

Hamburg/Bremen–Hannover

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 2 | September 2022

„Sauberer. Leiser. Schneller.“

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

vor einem Jahr hat der Streckenabschnitt Rotenburg–Verden den Deutschen Bundestag passiert. Die Beschlüsse der daraufhin erfolgten sogenannten parlamentarischen Befassung werden mit Sicherstellung der Finanzierung zügig in die Planung integriert.

Damit alle am Ball bleiben, führen wir den Dialog mit den Kommunen und der Öffentlichkeit fort. Mit jeder weiteren Planungsphase kommen wir dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens und damit dem Vorliegen des Baurechts näher. Auf dem Weg dahin ist der kontinuierliche und transparente Austausch aller Beteiligten zentraler Bestandteil. Dabei haben wir das Ziel vor Augen, unseren Beitrag zur klimafreundlichen Mobilitätswende gemeinsam mit den Menschen in der Region zügig zu realisieren.

Im Abschnitt Rotenburg–Verden verantwortet Birger Neumann die nächsten Schritte. Mit ihm als neuem Projektleiter werfen wir einen Blick hinter die Kulissen. Denn unser Großprojekt besteht aus vielen Gesichtern, die alle einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Schiene der Zukunft auf den Weg zu bringen.

Ihr Matthias Hudaff
Leiter Bahnprojekt
Hamburg/Bremen–Hannover

Ausbaustrecke Rotenburg–Verden:

Einstieg in die nächste Planungsphase



Die parlamentarische Befassung zum Streckenabschnitt Rotenburg–Verden liegt gut ein Jahr zurück: Die gesetzliche Vorzugsvariante und Kernforderungen der Anrainerkommunen von bis zu 183,5 Millionen Euro wurden beschlossen. Darauf aufbauend konnte der Streckenabschnitt in die nächste Planungsphase übergehen. Seit Mai dieses Jahres befindet sich dieser in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Projektauftrag ist weiterhin der Ausbau der bisher eingleisigen Bahnstrecke auf zwei Gleise – ganz im Sinne der gesetzlichen Vorzugsvariante. Ergänzt um die beschlossenen Kernforderungen der Kommunen.

Ziel der Ausbaumaßnahmen zwischen Rotenburg und Verden ist es, zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr zu schaffen und eine Umleitungsstrecke für die Bestandsstrecke Hamburg–Lüneburg–Uelzen–Hannover zu bilden.

Der planungsbegleitende Austausch zwischen dem Projektteam und den Planer:innen sowie den betroffenen Kommunen hat seinen Auftakt im neuen Jahr, sobald belastbare Planungsergebnisse durch die Auftragnehmer vorliegen.

Die nächsten Schritte



Entwurfsplanung

Die ausgewählte Variante wird detailliert ausgearbeitet. Die bereits aufgenommenen Gespräche mit Behörden über die Genehmigungsfähigkeit konkretisieren sich und eine Kostenberechnung erfolgt.

Genehmigungsplanung

Die notwendigen Unterlagen zur Genehmigung werden ergänzt und bei der zuständigen Behörde, hier dem Eisenbahnbundesamt, eingereicht. Dazu zählen unter anderem Detailpläne, schalltechnische Gutachten und Umweltgutachten.

Wir stellen vor:

Birger Neumann – Projektleiter im Abschnitt Rotenburg–Verden

Mit sechs Jahren Projekterfahrung und wechselnden Positionen innerhalb des Bahnprojekts Hamburg/Bremen–Hannover kennt Birger Neumann „seinen“ Streckenabschnitt. Seit Anfang August leitet er den Abschnitt zwischen Rotenburg und Verden. Zur Deutschen Bahn kam der Diplomingenieur direkt von der Leibniz Universität Hannover.

Was sind Ihre Aufgaben als Projektleiter?

Als Projektleiter trage ich dafür Sorge, dass die definierten verkehrlichen Ziele, Kosten und Termine in meinem Abschnitt erreicht werden. Dabei unterstützen mich drei Ingenieurinnen, unter anderem um die externen Planer:innen und die finanziellen Mittel zu steuern. Wir arbeiten alle gemeinsam darauf hin, die Projektziele zu erfüllen.

Wie achten Sie darauf, dass der vorgegebene Kostenrahmen eingehalten wird?

Unser Bahnprojekt ist ein aus Bundesmitteln finanziertes Projekt. Im Idealfall können wir Jahre vorher schon genau sagen, wie viel Geld das Projekt verbrauchen wird. Diesen Kostenrahmen einzuhalten, ist ein wichtiges Ziel. Ehrlicherweise muss man sagen, dass das nicht immer funktioniert, weil äußere Einflüsse dieses System immer wieder stören. Es gibt immer Umstände, die dazu führen, dass man umplanen muss. Und das ist der Punkt: Möglichst früh herauszufinden, wie sich das Projekt entwickelt. So kann man sich abstimmen und die Gelder an den richtigen Stellen aussteuern. Diese Aufgabe übernehme ich gemeinsam mit dem Team der Projektsteuerung. Letztendlich wollen wir vermeiden, Leistungen stoppen zu müssen, weil kein Geld mehr da ist. Oder kurzfristig zusätzliche Ressourcen dazu zu holen, um mehr Leistungen zu bringen.

Wie sieht ein typischer Arbeitstag bei Ihnen aus?

Mein Tag besteht vorwiegend aus dem Austausch mit anderen Projektbeteiligten. Ich führe viele Gespräche und habe viele Konferenzen.



Birger Neumann (ganz rechts) mit Kolleginnen und Kollegen aus dem Projekt

Wie findet dieser Austausch statt?

Corona hat, wie bei vielen, unsere Arbeitsweise und damit auch den Austausch verändert. Die typischen Gespräche, die man vielleicht mal beim Mittagessen oder auf dem Flur geführt hat, waren so nicht mehr möglich. Ich musste mir die Kolleg:innen anderweitig „angeln“. In unserer modernen IT-Welt ist es zum Glück einfach, Termine online stattfinden zu lassen. Früher war es eher so, dass Besprechungen über Wochen hinweg vorgeplant und weniger spontan waren. Seit Corona ist man dazu übergegangen, vermehrt kurze, spontane Besprechungen durchzuführen. Einzelne Runden für Absprachen sind auch wieder in Präsenz.

Was sind die größten Herausforderungen im Abschnitt Rotenburg–Verden?

Eine der größten Herausforderungen im Streckenabschnitt 2 ist es, die Terminplanung einzuhalten. Wir waren eines der ersten Projekte, das die 2018 eingeführte parlamentarische Befassung durchlaufen hat. Die dabei beschlossenen Kernforderungen waren in der Vorplanung noch nicht vorgesehen. Diese, vor allem den Lärmschutz betreffenden Ergänzungen, arbeiten wir jetzt in die Entwurfsplanung mit ein. Das kann dazu führen, dass wir die Vorplanungen erneut anpassen müssen. Beispielsweise können statt regulärer Schallschutzwände nun stellenweise Galeriebauwerke notwendig werden. Diese Bauwerke verlangen eine völlig anders ausgelegte Konstruktion. Das erfordert neue Lösungen von uns.

Was bedeutet das für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung?

Zügig durch das Planfeststellungsverfahren zu kommen, ist unser Ziel für den Streckenabschnitt Rotenburg–Verden. Denn die Idee besteht darin, mit dieser Strecke Kapazitäten für Umleitungsverkehr zu schaffen. Diese

brauchen wir, wenn wir im Streckenabschnitt 1 Hamburg–Hannover bauen.

Wie erreichen Sie das?

Bei der Entwurfs- und Genehmigungsplanung sind zwei Bausteine entscheidend. Erstens: Je mehr wir die Menschen weiterhin in die Planungen einbeziehen, desto weniger Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren zu erwarten. Konfliktpunkte wollen wir frühzeitig klären. Im direkten Austausch mit den Menschen, Bürgermeister:innen und Trägern öffentlicher Belange entlang der Strecke versuchen wir stets die Vorteile zu vermitteln. Warum müssen wir die Infrastruktur ausbauen? Was sind unsere Projektziele? Zweitens: Letztendlich müssen wir aber die gesetzlichen Rahmenbedingungen einhalten, um eine planfestgestellte Planung zu bekommen. Dazu stehen wir im engen Kontakt mit dem Eisenbahn-Bundesamt, den Behörden und den Kommunen.

Was hat Sie bewegt, als Abschnittsleiter zur Strecke Rotenburg–Verden zu wechseln?

Der Abschnitt Hamburg–Hannover ist eine der wichtigsten Strecken Deutschlands. Es war spannend, diese als Teilprojektleiter mitzugestalten. Nun ist es eine Art „Nachhause kommen“, dass ich erneut im Abschnitt 2 tätig bin. Ich kenne die Strecke also gut. Zugegeben, vom finanziellen Umfang ist der Abschnitt Rotenburg–Verden ein wenig größer als der Teilabschnitt zuvor. Ich freue mich auf die neue Herausforderung. Sie bedeutet für mich, mehr Verantwortung zu übernehmen. Die Steuerung der finanziellen Mittel habe ich als Teilprojektleiter weniger verantwortet. Wie bereits beschrieben, stehen die Abschnitte 1 und 2 in Abhängigkeit zueinander. Mir war es wichtig, die Lücke meines Vorgängers zu füllen, um weiterhin den Fortschritt im Gesamtprojekt zu sichern.