



Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover

Runder Tisch Region „Hannover West“

Agenda

1. Begrüßung/Vorstellungsrunde
2. Organisation und Selbstverständnis
3. Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover
4. Der Abschnitt „Hannover West“
5. Ausblick

Agenda

1. Begrüßung/Vorstellungsrunde
2. Organisation und Selbstverständnis
3. Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover
4. Der Abschnitt „Hannover West“
5. Ausblick

Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover ist wichtig und richtig für den Norden

Im Auftrag des Bundes und gemeinsam mit Ihnen werden wir das wichtigste Schienenprojekt im Seehafen hinterland umsetzen.



Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover vernetzt Menschen und Metropolen und ist gut für die Umwelt

Eine kürzere Reisezeit im Fernverkehr zwischen Hamburg und Hannover verbessert zahlreiche Verbindungen für Pendler, Urlauber, Familien und Geschäftsreisende ... auch weit über Norddeutschland hinaus



Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover vernetzt Menschen und Metropolen und ist gut für die Umwelt



**Ein besseres Schienennetz
macht den Nahverkehr stabiler
und pünktlicher und verbessert
damit den Alltag von Familien,
Pendlern und Ausflüglern**

Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover vernetzt Menschen und Metropolen und ist gut für die Umwelt



Die Verlagerung des Verkehrs auf die umweltfreundliche Schiene entlastet Straßen, schont die Umwelt und verbessert unser Klima

Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover vernetzt Menschen und Metropolen und ist gut für die Umwelt



Eine bessere Anbindung der Häfen in Niedersachsen, Bremen und Hamburg stärkt die Wirtschaft und sichert dadurch Arbeitsplätze und Wohlstand

Familie, Freunde, Beruf, Uni, Schule, Shopping, Urlaub...
Der Alltag unzähliger Menschen wird zukünftig einfacher

Eine kürzere Reisezeit im Fernverkehr zwischen Hamburg und Hannover verbessert zahlreiche Verbindungen für Pendler, Urlauber, Familien und Geschäftsreisende ... auch weit über Norddeutschland hinaus

Eine bessere Anbindung der Häfen in Niedersachsen, Bremen und Hamburg stärkt die Wirtschaft und sichert dadurch Arbeitsplätze und Wohlstand

Unterwegs mit
Ökostrom.

Ein besseres Schienennetz macht den Nahverkehr stabiler und pünktlicher und verbessert damit den Alltag von Familien, Pendlern und Ausflüglern

Die Verlagerung des Verkehrs auf die umweltfreundliche Schiene entlastet Straßen, schont die Umwelt und verbessert unser Klima

Das Bahnprojekt HHBH ist ein wesentlicher Baustein

Unsere Großprojekte im Norden



Das Projekt wurde als „optimiertes Alpha-E + Bremen“ gesetzlich verankert und wird in der Form durch die DB beplant



Abschnitt 1:
Hamburg-Hannover

Abschnitt 2:
Rotenburg-Verden

Abschnitt 3:
Blockverdichtungen

Abschnitt 4:
Amerikalinie

Agenda

1. Begrüßung/Vorstellungsrunde
2. Organisation und Selbstverständnis
3. Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover
4. Der Abschnitt „Hannover West“
5. Ausblick

Das Projekt wurde als „optimiertes Alpha-E + Bremen“ gesetzlich verankert und sieht folgende Maßnahmen vor

Maßnahmentitel gem. BSWAG (lfd. Nr. 3)

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

Im **Projektinformationssystem des Bundes (PRINS)** werden ergänzende Informationen zur Maßnahme gegeben:

- Ertüchtigung u. Elektrifizierung Langwedel - Uelzen, 9 Kreuzungsbahnhöfe, Vmax 80 km/h für SGV;
- **Blockverdichtung** Verden - **Nienburg - Wunstorf** u. Celle - Lehrte;
- Bf Nienburg: neues Überholgleis, mittiges Wendegleis für S-Bahn Bremen;
- 2 zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe Nienburg - Minden;
- 3. Gleis Lüneburg - Uelzen;
- ABS Ashausen - Uelzen - Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen);
- ABS Celle - Hannover-Vinnhorst, Vmax 230 km/h;
- Knoten Verden: Überwerfungsbauwerk zur Entkopplung der Verkehre aus Rotenburg u. Bremen, mittige Anbindung S-Bahn;
- 3. Gleis Langwedel - Bremen-Sebaldsbrück u. Bremen Rbf Abzw Bve - Bremen-Burg, Vmax 160 km/h;
- Blockverdichtung Stubben - Bremerhaven-Wulsdorf - Bremerhaven-Speckenbüttel;
- ABS Rotenburg - Verden (2. Gleis)

Der Projektabschnitt

Nienburg-Wunstorf



Ist-Zustand

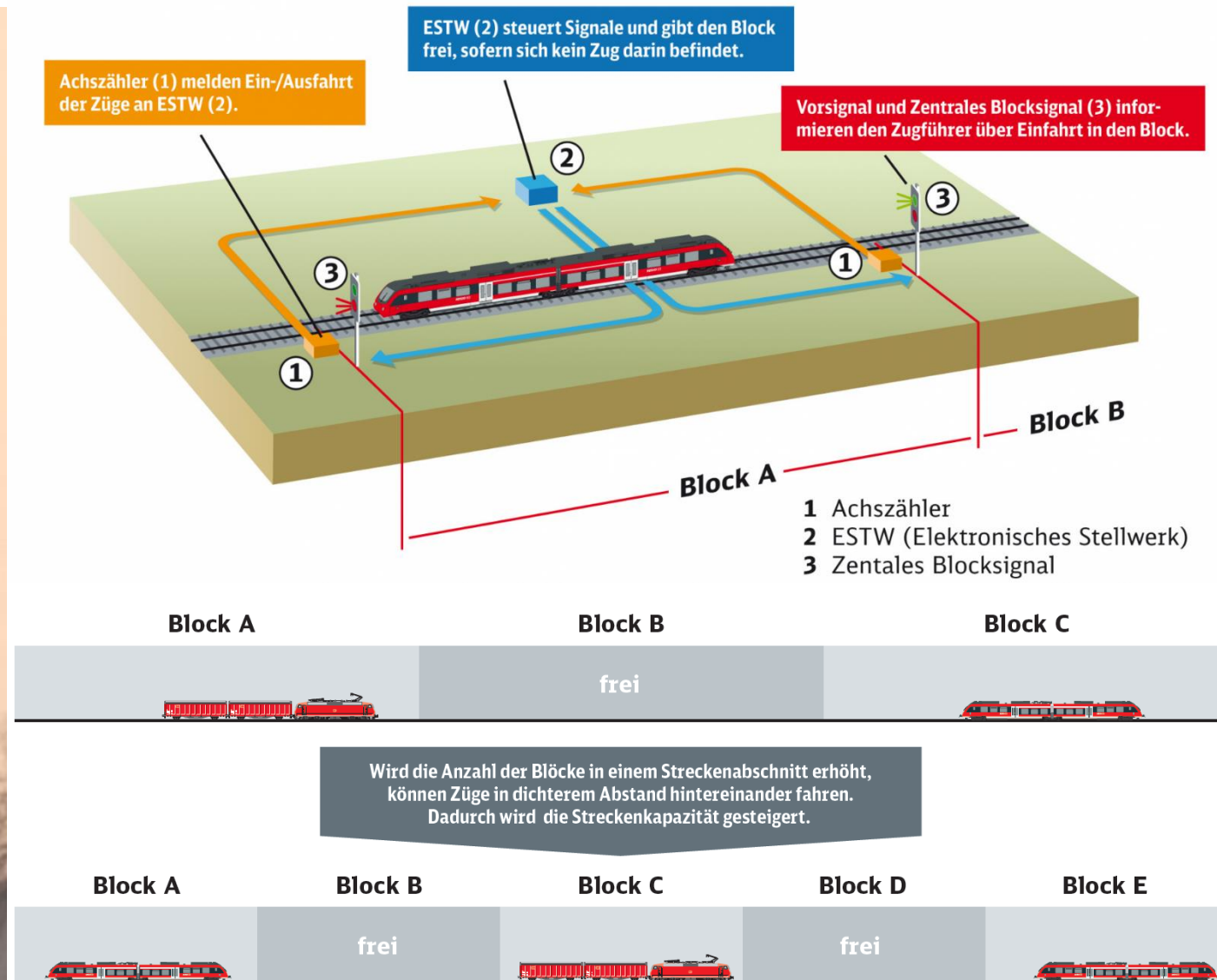
Streckennummer	1740
Länge des Abschnittes	33,8 km
Streckengleise	2
Bahnübergänge	12
Brücken	19
Oberleitung	89,9 km
Weichen	35
Signale	186
Zulässige Geschwindigkeit	160 km/h
Wichtige Haltepunkte/Bf	Nienburg, Wunstorf

Geplante Maßnahmen*

- Blockverdichtung Nienburg-Wunstorf

* gemäß Projektinformationssystem (PRINS)/ Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Blockverdichtung: Was verbirgt sich dahinter?



Planungsstand



Abgeschlossen

- ✓ Planungsleistung Grundlagenermittlung und Vorplanung wurde an die "IG Wunstorf – Verden" (bestehend aus Arcadis & Obermeyer) vergeben
- ✓ Planungsauftragsgespräch zusammen mit dem EBA hat stattgefunden
- ✓ Gemeinsam mit EBA und BMVI wurde eine Anpassung des Planungsumfanges um den Bf Wunstorf erarbeitet

Nächste Schritte

- Fortführung bilaterale Gespräche (finden seit 07/2018 statt)
- Mit der Stadt Neustadt werden Varianten zur Auflösung von Bahnübergängen erarbeitet
- Mit der Stadt Wunstorf gibt es erste Gespräche zur Auflösung von Bahnübergängen
- Validierung EBWU (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung)

Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover: kontinuierliche Beteiligung maßgeschneidert für verschiedene Interessen

**Website &
Newsletter**

Medienarbeit
(intern/extern)

**Bilaterale
Gespräche**

**Informations-
Veranstaltungen**

**Runde
Tische**

Information →

← Dialog →

← Beteiligung



Der News-Service informiert aktiv per Email. Bleiben Sie informiert mit nur wenigen Klicks: hamburg-bremen-hannover.de/projektbriefe.html

Die Verantwortlichkeiten der Beteiligten sind klar geregelt

Die Verantwortungsbereiche der an einem Bauprojekt beteiligten Institutionen

Der **Bund** schafft den rechtlichen Rahmen und sorgt für die Finanzierung.



DB Netze plant und realisiert im Auftrag des Bundes sorgfältig und verlässlich; dabei greift sie auf wissenschaftliche Verfahren (wie die EBWU) sowie interne und externe Expertisen zurück.

Das **BMVI** definiert im Rahmen des **Bundesverkehrswegeplans** (BVWP) die Ziele der Verkehrswegeplanung und steuert die Infrastrukturplanung.



Das **Eisenbahn-Bundesamt** (EBA) erlässt den Planfeststellungsbeschluss und fungiert als Aufsichtsbehörde.

„Bedingungen“ des „Dialogforum Schiene Nord“ von 2015: Das Projektteam unterstützt die Anrainer an den Strecken



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung!



www.hamburg-bremen-hannover.de
bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com

Nachweis der verwendeten Fotos, Grafiken und Zitate:

Titelfolie: IC 2 bei Seelze: Wolfgang Klee/DB; Vorsignal: Volker Emersleben/DB

Folie 04 Containerterminal Hamburg: Uwe Mieth/DB

Folie 05 München Hbf - ankommen und abfahren - pulsierendes Leben im Bahnhof: Uwe Mieth/DB

Folie 06 Bremen Hbf - Bahnsteig: Christian Bedeschinski/DB

Folie 07 NOAH'S TRAIN - Rollendes Kunstwerk für mehr Klimaschutz: Oliver Lang/DB

Folie 08 Hafen Bremerhaven: Helmut Gross

Folie 09 Das ist grün - Unterwegs mit Ökostrom: Volker Emersleben/DB

Folie 15 Signal: Wolfgang Klee/DB

Folie 17 Digitaler Projektbrief / Hannover Hbf: Armin Skierlo/DB

Folie 19 Runder Tisch Rotenburg-Verden: Armin Skierlo/DB

Back-Up

„Dialogforum Schiene Nord – Bedingungen der Region“

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen

→ **Die DB betrachtet im Zuge der Vorplanung auch einen optimierten Lärmschutz.**

2. Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Betriebs-optimierung und Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik haben Vorrang

→ **Die DB untersucht fahrplanbasierte Maßnahmen zur Engpassauflösung.**

3. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist quantitativ und qualitativ zu verbessern

→ **Die DB untersucht fahrplanbasierte Maßnahmen zur Engpassauflösung.**

Die Ausgestaltung des SPNV ist Sache des Aufgabenträgers.

4. Der regionale Nutzen der Varianten muss vorhanden sein, die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherung der Tourismus-und Erholungsmöglichkeiten

→ **Eine achtsame Trassenführung wird mit sensibler Betrachtung der Raumwiderstände und Schutzgüter gewährleistet und so eine vorzugswürdige Variante im Sinne des Planfeststellungsrechts gefunden. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung und deren Methodik liegen in der Verantwortung des Bundes.**

„Dialogforum Schiene Nord – Bedingungen der Region“

5. Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben

→ **Wird im Rahmen der gesetzlichen Randbedingungen selbstverständlich gewährleistet.**

6. Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten

→ **DB kommuniziert und transportiert Inhalte des Dialogs zu den Entscheidungsträgern.**

7. Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten

→ **Seitens der DB werden im Rahmen der Planungen die entsprechenden Kostenbestandteile ermittelt und in den politischen Entscheidungsprozess bei Bund und Land eingebracht.**

8. Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren sowie Zerschneidungen zu vermeiden

→ **Eine achtsame Trassenführung wird mit sensibler Betrachtung der Raumwiderstände und Schutzgüter gewährleistet und so eine vorzugswürdige Variante im Sinne des Planfeststellungsrechts gefunden.**

9. Einrichtung eines Projektbeirats

→ **Der Projektbeirat hat sich im 1. Quartal 2016 in Eigenorganisation gegründet und wird vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium finanziell unterstützt. Die DB informiert den Projektbeirat regelmäßig über das Vorhaben.**