



Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover

Sauberer. Leiser. Schneller.

15.12.2023 | Statustreffen Dialogforum Schiene Nord (DSN) in Celle

Fahrplan



1. Verkehrspolitische Ziele
2. Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover
3. Generalsanierung allgemein
4. Generalsanierung Hamburg - Hannover
5. Zusätzliche Maßnahmen für weiteren Nutzen: das Beispiel Lüneburg
6. Zusammenfassung



Deutschland braucht die Mobilitätswende

Nur mit der Bahn kann dies gelingen

Ziel ist klar ...

Der **Koalitionsvertrag** hat **klare Ziele** für den Verkehrssektor bzw. für die Schiene definiert

Verdopplung der Reisenden im Fernverkehr
+ 1 Milliarde mehr Fahrgäste im Nahverkehr

70% Wachstum im SGV

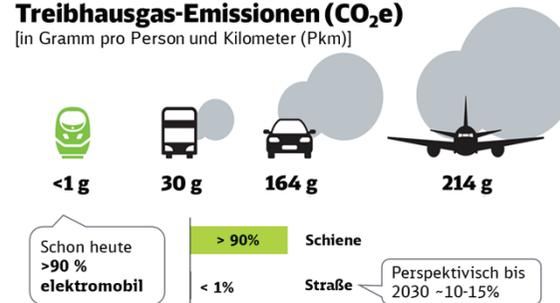
> 350 Mio.Trkm mehr Leistung auf der Schiene

...für die Umwelt...

Der **Verkehrssektor** muss die **Ziele** des **Bundes-Klimaschutzgesetzes** erreichen

- **Bis 2030:**
 - Minus 48 % CO₂ ggü. 1990
- **Bis 2045:**
 - Klimaneutralität für Deutschland

Treibhausgas-Emissionen (CO₂e)
[in Gramm pro Person und Kilometer (Pkm)]



...mit der Bahn



Die Bahn ist das **klimafreundlichste** aller motorisierten **Verkehrsmittel** und **Herzstück** der **Klima- und Verkehrswende** im **Verkehr**

Fahrplan



1. Verkehrspolitische Ziele
2. Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover
3. Generalsanierung allgemein
4. Generalsanierung Hamburg - Hannover
5. Zusätzliche Maßnahmen für weiteren Nutzen: das Beispiel Lüneburg
6. Zusammenfassung



Mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene:

Für Mensch, Umwelt und Wirtschaft – in Deutschland und Europa.



Ziel des Bahnprojekts Hamburg/Bremen – Hannover

ist es, eine verkehrlich engpassfreie, pünktliche und zukunftsfähige Schieneninfrastruktur zu schaffen. Sie soll umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch darstellbar sein.

Insbesondere für die stark wachsenden Seehafen hinterland-Verkehre sollen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

 Sauberer.
 Leiser.
 Schneller.


Deutschlandtakt



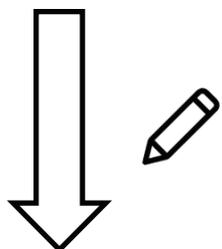
Der Gesetzgeber teilt die Projekte neu auf

Was bedeutet das für Hamburg/Bremen – Hannover?



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

Bisheriges
Projektbündel



Neuaufteilung gemäß „Genehmigungsbeschleunigungsgesetz“

Zur übersichtlichen und bestimmten Benennung der Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan werden die Vorhaben Projektbündeln zugeordnet.

Zukünftige
Projektbündel

2	Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg
3	Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen ² , ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle

Bildnachweis: Auszug aus dem o.g. Gesetzesentwurf zum „Genehmigungsbeschleunigungsgesetz“ auf S. 25

*Ausbaustrecke / Neubaustrecke

Wir wollen gemeinsam vorankommen:
Die Strecke zwischen Langwedel – Uelzen

Die Strecke zwischen Langwedel – Uelzen

Was ist geplant? Wo stehen wir gerade?



Planungsstand

- Durchführung der Vorplanung
- 3D-Visualisierung der Bestandsstrecke Langwedel–Uelzen fertiggestellt
- Vorziehen von Vermessungsleistungen für 12 konstruktive Ingenieurbauwerke
- Zahlreiche Fachgespräche mit Kommunen als Träger öffentlicher Belange (TöB)
- Abfrage der Straßenbaulastträger zu Änderungsverlangen von Querschnitten bei vorhandenen Kreuzungen durchgeführt

Zusätzlicher Projektumfang:

Geschwindigkeitsanhebung auf 100 km/h für Güter- und Nahverkehr + Begegnungsabschnitt Kirchlinteln-Bendingbostel



Baubeginn: Mitte 2030er-Jahre



Ist-Zustand

Streckenummer	1960
Länge des Abschnittes	97,3 km
Streckengleise	1
Zulässige Geschwindigkeit	80 km/h

Maßnahmenbeschreibung gemäß PRINS*:

- Ertüchtigung u. Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, 9 Kreuzungsbahnhöfe, $V_{\max} = 80$ km/h für Schienengüterverkehr
- Ausrüstung mit Digitaler Stellwerkstechnik + European Train Control System

Vorstellung der Vorplanung für das 2. Halbjahr 2024 vorgesehen



*Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Wir wollen gemeinsam vorankommen:
Die Strecke zwischen Bremen-Burg und Langwedel

Die Strecke zwischen Bremen-Burg und Langwedel

Was ist geplant? Wo stehen wir gerade?



Planungsstand

- Durchführung der Vorplanung
- Zahlreiche Fachgespräche mit Kommunen als Träger öffentlicher Belange (TöB) sowie planungsberührten Dritten
- Planung von zusätzlichen Verkehrsstationen im Auftrag des Landes Bremen
- Zzgl. einer möglichen Verkehrsstation in Achim-Uphusen bei Beauftragung durch das Land Niedersachsen
- Nach abgeschlossener Vereinbarung mit dem Land Bremen wird ein zusätzliches Gleis zwischen Bremen-Mahndorf und Bremen-Sebaldsbrück geplant



Zusätzlicher Projektumfang:
Überwerfungsbauwerk Langwedel

**Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030*

Baubeginn: Mitte 2030er-Jahre



Ist-Zustand

Streckennummer	1740
Länge des Abschnittes	29,5 km
Streckengleise	2
Zulässige Geschwindigkeit	160 km/h

Maßnahmenbeschreibung gemäß PRINS*:

- 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück und Bremen Rbf. sowie Abzweigung Bve-Bremen-Burg
- V_{max} 160 km/h

Vorstellung der Vorplanung für das 1. Halbjahr 2025 vorgesehen



Wir wollen gemeinsam vorankommen:
Die Strecke zwischen Verden – Nienburg – Wunstorf/Minden

Die Strecke zwischen Verden – Nienburg – Wunstorf/Minden



Was ist geplant? Wo stehen wir gerade?

Planungsstand

- Vorplanung ist seit Mitte 2021 abgeschlossen
- Kernforderungen in Höhe von rund 1.600 Mio. EUR liegen vor
- Die Planung ruht:

 Geprüfter Projektumfang:
Überwurfbauswerk Nienburg



Ergebnisse der EBWU* zeigen:
Weiterhin mangelhafte
Betriebsqualität trotz möglicher
Umsetzung des aktuellen
Planfalls



Generalsanierung Bremen /
Rotenburg – Wunstorf: Ggf.
Überschneidung bei
Projektinhalten



Neue Rahmenbedingungen
erfordern Anpassungen: Es gilt den
notigen Umfang der Infrastruktur zu
aktualisieren

Baubeginn: Mitte der 2030er-Jahre



Ist-Zustand

Streckennummer	1740, 1741, 1750, 1751
Länge des Abschnittes	118,4 km
Streckengleise	1-2
Zulässige Geschwindigkeit	100km/h, 160 km/h

Maßnahmenbeschreibung gemäß PRINS**:

- Blockverdichtung
- Bahnhof Nienburg: Neues Überholgleis und mittiges Wendegleis für die S-Bahn



*Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung

**Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Wir wollen gemeinsam vorankommen:
Die Strecke zwischen Rotenburg – Verden

Die Strecke zwischen Rotenburg – Verden

Was ist geplant? Wo stehen wir gerade?



Planungsstand

- Vorplanung seit 2019 abgeschlossen
- Juni 2021: Bundestag beschließt gesetzliche Vorzugsvariante und Kernforderungen in Höhe von bis zu 183,5 Mio. EUR (zzgl. Anteile des Landes Niedersachsen)
- Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung läuft: Zuletzt wurde den Anrainerkommunen das Baustraßen- und Umleitungskonzept vorgestellt
- Im Umgang mit den Kernforderungen werden planerische Lösungen gesucht – z.B. bei der Auflösung von vier Bahnübergängen entlang der Strecke

Baubeginn: Erste Hälfte der 2030er-Jahre



Ist-Zustand

Streckennummer	1740, 1745, 2200
Länge des Abschnittes	28,5 km
Streckengleise	1
Zulässige Geschwindigkeit	120 km/h

Maßnahmenbeschreibung gemäß PRINS*:

- 2. Gleis
- Knoten Verden: Überwerfungsbauwerk zur Entkoppelung der Verkehre aus Rotenburg und Bremen
- Mittige S-Bahn Anbindung
- Überholgleis

Beginn Erstellung
Planfeststellungs-
unterlagen in 2025



*Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Die Strecke zwischen Rotenburg – Verden



Wir haben viel geschafft

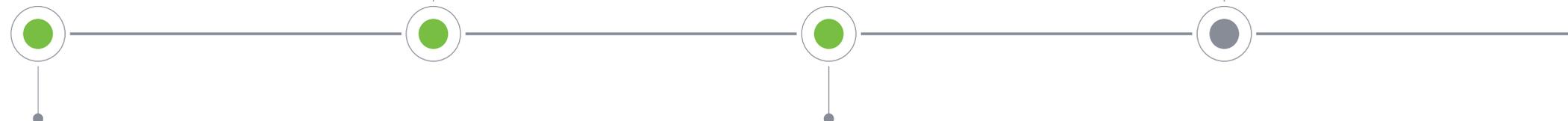
05/2019 bis 06/2021:

Prozess der
Parlamentarischen
Befassung

- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Fachgespräche
- „Runde Tische“

Seit 05/2022 bis heute:

Planungsbeginn der
Leistungsphasen 3/4:
Entwurfs- und
Genehmigungsplanung



2016:

Planungsbeginn der
Leistungsphasen 1/2:
Grundlagenermittlung und
Vorplanung

07/2021 bis 05/2022:

Ausschreibung
Planungsleistungen
Leistungsphase 3/4:
Entwurfs- und
Genehmigungsplanung

Die Strecke zwischen Rotenburg – Verden



Planung: Drohnenflüge und Laserscans lassen „digitale Zwillinge“ entstehen

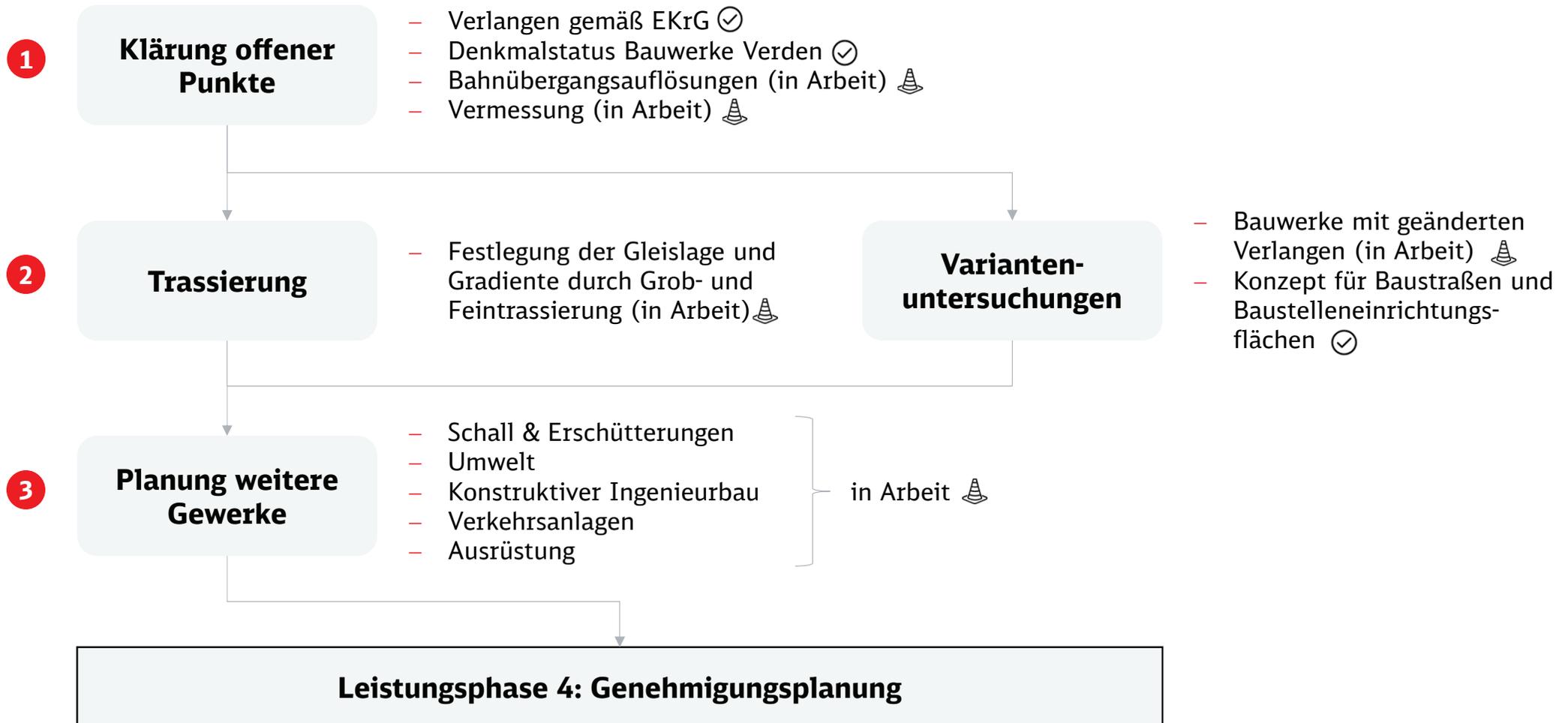
Bestandsmodellierung:
Moderne Messmethoden ermöglichen eine flächendeckende Erfassung von Bestandsbauwerken



Die Strecke zwischen Rotenburg – Verden



Die Entwurfsplanung läuft



Die Strecke zwischen Rotenburg – Verden

Projektbegleitend finden ab Dezember in Verden Bohrungen statt



Wir bauen für mehr Platz auf der Schiene und für mehr klimafreundliche Mobilität.



Information zu Bauarbeiten



«Adressfelder, Ansprachetext»
«ZUSTADR»
«ZUSTPLZ» «ZUSTORT»

Baugrunduntersuchungen im Verdener Stadtgebiet

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir Sie darüber informieren, dass im Rahmen des Ausbaus der **Bahnstrecke Rotenburg – Verden** demnächst mit sogenannten Baugrunduntersuchungen begonnen wird.

Was bedeutet das?

Die vorhandene Bahnstrecke Rotenburg – Verden soll zweigleisig ausgebaut werden. Mit einem Baustart ist für die erste Hälfte der 2030er-Jahre zu rechnen. Bis dahin laufen die Planungen.

Die derzeit laufenden Planungen erfordern es, dass der zukünftige Baugrund detailliert untersucht wird. Dies dient in erster Linie dazu genaue Informationen zur Bodenbeschaffenheit sammeln zu können und soll beispielsweise Informationen zur Tragfähigkeit des Bodens liefern.

Was braucht es dafür?

Damit die nötigen Parameter des zukünftigen Baugrunds zielsicher und präzise erfasst werden können, müssen Bohrungen stattfinden. Hierzu werden unterschiedliche Verfahren und Geräte eingesetzt. Für die damit verbundene Lärmentwicklung bitten wir vorab um Ihr Verständnis.

Zur Durchführung der Bauarbeiten werden Baustellen eingerichtet, die möglicherweise die Benutzung des Gehwegs einschränken. Nachtarbeiten sind nicht geplant.

Wann beginnen die Arbeiten?

Insgesamt werden an fünf unterschiedlichen Stellen entlang der Bahnstrecke im Verdener Stadtgebiet Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Die Durchführung der Einzelmaßnahmen nimmt bis zu drei Wochen in Anspruch und ist ab folgenden Kalenderwochen (KW) geplant:

1. Grüner Jäger (2023): Ab KW 50
2. Holzmarkt (2024): Ab KW 02
3. Friedrichstraße (2024): Ab KW 03
4. Bergstraße (2024): Ab KW 04
5. Lindhooper Straße (2024): Ab KW 05

An wen kann ich mich bei Fragen wenden?

Nähere Informationen zum zweigleisigen Ausbau zwischen Rotenburg – Verden erhalten Sie auf der Projektwebsite:

<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/rotenburg-verden.html>

Außerdem steht Ihnen das Projektteam unter folgender E-Mail-Adresse zur Verfügung: bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com

Vielen Dank für Ihr Verständnis.
Das Projektteam der Deutschen Bahn (DB)



PO09002 © EBN®/© DB®

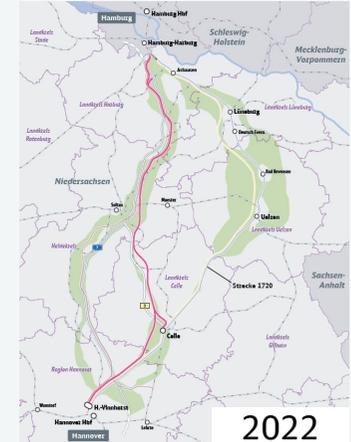
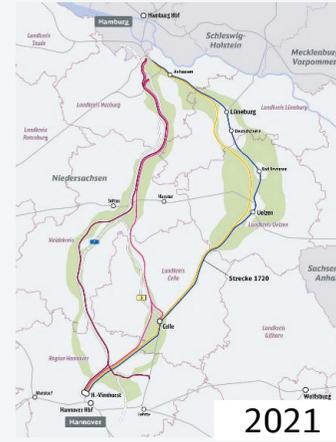
Wir wollen gemeinsam vorankommen:
Die Strecke zwischen Hamburg – Hannover

Hamburg – Hannover:

Fortführung des Dialogs in der Region ab Mitte 2024



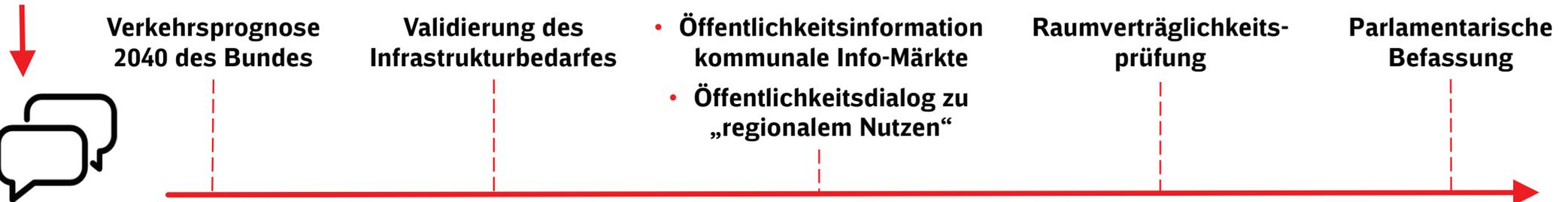
2016: Die ABS/NBS Hamburg – Hannover geht in das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ein.



2022: Ausschließlich eine bestandsferne Variante erfüllt alle gesetzlich vorgegebenen Ziele wie Engpassfreiheit, optimale Betriebsqualität, Wirtschaftlichkeit und Deutschlandtakt.



2023: Eigenes Projektbündel ABS/NBS Hamburg – Hannover durch das „Genehmigungsbeschleunigungsgesetz“.



Das Land Niedersachsen profitiert von einem Neubau:

Wirtschaftswachstum und Verkehrswende gehen Hand in Hand



Pluspunkte für ganz Niedersachsen



- Nahezu Verdopplung des Nahverkehrs im Bestand möglich
- Express-Nahverkehr auf der Neubaustrecke; damit Neuerschließung einer ganzen Region - insbesondere der Heide
- Touristisches Entwicklungspotenzial durch leichtere Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten
- Notwendige Kapazitäten im Seehafen hinterlandverkehr
- Positive regionalökonomische Effekte durch Verbesserung der Standortfaktoren, wie z.B. verbesserte Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren

Soltau:

Express-Nahverkehr: Nach Hamburg in 30 Minuten, nach Hannover in 40 Minuten.

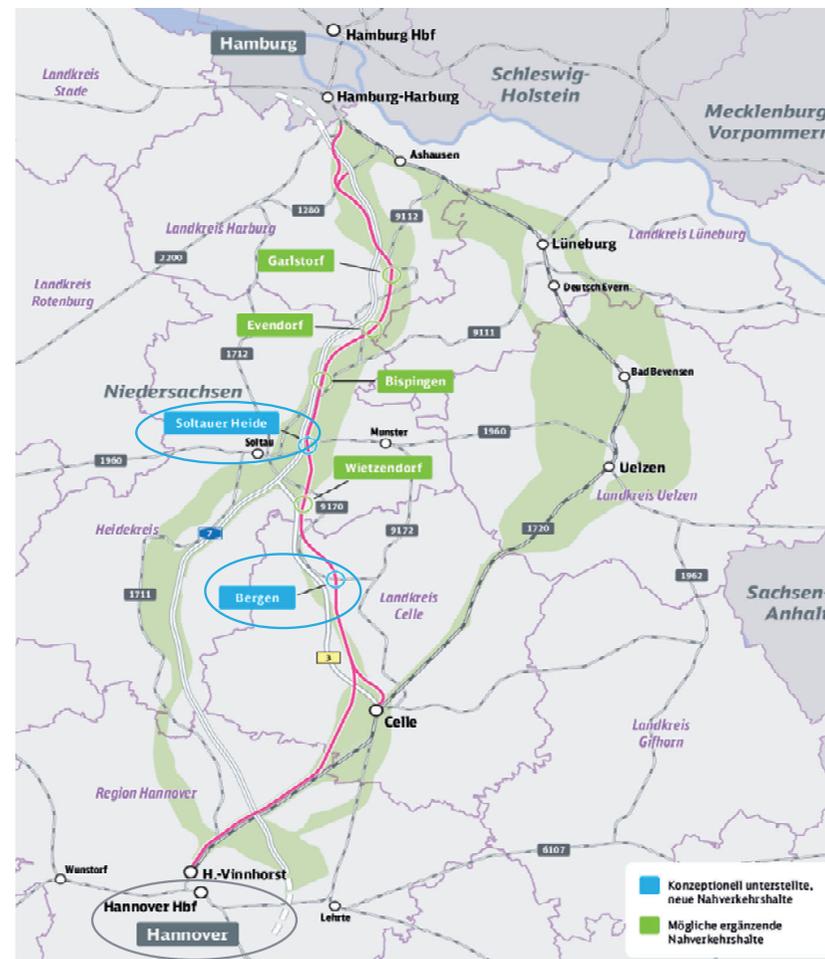
Bergen:

Express-Nahverkehr: Nach Hannover in 30 Minuten, nach Hamburg in 45 Minuten.

Hannover:

Die **Landeshauptstädte schnell verbunden:** In 59 Minuten nach Hamburg.

Kürzere Reisezeiten im Nahverkehr auf der Bestandsstrecke.



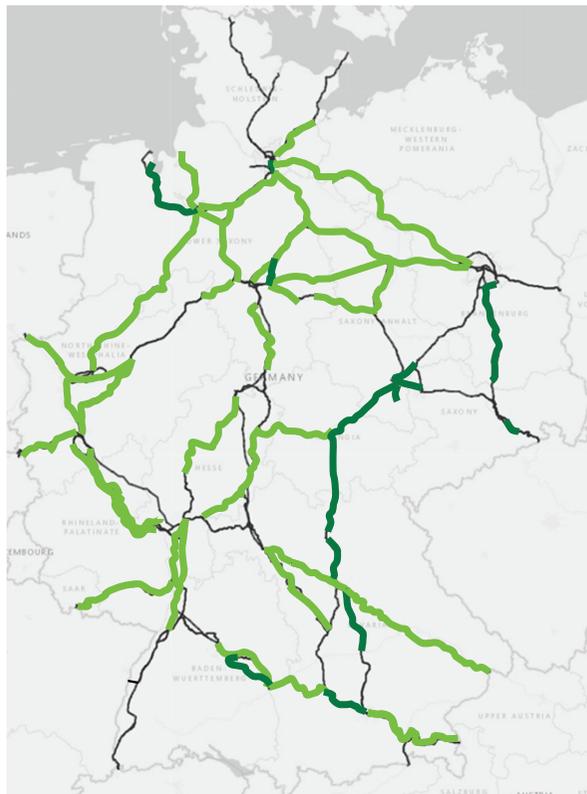
Fahrplan



1. Verkehrspolitische Ziele
2. Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover
3. Generalsanierung allgemein
4. Generalsanierung Hamburg - Hannover
5. Zusätzliche Maßnahmen für weiteren Nutzen: das Beispiel Lüneburg
6. Zusammenfassung



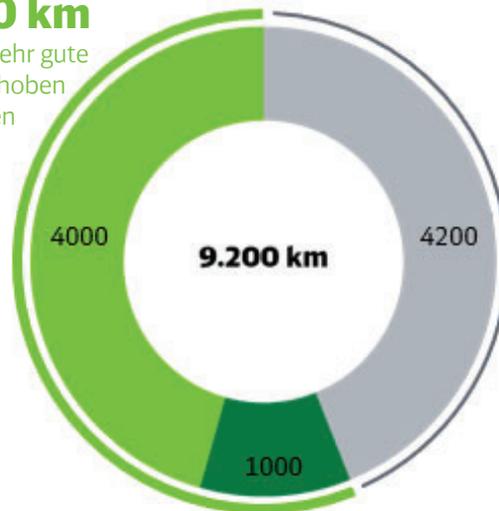
Bis 2030: Generalsanierung von mehr als 4.000 Kilometern hin zum neuen Hochleistungsnetz



Hochleistungsnetz in 2030

[in Strecken-Km]

Durch neue Bewirtschaftungsstrategie können **ca. 5.000 km** auf gute bis sehr gute Qualität gehoben werden



- Generalsanierung
- Zustandsnote ≤ 2
- Instandhaltung

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Die Realisierung des Hochleistungsnetzes wird wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise bringen



Bisheriges Vorgehen

Hochleistungsnetz



Bauen

viele kurze Baustellen



Eine lange Baustelle



Betrieb

eingleisiger Betrieb



Kein Betrieb: Totalsperrung



Gewerke

Fokus auf ein Gewerk



Alle Gewerke parallel



Erneuerung

1:1 Austausch



**Verbessertes Layout
Verbesserte Ausrüstung**



**Fahrplan
und Betrieb**

oft instabil



**Stabil auf der Schiene und
hochwertiger Ersatzverkehr auf der
Straße**

Fahrplan



1. Verkehrspolitische Ziele
2. Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover
3. Generalsanierung allgemein
- 4. Generalsanierung Hamburg - Hannover**
5. Zusätzliche Maßnahmen für weiteren Nutzen: das Beispiel Lüneburg
6. Zusammenfassung



Generalsanierung Hamburg – Hannover

Überblick



Korridor details



Denkbarer Umfang/Verkehrskonzept

5-monatige Vollsperrung

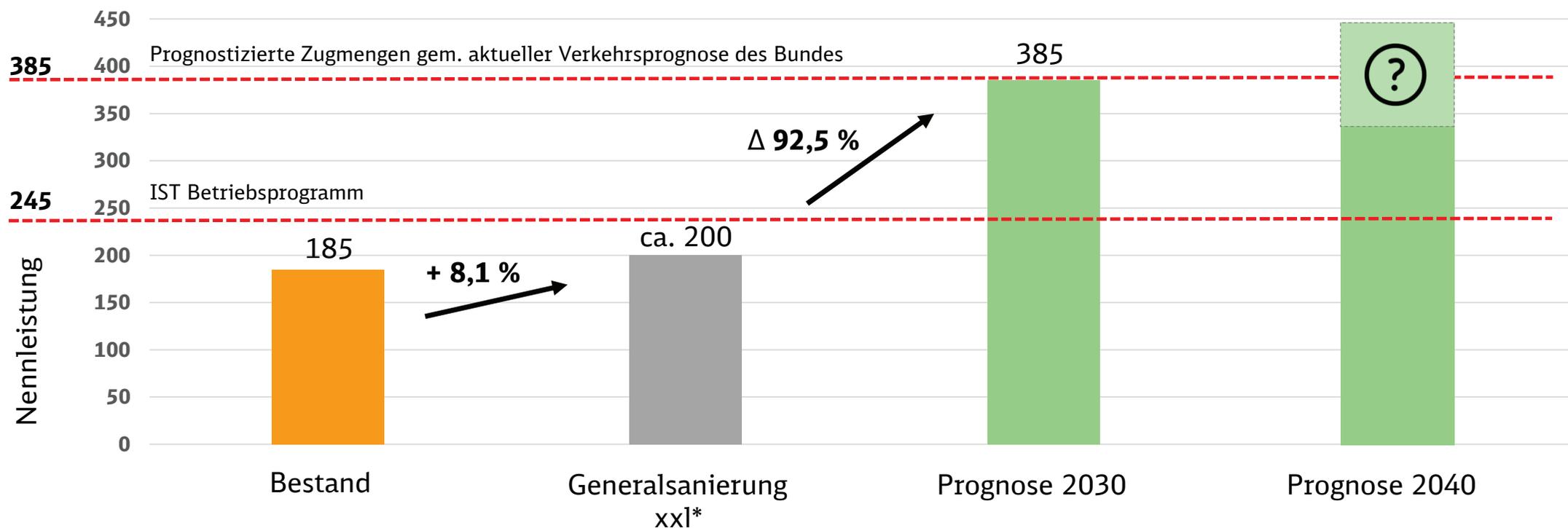


Umfang abhängig vom Realisierungszeitpunkt.

Nur mit zwei zusätzlichen Gleisen können die langfristig prognostizierten Verkehrsbedarfe erfüllt werden



Abschnitt Lüneburg-Uelzen 6 Uhr - 22 Uhr



* Best Case / Zielwert : Abhängig von Bauleistungen, Finanzierung und Planrecht

Fahrplan



1. Verkehrspolitische Ziele
2. Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover
3. Generalsanierung allgemein
4. Generalsanierung Hamburg - Hannover
5. Zusätzliche Maßnahmen für weiteren Nutzen: das Beispiel Lüneburg
6. Zusammenfassung



Im Rahmen der Generalsanierung 2029 könnten zusätzlich kapazitätssteigernde Maßnahmen umgesetzt werden



Arbeitsgruppe „XXL-Anteile“ zur Generalsanierung

Gemeinsam mit dem Land Niedersachsen und der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) wurden mögliche „XXL-Anteile“ zur Generalsanierung besprochen.

Diese 64 Maßnahmen gliedern sich in:

- a. Bahnsteigverlängerungen/-neubauten
- b. Gleisverlängerungen
- c. Elektrifizierung
- d. Lärmschutz
- e. Überhol-/Nebengleise
- f. Zusätzliche Überleitstellen

64 Maßnahmen entsprechen:
• 20 km neuer Gleise
• 100 neue Weichen



Bewertung durch die DB

Bahnseitig wurden die möglichen Inhalte anhand folgender Kategorien bewertet:

- a. Planrechtsrelevanz
- b. Baubarkeit bei fünfmonatiger Totalsperrung
- c. Finanzierung

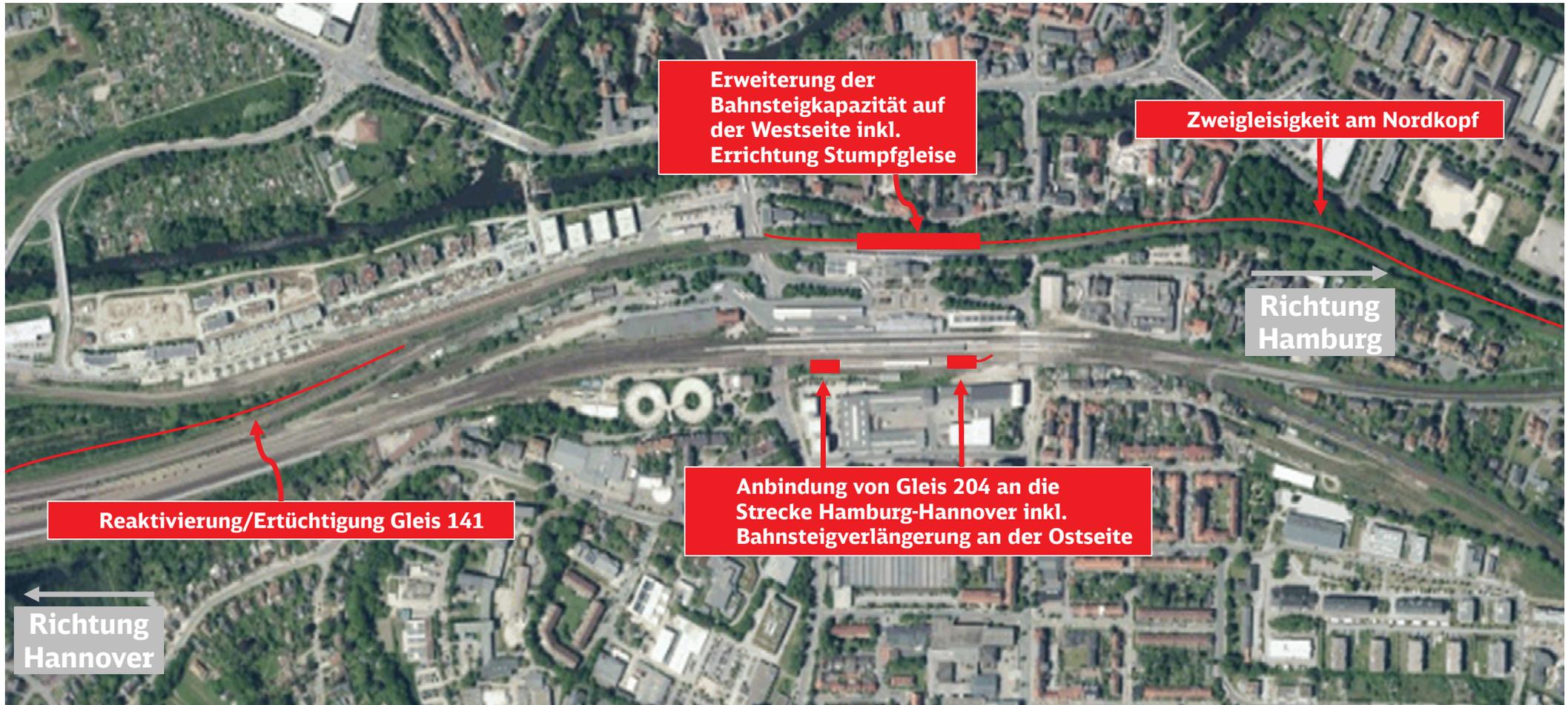
Um **xxl-Maßnahmen im Zuge der Generalsanierung umsetzen zu können, ist eine sofortige Finanzierung essentiell**

Abschnitt	Maßnahme
Bardowick	Neubau von vier Weichenverbindungen
Lüneburg	Reaktivierung/Ertüchtigung Gleis 141 Lüneburg Westseite
Lüneburg	Zweigleisigkeit Lüneburg Westseite - Nordkopf
Lüneburg	Erweiterung Bahnsteigkapazität Westseite + Errichtung neuer Stumpfgleise
Lüneburg	Anbindung Gleis 204 an die Strecke 1720 + Verlängerung des Bahnsteigs 204/205 auf 220m
Uelzen	Neubau Bahnsteig an Gleis 105
Uelzen	Elektrifizierung einer Weichenverbindung
Bienenbüttel	Errichtung 740m Überholgleis Bienenbüttel
Emmendorf	Neubau Weichenverbindung
Bardowick	Neubau von vier Weichenverbindung



Deutsch-Evern	Lärmschutzwand (Lärmsanierungsmaßnahme) - Deutsch-Evern Ost	🔊
Deutsch-Evern	Lärmschutzwand (Lärmsanierungsmaßnahme) - Deutsch-Evern West	🔊
Sudenburg	Lärmschutzwand (Lärmsanierungsmaßnahme) - Sudenburg West	🔊
Unterlüß	Lärmschutzwand (Lärmsanierungsmaßnahme) - Unterlüß	🔊

Das Beispiel Lüneburg: Kapazitätssteigernde Maßnahmen für die Bestandsstrecke



Fahrplan



1. Verkehrspolitische Ziele
2. Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover
3. Generalsanierung allgemein
4. Generalsanierung Hamburg - Hannover
5. Zusätzliche Maßnahmen für weiteren Nutzen: das Beispiel Lüneburg
6. Zusammenfassung



Nur ein Neubau bringt ausreichend mehr Verkehr auf die Schiene



Die Generalsanierung verbessert die Zuverlässigkeit und Stabilität

Neubaustrecke

- Ausweitung des Nahverkehrs-Angebots auf der Bestandsstrecke: Zusätzliche Kapazitäten auch zu Stoßzeiten – insbesondere für Pendler
- Fahrtzeitverkürzung im Fernverkehr zwischen Hamburg und Hannover
- Express-Nahverkehr mit Neuanbindung der Heide-Region möglich (z.B. Bergen, Soltau)
- Beitrag zur Verkehrswende durch notwendige Kapazitäten auf der Schiene



xxl-Generalsanierung

- Lokale Eingriffe für punktuell mehr Flexibilität und Robustheit
- Erhöhung der Nennleistungsfähigkeit um bis zu 15 Züge
- Aufholen des Investitionsstaus – soweit kein Planrecht nötig ist
- Stabilisierung des Betriebs
- Aber keine ausreichende Kapazität: Weder im Schienenpersonennahverkehr noch im Fern- oder Güterverkehr



Der Zustand der Bestandsstrecke ist extrem kritisch: Die Strecke ist überaltert und mit 147 % stark überlastet. Daran ändert die Generalsanierung nur bedingt etwas – die bestehende betriebliche Überlastung wird lediglich abgemildert, keinesfalls aufgelöst.

Nur mit einem parallelen Vorgehen zur Neubaustrecke schaffen wir ausreichend Kapazitäten.

