Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Sauberer. Leiser. Schneller.

DB Netz AG | Frank Limprecht | 15. September 2022 |

AGENDA

1. Unser Auftrag
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. Terminplanung

AGENDA

1. **Unser Auftrag**
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. Terminplanung

Der Bund verankert das optimierte Alpha-E + Bremen im Bundesschienenwegeausbaugesetz und beauftragt die DB

DB NETZE

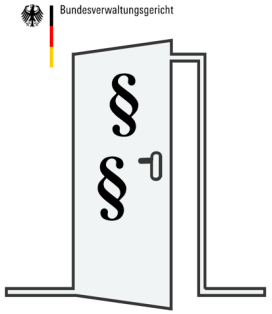
Von der Info-VA 09.02.2022

Gesetz*:

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

Vorgaben:

- Planrechtlich saubere sowie abwägungsfehlerfreie Planung im Sinne des Planfeststellungsrechts



Rahmenbedingungen:

- „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)

* Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Mit einer leistungsfähigen Schiene bringen wir den Norden zuverlässig ans Ziel

Sauberer.

Leiser.

Schneller.

Unsere Vorgaben

Verkehrlich engpassfrei

〉 staufrei auf der Schiene

Betrieblich optimal

〉 pünktlich im Takt

Volkswirtschaftlich sinnvoll

〉 zukunftsfähig gut investiert

\+

Umweltfachlich vorzugswürdig und raumordnerisch darstellbar

In allen Abschnitten des Projekts laufen die Planungen

Hamburg-Hannover:

- Parallel zur Vorplanung Betrachtung von drei Grundvarianten: Bestandsnaher Ausbau, Bestandsnaher Ausbau mit Ortsumfahrungen, Bestandsferner Neubau
- Maßnahmen des D-Takt sind 2021 in den BVWP und damit in die Beauftragung der DB durch den Bund eingegangen

Rotenburg-Verden:

- Entwurfsplanung seit April 2022

Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden:

- Parlamentarische Befassung nach Abschnitt Hamburg – Hannover

Bremerhaven-Uelzen:

- Grundlagenermittlung und Vorplanung in den Abschnitten Langwedel-Uelzen und Bremen-Sebaldsbrück-Langwedel
- Kontakt zu Anrainerkommunen bzgl. regionaler Parallelprojekte (Radschnellweg, Bahnübergänge, Städtebau)

Hamburg/Bremen–Hannover: vom Dialogforum über Beauftragung und Vorplanungen zu einem Ergebnis

DB NETZE

2015
Impuls für Alpha-E

Das „**Dialogforum Schiene Nord**“ (DSN) erarbeitet 2015 den Vorschlag für ein sogenanntes „**Alpha-E**“. Fachgerechte Planungen liegen zu diesem Zeitpunkt nicht vor.

2016
Bund verändert Alpha-E und beauftragt

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Bund nimmt den Vorschlag des DSN auf und entwickelt ihn weiter.
Das „**Optimierte Alpha-E plus Bremen**“ erfüllt die Förderkriterien (Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1,0). Die Maßnahme geht in den Vordringlichen Bedarf des **Bundesverkehrswegeplans** (BVWP) ein. Bund beauftragt DB Netz mit Vorplanungen.

Stand heute
DB Vorplanungen gemäß BVWP

Eisenbahn-Bundesamt
Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Die Bahn plant **ergebnisoffen** gemäß BVWP und Ausbaugesetzen. Für eine saubere Vorplanung müssen wir alle verkehrlich, betrieblich, wirtschaftlich, umweltfachlich und raumordnerisch ernsthaft in Betracht kommenden Varianten untersuchen. Die Bahn prüft parallel **bestandsnahe und bestandsferne Trassenverläufe**, um rechtssichere Ergebnisse im Sinne des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vorlegen zu können.

Ende 2022
Ergebnisse Vorplanungen liegen vor

Bahn legt Ende 2022 die Ergebnisse der Vorplanungen zu den untersuchten Varianten vor und übergibt diese an das **EBA**. Von dort gehen die Ergebnisse an das **Bundesverkehrsministerium** (BMDV).

2023
Bund entscheidet zu Vorzugsvariante

Der **Bundestag entscheidet** über die Umsetzung und Finanzierung der **Vorzugsvariante** sowie über mögliche Forderungen der **Projektregion**.

vsl. 2023
Bund beauftragt Entwurfsplanung

Bund beauftragt die Deutsche Bahn mit der **Genehmigungs- und Entwurfsplanung**. Die Leistungsphase 3/4 beginnt.

AGENDA

1. Unser Auftrag
2. **Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen**
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. Terminplanung

Szenarien eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen wurden intensiv betrachtet und bewertet

DB NETZE

Zielsetzung	Prozess	Betrachtung	+	Weitere Ideen
Umfängliche Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege **GLÄSERNE WERKSTATT**	Betrachtung dreier Szenarien, ausgehend vom Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord 2015 Vorgehen „von innen nach außen“ In diesem Zuge iterative Optimierungen auch außerhalb des Abschnitts Lüneburg – Uelzen	• Variante 1: ohne Geschwindigkeits-erhöhungen • Variante 2: mit Geschwindigkeits-erhöhungen auf bis zu 230 km/h • Variante 3: mit Ortsumfahrungen und Geschwindigkeits-erhöhungen auf bis zu 250 km/h		Ergänzende Betrachtungen zu Bestandsausbau-Konzeptionen gemäß Vieregg-Rössler

Die bestehende Dreigleisigkeit nördlich Lüneburg wurde im Zuge der Betrachtungen planerisch optimiert

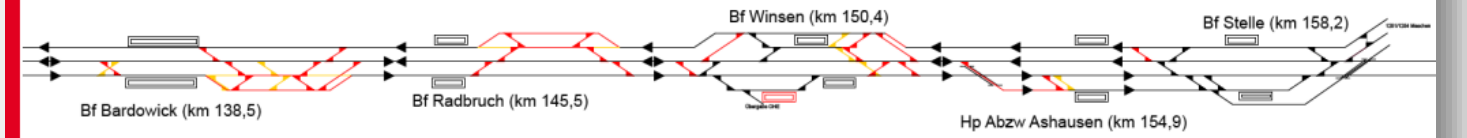
2. Gl. Werkstatt Dreigleisigkeit

Dreigleisigkeit Lüneburg - Uelzen
Variante 1

Schüßler-Plan

Variante 1 – Drittes Gleis zwischen Uelzen und Lüneburg (200 km/h)

- Für die flexiblere Nutzung des mittleren Streckengleises werden zwischen Lüneburg und Stelle Überholungsgleise in Mittellage geschaffen
  - Bf Bardowick (km 138,5) – Verlegung des Überholgleises in Mittellage zur Nutzung auch als Kreuzungsgleis für Züge vom mittleren Gleis
  - Bf Radbruch (km 145,5) – Neubau Kreuzungs- und Überholungsgleis
  - Bf Winsen (km 150,4) – Verlängerung Überholgleis für lange Güterzüge und zus. Bahnsteig für Überholungen des SPNV
  - Hp Abzw Ashausen (km 154,9) – Überwerfungsbauwerk zur Ausfädelung von Güterzügen vom mittleren Gleis in Richtung Maschen



27.02.2019

Bestand (Achse) Gleisergänzungen (Achse) Rückbau (Achse)

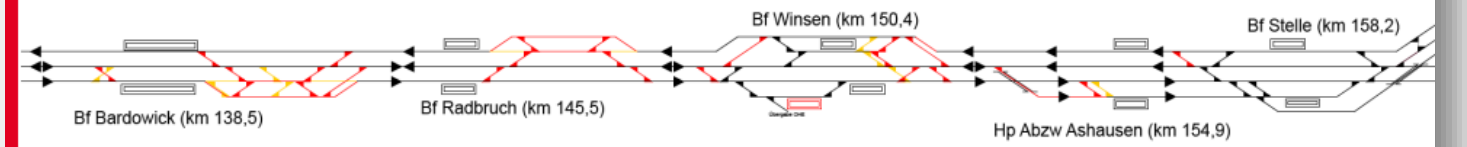
Die bestehende Dreigleisigkeit nördlich Lüneburg wurde im Zuge der Betrachtungen planerisch optimiert

2. Gl. Werkstatt Dreigleisigkeit

Dreigleisigkeit Lüneburg - Uelzen
Variante 1

Schüßler-Plan

Variante 1 – Weitere infrastrukturelle Anpassungen nördlich von Lüneburg



- Schaffung von Überholungs- und Kreuzungsbahnhöfen für Güterzüge im regelmäßigen Abstand von fünf bis sieben Kilometern:
  - Umbau der Haltepunkte Bardowick und Radbruch zu Überholungs- und Kreuzungsbahnhöfen
  - Erweiterung des Bf Winsen durch Verlängerung des Überholungsgleises für lange Güterzüge und zusätzlichen Bahnsteig
- Ergänzung eines Überwerfungsbauwerks am Haltepunkt Abzweig Ashausen (Übergang von Drei- auf Viergleisigkeit) zur Ausfädelung von Güterzügen vom mittleren auf das äußere Gleis in Richtung Maschen ohne Gleiskreuzungen und Geschwindigkeitseinbußen

27.02.2019

Bestand (Achse) — Gleisergänzungen (Achse) — Rückbau (Achse)

Unabhängig von dem Großprojekt geht die Arbeit weiter

Bau-/Investitionsplanung Hamburg – Celle – Hannover

DB NETZE

Aktueller Arbeitsstand

Geplante Maßnahmen im Korridor

Art	Abschnitt	Maßnahme	Zeitraum
Kleinmaßnahme	**Bardowick**	Überleitverbindungen zwischen 1720 und 1153	2028
Kleinmaßnahme	**Lüneburg**	Zweigleisigkeit Lüneburg Westseite – Nordkopf	2029
Kleinmaßnahme	**Lüneburg**	Anbindung Gl. 2024 an Strecke 1720	2026
Kleinmaßnahme	**Lüneburg**	Erweiterung Bahnsteigkapazität Westseite	2029
Kleinmaßnahme	**Lüneburg**	Gbf: Beschleunigung Verkehre Westseite in Richtung Süden	2029
Kleinmaßnahme	**Bienenbüttel**	Überholungsgleis in Süd-Nord-Richtung	2029
Kleinmaßnahme	**Emmendorf**	Überleitstelle	2029
Kleinmaßnahme	**Uelzen**	Zusätzliche Bahnsteigkante Gl. 105	2028
Kleinmaßnahme	**Uelzen**	Elektrifizierung einer Weichenverbindung	2028
ESTW	**Uelzen**	ESTW Neubau	2022-2027

Die Variante 2 (Geschwindigkeitserhöhung ohne Ortsumfahrungen) wurde abschließend gutachterlich bewertet

Ergebnis Variante 2 (Prognosehorizont 2030, tagsüber)

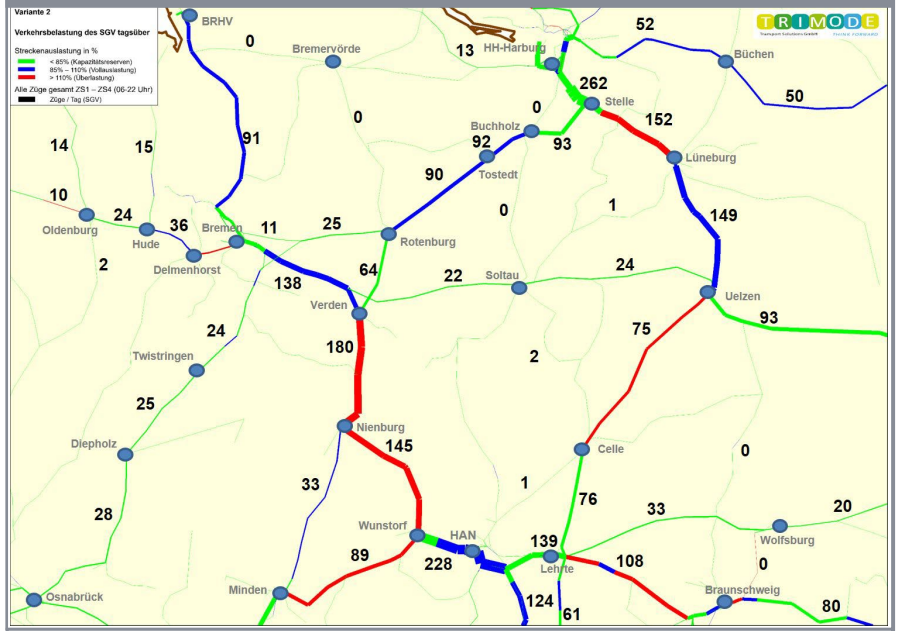
Gemäß Konsenspapier/Steckbrief zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege

5. Gl. Werkstatt Dreigleisigkeit

Kosten vergleichbar BVWP 2016

Entsprechend Konsenspapier 19.11.18 Soltau

Ergebnis Verkehrsumlegung SGV*, tagsüber, 16 h



Barwert der Nutzen (Mio. €)***	920,4
Barwert der bewertungs-relevanten Kosten (Mio. €)***	2.332,2
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)***	**0,39**

Beitrag zu Engpassbeseitigung:

- tagsüber (06 - 22 Uhr) Überlastung im Kernbereich zwischen Stelle und Lüneburg bzw. Uelzen und Celle sowie zwischen Verden und Wunstorf selbst bei Nutzung alternativer Laufwege
- geringe Restkapazitäten in Teilbereichen des Untersuchungsraums

Auswirkung auf Betriebsqualität

- tagsüber teilweise mangelhafte Betriebsqualität mit hohen Wartezeiten und verstärktem Verspätungsrisiko

Netzwirkung (regional / national):

- zusätzliche Nachfrage gemäß BVWP kann nur geringfügig durch alternative Laufwege abgefahren werden

alternative Laufwege

Variante / Ausbauzustand	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante BVWP (PRINS V03)	196	32	68	384
	↓ -47	↓ +20	↓ +22	↓ +5
Variante 1	149	52	90	389

Anzahl Schienengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (06 - 22 Uhr)

* Schienengüterverkehr

** Erweiterter Untersuchungsraum (umfasst u. a. Verkehre von/nach Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven)

*** unter Berücksichtigung der Vorplanung für die ABS Wunstorf – Nienburg – Verden und der Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung für die ABS Rotenburg – Verden

Die Variante 2 (Geschwindigkeitserhöhung ohne Ortsumfahrungen) wurde abschließend gutachterlich bewertet

Ergebnis Variante 2 (SPNV 2030+, tagsüber)

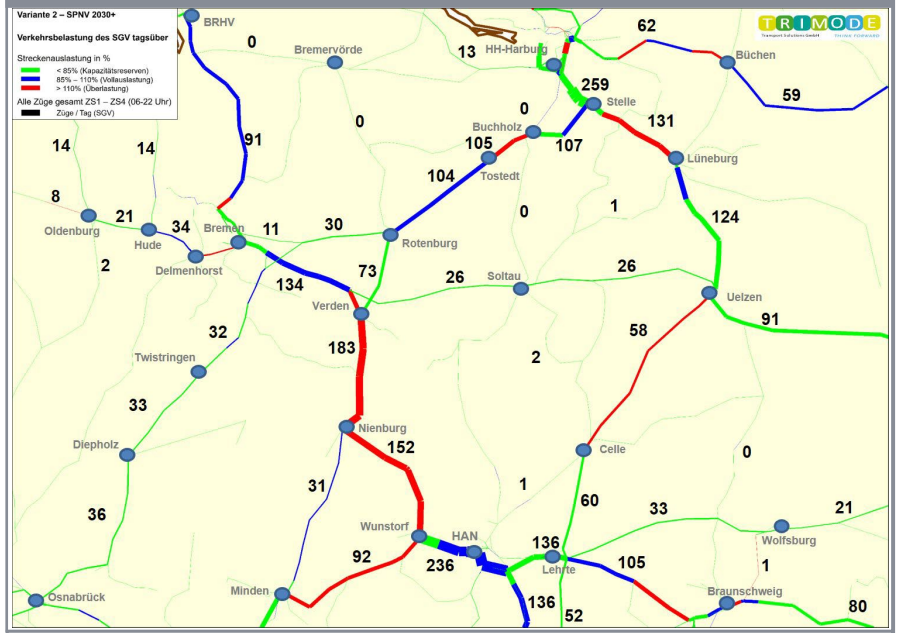
Gemäß Konsenspapier/Steckbrief zur umfänglichen Bewertung von Szenarien/Varianten eines dreigleisigen Ausbaus Lüneburg-Uelzen unter Berücksichtigung alternativer Laufwege und Bedienungsangebot des Nahverkehrs über den Horizont des Jahres 2030 hinaus

5. Gl. Werkstatt Dreigleisigkeit

Kosten vergleichbar BVWP 2016

Entsprechend Konsenspapier 19.11.18 Soltau

Ergebnis Verkehrsumlegung SGV*, tagsüber, 16 h



Barwert der Nutzen (Mio. €)***	1.396,8
Barwert der bewertungs-relevanten Kosten (Mio. €)***	2.332,2
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)***	**0,60**

Beitrag zu Engpassbeseitigung:

- tagsüber (06 - 22 Uhr) Überlastung im Kernbereich zw. Stelle und Lüneburg bzw. Uelzen und Celle sowie zwischen Verden und Wunstorf selbst bei Nutzung alternativer Laufwege
- stärkere Nutzung alternativer Laufwege nicht mehr möglich, da Hamburg–Büchen und Buchholz–Rotenburg ebenfalls überlastet sind
- kein zusätzlicher Schienenverkehr im Untersuchungsraum fahrbar

Auswirkung auf Betriebsqualität.

- tagsüber mangelhafte Betriebsqualität mit hohen Wartezeiten und verstärktem Verspätungsrisiko, insbesondere rund um Hamburg

Netzwirkung (regional / national):

- Im Vergleich zu Variante 2 (2030) verstärkte Inanspruchnahme alternativer Laufwege, die ebenfalls ihr Kapazitätslimit erreichen
- Züge müssen ggü. Variante 2 (2030) rd. 1.000.000 Zug-km pro Jahr zusätzlich in Kauf nehmen

alternative Laufwege

Variante / Ausbauzustand	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante BVWP (PRINS V03)	149	52	90	389
	↓ -25	↓ +10	↓ +14	↓ +1
Variante 1	124	62	104	390

Anzahl Schienengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (06 - 22 Uhr)

* Schienengüterverkehr

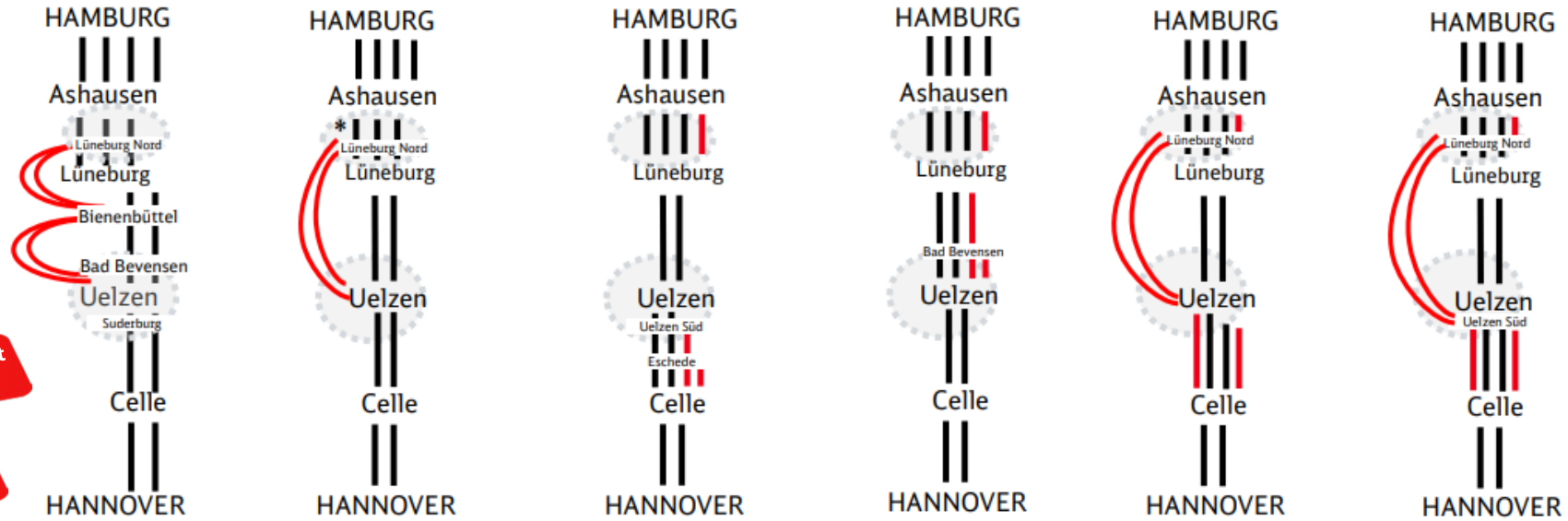
** Erweiterter Untersuchungsraum (umfasst u. a. Verkehre von/nach Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven)

*** unter Berücksichtigung der Vorplanung für die ABS Wunstorf – Nienburg – Verden und der Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung für die ABS Rotenburg – Verden

Faktencheck Bestandsausbau gemäß Vieregg-Rössler

DB NETZE

Die DB sucht Lösungsansätze konsequent „von innen nach außen“



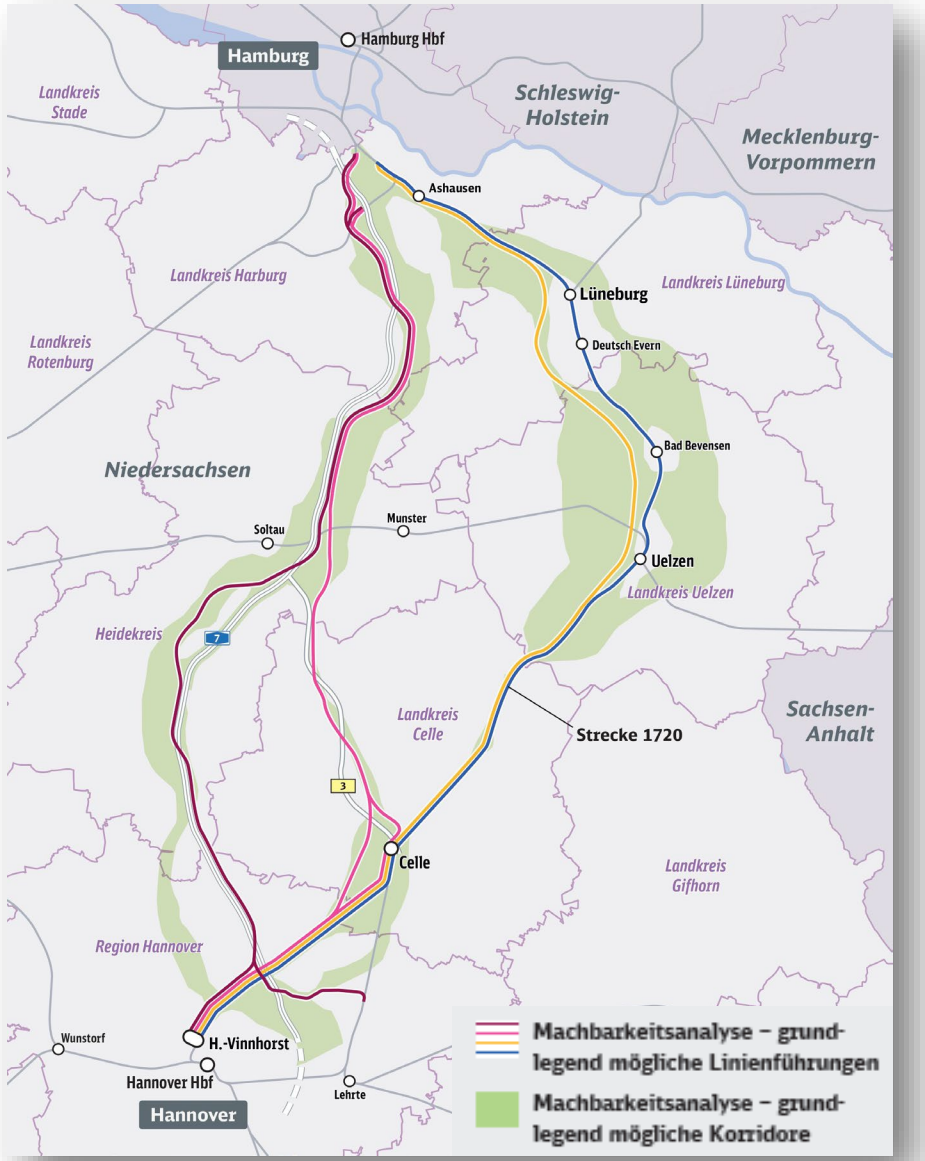
7. Gl. Werkstatt 29.01.2021

Kosten vergleichbar BVWP 2016

	„Gläserne Werkstatt“		Betrachtung Vieregg-Rössler		Weiterentwicklungen	
	Variante **3a**	Variante **3b**	**Vieregg 2**	**Vieregg 1**	**Vieregg plus 3b**	**Bestandsnah**
Verkehrlich engpassfrei**	×	×	×	✓	✓	✓
Betrieblich optimal**	×	×	×	×	✓	✓
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

Die DB hat vier grundlegend denkbare Linienführungen im Rahmen der Vorplanung betrachtet



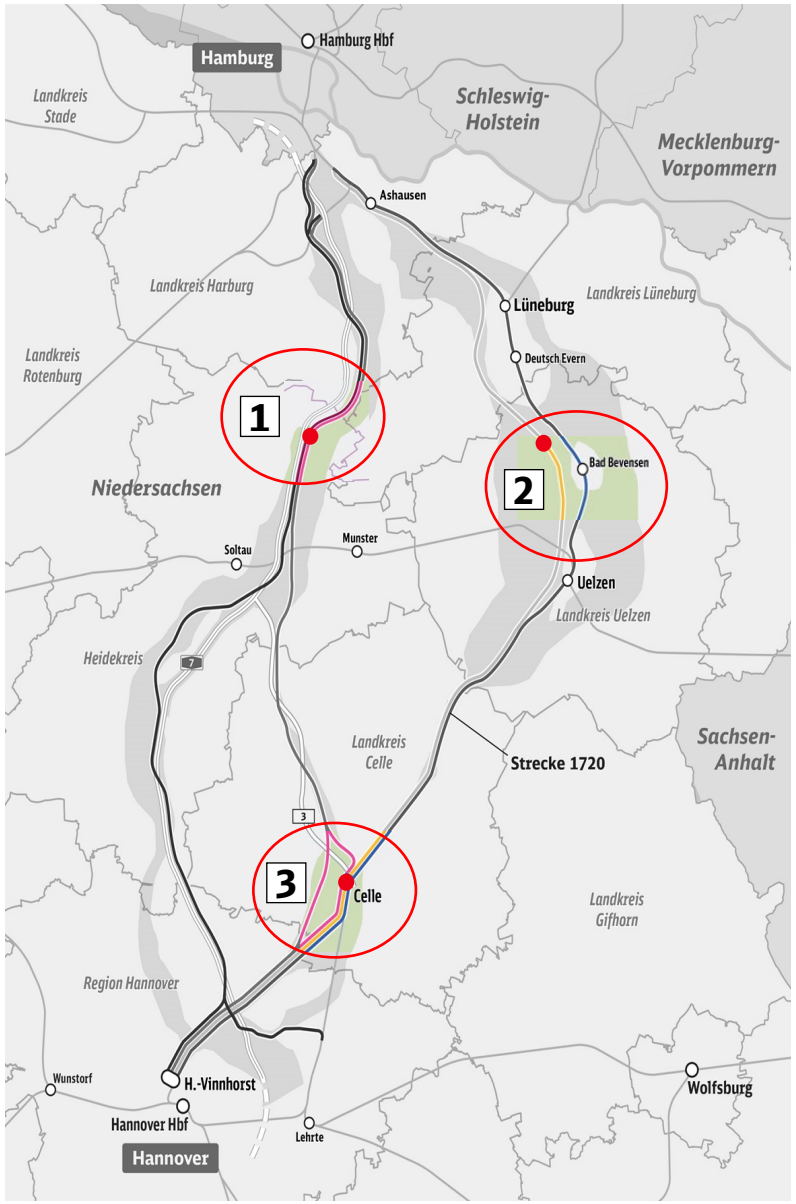
1. Vorgehen innerhalb des Untersuchungsraums von innen nach außen
2. Identifikation von Grobkorridoren durch Raumwiderstandsanalyse
3. Untersuchung möglicher Varianten innerhalb der Grobkorridore entlang diverser Kriterien und gesetzlicher Zielvorgaben

> Diese vier farbigen Linien sind in den drei Korridoren die jeweils besten, die aus der Vielzahl an untersuchten Varianten übriggeblieben sind.

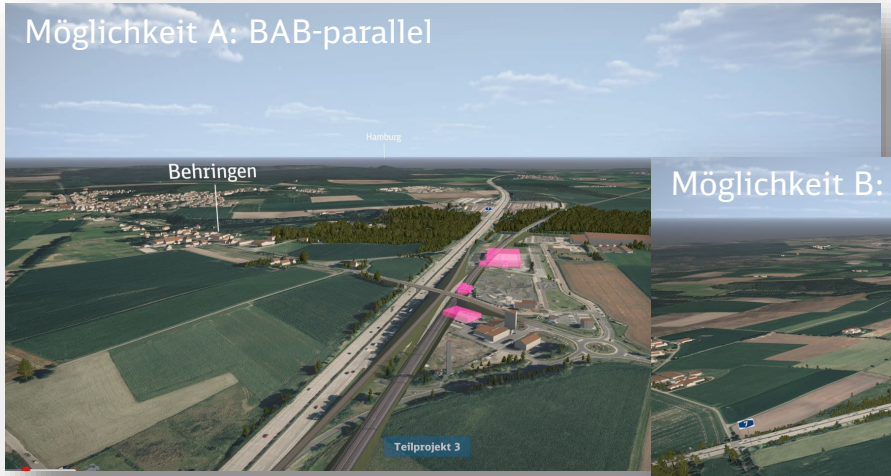
AGENDA

1. Unser Auftrag
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. **Grundvarianten Bestandsfern**
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. Terminplanung

Jede durchgängige Linienführung birgt planerische Herausforderungen



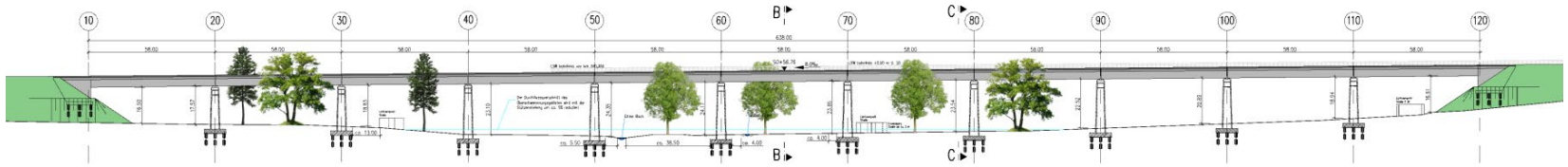
1 Beispiel Bispingen



〉 Abwägung umfangreicher Betroffenheiten: Gewerbe vs. Schutzgut Mensch

2 Beispiel Umfahrung Bienenbüttel

Talbrücke Eitzen



3 Beispiel Celle

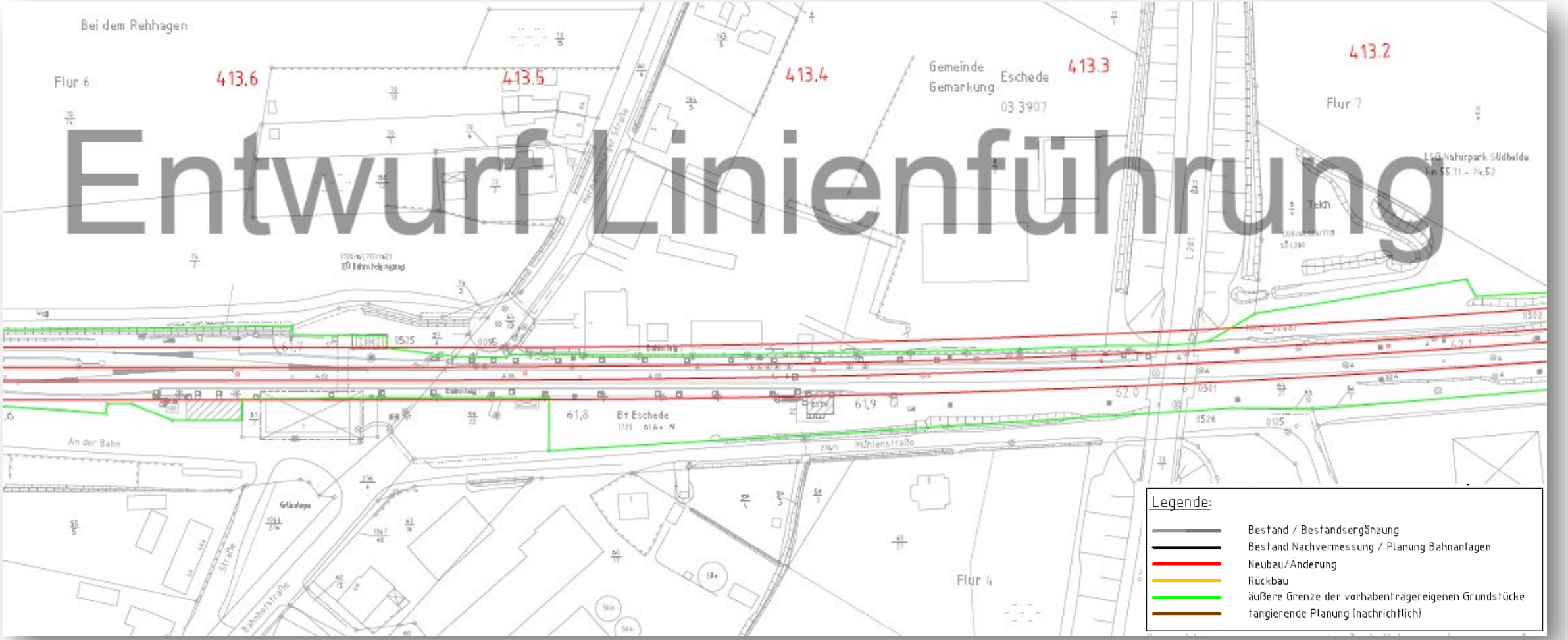
〉 BVWP-Projekt „Verlegung B3“: Mögliche Anpassung der Trassierung und/oder Straßenführung

〉 Herausforderungen durch innerstädtische Bebauung

〉 Umbau Bhf. Celle erforderlich

Das Projektteam führt regionale Fachgespräche in der Region zur Aufnahme planerischer Hinweise

Beispiel Grundvariante „Bestandsnah“:



AGENDA

DB NETZE

1. Unser Auftrag
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. **Kommunikation und weiterer Prozess**
5. Terminplanung

Die DB sucht den direkten Austausch mit Projektbeteiligten im gesamten Projektraum

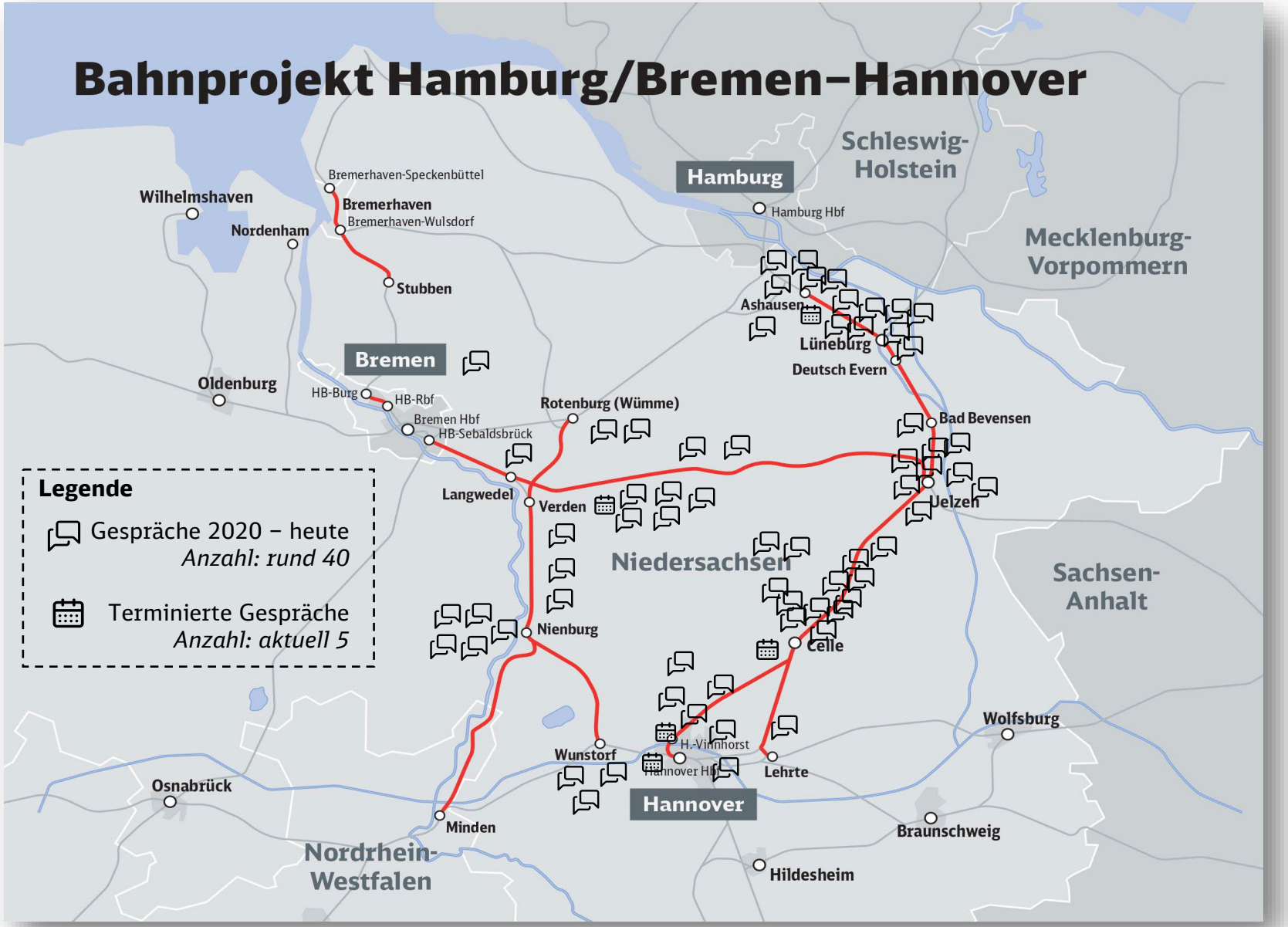
DB NETZE

ⓘ Umfassendes Informationsangebot für die breite Öffentlichkeit

- Website
- Infomarkt
- 7 Infoveranstaltungen
- 9 Gläserne Werkstätten

\+ Regionale, fokussierte fachplanerische Gespräche

〉 Info-Veranstaltung: Veröffentlichung Vorplanungsergebnisse Ende 2022



Der ausführliche Kriterienkatalog für den Variantenvergleich beinhaltet über 350 Kriterien

Beispiel anhand des Kriteriums „Umweltbelange“

Die Vorplanungsergebnisse werden nach Fertigstellung in einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt. Der zugrundeliegende Kriterienkatalog hat über 350 Kriterien und wird **online** veröffentlicht.

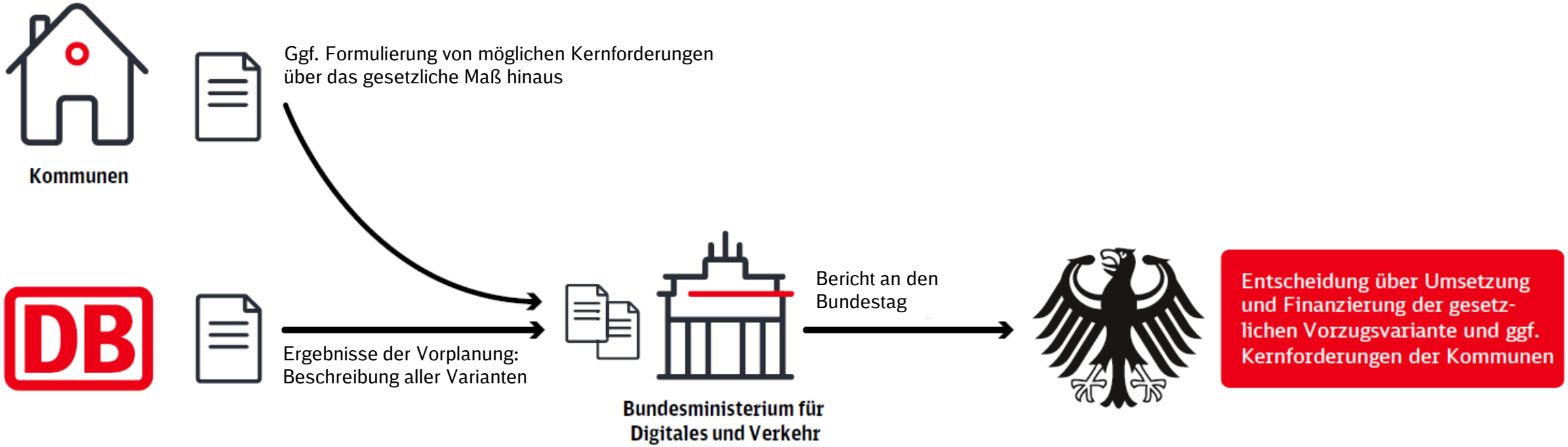
Umweltbelange

- Schutzgebiete und -objekte
  - Naturschutzgebiete
  - ...
- Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit
  - Flächeninanspruchnahme
  - ...
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
  - Biotope
  - ...

https://www.hamburg-bremen-hannover.de/kriterienkatalog-vorplanung-hamburg-hannover.html

In engem Austausch mit den Akteuren der Region werden die Unterlagen für eine parlamentarische Befassung vorbereitet

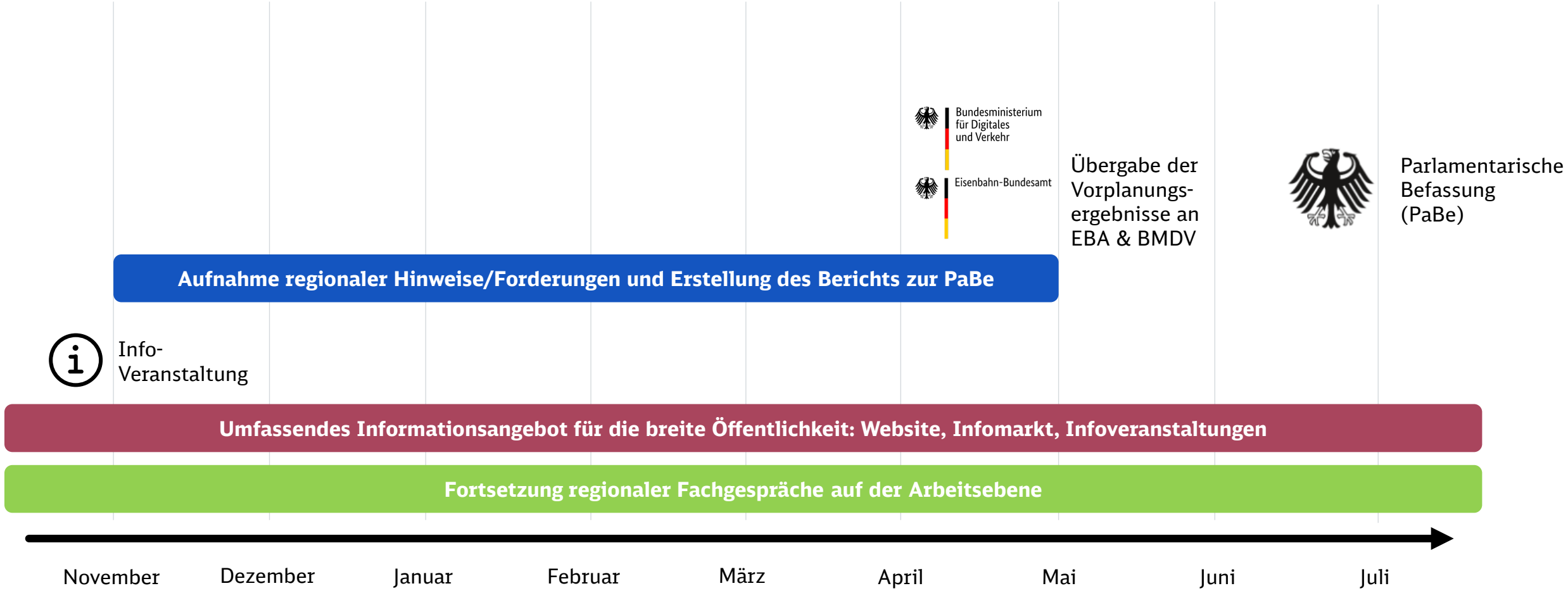
Die Parlamentarische Befassung



AGENDA

1. Unser Auftrag
2. Grundvarianten Bestandsausbau/Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
3. Grundvarianten Bestandsfern
4. Kommunikation und weiterer Prozess
5. **Terminplanung**

Der Austausch auf unterschiedlichen Ebenen geht parallel weiter



Auf dem Weg zur Parlamentarischen Befassung

Gemeinsamer Austausch mit der öffentlichen Verwaltung

1

Einbeziehung kommunalpolitischer Gremien

2

Ggf. Formulierung von möglichen Forderungen über den gesetzlichen Anspruch hinaus

3

Zusammenfassung der gemeinsamen regionalen Kernforderungen durch die Regionen

Übergabe an die DB zur Darstellung und monetären Bewertung, um eine Vergleichbarkeit herzustellen

Wir stehen für den Austausch gerne zur Verfügung: bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com

DB
NETZE