

Bürgerforum Burgwedel e. V.

- Mitgliederversammlung 15.03.2012 in Burgwedel -

**“Sinnvolle Lösungen zur Verbesserung des
Schienenverkehrs in Norddeutschland –
Eine Betrachtung aus verschiedenen Blickwinkeln.”**

■ Roland Sellien, Dipl.-Ing.

Studiengruppe Nahverkehr (SGNV)

► Das erwartet Sie?

Inhalt

- Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger
- Aus der Sicht der Raumplanung
- Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht
- Mängel- und Bedarfsanalyse
- Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Fazit und Empfehlung

Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger

► Das erwartet Sie?

Inhalt

- **Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger**

- Aus der Sicht der Raumplanung
- Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht
- Mängel- und Bedarfsanalyse
- Notwendige Ausbaumaßnahmen

- **Fazit und Empfehlung**

Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger

► Was wollen die Bürgerinnen und Bürger, was nicht?



Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger

► Was wollen die Bürgerinnen und Bürger, was nicht?

Y-Trasse:

- Ja?
- Ja, aber ...?
- Nein?

Celle: ICE-Halt?

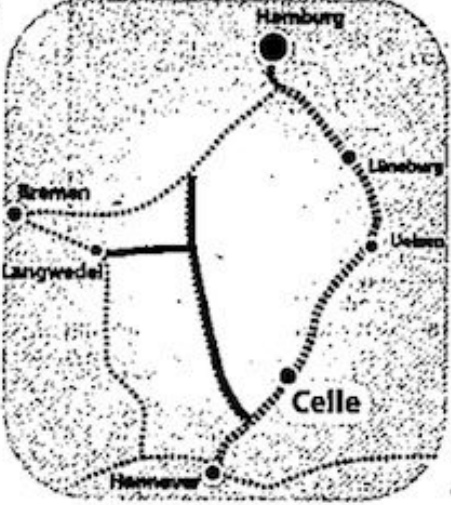
Für Celle hier keine Verschlechterung mit Y-Trasse.

Biermann: Y-Trasse darf Celle nicht abschneiden

Lauter Güterverkehr statt schnelle ICE-Verbindungen

Wird Celle bei der Deutschen Bahn aufs Abstellgleis geschoben? Das befürchtet Oberbürgermeister Martin Biermann, falls die Y-Trasse zwischen Hannover, Bremen und Hamburg realisiert werden sollte. Die Strecke, auf der vor allem die schnellen ICE- und IC-Züge verkehren sollen, führt an Celle vorbei.

Von Gunther Jehle



Auf der geplanten Y-Trasse (rot) soll vor allem der schnelle Personenverkehr fließen wie ICE-Züge. An Celle führt die Strecke vorbei. Oberbürgermeister Biermann fürchtet, dass Celle abgekoppelt wird und verstärkt der lautere Güterverkehr durch die Stadt führt.

den ist. Celle, erst im Januar frisch zum Oberzentrum gekürt, ist erst vor etwa eineinhalb Jahren zum ICE-Halt geworden. Damit könnte es dann wieder vorbei sein. Denn ein Blick auf die Karte verrät: Die Y-Trasse lässt Celle links liegen. „Es ist eine absurde Vorstellung, dass der Personenverkehr durch die Heide und an den Hellschnucken vorbei führt und der lautere Güterverkehr durch die Städte rollt. Ich hoffe nicht, dass die jetzigen Lärm-schutzarbeiten die Vorbereitung dafür sind“, trübte Biermann am Donnerstag etwas die Follerstimmung.

Die Deutsche Bahn trägt nicht gerade dazu bei, die

CELE. Normalerweise herrscht bei offiziellen geplanten Y-Trasse Celle vom schnellen Personenverkehr abgekoppelt werden enorm angestiegenen Güterverkehr, der im Hinterland der Häfen Hamburg

Quelle: <http://celleheute.de/wordpress/wp-content/uploads/2010/11/y-trasse-cz.jpg>

Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger

► Was akzeptieren die Bürgerinnen und Bürger?

Große und kleine Projekte

- Die „Bürgerinnen und Bürger“ lehnen „alles“ ab.
 - Wenn die Y-Trasse verhindert werden sollte, was dann?
 - Das Problem, die Ursache ist weiter vorhanden!
 - Nur „Sankt Florian's-Prinzip“?
- Was muss ein Projekt erfüllen, dass “keiner” dagegen ist?
- Oder aus demokratischer Sicht: Die Entscheidung für oder gegen ein Projekt akzeptieren kann?

Aus der Sicht der Raumplanung

► **Das erwartet Sie?**

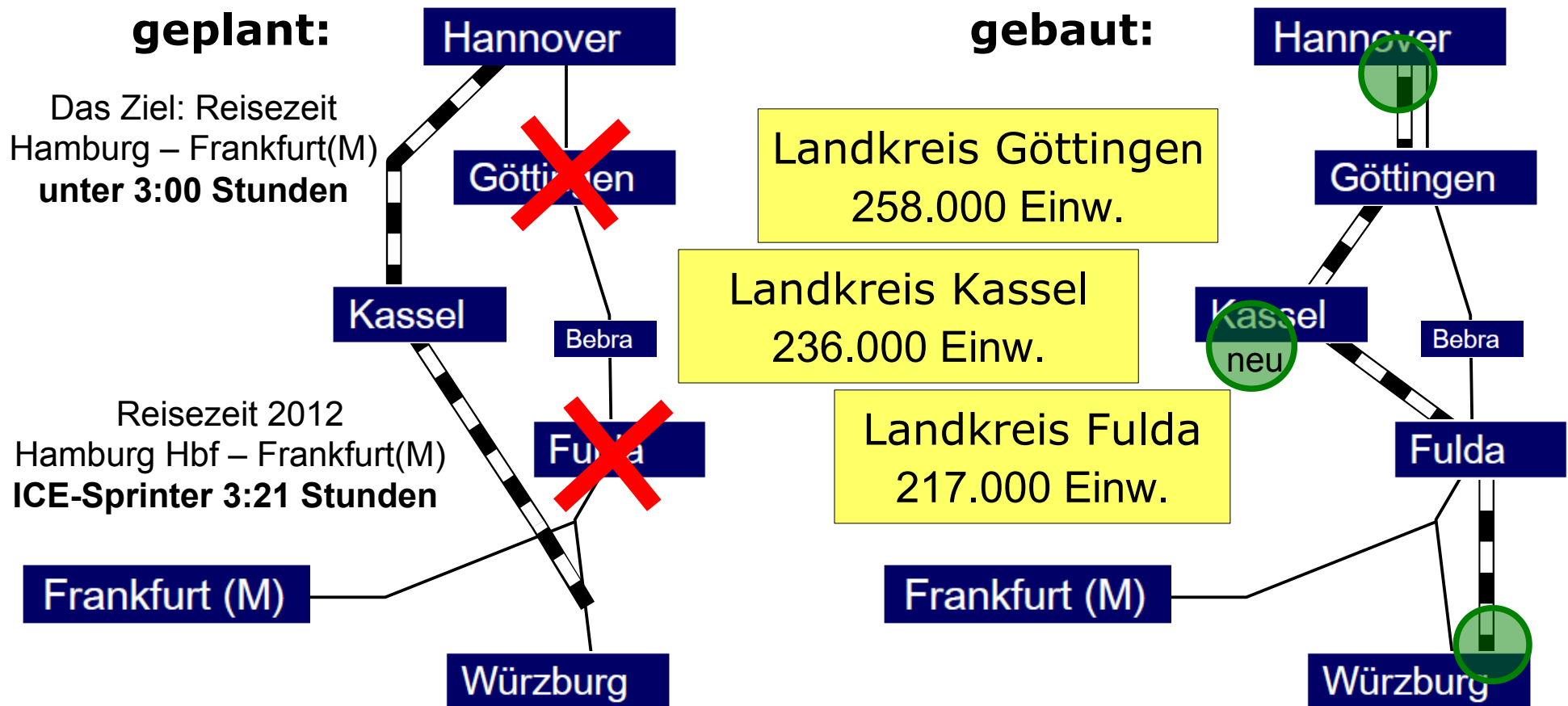
Inhalt

- Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger
 - **Aus der Sicht der Raumplanung**
 - Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht
 - Mängel- und Bedarfsanalyse
 - Notwendige Ausbaumaßnahmen
- **Fazit und Empfehlung**

Aus der Sicht der Raumplanung

► Viele Wege führen nach Rom: Streckenführung

Beispiel Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg

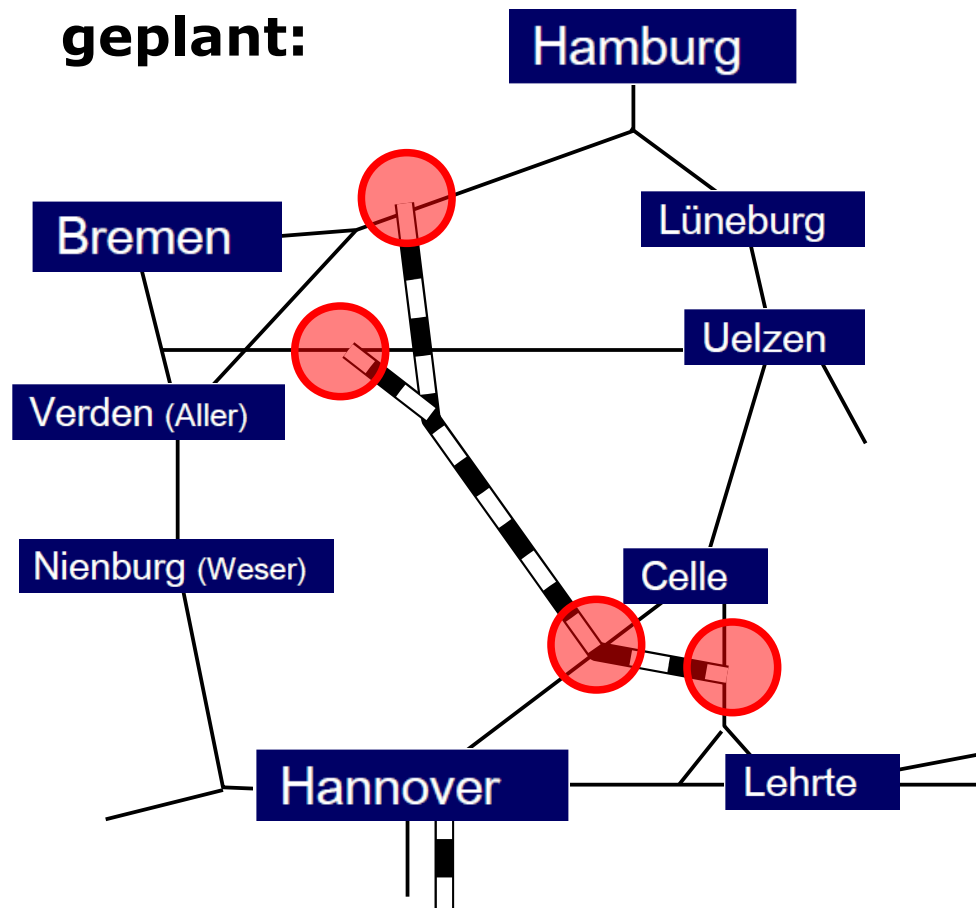


Aus der Sicht der Raumplanung / des Betriebs

► Viele Wege führen nach Rom: Aber nicht alle sind sinnvoll.

Beispiel Y-Trasse Hamburg/Bremen - Hannover

geplant:

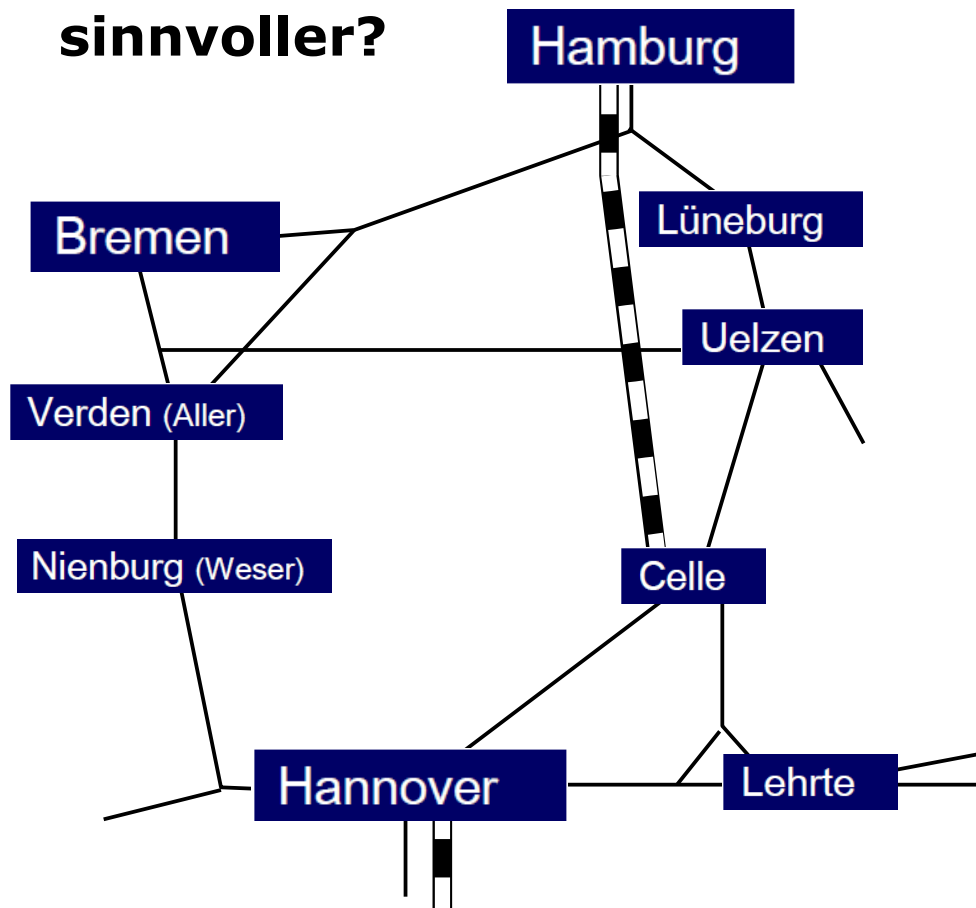


- ▼ verbindet hochbelastete Strecken (keine Knoten)
- ▼ erschließt keine dicht-besiedelten /neuen Gebiete
- ▼ minimale Fahrzeitverkürzung
- ▼ verlagert Probleme auf die Strecke Hamburg - Bremen
- ▼ löst kaum Probleme, schafft aber neue!

Aus der Sicht der Raumplanung / des Betriebs

► Viele Wege führen nach Rom: Aber nicht alle sind sinnvoll.

Beispiel Y-Trasse Hamburg/Bremen - Hannover

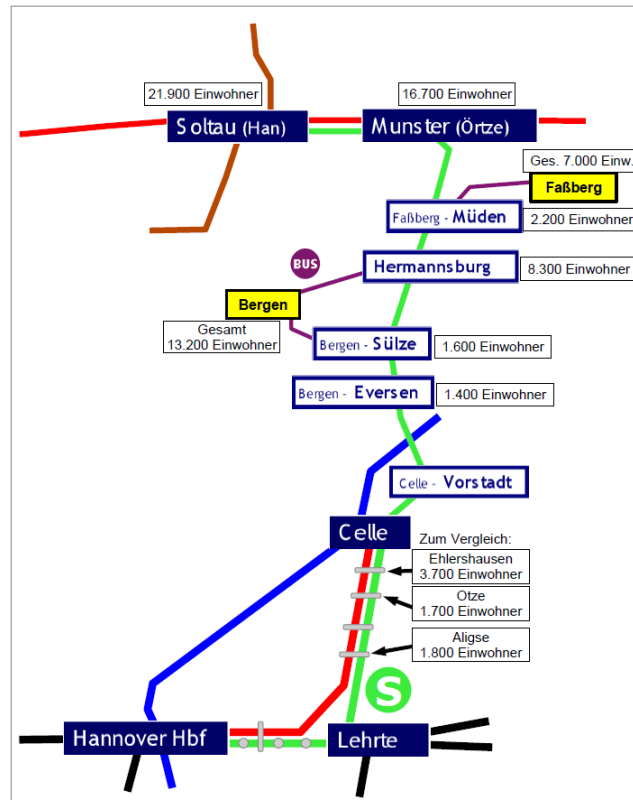
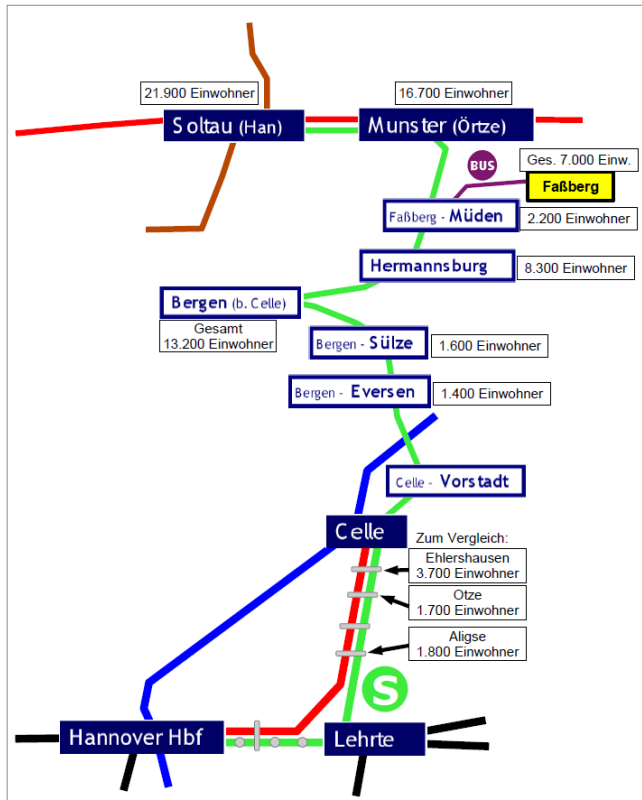


- ▲ Hannover kann im Havariefall umfahren werden
- ▲ Verlagert keine Probleme
- ▼ Wo bleibt Bremen (Proporz)?
- ▼ Vielleicht sinnvoller als das Y, aber auch sinnvoll?
- ▼ Was ist mit dem Güterverkehr?

Aus der Sicht der Raumplanung / des Betriebs

► Viele Wege führen nach Rom: Welche Wege gibt es noch?

Anderer Denkansatz: Raumerschließung durch Mischbetriebsstrecke mit Zusatznutzen SPNV



Frage:
Gibt es dann auch
Widerstand?

Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht

► Das erwartet Sie?**Inhalt**

- Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger
- Aus der Sicht der Raumplanung
- **Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht**
 - Mängel- und Bedarfsanalyse
 - Notwendige Ausbaumaßnahmen
- **Fazit und Empfehlung**

► Praxistest: Wenn die Y-Trasse da wäre.

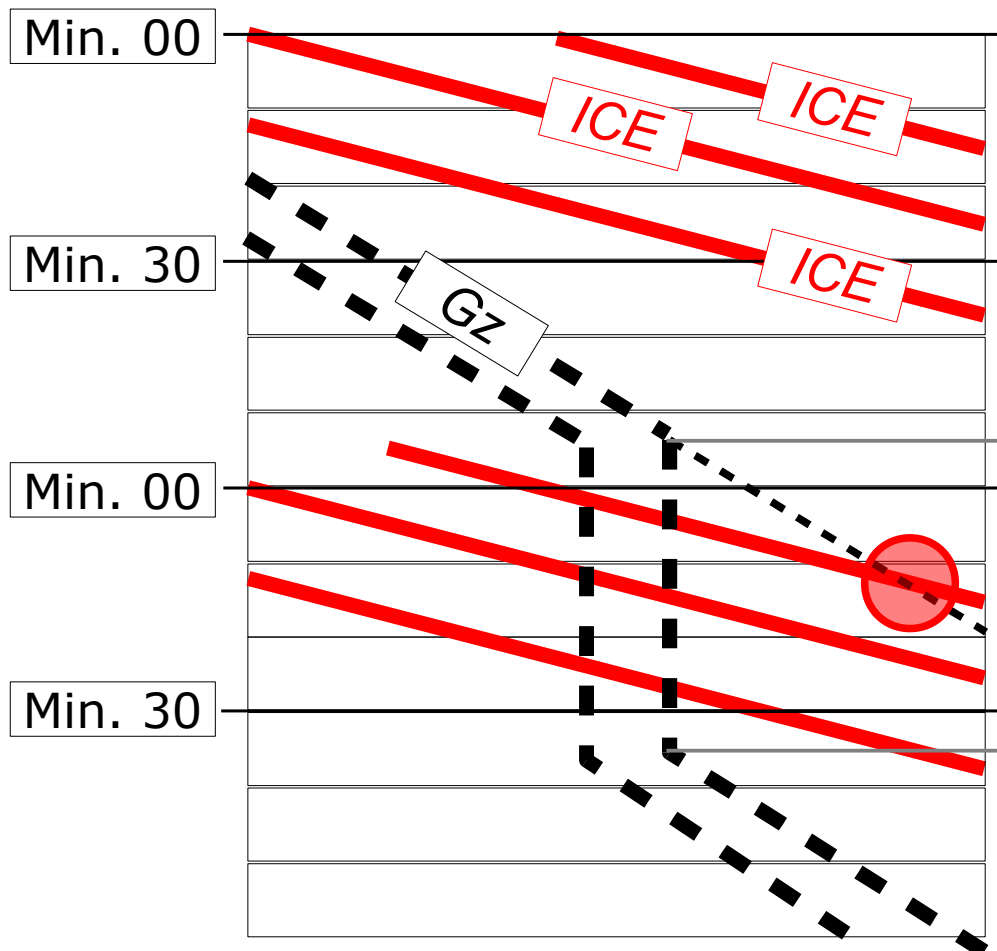
Y-Trasse alte Planung

- Die „alte“ Y-Trasse ist bereits erschöpfend behandelt worden.
- Das Ergebnis: Die Y-Trasse „alter Planung“ ist nicht sinnvoll.
- **Wie sieht es aber mit der „neuen“ Y-Trasse aus, also mit der Erweiterung für den Güterverkehr?**
- Wird die Y-Trasse damit „sinnvoll“?

Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht

► Praxistest: Wenn die Güter-Y-Trasse da wäre.

Strecke: Bildfahrplanstudie über 92 km (vereinfacht)



- ▼ nur 1 bis 2 Gz pro Stunde?
- ▼ viele teure und „unnötige“ Überholungsbahnhöfe
- ▼ **V_{Güterzug} = 55 km/h**
(92 km / 100 Min.)

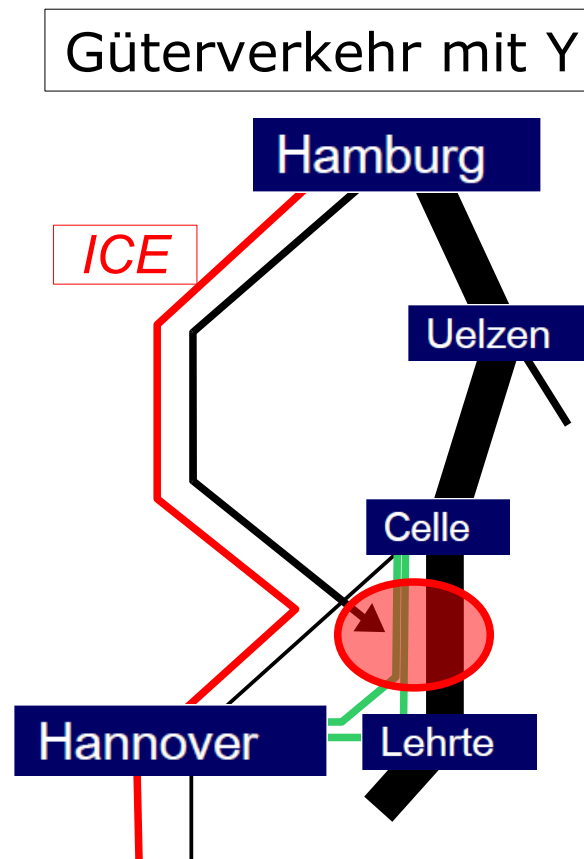
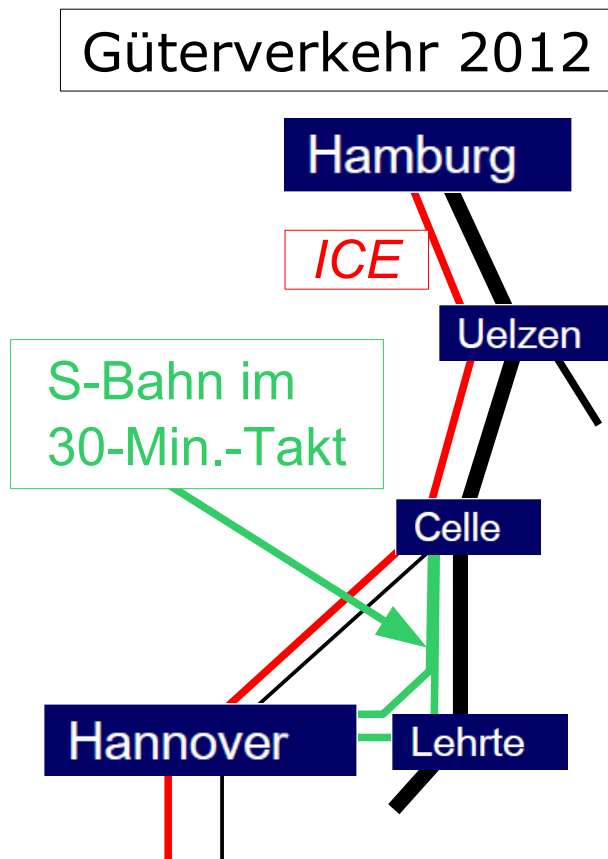
**40 Min. Stillstand
+ energieintensives
Anfahren**

► **Ist das eine sinnvolle
Planung?**

Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht

► Praxistest: Wenn die Güter-Y-Trasse da wäre.

Einfahrt auf Strecke Celle - Lehrte (vereinfacht)



► **Kommen die
"Y-Trassen-Gz"
überhaupt auf die
bzw. von der Strecke
Celle - Lehrte?**

► Praxistest: Wenn die Güter-Y-Trasse da wäre.

Fazit Güter-Y-Trasse

- Auch eine Umplanung und Erweiterung der Y-Trasse für den Güterverkehr macht die Y-Trasse nicht sinnvoller.
- Im Gegenteil: Die Güterverlängerung erscheint zwar „logisch“, aber sie ist kaum nutzbar und damit unwirtschaftlich und kostentreibend.

Mängel- und Bedarfsanalyse

► Das erwartet Sie?

Inhalt

- Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger
- Aus der Sicht der Raumplanung
- Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht
- **Mängel- und Bedarfsanalyse**
- Notwendige Ausbaumaßnahmen
- **Fazit und Empfehlung**

Mängel- und Bedarfsanalyse

► Randbedingungen (I)

unter anderem:

- BVWP unterfinanziert
- steigende Kraftstoffpreise: allgemeiner Trend zur Eisenbahn
- Lösungen werden eigentlich seit gestern benötigt
- Große Projekte bei der Eisenbahn kaum / nicht finanzierbar, selbst wo es überfällig ist.

Mängel- und Bedarfsanalyse

► Randbedingungen (II)

Probleme / Nachfrage

- Das Problem ist nicht der Hochgeschwindigkeitsverkehr!
- Das Problem ist die Bewältigung des Güterverkehrs und insbesondere des Seehafen-Hinterlandverkehrs.
- Aber auch der Ost-West-Verkehr steigt (Knoten Hannover).
- Aber auch die Nachfrage bzw. Beliebtheit des SPNVs steigt, so dass das Angebot derzeit teilweise nicht ausreichend ist.

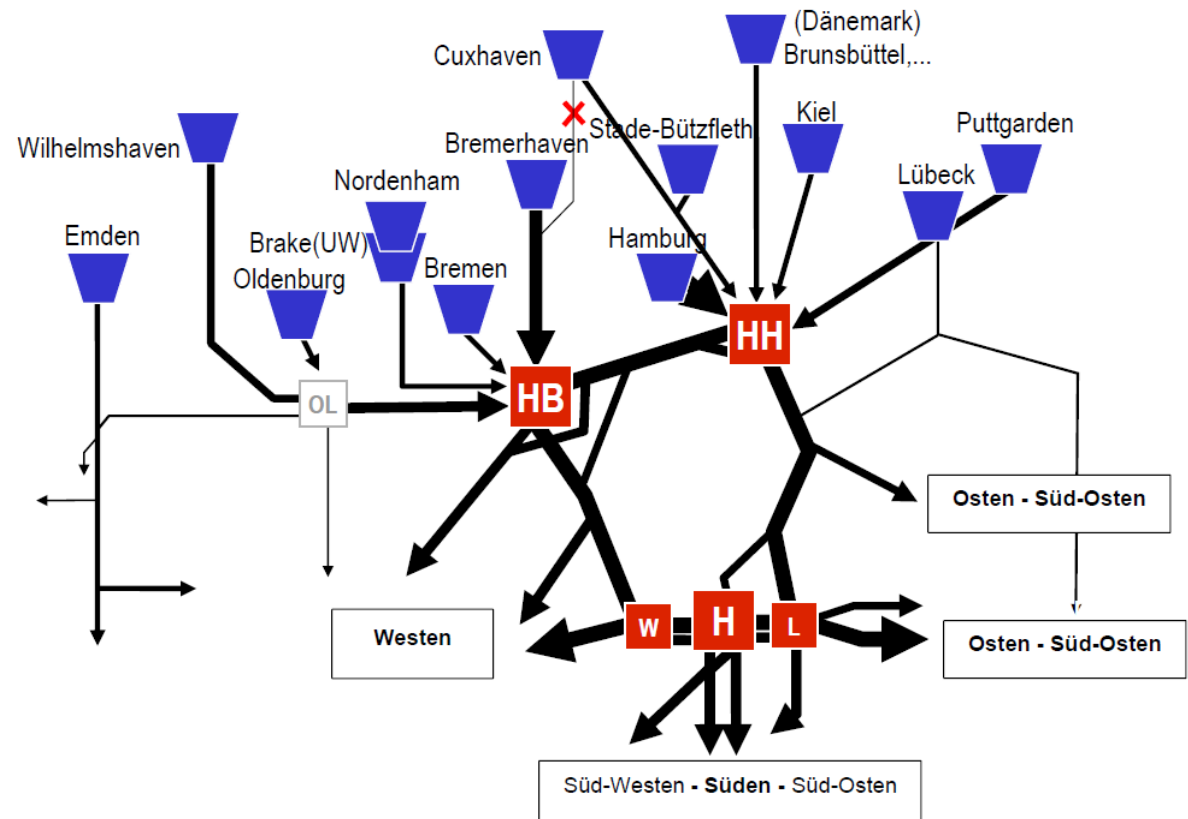
► Was ist also zu tun?

Mängel- und Bedarfsanalyse

► Situation im Schienengüterverkehr

ohne Y-Trasse

Konzentration auf die Knoten Bremen und Hamburg und dann auf den Dreifachknoten Wunstorf/Hannover/Lehrte



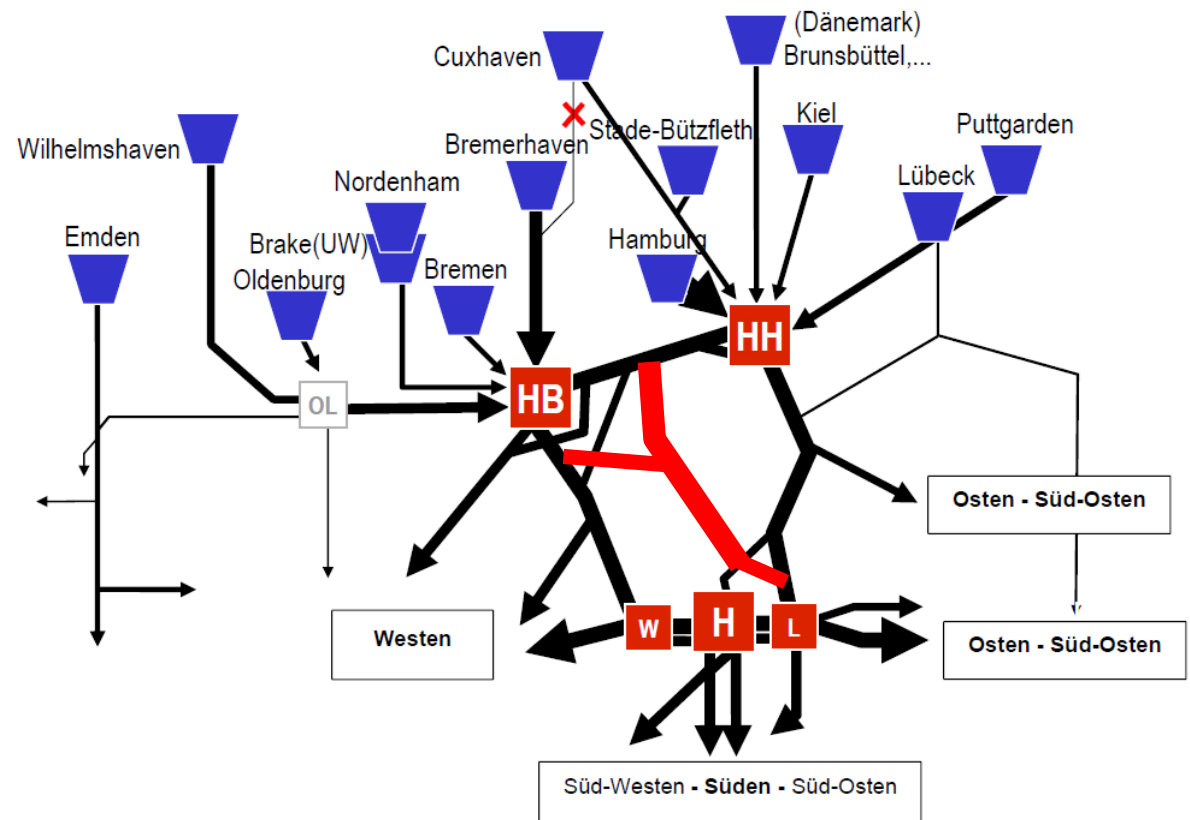
Mängel- und Bedarfsanalyse

► Situation im Schienengüterverkehr

mit Y-Trasse

▼ Es wird weiter konzentriert.

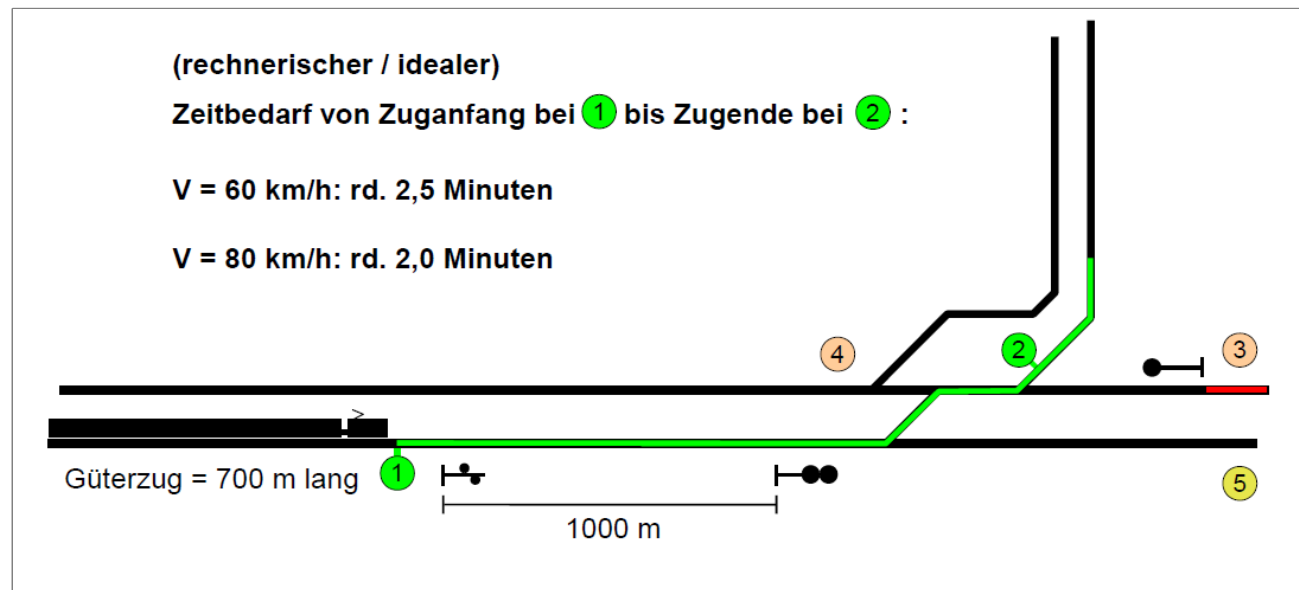
Konzentration auf die Knoten Bremen und Hamburg und dann auf den Dreifachknoten Wunstorf/Hannover/Lehrte



Mängel- und Bedarfsanalyse

► Exkurs Eisenbahnbetrieb (Knoten)

Höhengleiche Kreuzung

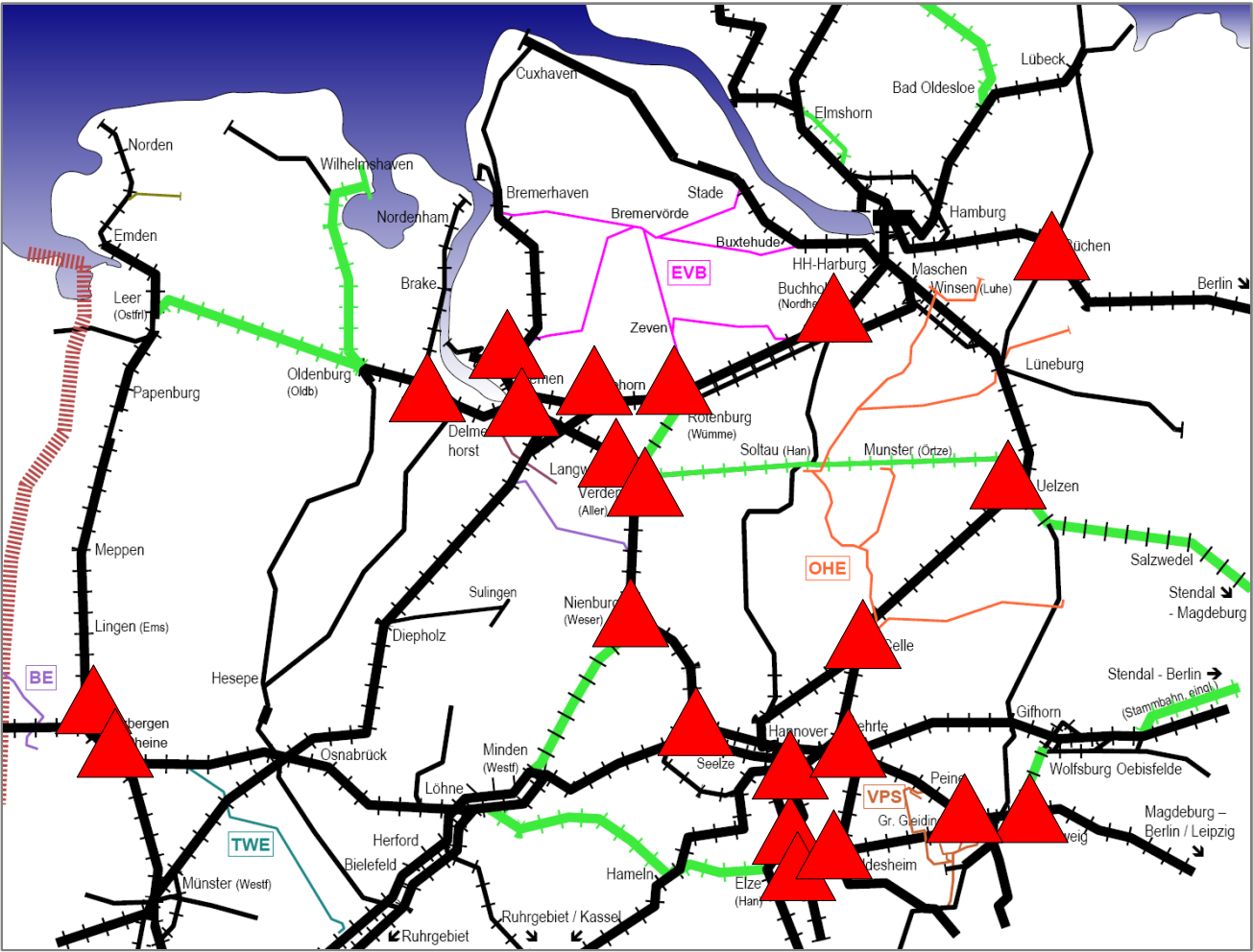


- Zeitintensiv, Blockierung der Gegenrichtung, u. U. Aufschaukeln von Verspätungen und bundesweite Auswirkungen, Kapazitätsreduktion, ...

Mängel- und Bedarfsanalyse

► höhengleiche Knoten (▲) in Niedersachsen / Bremen

= Konfliktpunkte
= Kapazitäts-
reduzierung

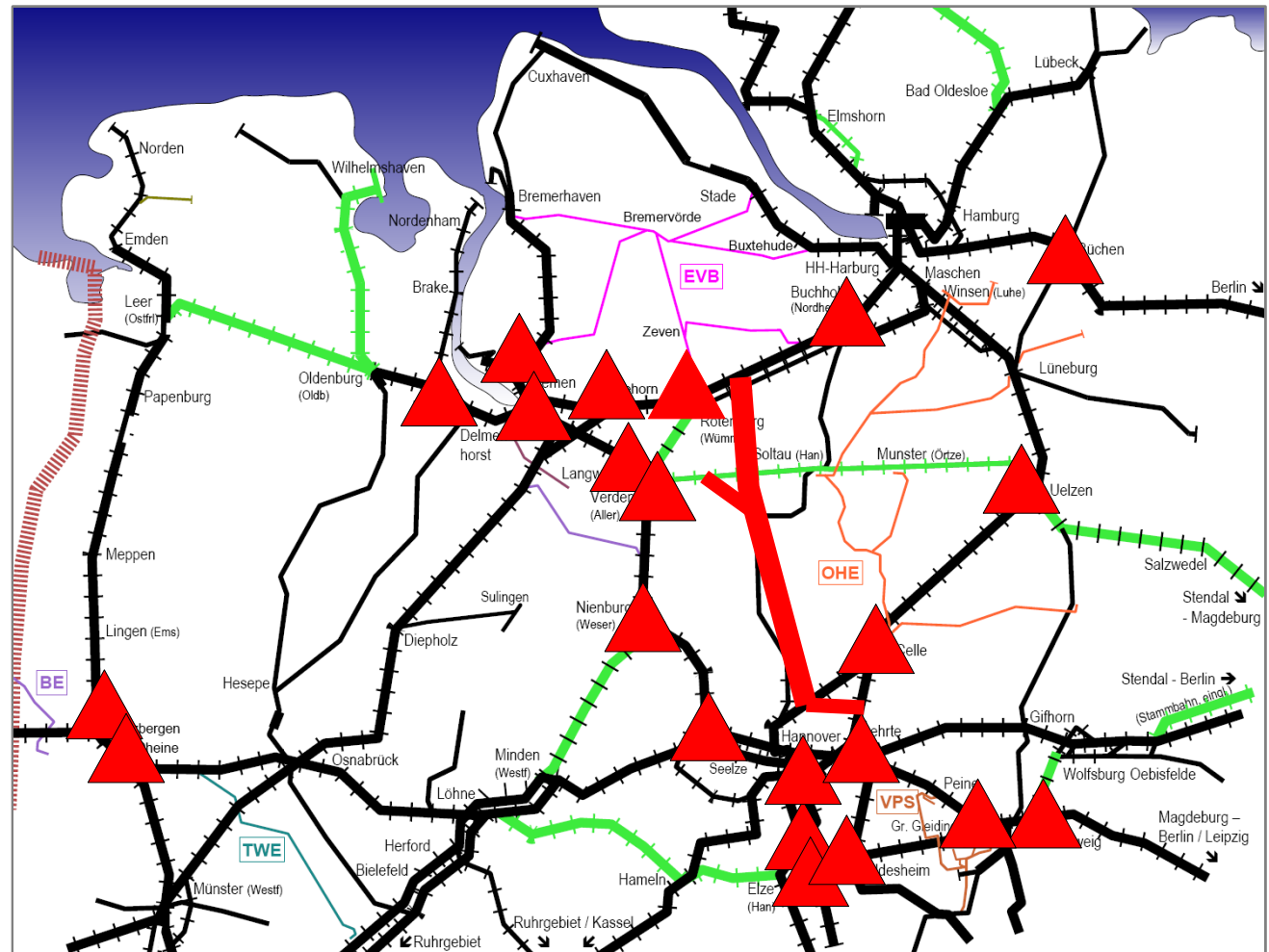


Mängel- und Bedarfsanalyse

► höhengleiche Knoten (▲) in Niedersachsen / Bremen

Y-Trasse:

▼ „umzingelt“ von Konfliktpunkten.



Notwendige Ausbaumaßnahmen

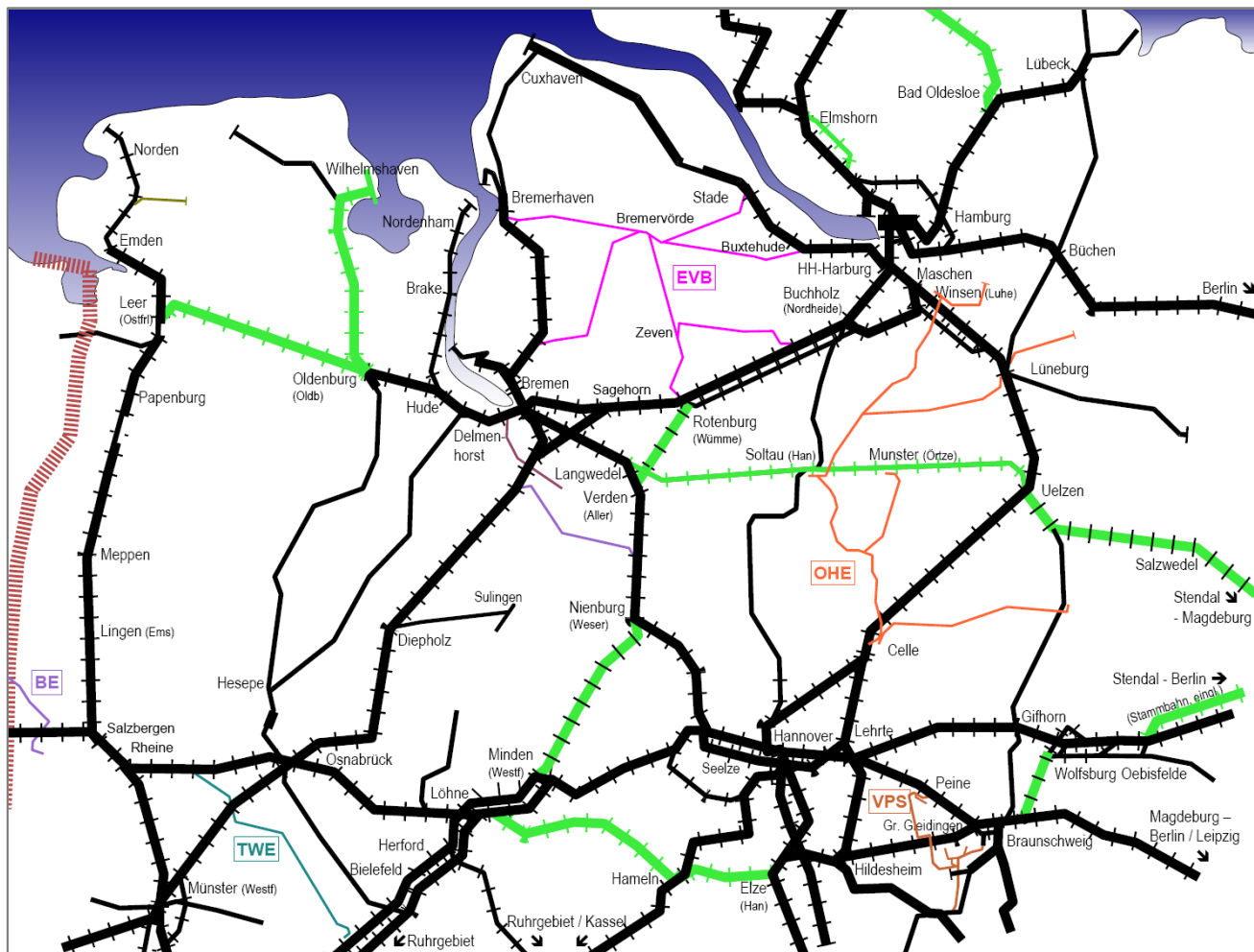
► Das erwartet Sie?

Inhalt

- Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger
- Aus der Sicht der Raumplanung
- Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht
- Mängel- und Bedarfsanalyse
- **Notwendige Ausbaumaßnahmen**
- Fazit und Empfehlung

Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Bereits viele sinnvolle Projekte im BVWP enthalten (grün)

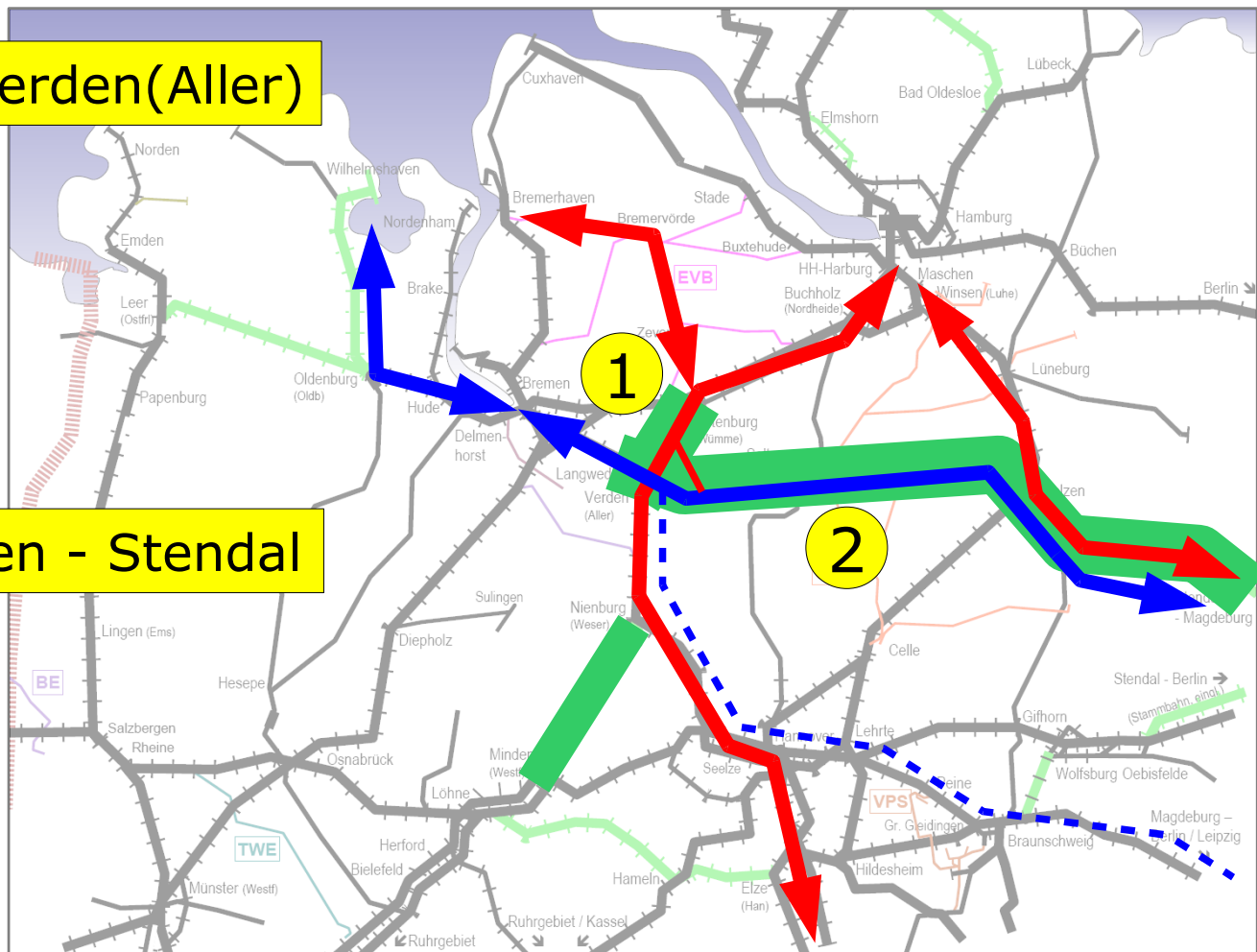


Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Das Basismodul

1) Rotenburg(W) - Verden(Aller)

2) Langwedel – Uelzen - Stendal



Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Das Basismodul

Es wird auf vorhandene BVWP-Projekte zurückgegriffen,
also nichts „Neues“.

- 1) zweigleisiger Ausbau Rotenburg(Wümme) – Verden(Aller) (-Minden)
- 2) Ausbau der Amerika-Linie WHV - Bremen – Soltau(Han) – Uelzen
- 3) und weiter von Uelzen nach Stendal

**Großer Nutzen für Niedersachsen, Bremen und Hamburg durch
konfliktfreie Führung:**

- 1) Bremerhaven – Bremervörde – ROW – Verden – Süddeutschland
- 2) JWP – Bremen – Langwedel – Uelzen – Stendal – Süddeutschland

Kosten 1) + 2) - 3) nach BVWP 2003: 348 + 335 Mio. Euro

Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Modul „Konfliktfrei“ oder „Autobahnstandard“

Das norddeutsche Eisenbahnnetz wird auf den Standard deutscher Autobahnen gebracht:

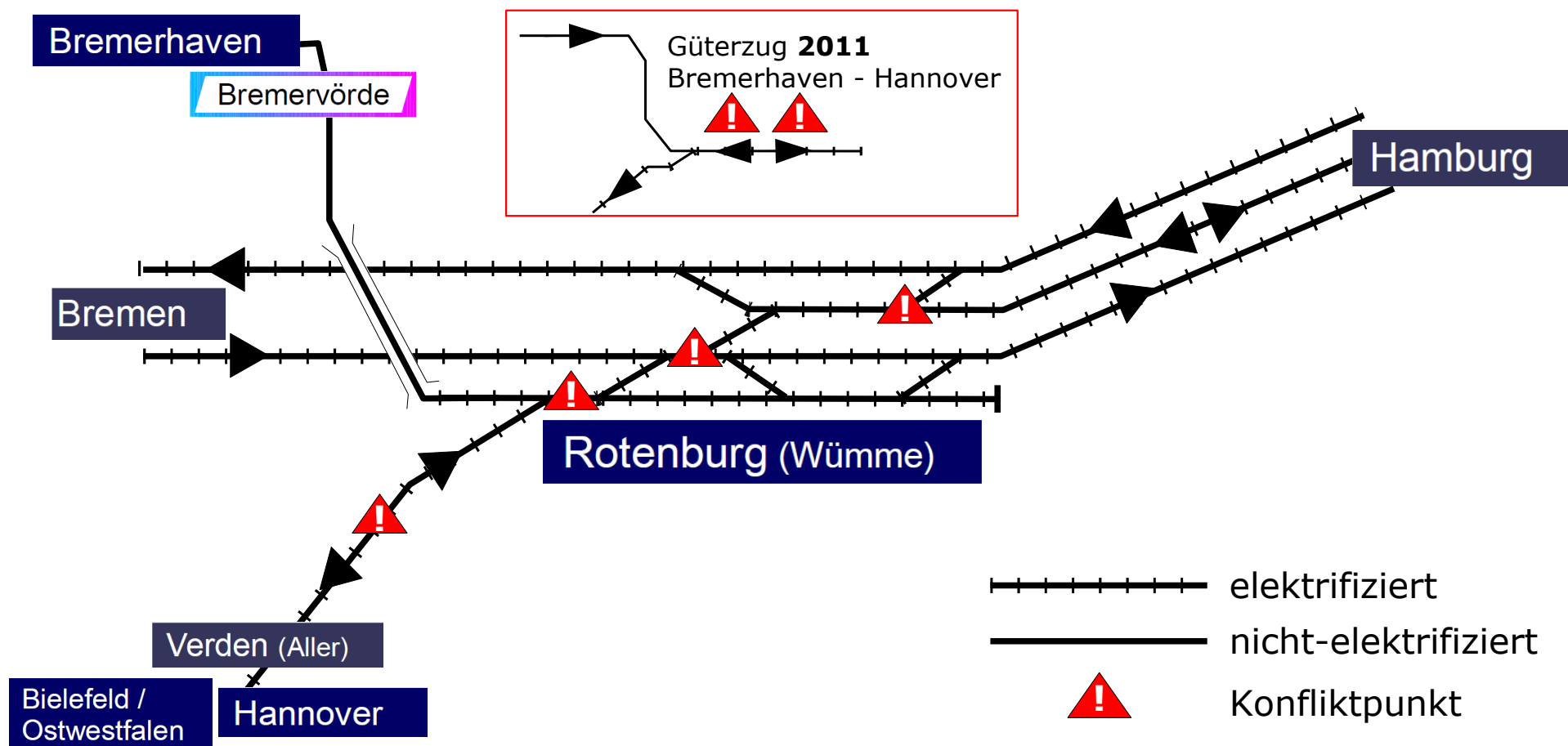
Konfliktfreie Abzweige und Kreuzungen.

Um die volle Leistungsfähigkeit der Strecken ausschöpfen zu können, darf an Knoten keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit erfolgen. Dieses wirkt sich vor allem im Eisenbahnbetrieb sehr stark aus. Daher Bau von Über- oder Unterführungen (z. B. Rotenburg(Wümme), Verden(Aller), Langwedel, Uelzen, Celle, Buchholz(Nordheide)) und Durchführung von Bahnhofsmaßnahmen (z. B. Verden(Aller)).

Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Nutzung NE-Infrastruktur, BVWP und Autobahnstandard

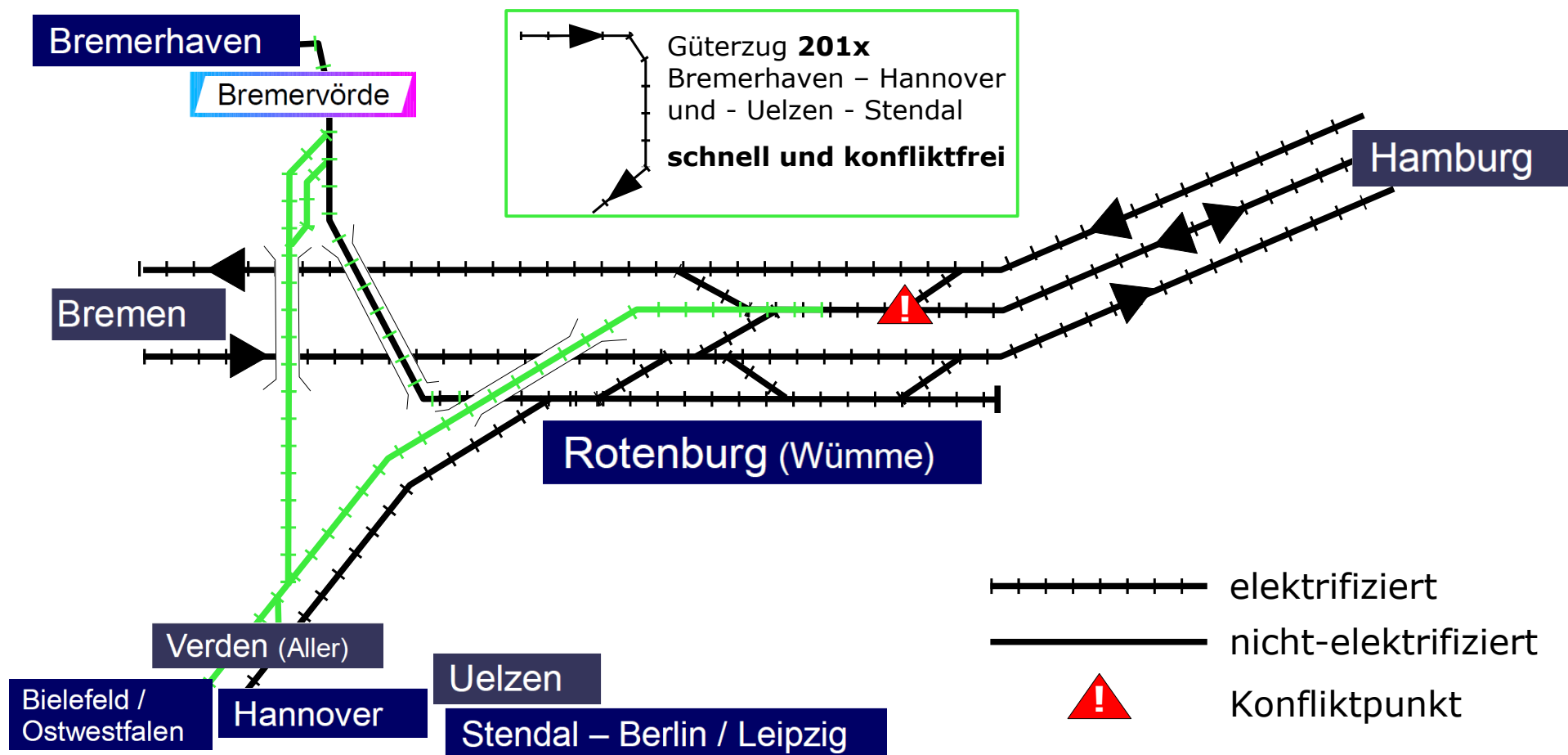
Eisenbahninfrastruktur 2011 Rotenburg(W) (konfliktträchtig)



Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Nutzung NE-Infrastruktur, BVWP und Autobahnstandard

Eisenbahninfrastruktur 201x Rotenburg(W) (Autobahnstandard)



Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Nutzung BVWP, NE-Infrastruktur und Autobahnstandard

Ein mögliches Zielnetz:

Es ist sehr viel möglich.
Es ist sehr viel zu tun.
Auch ohne Neubau.



Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Integriertes Betriebs- und Baukonzept notwendig

Beispiel:

Jahr	1977		2012	
Strecke	Bremen Hbf - Göttingen			
V _{max}	160 km/h	(160 km/h)	250 km/h	(250 km/h)
Zug	TEE „Roland“		ICE (Takt)	
Reisezeit [Std:min.]	1:55	(1:51)	1:46	(1:33)
Streckenlänge	229 km	(221 km)	221 km	(221 km)
V _{Reise}	119,5 km/h	(119,5 km/h)	125,1 km/h	(142,6 km/h)

► Trotz Hochgeschwindigkeitsstrecke nur 9 Minuten schneller!

► Möglich wären aber 22 Minuten schneller auf 1 Std. 33 Min.

Notwendige Ausbaumaßnahmen

► Was wird aber derzeit geplant und verfolgt?

Verfolgt wird weiterhin offiziell die Y-Trasse als DIE Lösung für den Seehafen-Hinterlandverkehr. Die Planung und Umsetzung „kleiner“, sehr effektiver und finanzierbarer Maßnahmen unterbleibt.

Jetzt sollen sogar fast alle wichtigen Infrastrukturprojekte auf Eis gelegt werden. Hier ist die Landesregierung aktuell gefordert.

Die Diskrepanz zwischen „Reden und Wünschen“ und „umgesetzten und nutzbaren Projekten“ für die Wirtschaft muss beendet werden.

„Reden ist Silber, handeln und umsetzen ist Gold.“

Fazit und Empfehlung

► **Das erwartet Sie?**

Inhalt

- Aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger
- Aus der Sicht der Raumplanung
- Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht
- Mängel- und Bedarfsanalyse
- Notwendige Ausbaumaßnahmen

► **Fazit und Empfehlung**

► Fazit

unter anderem:

- Die „alte ICE-Y-Trasse“ war bereits nachweislich nicht sinnvoll.
- Die „neue Güter-Y-Trasse“ ist es noch weniger:
 - ▼ nur 1 bis 2 Güterzüge pro Stunde mit Überholung möglich
 - ▼ Strecke Celle – Lehrte „dicht“, kaum „Einfahrt“ möglich
 - ▼ durch reduzierte Höchstgeschwindigkeit Fahrzeitverlängerung beim ICE von etwa 4 Minuten.
- Norddeutsches Eisenbahnnetz nicht auf „Autobahnstandard“
- prioritäre Streckenmaßnahmen aus dem BVWP:
Rotenburg – Verden und Bremen – Langwedel – Uelzen – Standal

► Empfehlung

Bleiben Sie dran!

- „Pflegen“ Sie die Diskussionskultur (lösungsorientiert) und motivieren Sie auch andere, unabhängig vom Projekt Y-Trasse.
- Beteiligen Sie sich als Bürgerin und Bürger!
- Setzen Sie sich für „sinnvolle“ Aus- und Neubaumaßnahmen bei der Eisenbahn ein, auch wenn die Y-Trasse zu den Akten gelegt sein sollte oder diese Maßnahmen nicht „vor Ihrer Haustür“ liegen sollten. „Eisenbahnbetrieb“ funktioniert anders als z. B. „Straßenverkehr“.
- Fordern Sie von der Politik belastbare Informationen / Antworten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Roland.Sellien@sgnv.de
Mobil: 0179 – 10 15 097

www.sgnv.de

Gute Reise

Studiengruppe Nahverkehr (SGNV)
Roland Sellien, Dipl.-Ing.
Uhlandstr. 28
38102 Braunschweig

