

Amerikalinie / Südumgehung / SGV-Y



Amerikalinie

Südümgehung

Y-Trasse

**Die Korridore Hamburg – Hannover und
Bremen – Hannover sollten für den
Schienen Güter Verkehr ausgebaut
werden.**

Amerikalinie

Eine mögliche Variante ist der Ausbau der Amerikalinie.

Die Amerikalinie ist für den Gütertransport vom JadeWeserPort in Richtung Berlin prädestiniert.



Amerikalinie

Die Amerikalinie entstand als Kernstück einer Direktverbindung Magdeburgs und vor allem Berlins mit den Nordseehäfen. Ihren umgangssprachlichen Namen erhielt die Verbindung, weil auf ihr viele Auswanderer aus den östlichen Teilen des Deutschen Reiches nach Bremerhaven fuhren, wo an der Columbuskaje Anschluss an Auswandererschiffe nach Amerika bestand.

In der Gegenrichtung fuhren viele mit Frischfisch beladene Güterzüge von Bremerhaven in die Reichshauptstadt. Da Kaiser Wilhelm II. gelegentlich auf dieser Strecke von Berlin aus zu den Marinestützpunkten an der Nordsee fuhr, ist manchmal auch von der Kaiserlinie die Rede. Auf der Amerikalinie fuhren einzelne Schnellzüge in den Relationen Berlin–Wilhelmshaven und Berlin–Norddeich. Der Abschnitt zwischen Langwedel und Uelzen wurde als Bremer Staatsbahn gebaut, den Abschnitt zwischen Stendal und Uelzen legte die Magdeburg–Halberstädter Eisenbahngesellschaft an, die auch bis zu ihrem Aufgehen in der Preußischen Staatsbahn den Betrieb auf dem westlichen Streckenteil durchführte.

Amerikalinie

Die Strecke hat heute vorwiegend regionale Bedeutung.

Die DB Netz AG sperrte in der zweiten Jahreshälfte 2012 den seit Kriegsende vernachlässigten Westteil zwischen Langwedel und Uelzen komplett und führte umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durch, unter anderem wurden 36 km Gleise erneuert.

Die Bedeutung der Strecke 1960 (KBS 116 – Amerikalinie) steigt. Das liegt zum einen am erwarteten Ladungsaufkommen vom neuen Tiefwasserhafen JadeWeserPort und zum anderen an den weiter steigenden Gütermengen der Bremer Häfen, für die diese Strecke eine direkte Verbindung Richtung Osten/Südosten darstellt.

Die DB AG erwägt den erneuten Bau eines zweiten Gleises an der durchweg eingleisigen und teilweise elektrifizierten Strecke (Bundesverkehrswegeplan).

Amerikalinie/Südümgehung/ SGV-Y

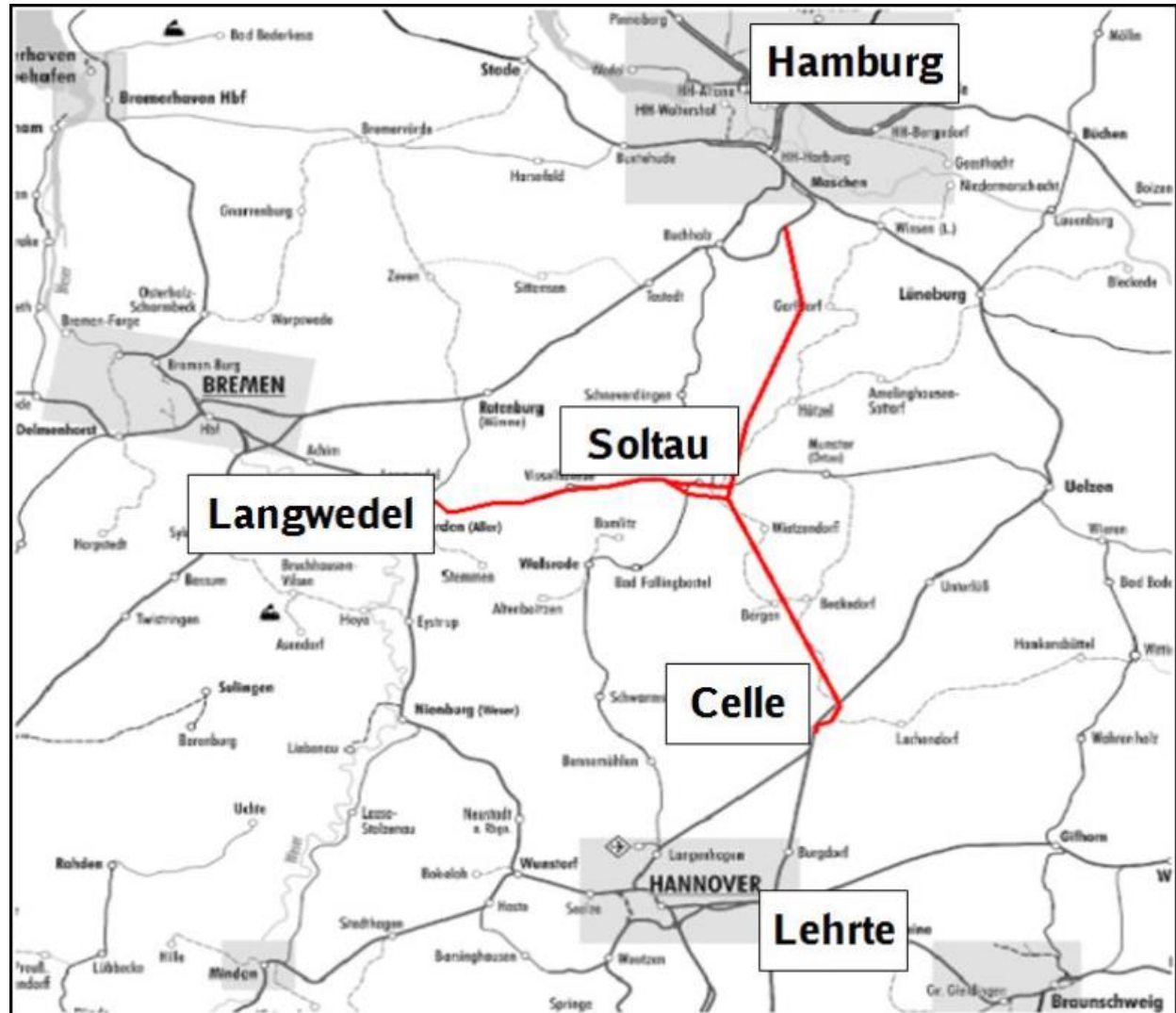
Variante Schienengüterverkehrs-Y (SGV-Y)

Die Variante SGV-Y besteht aus einer zweigleisigen Neubaustrecke (NBS) für den Schienengüterverkehr und dem Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Soltau und Langwedel. Sie unterteilt sich in folgende drei Abschnitte:

- NBS ab südlich von Maschen bis in Höhe Soltau in Bündelung mit der BAB 7, NBS ab Höhe Soltau bis Celle in möglichst direkter Linie und
- Ausbaustrecke von Soltau bis Langwedel.

Alle Strecken werden elektrifiziert. Für die Ortslage Soltau wird zusätzlich als Untervariante eine Umfahrung südlich von Soltau betrachtet. Die Anbindungen an die bestehenden Strecken werden im Norden zwischen Maschen und Jesteburg, im Süden im Bahnhof Celle und östlich von Soltau bzw. bei einer Umfahrung westlich von Soltau geplant. Für alle Streckenabschnitte wird eine Geschwindigkeit von maximal 160 km/h vorgesehen.

Amerikalinie / Südumgehung / SGV-Y



Amerikalinie/Südümgehung/ SGV-Y



Amerikalinie

Y-Südümgehung

Y-Trasse

Südmumgehung

Die Gesamtkosten für die SGV-Y Variante belaufen sich bei einer Durchfahrt durch Soltau auf rund 3,2 Mrd. Euro.

Die Gesamtkosten bei einer südlichen Umfahrung von Soltau sind ca. 50 Mio. Euro geringer.

Baumaßnahmen	Summe Variante Soltau TEUR	Summe Variante Um- fahrung Soltau TEUR
Verkehrsanlagen		
Bahnbau	487.625	477.711
Straßenbau	38.397	45.386
Ingenieurbauwerke	445.995	447.464
Technische Ausrüstung	417.779	396.285
Landschaftsbau, Ausgleichs-, CEF- und FCS-Maßnahmen	274.585	275.290
Kabel und Leitungen Dritter	8.837	8.864
Sonstiges	37.892	35.034
Zwischensumme	1.711.109	1.686.034
DB-Energie und DB Station & Service		
DB-Energie (110KV)	35.700	35.700
DB Station & Service	6.842	4.685
Zwischensumme	42.542	40.385
Gesamtsumme	1.753.650	1.726.419
Baustelleneinrichtung (10 %)	175.365	172.642
Sicherungsposten (5 %)	87.683	86.321
AP Unternehmer (5 %)	87.683	86.321
Kampfmittelsonderung (0,8 %)	14.029	13.811
Grunderwerb	32.341	36.051
Bausumme	2.150.751	2.121.565
Planungskosten (18 %)	387.135	381.882
Risikozuschlag (30 %)	645.225	636.469
Bausumme u. Planungskosten (netto)	3.183.112	3.139.916

Südmumgehung

Dies resultiert vor allem aus zwei Punkten:

- der Bahnhof Soltau verbleibt im Bestand und
- bei einer Südmumfahrung von Soltau gibt es weniger Betroffene und damit weniger Schallschutzmaßnahmen als bei einer Durchfahrt durch Soltau
- In Summe sind bei der Variante SGV-Y ca. 25.200 WE durch Schallimmissionen betroffen, bei einer Umfahrung von Soltau sind es ca. 21.100 WE.
- Damit ergeben sich Lärmschutzwände auf einer Länge von ca. 65 km, bei einer Umfahrung von Soltau sind es ca. 61 km. Bringt man die abschirmende Wirkung der parallel verlaufenden BAB 7 in Ansatz, würde sich die Lärmschutzwandlänge um ca. 5 km verkürzen.

Südmüdigung

Als kritisch ist anzusehen, dass das Vorkommen prioritärer Lebensräume bzw. -arten für die nach der FFH-Richtlinie im Falle von Eingriffen besonders strenge Schutzvorschriften gelten.

Die daraus entstehenden Projektrisiken können noch nicht näher beschrieben werden, da hierzu genauere Datengrundlagen über das Vorhandensein der besonders kritischen Kernzonen erforderlich sind.

Sie liegen zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor bzw. konnten aufgrund der vorgegebenen Rahmenbedingungen (keine Behördenkontakte) nicht in die Bewertung einbezogen werden.

Südmüdigkeit

Laut Medien hat der Bahnchef Rüdiger Grube gesagt, dass die Bahn eine favorisierte Trasse habe.

Er habe sie aber nicht nennen wollen. „Da, wo am wenigsten Widerstand ist, wird gebaut“ waren seine Worte.

