

---

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

# Sachstandsbericht zu Alpha-E

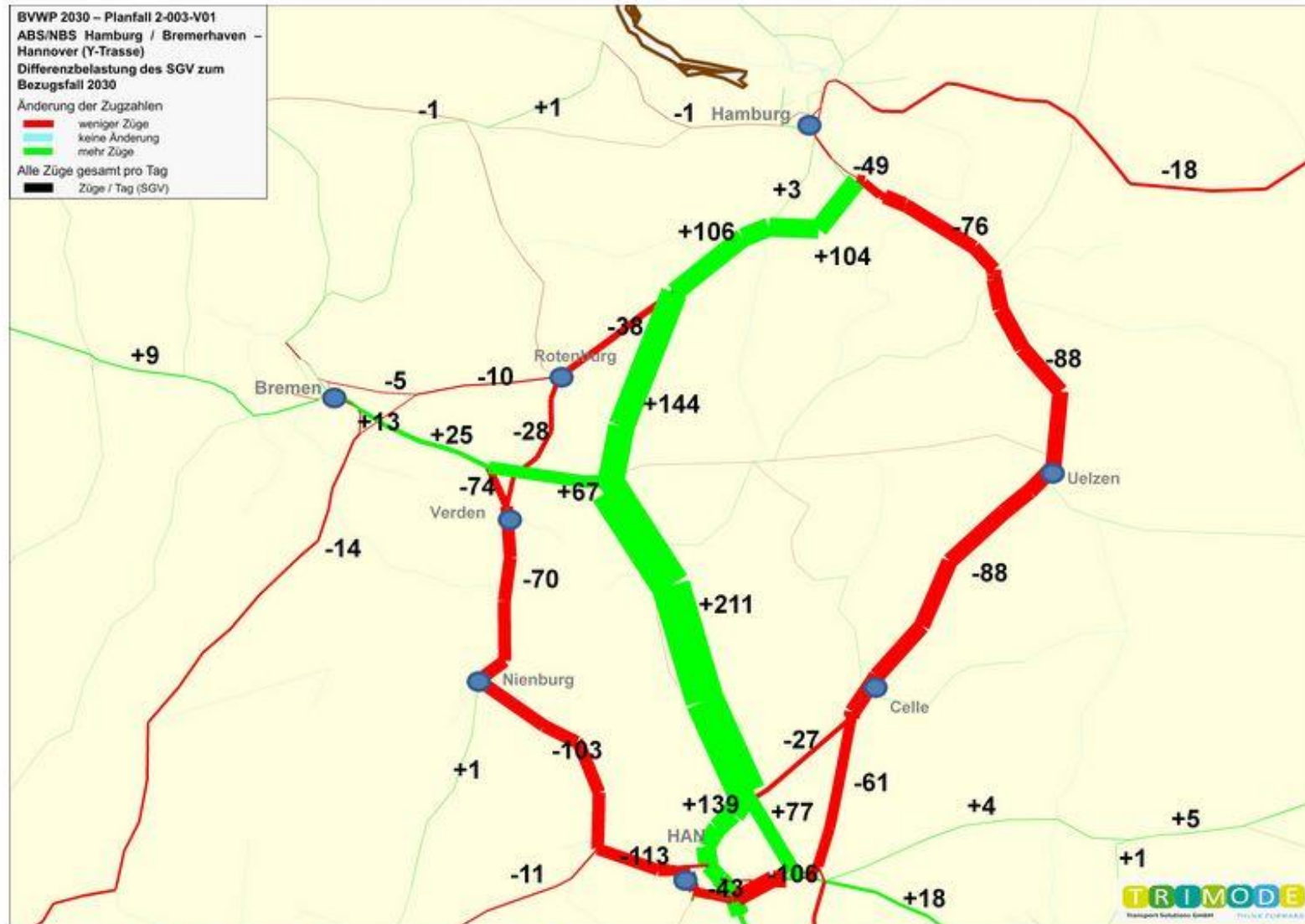
Buchholz 13. März 2023

**[www.beirat-alpha.de](http://www.beirat-alpha.de)**

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## Y-Trasse



Differenzbelastung in SGV-Zügen/Tag zwischen Planfall 2-003-V01 und Bezugsfall 2030

Abb. 9: Differenz-Belastungen des SGV zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030 (Züge/Tag)

## Dialogforum Schiene Nord

- Zeitraum: Februar bis November 2015
- 94 Vertreter von Bürgerinitiativen, Gemeinden, Städten, Landkreisen, Verbänden sowie hinzugezogene Sachverständige
- Ziel: Güterverkehr gehört möglichst auf die Schiene
- Problem: Für die Durchgangsregion bringt er nur Nachteile
- Anfangs große Skepsis, wie ein Konsens aussehen könnte

## Basis für den breiten Konsens

- Deutliche Vorteile der Alpha-Variante bei der Beurteilung der vom Dialogforum aufgestellten Kriterien
- Verknüpfung der Variante mit den **„Bedingungen der Region“ (BdR)**:  
Durch übergesetzlichen Lärmschutz und weitere Maßnahmen müssen die Belastungen gegenüber heute zumindest kompensiert werden, wenn möglich verringert!
- Ergebnis: Abschlussdokument mit breiter Zustimmung

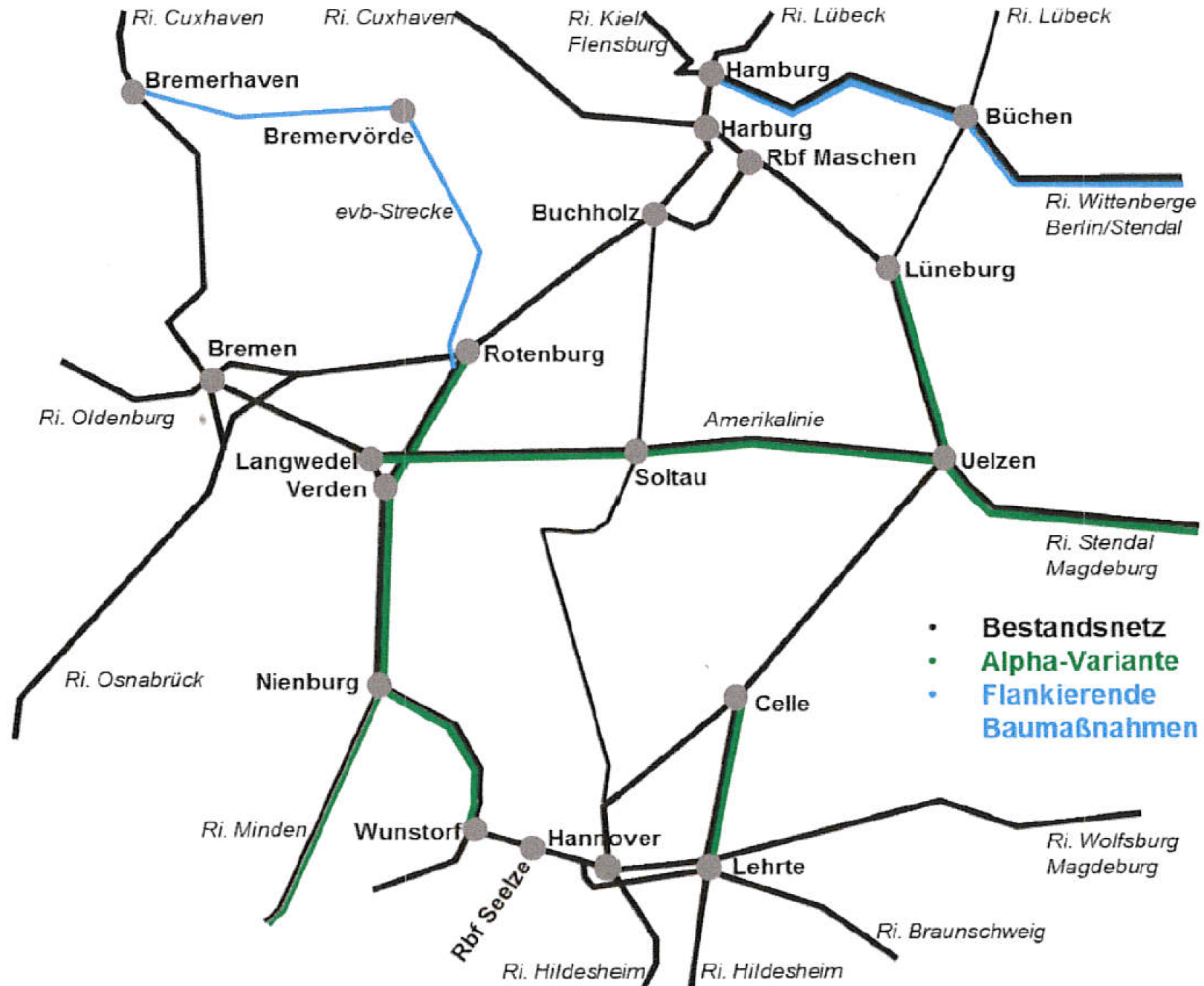
## Wichtige Bedingungen

- **Bestmöglicher Gesundheitsschutz**, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) **für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken** entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen.
- Der **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** ist quantitativ und qualitativ zu **verbessern**.

## Projektbeirat Alpha-E

- Der Projektbeirat arbeitet auf der Basis des Abschlussdokuments des DSN und vertritt dieses
  - Umsetzung der Vorzugsvariante
  - Umsetzung der Bedingungen der Region
- Der Projektbeirat besteht aus 16 Mitgliedern (8 Vertreter von Bürgerinitiativen, 4 von Landkreisen (Uelzen, Rotenburg, Verden, Heidekreis), 4 von Kommunen (Celle, Lüneburg, Neustadt, Tostedt) und einer Geschäftsstelle

# Vorzugsvariante für den Raum Bremen-Hamburg-Hannover





# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

**Dr. Volker Kefer,**  
**stv. Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG, 05.11.2015**





## Flexibilität der Ausbaulösung

- 2015 wurden die Vorteile der Ausbaulösung durch Dr. Kefer deutlich angesprochen.
- Bereits am 05.12.2011 wurde der Schienenwegabschnitt Uelzen – Stelle (Strecke 1720) als Überlastet erklärt. Trotzdem wurde das 3. Gleis zwischen Ashausen und Lüneburg im Jahr 2014 weitgehend ohne Weichen (nur eine Weiche auf der Strecke) gebaut. Nach Norden wird nur 1 Gleis benutzt.
- Begründung: Die Y-Trasse soll ja noch kommen.

## Aufnahme von Alpha E in den BVWP

- Als optimiertes Alpha-E mit Bremen wird Alpha-E 2016 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.
- Es entspricht weitgehend dem Alpha-E aus dem Dialogforum Schiene Nord. Folgende Änderungen gibt es:
  - Die Strecken nach Bremerhaven sind hinzugekommen
  - Die Strecke Uelzen - Stendal ist nun ein eigenes Projekt
  - Auf der Strecke Lüneburg - Uelzen sind mögliche Ortsumfahrungen mit aufgeführt

## Optimiertes Alpha-E mit Bremen

- Die Überschrift ABS/NBS bei der Strecke Hamburg – Hannover wird als Notwendigkeit für mögliche Ortsumfahrungen (Lüneburg, Deutsch Evern, Bad Bevensen, Uelzen) beschrieben.
- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist 1.
- Die Beschreibung findet sich im Internet im Projekt Informatiossystem (PRINS):
- [https://www.bvwp-projekte.de/schiene\\_2018/2-003-V03/2-003-V03.html](https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html)

## Beschreibung in PRINS: Bundesverkehrswegeplanung

Ertüchtigung u. Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, 9 Kreuzungsbahnhöfe, Vmax 80 km/h für SGV; Blockverdichtung Verden – Nienburg – Wunstorf u. Celle – Lehrte; Bf Nienburg: neues Überholgleis, mittiges Wendegleis für S-Bahn Bremen; 2 zusätzl. Kreuzungsbahnhöfe Nienburg – Minden; **3. Gleis Lüneburg – Uelzen; ABS Ashausen – Uelzen - Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen);** ABS Celle – Hannover-Vinnhorst, Vmax 230 km/h; Knoten Verden: Überwerfungsbauwerk zur Entkopplung der Verkehre aus Rotenburg u. Bremen, mittige Anbindung S-Bahn; 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück u. Bremen Rbf Abzw Bve – Bremen-Burg, Vmax 160 km/h; Blockverdichtung Stubben – Bremerhaven-Wulsdorf – Bremerhaven-Speckenbüttel; ABS Rotenburg - Verden (2. Gleis)

# Zur regelmäßigen und abschnittsbezogenen Beteiligung der Multiplikatoren werden 5 regionale Runde Tische durchgeführt

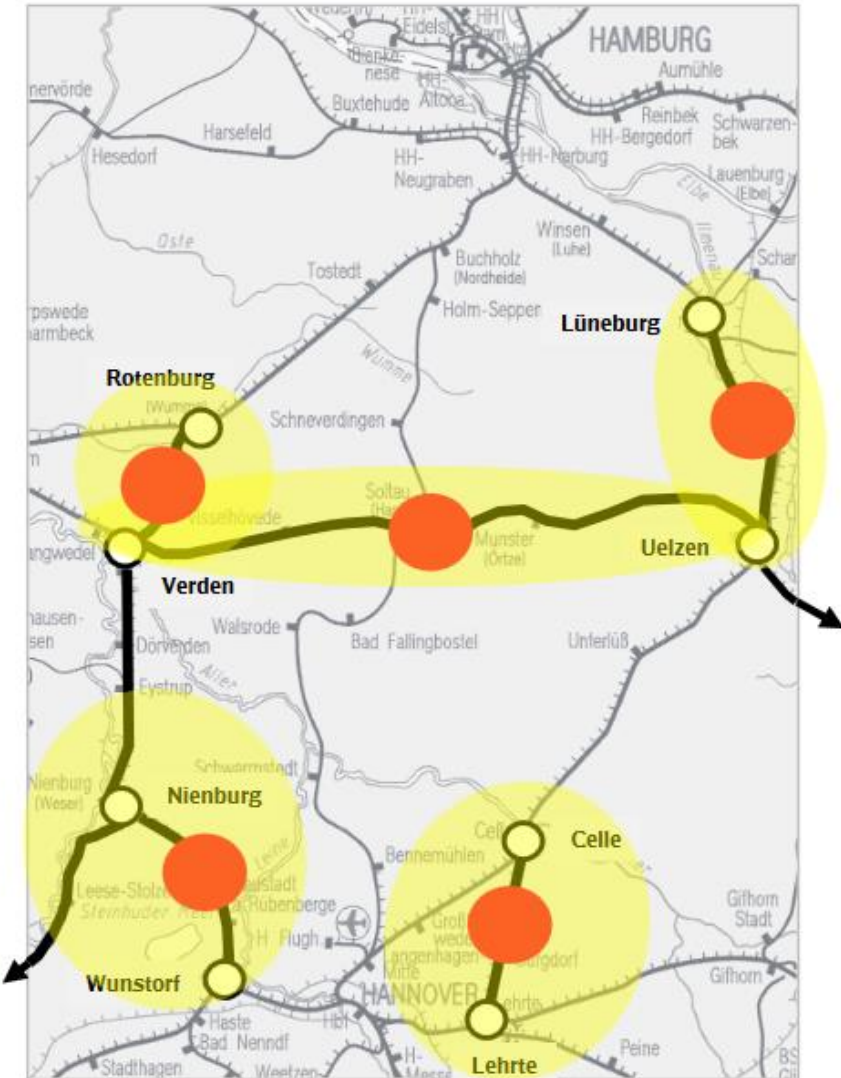
## Teilnehmer:

- Vertreter aller betroffenen Gruppen und Personenkreise vor Ort
- Pro Rundem Tisch nimmt ein Mitglied des Begleitgremiums (Projektbeirat) aus der Region teil, um den Informationsfluss vom und zum Begleitgremium sicherzustellen



## Ziele:

- Beratungs- und Austauschfunktion mit empfehlendem Charakter als Ergänzung zu den formellen Verfahren
- Vertiefte und für alle Betroffenen nachvollziehbare Auseinandersetzung und Bearbeitung lokaler Themen entlang der einzelnen Streckenabschnitte



## 2. Gleis Rotenburg - Verden

- Runde Tische
- AG der Anrainerkommunen
- auch schwierige Diskussionen
- Ergebnis: Ausbau im Konsens
- 2020 Beschluss des Deutschen Bundestags für den Ausbau und zusätzliche Maßnahmen (insbesondere übergesetzlichen Lärmschutz für ca. 194 Mio. €)

## Hamburg - Hannover

- Runde Tische frühzeitig abgebrochen
- Beteiligung der Öffentlichkeit wird immer weiter eingeschränkt.
- Die DB Netz AG führte eine „Sensitivitätsanalyse“ durch, diese ist allerdings zu einer **Streckenfindung** ohne **Raumordnungsverfahren** mutiert. Hierbei wird eine Neubaustrecke mit einer Streckenführung in der Nähe der A 7 favorisiert.
- Die Berechtigung zur Planung einer Neubaustrecke wird aus der Bezeichnung „NBS“ abgeleitet.



# Der Untersuchungsraum wird aus fachlicher Sicht sinnvoll eingegrenzt

**Norden:**  
Landesgrenze  
zu Hamburg



**Westen:**  
10 km  
westlich A 7

**Osten:**  
10 km östlich der  
Bestandsstrecke

**Süden:**  
10 km Radius um  
die Kreuzung zwischen  
Bestandsstrecke und A7

## Kollateralschäden der Neubaustrecke durch die Heide

- Selbst wenn die Strecke umgesetzt wird, dauert es sehr lange, bis es irgendeine Entlastung der jetzigen Situation gibt. Die Überlastung der Strecke Hamburg – Hannover und letztlich auch als Alternativstrecke für den Güterverkehr Hamburg – Jesteburg – Buchholz – Rotenburg wird sehr lange fortbestehen.
- In der Prognose ist auch mit vorhandener Neubaustrecke mehr Güterverkehr auf der Bestandsstrecke als heute, aber keine Verbesserungen beim Lärmschutz, weder gesetzlich noch übergesetzlich
- In vielen Bereichen „Umzingelung“ statt „Trassenbündelung“
- Massive Zerschneidungswirkungen und Verletzung von Schutzgütern.

## Was ist mit dem Bestandsstreckenausbau passiert?

- Die DB-Netz AG hat hier Planungen mit der „Brechstange“ vorgelegt.
- Statt einem 3. Gleis von Lüneburg nach Uelzen plant die DB-Netz AG jetzt 4 Gleise von Ashausen bis Celle.
- Zumeist werden auch die Bestandsgleise komplett neu verlegt, dies erhöht die Kosten extrem
- Der Planungsauftrag den die DB-Netz AG in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt an ihre Planungsteam vergeben hat sieht in vielen Bereichen nur eine Neubaustrecke vor!

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## Beauftragung vom 12.09.2017

Streckenabschnitte	Ist [km/h]	Soll [km/h]	Ebenfalls zu untersuchen [km/h]
1153 zweigleisige ABS Ashausen - Winsen - Radbruch	160	230	250
zweigleisige NBS Radbruch - Deutsch-Evern	-	250	-
1720 zweigleisige ABS Deutsch Evern - Bienenbüttel	200	250	-
zweigleisige NBS Deutsch Evern - Bienenbüttel - Kirchweyhe - Suderburg	-	250	-
1720 zweigleisige ABS Suderburg - Celle	200	230	250
eingl. / partielle zweigl. NBS Suderburg - Celle (Umfang in EBWU zu ermitteln)	-	in EBWU zu ermitteln	-
Überwerfungsbauwerk Südkopf Celle (Erforderlichkeit in EBWU zu ermitteln)	-	in EBWU zu ermitteln	-
1720 Celle - Lehrte, ggf. Blockverdichtung	160	160	-
1710 Celle - Hannover-Vinnhorst	200	230	250

## Was ist mit dem Bestandsstreckenausbau passiert?

- Am 27.8.2018 war der Projektbeirat zusammen mit dem Land zu einem Austausch der DB-Netz AG mit Herrn Ferlemann nach Hannover eingeladen worden.
- Angeblich gab es neue Zugzahlen, allerdings ging es im Kern um eine Verlagerung von anderen Strecken in der Prognose auf die Strecke Hamburg – Hannover.
- Auf Nachfrage, wie die vielen Züge auf die Strecke passen wurde schließlich erklärt, dass mit mehr Gleisen geplant wurde, 4 von Ashausen nach Uelzen und 3 Gleise von Uelzen nach Celle.
- Dies sei notwendig gewesen um ein Nutzenkostenverhältnis von 1 zu erreichen.

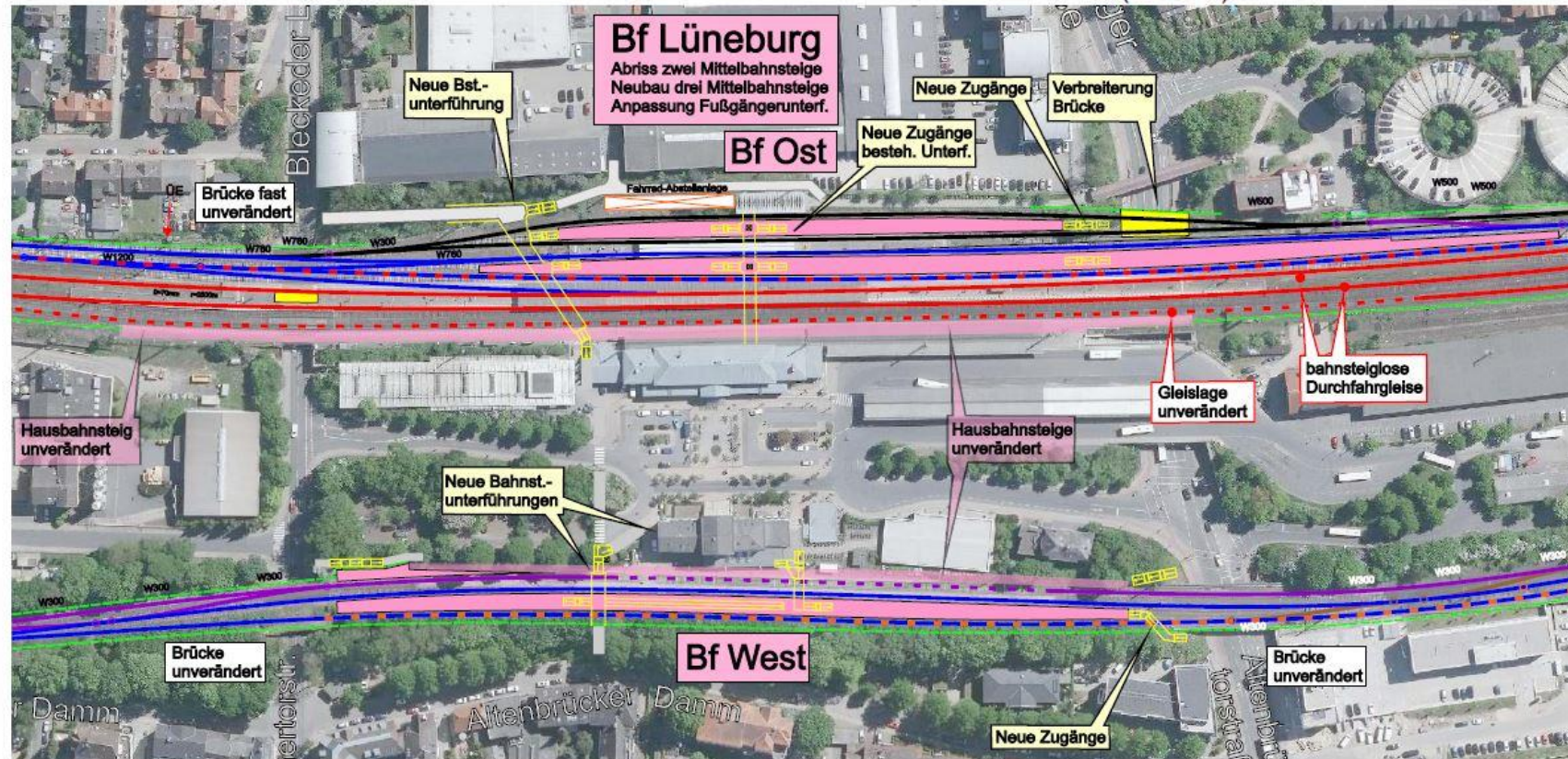


## Vorschläge von Vieregg Rössler

- Die DB Netz AG hat die Vorschläge von Vieregg Rössler stark verzerrt und die Kosten dadurch bei ihrer Betrachtung massiv in die Höhe getrieben.
- Die nächsten 3 Seiten zeigen dies exemplarisch am Bahnhofsumfeld Lüneburg:
  - Vieregg Rössler plant **Umbaumaßnahmen nur im vorhandenen Gleisfeld**
  - Das von der DB Netz AG beauftragte Planungsbüro setzt die Planung von Vieregg Rössler hingegen so um, dass das **komplette Bahnhofsumfeld** (S. 17 gelb) **abgerissen** und neugebaut (S. 18 rot) wird.

# VR-Planung Lüneburg - Bereich Bahnhof

Gestrichelt = Gleise unverändert  
durchgezogen = Gleislage neu  
(4/2020)



## VR-Konzeption:

- Alle Änderungen verbleiben vollständig im bestehenden Gleisfeld
- Hausbahnsteige Ost- und Westbahnhof bleiben erhalten
- Kein Gebäudeabriss. Ausnahme: Autowerkstatt Burmester bei der Ilmenau

Chart 16

Alle Urheber- und Nutzungsrechte an der vorliegenden Planung verbleiben bei den Autoren, insbesondere die Rechte zur planerischen und baulichen Verwertung. Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren. Dies bezieht sich auf die künftige weitere Vorplanung und nicht auf die Verwendung im Rahmen der "Gläsernen Werkstatt".

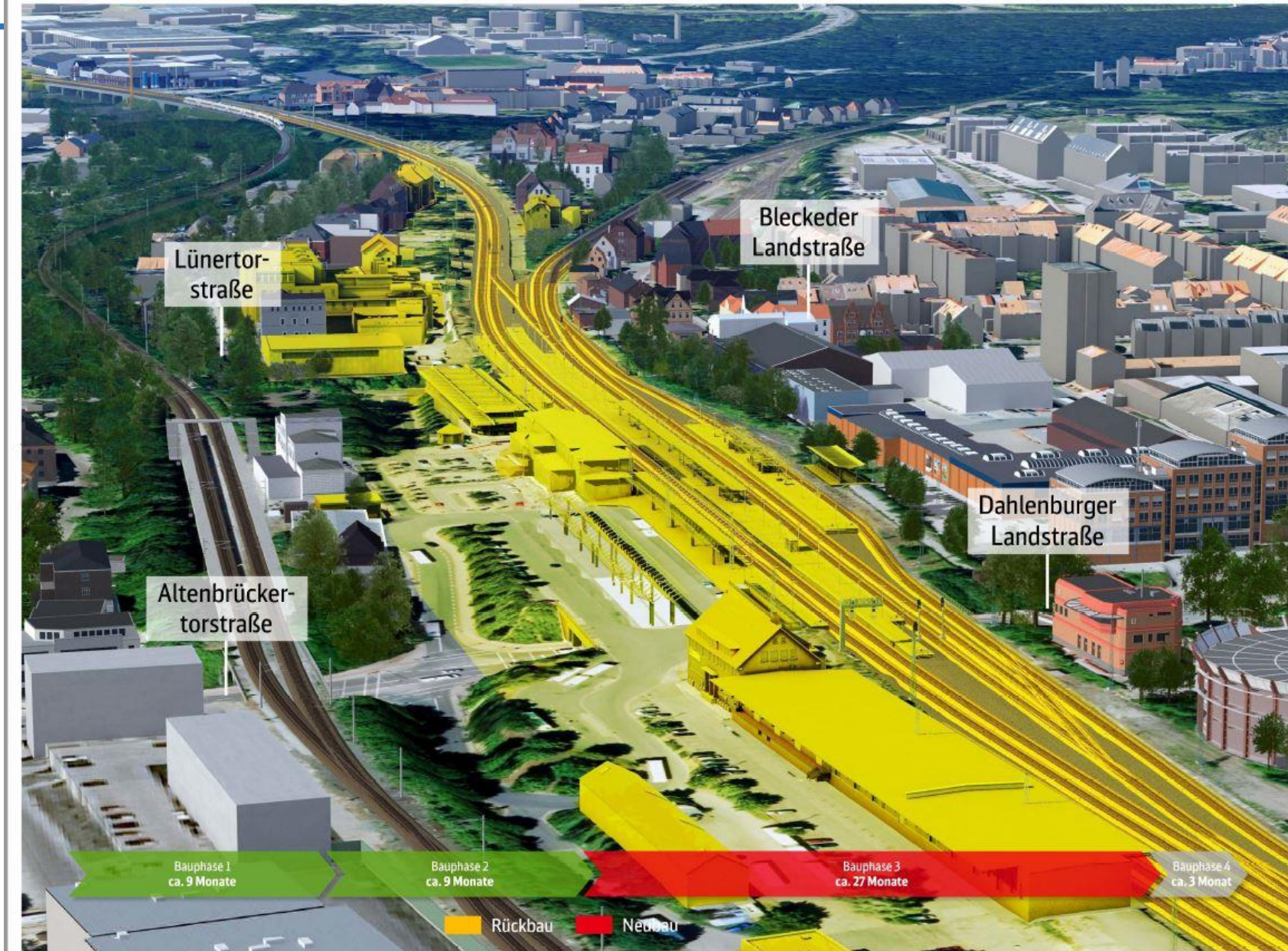


VIEREGG  
RÖSSLER  
GmbH



### Bauphase 3.1

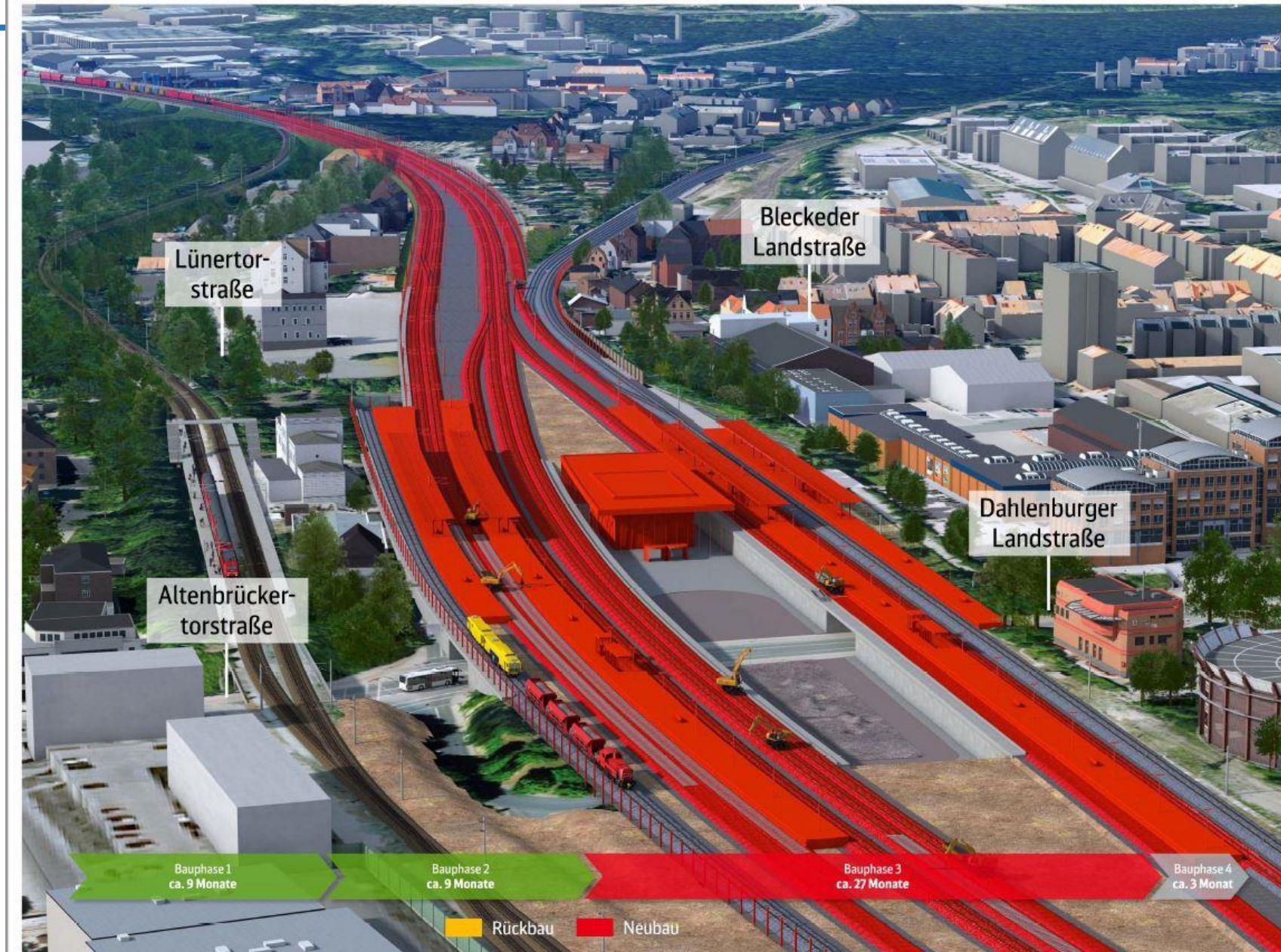
gemäß Vieregge-Rössler Konzeption 1: Trassierung Bahnhof Lüneburg





## Bauphase 3.2

gemäß Viereg-Rössler Konzeption 1: Trassierung Bahnhof Lüneburg



3. „Gläserne Werkstatt“ zu Viereg-Rössler-Konzeptionen, Konzeption Bauablauf Lüneburg (Stand: Februar 2021), S. 5 <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/dokumente-downloads.html>

## Eine Fata Morgana: Der 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt

- 48 Mrd. Deutschlandtakt-Planfall 44
- Insgesamt ca. 150 Mrd. für diesen Deutschlandtakt notwendig (auch andere Planfälle des BVWP)
- Preissteigerungen: z. B. Hannover - Bielefeld von 5,5 auf 9 Mrd. €
- aktuell ca. 2 Mrd. € jährlich für den Neubau!
- Fazit: Der 3. Gutachterentwurf ist kein Taktfahrplan für die heute Lebenden, sondern bestenfalls für zukünftige Generationen.
- Die Fahrzeit der ICEs Hamburg – Hannover ist in fast allen Fällen (Halt in Harburg) im 3. Gutachterentwurf 63 Minuten.



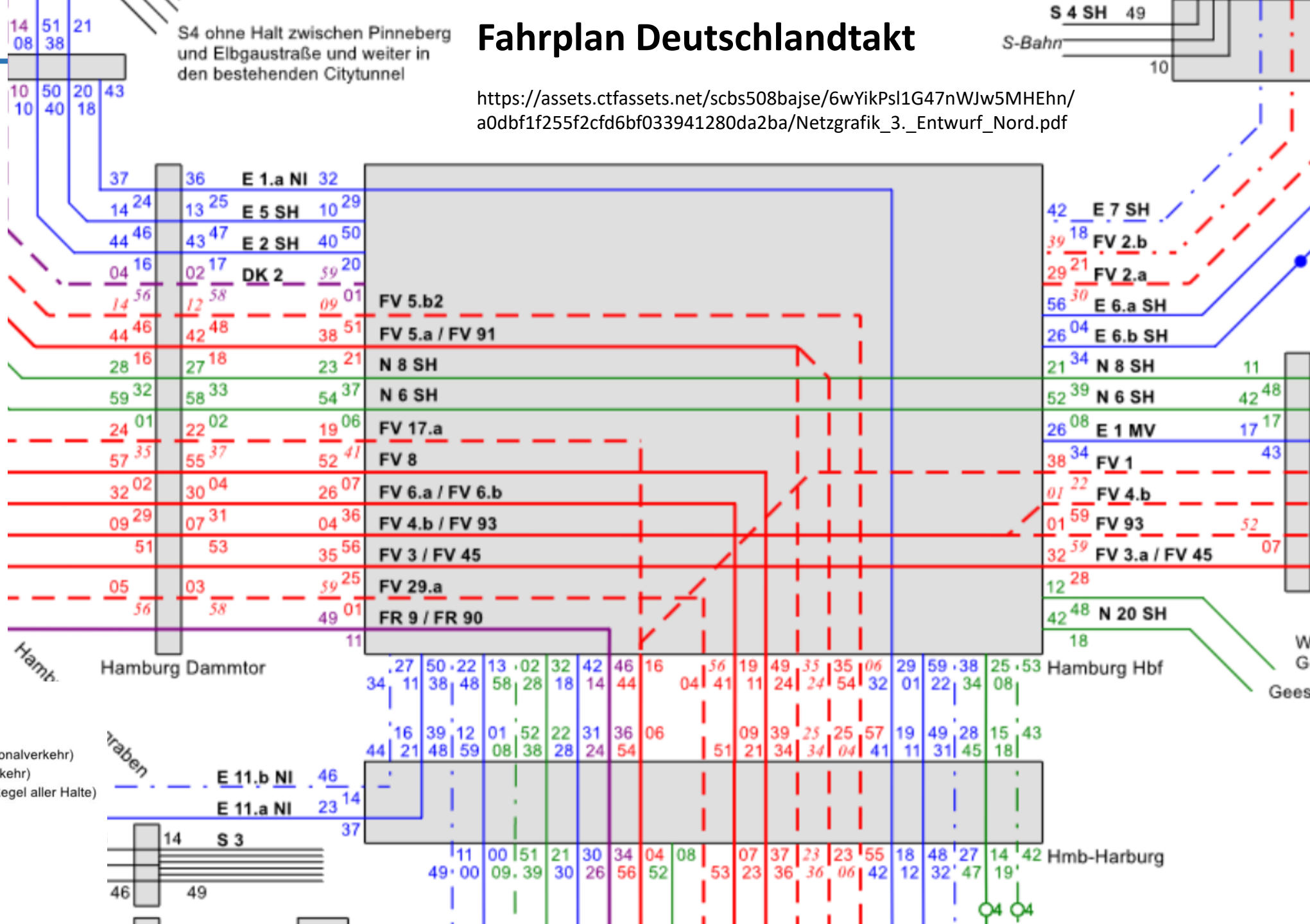
# Fahrplan Deutschlandtakt

[https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cfd6bf033941280da2ba/Netzgrafik\\_3.\\_Entwurf\\_Nord.pdf](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cfd6bf033941280da2ba/Netzgrafik_3._Entwurf_Nord.pdf)

Die Zahlen sind Minutenangaben.

An einer Linie stehen immer in Fahrtrichtung rechts die Ankunftszeiten und die Abfahrtszeiten (etwas entfernt vom „Bahnhof“)

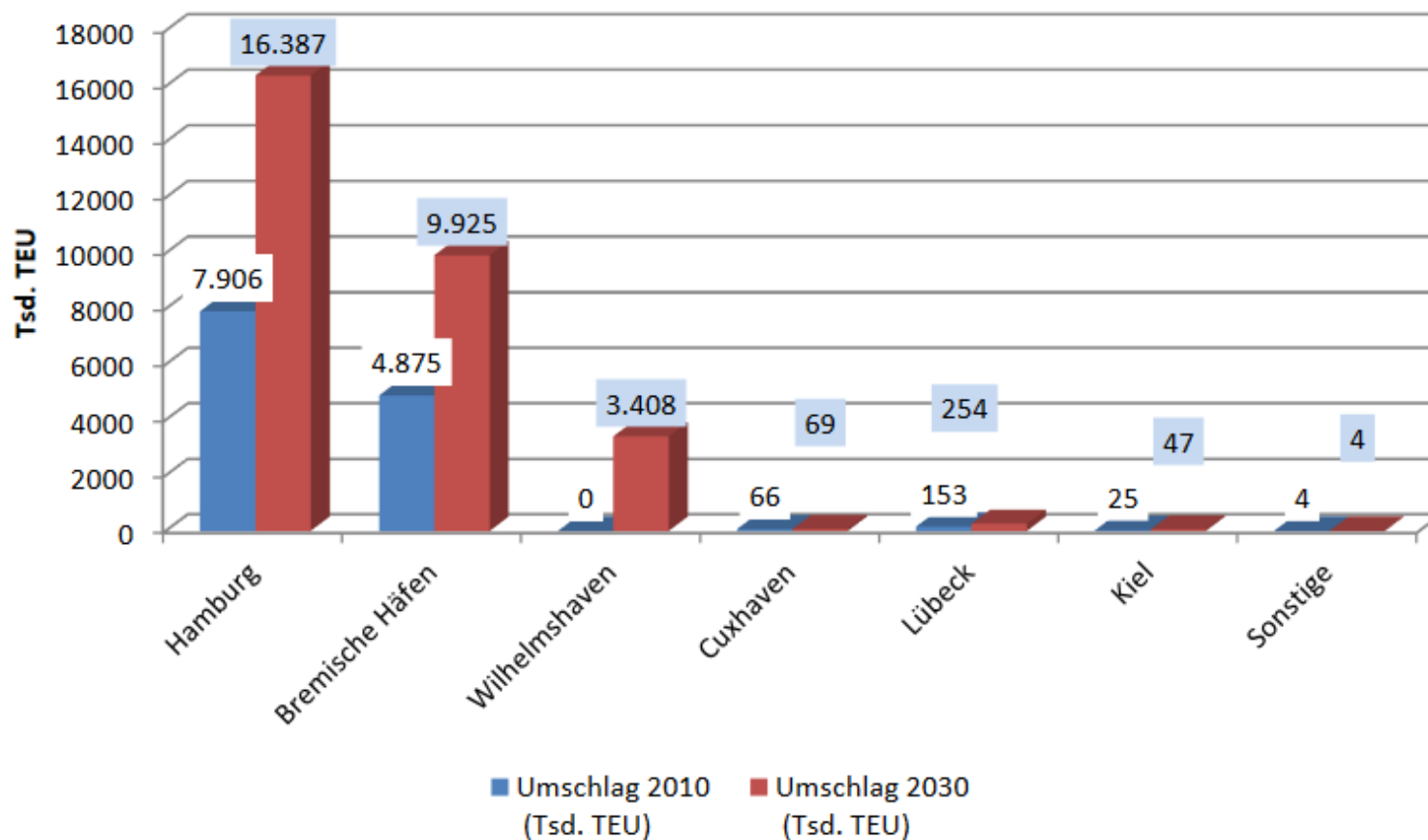
Beispiel: Lila Linie von Süden kommend: Ankunft Harburg z.B. 12:34 Uhr, Abfahrt Harburg 12:36 Uhr, Ankunft Hbf. HH 12:46 Uhr, Abfahrt 12:49 Uhr. Von Norden her Ankunft Hbf. HH 12:11 Uhr, Abfahrt 12:14 Uhr usw. (12 Uhr ist nur als Beispiel gewählt.)



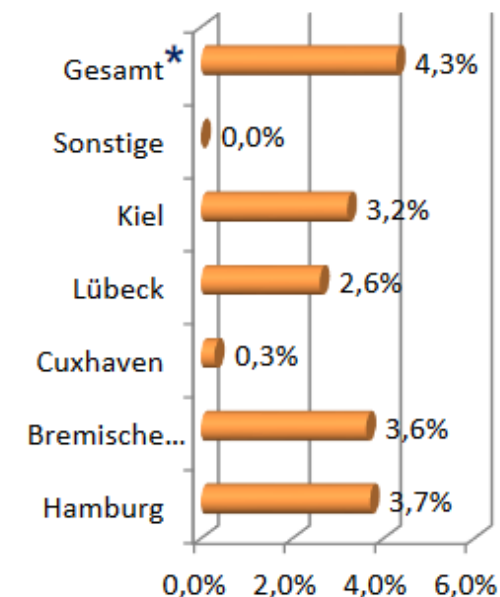
## Deutschlandtakt weiterentwickeln!

- Der 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt ist im Kontext mit den vorhandenen Haushaltsmitteln für die Verkehrswende komplett ungeeignet!
- Deutschlandtakt zu einer realistischen Version weiterentwickeln! Er sollte im Wesentlichen innerhalb von 10 oder 15 Jahren umsetzbar sein.
- Ein Auftrag zur Überarbeitung des Deutschlandtaktes wird gerade durch das Bundesverkehrsministerium ausgeschrieben.

## Umschlag in Tsd. TEU 2010 und 2030



## Ø % p.a. Umschlag (TEU)

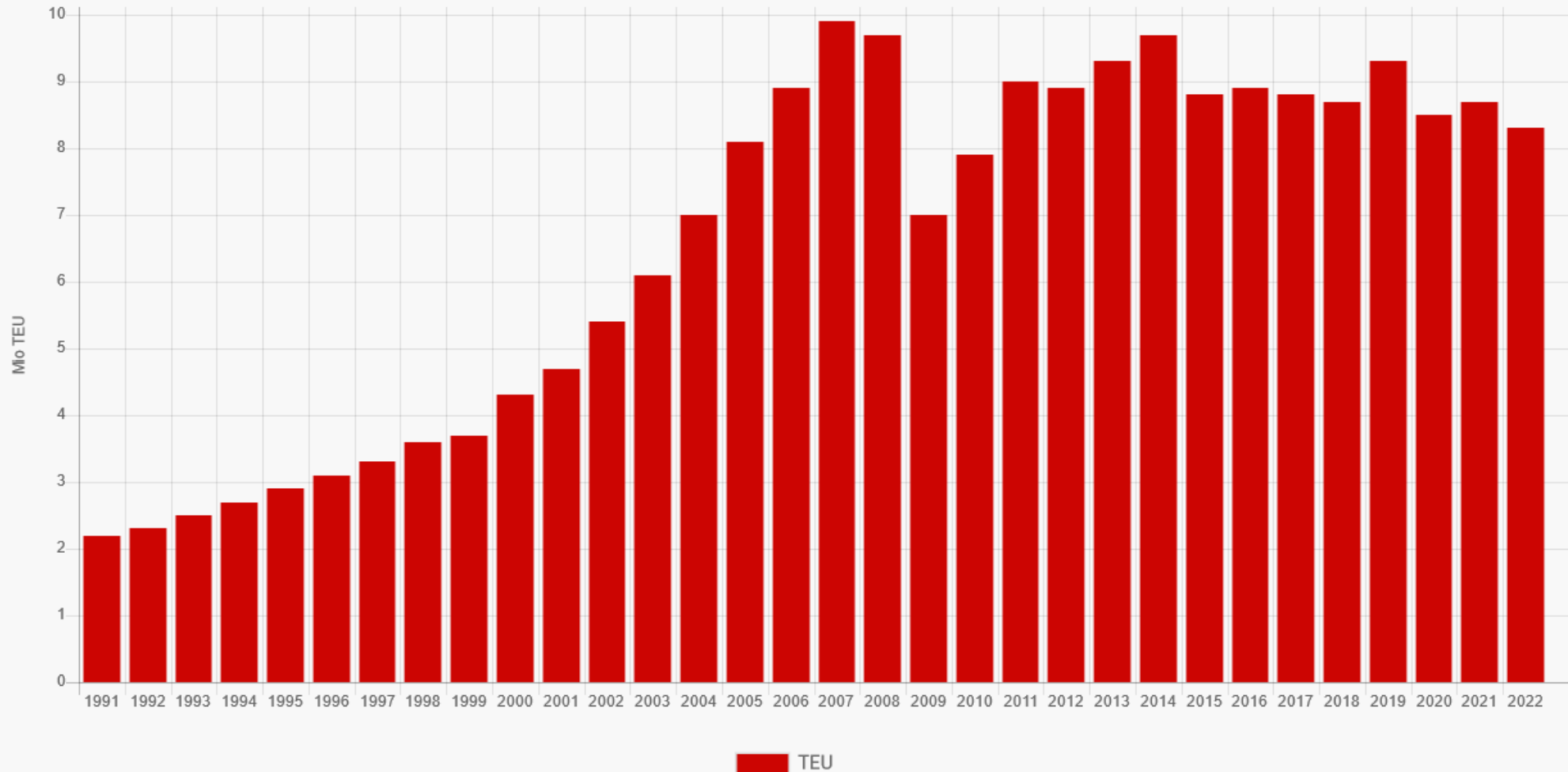


Die Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 – 2030 werden sich spürbar verringern!

\*) die 4,3 % durchschnittliches Wachstum beinhalten auch den Anstieg des Umschlagsvolumens von Wilhelmshaven.

# Containerumschlag gesamt 1991 - 2022, in Millionen TEU

Von: 1991 - 2022





## Wie haben sich die Güterverkehre entwickelt?

- Von 2010 bis 2030 sollte der Containerumschlag in Hamburg von 7,9 Mio. auf 16,4 Mio. TEU steigen.
- In den ersten 12 Jahren gab es lediglich eine Zunahme auf 8,3 Mio. TEU
- Die Entwicklung hinkt den Prognosen also extrem weit hinterher.
- Auf diesen Prognosen basieren aber die Bewertungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 für die Alpha-E ausgelegt wurde, Alpha-E hat hier also noch erhebliche Reserven.

## Wie sieht es mit dem Personenverkehr aus?

- Nur begrenzte Zunahme der ICE-Linien
- Neu ist eine Linie von Bielefeld die an Hannover vorbei fährt.
- Verbesserungen beim Personennahverkehr sind wichtig, auch eine Forderung des Abschlussdokuments.
- Für den SPNV ist der Ausbau des Knotens Hamburg entscheidend. In diesem Rahmen könnte eine Viergleisigkeit von Ashausen nach Lüneburg ein Thema sein.

## Vertrauen in Beteiligungsprozesse bedroht

- Das Dialogforum Schiene Nord wurde als ein herausragendes Beispiel für gelungene Bürgerbeteiligung bezeichnet.
- Das Potential dazu hat es.
- Nun droht aber das genaue Gegenteil, wer soll sich auf der Basis der aktuellen Erfahrungen noch auf Beteiligungsprozesse einlassen?

## Gehen die Planungen wieder von vorne los?

- Bei der Neubauvariante wird es höchstwahrscheinlich ein Raumordnungsverfahren geben. Hier würden wahrscheinlich auch die Variante der Y-Trasse und der Heidebahn mit untersucht werden.
- Vieles spricht dafür, dass wie bereits bei der Y-Trasse die Neubaupläne im Bereich Hamburg – Hannover wieder scheitern, die möglichen Ausbaulösungen aber dadurch blockiert werden. Für die Verkehrswende das schlechteste aller denkbaren Szenarien!

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

**Dr. Volker Kefer,**  
**stv. Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG, 05.11.2015**



## Alpha-E umsetzen!

- Dr. Kefer (damals Vorstand von DB-Netz) hat es 2015 auf den Punkt gebracht: Lasst uns schnellstmöglich die Kapazitäten ausbauen und nicht stattdessen Luftschlösser bauen.
- Ganz im Sinne von Minister Wissing und Staatssekretär Theurer, den Fokus auf das legen, was man umsetzen kann!
- Alle Informationen über die Planung müssen sofort öffentlich gemacht werden.
- Als Sofortmaßnahme die 3. Gleisigkeit zwischen Ashausen und Lüneburg optimieren (fehlende Weichen)

## Forderungen

- Bei der Generalsanierung soll die Strecke Hamburg – Hannover 2026 für 6 Monate komplett geschlossen werden. Diese Zeitfenster nutzen um Alpha-E umzusetzen. Außerdem die Sofortmaßnahmen entsprechend des „Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)“ schnellstmöglich umsetzen.

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/9154168/251ff8a12a73c2bc8b5188576b113c11/pek\\_uelzen-Stelle-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/9154168/251ff8a12a73c2bc8b5188576b113c11/pek_uelzen-Stelle-data.pdf)

- Die Generalsanierung dafür auf z.B. 2028 verschieben.



---

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

[www.beirat-alpha.de](http://www.beirat-alpha.de)