

Y-Trasse – Neue Autobahnvariante

Nutzung von bestehenden Verkehrskorridoren

(Bündelung mit der A7 Hamburg – Hannover)

1. Anlass und Grundüberlegung

In raumordnerischen Grundsätzen sind die Ziele zum Schutz der betroffenen Menschen einschließlich Natur und Landschaft aufgenommen. Mit diesen Grundsätzen soll eine größtmögliche Rücksichtnahme auf diese Belange bereits beim Beginn von Planungsüberlegungen erreicht werden. Einer dieser raumordnerischen Grundsätze ist die Führung von Neubaustrecken entlang bestehender linienförmiger Infrastruktur. Dieser Grundsatz wurde beim Raumordnungsverfahren zur Y-Trasse 1999 – 2001 nur sehr bedingt berücksichtigt, da ein Fokus auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h vorgegeben war. Damit war eine landschaftsangepasste Trassenführung nicht mehr möglich.

Bei der Variante mit einer Führung im Korridor der Autobahn A7 wurde insbesondere für den Streckenast in Richtung Hamburg eine enge Führung entlang der Autobahn (Parallellage) nicht erreicht, was in der Bewertung zu einer zusätzlichen Landschaftszerschneidung führte.

Die Bewertung der Baukosten hing weniger vom erreichten verkehrlichen Nutzen als von der neu zu bauenden Streckenlänge ab. Trotz Kapazitätsengpässen im umgebenden Netz wurde deshalb der bekannten Variante 1 zur Y-Trasse mit Einbindung in die bestehende Strecke Bremen – Hamburg bei Lauenbrück der Vorzug gegeben.

Damit wurden auch die Engpässe vernachlässigt, welche heute zu einem großen Teil in den Knoten bestehen. Die Einbindung in die überlasteten Zulaufstrecken der Knoten bei Lauenbrück und Großburgwedel verstärkt auf diesen Zulaufstrecken die Überlastung.

Im durchgeführten Raumordnungsverfahren zur Priorisierung der Trassenvarianten der Y-Trasse wurden nur eine Variante „A/A“ mit Autobahnlösung für die beiden Strecken Hannover – Hamburg und Hannover – Bremen (Variante 3) sowie eine Variante „B/B“, welche für beide Strecken bestehende Bahnstrecken bis Lauenbrück bzw. Visselhövede nutzt (Varianten 1 und 2), untersucht und verglichen.

Eine Variante „A/B“ mit enger Autobahnanbindung bis Hamburg und ergänzend mit Nutzung der bestehenden Bahnstrecke bis Bremen wurde nicht untersucht. Ebenso wurde und wird eine kombinierte Nutzbarkeit für den schnellen Personenfernverkehr und den Güterverkehr kaum in Betracht gezogen. Diverse vorgeschlagene „Bypässe“ sind kostengünstig herzustellen, erhöhen die Netzkapazitäten allerdings nur wenig und lösen die Knotenproblematik nicht.

Daher wird ein integrierter Lösungsansatz mit Knoteneinbindung, kombinierter Nutzbarkeit für Güter- und Personenfernverkehr und damit positiver Wirkung auf das Gesamtnetz, welcher zudem auch kompatibel zum Deutschlandtakt ist, hier vorgeschlagen:

Eine Führung der Y-Trasse im Streckenast Hamburg – Hannover entlang der Autobahn A7 mit enger Parallelführung soll die zusätzliche Landschaftszerschneidung minimieren und ohnehin absehbare zusätzliche Belastungen durch eine Verkehrszunahme auf der Autobahn - insbesondere im Güterverkehr - gezielt auf den umweltfreundlicheren und relativ lärmärmeren Schienenverkehr lenken.

Die Planung der Y-Trasse abseits bestehender Schienenstrecken ermöglicht während der Bauzeit einen behinderungsfreien Bahnverkehr auf dem Bestandsnetz und zusätzlich aufgrund

der relativ guten Erreichbarkeit der einzelnen Baustellen entlang der Autobahn einen schnellen Baufortschritt.

Der Bau ist in Teilabschnitten möglich, wodurch auch Teilkapazitäten vor Fertigstellung genutzt werden können (siehe später).

Im Folgenden werden die Trassenvariante sowie einige beispielhafte Detaillösungen vorgestellt. Bei Rückfragen sind auch für die weiteren herausfordernden Trassierungsabschnitte Detaillösungen verfügbar und können beim Autor angefragt werden. Dabei dienen die Trassierungsvorschläge als Beispiel, ohne den Anspruch, tatsächlich auch für eine Bauplanung direkt umsetzbar zu sein. In Einzelfällen wird eine Verlegung der Autobahn in Frage kommen, um den notwendigen Raum für die Y-Trasse zu schaffen.

2. Randbedingungen

2.1 Künftiges Verkehrsaufkommen

Es ist davon auszugehen, dass eine bestehende und zunehmende Überlastung der bestehenden Strecke Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Celle – Hannover /– Lehrte nachgewiesen wird. Bereits heute werden wegen mangelnder Zuverlässigkeit Güterzugleistungen auf die Autobahn verlagert, während frei werdende Trassen im Eisenbahnnetz sofort von neuen Güterzügen belegt und damit in direkter Reaktion wiederum Frachten von der Autobahn verlagert werden. Ebenso werden im bestehenden Eisenbahnnetz die unterschiedlichsten (Um-)Wege zur Umgehung von Knotenengpässen gewählt.

Jegliche zusätzlichen Güterverkehre aus den Hamburger und Bremischen Häfen Richtung Süden/Südosten werden per LKW auf den Autobahnen A7 Hamburg – Hannover und A27/A7 Bremen – Hannover abzuwickeln sein, wenn keine leistungsfähigen neuen Bahngleise errichtet werden. Damit wird zusätzlicher Güterverkehr ohnehin die bestehende Autobahn belasten, bei einem Bau einer Eisenbahnstrecke in Parallellage ist dieser Verkehr entlang der bestehenden Trasse allerdings deutlich energiesparender und lärmärmer als bei einem Transport per LKW abzuwickeln. Zusätzlich kann für Anwohner Lärmschutz für beide Verkehrsträger nach aktuellem hohem Standard realisiert werden.

2.2 Trassierungsbedingungen

Eine enge Anbindung der Neubaustrecke an die Autobahn A7 wird durch die Wahl von geringeren Radien als bei der ursprünglich untersuchten Variante durch die Verminderung der Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h auf 230 km/h – 250 km/h erreicht. Die engste Kurve der Autobahn befindet sich bei mit einem Radius von rund 2.800 m, welcher dem Regelradius zur Trassierung einer Eisenbahnstrecke mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h entspricht. Auch eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 230 – 250 km/h für den Personenfernverkehr wäre denkbar, wenn die Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich auf 200 km/h beschränkt oder der Regelradius unterschritten würde (d.h., es wird ein höherer Verschleiß in Kauf genommen).

Entwurfsgeschwindigkeit [km/h]	300	280	250	230	200
Mindestradius [m]	3.700	3.200	2.600	2.200	1.700
Regelradius [m]	6.300	5.500	4.400	3.700	2.800

Tab. 1: Zulässige Radien in Abhängigkeit von der Entwurfsgeschwindigkeit

Im Bereich von Autobahn-Zu- und Ausfahrten wird nicht die Strecke von der Autobahn entfernt, sondern die Zu- und Ausfahrten werden auf sogenannte „Holländische Rampen“ umgebaut. Hierdurch kann die Parallelführung der Bahnstrecke durchgängig beibehalten werden.

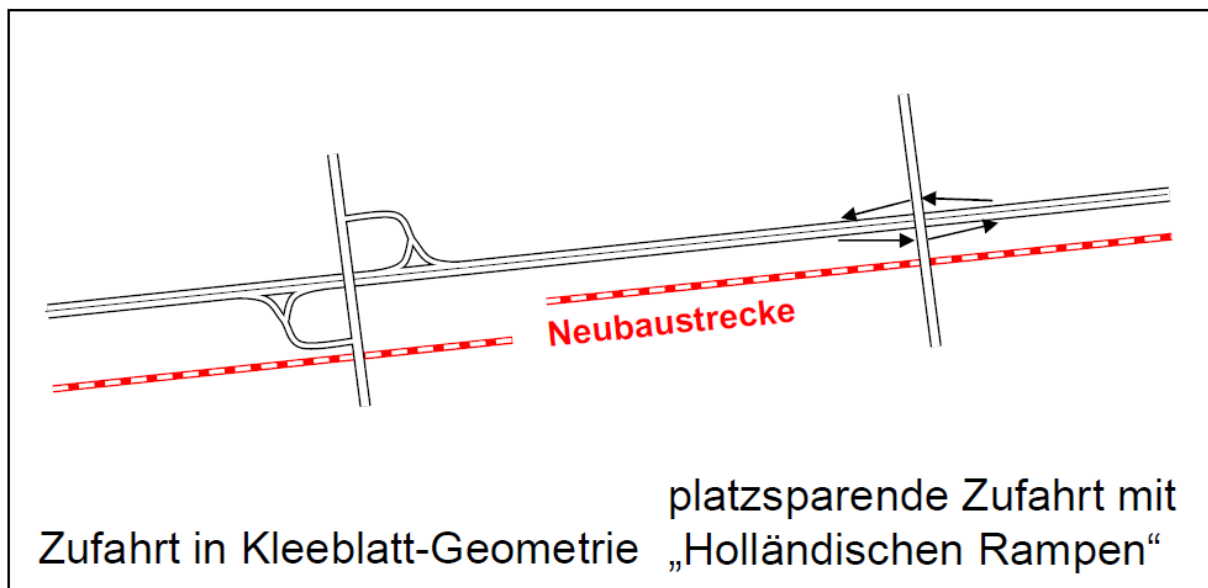


Abb. 1: Enge Parallelführung der Neubaustrecke durch Umbau der AAutobahnzufahrten auf „Holländische Rampen“; eigene Darstellung, 2015

Im Bereich von Rastplätzen wird vorgeschlagen, diese mit entsprechenden Erweiterungsmöglichkeiten jenseits der Bahnstrecke anzuordnen und diese über Brücken anzubinden, sofern eine Umfahrung des Rastplatzes die enge Anbindung der Bahnstrecke an die Autobahn zu stark aufgeben würde.

Neben der Autobahn ist ein Übergang von Fahrzeugen auf die Bahnstrecke durch geeignete Rückhalteeinrichtungen (z.B. Erdwall) zu verhindern, gegebenenfalls ist zusätzlich ausreichender Platz für eine weitere Fahrspur neben der Autobahn freizuhalten.

2.3 Umweltaspekte

Die heutige Bahnstrecke Hamburg – Hannover macht einen Umweg von rund 30 km gegenüber einer Parallelführung zur Autobahn. Neben dem Zeitverlust für die Umwegfahrt ist auch der zusätzliche Energieverbrauch auf dem 30 km langen Umweg insbesondere unter Berücksichtigung der hohen Zugzahlen im Güter- und schnellfahrenden Personenverkehr erheblich. Züge, welche in Lüneburg, Uelzen und Celle nicht halten, sollten diesen Umweg zukünftig nach Möglichkeit vermeiden. Auch einige der aktuell diskutierten Varianten weisen Umwege aus.

Durch eine enge Anbindung an die Autobahn wird zudem keine neue Landschaftszerschneidung verursacht, der Korridor der Verkehrswege wird allerdings verbreitert. Dieses erscheint dennoch umweltverträglicher als eine alternativ perspektivisch erforderliche weitere Erweiterung der Autobahn A7 auf acht Spuren.

Insbesondere mit den geringeren Geschwindigkeitsanforderungen von deutlich unterhalb 300 km/h erscheint eine enge Anbindung der Strecke in Richtung Hamburg an die Autobahn A7 machbar, wie im Folgenden gezeigt wird. Für den Streckenast in Richtung Bremen ist dagegen der zweigleisige Ausbau mit Elektrifizierung und die Nutzung der bestehenden Bahnstrecke Soltau – Langwedel eine geeignete Lösung. Zur direkten Anbindung an die Neubaustrecke Hamburg – Hannover erscheint eine Nutzung der bestehenden Bahnstrecken ab Dorfmark mit einer neuen westlichen Umfahrung von Soltau sinnvoll.

2.4 Lärmschutz

Eine neue Bahnstrecke Hamburg – Hannover wird im Bereich der tangierten Ortschaften mit Lärmschutz ausgestattet. Eine zweigleisige Eisenbahnstrecke lässt sich deutlich besser mit Lärmschutzwänden abschirmen als eine sechs- oder künftig gar achtspurige Autobahn, wie die leidvolle Erfahrung im Bereich Hollenstedt nach dem sechsspurigen Ausbau der Autobahn A1 Hamburg – Bremen derzeit zeigt.

Insbesondere mit Lärmschutz wird der Verkehr deutlich leiser und damit verträglicher für die Anwohner abgewickelt als eine gleiche Transportmenge per LKW auf der Autobahn.

2.5 Knoteneinbindung

Zur Entlastung des bestehenden Netzes ist insbesondere für den Güterverkehr eine direkte Knoteneinbindung in die Rangierbahnhöfe Maschen und Lehrte erforderlich. Neue Kapazitäten sind in Hamburg für die Verbindung zwischen Hafen und Rangierbahnhof Maschen vorgesehen, freie Kapazitäten im Güterverkehr in und aus Richtung Süden werden ab Celle bzw. Lehrte gesehen, besonders, wenn Verkehre in und aus Richtung Südosten aus der bestehenden Strecke Hamburg – Hannover in Uelzen ausgefädelt werden.

Als Anknüpfungspunkt einer Neubaustrecke entlang bestehender Verkehrskorridore verbleibt Lehrte, denn Celle wäre auf einer Neubaustrecke abseits der bestehenden Bahnstrecke nur mit einer neuen und zusätzlichen Landschaftszerschneidung zu erreichen. – Die Trassierung der OHE-Strecken von Munster und Soltau mit ihren engen Kurven und Ortsdurchfahrten lässt einen schnellen Güterverkehr nur mit einem Ausbau zu, welcher einem Neubau entspräche.

3. Streckenführung Hamburg – Hannover

Im Folgenden werden ausgewählte Möglichkeiten zur engen Anbindung im Kernstück der Y-Trasse zwischen Hamburg-Harburg und Großburgwedel bei Hannover an die Autobahn A7 abschnittsweise dargestellt.

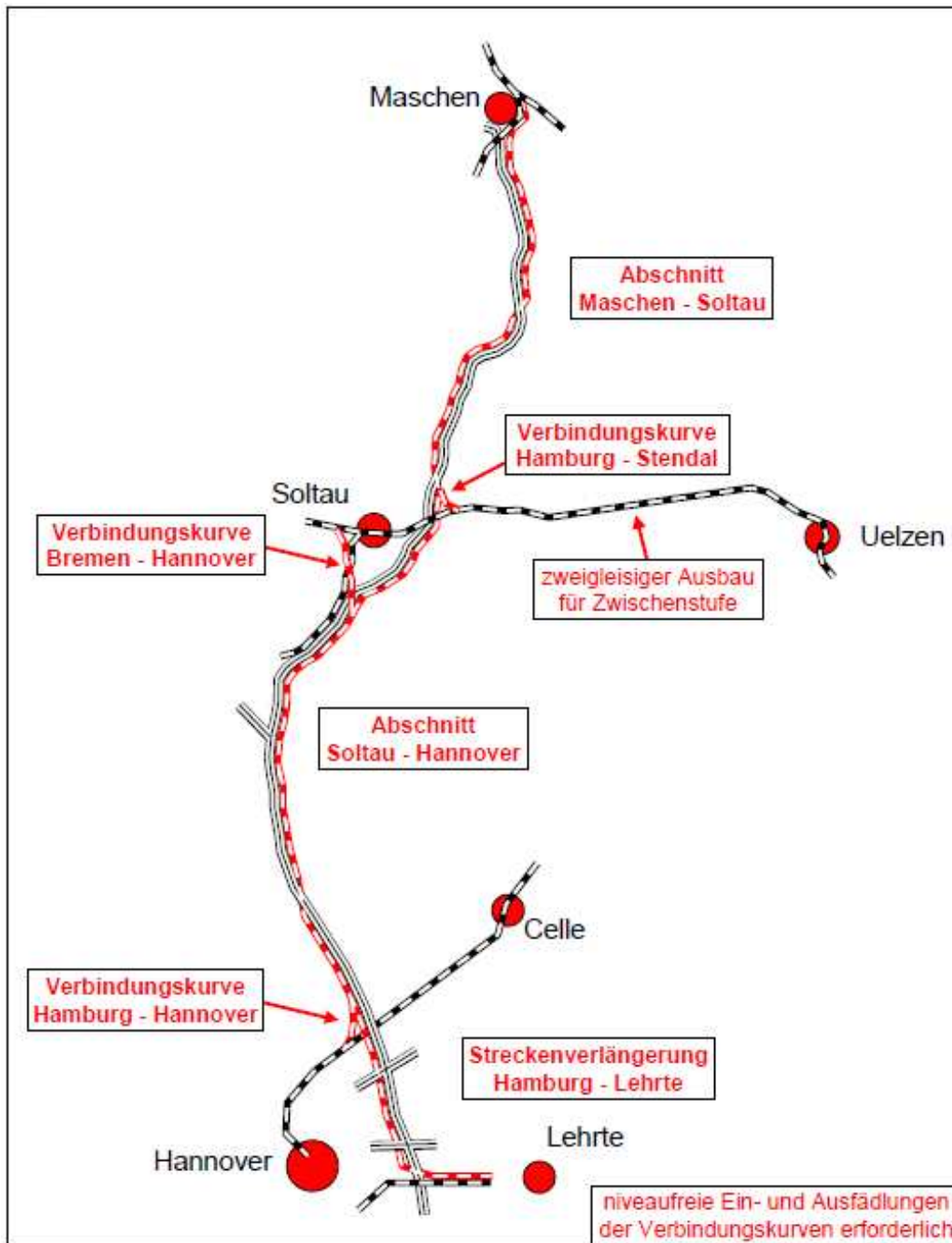


Abb. 2: Lageskizze Autobahnvariante mit Anbindungen im Netz, eigene Darstellung; 2015

3.1 Ausfädelung Maschen

Bereits im Raumordnungsverfahren 1999 – 2001 wurde der Vorteil einer Ausbindung der Y-Trasse im Bereich des Maschener Rangierbahnhofs anerkannt.

Parallel zur Bahnstrecke in Richtung Buchholz wird die Y-Trasse bis zur Querung der Autobahn A7 nördlich von Ohlendorf geführt und schwenkt dort in engem Bogen an die Autobahn (siehe Abbildung 3, folgende Seite).

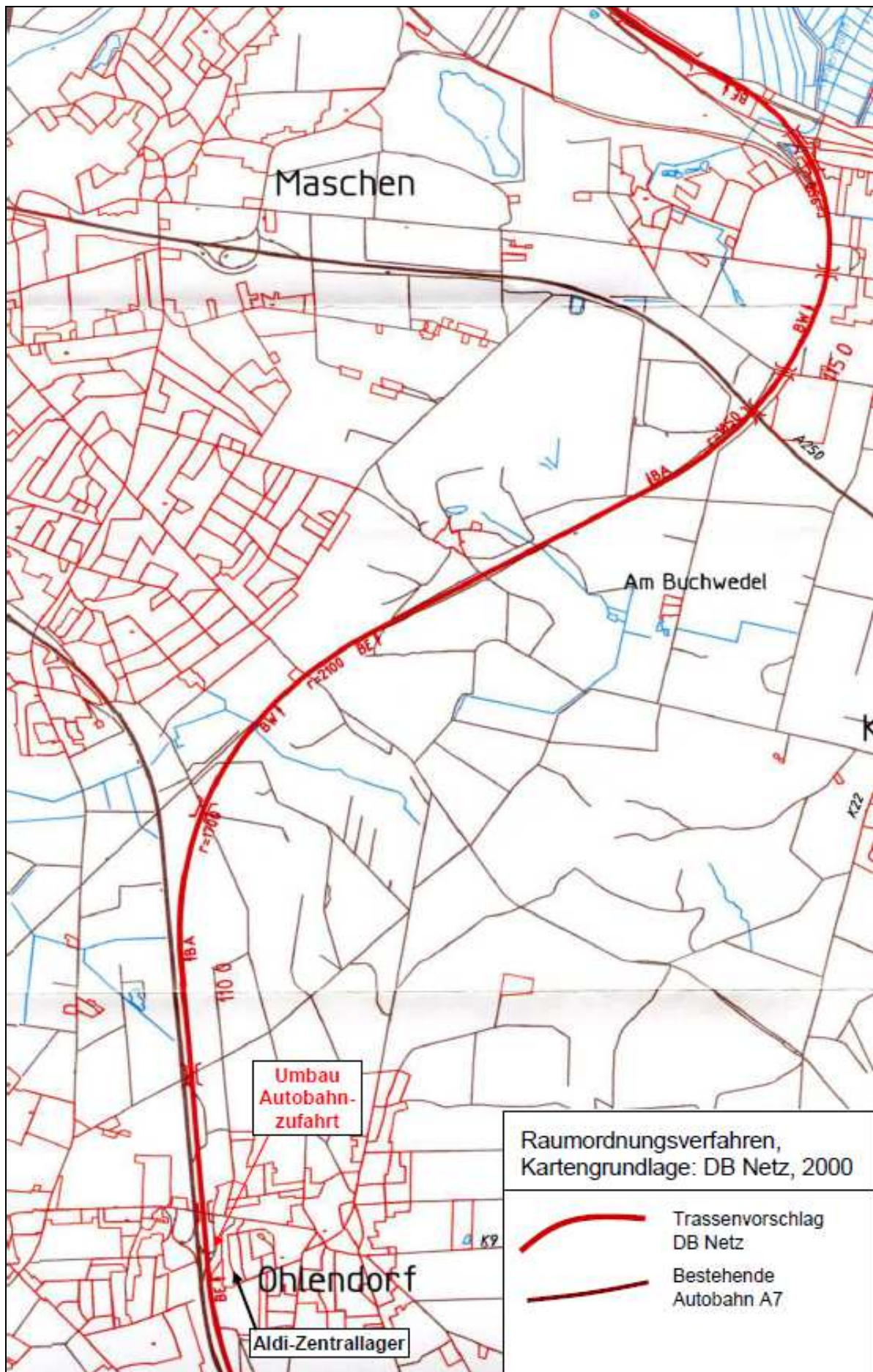


Abb. 3: Ausschnitt Maschen – Ohlendorf aus dem Raumordnungsverfahren, Variante „Seevetal / Stelle 1 G 03.01“ / Textergänzung; Kartengrundlage: DB Netz, 2000

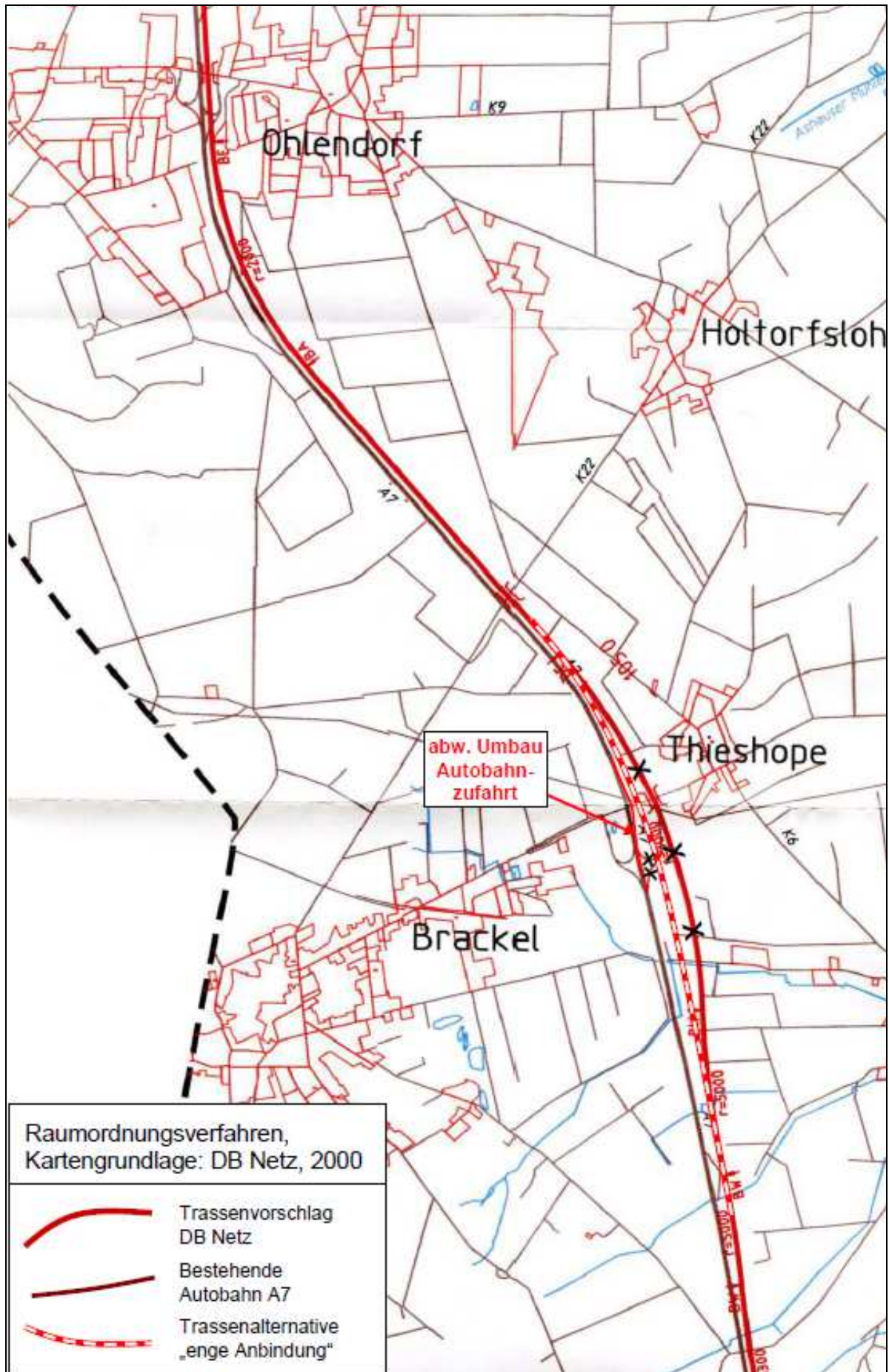


Abb. 4: Ausschnitt Ohlendorf – Thieshope aus dem Raumordnungsverfahren, Variante „Seevetal / Stelle 1 G 03.01“ / enge Autobahnanbindung Ortsdurchfahrt Thieshope; Kartengrundlage: DB Netz, 2000

3.2 Führung bei Ohlendorf und Thieshope

Im Bereich des Ortes Ohlendorf wird die Y-Trasse östlich der Autobahn neben dem Aldi-Zentrallager geführt. In dieser relativ engen Ortsdurchfahrt wäre je nach den topographischen Möglichkeiten eine Einhausung oder eine Tunnelführung zu überlegen. Die Autobahnauffahrt ist bei einer oberirdischen Führung der Strecke auf Holländische Rampen umzubauen.

Südlich von Ohlendorf kann die Strecke östlich oder westlich der Autobahn geführt werden. In Thieshope ist ebenfalls ein Umbau der Autobahnauffahrt auf Holländische Rampen erforderlich. (Abb. 4)

3.3 Querung der Autobahn bei Egestorf und enge Anbindung bei Evendorf

Im Bereich Egestorf wird vorgeschlagen, die Y-Trasse wieder auf die Westseite der Autobahn zu verschwenken. Damit wird im nachfolgenden Bereich Volkwardingen – Behringen vermutlich die verträglichste Passage der Brunau-Niederung und der angrenzenden Nutzungen ermöglicht. Je nach Höhenprofil von Landschaft und Strecke ist der genaue Ort des Seitenwechsels zu wählen.

Auch hier werden die Autobahnabfahrten mit Holländischen Rampen umgebaut, um eine durchgängig enge Anbindung der Trasse an die Autobahn zu ermöglichen. (Abb. 5)

3.4 Enge Anbindung im Bereich Volkwardingen – Behringen

Die ursprünglich für das damalige Raumordnungsverfahren der Y-Trasse vorgelegte Linienführung sah aufgrund der gewählten Radien der Bahnstrecke eine beidseitige Umfahrung von Volkwardingen vor. Eine solche Umklammerung des Ortes ist sicher nicht akzeptabel. Durch die Wahl einer geringeren Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 - 250 km/h kann die Bahnstrecke parallel zur Autobahn westlich um Volkwardingen geführt werden. Die Bahnstrecke kann hierbei auf der ortsabgewandten Seite westlich der Autobahn verbleiben.

Im Bereich Behringen/Bispingen ist die Brunau-Niederung zu queren. Durch die Autobahnbrücke besteht bereits ein massiver Eingriff in die Landschaft und eine hohe Lärmbelastung, allerdings sind hier mit Kart-Bahn und Parkplatz der Ski-Halle zusätzliche Lärmquellen konzentriert, so dass eine Führung der Bahnstrecke hier Trassen und Lärmquellen in der wertvollen Heidelandschaft weiter konzentrieren würde.

Die Planung des ursprünglichen Raumordnungsverfahrens sah hier beispielsweise eine neue Trasse rund 500 m östlich der Autobahnbrücke vor.

Der Eingriff in die Brunau-Niederung ist durch die gegebene Lücke von rund 100 m zwischen Autobahn- und einer neuen Eisenbahnbrücke - ohne durchgehende Überdeckung des Tales - vermutlich geringer, als bei einer Verbreiterung der Autobahn um zwei auf acht Spuren. Alternativ könnte der vorhandene Rastplatz komplett umgebaut werden, so dass auch in diesem Abschnitt die Neubaustrecke unmittelbar neben der Autobahn verlaufen würde. (Abb. 6)

Bis Dorfmark wechselt die Strecke an einem günstigen Punkt wieder auf die östliche Seite der Autobahn.

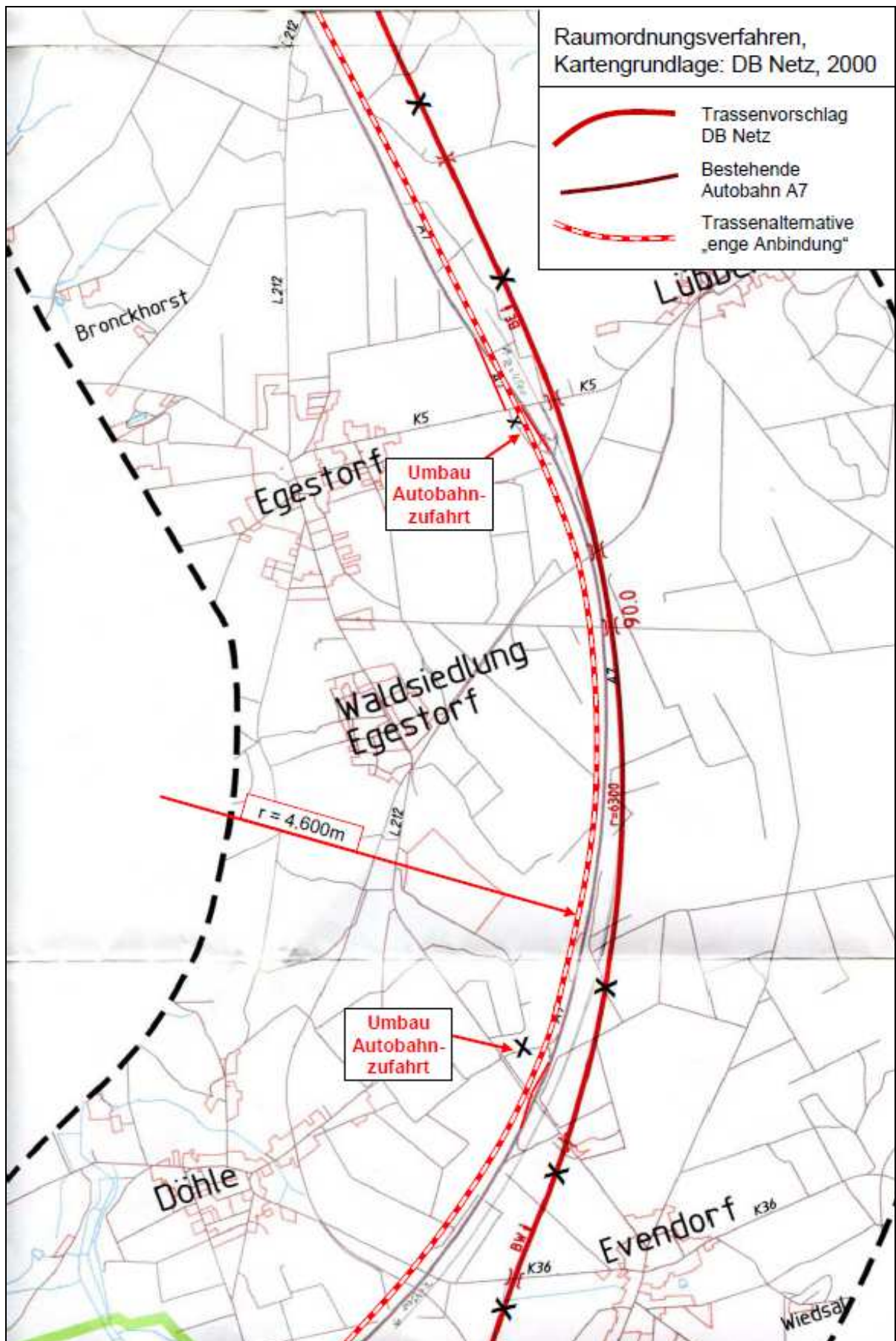


Abb. 5: Ausschnitt Egestorf – Evendorf aus dem Raumordnungsverfahren /
Trassenvariante, eigene Darstellung; Kartengrundlage: DB Netz, 1999

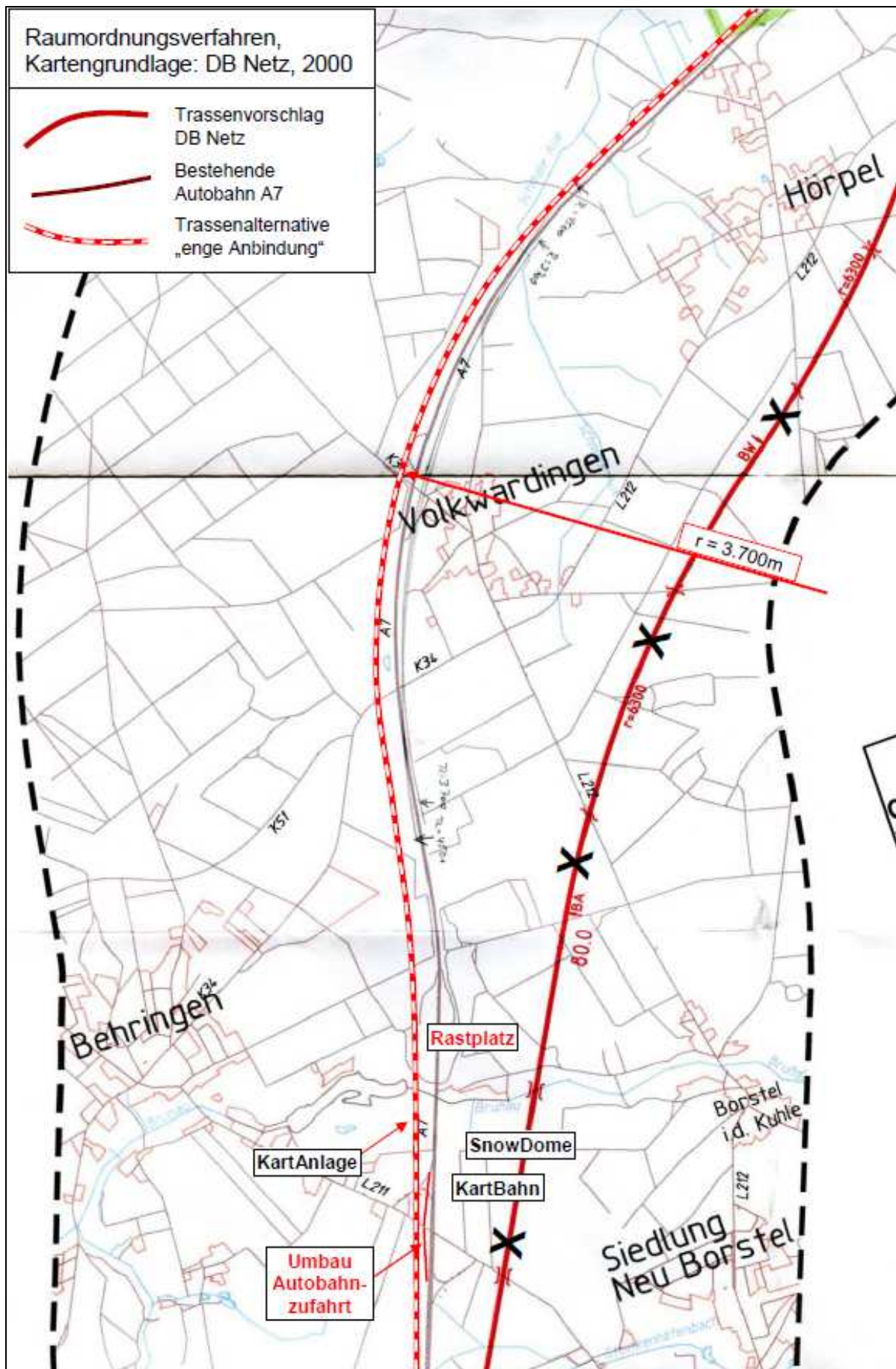


Abb. 6: Ausschnitt Volkwardingen – Behringen aus dem Raumordnungsverfahren /
Trassenvariante, eigene Darstellung; Kartengrundlage: DB Netz, 1999

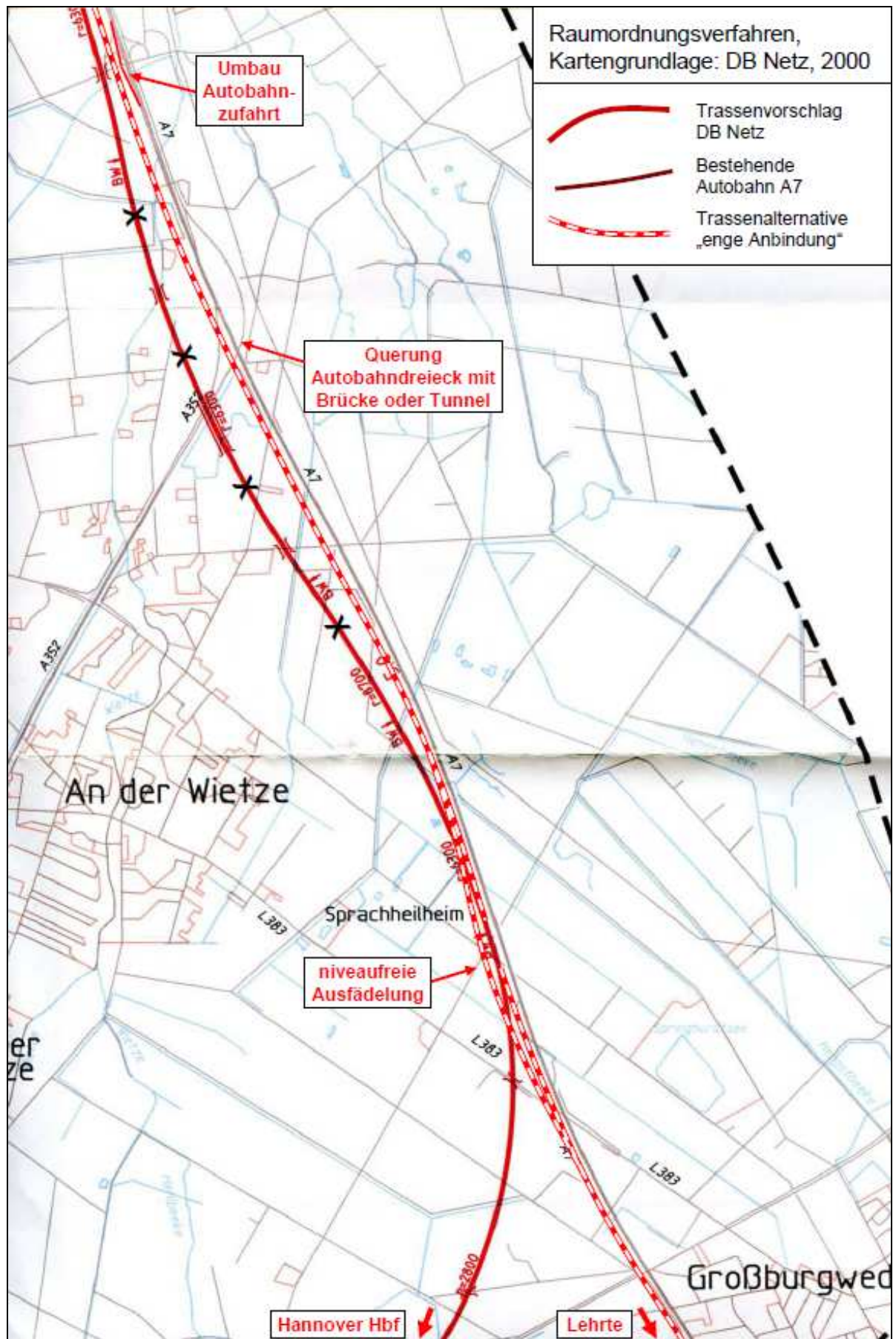


Abb. 7: Ausschnitt Großburgwedel aus dem Raumordnungsverfahren / Trassenvariante, Autobahndreieck Hannover Nord, Ausfädelung Richtung Lehrte, eigene Darstellung; Kartengrundlage: DB Netz, 1999

3.5 Abschnitt Autobahndreieck Walsrode – Großburgwedel (– Hannover)

In diesem Abschnitt ist weitgehend die Trassierung aus dem durchgeführten Raumordnungsverfahren zu verwenden.

Bei Bad Fallingbostal / Oerbke wird eine enge Anbindung an die Autobahn mit dem Regelradius für 200 km/h erreicht, auch hier ist aber bei Unterschreitung des Regelradius eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu über 250 km/h zulässig.

Im Bereich von Autobahnanschlussstellen ist eine engere Anbindung der Trasse an die Autobahn vorzusehen, als dies im Raumordnungsverfahren vorgesehen war.

4. Anbindung Güterbahnhof „Megahub Lehrte“

Durch eine Weiterführung der Y-Trasse entlang der Autobahn A7 von Großburgwedel (Abb. 7) bis zur Kreuzung mit der Bahnstrecke Hannover – Lehrte westlich von Lehrte wird eine Umfahrung von Hannover Hbf für den Güterverkehr geschaffen – mit direkter Einbindung in den künftigen „Megahub Lehrte“.

Auch in diesem Abschnitt ist eine enge Anbindung der Bahnstrecke an die Autobahn vorzusehen, um keine neue Zerschneidung des Altwarmbüchener Moores zu schaffen. Die Strecke ist zudem durch die beiden Autobahnkreuze Hannover-Kirchhorst und Hannover Ost zu führen.

Nördlich von Ahlten wird die bestehende Güterstrecke niveaufrei angebunden.

5. Bremer Ast

Die Anbindung in und aus Richtung Bremen erfolgt über die bestehende „Amerikalinie“ (Uelzen –) Soltau – Langwedel (– Bremen) mit einer Verbindungskurve westlich von Soltau und einer Verknüpfung der Y-Trasse mit der Strecke Soltau – Hannover bei Dorfmark.

Die Ein- und Ausfädelung ist dabei niveaufrei auszuführen.

5.1 Ausbindung bei Dorfmark und Umfahrung Soltau

Im Bereich Dorfmark (nördlich oder südlich des Ortes) ist eine Verbindung zwischen der bestehenden Bahnstrecke Soltau – Hannover und der Y-Trasse zu schaffen. Die bestehende Strecke wird bis kurz vor Soltau zweigleisig ausgebaut und über eine Verbindungskurve an die „Amerikalinie“ in und aus Richtung Bremen angeschlossen.

Auf diese Weise werden zumindest Ort und Bahnhof Soltau vom Fernverkehr umfahren.

Eine Anbindung östlich Soltau in Richtung Hamburg ist zur Führung einzelner Fernzüge der Relation Hamburg – Hannover über den Bahnhof Soltau denkbar.

5.2 Streckenausbau Soltau – Langwedel (– Bremen)

Bereits in der für das ursprüngliche Raumordnungsverfahren untersuchten Trassenvariante mit Nutzung der bestehenden Eisenbahnstrecken wurde vorgesehen, die bestehende Strecke Soltau – Langwedel (– Bremen) zweigleisig auszubauen und für höhere Geschwindigkeiten zu ertüchtigen.

Diese Maßnahme wird aufgrund der wenigen vorhandenen Ortsdurchfahrten als sinnvoll angesehen.

6. Anbindung in Richtung Uelzen (Autobahnauffahrt Soltau Ost)

Östlich von Soltau kreuzt die autobahnparallele Eisenbahnstrecke den weiteren Verlauf der „Amerikalinie“ von Soltau in Richtung Uelzen – Stendal, so dass hier ebenfalls eine Anbindung mit einer Verbindungskurve möglich ist.

Insbesondere bei einer schrittweisen Fertigstellung der Y-Trasse wäre der Abschnitt Maschen – Soltau mit dieser Verbindungskurve bereits zur Umfahrung des Engpasses Lüneburg – Uelzen für den Güterverkehr in Richtung Stendal nutzbar.

7. Abschnittsweise Umsetzung

Die vorgeschlagene Lösung ermöglicht eine abschnittsweise Umsetzung, welche die Nutzung von bereits fertiggestellten Teilstrecken ermöglicht.

Der zuerst zu bauende Abschnitt Maschen – Soltau Ost ermöglicht mit Sanierung und Ausbau der Strecke Soltau – Uelzen und einer Anbindung bei Soltau Ost die Umfahrung des Kapazitätsengpasses Lüneburg – Uelzen. Von Uelzen aus wird der Güterverkehr zunächst auf die künftig zweigleisigen Strecken von und nach Magdeburg bzw. Celle geleitet.

Der zweite Abschnitt Soltau – Großburgwedel ermöglicht die Verlagerung des durchfahrenden Fernverkehrs Hamburg – Hannover auf die Y-Trasse. Nach Sanierung und Anbindung der „Amerikalinie“ im Abschnitt (Bremen –) Langwedel – Soltau wird auch der durchgehende Verkehr von und nach Bremen verlagert.

Als dritter Streckenabschnitt ist die Weiterführung der Strecke von Großburgwedel bis Lehrte vorzusehen, um für den Güterverkehr die Umfahrung von Hannover Hbf und die Anbindung des „Megahub Lehrte“ herzustellen.

8. Zusammenfassung

Eine Führung der Y-Trasse entlang der bestehenden Autobahn A7 führt zu keiner zusätzlichen Landschaftszerschneidung. Der vorhandene Verkehrskorridor wird lediglich um die Trassenbreite sowie einen durch geeignete Abfangvorrichtungen minimierten Sicherheitsabstand verbreitert.

Auf eine zusätzliche Landschaftszerschneidung – egal ob durch die Wümme-Niederung oder westlich von Lüneburg und Uelzen – wird verzichtet.

Im vorgeschlagenen Korridor sind deutlich weniger Anwohner vom zusätzlichen Lärm betroffen als bei einem Neubau von zwei neuen Gleisen durch die Städte Lüneburg, Uelzen und Celle sowie die weiteren Orte entlang der bestehenden Bahnstrecke Hamburg – Hannover.

Ohne zwei zusätzliche Gleise würde zusätzlicher Verkehr (überwiegend aus dem Hamburger Hafen) per LKW auf der Autobahn abgewickelt werden. Moderne Güterzüge sind bei weitem leiser als der Transport der gleichen Warenmenge per LKW, so wird zusätzlich zum Lärmschutz an der Güterstrecke bei einer weiteren Verkehrszunahme die Lärmzunahme entlang der Autobahn geringer ausfallen als bei analog zur Transportmenge wachsendem LKW-Verkehr. Bei einer wünschenswerten Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene würde sich der Lärm der Autobahn sogar vermindern.

Bei jeder denkbaren Trassenführung würden zahlreiche Anwohner von Lärm betroffen; entlang der Autobahn A7 kann bei enger Anbindung eine neue Landschaftszerschneidung jedoch vermieden werden. Die vorhandene Trasse ermöglicht zudem eine kurze Linienführung, welcher aufgrund des Luftwiderstands beim Eisenbahnverkehr, insbesondere für den schnellen Personenfernverkehr, eine hohe Bedeutung zukommt.

Mit einer Neubaustrecke von Maschen bis Lehrte handelt es sich um eine relativ teure Variante, welche allerdings aufgrund der zahlreichen Anbindungen an das Bestandsnetz und der direkten Knoteneinbindung durch eine große Kapazitätssteigerung im Eisenbahnverkehr und der kombinierten Nutzbarkeit für den Güterverkehr und den Personenfernverkehr einen sehr hohen Nutzen entfaltet.

Prämissen der hier vorgestellten Trassenvariante sind:

1. keine neue Landschaftszerschneidung durch Nutzung des bestehenden Verkehrskorridors
2. Anzahl betroffener Anwohner und Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering halten
3. enge Anbindung an die Autobahn A7 durch flexible Trassierung ohne einseitige Fixierung auf eine vorgegebene Höchstgeschwindigkeit
4. positive Netzwirkung durch Kapazitätssteigerung bis in die hoch belasteten Knoten

Matthias Kurzeck, Verkehrsplanung

Buchholz/N., den 06.02.2015