

Bahnprojekt **Hamburg/Bremen–Hannover**

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 4 | Dezember 2020

„Sauberer. Leiser. Schneller.“

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die Corona-Pandemie bedeutet auch für Planer von Eisenbahnstrecken eine besondere

Herausforderung. Dennoch konnten wir diese Hürde überwinden und im Abschnitt Verden–Nienburg–Wunstorf/Minden die Vorplanung abschließen. Nach Rotenburg–Verden war das ein wichtiger Schritt. In beiden Streckenabschnitten steht 2021 mit der Parlamentarischen Befassung ein weiterer, bedeutender Meilenstein an. Mit Maik Bechstein, der seit Oktober den gesamten Abschnitt von Rotenburg bis Wunstorf leitet, haben wir hierzu im Interview gesprochen.

Kurz vor dem Jahresende möchte ich die Gelegenheit nutzen, um das Jahr aus Projektsicht zusammenzufassen und meinen Kolleginnen und Kollegen für das großartige Engagement zu danken, das sie trotz aller Umstände gezeigt haben.



Rückblickende Worte zum Jahresende



Ihr Matthias Hudaff
Leiter Bahnprojekt
Hamburg/Bremen–Hannover



Verden–Nienburg–Wunstorf/ Minden: Vorplanung zügig abgeschlossen

Mehr Züge auf der Strecke: Zwischen Verden, Nienburg und Wunstorf ist die Blockverdichtung die wichtigste Maßnahme, um die Streckenkapazität zu erhöhen. Zusätzliche Signaltechnik ermöglicht eine engere Zugfolge, sodass auf dem gleichen Streckenabschnitt mehr Züge fahren können. Gesteuert werden die Signale von neuen Elektronischen Stellwerken (ESTW).

In den Bahnhöfen werden für den zukünftigen Zugbetrieb die Spurpläne angepasst. Das bedeutet, neue Weichen werden eingebaut, Bahnsteige verlängert oder Überholgleise geschaffen.

In partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Projektsteuerern von GTU Mobility und den Planungsbüros Obermeyer und Arcadis konnte die Vorplanung innerhalb nur eines Jahres abgeschlossen werden.

Die Ergebnisse der technischen Vorplanung sind auf der Projektwebseite in interaktiven Anwendungen aufbereitet: www.hamburg-bremen-hannover.de/beteiligung-verden-nienburg-wunstorf-minden.html

Parallel befindet sich das Projektteam in enger Abstimmung mit den Gemeinden zur Auflösung der Bahnübergänge entlang der Bahnstrecke.



Im Dezember 2020 war das Projektteam in Nienburg und hat die Stadt über Schallschutzmaßnahmen informiert, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter



Bahnhof Neustadt: **IST-Zustand**



Bahnhof Neustadt: **SOLL-Zustand der gesetzlichen Vorplanung**

Fortsetzung von Seite 1:

Es wird leiser: Schallschutzwände entlang der Strecke geplant

Im Rahmen einer gesetzlichen schalltechnischen Voruntersuchung wurden entlang der Strecke sowie im Bereich der Bahnhöfe Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Ergebnis aus dieser Untersuchung sind Schallschutzwände mit insgesamt rund 54 Kilometer Länge, die zum Groß-

teil rund um die Bahnhöfe vorgesehen sind. Die Wandhöhen variieren zwischen zwei und maximal sechs Metern.

Kaum sichtbar, aber wirkungsvoll. In einigen Abschnitten sehen die Planungen Schienenstegdämpfer vor, die direkt am Gleis installiert werden. Die Dämpfer verringern Gleisschwingungen und damit den abgestrahlten Schall. Darüber hinaus sind „Besonders überwachte Gleise“ (BüG) geplant. Bei diesem Verfahren glättet ein

Schleifzug bei Überschreiten eines definierten Grenzwertes die Schienenoberfläche, um die Rollgeräusche der Züge wieder zu reduzieren.

Ebenso wie im Abschnitt Rotenburg-Verden gibt es im Rahmen der „Parlamentarischen Befassung“ die Möglichkeit, individuelle Forderungen über das gesetzliche Maß hinaus zu formulieren. Diese werden dem Deutschen Bundestag vorgelegt, der über die Finanzierung dieser Forderungen entscheidet. ■

Trotz Abstand, Hand in Hand zusammenarbeiten

Herr Bechstein, seit Oktober steuern und koordinieren Sie als neuer Projektleiter die Planungen in den Abschnitten Rotenburg-Verden und Verden-Nienburg-Wunstorf. Wie haben sich die ersten Wochen gestaltet?



Es war wahnsinnig spannend diesen neuen Job anzutreten und alles virtuell zu erleben. Sicher hätte ich mir gewünscht, meine Kolleginnen und Kollegen häufiger persönlich kennenzulernen oder Gespräche unter vier Augen führen zu können. Das digitale Arbeiten ist trotzdem kein Hindernis. Im Gegenteil: Es ist erstaunlich, wie gut man digital vernetzt arbeiten kann. Handfeste Termine, wie der Auftakt für den Stresstest im Abschnitt Verden-Nienburg-Wunstorf, Abstimmungen mit den Gemeinden, das Kennenlernen der Vertreter in den verschiedenen Foren – all das fand aus der Ferne statt. Für meine Einarbeitungsphase kann ich dem Team nur danken – ich habe sehr viel Unterstützung und Hilfsbereitschaft erfahren.

Die Vorplanung für den Abschnitt zwischen Verden, Nienburg und Wunstorf dauerte nur ein Jahr. Was hat aus Ihrer Sicht hier besonders gut funktioniert?

Das hat meiner Ansicht nach mehrere Gründe. Es war zum Beispiel von Vorteil, dass auch die Bahnübergänge im Abschnitt mitbetreut werden. Dadurch entstand ein enger Kontakt zu den Straßenbauautoritäten, von dem wir in der Vor-

planung profitiert haben. Ein anderer Vorteil sind Synergien aus dem Abschnitt Rotenburg-Verden: dort gesammelte Erfahrungen in der Planungsphase konnten hier genutzt werden. Dies gilt auch für das Erstellen der Unterlagen für die Parlamentarische Befassung. Zu einem großen Teil lag das aber auch an der konstruktiven Zusammenarbeit mit unseren externen Projektpartnern. Nur wenn alle Hand in Hand zusammenarbeiten, ist so etwas überhaupt möglich.

Wie in Rotenburg-Verden sind auch in diesem Streckenabschnitt Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Wie wird die Öffentlichkeit einbezogen?

In Form der bilateralen Gespräche mit den kommunalen Vertretern, wo wir die Maßnahmen innerhalb des gesetzlichen Rahmens vorstellen. Die Sorge, dass sich durch die Blockverdichtung und den Mehrverkehr auf der Schiene die Lärmsituation verschlechtert, können wir entkräften: Es sind schon auf Grundlage der gesetzlichen Ausgangslage umfangreiche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Dabei gehen wir zusätzlich individuell auf Forderungen ein, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Die Parlamentarische Befassung bietet den Gemeinden die Möglichkeit, besondere Anliegen oder Bedürfnisse als Kernforderung zu formulieren. Diese leiten wir eins zu eins weiter.

Ein Blick auf 2021: Was steht im neuen Jahr für Sie zuerst auf dem Plan?

Die Parlamentarische Befassung in den Streckenabschnitten Rotenburg-Verden und Verden-

Nienburg-Wunstorf/Minden bleibt auch zum Jahresbeginn ein großes Thema. Der Zeitdruck ist hoch, aber ich bin guter Dinge. Ein schöner Ausblick für 2021: unser Team wird sich vergrößern. Einige neue Kollegen kommen hinzu und müssen eingearbeitet werden. Gleichzeitig gilt es, als Team weiter zusammenzuwachsen.

Das gesamte Interview mit Maik Bechstein gibt es auf der Webseite: www.hamburg-bremen-hannover.de/nachrichtenleser/interview-maik-bechstein.html ■



Das Parlament entscheidet

Seit 2018 gilt für Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) die Bedarfplanungsvereinbarung (BUV). Für mehr Transparenz unterrichtet das Bundesverkehrsministerium (BMVI) den Deutschen Bundestag bereits in einer frühen Planungsphase über den aktuellen Projektstand. Die Bahn reicht hierzu umfangreiche Unterlagen ein. Diese enthalten eine Beschreibung der gesetzlichen Vorzugsvariante, Zeit- und Kostenpläne sowie die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Auch über die Kernforderungen der Kommunen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, wird informiert. Das Parlament entscheidet im Weiteren über die Finanzierung dieser Forderungen. Eine wichtige Vorgabe dabei: Die Variante muss wirtschaftlich sein und die Projektziele erfüllen.

Impressum Herausgeber DB Netz AG, Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover, Lindemannallee 3, 30173 Hannover, www.hamburg-bremen-hannover.de | Kontakt E-Mail: bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com | Fotos: DB AG/Uwe Miethe (S. 1 oben), DB AG/Julia Chorus (S. 1 Mitte), Foto privat (S. 2 unten)