

Prof. em. Dr. Wilh. Hummeltenberg

22926 Ahrensburg

Ergänzung des Protokolls zu TOP 7 der UA-Sitzung am 12.06.2019

Bezugnehmend auf die Niederschrift über die Sitzung des Unterausschusses am 12.06.2019 weise ich auf folgende Quellen des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI hin; der Bund folgt mit ihnen dem Auftrag gemäß Artikel 87 e Abs. 4 GG:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“

- [1] BMVI (Hrsg.): Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potentiellen Bedarfs, Berlin, 5.11.2018. <https://cdn.website-editor.net/73da8ddaca894eb18de1abcc12269e10/files/uploaded/bewertung-schienenwegeausbau-des-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf> [Abruf 1.08.2019; 32,23 MB]
- [2] BMVI (Hrsg.): Projektinformationssystem PRINS zum Bundesverkehrswegeplan 2030, ABS Lübeck – Schwerin (Projekt 2-036-V01), https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-036-V01/2-036-V01.html [Abruf 1.08.2019]
- [3] BMVI (Hrsg.): Projektinformationssystem PRINS zum Bundesverkehrswegeplan 2030, ABS Lübeck – Lüneburg (Projekt 2-036-V04), https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-036-V04/2-036-V04.html [Abruf 1.08.2019]
- [4] BMVI (Hrsg.): Projektinformationssystem PRINS zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Knoten Hamburg, https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-002-V01/K-002-V01.html [Abruf 1.08.2019].
- [5] BMVI (Hrsg.): Zielfahrplan Deutschland-Takt, Zweiter Gutachterentwurf - Schleswig-Holstein / Hamburg / Niedersachsen / Bremen. SMA und Partner AG, CH-8050 Zürich, Stand: 7.05.2019, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/netzgrafik-fernverkehr-nord-gutachten-2.pdf?__blob=publicationFile [Abruf 1.08.2019]
- [6] BMVI (Hrsg.): Zielfahrplan Deutschland-Takt, Zweiter Gutachterentwurf - Güterverkehr Nord. SMA und Partner AG, CH-8050 Zürich, Stand: 7.05.2019, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienenangipfel-netzgrafik-gueterverkehr-nord.pdf?__blob=publicationFile

Nach [1] sind die Streckenprojekte [2, 3] vom Potentiellen Bedarf [PB] in den Vordringlichen Bedarf [VB], das Knotenprojekt [4] vom Potentiellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung [VB-E] aufgerückt (NKV: Nutzen/Kosten-Verhältnis):

- ABS Lübeck – Schwerin (Projekt 2-036-V01): NKV 1,03 - Gesamtkosten 133 Mio. €
- ABS Lübeck – Lüneburg (Projekt 2-036-V04): NKV 1,02 - Gesamtkosten 359 Mio. €
- Knoten Hamburg (Projekt K-002-V01): NKV 2,9 - Gesamtkosten 1.200 Mio. €

1. Projektbewertungen im Projektinformationssystem PRINS (BMVI)

Bei einer Projektbewertung werden ein oder mehrere Planfälle mit dem Bezugsfall verglichen. Der Bezugsfall leitet sich aus dem Ist-Zustand durch Extrapolation der künftigen Entwicklungen und Wirkungen zum Planungshorizont ab, wenn kein Planfall realisiert wird.

1.1 Projekt 2-036-V04

Der Bezugsfall von Projekt 2-036-V04 unterstellt, dass über die FFBQ 65 Zugpaare (\leftrightarrow 5,4 Gz/h) verkehren. Die derzeit 20 Zugpaare der RE-Linie Lübeck – Lüneburg werden durch 10 Zugpaare einer RB-Linie „Lübeck Hbf – Ratzeburg“ ergänzt. Eine S-Bahn-NBS 1249 wird nicht gebaut. Im Planfall erfolgen eine Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Lüneburg, der Neubau einer höhenfreien Kreuzung in Büchen und der Neubau der Kreuzungsbahnhöfe Lübeck-Süd und Echem-Süd. Der Nutzen der Maßnahme resultiert aus der Schließung der Elektrifizierungslücke, Reisezeitverkürzungen und Transportkostensenkungen.

Fall	Lübeck - Hamburg	Lübeck – Büchen	Büchen - Lüneburg
Bezugsfall	86 (\leftrightarrow 7,2 Gz/h)	1	1
Planfall	48 (\leftrightarrow 4 Gz/h)	41	33
Veränderung	./ 38	+ 40	+32

Tab. 1: Verkehrsbelastungen (Zugpaare) des SGV, Quelle: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-036-V04/2-036-V04.html, Abb. 4, 7 u. 9

Im Schienenpersonenverkehrs (SPFV+SPNV+SGV)) ergeben sich folgende Auslastungen:

Fall	Lübeck - Ahrensburg	Ahrensburg – Hmb Hbf
Bezugsfall	Vollauslastung	Überlastung
Planfall	Kapazitätsreserven	Vollauslastung

Tab. 2: Auslastungen (SPV + SGV) der Strecke „Lübeck – Hamburg“, Quelle: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-036-V04/2-036-V04.html, Abb. 10 a u. b

Hinweis: Projekt 2-036-V04 wird derzeit nicht weiter verfolgt, da die Maßnahme S4 Ost als Teil des Projekts K-002-V01 die Verkehrsbedürfnisse effektiver erfüllt.

1.2 Projekt K-002-V01

Der Bezugsfall von Projekt K-002-V01 unterstellt, dass täglich 57 Gz-Zugpaare über die FFBQ verkehren und 21 Häfen Travemünde bedienen. S-lich Lübeck werden die Güterverkehre auf die Strecken nach Hamburg, Lüneburg und Schwerin aufgeteilt. Im Planfall, der auch die Maßnahmen S4 Ost und West umfasst, erhöht sich die Anzahl Gz-Paare N-lich Lübeck von 78 auf 89.

Fall	Lübeck - Hamburg	Lübeck – Büchen	Lübeck - Schwerin
Bezugsfall	41 (\leftrightarrow 3,4 Gz/h)	30	9
Planfall	52 (\leftrightarrow 4,4 Gz/h)	28	10
Veränderung	+ 11	./ 2	+1

Tab. 3: Verkehrsbelastungen (Zugpaare) des SGV, Quelle: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-002-V01/K-002-V01.html, Abb. 4, 7, 9

Fall	Lübeck - Ahrensburg	Ahrensburg – Hmb Hbf
Bezugsfall	Kapazitätsreserven	Vollauslastung
Planfall	Kapazitätsreserven	Kapazitätsreserven

Tab. 4: Auslastungen (SPV + SGV) der Strecke „Lübeck – Hamburg“, Quelle: https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-002-V01/K-002-V01.html, Abb. 10 a u. b

Die Bewertung des Knotenprojekts in [4] zeigt:

- Eine Alternativenprüfung fand nicht statt (\rightarrow Abschnitt 1.4).

- Bei der Umwelt- und Naturschutzfachlichen Beurteilung (→ Modul B, Abschnitt 1.8) bleiben NSG Stellmoorer und Stellmoor Ahrensburger Tunneltal unberücksichtigt.
- Veränderungen in der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohnern oder der Geräuschbelastung außerorts bzw. Neubelastungen oder stärkere Betroffenheiten werden nicht festgestellt.

2. SPNV-Bedienungsangebot Strecken 1043 / 1120 (ohne Sprinter)

2.1 Bedienungsangebot gemäß Knotenstudie in PRINS

Fall	Lübeck – Bad Oldesloe	B. Segeberg – B. Oldesloe	Bad Oldesloe – Bargteheide	Bargteheide - Ahrensburg	Ahrensburg – Hmb Hbf
Bezugsfall RE	40		40		40
Bezugsfall RB		20	19	29 [/40]	58
Planfall RE	40		40		40
Planfall RB		20			
Planfall S4			19	29	59

Tab. 5: Bedienungsangebot (Zugpaare) im SPNV, Quelle: https://www.bvwprojekte.de/schiene_2018/K-002-V01/K-002-V01.html, Abb. 2, 5

2.2 Bedienungsangebot im Zielfahrplan Deutschland-Takt 2030, Version 2

	Lübeck – Bad Oldesloe	B. Segeberg – B. Oldesloe	Bad Oldesloe – Bargteheide	Bargteheide - Ahrensburg	Ahrensburg – Hmb Hbf
RE	½ h-Takt		½ h-Takt		½ h-Takt
RB		½ h-Takt	[1/2 h-Takt]	[1/2 h-Takt]	[1/2 h-Takt]
S4			1 h-Takt	1-h/0:20-Takt	0:20/0:10-Takt

Tab. 6: Bedienungsangebot (Takt) im SPNV, Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/netzgrafik-fernverkehr-nord-gutachten-2.pdf?__blob=publicationFile

Anmerkungen: Die bei der RB in **rot** angedeuteten Taktverdichtungen entsprechen der SPNV-Vergabe 2022 - 2035, die **lila** angedeuteten Taktverdichtungen folgen aus der Überführung von Bf Bad Oldesloe in einen ½ h-Takt-Knoten. Da sich durch die S4-Planung die Angebotsqualität wesentlich verschlechtern würde und ein Streckenausbau im Tunneltal einen Eingriff mit voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen haben dürfte, lässt sich der Schluss ziehen, dass eine Förderungswürdigkeit der Maßnahme S4 (Ost) über Rahlstedt hinaus zumindest infrage gestellt werden kann.

3. SGV-Verkehrsbelastung (Zugpaare) im Zielfahrplan Deutschland-Takt 2030

Fall	Lübeck - Hamburg	Lübeck – Büchen	Büchen – Lehrte	Büchen - Stendahl
Systemtrassen	60 (↔5,0 Gz/h)	24 (↔2,0 Gz/h)	12 (↔1,0 Gz/h)	12 (↔1,0 Gz/h)

Tab. 7: Verkehrsbelastungen des SGV (Zugpaare), Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienen-gipfel-netzgrafik-gueterverkehr-nord.pdf?__blob=publicationFile