

Planungsphasen eines Schieneninfrastrukturvorhabens

Bedarfsfeststellung

- Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan (Länder, EIU, seit 2011 auch Öffentlichkeit)
- Gesamtwirtschaftliche Bewertung durch Gutachter der Bundes
- Aufnahme in Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Planung

- Bedarfsgerechte und wirtschaftliche Planung des Projekts im Auftrag des Vorhabenträgers nach HOAI gemäß den gesetzlichen Vorgaben

Ggf. Raumordnungsverfahren (ROV)

- erforderlich bei hoher Raumbetroffenheit (§ 15 ROG)
- Zuständigkeit liegt bei Landesbehörde
- Beteiligungsverfahren. In der Regel Beteiligung der Öffentlichkeit.

Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG (§§ 72 bis 78 BVwVfG)

- **Anhörungsverfahren**
 - durch zuständige Landesbehörde
 - Möglichkeit zur Beteiligung von Betroffenen (§ 73, Abs. 4)
 - abschließende Stellungnahme durch Anhörungsbehörde
- **Planfeststellungsbeschluss**
 - Erarbeitung durch Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

i. d. Regel
Finanzierungs-
vereinbarung

Rechtsweg

- Planfeststellungsbeschluss gemäß § 40 in Verbindung mit § 59 VwGO anfechtbar

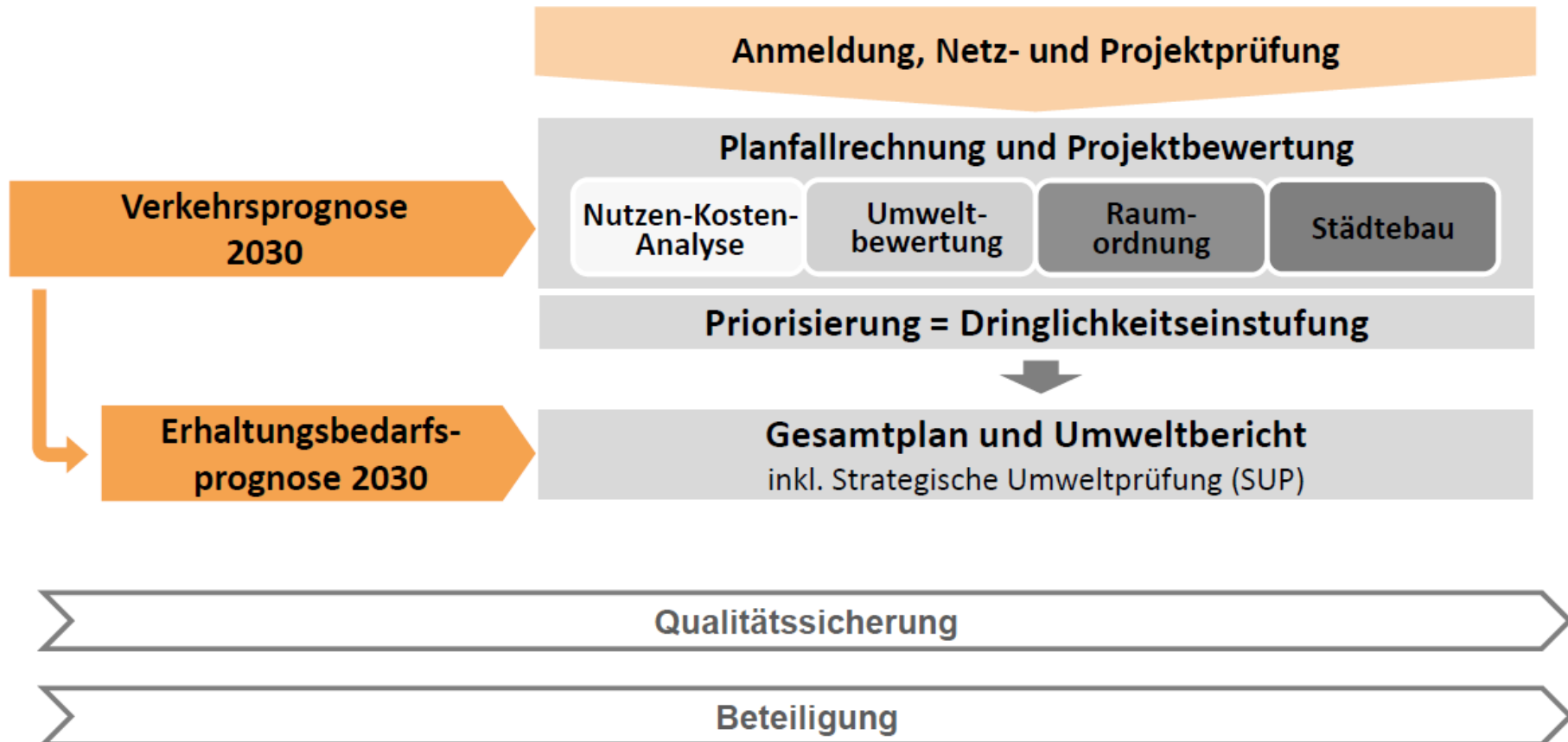
Dialogverfahren



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



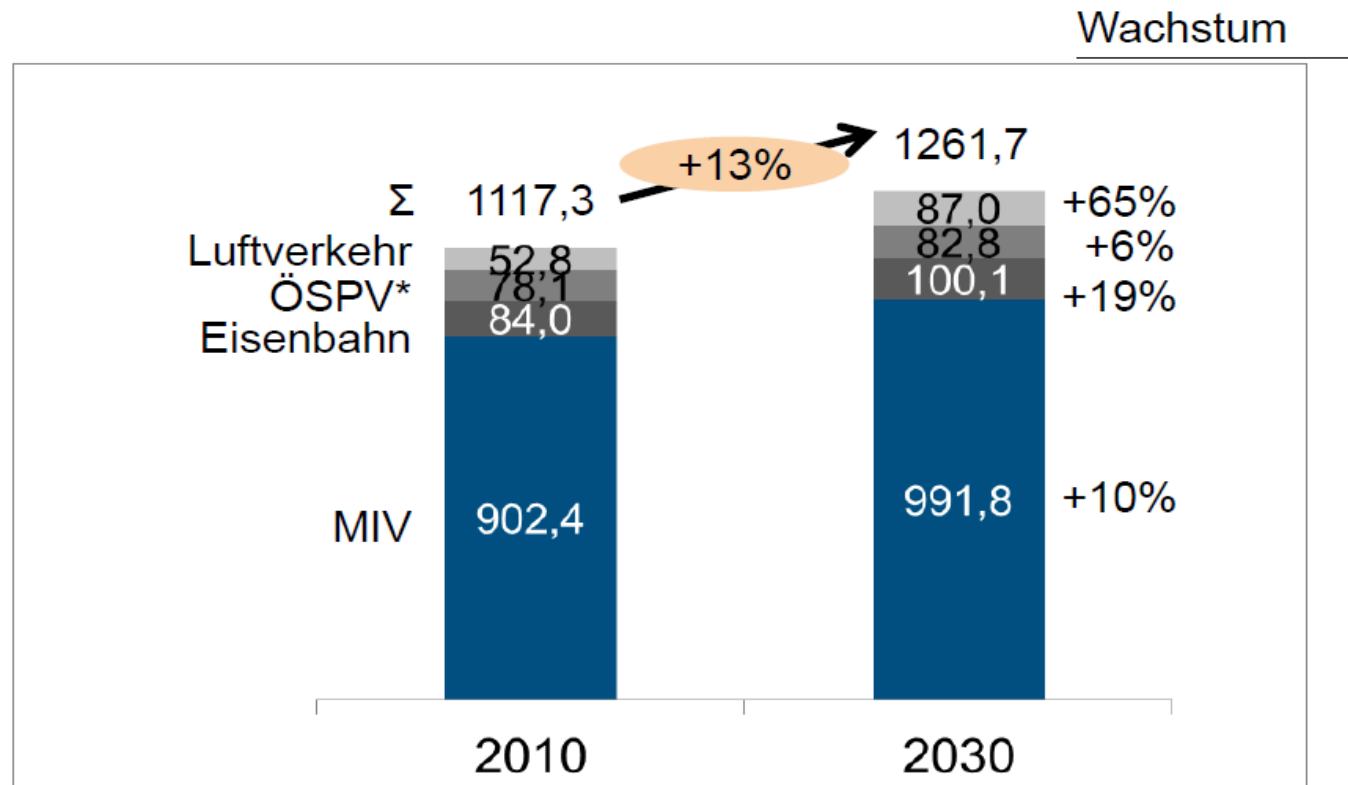
Der BVWP 2015 ermittelt den Infrastrukturbedarf auf Basis der Verkehrsprognose für das Jahr 2030





Der Personenverkehr wächst bis 2030 weiter

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm



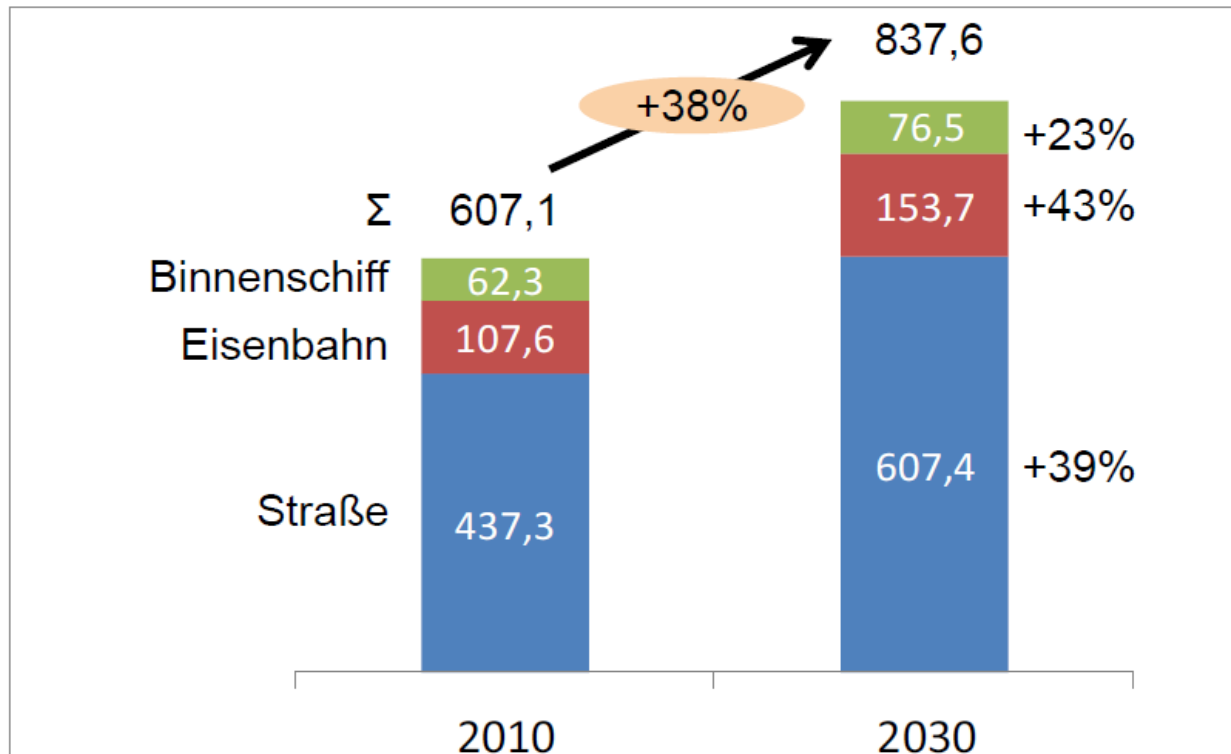
*Öffentlicher Straßenpersonenverkehr



Besonders im Güterverkehr nimmt die Verkehrsleistung zu

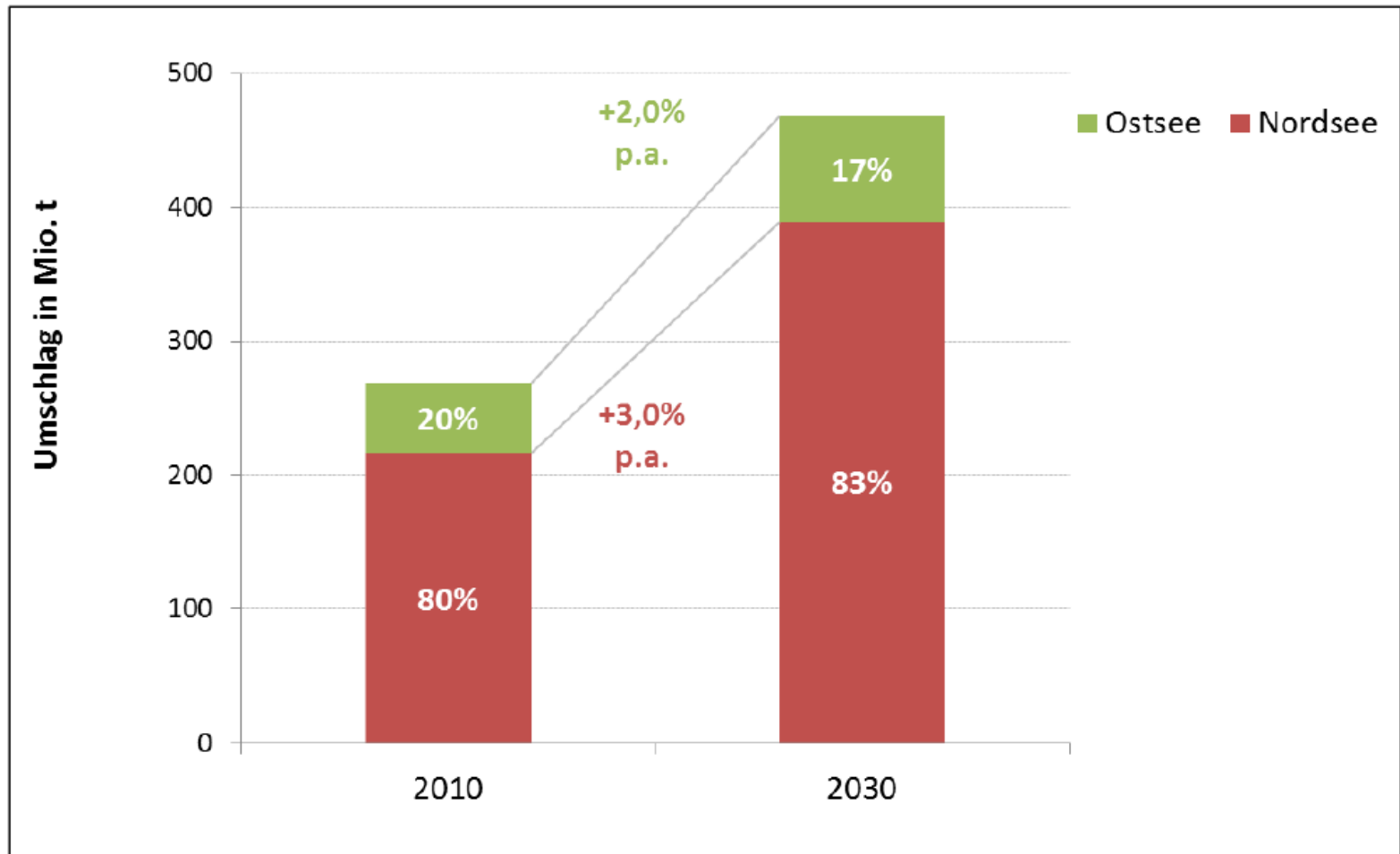
Verkehrsleistung in Mrd. tkm

Wachstum



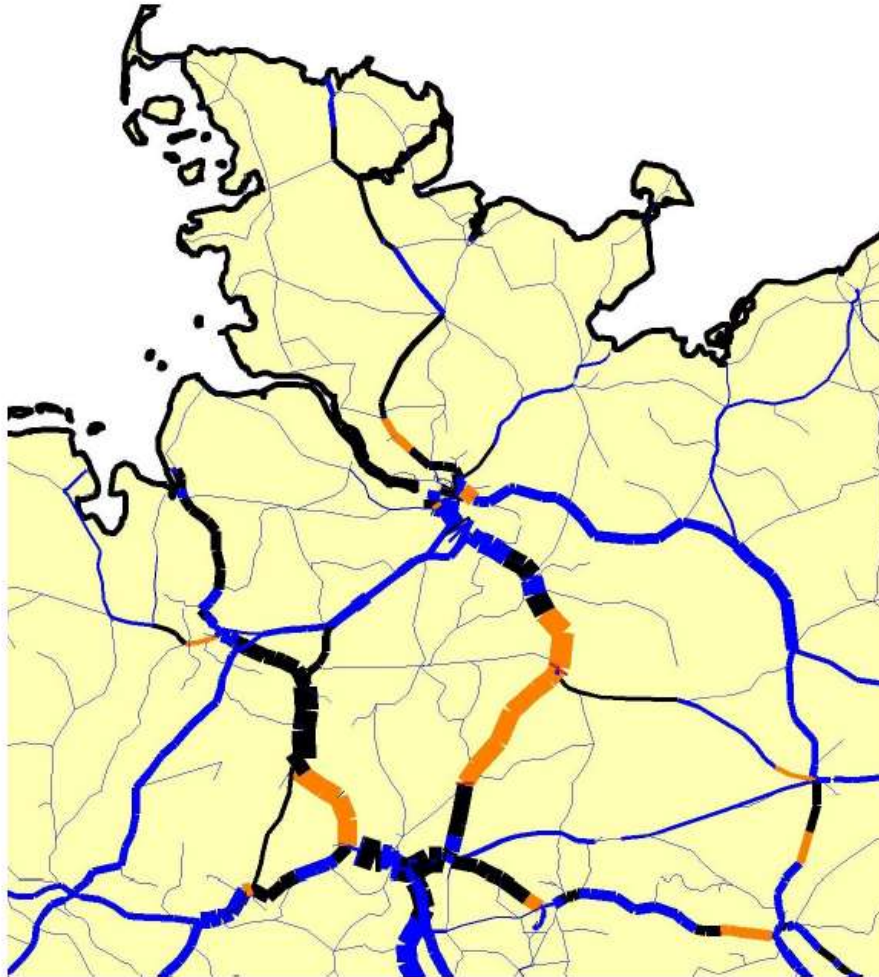


Seeverkehrsprognose 2030 – Zunahme des Umschlags





Was bedeuten diese Prognoseergebnisse für das Schienennetz im Norden?



Die Engpassanalyse des Bezugsfalls 2030 zeigt Probleme insbesondere zwischen Lüneburg und Celle (Überlast von ca. 140 Güterzügen pro Tag) sowie zwischen Nienburg und Verden (Überlast verursacht durch ca. 60 Züge pro Tag).

- Es fehlen also zwei Gleise in Nord-Süd-Richtung.

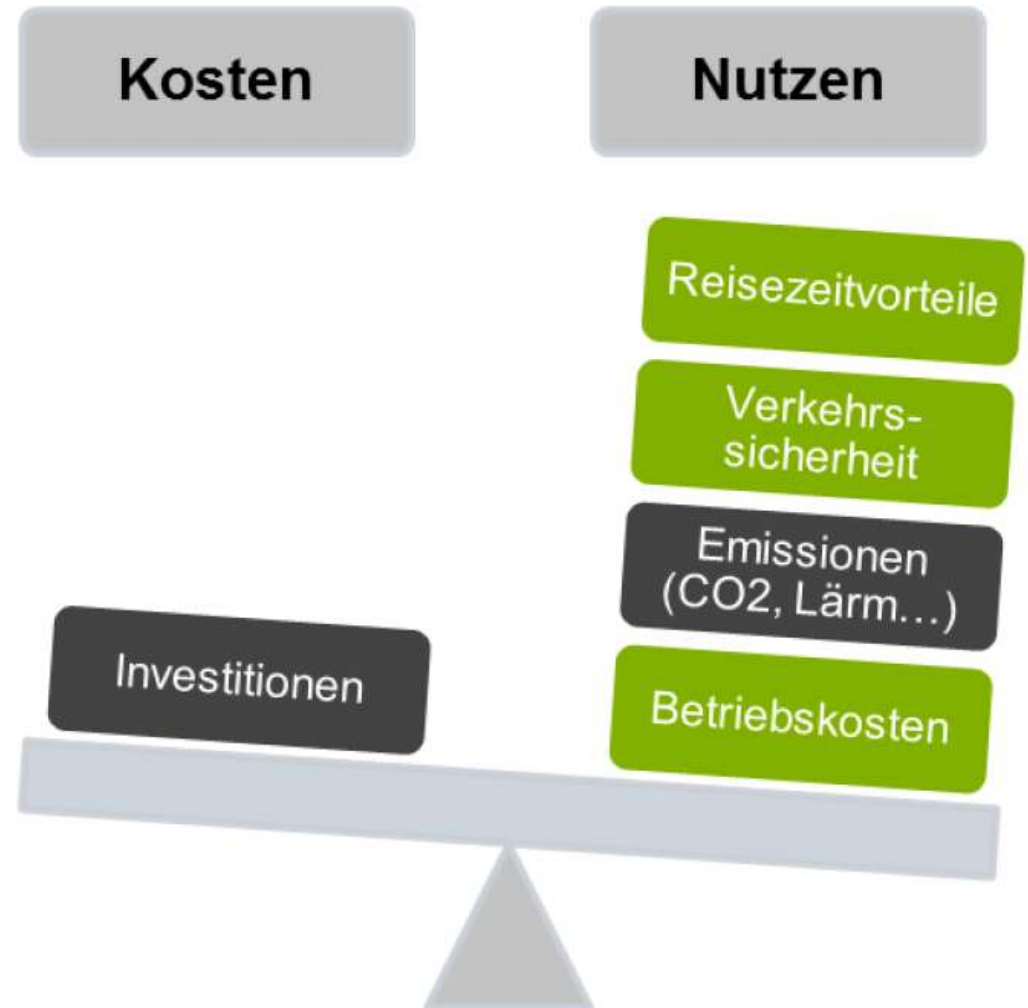


Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1 zur Aufnahme von Projekten in den BVWP erforderlich

Nutzen-Kosten-Verhältnis als
Entscheidungskriterium:

$$NKV = \frac{\text{Nutzen}}{\text{Kosten}}$$

Bundeshaushaltsordnung
fordert zwingend:
 $NKV > 1$

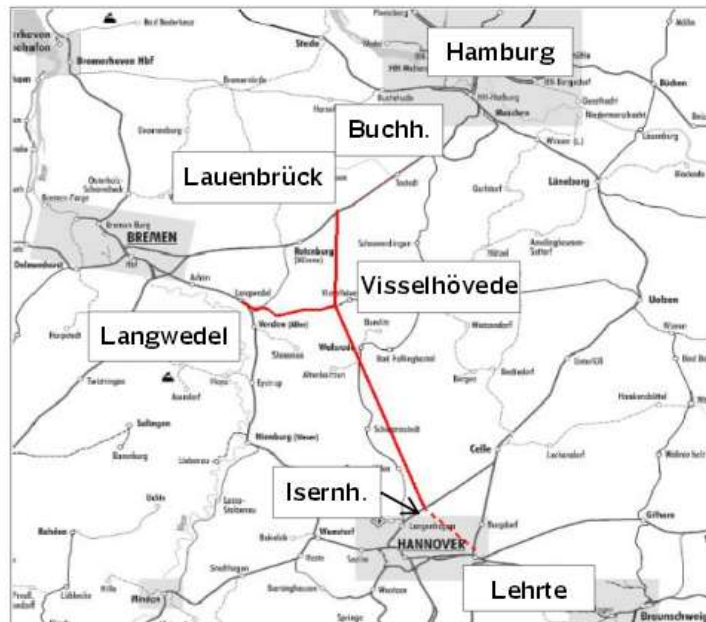




Wie werden die Arbeiten des Dialogforums in den BVWP 2015 aufgenommen?

- Der Bund hat keine „Vorzugsvariante“ und respektiert die Ergebnisse des Dialogforums.
- Die Ergebnisse des Dialogforums fließen direkt in den Bewertungsprozess des neuen BVWP ein.
- Voraussetzung für eine Aufnahme in den BVWP:
 - Verkehrliche Sinnhaftigkeit (Auflösung der Engpässe, Erfüllung der verkehrlichen Bedürfnisse)
 - Positive gesamtwirtschaftliche Rentabilität.
- Wir werden einen „Platzhalter“ Netzkonzeption Nord aufnehmen, sofern die Ergebnisse des Dialogforums noch nicht vorliegen.

Konzeption Y-Trasse (klassisch)



Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- Y-Trasse (klassisch):
ca. 2,7 Mrd. EUR
- + ca. 0,2 Mrd. EUR (Buchh.-Lauenbr.)

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung (ohne Isernhagen-Lehrte und Buchholz-Lauenbrück)

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt zwischen Langwedel und Visselhövede unter dem „rollenden Rad“
 - Geringe Auswirkungen auf den Bahnbetrieb
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 55 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Wasserschutzgebieten mit ca. 35 km und Landschaftsschutzgebieten mit ca. 20 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 2.000 Wohneinheiten
 - ca. 55 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Keine wesentlichen Risiken
 - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV erfolgt

Konzeption Ausbau Y-Trasse für Güterverkehr (SGV-Y)



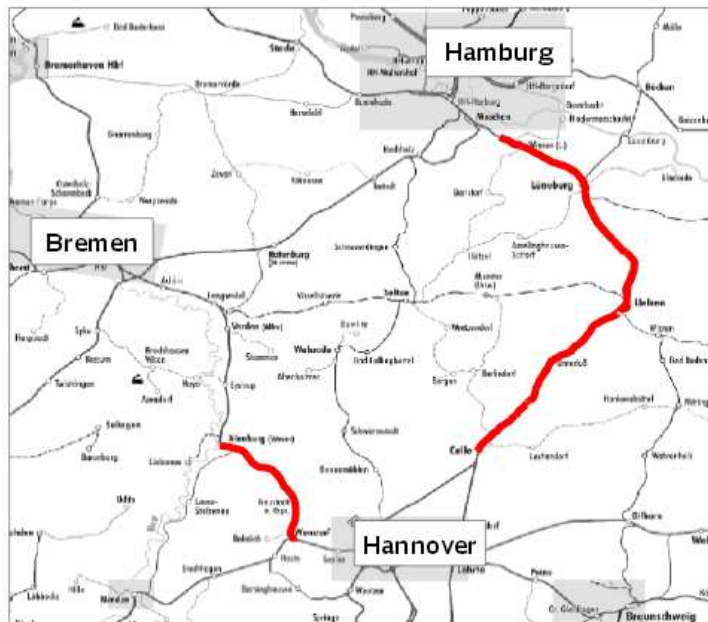
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- SGV-Y: ca. 2,5 Mrd. EUR

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt zwischen Langwedel und Soltau unter dem rollenden Rad
 - Geringe Auswirkungen auf den Bahnbetrieb
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 80 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Wasserschutzgebieten mit ca. 30 km und Landschaftsschutzgebieten mit ca. 25 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 25.000 Wohneinheiten (bei Südumfahrung Soltau ca. 20.000 WE) sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 65 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Keine wesentlichen Risiken erkennbar
 - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV möglich

Konzeption Ausbau der Bestandsstrecken



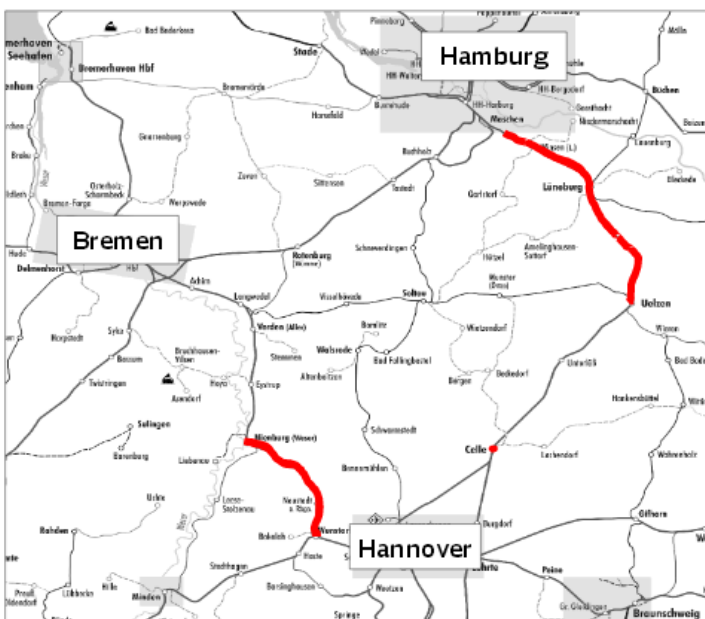
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- Bestandsstreckenausbau: ca. 2,5 Mrd. EUR

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt unter dem rollenden Rad
 - Maßnahme ist baubetrieblich schwer umsetzbar (Baufreiheit auf allen Umleiterstrecken)
 - umfangreiche Vollsperrungen erforderlich, insbesondere der Bahnhöfe zum Umbau der Oberleitung
 - Hohe Belastung der Betroffenen während der Bauzeit
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 100 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 40 km und Wasserschutzgebieten mit ca. 30 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 55.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 55 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Sehr hoher Anteil direkter Betroffenheit
 - Eingriffe in vorhandene Bebauung, Verlegung einer BAB oder Gewerbeansiedlungen

Konzeption reduzierter Ausbau der Bestandsstrecken



Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

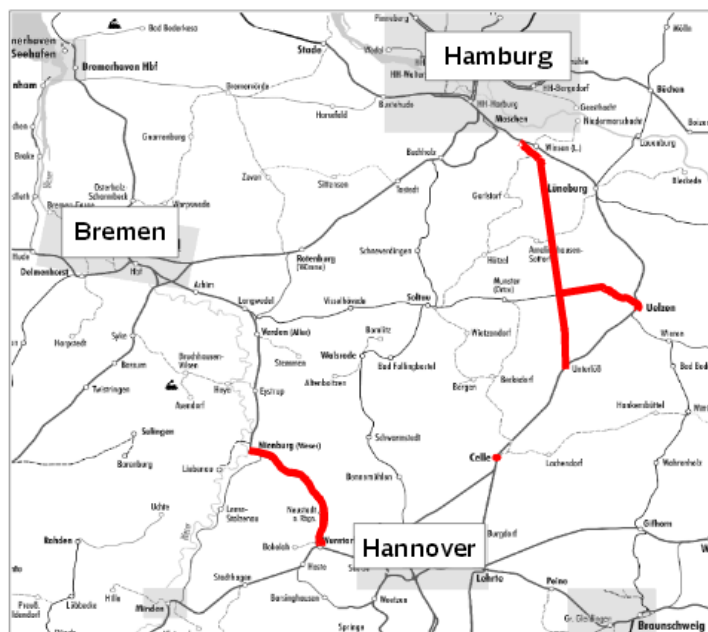
■ Bestandsstreckenausbau: ca. 1,7 Mrd. EUR

unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt unter dem rollenden Rad
 - Maßnahme ist baubetrieblich schwer umsetzbar (Baufreiheit auf allen Umleiterstrecken)
 - umfangreiche Vollsperrungen erforderlich, insbesondere der Bahnhöfe zum Umbau der Oberleitung
 - Hohe Belastung der Betroffenen während der Bauzeit
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 50 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 15 km und Wasserschutzgebieten mit ca. 15 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 35.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 40 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Sehr hoher Anteil direkter Betroffenheit
 - Eingriffe in vorhandene Bebauung, Verlegung einer BAB oder Gewerbeansiedlungen

Konzeption Neubaustrecke Ashausen-Unterlüß



Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- NBS Ashausen-Sudenburg/Unterlüß mit ABS Brockhöfe-Uelzen und punktuell Nienburg-Wunstorf

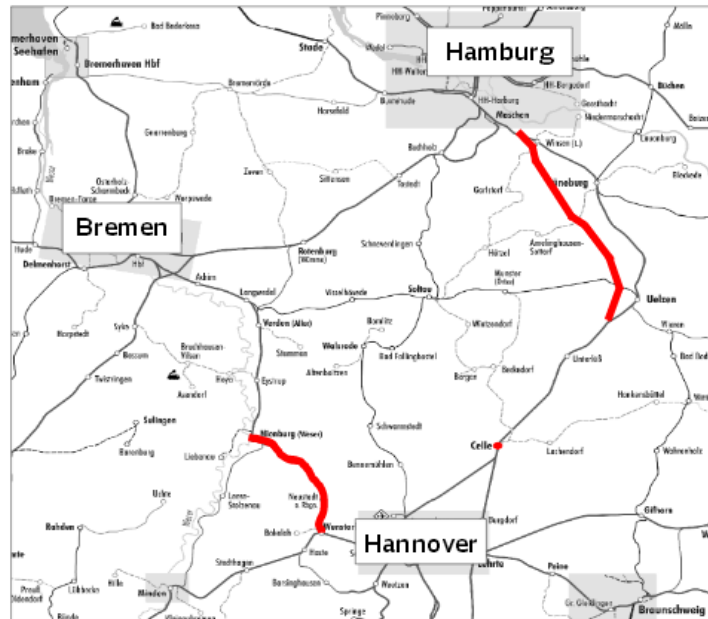
ca. 2,0 Mrd. EUR

unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Neubau erfolgt ohne Beeinflussung der Bestandsstrecken, lediglich bei der möglichen Anbindung an die Amerikalinie und an die Bestandsstrecke wird Bestand tangiert
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 55 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 30 km und Wasserschutzgebieten mit ca. 15 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 10.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 55 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Keine wesentlichen Risiken erkennbar
 - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV möglich

Konzeption Neubaustrecke Ashausen-Suderburg



Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- NBS Ashausen-Suderburg und punktuell Nienburg-Wunstorf
ca. 1,4 Mrd. EUR
unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Neubau erfolgt ohne Beeinflussung der Bestandsstrecken, lediglich bei der möglichen Anbindung an die Amerikalinie und an die Bestandsstrecke wird Bestand tangiert
 - Wie bei NBS Ashausen-Unterlüß ist auch hier über die Amerikalinie eine Anbindung an den Ostkorridor möglich
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 30 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 15 km und Wasserschutzgebieten mit ca. 10 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 2 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 5.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 25 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Keine wesentlichen Risiken erkennbar
 - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV möglich

Konzeption Ausbaustrecke Langwedel-Uelzen (Amerikalinie)



Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- ABS Langwedel-Uelzen:
ca. 1,4 Mrd. EUR

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt unter dem rollenden Rad
 - Abschnittsweise SEV erforderlich
 - Hohe Anzahl von Bahnübergängen (ca. 32 BÜ)
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 30 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 20 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 25.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 65 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Anteil direkter Betroffenheiten insbesondere in den Ortsdurchfahrten

Hinweis:

Diese Variante dient nicht zur vollständigen Engpassauflösung im Untersuchungsraum → Nur als zusätzliche Maßnahme denkbar

Überblick: Untersuchte Varianten

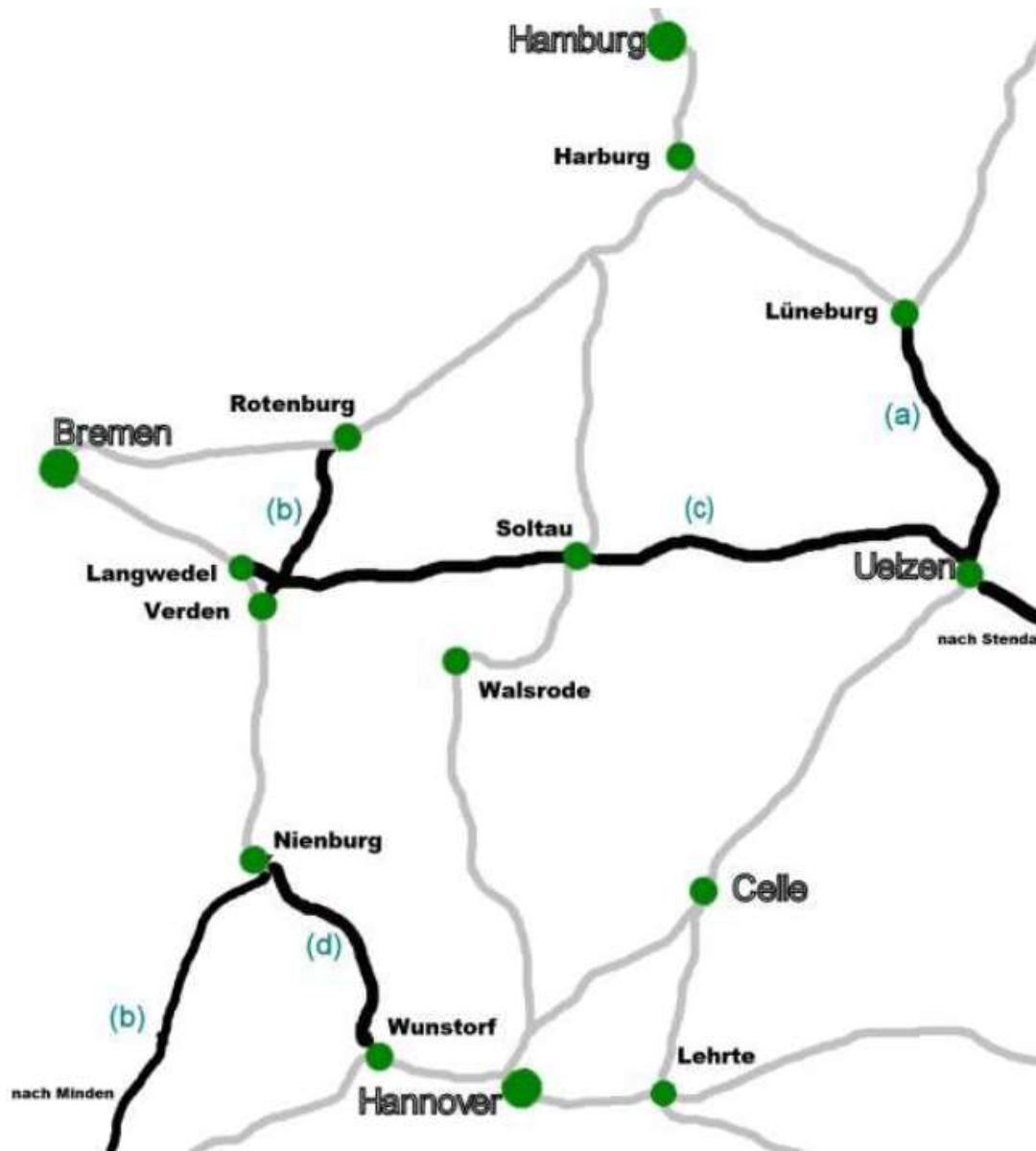
Skizze							
Arbeitstitel	Y-Trasse klassisch + Buchholz-Lauenbrück	SGV-Y Schienengüterverkehrs-Y	Ausbau Bestand	Reduzierter Bestandsstreckenausbau	Neubaustrecke / NBS Ashausen-Unterlüß	Neubaustrecke / NBS Ashausen-Sudenburg	Ausbaustrecke / ABS Langwedel-Uelzen „Amerikalinie“
Reale Kosten (Bau+Planung)	ca. 2,7 Mrd. EUR (Stand VEP 2011 nominalisiert auf 2013) + ca. 0,2 Mrd. EUR Buchholz-Lauenbrück	ca. 2,5 Mrd. EUR	ca. 2,5 Mrd. EUR*	ca. 1,7 Mrd. EUR* unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen	ca. 2,0 Mrd. EUR* unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen	ca. 1,4 Mrd. EUR* unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen	ca. 1,4 Mrd. EUR
Variante machbar?	Ja	Ja	Ortsdurchfahrten vsl. nicht machbar, sonst grundsätzlich ja	Ortsdurchfahrten vsl. nicht machbar, sonst grundsätzlich ja	Ja	Ja	Ja
Engpassauflösung GV gemäß EBWU *** 2025	Ja (ggf. jedoch nur mit NBS Isernhagen - Lehrte)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	optional ergänzende Maßnahme
Betroffene Wohneinheiten (ca.)	2.000	25.000	55.000	35.000	10.000	5.000	25.000
Betroffene Schutzgebiete (ca.)	55 km	80 km	100 km	50 km	55 km	30 km	30 km
Schallschutz (ca.)	55 km	65 km	55 km	40 km	55 km	25 km	65 km
Fahrzeitgewinne im SPFV **	0-5 Min. HB-Han. 5-10 Min HH-Han.	0-5 Min.	0-5 Min.	0-5 Min.	10-15 Min.	10-15 Min.	Kein SPFV

* inkl. punktueller Maßnahmen Nienburg-Wunstorf

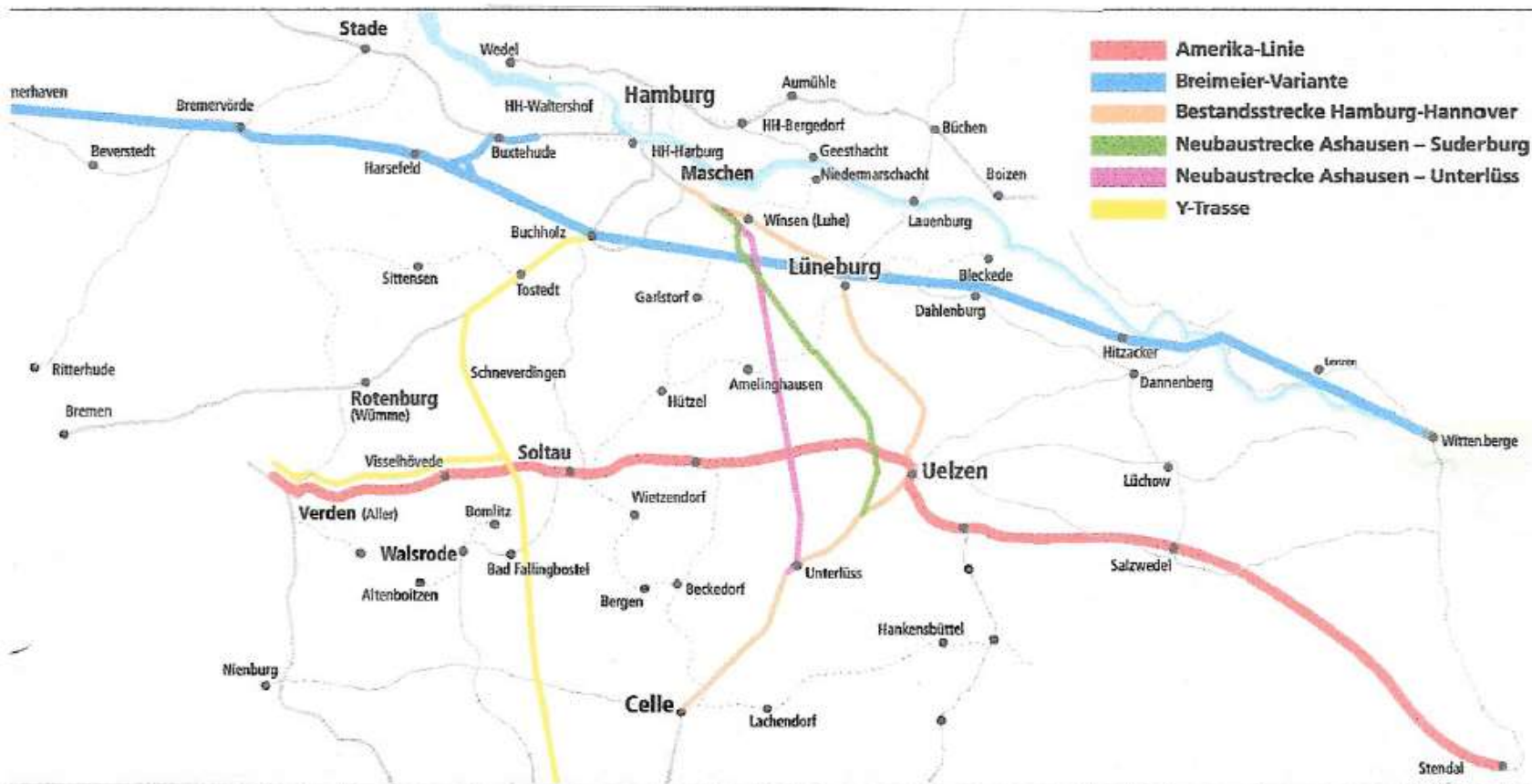
** Schienenpersonenfernverkehr

*** Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung

Alpha- oder Lühmann-Variante

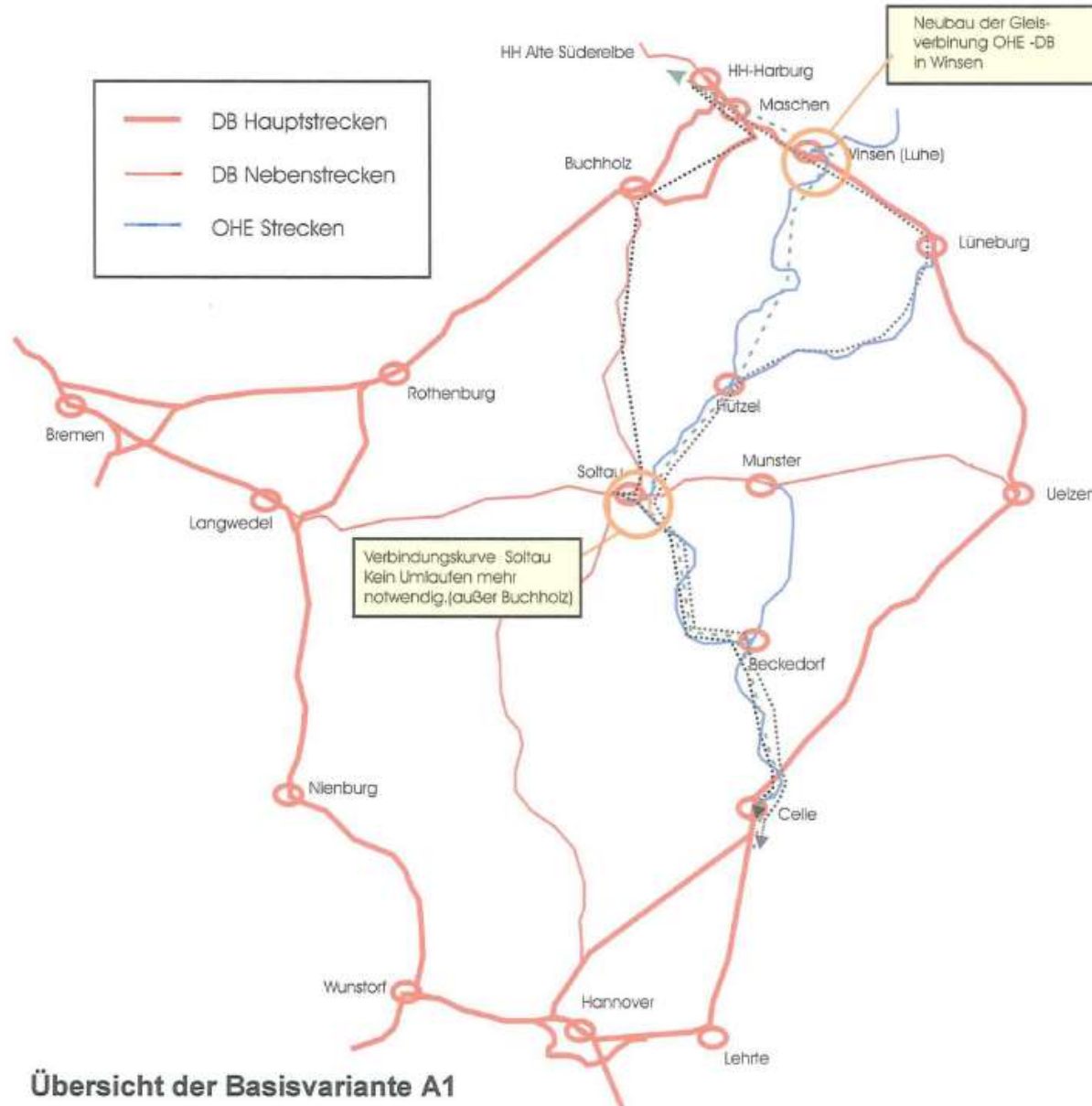


Verlauf Breimeier-Trasse



Die Breimeier-Variante von Bremerhaven bis Wittenberge (blau) sieht eine Verschiebung der Amerika-Linie (rot) nach Norden vor. Sie verspricht eine Entlastung der Knotenpunkte Hamburg, Bremen und Hannover.

Grafik: kleinebrahm



Basisvariante A1

Züge Richtung Norden

Celle – Soltau – Winsen

Züge Richtung Süden

Hamburg – Buchholz – Soltau - Celle

Ziele :

- 1 Zug pro Stunde und Richtung
- Durchgehend mind. 60 km/h
- Keine Einschränkungen aus Steigungen.
- Große Verfügbarkeit der Trassen
- Verhältnismäßiger Schutz der Anwohner