

Projekt Y-Trasse

**Metropolregion Hamburg
Regionalkonferenz Verkehr & Mobilität**

DB AG

Ulrich Bischooping

Konzernbevollmächtigter

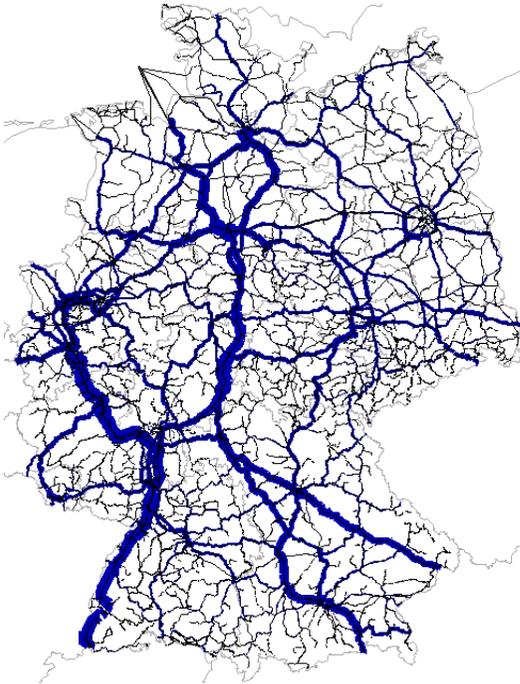
Hamburg, 04.11.2011

Widerstand gegen Großprojekte erfordert neue Kommunikationskonzepte und -formen



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

Verkehrsprognose 2004-2015

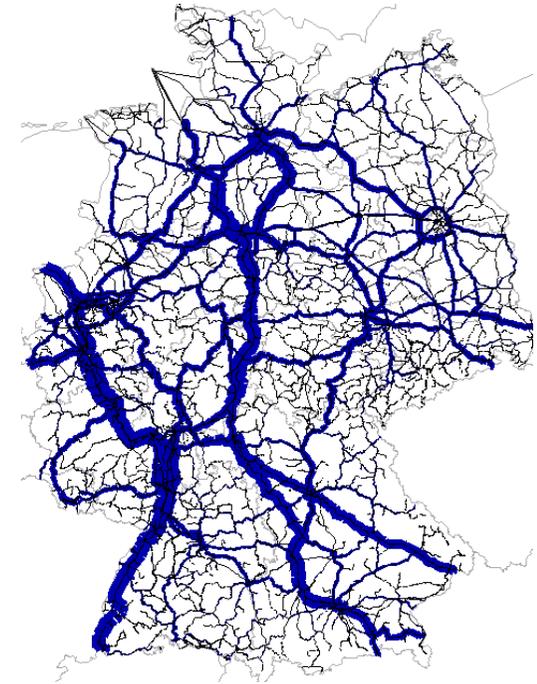
Personenfernverkehr: 38 Mrd. Pkm/ a (+ 17%)
Güterverkehr: 127 Mrd. tkm/ a (+ 38%)*
Infrastruktur: 1 Mrd. Trkm/ a (+ 6%)

*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%

Prognose Netzbelastung 2015

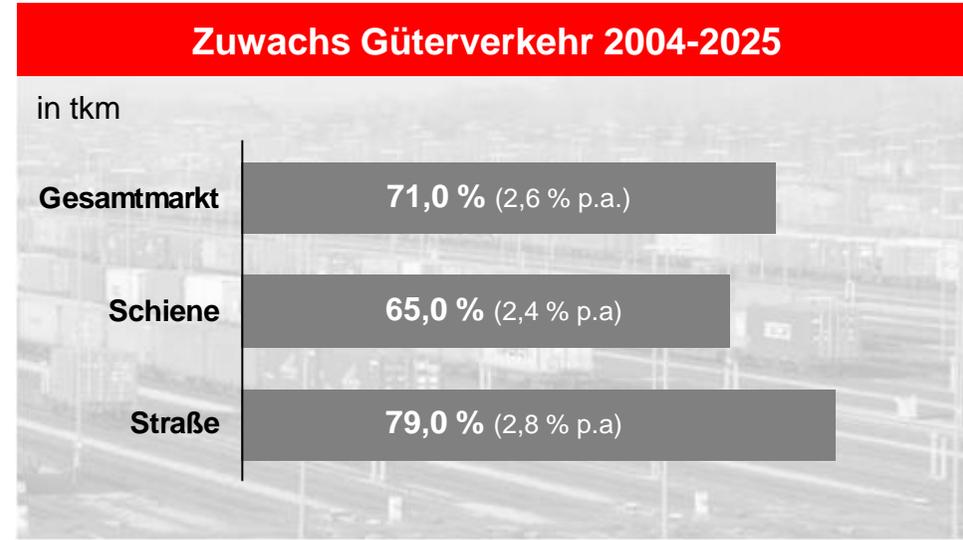


¹⁾ Neue Eisenbahn-Alpentransversale

²⁾ Trassenkilometer

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

Entwicklung Verkehrsaufkommen bis 2025

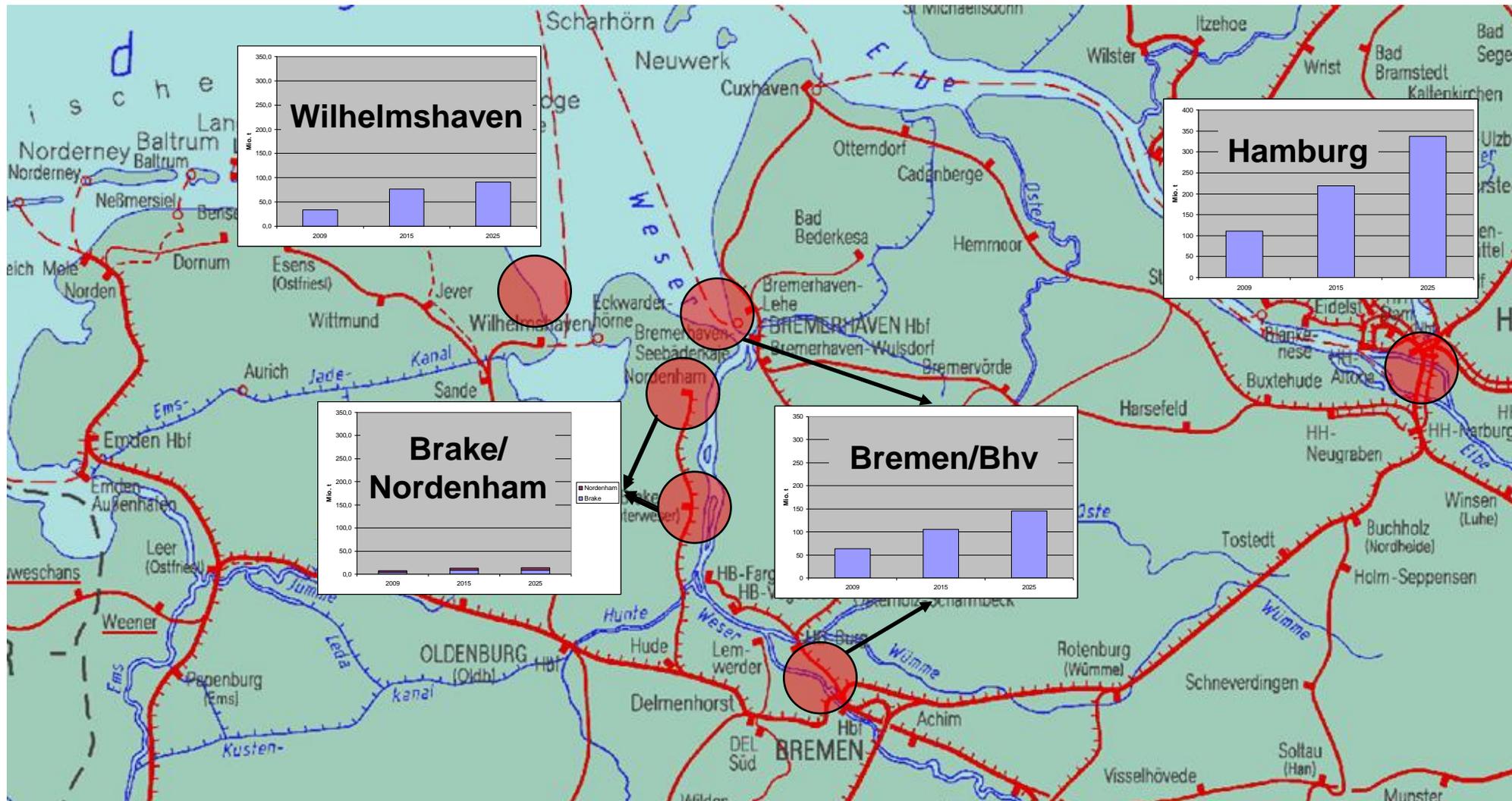


- Marktwachstum führt – insbesondere im Personenfernverkehr – zu höherer Auslastung der Züge, aber kaum zu wachsenden Trassenkilometern

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

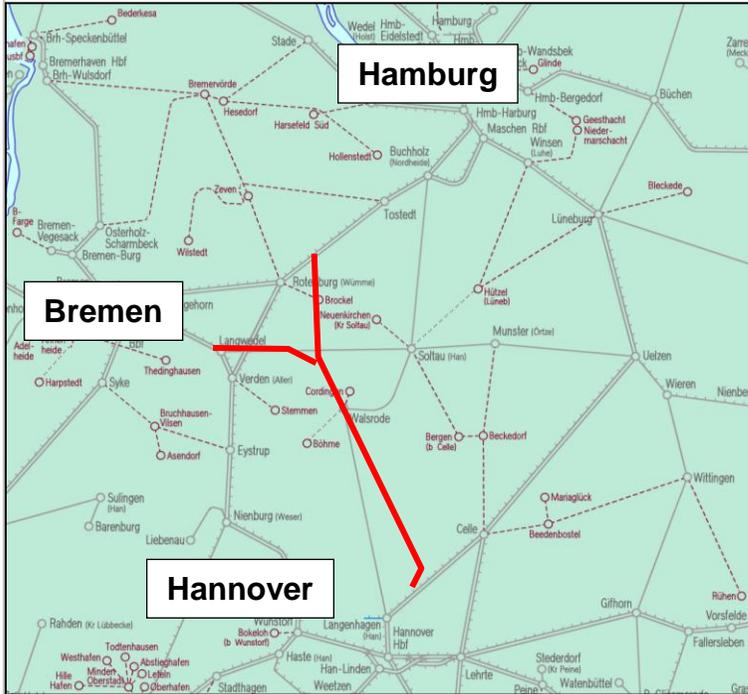
Wachstumspotenziale müssen konsequent **genutzt** und die **Kapazität ausgebaut** werden

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) bisherige Planungen

ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover



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 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

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	NBS Hannover – Lauenbrück	92 km
	ABS Visselhövede – Langwedel	22 km
Entwurfsgeschwindigkeit	NBS	300 km/h
	ABS	160 km/h
Fahrzeitgewinn	Hannover – Hamburg	13 Min.
	Hannover – Bremen	8 Min.

Die Rahmendingungen haben sich nach Abschluss des Raumordnungsverfahren geändert

Voruntersuchung / Raumordnung

Rahmenbedingungen bei Abschluss des Raumordnungsverfahren 2001

- **Höchstgeschwindigkeit** für NBS wurde auf **Vmax 300 km/h** festgelegt, um möglichst hohe Reisezeitgewinne im Personenverkehr zu erzielen
- Hauptnutzung der Y-Trasse durch **Personenverkehr**
- **Güterverkehr** auf Y-Trasse größtenteils **nachts und in Tagesrandlagen** (ca. 100 nächtliche Fahrten durch Hannover Hbf. sind kapazitativ möglich)

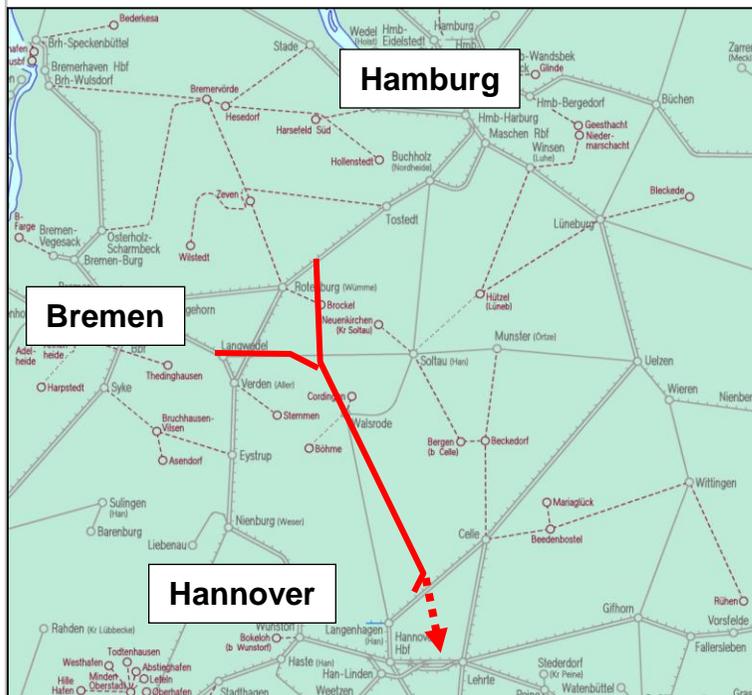
Bedarfsplanüberprüfung / Variantenuntersuchung 2011

Rahmenbedingungen nach Abschluss des Raumordnungsverfahren 2001

- Aufgrund höherer/gestiegener Kosten (Beschaffung Rollmaterial, Instandhaltung, Energie) wurde die **Höchstgeschwindigkeit** für die NBS auf **250 km/h** reduziert
- Wesentlich stärkere Nutzung der Y-Trasse für **Güterverkehr**
- Verlagerung eines Großteils der **Güterverkehre** auf die **Tageszeit** (Verhältnis Nacht zu Tag ist ca. 50:50), daher **Umfahrung Knoten Hannover notwendig**

Ausbau-/Neubaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse), derzeitige Konzeption auf Basis Bedarfsplanüberprüfung

ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover



Projektstatus

- Planungsvereinbarungen mit Bund (19 Mio. €) und Niedersachsen (10 Mio. €) unterzeichnet
- Hamburg und Bremen wollen sich ebenfalls an der Vorfinanzierung beteiligen

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
- 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	(in Arbeit)	

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 (bis Ende 2011)

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**

Untersuchung von Alternativen zur Y-Trasse

Bedarfsplanüberprüfung im Auftrag des BMVBS fordert Untersuchung von Alternativen

- Bau der Y-Trasse in Richtung Lehrte nur für den Güterverkehr, evtl. in geänderter Lage
- Ausbau der Bestandsstrecken (Planfall 45 der Bedarfsplanüberprüfung)
 - ➔ (Hamburg –) Lüneburg – Uelzen - Celle
 - ➔ (Bremen -) Langwedel - Wunstorf

Die DB untersucht darüber hinaus alternative Varianten auf einem weniger detaillierten Niveau (Machbarkeitsstudie)

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

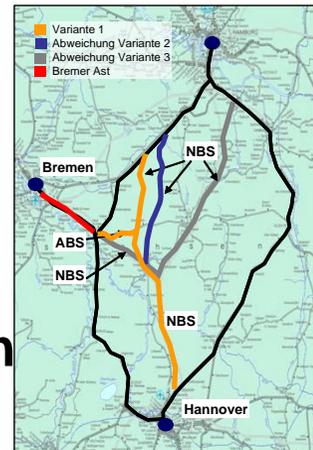
➤ Y-Trasse ist kein Problem, sondern stellt eine Lösung dar

Geänderte Randbedingungen erfordern

- Überprüfung und evtl. Anpassung existierender Varianten
- Überarbeiten der vergleichenden Bewertung

➤ Kommunikation muss auf geänderten Planungsablauf reagieren

- Aktuell nur Kommunikation der laufenden Prozesse, ggf. Zwischenergebnisse
- Erst mit der Fertigstellung der Planungsüberarbeitung inkl. der vergleichenden Untersuchungen können die Bausteine des Kommunikationskonzeptes starten, bei dem die favorisierte Lösung mit den verschiedenen Betroffenen diskutiert wird
Ziel: Höhere Akzeptanz



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
- Abbau von Vorurteilen, Missverständnissen und Ängsten

Bausteine einer Kommunikationsstrategie

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