

Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover **Runder Tisch „Hannover Ost“**

Agenda

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

Agenda

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

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

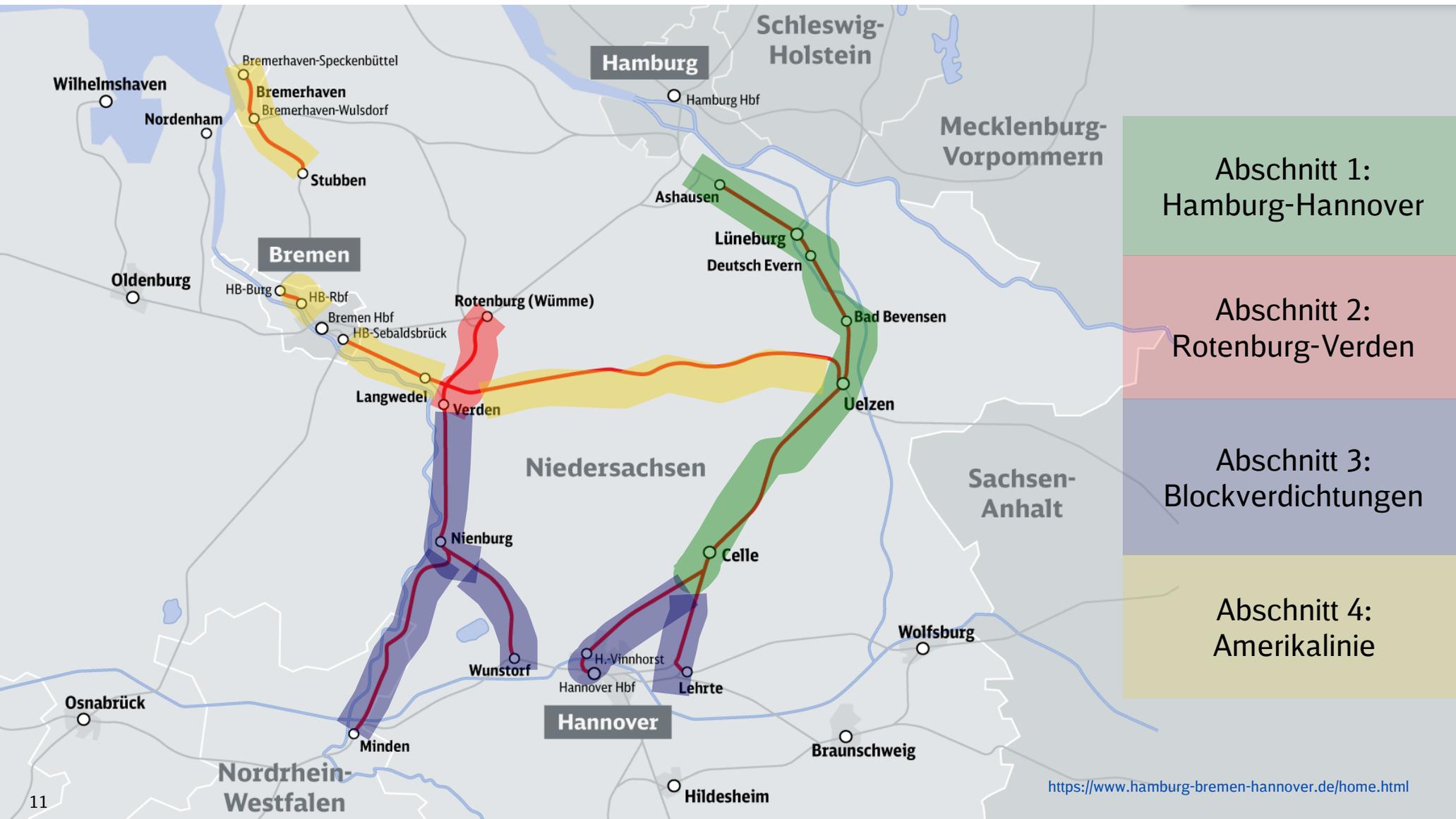
Unterwegs mit
Ökostrom.

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



Agenda

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

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

Maßnahmentitel gem. BSWAG (Ifd. 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 Celle-Lehrte

Celle-Lehrte



Ist-Zustand

Streckenummer	1720
Länge des Abschnittes	27,8 km
Streckengleise	2
Bahnübergänge	11
Brücken	15
Oberleitung	73,9 km
Weichen	45
Signale	149
Zulässige Geschwindigkeit	160 km/h

Geplante Maßnahmen*

- Blockverdichtung Celle-Lehrte

Nach derzeitigem Erkenntnisstand werden vsl. nur geringe signaltechnische Anpassungen erforderlich.

* gemäß Projektinformationssystem (PRINS) / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Der Projektabschnitt Celle-Hannover

Celle-Hannover



Ist-Zustand

Streckenummer	1710
Länge des Abschnittes	36,9 km
Streckengleise	2
Bahnübergänge	0
Brücken	62
Oberleitung	95,8 km
Weichen	36
Signale	146
Zulässige Geschwindigkeit	200 km/h

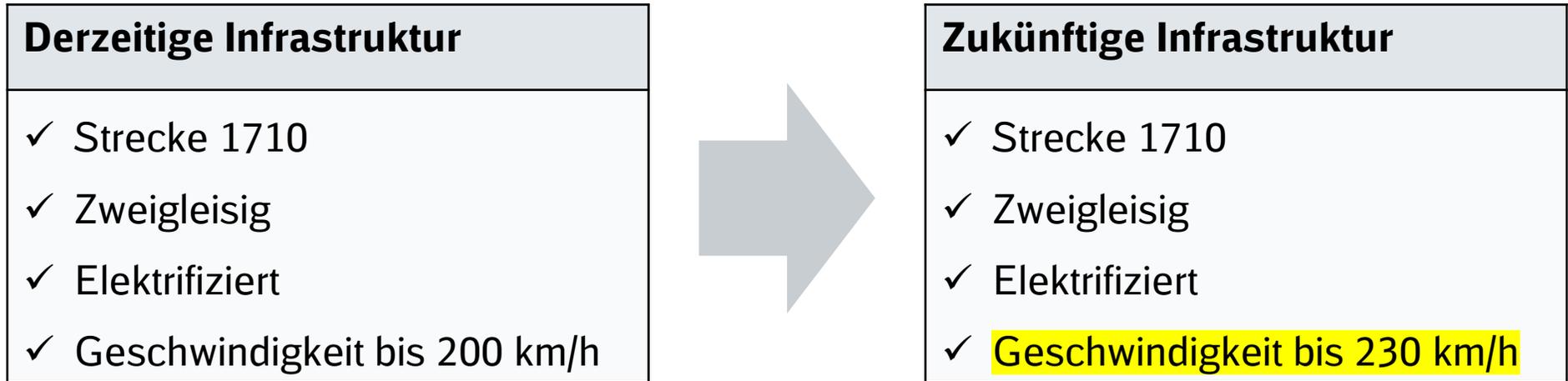
Geplante Maßnahmen

- Ausbaustrecke Celle-Hannover-Vinnhorst:
V_{max} 230 km/h*
- Projekttraumanpassung bis Hannover**

* gemäß Projektinformationssystem (PRINS) / Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

** im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Wir verbinden Norddeutschland: Schneller von Hamburg nach Hannover



Ziel

**Unterstützung des Gesamtmaßnahmenziels
von 11 Minuten Fahrzeitgewinn
zwischen Hamburg und Hannover**

Planungsstand



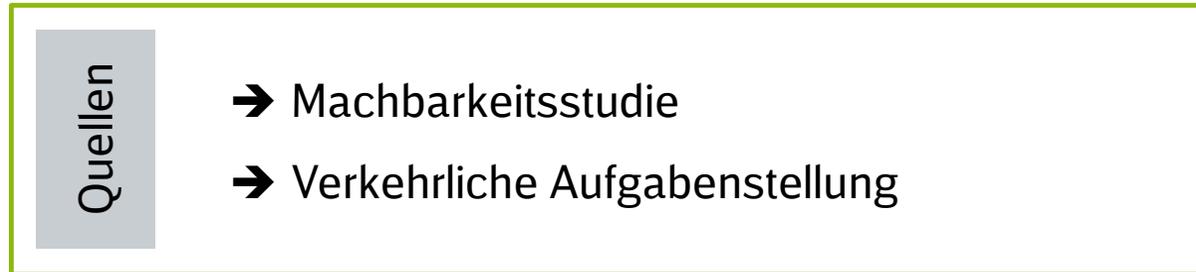
Abgeschlossen

- ✓ Machbarkeitsstudie für drei Geschwindigkeitsvarianten
- ✓ Verkehrliche Aufgabenstellung
- ✓ Aufbau von planerischen und personellen Ressourcen
- ✓ Vergabe der Grundlagenermittlung und Vorplanung

Nächste Schritte

- ➔ bis Q4 19: Fertigstellung der betrieblichen Aufgabenstellung (BAst)
- ➔ in Q3/4 19: Baugrunderkundungen und Vermessung vor Ort
- ➔ Ab Q3 19: Durchführen der Vorplanung
- ➔ in 2021: Parlamentarische Befassung

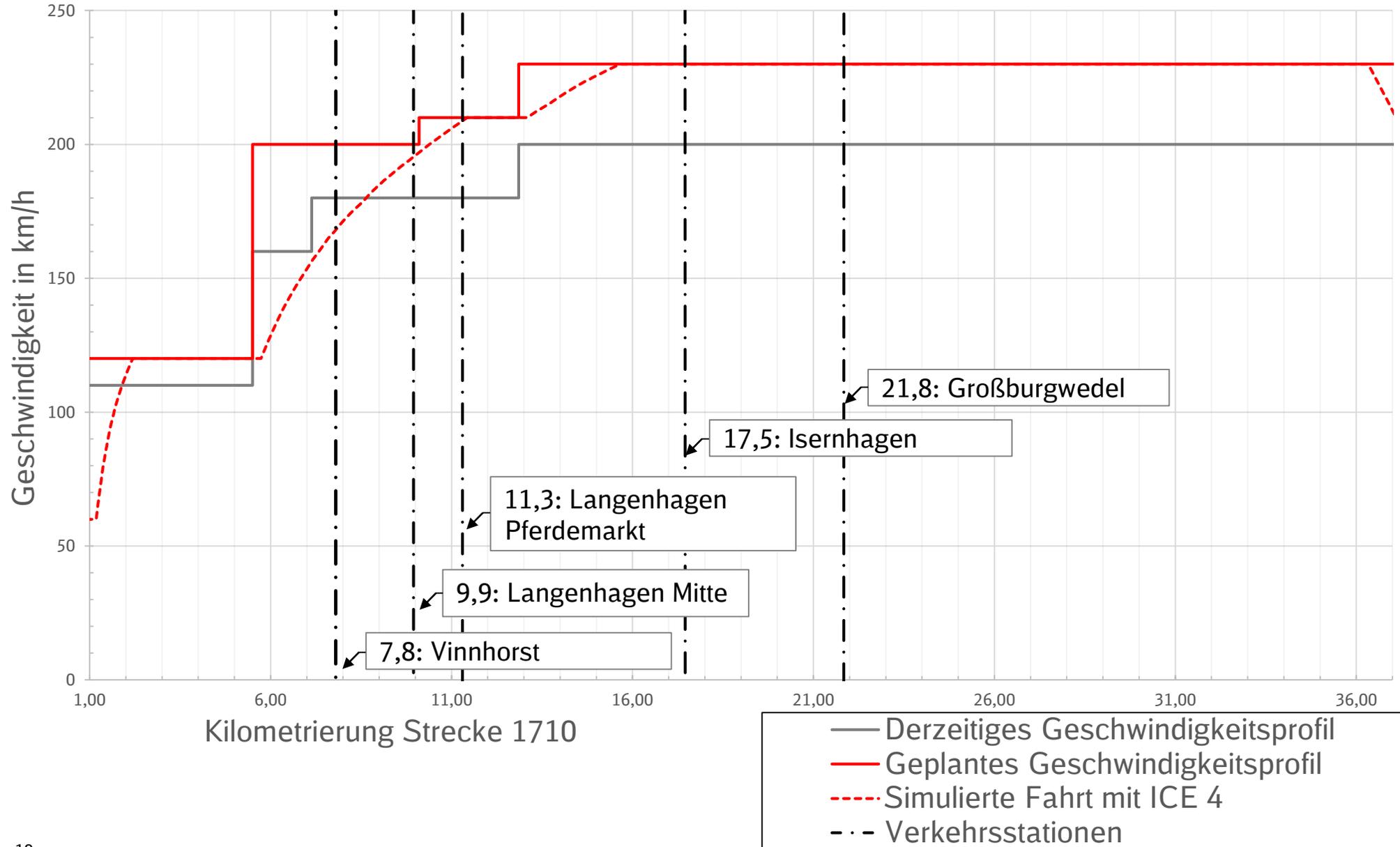
Im Rahmen der bisherigen Planung wurden erste Erkenntnisse zur Lösungsfindung gewonnen



In Vorplanung zu untersuchender Lösungsansatz:

- Gestaffelte Geschwindigkeitsvariante mit maximal 230 km/h
 - ✓ Möglichkeit zur Umsetzung in bestehender Lage
 - ✓ An die Fahrdynamik angepasste Geschwindigkeitskonzeption
 - ✓ Kapazitätssteigerung durch Optimieren von Betriebsstellen
- Südliche Erweiterung des Projektraumes bis kurz vor Hannover Hbf
 - ✓ Fahrzeitgewinne werden ressourcenschonend im niedrigen Geschwindigkeitsbereich generiert

Geschwindigkeitsprofil



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: Zwischen Ehlershausen und Celle: Georg Wagner/DB, Vorsignal: Volker Emersleben/DB

Folie 04 Containerterminal Hamburg: Uwe Miethel/DB

Folie 05 München Hbf - ankommen und abfahren - pulsierendes Leben im Bahnhof: Uwe Miethel/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 20 Digitaler Projektbrief / Hannover Hbf: Armin Skierlo/DB

Folie 22 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. Betriebsoptimierung 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 sensitiver 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 sensitiver 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.**

Blockverdichtung: Was verbirgt sich dahinter?

