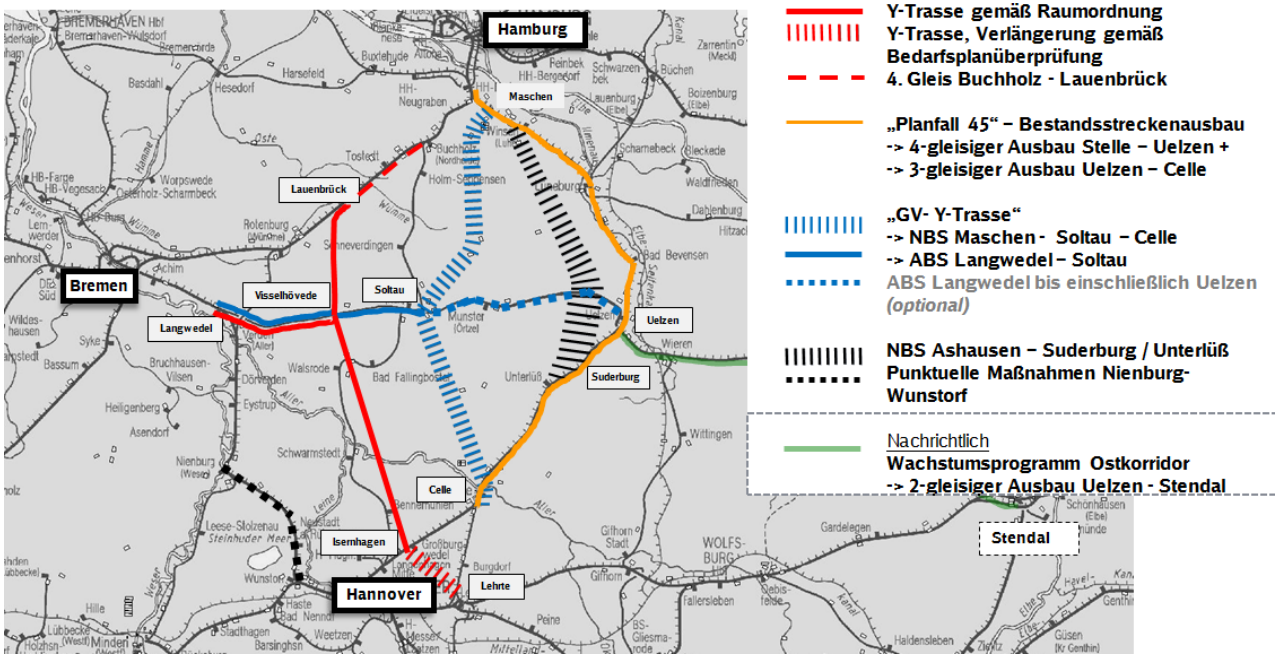
Vorstellung Alternativvarianten zur Ausbau-/ Neubaustrecke Bremen/Hamburg – Hannover

anlässlich des Gesprächs Bund-Länder am 13. Februar 2014 in Berlin



Deutsche Bahn AG

14. Februar 2014

Verkehrliches Erfordernis zum kapazitiven Ausbau im Raum Bremen / Hamburg – Hannover im Bedarfsplan 2010 adressiert

Auszug aus der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege 2010

„Für den stark wachsenden Seehafenhinterlandverkehr von Bremen und Hamburg in Richtung Hannover stehen keine ausreichenden Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr (SGV) zur Verfügung. Darüber hinaus weisen die Abschnitte Bremen / Hamburg - Hannover innerhalb des großräumigen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) Korridors München - Nürnberg - Würzburg - Hannover - Bremen / Hamburg eine unterdurchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf (Hannover Hbf – Hamburg Hbf 126 km/h und Hannover Hbf – Bremen Hbf 124 km/h).”[1]

Zur sorgfältigen Abwägung eines sinnvollen Kapazitätsausbaus für den norddeutschen Raum haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die DB Netz AG im Oktober 2011 vereinbart, die unterstellten Prämissen der Y-Trasse zu prüfen und auch alternative Varianten zu untersuchen, ihre Machbarkeit zu beurteilen und auf dieser Basis aktuelle Kosten zu schätzen mit dem Ziel, Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten für den Seehafenhinterlandverkehr, Entmischung der Verkehre und Verkürzung von Reisezeiten.[2]

[1]Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege 2010, S. 9-84
[2]Ergebnis aus planungsbegleitenden Gesprächen BMVI – DB Netz

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 Verkehr**

➡ **Optimale Lösung** aus **kapazitiver** und **qualitativer** Sicht aber **Effekte erst nach vollständiger Realisierung**

Y-Trasse

2012 und folgende Jahrzehnte

Prämissen / Ziele

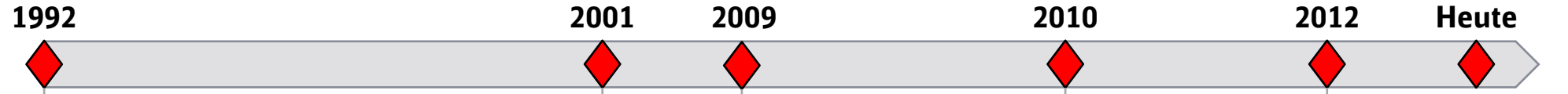
- **Kostengünstige Alternative** bei **gleichem verkehrlichen Nutzen**
- Im **Güterverkehr Stärkung** sowohl der **Nord-Süd-Relationen** als auch der **Ost-West-Relationen**
- **Reisezeitverkürzungen** im **Personenverkehr;** nach Möglichkeit mit **integralen Taktfahrplan (ITF)**
- **Keine zusätzliche Belastung** der **Engpass-Knoten Hamburg, Bremen und Hannover**
- **Reduzierung** der **Lärmbelastung** der Anwohner

➡ **Möglichkeit** zur **abschnittsweisen Inbetriebnahme mit kapazitiver Teilwirkung**

Y-Trasse + Alternative Varianten

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

Wesentliche Meilensteine im Projekt Y-Trasse



Projektstart
- Y-Trasse im Bedarfsplan

Erlass der Landesplanerischen Feststellung
- Abschluss des eingeleiteten Raumordnungsverfahrens
- Bestätigung der DB AG Vorzugsvariante: Y-Trasse
- Gültig bis Ende 2016

Neuaufnahme der Planung

Überprüfung des Bedarfsplans
- Bestätigung des Projektes in neuer Konzeption mit verstärkter Güterverkehr (GV)-Nutzung (Planfall 9a); Vorbehaltlich aktueller Kostenermittlung wird hoher volkswirtschaftlicher Nutzen ermittelt
- Varianten „Bestandsstreckenausbau“ (Planfall 45) sowie „Güter-Y“ sollen alternativ untersucht werden

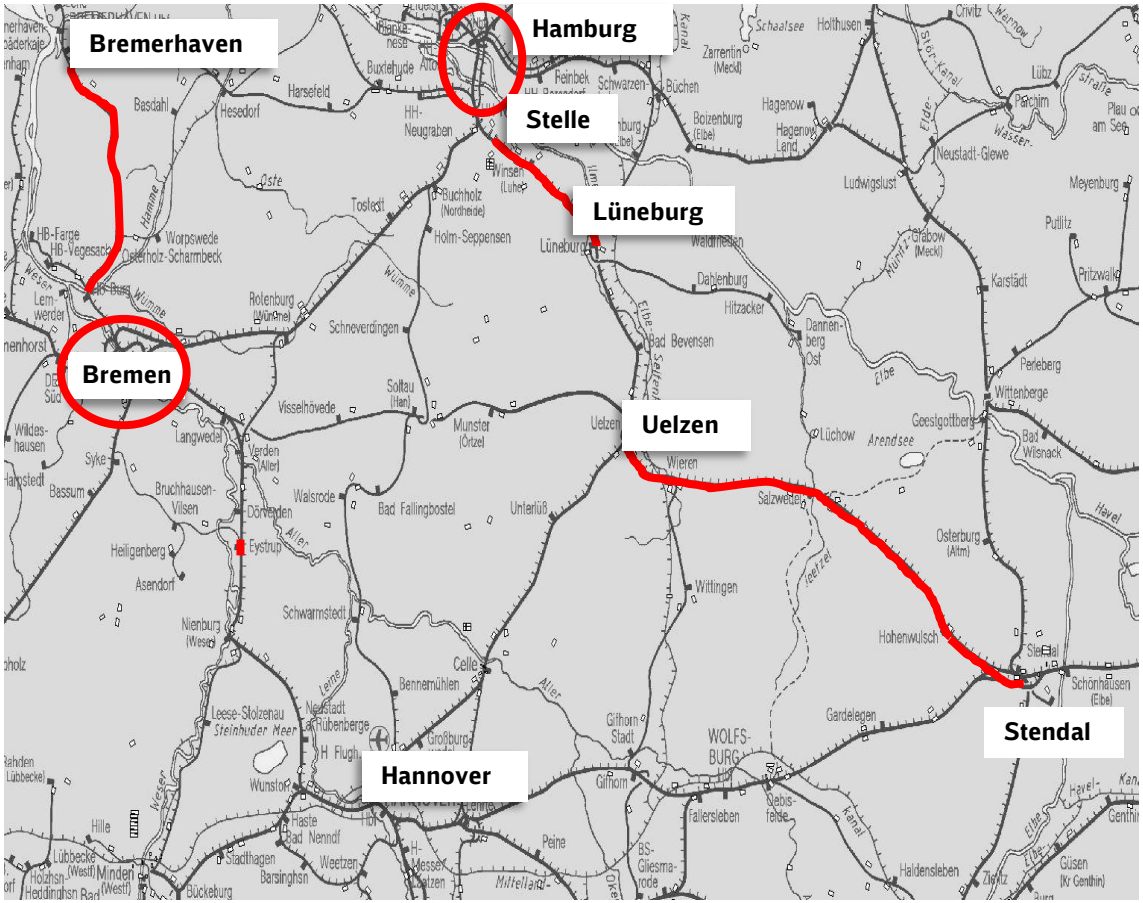
Beginn der Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen wurden einheitliche betriebliche Prämissen und Untersuchungsschwerpunkte gesetzt

Betriebliche Prämissen	■ Stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs in Tageslagen ■ Abfuhr der prognostizierten Güterzugzahlen für 2025* ■ Verbesserung der Reisegeschwindigkeit im SPFV
Unter-suchungs-schwerpunkte	■ Langfristige verkehrliche Wirkung – Grundlage Verkehrsprognose 2025* ■ Baubetriebliche Umsetzbarkeit – Ersteinschätzung ■ Risiken aus Schutzgebieten – Grundlage digitalisierte Schutzgebietsflächen ■ Risiken aus Schallschutz – Grundlage Betriebsprogramm 2025* ■ Risiken aus Trassenführung – Grundlage vorhandene Bebauung

* Prognosegrundlage ist Überprüfung Bedarfsplan 2010

Als realisiert unterstellte Maßnahmen im norddeutschen Raum



Ausgewählte Maßnahmen

Bremen:
- Durch Neuordnung der Gleise; neue Wartepositionen, Vermeidung niveaugleicher Fahrstraßenkreuzungen und konsequente Trennung Güter- und Personenverkehr mit „Linksbetrieb“ auf den Güterzuggleisen werden Kapazitäten geschaffen

Bremen – Bremerhaven
- Blockverdichtung
- Beseitigung schienengleicher Bahnsteigzugänge auf den Unterwegsbahnhöfe

Bremen – Hannover
- Beseitigung schienengleicher Bahnsteigzugänge in Eystrup

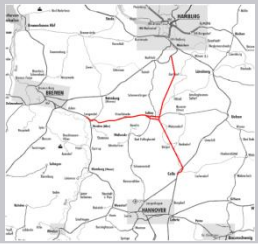
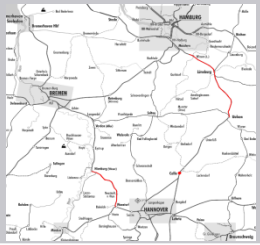
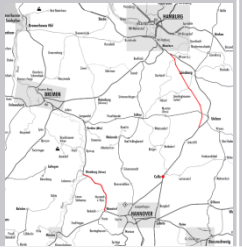
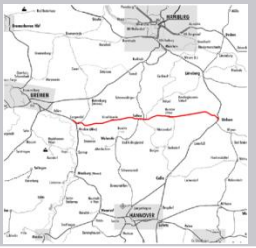
Hamburg:
- Anpassung Signalanlagen, Weichenverbindungen und zus. Gleis Harburg, Hausbruch, Rothenburgsort
- Maßnahmen im Bereich Maschen – Harburg - Wilhelmsburg durch Anpassungen im Bahnhof Harburg und zwischen Harburg und Maschen

Stelle – Lüneburg
- Errichtung 3. Gleis

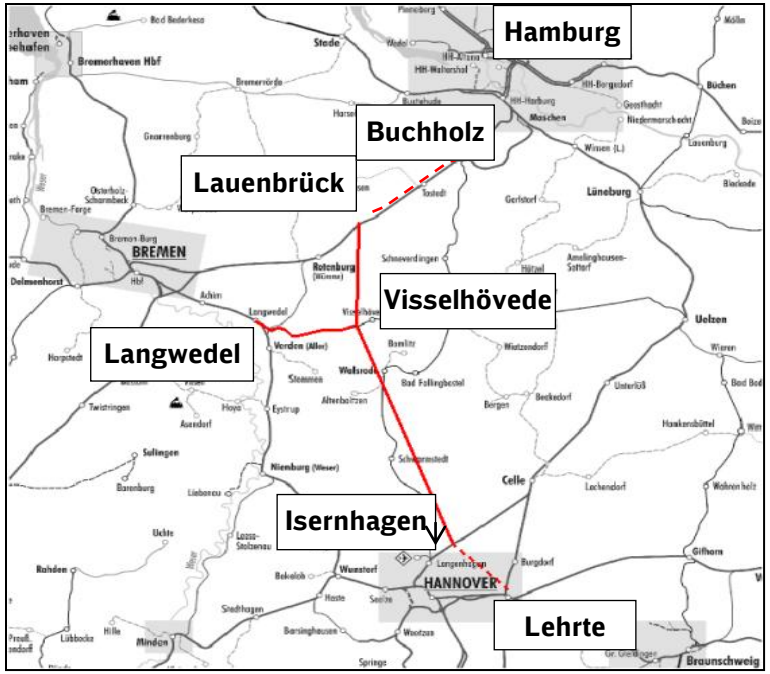
Uelzen – Stendal
- Durchgehender zweigleisiger Ausbau
- Niveaufreie Ausfädelung der Strecke in Uelzen

Überblick über die untersuchten Varianten

Im Rahmen der **Machbarkeitsuntersuchung** wurden aus der **Überprüfung des Bedarfsplans** neben dem **Planfall 9a (Auslegung auch für SGV und Durchbindung des Y in Richtung Lehrte)** auch das **Güterverkehrs-Y (SGV-Y),** der **Ausbau der Bestandsstrecke**, die **NBS Ashausen – Suderburg / Unterlüß** sowie die optional ergänzende Maßnahme **ABS Langwedel – Uelzen (Amerikalinie)** untersucht.

Skizze							
Arbeits-titel	**Y-Trasse klassisch** (entspricht Planfall 9a) + Buchholz-Lauenbrück	**SGV-Y** (ähnelt Planfall 9a)	**Ausbau Bestand** (ähnelt Planfall 45)	**Reduzierter Bestandsstrecken-ausbau**	**NBS Ashausen-Unterlüß**	**NBS Ashausen-Suderburg**	**ABS Langwedel-Uelzen** „Amerikalinie“

Konzeption Y-Trasse (klassisch) (1/2)



Weitere Information

- Zusätzlich notwendige Maßnahme:
  ABS Buchholz – Lauenbrück: ca. 0,2 Mrd. Euro
- Raumordnungsverfahren könnte für diese Abschnitte noch gefordert werden:
  - Isernhagen – Lehrte und Buchholz – Lauenbrück

Projekteffekte

- Fahrzeitverkürzung für SPFV
  Hannover – Hamburg: 5 - 10 Minuten
  Hannover – Bremen: 0 - 5 Minuten
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für SGV zur Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre auf den Relationen Hamburg/Bremen-Hannover

Kosten (Bauko und Plako, real)

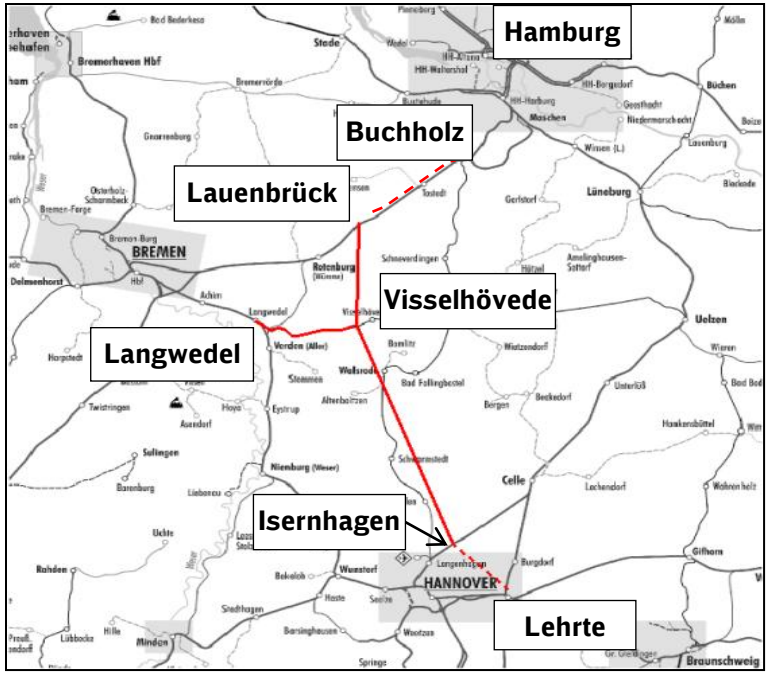
- Y-Trasse (klassisch): ca. 2,7 Mrd. Euro + ca. 0,2 Mrd. Euro (Buchholz – Lauenbrück)

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	ABS Visselhövede – Langwedel	ca. 22 km
	NBS Isernhagen – Lauenbrück	ca. 92 km
	NBS Lehrte – Isernhagen	ca. 25 km
	NBS Buchholz – Lauenbrück*	ca. 26 km
Entwurfsgeschwindigkeit	ABS Visselhövede – Langwedel	160 km/h
	NBS Isernhagen – Lauenbrück	250 km/h
	NBS Isernhagen – Lehrte	160 km/h
	NBS Buchholz – Lauenbrück	offen

*Bestandteil Knotenuntersuchung Hamburg

Konzeption Y-Trasse (klassisch) (2/2)

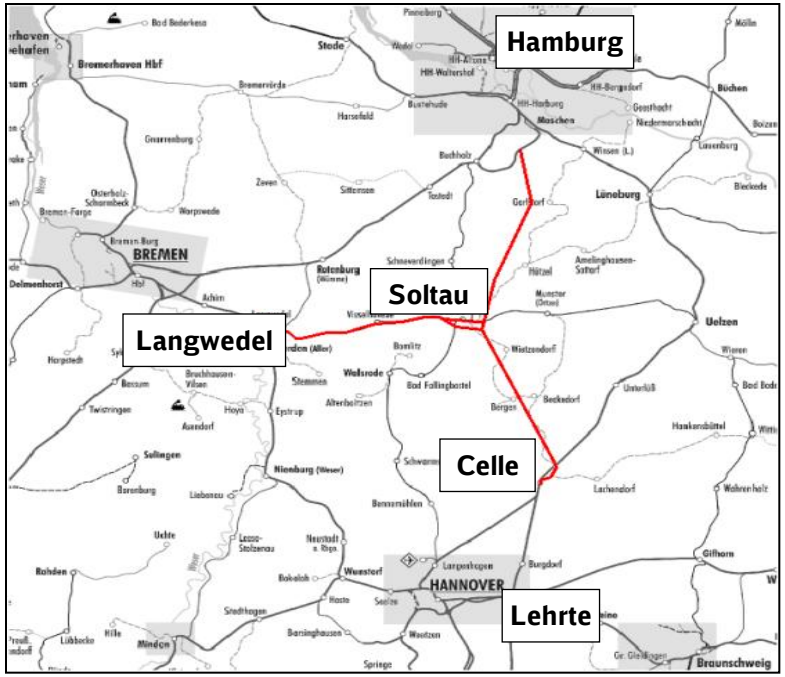


Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung (ohne Isernhagen – Lehrte und Buchholz – Lauenbrück)

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
  - Ausbau erfolgt zwischen Langwedel und Visselhövede unter dem rollenden Rad
  - Geringe Auswirkungen auf den Baubetrieb
- Risiken aus Schutzgebieten
  - Gesamthaft werden ca. 55 km Schutzgebiete berührt

    Auszug davon:
    - Betroffenheit bei Wasserschutzgebieten mit ca. 35 km und Landschaftsschutzgebiete mit ca. 20 km
    - Fauna-Flora-Habitat (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 Raumordnungsverfahrens (ROV) erfolgt

Konzeption Ausbau Y-Trasse für Güterverkehr (SGV-Y) (1/2)



Projekteffekte

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den SGV
- Keine unmittelbaren Effekte für den SPV durch Fahrzeitgewinn
- Fahrzeitgewinn für SPFV: 0 - 5 Minuten

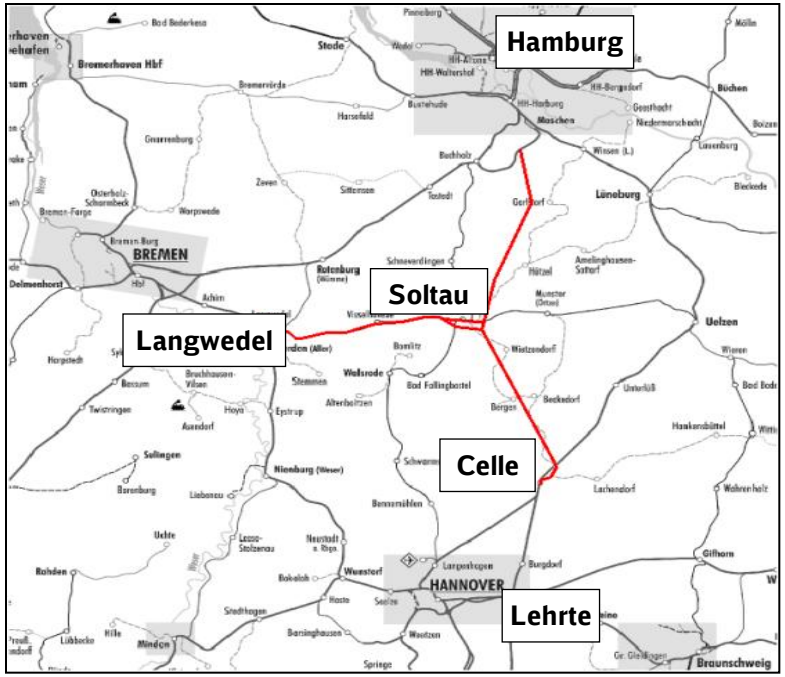
Kosten (Baukosten und Planungskosten, real)

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

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	NBS Celle – Maschen	ca. 95 km
	ABS Soltau – Langwedel	ca. 55 km
Entwurfsgeschwindigkeit	NBS Celle – Maschen	120 km/h
	(in Bereichen, in denen die Trassierung ohne Kostensteigerungen möglich auch 160 km/h)	
	ABS Soltau – Langwedel	120 km/h

Konzeption Ausbau Y-Trasse für Güterverkehr (SGV-Y) (2/2)

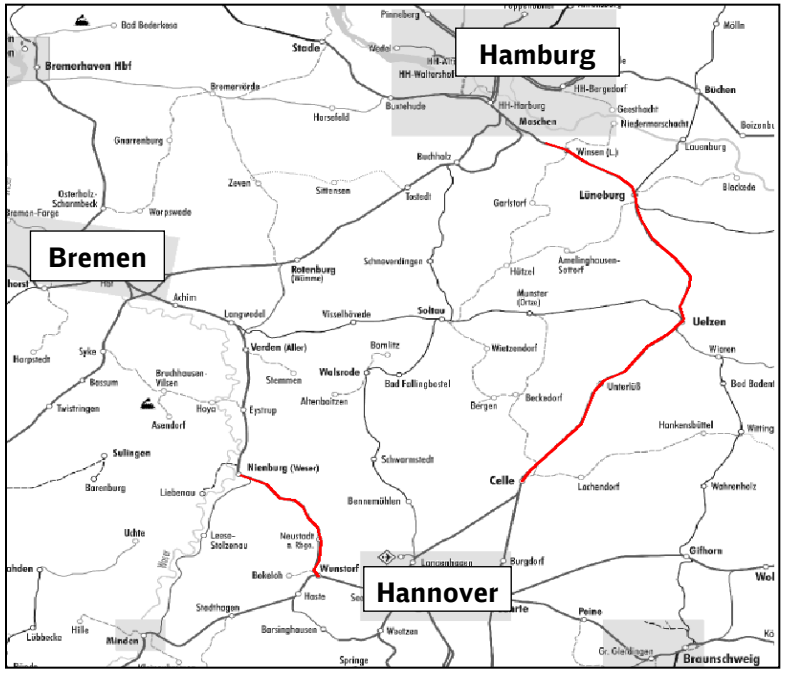


Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- Baubetriebliche Umsetzbarkeit
  - Ausbau erfolgt zwischen Langwedel und Soltau unter dem rollenden Rad
  - Geringe Auswirkungen auf den Baubetrieb
- Risiken aus Schutzgebieten
  - Gesamthaft werden ca. 70 km Schutzgebiete berührt

    Auszug davon:
    - Betroffenheit bei Wasserschutzgebieten mit ca. 30 km und Landschaftsschutzgebiete mit ca. 25 km
    - FFH-Gebiete mit ca. 5 km betroffen
- Schallschutz
  - Schienenbonus wurde nicht in Ansatz gebracht
  - ca. 25.000 Wohneinheiten (WE) sind durch Schallimmission betroffen (bei Südumfahrung Soltau ca. 20.000 WE)
  - ca. 55 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
  - Keine wesentlichen Risiken erkennbar
  - Optimierung der Trassenführung im Rahmen des ROV möglich

Konzeption Ausbau der Bestandsstrecken (1/2)



Projekteffekte

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten zur Abwicklung der Hafenhinterland-verkehre auf den Relationen Hamburg - Hannover
- Kapazitätserweiterung zwischen Bremen - Hannover durch punktuelle Maßnahmen (z.B. Überholgleise, Blockteilung) Nienburg - Wunstorf
- Fahrzeitgewinn für SPFV zwischen Hamburg - Hannover im Bereich 0 - 5 Minuten

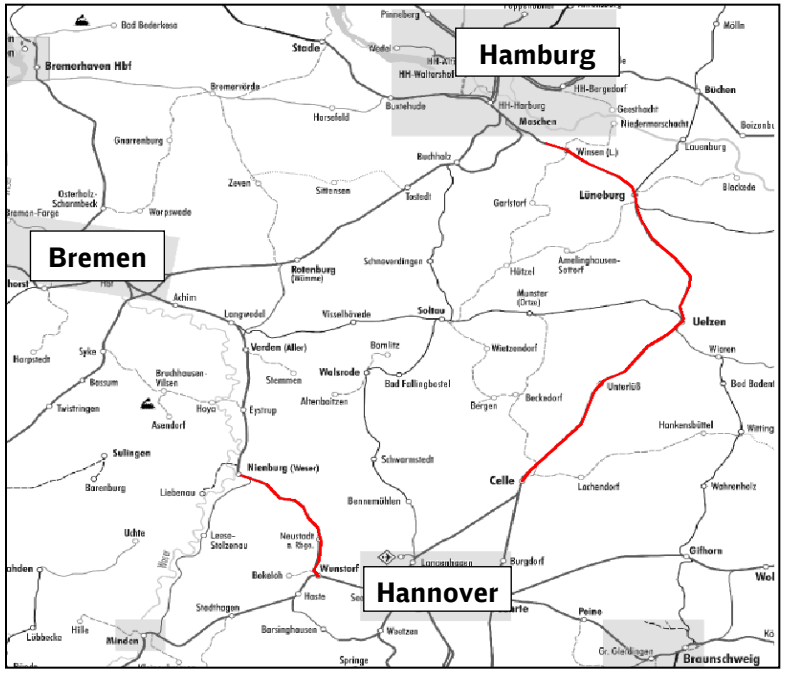
Kosten (Bauko und Plako, real)

- Bestandsstreckenausbau: ca. 2,5 Mrd. Euro

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	viergleisige ABS Maschen – Uelzen	65 km
	dreigleisige ABS Uelzen – Celle	52 km
	Kreuzungsbauwerk in Celle und punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf	
Entwurfsgeschwindigkeit	ABS Maschen – Uelzen	200 km/h
	ABS Uelzen – Celle	200 km/h

Konzeption Ausbau der Bestandsstrecken (2/2)

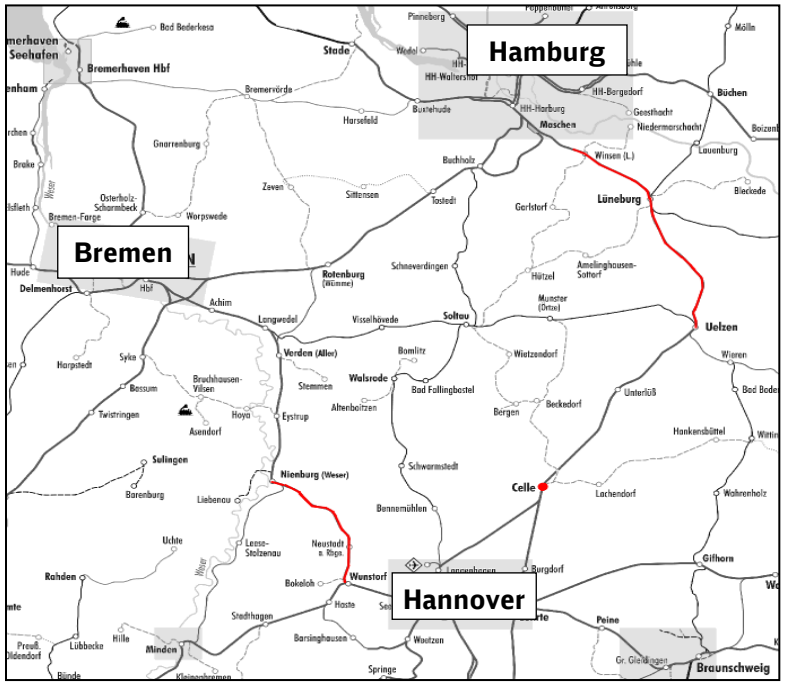


Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- 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

    Auszug davon:
    - 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 (1/2)



Projekteffekte

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten zur Abwicklung der Hafenhinterland-verkehre auf den Relationen Hamburg - Hannover
- Kapazitätserweiterung zwischen Bremen - Hannover durch punktuelle Maßnahmen (z.B. Überholgleise, Blockteilung) Nienburg - Wunstorf
- Fahrzeitgewinn für SPFV zwischen Hamburg - Hannover im Bereich 0 - 5 Minuten

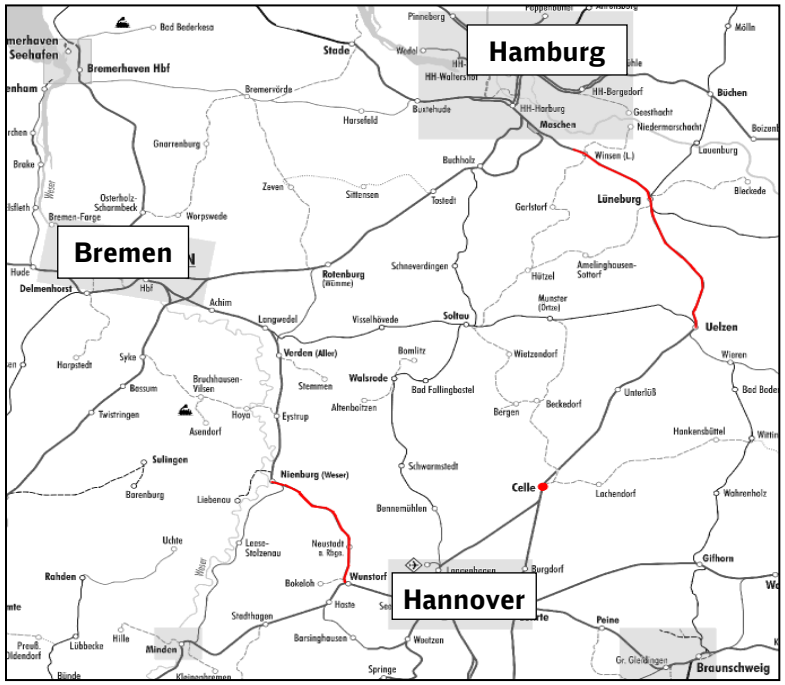
Kosten (Bauko und Plako, real)

- Bestandsstreckenausbau: ca. 1,7 Mrd. Euro

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	viergleisige ABS Maschen – Uelzen Kreuzungsbauwerk in Celle und punktuelle Maßnahmen Nienburg – Wunstorf	65 km
Entwurfsgeschwindigkeit	ABS Maschen – Uelzen	200 km/h

Konzeption reduzierter Ausbau der Bestandsstrecken (2/2)

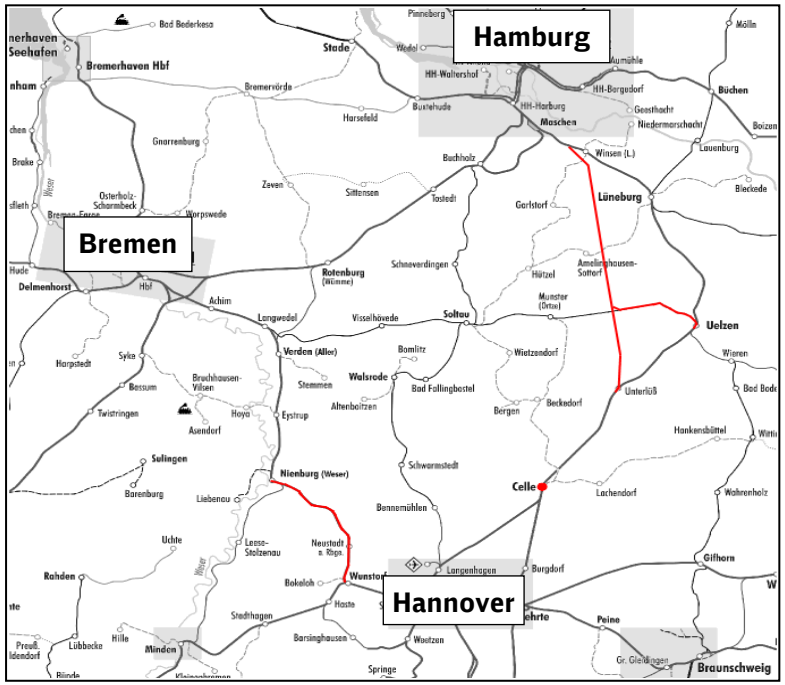


Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- 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

    Auszug davon:
    - 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 mit direkter Betroffenheit
  - Eingriffe in vorhandene Bebauung, Verlegung einer BAB oder Gewerbeansiedlungen

Konzeption NBS Ashausen - Unterlüß (1/2)



Projekteffekte

- Kapazitätssteigerung für SGV aus Hamburger Häfen
- Verbesserte Anbindung Hamburgs an den Ostkorridor
- Fahrzeitgewinn für SPFV zwischen Hamburg - Hannover im Bereich 10 - 15 Minuten
- Entmischung schneller und langsamer Verkehre

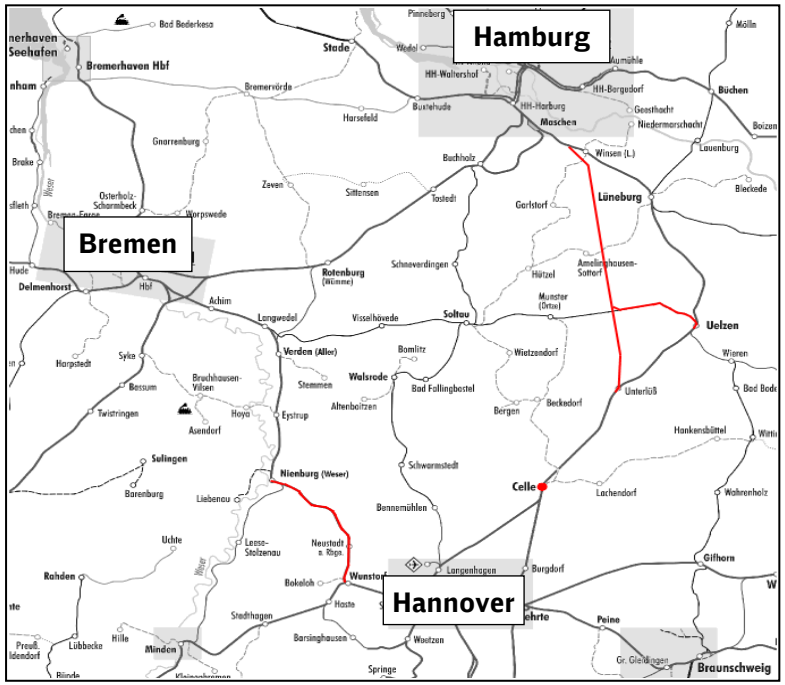
Kosten (Bauko und Plako, real)

- NBS Ashausen - Suderburg/Unterlüß mit ABS Brockhöfe - Uelzen und punktuell Nienburg-Wunstorf ca. 2,0 Mrd. Euro

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	NBS Ashausen – Brockhöfe	ca. 41 km
	ABS Brockhöfe – Uelzen	ca. 22 km
	NBS Brockhöfe – Unterlüß	ca. 23 km
Entwurfsgeschwindigkeit	NBS Ashausen - Brockhöfe	250 km/h
	ABS Brockhöfe - Uelzen	120 km/h
	NBS Brockhöfe - Unterlüß	250 km/h

Konzeption NBS Ashausen - Unterlüß (2/2)

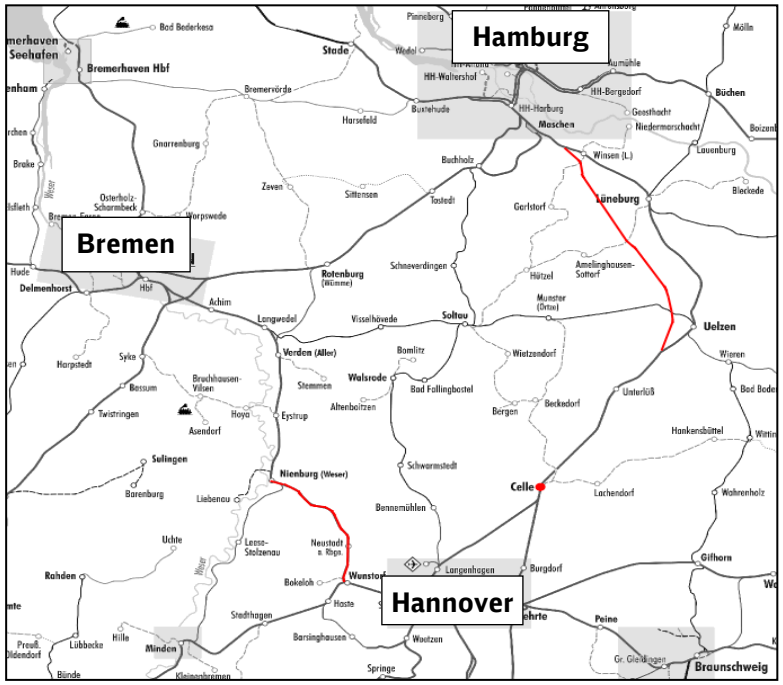


Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- 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

    Auszug davon:
    - 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 NBS Ashausen - Suderburg (1/2)



Projekteffekte

- Kapazitätssteigerung für SGV aus Hamburger Häfen
- Verbesserte Anbindung Hamburgs an den Ostkorridor
- Fahrzeitgewinn für SPFV zwischen Hamburg-Hannover im Bereich 10 - 15 Minuten
- Entmischung schneller und langsamer Verkehre

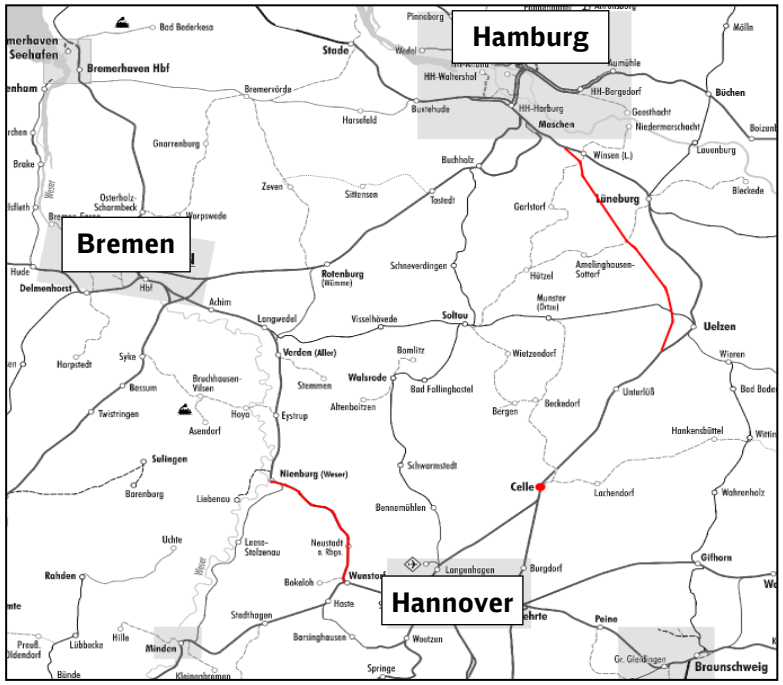
Kosten (Bauko und Plako, real)

- NBS Ashausen - Suderburg und punktuell Nienburg - Wunstorf ca. 1,4 Mrd. Euro

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	NBS Ashausen - Westerweyhe	ca. 47 km
	NBS Westerweyhe - Suderburg	ca. 12 km
Entwurfsgeschwindigkeit	NBS Ashausen - Westerweyhe	250 km/h
	NBS Westerweyhe - Suderburg	250 km/h

Konzeption NBS Ashausen - Suderburg (2/2)

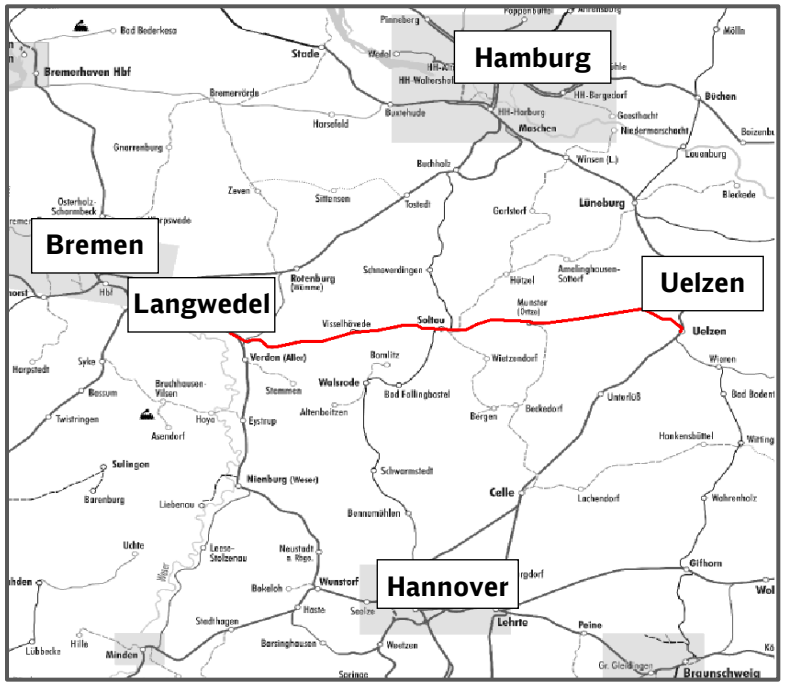


Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

- 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

    Auszug davon:
    - 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 Ausbau Langwedel - Uelzen (Amerikalinie) (1/2)



Projekteffekte

- Entlastung des Knotens Hannover
- Entlastung der Zulaufstrecke Strecke 1740 (Bremen – Hannover)
- Anbindung der Nordseehäfen (Wilhelmshaven, Bremerhaven, Bremen und Brake) an den Ostkorridor
- Verzicht auf weitere punktuelle Kapazitätsmaßnahmen zwischen Wunstorf und Nienburg (Blockverdichtung, Verlängerung Überholungsgleise)
- Alternativstrecke / Rückfallebene zur Erreichbarkeit der niedersächsischen Seehäfen im Falle von Störungen / Baustellen bedingter Engpässe
- Diese Variante dient nicht zur vollständigen Engpassauflösung im Untersuchungsraum → Nur als zusätzliche Maßnahme denkbar

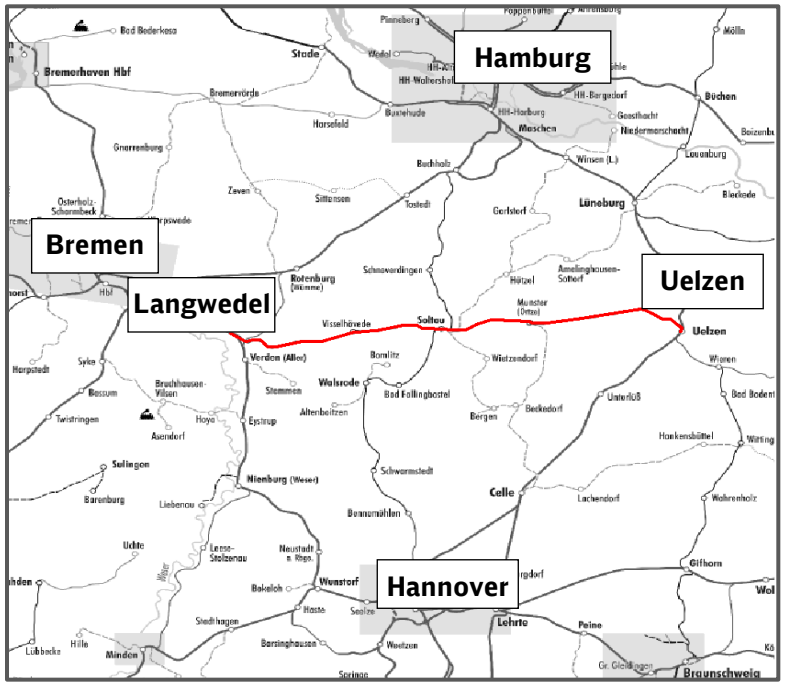
Kosten (Bauko und Plako, real)

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

Projekt-Kenndaten

Streckenlänge	ABS Langwedel - Uelzen	97 km
Entwurfsgeschwindigkeit	ABS Langwedel - Uelzen	120 km/h

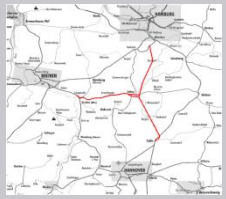
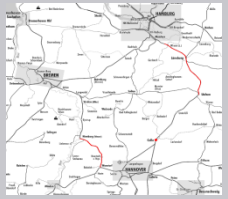
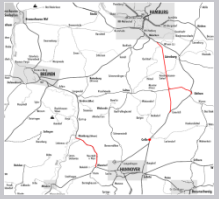
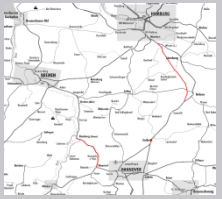
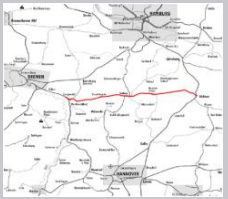
Konzeption Ausbau Langwedel - Uelzen (Amerikalinie) (2/2)



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. 25 km Schutzgebiete berührt
    Auszug davon:
    - 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. 55 km Lärmschutzwände
- Risiken aus Trassenführung
  - Anteil direkter Betroffenheiten insbesondere in den Ortsdurchfahrten

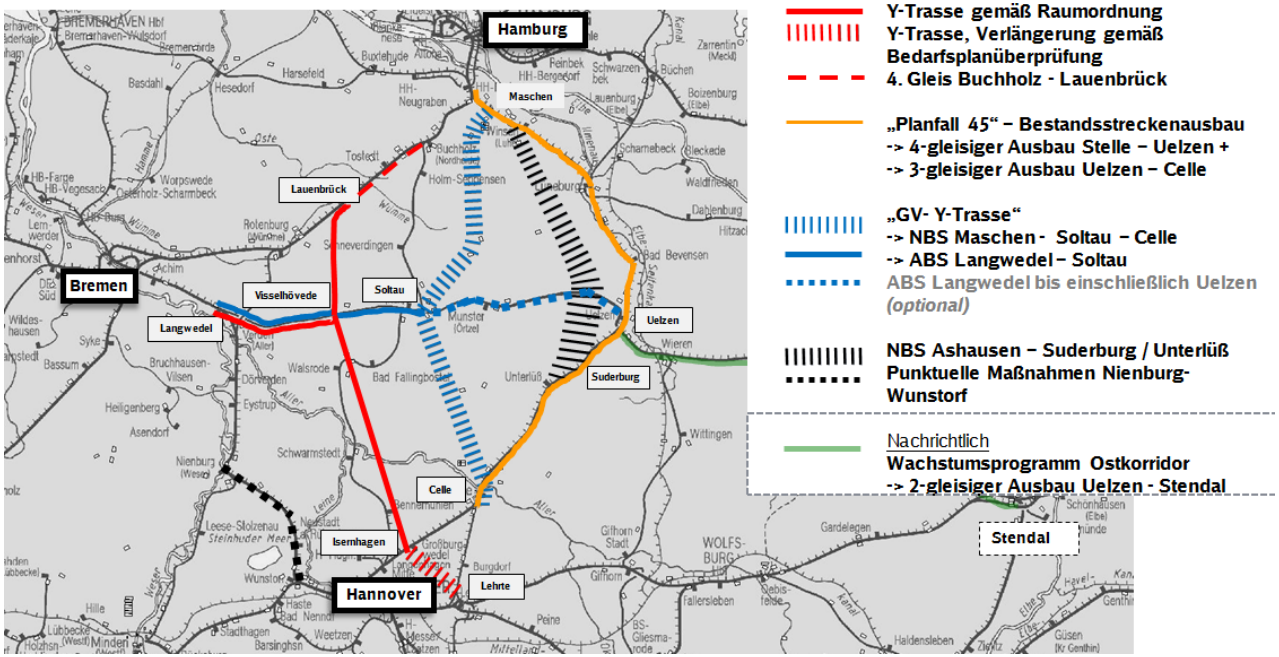
Überblick über die untersuchten Varianten

Skizze							
Arbeitstitel	**Y-Trasse klassisch** (entspricht Planfall 9a) + Buchholz - Lauenbrück	**SGV-Y** (ähnelt Planfall 9a)	**Ausbau Bestand** (ähnelt Planfall 45)	**Reduzierter Bestandsstrecken-ausbau**	**NBS Ashausen-Unterlüß**	**NBS Ashausen-Suderburg**	**ABS Langwedel-Uelzen** „Amerikalinie“
Reale Kosten (Bau+Planung)	ca. 2,7 Mrd. Euro (Stand VEP 2011 nominalisiert auf 2013) + ca. 0,2 Mrd. Euro Buchholz-Lauenbrück	ca. 2,5 Mrd. Euro	ca. 2,5 Mrd. Euro*	ca. 1,7 Mrd. Euro*	ca. 2,0 Mrd. Euro*	ca. 1,4 Mrd. Euro*	ca. 1,4 Mrd. Euro
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	70 km	100 km	50 km	55 km	30 km	25 km
Schallschutz (ca.)	55 km	55 km	55 km	40 km	55 km	25 km	55 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

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

anlässlich des Gesprächs Bund-Länder am 13. Februar 2014 in Berlin



Deutsche Bahn AG

14. Februar 2014