



Bewertungsmatrix zum Variantenvergleich im Projektabschnitt Hannover – Hamburg

Vier Streckenverläufe zwischen Hannover und Hamburg wären grundsätzlich möglich. Wir haben diese Streckenverläufe miteinander verglichen, anhand vieler einzelner Kriterien. Die Bewertungsmatrix stellt die Ergebnisse der vier Varianten einander gegenüber. Das ist die Grundlage für den Variantenvergleich im Projektabschnitt Hannover – Hamburg.

Das **Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE)** an der Technischen Universität Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig hat die zugrundeliegende Methodik überprüft. Außerdem wurde mit wissenschaftlicher Unterstützung des IVE ein Handbuch-Leitfaden erstellt, um die Anwendung und Lesart der Bewertungsmatrix zu erläutern. **Beides – das Handbuch und die Stellungnahme – können Sie hier herunterladen.**

	Vorzugsvariante Hannover–Hamburg		Nicht zielführende Varianten	
	Bestandstrecke im Rahmen der Bestandslinie	Bestandstrecke im Rahmen der Bestandslinie	Bestandstrecke im Rahmen der Bestandslinie	Bestandstrecke im Rahmen der Bestandslinie
Betriebliche und verkehrliche Ziele				
Verfahrensgeschwindigkeit	ja	ja	ja	ja
Bestandstrecke	ja	ja	ja	ja
Nachverkehr nach Bestandslinie	ja	ja	ja	ja
Dienstreifenanforderung/Verkehrliche Mindestanforderung	ja	ja	ja	ja
Nahverkehrsverkehr (NKK)	1,00	0,38	0,38	0,38
Flächenumschlag – Bestandslinie (m ²)	105,100	129,700	214,000	295,100
Gebäudekosten (M ²)	18	16	10	10
Schallbelastung (M ²)	14,500	13,800	15,500	16,000
Flächennutzungsänderungen (M ²)	900	500	2,500	2,500
Raumordnung und Umwelt				
Vorranggebiet Personennahverkehr (m ²)	340,000	4,212,400	22,300	677,300
Vorranggebiet Nahverkehr (m ²)	71,800	85,900	218,700	215,400
Vorranggebiet Landwirtschaft (m ²)	71,800	1,486,100	1,398,300	407,400
Durchschneidung FFN-Gebiete (km)	1,800	1,750	8,800	1,800
Naturschutzgebiete (m ²)	5,800	24,000	75,800	131,900
Vorranggebiet Trinkwasserschutz (m ²)	1,196,900	1,174,900	1,974,100	1,629,900
Vorranggebiet Forstschutz (m ²)	2,056,300	4,293,400	2,384,000	1,087,700
Bläselärm mit hoher Belastung (m ²)	1,76,700	228,600	271,000	210,800

Die DB Netz AG hat bisher 24 Schienenwege als überlastet erklärt

Überlastete Schienenwege



Erklärung aus	Nr.	Strecke(n)	Abschnitt
Nahverkehrsplan 2008	1	2	Gerdauen (Mei) – Wittburg Hbf
	2	2	Fürth (Bay) Hbf – Bamberg
	3	3	Wittburg – Fürth (Bay) Hbf
Ngpl 2009	4	4	Halle-Meerholz – Felda
	5	5	Offenberg – Alzei-Gundelfingen
	6	6	Alzei-Gundelfingen – Wolf am Rhein
RV-Periode 2011-15	7	7	Niebolz – Westerland (Syl)
Ngpl 2010	8	8	Hamburg-Hörburg – Hamburg-Rainweg
Ngpl 2012	9	9	Leinfen – Stelle
Ngpl 2011	10	10	Berlin-Spandau – Nauen
Ngpl 2013	11	11	Wunstorf – Melsdorf
Ngpl 2014	12	12	Berliner Stadtbahn
Ngpl 2015	13	13	Köln-Mörschen – Duisburg Hbf – Dortmund Hbf (Rhein)
EWU 2015	14	14	Marxleben-Waldhof – Zappelshelm
Ngpl 2017	15	15	Helm-Kalchauer – Remagen
Ngpl 2018	16	16	Köln Hbf – Köln-Mörschen
Ngpl 2019 / EBWU	17	17	Visseum – Kaldenkirchen Gr
Ngpl 2020	18	18	Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren
Ngpl 2020	19	19	Stollberg Hbf – Aachen West
Ngpl 2021	20	20	Galenkierchen Hbf – Münster Hbf
Ngpl 2021	21	21	Wusteraak – Rathenow
Ngpl 2022	22	22	Halle-Trötha – Könnern
EWU	23	23	Darmstadt Hbf – Neu-Edingen (M) / Förschbach, Mar
EWU	24	24	F-Höchst – Mainz – Ludwigshafen, MZ-Bischshofheim

Quelle: DB Netz AG

1.1. Der Deutschlandtakt: Öfter. Schneller. Überall.

Die Bundesregierung hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt. Erstens: Bis 2030 sollen doppelt so viele Fahrgäste wie im Vergleich zu 2019 sicher und umweltfreundlich an ihr Ziel gebracht werden. Zum Vergleich: Damals waren es 151 Millionen Fahrgäste im Schienenfernverkehr und 2,77 Milliarden im Nahverkehr. Zweitens: den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent zu steigern.



1.4. Verkehrliche Ziele – von regional bis international

Von der S-Bahn in Hannover über den Fernverkehrszug von Berlin über Hannover nach Amsterdam bis hin zum Güterzug in Wolfsburg – der Deutschlandtakt ist ein Gesamtkonzept für den Schienenverkehr im gesamten Bundesgebiet. Alle Strecken und Angebote im Nah-, Fern- und Güterverkehr werden in die Planung einbezogen. Damit stärkt der Deutschlandtakt die Rolle der Schiene durch eine verbesserte Angebotsqualität.

Als grundlegendes Konzept setzt der Deutsche Takt die Rolle der Schiene durch eine verbesserte Angebotsqualität.

3.3. Aus- und Neubaustrecke Hamburg–Hannover u. a.

Für das überlastete Schienennetz zwischen Hamburg, Bremen und Hannover sind ebenfalls zusätzliche Kapazitäten notwendig, um das steigende Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren bewältigen zu können.

Das Verkehrsaufkommen auf der Schiene wird in dem beschriebenen Raum für das Jahr 2030 auf circa 108 Millionen Tonnen geschätzt. Bereits heute ist das Schienennetz dort überlastet, was bei der prognostizierten starken Zunahme des Verkehrsaufkommens die Notwendigkeit der Maßnahmen auf einer Länge von 400 Kilometern unterstreicht. Die hohe Belastung resultiert aus der Anbindung der norddeutschen Seehäfen und dem zunehmenden Güterverkehr, der Waren zu und von den Anlegestellen transportiert. Die Maßnahmen tragen dazu bei, die Engpässe zu beseitigen, mehr Kapazitäten für den stark frequentierten Güterverkehr sowie für den angestrebten Anwohnerverkehr zu schaffen und die Lieferzeiten – insbesondere auch bei Nachtfahrten – zu verkürzen.

Auch die Regionen entlang des Korridors profitieren: So sieht der Zielfahrplan etwa eine zweistündlich verkehrende Fernverkehrslinie von München nach Hamburg vor, die systematisch auch in Celle, Uelzen und Lüneburg hält. Insgesamt ergeben sich im Fernverkehr zwischen Hamburg und Hannover bessere Anschlüsse und Fahrzeitverkürzungen, z. B. nach Süddeutschland, Nordrhein-Westfalen und in Richtung Skandinavien. Darüber hinaus trägt die weitere Entflechtung von schnellen und langsamen Verkehren zu mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei.

1.5. Die Partner des Deutschlandtakts

Der Deutschlandtakt ist ein Gemeinschaftsprojekt vieler Beteiligten. Im Zielfahrplan werden die verkehrlichen Anforderungen gebündelt. Die Koordination und Verantwortung liegen beim Bund. Darüber hinaus haben viele Akteure gemeinsam am Konzept gefeilt. So haben unabhängige Gutachter den Zielfahrplan in intensiver Abstimmung über mehrere Gutachterentwürfe entwickelt. Beteiligt waren unter anderem die Länder, Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Infrastrukturbetreiber und Verbände.

Das bedeutet: Der Zielfahrplan des Deutschlandtakts als strategisches Instrument der Infrastrukturplanung legt kein rechtlich verbindliches Bedienangebot fest. Für die spätere betriebliche Umsetzung, d. h. für den Zeitpunkt, zu dem die notwendige Infrastruktur vorhanden ist, sind die EVU und die regionalen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs entsprechend den rechtlichen Vorgaben für die betriebliche Umsetzung verantwortlich. Die Vergabe konkreter Trassen im Jahresfahrplan an die EVU ist im Eisenbahnregulierungsgesetz geregelt.

5. Ausblick: die nächsten Schritte zur Umsetzung

Aktuelle Verkehrsprognosen zeigen zunehmende Engpässe und hohe Belastungen im Schienennetz. Nachhaltige Lösungen sind gefragt, und zwar nicht nur, um der steigenden Nachfrage im Personennah- und fernverkehr gerecht zu werden oder Reisende von der Schiene als Mobilitätsalternative zu überzeugen, sondern auch, um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs zu sichern.

Der Deutschlandtakt als vorliegendes Konzept ist ein branchenweit abgestimmter Zielzustand. Er dient als Kompass für die infrastrukturelle und angebotsseitige Weiterentwicklung des bundesweiten Schienennetzes.

Die weitere Planung und Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt liegt in der Verantwortung der politischen Entscheidungsträger. Diese Chancen gilt es zu nutzen, die Rahmenbedingungen dafür sind geschaffen.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Stabsstelle Deutschlandtakt
Invaldenstraße 44
D-10115 Berlin

Telefon: +49 30 18 300-0
www.deutschlandtakt.de

