DB InfraGO

Hamburg/Bremen–Hannover

Projektbrief zum wichtigsten Bahnprojekt im Seehafenhinterland

Nr. 2 | Dezember 2024

„Sauberer. Leiser. Schneller."

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,
die Bahnprojekte ABS/NBS Hamburg–Hannover setzen konsequent wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur um.

Dazu gehören auch verschiedenste Maßnahmen an der Bahnstrecke Hannover–Hamburg, welche im „Klimaschutzprogramm 2030" der Bundesregierung enthalten sind. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Infrastruktur zu stärken und zuverlässigeren Bahnverkehr in der Region zu ermöglichen.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Strecken in unserem Projektraum leistungsfähiger zu gestalten und die Mobilität nachhaltig zu verbessern.

Ihr Matthias Hudaff
Leiter Technik
Bahnprojekte ABS/NBS Hamburg–Hannover, ABS Bremen–Hannover

Das Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes – Umsetzung im Norden Niedersachsens

Was ist das Klimaschutzprogramm?

Die Deutsche Bahn (DB) hat für die am stärksten befahrenen Schienenstrecken eine „Generalsanierung" vorgesehen. Dazu zählt auch die Strecke Hannover–Hamburg.

Außerdem soll auf dieser Strecke das Klimaschutzprogramm 2030 (KSP) helfen, die Klimaschutzziele des Bundes zu erreichen. Seit 2020 ist es bei der DB als Top-Projekt im Unternehmensprogramm integriert, um die Bahninfrastruktur zukunftsfähig zu machen.

Konkret sollen Stellwerke modernisiert, Kapazitäten in wichtigen Verkehrsknoten erhöht und der Ausbau des kombinierten Verkehrs vorangetrieben werden. Die Bahn will Bahnhöfe attraktiver und die Schiene digitaler machen. Insgesamt sorgen diese Maßnahmen dafür, dass die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland verbessert wird. So vermindert die Bahn den CO_2-Ausstoß und schützt das Klima.

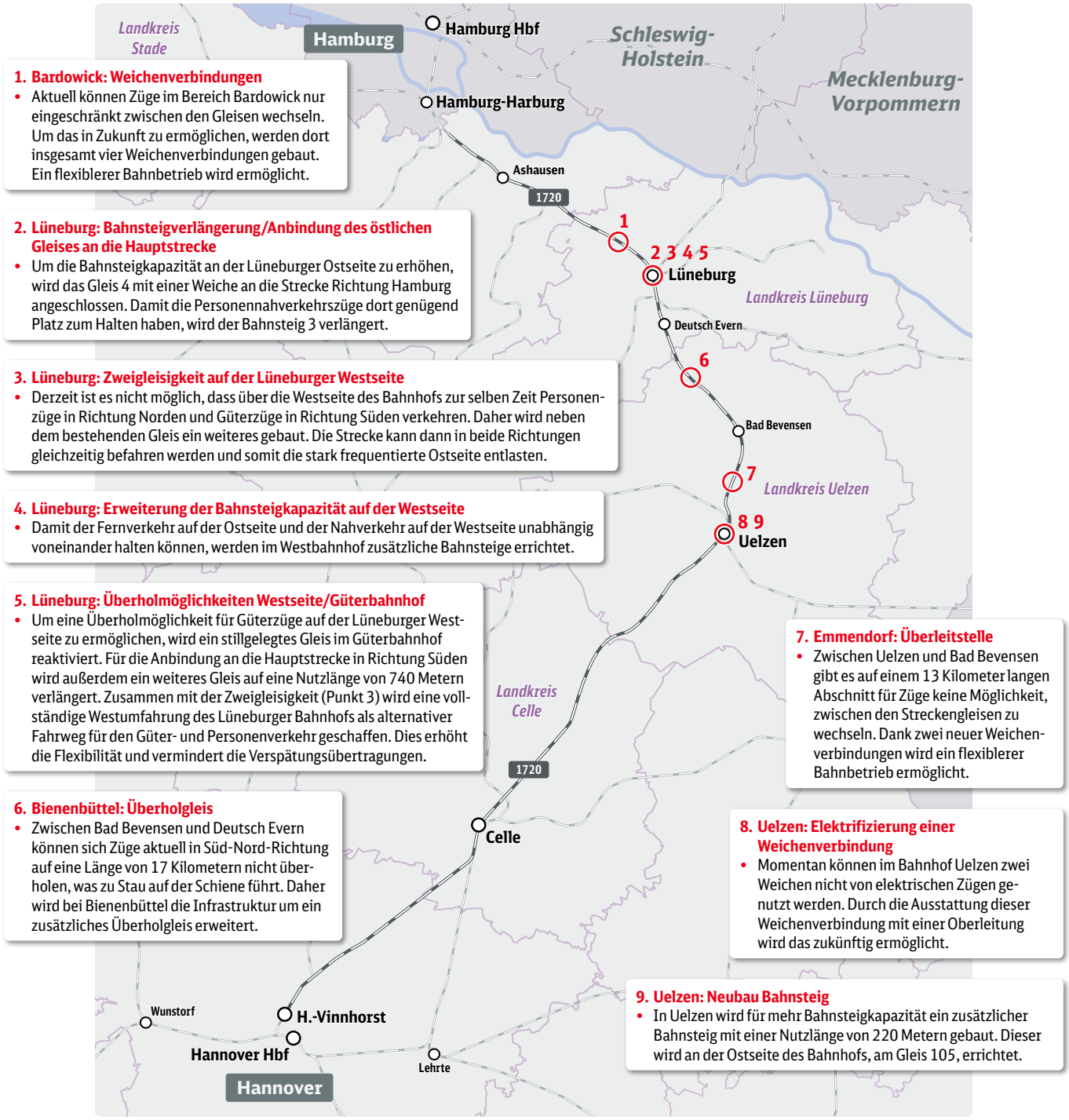
Was hat das Bahnprojekt HHBH damit zu tun?

In den vergangenen Jahren hat das Team des Bahnprojekts Hamburg/Bremen–Hannover umfangreiche inhaltliche Ergebnisse über verschiedenste Ausbaumöglichkeiten der Schieneninfrastruktur zwischen Hamburg und Hannover erarbeitet. Dabei ist es nur folgerichtig, diese Expertise zu nutzen, um die bis zum Jahr 2030 umzusetzenden neun Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm baureif zu projektieren. Die Finanzierung ist gesichert, die Planungsbüros über Ausschreibungen gebunden und im Jahr 2029 wird ein Zeitfenster für die Realisierung zur Verfügung stehen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter …

Projektbrief Hamburg/Bremen–Hannover

Fortsetzung: Das Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes – Umsetzung im Norden Niedersachsens



1. Bardowick: Weichenverbindungen
- Aktuell können Züge im Bereich Bardowick nur eingeschränkt zwischen den Gleisen wechseln. Um das in Zukunft zu ermöglichen, werden dort insgesamt vier Weichenverbindungen gebaut. Ein flexiblerer Bahnbetrieb wird ermöglicht.

2. Lüneburg: Bahnsteigverlängerung/Anbindung des östlichen Gleises an die Hauptstrecke
- Um die Bahnsteigkapazität an der Lüneburger Ostseite zu erhöhen, wird das Gleis 4 mit einer Weiche an die Strecke Richtung Hamburg angeschlossen. Damit die Personennahverkehrszüge dort genügend Platz zum Halten haben, wird der Bahnsteig 3 verlängert.

3. Lüneburg: Zweigleisigkeit auf der Lüneburger Westseite
- Derzeit ist es nicht möglich, dass über die Westseite des Bahnhofs zur selben Zeit Personenzüge in Richtung Norden und Güterzüge in Richtung Süden verkehren. Daher wird neben dem bestehenden Gleis ein weiteres gebaut. Die Strecke kann dann in beide Richtungen gleichzeitig befahren werden und somit die stark frequentierte Ostseite entlasten.

4. Lüneburg: Erweiterung der Bahnsteigkapazität auf der Westseite
- Damit der Fernverkehr auf der Ostseite und der Nahverkehr auf der Westseite unabhängig voneinander halten können, werden im Westbahnhof zusätzliche Bahnsteige errichtet.

5. Lüneburg: Überholmöglichkeiten Westseite/Güterbahnhof
- Um eine Überholmöglichkeit für Güterzüge auf der Lüneburger Westseite zu ermöglichen, wird ein stillgelegtes Gleis im Güterbahnhof reaktiviert. Für die Anbindung an die Hauptstrecke in Richtung Süden wird außerdem ein weiteres Gleis auf eine Nutzlänge von 740 Metern verlängert. Zusammen mit der Zweigleisigkeit (Punkt 3) wird eine vollständige Westumfahrung des Lüneburger Bahnhofs als alternativer Fahrweg für den Güter- und Personenverkehr geschaffen. Dies erhöht die Flexibilität und vermindert die Verspätungsübertragungen.

6. Bienenbüttel: Überholgleis
- Zwischen Bad Bevensen und Deutsch Evern können sich Züge aktuell in Süd-Nord-Richtung auf eine Länge von 17 Kilometern nicht überholen, was zu Stau auf der Schiene führt. Daher wird bei Bienenbüttel die Infrastruktur um ein zusätzliches Überholgleis erweitert.

7. Emmendorf: Überleitstelle
- Zwischen Uelzen und Bad Bevensen gibt es auf einem 13 Kilometer langen Abschnitt für Züge keine Möglichkeit, zwischen den Streckengleisen zu wechseln. Dank zwei neuer Weichenverbindungen wird ein flexiblerer Bahnbetrieb ermöglicht.

8. Uelzen: Elektrifizierung einer Weichenverbindung
- Momentan können im Bahnhof Uelzen zwei Weichen nicht von elektrischen Zügen genutzt werden. Durch die Ausstattung dieser Weichenverbindung mit einer Oberleitung wird das zukünftig ermöglicht.

9. Uelzen: Neubau Bahnsteig
- In Uelzen wird für mehr Bahnsteigkapazität ein zusätzlicher Bahnsteig mit einer Nutzlänge von 220 Metern gebaut. Dieser wird an der Ostseite des Bahnhofs, am Gleis 105, errichtet.

Was ist eine Überleitstelle?

Eine Überleitstelle ist ein Bereich, in dem Züge durch Weichen von einem Gleis auf ein anderes übergeleitet werden können.

Sie ermöglichen es, Züge flexibel zu leiten, den Verkehrsfluss zu steuern und verringern die Störanfälligkeit im Betrieb.

Was bedeutet all das konkret?

Die hier vorgestellten Maßnahmen schaffen zwischen Hamburg und Hannover eine kleine Kapazitätserhöhung von bis zu sechs Zügen am Tag. Sie ermöglichen punktuell mehr Flexibilität und Robustheit im Betrieb und ergänzen die ebenfalls für das Jahr 2029 geplante Generalsanierung dieser wichtigen Strecke. Trotzdem ist schon jetzt klar: Die erweiterte Generalsanierung ersetzt den notwendigen Aus- bzw. Neubau des Korridors Hannover–Hamburg für langfristig zusätzliche Kapazitäten und höhere Geschwindigkeiten nicht. In der Konsequenz ist es daher unverändert wichtig, auf Basis der vorliegenden Planungen und unter Berücksichtigung der zeitnah zu erwartenden Verkehrsprognose 2040 den langfristig erforderlichen Aus- bzw. Neubau voranzutreiben.

Ein Blick auf den Abschnitt Rotenburg–Verden: Galeriebauwerke

Auch im Projektabschnitt zwischen Rotenburg und Verden schreiten die Planungen stetig voran. Im Fokus liegt der Knoten Verden, also vor allem der Bereich in und um den Verdener Bahnhof. In diesem Bahnhof, der auch für die Strecke Bremen–Hannover von besonderer Bedeutung ist, sollen Galeriebauwerke errichtet werden, um die Kernforderung der Region nach aktiven „Vollschutz vor Bahnlärm“ gemäß dem Beschluss des Deutschen Bundestags zu realisieren.

Den Wunsch, Galeriebauwerke zu planen, haben die Kommunen entlang der Strecke im Rahmen der Vorbereitungen für die Parlamentarische Befassung formuliert. Bei der Parlamentarischen Befassung entscheidet der Deutsche Bundestag über Finanzmittel für mögliche Zusatzforderungen, die den Aus- und Neubau von Bahnstrecken betreffen. Neben den bereits geplanten Schallschutzmaßnahmen hat der Bundestag (Bundesdrucksache) entlang der gesamten circa 26 Kilometer langen Strecke weitere 70 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

Das Interesse der Anrainerkommunen nimmt die DB sehr ernst, deshalb hat sie sich intensiv mit den Galeriebauwerken beschäftigt. Im Mittelpunkt der bisherigen Planungen stand die Frage, in welchem Verhältnis Kosten und Nutzen der Galeriebauwerke zueinander stehen? Dabei wurde deutlich: Die Galeriebauwerke erreichen ein extrem hohes Schutzniveau, kosten allerdings ein Vielfaches von dem, was für den gesetzlichen Schallschutz vorgesehen war. Außerdem würden umfangreiche zusätzliche Baumaßnahmen nötig. In enger Abstimmung mit den Kommunen ist es deshalb jetzt die Aufgabe, eine gemeinsame Lösung zu finden. Eine Lösung, die sich gut in das Stadtbild einfügt, wirtschaftlich tragfähig ist und die Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich schützt.

Galeriebauwerke

Galeriebauwerke sind spezielle Bauwerke, die die Anwohnerinnen und Anwohner besonders gut vor Lärm schützen sollen. Konkret handelt es sich um sehr hohe Lärmschutzwände, die bis zu neun Meter hoch sind. Die Besonderheit ist der „Auslegerarm“, der über die Oberleitung reicht. Solche Bauwerke sind angesichts der bloßen Größe besonders anspruchsvoll, wenn es um die Planung und den Bau geht, da sie entsprechend tief im Boden „verankert“ werden müssen. Am Ende sollen mit innovativen Methoden die Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich vor Lärm geschützt werden.

Visualisierung Bahnsteig Verden

Impressum *Herausgeber* DB InfraGO AG, Bahnprojekt Hamburg/Bremen–Hannover, Lindemannallee 3, 30173 Hannover, www.hamburg-bremen-hannover.de | Kontakt: bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com | Fotos: iStock/querbeet (S. 1 oben), Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee (S. 1 Mitte)