

Herzlich Willkommen

zur "Gläsernen Werkstatt"
Vieregg-Rössler-Konzeptionen (Teil 1)

„Gläserne Werkstatt“: Vieregg-Rössler-Konzeptionen (Teile 1-3)

19.01.2021

Auftakt:

**Bestands-
Konzeptionen gemäß
Vieregg-Rössler**

02.02.2021

Blick in die Werkstatt:

**Beurteilung Bestands-
Konzeptionen gemäß
Vieregg-Rössler**

16.02.2021

Weiterentwicklung:

**Betrachtung im
Rahmen bestandsnaher
Varianten und Ausblick**

"Gläserne Werkstatt" - Vieregg-Rössler-Konzeptionen (Teil 1)

1

Begrüßung

2

**Vorstellung
aktueller
Projektstand**

3

Diskussion



1



Begrüßung

2



**Vorstellung aktueller
Projektstand**



Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover

SAUBERER, LEISER, SCHNELLER

„Gläserne Werkstatt“ zu Vieregg-Rössler-Konzeptionen (Teil 1)
19.01.2021



1. Aktueller Projektstand
2. Rückblick „Gläserne Werkstatt“ Januar 2020 und Infoveranstaltung Juni 2020
3. Optimierung bestandsnaher Konzeptionen
4. Beurteilung analog „Gläserner Werkstatt“
5. Ausblick



HHBH bringt zukunftsfähige Mobilität für Norddeutschland

Die Planungen laufen, für zwei Abschnitte steht die Vorplanung



Im Auftrag des Bundes laufen die Planungen, um mehr Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen.

Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover gehört zu den größten und wichtigsten Projekten in Norddeutschland. Davon profitieren das Klima, die Menschen und die Wirtschaft.

Zukunftsfähige Mobilität für die Menschen. Auf zwei Abschnitten steht die Vorplanung und kann in die Parlamentarische Befassung

Als Antwort auf steigendes Verkehrsaufkommen schafft die Deutsche Bahn die notwendigen Kapazitäten. Auf rund 400 Kilometern sind an mehreren Strecken nachhaltige Verbesserungen geplant. Kontinuierlicher Dialog begleitet die Planungen an den vier Streckenabschnitten.

Für die Abschnitte „Rotenburg-Verden“ und „Verden-Nienburg-Wunstorf“ ist die Vorplanung abgeschlossen und kann in die parlamentarische Befassung gehen.

Die Vorplanung in den Abschnitten Rotenburg–Verden und Verden–Nienburg–Wunstorf konnte bereits abgeschlossen werden

- ✓ Ergebnisse wurden Kommunen vorgestellt und sind online einsehbar
 - ✓ Das „Entscheidungsdokument Parlamentarische Befassung“ (PaBe) mit der gesetzlichen Vorzugsvariante wurde von der DB bereits fertiggestellt
 - ✓ Die Anlage zum Entscheidungsdokument PaBe wurde an die Anrainerkommunen übergeben mit der Bitte um Einarbeitung der Kernforderungen
 - ✓ Erfahrungen und Ergebnisse aus der konstruktiven Zusammenarbeit im Abschnitt Rotenburg–Verden dienen der Projektbeschleunigung im Abschnitt Verden–Nienburg–Wunstorf
- **Die Anlage zum Entscheidungsdokument PaBe soll bis Anfang 2021 durch die Region fertiggestellt werden**
- **Nächster Schritt: Parlamentarische Befassung 2021**



In den Abschnitten Rotenburg–Verden und Verden–Nienburg–Wunstorf kann nun die Parlamentarische Befassung erfolgen



1. Aktueller Projektstand
2. Rückblick „Gläserne Werkstatt“ Januar 2020 und Infoveranstaltung Juni 2020
3. Optimierung bestandsnaher Konzeptionen
4. Beurteilung analog „Gläserner Werkstatt“
5. Ausblick



In der Optimierung bestandsnaher Varianten liegt aktuell der Fokus auf der Betrachtung der Vieregg-Rössler-Konzeptionen

In der „Gläsernen Werkstatt“ am 29.01.2020 wurden unter Beteiligung des BMVI, der Bundesländer, Betroffener aus der Region und der DB die Planungen und Parameter zu drei Varianten des dreigleisigen, bestandsnahen Ausbaus für Lüneburg – Uelzen vorgestellt. Fachleute und Bundesgutachter präsentierten ihre volkswirtschaftlichen und betrieblichen Bewertungen.

Im Auftrag verschiedener Bürgerinitiativen erstellte das Büro Vieregg-Rössler Anfang 2020 zwei weitere Konzeptionen für einen bestandsnahen drei- bis viergleisigen Ausbau. Diese Vorschläge werden derzeit DB-seitig betrachtet.

Abholer aus Gläserner Werkstatt
29. Januar 2020

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

	technisch optimierte Lösung	Leistungsfähigkeit 2030 & 2030+		Kosten	Umlegung 2030 und 2030+		NKV 2030 und 2030+		Ergebnis Bewertung gem. Kriterien Steckbrief
	SCHÜßLER-PLAN	DB I.NMF 34		SCHÜßLER-PLAN	TTS / INTRAPLAN	TTS / INTRAPLAN	TTS / INTRAPLAN	TTS / INTRAPLAN	
Variante 1 (BVWP-Ergebnis o. Geschw.-erhöhungen)	✓	2030 ✓ 2030+ ✓		✓	2030 ✓ 2030+ ✓	2030 ✓ 2030+ ✓	2030 ✓ 2030+ ✓		✓
Variante 2 (BVWP-Ergebnis mit Vmax 230 km/h)	✓	Geringer als Variante 1		✓	Analog Variante 1		Kleiner als Variante 1		Qualitativ erledigt
Variante 3 (m. Vmax 230 km/h und Orts-umfahrungen)	✓	2030 29.1.20 2030+ 29.1.20		29.1.20	2030 29.1.20 2030+ 29.1.20	2030 29.1.20 2030+ 29.1.20	2030 29.1.20 2030+ 29.1.20		29.1.20
Sensitivitätsuntersuchung									

✓ = geprüft
3

Die Konzeptionen von Vieregg-Rössler werden ebenfalls nach der etablierten Methodik betrachtet

In einer Infoveranstaltung am 17.06.2020 wurde zu den Sachständen und über die Sensitivitätsbetrachtung informiert.

Die Ideen aus den Vieregg-Rössler-Konzeptionen wurden für die Betrachtungen optimiert ausgearbeitet.

Eine Bewertung aller Konzeptionen erfolgt wie gehabt gemäß der BVWP-Methodik.

DB NETZE

Die zwei Konzeptionen des Beratungsbüros enthalten Maßnahmenvorschläge von Hannover bis Hamburg

Konzeption 1
4. Gleis Ashausen-Lüneburg; 3. Gleis Lüneburg-Bad Bevensen; 4. Gleis Bad Bevensen-Uelzen

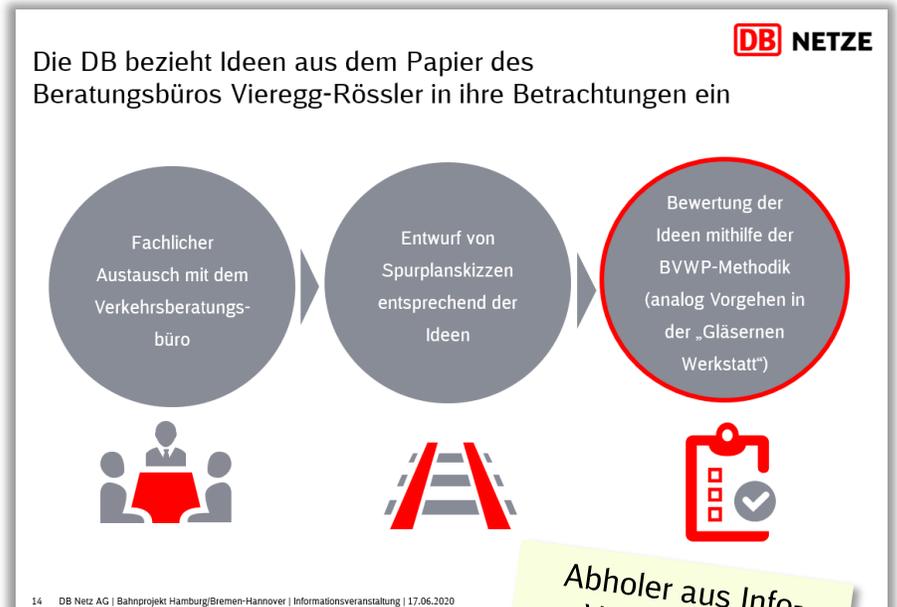
Hannover Hbf. Hamburg Hbf.

Konzeption 2
4. Gleis Ashausen-Lüneburg; 3. Gleis Suderburg-Eschede; 4. Gleis Eschede-Celle

— Strecken (Bestand)
— Ausgew. Bahnhofsgleise (Bestand)
— Generelle Ausbaumaßnahmen
— Ausbaumaßnahmen in Konzeption 1
— Ausbaumaßnahmen in Konzeption 2

Die Spurplanskizzen finden Sie auch bei den Downloads auf unserer Website unter www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/informationsveranstaltungen/200617-HHBH-Streckenband-Hannover-Hamburg-5-Informationenveranstaltung.pdf

14 DB Netz AG | Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover | Informationsveranstaltung | 17.06.2020



Abholer aus Info-Veranstaltung 17.06.2020

Die Vieregg-Rössler-Konzeptionen beinhalten Maßnahmen-Vorschläge, die über die im BVWP definierten Projektgrenzen hinausgehen.

1. Aktueller Projektstand
2. Rückblick „Gläserne Werkstatt“ Januar 2020 und Infoveranstaltung Juni 2020
- 3.** Optimierung bestandsnaher Konzeptionen
4. Beurteilung analog „Gläserner Werkstatt“
5. Ausblick



Fragen zu Ansätzen und Inhalten der Vieregg-Rössler-Konzeptionen wurden bilateral vor der Bewertung gemäß BVWP-Methodik diskutiert



DB-Fachleute und Bundesgutachter haben sich intensiv mit den Vorschlägen befasst



- Trassierung:** Welche Trassierungspläne und Spurplanskizzen wurden unterstellt? Wie ist geplant, die Bahnsteige zu bedienen?
- Eisenbahnbetriebswissenschaft:** Wurden bei der Fahrplankonstruktion die Vorgaben und Regeln der Trassenvergabe eingehalten? Welche Betriebsprogramme wurden unterstellt?
- Kompatibilität Güterverkehrsnachfrage:** Wie soll eine gleichförmige Verteilung des Güterverkehrs über 24h realisiert werden? Von welchem Anteil an Güterzügen wird ausgegangen?
- Kompatibilität Nahverkehrsnachfrage:** Fanden Gespräche mit dem Aufgabenträger hinsichtlich des Betriebsprogramms und der einzusetzenden Fahrzeuge statt?
- Wirtschaftliche Bewertung:** Nach welchem Verfahren wurden Nutzen ermittelt? Auf welcher Basis wurden Kosten ermittelt?

Vollständiger Fragenkatalog unter: www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/faktencheck/Fragenkatalog_der_DB_zu_den_Ideen_Vieregg_Roessler.pdf

Vorschläge zur Beschleunigung des Nahverkehrs wurden mit den Aufgabenträgern diskutiert

Ansätze Vieregg-Rössler:

Drastische Fahrzeitverkürzung von Hamburg nach Hannover durch:

- Einsatz stark motorisierter Triebzüge
- Erhöhung aller Bahnsteige auf 76 cm Bahnsteighöhe, um die Haltezeit zu reduzieren

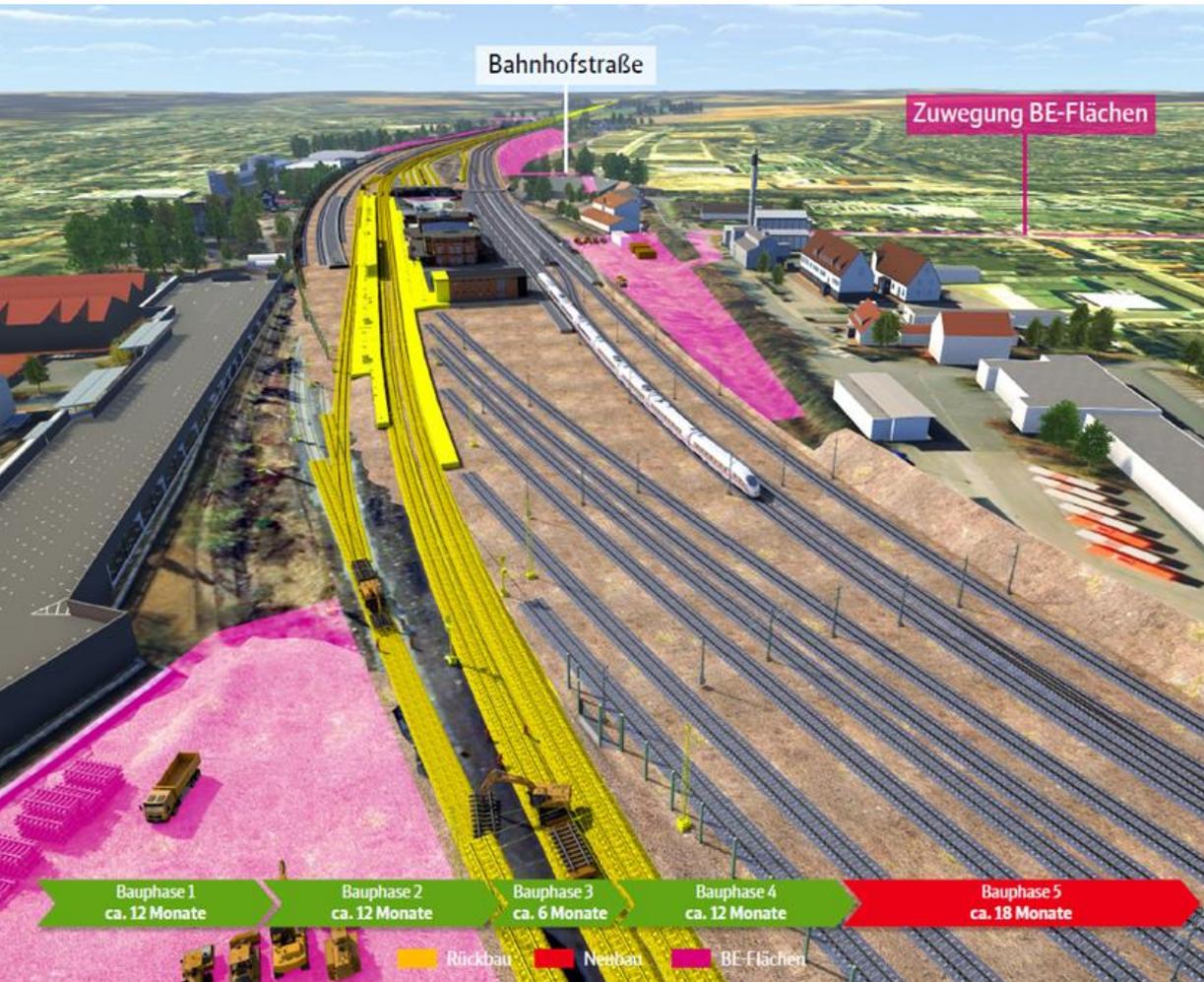
Beurteilung LNVG und HVV* :

- Neue Doppelstocktriebzüge zwischen Hamburg und Hannover ab 12/2033 geplant
- Bahnsteige haben bereits eine Höhe von 76 cm
- Zunehmend längere Haltezeiten durch sicherheitstechnische Vorgaben
- Zunehmendes Fahrgastaufkommen



- Haltezeiten von 24 Sekunden im Regionalverkehr zwischen Hamburg und Hannover nicht umsetzbar
- Nur geringe Fahrzeitverkürzungen durch Umsetzung der Vieregg-Rössler-Ansätze zu erwarten

Die Vieregg-Rössler-Konzeptionen wurden analog der gläsernen Werkstatt mithilfe der BVWP-Methodik bewertet

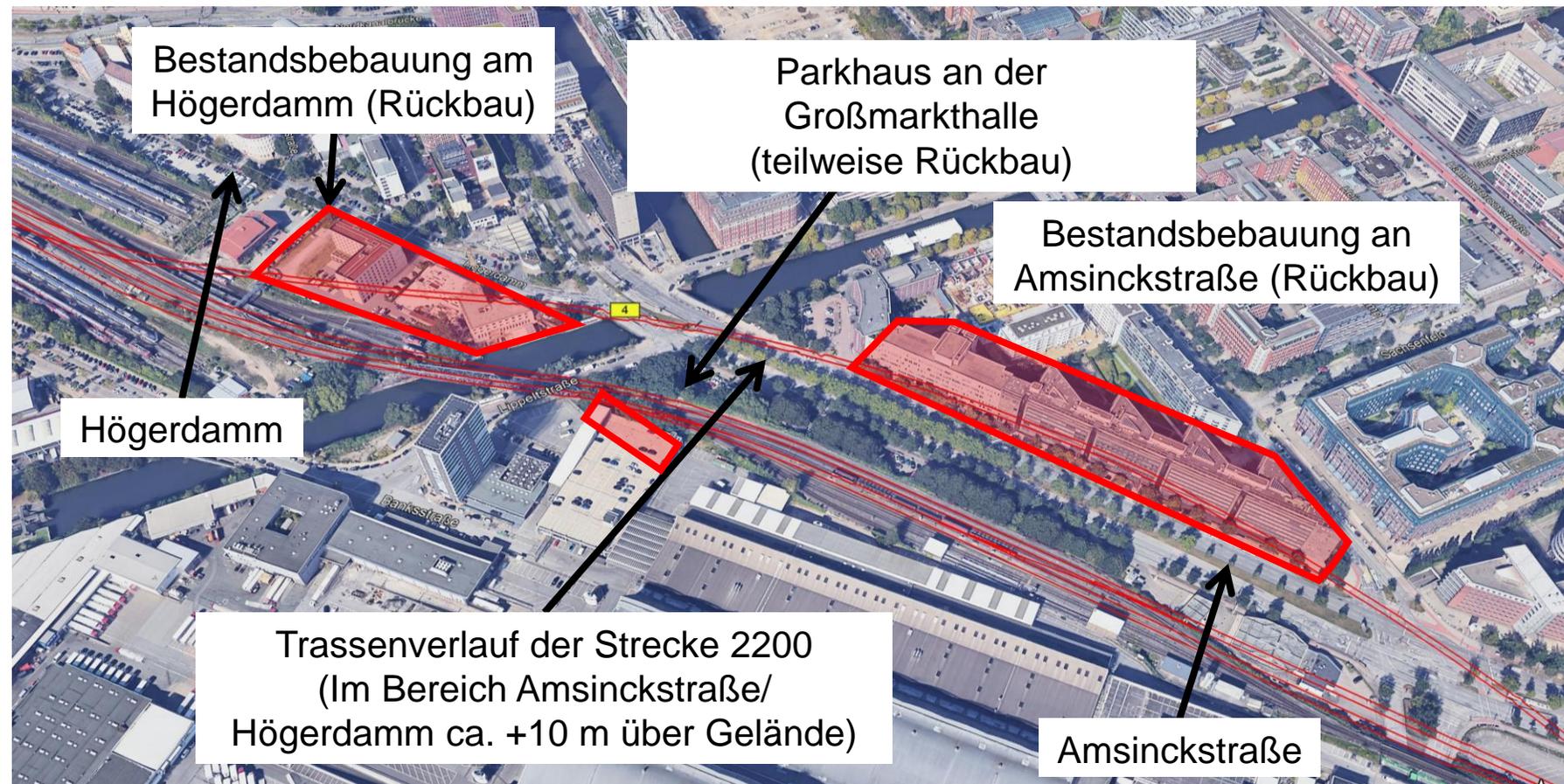
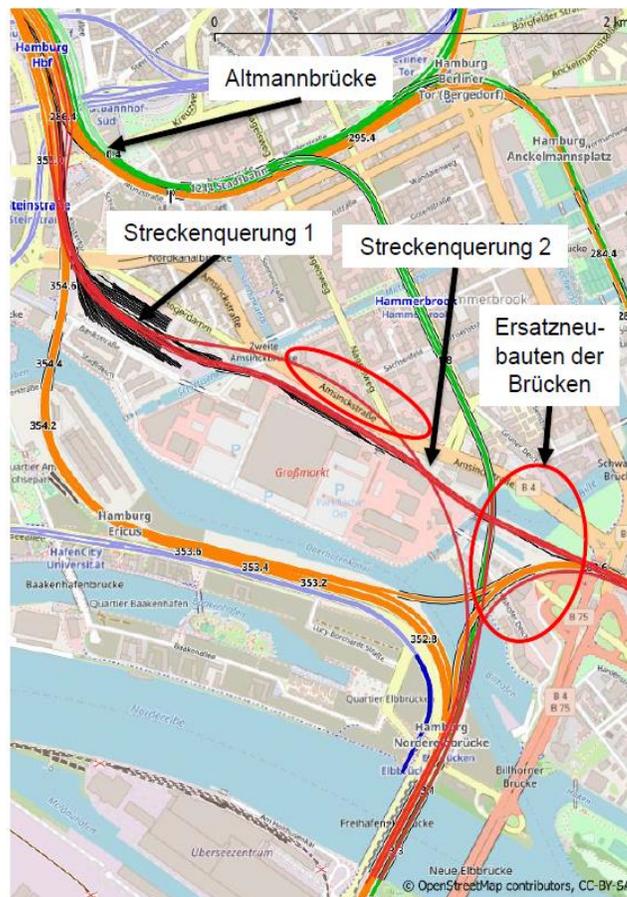


- Konstruktion einer optimierten richtlinienkonformen Trassierung
- Kostenannahme in der BVWP-Methodik
- Betrachtung der Fahrzeiten, Taktstruktur und Mengengerüst in der DB Fahrplananalytik
- Analyse der verkehrlichen Engpassfreiheit und der Betriebsqualität nach der BVWP-Methodik
- Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens nach der BVWP-Methodik
- Untersuchung der grundsätzlichen baulichen Machbarkeit
- Darstellung eines machbaren Bauablaufes am Beispiel Bahnhof Uelzen

Hamburg Hbf*: Eine Umsetzung der Vieregg-Rössler-Konzeptionen ist mit Eingriffen im südlichen Zulauf verbunden

Voraussichtliche Auswirkungen einer Umsetzung einer Vieregg-Rössler-Konzeption:

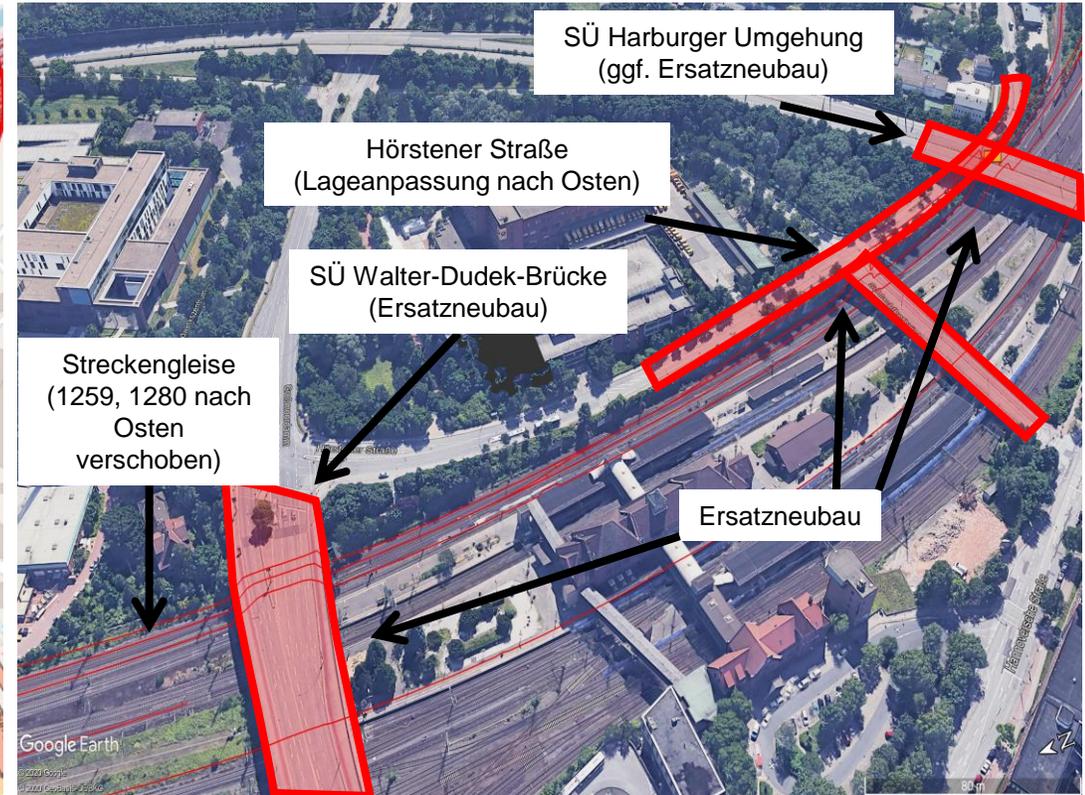
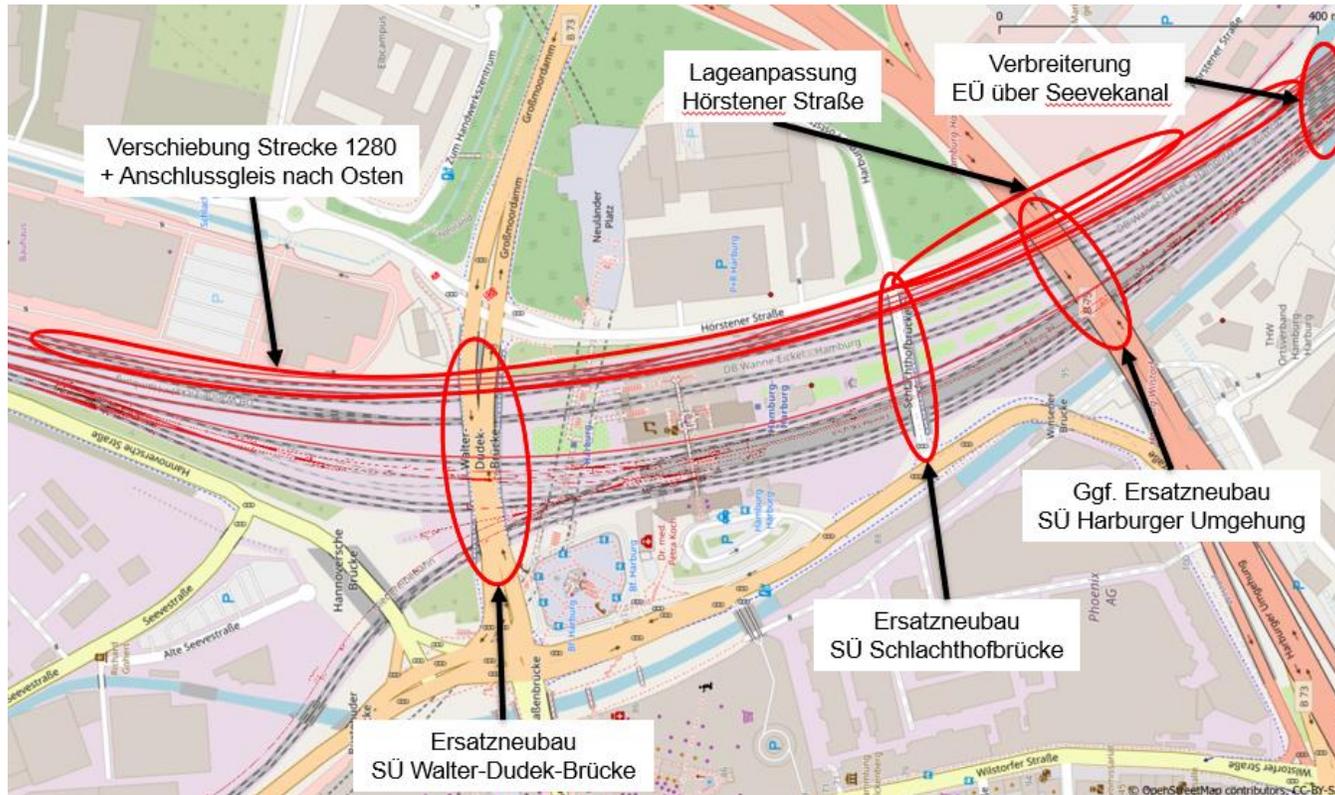
- Ersatzneubau S-Bahn Viadukt zwischen Hammerbrook und Veddel
- Ersatzneubau der Verbindung Rotenburgsort–Veddel
- Ersatzneubau der direkten Verbindungen in Richtung Berlin, Lübeck und Hannover vom Hauptbahnhof



Hamburg-Harburg*: Gleislageänderungen sind erforderlich und Brückenbauwerke im Bahnhofsbereich sind neu zu errichten

Voraussichtliche Auswirkungen einer Umsetzung einer Vieregg-Rössler-Konzeption:

- Die Ersatzneubauten Walter Dudek Brücke, Schlachthofbrücke, Harburger Umgehung erfordern bauzeitlich geänderte Verkehrsführungen im Umfeld des Bahnhofes



Winsen (Luhe): Eine bauliche Umsetzung ist grundsätzlich möglich

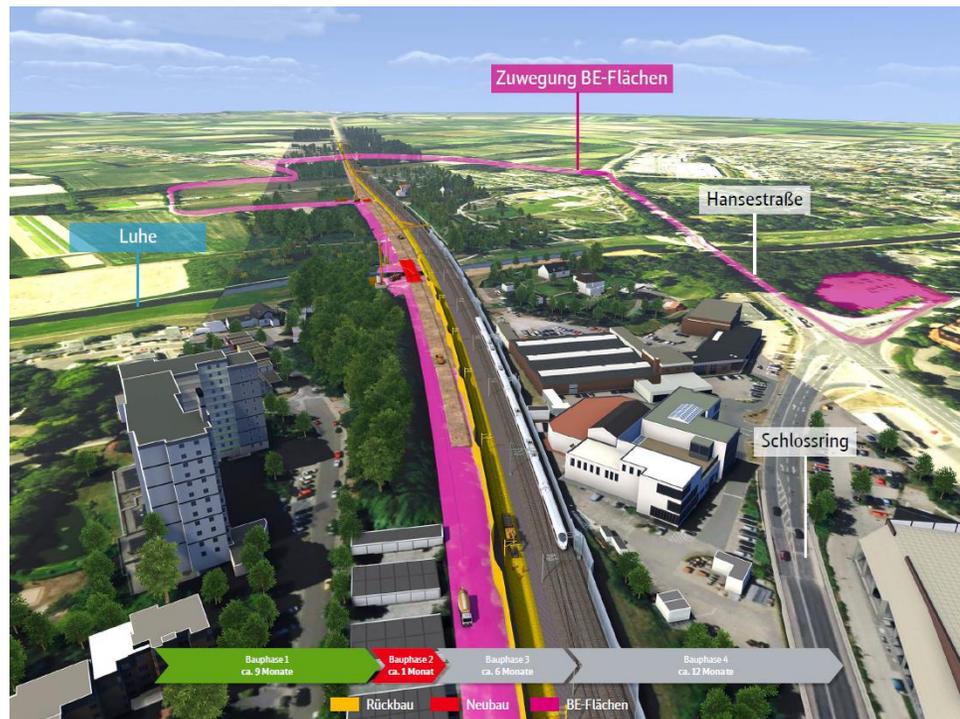
Voraussichtliche Auswirkungen einer Umsetzung der Vieregg-Rössler-Konzeptionen:

- Straßenverkehr bis zu 2 Jahren teilweise einspurig mit zeitweisen Vollsperrungen
- Aufrechterhaltung zweigleisiger Betrieb grundsätzlich möglich
- Langsamfahrstellen und Einschränkungen bei der Bahnsteignutzung wahrscheinlich

Arbeitsstand

Visualisierungen eines exemplarischen Bauablaufes der Vieregg-Rössler-Konzeptionen in Winsen:

Bauablauf Standpunkt 1



Bauablauf Standpunkt 2

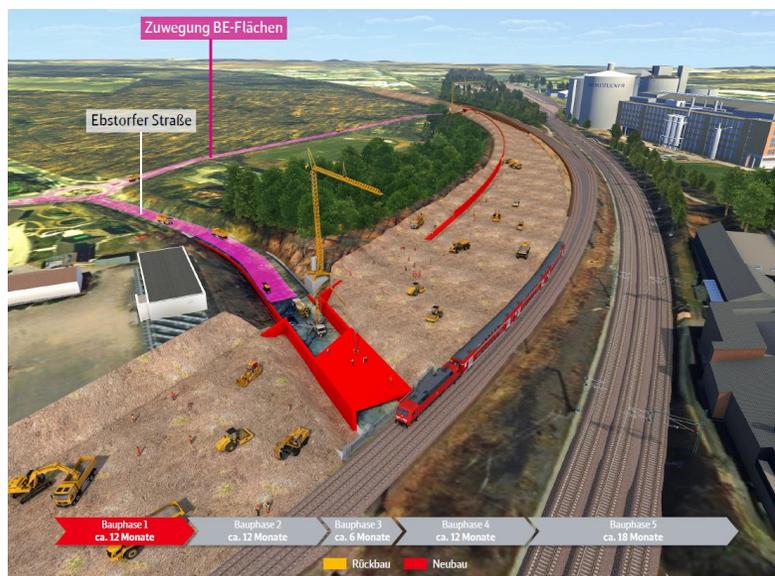


Bauabläufe unter www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/faktencheck/Vieregg_Roessler_Konzeptionen_Bauablauf_Winsen.zip

Uelzen: Eine bauliche Umsetzung erfordert die grundlegende Anpassung der Bahnhofsanlagen - das Hundertwasser-Bahnhofsgebäude bleibt zentrales Element

Visualisierungen eines exemplarischen Bauablaufes der Vieregg-Rössler-Konzeptionen in Uelzen:

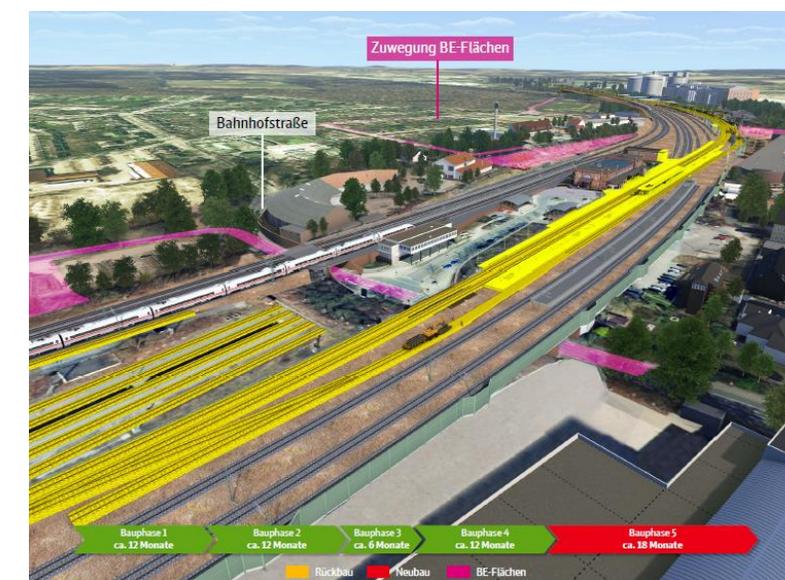
Bauablauf Standpunkt 1



Bauablauf Standpunkt 2



Bauablauf Standpunkt 3



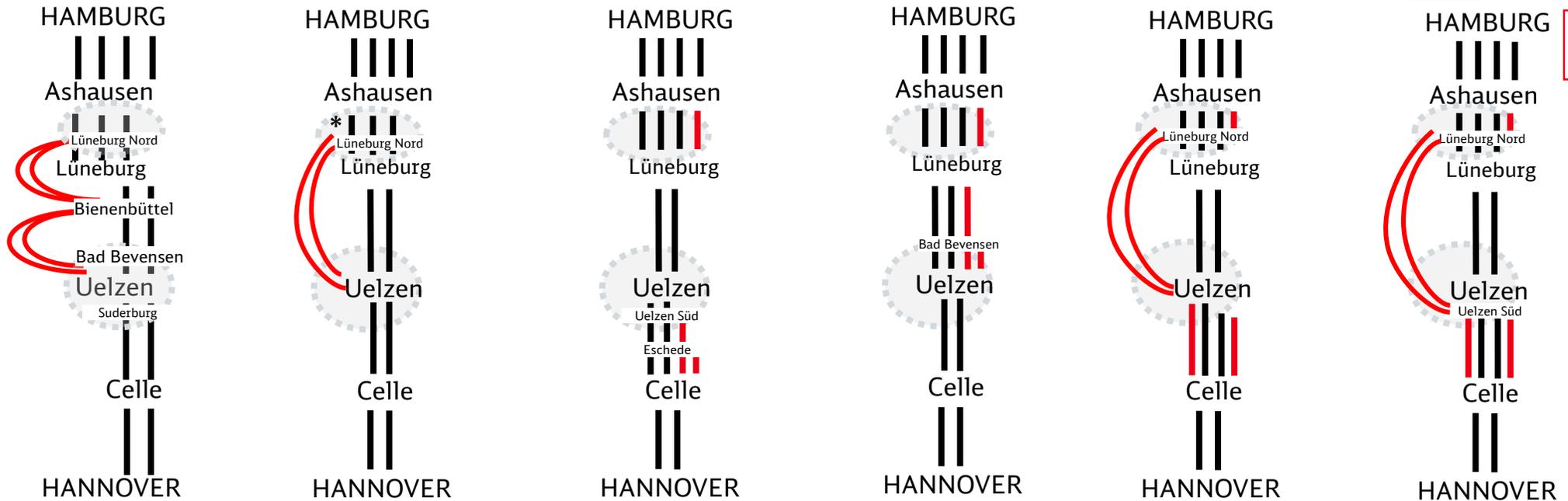
Bauabläufe unter: www.hamburg-bremen-hannover.de/files/pdf/faktencheck/Vieregg_Roessler_Konzeptionen_Bauablauf_Uelzen.zip

1. Aktueller Projektstand
2. Rückblick „Gläserne Werkstatt“ Januar 2020 und Infoveranstaltung Juni 2020
3. Optimierung bestandsnaher Konzeptionen
- 4. Beurteilung analog „Gläserner Werkstatt“**
5. Ausblick



Die DB sucht Lösungsansätze konsequent „von innen nach außen“

Arbeits-stand



	„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

1. Aktueller Projektstand
2. Rückblick „Gläserne Werkstatt“ Januar 2020 und Infoveranstaltung Juni 2020
3. Optimierung bestandsnaher Konzeptionen
4. Beurteilung analog „Gläserner Werkstatt“
5. Ausblick



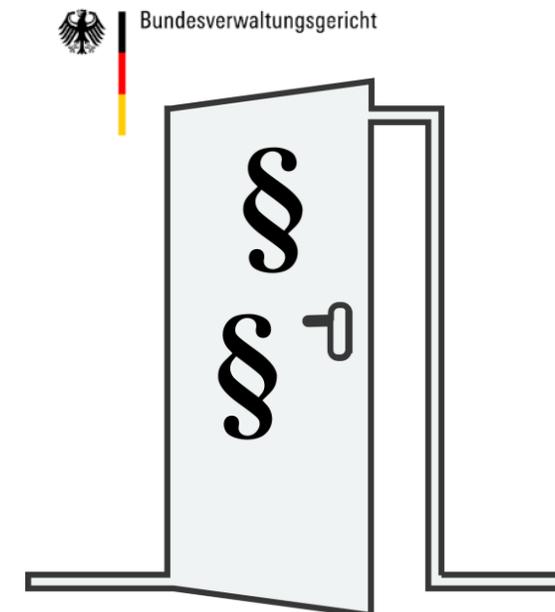
Mit dem Grobkorridor an der Bestandsstrecke gehen Herausforderungen einher, die gelöst werden müssen

„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 aus März 2017, Abs. 8. Grundsätze der Aufstellung des Planes)

- Nachweisen der planrechtlichen Vorzugswürdigkeit in Bezug auf die Schutzgüter (u.a. Mensch, Boden, Natura 2000, etc.)
- Optimieren der betrieblichen Wirksamkeit bezüglich Fahrzeiten, Taktstruktur und Mengengerüst
- Optimieren der Bauzeit in Bezug auf Verkürzung der Dauer und Reduzierung der betrieblichen Einwirkungen
- Verzahnen der konzeptionellen Bauphasenplanung über das Gesamtprojekt
- Validieren der Investitionskosten mit dem Ziel der Reduzierung bei gleichzeitig steigendem Nutzen

Hierfür braucht es eine intensive Behandlung in der Vorplanung.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung!



www.hamburg-bremen-hannover.de



bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com



3



Diskussion

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Weitere Informationen und Erläuterungen zum Projekt finden Sie unter
<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/>