



NETZE

Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover

SAUBERER – LEISER – SCHNELLER

Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover
19. September 2022 | Präsentation

1. Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover
2. Mögliche Linienführung Grundvariante bestandsnah
3. Mögliche Linienführung Grundvariante bestandsfern
4. Exemplarische Darstellung Bewertungsmatrix
5. Zusammenfassung und Ausblick

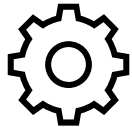


Der Bund verankert das optimierte Alpha-E + Bremen im Bundesschienenwegeausbaugesetz und beauftragt die DB



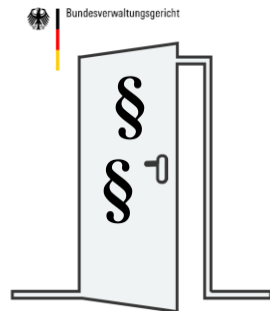
Gesetz*:

- 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

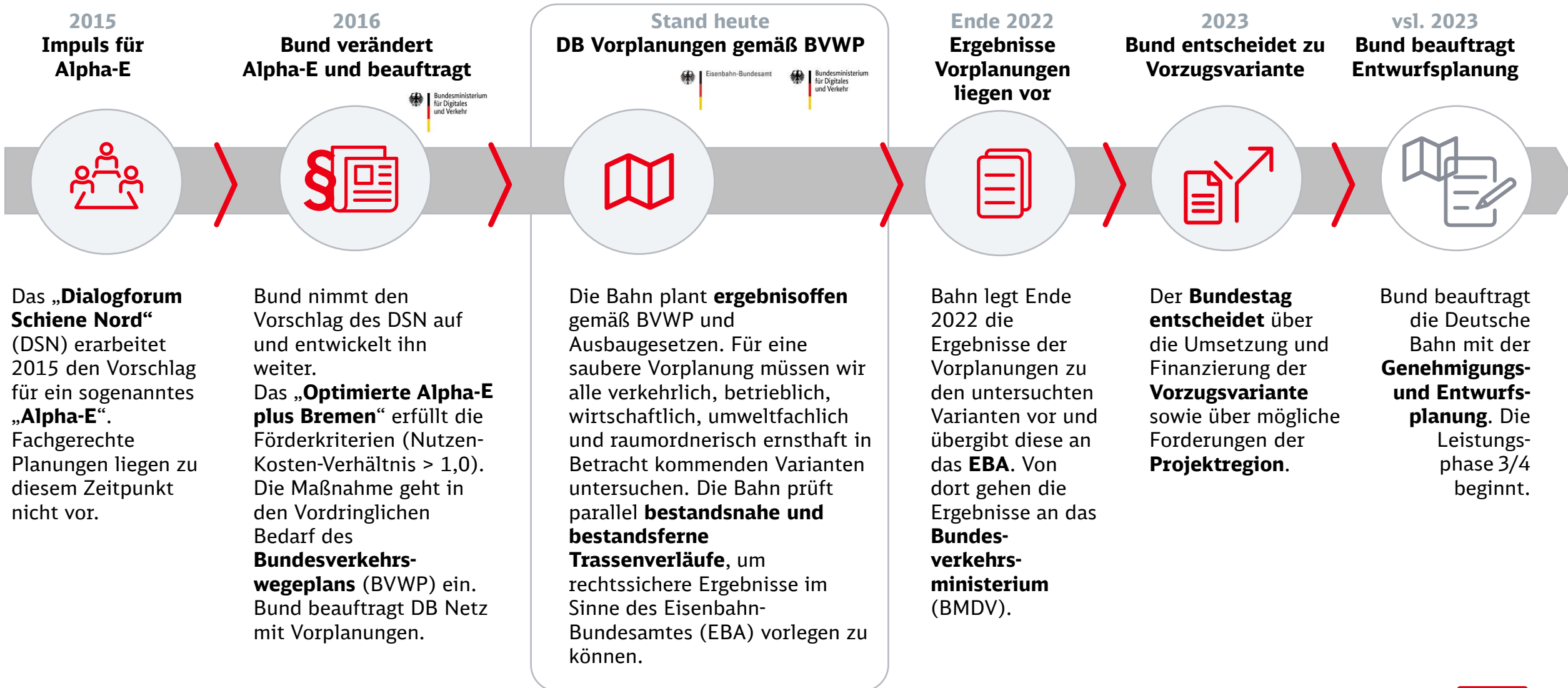


Rahmenbedingungen:

- „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)

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



Die Verantwortungsbereiche der beteiligten Institutionen sind klar definiert



Das **Bundesverkehrsministerium (BMDV)** definiert im Rahmen des **Bundesverkehrswegeplans (BVWP)** und beauftragt die DB mit der Planung.



Der **Bund** schafft den rechtlichen Rahmen und sorgt für die Finanzierung von Maßnahmen.



DB Netze plant im Auftrag des Bundes sorgfältig, verlässlich und entsprechend der gesetzlichen Vorgaben und nutzt wissenschaftliche Verfahren sowie interne und externe Expertisen.



Das **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)** gibt die Richtlinien für die Planungen vor, prüft die Ergebnisse und reicht diese an das BMDV weiter.

Zukunftsfähige Infrastruktur – für die Menschen, für die Wirtschaft und für die Verkehrswende



Ziele der Planungen

Verkehrlich engpassfreie Lösung

→ staufrei auf der Schiene

Betrieblich optimal

→ pünktlich im Takt

Volkswirtschaftlich sinnvoll

→ zukunftsfähig gut investiert

Umweltfachlich vorzugswürdig

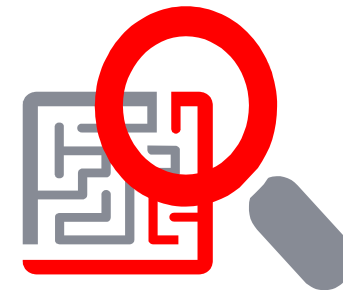
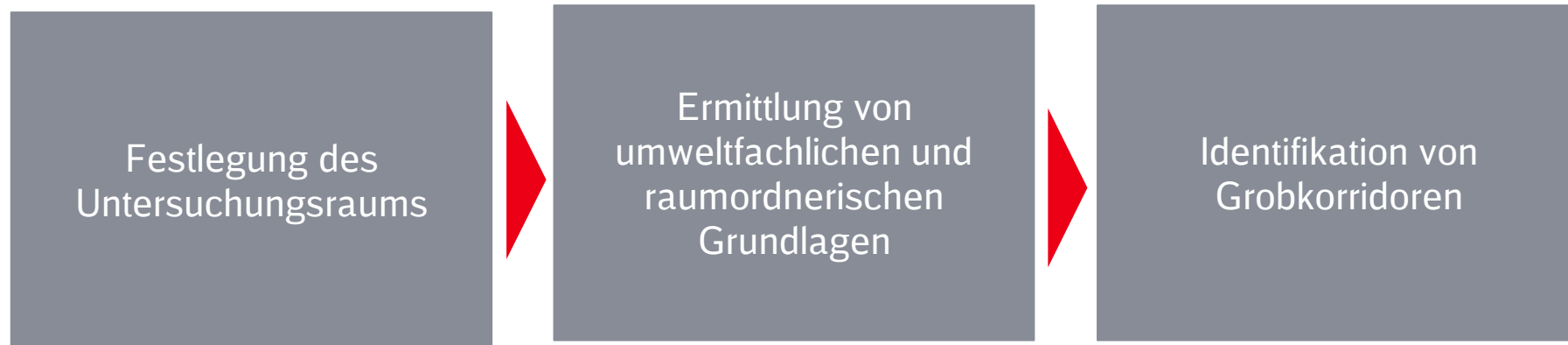
und raumordnerisch darstellbar



Die Region profitiert von zukunftsfähigen Verkehren

- + *Sauberer*
Weniger Straßenverkehr, weniger Staus, weniger Emissionen
- + *Leiser*
Entlastung vom Schienenverkehrslärm für die Anwohner
- + *Schneller*
Verkürzte Reisezeiten zwischen Hamburg und Hannover, verbesserter Schienenpersonennahverkehr für Pendler

In der Sensitivitätsbetrachtung wurde der Raum umweltfachlich und raumordnerisch untersucht



Der Untersuchungsraum der Sensitivitätsbetrachtung



Norden:
Landesgrenze
zu Hamburg



Osten:
10 km östlich der
Bestandsstrecke

Westen:
10 km
westlich A 7

Süden:
10 km Radius um
die Kreuzung zwischen
Bestandsstrecke und A7

Weitere Informationen zur Methodik der Sensitivitätsbetrachtung finden Sie auf der Projektwebsite ([Link](#))

Die Bahn plant in mehreren Korridoren mit dem Ziel einer rechtssicheren und abwägungsfehlerfreien Vorzugsvariante



Die raumordnerische und umweltfachliche „Sensitivitätsbetrachtung“ im Untersuchungsraum Hamburg–Hannover ergab im November 2021 mehrere Grobkorridore.

Die DB betrachtet in den Grobkorridoren drei Grundvarianten parallel und ergebnisoffen:

- Bestandsnah
- Bestandsnah mit Ortsumfahrungen
- Bestandsfern

Für ein rechtssicheres Ergebnis der Vorplanung müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten untersucht werden.

Die Ergebnisse der Vorplanungen werden nach Fertigstellung in einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt und daraus eine gesetzliche Vorzugsvariante ermittelt.

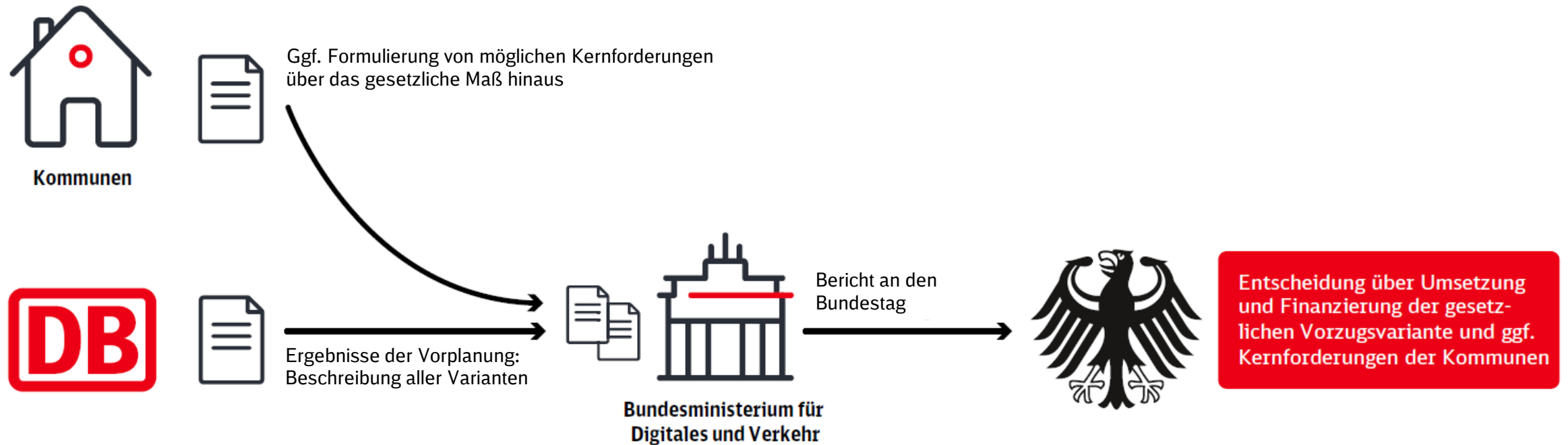
 umweltfachlich und raumordnerisch mögliche Korridore

 Bestandsstrecken im Projekttraum gemäß BVWP

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

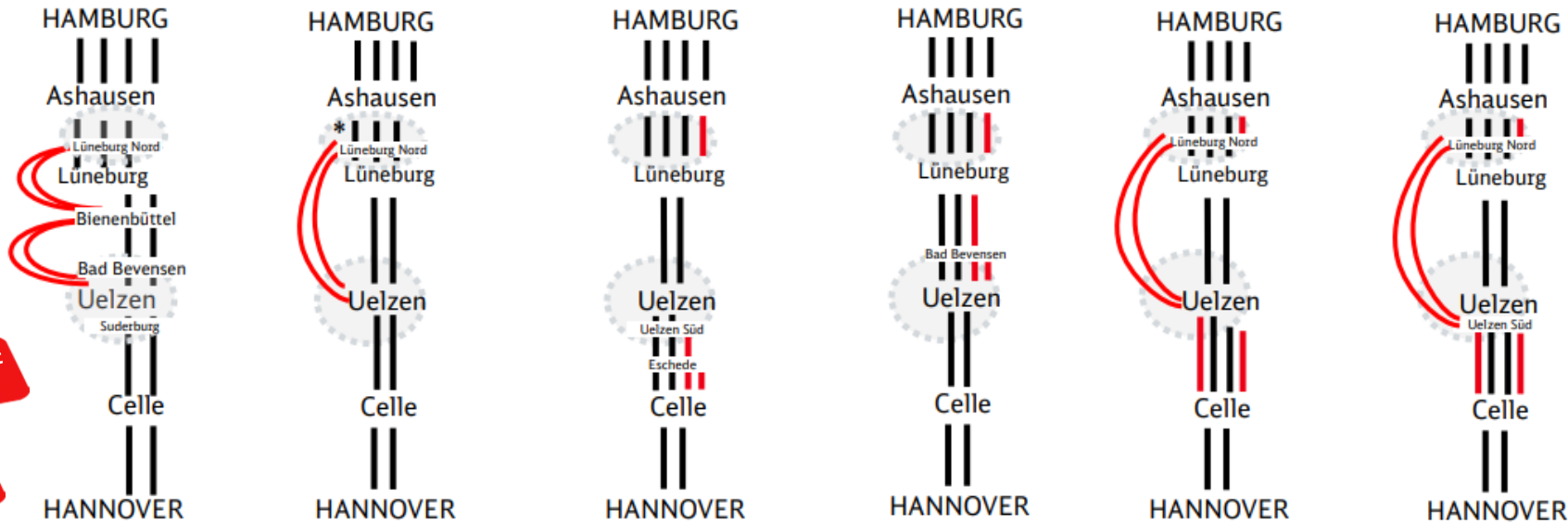


Die Parlamentarische Befassung



Faktencheck Bestandsausbau gemäß Vieregg-Rössler

Die DB sucht Lösungsansätze konsequent „von innen nach außen“



7. Gl. Werkstatt
29.01.2021

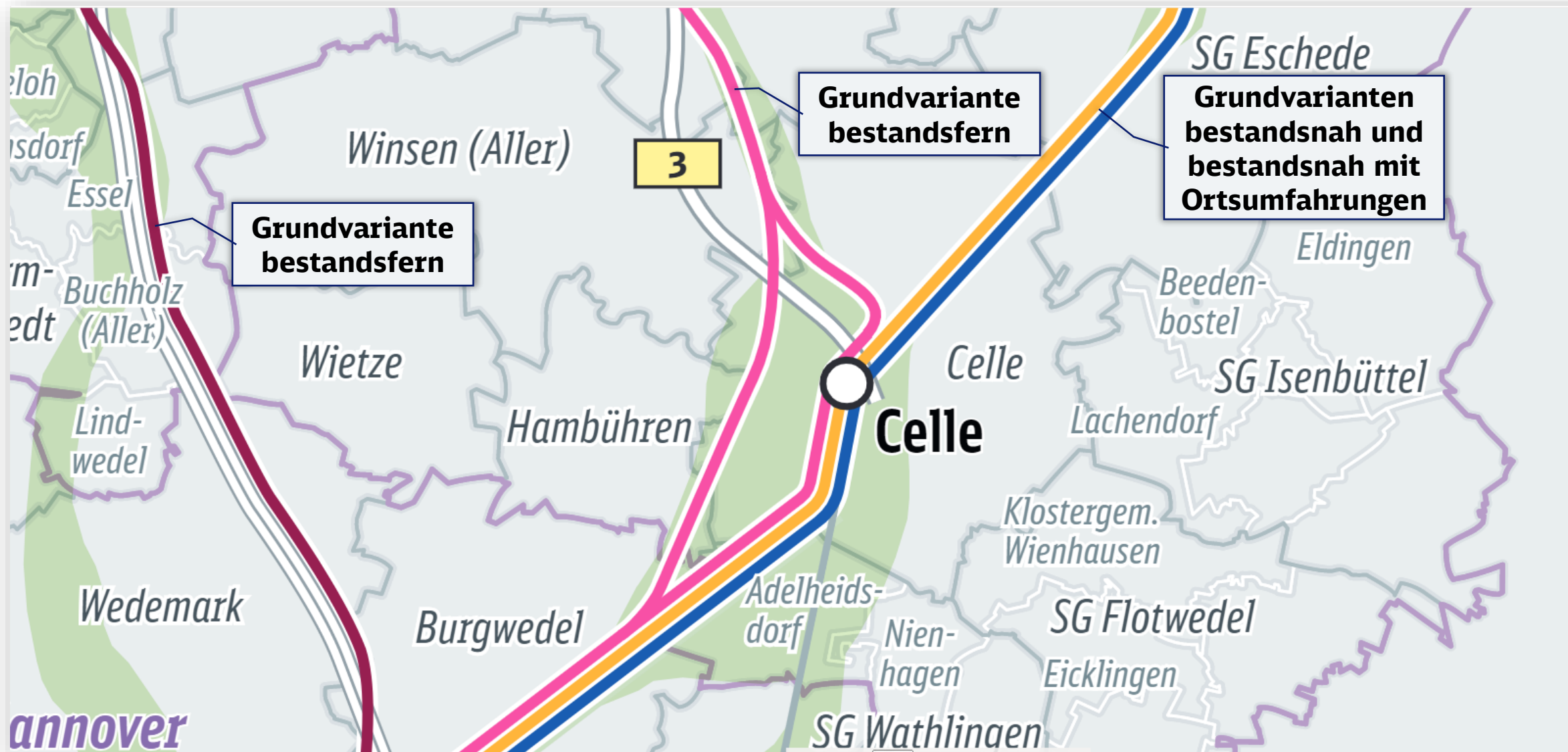
Kosten
vergleichbar
BVWP 2016

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

Übersicht Planungsvarianten

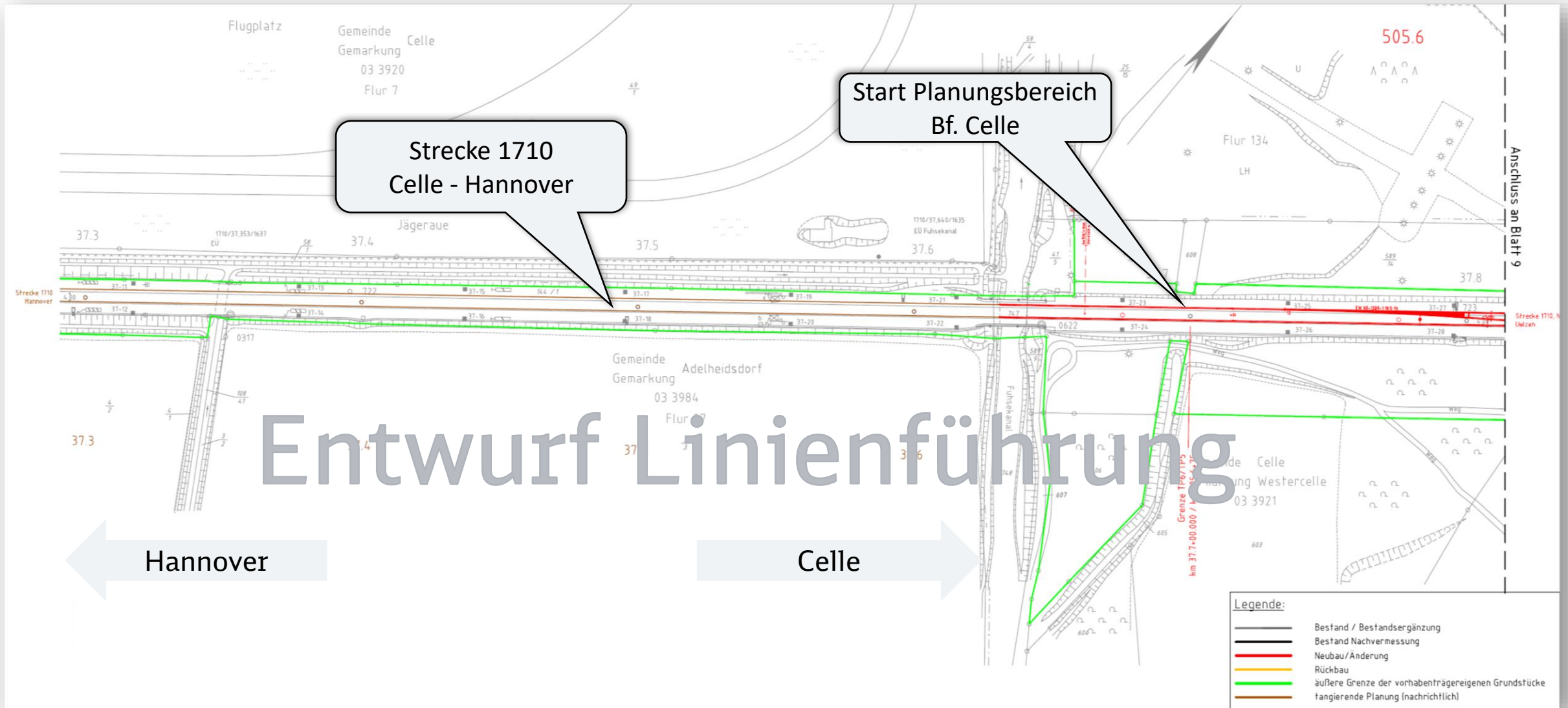
Übersicht Planungsvarianten



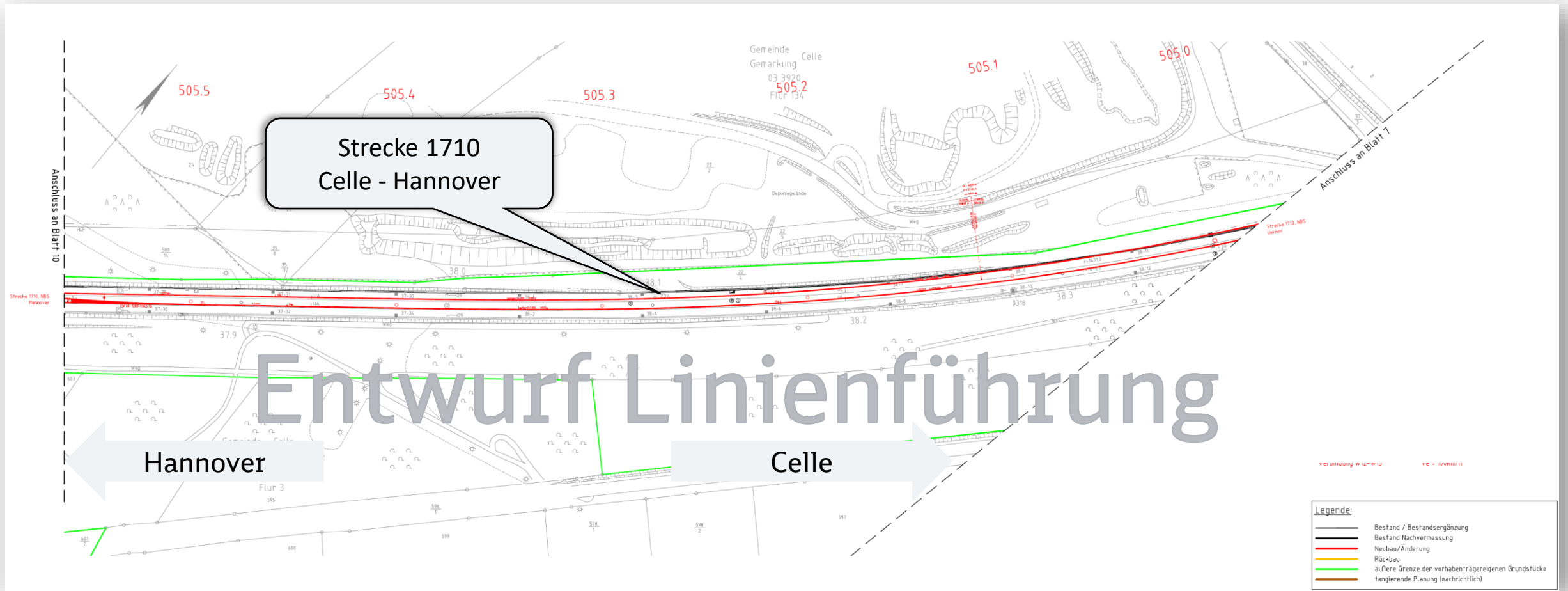
Mögliche Linienführung Grundvarianten „bestandsnah“



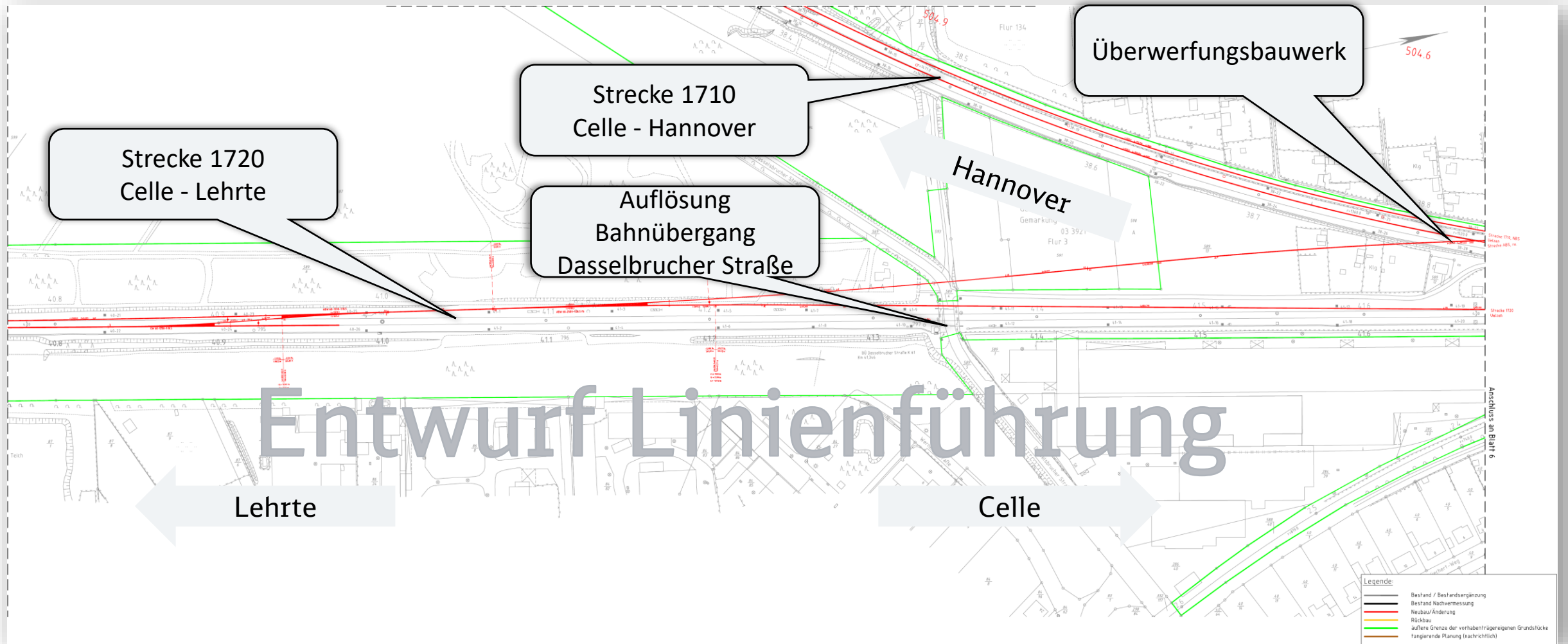
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



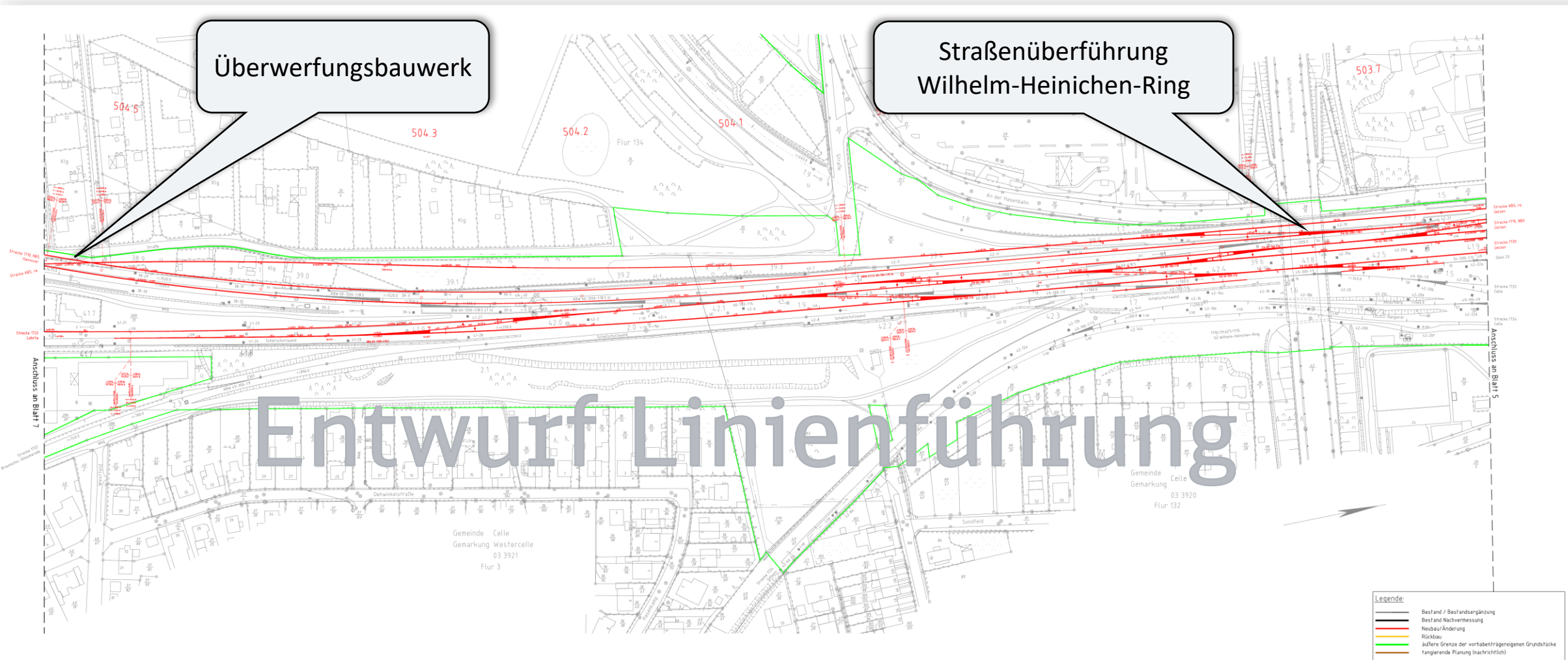
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



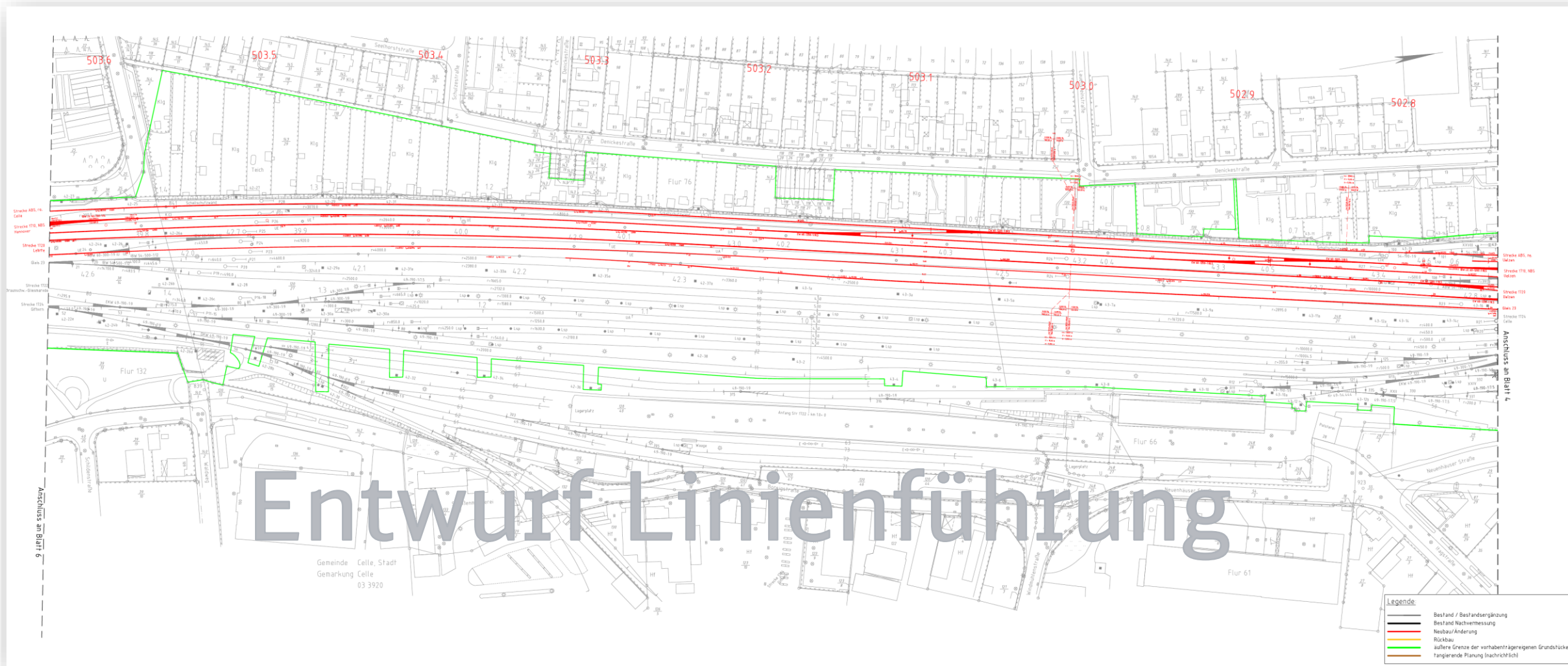
Überwerfungsbauwerk

Straßenüberführung
Wilhelm-Heinrich-Ring

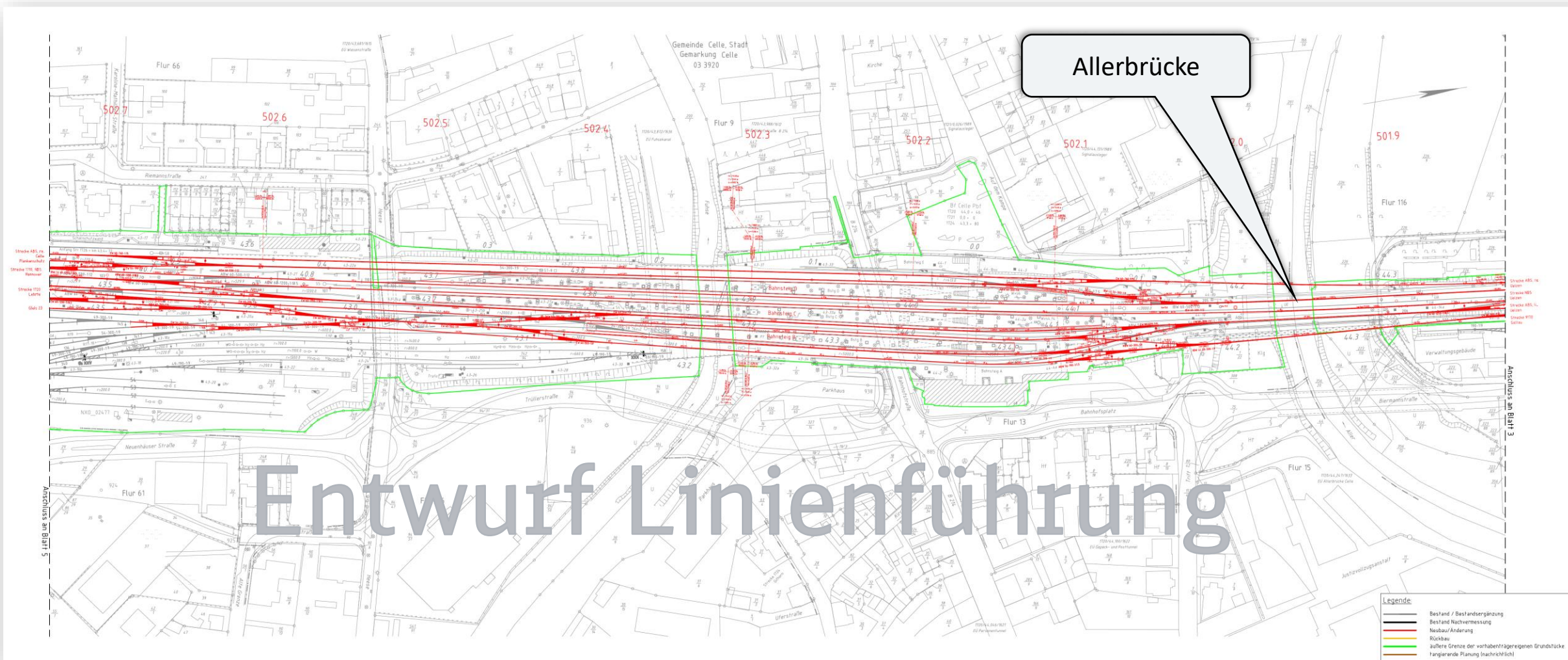
Entwurf Linienführung



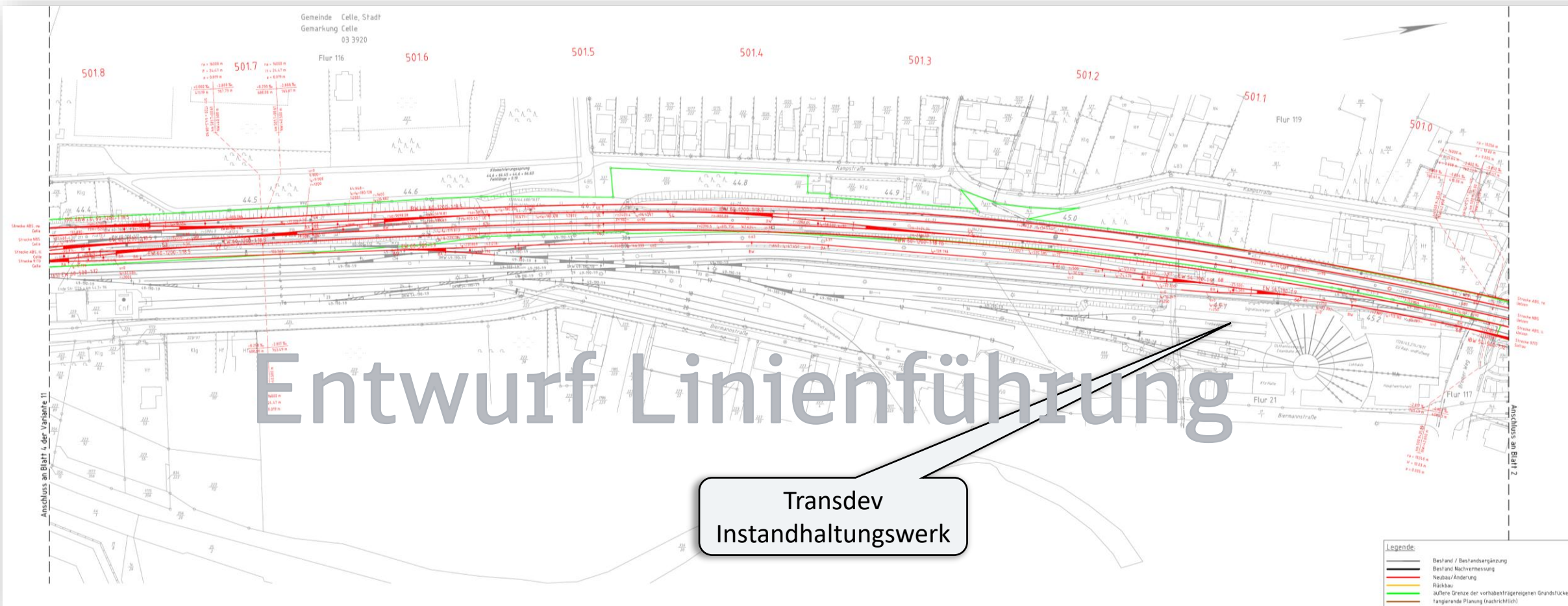
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



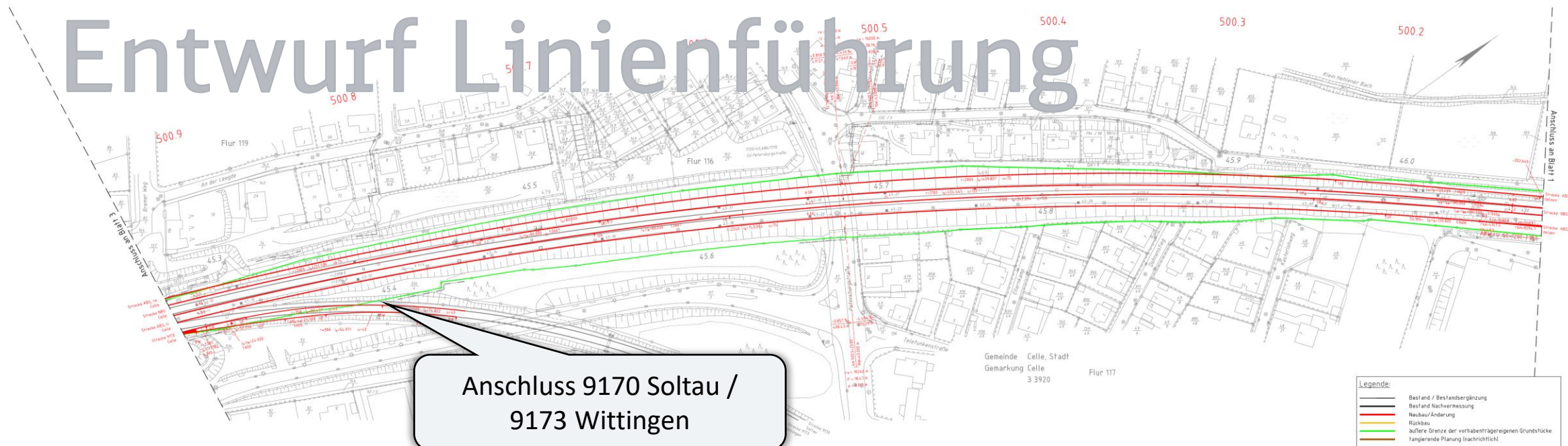
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



Mögliche Linienführung Variante bestandsnah

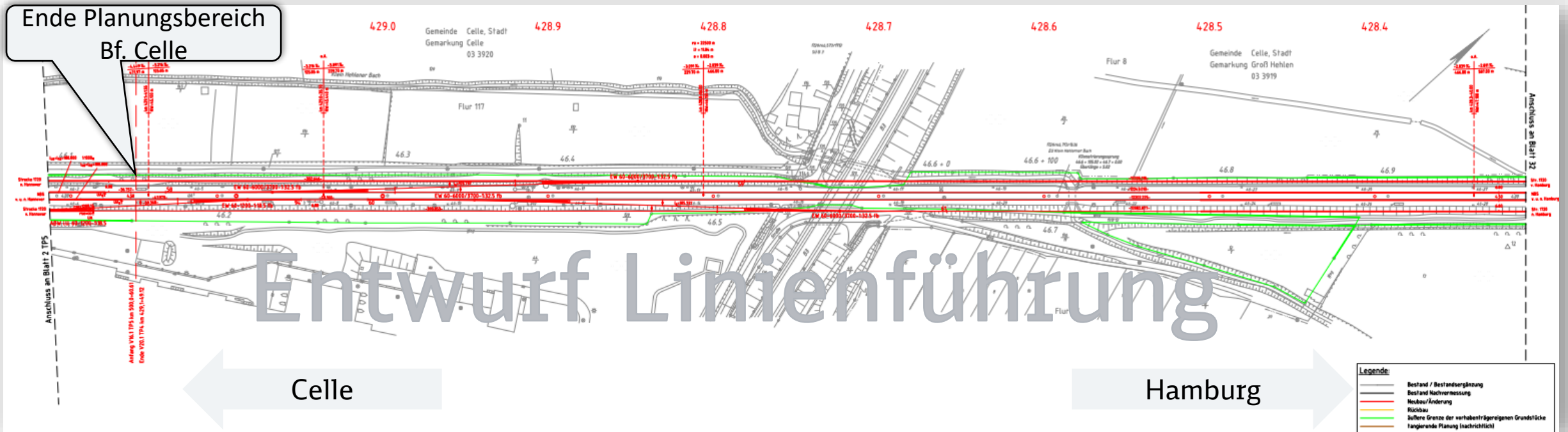


Entwurf Linienführung

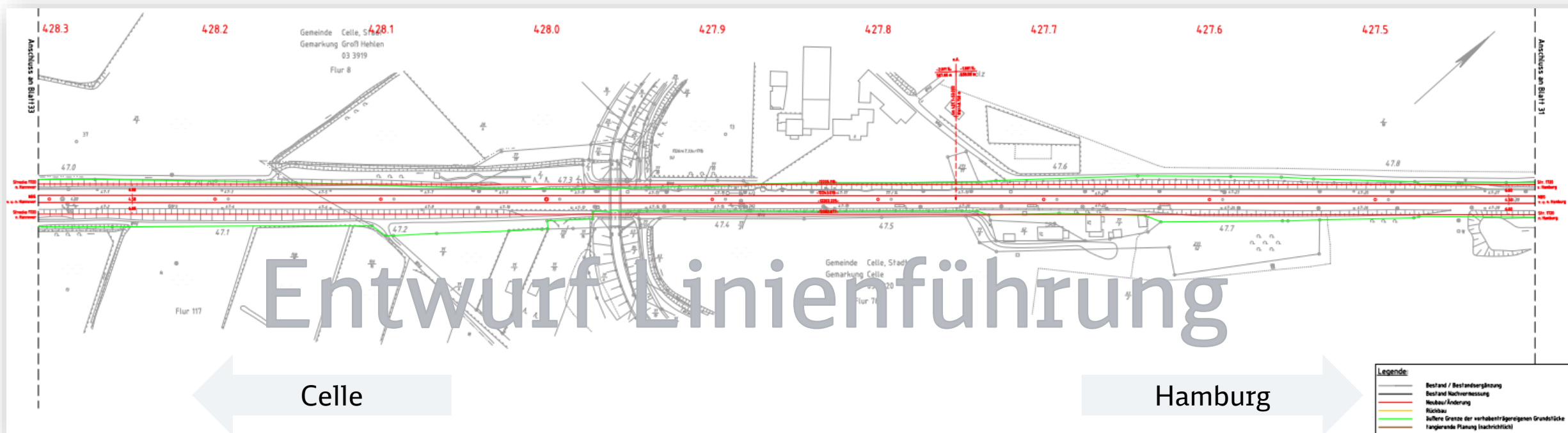


Anschluss 9170 Soltau /
9173 Wittingen

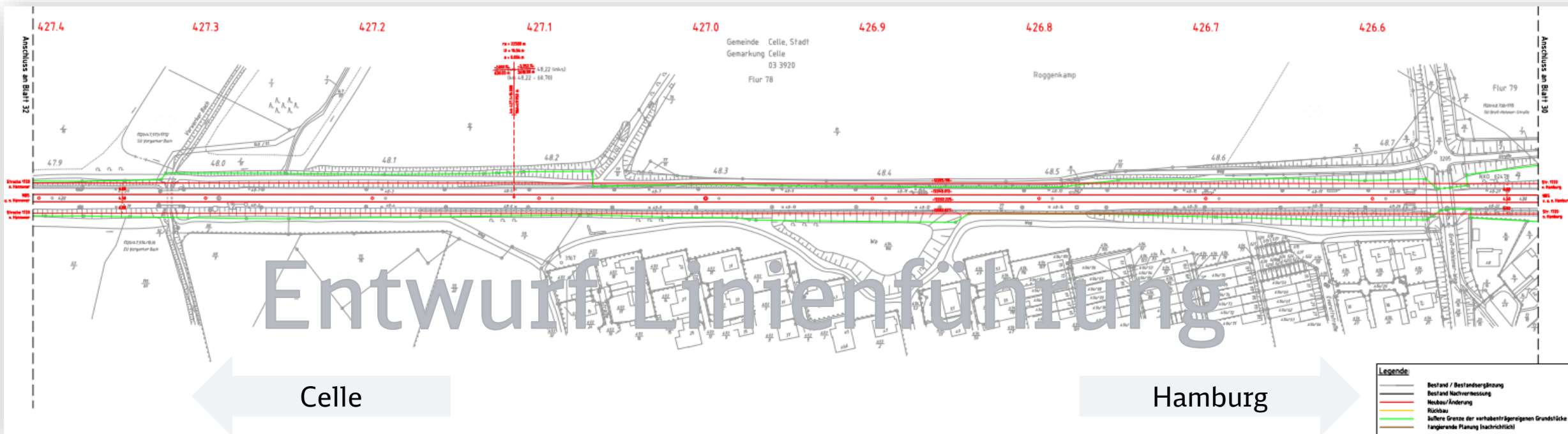
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



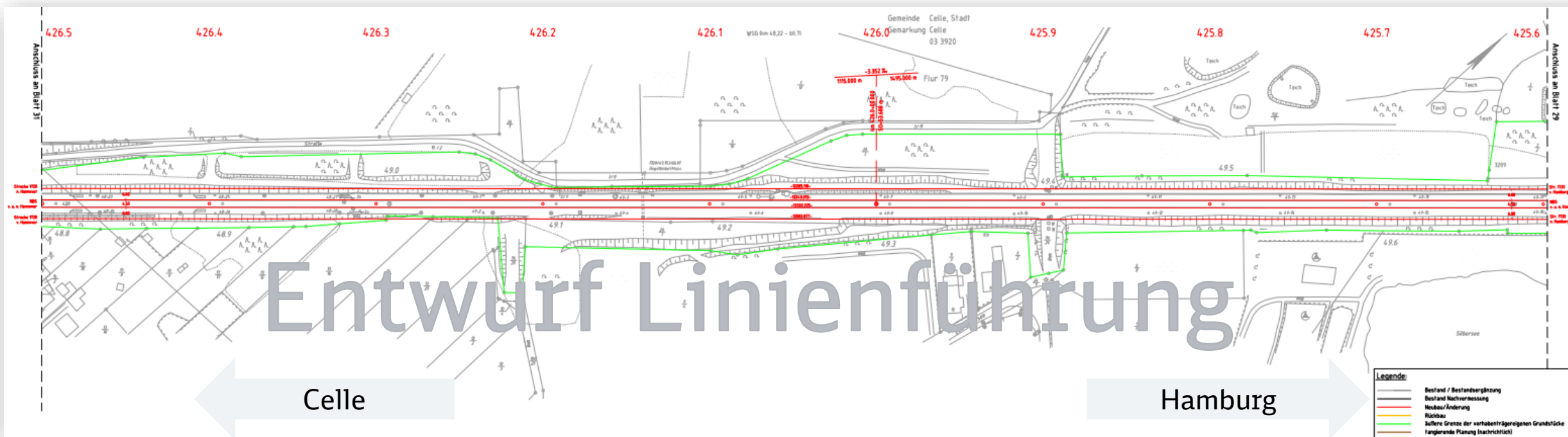
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



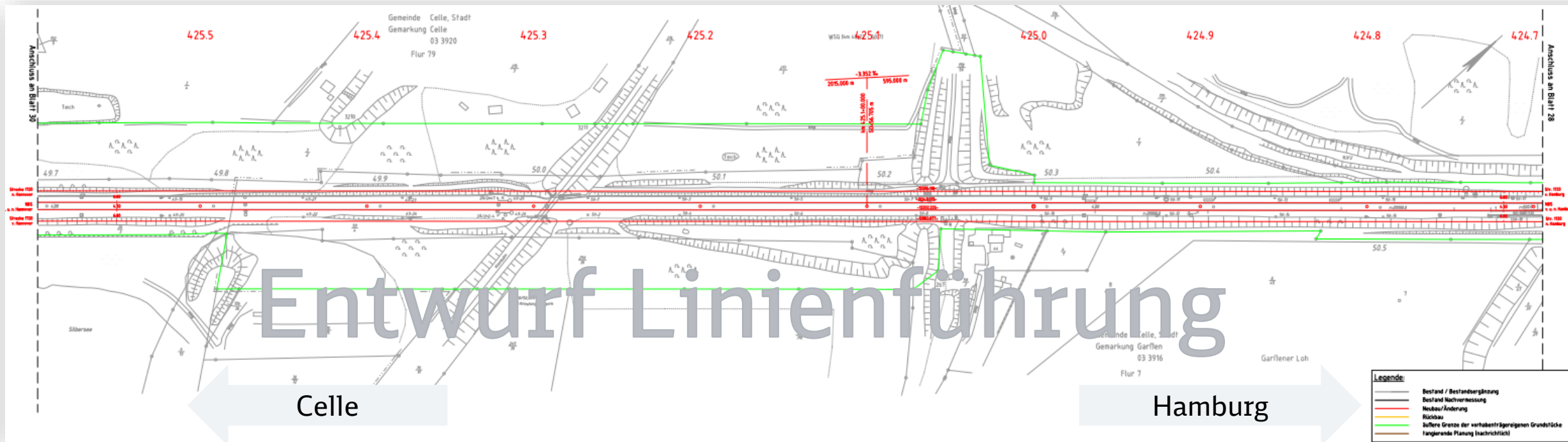
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



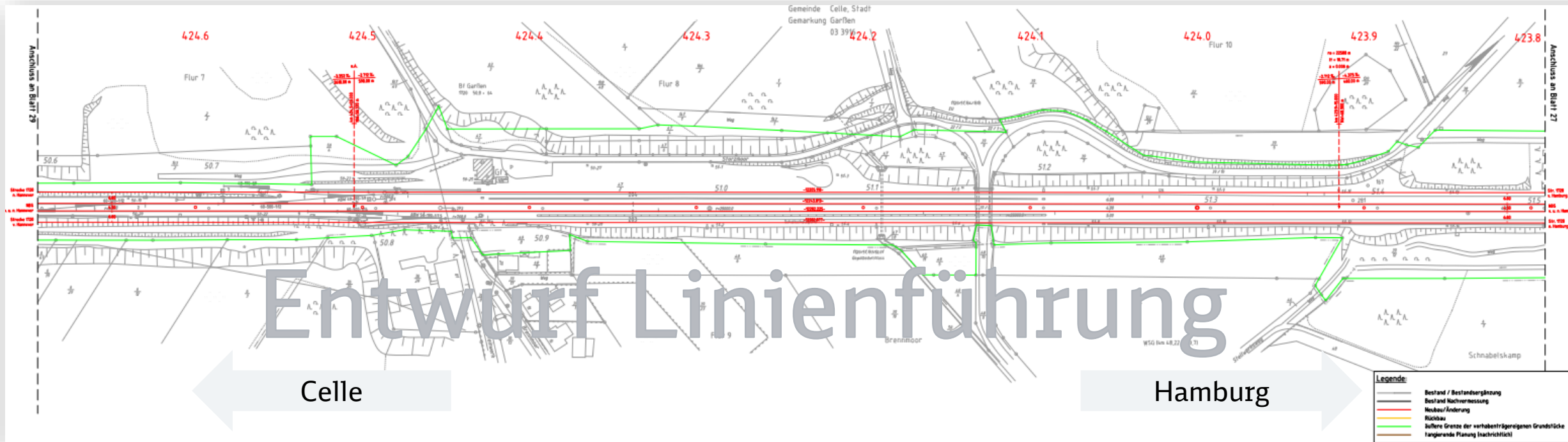
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



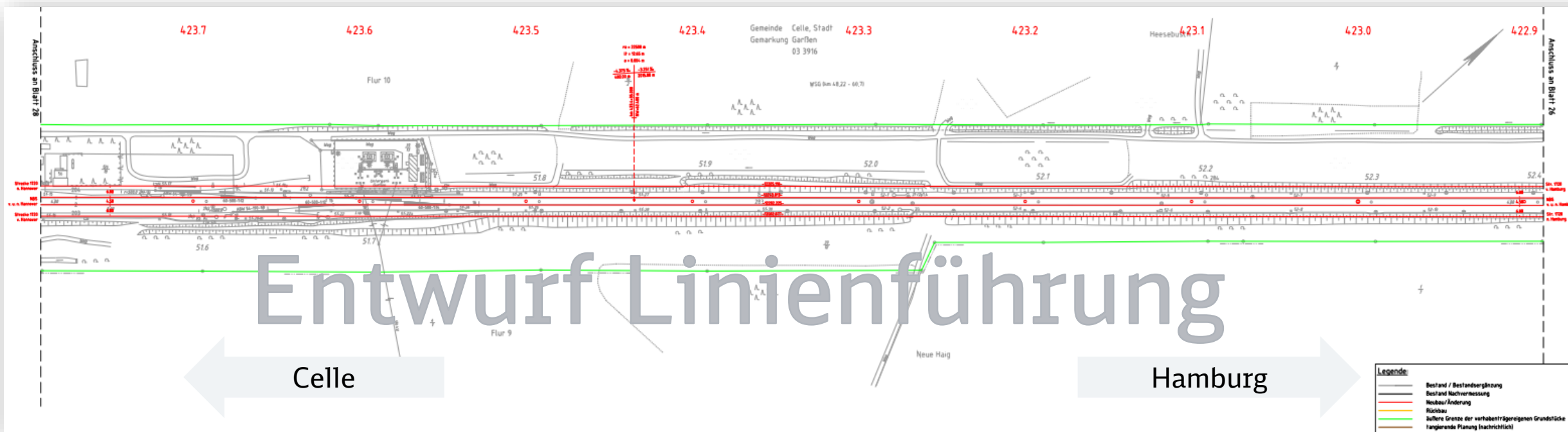
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



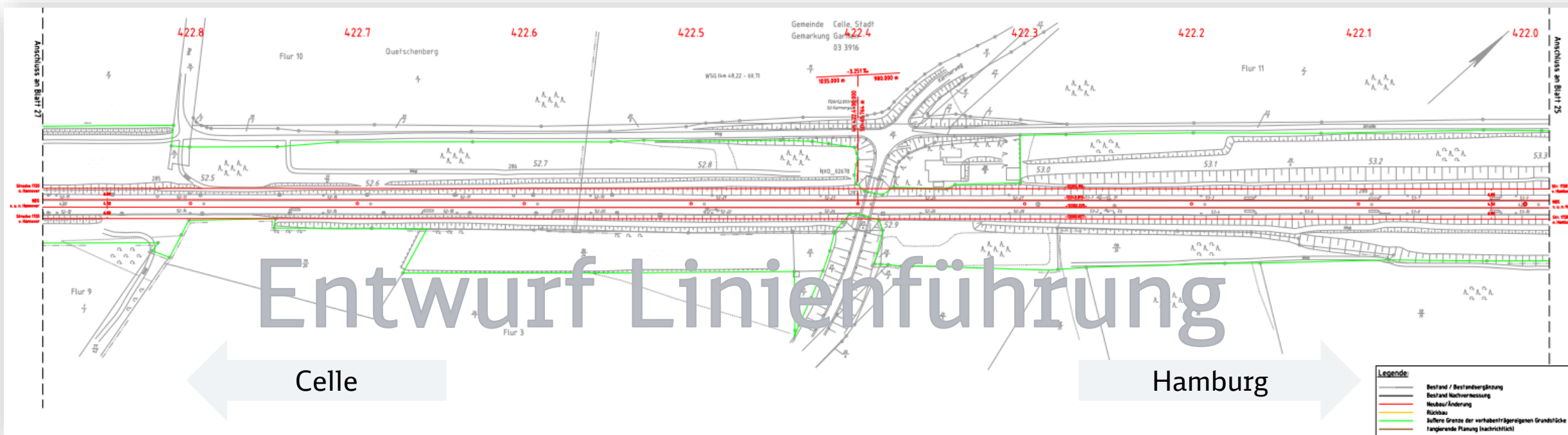
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



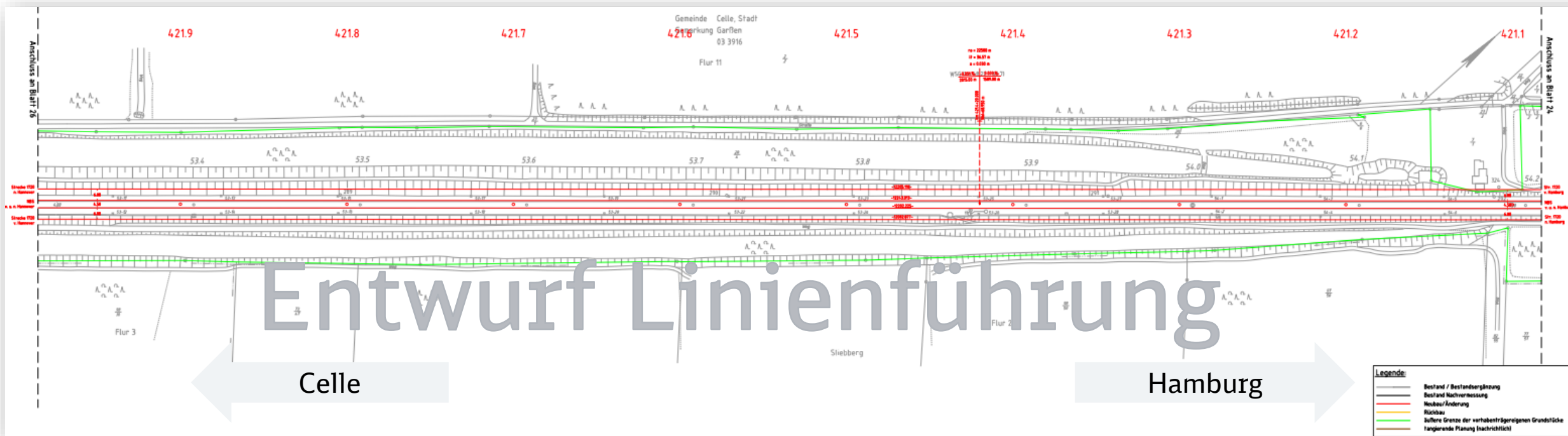
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



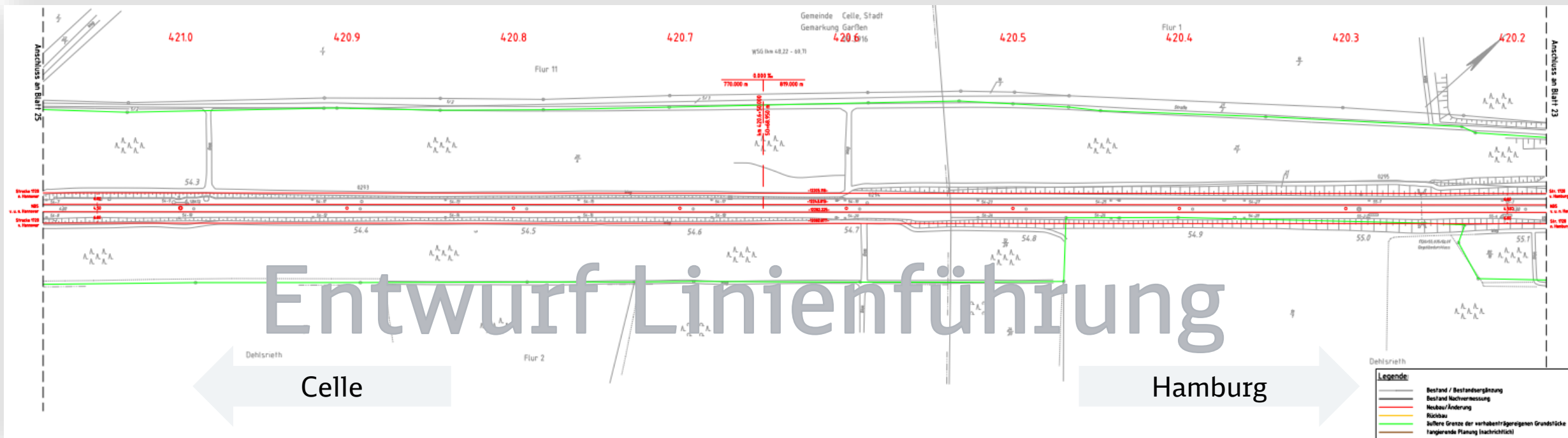
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



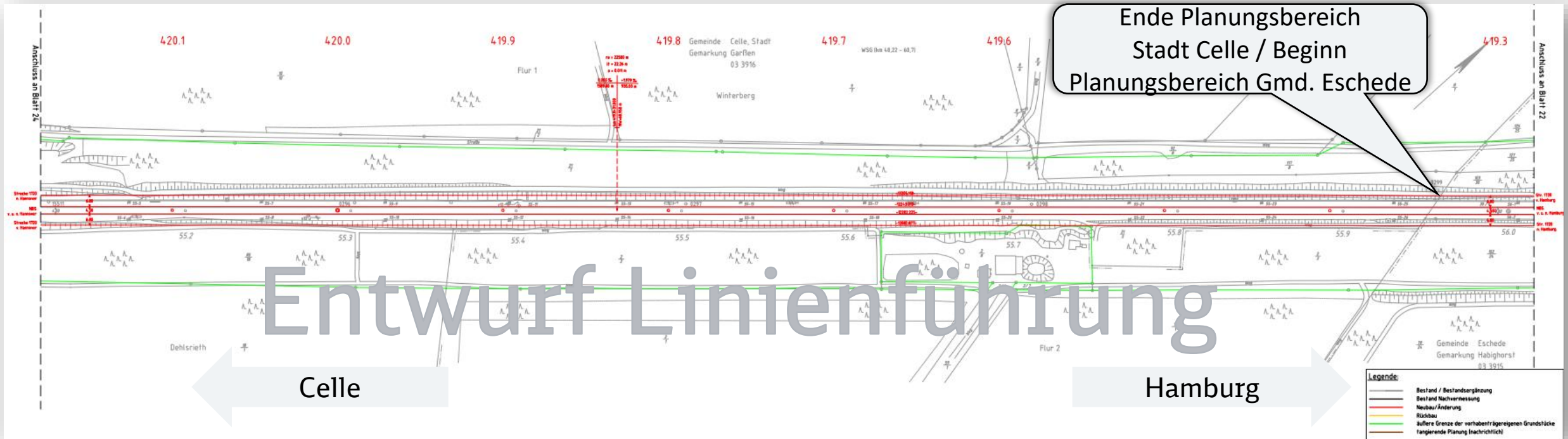
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



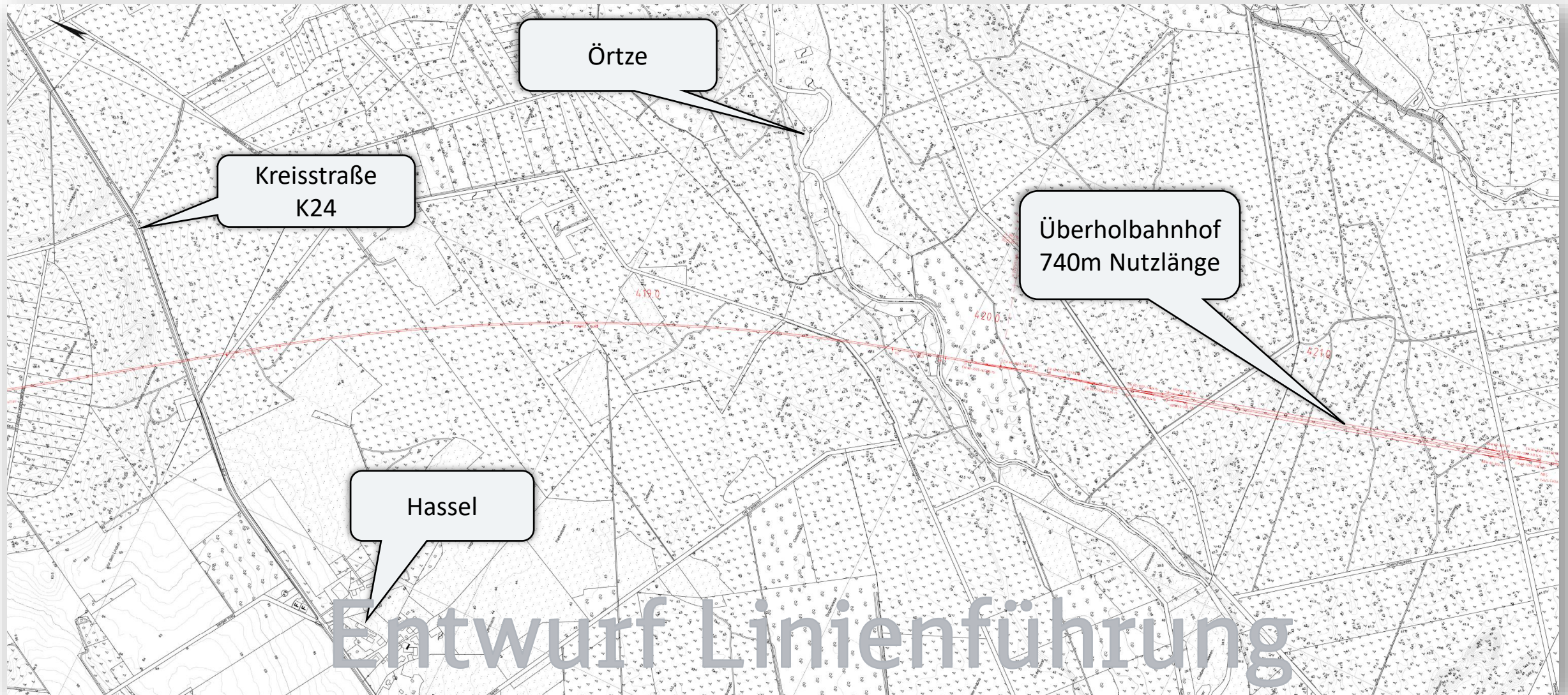
Mögliche Linienführung Variante bestandsnah



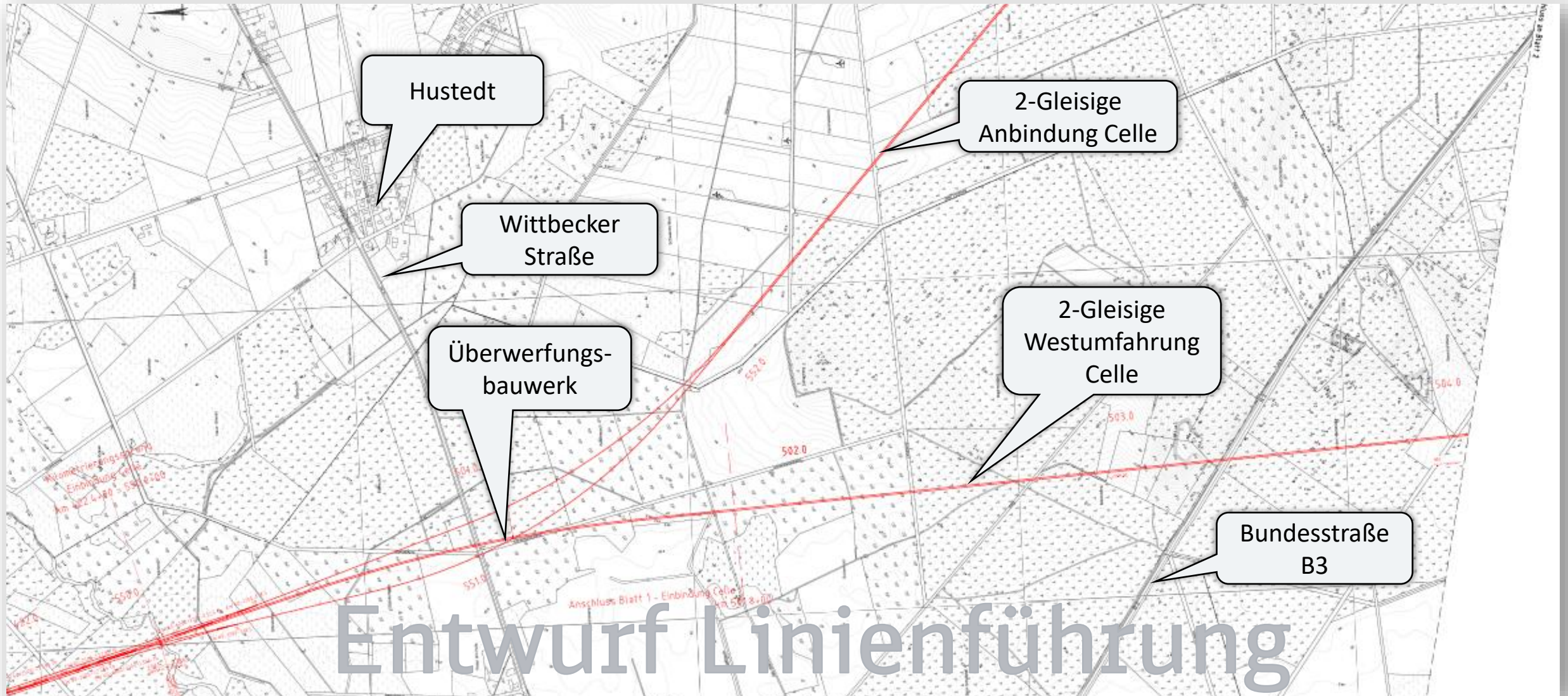
Mögliche Linienführung Grundvariante „bestandsfern“



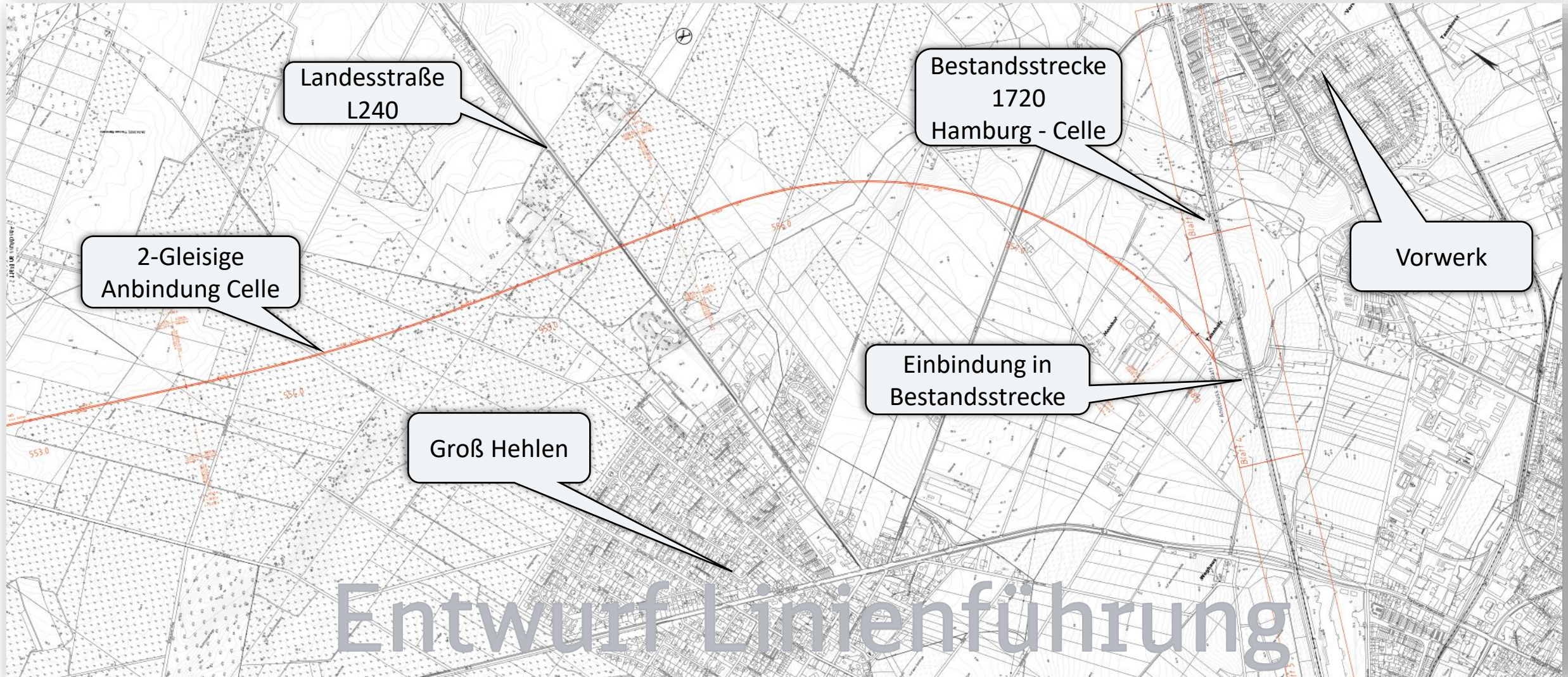
Mögliche Linienführung Variante bestandsfern



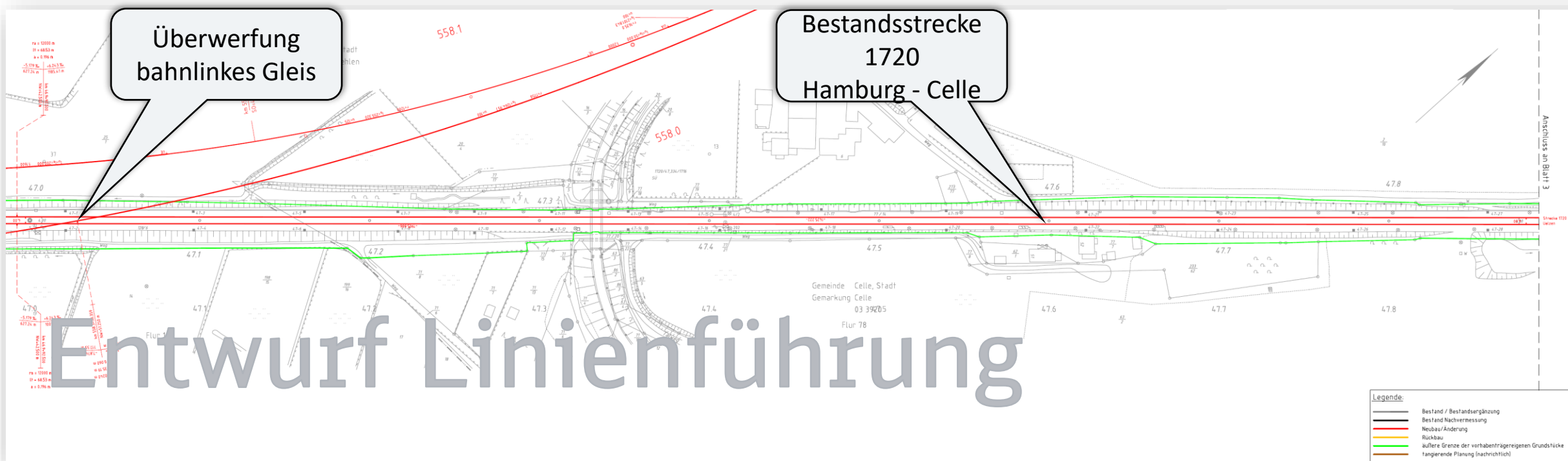
Mögliche Linienführung Variante bestandsfern



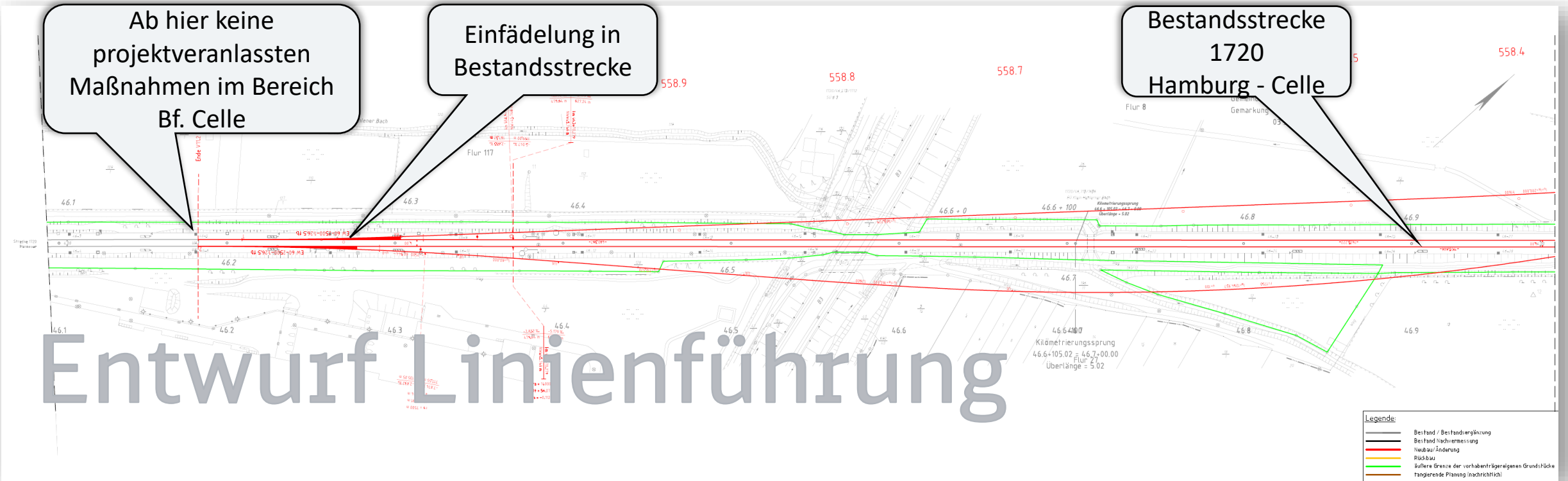
Mögliche Linienführung Variante bestandsfern



Mögliche Linienführung Variante bestandsfern

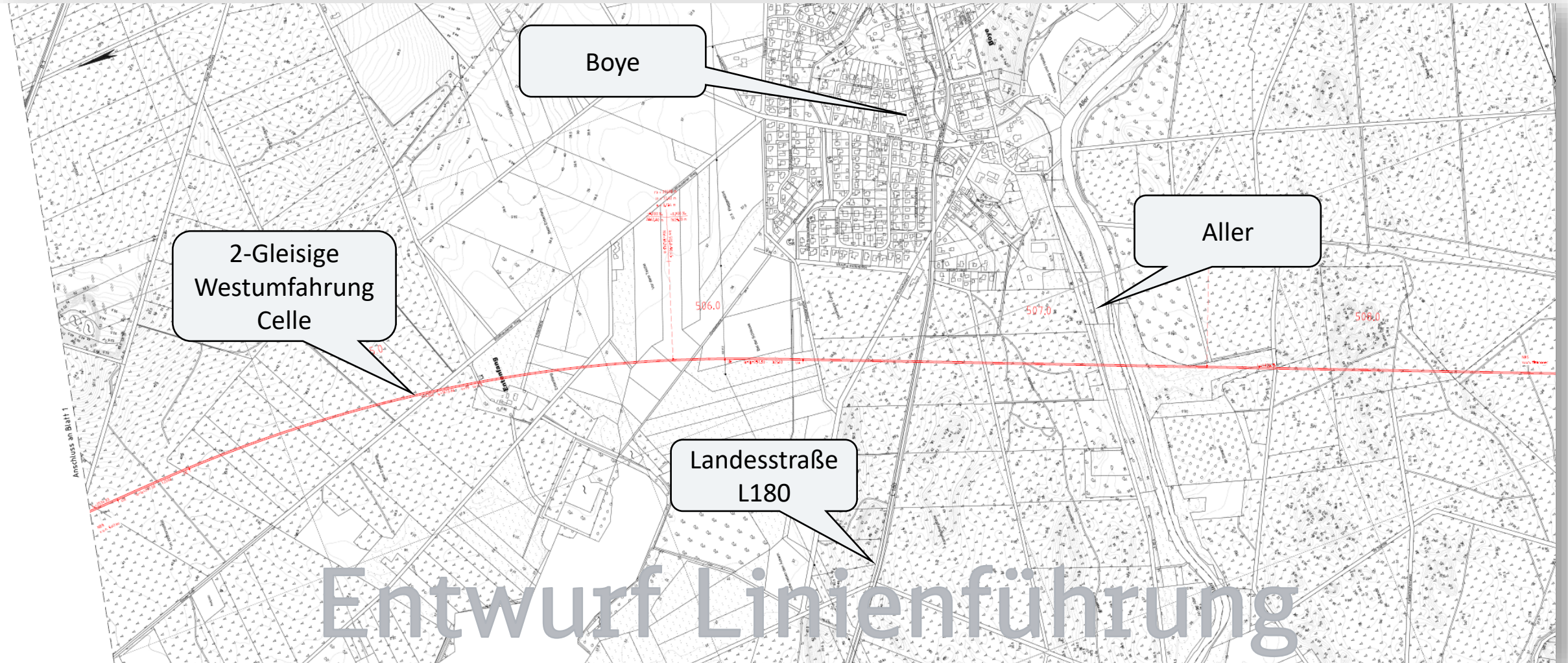


Mögliche Linienführung Variante bestandsfern



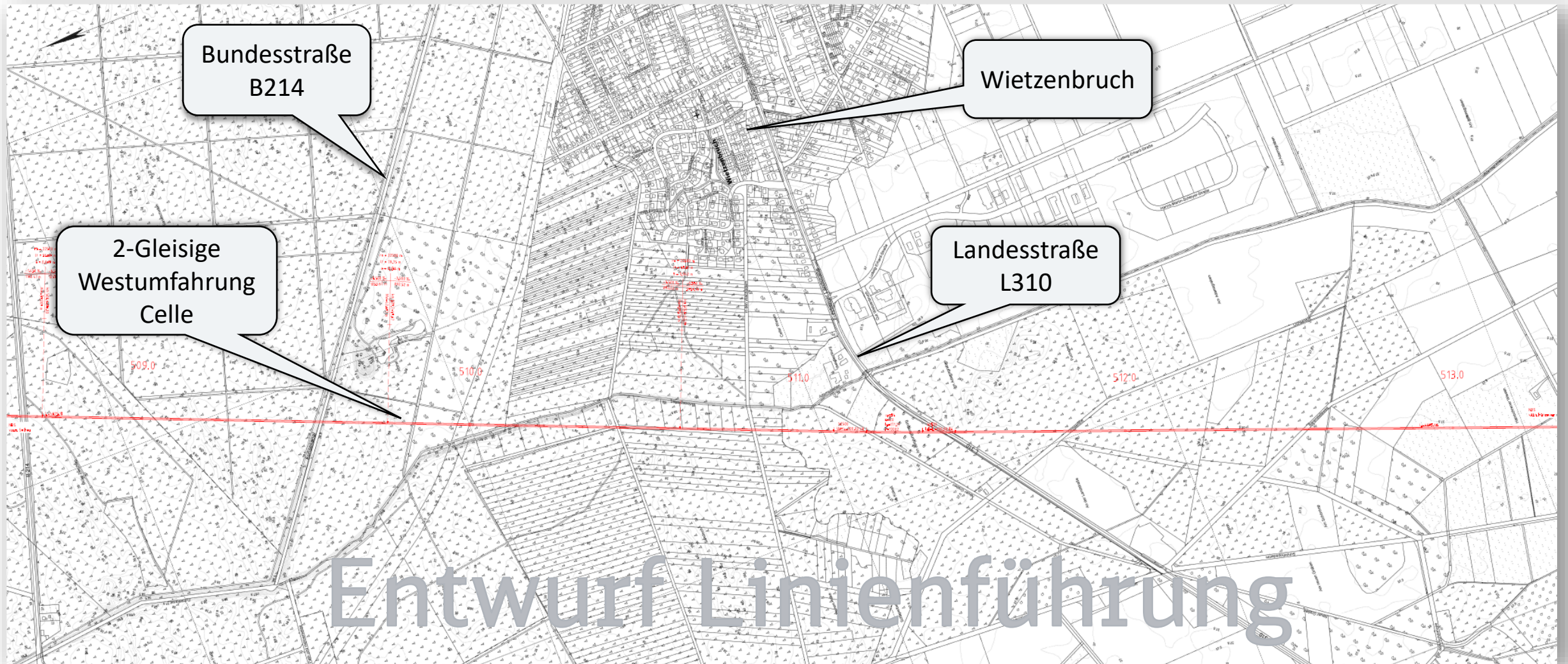
Entwurf Linienführung

Mögliche Linienführung Variante bestandsfern

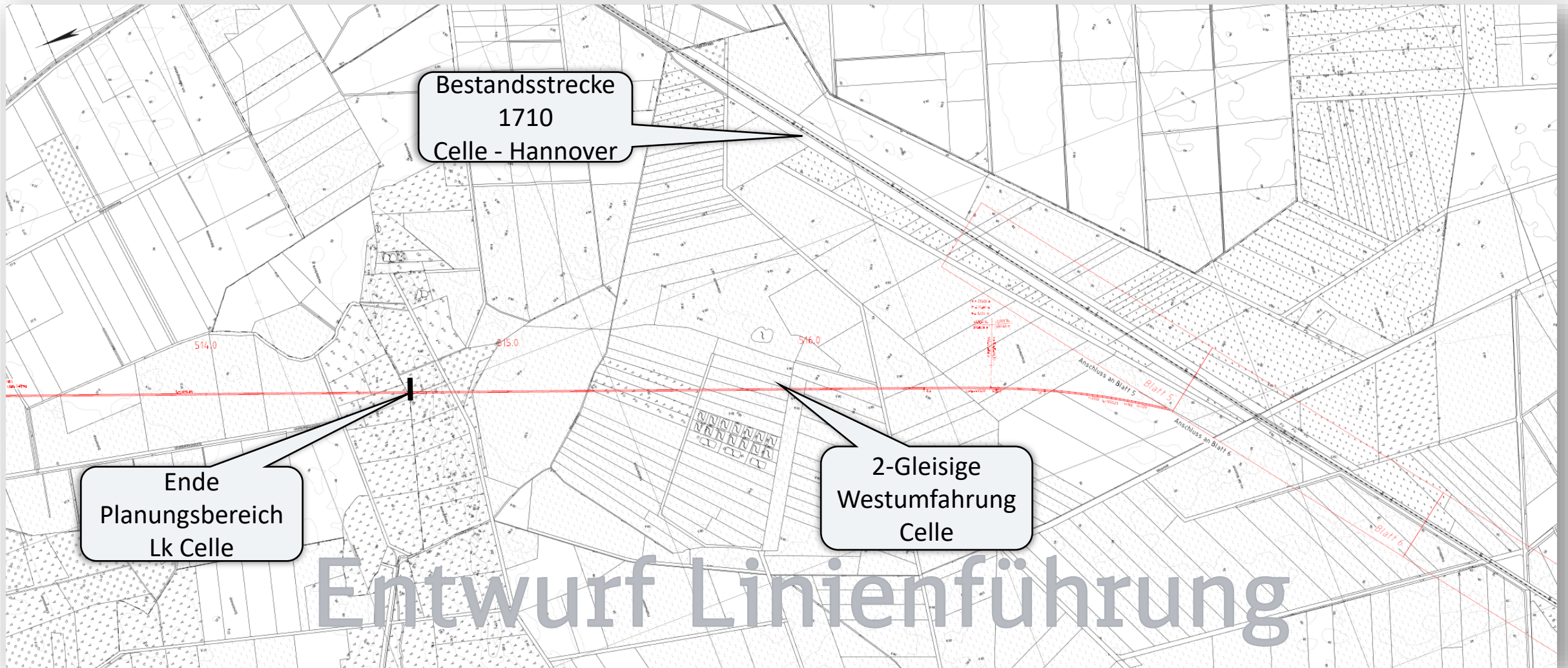


Entwurf Linienführung

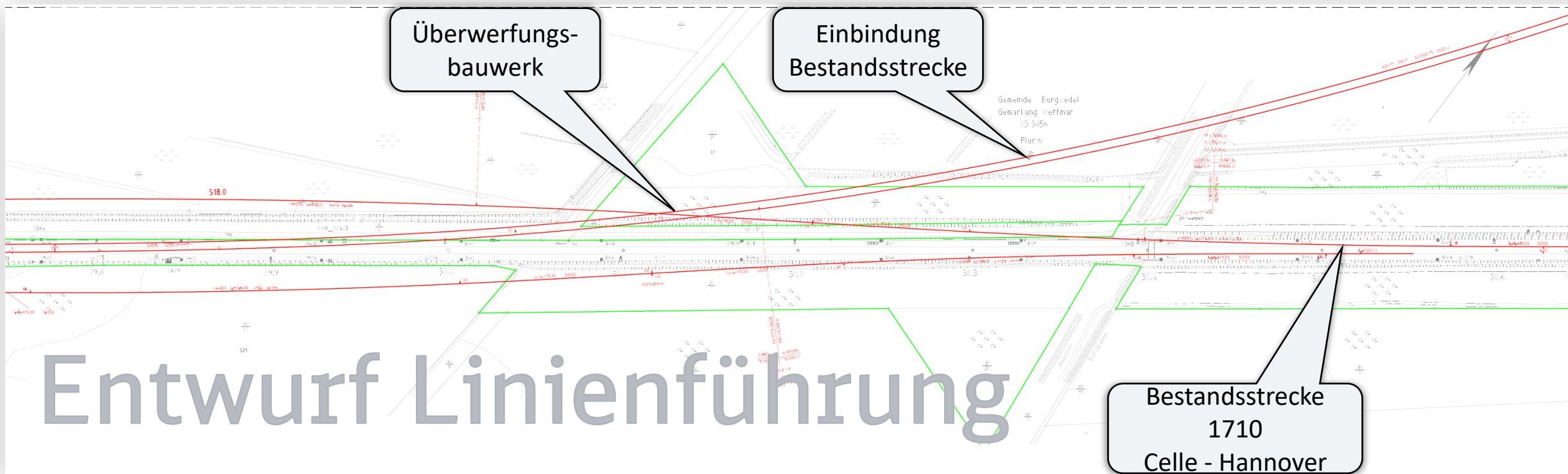
Mögliche Linienführung Variante bestandsfern



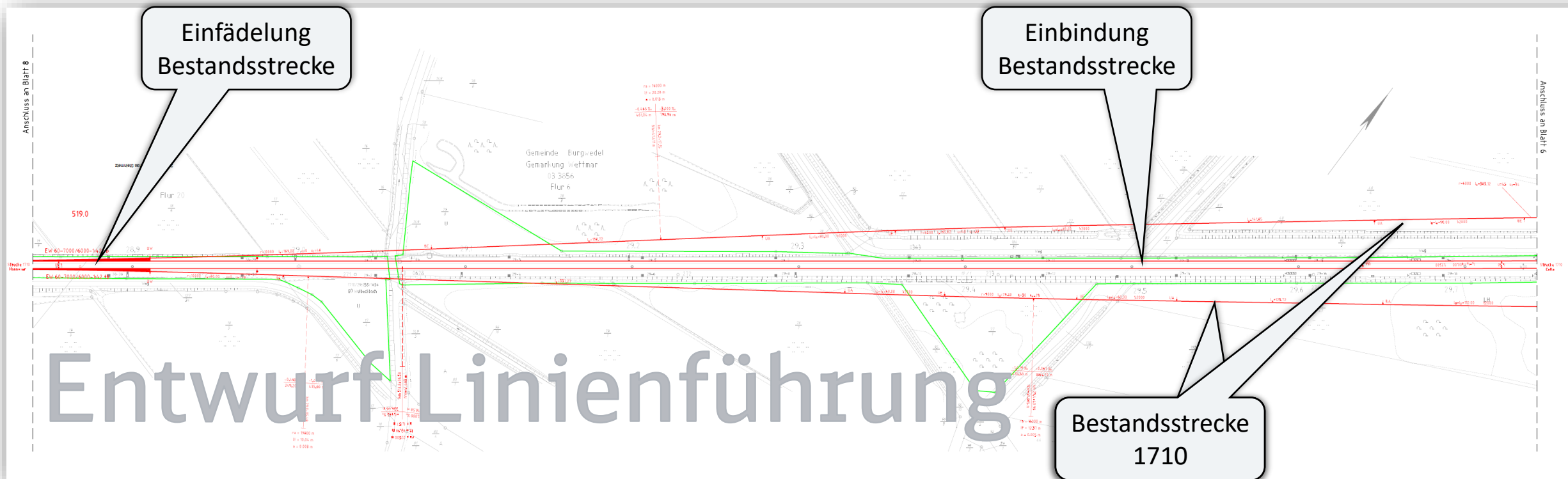
Mögliche Linienführung Variante bestandsfern



Mögliche Linienführung Variante bestandsfern



Mögliche Linienführung Variante bestandsfern



Exemplarische Darstellung Bewertungsmatrix

Exemplarische Darstellung der Bewertungsmatrix



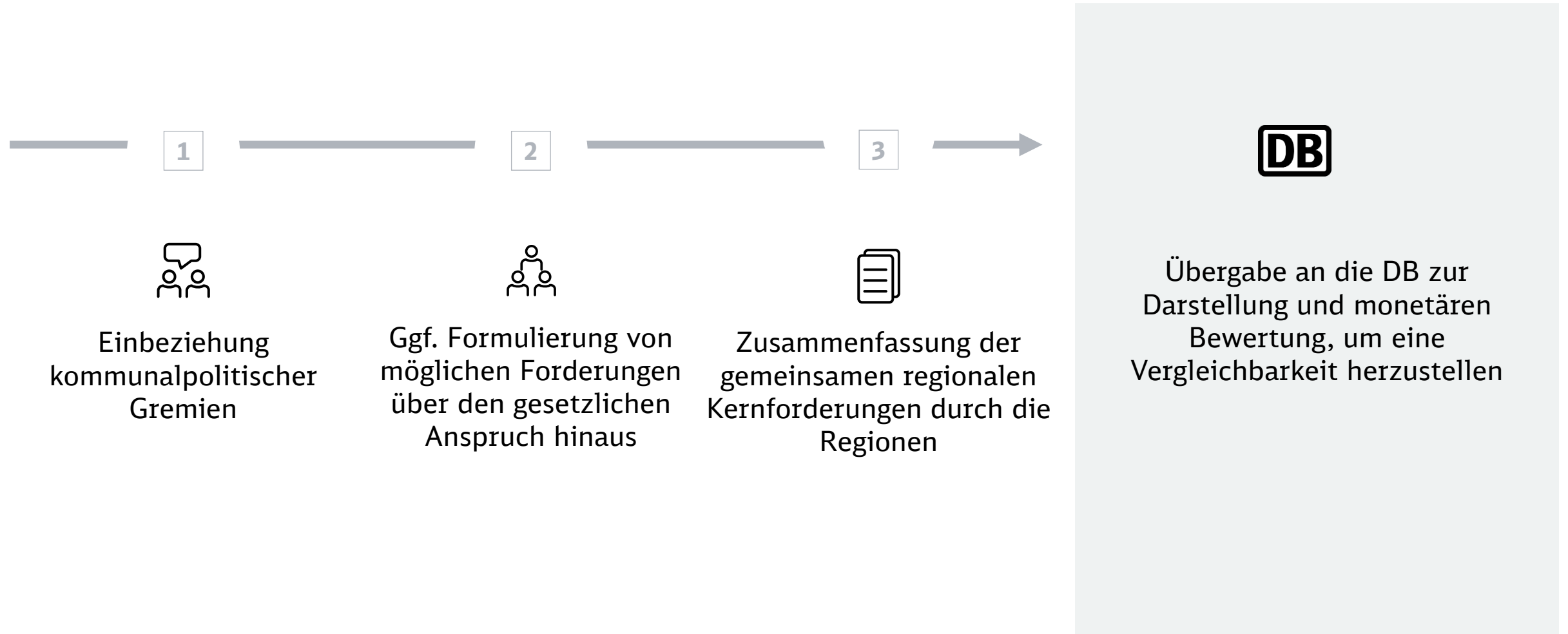
	Teilkriterium	Funktionselement	Einheit
Raumstrukturelle Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Raum- & Siedlungsstruktur - Natur & Landschaft - Erholung & Tourismus - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - VR Wohnen & öffentliches Leben - VR Biotopverbund - VR Tourismus - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - m - m² - Anzahl
Umweltbelange	<ul style="list-style-type: none"> - Schutzgut Mensch - Schutzgebiete & -objekte - Schutzgut Wasser - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - Schall & Erschütterung - FFH-Gebiete - Wasserschutzgebiete - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - m - m² - Anzahl (Gebäude)
Technische Belange	<ul style="list-style-type: none"> - Streckenbau - Bahnübergänge - Streckenausrüstung - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - Trassenlänge - Neubau Bahnübergänge - Umbau ETCS & Stellwerkstechnik - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - km - m³ - Anzahl
Verkehrliche Belange/Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrtzeit & Kapazität - Baubedingte Einschränkungen - Bauzeit - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrtzeit - Totalsperrung/ halbseitige Sperrung - Gesamt Bauzeit - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - Minuten - Tage - Monate - ...
Kosten und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> - Investitionskosten - Wartungs- & Instandhaltungskosten - Realisierungsrisiken - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - Baukosten VA, KIB, ... - Baugrund - ... 	<ul style="list-style-type: none"> - € - %

VR = Vorranggebiet

Zusammenfassung und Ausblick

Auf dem Weg zur Parlamentarischen Befassung

Gemeinsamer Austausch mit der öffentlichen Verwaltung



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

Fragen



NETZE