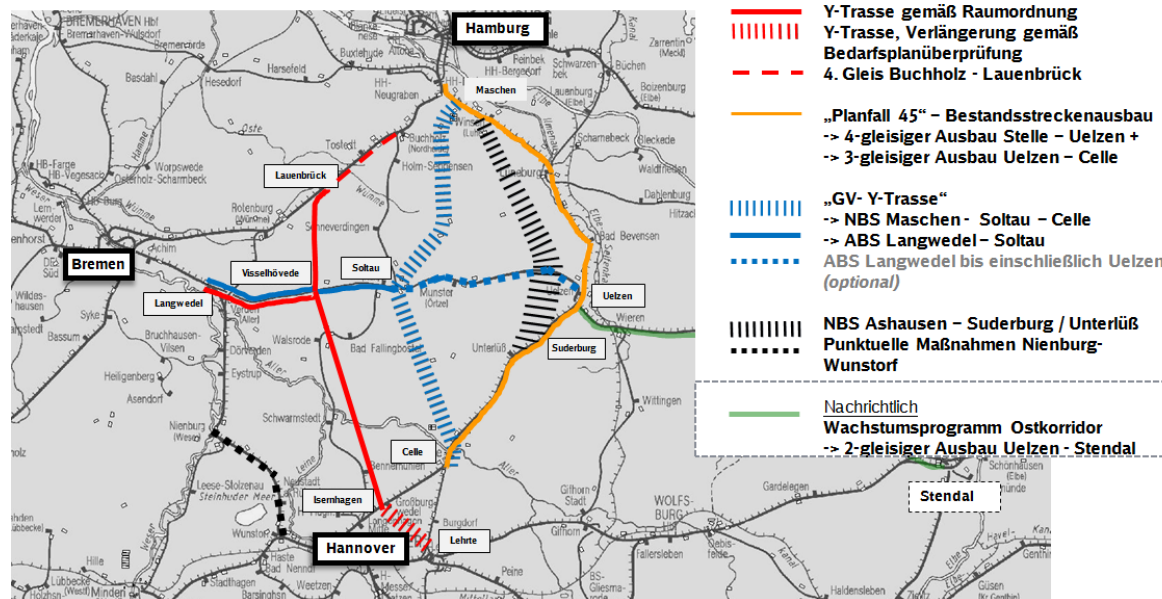


Vorstellung Alternativvarianten zur Ausbau-/Neubaustrecke Bremen/Hamburg - Hannover

Informationsveranstaltung



DB Netz AG

Regionalbereich Nord

Vorstellung Alternativvarianten zur Ausbau-/Neubaustrecke Bremen/Hamburg – Hannover

Informationsveranstaltung

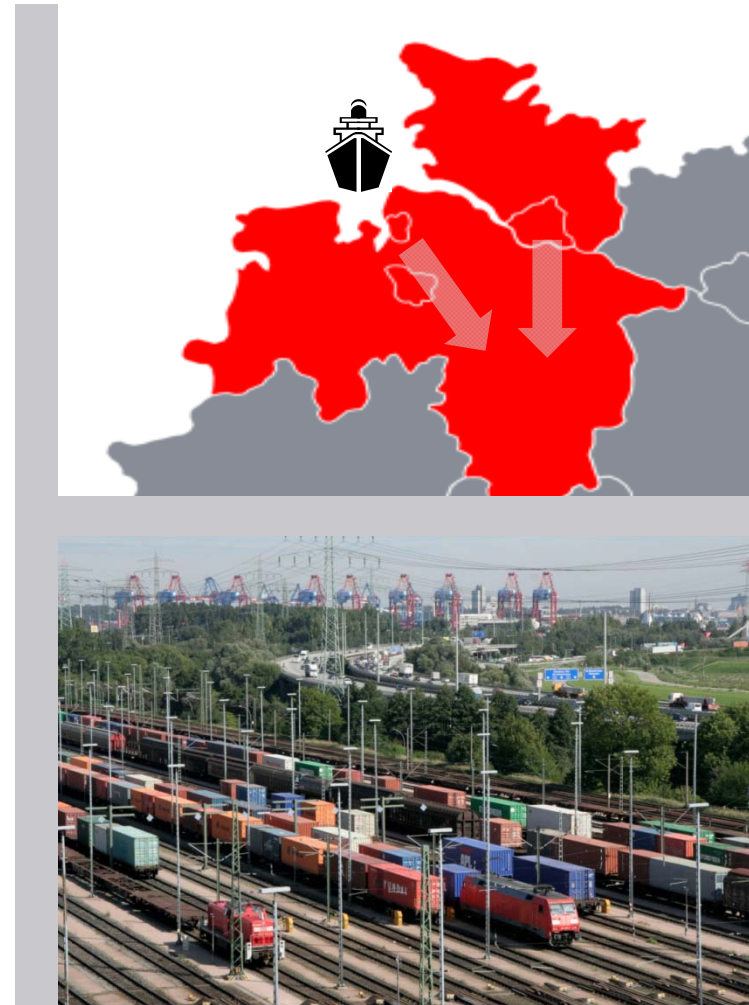


AGENDA

Information der regionalen Amts- und Mandatsträger zum Projektstand und zum weiteren Prozess -> gemeinsames Verständnis.

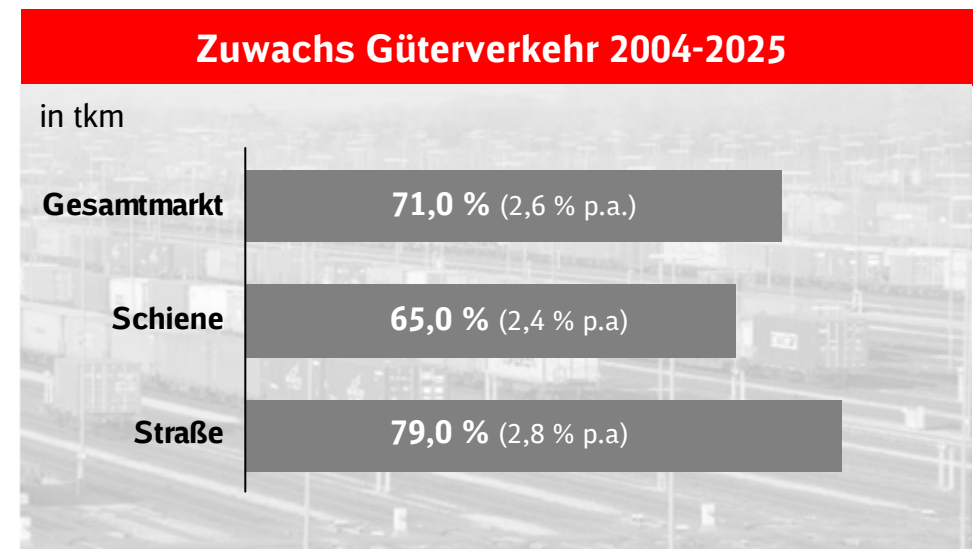
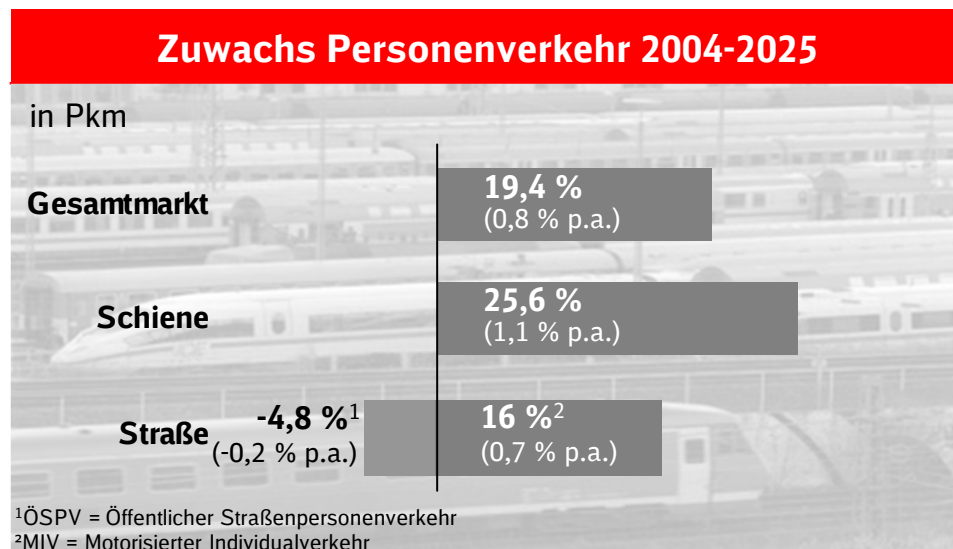
-
- **Begrüßung**
 - **Rückblick** (Projekthistorie, Hintergrund)
 - **Vorstellung der Ergebnisse**
 - **Ausblick** / Wie geht es weiter?
 - **moderierte Gesprächsrunde**
-

- Der Norden braucht einen Ausbau der Schienenwege um die wachsenden Verkehre aus den Häfen abfahren zu können.
- Der Ausbau ist unverzichtbar für die Region, für die Häfen, für Deutschland und Europa.
- Der Bund, die norddeutschen Länder und die DB stehen hinter dem Projekt.
- Bund, Länder und die DB gehen ergebnisoffen in den Dialog.



Das BMVI prognostiziert auch in Zukunft ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen – Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ist sicherzustellen

Entwicklung Verkehrsaufkommen bis 2025



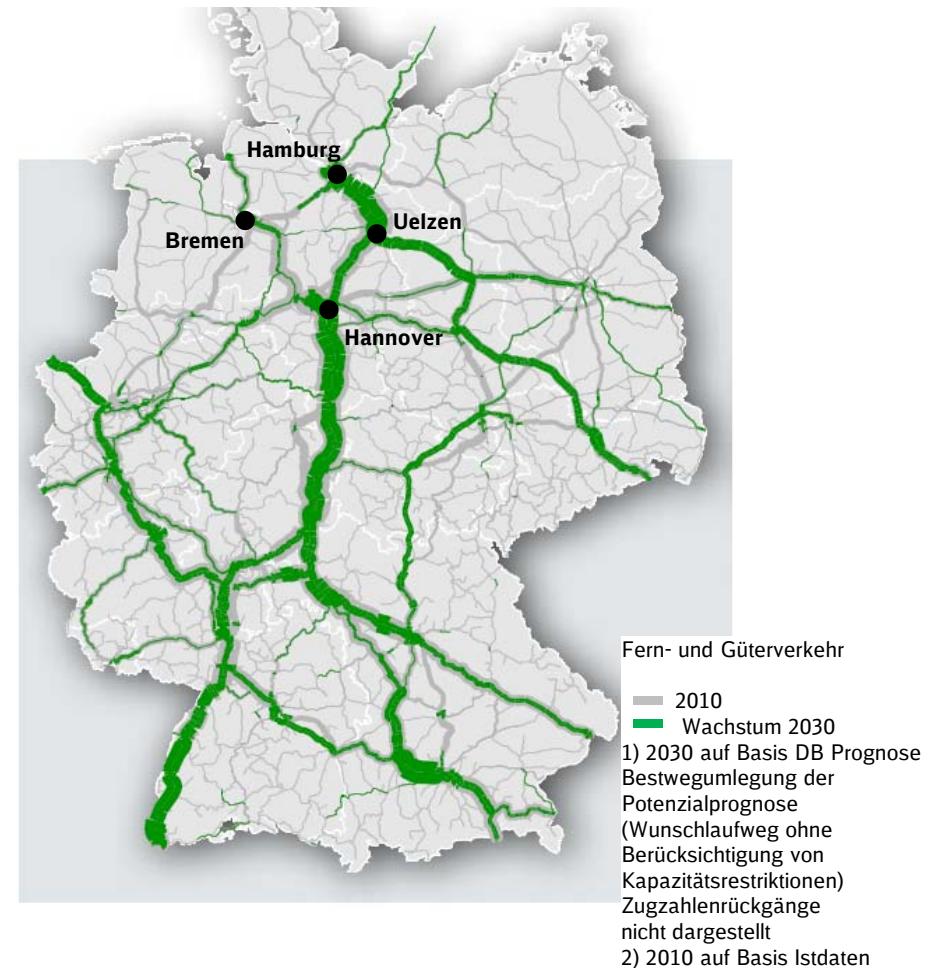
Mehr Güterverkehr auf der Schiene schafft Handlungsbedarf im gesamten deutschen Schienennetz

Streckenauslastung 2025*

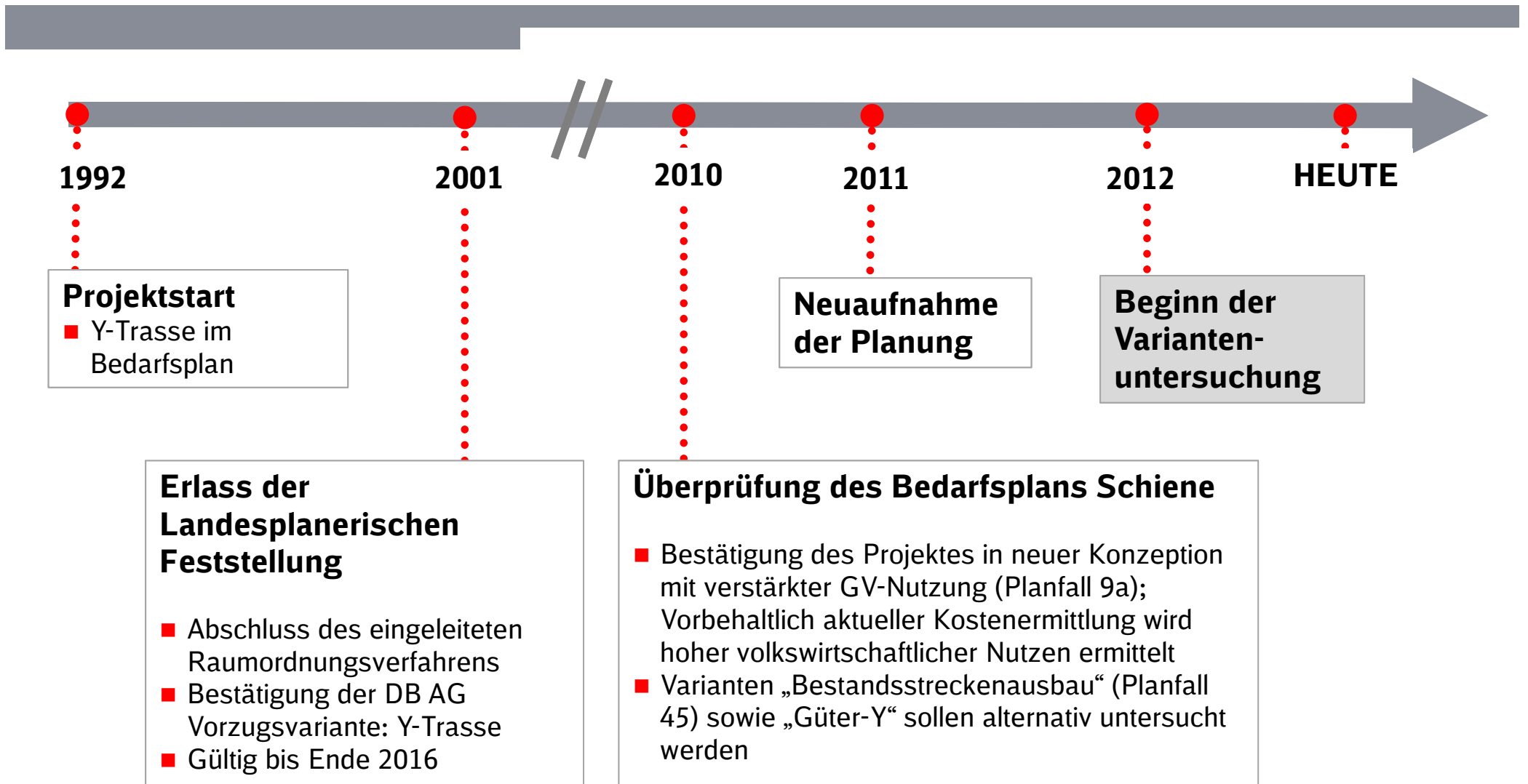


* unter Berücksichtigung aller bis dahin realisierten Infrastrukturmaßnahmen

Mehrung Züge 2030¹⁾ gegenüber 2010²⁾ auf heutiger Infrastruktur



ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover (Y-Trasse) bisherige Meilensteine im Projekt



Lösung soll die Engpässe beseitigen, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll sein und die Umweltbelange berücksichtigen

1990er Jahre

Prämissen / Ziele

- Maximierung der Geschwindigkeit im **Personenfernverkehr**
- Im Güterverkehr Stärkung der Nord-Süd- und der Nord-Südost-Relationen
- Entmischung langsamer und schneller Verkehre
- ➔ **Optimale Lösung** aus **kapazitiver** und **qualitativer** Sicht, aber **Effekte erst nach vollständiger Realisierung**

Y-Trasse

2012

Prämissen / Ziele

- Im **Güterverkehr** Stärkung sowohl der Nord-Süd- als auch der Ost-West-Relationen
- Keine zusätzliche Belastung des **Engpasses** Knoten Hannover
- Reisezeitverkürzungen im Personenverkehr
- Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner
- Kostengünstige Alternative bei gleichem verkehrlichen Nutzen
- **Möglichkeit** zur **abschnittswisen** Inbetriebnahme mit **kapazitiver Teilwirkung**

Y-Trasse + alternative Varianten

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung stellen ein „Was-Wäre-Wenn-Szenario“ dar

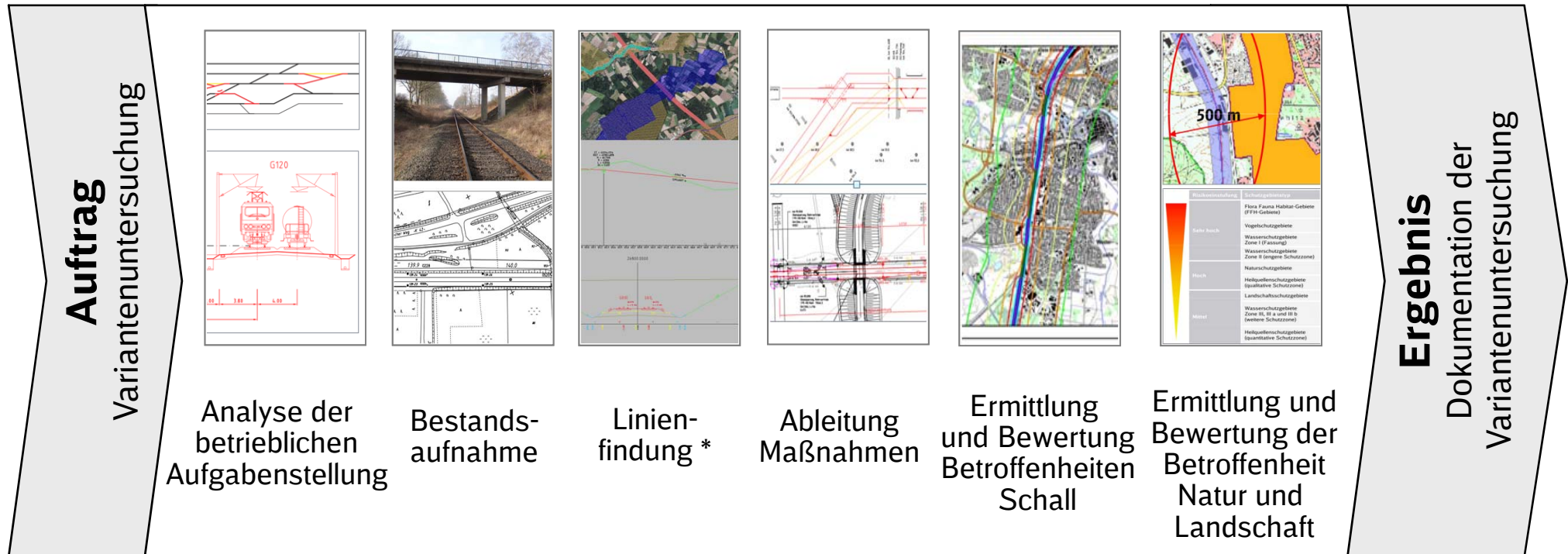


- Die untersuchte Varietenauswahl ist das Ergebnis von Abstimmungen zwischen Bund, Ländern und der Deutschen Bahn AG.

- Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung stellen ein „Was-Wäre-Wenn-Szenario“ dar.


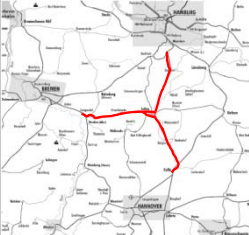

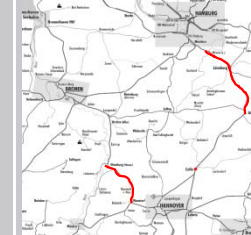

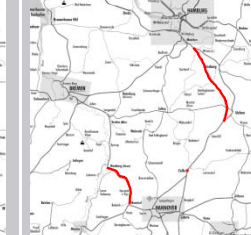

- Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung bilden die Grundlage/Basis für die weitere Entscheidungsfindung bezüglich einer Varietenauswahl.

Überblick: Methodik der Variantenuntersuchung



* Angenommene, beispielhafte Linienführung im Rahmen dieser Untersuchung

Überblick über die untersuchten Varianten

Skizze							
Arbeits-titel	Y-Trasse klassisch +Buchholz-Lauenbrück	SGV-Y Schienengüterverkehrs-Y	Ausbau Bestand	Reduzierter Bestandsstrecken- ausbau	Neubaustrecke / NBS Ashausen-Unterlüß	Neubaustrecke / NBS Ashausen- Suderburg	Ausbaustrecke / ABS Langwedel- Uelzen „Amerikalinie“

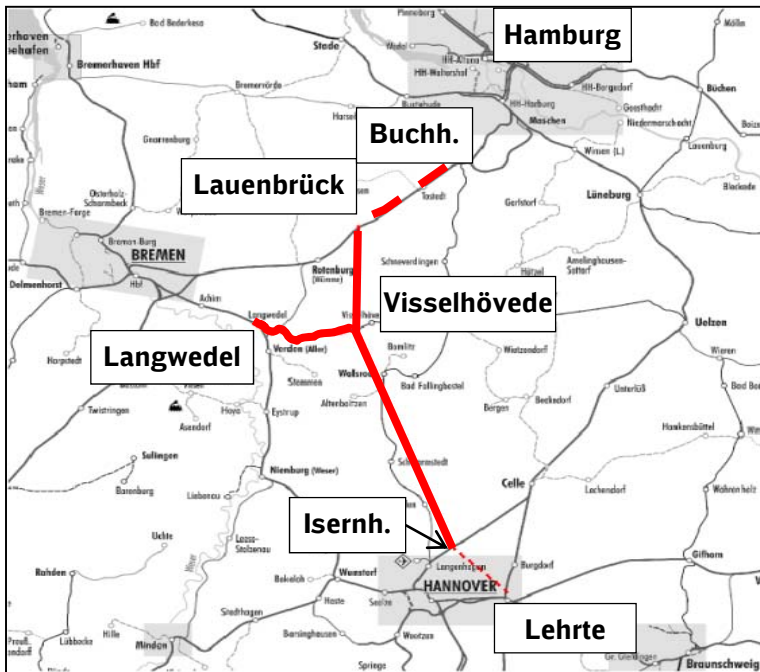
optional ergänzende
Maßnahme

Unter- suchungs- schwerpunkte

- 1) Langfristige verkehrliche Wirkung * – Grundlage Verkehrsprognose 2025
- 2) Risiken aus Trassenführung – Grundlage vorhandene Bebauung
- 3) Risiken aus Schallschutz – Grundlage Betriebsprogramm 2025
- 4) Risiken aus Schutzgebieten – Grundlage digitalisierte Schutzgebietsflächen
- 5) Baubetriebliche Umsetzbarkeit – Ersteinschätzung

* Grundsätzlich erfüllen alle Varianten diese Anforderung

Konzeption Y-Trasse (klassisch)



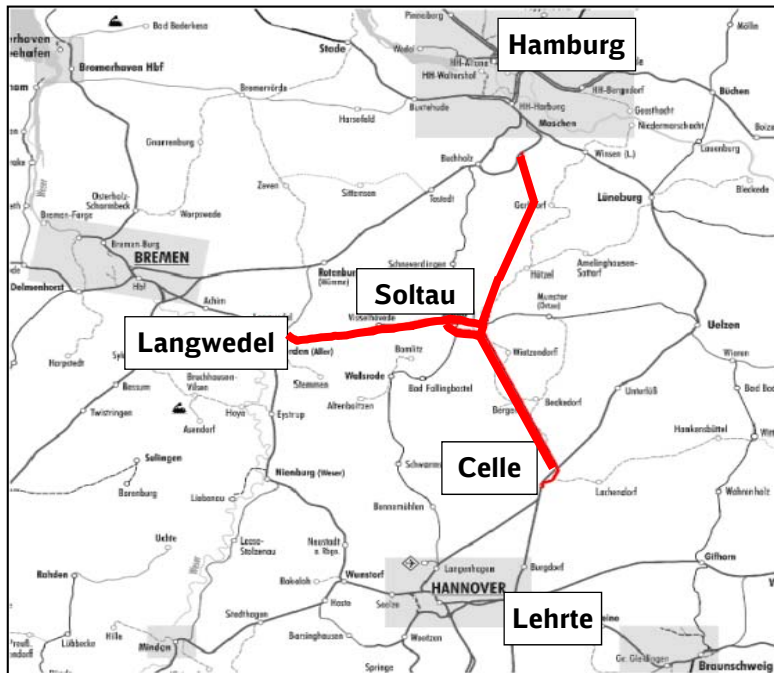
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- Y-Trasse (klassisch):
ca. 2,7 Mrd. EUR
- + ca. 0,2 Mrd. EUR (Buchh.-Lauenbr.)

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung (ohne Isernhagen-Lehrte und Buchholz-Lauenbrück)

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt zwischen Langwedel und Visselhövede unter dem „rollenden Rad“
 - Geringe Auswirkungen auf den Bahnbetrieb
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 55 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Wasserschutzgebieten mit ca. 35 km und Landschaftsschutzgebieten mit ca. 20 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 2.000 Wohneinheiten
 - ca. 55 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Keine wesentlichen Risiken
 - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV erfolgt

Konzeption Ausbau Y-Trasse für Güterverkehr (SGV-Y)



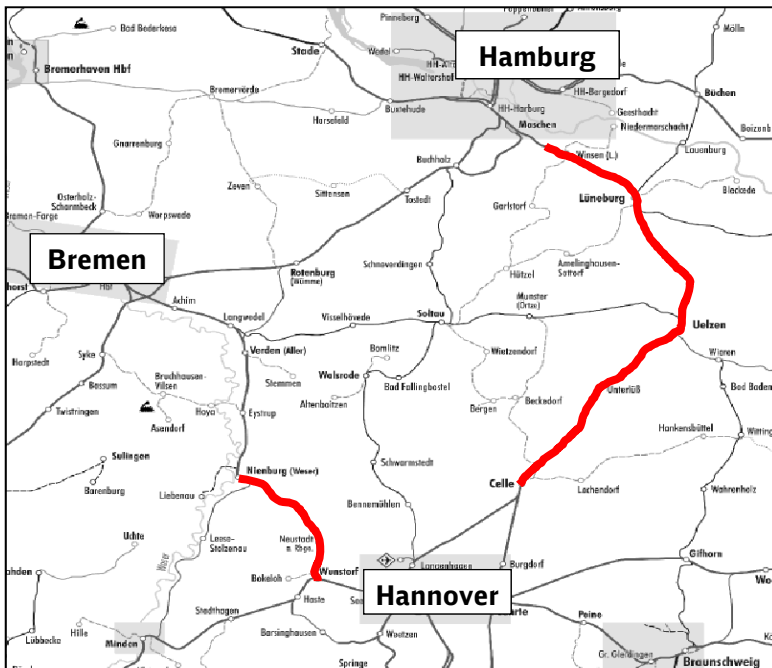
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- SGV-Y: ca. 2,5 Mrd. EUR

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt zwischen Langwedel und Soltau unter dem rollenden Rad
 - Geringe Auswirkungen auf den Bahnbetrieb
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 80 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Wasserschutzgebieten mit ca. 30 km und Landschaftsschutzgebieten mit ca. 25 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 25.000 Wohneinheiten (bei Südumfahrung Soltau ca. 20.000 WE) sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 65 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Keine wesentlichen Risiken erkennbar
 - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV möglich

Konzeption Ausbau der Bestandsstrecken



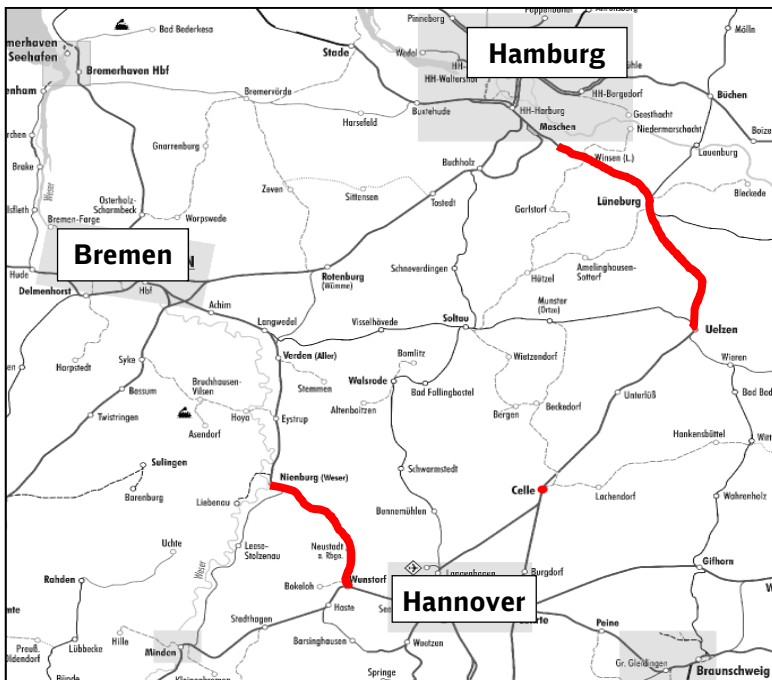
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- Bestandsstreckenausbau: ca. 2,5 Mrd. EUR

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt unter dem rollenden Rad
 - Maßnahme ist baubetrieblich schwer umsetzbar (Baufreiheit auf allen Umleiterstrecken)
 - umfangreiche Vollsperrungen erforderlich, insbesondere der Bahnhöfe zum Umbau der Oberleitung
 - Hohe Belastung der Betroffenen während der Bauzeit
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 100 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 40 km und Wasserschutzgebieten mit ca. 30 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 55.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 55 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Sehr hoher Anteil direkter Betroffenheit
 - Eingriffe in vorhandene Bebauung, Verlegung einer BAB oder Gewerbeansiedlungen

Konzeption reduzierter Ausbau der Bestandsstrecken



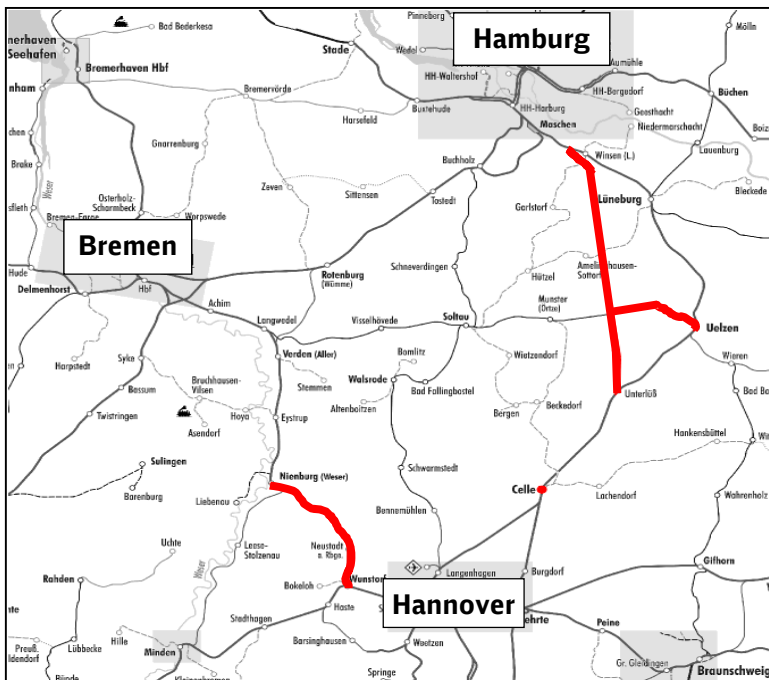
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- Bestandsstreckenausbau: ca. 1,7 Mrd. EUR
unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt unter dem rollenden Rad
 - Maßnahme ist baubetrieblich schwer umsetzbar (Baufreiheit auf allen Umleiterstrecken)
 - umfangreiche Vollsperrungen erforderlich, insbesondere der Bahnhöfe zum Umbau der Oberleitung
 - Hohe Belastung der Betroffenen während der Bauzeit
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 50 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 15 km und Wasserschutzgebieten mit ca. 15 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 35.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 40 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Sehr hoher Anteil direkter Betroffenheit
 - Eingriffe in vorhandene Bebauung, Verlegung einer BAB oder Gewerbeansiedlungen

Konzeption Neubaustrecke Ashausen-Unterlüß



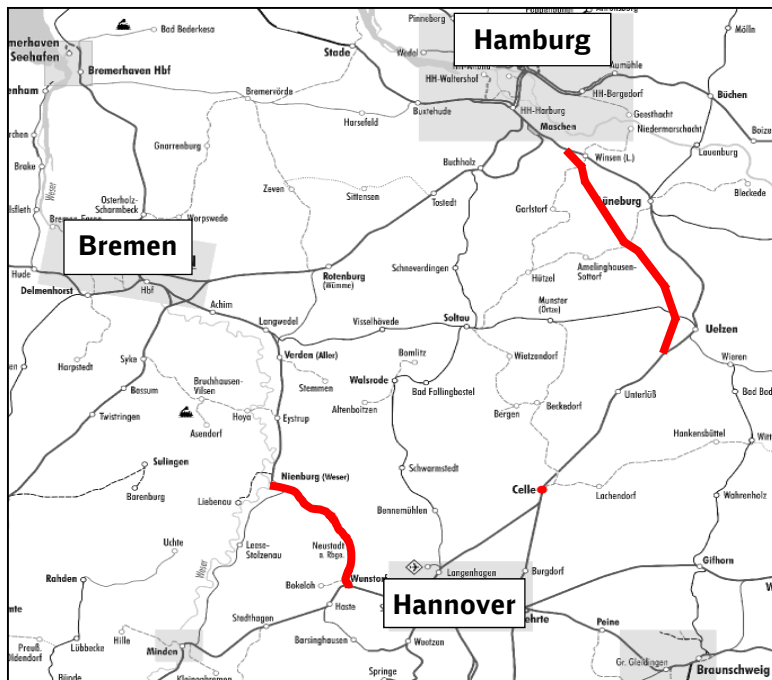
Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Neubau erfolgt ohne Beeinflussung der Bestandsstrecken, lediglich bei der möglichen Anbindung an die Amerikalinie und an die Bestandsstrecke wird Bestand tangiert
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 55 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 30 km und Wasserschutzgebieten mit ca. 15 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 10.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 55 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Keine wesentlichen Risiken erkennbar
 - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV möglich

Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- NBS Ashausen-Suderburg/Unterlüß mit ABS Brockhöfe-Uelzen und punktuell Nienburg-Wunstorf
- ca. 2,0 Mrd. EUR
 unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen

Konzeption Neubaustrecke Ashausen-Suderburg



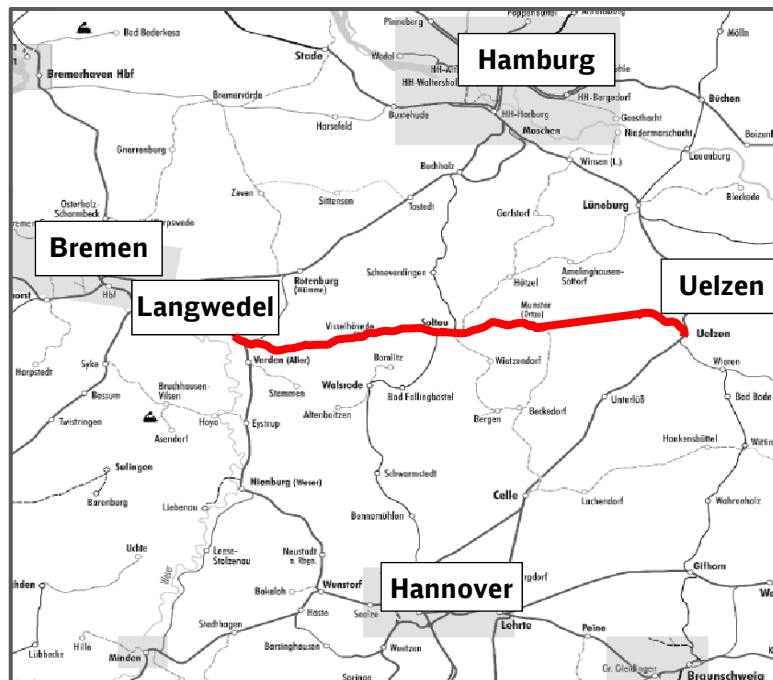
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- NBS Ashausen-Suderburg und punktuell Nienburg-Wunstorf
ca. 1,4 Mrd. EUR
unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Neubau erfolgt ohne Beeinflussung der Bestandsstrecken, lediglich bei der möglichen Anbindung an die Amerikalinie und an die Bestandsstrecke wird Bestand tangiert
 - Wie bei NBS Ashausen-Unterlüß ist auch hier über die Amerikalinie eine Anbindung an den Ostkorridor möglich
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 30 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 15 km und Wasserschutzgebieten mit ca. 10 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 2 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 5.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 25 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Keine wesentlichen Risiken erkennbar
 - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV möglich

Konzeption – Ausbaustrecke Langwedel - Uelzen (Amerikalinie)



Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
 - Ausbau erfolgt unter dem rollenden Rad
 - Abschnittsweise SEV erforderlich
 - Hohe Anzahl von Bahnübergängen (ca. 32 BÜ)
- Risiken aus Schutzgebieten
 - Gesamthaft werden ca. 30 km Schutzgebiete berührt, bspw. :
 - Betroffenheit bei Landschaftsschutzgebieten mit ca. 20 km
 - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
 - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
 - ca. 25.000 Wohneinheiten sind durch Schallimmission betroffen
 - ca. 65 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
 - Anteil direkter Betroffenheiten insbesondere in den Ortsdurchfahrten



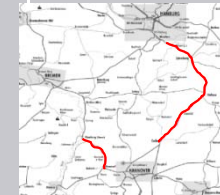
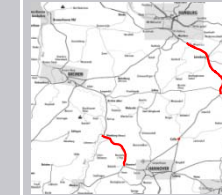
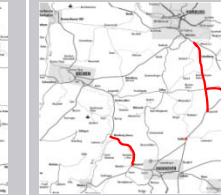
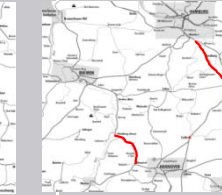
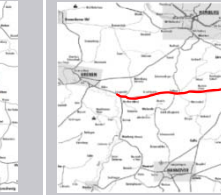
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- ABS Langwedel-Uelzen:
ca. 1,4 Mrd. EUR

Hinweis:

Diese Variante dient nicht zur vollständigen Engpassauflösung im Untersuchungsraum → Nur als zusätzliche Maßnahme denkbar

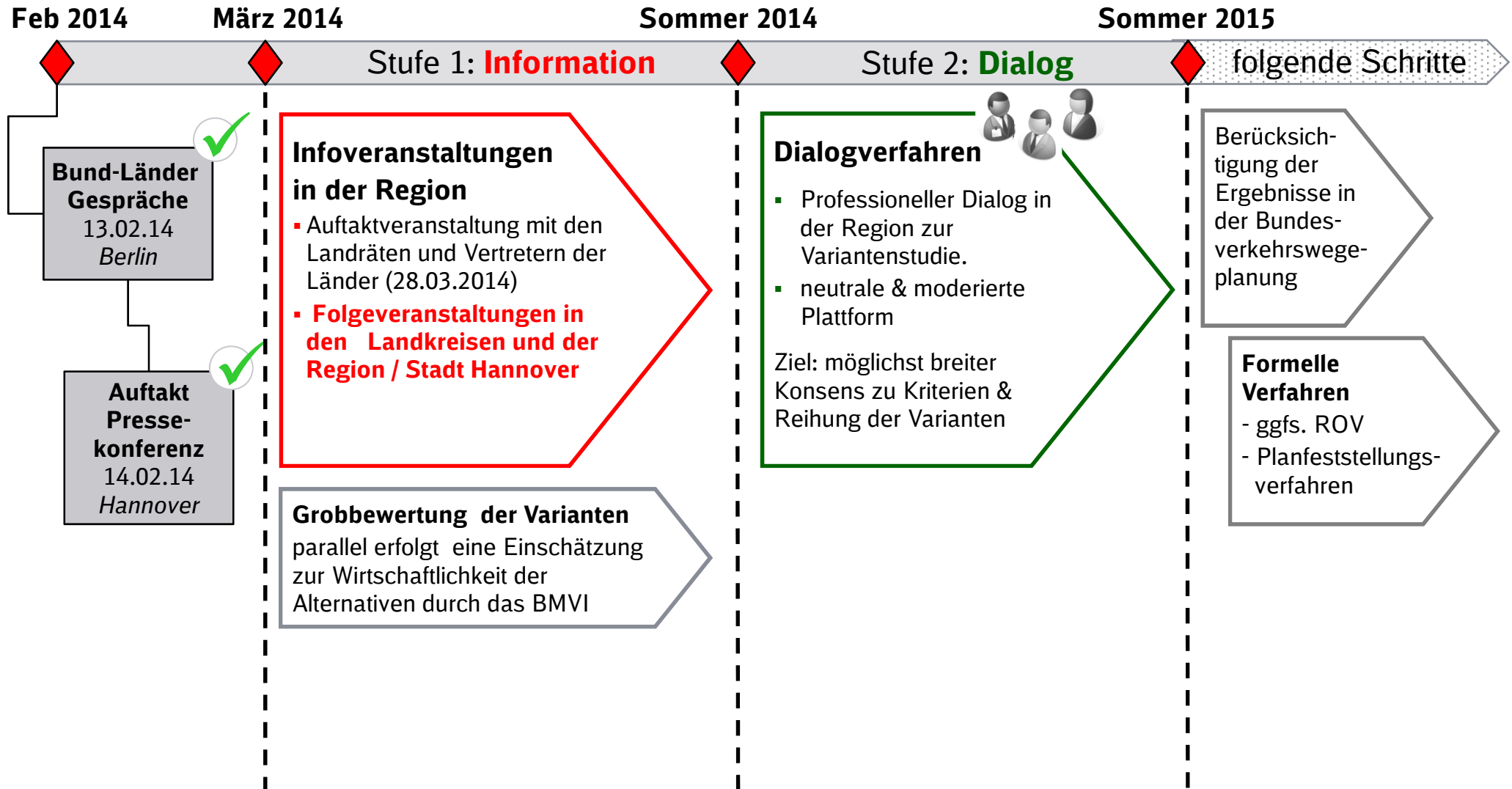
Überblick über die untersuchten Varianten

Skizze							
Arbeitstitel	Y-Trasse klassisch +Buchholz-Lauenbrück	SGV-Y Schienengüterverkehrs-Y	Ausbau Bestand	Reduzierter Bestandsstrecken-ausbau	Neubaustrecke / NBS Ashausen-Unterlüß	Neubaustrecke / NBS Ashausen-Suderburg	Ausbaustrecke / ABS Langwedel-Uelzen „Amerikalinie“
Reale Kosten (Bau+Planung)	ca. 2,7 Mrd. EUR (Stand VEP 2011 nominalisiert auf 2013) +ca. 0,2 Mrd. EUR Buchholz-Lauenbrück	ca. 2,5 Mrd. EUR	ca. 2,5 Mrd. EUR*	ca. 1,7 Mrd. EUR* unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen	ca. 2,0 Mrd. EUR* unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen	ca. 1,4 Mrd. EUR* unterstellt: Wachstumsprogramm Ostkorridor abgeschlossen	ca. 1,4 Mrd. EUR
Variante machbar?	Ja	Ja	Ortsdurchfahrten vsl. nicht machbar, sonst grundsätzlich ja	Ortsdurchfahrten vsl. nicht machbar, sonst grundsätzlich ja	Ja	Ja	Ja
Engpassauflösung GV gemäß EBWU *** 2025	Ja (ggf. jedoch nur mit NBS Isernhagen - Lehrte)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	optional ergänzende Maßnahme
Betroffene Wohneinheiten (ca.)	2.000	25.000	55.000	35.000	10.000	5.000	25.000
Betroffene Schutzgebiete (ca.)	55 km	80 km	100 km	50 km	55 km	30 km	30 km
Schallschutz (ca.)	55 km	65 km	55 km	40 km	55 km	25 km	65 km
Fahrzeitgewinne im SPFV **	0-5 Min. HB-Han. 5-10 Min HH-Han.	0-5 Min.	0-5 Min.	0-5 Min.	10-15 Min.	10-15 Min.	Kein SPFV

* inkl. punktueller Maßnahmen Nienburg-Wunstorf
 ** Schienenpersonenfernverkehr
 *** Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung

Kommunikation zur Y-Variantenbetrachtung

Wie geht es weiter?



Auf der Internetpräsenz der Deutschen Bahn AG stehen Ihnen bereits Informationen zur Variantenuntersuchung zur Verfügung.



The screenshot shows the website www.deutschebahn.com/Y-Alternativen. The page features the DB Mobility Networks Logistics logo in the top left. A red navigation bar contains links for **Konzern**, **Presse**, **Investor Relations**, **Jobs & Karriere**, **Nachhaltigkeit**, **Bahnwelt**, and **Geschäfte**. Below this is a search bar and a sidebar menu with items like **Konzernprofil**, **Geschäftsfelder**, **Im Blickpunkt**, **Themen rund um die DB**, **Verkehrspolitik**, **Bauen bei der Bahn** (highlighted), **Infrastruktur der DB**, **Das Netz von morgen**, and **Aus- und Neubauprojekte Netz**. The main content area has a breadcrumb trail: **... > Bauen bei der Bahn > Aus- und Neubauprojekte Netz > Bremen / Hamburg - Hannover**. The headline reads **Deutsche Bahn erarbeitet Alternativvarianten zur „Y-Trasse“**. The sub-headline is **Schaffung von Kapazitäten, Lärm- und Umweltschutz stehen im Vordergrund**. The text below states: **Die Deutsche Bahn AG hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums Alternativen zur Aus- und Neubaustrecke Bremen/Hamburg – Hannover (der so genannten Y-Trasse) erarbeitet. Dabei wurden fünf Alternativ- und eine Ergänzungsvariante untersucht.**

Für Rückfragen und Informationsbedarfe wurde eine zentrale Projekt-Emailadresse eingerichtet:

Y-Alternativen@deutschebahn.com

ABS/ NBS Hamburg/Bremen – Hannover Variantenübersicht

