangsvariante, für die das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für das Gesamtprojekt zu optimieren ist.)

2. 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, **mit Vmax 250/230 km/h** gemäß BVWP (Ziel ist die Erkenntnis zur Kapazität und ggf. Benennung weiterer kapazitäts-steigernder Maßnahmen und die Bestätigung Gesamtprojekt-NKV > 1,0)
3. 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, **mit Ortsumfahrungen z. B. von Lüneburg, Deutsch Evern und Bad Bevensen** und Vmax 250/230 km/h (auf Punkt 2 aufbauende Variante).

Am 07.11.2019 wurden die Ergebnisse der Bewertung der Variante 1 vorgestellt. Für die Varianten 2 und 3 liegen erst anfängliche Überlegungen vor. Bei dem vorgenannten Treffen wurde vereinbart, dass Variante 3 vorgezogen und die zugehörigen Ergebnisse im Januar 2020 vorgestellt werden sollen. Nachfolgend wird auf die Grundlagen und Bewertungsergebnisse der Variante 1 näher eingegangen.

Grundlagen und Bewertungsergebnisse für Variante 1

Szenario 2030

Grundlagen

- Grundlage der Untersuchung sind für den Schienenpersonenverkehr (SPV) die Anforderungen der Prognose 2030.
- Angebotskonzept Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß Abstimmung mit Land Niedersachsen für Horizont bis 2030.
- Die Zugzahlen beinhalten kein Wachstum im SPV gegenüber dem heutigen Angebot.

Wesentliche Ergebnisse des eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Gutachtens

- Bei dreigleisigen Strecken ist eine optimale Nutzung aller Streckengleise stark abhängig vom unterstellten Fahrplan sowie einer hinreichend flexiblen Infrastruktur.
- Es besteht ein hohes Risiko hinsichtlich der Robustheit bei künftig veränderten Anforderungen (veränderte Fahrplan- und Angebotskonzepte vs. kostenintensive „starre“ Infrastruktur).
- Bei optimaler Betriebsqualität (Planungsziel) können über den Gesamttag 284 Güterzüge gefahren werden.
- Die optimierte Dreigleisigkeit lässt keine Verbesserungen im Angebotskonzept des Fern- und Nahverkehrs gegenüber 2019 zu.
- Ein dreigleisiger Ausbau zwischen Uelzen und Lüneburg ist nicht kompatibel zum Entwurf des Deutschlandtakts.
- Während der Bauzeit der Dreigleisigkeit sind umfangreiche Einschränkungen im Verkehrsangebot zu erwarten.
- Ein Fahrzeitgewinn für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist im Abschnitt Stelle – Lüneburg – Celle nicht möglich, zwischen Celle und Hannover sind bei Ausbau gem. BVWP 2030 1 bis 1,5 Minuten realisierbar.

Ergebnis der Bewertung nach der BVWP-Systematik

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) = 0,47. Die erforderliche Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ist daher nicht gegeben.

Fazit

Die Ergebnisse zeigen, dass die optimierte Dreigleisigkeit kapazitiv keine zielführende und robuste Lösung darstellt.

Szenario 2030 +

Grundlagen

- Grundlagen für die Zugzahlen SPNV 2030+ sind die untersetzte Prognose 2030 im SPFV sowie die Anmeldungen des Landes Niedersachsen zu den Knotenprojekten Hamburg und Hannover im BVWP 2030.
- Im SPNV finden hier Ausweitungen im größeren Umfang zwischen Hannover und Uelzen sowie zwischen Lüneburg und Hamburg statt.
- Zwischen Uelzen und Lüneburg wird nur eine geringe Steigerung des Nahverkehrs gegenüber 2030 unterstellt.

Wesentliche Ergebnisse des eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Gutachtens

- Bei dreigleisigen Strecken ist eine optimale Nutzung aller Streckengleise stark abhängig vom unterstellten Fahrplan sowie von einer hinreichend flexiblen Infrastruktur.
- Für eine optimale Betriebsqualität muss der SPNV teils auf dem Mittelgleis entgegen dem SPFV geführt werden, wodurch ein hohes Risiko bei künftig veränderten Fahrplänen besteht.
- Da Fahrplanzwänge angrenzender Netzteile nicht betrachtet werden, können Vertaktung/Fahrtenanzahl im SPNV auf der Dreigleisigkeit ggf. nicht oder nur teils umgesetzt werden.
- Bei optimaler Betriebsqualität (Planungsziel) können über den Gesamttag 228 Güterzüge (- 56 Güterzüge gegenüber Horizont 2030) fahren, in Summe sinkt die Kapazität gegenüber dem Horizont 2030.
- Die optimierte Dreigleisigkeit lässt keine Erhöhung der Fahrtenanzahl des Fernverkehrs gegenüber 2019 zu und ist nicht kompatibel zum Entwurf des Deutschlandtakts.
- Während der Bauzeit der Dreigleisigkeit sind umfangreiche Einschränkungen im Verkehrsangebot zu erwarten.

Ergebnis der Bewertung nach der BVWP-Systematik

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) = 0,76. Die erforderliche Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ist also ebenso wenig wie bei dem Szenario 2030 gegeben. Anmerkung: Die Wirtschaftlichkeit gegenüber dem Szenario 2030 steigt, weil sich die Eigenschaften des Bezugsnetzes wegen der höheren Zugzahlen noch einmal verschlechtern.

Fazit

Der Horizont Nahverkehr 2030+ führt gegenüber dem Szenario 2030 zu einem Absinken der Kapazität für Güterzüge.

Ausblick

Als Ergebnis der Untersuchungen zu der Variante 1 mit den Szenarien 2030 und 2030+ kann festgehalten werden, dass ein erweiterter dreigleisiger Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Stelle, Lüneburg und Uelzen als nicht bedarfsgerecht bezeichnet werden muss und außerdem als unwirtschaftlich zu bezeichnen ist. Ergebnisse zu der Variante 3 (Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Stelle, Lüneburg und Uelzen einschl. Ortsumfahrungen z. B. von Lüneburg, Deutsch Evern und Bad Bevensen und Vmax 250/230 km/h) sollen seitens der Deutschen Bahn im Januar 2020 vorgelegt werden. Inwieweit dieser Ausbau zu zielführenden Ergebnissen führen wird, bleibt abzuwarten.

Näheres wird die Verwaltung in der Sitzung anhand einer Präsentation erläutern.

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: **100,00 €**

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlage/n:

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein-stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Beschluss-vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto-kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Fachbereich 3 - Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr, Sicherheit, Europa und Recht
