

Herzlich Willkommen zur 3. Sitzung des Runden Tisches „Rotenburg – Verden“

✦ Westerwalsede, 10. November 2016

Tagesordnung

- ✦ **TOP 1 Begrüßung**
- ✦ TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016
- ✦ TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts
- ✦ TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs
- ✦ TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen
- ✦ TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten
- ✦ TOP 7 Kommunikation zum Projekt
- ✦ TOP 8 Weiteres Vorgehen

Tagesordnung

- ✦ TOP 1 Begrüßung
- ✦ **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016**
- ✦ TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts
- ✦ TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs
- ✦ TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen
- ✦ TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten
- ✦ TOP 7 Kommunikation zum Projekt
- ✦ TOP 8 Weiteres Vorgehen

Eingegangene Änderungswünsche zum Protokollentwurf der 2. Sitzung vom 8. September 2016 (1/2)

❖ TOP 1 Begrüßung und Abstimmung der Tagesordnung

Ein ~~Vertreter~~ **Der Bürgermeister** der Gemeinde Westerwalsede begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung im Dorfgemeinschaftshaus der Gemeinde. [...]

❖ TOP 5 Aktueller Projektstand Rotenburg – Verden & Einholung lokaler Hinweise

Verbesserung des Nahverkehrs

[...] Einzelne Teilnehmer des Runden Tisches zeigen sich mit diesem Vorgehen nicht einverstanden und fordern die DB auf, ~~sich selbst stärker für weitere Haltepunkte entlang der Strecke einzusetzen.~~ **mit der Baumaßnahme die Möglichkeiten und Kapazitäten für eine Verbesserung des SPNV zu schaffen. Konkret, indem ein späterer Ausbau von Haltepunkten entlang der Strecke eher erleichtert statt erschwert wird und indem Schienenkapazitäten für zusätzliche Nahverkehrszüge sowie -halte frei bleiben und in der Auslastung berücksichtigt werden. So wie jetzt ohne konkrete Bestellung zusätzliche Schienenkapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden sollen, fordern die Bedingungen der Region ohne konkrete Bestellungen zusätzliche Schienenkapazitäten für den Nahverkehr. [...]**

Eingegangene Änderungswünsche zum Protokollentwurf der 2. Sitzung vom 8. September 2016 (2/2)

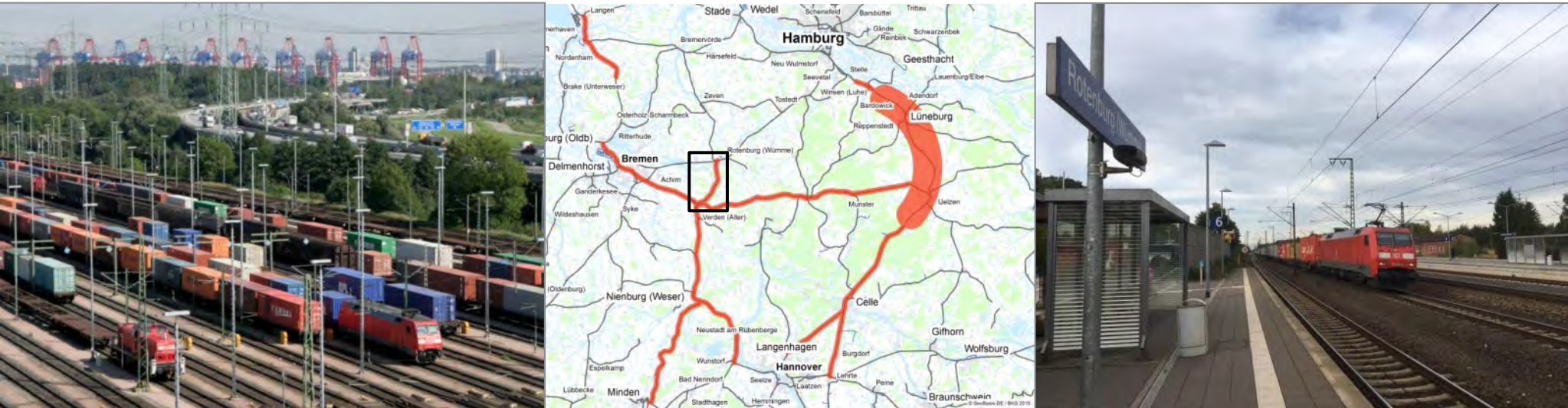
❖ TOP 6 Lärm & Lärmschutz

Differenzierung bei Umsetzung Vollschutz

Eine Teilnehmerin erläutert, dass bei der Lärmsanierung des dritten Abschnitts in Verden die Gebietseinstufung und das Alter der Häuser eine große Rolle bei der Errechnung der Lärmschutzmaßnahmen gespielt haben. Ältere Häuser hätten demnach einen ~~geringeren~~ **höheren** Anspruch auf Lärmschutz gehabt, als neuere. [...]

Tagesordnung

- ✦ TOP 1 Begrüßung
- ✦ TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016
- ✦ **TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts**
- ✦ TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs
- ✦ TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen
- ✦ TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten
- ✦ TOP 7 Kommunikation zum Projekt
- ✦ TOP 8 Weiteres Vorgehen



3. Runder Tisch Rotenburg–Verden

Aktueller Stand zum Projekt & Einholen lokaler Planungshinweise

DB Netz AG

Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover

Westerwalsede, 10.11.2016

Tagesordnung

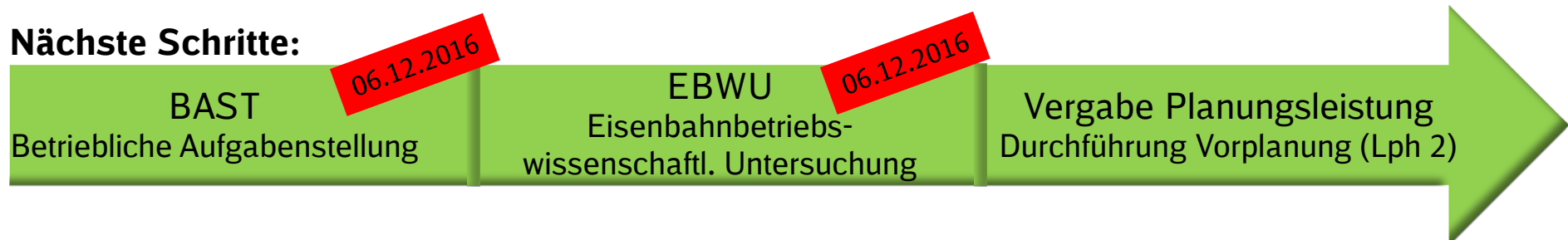
- ✦ TOP 1 Begrüßung
- ✦ TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016
- ✦ **TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts**
- ✦ TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs
- ✦ TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen
- ✦ TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten
- ✦ TOP 7 Kommunikation zum Projekt
- ✦ TOP 8 Weiteres Vorgehen

Aktueller Projektstand Rotenburg-Verden

Bereits erfolgreich erreicht:

- ✓ Rotenburg – Verden ist Bestandteil des Kabinettsbeschluss des BVWP vom 03.08.2016
- ✓ Vorfinanzierung der Planungskosten Leistungsphase (Lph) 1/2 bis zur Aufnahme in die Sammelvereinbarung (SV) 38 durch das Land Niedersachsen gesichert
- ✓ Konzern- und Regionalleitungsbeschluss
- ✓ Planungsauftrag (Quality Gate geprüft)
- ✓ Personelle Ressourcen
- ✓ Vergabe erster Planungsleistungen an DB E&C (Lph 1)
- ✓ VAST (Verkehrliche Aufgabenstellung)

Nächste Schritte:



Kurzbeschreibung der VAst und der BAst

Lph 1 Grundlagenermittlung

VAst (Verkehrliche Aufgabenstellung)

- Nachvollziehbare „verkehrliche“ Anforderungsbeschreibung
- Grundlage für Erstellung der BAst

Die VAst muss alle Anforderungen an Strecken und Knoten beschreiben, die zukünftig aus Sicht des Vertriebs zur Erreichung des Maßnahmenziels benötigt werden. Auch Vorschläge zur Infrastrukturgestaltung können dargestellt werden. Grundlage ist die Darstellung des verkehrlichen IST und SOLL Zustandes (Zugzahlen, Zugarten, Betriebsprogramm,...)

Anforderungen sind z.B.: Streckengeschwindigkeit, Blockteilung, Betriebsabwicklung im Bahnhof & Rangierbereich, Überholgleise, Gleisnutzlängen, Elektrifizierung, Streckenklasse,....

Begleitend werden folgende Untersuchungen (**EBWU**) auf Basis von Ist- und Prognosezahlen durchgeführt:

IST	Betriebsprogramm	auf	IST	Infrastruktur
SOLL	Betriebsprogramm	auf	IST	Infrastruktur

BAst (Betriebliche Aufgabenstellung)

- Das Betriebsprogramm bzw. die verkehrlichen Daten aus der VAst dienen als Grundlage bzw. sind Bestandteil
- Ist das Ergebnis der Grundlagenermittlung
- Abgestimmte BAst ist wesentliche Grundlage bzw. Kernstück für Erarbeitung einer technischen Planung

In der BAst werden unter Beteiligung aller relevanten Fachabteilungen leistungsphasengerecht eisenbahnspezifische Anforderungen an die Infrastruktur behandelt und abschließend dokumentiert

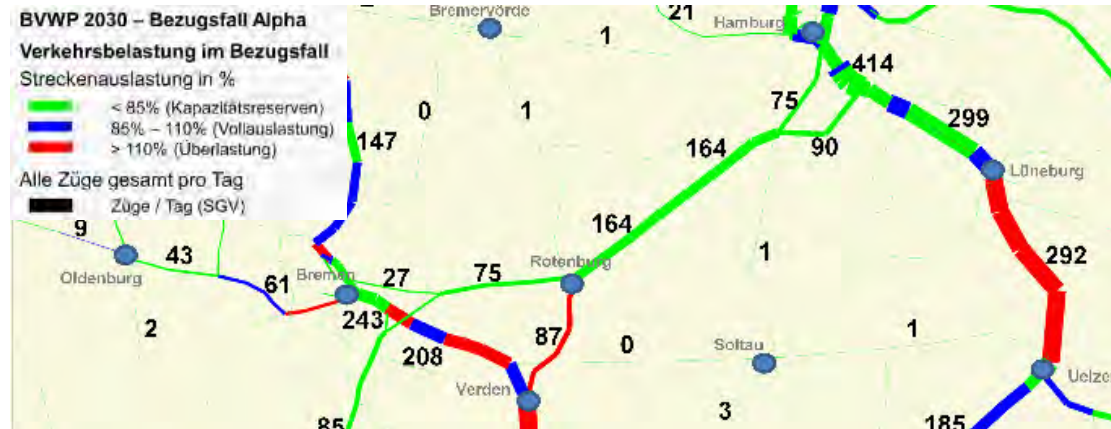
Anforderungen sind z.B.: Betriebliches Konzept, Technisches Konzept, Beteiligung andere EIU, Einordnung Planungskalender Fahren&Bauen, Umweltsachverhalte, Denkmalschutz, Flächen und Eigentumsverhältnisse,.....

Begleitend wird nach Definition der Variante(n) folgende Untersuchung (**EBWU**) durchgeführt:

SOLL	Betriebsprogramm	auf	SOLL	Infrastruktur
-------------	------------------	-----	-------------	---------------

Verkehrsbelastung SGV-Züge

Verkehrsbelastung in
SGV-Zügen/Tag □
Bezugsfall Alpha



Verkehrsbelastung in
SGV-Zügen/Tag □
Planfall 2-003-V03



IST Zugzahlen aus VAST (SGV) in Summe: 42
Bezugsfall Alpha in Summe SGV: 87
Planfall Alpha in Summe SGV: 78

Tagesordnung

- ✦ TOP 1 Begrüßung
- ✦ TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016
- ✦ TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts
- ✦ **TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs**
- ✦ TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen
- ✦ TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten
- ✦ TOP 7 Kommunikation zum Projekt
- ✦ TOP 8 Weiteres Vorgehen



Optionen für die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zwischen Rotenburg und Verden

3. Runder Tisch am 10. November 2016
in Westerwalsede

Organisation des SPNV in Niedersachsen

Umsetzung der Regionalisierung

- **3 Aufgabenträger im SPNV in Niedersachsen**
- **Bestellvolumen insgesamt 52 Mio. Zugkm**
- **davon LNVG**
 - **Bestellvolumen 36 Mio. Zugkm pro Jahr**
 - **9 Eisenbahnverkehrsunternehmen**
 - **über 6 Mio. Reisende pro Tag**
 - **3.000 km Streckennetz**
- **enge Abstimmung des SPNV-Angebotes mit benachbarten Aufgabenträgern (z.B. Bremen und Hamburg) erforderlich**



SPNV-Aufgabenträger LNVG

- **100%-ige Tochter des Landes Niedersachsen**
- **In der Funktion als SPNV-Aufgabenträger verantwortlich für Planung, Bestellung und Finanzierung des SPNV-Angebotes**
- **Definition von einheitlichen Standards für z. B. Fahrtenhäufigkeit, Bedienungszeitraum und Fahrzeuge auf allen Linien im SPNV**
- **SPNV-Konzept 2013+ (veröffentlicht 2010)**
enthält kein Zielkonzept für die Strecke Rotenburg – Verden aufgrund unklarer Rahmenbedingungen und angekündigten langen Zeiträumen von Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen

Strecke Rotenburg - Verden

SPNV-Angebot Fahrplan 2016

- **Verbindung zwischen den Strecken Hannover – Bremen und Hamburg – Bremen und schnellste Verbindung z. B. für die Relationen Verden – Hamburg und Rotenburg – Hannover**

- **Fahrtenhäufigkeit**

Montag bis Freitag:	Zweistundentakt mit Verdichtungen (12 Zugpaare)
Wochenende:	Zweistundentakt (6 Zugpaare)

- **Anschlüsse (Montag bis Freitag)**

Rotenburg:	5 Minuten Umsteigezeit an RE-Züge von/nach Hamburg
Verden:	5 Minuten Umsteigezeit an IC-Züge nach Hannover
	kein Anschluss an IC-Züge aus Hannover (2 Minuten fehlen)
	16/17 Minuten Umsteigezeit an RE-Züge von/nach Hannover



Strecke Rotenburg - Verden

Schienenersatzverkehr aufgrund von Baumaßnahmen

Einschränkungen des SPNV-Angebotes aufgrund von Baumaßnahmen

- geplanter Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen in den vergangenen 7 Jahren für eine Dauer von durchschnittlich 3 Monaten in jedem Jahr aufgrund von Baumaßnahmen, insbesondere zwischen Hamburg und Hannover, weil Trassen für Umleitung von Fernverkehrs- und Güterzügen benötigt werden.
- zusätzlich ungeplante Ausfälle des SPNV bei kurzfristig auftretenden Betriebsstörungen und Umleitungen von Fernverkehrs- und Güterzügen
- aktuell im Zeitraum 07.11 bis 10.12.2016 wieder SEV

Folge:

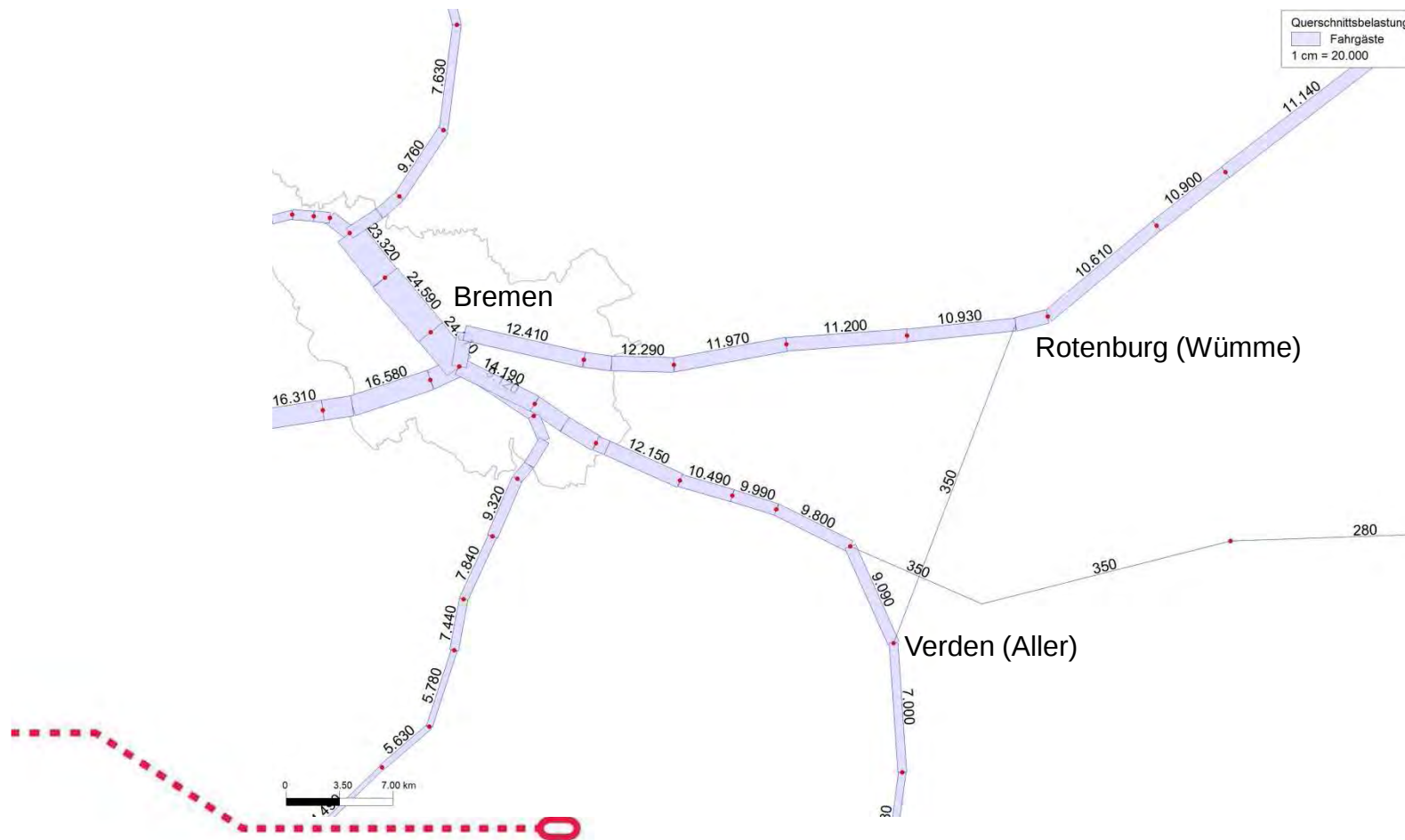
- Fahrzeit erhöht sich während der Zeiten mit SEV zwischen Rotenburg und Verden von 18 bzw. 19 Minuten mit dem Zug auf 35 Minuten mit dem Ersatzbus
- teilweise Verlängerung der Umsteigezeiten in Rotenburg und Verden auf bis zu 30 Minuten

➤ **deutliche Reisezeitverlängerungen auf allen Relationen während Zeiten des SEV**



Nachfrage (Anzahl Reisende pro Tag)

Streckenbelastung Montag bis Freitag (2013)



Strecke Rotenburg - Verden

Zielkonzept im SPNV nach zweigleisigem Ausbau

- **ganzjährig verlässliches SPNV-Angebot ohne längere Zeiten von Schienenersatzverkehr (SEV), da ausreichend Trassenkapazitäten für SPNV, Fern- und Güterverkehr zur Verfügung stehen**
- **verlässliche Anschlüsse in Rotenburg und Verden mit kurzen Umsteigezeiten mit Herstellung des IC-Anschlusses von/nach Hannover in Verden in beiden Richtungen**
- **attraktive Reisezeiten von ca. 1 Stunde 10 Minuten für die Relationen Verden – Hamburg und Rotenburg – Hannover**
- **Verdichtung des Angebotes auf einen Stundentakt in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung**



Reaktivierung von Stationen

- In einem Lenkungskreis unter Leitung von Minister Lies wurde im Jahr 2013 ein landesweit einheitliches Verfahren zur Reaktivierung von Stationen für den SPNV mit folgendem Ablauf abgestimmt:
 - Vorschlag/Antrag durch Kommune und erste Prüfung durch SPNV-Aufgabenträger
 - Vorplanung und Finanzierung (75% Land, 25% Kommune)
 - Aufnahme in das Landesförderprogramm
 - Bauliche Realisierung



Reaktivierung von Stationen

Vorschlag durch die Kommunen / erste Prüfung durch Aufgabenträger

Prüfung auf betriebliche Machbarkeit und Vereinbarung mit den Zielen des SPNV-Konzepts mithilfe folgender Kriterien (hier LNVG):

- Die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet
- Die fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben (insbesondere auf eingleisigen Strecken)
- Keine negative Auswirkung auf den Fahrzeugeinsatz (kein Mehrbedarf)
- Die Strecke wird von einer Regional (RB)- oder S-Bahn bedient (in der Regel keine zusätzlichen Halte auf RE-Linien)
- Der Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke
- Das Einwohnerpotential im 1,5 km-Radius liegt über 2.000
- Der nächste Haltepunkt/Bahnhof liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt

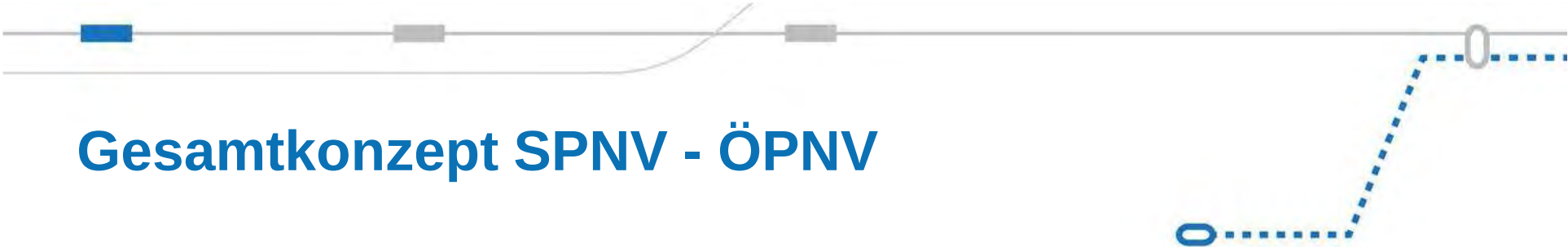
Bei positivem Ergebnis der LNVG: Fortsetzung des Verfahrens



Reaktivierung von Stationen

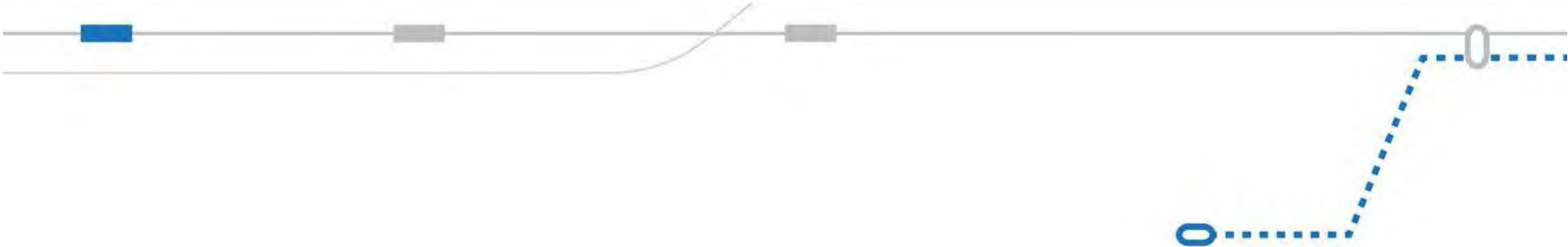
Strecke Rotenburg - Verden

- Bisher ist keine Kommune mit einem Wunsch/Antrag zur Reaktivierung einer Station an Land/LNVG herangetreten
- Bei einer Stationsreaktivierung ist abzuwägen zwischen **Verbesserungen** für die Einwohner im Einzugsbereich der neuen Station **und** **Verschlechterungen** für die Reisenden im Zug (Fahrzeitverlängerung pro Halt ca. 2 Minuten)
- Für eine **positive verkehrliche Bilanz** und den **Nachweis der volkswirtschaftlichen Rentabilität** ist u.a. ein **ausreichendes Potenzial** (mindestens 2.000 Einwohner) im Einzugsbereich der neuen Station erforderlich
- aus Sicht der LNVG dürfen insbesondere die **Anschlüsse in Rotenburg und Verden** nicht gefährdet werden
- nach erster Einschätzung der LNVG werden **zusätzliche Unterwegshalte** die zuvor genannten Prüfkriterien derzeit nicht erfüllen



Gesamtkonzept SPNV - ÖPNV

- ein gutes Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss die Reisekette von Haustür zu Haustür einbeziehen
- Ziel ist die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes mit guter Vernetzung zwischen Bus- und Bahnangebot
- Hierfür ist auch das Busangebot von den zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern zu verbessern und es sind gute Anschlüsse Bus/Bahn in Rotenburg und Verden herzustellen, damit die Region und die nicht direkt durch den SPNV bedienten Orte von Verbesserungen im SPNV profitieren können.
- Vernetzung nicht nur von Fahrplänen, sondern auch für die Themen Fahrgastinformation, Anschlusssicherung, Vertrieb und Tarif (ein Fahrschein) erforderlich



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit**

Tagesordnung

- ✦ TOP 1 Begrüßung
- ✦ TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016
- ✦ TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts
- ✦ TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs
- ✦ **TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen**
- ✦ TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten
- ✦ TOP 7 Kommunikation zum Projekt
- ✦ TOP 8 Weiteres Vorgehen

Kirchlinteln



TOP 5 Planungshinweise der **Arbeitsgruppe Bahnausbau Westerwalsede**

Westerwalsede

Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
Image ICGAO
Image Landsat
Image U.S. Geological Survey

Google earth

Eversen

2. Planung Verkehrsführung
Bahnhofstrasse

Westerwalsede Bahnhof

Westerwalsede

3. Erhalt der Unterführung Pumberg

5. Lärmschutz Richtung Norden

1. Arbeitsgruppe Bahnausbau Westerwalsede

4. Erhalt Querung Eversener Weg

© 2016 Google
2009 Imagery - DE/BKG
Image © 2016 DigitalGlobe

Google Earth

Planung Verkehrsführung Bahnhofstrasse

Wirkungsvollster Lärmschutz

nur bei durchgehender Lärmschutzwand !

Westerwalsede Bahnhof

Konsequenz:
Schließung Bahnübergang
Schaffung Umfahrung / Unterquerung

© 2016 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Image © 2016 DigitalGlobe

Google Earth

Variante Südumfahrung

Westerwalsede Bahnhof

© 2016 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Image © 2016 DigitalGlobe

Google Earth

Variante Nordumfahrung

Westerwalsede Bahnhof

© 2016 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Image © 2016 DigitalGlobe

Google Earth

2000

Bildaufnahmedatum: 8/22/2015 53°01'52.88" N 9°20'53.28" O Höhe 36 m sichthöhe 1.03 km

Variante Unterführung



Waldenriede Bahnhof

© 2016 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Image © 2016 DigitalGlobe

Google Earth

Auf Dem Adel

3. Erhalt der Unterführung Pumberg

© 2016 Google

© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Image © 2016 DigitalGlobe

Google Earth

2000

Bildaufnahmedatum: 8/22/2015 53°02'34.70" N 9°21'12.68" O Höhe 24 m sichthöhe 2.36 km



Verbindung zwischen Orten!

4. Querung Eversener Weg

Google Earth

Bildaufnahmedatum: 8/22/2015 53°01'28.77" N 9°20'16.68" O Höhe 35 m sichthöhe 2.25 km

Hauptwindrichtung

4. Verlängerung Lärmschutz
Richtung Norden



Westerwalsede

© 2016 Google

© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Image © 2016 DigitalGlobe

Google Earth

2000

Bildaufnahmedatum: 8/22/2015 53°02'02.44" N 9°21'05.58" O Höhe 35 m sichthöhe 1.75 km

Zusammenfassung der Forderungen

Lärmschutz 1. Priorität

Kein Baulärm in Nachtstunden

Vollständige Kostenübernahme durch DB

Lärmschutz auf Stand neuester Technik !

OPTION: Lärmschutz für technologischen
Fortschritt **offenhalten!** (z.B. Antischall)

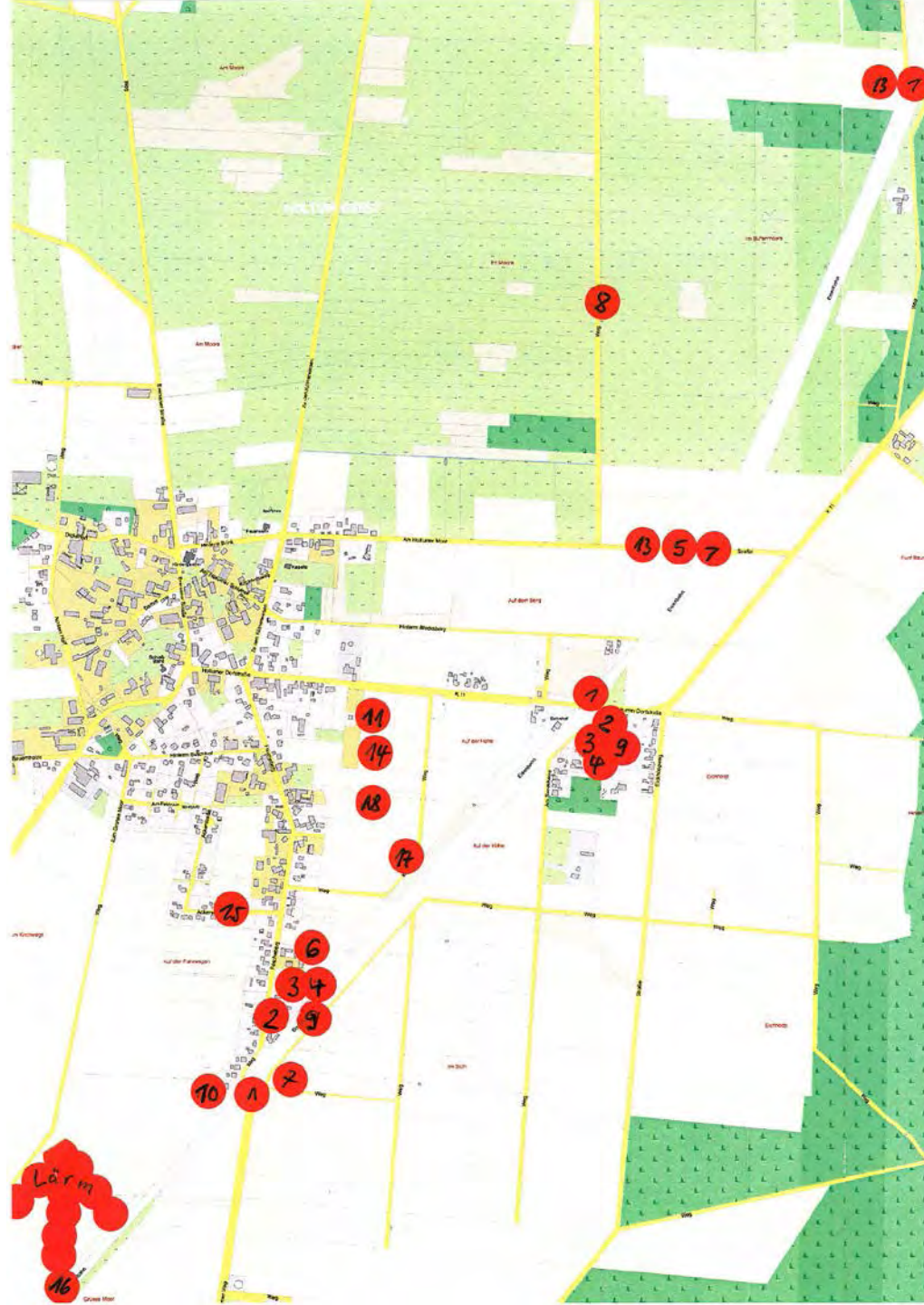
Bauplanung/-genehmigung so gestalten, daß
keine „Trabbi-Technik“ in 15 Jahren verbaut wird !

Danke für Ihre Aufmerksamkeit !

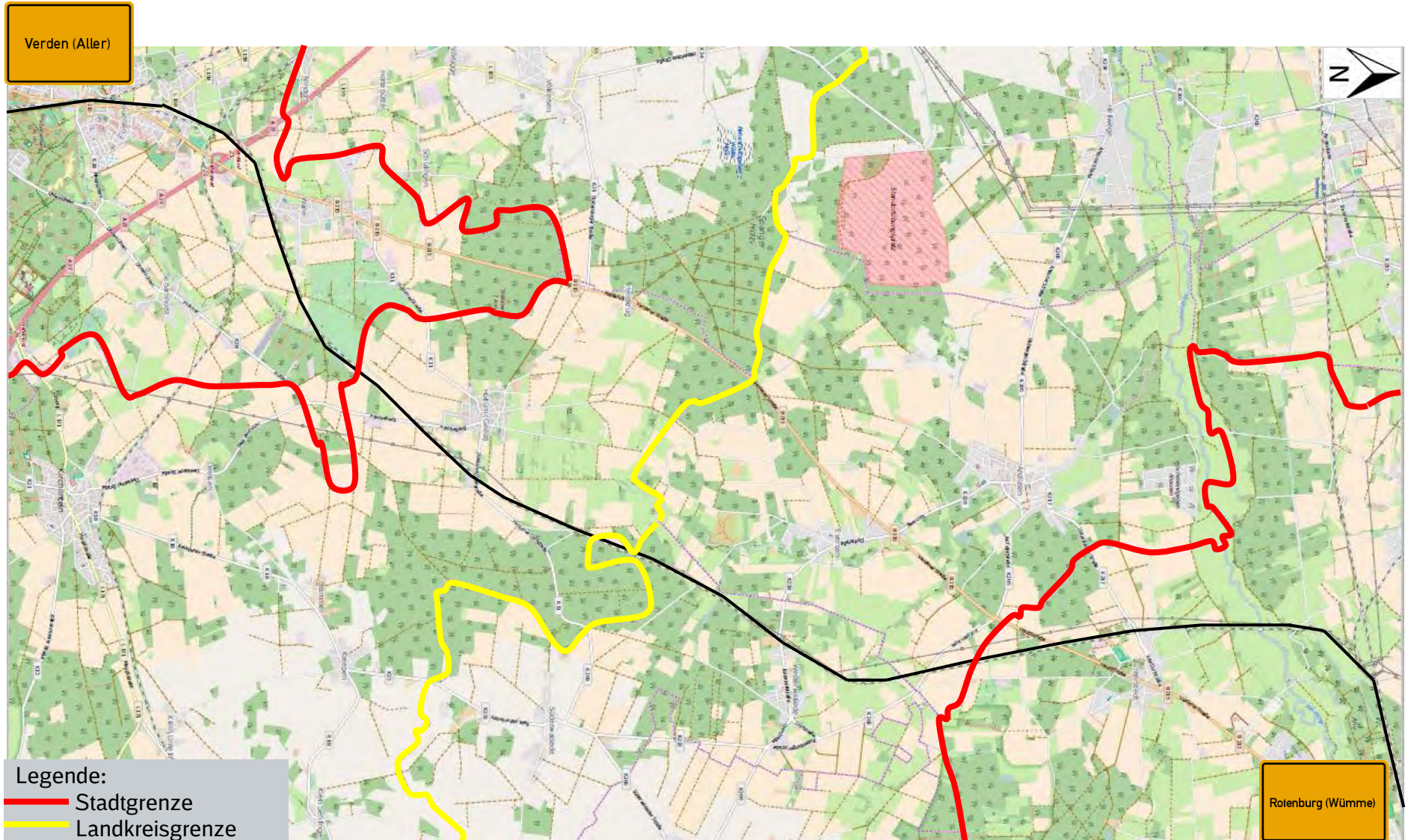
TOP 5 Planungshinweise der **Gemeinde Kirchlinteln**

Fragen und Hinweise aus der Informationsveranstaltung zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Rotenburg – Verden am 04.08.2016 in Holtum(Geest)

Ziffer	Fragen / Hinweise / Anforderungen
1	Gefordert wird der Erhalt sämtlicher Bahnübergänge (höhengleich wie höhenungleich).
2	Müssen die Lärmschutzwände vor den höhengleichen Bahnübergängen vorher enden, um Sichtdreiecke freizuhalten? Damit würde Lärm wie durch einen Trichter in diesen Bereich eindringen. Oder werden die Bahnübergänge als höhenungleiche Bahnübergängen ausgebaut (Brücken/Tunnel)?
3, 4	Wie soll der Erschütterungsschutz gesichert bzw. nachgewiesen werden? <i>BGM Rodewald fordert dazu eine Beweislastumkehr: die Bahn müsse beweisen, dass Schäden nicht durch ihre Maßnahme bzw. den Zugverkehr verursacht würden.</i> Der Erschütterungsschutz soll durch regelmäßige Messungen nachgewiesen werden; vor Beginn der Maßnahme, später auch bei gefrorenem Boden, da dieser die Erschütterungen besonders stark überträgt.
5	Die höhenungleichen Übergänge im Wedehof und Holtumer Moor werden auch von Verkehren aus Richtung LK ROW genutzt und haben überörtliche Bedeutung. Eine Schließung würde zwangsläufig zu zusätzlichen und belastenden Verkehren in der Ortschaft Holtum (Geest) führen.
6	Der Schallschutz muss auch für den Aufenthalt im Freien ausreichend sein
7	Erbeten werden Auskünfte über die Auswirkungen des Ausbaus auf die Wartezeiten (längere/mehr Schließzeiten?) vor den Bahnübergängen in Bezug auf a) Wartezeit für Fahrzeuge b) steigende Lärmimmissionen c) steigende Immissionen durch Abgase In diesem Zusammenhang wird besonders auf das Einsatzkonzept der Feuerwehren in der Gemeinde Kirchlinteln hingewiesen. Der Standort Holtum (Geest) mit dem Schwerpunkt „Gefahrgut“ ist mit einem Anhänger für Gefahrguteinsätze ausgerüstet und stellt hierfür ausgebildete Kräfte auch für die Kreisbereitschaft ab. Längere Wartezeiten an Bahnübergängen würden sich zwangsläufig negativ auf die Einsatzzeiten auswirken.
8	Naturschutzgebiet Holtumer Moor reicht bis an die Bahn heran.
9	(Wohn-)Gebäude stehen bereits jetzt bis dicht an die Bahntrasse heran.
10	Wie soll dort noch Lärmschutz installiert werden? (anliegende Karte)
11	Sowohl die Auftrag erteilende DB als auch die ausführenden Baufirmen sollen die Gemeinde informieren und ggf. nachweisen, wo, wann und wie nachts gearbeitet werden darf. Die Gemeinde soll diese Infos den Einwohnern zugänglich machen.
12	Der Wedehof ist FFH-Gebiet.
13	Eine Beeinträchtigung der Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen ist auszuschließen; die beiden höhenungleichen Bahnübergänge (Wedehof und Holtumer Moor) werden von den Holtumer Landwirten für die Bewirtschaftung der Flächen benötigt.
14	Was kann die DB dafür tun, die Wiedereröffnung eines Bahnhalts in Holtum(Geest) zu fördern?
15	Eine Beeinträchtigung der Ortschaft insgesamt, bzw. eine Verlagerung des Lärms auf andere Bereiche der Ortschaft (z.B. Ackerstraße) ist auszuschließen, die Lärmschutzmaßnahmen sind entsprechend zu dimensionieren.
16	Nach Möglichkeit Lärm vermeiden, Trasse in Graben statt auf Damm verlegen. Schall breitet sich schon in Richtung Holtum aus, wenn die Bahn aus Richtung Scharnhorst den Wald verlässt.
17	Es wird auf die Notwendigkeit von ausreichenden Fluchttüren und Zugangsmöglichkeiten in Lärmschutzwänden für die Feuerwehr hingewiesen.
	Erbeten werden genauere Informationen darüber, wieviel Züge derzeit Holtum (Geest) passieren und um wieviel mehr zu erwarten sind.



Planungshinweise aus den Kommunen





20 Minuten Pause

Tagesordnung

- ✦ TOP 1 Begrüßung
- ✦ TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016
- ✦ TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts
- ✦ TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs
- ✦ TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen
- ✦ **TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten**
- ✦ TOP 7 Kommunikation zum Projekt
- ✦ TOP 8 Weiteres Vorgehen

Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

Entwurf

Kriterien	Bezugsfall ohne Projektrealisierung		Umsetzung gesetzlicher Lärmschutz		Bedingungen der Region	
Anzahl Güterzüge gemäß Vast / BVWP pro Tag	87		78		78	
	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme
Aktiver Lärmschutz, kein passiver Lärmschutz, Vollschutz					✓	✓
Aktiver Lärmschutz			✓	✓		
Passiver Lärmschutz			✓	✓		
Auch wo keine baulichen Eingriffe stattfinden					✓	✓
Maximalpegel 45 db(A) bei teilgeöffnetem Fenster / Betrachtung des Spitzenpegels					✓	✓
Keine Erhöhung des Beurteilungspegels für "Ruhige Gebiete"					✓	✓
Gesamtlärmbetrachtung					✓	✓
Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik	✓		✓		✓	
Schutz vor Erschütterungen			✓	✓	✓	✓
Schutz vor Elektromog			✓	✓	✓	✓

Bedingungen der Region (BdR) für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

1. Bestmöglicher Gesundheitsschutz muss in Bau und Betrieb garantiert sein!

Für die Bevölkerung ist wegen der gesundheitsgefährdenden Auswirkungen hoher Lärmemissionen bestmöglicher Lärmschutz zu gewährleisten. Im Einzelnen heißt das:

- **Aktiver Lärmschutz**

Lärmschutz ist mit allen verfügbaren technischen Mitteln herzustellen.

- **Vollschutz gegen Bahnlärm an sämtlichen von Ausbau- oder Neubaumaßnahmen betroffenen Trassenabschnitten sowie Vollschutz gegen Bahnlärm an sämtlichen Trassenbereichen, für die keine baulichen Eingriffe vorgesehen sind, die aber auf Grund von Baumaßnahmen an anderen Trassenbereichen mit deutlichen Verkehrszunahmen im Vergleich zu 2010 zu rechnen haben. Dies gilt analog für den noch nicht vollzogenen Ausbau der Strecke Uelzen - Salzwedel.**

Nach aktueller Rechtslage sind im Rahmen der Lärmvorsorge dort, wo Menschen wohnen, die Emissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts, an Krankenhäusern, Kurheimen, Altenheimen, Schulen und Kindertagesstätten 57/47 dB(A) tags/nachts durch aktiven Schallschutz ohne zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen einzuhalten.

Bedingungen der Region (BdR):

- Aktiver Lärmschutz
- Kein Passiver Lärmschutz
- Vollschutz

Bedingungen der Region (BdR) für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

Forderung: Dies muss auch für Trassenbereiche gelten, für die keine baulichen Eingriffe vorgesehen sind, die aber auf Grund von Baumaßnahmen an anderen Trassenbereichen mit deutlichen Verkehrszunahmen zu rechnen haben. Unter „deutlich“ wird hier verstanden, dass bei Beurteilungspegeln unter 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um 1 dB(A) oder bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (aufgrund der zunehmenden Gesundheitsgefährdung) eine Erhöhung um mindestens 0,1 dB (A) prognostiziert wird.

Hinweis: Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) forderte bereits am 31. August 1999 eine Fortentwicklung vorhandener Ansätze zu einem anspruchsvollen Langzeitprogramm für den Schutz gegen Lärm. Das Umwelthandlungsziel von 65 dB(A) bei Tag kann nur ein Nahziel für den vorbeugenden Gesundheitsschutz und für den Schutz gegen erhebliche Belästigungen darstellen. Es muss durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als Vorsorgezielwert – ergänzt werden. Für die Nachtzeit ist kurzfristig ein Wert von 55 dB(A), mittelfristig ein Wert von 52 dB(A) und langfristig ein Vorsorgezielwert von 45 dB(A) anzustreben. In besonders schutzbedürftigen Gebieten, wie etwa im Umfeld von Krankenhäusern und Sanatorien und gegebenenfalls auch in reinen Wohngebieten, sollte ein Vorsorgezielwert von 35 bis 40 dB(A) angestrebt werden. Dies entspricht im Wesentlichen den Regelungen der DIN 18005 und der TA Lärm! Dem schließen wir uns durch diese Forderung an!

Bedingungen der Region (BdR):

- Auch wo keine baulichen Eingriffe sind

Bedingungen der Region (BdR) für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

- **Begrenzung der Maximalpegel in Schlafräumen**

Es ist zu gewährleisten, dass in Schlafräumen bei teilgeöffnetem Fenster Maximalpegel aus Bahnlärm von mehr als 45 dB(A) nachts gemäß Empfehlung von Umweltbundesamt und WHO vermieden werden.

- **Schutz von Erholungsbereichen und „Ruhigen Gebieten“**

Für Erholungsgebiete sowie formal ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ in Lärmaktionsplänen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist sicherzustellen, dass für diese keine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den Bahnverkehr eintritt.

- **Gesamtlärmbetrachtung**

Es ist eine Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrslärmquellen (Fluglärm, Schiene und Straße) und anderer Lärmquellen (Gewerbe, Industrie, Lärm durch Aktivitäten auf Truppenübungsplätzen, etc.) notwendig.

- **Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik**

Die Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik muss für in- und ausländische Waggon bis 2020 sichergestellt werden. Ziel darüber hinaus ist die Umsetzung des zum Zeitpunkt der Ausführung aktuellen Stands der Lärminderungstechnik. Dies gilt auch für den Erschütterungsschutz.

Bedingungen der Region (BdR):

- Maximalpegel 45 dB(A) Schlafräume bei teilgeöffneten Fenster
- Keine Erhöhung des Beurteilungspegels für „Ruhige Gebiete“
- Gesamtlärmbetrachtung
- Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik

Bedingungen der Region (BdR) für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

- **Spitzenpegel**

Die Spitzenpegel müssen zusätzlich zu den bisher üblichen Berechnungsgrundlagen betrachtet werden. Das diesbezügliche Immissionsschutzrecht ist unzureichend und bedarf einer entsprechenden Novellierung. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, entsprechend tätig zu werden.

- **Information des Projektbeirats**

Alle Lärmauswirkungen (vorher/nachher) der Trassenvariante müssen ermittelt und an den Projektbeirat (siehe Ziffer 9) beurteilungsfähig übermittelt werden.

- **Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektromog**

Analog zum Lärmschutz ist grundsätzlich sicherzustellen, dass Anrainer von Eisenbahnstrecken vor Vibrationen/Erschütterungen und Elektromog aus vermehrtem Verkehrsaufkommen durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auf dem Stand der Technik geschützt werden.

Bedingungen der Region (BdR):

- Betrachtung des Spitzenpegels
- Information des Projektbeirates
- Schutz vor Erschütterungen/Elektromog

Gesetzlicher Rahmen für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

§ 41 Straßen und Schienenwege

(1) Bei dem Bau oder der ~~wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen,~~ Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen ist unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

(2) Absatz 1 gilt nicht, soweit ~~die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten~~ Schutzzweck stehen würden.

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

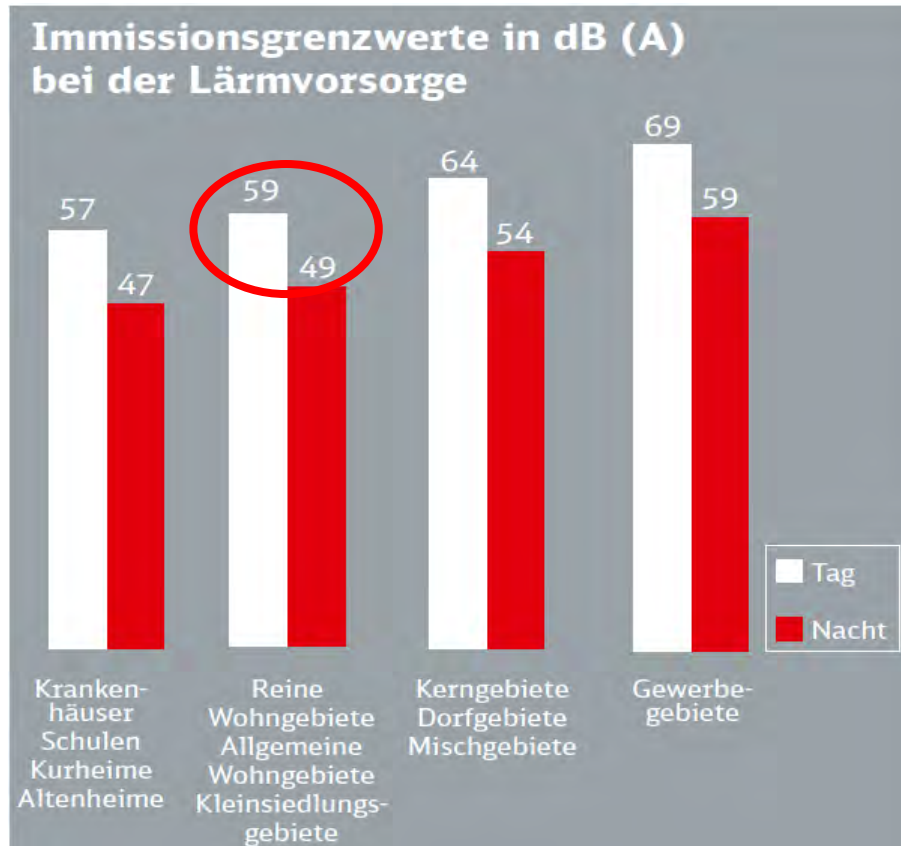
1. eine Straße um einen oder mehrere ~~durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder~~
2. durch einen ~~erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von~~ dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Gesetzlicher Rahmen:

- Wesentliche Änderungen
- Kosten der Schutzmaßnahme im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck

Gesetzlicher Rahmen für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten



Gesetzlicher Rahmen:

- 49 dB(A) für Wohngebiete bei Nacht

Gesetzlicher Rahmen für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

Bei der Festlegung von Schallminderungsmaßnahmen sind die akustischen Eigenschaften zur Schalldämmung und Schallabsorption nach dem Stand der Technik zu beachten.
Das Abschimmaß D_z in einem beliebigen Oktavband sollte bei Einfachbeugung (d. h. bei dünnen Schallschirmen) nicht größer als 20 dB und bei Doppelbeugung (d. h. bei dicken Schallschirmen) nicht größer als 25 dB angenommen werden.

Gesetzlicher Rahmen:

- Aktuelle Technik

Gesetzlicher Rahmen für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

§ 4 Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege

(1) Der Beurteilungspegel für Schienenwege ist nach Anlage 2 zu berechnen. Die Berechnung hat getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen.

(2) Bei der Berechnung sind insbesondere folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

1. die Schallpegelkennwerte von Fahrzeugen und Fahrwegen,
2. die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg,
3. die Besonderheiten des Schienenverkehrs durch Auf- oder Abschläge
 - a) für die Lästigkeit von Geräuschen infolge ihres zeitlichen Verlaufs, ihrer Dauer, ihrer Häufigkeit und ihrer Frequenz sowie
 - b) für die Lästigkeit ton- oder impulshaltiger Geräusche.

1. Berechnungsverfahren

Für Schienenwege wird der Beurteilungspegel L_r in der Nachbarschaft getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) entsprechend Nummer 8.1 angegeben. Grundlage für die Berechnung des Beurteilungspegels sind die Anzahl der prognostizierten Züge der jeweiligen Zugart sowie die den betrieblichen Planungen zugrunde liegenden Geschwindigkeiten auf dem zu betrachtenden Planungsabschnitt einer Bahnstrecke.

Gesetzlicher Rahmen:

- Beurteilungspegel wird gerechnet anhand Anzahl der prognostizierten Züge

Gesetzlicher Rahmen für die Erarbeitung des Pflichtenhefts und Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

die geltenden Grenzwerte – in reinen Wohngebieten sind dies 59 dB (A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht – eingehalten werden. Eine Erhöhung der Zugzahlen oder der Zuggeschwindigkeiten stellt ohne erhebliche bauliche Eingriffe keine Änderung dar und begründet keinen Anspruch auf Lärmvorsorge.

Die Abschaffung des Schienenbonus bei Neu- und Ausbauvorhaben ist gesetzlich seit dem 1. Januar 2015 geregelt. Der Abschlag von 5 dB(A) zur Berücksichtigung der Besonderheiten im Schienenverkehr entfällt.



Bei der Lärmvorsorge werden am häufigsten Schallschutzwände und -wälle verwendet, weil sie viele Anlieger gleichzeitig vor dem Schienenverkehrslärm schützen. Passive Maßnahmen wie Schallschutzfenster oder Schalldämmung kommen dort zum Einsatz, wo aktive Maßnahmen nicht ausreichen oder wirtschaftlich nicht vertretbar sind.

Gesetzlicher Rahmen:

- Erhöhung Zugzahl bzw. Geschwindigkeit stellt keine Veränderung dar
- Abschaffung des Schienenbonus
- Am häufigsten Schallschutzwände und -wälle
- Passive Maßnahmen verwendet, wenn aktive Maßnahmen nicht ausreichen oder wirtschaftlich nicht vertretbar sind

Gegenüberstellung Bedingungen der Region (BdR) und Gesetzlicher Rahmen

Bedingungen der Region (BdR)	Gesetzlicher Rahmen
• Aktiver Lärmschutz • Kein Passiver Lärmschutz • Vollschutz • Auch wo keine baulichen Eingriffe sind • Maximalpegel 45 dB(A) Schlafräume bei teilgeöffneten Fenster • Keine Erhöhung des Beurteilungspegels für „Ruhige Gebiete“ • Gesamtlärmbetrachtung • Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik • Betrachtung des Spitzenpegels • Information des Projektbeirates • Schutz vor Erschütterungen/Elektrosmog	• Wesentliche Änderungen • Kosten der Schutzmaßnahme im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck • 49 dB(A) für Wohngebiete bei Nacht • Aktuelle Technik • Beurteilungspegel wird gerechnet anhand Anzahl der prognostizierten Züge • Erhöhung der Zugzahl bzw. der Geschwindigkeit stellt keine Veränderung dar • Abschaffung des Schienenbonus • Am häufigsten Schallschutzwände und -wälle • Passive Maßnahmen verwendet, wenn aktive Maßnahmen nicht ausreichen oder wirtschaftlich nicht vertretbar sind

Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten

Entwurf

Kriterien	Bezugsfall ohne Projektrealisierung		Umsetzung gesetzlicher Lärmschutz		Bedingungen der Region	
Anzahl Güterzüge gemäß Vast / BVWP pro Tag	87		78		78	
	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme	Betroffene + Effekte	Kosten der Maßnahme
Aktiver Lärmschutz, kein passiver Lärmschutz, Vollschutz					✓	✓
Aktiver Lärmschutz			✓	✓		
Passiver Lärmschutz			✓	✓		
Auch wo keine baulichen Eingriffe stattfinden					✓	✓
Maximalpegel 45 db(A) bei teilgeöffnetem Fenster / Betrachtung des Spitzenpegels					✓	✓
Keine Erhöhung des Beurteilungspegels für "Ruhige Gebiete"					✓	✓
Gesamtlärmbetrachtung					✓	✓
Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik	✓		✓		✓	
Schutz vor Erschütterungen			✓	✓	✓	✓
Schutz vor Elektromog			✓	✓	✓	✓

Tagesordnung

- ✦ TOP 1 Begrüßung
- ✦ TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016
- ✦ TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts
- ✦ TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs
- ✦ TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen
- ✦ TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten
- ✦ **TOP 7 Kommunikation zum Projekt**
- ✦ TOP 8 Weiteres Vorgehen

www.bauprojekte.deutschebahn.com

- **Bundesweiter Überblick** über Bauprojekte, u.a.
 - Bauen im bestehenden Netz
 - Lärmsanierung
 - Bauen an Personenbahnhöfen
 - **Aus- und Neubauprojekte**
- Regionale Sortierung nach Bundesländern

Stadt Augsburg und Bahn an einem Strang: Augsburg City Hauptbahnhof.

Startseite BauInfoPortal | Infoseite Bauen bei der Bahn

Suchbegriff eingeben

Unsere Bauprojekte

Willkommen im BauInfoPortal

Hier finden Sie Informationen über aktuelle und geplante Bauprojekte der Deutschen Bahn. Wählen Sie in der linken Übersicht das gewünschte Bundesland aus, um zu den jeweiligen Bauprojekten zu gelangen.

Baubedingte Fahrplanänderungen
hier informieren

Weitere Infos

- Film Planung Bauprojekte
- Infrastruktur der DB
- Das Netz von morgen
- Ausgewählte Bauprojekte Netz
- Bauen im bestehenden Netz
- Bauen an Personbahnhöfen

Projekttagbuch Berlin - Dresden

Der Projektleiter berichtet regelmäßig über das Bauprojekt.

→ Projekttagbuch lesen

Kennen Sie Max Maulwurf?

jetzt entdecken

Map of Germany showing federal states and major cities:

- Schleswig-Holstein: Kiel
- Mecklenburg-Vorpommern: Schwerin
- Hamburg: Hamburg
- Bremen: Bremen
- Brandenburg: Potsdam
- Berlin: Berlin
- Niedersachsen: Hannover
- Magdeburg: Magdeburg
- Sachsen-Anhalt: Erfurt
- Sachsen: Dresden
- Nordrhein-Westfalen: Düsseldorf, Köln
- Hessen: Kassel
- Thüringen: Erfurt
- Rheinland-Pfalz: Wiesbaden, Mainz
- Saarland: Saarbrücken
- Nürnberg: Nürnberg
- Bayern: München
- Baden-Württemberg: Stuttgart

Startseite BauInfoPortal | Infoseite Bauen bei der Bahn

Suchbegriff eingeben

Baden-Württemberg
Bayern
Berlin / Brandenburg
Hessen
Mecklenburg-Vorpommern
Niedersachsen / Bremen
Nordrhein-Westfalen
Rheinland-Pfalz / Saarland
Sachsen
Sachsen-Anhalt
Schleswig-Holstein / Hamburg
Thüringen

Weitere Infos
 → Film Planung Bauprojekte
 → Infrastruktur der DB
 → Das Netz von morgen
 → Ausgewählte Bauprojekte Netz
 → Bauen im bestehenden Netz
 → Bauen an Personenbahnhöfen

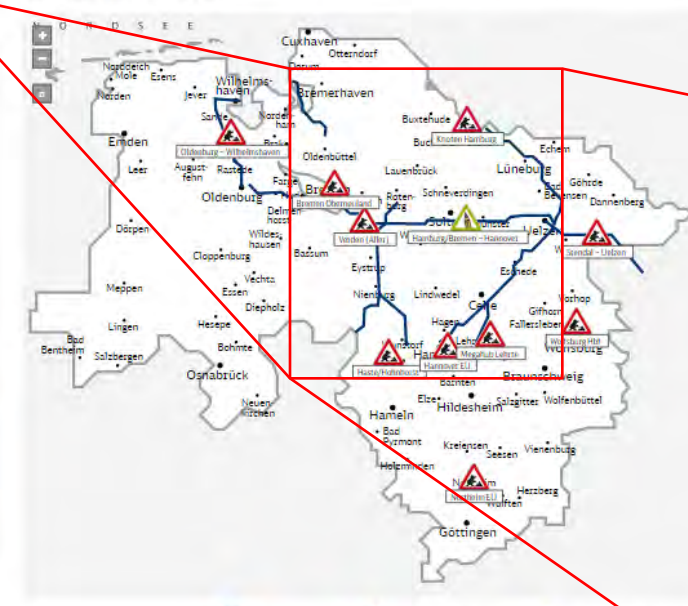
Kennen Sie Max Maulwurf?



71 jetzt entdecken

Unsere Bauprojekte in Niedersachsen / Bremen

Wählen Sie das gewünschte Projekt durch Klicken auf die Karte oder in der Liste darunter aus.
Hinweis: Das BauInfoPortal bietet Ihnen derzeit einen ersten Überblick zu den Bauprojekten. Es wird permanent durch weitere Bauprojekte ergänzt.



 Gesamtprojekt
  aktives Bauprojekt
  geplantes Bauprojekt

Bauprojekt	Bauzeit
→ Lärmsanierung Niedersachsen	2001 – 2019
→ Lärmsanierung Bremen	2001 – 2019
→ Knoten Hamburg	in Baustufen
→ Oldenburg – Wilhelmshaven	in Baustufen
→ Bremen Oberneuland Straßenunterführungen	2013 – 2019
→ Hamburg/Bremen – Hannover	in Planung
→ Verden Brückenbau	2013 – 2016
→ Stendal – Salzwedel – Uelzen	in Baustufen
→ Wolfsburg Hauptbahnhof	2015 – 2016
→ MegaHub Lehnste	2014 – 2019
→ Hannover Brücken	2016 – 2017
→ Haste und Hohnhorst Brückenbau	2013 – 2016
→ Northeim Brücken	2015 – 2018

Hamburg/Bremen-Hannover als geplantes Bauprojekt im aktuellen Zuschnitt gem. Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 in der regionalen **Übersicht für Niedersachsen und Bremen**



Übersicht über weitere Bauprojekte in Niedersachsen und Bremen

Alternativvarianten sollen im Norden die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sicherstellen



Hamburg/Bremen – Hannover

Im Jahr 2012 untersuchte die Deutsche Bahn im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums einige Alternativen zur sogenannten „Y-Trasse“. Ziel war es, eine wirtschaftliche Lösung für den Aus- und Neubau der Strecke zwischen Hamburg/Bremen und Hannover zu entwickeln, die mehr Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr schafft und die bedeutenden Verkehrswege zu den Seehäfen sicherstellt. Im 2015 vom Land Niedersachsen organisierten informellen Beteiligungsprozess, dem „Dialogforum Schiene Nord“, wurden unter Einbeziehung der Öffentlichkeit unter anderem die Grundlagen und Ergebnisse der Variantenuntersuchung diskutiert sowie weitere Alternativen eingebracht und erörtert. Im Abschlussdokument sprach ein Großteil der Teilnehmenden des Dialogforums die Empfehlung aus, die vom Forum erarbeitete und optimierte Alpha-Variante (E) in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Diese Empfehlung wurde im Rahmen des Aufstellungsprozesses des Bundesverkehrswegeplans durch das Bundesverkehrsministerium geprüft und als Lfd. Nr. 3 mit der Projekt-Nr. 2.003-V03 und dem Titel „ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)“ in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen, welcher am 3. August 2016 vom Bundeskabinett verabschiedet wurde.

Projektseite: Hamburg/Bremen-Hannover

Kurzer Abriss zur Historie/Entwicklung

☒ Projekt ☐ Zeitplan ☐ Anwohnerinfo ☐ Downloads

[→ Infomail zum Projekt bestellen](#)

Das Bundesverkehrsministerium beauftragte die Deutsche Bahn damit, Alternativvarianten zur Y-Trasse zu prüfen. Die Deutsche Bahn hat die Ergebnisse der Variantenuntersuchung im Frühjahr und Sommer 2014 in mehreren Informationsveranstaltungen in der Region vorgestellt.



An die Informationsveranstaltungen der Deutschen Bahn schloss sich das vom Land Niedersachsen organisierte **Dialogforum „Schiene Nord“** an, in dem Bürgerinnen und Bürger aus dem Untersuchungsraum mit Vertretern von Kommunalpolitik, Umwelt-/Natur- und Wirtschaftsverbänden, dem Bund sowie den Bundesländern Hamburg, Bremen und Niedersachsen die Planungen zu den Y-Alternativen erörterten. Die Deutsche Bahn nahm als ergebnisoffener und bezüglich der diskutierten Alternativen neutraler Teilnehmer ebenfalls am Dialogforum teil.

Informationen zum Projekt

Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

[➤ Zum PRINS](#)

Informationen aus dem PRINS / BVWP

Hintergrund zur Untersuchung der Y-Alternativen der Deutschen Bahn im Auftrag des Bundes (2012 – 2014)

Entwicklungen im Projekt seit 2015

Im Dialogforum „Schiene Nord“ wurden außerdem drei weitere Alternativen untersucht, die vorher nicht Bestandteil der Variantenuntersuchung der Deutschen Bahn waren. Eine dieser drei zusätzlichen Alternativen, die sogenannte Alpha-Variante, wurde schließlich in der optimierten Variante (E) vom Großteil der Teilnehmenden des Dialogforums als „Vorzugsvariante“ zur Aufnahme in den **Bundesverkehrswegeplan** empfohlen.

Diese Empfehlung wurde als Lfd. Nr. 3 mit der Projekt Nr. 2-003-V03 und dem Titel „ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)“ durch das Bundesverkehrsministerium in den **Bundesverkehrswegeplan 2030** aufgenommen und vom Bundeskabinett am 3. August verabschiedet.

Projektseite: Hamburg/Bremen-Hannover

Mediagalerie



Mediagalerie, u.a.

- Film „Planung von Großprojekten“
- Konzept der Runden Tische als Foto
- Abbildungen „alte Y-Alternativen“, „aktuelle Maßnahmen“

Weiterführende Links

- Zusammenfassung: Kabinettsentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (.pdf)
- Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030
- Machbarkeitsstudie: www.mbs-hbh.die-bahn-baut.de
- Presseinformation: DB wird nach Abschluss des Dialogforums Schiene Nord weiterhin aktiv informieren
- Presseinformation: Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover richtet sich inhaltlich und organisatorisch neu aus
- Presseinformation: Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover gewährleistet Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit durch regionale Runde Tische
- Presseinformation: Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover organisiert ersten Runden Tisch zur frühen Beteiligung der Öffentlichkeit am Streckenabschnitt Rotenburg – Verden

Ansprechpartner

Deutsche Bahn AG
Kommunikation Großprojekte
Armin Skierlo
Pressesprecher
Lindemannallee 3
30173 Hannover

 E-Mail versenden

Weiterführend Links, u.a.

- Bundesverkehrswegeplan
- Konzept der Runden Tische als Dokument
- Presseinformationen der Deutschen Bahn zum Projekt

Email versenden:
alpha@deutschebahn.com



Projekt
Zeitplan
Anwohnerinfo
☒ Downloads

→ Infomail zum Projekt bestellen

Weitere Informationen

- [Dokumentation \(Westerwalsede, 08.09.16\): 2. Runder Tisch Rotenburg – Verden \(Entwurf\)](#)
- [Anlage 1 zur Dokumentation \(Westerwalsede, 08.09.16\): Selbstverständnis des Runden Tisches](#)
- [Anlage 2 zur Dokumentation \(Westerwalsede, 08.09.16\): Präsentation der Deutschen Bahn](#)
- [Dokumentation \(Rotenburg, 27.04.16\): 1. Runder Tisch Rotenburg – Verden](#)
- [Bürgerdialog im Großprojekt Hamburg/Bremen-Hannover](#)
- [Konzept \(Mai 2016\): Beteiligung der Öffentlichkeit – Regionale „Runde Tische“ mit Multiplikatoren – aktualisiert](#)
- [Dokumentation \(Rotenburg, 27.04.16\): 1. Runder Tisch Rotenburg – Verden \(Entwurf\)](#)
- [Anlage 1 zur Dokumentation \(Rotenburg, 27.04.2016\): Selbstverständnis des Runden Tisches \(Entwurf\)](#)
- [Anlage 2 zur Dokumentation \(Rotenburg, 27.04.2016\): Präsentation der Deutschen Bahn](#)
- [Dokumentation \(Verden, 19.02.2016\): Informationsveranstaltung der Deutschen Bahn – aktualisiert](#)
- [Präsentation \(Verden, 19.02.2016\): Informationsveranstaltung der Deutschen Bahn](#)
- [Präsentation \(September 2014\): Alternativen zur ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover](#)

Newsletter / Abonnement

Thematische Auswahlmenüs:

- Projekt
- Zeitplan
- Anwohnerinfo
- **Downloads (hier dargestellt)**
 - Dokumentationen der Sitzungen des Runden Tisches
 - Präsentationen der DB
 - Konzept der Runden Tische
 - Selbstverständnis des Runden Tisches



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Niedersachsen. Klar.

Aktuelles Themen Das Ministerium Service Leichte Sprache

STARTSEITE THEMEN VERKEHR SCHULE UND ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR SCHIENENINFRASTRUKTURPROJEKT HAMBURG-BREMEN-HANNOVER

Schieneninfrastrukturprojekt Hannover-Hamburg-Bremen

Schieneninfrastrukturprojekt Hannover-Hamburg-Bremen

„Das Y ist tot, es lebe das Alpha“! (Regionalpresse vom 10.11.2015)

Mit diesem Ergebnis wurde am 05.11.2015 die finale Sitzung des Dialogforums Schiene Nord, nach einem Jahr intensivem Austausch, abgeschlossen und damit eine jahrzehntlang andauernde Diskussion über den möglichen Bau der sog. Y-Trasse und möglicher Alternativen im Raum Hannover – Hamburg – Bremen beendet.

Erste Überlegungen zum Neubau im Korridor Hamburg und Hannover wurden bereits im Jahr 1962 vorgenommen. Im Wesentlichen wurde mit der angestrebten Maßnahme die Umsetzung eines schnellen Schienenpersonenfernverkehrs fokussiert. Das Projekt wurde in den Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplans des Jahres 1992 aufgenommen, im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde das Projekt weiter verfolgt. Die Planungen zum „Y“ gerieten aus unterschiedlichen Gründen immer wieder ins Stocken - Fortschritte gab es kaum zu verzeichnen.

Um endlich wieder Bewegung in den Prozess zu bringen und dem Ziel ein Stück näher zu kommen, größere Schienenkapazitäten im Norden zu schaffen und damit dem wachsenden Personen- und Güterverkehr zu begegnen, wurde Anfang Februar 2015 das Thema erneut aufgegriffen; dieses Mal auf Betreiben des niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministers Olaf Lies. Indem er das Dialogforum Schiene Nord ins Leben rief, legte er die Diskussion in die Hände einer breiten Öffentlichkeit, die unter Federführung des Landes Niedersachsen organisiert und mitfinanziert wurde. Insgesamt setzte sich das Dialogforum aus 94 Vertretern der verschiedensten Interessengruppen zusammen (u. a. Kommunen und Landkreise, Umwelt- und Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen, die DB AG, Länder etc.). Durch diese Initiative wurde, anders als beim Projekt „Y-Trasse“, dem vielfach geäußerten Wunsch nach einer aktiven Einbindung der Region und weiterer Beteiligter nachgekommen.

Links zum Thema

- Dialogforum Schiene Nord
- DB – BauInfoPortal

Downloads zum Thema

Das niedersächsische Wirtschaftsministerium verlinkt auf die Projektseite im BauInfoPortal.

Gerne können Sie auf Ihren Webseiten ebenfalls auf die Projektseite im BauInfoPortal verlinken, um Ihren Besuchern den Zugang zu aktuellen Informationen zu diesem Bahnprojekt zu erleichtern.

DB

Stadt Augsburg und Bahn an einem Strang: Augsburg City Hauptbahnhof.

Startseite BauInfoPortal Infoseite Bauen bei der Bahn

Suchbegriff eingeben

Unsere Bauprojekte > Hamburg/Bremen – Hannover

Alternativvarianten sollen im Norden die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sicherstellen

Hamburg/Bremen – Hannover

Im Jahr 2012 untersuchte die Deutsche Bahn im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums einige Alternativen zur sogenannten „Y-Trasse“. Ziel war es, eine wirtschaftliche Lösung für den Aus- und Neubau der Strecke zwischen Hamburg/Bremen und Hannover zu entwickeln, die mehr Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr schafft und die bedeutenden Verkehrswege zu den Seehäfen sicherstellt. Im 2015 vom Land Niedersachsen organisierten informellen Beteiligungsprozess, dem „Dialogforum Schiene Nord“, wurden unter Einbeziehung der Öffentlichkeit unter anderem die Grundlagen und Ergebnisse der Variantenuntersuchung diskutiert sowie weitere Alternativen eingebracht und erörtert. Im Abschlussdokument sprach ein Großteil der Teilnehmenden des Dialogforums die Empfehlung aus, die vom Forum erarbeitete und optimierte Alpha-Variante (E) in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Diese Empfehlung wurde im Rahmen des Aufstellungsprozesses des Bundesverkehrswegeplans durch das Bundesverkehrsministerium geprüft und als Lfd. Nr. 3 mit der Projekt-Nr. 2-003-V03 und dem Titel „ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha E + Bremen)“ in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen, welcher am 3. August 2016 vom Bundeskabinett verabschiedet wurde.

Projekt **Zeitplan** **Anwohnerinfo** **Downloads** **→ Infomail zum Projekt bestellen**

Das Bundesverkehrsministerium beauftragte die Deutsche Bahn damit, Alternativvarianten zur Y-Trasse zu prüfen. Die Deutsche Bahn hat die Ergebnisse der Variantenuntersuchung im Frühjahr und Sommer 2014 in mehreren Informationsveranstaltungen in der Region vorgestellt.

An die Informationsveranstaltungen der Deutschen Bahn schloss sich das vom Land Niedersachsen organisierte **Dialogforum „Schiene Nord“** an, in dem Bürgerinnen und Bürger aus dem Untersuchungsraum mit Vertretern von Kommunalpolitik, Umwelt-/Natur- und Wirtschaftsverbänden, dem Bund sowie den Bundesländern Hamburg, Bremen und Niedersachsen die Planungen zu den Y-Alternativen erörterten. Die Deutsche Bahn nahm als ergebnisoffener und bezüglich der diskutierten Alternativen neutraler Teilnehmer ebenfalls am Dialogforum teil.

Hintergrund zur Untersuchung der Y-Alternativen der Deutschen Bahn im Auftrag des Bundes (2012 – 2014)

Informationen zum Projekt

Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

→ **Zum PRINS**

Kennen Sie Max Maulwurf?

jetzt entdecken

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Newsletter zum Projekt:

<http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>

Informationen zum Projekt im Internet:

<http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>

Fragen und Hinweise zum Projekt per Email:

alpha@deutschebahn.com

Tagesordnung

- ✦ TOP 1 Begrüßung
- ✦ TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 8. September 2016
- ✦ TOP 3 Aktueller Planungsstand des Projekts
- ✦ TOP 4 Optionen für die Verbesserung des Schienen-Personen-Nahverkehrs
- ✦ TOP 5 Planungshinweise aus den Kommunen
- ✦ TOP 6 Erarbeitung des Pflichtenhefts für die Betrachtung verschiedener Lärmschutzvarianten
- ✦ TOP 7 Kommunikation zum Projekt
- ✦ **TOP 8 Weiteres Vorgehen**

Vorgesehener Termin der nächsten Sitzung:

Mittwoch, den 22. Februar 2017

Uhrzeit: 14 – 18 Uhr

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Wir wünschen Ihnen einen guten Heimweg
und einen schönen Abend!