

A photograph of two young girls with long brown hair looking out of a train window. The girl on the left is reflected in the glass, and the girl on the right is in the foreground. They are both looking towards the right. The background shows a blurred landscape of fields and trees under an overcast sky.

Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Sauberer. Leiser. Schneller.

AGENDA

1. Unser Auftrag
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. Terminplanung



AGENDA

- 1. Unser Auftrag**
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. Terminplanung



Der Bund verankert das optimierte Alpha-E + Bremen im Bundesschienenwegeausbaugesetz und beauftragt die DB



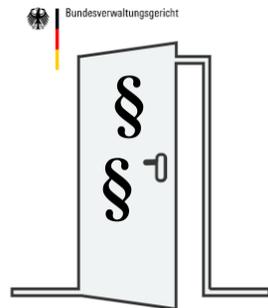
Gesetz*:

- ABS/NBS Hamburg–Hannover, ABS Langwedel–Uelzen, Rotenburg–Verden–Minden/Wunstorf, Bremerhaven-Bremen-Langwedel („Optimiertes Alpha E plus Bremen“)



Vorgaben:

- Planrechtlich saubere sowie abwägungsfehlerfreie Planung im Sinne des Planfeststellungsrechts

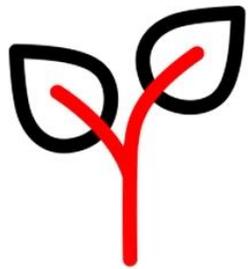


Rahmenbedingungen:

- „Varianten sind so weit zu untersuchen und darzustellen, wie es für eine sachgerechte Planungsentscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei hat die Vorhabenträgerin in ihrer Zusammenstellung alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen zu berücksichtigen [...]“.
(Quelle: Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamts)

* Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Mit einer leistungsfähigen Schiene bringen wir den Norden zuverlässig ans Ziel



Sauberer.



Leiser.



Schneller.

Unsere Vorgaben

Verkehrlich engpassfrei

> staufrei auf der Schiene

Betrieblich optimal

> pünktlich im Takt

Volkswirtschaftlich sinnvoll

> zukunftsfähig gut investiert



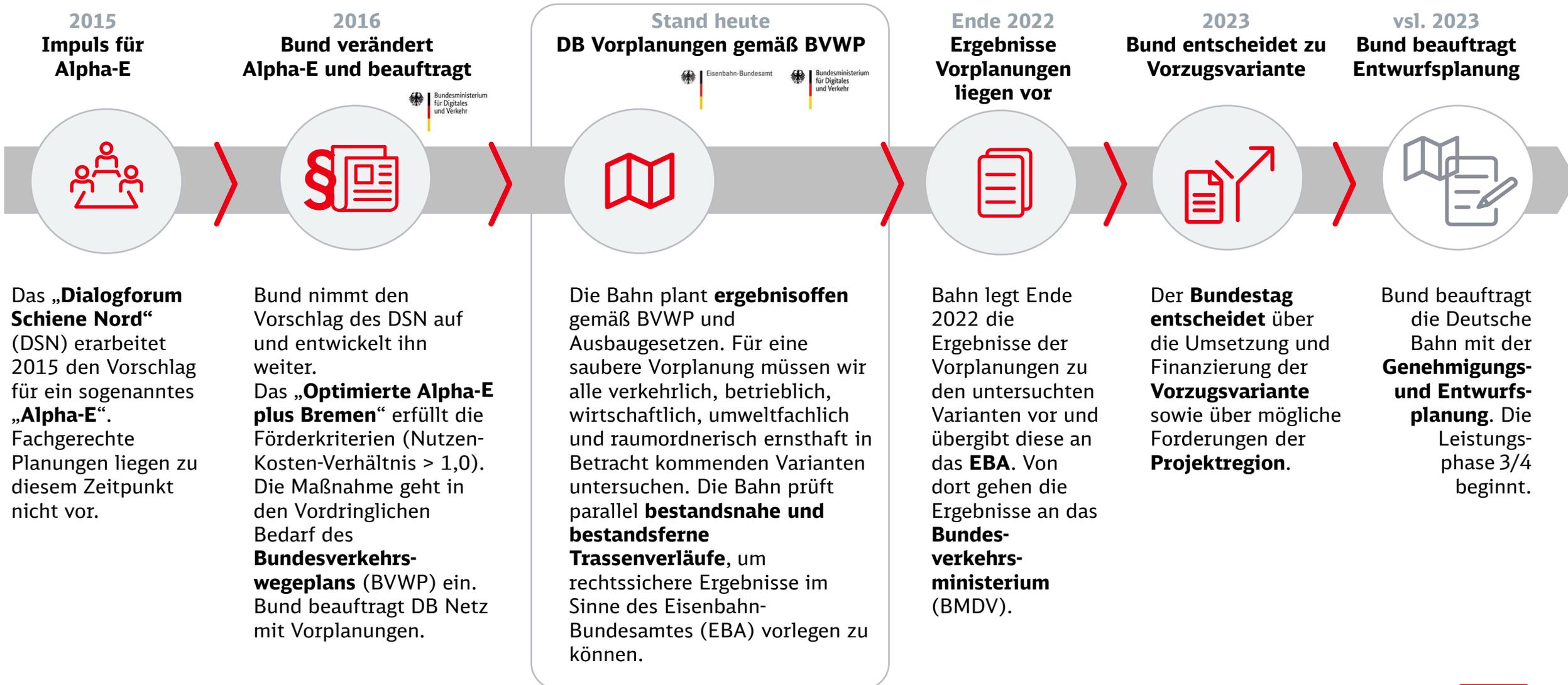
Umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch darstellbar

In allen Abschnitten des Projekts laufen die Planungen



- Hamburg-Hannover:**
 - Parallel zur Vorplanung Betrachtung von drei Grundvarianten: Bestandsnaher Ausbau, Bestandsnaher Ausbau mit Ortsumfahrungen, Bestandsferner Neubau
 - Maßnahmen des D-Takt sind 2021 in den BVWP und damit in die Beauftragung der DB durch den Bund eingegangen
- Rotenburg-Verden:**
 - Entwurfsplanung seit April 2022
- Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden:**
 - Parlamentarische Befassung nach Abschnitt Hamburg – Hannover
- Bremerhaven-Uelzen:**
 - Grundlagenermittlung und Vorplanung in den Abschnitten Langwedel-Uelzen und Bremen-Sebaldsbrück-Langwedel
 - Kontakt zu Anrainerkommunen bzgl. regionaler Parallelprojekte (Radschnellweg, Bahnübergänge, Städtebau)

Hamburg/Bremen–Hannover: vom Dialogforum über Beauftragung und Vorplanungen zu einem Ergebnis



AGENDA

1. Unser Auftrag
- 2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen**
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. Terminplanung



Szenarien eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen wurden intensiv betrachtet und bewertet

Zielsetzung

Umfängliche Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege

GLÄSERNE WERKSTATT

Prozess

Betrachtung dreier Szenarien, ausgehend vom Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord 2015

Vorgehen „von innen nach außen“

In diesem Zuge iterative Optimierungen auch außerhalb des Abschnitts Lüneburg – Uelzen

Betrachtung

- Variante 1: ohne Geschwindigkeits-erhöhungen
- Variante 2: mit Geschwindigkeits-erhöhungen auf bis zu 230 km/h
- Variante 3: mit Ortsumfahrungen und Geschwindigkeits-erhöhungen auf bis zu 250 km/h



Weitere Ideen

Ergänzende Betrachtungen zu Bestandsausbau-Konzeptionen gemäß Vieregg-Rössler

Die bestehende Dreigleisigkeit nördlich Lüneburg wurde im Zuge der Betrachtungen planerisch optimiert

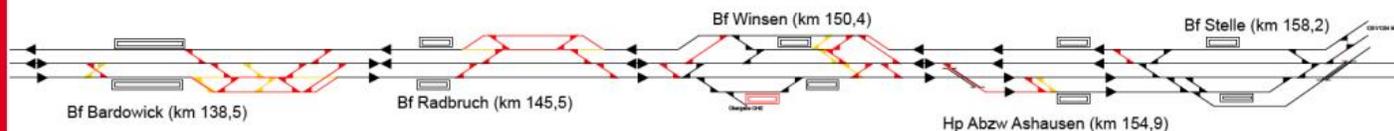
2. Gl. Werkstatt
Dreigleisigkeit

Dreigleisigkeit Lüneburg - Uelzen
Variante 1

 Schübler-Plan

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

- Für die flexiblere Nutzung des mittleren Streckengleises werden zwischen Lüneburg und Stelle Überholungs- und Kreuzungsgleise in Mittellage geschaffen
 - Bf Bardowick (km 138,5) – Verlegung des Überholgleises in Mittellage zur Nutzung auch als Kreuzungsgleis für Züge vom mittleren Gleis
 - Bf Radbruch (km 145,5) – Neubau Kreuzungs- und Überholungsgleis
 - Bf Winsen (km 150,4) – Verlängerung Überholgleis für lange Güterzüge und zus. Bahnsteig für Überholungen des SPNV
 - Hp Abzw Ashausen (km 154,9) – Überwerfungsbauwerk zur Ausfädelung von Güterzügen vom mittleren Gleis in Richtung Maschen



27.02.2019

— Bestand (Achse) — Gleisergänzungen (Achse) — Rückbau (Achse)

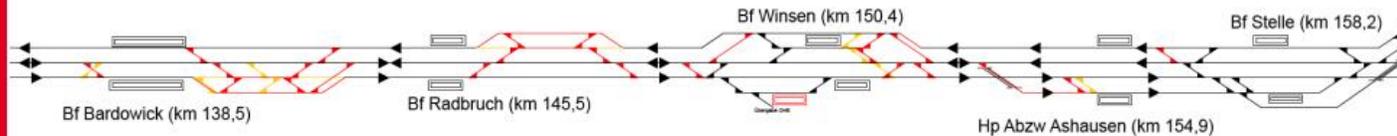
Die bestehende Dreigleisigkeit nördlich Lüneburg wurde im Zuge der Betrachtungen planerisch optimiert

2. Gl. Werkstatt
Dreigleisigkeit

Dreigleisigkeit Lüneburg - Uelzen
Variante 1

Schübler-Plan

Variante 1 – Weitere infrastrukturelle Anpassungen nördlich von Lüneburg



- Schaffung von Überholungs- und Kreuzungsbahnhöfen für Güterzüge im regelmäßigen Abstand von fünf bis sieben Kilometern:
 - Umbau der Haltepunkte Bardowick und Radbruch zu Überholungs- und Kreuzungsbahnhöfen
 - Erweiterung des Bf Winsen durch Verlängerung des Überholungsgleises für lange Güterzüge und zusätzlichen Bahnsteig
- Ergänzung eines Überwerfungsbauwerks am Haltepunkt Abzweig Ashausen (Übergang von Drei- auf Viergleisigkeit) zur Ausfädelung von Güterzügen vom mittleren auf das äußere Gleis in Richtung Maschen ohne Gleiskreuzungen und Geschwindigkeitseinbußen

27.02.2019

— Bestand (Achse) — Gleisergänzungen (Achse) — Rückbau (Achse)

Unabhängig von dem Großprojekt geht die Arbeit weiter

Bau-/Investitionsplanung Hamburg – Celle – Hannover



Geplante Maßnahmen im Korridor

Art	Abschnitt	Maßnahme	Zeitraum
Kleinmaßnahme	Bardowick	Überleitverbindungen zwischen 1720 und 1153	2028
Kleinmaßnahme	Lüneburg	Zweigleisigkeit Lüneburg Westseite – Nordkopf	2029
Kleinmaßnahme	Lüneburg	Anbindung Gl. 2024 an Strecke 1720	2026
Kleinmaßnahme	Lüneburg	Erweiterung Bahnsteigkapazität Westseite	2029
Kleinmaßnahme	Lüneburg	Gbf: Beschleunigung Verkehre Westseite in Richtung Süden	2029
Kleinmaßnahme	Bienenbüttel	Überholungsgleis in Süd-Nord-Richtung	2029
Kleinmaßnahme	Emmendorf	Überleitstelle	2029
Kleinmaßnahme	Uelzen	Zusätzliche Bahnsteigkante Gl. 105	2028
Kleinmaßnahme	Uelzen	Elektrifizierung einer Weichenverbindung	2028
ESTW	Uelzen	ESTW Neubau	2022-2027

Die Variante 2 (Geschwindigkeitserhöhung ohne Ortsumfahrungen) wurde abschließend gutachterlich bewertet

Ergebnis Variante 2 (Prognosehorizont 2030, tagsüber)



Gemäß Konsenspapier/Steckbrief zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege

- 5. Gl. Werkstatt Dreigleisigkeit
- Kosten vergleichbar BVWP 2016
- Entsprechend Konsenspapier 19.11.18 Soltau

Ergebnis Verkehrsumlegung SGV*, tagsüber, 16 h



Beitrag zu Engpassbeseitigung:

- tagsüber (06 - 22 Uhr) Überlastung im Kernbereich zwischen Stelle und Lüneburg bzw. Uelzen und Celle sowie zwischen Verden und Wunstorf selbst bei Nutzung alternativer Laufwege
- geringe Restkapazitäten in Teilbereichen des Untersuchungsraums

Auswirkung auf Betriebsqualität

- tagsüber teilweise mangelhafte Betriebsqualität mit hohen Wartezeiten und verstärktem Verspätungsrisiko

Netzwerk (regional / national):

- zusätzliche Nachfrage gemäß BVWP kann nur geringfügig durch alternative Laufwege abgefahren werden

Barwert der Nutzen (Mio. €)***	920,4
Barwert der bewertungsrelevanten Kosten (Mio. €)***	2.332,2
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)***	0,39

Variante / Ausbautenzustand	alternative Laufwege			
	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante BVWP (PRINS V03)	196	32	68	384
Variante 1	149	52	90	389

Anzahl Schienengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (06 - 22 Uhr)

* Schienengüterverkehr

** Erweiterter Untersuchungsraum (umfasst u. a. Verkehre von/nach Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven)

*** unter Berücksichtigung der Vorplanung für die ABS Wunstorf – Nienburg – Verden und der Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung für die ABS Rotenburg – Verden

Die Variante 2 (Geschwindigkeitserhöhung ohne Ortsumfahrungen) wurde abschließend gutachterlich bewertet

Ergebnis Variante 2 (SPNV 2030+, tagsüber)

Gemäß Konsenspapier/Steckbrief zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege und Bedienungsangebot des Nahverkehrs über den Horizont des Jahres 2030 hinaus



- 5. Gl. Werkstatt Dreigleisigkeit
- Kosten vergleichbar BVWP 2016
- Entsprechend Konsenspapier 19.11.18 Soltau

Ergebnis Verkehrsumlegung SGV*, tagsüber, 16 h



Beitrag zu Engpassbeseitigung:

- tagsüber (06 - 22 Uhr) Überlastung im Kernbereich zw. Stelle und Lüneburg bzw. Uelzen und Celle sowie zwischen Verden und Wunstorf selbst bei Nutzung alternativer Laufwege
- stärkere Nutzung alternativer Laufwege nicht mehr möglich, da Hamburg-Büchen und Buchholz-Rotenburg ebenfalls überlastet sind
- kein zusätzlicher Schienenverkehr im Untersuchungsraum fahrbar

Auswirkung auf Betriebsqualität:

- tagsüber mangelhafte Betriebsqualität mit hohen Wartezeiten und verstärktem Verspätungsrisiko, insbesondere rund um Hamburg

Netzwerkung (regional / national):

- Im Vergleich zu Variante 2 (2030) verstärkte Inanspruchnahme alternativer Laufwege, die ebenfalls ihr Kapazitätslimit erreichen
- Züge müssen ggü. Variante 2 (2030) rd. 1.000.000 Zug-km pro Jahr zusätzlich in Kauf nehmen

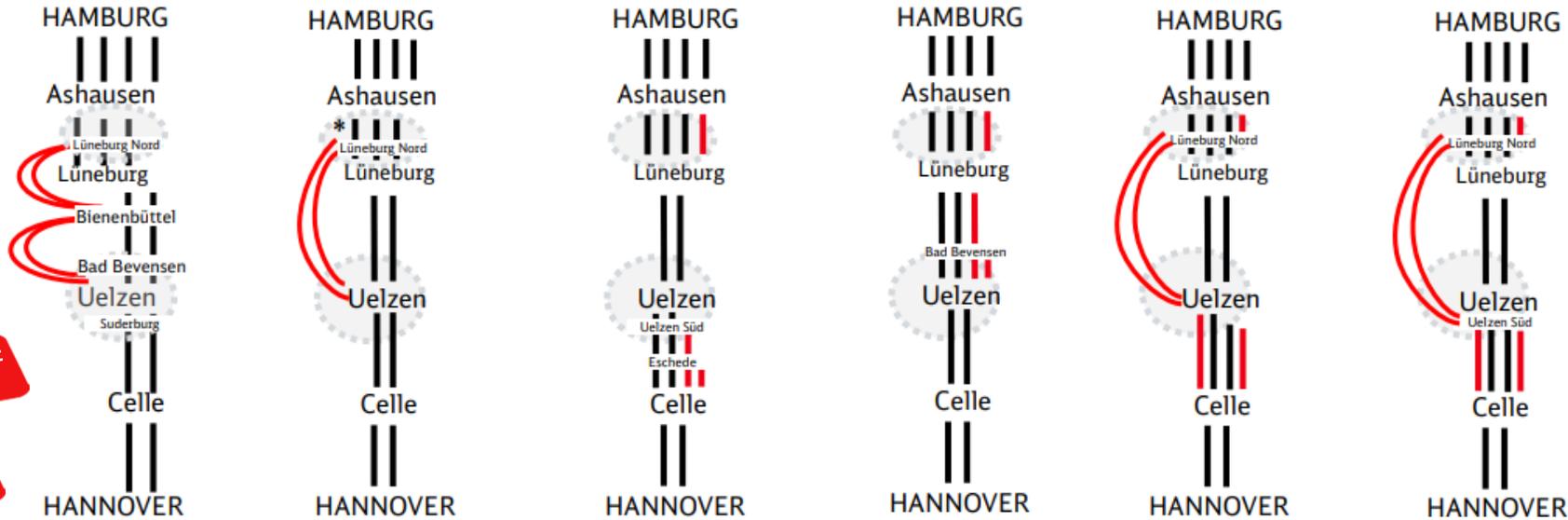
Barwert der Nutzen (Mio. €)***	1.396,8
Barwert der bewertungsrelevanten Kosten (Mio. €)***	2.332,2
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)***	0,60

Variante / Ausbautzustand	alternative Laufwege			
	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante BVWP (PRINS V03)	149	52	90	389
Variante 1	124	62	104	390

Anzahl Schienengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (06 - 22 Uhr)

* Schienengüterverkehr
 ** Erweiterter Untersuchungsraum (umfasst u. a. Verkehre von/nach Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven)
 *** unter Berücksichtigung der Vorplanung für die ABS Wunstorf – Nienburg – Verden und der Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung für die ABS Rotenburg – Verden

Die DB sucht Lösungsansätze konsequent „von innen nach außen“



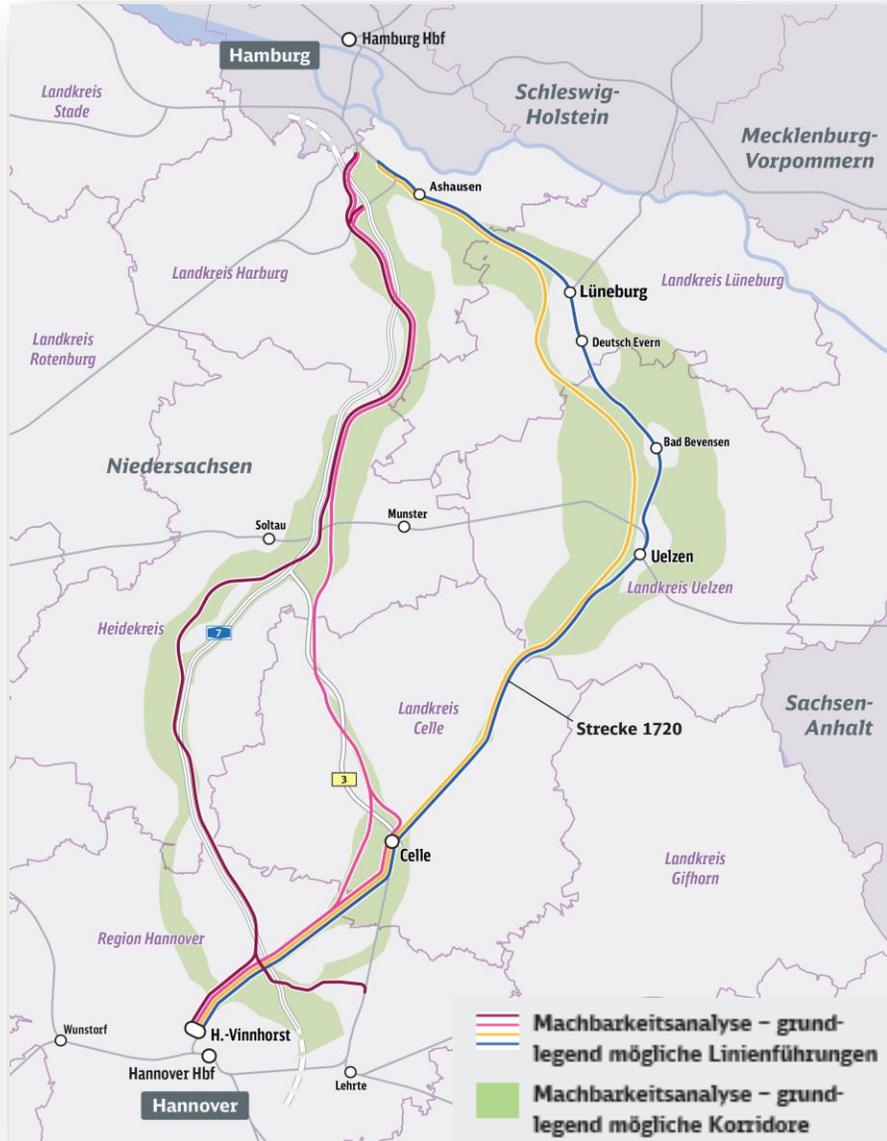
7. Gl. Werkstatt
29.01.2021

Kosten
vergleichbar
BVWP 2016

	„Gläserne Werkstatt“		Betrachtung Vieregg-Rössler		Weiterentwicklungen	
	Variante 3a	Variante 3b	Vieregg 2	Vieregg 1	Vieregg plus 3b	Bestandsnah
Verkehrlich engpassfrei**	x	x	x	✓	✓	✓
Betrieblich optimal**	x	x	x	x	✓	✓
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP ***	ca. 3.900 Mio. €	ca. 3.700 Mio. €	ca. 8.500 Mio. €	ca. 8.100 Mio. €	ca. 6.600 Mio. €	ca. 6.300 Mio. €
NKV Gesamtprojekt***	0,55	0,59	0,43	0,48	0,60	0,67

Erweiterung / Ausbau * optimierte Dreigleisigkeit Ashausen-Lüneburg ** bezogen auf den Streckenabschnitt Meckelfeld-Celle im Zeitraum 6-22 Uhr *** Ohne Berücksichtigung Ergebnis Vorplanung Verden-Wunstorf

Die DB hat vier grundlegend denkbare Linienführungen im Rahmen der Vorplanung betrachtet



1. Vorgehen innerhalb des Untersuchungsraums von innen nach außen
2. Identifikation von Grobkorridoren durch Raumwiderstandsanalyse
3. Untersuchung möglicher Varianten innerhalb der Grobkorridore entlang diverser Kriterien und gesetzlicher Zielvorgaben



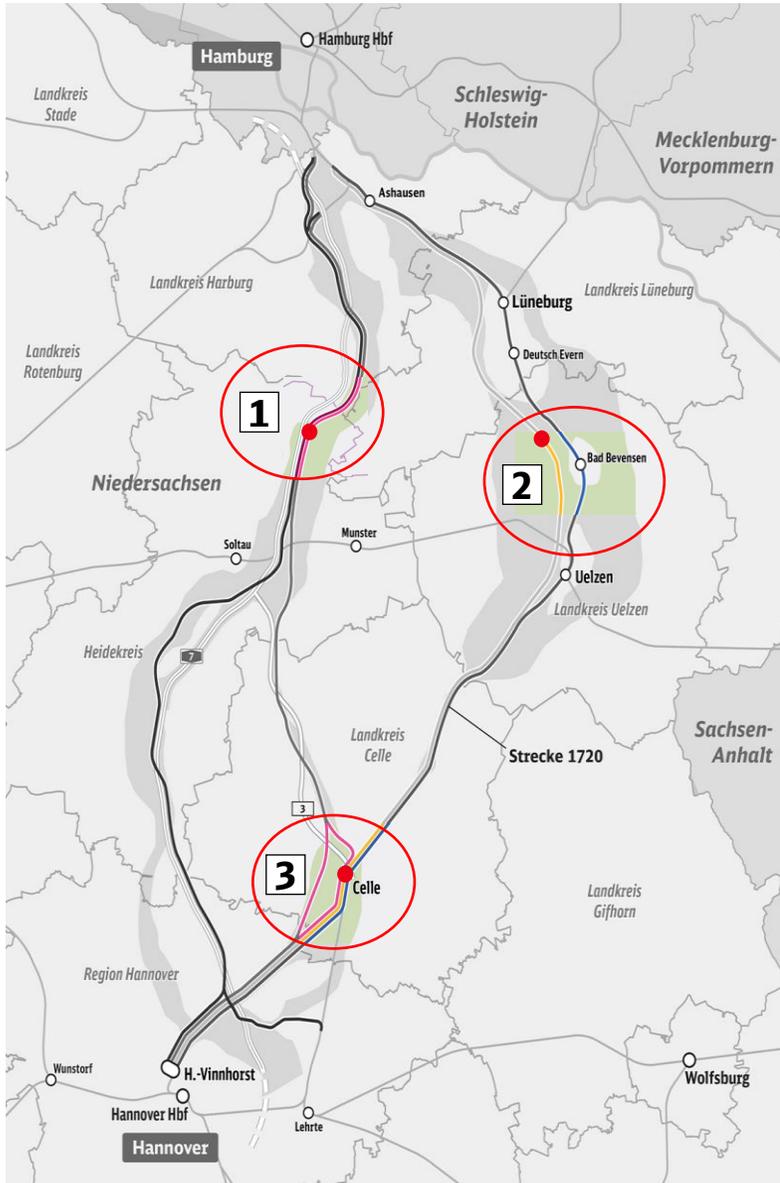
Diese vier farbigen Linien sind in den drei Korridoren die jeweils besten, die aus der Vielzahl an untersuchten Varianten übriggeblieben sind.

AGENDA

1. Unser Auftrag
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
- 3. Grundvarianten Bestandsfern**
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. Terminplanung



Jede durchgängige Linienführung birgt planerische Herausforderungen



1 Beispiel Bispingen

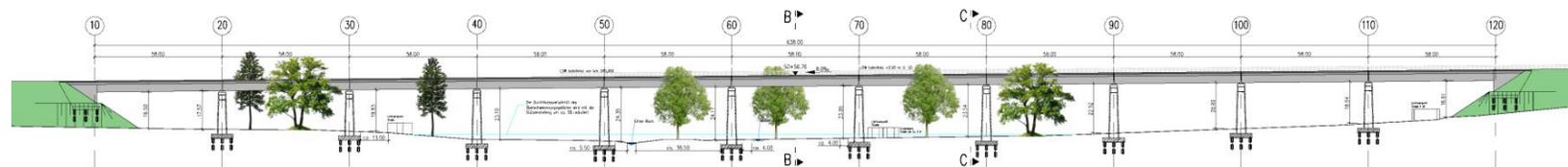


> Abwägung umfangreicher Betroffenheiten: Gewerbe vs. Schutzgut Mensch



2 Beispiel Umfahrung Bienenbüttel

Talbrücke Eitzen



3 Beispiel Celle

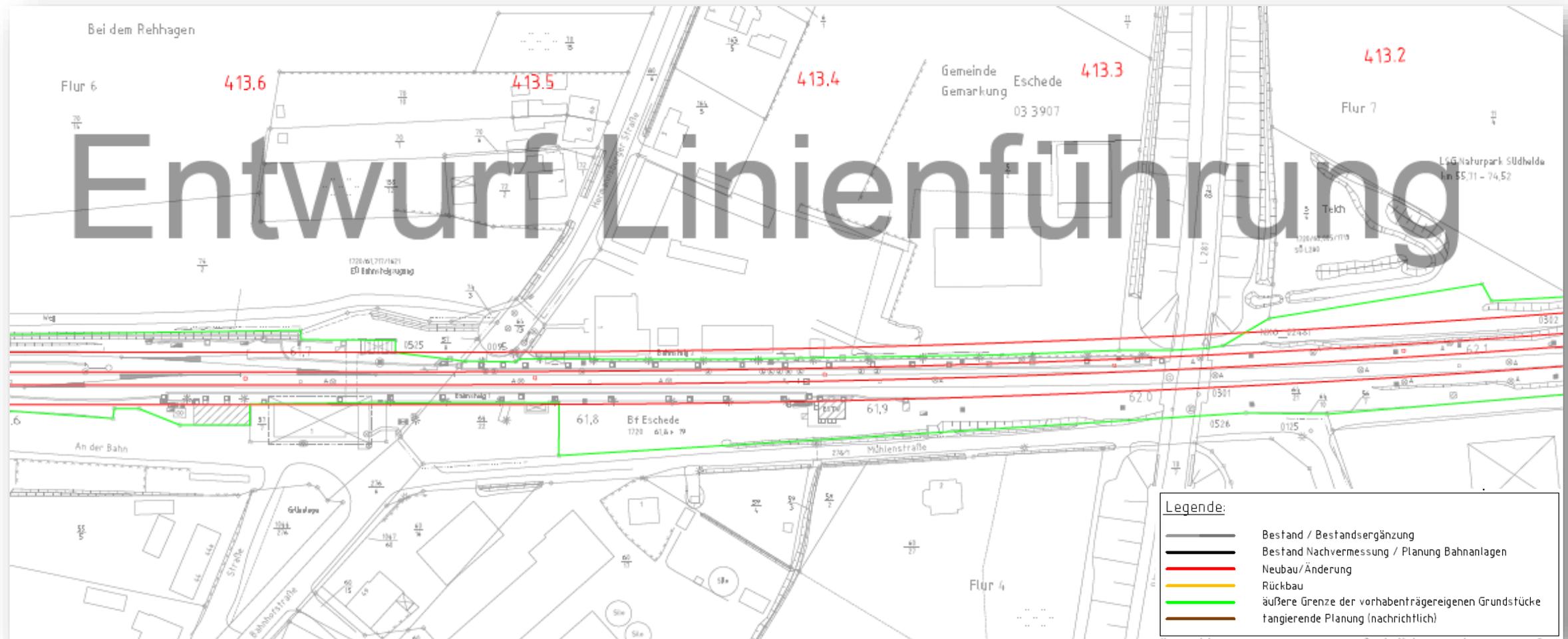
> BVWP-Projekt „Verlegung B3“: Mögliche Anpassung der Trassierung und/oder Straßenführung

> Herausforderungen durch innerstädtische Bebauung

> Umbau Bhf. Celle erforderlich

Das Projektteam führt regionale Fachgespräche in der Region zur Aufnahme planerischer Hinweise

Beispiel Grundvariante „Bestandsnah“:



AGENDA

1. Unser Auftrag
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. Grundvarianten Bestandsfern
- 4. Kommunikation und weiterer Prozess**
5. Terminplanung



Die DB sucht den direkten Austausch mit Projektbeteiligten im gesamten Projektraum

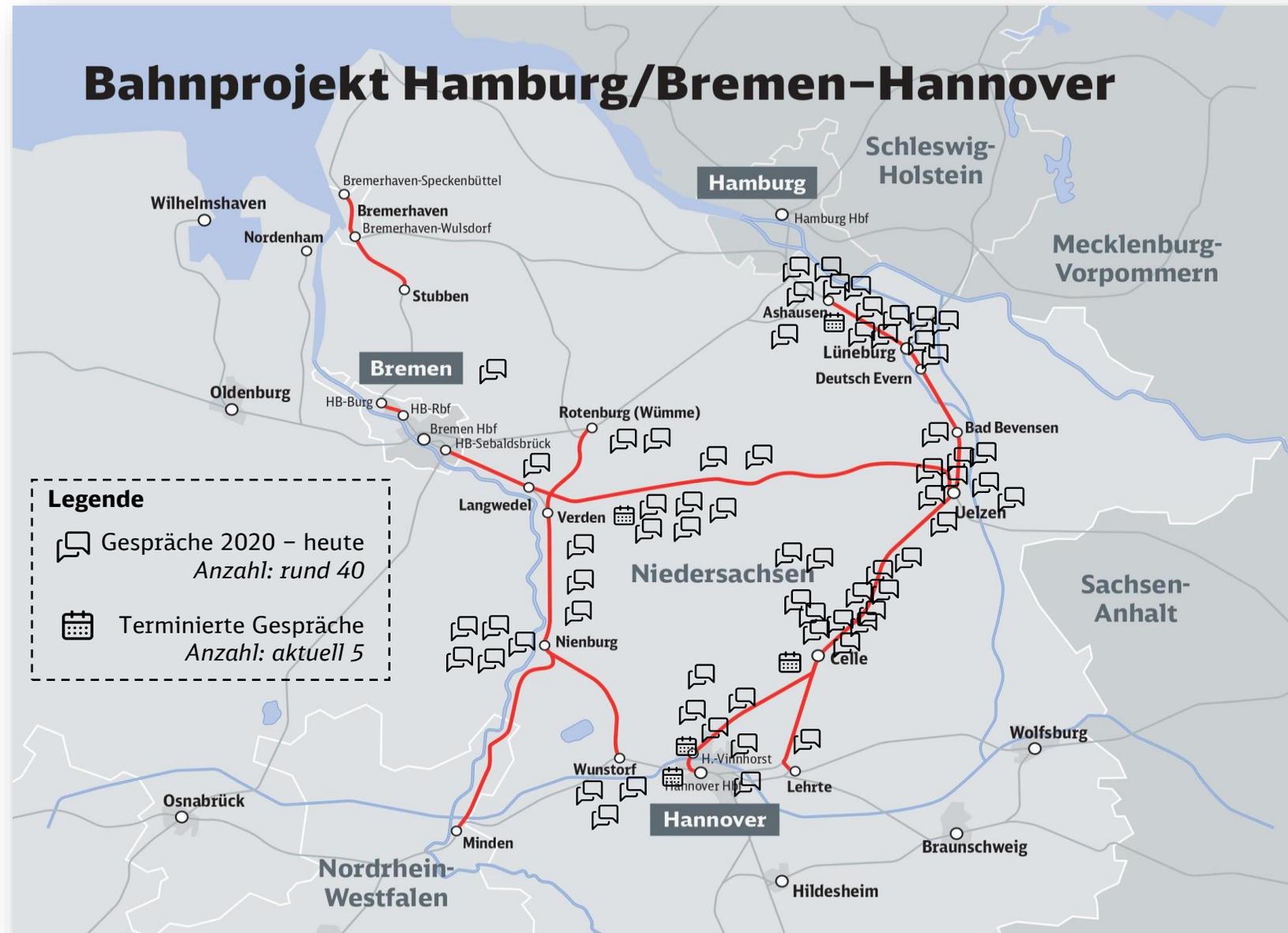
i Umfassendes Informationsangebot für die breite Öffentlichkeit

- Website
- Infomarkt
- 7 Infoveranstaltungen
- 9 Gläserne Werkstätten

+ Regionale, fokussierte fachplanerische Gespräche

Info-Veranstaltung:

- > Veröffentlichung
- > Vorplanungsergebnisse Ende 2022



Der ausführliche Kriterienkatalog für den Variantenvergleich beinhaltet über 350 Kriterien

Beispiel anhand des Kriteriums „Umweltbelange“



Die Vorplanungsergebnisse werden nach Fertigstellung in einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt. Der zugrundeliegende Kriterienkatalog hat über 350 Kriterien und wird **online** veröffentlicht.

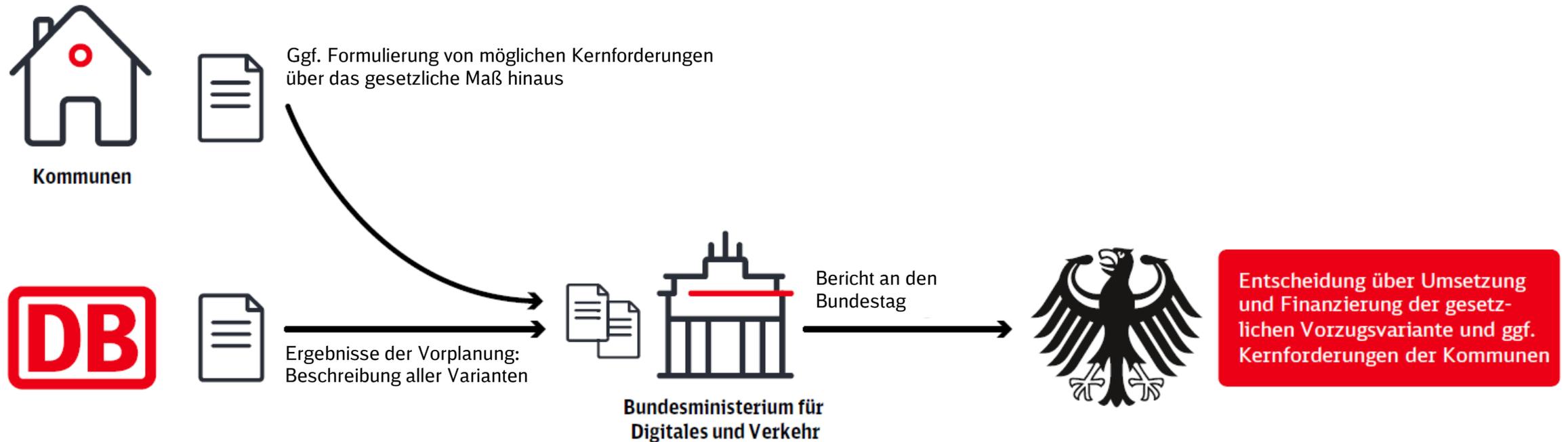
Umweltbelange

- Schutzgebiete und -objekte
 - Naturschutzgebiete
 - ...
- Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit
 - Flächeninanspruchnahme
 - ...
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
 - Biotope
 - ...



In engem Austausch mit den Akteuren der Region werden die Unterlagen für eine parlamentarische Befassung vorbereitet

Die Parlamentarische Befassung

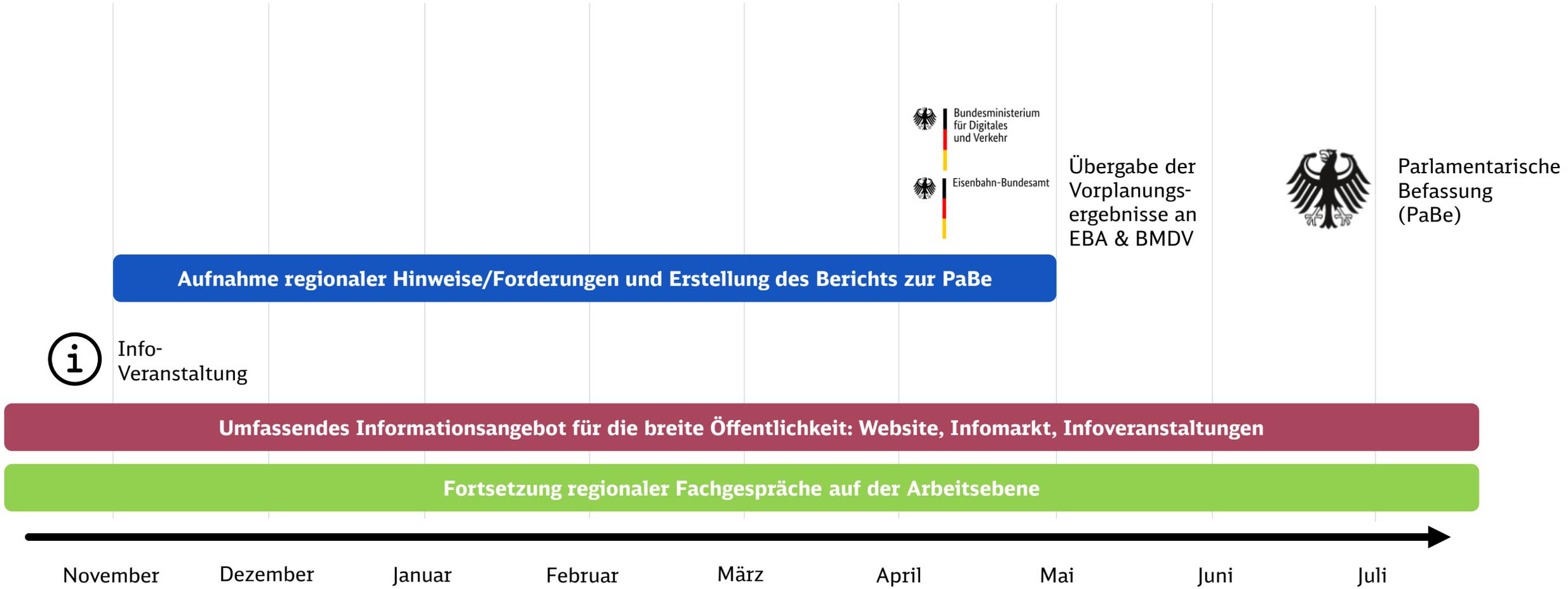


AGENDA

1. Unser Auftrag
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. Kommunikation und weiterer Prozess
- 5. Terminplanung**

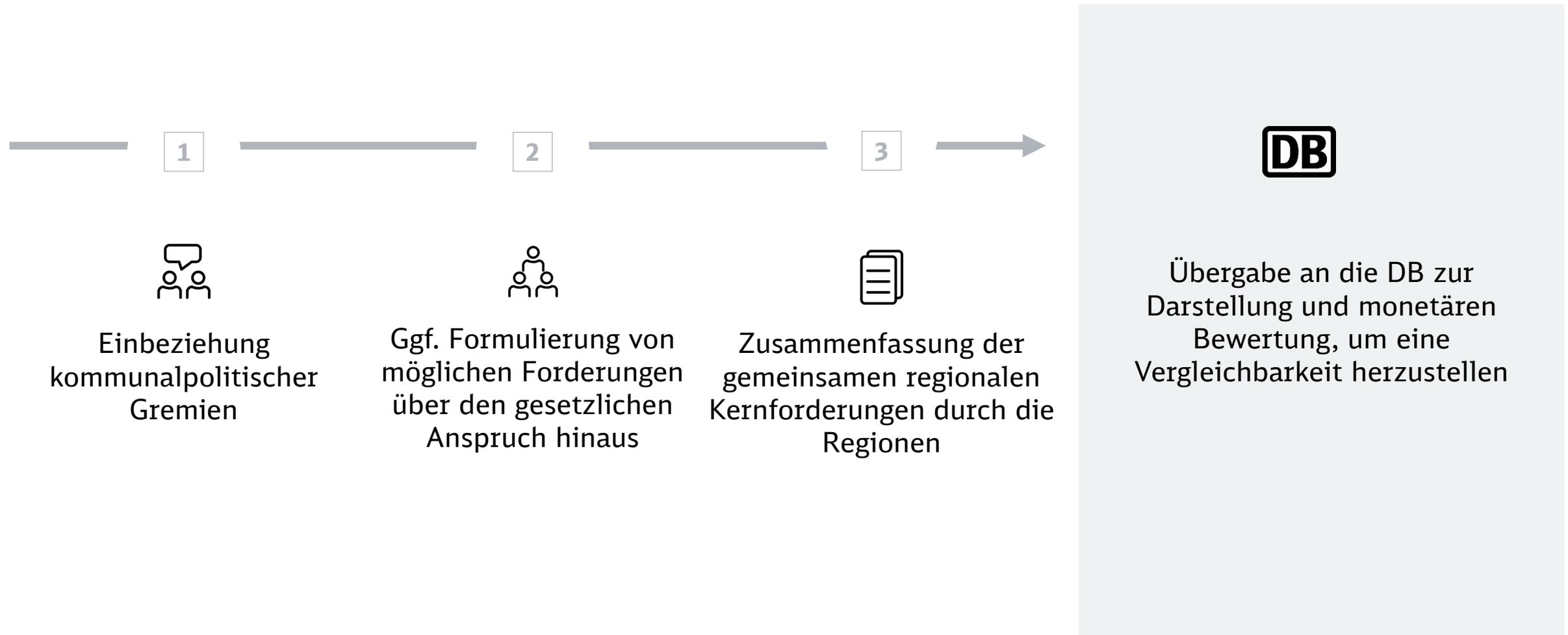


Der Austausch auf unterschiedlichen Ebenen geht parallel weiter



Auf dem Weg zur Parlamentarischen Befassung

Gemeinsamer Austausch mit der öffentlichen Verwaltung



✉ Wir stehen für den Austausch gerne zur Verfügung: bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com



NETZE