

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

25.09.2014 in Uelzen



---

DB Netz AG

---

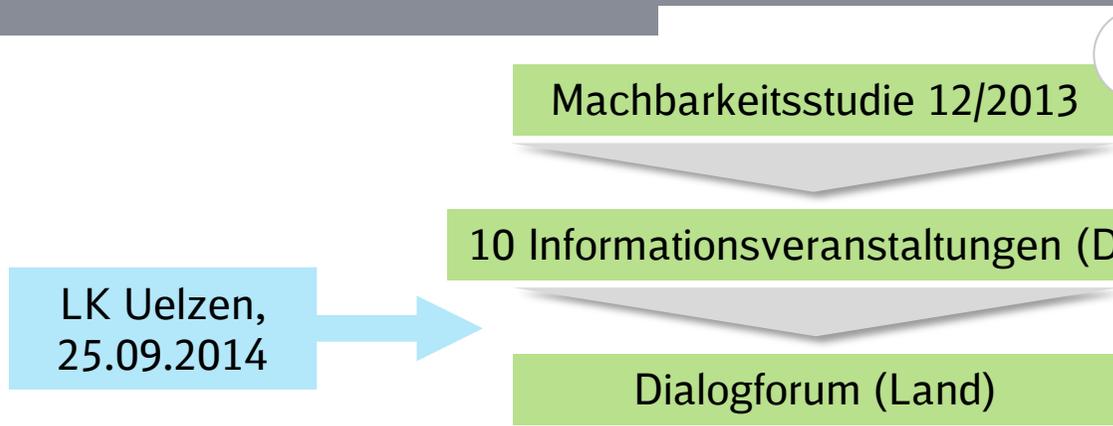
Regionalbereich Nord

---

Koordination und Steuerung Großprojekte

---

25.09.2014



## Entscheidungsspielräume

groß



Bundesverkehrswegeplan  
Ende 2015

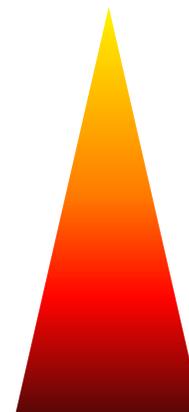
Raumordnungsverfahren  
(Linienbestimmung)

Planfeststellungsverfahren

klein

## Wahrnehmung der Betroffenheit

wenig wahrnehmbar



stark wahrnehmbar



- 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.



# Entwicklung Verkehrsaufkommen (bis 2025)

## Zuwachs Personenverkehr 2004-2025

in Pkm

**Gesamtmarkt**

**19,4 %**  
(0,8 % p.a.)

**Schiene**

**25,6 %**  
(1,1 % p.a.)

**Straße**

**-4,8 %<sup>1</sup>**  
(-0,2 % p.a.)

**16 %<sup>2</sup>**  
(0,7 % p.a.)

<sup>1</sup>ÖSPV = Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

<sup>2</sup>MIV = Motorisierter Individualverkehr

## Zuwachs Güterverkehr 2004-2025

in tkm

**Gesamtmarkt**

**71,0 %** (2,6 % p.a.)

**Schiene**

**65,0 %** (2,4 % p.a.)

**Straße**

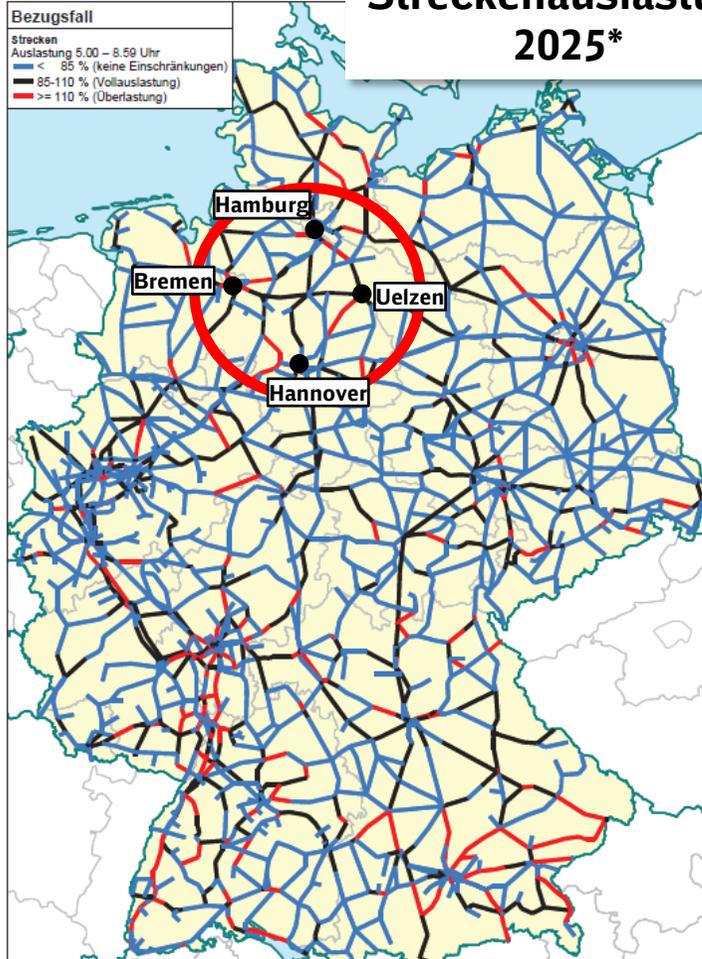
**79,0 %** (2,8 % p.a.)

Das BMVI prognostiziert auch in Zukunft ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen.

Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ist sicherzustellen.

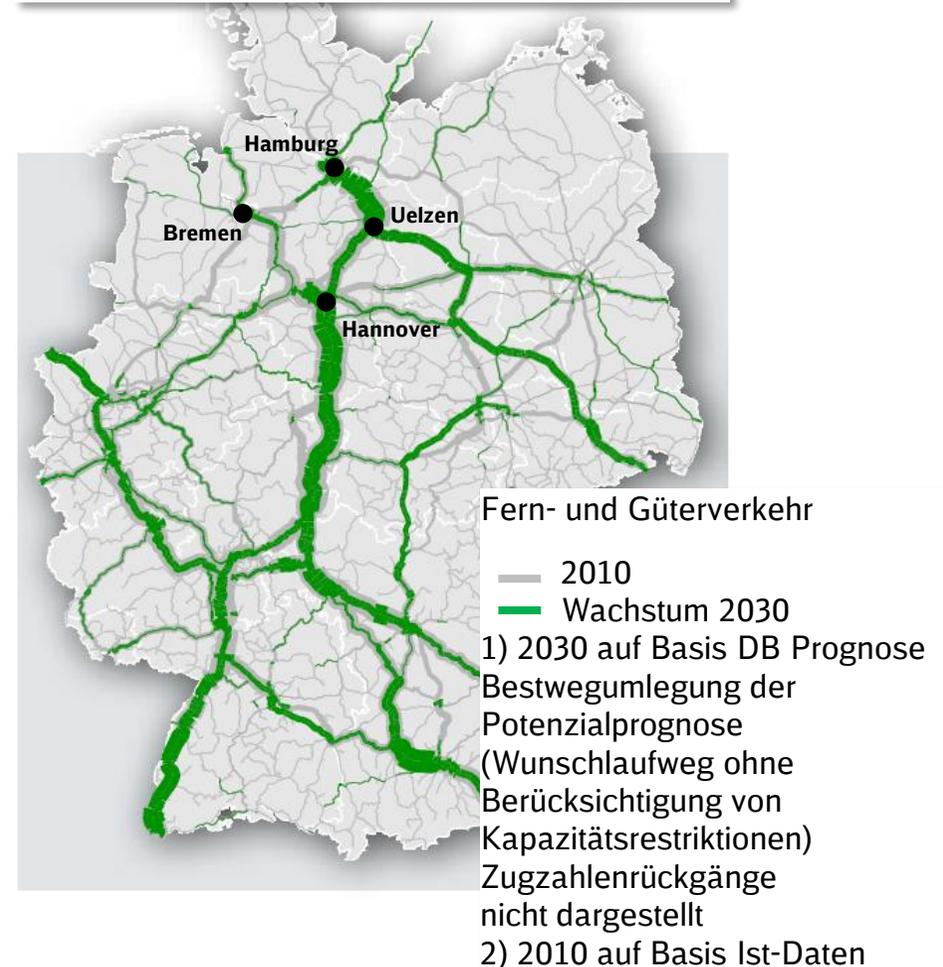
# Mehr Güterverkehr auf der Schiene schafft Handlungsbedarf im gesamten deutschen Schienennetz

## Streckenauslastung 2025\*

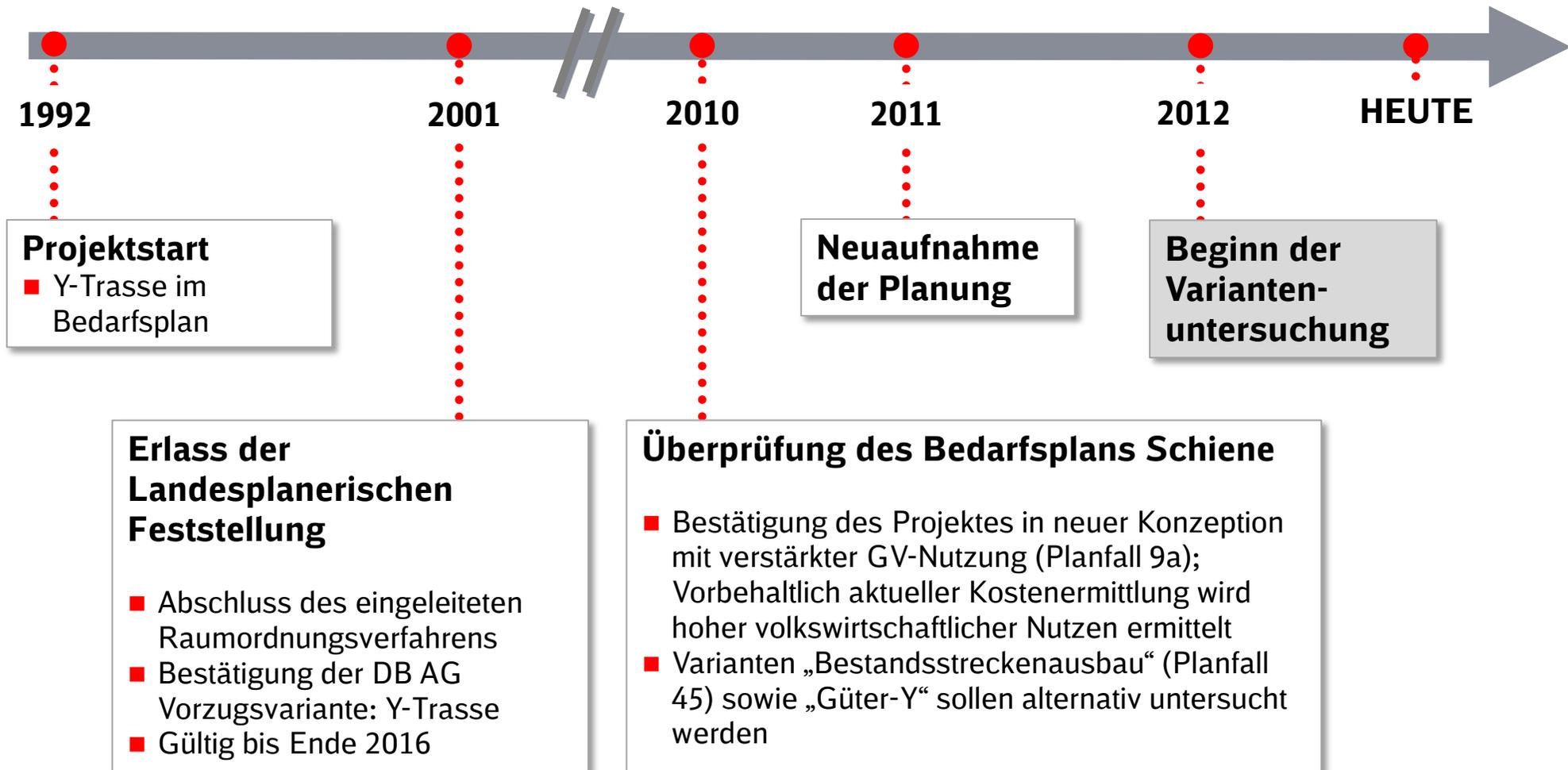


\* unter Berücksichtigung aller bis dahin realisierten Infrastrukturmaßnahmen

## Mehrung Züge 2030<sup>1)</sup> gegenüber 2010<sup>2)</sup> 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

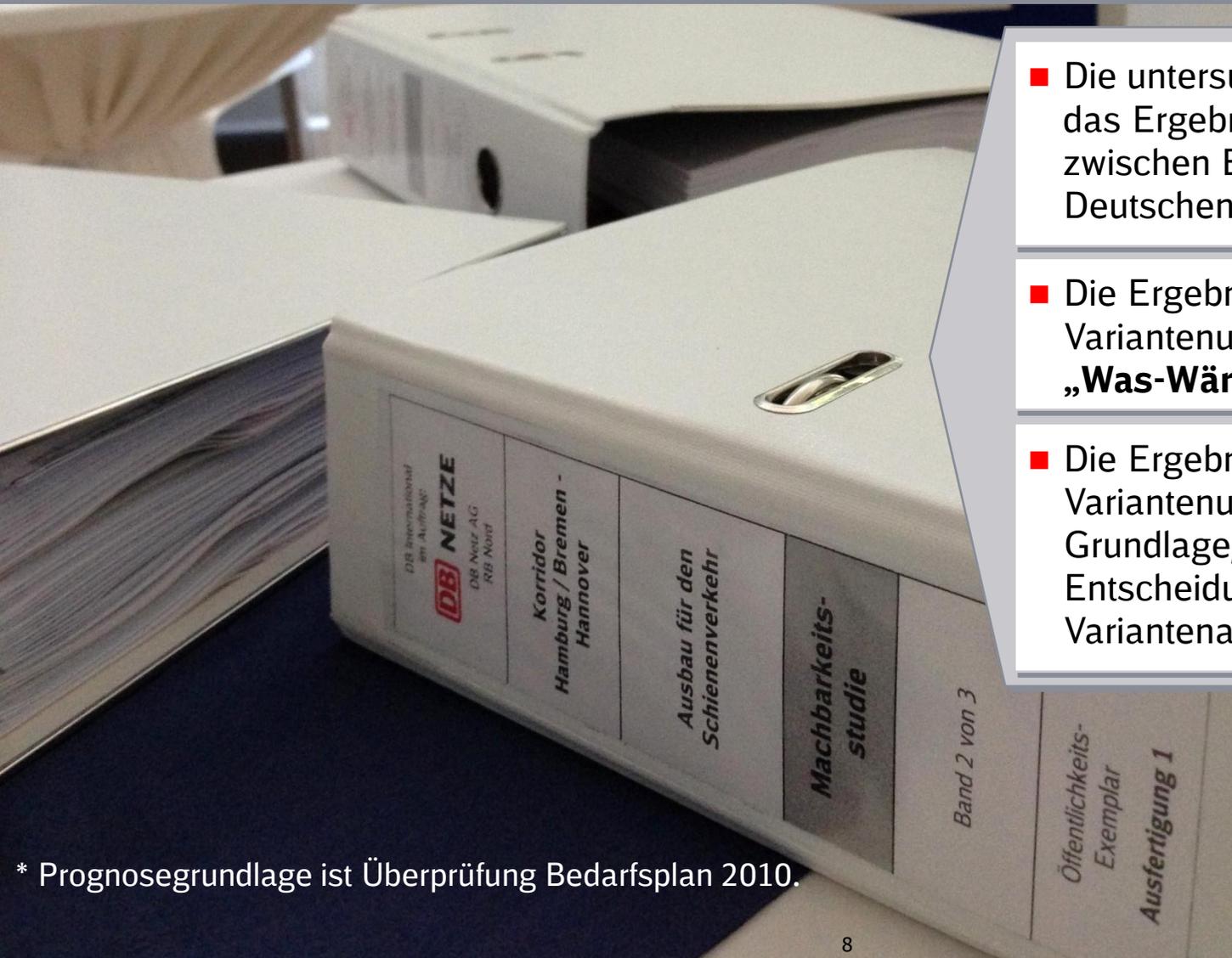
## Prämissen / Ziele

- 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 **abschnittsweisen** Inbetriebnahme mit **kapazitiver Teilwirkung**

Y-Trasse + alternative Varianten

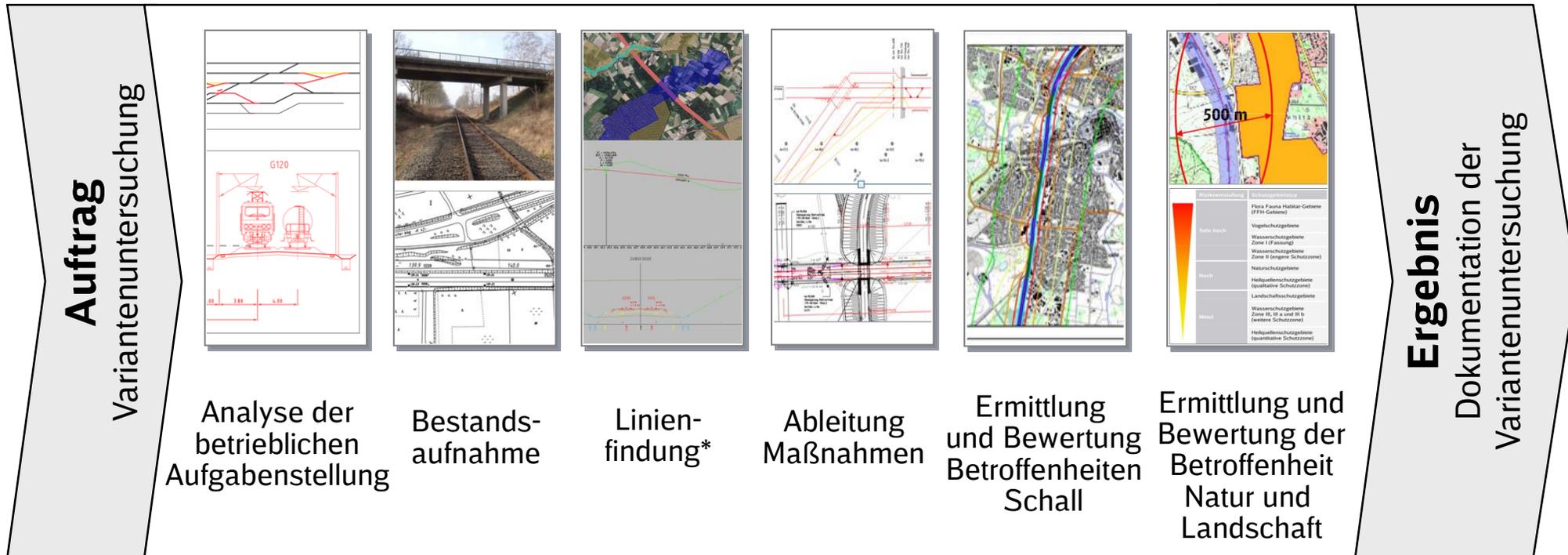
# Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung stellen ein „Was-Wäre-Wenn-Szenario“ dar

- Die untersuchte Variantenauswahl 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 Variantenauswahl.



\* Prognosegrundlage ist Überprüfung Bedarfsplan 2010.

# Überblick: Methodik der Variantenuntersuchung



\* Angenommene, beispielhafte Linienführung im Rahmen dieser Untersuchung.

# Überblick: Untersuchte Varianten

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

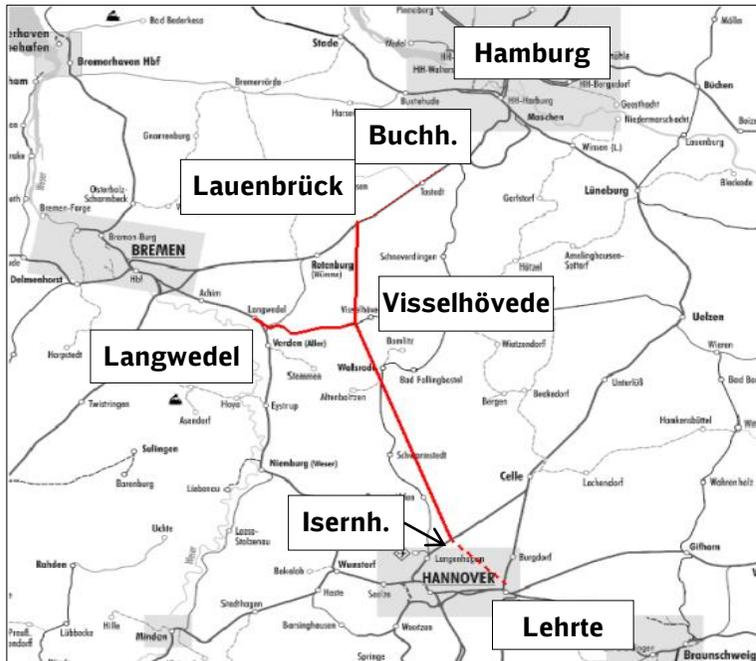
optional ergänzende Maßnahme

## 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)



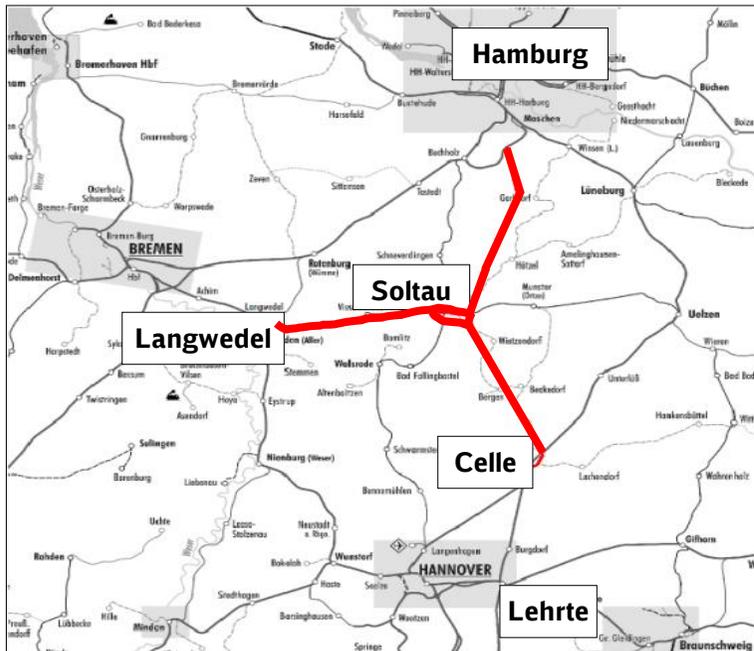
## Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- 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)



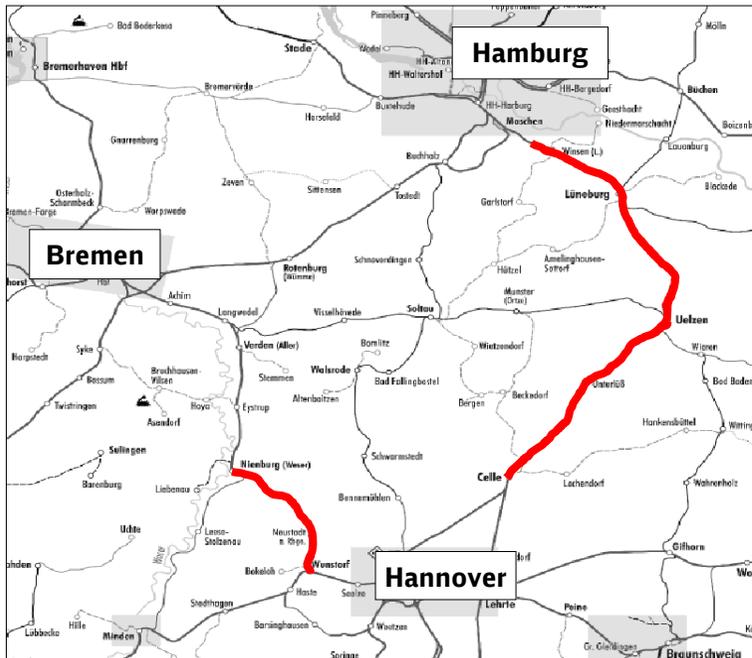
## Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- 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



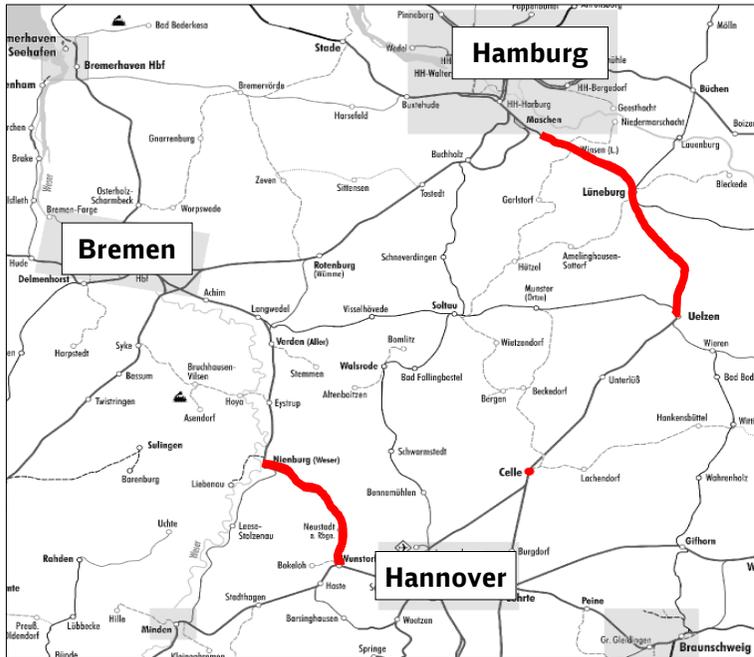
## Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- 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



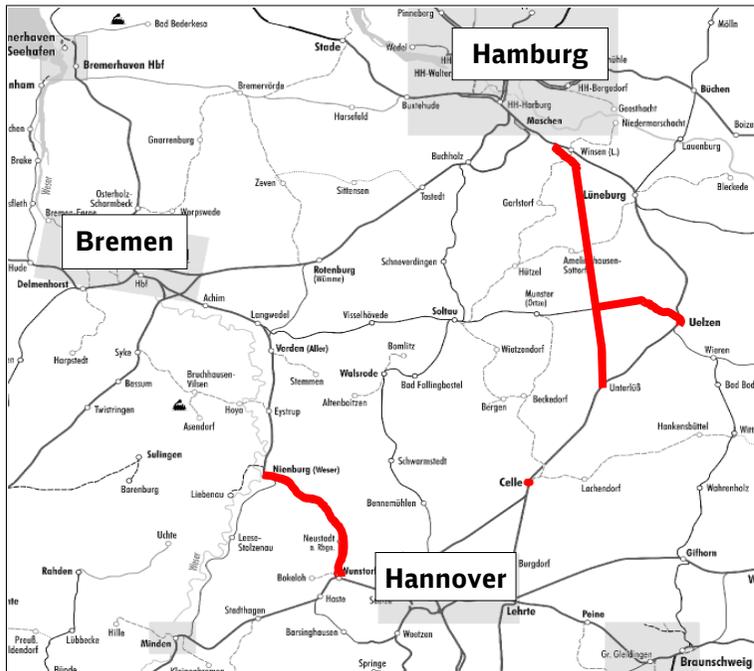
## Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

- 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



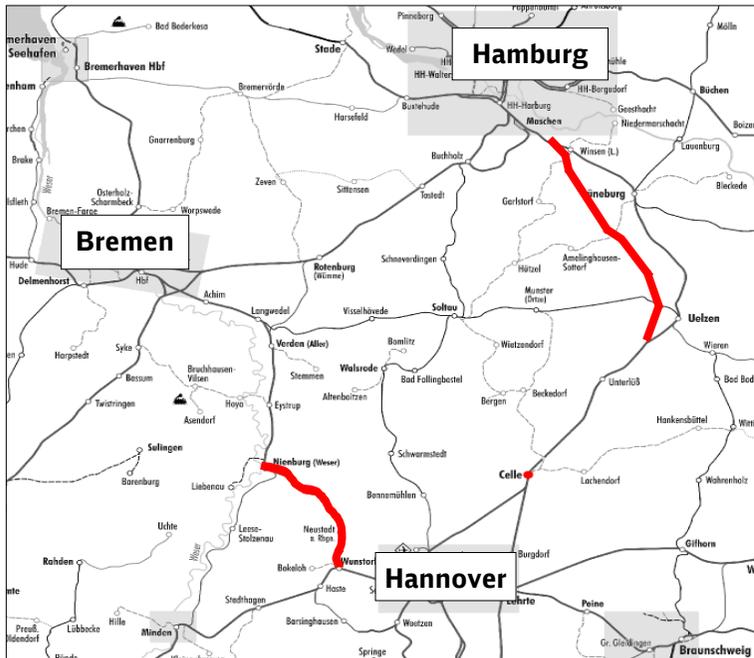
## Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

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

## 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

# 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)



## Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

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

## 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

### Hinweis:

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

# Überblick: Untersuchte Varianten

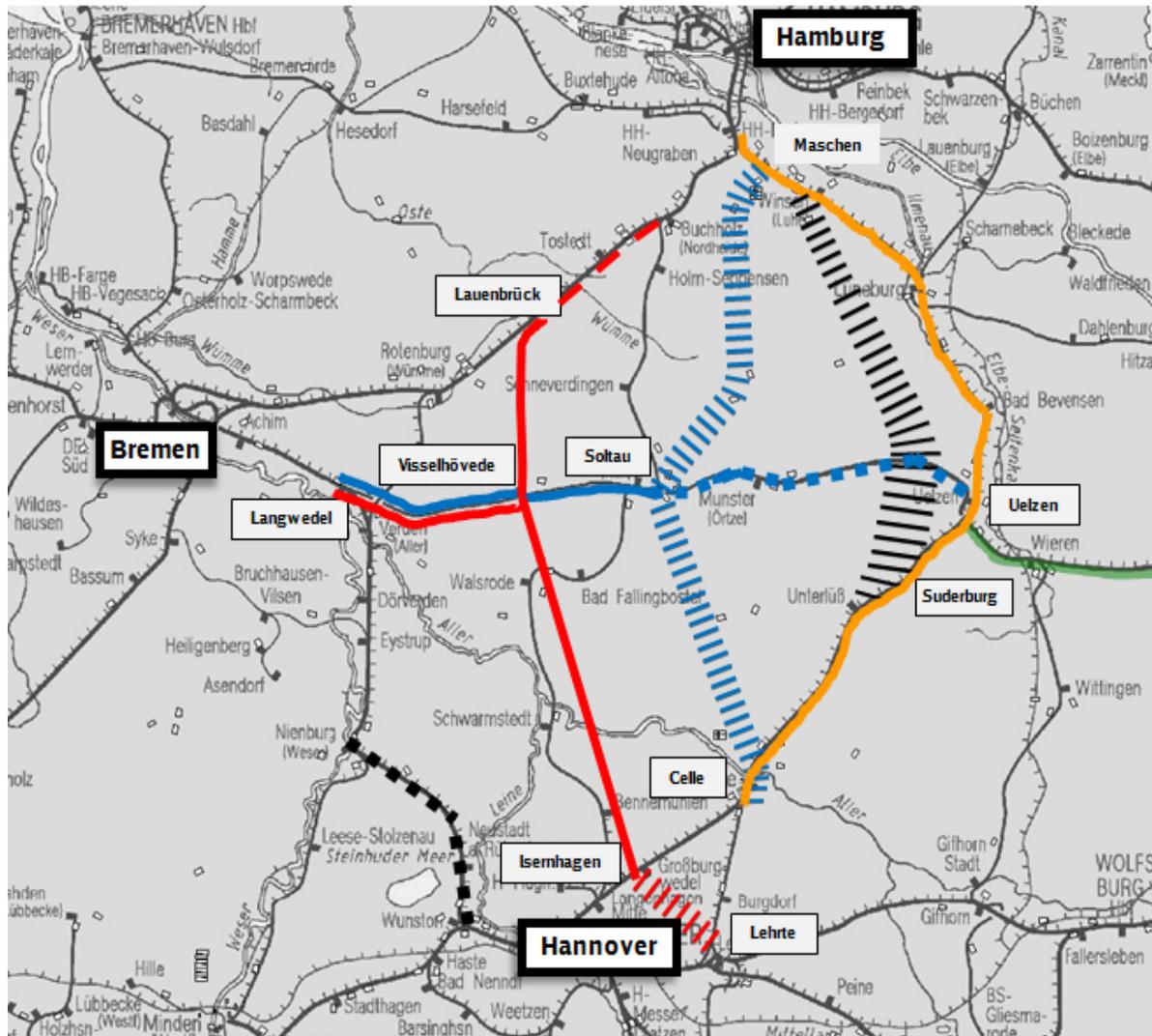
Skizze							
<b>Arbeitstitel</b>	<b>Y-Trasse klassisch</b> +Buchholz-Lauenbrück	<b>SGV-Y</b> Schienengüterverkehrs-Y	<b>Ausbau Bestand</b>	<b>Reduzierter Bestandsstrecken-ausbau</b>	<b>Neubaustrecke / NBS Ashausen-Unterlüß</b>	<b>Neubaustrecke / NBS Ashausen-Sudenburg</b>	<b>Ausbaustrecke / ABS Langwedel-Uelzen</b> „Amerikalinie“
<b>Reale Kosten (Bau+Planung)</b>	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
<b>Variante machbar?</b>	Ja	Ja	Ortsdurchfahrten vsl. nicht machbar, sonst grundsätzlich ja	Ortsdurchfahrten vsl. nicht machbar, sonst grundsätzlich ja	Ja	Ja	Ja
<b>Engpassauflösung GV gemäß EBWU *** 2025</b>	Ja (ggf. jedoch nur mit NBS Isernhagen - Lehrte)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	optional ergänzende Maßnahme
<b>Betroffene Wohneinheiten (ca.)</b>	2.000	25.000	55.000	35.000	10.000	5.000	25.000
<b>Betroffene Schutzgebiete (ca.)</b>	55 km	80 km	100 km	50 km	55 km	30 km	30 km
<b>Schallschutz (ca.)</b>	55 km	65 km	55 km	40 km	55 km	25 km	65 km
<b>Fahrzeitgewinne im SPFV **</b>	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

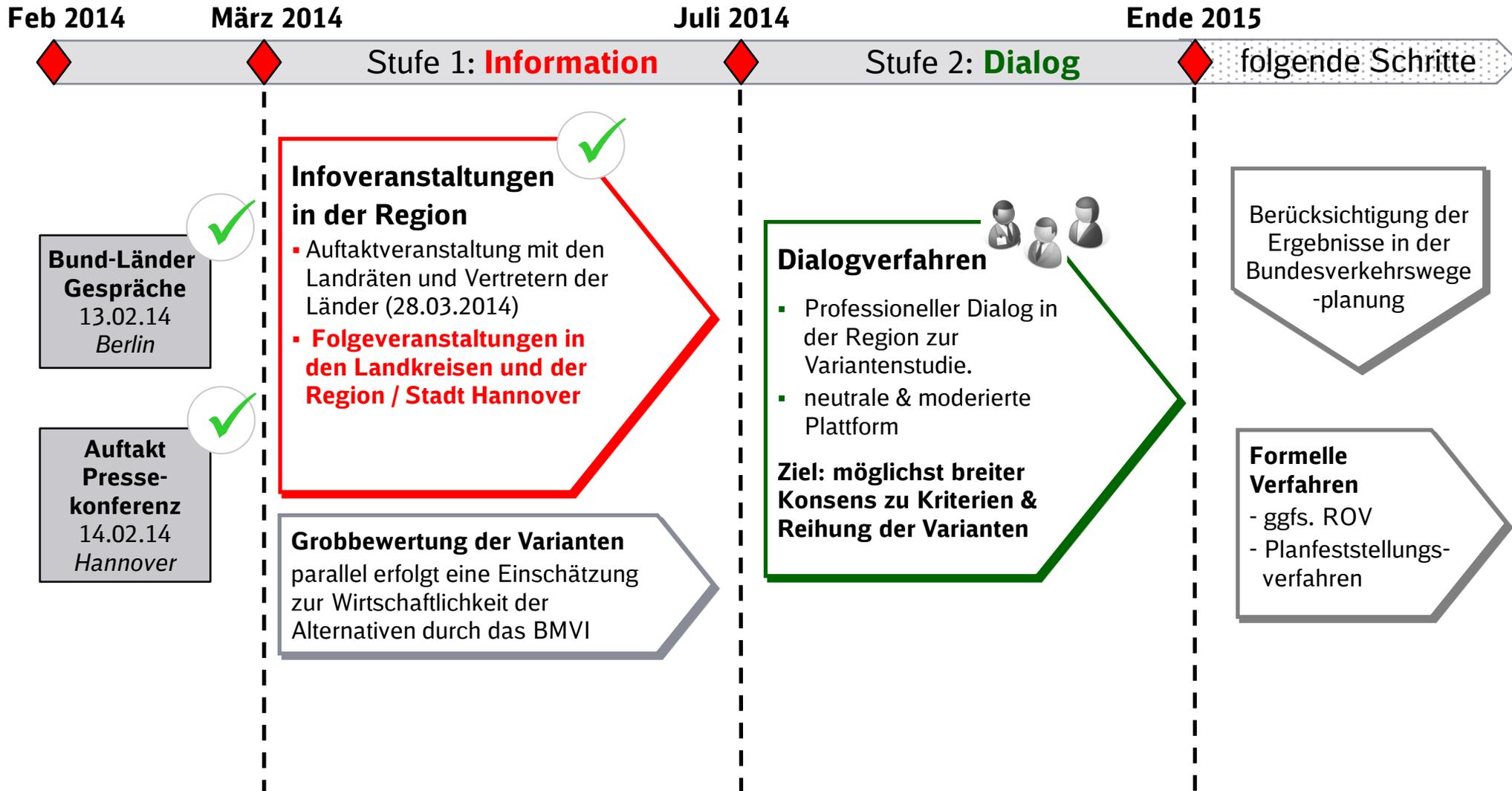
# ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover Variantenübersicht



- ▬ Y-Trasse gemäß Raumordnung
- ▬▬▬▬▬▬ Y-Trasse, Verlängerung gemäß Bedarfsplanüberprüfung
- - - - - 4. Gleis Buchholz - Lauenbrück
- ▬ „Planfall 45“ – Bestandsstreckenausbau  
-> 4-gleisiger Ausbau Stelle – Uelzen +  
-> 3-gleisiger Ausbau Uelzen – Celle
- ▬▬▬▬▬▬ „GV- Y-Trasse“  
-> NBS Maschen - Soltau – Celle
- ▬ -> ABS Langwedel – Soltau
- ▬▬▬▬▬▬ ABS Langwedel bis einschließlich Uelzen (optional)
- ▬▬▬▬▬▬ NBS Ashausen – Suderburg / Unterlüß
- ▬▬▬▬▬▬ Punktuelle Maßnahmen Nienburg- Wunstorf
- ▬ Nachrichtlich  
Wachstumsprogramm Ostkorridor  
-> 2-gleisiger Ausbau Uelzen - Stendal

# Kommunikation zur Y-Variantenbetrachtung

Aktueller Stand: September 2014



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

[www.deutschebahn.com/Y-Alternativen](http://www.deutschebahn.com/Y-Alternativen)

Fragen und Hinweise  
gern und jederzeit an:  
[Y-Alternativen@deutschebahn.com](mailto:Y-Alternativen@deutschebahn.com)

<http://mbs-hbh.die-bahn-baut.de/>



# Machbarkeitsstudie: <http://mbs-hbh.die-bahn-baut.de/>

## Machbarkeitsstudie zu Alternativ-Varianten zur „Y-Trasse“ Korridor Hamburg/Bremen – Hannover

**Die Machbarkeitsstudie**  
kompakt und übersichtlich

Bitte geben Sie Ihren Suchbegriff ein.

*„Bei der Untersuchung von Alternativvarianten stand die Frage im Vordergrund, wie man mehr Kapazitäten auf der Schiene schaffen kann – sowohl für den Personen- wie den Güterverkehr. Zudem spielen die Themen Lärm- und Umweltschutz eine zentrale Rolle.“*

Ulrich Bischooping, Deutsche Bahn AG

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)  
Y-Alternativen im Detail

**Inhaltsverzeichnis**  
als .PDF

# Projektinformationen: [www.deutschebahn.com/Y-Alternativen](http://www.deutschebahn.com/Y-Alternativen)



[Konzern](#) | [Presse](#) | [Investor Relations](#) | [Jobs & Karriere](#) | [Nachhaltigkeit](#) | [Bahnwelt](#) | [Geschäfte](#)

Suchbegriff eingeben

**Konzernprofil**  
**Geschäftsfelder**  
**Im Blickpunkt**  
**Themen rund um die DB**  
**Verkehrspolitik**  
**Bauen bei der Bahn**

Infrastruktur der DB  
 Das Netz von morgen  
**Aus- und Neubauprojekte Netz**  
 Berlin Ostkreuz  
 Knappenrode – Horka  
 Fehmarnbelt  
 Emmerich – Oberhausen  
 Stuttgart – Ulm  
 Berlin – Nürnberg  
 Halle/Leipzig  
 Karlsruhe – Basel  
 München – Lindau  
 Paris – Südwestdeutshl.  
 Rhein/Main – Rhein/Neckar  
 Frankfurt Sportfeld  
 Megahub Lehrte  
**Bremen / Hamburg - Hannover**  
 Hanau - Würzburg/Fulda  
 Chemnitzer Bahnbogen  
 Hanau - Nantenbach  
 Bauen im bestehenden Netz  
 Bauen an Personenbahnhöfen

**Compliance**  
**Geschichte**

... > [Bauen bei der Bahn](#) > [Aus- und Neubauprojekte Netz](#) > Bremen / Hamburg - Hannover



## Deutsche Bahn erarbeitet Alternativvarianten zur „Y-Trasse“

**Schaffung von Kapazitäten, Lärm- und Umweltschutz stehen im Vordergrund.**

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.

Ulrich Bischooping, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Niedersachsen und Bremen: „Bei der Untersuchung von Alternativvarianten stand die Frage im Vordergrund, wie man mehr Kapazitäten auf der Schiene schaffen kann – sowohl für den Personen- wie den Güterverkehr. Zudem spielen die Themen Lärm- und Umweltschutz eine zentrale Rolle.“ Ziel sei es ferner, die Knoten Hamburg, Bremen und Hannover nicht zusätzlich zu belasten sowie eine wirtschaftliche und machbare Lösung zu entwickeln.

Die nun ausgearbeiteten Varianten beruhen auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025 und berücksichtigen auch andere Infrastrukturmaßnahmen, die in Planung oder Umsetzung sind, wie etwa Maßnahmen im Knoten Bremen und Hamburg oder den durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal. Neben Lärm- und Umweltbelangen wurden auch die Machbarkeit, Kosten, Fahrzeitgewinne und Kapazitätseffekte untersucht.

Die Deutsche Bahn wird im nächsten Schritt die Bevölkerung in der Region über die möglichen Lösungen informieren. Der Bund wird eine gesamtwirtschaftliche Einschätzung der Varianten auf Basis der neuesten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 vornehmen. Die im Anschluss zu entwickelnde Vorzugslösung wird schließlich durch ein Raumordnungsverfahren durch das Land Niedersachsen konkretisiert.

### Ansprechpartner

Y-Alternativen

 [E-Mail versenden](#)

### Downloads

Y-Alternativen

(PDF | 1,95 MB)

 [PDF herunterladen](#)

**Erläuterungsbericht  
 Variantenuntersuchung Y**

(PDF | 3,00 MB)

 [PDF herunterladen](#)

### Weitere Informationen

-  [PI Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr](#)
-  [Machbarkeitsstudie Y-Alternativen](#)

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

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

