

Fachbereich 3b - Ordnung, Umwelt,
Nachhaltigkeit und Mobilität
Herr Dr. Rehbein

Datum:
19.01.2021

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Bundesverkehrswegeplanung Schiene ("Optimiertes Alpha-E" und "Deutschlandtakt")

Sachstandsbericht

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	27.01.2021	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

Die Beratung der Vorlage VO/9251/20 wurde in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.11.2020 auf die nachfolgende Sitzung vertagt. Die vorgenannte Vorlage wurde aktualisiert. Die Änderungen gegenüber der Vorlage VO/9251/20 sind in fettem Kursivdruck kenntlich gemacht.

Die Verwaltung hat zuletzt mit Vorlage VO/8721/19-1 am 28.05.2020 in der Videokonferenz des Verkehrsausschusses zur 6. Gläsernen Werkstatt der Deutschen Bahn berichtet und auch eine erste Einschätzung der Vorschläge der sogenannten Vieregg-Studie vorgenommen. Zwischenzeitlich sind die Planungen weiter vorangegangen, so dass mit dieser Vorlage erneut im Verkehrsausschuss informiert werden kann:

- Am 17.06.2020 hat die Deutsche Bahn im Rahmen einer Videokonferenz über den Sachstand ihrer Planungsaktivitäten berichtet.
- Unabhängig davon hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BM-VI) im Rahmen einer Akteurskonferenz am 15.07.2020 zu den laufenden gutachterlichen Arbeiten des "Deutschlandtaktes, dritter Gutachterentwurf Juni 2020" informiert.
- **Bericht zu der „Gläsernen Werkstatt“ vom 19.11.2021**

Die jeweiligen Sachstände werden nachfolgend dargestellt.

1. Bestandsstrecke Ashausen-Hannover

Die Deutsche Bahn hat zwischenzeitlich eine 3D-Visualisierung der Bestandsstrecke als

Grundlage für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet, diese jedoch noch nicht online gestellt. Ansonsten ist der Sachstand unverändert.

2. Vieregg-Studie

Die Deutsche Bahn hat mitgeteilt, dass sie die Ideen aus dem Papier des Beratungsbüros Vieregg-Rössler in ihre Betrachtungen einbezieht und sich mit dem Büro im fachlichen Austausch befinde. Die Ideen sollen auf der Grundlage von Spurplanskizzen mit Hilfe der BVWP-Methodik (analog zum Vorgehen in der "Gläsernen Werkstatt") bewertet werden. Ergebnisse liegen noch nicht vor. Die Verwaltung sieht derzeit allerdings auch keinen Anlass, von ihrer in Vorlage VO/8721/19-1 geäußerten Skepsis abzurücken.

Die Darstellung der Bewertung der Vieregg-Studie unter Berücksichtigung der Gläsernen Werkstatt vom 19.01.2021 erfolgt in der Sitzung.

3. Methodik der Sensitivitätsbetrachtung

Die Deutsche Bahn hat im Rahmen ihrer Videokonferenz am 17.06.2020 auch über die Methodik der so genannten "Sensitivitätsbetrachtung" informiert. Dabei wird in einem 1. Schritt der Untersuchungsraum näher definiert sowie auf der Grundlage von umweltfachlichen und raumordnerischen Grundlagen nach Grobkorridoren für alternative Streckenführungen gesucht. Die Deutsche Bahn hat angekündigt, hierbei einen Untersuchungsraum zwischen der BAB 7 im Westen und der Bestandsstrecke im Osten zu betrachten, jeweils erweitert um einen 10 km breiten Korridor nach Westen bzw. Osten. Sie hat ferner angekündigt, in Gespräche mit den jeweiligen Raumordnungsbehörden eintreten zu wollen. Ergebnisse oder Zwischenstände sind nicht bekannt.

4. Deutschlandtakt

Der "Deutschlandtakt" ist in rechtlicher Hinsicht einer derjenigen Maßnahmen des so genannten "Potentiellen Bedarfs", die nach einer positiven Bewertung nach der BVWP-Methodik in den "Vordringlichen Bedarf" der Bundesverkehrswegeplanung aufrücken können.

Wie bereits oben erwähnt, hat das BMVI im Rahmen einer Akteurskonferenz am 15.07.2020 zu den laufenden gutachterlichen Arbeiten des Deutschlandtaktes informiert.

Der Deutschlandtakt nach der zugehörigen Präsentation...

- ist die konkrete Angebotsvision für den Personen- und Güterverkehr, um die Verfügbarkeit des Systems Schiene zu erhöhen und eine steigende Nachfrage zu berücksichtigen.
- ist Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur.
- setzt auf den Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 auf.
- leitet über den Bezugsfall hinausgehend fahrplanbasiert Infrastrukturmaßnahmen ab (Prinzip: "Erst der Fahrplan, dann die Infrastrukturplanung").
- maximiert die Reiseverbindungen und schafft kürzere Fahrzeiten durch abgestimmte Anschlüsse.
- stellt den Zielfahrplan dar, zu dem alle bisherigen Infrastrukturplanungen und künftigen Realisierungsschritte aufwärtskompatibel sein müssen.

Aus den bisherigen Arbeiten zum Deutschlandtakt wurden u. a. auch Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet, die z. T. über die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030 hinausgehen, so auch eine **"ABS/NBS Hamburg-Hannover, Kantenzzeit von 59 min., Verbindungskurve Richtung NRW"**, wobei die Planungen zum Deutschlandtakt noch keine Streckenfestlegungen treffen.

Im Korridor Hamburg - Hannover ist dabei eine deutliche Beschleunigung und weitere Angebotsausweitung im Fernverkehr, zudem auch eine nahezu vollständige Entflechtung

der schnellen und langsamen Verkehre vorgesehen. Dabei soll im Nahverkehr zwischen Hamburg und Hannover ein durchgehender Halbstundentakt erreicht werden.

Für Lüneburg bedeutet dies im Einzelnen:

- Lüneburg ist im Deutschlandtakt ein leicht verschobener 0/30-Knoten ("zur vollen und halben Stunde") im Regionalexpress-Verkehr (RE) mit 2-stündiger Einbindung des Fernverkehrs (FV) zur halben Stunde
- Lüneburg hat weiterhin aufgrund der hohen Fahrgastaufkommen eine hervorgehobene Position als Haltepunkt für ICE/IC für die Zukunft
- 30-min.-Takt im RE mit ca. 112 Minuten Fahrzeit zwischen Hamburg und Hannover, was ca. 30 min. schneller ist als der Status Quo, davon 20 min. durch Durchbindung in Uelzen, 5 min. durch Entflechtung im Fernverkehr, 5 min. durch Einsatz von spurtstarken Triebzügen anstelle von Lok-Wagen-Zügen
- In Hannover bestehen gute Anschlüsse zum FV in alle Richtungen.

Die in der Akteurskonferenz angekündigten weiteren Schritte sind

- Bewertung des Deutschlandtaktes gem. BVWP-Methodik
- Fortführung der Arbeiten am Etappierungskonzept.

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

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: **297,00 €**

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:
