

**PROJEKTBEIRAT ALPHA-E**

Geschäftsstelle

Ziegeleiweg 2

29581 Bohlsen

Tel. 05808-980753

[info@beirat-alpha.de](mailto:info@beirat-alpha.de)

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

Im Interesse einer fairen und gleichgewichtigen Darstellung der Standpunkte veröffentlicht der Projektbeirat diese Kommentierung von Herrn Dr. Vieregg zum DB-Schriftstück "Vollumfängliche Gesamtbetrachtung Vieregg-Rössler Konzeptionen".

Der Projektbeirat betont, dass er nach wie vor die in der Vieregg-Rössler-Studie vorgeschlagene Konzeption als eine gute Grundlage für den Ausbau der Bestandsstrecke ansieht. Er kann sich aber nicht mit allen wertenden Aussagen dieser Kommentierung identifizieren. Technische Details können seitens des Projektbeirates nicht überprüft werden.



**Stellungnahme zum Schriftstück der DB AG  
und seiner drei Gutachter Schüßler-Plan,  
Intraplan Consult GmbH und  
Trimode Transport Solutions GmbH vom 09.07.2021**

**"Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover:  
Vollumfängliche Gesamtbetrachtung der  
Vieregk-Rössler-Konzeptionen"**

München, den 15.7.2021



## Inhaltsverzeichnis

1.	Vorliegende Studien und stattgefundene Videokonferenzen	3
2.	Kritik der DB am VR-Ausbaukonzept	4
2.1	"Finale Einschätzung" der DB	4
2.2	Kritik der DB hinsichtlich Trassierung und Richtlinien	6
2.3	DB-Kritik am Ausbau des Knotens Hamburg	7
2.4	Kritik der DB an betrieblichen Fragen	8
2.5	Kritik der DB an Annahmen und an planungsrechtlichen Fragen	9
2.6	Kritik der DB an Kapazitätsberechnungen, Fahrplänen und Bauabläufen	10
2.7	Fazit der DB-Kritik	11
3.	Empfohlenes weiteres Vorgehen	12
	Quellenangaben	13



## 1. Vorliegende Studien und stattgefundene Videokonferenzen

Im Januar 2020 hat die VIEREGG-RÖSSLER GmbH (VR) eine Studie zum Bahnprojekt Alpha-E im Auftrag einiger regional betroffenen Bürgerinitiativen eine inhaltlich begrenzte Studie abgeschlossen, bei der im Geiste des Konsens-Beschlusses von 2015 die Planung kompatibel zum Deutschland-Takt bzw. zum Integralen Taktfahrplan sowie zu den aktualisierten Verkehrsprognosen weiterentwickelt wurde, im folgenden als VR-Planung bezeichnet.<sup>1</sup> Zwischenzeitlich haben sich die DB AG und ihre Berater Schüßler-Plan, Intraplan und Trimode basierend auf den groben Informationen aus der Studie der VIEREGG-RÖSSLER GmbH und einer Besprechung im Februar 2020 sowie schriftlicher Antworten eigene Gedanken zur baulichen Umsetzung der VR-Planung gemacht. Hinter den groben Zeichnungen der VIEREGG-RÖSSLER GmbH stecken jedoch durchaus schon vertiefte Überlegungen und teilweise sogar auch schon detailliertere Planungen. So gibt es beispielsweise für die Durchfahrt von Lüneburg schon seit April 2020 einen Lageplan im Maßstab 1:1.000. Bislang gelang es nicht, diese vertieften Leistungen in Form eines Auftrags weiter aufbereiten zu können. Durch diese unglückliche Konstellation versuchte der von der DB AG beauftragte Planer Schüßler-Plan selbst, eine entsprechende Gleisplanung basierend auf den groben Aussagen der VR-Studie zu erstellen, obwohl das BMVI VR schriftlich versicherte, dass keine maßstabsgerechte Detailplanung erstellt werde. Erst über die Videokonferenzen erfuhr VR, dass die DB AG eigene Vorschläge ausarbeiten lässt. Einen Abgleich mit den tatsächlichen Planungen der VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat es deshalb noch nicht gegeben. Dies führte zu zahlreichen Fehlannahmen und zu abweichenden Interpretationen.

Es war geplant, nach den massiven Angriffen der DB AG und deren Gutachter in drei "Gläsernen Werkstätten", bei denen schwere fachliche Vorwürfe gegen die VIEREGG-RÖSSLER GmbH vorgebracht wurden, eine "4. Gläserne Werkstatt" anzuberaumen, in der Dr. Vieregge das Podium erhalten sollte, die nicht zutreffenden Aussagen der DB AG und ihrer Gutachter in Form eines Vortrags mit Chartsammlung zu revidieren. Für diese Arbeit erhielt die VIEREGG-RÖSSLER GmbH zwei Monate zuvor einen offiziellen Auftrag vom Projektbeirat über das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Diese Veranstaltung wurde dann von der DB weniger als einen Tag vorher abgesagt, ohne dass Dr. Vieregge persönlich darüber informiert wurde. Außerdem wurde behauptet, Herr Dr. Vieregge hätte sich geweigert, an einer Podiumsdiskussion teilzunehmen. Doch ein Kontakt mit ihm bzw. eine Einladung seitens der DB hat niemals stattgefunden.



Der Projektbeirat, der weiterhin hinter dem Konsensbeschluss von 2015 einer reinen Ausbau-Lösung steht, wurde darauf eigenständig aktiv und setzte für den 9.7.2021 eine eigene Video-Veranstaltung an. In dieser Veranstaltung konnte Dr. Vieregge ausführlich erläutern, warum die Kritik der DB und ihrer Gutachter an den VR-Planungen nicht zutrifft.<sup>2</sup> Noch während der Veranstaltung stellte die DB AG das hier Bezug genommene Dokument ins Internet: "Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover: Vollumfängliche Gesamtbetrachtung der Vieregge-Rössler-Konzeptionen"<sup>3</sup>, in der die teils wirren und diffamierenden Behauptungen und Anschuldigungen fortgesetzt wurden. Auf dieses Dokument wird im Folgenden detailliert Stellung genommen.

## 2. Kritik der DB am VR-Ausbaukonzept

Während das Dokument "Vollumfängliche Gesamtbetrachtung der Vieregge-Rössler-Konzeptionen" ab Seite 8 Folien aus den Gläsernen Werkstätten 1 bis 3 zeigt und dabei Falschaussagen bzgl. der VR-Variante nochmals wiederholt und die Seiten 1 bis 6 nur formale Darstellungen umfasst, enthält Seite 7 "4 Ergebniszusammenstellung" die eigentlichen vermeintlichen Kritikpunkte an der VR-Planung. Auf den Text dieser Seite wird nun eingegangen.

### 2.1 "Finale Einschätzung" der DB

#### "Finale Einschätzung der Vieregge-Rössler-Konzeptionen"

*Eine engpassfreie, zukunftsfähige, Deutschland-Takt-kompatible und nachhaltig robuste Schieneninfrastruktur (pünktlicher und staufreier Bahnbetrieb) wäre mit den Konzeptionen des Beratungsbüros Vieregge-Rössler (VR) nicht realisierbar."*

Diese Aussage relativiert sich mit den weiter unten dargestellten Richtigstellungen. Einige Anmerkungen direkt dazu: Eine "auf Vorrat" angelegte Engpassfreiheit führt zwangsläufig zu einem zu niedrigen Nutzen-Kosten-Wert, weil der "überschüssig" realisierten Kapazität dann kein Nutzen gegenübersteht und eine exakte Vollausslastung der Infrastruktur bei gleichzeitiger Engpassfreiheit nicht möglich sein wird. Der Staat kann grundsätzlich nie Maximalforderungen umsetzen, weil dies dann zu einer Staatsquote von weit über 100% führen würde. Eine Ausrichtung am tatsächlichen künftigen Bedarf ist dagegen sinnvoll. Es darf nicht vergessen werden, dass es sich um eine Prognose handelt und es nicht einmal sicher ist, ob die Prognose zutreffen wird - immerhin wird bis 2030 gegenüber heute von mehr als



einer Verdoppelung des Güterzugverkehrs ausgegangen. Mit dem Alpha-E Ausbaukonzept, das aus vielen kleinen Einzelmaßnahmen besteht, kann im Unterschied zu einer langen Neubaustrecke die Infrastruktur sukzessive an den steigenden Bedarf angepasst werden.

Grundsätzlich gilt, dass eine viergleisige im Richtungsverkehr betriebene Bahnstrecke leistungsfähiger ist als es zwei voneinander unabhängige zweigleisige Strecken sind. Dies liegt daran, dass an vielen Stellen Überleitungsmöglichkeiten geschaffen werden, die für fliegende Überholungen und bei Störungen oder Bauarbeiten sinnvoll genutzt werden können. Auch wenn in der Summe bei der Ausbaulösung weniger Gleise gelegt werden, kann die Ausbaulösung leistungsfähiger sein als eine Neubaulösung, die die Altstrecke unverändert lässt. Dies zeigt auch der Vergleich der DB AG der VR-Ausbaulösung mit der bestandsnahen Neubaulösung in den DB-Charts der 2. Werkstatt Nr. 79 und 3. Werkstatt Nr. 67. Demnach ist die VR-Ausbaulösung nach der Kalkulation der DB AG und ihrer Gutachter pro Tag um 4 Güterzüge leistungsfähiger als die vermeintlich engpassfreie Neubauvariante mit durchgehend vier Gleisen von Stelle bis Celle (siehe auch VR-Chart 13 vom 9.7.2021).

Der Deutschland-Takt soll für ganz Deutschland den "Integralen Taktfahrplan" umsetzen. So schreibt es das BMVI auf der Seite [www.deutschland-takt.de](http://www.deutschland-takt.de). Doch im 3. Entwurf, der nur einer von vielen Zwischenschritten zu einem finalen Fahrplan ist, sind eine Reihe von Regionen noch ausgespart, wo es planerisch auf die Schnelle noch nicht möglich war, den Integralen Taktfahrplan umzusetzen. Dies wird jedoch in der Zukunft sukzessive nachgeholt. VR hat deshalb zwischen Hannover und Hamburg nicht den 3. Fahrplanentwurf, sondern den vom Integralen Taktfahrplan abgeleiteten voraussichtlichen finalen Fahrplan unterstellt, bei dem nicht nur Hannover Hbf und Bremen Hbf, sondern auch Hamburg Hbf ein Integraler Taktknoten wird. Die VR-Fahrzeit ist deshalb zwischen Hannover Hbf und Hamburg Hbf sogar um 5 Minuten kürzer als beim 3. Fahrplanentwurf unterstellt, und diese Beschleunigung und die Schaffung eines Integralen Taktknotens für Hamburg Hbf wird VR nun "vorgeworfen" als unzulässige Abweichung vom 3. Fahrplanentwurf. Beim VR-Fahrplan werden sogar Uelzen und Soltau ebenfalls vollständige Integrale Taktknoten.



## 2.2 Kritik der DB hinsichtlich Trassierung und Richtlinien

### "Trassierung und Kosten

*Bereits die trassierungstechnische Betrachtung der VR-Konzeptionen offenbart methodische und inhaltliche Lücken seitens des Verfassers. Die Ideen des Beratungsbüros basieren zu großen Teilen auf unzureichenden oder unzutreffenden Annahmen zu Trassierungsrichtlinien und technischen Trassierungselementen. Bei nachfolgenden Themen werden teils unzutreffende Grundannahmen bzw. Regelwerte zugrunde gelegt:*

- *Bogenradien, Übergangsbögen und Überhöhungen*
- *Gleisabstände und Überholgleise*
- *Durchfahrgeschwindigkeiten*
- *Anordnung von Bahnsteigen*
- *Anordnung erforderlicher Weichen, Weicheneinbindungen und Weichenstraßen*
- *Rampenlängen und Dimensionierung von Mastgassen"*

Es bleibt ein Rätsel, wie die DB AG Pläne der VIAREGG-RÖSSLER GmbH inhaltlich kritisieren kann, wenn der DB und ihren Gutachtern die VR-Pläne gar nicht vorliegen. Die gesamte Kritik ist deshalb gegenstandslos.

VR musste in letzter Zeit immer wieder feststellen, dass DB-Mitarbeiter und Gutachter der DB nicht "richtlinienfest" sind. In Chart 12 vom 9.7.2021 weist VR die DB und ihre Gutachtern darauf hin, dass sie mit der Richtlinie 405 "Fahrwegkapazität" eine nicht mehr gültige Richtlinie zitieren, weil sie von der DB gelöscht wurde. Das ist bundesweit kein Einzelfall. 80% aller Aufträge, die VR seit Mitte 2020 bearbeitet hat, beschäftigen sich mit der Korrektur von Fehlern, die DB-Mitarbeitern und teilweise auch Straßenbauämtern unterlaufen sind. In einer aktuellen Stellungnahme zu einem Planfeststellungsverfahren in Bayern musste VR sogar die Verwendung einer vor 24 Jahren gelöschten DB-Richtlinie rügen, mit der versucht wurde, den baulichen VR-Vorschlag als fehlerhaft darzustellen.

*"Zur Umsetzung der VR-Ideen wären somit umfangreiche und kostspielige Eingriffe an der Bestandsstrecke und an angrenzender innerstädtischer Bebauung notwendig. Dies würde erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit nach sich ziehen. Trotz dieser intensiven Eingriffe würde ein nur unbefriedigender Nutzen generiert: Das Nutzen-Kosten-Verhältnis läge bei lediglich 0,49."*

"Umfangreiche und kostspielige Eingriffe an der Bestandsstrecke" wären nur dann erforderlich, wenn die in den Gläsernen Werkstätten 2 und 3 gezeigten Planungen der Fa. Schüßler-Plan umgesetzt würden. Dass diese äußerst



mangelhaften Pläne mit "VR-Konzeption" überschrieben wurden, ist ein strafrechtlich relevanter Vorgang.

In diesem Zusammenhang: Es ist jetzt das dritte Mal, dass die Firma Schüßler-Plan versucht hat, Pläne der VIAREGG-RÖSSLER GmbH nachzuzeichnen und dann die mangelhafte Planung VR "in die Schuhe zu schieben". So ähnlich ist das schon 2009 und 2010 in Bayern geschehen. Hier erstellte Schüßler-Plan Pläne (Nordtunnel München) und gab sie als VR-Vorschlag aus, wobei diese Pläne nicht nur viel teurer waren als der VR-Vorschlag, sondern weder bautechnisch umsetzbar noch aufgrund der Richtlinien und Vorschriften genehmigungsfähig gewesen wären. VR wurde in der Öffentlichkeit und sogar von der Bayerischen Staatsregierung massiv kritisiert und musste dann jedes Mal klarstellen, dass die kritisierten Pläne die der Firma Schüßler-Plan und nicht die von VR seien. VR hatte zu diesem Zeitpunkt schon fertige Detailpläne im Maßstab 1:1.000 erstellt, doch die Bayerische Staatsregierung weigerte sich, die Pläne kostenlos entgegenzunehmen.

VR hat in den Charts 16 bis 30 vom 9.7.2021 überzeugend dargelegt, dass der Nutzen-Kosten-Wert bei mindestens 1,0 liegen dürfte. Wie in den VR-Charts 20 und 21 sowie 27 und 28 dargestellt, sind keine "Eingriffe (..) an angrenzender innerstädtischer Bebauung" erforderlich. Das ist nur bei der Planung von Schüßler-Plan der Fall.

### 2.3 DB-Kritik am Ausbau des Knotens Hamburg

*"Insbesondere den aus den VR-Ideen resultierenden hohen Investitionen im Knoten Hamburg steht kein entsprechender Nutzen im Personen- und Güterverkehr entgegen."*

Mit der VR-Konzeption zum Knotenumbau Hamburg würde Hamburg Hbf zu einem Integralen Taktknoten, was im 3. Entwurf noch nicht geplant ist. Mit entsprechenden Maßnahmen auch in Schleswig-Holstein ließe sich für den Großteil von Schleswig-Holstein rund 1/2 Stunde Reisezeit ins restliche Bundesgebiet einsparen.<sup>4</sup> Von "kein Nutzen" kann also kaum die Rede sein. Wenn die Einführung eines Integralen Taktknotens für Hamburg Hbf keinen Nutzen stiften sollte, warum gibt es dann den Deutschland-Takt, bei dem der Integrale Taktfahrplan langfristig deutschlandweit eingeführt werden soll?

Der DB AG und ihren Gutachtern lag der VR-Foliensatz bzgl. der Differenzen zu den Gläsernen Werkstätten vom 9.7.2021 seit 2 Monaten vor. Die DB und deren Gutachter hätten gut daran getan, die VR-Charts mit ihren eigenen Kapazitätsberechnungen einmal kritisch abzugleichen, bevor geschäftsschädigende Äußerungen ins Internet gestellt werden.





## 2.4 Kritik der DB an betrieblichen Fragen

### "Eisenbahnbetrieb"

*Bezüglich der betrieblichen und kapazitiven Auswirkungen des Konzepts ist festzuhalten, dass diverse Aspekte nicht ausreichend beleuchtet oder gänzlich außer Acht gelassen wurden. Die eisenbahnbetrieblichen Grundannahmen (insb. Zugeigenschaften und Fahrplan) sind z.T. als falsch, im besten Falle als unzureichend zu bezeichnen."*

Der in der Studie zum Alpha-E erstellte Fahrplan hat eine wesentlich größere Genauigkeit als der "Deutschland-Takt 3. Entwurf". Dieser ist wirklich nur als grober Anhaltspunkt zu sehen, noch nicht als sekundengenaue Simulation. Es gibt auch noch deutliche Abweichungen zwischen dem aktuellen BVWP 2030 und den unterstellten Maßnahmen im 3. Entwurf, und zwar in beiden Richtungen: Im Fahrplanentwurf unterstellte Projekte sind vereinzelt noch gar nicht im BVWP enthalten und es sind im aktuellen BVWP Projekte bzw. Aktualisierungen von Projekten enthalten, die im 3. Entwurf noch gar nicht unterstellt sind. Die gemachten Vereinfachungen bei diesem Fahrplanentwurf werden an verschiedenen Stellen sichtbar, wenn man einzelne Teilbereiche des Fahrplans exakt nachrechnet. Diesen hohen Anspruch an Genauigkeit und Endgültigkeit hat der 3. Entwurf nicht, der VR-Fahrplan für das Alpha-E dagegen schon. Das von VR verwendete Programm für Eisenbahnfahrsimulation rechnet auf die Zehntelsekunde genau und wird seit 30 Jahren kontinuierlich verbessert.

Im Heft 8/9-2021 der Zeitschrift "Eisenbahn-Revue International" erläutert Dr. Vieregg ausführlich, wo der Integrale Takt beim 3. Entwurf schon funktioniert und wo noch weitere Maßnahmen erforderlich sein werden.

Die DB und ihre Gutachter haben ihre Kapazitätsberechnungen über die veraltete (gelöschte) Richtlinie 405 durchgeführt und gar keinen konkreten Fahrplan erstellt. Deshalb kann die DB den VR-Fahrplan gar nicht kritisieren.

Die Aussagen der DB und ihrer Gutachter zu Fahrzeiten sind unbegreiflich: So wird für den "Planfall Vieregg-Rössler Konzeption 1" eine Fahrzeit von 71 Minuten ausgewiesen (3. Werkstatt Chart 83), wobei als Basis die "trassierungstechnische Studie Schüßler-Plan" angegeben wird. Das heißt, alle unterstellten umfangreichen von VR vorgenommenen Beschleunigungsmaßnahmen wären laut Schüßler-Plan wirkungslos, gegenüber der kürzesten Fahrzeit aus dem Fahrplan 2019 (70 Minuten 6.07 Uhr Hamburg Hbf ab) würde sich durch die umfangreichen Begradigungen die Fahrzeit um 1 Minute verlängern. Die DB und ihre Gutachter haben sich bei der Fahrzeitermittlung Hamburg Hbf - Hannover Hbf um satte 11 bis 12 Minuten verrechnet.



## 2.5 Kritik der DB an Annahmen und an planungsrechtlichen Fragen

*"Die vorgenommene Betrachtung des Büros VR genügt insbesondere hinsichtlich der Methodik nicht den Anforderungen aus den gesetzlichen Verfahren, u.a. zur Planfeststellung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Das Büro bleibt konkrete fachliche Nachweise seiner Annahmen, Methodiken und Thesen schuldig."*

Bislang erhielt VR zum Bahnprojekt Alpha-E nur einen Betrag von 25.000 EUR, was in keiner Weise der geleisteten Arbeit entspricht. Für Lüneburg und Winsen wurden Lagepläne im Maßstab 1:1.000 gezeichnet. Der Lageplan Lüneburg ist 3,5 m lang. Mitte 2020 hat Dr. Vieregge an Enak Ferlemann (BMVI) geschrieben mit dem Hinweis, dass die Ausbauplanungen vertieft werden sollten im Sinne von Lageplänen 1:1.000 als erste Stufe einer Vorplanung. Dr. Vieregge erklärte sich bereit, für einen sehr überschaubaren Betrag (unter 100.000 EUR) die erforderlichen Lagepläne incl. Bahnknoten Hamburg zu erstellen, damit sie weiter bewertet werden können. Darauf schrieb Herr Ferlemann: "Eine detailliertere Ausarbeitung der Planungen im Sinne einer Vorplanung ist in diesem Stadium nicht erforderlich."<sup>5</sup> Klar ist, dass für eine Aufnahme des Vorschlags in die Parlamentarische Befassung oder Planfeststellung Studien für ein 3 Milliarden EUR teures Verkehrsprojekt Planungskosten in Höhe von 25.000 EUR nicht ausreichen werden. Üblicherweise werden für Planung 10 bis 18% der Bausumme veranschlagt. 25.000 EUR von 3 Mrd EUR sind dagegen lediglich 0,00083%, und von der DB bzw. vom Vorhabensträger Bund kam davon kein einziger Cent.

Dr. Vieregge gilt als ausgewiesener Experte bzgl. Nutzen-Kosten-Berechnungen im Schienenverkehr und hat über das Thema Bewertung im Schienenpersonenfernverkehr sogar promoviert. Seine Doktorarbeit ist beispielsweise Pflichtlektüre für alle neuen Mitarbeiter der Schweizer Fahrplan-Firma SMA, die für den aktuellen Deutschland-Takt-Entwurf verantwortlich zeichnet.



## 2.6 Kritik der DB an Kapazitätsberechnungen, Fahrplänen und Bauabläufen

*"Die vorgeschlagenen abschnittsweisen zwei- und dreigleisigen Abschnitte südlich von Lüneburg beschränken die Anzahl der durchführbaren Zugfahrten erheblich und lösen den Kapazitätsengpass im Korridor Hamburg-Hannover nicht auf. Rund 240.000 Lkw-Fahrten pro Jahr verblieben auf der Straße. Eine Angebots- und Pünktlichkeitsverbesserung für Reisende im Fernverkehr sowie für Pendler wäre mit den VR-Ideen nicht machbar."*

Wie schon oben erwähnt, handelt es sich hier um Schlussfolgerungen, die nicht durch die eigenen Berechnungen der DB gestützt werden. Die DB hat selbst festgestellt, dass die VR-Ausbaulösung 4 Güterzugfahrten mehr pro Tag ermöglicht als die bestandsnahe Neubaustrecke mit durchgehend vier Gleisen von Stelle bis Celle.

*"Zudem sind die Konzeptionen gemäß Viaregg bezüglich Fahrzeiten, Taktstruktur und Mengengerüst nicht kompatibel zum Deutschland-Takt (3. Gutachterentwurf)."*

Wie gesagt ist der Deutschland-Takt 3. Entwurf nur ein Zwischenstand. Andernfalls würde er nicht als "Entwurf" bezeichnet werden.

*"Während der baulichen Umsetzung wären vor allem durch den Umbau der Knoten Lüneburg und Uelzen umfangreiche mehrjährige Einschränkungen im Verkehrsangebot zu erwarten."*

Die Einschränkungen sind auch nicht anders, als wenn im Bestand saniert werden muss, wie das etwa beim geplanten Neubau der Straßenunterführung Bleckeder Landstraße in Lüneburg der Fall ist. Sukzessive alle 20 bis 30 Jahre müssen Gleise, Oberleitung und Signaltechnik erneuert werden. Auch in Uelzen steht die Erneuerung der Straßenunterführungen an. Durch die Verschwenkung der Gleise wird der Bauablauf sogar vereinfacht, weil Behelfsbauwerke oder temporäre Gleisverschwenkungen nicht mehr erforderlich sind. Dasselbe gilt für Lüneburg.



## 2.7 Fazit der DB-Kritik

### *"Fazit*

*Die VR-Ideen sind nicht geeignet, eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene zu unterstützen. Das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover plant für Mensch und Umwelt zukunftsfähige Schienenwege, die pünktlichen und staufreien Verkehr ermöglichen. Dies wäre mit den Viaregg-Vorschlägen nicht umsetzbar."*

Die vorgelegten Studien und Charts von VR belegen deutlich, dass die vom BMVI festgelegten Ziele mit der VR-Lösung sehr gut erreicht werden können.

Ob die von der DB nun möglicherweise favorisierte A7-Variante (ICE-Züge auf die A7-Trasse, alle Güterzüge durch Lüneburg und Uelzen auf der Altstrecke ohne zusätzlichen Lärmschutz) wirklich der für Mensch und Umwelt zukunftsfähige Schienenweg ist, darf bezweifelt werden. Vor allem ist zu befürchten, dass es eine andere künftige Generation sein wird, die in ferner Zukunft diesen Schienenweg vielleicht dann bauen wird, während die politische Meinungsbildung für die Ausbaulösung schon weit fortgeschritten ist und Dr. Viaregg innerhalb weniger Monate die erforderlichen noch fehlenden Lagepläne erstellen kann.



### 3. Empfohlenes weiteres Vorgehen

Enak Ferlemann vom Bundesverkehrsministerium hat klargestellt, dass auch die Planung für die Ausbaustrecke weiter vorangetrieben werden soll, zumal die DB die erfolgte Bewertung der VR-Ideen lediglich in einem "groben Rahmen nach der Methodik des BVWP (Nutzen-Kosten-Analyse, Verkehrsprognose für die Infrastruktur, umweltfachliche und raumordnerische Beurteilung)" durchgeführt hat.<sup>6</sup> Die eigentliche Vorplanung für die Ausbaulösung steht somit noch aus.

Die DB hat im oben genannten Papier auf Seite 4 geschrieben:

*Die DB Netz AG wird sinnvolle Elemente in Bezug auf verkehrliche Engpassfreiheit, optimalen Betrieb und volkswirtschaftlichen Nutzen innerhalb der Projektgrenzen in die Vorplanung einbeziehen.*

Das heißt, die DB bedient sich gerne einzelner VR-Vorschläge, so wie sie das schon mit der prinzipiellen Anordnung der Gleise im Richtungsbetrieb zwischen Stelle und Winsen bei ihrem Vorschlag der "bestandsnahen Neubaustrecke" gemacht hat.

Wichtig aus Sicht von VR ist, dass alle umfangreichen VR-Überlegungen zur Ausbaustrecke nun nahtlos in die weitere Vorplanung überführt werden können. Hierfür sind die schon weiter oben erwähnten Lagepläne für die kritischen Bereiche

- Hamburg Hbf Großmarktlösung
- Hamburg Harburg
- Stelle - Winsen - Lüneburg (durchgehend)
- Bad Bevensen (3-gleisiger Ausbau im Bahnhofsbereich)
- Uelzen
- Celle

von VR zu erstellen, soweit noch nicht geschehen.

Mit einem solchen Vorgehen wird im Nachhinein sichergestellt, dass VR durch das Antreten des Gegenbeweises die Rufschädigung zumindest teilweise wieder rückgängig machen kann. VR würde dann dauerhaft auf juristische Schritte gegen die DB und deren Gutachter verzichten.



## Quellenangaben

- 1) <https://beirat-alpha.de/wp-content/uploads/2020/07/VR-Alpha-E-Bericht-Fassung-Projektbeirat.pdf>
- 2) <https://beirat-alpha.de/wp-content/uploads/2021/07/VR-Alpha-E-Projektbeirat-Charts-09-07-21.pdf>
- 3) [https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6\\_mediathek/downloads/faktencheck/20210709\\_Vollumfaengliche\\_Gesamtbetrachtung\\_Vieregg\\_Roessler\\_Konzeptionen.pdf](https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/faktencheck/20210709_Vollumfaengliche_Gesamtbetrachtung_Vieregg_Roessler_Konzeptionen.pdf)
- 4) Fahrgastverband Pro Bahn Mitgliederzeitschrift Schleswig-Holstein Schiene Heft 4/2021 [http://pro-bahn-sh.de/?page\\_id=91](http://pro-bahn-sh.de/?page_id=91)
- 5) Schreiben von Enak Ferlemann an Dr. Vieregge vom 27.7.2020, Aktenzeichen E 21/519.4/152 Hmb-Han
- 6) [www.hamburg-bremen-hannover.de](http://www.hamburg-bremen-hannover.de) Mediathek Newsletter 2021 Projektbrief Nr 1/2021