

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Bundesverkehrswegeplanung Schiene ("Optimiertes Alpha-E")

Sachstand "6. Gläserne Werkstatt der Deutschen Bahn zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen" sowie erste Einschätzung zu den Vorschlägen der Vieregg-Rössler GmbH

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
-----------------	---------------	---------

Ö	28.05.2020	Videokonferenz des Verkehrsausschusses
---	------------	--

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat zuletzt mit Vorlage VO/8721/19 umfassend zum Sachstand der Bundesverkehrswegeplanung "Optimiertes Alpha-E" im Verkehrsausschuss informiert. Inzwischen hat mit Datum vom 29.01.2020 in Hannover das in dieser Vorlage angekündigte 6. Treffen zum **"Weiteren Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien / Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege"** stattgefunden. Wie berichtet, hatte dieses Treffen die **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) zum Gegenstand. Dabei wurden die Ergebnisse von zwei Untervarianten vorgestellt:

Variante 3a: zwei getrennte zweigleisige Ortsumfahrungen mit Überholgleisen (Radbruch - Bienenbüttel und Bienenbüttel - Uelzen) und

Variante 3b: wie Variante 3a, jedoch durchgehend von Radbruch bis Uelzen.

Ferner wurde am 23.01.2020 in Uelzen die von den fünf im Projektbeirat vertretenen Bürgerinitiativen beauftragte Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH mit dem Titel "Ermittlung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Eisenbahnstrecke Hamburg - Hannover unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan ("Optimiertes Alpha-E"), des Deutschland-Takts, der Umrountung von Güterzügen" der Öffentlichkeit vorgestellt. Die in dieser Untersuchung unterbreiteten Vorschläge gehen nun, anders als es der Titel suggeriert, weit über die in der Bundesverkehrswegeplanung beschriebenen Teilmaßnahmen hinaus, mit weitreichenden Konsequenzen für die Hansestadt Lüneburg. Deshalb sei weiter unten zumindest kurz darauf eingegangen, ohne der abschließenden Bewertung durch die Deutsche Bahn vorgreifen zu wollen.

Wesentliche Ergebnisse des Treffens am 29.01.2020 in Hannover ("6. Gläserne Werkstatt der Deutschen Bahn"):

- Beide Varianten wurden anhand von Prinzipskizzen erläutert. Konkrete Linienführungen wurden nicht gezeigt. Jedoch war zu erkennen, dass die Deutsche Bahn gemäß dem von ihr verfolgten Prinzip "von innen nach außen" derzeit von einer Realisierbarkeit von Ortsumfahrungen nahe der Bestandsstrecke ausgeht.
- Die Varianten 3 (a/b) weisen eine höhere Leistungsfähigkeit als die Variante 1 auf, da der dreigleisige Mischverkehrsabschnitt (schneller Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und langsamer Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Schienengüterverkehr (SGV)) verkürzt wird.
- Bei optimaler Betriebsqualität (Planungsziel) können über den Gesamttag 297 Güterzüge im Horizont 2030 und 244 Züge im Horizont 2030+ gefahren werden.
- Die Fahrzeiterparnis gegenüber der Variante 1 beträgt bei Variante 3a ca. 03:30 min, bei Variante 3b ca. 04:00 min.
- Der verbleibende dreigleisige Abschnitt nördlich von Radbruch stellt weiterhin einen Engpass für die Betriebsführung und die Fahrplanerstellung dar.
- Aufgrund dessen können die mit den Ortsumfahrungen geschaffenen Kapazitäten nicht vollständig genutzt werden.
- Die ausgewiesenen Güterzugzahlen unterstellen keine Verbesserung des Angebotes im Personenfernverkehr gegenüber 2019.
- Die Varianten 3 (a/b) sind nicht kompatibel zu den Entwürfen des Deutschlandtakts.
- Die Variante 3a mit Verknüpfung in Bienenbüttel ist kapazitiv geringfügig schlechter als die Variante 3b ohne Verknüpfung.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) Variante 3a: 0,55; Variante 3b: 0,79. Beide Varianten liegen damit unter dem erforderlichen NKV von 1,00.

Vor dem Hintergrund der oben dargestellten Ergebnisse hält die Deutsche Bahn für den Raum nördlich Lüneburg eine über eine optimierte Dreigleisigkeit hinausgehende Lösung für erforderlich und beabsichtigt diese im Dialog mit der Region zu entwickeln. Die hierfür erforderlichen Fachgutachten befinden sich derzeit noch in der Phase der Beauftragung. Ein Zeitplan liegt deshalb noch nicht vor.

Erste Einschätzung der Vorschläge zur Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH Bei dem Treffen am 29.01.2020 in Hannover ("6. Gläserne Werkstatt") ist die erst kurz zuvor vorgestellte Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH nur am Rande besprochen worden. Jedoch hat die Deutsche Bahn zugesagt, die Ansätze der Untersuchung zunächst bilateral mit dem Verfasser zu erörtern und im Anschluss daran bei einem - allerdings noch nicht terminierten - weiteren Treffen der "Gläsernen Werkstatt" zu behandeln.

Im Kern wird in der Untersuchung für die Bestandsstrecke Hamburg - Hannover

- ein viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Ashausen und Lüneburg,
- eine Beibehaltung der Zweigleisigkeit zwischen Lüneburg und Uelzen sowie
- ein überwiegend drei- bis viergleisiger Ausbau zwischen Uelzen und Celle vorgeschlagen.

In Verbindung mit der Umroutung von Güterzügen auf schwächer belastete Strecken reiche damit die Kapazität des vom Dialogforum Schiene Nord beschlossenen Projekts "Alpha E" für Bewältigung der prognostizierten Schienenverkehre einschließlich des Deutschland-Takts aus.

De facto geht dieser Vorschlag jedoch deutlich über die vom Dialogforum Schiene Nord vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus (Viergleisigkeit Ashausen - Lüneburg). Die Untersuchung steht damit auch im Widerspruch zu den bisher von der Deutschen Bahn in der "gläsernen Werkstatt" präsentierten Ergebnissen.

Mit Blick auf die Hansestadt Lüneburg kommt die Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH zu folgenden Vorschlägen:

- Die für die Realisierung des viergleisigen Ausbaus von Ashausen bis Lüneburg bzw. die Hereinführung der Viergleisigkeit in den Bahnhof Lüneburg erforderlichen Baumaßnahmen werden als "kompliziert" bezeichnet, konkrete Lösungen werden nicht benannt.
- Die Gleisanlagen im Bereich der Hansestadt Lüneburg bzw. des Bahnhofs Lüneburg sollen für eine Durchfahrgeschwindigkeit von 190 km/h ausgebaut werden. Hierfür sei eine Trassenverschwenkung nördlich des Bahnhofs Lüneburg von 1 bis 2 m (an anderer Stelle "ca. 2 m nach Osten"), im Bereich der Friedrich-Ebert-Brücke von ca. 45 m (nach Westen), ein Neubau der Ilmenau-Brücke und eine Beseitigung aller Weichen in Kurven erforderlich. Angeblich kann dies alles vollständig auf Bahngrund erfolgen.
- Im Bahnhof Lüneburg wird die Anlage von bahnsteiglosen Durchfahrtgleisen empfohlen. Im Ergebnis dürfte dies auf zwei zusätzliche Gleise im Bereich des Bahnhofs hinauslaufen.

Bereits aus dieser kurzen Zusammenfassung wird deutlich, dass die Umsetzung der Vorschläge der Untersuchung mit umfangreichen und langwierigen Baumaßnahmen im Bereich der Hansestadt Lüneburg einhergehen würde. Der vorgeschlagene Ausbau von Weichen in Kurvenbereichen (insbesondere im Bereich Kloster Lüne) würde u. a. die Funktion des Westbahnhofs in Frage stellen.

Ohne der abschließenden Prüfung durch die Deutsche Bahn vorgreifen zu wollen, sei hier die Vermutung geäußert, dass sich die oben genannten Vorschläge der Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH - zumindest in der Summe - als nicht umsetzbar und sich darüber hinaus auch wegen zweifelhafter methodischer Ansätze als nicht bedarfsgerecht erweisen dürften.

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: **113,00 €**

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 / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:
