

# Herzlich Willkommen zum Kick-Off Treffen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege

✦ Hannover, 30. Januar 2019

# Tagesordnung

- ❖ **TOP 1 Begrüßung und Vorstellung**
  
- ❖ TOP 2 Konsensunterlage „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien / Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“
  
- ❖ TOP 3 Kommunikativer Rahmen
  
- ❖ TOP 4 BVWP Methodik – Bezugsfall / Planfall (Zielnetz)
  
- ❖ TOP 5 Ausgangsvariante / Optimierungsprozess
  
- ❖ TOP 6 Offene Punkte / Ausblick / Meilensteine

# Tagesordnung

- ❖ TOP 1 Begrüßung und Vorstellung
  
- ❖ **TOP 2 Konsensunterlage „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien / Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“**
  
- ❖ TOP 3 Kommunikativer Rahmen
  
- ❖ TOP 4 BVWP Methodik – Bezugsfall / Planfall (Zielnetz)
  
- ❖ TOP 5 Ausgangsvariante / Optimierungsprozess
  
- ❖ TOP 6 Offene Punkte / Ausblick / Meilensteine

## Die dreigleisigen Varianten werden ausgehend vom BVWP Teilprojekt ABS/NBS Hamburg-Hannover unter Berücksichtigung des Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord betrachtet

- **BVWP Ergebnis (2-003-V03) Teilmaßnahme Hamburg – Hannover** 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, ohne Geschwindigkeitserhöhung (Ziel ist eine verkehrlich ausreichende Ausgangsvariante, für die der NKV (Gesamtprojekt) zu optimieren ist.)
- **BVWP Ergebnis (2-003-V03) Teilmaßnahme Hamburg – Hannover** 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, mit  $V_{max}$  250/230 km/h gemäß BVWP (Ziel ist die Erkenntnis zur Kapazität und ggf. Benennung weiterer kapazitäts-steigernder Maßnahmen und die Bestätigung Gesamtprojekt-NKV > 1,0)
- **BVWP Ergebnis (2-003-V03) Teilmaßnahme Hamburg – Hannover** 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, mit Ortsumfahrungen z.B. von Lüneburg, Deutsch Evern und Bad Bevensen und  $V_{max}$  250/230 km/h (auf Punkt 2 aufbauende Variante)

Methodik analog der Ermittlungen zum BVWP durch die Gutachter des Bundes (Betrachtung der Auswirkungen auf die für das NKV relevanten Kriterien)

Parallel eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) durch DB

Betrachtung des Netzes einschl. weiterer möglicher Laufwege

**Rahmenbedingung: NKV > 1,0 (gilt für das gesamte Projekt)**

**Varianten, die dieses Ziel nicht erreichen, können die Bedarfsplanüberprüfung nicht bestehen und sind daher zu optimieren (Aussage BMVI 28.09.2018)**

# Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover

## Steckbrief

Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege

Zielsetzung	Prozess & Kriterien	Beteiligte & Rollen
<p>Umfängliche Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege.</p> <p>Betrachtung ausgehend vom BVWP 2-003-V03 unter Berücksichtigung der DSN Empfehlung (3 Gl. Lüneburg-Uelzen u.a.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Betrachtung dreier Szenarien/Varianten</b></li> <li>- <b>Ausgehend vom DSN-Ergebnis (Alpha E)</b></li> <li>- <b>Entwicklung „von innen nach außen“</b></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• BVWP Ergebnis (2-003-V03) Teilmaßnahme Hamburg – Hannover 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, ohne Geschwindigkeitserhöhung</li> <li>• BVWP Ergebnis (2-003-V03) Teilmaßnahme Hamburg – Hannover 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, mit Vmax 250/230 km/h gemäß BVWP</li> <li>• BVWP Ergebnis (2-003-V03) Teilmaßnahme Hamburg – Hannover 3. Gleis Lüneburg-Uelzen, Blockverdichtungen, Überholgleise, mit Ortsumfahrungen z.B. von Lüneburg, Deutsch Evern und Bad Bevensen und Vmax 250/230 km/h (auf Punkt 2 aufbauende Variante)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>BMVI</b> Verantwortlich für Bundesverkehrswegeplanung, Bundesprognose und Fernverkehrskonzepte</li> <li>■ <b>Bundes-Gutachter</b> Expertise BVWP (Bundesprognose) &amp; NKV</li> <li>■ <b>DB</b> Fachliche Unterstützung und Einschätzung aus Vorhabenträgersicht</li> <li>■ <b>Projektbeirat</b> Begleitung und Monitoring des Umsetzungsprozesses (ggfs. unterstützt durch externe Expertise)</li> <li>■ <b>ggfs. weitere Beteiligte aus dem betroffenen Projektraum</b> Prozessbegleitung</li> <li>■ <b>Bundesländer</b> Prozessbegleitung</li> <li>■ <b>IFOK</b> Moderation, Organisation, Dokumentation</li> <li>■ <b>Ulrich Bischooping</b> Mediation</li> </ul>
<h3>Randbedingungen</h3>	<p><b>Bewertungskriterien</b> (auch bundes-gutachterlich zu prüfen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beitrag zu Engpassbeseitigung</li> <li>■ Auswirkung auf NKV</li> <li>■ Kosten</li> <li>■ Nutzen</li> <li>■ Auswirkung auf Betriebsqualität</li> <li>■ Netzwirkung (regional / national)</li> <li>■ Erfüllungsgrad der Ergebnisse des DSN</li> </ul> <p>Transparente Veröffentlichung aller Schritte und Ergebnisse auf Websites (PBR &amp; Projekt).</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Grundlage ist das im PRINS beschriebene Projekt 2-003-V03</li> <li>■ ausgehend vom Konsens des DSN</li> <li>■ Quelle-Ziel Beziehungen aus Zielnetz BVWP 2030</li> <li>■ Nahverkehrsanmeldungen der Länder gesondert nach Horizonten 2030 und mögliche Ausweitungen 2030+</li> <li>■ Reisezeitverkürzung und Zugmehrungen sind Nutzenbringer</li> <li>■ Fernverkehr lt. BVWP 2-003-v03 + ggf. Erweiterungen des Deutschland-Taktes unter Berücksichtigung des Haltekonzeptes in Szenarien</li> <li>■ Die DB plant im Auftrag des Bundes</li> </ul>		

# Tagesordnung

- ❖ TOP 1 Begrüßung und Vorstellung
  
- ❖ TOP 2 Konsensunterlage „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien / Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“
  
- ❖ **TOP 3 Kommunikativer Rahmen**
  
- ❖ TOP 4 BVWP Methodik – Bezugsfall / Planfall (Zielnetz)
  
- ❖ TOP 5 Ausgangsvariante / Optimierungsprozess
  
- ❖ TOP 6 Offene Punkte / Ausblick / Meilensteine

# Kommunikativer Rahmen des Prozesses „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“

# Prozess „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“

## Rollenverständnis und Zielsetzung

- ‡ Der Prozess ist Teil der von der Deutschen Bahn initiierten frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover.
- ‡ Das Rollenverständnis und die Zielsetzung entsprechen der Konsensunterlage „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“.
- ‡ Ziel ist, sich begleitend über die transparente Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege auszutauschen und mögliche Hinweise zu geben.

## Der Teilnehmerkreis

- ‡ Der Teilnehmerkreis richtet sich nach der Konsensunterlage. Der Teilnehmerkreis ist grundsätzlich offen für institutionelle Vertreter der Runden Tische.
- ‡ Die Teilnahme an dem Prozess ist freiwillig. Die Teilnehmenden erhalten für ihr Engagement keine Aufwandsentschädigung oder Kostenerstattung.

## Miteinander reden – nicht übereinander

- ‡ Es wird jederzeit ein fairer, offener und vertrauensvoller Umgang miteinander gepflegt.
- ‡ Die Teilnehmenden stellen sicher, dass sie befugt sind, für ihre Institution in den Treffen zu sprechen (auch im Vertretungsfall) und die Meinungen und Positionen ihrer Institution einzubringen.

# Arbeitsweise

## Moderation & Organisation

- ‡ Die DB Netz AG organisiert die Treffen.
- ‡ Die Treffen werden extern und fachkompetent moderiert, damit der Austausch auf Augenhöhe erfolgt und alle Beteiligten zu Wort kommen.
- ‡ Die Moderation erstellt vor jedem Treffen eine Agenda.
- ‡ Die Moderation erstellt nach jedem Treffen möglichst innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen eine kurze Ergebnisdarstellung. Diese kann bei Bedarf von den Teilnehmenden innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen nach Ihrer Zustellung kommentiert werden.

## Transparentes Arbeiten

- ‡ Die Treffen sind nicht öffentlich.
- ‡ Die Inhalte des Prozesses werden transparent an die Öffentlichkeit transportiert. Dazu werden die Vortragsfolien zusammen mit der Ergebnisdarstellung und den von den Teilnehmenden eingegangenen und freigegebenen Kommentierungen zeitnah auf die Webseite gestellt.
- ‡ Die Teilnehmenden des Prozesses informieren ihre Institutionen aktiv über die Arbeit und den Fortschritt in den Treffen.
- ‡ Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Teilnehmenden Aussagen einzelner Teilnehmender weder namentlich noch öffentlich zu zitieren.

# Tagesordnung

- ❖ TOP 1 Begrüßung und Vorstellung
  
- ❖ TOP 2 Konsensunterlage „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien / Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“
  
- ❖ TOP 3 Kommunikativer Rahmen
  
- ❖ **TOP 4 BVWP Methodik – Bezugsfall / Planfall (Zielnetz)**
  
- ❖ TOP 5 Ausgangsvariante / Optimierungsprozess
  
- ❖ TOP 6 Offene Punkte / Ausblick / Meilensteine

# Bahnprojekt HHBH

## Bewertung eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg - Uelzen

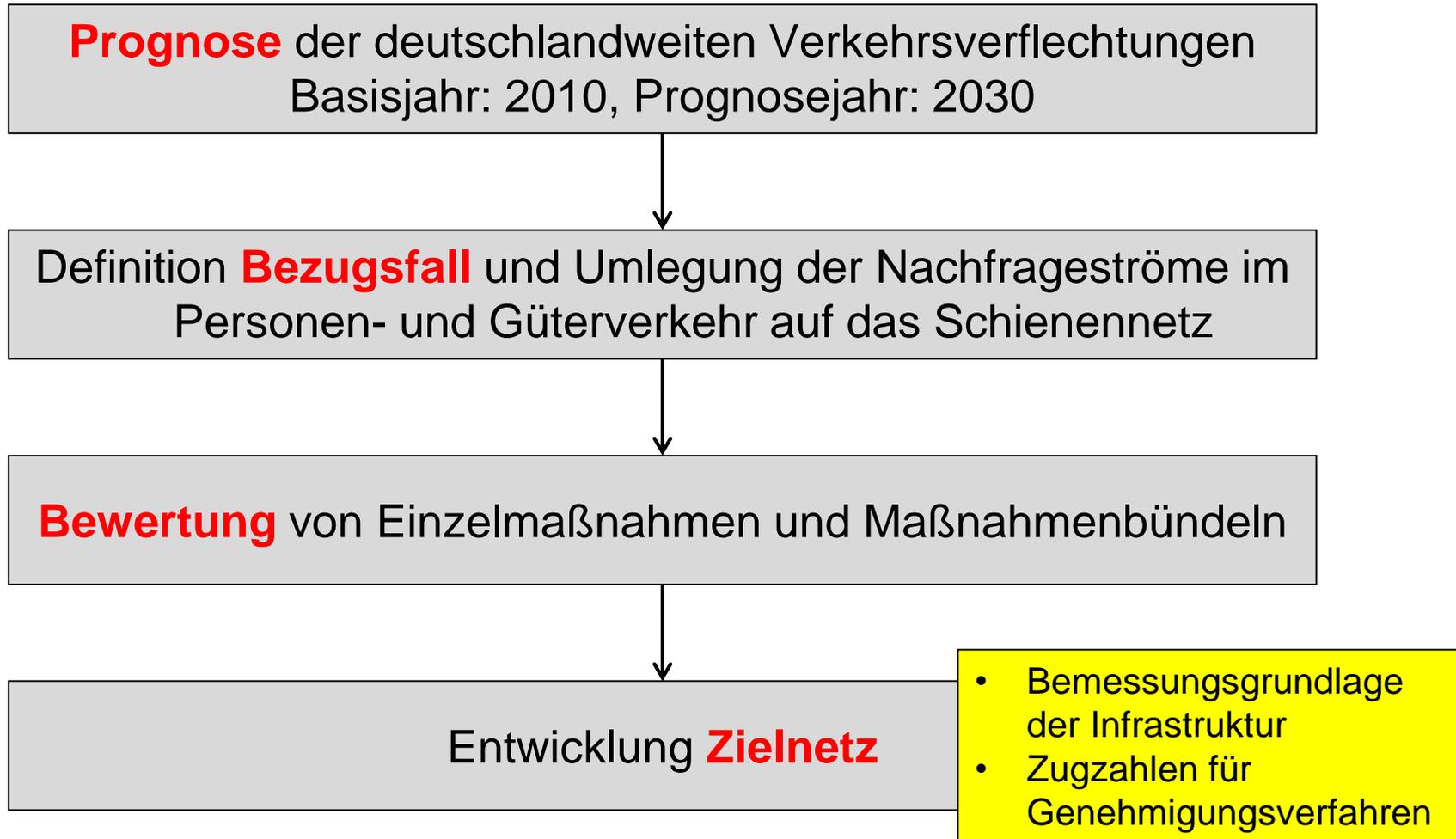
Kick-Off, Hannover, 30.01.2019

# Inhalt

---

1. Prozessschritte im BVWP
2. Definition Bezugsfall BVWP
3. Vorgehensweise Bewertung BVWP
4. Zielnetz BVWP
5. Bewertung dreigleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen

# 1 Prozessschritte im BVWP



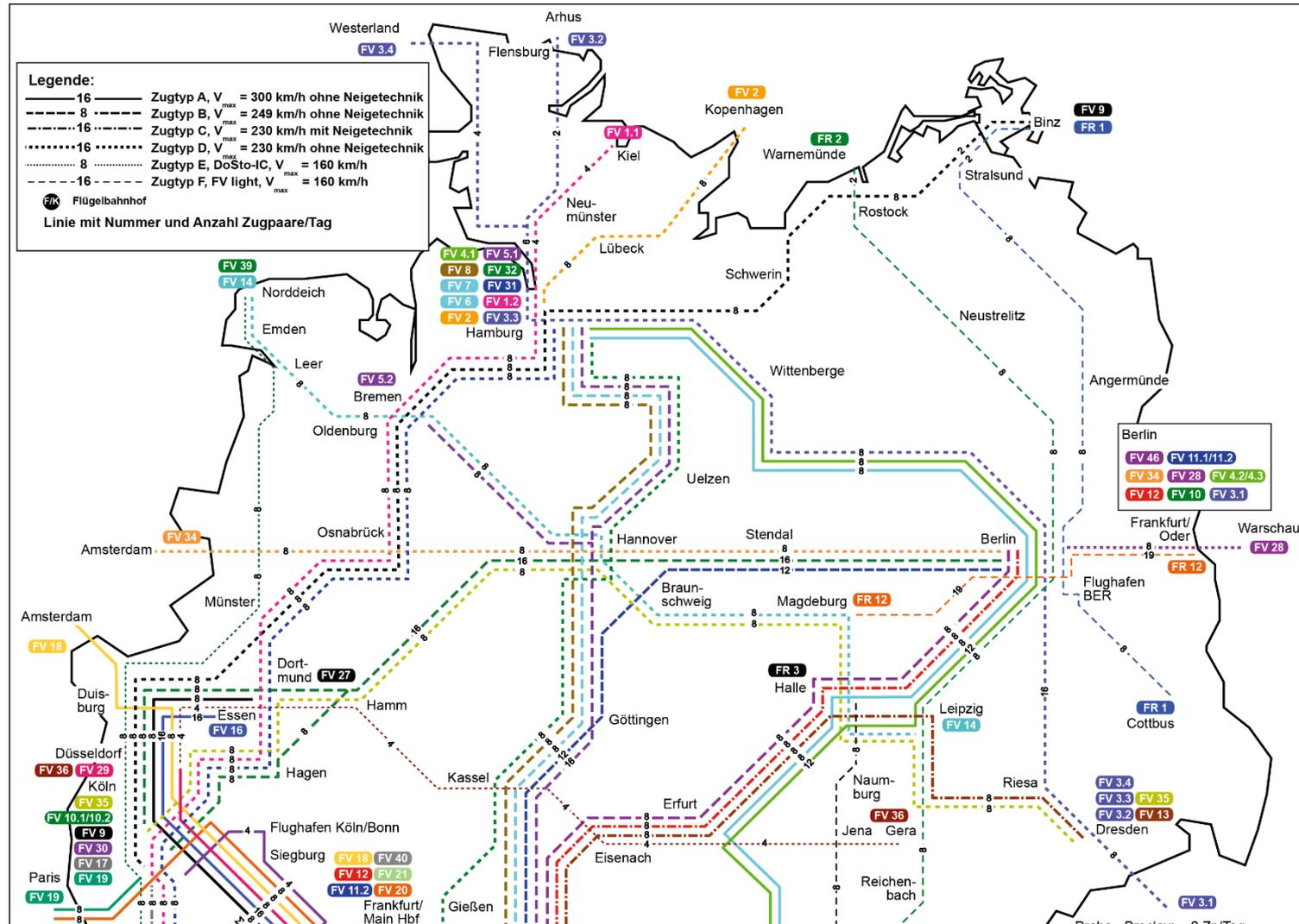
# 2 Definition Bezugsfall BVWP

## 2.1 Infrastruktur

- Bestandteil des Bezugsfall BVWP sind Maßnahmen
  - in Betrieb,
  - im Bau oder
  - mit abgeschlossener Finanzierungsvereinbarung zum Bau
  
- Der Bezugsfall BVWP beinhaltet in Niedersachsen:
  - ABS Stelle – Lüneburg
  - ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. BS, Hildesheim – Groß Gleidingen)
  - ABS Oldenburg – Wilhelmshaven
  - ABS Uelzen – Stendal (Kurve Uelzen)
  - Ubf Lehrte
  - Ausbau Heidebahn (Bennemühlen – Walsrode – Soltau – Buchholz)
  - Ausbau EVB-Strecke Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Rotenburg/Wümme (Ertüchtigung für den SGV)
  - Maßnahmen zur Verbesserung des Seehafenhinterlandverkehrs (Kapazitätserhöhung Bremerhaven – Bremen, Bhf Eystrup)

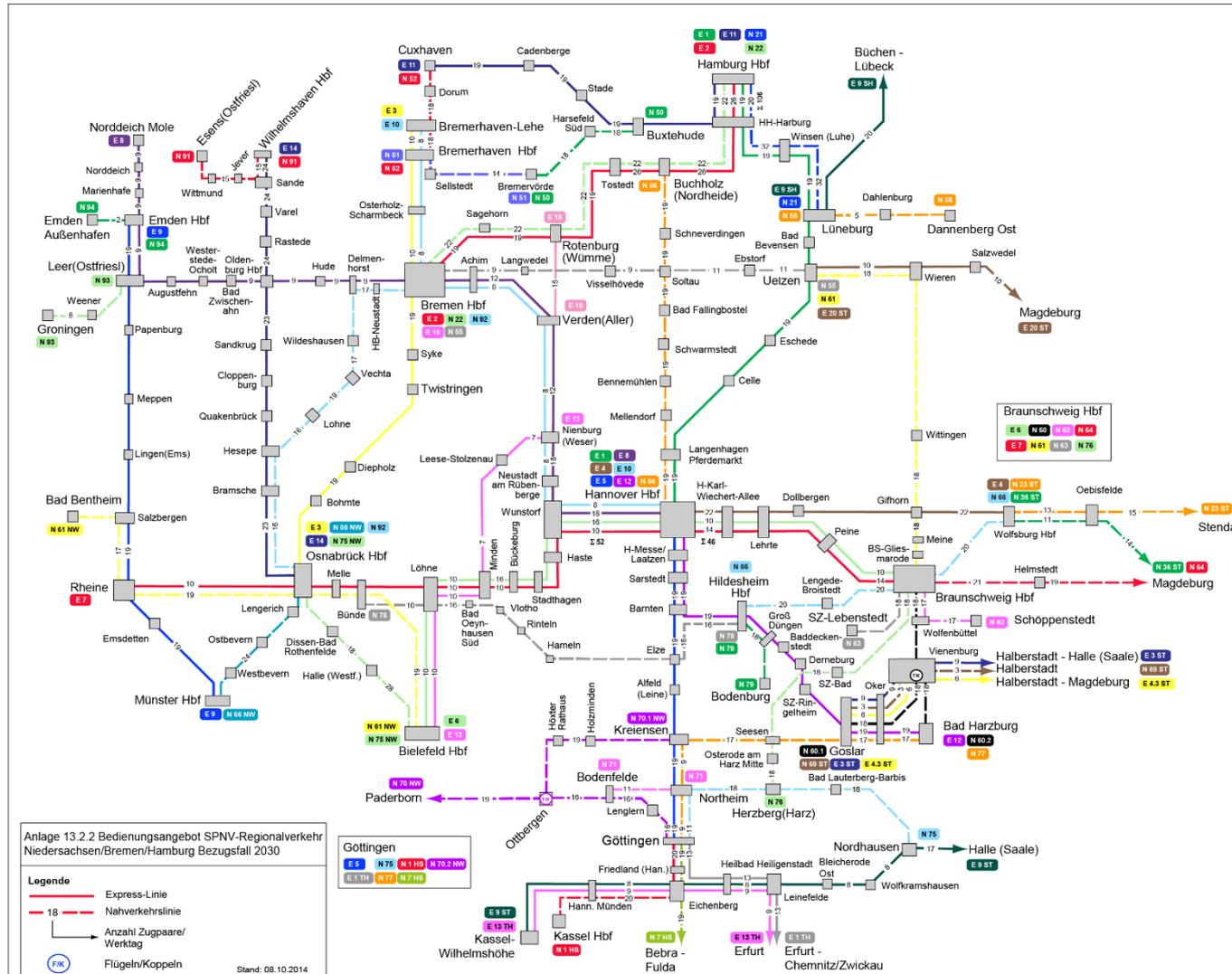
# 2 Definition Bezugsfall BVWP

## 2.2 Bedienungsangebote SPFV



# 2 Definition Bezugsfall BVWP

## 2.3 Bedienungsangebote SPNV, Regionalverkehr



# 3 Vorgehensweise Bewertung BVWP

## 3.1 Ablauf Nutzen-Kosten-Untersuchungen

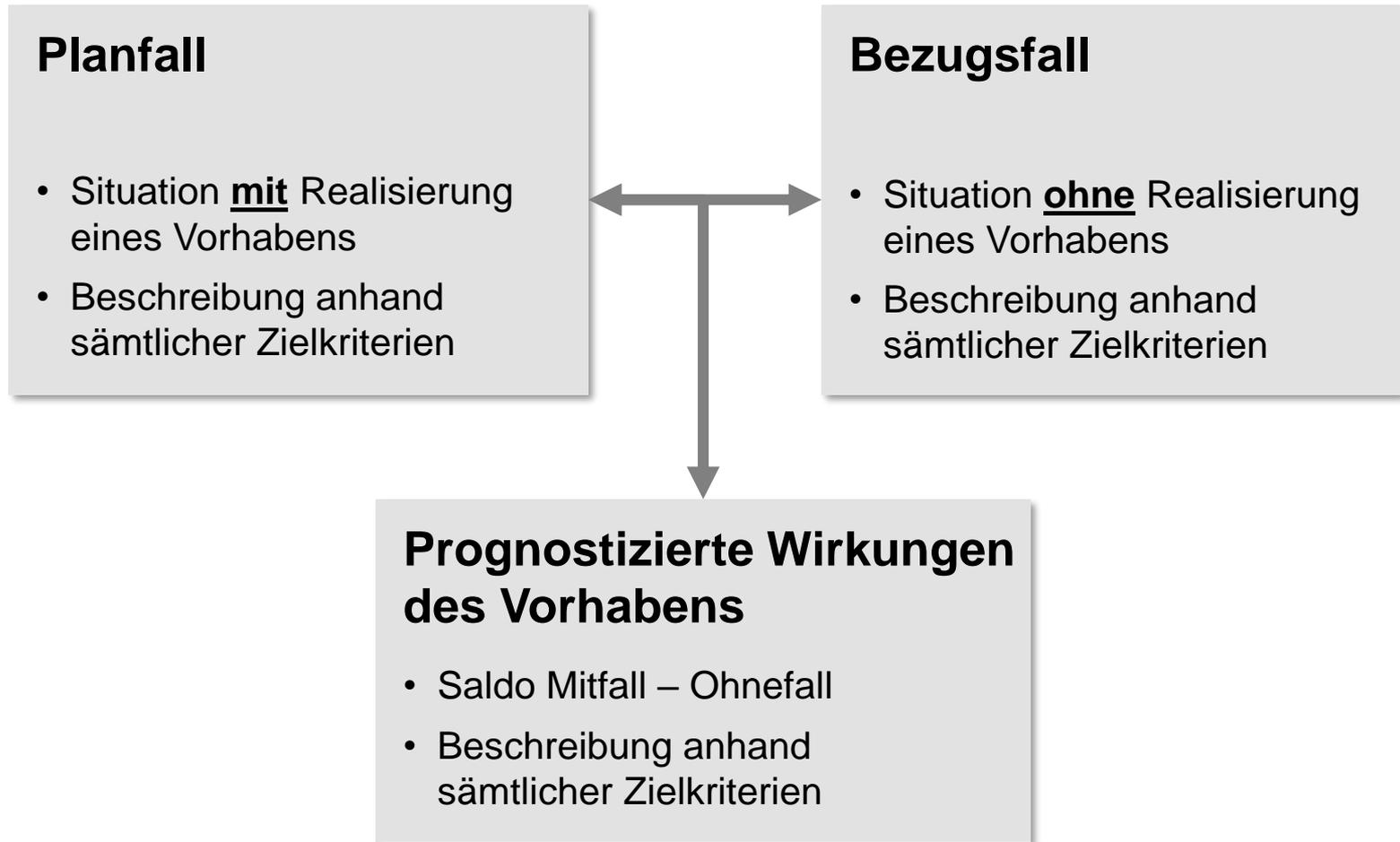


### Verfahrensschritte

1. Verfahrensschritt: Feststellung der erwarteten Projektwirkungen, z.B. Veränderung von
  - Fahr-/Transportzeiten
  - Bedienungsangeboten SPV
  - Kapazitäten
2. Verfahrensschritt: Zusammenfassung der Projektwirkungen zur Projektbewertung

# 3 Vorgehensweise Bewertung BVWP

## 3.2 Identifizierung von Maßnahmenwirkungen



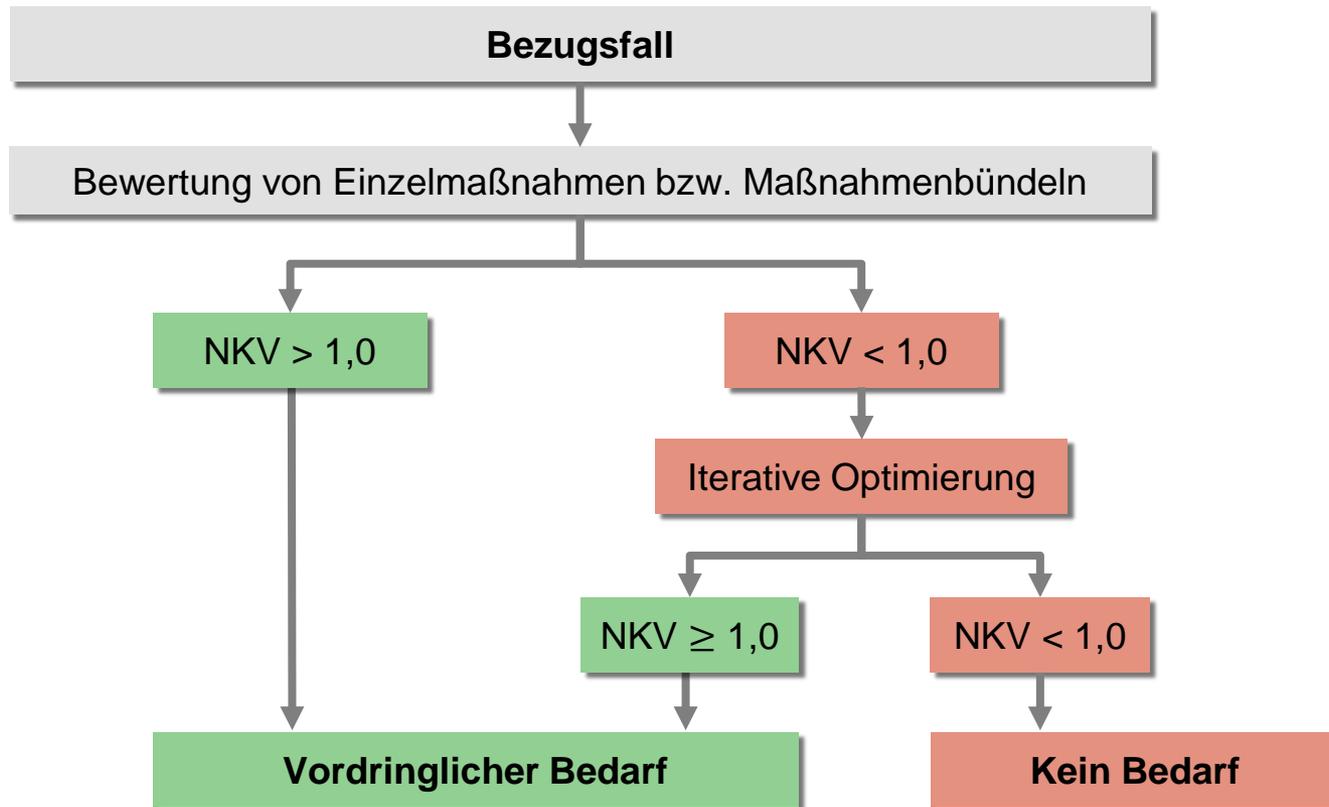
# 3 Vorgehensweise Bewertung BVWP

## 3.3 Nutzenkomponenten in der Bewertung

- Fahrzeugvorhaltungs- und -betriebskosten des SPV / SGV
- Abgasemissionskosten des SPV / SGV
- Unfallfolgekosten des SPV / SGV
- Betriebs-, Abgasemissions-, und Unfallfolgekosten von Pkw / Lkw
- Flugzeugvorhaltungs- und -betriebskosten sowie Abgasemissionskosten von Flugzeugen
- Reisezeitnutzen im SPV
- Value of Time im SGV
- Implizite Nutzendifferenzen
- Zuverlässigkeit im SGV (im SPV nur in Sonderfällen, z.B. in Knoten)
- Instandhaltungskosten für die Eisenbahninfrastruktur
- Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen beim Bau und Betrieb der Infrastruktur
- Verminderung von Geräuschbelastungen im Schienenverkehr

# 3 Vorgehensweise Bewertung BVWP

## 3.4 Prinzipielle Vorgehensweise bei der Planfallbewertung



# 4 Zielnetz BVWP

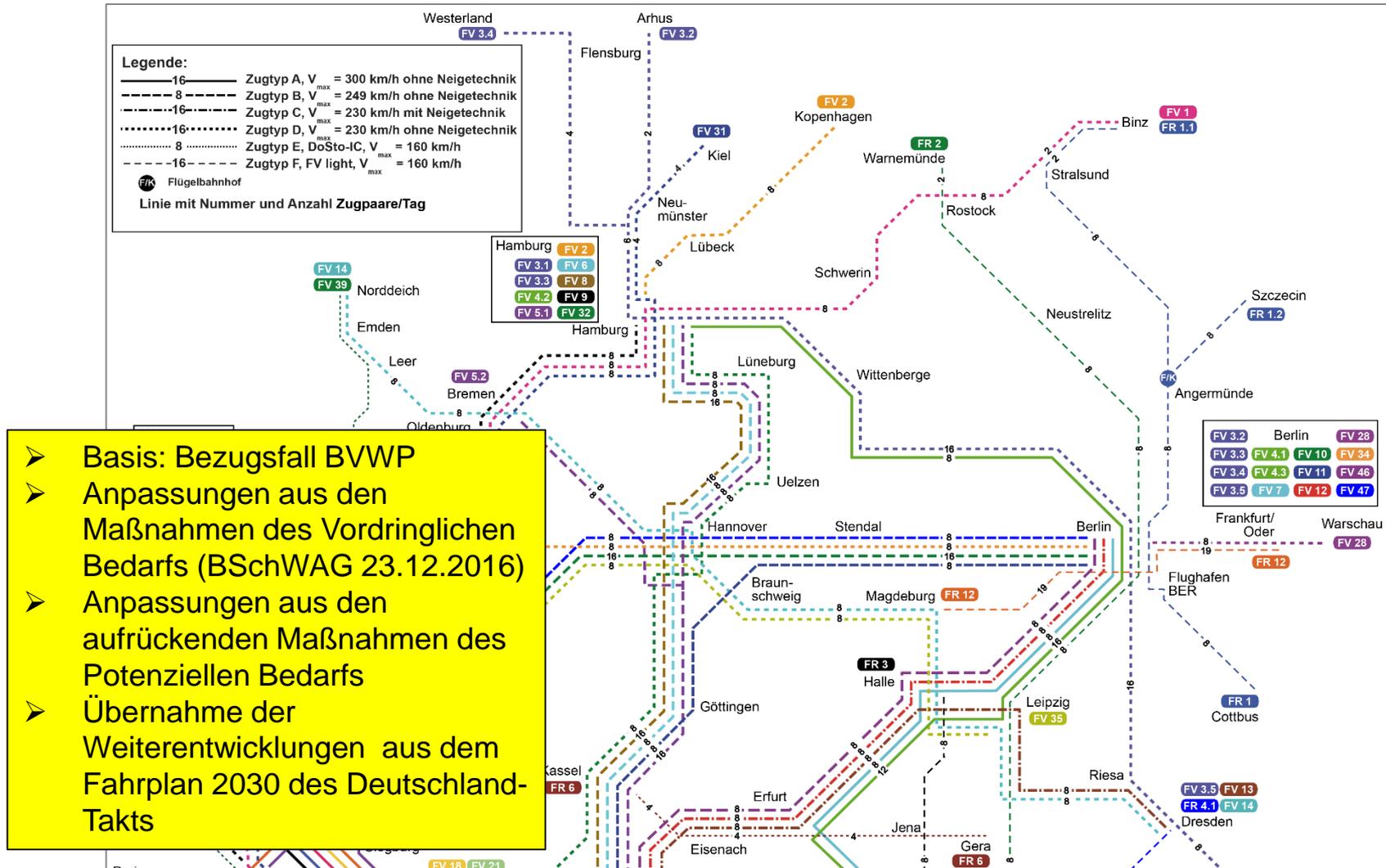
## 4.1 Infrastruktur

Das Zielnetz BVWP setzt sich aus den folgenden Bausteinen zusammen:

- Bezugsfall des BVWP 2030
- Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs (BSWAG 23.12.2016), z.B.
  - Optimiertes Alpha-E + Bremen
  - ABS/NBS Hannover – Bielefeld
  - ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)
- Aufrückende Maßnahmen des Potenziellen Bedarfs, z.B.
  - Knoten Hannover
  - ABS Lübeck – Lüneburg
  - ABS Lehrte – Wolfsburg
  - ABS Lehrte / Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau
  - ABS Stade – Cuxhaven
- Sonstige Maßnahmen (GVFG, SHHV, Bestandsnetz), z.B.
  - u.a. neue Stationen S-Bahn Hannover

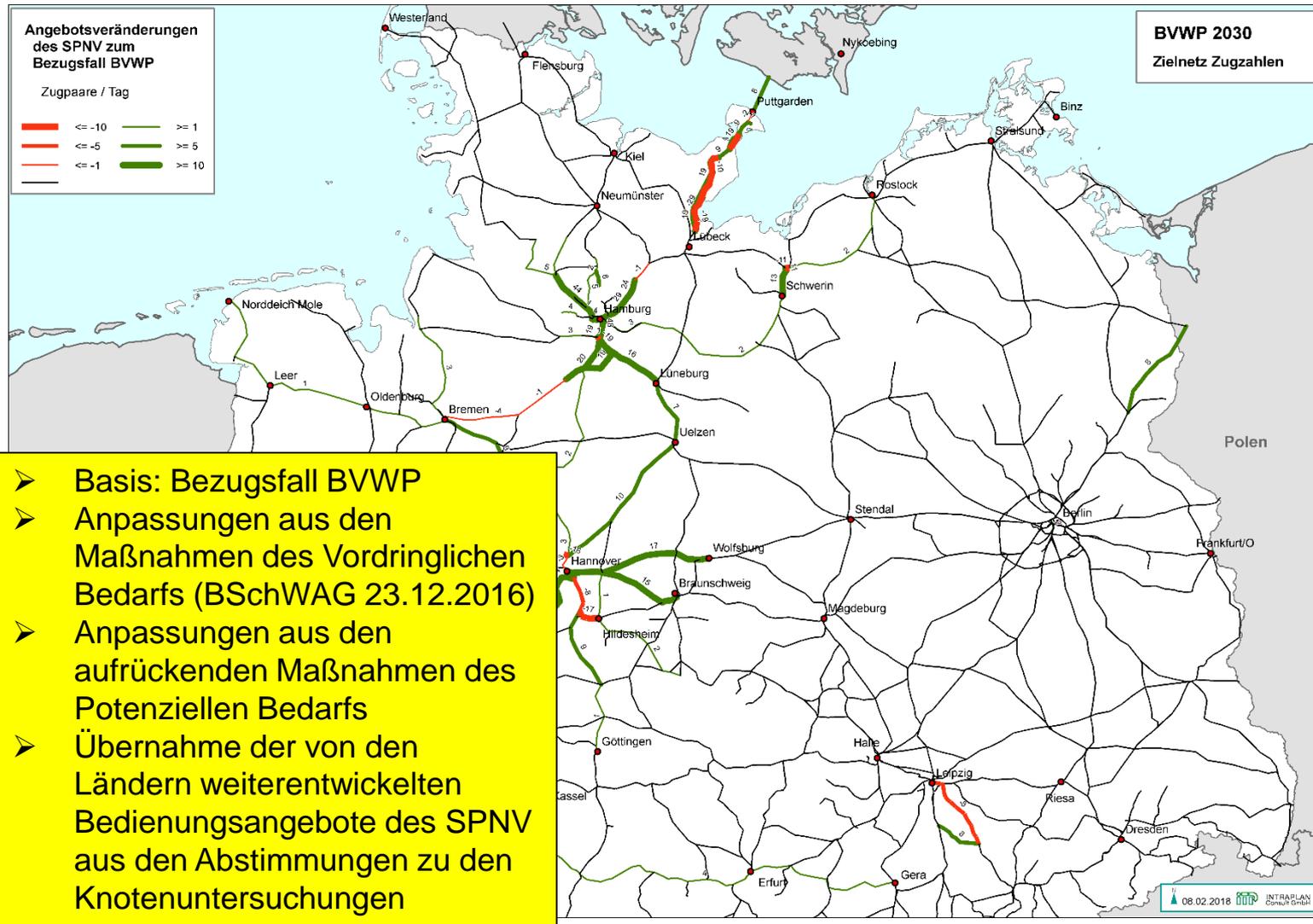
# 4 Zielnetz BVWP

## 4.2 Bedienungsangebote SPFV



# 4 Zielnetz BVWP

## 4.3 Bedienungsangebote SPNV, Regionalverkehr



# 5 Bewertung dreigleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen

## 5.1 Allgemeines

- Anforderung: Vergleichbarkeit zu den Bewertungen im BVWP 2030, d.h. Bewertung zu einem – ggf. aktualisierten – Bezugsfall
  - Im Bezugsfall für die Bewertung des Alpha war der durchgehend zweigleisige Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal und die kapazitive Ertüchtigung der Strecke Stendal – Magdeburg – Halle bereits unterstellt.
  - Begründung: Diese Maßnahmen sind Bestandteil des von der DB für den BVWP angemeldeten „Ostkorridors“ und wurden bereits 2015 bewertet.
  - Zur Vermeidung von Doppelbewertungen wurde daher der Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal im „Planfall Alpha“ nicht berücksichtigt.
  - Da die verkehrlichen Wirkungen des Alpha auch von einer engpassfreien Strecke Stendal – Uelzen abhängen, wurde dieser Ausbau ergänzend in einen „Bezugsfall Alpha“ aufgenommen.
  - Damit konnten die verkehrlichen Wirkungen des Alpha im BVWP vollumfänglich berücksichtigt werden.

# 5 Bewertung dreigleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen

## 5.2 Bezugsfall Alpha

- Ein Anpassungsbedarf des Bezugsfalls Alpha kann sich aus aktuellen Veränderungen der Infrastruktur und/oder der Bedienungsangebote im SPV ergeben
  - Infrastruktur: bisher nicht berücksichtigte Infrastrukturmaßnahmen im Bau oder mit abgeschlossener Finanzierungsvereinbarung zum Bau
    - Bedarfsplan Schiene: BMVI
    - GVFG: Land
    - Bestandsnetz, LuFV: DB Netz
  - Bedienungsangebote SPFV: konkrete veränderte oder neue Angebotsplanungen der DB Fernverkehr oder anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
    - DB Fernverkehr
    - DB Netz für andere EVU
  - Bedienungsangebote SPNV: Aktualisierung der Bedienungsangebote, die in 2014 mit dem Land Niedersachsen abgestimmt wurden
    - Land



INTRAPLAN  
Consult GmbH

Intraplan Consult GmbH

Dingolfinger Str. 2  
81673 München

Ansprechpartner:

Michael Pohl  
T +49 (0)89 – 459 11 118  
michael.pohl@intraplan.de



TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

Wentzingerstraße 19  
79106 Freiburg

Ansprechpartner:

Stefanos Kotzagiorgis  
T +49 (0)761 – 21 77 23 41  
stefanos.kotzagiorgis@trimode-ts.de

# Tagesordnung

- ❖ TOP 1 Begrüßung und Vorstellung
  
- ❖ TOP 2 Konsensunterlage „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien / Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“
  
- ❖ TOP 3 Kommunikativer Rahmen
  
- ❖ TOP 4 BVWP Methodik – Bezugsfall / Planfall (Zielnetz)
  
- ❖ **TOP 5 Ausgangsvariante / Optimierungsprozess**
  
- ❖ TOP 6 Offene Punkte / Ausblick / Meilensteine

# Dreigleisigkeit Lüneburg - Uelzen

**Ausgangslage**

**3-Gleisigkeit Lüneburg - Uelzen gemäß DSN und BVWP (V02)**

30.01.2019

### Sachstand Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen

- **Betriebliche und verkehrliche Voraussetzungen:**

- Optimierung vorhandener 2-Gleisigkeit nicht ausreichend
- Erweiterung der Infrastruktur erforderlich – pauschale Vorgabe
- Untersuchung eines 3. Gleises zwischen Uelzen und Lüneburg

- **Herangehensweise BVWP und DSN:**

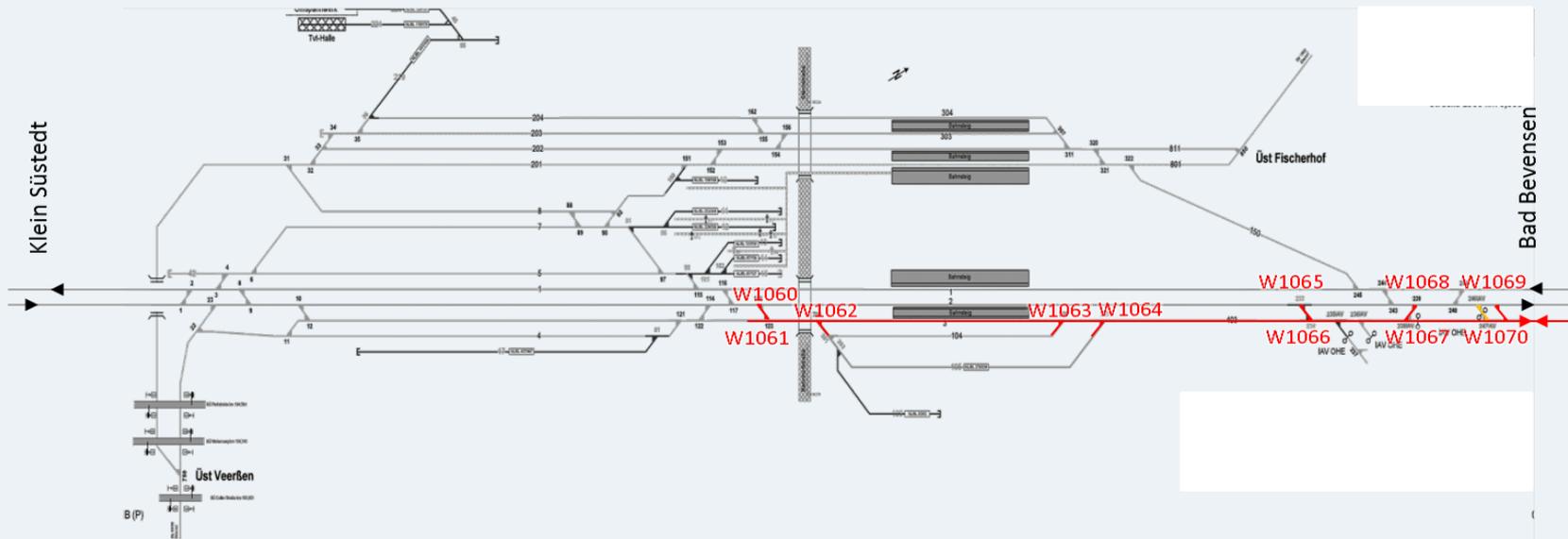
- Untersuchungen zur Anordnung eines 3. Gleises
- Überleitverbindungen / niveaufreie Einbindung aus Westseite Lüneburg in östliches 3. Gleis
- Keine zusätzlichen Überholgleise / Nutzung vorhandener Ü-Gleise für 3. Gleis
- Anordnung 3. Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen:
  - Anordnung von Bau-km 0,0 bis km 7,95 sowie ab km 31,3 bis Bauende auf der östlichen Seite (siehe Spurplanskizzen Bf Lüneburg und Uelzen)
  - Zwischen Bau-km 7,95 bis km 31,1 Anordnung des 3. Gleises auf der westlichen Seite, Verschwenkungen und Lageanpassungen der vorhandenen beiden Gleise

### Sachstand Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen

- Unmaßstäblicher Gleisplan Bf Uelzen mit Einbindung 3. Gleis:

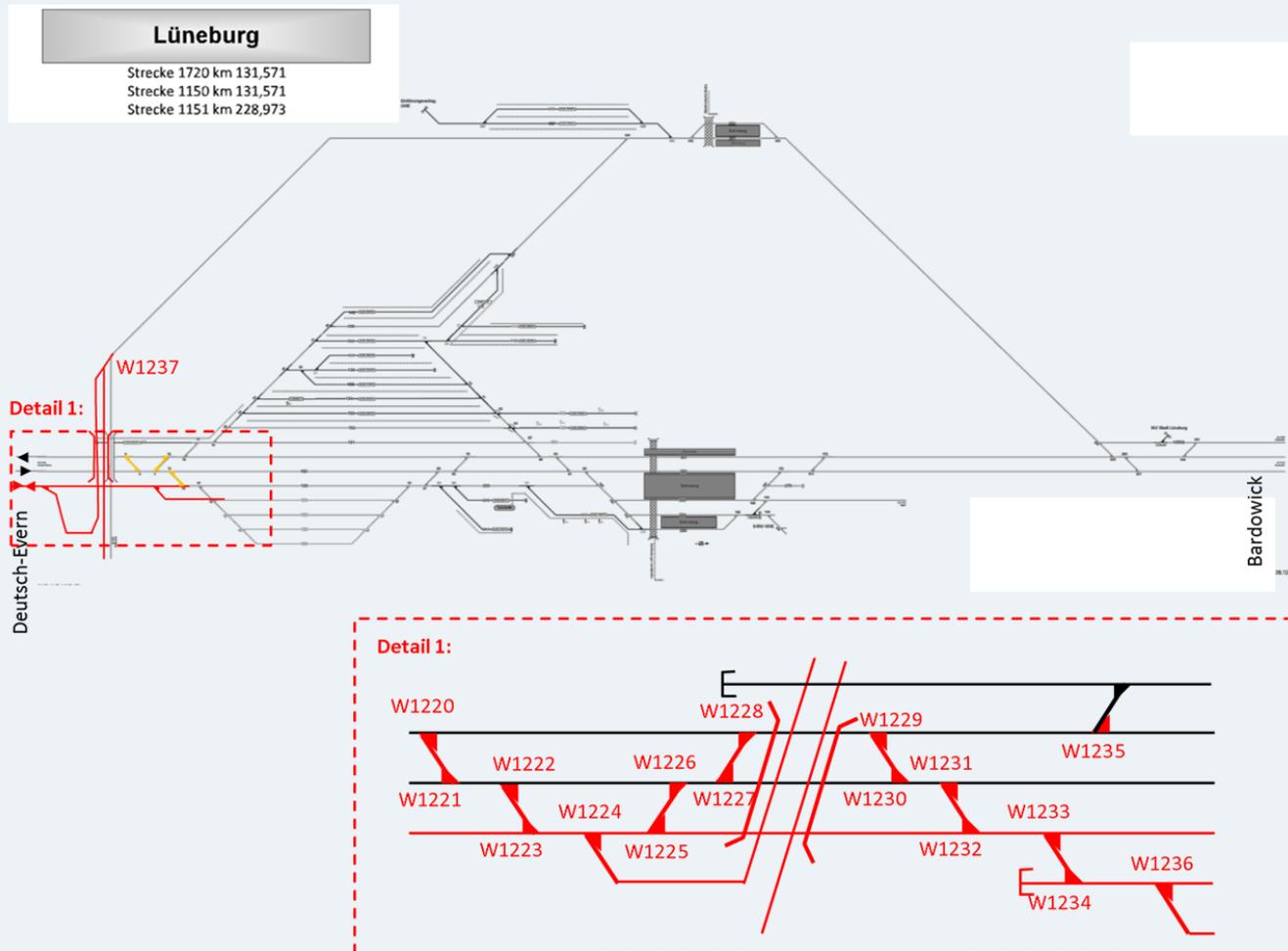
#### Uelzen

Strecke 1720 km 96,452  
Strecke 6899 km 107,507  
Strecke 1960 km 0,000



### Sachstand Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen

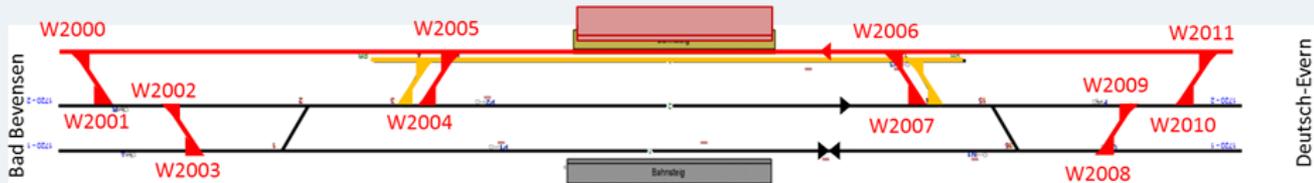
- Unmaßstäblicher Gleisplan Bf Lüneburg mit Ausbindung 3. Gleis:



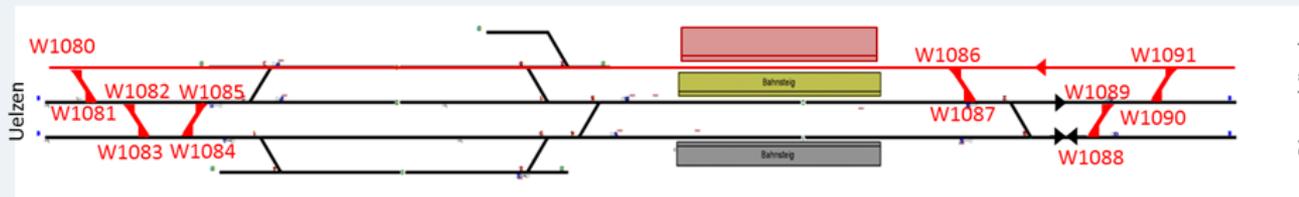
### Sachstand Dreigleisigkeit Lüneburg – Uelzen

- Unmaßstäbliche Gleispläne für die Bf Bienenbüttel und Bad Bevensen:

#### ABIL: Bienenbüttel



#### ABVS: Bad Bevensen



# Dreigleisigkeit Lüneburg - Uelzen

**Umfängliche Betrachtung**

**3-Gleisigkeit Lüneburg - Uelzen (Variante 1 zum Steckbrief)**

30.01.2019

# Umfängliche Betrachtung

## 3-Gleisigkeit Lüneburg - Uelzen (Variante 1 zum Steckbrief)

### Maßgebliche Planungsparameter:

- Streckenstandard M230
- Streckengeschwindigkeit: 200 km/h (Variante 1), 230/250 km/h (Variante 2 und 3)
- Gleisabstand: 4,0 m bei  $v \leq 230$  km/h, sonst 4,5 m
- Längsneigung:  $\leq 6$  ‰ (kurze Abschnitte mit  $\leq 12,5$  ‰ möglich)
- Streckenklasse: E4
- Niveaufreie Ein- und Ausbindebereiche möglicher Ortsumgehungen
- Anwendung von Regelwerten nach Richtlinie 800, Anwendung von Ermessensgrenzwerten nur in begründeten Einzelfällen

### Variante 1 – Drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen (200 km/h)

- Bestandsnahes drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen (vorrangig auf Westweite des zweigleisigen Bestands)
- Trassierung mit durchgängig 200 km/h, sinnvolle Geschwindigkeitsabschichtungen in den Bahnhöfen Lüneburg und Uelzen aufzeigen
- Gleisabstand: regelkonform für Mastgasse zw. Bestands- und Neubaugleis
- Keine wesentliche Anpassung der Bestandsgleistrassierung
- Betriebliche Optimierung (Überholgleise, Überleitverbindungen, Nordkopf Bf Lüneburg)

# Umfängliche Betrachtung 3-Gleisigkeit Lüneburg - Uelzen (Variante 1 zum Steckbrief)

Variante 1 – Drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen (200 km/h)

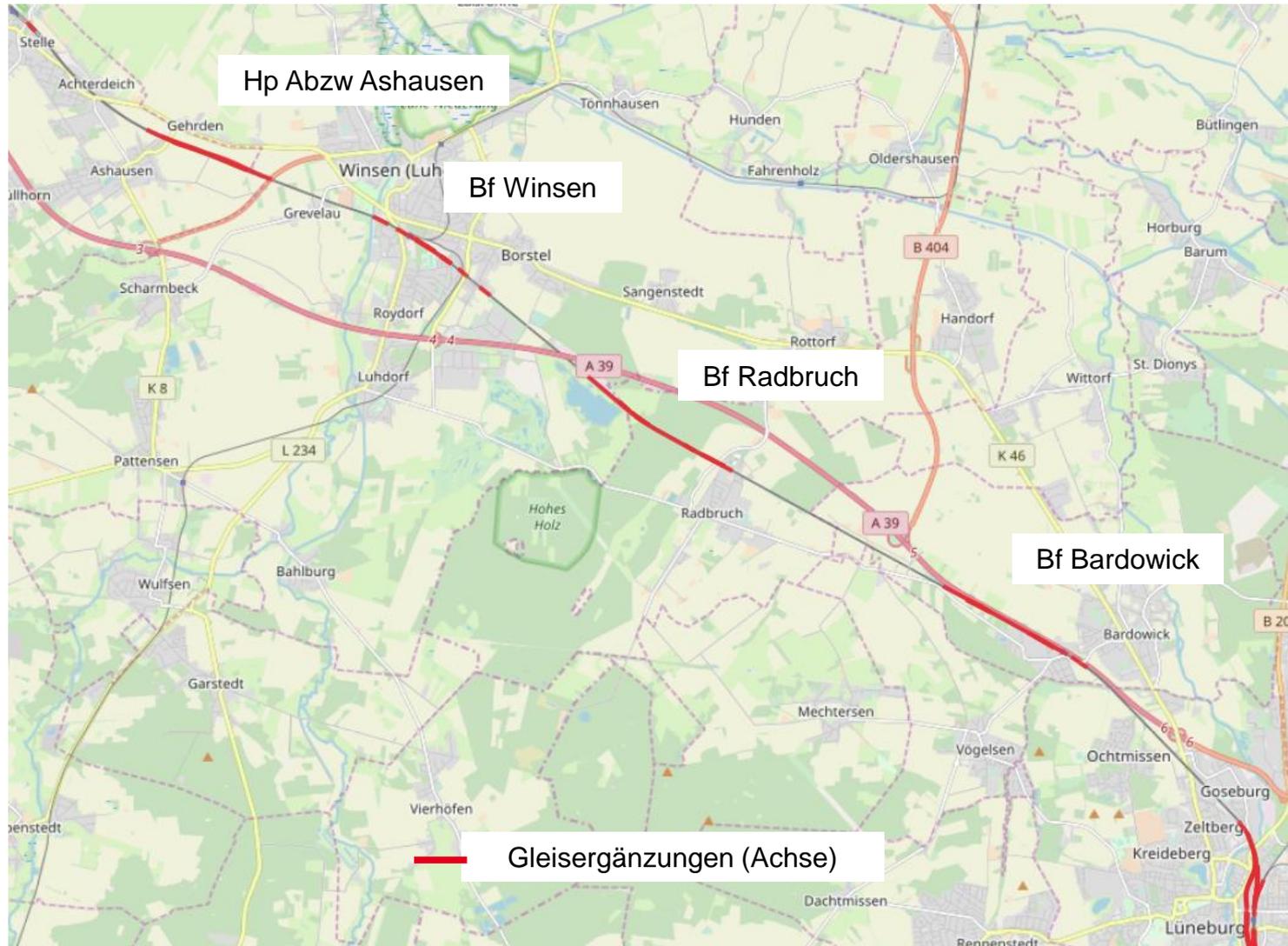
Arbeitsstand:  
Übersicht



— Gleisergänzungen (Achse)

# Umfängliche Betrachtung 3-Gleisigkeit Lüneburg - Uelzen (Variante 1 zum Steckbrief)

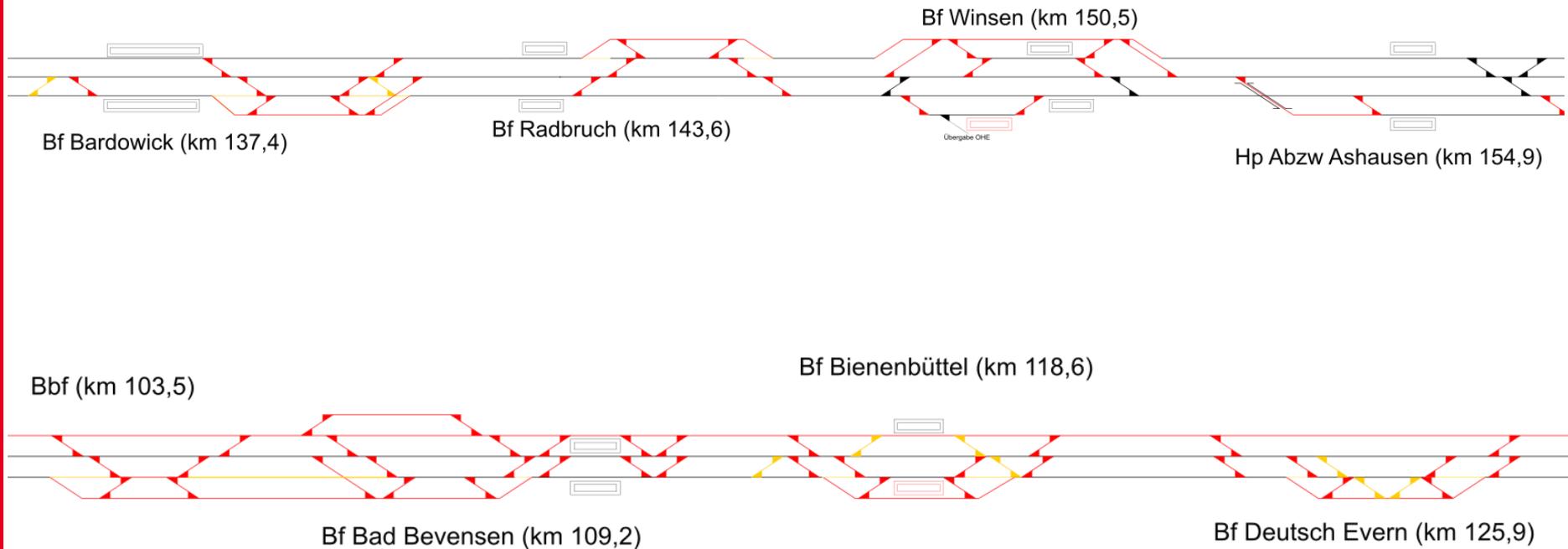
## Variante 1 – Zusätzliche Maßnahme Stelle – Lüneburg: Übersicht Arbeitsstand:



# Umfängliche Betrachtung 3-Gleisigkeit Lüneburg - Uelzen (Variante 1 zum Steckbrief)

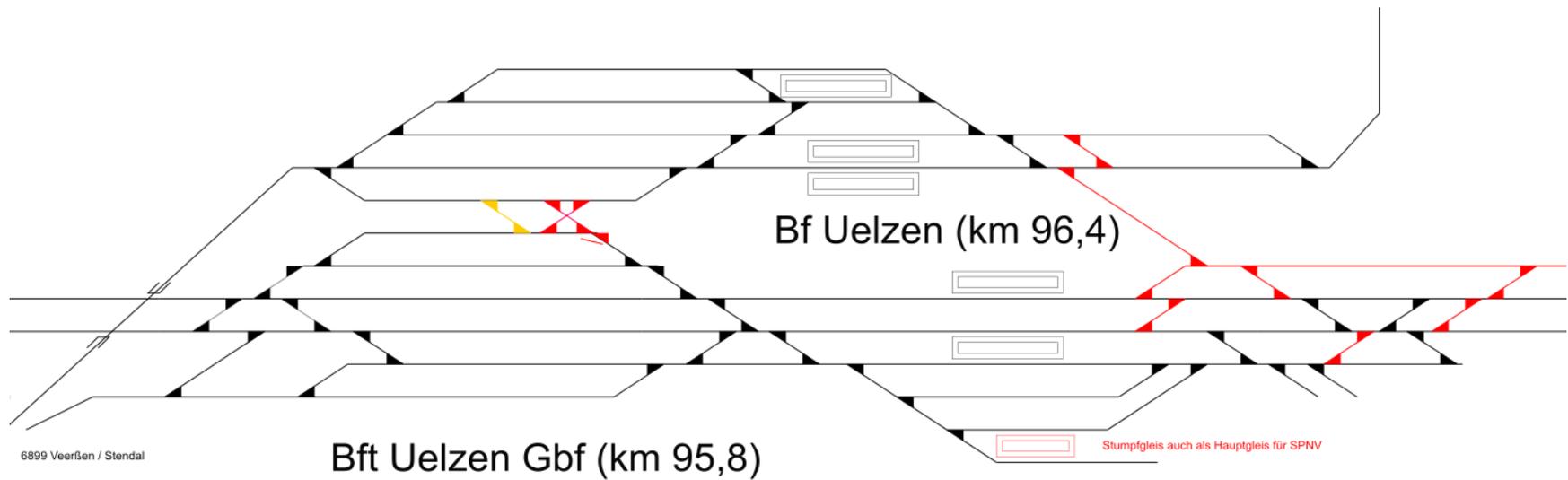
## Variante 1 – Anpassungen

Arbeitsstand:



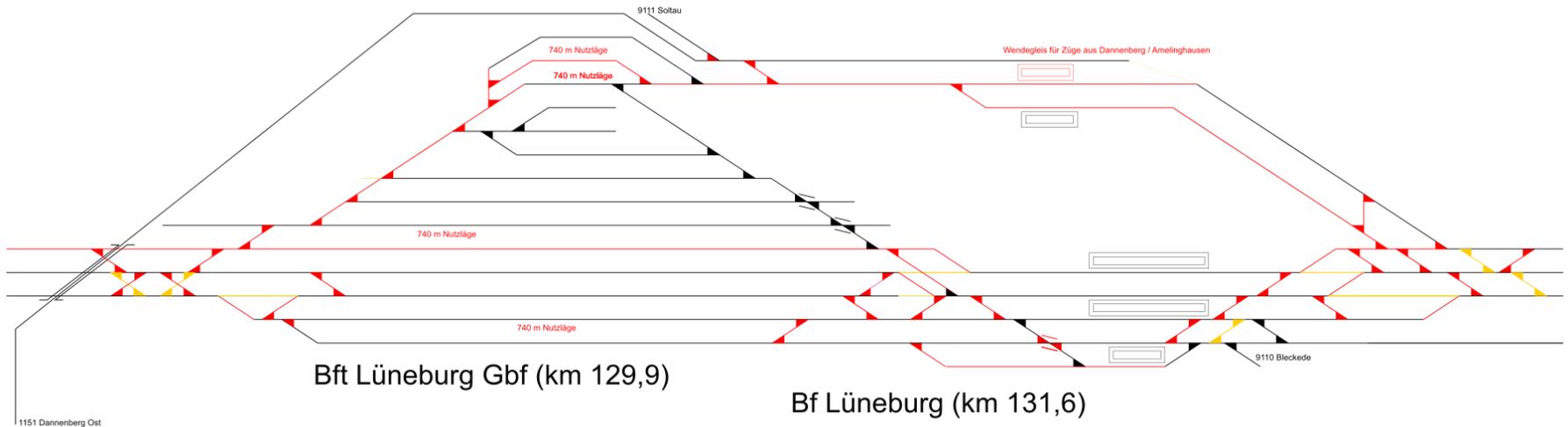
# Umfängliche Betrachtung 3-Gleisigkeit Lüneburg - Uelzen (Variante 1 zum Steckbrief)

Variante 1 – Anpassungen Bf Uelzen  
Arbeitsstand:



# Umfängliche Betrachtung 3-Gleisigkeit Lüneburg - Uelzen (Variante 1 zum Steckbrief)

## Variante 1 – Anpassungen Lüneburg Arbeitsstand:



# Tagesordnung

- ❖ TOP 1 Begrüßung und Vorstellung
  
- ❖ TOP 2 Konsensunterlage „Weiteres Vorgehen zur umfänglichen Bewertung von Szenarien / Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege“
  
- ❖ TOP 3 Kommunikativer Rahmen
  
- ❖ TOP 4 BVWP Methodik – Bezugsfall / Planfall (Zielnetz)
  
- ❖ TOP 5 Ausgangsvariante / Optimierungsprozess
  
- ❖ **TOP 6 Offene Punkte / Ausblick / Meilensteine**

# Bemessung dreigleisiger Ausbau Lüneburg – Uelzen

## Zugzahlen aus Zielnetz BVWP

- Die Zugzahlen werden nachgeliefert
- Die Zugzahlen zum SPNV befinden sich noch in der Abstimmung mit dem Land Niedersachsen