

# Bahnprojekt **Hamburg/Bremen–Hannover**

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 1 | Mai 2020

„Schneller. Leiser. Sauberer.“

## Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

der persönliche Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern, mit Kommunen und Interessenvertretungen ist ein zentraler Bestandteil unserer Arbeit. Die aktuelle Situation stellt daher auch mein Team vor spezielle Herausforderungen. Bis wir wieder zu Dialog- und Informationsveranstaltungen vor Ort einladen können, stehen wir für Ihre Anliegen unter [bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com](mailto:bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com) gerne zur Verfügung. Zudem planen wir alternative, digitale Formate. Denn es ist unser Ziel, den guten Draht zur Öffentlichkeit nicht abreißen zu lassen und Sie wie gewohnt aktiv und transparent zu informieren.

Wenn ich eine Bilanz für das vergangene Jahr ziehe und auf unsere Ziele für 2020 blicke, fallen mir spontan drei Schlüsselworte ein: Fortschritt, Aufbruch und Herausforderung. In allen vier Abschnitten sind wir 2019 wichtige Schritte gegangen; besondere Meilensteine waren die 3D-Visualisierung der Strecke Rotenburg–Verden und der Start des neuen Projektteams im Abschnitt Bremerhaven–Bremen–Langwedel–Uelzen. Lesen Sie im Interview mit der Projektleiterin Olga Kubacki, was sie an der sogenannten Amerikalinie besonders spannend findet.



Ihr Matthias Hudaff  
Leiter Bahnprojekt  
Hamburg/Bremen–Hannover

## Meilensteine und Ziele – ein Projektüberblick 2020



Nachdem im vergangenen Jahr die Planungen im gesamten Projekt zügig voranschritten sind, gilt es nun für das laufende Jahr, die nächsten Etappenziele ins Visier zu nehmen. Unser Überblick über die bisher erreichten Meilensteine und die Zielsetzungen in den einzelnen Streckenabschnitten startet mit dem Streckenabschnitt, der am weitesten fortgeschritten ist:

### Zwischen Rotenburg und Verden: Parlamentarische Befassung als nächster Meilenstein

Nachdem 2019 in diesem Abschnitt die Vorplanung abgeschlossen werden konnte, informierte unser Projektteam die Bürgerinnen und Bürger über die fundierten Ergebnisse –

sowohl digital als auch vor Ort. Die Visualisierungen, interaktiven Simulationen und Pläne der gesetzlichen Vorzugsvariante sind seit August 2019 online einsehbar. Darüber hinaus wurden sie in diversen Info-, Dialog- und Beteiligungsformaten vor Ort vorgestellt und diskutiert: So zum Beispiel im Rahmen von drei Veranstaltungen in Westerwalsede, Kirchlinteln und Rotenburg; dort erläuterte das Projektteam vor allem das Thema „Lärmschutz“. Auch die 3D-Visualisierung der Strecke ist seit April 2020 online abrufbar. In einem virtuellen Flug über die Strecke erhalten Sie einen ersten Einblick in die gesetzliche Vorzugsvariante des Streckenabschnitts.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter



In einem virtuellen Flug über die Strecke erhalten Sie einen ersten Einblick in die gesetzliche Vorzugsvariante des Streckenabschnitts Rotenburg-Verden. Sehen Sie das ganze Video auf der Webseite.

Parallel bereitet das Projektteam derzeit einen sehr wichtigen Meilenstein vor: In der sogenannten „Parlamentarischen Befassung“ wird das Bundesverkehrsministerium (BMVI) den Bundestag über den aktuellen Stand des Bedarfsplanprojektes Hamburg/Bremen-Hannover informieren. Die von der Bahn einzureichenden Unterlagen umfassen – neben der Beschreibung der Vorzugsvariante, die wirtschaftlich sein muss und die gesteckten Projektziele erfüllt – auch Stellungnahmen und Forderungen der Kommunen entlang der Strecke. Dazu steht der Projektleiter aktuell telefonisch mit kommunalen Vertretern in Kontakt, um trotz der derzeitigen Beschränkungen im Alltag für Fragen und Hinweise zur Verfügung zu stehen.

**Machen Sie sich ein umfassendes Bild von unseren Informationsangeboten:**

[www.hamburg-bremen-hannover.de/buergerbeteiligung.html](http://www.hamburg-bremen-hannover.de/buergerbeteiligung.html)



### Zwischen Verden und Wunstorf: Vorplanung und Visualisierung machen Fortschritte

Nach dem Start der Grundlagenermittlung 2019 befindet sich der Streckenabschnitt zwischen Verden-Nienburg und Wunstorf aktuell in der Vorplanung. Unter anderem werden die Arbeiten zur Visualisierung der Strecke vorangetrieben; diese dient dem Projektteam im nächsten Schritt als wichtige Grundlage für die Informationsarbeit und den Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Ziel der Vorplanung ist, in enger Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange (TöB) eine Vorzugsvariante zu entwickeln sowie Lösungen für Umwelt- und Schallschutz und das Flächenmanagement zu erarbeiten. In diesem Rahmen sind bereits die bilateralen Gespräche mit den Kommunen zum Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) gestartet. Hier versucht die Bahn im engen Austausch und auf Initiative der Kommunen, gemeinsame Lösungen für den Rückbau von Eisenbahnübergängen zu finden. Die im vergangenen Jahr initiierten „Runden Tische“ sollen auch 2020 – soweit es die Situation erlaubt – fortgeführt werden.

### Zwischen Celle und Hannover: Mit Höchstgeschwindigkeit in die Vorplanung

Wie aufwändig wird der Streckenausbau für eine Reisezeitverkürzung zwischen Hamburg und Hannover? Wertvolle Hinweise zu dieser Frage liefern die Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen, die für die 37 Kilometer lange Strecke zwischen Celle und Hannover inzwischen vorliegen. Sie geben eine detaillierte Auskunft über die Beschaffenheit und Tragfähigkeit des Untergrundes und ermöglichen somit dem Projektteam eine zuverlässige Einschätzung.



Das Projektteam verschaffte sich im Sommer 2019 vor Ort einen persönlichen Eindruck der Bahnübergänge, die im Auftrag der Kommunen aufgehoben werden sollen.

*Bitte lesen Sie auf Seite 3 weiter*

### Zwischen Hamburg und Celle: Fortlaufende Betrachtungen zur Wahl des optimalen Trassen-Korridors

Im gesamten Abschnitt fällt dieses Jahr sukzessive der Startschuss für die Vorplanung. Parallel läuft die Sensitivitätsbetrachtung der relevanten Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt im Planungsraum; diese hat im August 2018 begonnen und wurde 2019 fortgeführt. Sie liefert wichtige Erkenntnisse, wo der planrechtlich vorzugswürdige Trassen-Korridor zwischen Hamburg und Hannover verlaufen kann.

Im Fokus stand zudem die „Gläserne Werkstatt“ zwischen Lüneburg und Uelzen: In insgesamt sechs Treffen seit Januar 2019 erörterte die Bahn gemeinsam mit Gutachtern des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) und Vertretern der betroffenen Gemeinden sowie von Behörden, Verbänden, Bürgerinitiativen und des Projektbeirats drei Varianten für einen dreigleisigen Ausbau auf diesem Abschnitt. Dabei ging es um Kriterien wie technische Optimierungen,

**Anschauliche Informationen zur Sensitivitätsbetrachtung im Kurzfilm:**

[www.hamburg-bremen-hannover.de/videos-und-animationen.html](http://www.hamburg-bremen-hannover.de/videos-und-animationen.html)



(Symbolfoto) Mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und gleichzeitig die Fahrzeit für die ICE zwischen Hamburg und Hannover zu verkürzen, gelingt nur mit höheren Kapazitäten. Wie dies im Bereich Lüneburg-Uelzen möglich ist, war Thema der Veranstaltungsreihe „Gläserne Werkstatt zur Bewertung eines dreigleisigen Ausbaus“.

verkehrliche Wirkung, Leistungsfähigkeit und Kosten. Ein Fazit konnte nun nach dem letzten Treffen Ende Januar gezogen werden: Die untersuchten Varianten mit kleinräumigen Umfahrungen bieten Lösungsansätze im Sinne des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Da sich jedoch auch bei diesen Varianten im Raum nördlich von Lüneburg weiterhin ein Engpass zeigt, muss im Dialog mit den betroffenen Regionen eine Lösung entwickelt werden, die über eine optimierte Dreigleisigkeit hinausgeht. Auch das von Bürgerinitiativen in Auftrag gegebene Papier eines Verkehrsberatungsbüros betrachten die DB und die Gutachter des BMVI derzeit.

Voraussichtlich Ende 2022 wird zum Ende der Vorplanung hin eine konkrete Aussage zum

weiter zu verfolgenden Streckenverlauf und Ausbauzustand möglich sein. Diesbezüglich liegt also noch ein Berg voll Arbeit vor dem Projektteam.

### Zwischen Bremerhaven und Uelzen: Startschuss für den Einstieg in die Projektplanung

Auch im Abschnitt der sogenannten Amerikalinie kann es nun losgehen, der Startschuss für das neu gebildete Projektteam fiel im Herbst 2019: In diesem Jahr stehen zunächst die Planungen zwischen Bremen-Burg und Uelzen im Fokus. Spannende Details zum Startschuss auf dieser historisch bedeutsamen Strecke erfahren Sie im folgenden Interview mit der Projektleiterin Olga Kubacki! ■

# Aufbruchstimmung auf der Amerikalinie

## Interview mit Olga Kubacki, Projektleiterin für den Abschnitt Bremerhaven–Bremen–Langwedel–Uelzen

### Frau Kubacki, Sie tragen seit letztem Herbst die Verantwortung für die Strecke zwischen Bremerhaven und Uelzen. Wo liegen aus Ihrer Sicht die besonderen Herausforderungen?

Das Spannende an diesem langen, unter dem Namen „Amerikalinie“ bekannten Abschnitt ist, dass er aus sehr unterschiedlichen Teilen besteht: So werden wir beispielsweise die eingleisige Strecke zwischen Uelzen und Langwedel elektrifizieren und dort Überholungsmöglichkeiten schaffen. Andere Abschnitte – wie zum Beispiel die Strecke zwischen Langwedel und Bremen – werden wir dreigleisig ausbauen. Und im nördlichsten Teil bis Bremerhaven sollen die Blockabstände verdichtet werden. Der Bund hat uns also ganz unterschiedliche Aufgaben „ins Auftragsheft“ geschrieben, für die wir Experten aus vielen Fachbereichen benötigen werden. Durch den Ausbau von Bahn-

strecken können viele Lkw-Fahrten von der Straße auf die klimafreundliche Schiene verlagert werden; das spart CO<sub>2</sub> ein. Und durch die Elektrifizierung der Amerikalinie fahren die Züge zukünftig sauberer als mit dem heutigen Diesel-Antrieb: ein weiteres starkes Plus für die Umwelt.

### Was waren Ihre ersten Schritte als Projektleiterin, was passiert aktuell?

Das Projekt steht ganz am Anfang der Planung, das heißt konkret: Wir befinden uns in der Leistungsphase 1, der Grundlagenermittlung. Nach der Beauftragung durch den Bund haben wir zunächst ein Team aufgebaut. Die weiteren personellen Ressourcen, die für die beginnende Planung benötigt werden, kaufen wir ein; hier laufen bereits die ersten europaweiten Ausschreibungen. Wir ermitteln und schaffen die Grundlagen, die wir für die kommenden Planungsschritte benötigen. Dazu gehören u. a. die konstruktiven Ingenieurbauwerke, die wir uns vor Ort an der Strecke anschauen, und die

## Zur Person

Olga Kubacki ist seit Oktober 2019 Projektleiterin für den Ausbau der Amerikalinie. Die Bauingenieurin kam 2011 zur Deutschen Bahn und ist seitdem im Bereich der „Großprojekte“ tätig. Ihre Begeisterung für das Verkehrswesen – und speziell für die Schiene – wurde im Studium an der Universität Hannover geweckt: „Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer, der früher selbst Mitarbeiter der Deutschen Bahn war, hat seine Vorlesungen stets mit vielen Anekdoten ausgeschmückt und damit bei mir die Lust auf das Thema ‚Bahn‘ geweckt.“



Bitte lesen Sie auf Seite 4 weiter



Um Akzeptanz für Infrastrukturprojekte wie das Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover in der Bevölkerung zu schaffen, werden betroffene Kommunen frühzeitig in die Planungen integriert. So tauschten sich der Bundestagsabgeordnete Lars Klingbeil (3. v.l.), Vertreterinnen und Vertreter der Städte Munster, Soltau und Visselhövede und das Projektteam der Deutschen Bahn in einem ersten Gespräch im Januar dieses Jahres über die aktuellen Planungen im Streckenabschnitt zwischen Langwedel und Uelzen aus.

Beschaffenheit des Baugrunds. Wir prüfen auch, ob Bestandspläne vorhanden und korrekt sind. Zudem muss eine detaillierte Vermessung erfolgen. Außerdem untersuchen wir, ob die aktuell vorhandene Infrastruktur bereits für die vom Bund prognostizierten Zugzahlen ausreicht bzw. welche zukünftig benötigte Infrastruktur wir planen und umsetzen müssen.

**Die Amerikalinie ist im Vergleich zu den anderen Abschnitten des Schienenausbauprojektes Hamburg/Bremen–Hannover, für die der Startschuss schon lange gefallen ist, der „Nachzügler“. Aus Ihrer Sicht ein Glücksfall?** Absolut, denn mein Team kann enorm von der Erfahrung und der Expertise der anderen Teams profitieren. Wir Projektleiter pflegen einen sehr intensiven Austausch, aus dem ich viele wertvolle Hinweise ziehen kann.

### Aufbruch in die neue Welt – die Amerikalinie

Der Name „Amerikalinie“ geht zurück auf das 19. Jahrhundert: Über die bereits zu dieser Zeit zweigleisige Eisenbahnstrecke nach Bremerhaven gelangten viele Auswanderer aus den östlichen Teilen des damaligen Deutschen Reiches zu den Nordseehäfen, von denen die Auswandererschiffe nach Amerika ablegten.

**Gibt es für „Ihren“ Streckenabschnitt spezielle Anforderungen, die bei der Planung eine wichtige Rolle spielen werden?**

Im Detail wird sich das aus der Grundlagenermittlung ergeben. Was wir aber beispielsweise schon wissen: Laut Prognose des Bundes wird

im Abschnitt Langwedel–Uelzen, der derzeit nur vom Personenschienenverkehr genutzt wird, mit Umsetzung unseres Projekts auch Schienengüterverkehr fahren. Wir müssen also dort prüfen, ob der Baugrund die schwereren Güterzüge tragen kann.

### Sind Sie in dieser frühen Phase bereits in Kontakt mit den Kommunen?

Ja, mit einigen Kommunen stehen wir bereits in gutem Kontakt – zum Beispiel, weil sie mehr über die künftige Lärmsituation erfahren, die Schrankenzeiten an den Bahnübergängen ändern und uns ihre Pläne an der Bahnstrecke zeigen möchten. Für uns sind solche Informationen im Rahmen der Grundlagenermittlung sehr wichtig, damit die Planungen ineinandergreifen können.

### Können Sie uns ein Beispiel für solche Planungen in den Kommunen geben?

Es gibt entlang der Amerikalinie relativ viele Bahnübergänge. Um die Schrankenzeiten zu verkürzen, möchten manche Kommunen einige dieser Übergänge durch Straßenüber- oder -unterführungen ersetzen.

### Wie lange wird es schätzungsweise dauern, bis Sie als Projektleiterin die Inbetriebnahme Ihres Abschnittes feiern können?

Diese Frage lässt sich derzeit nur vage beantworten, denn es liegen noch sehr viele Verfahrensschritte wie die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, die Parlamentarische Befassung oder auch die Planfeststellungsverfahren vor uns, an denen Dritte beteiligt sind und die sehr lange dauern können. Bei Ausbauprojekten dieser Größenordnung rechnet man generell grob – vom Beginn der Planung bis zum Baubeginn – mit circa zehn Jahren. Und dann kommt noch die Bauphase mit circa fünf Jahren hinzu. Ins-

gesamt liegt der Zeithorizont also optimistisch bei mindestens fünfzehn Jahren!

### Geben Sie uns einen kleinen Einblick in Ihren Alltag als Projektleiterin: Welche Herausforderungen sind zu bewältigen?

Man muss – auch wenn es viele Details zu beachten gilt – vor allem den Überblick behalten. Eisenbahnprojekte sind sehr komplex, denn es spielen viele Faktoren eine Rolle: Einerseits möchten wir die Planungen schnell vorantreiben und die Projekte kostengünstig und wirtschaftlich umsetzen. Andererseits möchten wir den Bahnverkehr ja auch nicht aufhalten, Stichwort „Fahren und Bauen“. Allen Anforderungen – seien es die des Bundes oder auch der öffentlichen Bedarfsträger – zu genügen, ist eine Herausforderung; dafür braucht es auch Umsicht und ein gutes Urteilsvermögen. Und eine große Portion Geduld gehört auch dazu, denn in vielen Prozessabschnitten sind wir davon abhängig, wie kooperativ sich andere Beteiligte verhalten.

### Und welche Tugenden braucht es?

Man sollte dialogbereit sein, authentisch kommunizieren, sich selbst und das Team gut organisieren können und darf sich nicht in einzelnen Problemen verlieren. Manchmal muss man auch wieder einen Schritt zurückgehen, eventuell falsche Entscheidungen kippen und das große Ganze betrachten. Wichtig ist mir auch der gute Draht in die Region: Ich bin neugierig, die Menschen vor Ort kennenzulernen, und möchte erfahren, welche Bedürfnisse und Erwartungen sie an unser Projekt haben. Ich werde mich sehr dafür einsetzen, dass die Bürgerinnen und Bürger die Hintergründe und die Vorteile der Streckenmodernisierung verstehen. ■