

Hamburg/Bremen–Hannover

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 1 | März 2021

„Sauberer. Leiser. Schneller.“

Editorial



Liebe Leser:innen,

in der frühen Phase des Bahnprojekts Hamburg/Bremen–Hannover prüfen wir aus planrechtlichen Gründen die verschiedensten Trassierungsvarianten. Denn das Ziel der Planungen ist es, eine staufreie, pünktliche und zukunftsfähige Lösung zu finden, welche zudem umweltfachlich vorzugswürdig, raumordnerisch darstellbar und damit abwägungsfehlerfrei ist. Dabei gehen wir im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auch auf externe Ideen und Vorschläge ein: So prüfen und bewerten wir aktuell Konzeptideen, die das Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rössler im Auftrag von Bürgerinitiativen erstellt hat. Den komplexen Prozess haben wir verständlich und nachvollziehbar mit dem Format der „Gläsernen Werkstatt“ begleitet. Sie gewährt allen Interessierten Einsicht in die Arbeit von Fachplanern und Gutachtern, sozusagen der Blick hinter die Kulissen.

Als Auftragnehmer der Deutschen Bahn sind in diesem Prozess unter anderem die Bundesgutachter Dr. Thomas Schmiere und Ronny Püschel vom Ingenieurbüro Schußler-Plan aktiv. Im Interview erläutern sie ihre Aufgabe und erklären, wie eine Strecke grob und auf Machbarkeitsstudien-Niveau trassiert wird.

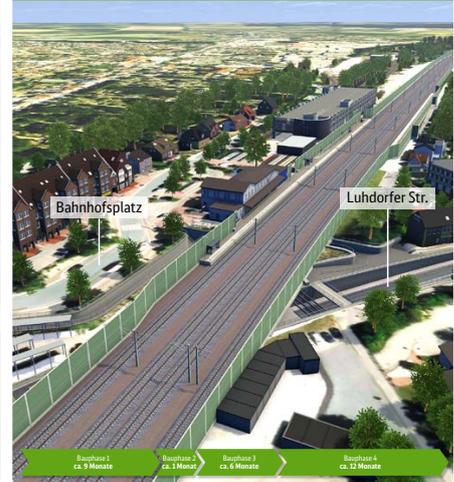
Ihr Matthias Hudaff
Leiter Bahnprojekt
Hamburg/Bremen–Hannover

„Gläserne Werkstatt“: Schaufenster in das Planungshandwerk

Heute: Bestand am Bahnhof Winsen



Endzustand gemäß den VR-Konzeptionen



Zur besseren Veranschaulichung der Maßnahmen, die bei Umsetzung der extern eingebrachten Varianten notwendig würden, hat das Projektteam erste Bauabläufe in Winsen, Uelzen und Lüneburg in einem 3D-Modell visualisieren lassen. Am Bahnhof Winsen würden die bestehenden Gleise schrittweise in einer 28-monatigen Bauphase zurück- und neugebaut werden müssen.

Ein Zusammenschluss von Bürgerinitiativen beauftragte das Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rössler (VR), eine Bestandsausbaulösung im Abschnitt von Hamburg bis Hannover zu konzipieren. Die Konzeption wurde der Bahn Anfang 2020 mit der Bitte um Prüfung und Bewertung im Rahmen einer „Gläsernen Werkstatt“ übergeben. Um die VR-Untersuchungen bewertbar zu machen, entwarfen Planer und Gutachter zunächst eine Trassierung und stellten eine Kostenschätzung auf. Ziel

war es, die Konzeptstudie auf ihre technische Machbarkeit hin zu überprüfen. Wichtig war zudem, dass die verkehrlichen, betrieblichen sowie volkswirtschaftlichen Ziele erfüllt werden, eine staufreie, pünktliche und zukunftsfähige Lösung zu finden. Vorgabe hierfür sind die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beschriebenen Maßnahmen und das fahrplanbasierte Konzept des Deutschlandtakts.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

Unterlagen online einsehbar

Die DB veröffentlicht umfangreiche Informationen zum Projekt sowie Arbeitsergebnisse der beauftragten Fachleute und Gutachter kontinuierlich auf ihrer Projektwebseite. Die Inhalte aus der „Gläsernen Werkstatt“ sind bei den Downloads unter dem Abschnitt „Faktencheck – weitere Ideen“ zu finden.



www.hamburg-bremen-hannover.de/dokumente-downloads.html

Projektbrief Hamburg/Bremen–Hannover

Die VR-Ideen stellen jedoch keine vollumfänglichen Planungen dar, sondern sind grob erarbeitete Konzeptionen. So erfolgte die Bewertung ebenfalls lediglich in einem groben Rahmen nach der Methodik des BVWP (Nutzen-Kosten-Analyse, Verkehrsprognose für die Infrastruktur, umweltfachliche und raumordnerische Beurteilung). In der „Gläsernen Werkstatt“ zu den VR-Konzeptionen präsentierte das Projektteam die Ergebnisse dieser Überprüfung und Bewertung.

Teilnahme an „Gläserner Werkstatt“

Der Name „Gläserne Werkstatt“ bezieht sich auf die Idee einer transparenten und offenen Handwerksschmiede, in der alle Interessierten den Fachleuten über die Schulter schauen können. Innerhalb dieser Werkstatt soll transparent werden, wie insbesondere Fachplaner und Gutachter bei der Bewertung verschiedener Varianten vorgehen und welche Faktoren in den Prozess einfließen. Die Arbeitsweise und Methodik erläutern die Fachleute dabei Schritt für Schritt, um einen Einblick in die Komplexität ihres Vorgehens zu geben. Die Teilnehmenden sind ausdrücklich eingeladen, Fragen zu stellen. Interessierte verschiedener Institutionen können sich beim Projektteam melden und erhalten nach Wunsch eine Einladung zu den Terminen der „Gläsernen Werkstatt“ – denn hier setzt die DB auf maximale Transparenz.

Bundesgutachter als Bindeglied zwischen Idee und Machbarkeit

Dr. Thomas Schmiers und Ronny Püschel vom Ingenieurbüro Schüßler-Plan begleiten als Bundesgutachter das Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover im Rahmen der Gläsernen Werkstatt. Sie bilden hierbei das Bindeglied zwischen der Konzeptidee einer Variante und ihrer wirtschaftlich-technischen Beurteilung. In dieser Rolle beraten sie sowohl die DB Netz AG als auch, im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Herr Dr. Schmiers, wie trassiert man eigentlich eine Strecke?

Am Anfang steht immer eine Konzeptidee: Wie schnell und mit welcher Streckenkapazität sollen welche Züge von A nach B rollen? Sind diese Voraussetzungen geklärt, muss der eigentliche Trassierungskorridor gefunden werden. Dazu werten wir die geografische Topografie, vorhandene Umweltschutzgebiete und sonstige sensible Bereiche aus. Anschließend beginnt innerhalb der möglichst konfliktarmen Räume die Suche nach einer geeigneten Trassenführung. In der Regel sind dabei viele Abwägungen zu treffen und Konflikte aufzulösen. Im Falle der VR-Vorschläge haben wir uns zunächst mit dem Verkehrsberatungsbüro ausgetauscht.



Dr. Thomas Schmiers

Basierend auf den verbal formulierten Ideen zur Trassenführung des Beratungsbüros haben wir konkrete, betrieblich möglichst optimale Spurpläne entworfen. Im Anschluss konnten diese Spurpläne dann hinsichtlich Kosten und verkehrlicher Leistungsfähigkeit im Rahmen der etablierten BVWP-Methodik bewertet werden.

Und wie ermittelt man die Kosten dafür?

Je mehr man sich einer belastbaren Trassenführung nähert, desto genauer können die Projektkosten bestimmt werden. Im Wesentlichen werden diese über die aus dem Trassierungsentwurf abgeleiteten Mengen (Längen, Flächen, Volumen) bestimmt, die mit geeigneten Kostensätzen und Aufschlägen verrechnet werden. Bei diesem Vorgehen unterstützen uns 3D-Planungsprogramme, die das Know-How eines Planungsingenieurs aber nicht vollständig ersetzen können.

Herr Püschel, anhand welcher Kriterien bewerten Sie die VR-Konzeptionen?

Wir von Schüßler-Plan überprüfen die Konzeptionen des Verkehrsberatungsbüros VR auf ihre technisch-betriebliche Machbarkeit. Die Maßnahmen, die technisch umsetzbar sowie betrieblich sinnvoll und erforderlich sind, werden in einen Trassierungsentwurf



Ronny Püschel

überführt und einer Kostenermittlung unterzogen. Die weiteren Gutachter nehmen dies zur Grundlage, um den möglichen volkswirtschaftlichen Nutzen durch das Projekt den Investitionen entgegenzustellen. Dabei ist nicht nur wichtig, ob der Nutzen diese Investition rechtfertigt, sondern auch, ob das untersuchte Konzept Engpässe auflösen kann oder die Anforderungen des Deutschlandtakts erfüllt.

Welche Vorteile bringt das Format der „Gläsernen Werkstatt“?

Auf der einen Seite können wir zeigen, welche Vorschläge sich mit welchem baulichen und finanziellen Aufwand realisieren lassen. Auf der anderen Seite erhalten wir unmittelbares Feedback durch die Teilnehmenden, die unsere Ergebnisse natürlich aus ihrer speziellen Sicht einordnen. Die „Gläsernen Werkstätten“ unterstützen den gewünschten und erforderlichen Dialog- und Abwägungsprozess zwischen den vielen Interessengruppen dieses Projekts mit fachlich fundierten Argumenten.

Ein Fahrplan für alle



Der Deutschlandtakt ist ein abgestimmter Fahrplan für das ganze Land. Schnelle Anschlüsse, kürzere Reisezeiten und verlässlichere Verbindungen bundesweit vereinfachen das Bahnreisen. Diesem Takt folgt auch die Infrastrukturplanung: So richtet sich der Ausbau des Schienennetzes am Zielfahrplan aus, damit Engpässe gezielt beseitigt, Strecken modernisiert und Knotenpunkte erweitert werden können. www.deutschlandtakt.de