

Hamburg/Bremen-Hannover

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 1 | April 2022

„Sauberer. Leiser. Schneller.“

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

mit der fortschreitenden Planungstiefe nimmt auch die Komplexität in unserem Großprojekt weiter zu. Über die unterschiedlichsten Fachbereiche hinweg vereinen wir deshalb die Expertise von mehr als 200 externen Spezialistinnen und Spezialisten. Daraus ergibt sich ein breit aufgestelltes Projektteam, an dem insgesamt rund 300 Menschen beteiligt sind. Damit stellen wir uns täglich den Aufgaben eines solch herausfordernden Schienenvorhabens.

Wir im Norden möchten unseren Beitrag für eine starke Schiene Deutschlands und ganz Europas leisten. Dafür benötigen wir auch die regionale Akzeptanz, um die konkreten Voraussetzungen für eine klimafreundliche Mobilitätswende schaffen zu können. Der Verantwortung, diese bestmöglich zu fördern, stellen wir uns mit unserem Projekt und dem transparenten, lokalen Dialog im Detail: mit Informationsveranstaltungen und Dialogangeboten, unserem projektbegleitenden Online-Auftritt und durch persönliche Gespräche vor Ort. Das Projektteam und ich freuen uns darauf, diesen direkten Kontakt schon bald wieder aufnehmen zu können.

Ihr Matthias Hudaff
Leiter Bahnprojekt
Hamburg/Bremen-Hannover

Ein starkes Team für eine starke Schiene

Wir sind mehr als nur Infrastruktur



Aus seinen Kinderschuhen ist das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover längst herausgewachsen: Bestand das Projektteam im Jahr 2015 nur aus drei Personen, zählt es heute rund 70 Ingenieure, Kaufleute sowie Kommunikatorinnen und Kommunikatoren. Um das Mammut-Projekt kontinuierlich voranzutreiben, ist eine gut aufeinander abgestimmte Organisation notwendig. Die Bahn hat deshalb

die internen Kapazitäten zügig aufgebaut und neue Teams gebildet, die sich den einzelnen Streckenabschnitten widmen.

Neben den internen Mitarbeitenden sind auch zahlreiche anerkannte Ingenieurbüros und Consultingunternehmen damit beschäftigt, eine zukunftsfähige Planung zu schaffen und diese in die Tat umzusetzen.



300 Beschäftigte für das Projekt, davon 70 bei der DB



Durchschnittsalter 35 Jahre



Beteiligte Branchen:

Bauingenieurwesen, Geotechnik, Geografie, Umweltingenieurwesen, Wirtschaftsingenieurwesen, Eisenbahnwesen, Logistik und Mobilität, Maschinenbau, Internationales Management, Jura, BWL, Soziologie, Public Relations, Politik- und Kommunikationswissenschaften, Kulturwissenschaften



**45 % weiblich
55 % männlich**

Wir stellen vor:

Stephanie Bahl ist Quereinsteigerin bei der Deutschen Bahn. Als „Kind der Schifffahrt“ ist ihr die Logistikbranche vertraut. Seit 2017 taucht sie tief in alle Facetten der Eisenbahn im Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover ein. Angefangen in der Projektassistenz bei Projektleiter Matthias Hudaff hat Stephanie Bahl das Vorhaben von früh auf begleitet. Nach zwischenzeitlicher Elternzeit verstärkt sie seit Mitte 2021 das Team im Projektpartnermanagement, speziell für den Abschnitt Bremerhaven–Langwedel–Uelzen.

Frau Bahl, Sie sind ausgebildete Schifffahrtskauffrau sowie Soziologin und Teiljuristin. Wie passt dieser Hintergrund zu einem Infrastrukturprojekt der Bahn?

Das Thema Bahn war neu für mich, aber eigentlich ist das eine stimmige Ergänzung. Was ich vor allem aus der Kombination beider Fächer in meinem Studium mitgenommen habe, ist, dass Moral und Recht nicht immer das Gleiche ist – das erlebe ich auch in unserem Projekt: Das, was jemand als gute Planung erachtet, muss anderen nicht zwingend gefallen. Unser Anspruch ist es, neutral und im Sinne des Planrechts

die bestmögliche Lösung zu finden. Dazu sind wir gesetzlich verpflichtet. Damit ist die wohl größte Herausforderung, die kommunikative Lücke zwischen diesen zwei Polen zu schließen. Grundvoraussetzung hierfür ist das Verständnis für beide Seiten. Als Soziologin und Teiljuristin bringe ich ein gutes Gespür dafür mit.

Was bedeutet das konkret?

Es ist vor allem wichtig zuzuhören und die Anliegen der Region frühzeitig aufzunehmen. Wir haben in der Vergangenheit beispielsweise den Wunsch nach der Auflösung von Bahnübergängen entlang des Streckenabschnitts Verden–Nienburg–Wunstorf mit ins Projekt genommen – auch wenn das nicht Teil unseres Planungsauftrags ist. Dennoch entwickeln wir als Ergebnis dieses Austausches zusammen mit den Kommunen jeweils individuelle Ersatzmaßnahmen.

Wie nehmen Sie die Anliegen von Betroffenen auf?

Der persönliche Kontakt ist entscheidend und in den letzten Jahren durch die Pandemie leider zu kurz gekom-

men. Wir möchten wissen, welche projektbezogenen Themen den Menschen am Herzen liegen. Durch digitale Formate sind wir dem entgegengekommen, aber ersetzen können sie ein Gespräch von Angesicht zu Angesicht natürlich nicht. Zusammen mit meinen Kolleginnen und Kollegen möchten wir den Gesprächsfaden mit den Anrainerkommunen wieder intensivieren und den Projektfortschritt vor Ort vorstellen.

Wo steht der Streckenabschnitt Bremerhaven–Langwedel–Uelzen?

Die Vorplanung für diesen Teil der sogenannten Amerikalinie ist angelaufen. In der letzten Februarwoche haben wir bei einer Streckenbegehung die Bestandsdaten für den Teilabschnitt Langwedel–Uelzen aufgenommen. Auf Grundlage dieser Daten erstellen wir Visualisierungen, die für die Öffentlichkeit aussagekräftiger sind als Ingenieurspläne. Wir möchten uns nicht hinter unserer Planung verstecken, aber wenn wir diese vorstellen, soll sie Substanz für eine bestmögliche Gesprächsgrundlage haben.



Stephanie Bahl,
DB Netz AG



Stefan Paulisch
und Uta Kleffling,
Vectorvision

Über zehn Jahre ist es her, als **Stefan Paulisch** den ersten DB-Auftrag für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) bekam. Seitdem fertigten er und sein Team rund um Mitgründerin Uta Kleffling bundesweit viele weitere Visualisierungen für unterschiedliche Bahn-

projekte an. Seit drei Jahren bringt der Diplom-Architekt sein Fachwissen bei Hamburg/Bremen–Hannover ein.

Herr Paulisch, welche Rolle spielen Sie in diesem Bahnprojekt?

Das Projekt hat sehr früh damit begonnen, Streckenvisualisierungen in der Kommunikation einzusetzen. Hier kommen wir von der Firma Vectorvision ins Spiel. Auf Basis eines Bestandsmodells

der Strecke stellen wir die verschiedenen Trassenvarianten dar, die anschließend untersucht werden. Dafür haben wir zusammen mit dem Projektteam der DB einen Farbkodex zur Markierung von Konfliktpunkten entwickelt. Das hat die Bewertung der Varianten zusätzlich visuell unterstützt.

An welchem Punkt in der Planung setzen Sie mit Ihrer Arbeit an?

Von Anfang an lautete die Strategie, parallel zur Planung jeweils die Visualisierungen zu erarbeiten. In den vielen Jahren, die wir schon für die Deutsche Bahn arbeiten, hat sich ein reichhaltiges Portfolio ergeben. Das heißt, wir greifen auf standardisierte Bauwerke und Bahnkörper zurück, sodass wir manchmal sogar vor der eigentlichen Planung mit den Visualisierungen fertig sind. Dadurch ist auf den Abbildungen ein hoher Detaillierungsgrad möglich.

Was können Ihrer Erfahrung nach 3D-Visualisierungen für ein solches Projekt leisten?

3D-Visualisierungen können Klarheit über erste Ideen schaffen. Eine Summe von Varianten anhand eines Bildes zu bewerten, fällt leichter, als dies vom Papier abzulesen. Erst wenn beispielsweise Szenarien eines Bauablaufs Form annehmen, wird ein solches Projekt greifbar. Hier stellt sich die Frage: Wie sieht eine Großbaustelle entlang der Bahntrasse über Jahre hinweg in einer Stadt aus? Was das im Einzelfall bedeutet und wie dadurch das kommunale Leben beeinflusst wird, zeigt eine Visualisierung. Und zwar so, dass sie für jeden verständlich ist. Dafür nehmen wir etwa angrenzende Häuser realitätsgetreu für einen hohen örtlichen Wiedererkennungswert auf.