

Hamburg/Bremen-Hannover

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 4 | Dezember 2021

„Sauberer. Leiser. Schneller.“

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,
die Planung und der Bau des dritten Gleises in den Abschnitten Langwedel-Bremen-Sebaldsbrück und Bremen Rangierbahnhof-Bremen-Burg läuft parallel zu vielen Projekten von regionaler sowie überregionaler Bedeutung.

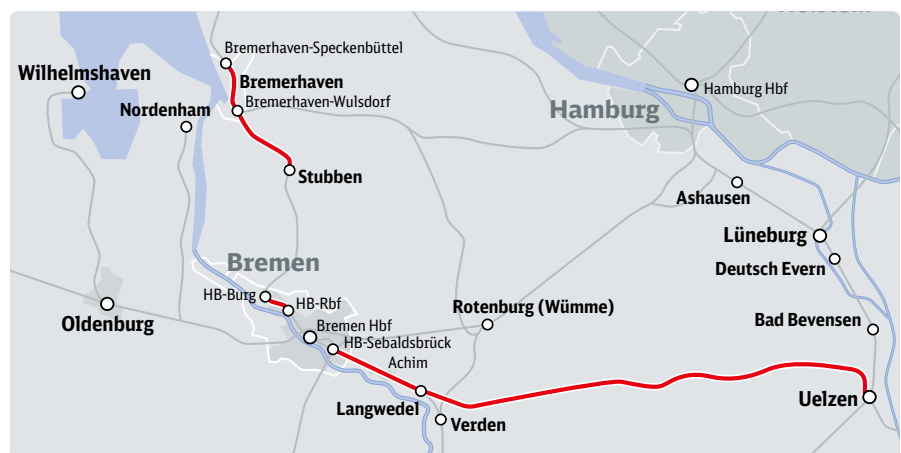
Hierbei ist bereits in einem frühen Planungsstadium eine enge und gute Zusammenarbeit mit unseren Stakeholdern erforderlich. Regelmäßige Abstimmungen zum Beispiel mit der Stadt Achim haben gezeigt, wie wichtig diese für die Terminplanung sind.

Dort, wo wir im Bahnprojekt das dritte Gleis planen, beabsichtigt die Stadt die Erstellung eines bahnparallelen Rad-schnellwegs. Die DB und die Stadt Achim stimmen überein, beide Maßnahmen unter weitestgehender Beachtung der gegenseitigen Interessen umzusetzen. Damit beide Verkehrsträger voneinander profitieren und eine echte Alternative zum Pkw bilden.

Ich wünsche Ihnen eine besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Start in das neue Jahr – bleiben Sie gesund.

Ihr Matthias Hudaff
Leiter Bahnprojekt
Hamburg/Bremen-Hannover

Neues von der „Amerikalinie“: Herausforderungen und Umgang mit Parallelprojekten



Im Streckenabschnitt Bremerhaven-Bremen-Langwedel-Uelzen, auch „Amerikalinie“ genannt, hat das Projektteam im Jahr 2020 mit der Grundlagenermittlung begonnen. Diese markiert den Ausgangspunkt für die Fachplanung. Sie berücksichtigt zuerst die vorliegenden Randbedingungen und legt die Planungsabsichten fest. So fallen bereits sehr früh eventuell tangierende Maßnahmen innerhalb der eigenen Projektgrenzen auf. Dazu zählen beispielsweise der Bau von Straßen, die Entwicklung von Gewerbe- oder Wohngebieten sowie andere Bahnprojekte. Diese Maßnahmen sind von besonderer Bedeutung, denn sie haben großen Einfluss auf den fortlaufenden Planungsprozess. Konkurrierende Flächennutzungen müssen zum Beispiel frühzeitig identifiziert und in die Planung einbezogen werden.

In bilateralen Gesprächen mit Anrainerkommunen oder verschiedenen Vorhabenträgern können in der frühen

Geplante Maßnahmen im Streckenabschnitt:



Langwedel-Uelzen

- Ertüchtigung und Elektrifizierung der Bahnstrecke
- 9 Kreuzungsbahnhöfe für Überholmöglichkeiten der Züge
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für Güterzüge

Langwedel-Bremen-Sebaldsbrück und Bremen Rangierbahnhof-Bremen-Burg

- 3. Gleis mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h

Stubben-Bremerhaven-Speckenbüttel

- Blockverdichtung für eine höhere Zugdichte auf der Strecke, d. h. mehr Kapazitäten

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter...

Projektbrief Hamburg/Bremen–Hannover

Projektphase kollidierende Planungen aufgedeckt werden. Die Planung und ein fortlaufender Dialog sind im Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover deshalb untrennbar miteinander verbunden.

Sich überlagernde Planungen gibt es etwa mit den Ausbauplänen der Stadt Achim für die Erstellung eines bahnparallelen Radschnellwegs. Den bisherigen, lückenhaften Radweg will die Stadt von Bremen-Mahndorf bis zum Bahnhof Achim-Baden als Rad-

schnellweg optimieren. Das Ziel ist, eine nachhaltigere Verkehrslösung an-

zubieten und damit das klimaneutrale Verkehrsmittel Fahrrad zu fördern.

„Durch regelmäßige Abstimmungstermine haben wir Gelegenheit, uns über aktuelle Herausforderungen und mögliche Lösungswege in beiderseitigem Interesse auszutauschen. Die Termine mit der Stadt Achim sind beispielhaft für einen gelungenen Austausch auf der Arbeitsebene.“

Britta Crone, Teilprojektleiterin im Abschnitt des Bahnprojekts



„Die Zusammenarbeit ist transparent und konstruktiv zugleich. Dies ist wichtig für das gegenseitige Verständnis und schafft Akzeptanz bei der Planung.“

Stefan Schuster, Projektleiter des Radschnellwegs



Schnellere Verbindungen, bessere Erreichbarkeit: Bahn- und Radfahren leicht machen

Damit Menschen ihr Auto stehen lassen oder ganz darauf verzichten können, braucht es ein eng verknüpftes Verkehrsnetz. Der Umstieg zum Bahn- und Radfahren soll einfacher werden. Um das zu ermöglichen, ist der Ausbau des Schienennetzes und der Bau neuer Radschnellwege notwendig. Einen Beitrag dazu liefert der Radschnellweg der Stadt Achim. Der bestehende Fahrradweg wird auf vier Meter verbreitert und asphaltiert, das schafft mehr Platz und einen besseren Straßenbelag für die Radfahrenden. Mit einer Länge von insgesamt elf Kilometern soll der Radschnellweg die Region Bremen-Nord sowie Delmenhorst über Achim mit Verden verbinden. Die neu geplante Trasse verläuft in weiten Teilen auf der bereits existierenden Wegeverbindung nördlich der Bahnstrecke 1740 (Strecke Wunstorf bis Bremen).

Bauabläufe koordinieren, um gegenseitige Beeinträchtigungen zu vermeiden

Die geplanten Maßnahmen des Bahnprojekts Hamburg/Bremen–Hannover zum Ausbau eines dritten Gleises

bleiben hiervon nicht unberührt. Mit den ersten Baumaßnahmen möchte die Stadt Achim im Jahr 2022 beginnen. Bis 2026 soll das Projekt abgeschlossen sein. Somit gibt es auch zeitlich einige Besonderheiten zu berücksichtigen. Bestimmte Planungs- und Bauabläufe sorgen für Überschneidungen in den Terminplänen, die teilweise zu erheblichen Beeinträchtigungen bei oder nach Fertigstellung des Radschnellwegs führen könnten. Das sind beispielsweise die zeitweilige Inanspruchnahme des Radwegs während der Baumaßnahmen zum dreigleisigen Ausbau, zum Beispiel als Baustelleneinrichtungsfläche oder der straßenseitigen Baustellenandienung (etwa zur Bereitstellung von Erdreich oder dem Abtransport von Aushubmaterial). Dies bedingt eine vorübergehende Umleitung der Radverkehre auf eine alternative Route, die zu schaffen ist.

Gerade deshalb war die frühzeitige Aufnahme von planungsbegleitenden Gesprächen zwischen der DB Netz AG und der Stadt Achim essenziell: Die Bestimmung von konkurrierenden Flächen, etwa unter Straßenüberführungen wie der Bundesautobahn 1, führte dazu, gemeinsam Lösungswege zu finden. Das ist zum Beispiel eine alternative Trassenführung des Radschnellwegs, die dennoch die Interessen der Stadt berücksichtigt.

Neben den spezifischen Anforderungen und Herausforderungen der jeweils festgelegten Projektziele kann darin auch eine gemeinsame Chance für die Umsetzung der Klima- und Verkehrswende gesehen werden: Bahnfahren wird durch schnellere Verbindungen und die bessere Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in Zukunft noch attraktiver.

Wie geht es 2022 weiter?

Im ersten Quartal werden die Abstimmungen fortgesetzt. Die angepassten Planungsstände, nach denen der Radweg möglichst auf stadteigenen Grundstücken verläuft, werden vorgestellt. Darüber hinaus sind beispielsweise die Änderungen an der Entwässerung, für die unter Umständen ein Planänderungsverfahren für Bahnanlagen notwendig sein wird, ebenso abzustimmen, wie der weitere Umgang mit konkurrierenden Flächen.

