

Hamburg/Bremen-Hannover

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 2 | Juni 2025

„Sauberer. Leiser. Schneller.“

Editorial



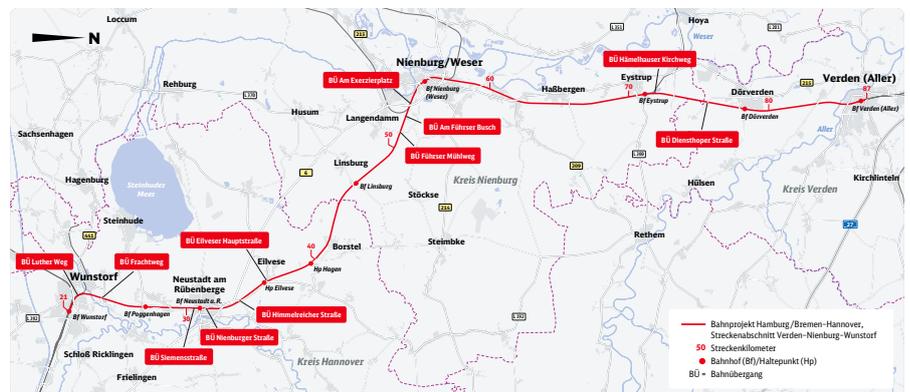
Liebe Leserinnen und Leser,
in unserem Bahnprojekt setzen wir auf vielfältige Maßnahmen, die darauf einzahlen, den Verkehr zuverlässiger und sicherer zu machen. Dazu gehören Instandhaltungs-, Modernisierungs- und Ersatzmaßnahmen, wie die Erneuerung alter Brücken und Bahnübergänge an wichtigen Strecken, die als Parallelmaßnahmen zu unserem Bahnprojekt laufen.

Die größte Herausforderung besteht darin, die sorgfältig ausgearbeitete Planung in die Praxis umzusetzen und beim Bau flexibel auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren. Eine enge Abstimmung zwischen Bau- und Betriebsplanung ist dabei unerlässlich, um den Zeitplan einzuhalten und die Baustelle fristgerecht fertigzustellen.

Heute laden wir Sie ein, einen Blick auf die aktuell eingerichteten Baustellen und deren Entwicklungen an den Eisenbahnüberführungen B215 und Luther Weg sowie der Straßenüberführung Siemensstraße zu werfen.

Ihr Matthias Hudaff
Leiter Bahnprojekt
Hamburg/Bremen-Hannover

Parallelmaßnahmen im Gesamtprojekt: Kleinere Maßnahmen mit großer Wirkung



Der Abschnitt Verden-Nienburg-Wunstorf ist durch eine Vielzahl von Bahnübergängen entlang der Strecke 1740 geprägt.

Den Überblick zu behalten ist angesichts der unterschiedlichen Projekte im Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover gar nicht so einfach. Das Gesamtprojekt besteht aus einer Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen, einige davon an der Bahnstrecke Wunstorf-Bremen (1740) und Rotenburg-Verden (1745).

Beide Strecken sind sogenannte Hochlastabschnitte im Seehafen hinterlandverkehr, auf denen heute schon viele Züge fahren. Hinzu kommen häufig Umleiterverkehr. Vor allem der Streckenabschnitt zwischen Verden und Wunstorf ist von zahlreichen Bahnübergängen geprägt.

Die Sicherungsanlagen der Bahnübergänge werden regelmäßig gewartet und sind grundsätzlich sicher. Trotzdem nimmt die Störanfälligkeit der immer älter werdenden Sicherungsanlagen zu, wodurch der Zugverkehr oft ausgebremst wird. Wo

möglich, werden deshalb entlang der Strecke Bahnübergangsaufösungen geplant – damit das Warten vor der Schranke mittelfristig ein Ende hat und die Züge zuverlässiger fahren können.

An der Strecke Rotenburg-Verden erneuern wir außerdem die Eisenbahnüberführung an der Bundesstraße 215 in Verden. Mittlerweile ist die 100 Jahre alte Brücke am Ende ihrer Lebensdauer angekommen. Solche Parallelmaßnahmen sind ein gutes Beispiel dafür, wie wir im Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover den Seehafen hinterlandverkehr auf den Gleisen stärken.

Die Baustellen für zwei Bahnübergangersatzmaßnahmen mit Brücken am Luther Weg in Wunstorf und der Siemensstraße in Neustadt am Rübenberge und die Erneuerung der EÜ B215 haben begonnen. Diese sind ein wichtiger Schritt, die Infrastruktur zu modernisieren, die Stör-

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Projektbrief Hamburg/Bremen-Hannover

Fortsetzung: Paralleлмаßnahmen im Gesamtprojekt: Kleinere Maßnahmen mit großer Wirkung

anfälligkeit zu reduzieren und die reibungslose Abwicklung des Bahnverkehrs zu gewährleisten. Grundlage

solcher Maßnahmen und Ausgangspunkt für die gute Zusammenarbeit zwischen Bahn, Land und Kommunen

ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).



Welche Arten von Kreuzungen gibt es?

Im Verkehrswegebau wird zwischen Eisenbahnüberführungen (EÜ), Bahnübergängen (BÜ) und Straßenüberführungen (SÜ) unterschieden.

- Ein **Bahnübergang (BÜ)** ist eine „höhenleiche“ Kreuzung, bei der eine Eisenbahnstrecke mit einer Straße oder einem Weg zusammentrifft.
- Eine **Straßenüberführung (SÜ)** ist eine „höhenfreie“ Kreuzung, bei der eine Straße über die Eisenbahnstrecke führt.
- Eine **Eisenbahnüberführung (EÜ)** ist eine höhenfreie Kreuzung, bei der eine Eisenbahnstrecke über einen anderen Verkehrsweg führt.

Im Gegensatz zu einem Bahnübergang, bei dem die Straße und die Eisenbahn auf derselben Ebene kreuzen, verlaufen **bei einer EÜ oder einer SÜ** beide Verkehrswege auf unterschiedlichen Ebenen. Dies verbessert die Sicherheit und den Verkehrsfluss.

Aktuelle Bauprojekte im Überblick

EÜ Bundesstraße 215

 **Strecke 1740/1745, Kilometer 88,700 bis 88,900 und 2,150 bis 2,350**

Ein Parallelprojekt zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Rotenburg-Verden ist die Erneuerung der Eisenbahnüberführung EÜ B215 in Verden. In Richtung des Stadtteils Dauelsen führt die Bundesstraße (B) 215 unter zwei

Bahnstrecken hindurch. Erste bauvorbereitende Maßnahmen haben bereits im Dezember 2024 stattgefunden. Seitdem steht die Kabelhilfsbrücke. Der Start der Hauptbaumaßnahme erfolgte im April 2025.



Bauarbeiten bei Nacht: Die Kabelhilfsbrücke entsteht.



Timo Beran, Projektleiter der Baumaßnahme, vor dem Baustellenschild zur EÜ B 215

Projektbrief Hamburg/Bremen-Hannover

Fortsetzung: Aktuelle Bauprojekte im Überblick

EÜ Luther Weg in Wunstorf

**Strecke 1740,
Kilometer 22,203**

Der Bahnübergang am Luther Weg liegt mitten in der Stadt und ist aufgrund der engen Platzverhältnisse sowie des hohen Fußgänger- und Radverkehrs besonders herausfordernd. Im April 2025 ging der Bahnübergang für die Bauarbeiten der neuen Brücke außer Betrieb.

Derzeit laufen die Verbauarbeiten für das Trogbauwerk und die Widerlager. Besondere Aufmerksamkeit erfordern dabei die vielen im Boden liegenden Kabel und Leitungen der DB und Dritter, deren Lage nicht immer eindeutig verzeichnet ist. Sehr viel Genauigkeit vor Ort und vorsichtiges Arbeiten sind ultimative Pflicht. Der Einhub der Hilfsbrücken ist im Mai 2025 erfolgt, die Inbetriebnahme ist für Juni 2027 vorgesehen.



Der Hilfsbrückeneinhub an der EÜ Luther Weg bei Tag und Sonnenschein



Bauen unter rollendem Rad - an der EÜ Luther Weg laufen Betrieb und Baustelle gleichzeitig.



Mit schwerem Gerät und größter Sorgfalt erfolgt der Einhub der Bauteile.

SÜ Siemensstraße in Neustadt am Rübenberge

**Strecke 1740,
Kilometer 30,511**

Anstelle des Bahnübergangs an der Siemensstraße entsteht eine neue

Brücke in geringfügiger Entfernung zum heutigen Bahnübergang. Zuletzt wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht: Elf Fertigteile wurden mithilfe eines Autokrans eingehoben und fixiert – jedes Fertigteil wiegt rund 65 Tonnen. Die Bauteile, die an der Siemensstraße eingehoben wurden,

hatten Lkw zuvor aus dem hessischen Nidda angeliefert. Für die tonnenschweren Brückenteile war ein circa 30 Meter hoher Autokran in den Nächten vom 3. bis zum 5. Mai im Einsatz.



Projektleiter Tobias Fritsch vor der Baustelle der SÜ Siemensstraße



Präzisionsarbeit und technisch anspruchsvoll: der Einhub der Brückenteile bei Nacht