

Hamburg/Bremen–Hannover

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafen hinterland

Nr. 2 | Juni 2023

„Sauberer. Leiser. Schneller.“

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

das Schienennetz in Deutschland hat derzeit eine Streckenlänge von 38.400 Kilometer. Einzelne Projekte wie das Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover sind folglich immer nur ein kleiner Teil des großen Ganzen. Und doch sind die Einzelteile für ein intaktes Bahnsystem unabdingbar. Denn Züge, die heute in Stockholm starten, kommen auf ihrem Weg nach Süden auch in Norddeutschland vorbei. Dafür braucht es leistungsfähige Schienenwege – auch zwischen Hamburg, Bremen und Hannover.

Mit dieser Ausgabe wollen wir einen Blick über den eigenen Projekthorizont hinauswerfen. Dazu nehmen wir den Skandinavien-Mittelmeer-Korridor in den Blick. Der Korridor ist die fünfte von zehn Verkehrsachsen des Transeuropäischen Transport Netzwerks (engl. Trans-European Transport Network, kurz TEN-T), mit dem Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover in der Mitte.

Daneben gibt es noch zahlreiche andere Bahnprojekte, die ebenfalls Teil des Korridors sind. Zwei davon stellen sich in dieser Ausgabe vor.

Ihr Matthias Hudaff
Leiter Bahnprojekt
Hamburg/Bremen–Hannover

Aus Skandinavien in die Sonne Italiens



Was haben das finnische Turku, die Hansestadt Hamburg und die Wiege der Renaissance Florenz gemeinsam? Sie alle sind Teil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors (englisch: Scan-Med Corridor). Der Korridor ist eine entscheidende Nord-Süd-Achse für die europäische Wirtschaft, die sowohl dem Güter-, als auch Personenverkehr dient. Neben Eisenbahnstrecken

umfasst der Korridor auch Wasserstraßen, Flughäfen und Straßenwege. Innerhalb des Korridors lassen sich unter anderem drei Großprojekte der Deutschen Bahn (DB) verorten: Die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ), das Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover (HHBH) und der Brenner-Nordzulauf (BNZ).

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Projektbrief Hamburg/Bremen–Hannover



Wirtschaftliche Lebensader im Herzen Europas

Die Bedeutung des Korridors lässt sich durch seinen Verlauf erklären, denn er verbindet Europas Norden mit dem Mittelmeerraum. Dabei werden sieben EU-Mitgliedsstaaten durchquert. Der Korridor ist damit eine wirtschaftliche Lebensader im Herzen Europas. Schließlich befinden sich im Verlauf des Korridors einige der verkehrsstärksten Güterverkehrsrouten Europas, mit einem Gesamtmarktvolumen von 232 Millionen Tonnen im Jahr 2012.

Bahnseitig verknüpft der Korridor die Hauptstadregionen Helsinki, Stockholm, Oslo und Kopenhagen mit dem Norden Deutschlands. Hier ist vor allem das Projekt FBQ maßgeblich. Im weiteren Verlauf werden bedeutende norddeutsche Hansestädte wie Hamburg und Bremen mit Industrie- und Ballungszentren in Mittel- und Süddeutschland verbunden. Dazu trägt auch das Projekt HHHB bei. Über den Süden Deutschlands überwindet er anschließend die Alpen als topografische Barriere und führt bis zu den industriestarken Regionen Österreichs und Italiens. Hier kommt der BNZ ins Spiel. Damit stellt der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor eine Verbindung zwischen diversen bevölkerungsreichen Wirtschaftsräumen her. Insgesamt leben im direkten Einzugsbereich 110 Millionen Menschen.



Der Korridor im Überblick, im Zentrum: das Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover.

Der gesamte Skandinavien-Mittelmeer-Korridor aus Bahnsicht



9.400 km
Eisenbahnstrecke



96% Elektrifizierung



93% Streckengeschwindigkeit über 100 km/h

Ziel der unterschiedlichen Maßnahmen entlang des Korridors ist die Beseitigung von Engpässen. So sollen die Regionen flächendeckend mit einer starken Verkehrsinfrastruktur versorgt werden – was nicht nur der Wirtschaft, sondern auch den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen

zugutekommt. Klimafreundliche Verkehrsträger wie der Schienenverkehr werden dabei besonders gefördert. Hinzu kommen Maßnahmen zur Reduktion von Lärm- und Erschütterungsbelastungen bei Bahnprojekten.

Zwei Bahnprojekte sollen im Folgenden gesondert vorgestellt werden: die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und der Brenner-Nordzulauf.

Mehr Hintergrundinformationen liefert die Broschüre zum Scan-Med Corridor:
www.brennernordzulauf.eu/files/downloads/ScanMed_AllgTeil_DT_WEB.pdf



Wie die Verkehrswende in Nordeuropa aktiv gestaltet wird

Deutschland und Dänemark sind sich einig: Die Bahnverbindung zwischen den beiden Ländern soll gestärkt werden – und damit der ganze skandinavische Raum. Dazu haben beide Länder einen Staatsvertrag geschlossen. Kernstück ist der Bau des Fehmarnbelt-Tunnels. Doch nur mit einer starken Anbindung kann dieser seine Wirkung entfalten: Die Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden wird zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

So kann die Fahrtzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen auf 2,5 Stunden verkürzt werden. Zum Vergleich: Heute benötigt man knapp fünf Stunden mit dem Zug. Der Tunnel sorgt dafür, dass die beiden Inseln Fehmarn und Lolland wetterunabhängig erreichbar sind – die Wirtschaft und die Region profitieren.

Der Ausbau verbessert den Regionalverkehr in der Region entscheidend: So verringert sich beispielsweise die



Ein neuer Absenktunnel für den Schienen- und Straßenverkehr verbindet in Zukunft die Insel Fehmarn mit dem Festland. Die Fehmarnsundbrücke bleibt für Fußgänger, Radfahrer und den langsamen – zum Beispiel landwirtschaftlichen – Straßenverkehr erhalten.

Reisezeit von Lensahn nach Lübeck künftig um eine halbe Stunde. Auf dem Weg von Lübeck nach Fehmarn sogar um fast 40 Minuten.

Mit der Eröffnung der Strecke für den Güterverkehr ist der umweltfreundliche Warentransport von und nach Skandinavien zukünftig effizient möglich: Züge aus Hamburg sparen sich die 160 Kilometer Wegstrecke über den Großen Belt Richtung Kopenhagen und Schweden.

Damit leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, der Regional- und Wirtschaftsentwicklung; Nah- und Fernverkehr auf beiden Seiten des Belts profitieren. Als Teil einer der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen trägt das Projekt aktiv zur europaweiten Verkehrswende bei.

Mehr Informationen zum Projekt unter: www.anbindung-fbq.de

Der Brenner-Nordzulauf: Basis der Verkehrswende im Alpenraum

Ein neues Tor zum Süden entsteht: Deutschland, Österreich und Italien arbeiten an der Verkehrswende im Alpenraum. Eine starke Schiene bildet die gemeinsame Basis. Die neue Brennerachse zwischen München und Verona ist essenziell für mehr klimafreundlichen Güter- und Personenverkehr. Die Verkehrswende ist dringend notwendig: Mit jährlich mehr als 2,5 Millionen LKW-Transitfahrten ist die Brennerautobahn hochbelastet.

Schon seit ihrer Eröffnung ist die Brennerachse eine der Hauptverkehrsadern in Europa. Mit dem Brenner Basistunnel entsteht die größte Innovation seit 150 Jahren. Erstmals wird es zwischen München und Verona eine Eisenbahnstrecke mit durchgängig geringer Neigung geben. Das spart Zeit, Energie und Geld. Sein volles Potential kann der Basistunnel nur mit modernen Zulaufstrecken entfalten. Deren Aus-

bau stimmen die drei Staaten eng ab. So entsteht grenzüberschreitend ein einheitliches System aus Bestands- und Neubaustrecken.

Neben mehr klimafreundlichem Güterverkehr ermöglicht der Brenner-Nordzulauf neue Angebote im Fernverkehr. Das hilft, Reiseverkehr vom überlasteten Brennerpass auf die Schiene zu verlagern. Künftig ist man bis zu drei Stunden schneller im Urlaub: Zwischen München und Verona verringert sich die Reisezeit von heute 5,5 Stunden auf 2,5 bis 3,5 Stunden. Vor Ort profitieren die Menschen von einer entlasteten Bestandsstrecke. So wird es möglich, den Nahverkehr zwischen München, Rosenheim, Kufstein und Salzburg zu stärken.

Mehr Informationen zum Projekt unter: www.brennernordzulauf.eu

