

Statusbericht des Projektbeirates 15. Dezember 2023

Dr. Peter Dörsam

Sprecher des Projektbeirates

www.beirat-alpha.de

Übersicht

- Deutschlandtakt
- Güterverkehrsentwicklung
- Planungsauftrag der DB Netz AG
- Generalsanierung

Eine Fata Morgana: Der 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt

- 48 Mrd. Deutschlandtakt ehemals Planfall 44
- Insgesamt ca. 150 Mrd. für diesen Deutschlandtakt notwendig (auch andere Planfälle des BVWP)
- Preissteigerungen: z. B. Hannover - Bielefeld von 5,5 auf 9 Mrd. €
- aktuell ca. 2 Mrd. € jährlich für den Neu- und Ausbau verfügbar!
- Fazit: Der 3. Gutachterentwurf ist kein Taktfahrplan für die Lebenden, sondern bestenfalls für zukünftige Generationen.

KTF: Klima- und Transformationsfonds

- „Die Bundesregierung plant zusätzliche Mittel in Milliardenhöhe für die Deutsche Bahn aus dem Klima- und Transformationsfonds.“
(Handelsblatt 08.08.2023, 12,5 Mrd. €)
- Fast schien es so, als wenn es ein Füllhorn für alle möglichen zusätzlichen Investitionen gäbe.
- Allerdings sind die Planungs- und Baukapazitäten trotzdem begrenzt.
- Jetzt ist durch das Bundesverfassungsgericht auch bei den Finanzen wieder Ernüchterung eingeleitet.
- Es bleibt dabei: Der 3. Gutachterentwurf ist keine zukunftsfähige Planung!

Der 3. Gutachterentwurf: Ein Trojanisches Pferd

- Das Geschenk: Ein Taktfahrplan der Anschlüsse verbessert.
- Aber die Fahrzeitanforderungen wurden im 3. Gutachterentwurf verschärft, Hamburg – Hannover soll jetzt z.B. 10 Minuten schneller sein.
- Dadurch wird dieser Entwurf als Totschlagargument gegen andere Varianten benutzt.
- Gleichzeitig ist seine Umsetzung in den nächsten Jahrzehnten unrealistisch, aber er blockiert real mögliche Verbesserungen.

Der 3. Gutachterentwurf: Hamburg

- Die Fahrzeit der ICEs Hamburg – Hannover ist im 3. Gutachterentwurf 63 Minuten.
- Schneller ist nur der Sprinter aus dem Ruhrgebiet, dieser hält weder in Hannover noch in Harburg.
- Die An- und Abfahrzeiten im 3. Gutachterentwurf haben mit einem Null-Knoten nichts zu tun. Der Hamburger Hbf. hätte auch ohnehin viel zu wenige Gleise.

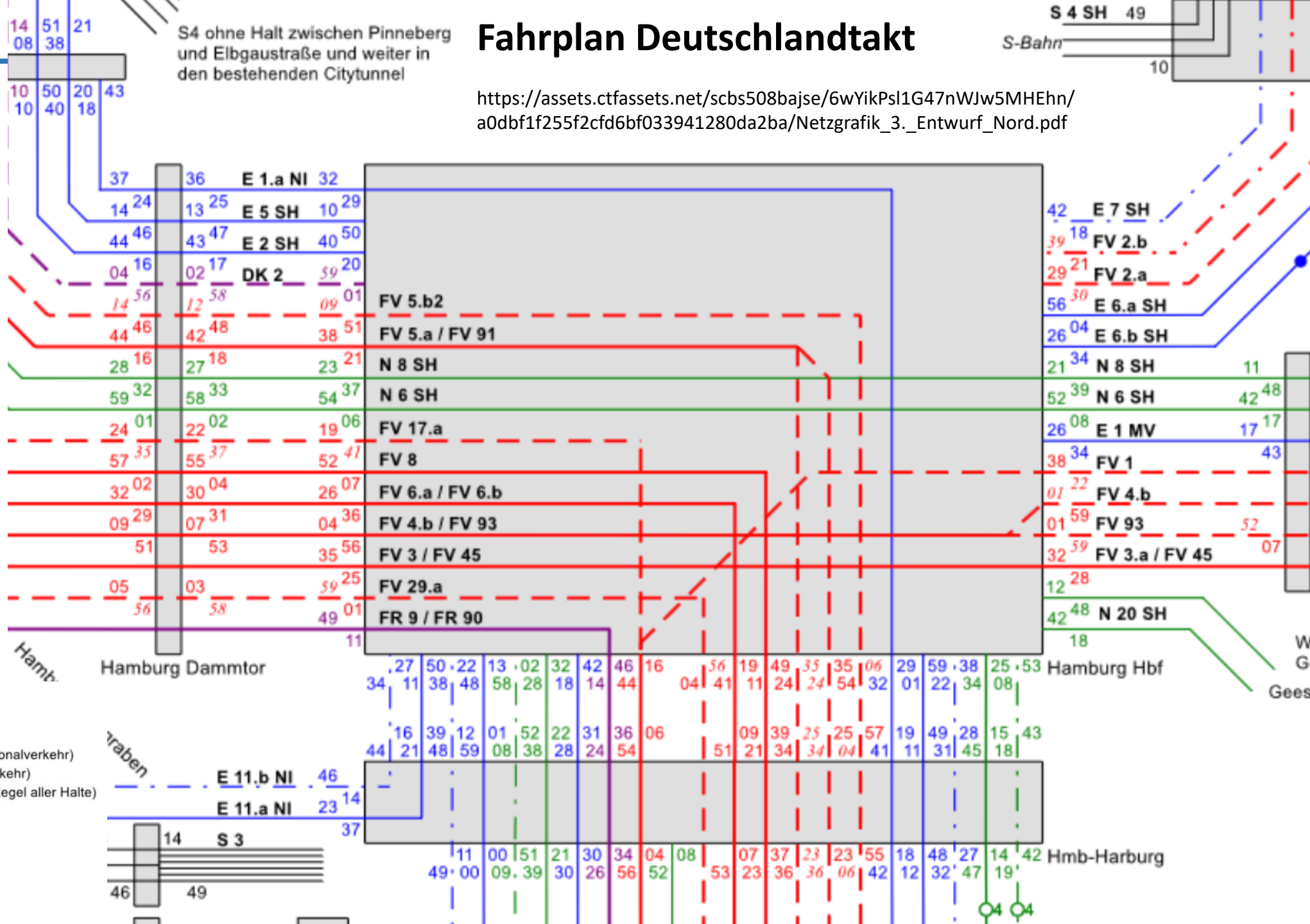
Fahrplan Deutschlandtakt

https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cfd6bf033941280da2ba/Netzgrafik_3._Entwurf_Nord.pdf

Die Zahlen sind Minutenangaben.

An einer Linie stehen immer in Fahrtrichtung rechts die Ankunftszeiten und die Abfahrtszeiten (etwas entfernt vom „Bahnhof“)

Beispiel: Lila Linie von Süden kommend: Ankunft Harburg z.B. 12:34 Uhr, Abfahrt Harburg 12:36 Uhr, Ankunft Hbf. HH 12:46 Uhr, Abfahrt 12:49 Uhr. Von Norden her Ankunft Hbf. HH 12:11 Uhr, Abfahrt 12:14 Uhr usw. (12 Uhr ist nur als Beispiel gewählt.)



- Legende**
- Zugkategorien**
- FV (Fernverkehr)
 - FR (Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr)
 - Express (beschleunigter Regionalverkehr)
 - Nahverkehrs zug (Bedienung in der Regel aller Halte)
 - S-Bahn
- Frequenzen**
- Zug verkehrt stündlich
 - Zug verkehrt alle 2 Stunden
 - Zug verkehrt nur in der HVZ

Der 3. Gutachterentwurf: Gewinn im Fernverkehr



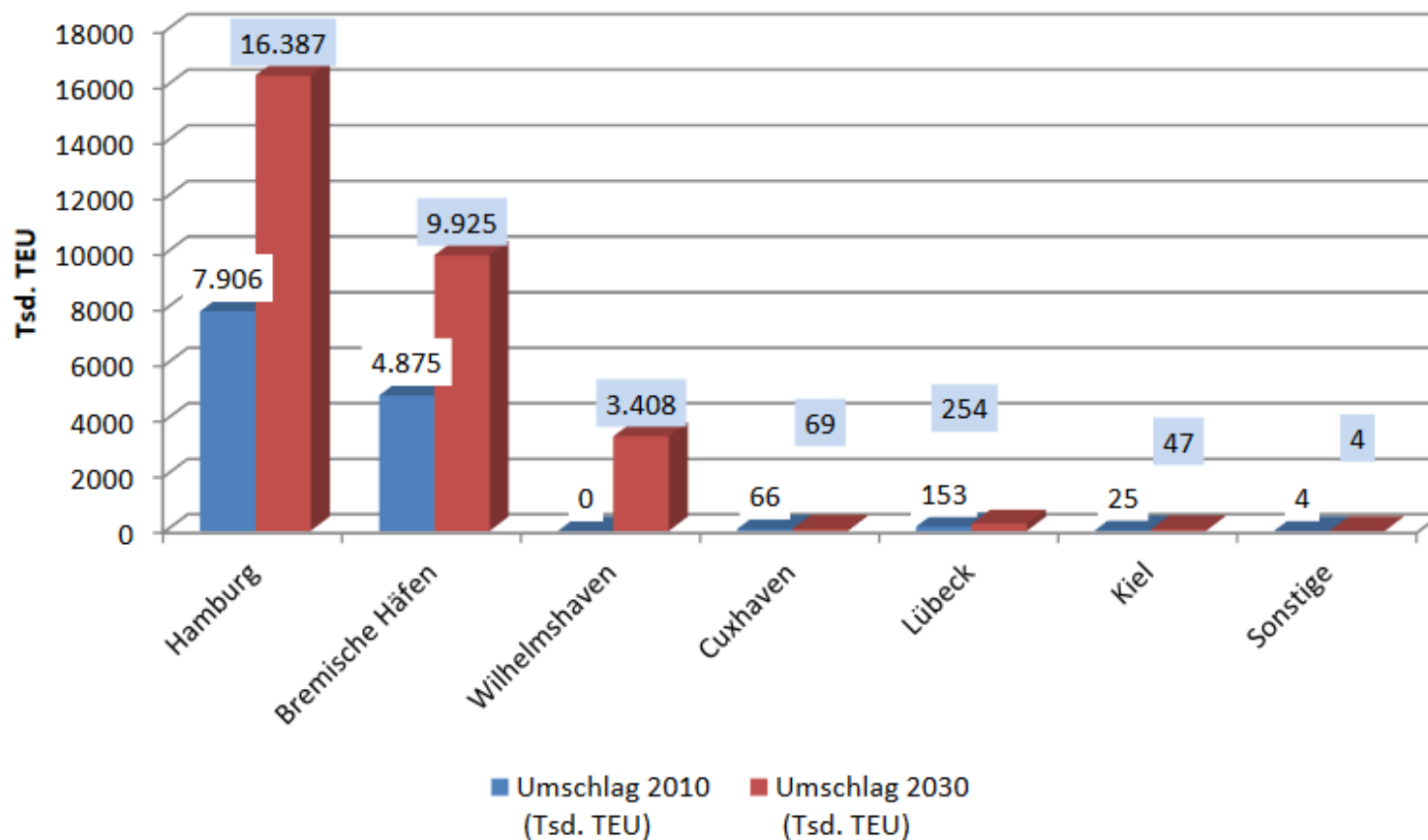
Personenfahrten pro Jahr:
Neubaustrecke: +12 Mio.
Bestand HH - H: - 8,3 Mio.
Bestand HH - HB: - 2,4 Mio.

Effektive Zunahme: 1,3 Mio.
Nur 11 % der Fahrten auf der
Neubaustrecke sind zusätzlich.

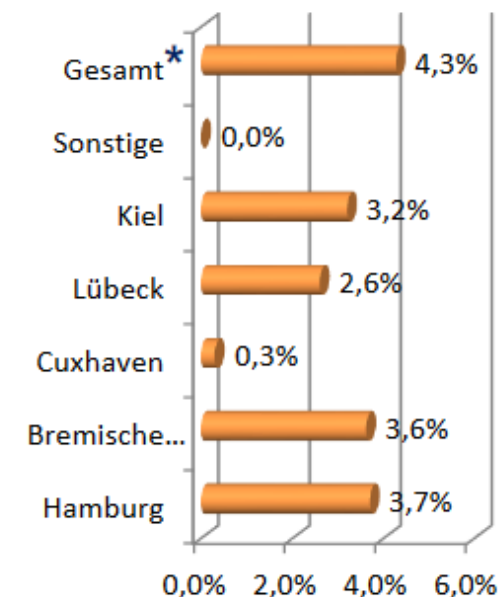
Güterverkehr: Container

- Im Dialogforum Schiene Nord wurde für den Hamburger Hafen von 2010 bis 2030 eine Zunahme des Containerumschlags um **107 %** unterstellt.
- Von 2010 bis 2022 gab es lediglich eine Zunahme von **5%**.
(Der Containerverkehr auf der Schiene ist durch den Anstieg des Modal Split etwas stärker als 5 % gestiegen.)
- In den letzten Jahren ist der Containerumschlag sogar leicht rückläufig.
- Auf der Prognose der Zunahme um 107 % basiert der Bundesverkehrswegeplan 2030 und auch die Auslegung von Alpha-E, Alpha-E hat hier also noch erhebliche Reserven.

Umschlag in Tsd. TEU 2010 und 2030



Ø % p.a. Umschlag (TEU)

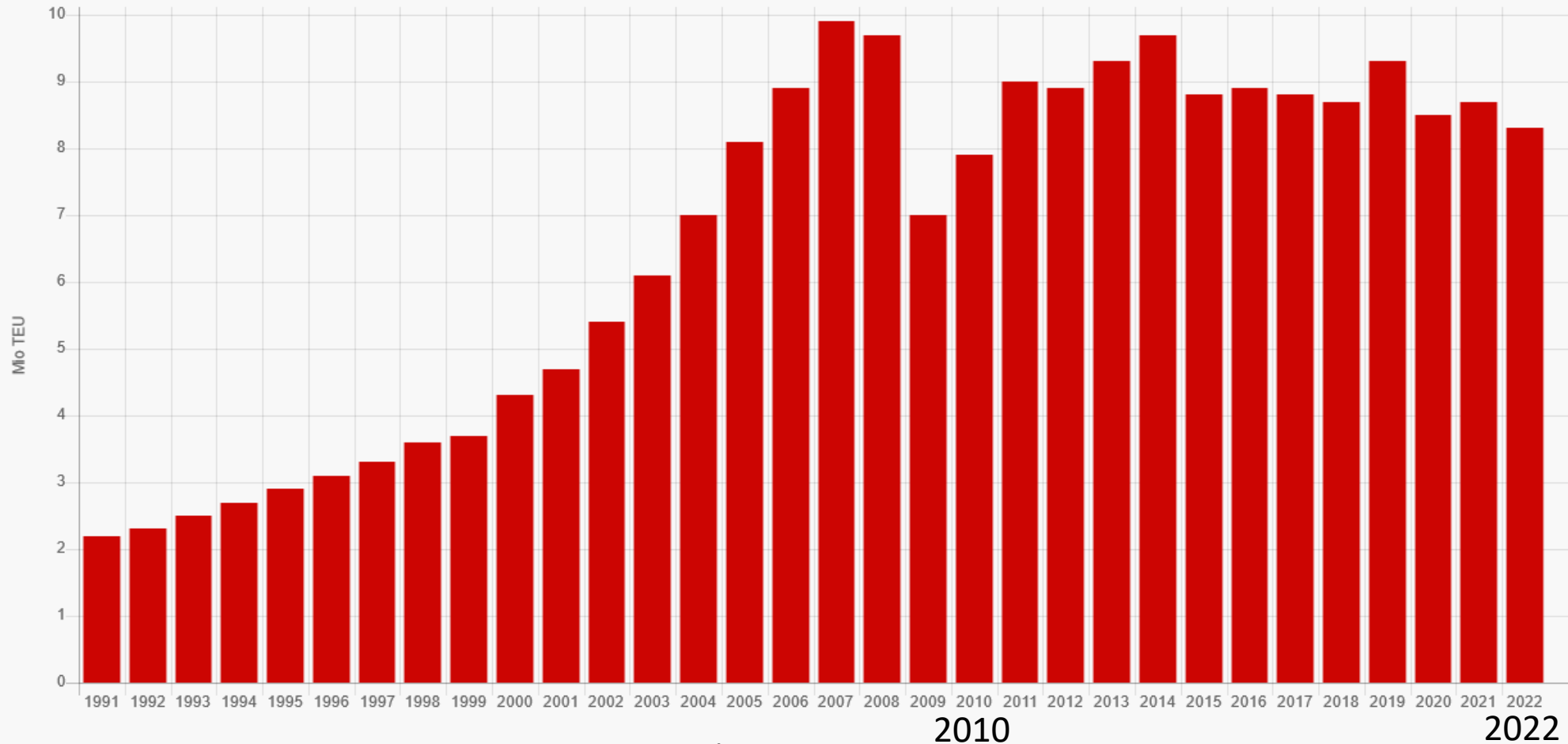


Die Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 – 2030 werden sich spürbar verringern!

*) die 4,3 % durchschnittliches Wachstum beinhalten auch den Anstieg des Umschlagsvolumens von Wilhelmshaven.

Containerumschlag gesamt 1991 - 2022, in Millionen TEU

Von: 1991 - 2022



Güterverkehr: Modal Split (Container)

- Es besteht das Ziel, den Anteil der Bahn am Güterverkehr auf 25 % zu erhöhen.
- Der Hamburger Hafen hat bei den Containern bereits jetzt einen Anteil von 50,5 %.
(<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/547826/umfrage/modal-split-im-container-hinterlandverkehr-des-seehafens-hamburg/>)
- Weitere Steigerungen sind wünschenswert, aber es wird deutlich unter 100 % eine natürliche Grenze geben, da die Bahn nicht die Verteilung in der Fläche erledigen kann.

Güterverkehr: Prognose 2022 Massengüter

- „**Massengüter** weisen einen **starken Rückgang** auf (rd. 225 Mio. t), es handelt sich um Güter mit hohen Anteilen bei Schiene und Binnenschiff“, Prognose 2022 - Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, S. 50 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile
- Steinkohle, Braunkohle, Koks und Mineralölerzeugnisse sinken von 245,4 Mio. t in 2019 nach der Prognose auf 80,7 Mio. t in 2036, also um 67 %.
- Maßgeblich aufgrund der Abnahme bei den Massengütern geht die Prognose bis 2051 nur von einem Anstieg des Gütertransports (in Tonnen) auf der Schiene von insgesamt 14 % aus. (In Tonnen/km und bei den Kombinierten Verkehren ist der Wert höher, aber trotzdem weitaus niedriger als die ursprünglich von 2010 bis 2030 prognostizierte Steigerung.)
- Die neuen „Energiegüter“ (Strom und Wasserstoff) werden nicht auf der Schiene oder Straße, sondern per Stromleitung oder per Pipeline transportiert.

4.4.2 Güterverkehrsentwicklung nach Gütergruppen

→ Güterverkehr wächst durch Rückgänge bei den Massengütern nicht mehr so dynamisch.



Nr.	Gütergruppe	Güterverkehr in Mio. t					VR 2019-2051 in % p. a.	Marktanteil (2019) BI + Schiene
		2019	2036	2041	2046	2051		
10	Land- und forstwirtsch. Erzeugnisse	233,4	260,8	266,6	269,0	272,8	0,5%	8,2%
21	Steinkohle	50,4	7,2	0,0	0,0	0,0	-100,0%*	90,0%
22	Braunkohle	9,2	2,5	2,0	2,0	2,1	-4,5%	55,6%
23	Erdöl und Erdgas	3,5	3,2	2,9	2,6	2,3	-1,3%	66,7%
31	Erze	48,3	36,8	35,4	33,4	32,3	-1,2%	100,0%
32	Düngemittel	6,3	6,5	6,5	6,5	6,4	0,0%	33,3%
33	Steine und Erden	999,1	1.087,0	1.134,0	1.167,7	1.203,9	0,6%	6,0%
40	Nahrungs- und Genussmittel	412,3	448,7	503,1	526,8	533,8	0,8%	2,7%
50	Textilien, Bekleidung, Leder	18,9	22,5	23,6	24,5	25,7	1,0%	0,0%
60	Holzwaren, Papier, Druckerei	180,3	201,8	212,5	221,2	229,8	0,8%	6,7%
71	Koks	13,2	8,1	0,2	0,2	0,3	-11,2%	46,2%
72	Mineralerzeugnisse	172,6	62,9	43,7	36,3	35,3	-4,8%	48,1%
80	Chemische Erzeugnisse etc.	220,7	242,9	247,0	254,1	262,7	0,5%	22,3%
90	Sonstige Mineralerzeugnisse	442,5	515,0	562,1	605,9	673,0	1,3%	3,4%
100	Metalle und Metallerzeugnisse	256,5	279,3	288,4	298,9	309,2	0,6%	25,9%
110	Maschinen und Ausrüstungen etc.	77,9	98,7	109,6	118,6	127,9	1,6%	2,6%
120	Fahrzeuge	146,2	167,6	185,3	199,1	214,3	1,2%	11,0%
130	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente etc.	23,3	27,1	29,1	30,5	31,9	1,0%	0,0%
140	Sekundärrohstoffe, Abfälle	319,7	333,4	340,2	345,3	349,9	0,3%	7,5%
150	Post, Pakete	65,1	134,4	155,9	176,6	195,5	3,5%	0,0%
160	Geräte und Material für Güterbeförd.	128,6	160,0	169,8	179,2	189,4	1,2%	7,0%
170	Umzugsgut, sonst. nichtmarkt. Güter	100,1	146,8	164,2	179,8	197,9	2,2%	0,0%
180	Sammelgut	271,5	392,8	433,7	475,7	518,5	2,0%	1,5%
190	Gutart unbekannt	166,3	225,8	237,4	249,0	261,9	1,4%	68,7%
200	Sonstige Güter a.n.g.	1,4	1,8	1,9	2,0	2,1	1,3%	100,0%
	SUMME	4.367,3	4.873,5	5.154,9	5.405,0	5.679,0	0,8%	13,7%

Der **Güterverkehr wächst** im Prognosezeitraum (2019 – 2051) um **0,8 % p. a.**, d. h. nicht mehr so stark wie in der Vergangenheit (2010-2019: 1,8 % p. a.)

+ Überdurchschnittliche Entwicklung bei den Gütern ohne Wirtschaftsbezug (Gütergruppen 150 – 200) sowie Stückgütern wie **EBM-Waren**, Fahrzeugen (trotz Rückgang bei den Fahrzeugteilen) und sonstigen Mineralerzeugnissen

+ Ebenfalls überdurchschnittliche Entwicklung bei Post, Paketen, Umzugs- und Sammelgütern sowie Gütern im kombinierten Verkehr (Gütergruppen 190, 160)

- **Massengüter** weisen einen **starken Rückgang** auf (rd. 225 Mio. t), es handelt sich um Güter mit hohen Anteilen bei Schiene und Binnenschiff

*-100,0 % bezogen auf den gesamten Zeitraum 2019-2051, d.h. Rückgang auf 0

VR = Veränderungsrate

BI = Binnenschiff

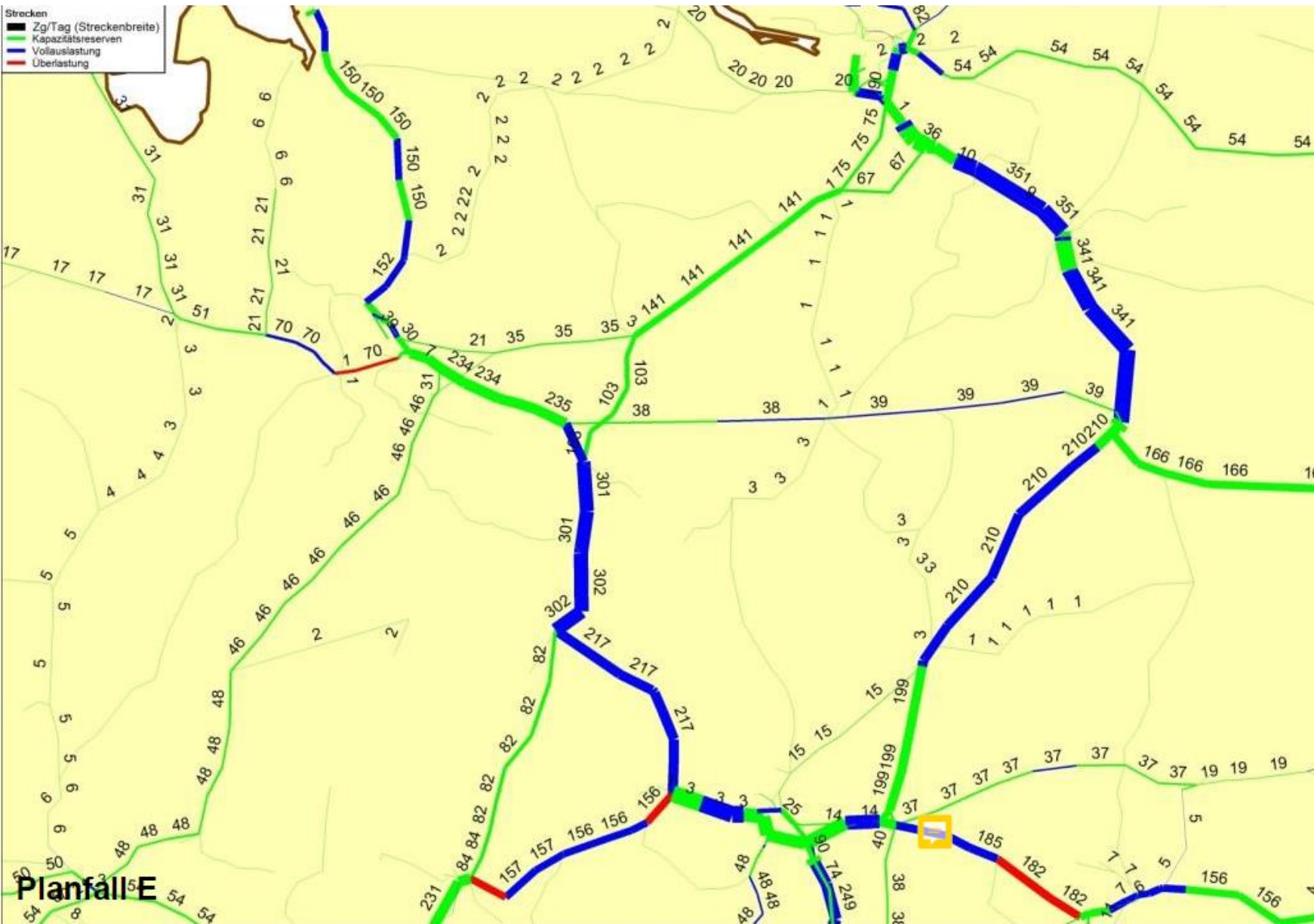
überdurchschnittlich positive jährliche Veränderungsrate 2019-2051

negative jährliche Veränderungsrate 2019-2051

Grau → siehe Glossar

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments



- Der Bundesgutachter hat Alpha-E eine Leistungsfähigkeit von 351 Güterzügen am Tag bescheinigt, tatsächlich waren es im Jahr 2022 hingegen 190.

BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH: Untersuchungsraum Hamburg/Bremen – Hannover Schienenverkehr im Bezugsfall 2030 Y, Dialogforum Schiene Nord, 06.10.2015 in Celle, S. 33

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Auftrag für Alpha-E aus dem BVWP

Der Auftrag lautet nach der auch weiterhin im Internet aufgeführten Projektbeschreibung:

- 3. Gleis Lüneburg – Uelzen;
- ABS Ashausen – Uelzen - Celle, $V_{\max} = 250/230$ km/h
- (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen)
- Ermitteltes Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html



Lage im Netz

Projektbeschreibung der DB, letzte Version



Inhaltsbeschreibung auf Folgeseite

- Abschnitt 1: Ashausen – Celle
- Abschnitt 3: Celle – Hannover Vinnhorst
- Abschnitt 3: Celle – Lehrte

■ Abschnitt 2: Rotenburg – Verden
(Beauftragung Lph 1/2 im Jahr 2016 erfolgt)

■ Abschnitt 3: Nienburg – Wunstorf
■ Abschnitt 3: Nienburg – Minden
■ Abschnitt 3: Verden – Nienburg

■ Abschnitt 4: Langwedel – Uelzen
■ Abschnitt 4: Langwedel – Bremen Sebaldsbrück
■ Abschnitt 4: Bremen Rbf Bve – Bremen Burg Bf
■ Abschnitt 4: Stubben – BHV Speckenbüttel

Projektbeschreibung der DB, letzte Version

ABS/NBS Ashausen – Celle,
ABS Celle – Hannover Vinnhorst, ABS Celle – Lehrte



Darstellung der NBS-Anteile nicht maßstäblich und
lagerichtig

Ist-Infrastruktur

- 1720 zweigleisige, elektrifizierte Strecke Ashausen – Lüneburg – Uelzen – Celle
- 1153 zweigleisige ABS Ashausen – Winsen – Radbruch
- 1710 zweigleisige, elektrifizierte Strecke Celle – Hannover-Vinnhorst
- 1720 zweigleisige, elektrifizierte Strecke Celle – Lehrte

Soll-Infrastruktur

- 1153 zweigleisige ABS Ashausen – Winsen – Radbruch
- zweigleisige NBS Radbruch – Deutsch-Evern
- 1720 zweigleisige ABS Deutsch Evern – Bienbüttel
- zweigleisige NBS Deutsch Evern – Bienbüttel – Kirchweyhe – Suderburg
- 1720 zweigleisige ABS Suderburg – Celle
- eingl. / partielle zweigl. NBS Suderburg – Celle (Umfang in EBWU zu ermitteln)
- Überwerfungsbauwerk Südkopf Celle (Erforderlichkeit in EBWU zu ermitteln)
- 1720 Celle – Lehrte, ggf. Blockverdichtung
- 1710 Celle – Hannover-Vinnhorst

Planungen der DB Netz AG für Neu- und Ausbau

- Nach unserem Kenntnisstand hat die DB Netz AG an dem Planungsauftrag vorbeigeplant.
- Für die bestandsfernen Neubauvarianten gab es gar keinen Auftrag.
- Die bestandsnahe Neubaustrecke ist keine Ortsumfahrung wie im BVWP.
- Der Bestandsausbau wurde von Ashausen bis Celle komplett viergleisig geplant, auch hierfür gab es keinen Auftrag. Gleichzeitig wurden so die Kosten in die Höhe getrieben.
- Alle Varianten haben nichts mehr mit Alpha-E und der Beschreibung im BVWP zu tun .

Generalsanierung

- Die Generalsanierung ist eine riesige Herausforderung, denn sie bedeutet Streckensperrungen.
- Für die Strecke Hamburg - Hannover ist sie aber auch eine große Chance, die von der DB Netz AG bereits am 05.12.2011 festgestellte Überlastung der Strecke zwischen Uelzen und Stelle endlich zu beseitigen.
- Da eine Neubaustrecke zumindest für Jahrzehnte nicht kommen wird, muss die historische Chance genutzt werden, mit der Generalsanierung so viel wie möglich an Verbesserungen zu erreichen oder zumindest vorzubereiten.

Generalsanierung aktueller Stand

- Die DB Netz AG hat erste Untersuchungen zur Erweiterung der Generalsanierung um Maßnahmen zur Kapazitäts- und Qualitätssteigerung durchgeführt.
- Allerdings werden entscheidende Maßnahmen bisher von der DB Netz AG ausgeschlossen. Damit droht eine große Chance vertan zu werden.
- Insbesondere das BMDV als Auftraggeber ist hier zusammen mit dem Land Niedersachsen gefordert, zukunftsweisende Lösungen zu finden.

Die 64-er Liste kann nur der Anfang sein

- Es wurde nur eine Zeitscheibe von 6 – 22 Uhr untersucht.
- Die Kapazitätsgewinne, insbesondere zwischen Uelzen und Lüneburg ohne 3. Gleis, sind viel zu gering.
- Die Wirkungen von ETCS auf Kapazität und Fahrzeit sind noch nicht separat bewertet worden.
- Es fehlt an einer umfangreichen Strategie für mehr Lärmschutz.

Generalsanierung, was zu ergänzen ist (1)

- Zwischen Stelle und Lüneburg werden momentan 2 Gleise nach Süden und nur 1 Gleis nach Norden genutzt. Die Strecke muss, wie in der Gläsernen Werkstatt dargestellt, insbesondere durch den Einbau der fehlenden Weichen so leistungsfähig gemacht werden, dass sie in beide Richtungen gleich leistungsfähig ist und entsprechende Überholungen möglich sind.
- Die Chance durch veränderte Gleislagen (auf Bahngrund) in den Knoten Betriebsqualitäten und Geschwindigkeiten zu verbessern muss genutzt werden. Die Vollsperrung bietet die Voraussetzung hierfür.

Generalsanierung, was zu ergänzen ist (2)

- Ohne ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen bleibt hier ein Engpass bestehen. Daher müssen in der Generalsanierung zumindest alle Vorbereitungen für das dritte Gleis (z.B. Einbau von Weichen) realisiert werden, so dass das dritte Gleis nachfolgend möglichst schnell und mit geringen Beeinträchtigungen angebunden werden kann.

Generalsanierung: Machbarkeit

- Es gilt nicht von Anfang an „das geht nicht“ beziehungsweise „das haben wir noch nie so gemacht“ zu rufen.
- Auch die Anbindung der Gas-Terminals in Niedersachsen wäre ansonsten nie so schnell möglich gewesen.
- 26 km Gasleitung von Wilhelmshaven nach Etzel: „„Üblicherweise braucht man dafür acht Jahre in diesem Land“, sagte Hübener. "Wir sind hier mit zehnfacher Geschwindigkeit unterwegs.““
<https://www.zeit.de/news/2022-08/04/bau-von-pipeline-fuer-Ing-terminal-in-wilhelmshaven-beginnt>
- Auch wenn es nicht die zehnfache Geschwindigkeit werden kann, Planungsbeschleunigung muss in Niedersachsen auch bei einem Bahnprojekt möglich sein.

Generalsanierung: Beteiligung

- Für die Planungen der Generalsanierung erwarten wir, dass die Region eingebunden wird. Wir sehen hier den Projektbeirat und die Streckenanlieger.
- Bei der Kapazitätserweiterung im Rahmen der Generalsanierung muss ein verbesserter Lärmschutz, wie im Rahmen von Alpha-E vorgesehen, umgesetzt werden.
- Bund und Land müssen möglichst schnell zu einer verbindlichen Einigung kommen.

Rotenburg - Verden

- 2016 wurden die Leistungsphasen 1 und 2 vergeben.
- Der Bundestag hat vor 2 ½ Jahren die Vorplanung und die Kernforderungen der Region beschlossen
- Die Strecke wird dringend insbesondere als Umleitungsstrecke gebraucht, am besten schon 2029 bei der Generalsanierung
- Auch hier wird dringend eine Beschleunigung benötigt.
- Alle Beteiligten sollten sich möglichst schnell gemeinsam treffen um zu einer schnellen Umsetzung zu kommen.

Weitere Strecken

- Runde Tische sollten an allen Strecken eingerichtet werden
- Es muss an allen Strecken des Alpha-E vorangehen, so dass die gesamte Leistungsfähigkeit des Alpha-E zum tragen kommt.

Ausblick

- Für die Menschen ist entscheidend, dass die Bahn möglichst schnell wieder verlässlich wird und die Kapazitäten ausreichen.
- Ob auch noch ein vierter ICE pro Stunde zwischen Hamburg und Hannover verkehrt, oder ob dieser 10 Minuten schneller ist, ist nachrangig.
- Die aktuelle Chance sollte jetzt gemeinsam genutzt werden.
- Wird die Chance vertan, bleibt höchstwahrscheinlich für Jahrzehnte bei einer überlasteten Strecke!

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Dr. Volker Kefer,
stv. Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG, 05.11.2015



Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

www.beirat-alpha.de