

Sachstand der Planungen zur Y-Trasse

Anlage 1 zur
Sitzung des RME
und Vka vom
05.05.2011

Region Hannover

Sitzung des Ausschusses für Regionalplanung, Metropolregion und Europaangelegenheiten

DB AG

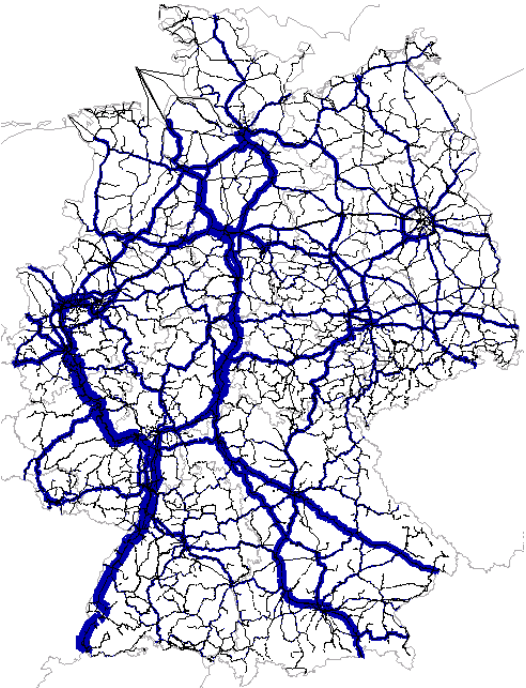
Ulrich Bischooping

Konzernbevollmächtigter

Hannover, 05. Mai 2011

Bis 2015 ist ein signifikanter Anstieg der Verkehre auf den Hauptkorridoren zu erwarten

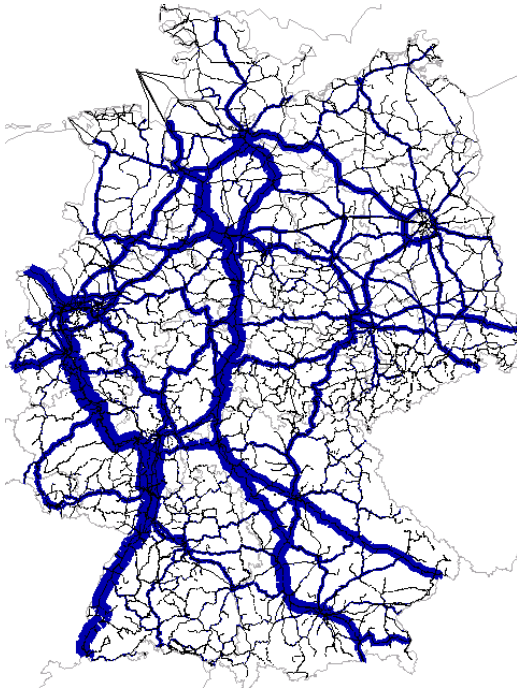
Netzbelastung 2004



Güterverkehrsströme

- Wachstum im Güterverkehr über Häfen deutlich überdurchschnittlich
- Zulauf NEAT¹⁾ realisiert
- Betuwe-Linie in Betrieb

Prognose Netzbelastung 2015



Verkehrsprognose 2004-2015

Personenfernverkehr: 38 Mrd. Pkm/ a (+ 17%)
Güterverkehr: 127 Mrd. tkm/ a (+ 38%)*
Infrastruktur: 1 Mrd. Trkm/ a (+ 6%)

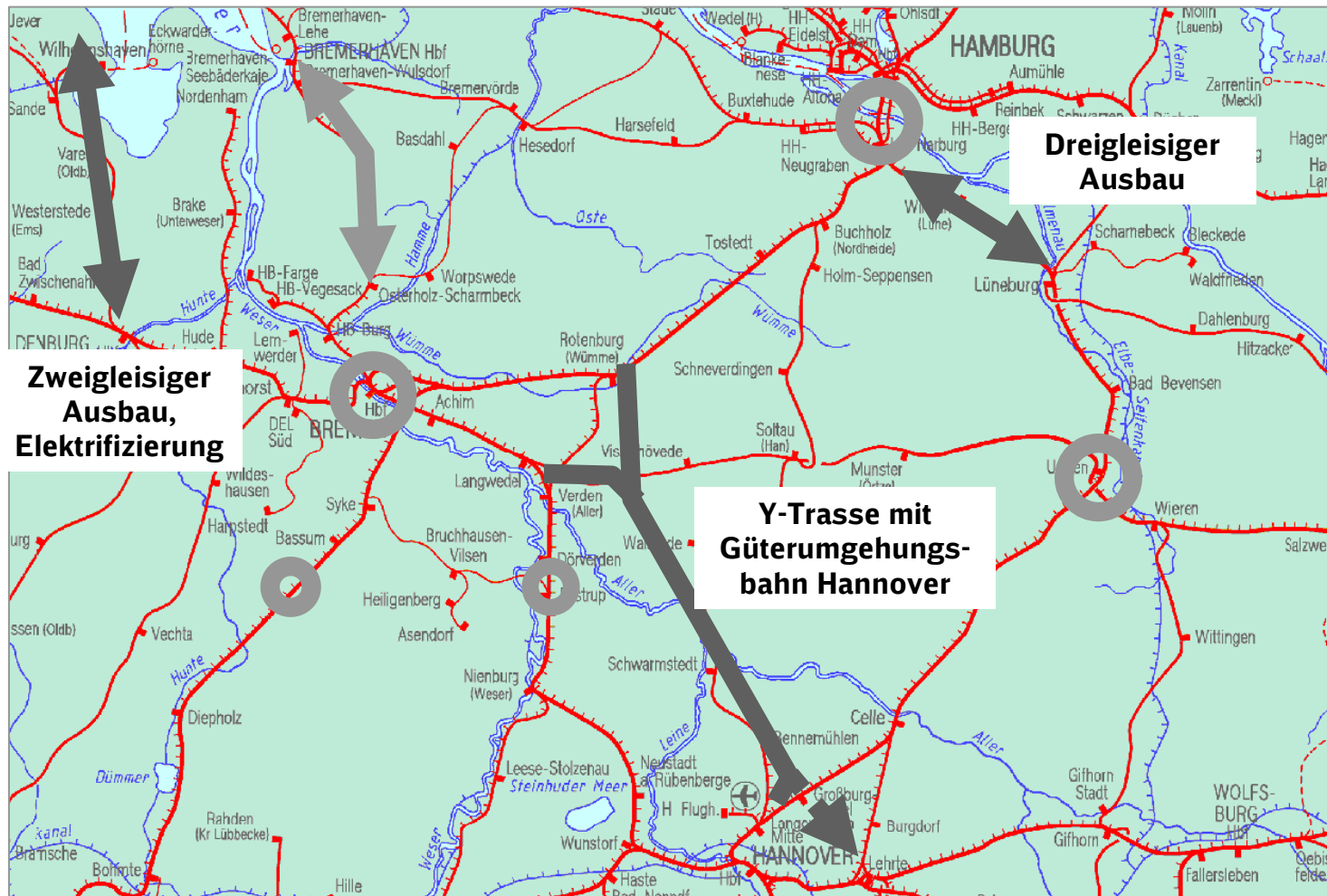
*neue Einschätzung > 150 Mrd. tkm/ a




- ➔ Trkm²⁾ wachsen unterproportional wegen Auslastungssteigerung Transporteure
- ➔ Anstieg der Netzbelastung auf den Nord-Süd-Achsen sowie in Richtung Benelux-Staaten, wie beispielsweise:

Hamburg - Hannover	+26%
Bebra - Fulda - Frankfurt	+22%
Frankfurt - Mannheim	+20%
Karlsruhe - Basel	+20%

¹⁾ Neue Eisenbahn-Alpentransversale
²⁾ Trassenkilometer

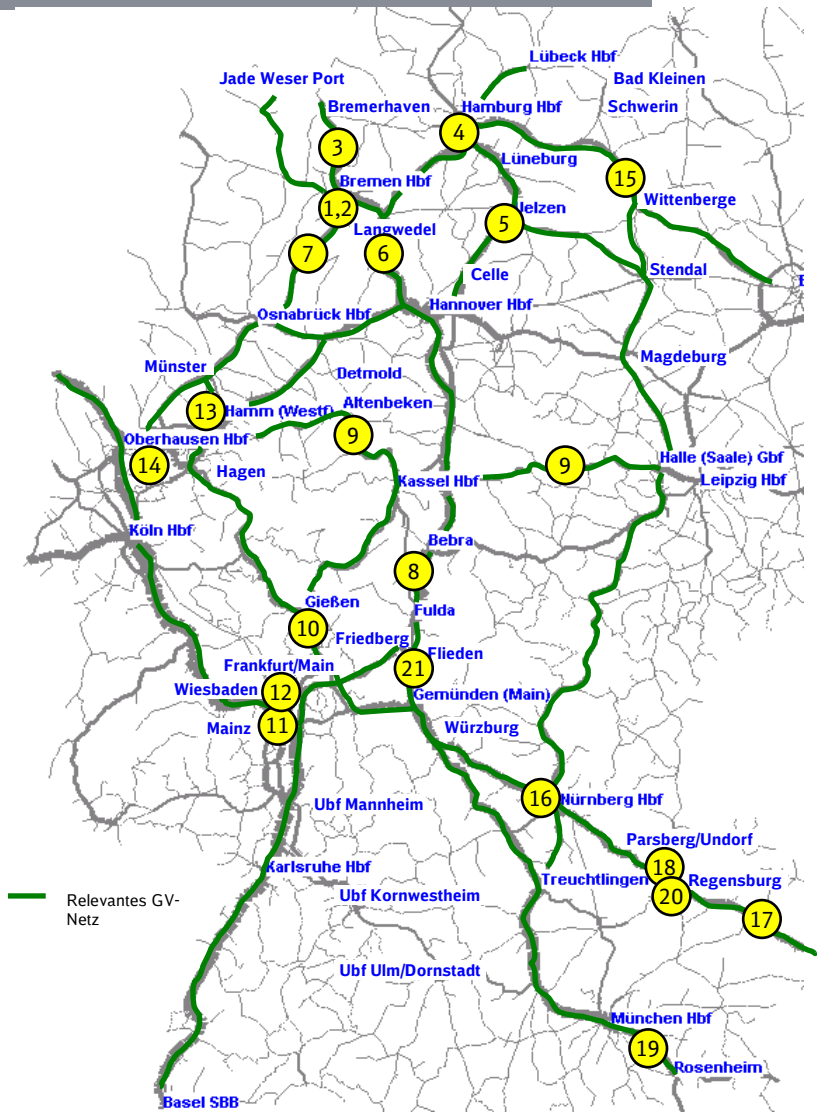
Projekte mit Wirkungen auf die Leistungsfähigkeit zur Abwicklung der norddeutschen Seehafenhinterlandverkehre



-  Großprojekte
-  Einzelmaßnahmen
-  „Sofortmaßnahmenprogramm Seehafenhinterlandverkehr“

Sofortmaßnahmenprogramm Seehafenhinterlandverkehr

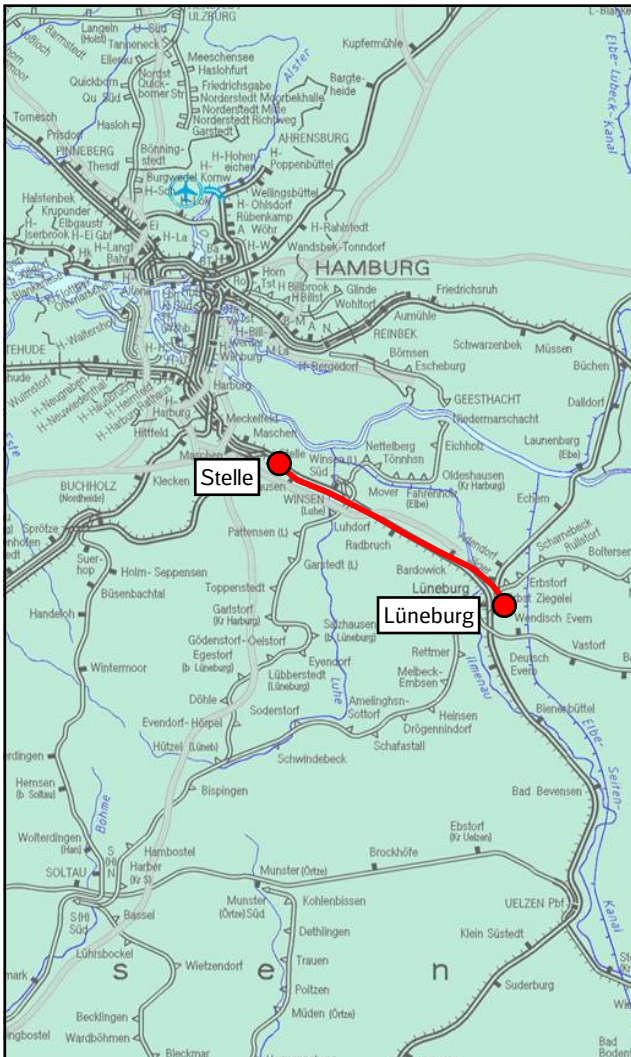
Infrastrukturelle Maßnahmen



Korridor	Maßnahmeninhalt u.a. in Stichworten
1	Knoten Bremen Geänd. Anbindung der Gleise 1 bis 3 im Süd-Ost-Kopf Bremen Hbf
2	Knoten Bremen Spurplanoptimierung Bremen Hbf für Mehrverkehr aus Ri. Vegesack
3	Bremerhaven-Bremen Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge, Glv, Blockverdichtung
4	Knoten Hamburg 2. Umfahrgleis Maschen, Wv Harburg, Direkte Verbindung Ri. Buchholz, parall. Fahrmöglichkeiten Hausbruch, Glv Rothenburgsort-Horn, Lokeinsatzstelle/ Dispositionstool; Vorbereitung 2. Baustufe
5	Uelzen 4 Niveaufreie Einfädelung aus Ri. Uelzen
6	Bremen-Hannover 4 Beseitigung schienengleicher Bahnsteigzugang Bf Eystrup
7	Bremen-Osnabrück 1 Zusätzliche Weichenverbindung Bf Twistringen
8	Bebra-Fulda 4 Blockverdichtung, Verlängerung Überholgleise
9	Hamm-Kassel-Halle 2 Verbindungskurve, Spurplanverbesserung
10	Gießen-Friedberg 1 Verlängerung Überholungsgleise
11	Knoten Mainz 3 kapazitive Optimierung Mainzer Tunnel und Mainz Hbf
12	Knoten Wiesbaden 3 Verbindungskurve Wiesbaden Ost - Mainz Kostheim
13	Knoten Hamm 1 Ertüchtigung Knoten Hamm, Änderung D-Wege
14	Konzept. westl. Ruhr I Ertüchtigung Fahrstraßen, Neuanbindung Häfen
15	Hamburg-Berlin 7 Blockoptimierung, Verlängerung/ Neubau 5 Überholungsgleise
16	Knoten Nürnberg 5 Anpassung Nürnberg-Stein
17	Nürnberg-Passau 5 Blockverdichtung Regensburg-Passau
18	Nürnberg-Passau 5 Bfe Parsberg + Undorf, Bau von seitenrichtigen Ü-Gleisen
19	München-Rosenheim 6 Erweiterung Überholungsbahnhof Ostermünchen
20	Nürnberg-Passau 5 Erhöhung Durchfahrtsgeschwindigkeit Hbf Regensburg > 40 km/h
21	Flieden-Gemünden 4 Errichtung einer 2. Bahnsteigkante in Bf Rieneck

22-24* Ubf Mannheimer Hafen, Ubf Kornwestheim, Ubf Ulm/Dornstadt in der Auflistung nicht berücksichtigt

Ausbaustrecke Stelle - Lüneburg



Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitätsverbesserungen und Kapazitätssteigerung in der Relation Hamburg - Hannover durch Beseitigung des Engpasses auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt.
- Auf dem 3. Gleis findet planmäßig SPNV und SGV statt. Für eine optimale und flexible Betriebsführung ist jedoch auch die Ausrüstung für 200 km/h (SPFV) erforderlich

Maßnahmen:

- 3gl. Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg, (4gl. zwischen Stelle und Ashausen)
- Neubau von 2 ESTW-A und Streckenausrüstung in ESTW Technik
- Neubau von 45 km Oberleitung und 13,7 km Schallschutzmaßnahmen
- Neubau bzw. Erweiterung von 46 Brücken und Durchlässen
- ETCS auf dem 3. Gleis

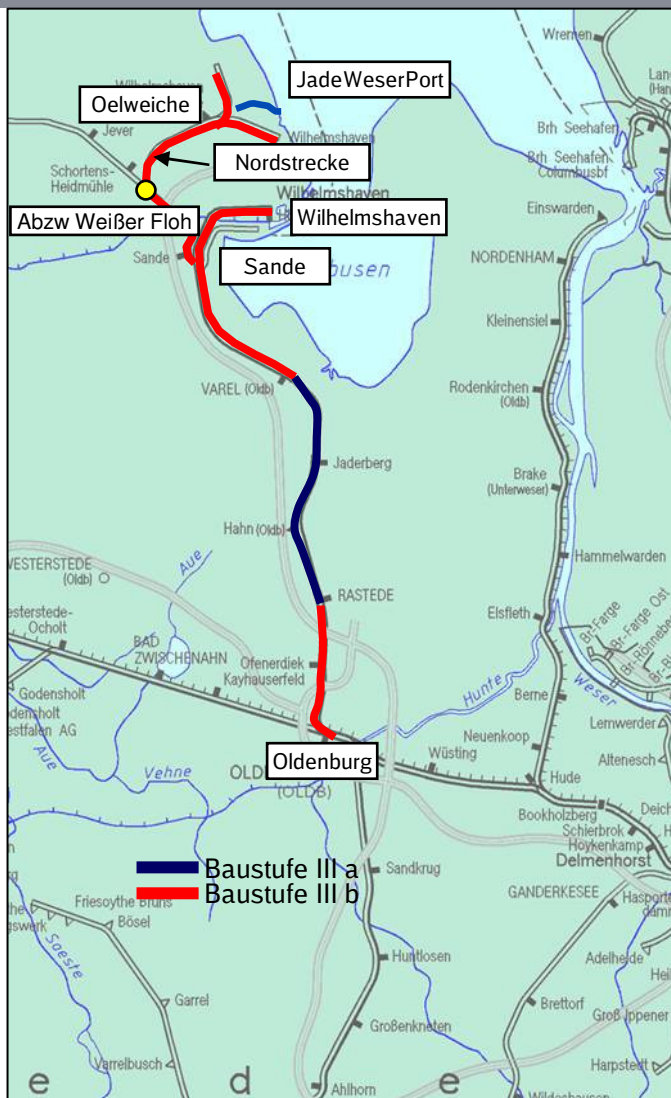
Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 27,3 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h

Projektabschnitte:

- Stelle - Lüneburg

Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven



Zielsetzung:

- Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens durch Ertüchtigung der Strecke mit durchgehender Zweigleisigkeit Oldenburg-Sande, Elektrifizierung Gesamtstrecken einschließlich der dem Güterverkehr dienenden „Nordstrecke“ (Weißer Floh - Hafenbahnhof)

Maßnahmen:

I. Baustufe

- Wiederherstellung Befahrbarkeit 100 km/h (Beseitigung La-Stellen)
- Inbetriebnahme 12/2003

II. Baustufe

- Signaltechnische Ausrüstung Nordstrecke mit Einrichtung der Abzweigstelle „Weißer Floh“
- Bau des Kreuzungsbahnhofs Accum und des Betriebsbahnhofs Ölweiche
- Bahnumgehung Sande (endgültige Zustimmung BMVBS steht noch aus)
- Abschnitt 1: Untergrundertüchtigung Teilabschnitt Sande - Weißer Floh, Inbetriebnahme in 12/2010
- Abschnitt 2: Ausrüstung Nordstrecke (mit Bf. Accum, Bf. Oelweiche und Abzweig Weißer Floh), Inbetriebnahme in 01/2011
- Gesamtkosten 29,3 Mio. € zzgl. XX.X Mio. € für die Umfahrung Sande

III. Baustufe

- IIIa:** Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit
Inbetriebnahme in 12/2012
Gesamtkosten: 210 Mio. €, davon 180 Mio. € reale Bundesmittel
- IIIb:** Elektrifizierung Oldenburg - Wilhelmshaven und Sande - Oelweiche
Neubau Unterwerk in Hahn
durchgängige Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h
Inbetriebnahme wegen Finanzierung unklar, *GWU: 317 Mio. €*

Schienernanbindung Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)



Verkehrliche Zielsetzung:

Bedarfsgerechte Anbindung der Festen Fehmarnbelt Querung an das deutsche Schienennetz gemäß Staatsvertrag.

Geplante Maßnahmen gemäß Staatsvertrag:

- zweigleisiger Ausbau zw. Bad Schwartau u. Puttgarden (ohne Fehmarnsundbrücke, eingleisige Inbetriebnahme 2018, zweigleisige Inbetriebnahme 2025)
- Durchgehende Elektrifizierung Lübeck Hbf – Puttgarden bis 2018

Varianten gem. Vorentwurfsplanung:

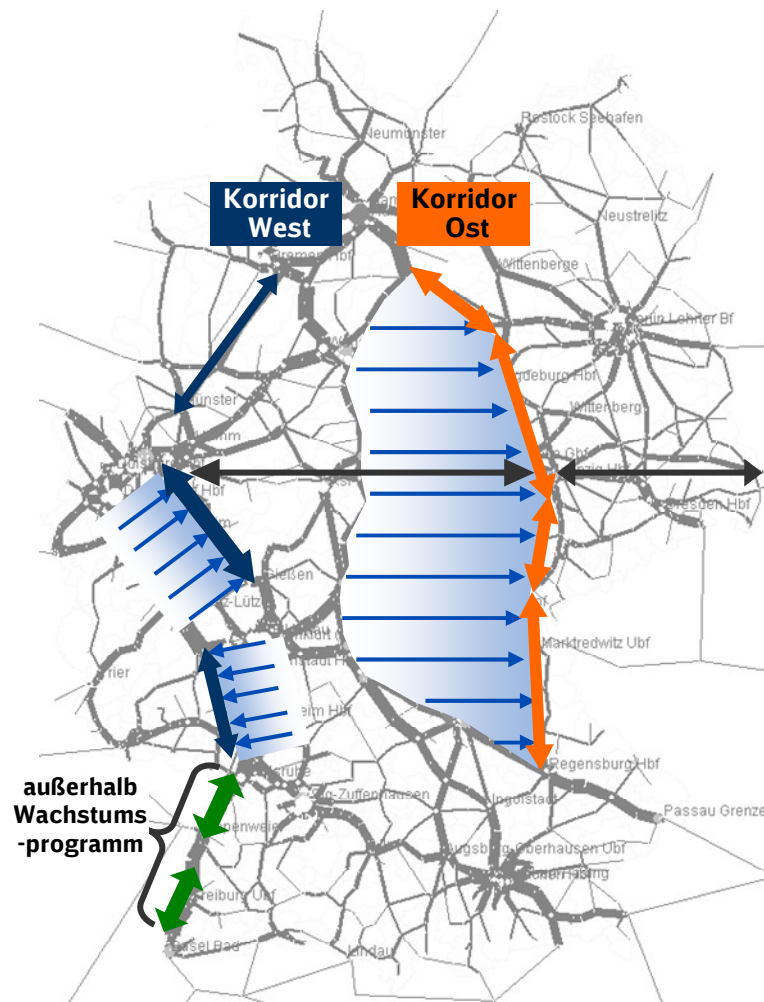
- Variante 1A: Ausbau der Bestandstrasse für 160 km/h mit leichten Linienverbesserungen und Umfahrungen von Neustadt und Oldenburg
- Varianten A/E: zusätzliche Umfahrung der Ostseebäder östlich/westlich der Autobahn

Projektkennwerte:

- Streckenlänge: 88 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Auflegen eines Wachstumsprogramms notwendig, um nachfragegerecht Kapazität bis 2017 zur Verfügung zu stellen

Wachstumsprogramm – Ansatz und Elemente



Grundsätzlicher Ansatz

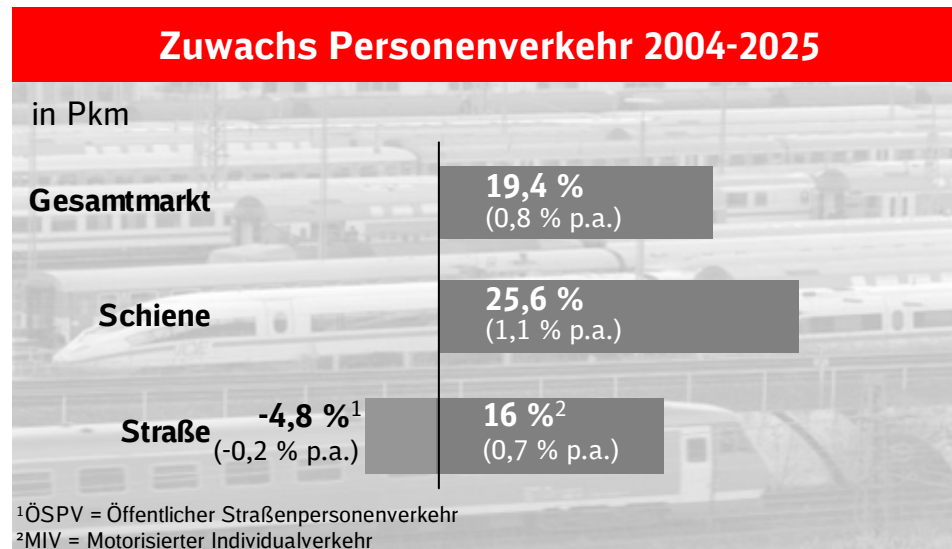
- **Beseitigung** erwarteter **Kapazitätsengpässe bis 2017**
- Nachfragegerechter Ausbau von Alternativrouten und Entlastung großer Knoten

Kernelemente

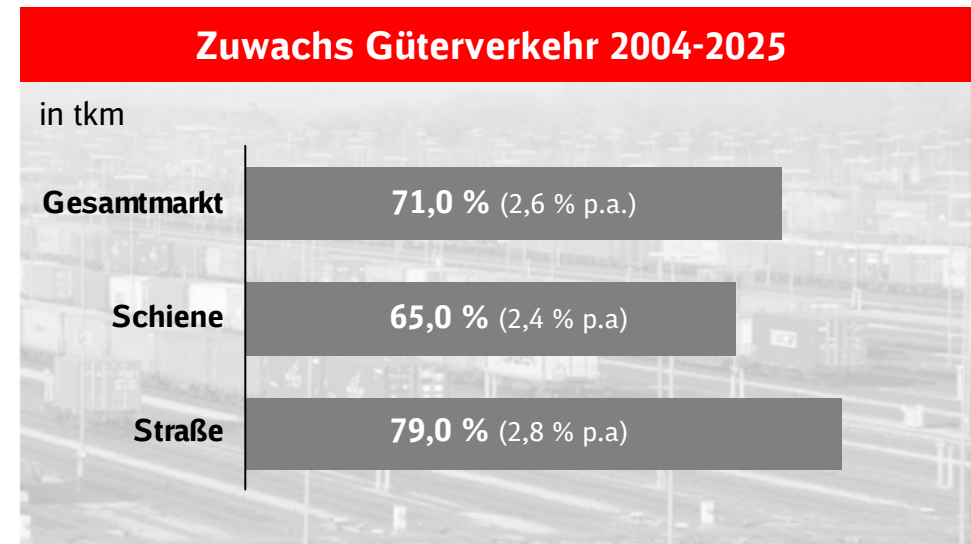
- **West-Korridor**
 - Ruhr-Sieg muss Verkehr Bremen - Mannheim und Emmerich/Hagen - Würzburg aufnehmen
 - Alsenzbahn muss Abschnitt Bingen - Mainz entlasten
- **Ost-Korridor**
 - Mehrverkehr Nord-Süd Ri Passau/München über Ostachse lenken
 - Uelzen – Stendal 2-gleisig
 - Reichenbach - Hof - Regensburg elektrifizieren
- Verlängerung von **Überholungsgleisen** und **Wartegleisen** in Knotenbahnhöfen auf **750m**
- **Knotenmaßnahmen** für **Güter- und Personenverkehr** zur Kapazitätssteigerung

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

Entwicklung Verkehrsaufkommen bis 2025



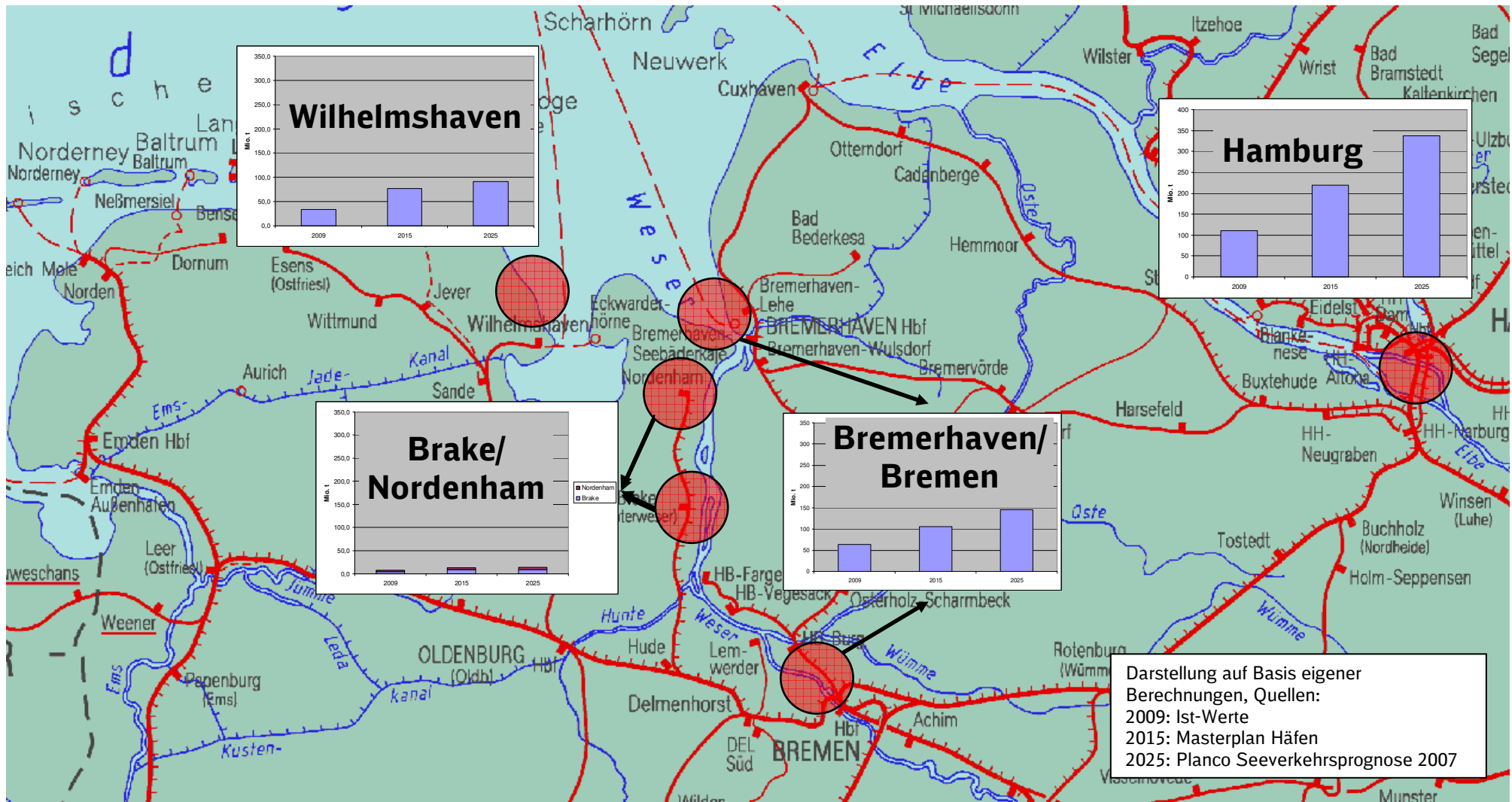
- Marktwachstum führt – insbesondere im Personenfernverkehr – zu höherer Auslastung der Züge, aber kaum zu wachsenden Trassenkilometern



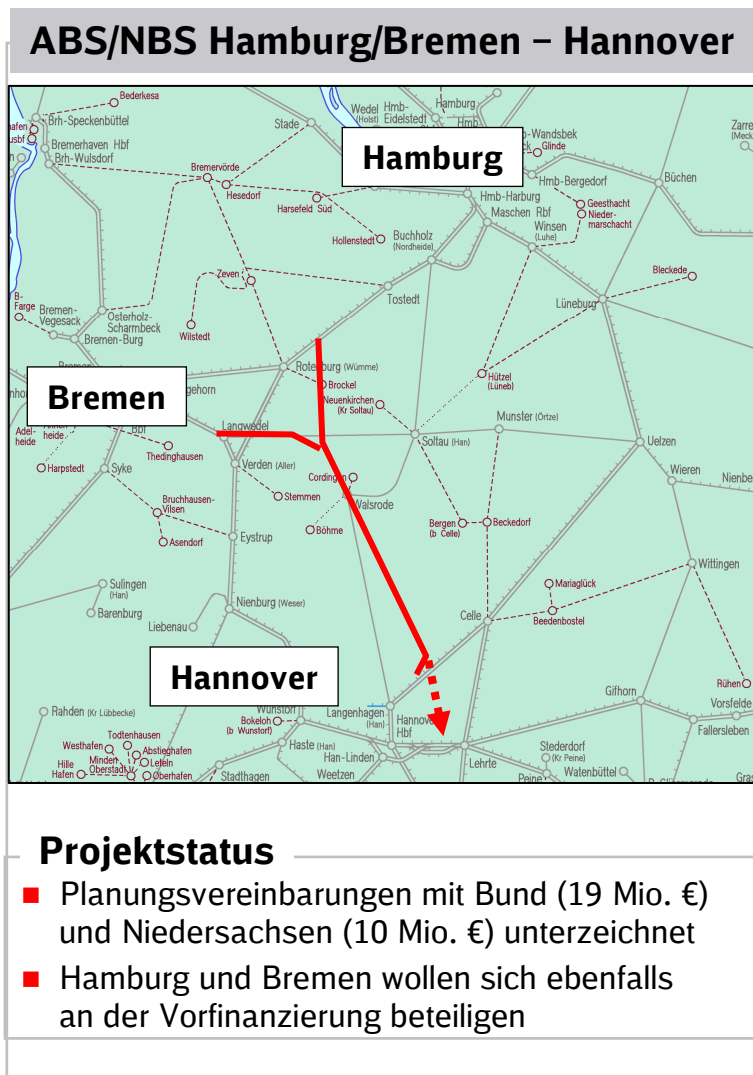
- Internationaler Güterverkehr wächst
- Überproportionaler Anstieg kombinierter Verkehr (+129%)
- Dennoch Modal-Split-Verlust Schiene prognostiziert

Wachstumspotenziale müssen konsequent **genutzt** und die **Kapazität ausgebaut** werden

Der Umschlag in den norddeutschen Häfen soll zwischen 2009 und 2015 um 90 % steigen, bis 2025 um weitere 40 %



Ausbau-/Neubaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse)



Verkehrliche Ziele und Beschreibung der Maßnahme

- Verkürzung der Reisezeiten
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten zur Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre auf den Relationen Hamburg/Bremen-Hannover

Wesentliche Maßnahmen sind

- der Neubau einer zweigleisigen Schnellfahrtstrecke für bis 250 km/h (statt bisher 300 km/h) zwischen Lauenbrück und Isernhagen (Hannover)
- der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung für bis 160 km/h auf der Strecke von Visselhövede nach Langwedel (für die Verbindung von Bremen nach Hannover)
- der Neubau einer 110-kV-Leitung und dreier Unterwerke sowie
- die Verlängerung für den Güterverkehr in Richtung Lehrte

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	NBS Hannover – Lauenbrück	92 km
	ABS Visselhövede – Langwedel	22 km
Entwurfsgeschwindigkeit	NBS	250 km/h
	ABS	160 km/h
Fahrzeitgewinn	Hannover – Hamburg	13 Min.
	Hannover – Bremen	8 Min.
Investition	(Kostenstand BVWP 2003)	1,3 Mrd. €
Inbetriebnahme		Ziel ca. 2020

Die nächsten Planungsschritte für die Y-Trasse (1)

Raumordnerisch bereits festgelegte Trasse (Lauenbrück/Langwedel - Isernhagen)

- Überarbeitung der betrieblichen Aufgabenstellung aufbauend auf den Ergebnissen der Bedarfsplanüberprüfung
 - ➔ Güterverkehr auch tagsüber
 - ➔ Höchstgeschwindigkeit 250 km/h
 - Ableitung der neuen Infrastrukturparameter
 - ➔ Kreuzungsbahnhöfe
 - ➔ Überleitstellen
 - Überprüfung der Vorentwurfsplanung mit Anpassung an
 - ➔ geänderte gesetzliche Regelungen (Umweltbelange, insbesondere Schallschutz)
 - ➔ Anforderungen aus Sicht der EU
 - ➔ neue Regelwerke und Ausstattungsstandards (Leit- und Sicherungstechnik, Funk...)
 - Aktualisierung der Kostenschätzung
 - **Abschluss der aktualisierten Vorentwurfsplanung Ende 2011**
-
- **Sicherstellen der Finanzierung**
 - **Durchführung von Planfeststellungsverfahren**

Die nächsten Planungsschritte für die Y-Trasse (2)

Verlängerung des „Y“ in Richtung Lehrte erfordert ein Raumordnungsverfahren

- Vorbereitung und Durchführung einer Antragskonferenz
 - Festlegung des Planungsumfangs
 - ➔ Untersuchungsraum
 - ➔ Untersuchungskriterien/Untersuchungsbereiche
 - ➔ Bewertungskriterien
 - Ausschreibung der Planungsleistungen
 - Durchführung der Untersuchungen
 - ➔ Festlegung des Untersuchungskorridors für mögliche Varianten
 - ➔ Ermittlung der Betroffenheiten für verschiedene Schutzgüter
 - ➔ Festlegung einer Vorzugstrasse
 - Aufstellen der Unterlagen
 - Durchführen des Raumordnungsverfahrens
 - **Geschätzte Zeitdauer ca. 3,5 Jahre**
-
- **Vorentwurfsplanung**
 - **Sicherstellen der Finanzierung**
 - **Durchführung von Planfeststellungsverfahren**

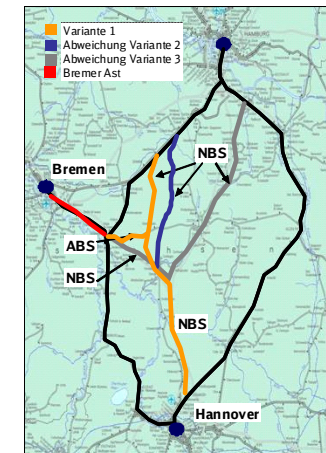
Projektbegleitende Kommunikation (1)

Herausstellen der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Ausbaus von Schieneninfrastruktur

- Schieneninfrastruktur als Verbindung zwischen Produktionsstandorten, Häfen und Verbrauchern
- Notwendig sowohl für Importe als auch für Exporte
- kein norddeutsches Projekt, sondern genauso wichtig für die exportorientierte Industrie in Süddeutschland
- Begreifen der Y-Trasse als Chance und nicht als Risiko
- **Y-Trasse ist kein Problem, sondern eine Lösung**

Im Vorfeld der Festlegung auf das „Y“ wurden verschiedene Alternativen untersucht

- Autobahnnaher Trassenführung des „Y“ verringert Zerschneidung
- Alternativlösungen an bestehenden Strecken erhöhen die örtlichen Betroffenheiten
- Nur eine Neubaustrecke nutzt dem Personenfernverkehr und dem Güterverkehr
- **Y-Trasse ist das abgewogene Ergebnis alternativer Trassenuntersuchungen**



Trotzdem wird die DB AG noch eine Überprüfung vornehmen, um sicher zu gehen, dass die Y-Trasse auch unter den veränderten Gesichtspunkten im Bereich

- Betriebsprogramm (Tagesgüterverkehr)
 - Lärm- und Umweltschutz (gesetzliche Regelungen)
- noch die sinnvollste Lösung darstellt

Projektbegleitende Kommunikation (2)

Größtmögliche Offenheit und Transparenz

- Einbeziehung der Öffentlichkeit auch neben den Genehmigungsverfahren wie Raumordnung oder Planfeststellung
- Früheste Information auch über Zwischenergebnisse
- Veröffentlichung sämtlicher Informationen, sowohl positiver als auch negativer
- Zielgruppenorientierte Aufbereitung
- Faktenbasierte, visuelle Kommunikation

Aktiver Dialog und aktive Kommunikation

- Aufnahme von konstruktiver Kritik und Anregungen
- Akzeptanz der (subjektiv gesteuerten) Sorgen von Betroffenen
- Kommunikation auf lokalen, regionalen und Landesebenen

Bausteine einer Kommunikationsstrategie

- Benennung von Ansprechpartnern
- Gemeinsame Kommunikation mit Bund und den betroffenen Ländern
- Präsenz vor Ort
- Vermittlung positiver Effekte
- unterschiedliche Kommunikationsbreite und -tiefe in Abhängigkeit vom jeweiligen Projektfortschritt
- Gewinnung von Multiplikatoren

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit