

... > [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.

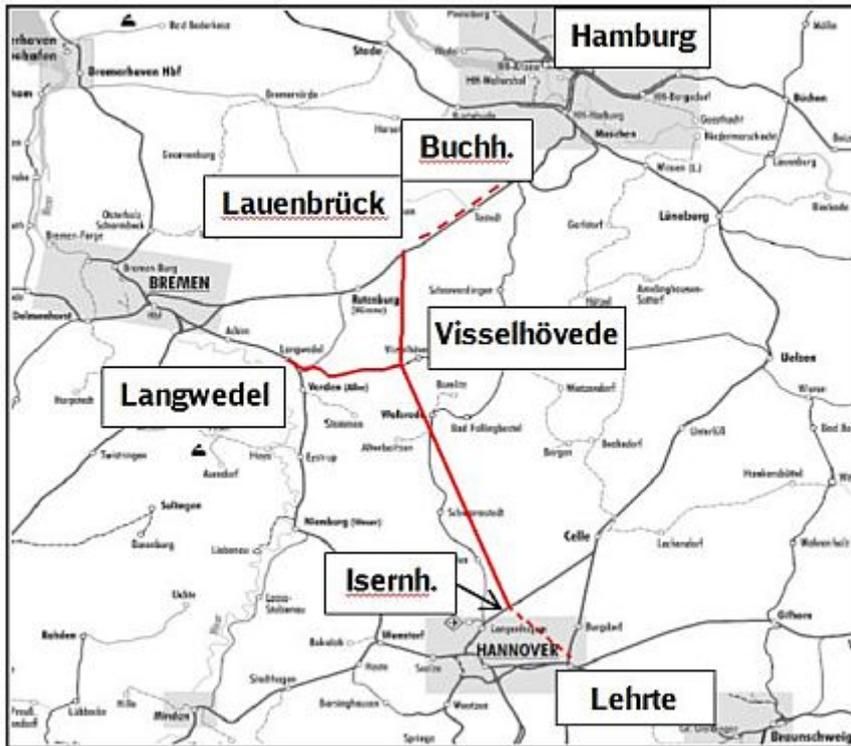
Die Deutsche Bahn wird im nächsten Schritt die Bevölkerung in der Region über die möglichen Lösungen informieren. Der Bund wird eine gesamtwirtschaftliche Einschätzung der Varianten auf Basis der neuesten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 vornehmen. Die im Anschluss zu entwickelnde Vorzugslösung wird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

Die Trassenvarianten im Einzelnen

Ursprüngliches „Y“ (klassisch)

In den Jahren 2000/2001 wurde für den dringend notwendigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Korridor Hamburg / Bremen - Hannover ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Bei den Planungen damals stand im Wesentlichen der schnelle Schienenpersonenfernverkehr im Fokus. Im Ergebnis dieses Raumordnungsverfahrens wurde eine Neubaustrecke von Lauenbrück im Norden über Visselhövede bis Isernhagen im Süden mit dem Ausbau der bestehenden Strecke von Visselhövede in Richtung Westen nach Langwedel raumordnerisch festgestellt (siehe Abb. 1). Die Neubaustrecke wurde als Hochgeschwindigkeitstrasse konzipiert.

Abb. 1: Y-Trasse (klassisch)



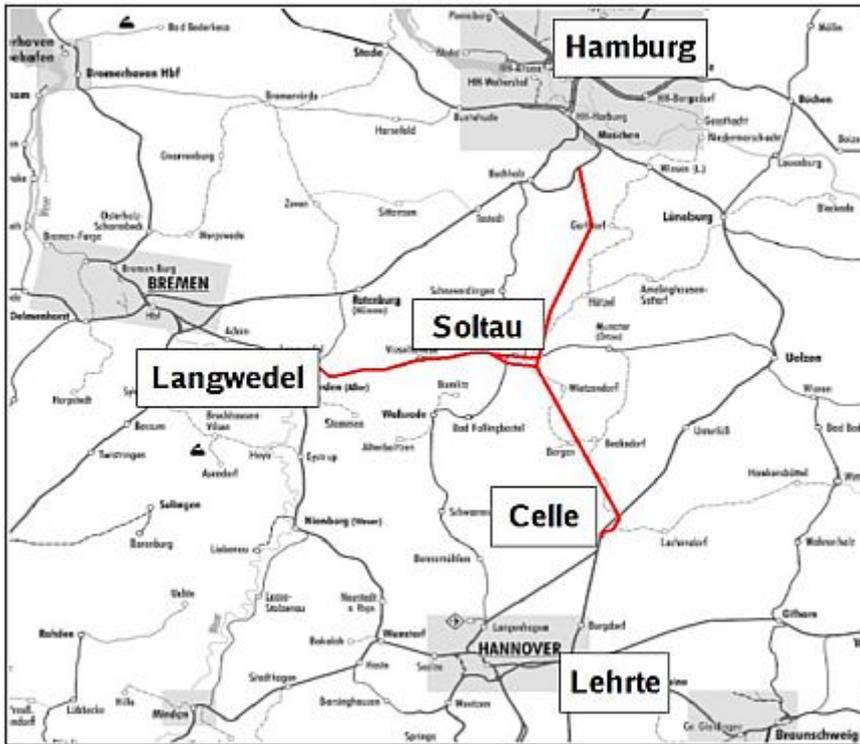
Variante Schienengüterverkehrs-Y (SGV-Y)

Die Variante SGV-Y besteht aus einer zweigleisigen Neubaustrecke (NBS) für den Schienengüterverkehr und dem Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Soltau und Langwedel (s. Abbildung 2). Sie unterteilt sich in folgende drei Abschnitte:

- NBS ab südlich von Maschen bis in Höhe Soltau in Bündelung mit der BAB 7,
- NBS ab Höhe Soltau bis Celle in möglichst direkter Linie und
- Ausbaustrecke von Soltau bis Langwedel.

Alle Strecken werden elektrifiziert. Für die Ortslage Soltau wird zusätzlich als Untervariante eine Umfahrung südlich von Soltau betrachtet. Die Anbindungen an die bestehenden Strecken werden im Norden zwischen Maschen und Jesteburg, im Süden im Bahnhof Celle und östlich von Soltau bzw. bei einer Umfahrung westlich von Soltau geplant. Für alle Streckenabschnitte wird eine Geschwindigkeit von maximal 160 km/h vorgesehen.

Abb. 2: SGV-Y



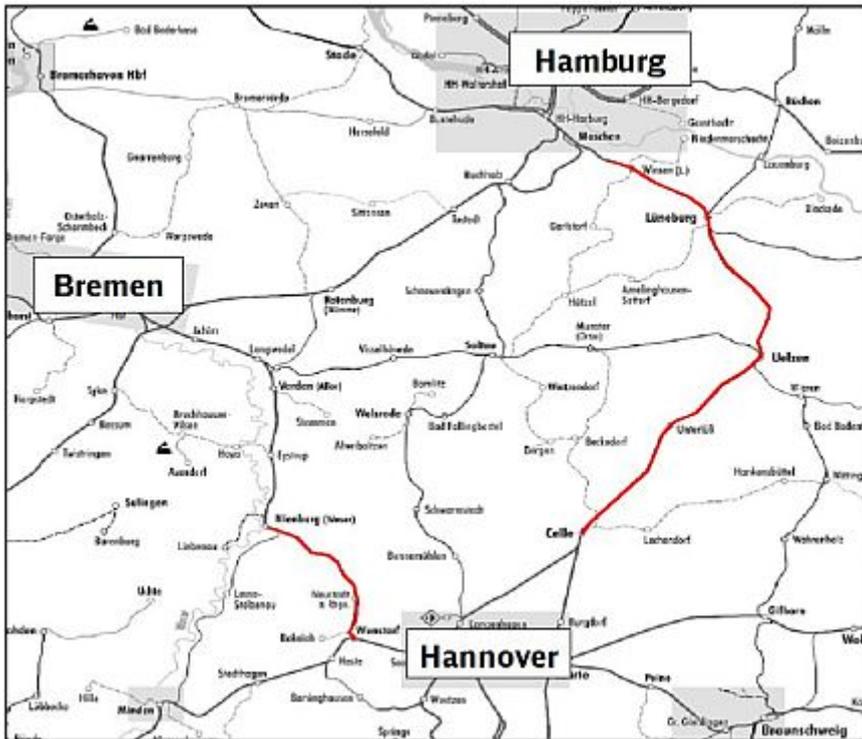
Variante Ausbau Bestand

Die Variante zum Ausbau der bestehenden Strecken beinhaltet im Wesentlichen den Ausbau der Streckenabschnitte

- Celle - Uelzen von zwei auf drei Gleise,
- Uelzen - Lüneburg von zwei auf vier Gleise und
- Lüneburg - Ashausen von drei auf vier Gleise.
- Überwerfungsbauwerk Celle
- Punktuelle Maßnahmen zwischen Nienburg und Wunstorf

Der Trassenverlauf ist durch die bestehende Eisenbahnstrecke vorgegeben (siehe Abb. 3). Für den Streckenabschnitt Celle – Uelzen wird eine Geschwindigkeit von maximal 200 km/h, für den Streckenabschnitt Uelzen - Stelle von maximal 200 km/h vorgesehen.

Abb. 3 – Ausbau Bestand



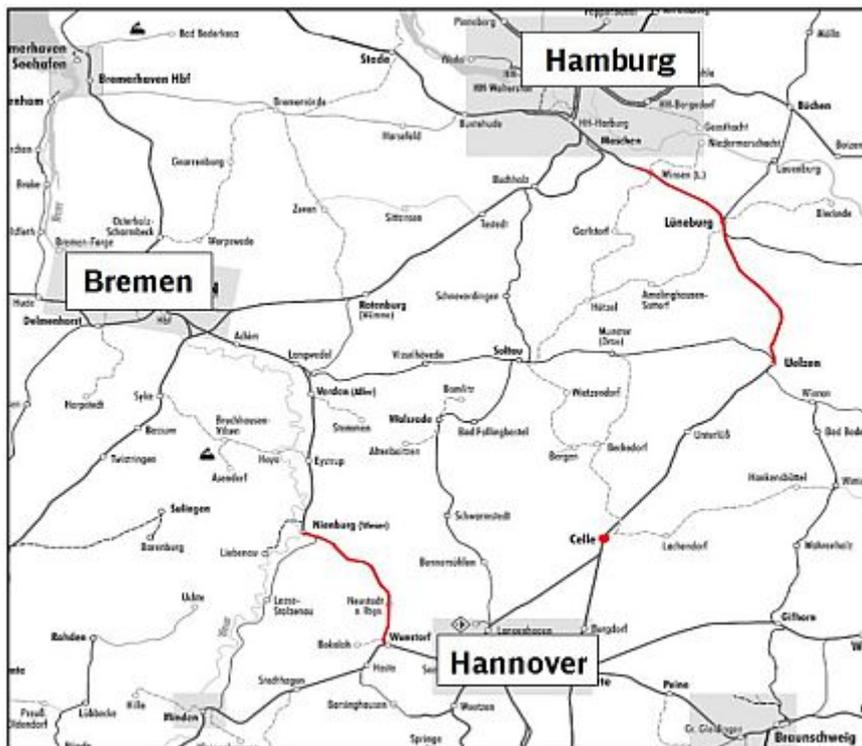
Variante reduzierter Bestandsstreckenausbau

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird zusätzlich eine verkürzte Untervariante von Uelzen bis Ashausen mit nachfolgenden Abschnitten betrachtet (siehe Abb. 4):

- Uelzen - Lüneburg von zwei auf vier Gleise,
- Lüneburg - Ashausen von drei auf vier Gleise und
- Überwerfungsbauwerk in Celle.

Zusätzlich sind punktuelle Maßnahmen zwischen Nienburg und Wunstorf erforderlich.

Abb.4 – reduzierter Bestandsstreckenausbau



Variante NBS Ashausen – Unterlüß

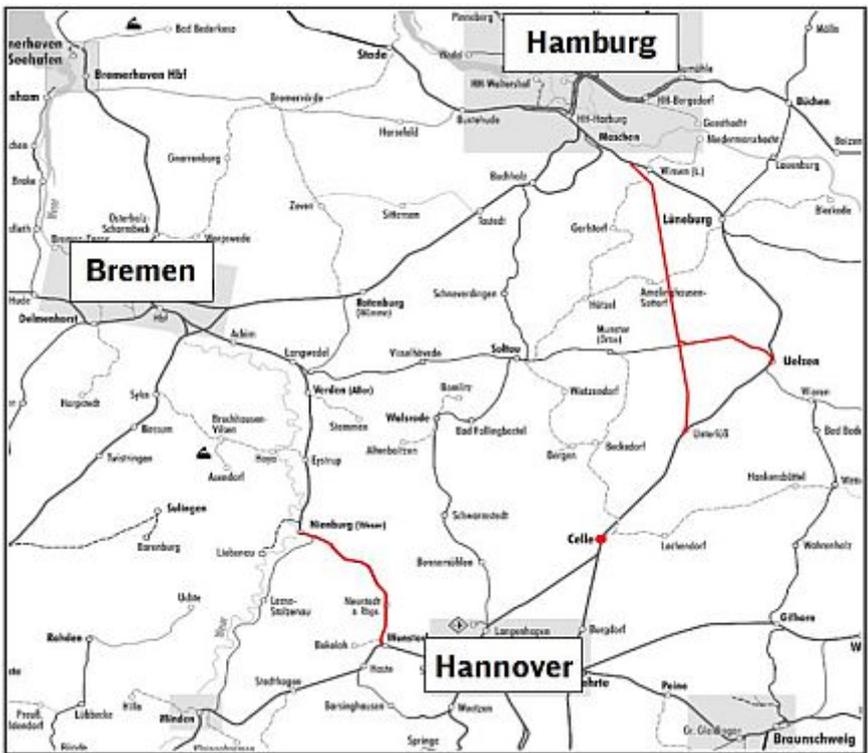
Die Variante NBS Ashausen – Unterlüß besteht aus einer zweigleisigen Neubaustrecke für den Mischverkehr zwischen Ashausen und Unterlüß. Es soll ein Anschluss an Uelzen geschaffen werden durch den Ausbau der vorhandenen Strecke zwischen Brockhöfe und Uelzen sowie einem Überwerfungsbauwerk in Celle. Die Variante NBS Ashausen – Unterlüß unterteilt sich in zwei Abschnitte:

- NBS von Ashausen bis Unterlüß einschl. einem Überwerfungsbauwerk in Celle
- Ausbaustrecke der vorhandenen Strecke von Uelzen bis zum Abzweig auf Höhe Brockhöfe

Zusätzlich sind punktuelle Maßnahmen zwischen Nienburg und Wunstorf erforderlich. Alle Strecken werden elektrifiziert.

Für die NBS wird eine Geschwindigkeit von maximal 250 km/h vorgesehen. Die Ausbaustrecke zwischen Uelzen und dem Abzweig zur NBS Ashausen - Unterlüß wird mit einer maximalen Geschwindigkeit von 160 km/h geplant.

Abb.5 – NBS Ashausen – Unterlüß

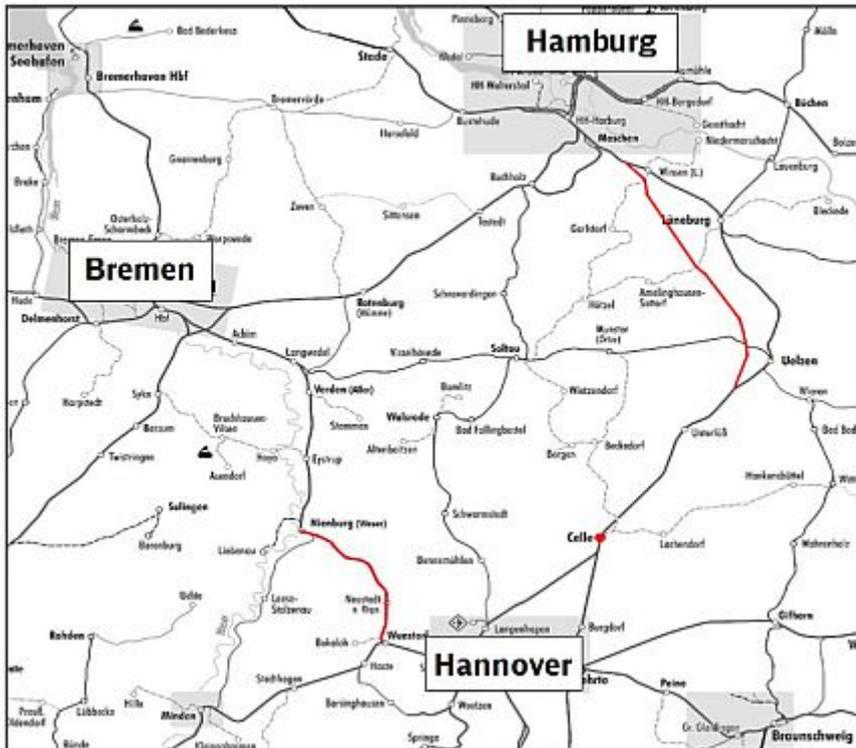


Variante NBS Ashausen – Suderburg

Diese Variante besteht aus einer Neubaustrecke von Ashausen nach Suderburg sowie einem Überwerfungsbauwerk in Celle. Zusätzlich sind punktuelle Maßnahmen zwischen Nienburg und Wunstorf erforderlich.

Die Strecke wird elektrifiziert. Für die NBS wird eine Geschwindigkeit von maximal 250 km/h vorgesehen.

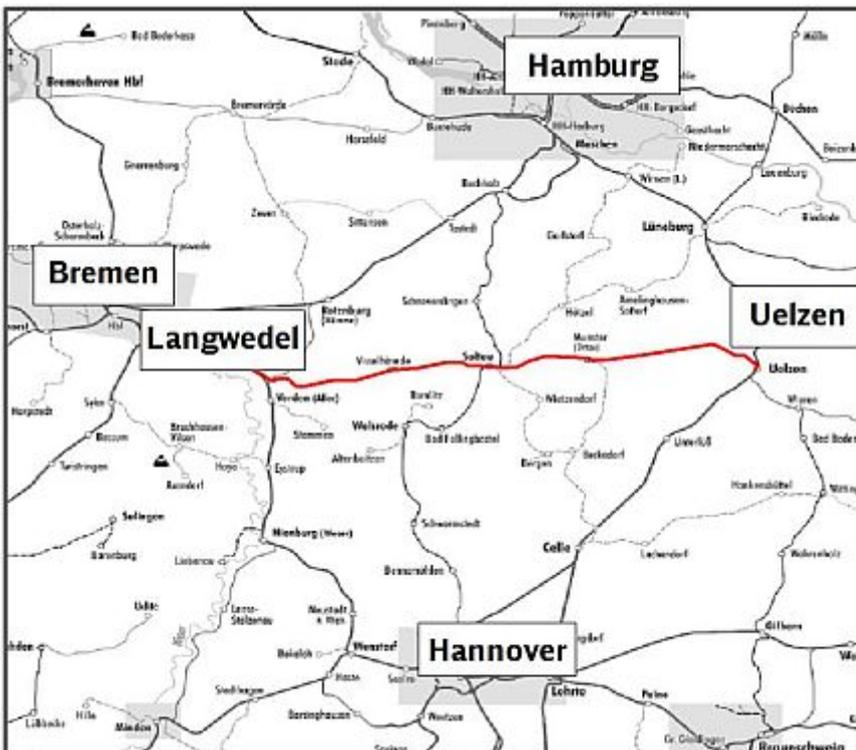
Abb. 6 – NBS Ashausen - Suderburg



Optional ergänzende Maßnahme: Ausbaustrecke Langwedel – Uelzen (Amerikaline)

Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde die eingleisige Ertüchtigung der so genannten Amerikaline zwischen Uelzen und Langwedel untersucht. Für die Ausbaustrecke wird eine Geschwindigkeit von maximal 120 km/h vorgesehen.

Abb. 7 – Ausbaustrecke Langwedel – Uelzen (Amerikaline)



Letzte Aktualisierung: 03.12.2014

[Zum Seitenanfang \(#top\)](#)

Ansprechpartner

Y-Alternativen

[E-Mail versenden \(mailto:Y-Alternativen@deutschebahn.com\)](mailto:Y-Alternativen@deutschebahn.com)

Downloads

Präsentation Alternativen zur ABS/NBS Bremen/Hamburg - Hannover

(PDF | 3,47 MB)

[PDF herunterladen \(/file/6164394/data/Y-Alternativen.pdf\)](/file/6164394/data/Y-Alternativen.pdf)

Erläuterungsbericht Variantenuntersuchung Y

(PDF | 3,00 MB)

[PDF herunterladen \(/file/7041796/data/erlaeuterungsbericht_variantenuntersuchung_y.pdf\)](/file/7041796/data/erlaeuterungsbericht_variantenuntersuchung_y.pdf)

Weitere Informationen

- [PI Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr \(http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=126632&psmand=18\)](http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=126632&psmand=18)
- [Machbarkeitsstudie Y-Alternativen \(http://korridor-hbh.die-bahn-baut-im-norden.de\)](http://korridor-hbh.die-bahn-baut-im-norden.de)
- [Dialogprozess zur Y-Trasse und deren Alternativen startet im kommenden Jahr \(http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=128291&psmand=18\)](http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=128291&psmand=18)
- [PI Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr \(http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/dialogforum-schiene-nord-beginnt-in-wenigen-wochen-129640.html\)](http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/dialogforum-schiene-nord-beginnt-in-wenigen-wochen-129640.html)