

## **Anlage Informationen**

### **A) Alpha-Variante**

Im Zuge der aktuellen Diskussion über den Hinterlandausbau der deutschen Häfen ist der Vorschlag "Alpha-Variante E" der Öffentlichkeit als die favorisierte Lösung vorgestellt worden. Diese wird derzeit unter dem Schlagwort „Ausbau vor Neubau“ publiziert.

Konkret umfasst die Alpha-Variante E folgende Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden
- Dreigleisiger Ausbau der Strecke Lüneburg – Uelzen
- Elektrifizierung der eingleisigen Strecke Langwedel – Uelzen (Amerikalinie)
- Zusätzlicher Überholbahnhof und Blockverdichtung auf der Strecke Nienburg – Minden
- Blockverdichtung auf den Strecken Verden – Wunstorf (inkl. eines zusätzlichen Wendegleises in Nienburg) und Celle – Lehrte
- Die Beseitigung aller Engpässe auf der Strecke Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle, um eine leistungsfähige Anbindung der Häfen an den sogenannten Ostkorridor zu gewährleisten.

Dieser Vorschlag wurde im Rahmen des Dialogforums Schiene-Nord im Jahr 2015 erarbeitet. Die Kostenabschätzung für dieses Projekt beläuft sich auf insgesamt 1,353 Mrd. € (ohne Uelzen-Halle), wobei in diese Planung der Kostenanteil des vom Dialogforum geforderten "übergesetzlichen" Lärmschutzes und des Strukturfonds noch nicht mit aufgenommen wurden.

Aus Sicht eines Beobachters erscheinen allerdings eine Reihe der Argumentationen eher politisch als wirtschaftlich oder fachlich motiviert zu sein. Dazu sind im Anschluss einige Fakten zusammengestellt, die den ökonomischen Sinn dieses Vorschlags speziell für die Strecke Langwedel – Uelzen (Amerikalinie) sehr in Zweifel ziehen. Der Kostenanteil dieses Abschnitts am Gesamtkonzept wurde mit 419,- Mio. € eingeplant.

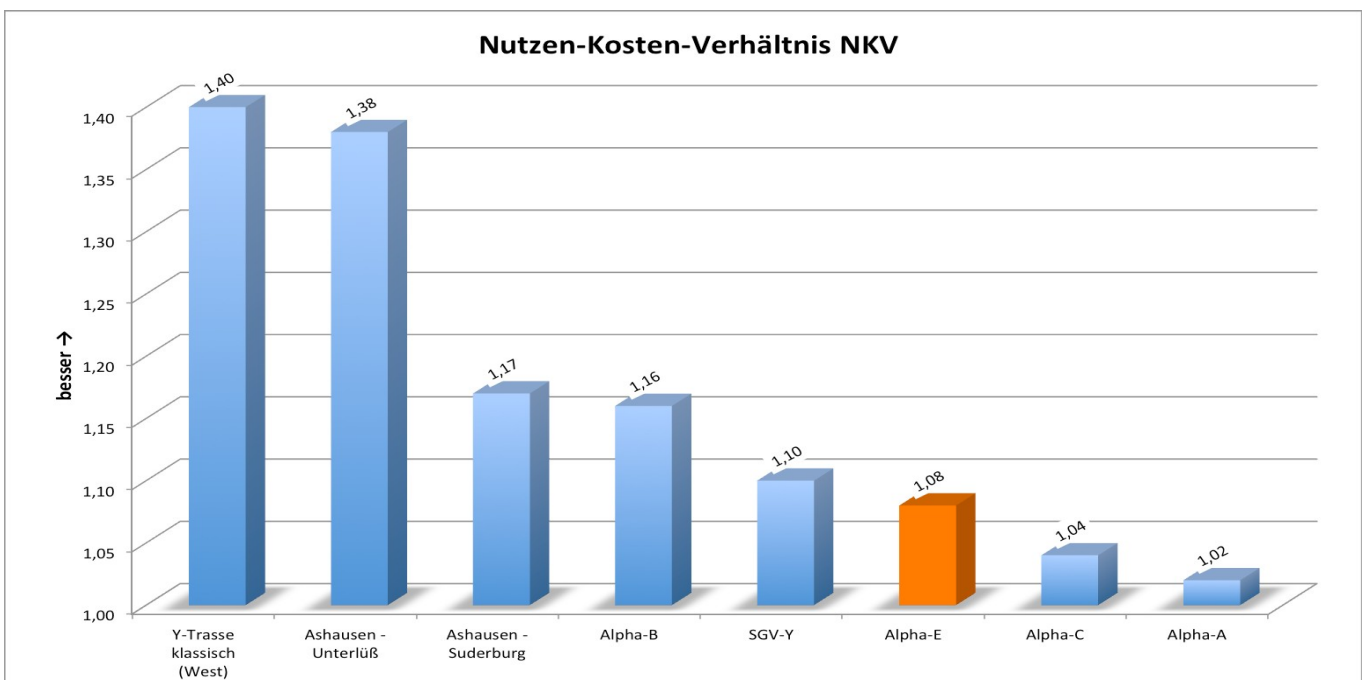
## B) Ausbauvarianten

Im Zuge des Dialogforums sind die verschiedenen Planungsvarianten vorgestellt und analysiert worden. Hier schneiden die Alpha-Variante und die Amerikalinie insgesamt schlecht bzw. sehr schlecht ab. Die Variante Ashausen – Unterlüß (Gesamtkostenplanung 2,3 Mrd. €) wurde beispielsweise trotz positiver Bewertungskriterien verworfen.

### UR Hamburg/Bremen – Hannover – Ersteinschätzung

Position	Y-Trasse klassisch	Celle - Maschen	Ausbau Bestand	reduzierter Ausbau Bestand	Ashausen - Unterlüß	Ashausen - Suderburg	Amerikalinie	Alpha-Variante	OHE + Heidebahn	VCD-Variante A	VCD-Variante B
Transportkostenreduktion im GV (alle Verkehre)	-0,25%	-0,38%	-0,17%	-0,14%	-0,30%	-0,21%	-0,24%	-0,18%	-0,29%	-0,20%	-0,16%
Zeitreduktion im GV (alle Verkehre)	-0,22%	-0,22%	-0,10%	-0,07%	-0,17%	-0,12%	-0,13%	-0,20%	-0,16%	-0,10%	-0,08%
Verlagerungsmenge von der Straße in 1.000 t	893	2.078	414	368	1.528	914	377	1.314	1.417	420	327
Verlagerte Tonnenkilometer von der Straße in Mio.	456	1.120	180	160	804	454	154	625	767	428	340
<b>Nutzen und Kosten in Mio. €</b>											
NB1 SGV	61	57	28	20	49	35	36	60	41	45	27
NB2 SGV	115	130	59	45	134	87	86	73	66	84	52
NB3 SGV	441	1.078	179	160	773	428	156	614	728	380	299
NE SGV	107	111	52	45	95	69	60	108	96	85	59
Nutzen SPV	1.828	0	0	0	1.635	1.628	17	0	0	0	0
sonstige Nutzen (insbesondere Unterhaltung)	-302	-119	-364	-237	-285	-309	-249	-138	-117	-279	-201
<b>Nutzenbarwert</b>	<b>2.251</b>	<b>1.257</b>	<b>-45</b>	<b>32</b>	<b>2.400</b>	<b>1.938</b>	<b>107</b>	<b>718</b>	<b>814</b>	<b>315</b>	<b>236</b>
<b>Kostenbarwert</b>	<b>1.605</b>	<b>1.146</b>	<b>1.712</b>	<b>1.117</b>	<b>1.739</b>	<b>1.654</b>	<b>1.259</b>	<b>1.026</b>	<b>939</b>	<b>1.313</b>	<b>946</b>
<b>Ersteinschätzung</b>	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>(-)</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

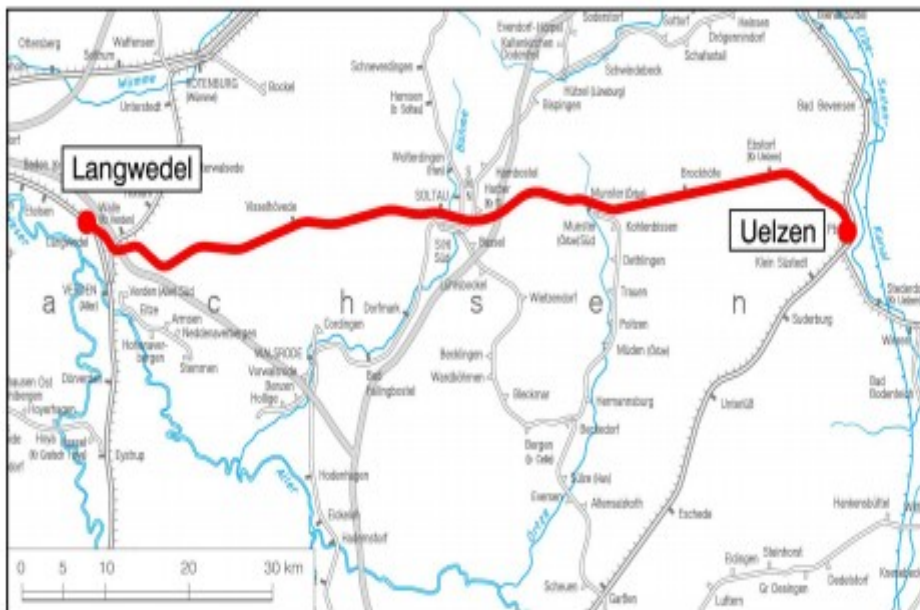
Quelle: Dialogforum am 24.04.2015, Lösungsvorschläge für den Schienenverkehr im Untersuchungsraum Hamburg/Bremen – Hannover, Link: [www.dialogforum-schiennord.de/downloadcenter/download/6d3368e29a0c2185821213f9a4575544](http://www.dialogforum-schiennord.de/downloadcenter/download/6d3368e29a0c2185821213f9a4575544), Seite 23)



## C) Verkehrsinvestitionsbericht 2012

Der Streckenabschnitt der Amerikalinie war bereits mehrfach im Fokus der Verkehrswegeplanung. Es wurden Untersuchungen durchgeführt, die ausnahmslos das gleiche negative Ergebnis hervorbrachten. Ein Ausbau dieser Strecke ist ineffizient und aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll.

### B.5.3 Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen



#### ABS Langwedel–Uelzen

##### Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Häfen in den Bereichen Bremen, Wilhelmshaven und Emden an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

##### Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Strecke für  $v_{\max} = 120$  km/h,
- Elektrifizierung,
- Bau des ESTW Solttau.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt.

##### Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 97 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h
- Gesamtkosten  
(ohne Oldenburg–Wilhelmshaven): 227 Mio. €.

## D) Alpha-Variante ohne Amerikalinie

Auch der beauftragte Sachverständige der BVU, Herr Stefanos Kotzagiorgis, ist der Meinung, dass der Ausbau der Amerikalinie nicht wirtschaftlich ist:

### SGV-Y (Variante SGV-I)

Herr Kotzagiorgis präsentierte das SchienenGüterVerkehrs-Y (SGV-Y) ohne den Ast nach Westen über Soltau nach Langwedel (*Amerikalinie, Anm. des Verfassers*). Zur Begründung führte er an, dass die verkehrliche Umlegung nur ein Potenzial von 15 Zügen auf dieser Route ermittelt habe. Damit seien die verkehrliche Wirkung und auch der monetäre Nutzen im Netz viel zu gering. Damit sei für ihn der Grund gegeben, auf den Ausbau dieses Teils der Amerikalinie in dieser Alternative zu verzichten. [Durch das Weglassen des Astes nach Westen wurde aus dem „Y“ ein „I“, eine direkte Verbindung zwischen Celle und Maschen.]

Ein Teilnehmer wies [zu einem anderen Zeitpunkt] darauf hin, dass der nach Westen gerichtete Ast des SGV-Y mit der Begründung weggelassen würde, dass dieser keinen Nutzen stiftete. Diese Begründung sei ihm zu dürftig und er forderte auf, ausführlicher zu erläutern. Dr. Schmiers erläuterte, dass die Kosten eines Ausbaus dieses Astes von seinem Unternehmen berechnet worden seien. Die Umlegung der Verkehrsmengen habe ergeben, dass ein zu schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis vorliege.

Ein Teilnehmer bat um eine Tabelle, die die Quelle und das Ziel der 730 Güterzüge darstellt und ihm helfe, zu verstehen, warum nur 15 Züge über den westlichen Ast des SGV-Y fahren würden. Der Moderator bat Herrn Kotzagiorgis, die in seinem vorangegangenen Vortrag genutzten Abbildungen mit den Verkehrsflüssen von uns zu den Häfen, Verkehrsspinne genannt, in DIN A4 oder größer zur Verfügung zu stellen.

Auf Rückfrage erläuterte Dr. Schmiers, dass diese Alternative durch den Wegfall des westlichen Astes erheblich preiswerter würde, Baukosten von 800 Mio. bis 1 Mrd. ! könnten eingespart werden. [In der Machbarkeitsstudie der DB-I war dieser westliche Ast mit dem Ausbaustandard für 120 km/h und zweispurig kalkuliert.]

Der Moderator brachte die Frage von Bürger(innen) ein, ob diese Alternative ihre Wirkung steigern könnte, wenn die Amerikalinie in ihrer preiswertesten Ausführung zwischen Langwedel und Uelzen ausgebaut würde. [Ein Teilnehmer nannte diese Alternative später im Verlauf SGV-X.]

Herr Kotzagiorgis antwortete, dass die Amerikalinie für etwa 40 Züge den Best-Weg darstelle. Bei Baukosten von ca. 420 Mio. ! läge ihr Nutzen-Kosten-Quotient unter 0,5. Aus diesem Grunde würde er in dieser Alternative nicht die Hinzunahme der vollständigen Amerikalinie anraten.

Das SGV-I stiftete keinen Nutzen für die Bremer Verkehre, so Herr Kotzagiorgis weiter, und folglich bliebe es trotz der Abnahme der Belastung immer noch bei einer Überlastung zwischen Nienburg und Wunstorf. Durch die hohe Attraktivität dieses SGV-I würde es im weiteren Verlauf in einem Abschnitt südlich von Celle zu Überlastungen kommen, weil die Strecke dort nicht für solche Zugzahlen ausgebaut sei.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Dialogforums Schiene Nord vom 22.05.2015, S. 63

Link: [www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2e11e3](http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2e11e3)

Als Fazit dieser kurzen Analyse wird die Frage aufgeworfen, aus welchem Grund die Entscheidung des Dialogforums auf die Alpha-Variante E gefallen ist. Rein kostenmäßig betrachtet, sind andere Streckenvarianten als ökonomischer und volkswirtschaftlich effizienter anzusehen. Oder vielleicht werden politische Argumente stärker bewertet als andere?

## **E) Save Kirchlinteln und das Dialogforum**

Unsere BI war als solche zunächst nicht geplant. Drei Besucher einer Infoveranstaltung der DB Mitte 2014 waren der Meinung, dass dieses Thema regional viel zu wenig bekannt sei und kreierten die Webseite *save.kirchlinteln.org*, verteilten Handzettel und organisierten ihrerseits eine gut besuchte Infoveranstaltung. Daraus entstand dann Ende März 2015 die BI. Sogleich wurde versucht, noch in das Dialogforum hereinzukommen. Das wurde vom Leiter des Forums abgelehnt! Es würde zuviel Unruhe ins Forum bringen, sollten jetzt noch weitere BIen zugelassen werden. Zu diesem Zeitpunkt hatte es aber lediglich zweimal getagt und *in der Sache* noch gar nichts entschieden; im Gegenteil, es drohte wegen interner Streitigkeiten zu scheitern. Dieses Argument wurde abgeschmettert. Später wurden weitere BIen zugelassen, da sie an neu ins Forum eingebrachten Trassen ansässig sind. Obwohl wir mit der ebenfalls neuen Alpha-Variante E mit *zwei* Trassen betroffen waren (auch Rotenburg - Verden betrifft unsere Gemeinde!), wurde unserem erneuten Antrag (abermals auf Gutsherrenart vom Leiter des Forums) wieder nicht stattgegeben. Dies ging auch anderen Initiativen so (z.B. in Deutsch-Evern). Hier hegen wir den Verdacht, dass gegenläufige Meinungen ausgeschlossen bleiben sollten.