
Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Statusbericht des Projektbeirates 15. September 2022

Sprecher des Projektbeirates:

Dr. Peter Dörsam

Joachim Partzsch

www.beirat-alpha.de

Dialogforum Schiene Nord

- Zeitraum: Februar bis November 2015
- 94 Vertreter von Bürgerinitiativen, Gemeinden, Städten, Landkreisen, Verbänden
- Vertreter der DB und der Verkehrsministerien des Landes und des Bundes 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

Inhaltliche Prüfung der Varianten

- Realisierungszeit
- Schrittweise Inbetriebnahme
- Nutzung der Kapazitäten mehrerer vorhandener Strecken
- Lärmauswirkungen
- Umweltauswirkungen
- Prüfung dieser und weiterer Kriterien

Deutliche Vorteile für die Alpha-E Variante

- Deutliche Vorteile der Alpha-Variante bei der Beurteilung der vom Dialogforum aufgestellten Kriterien
- Bei den verkehrlichen Kriterien vor allem Vorteile durch die schnellere Umsetzbarkeit und den Nutzen bereits aus Teilabschnitten
- Die Bewertung durch den Bundesgutachter ergab für die Variante Alpha-E ein Nutzen-Kostenverhältnis von 1,09

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

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



Flexibilität der Ausbaulösung

- 2015 wurde dieser Vorteil durch Dr. Kefer deutlich angesprochen
- Alpha-E beinhaltet auch die Forderung nach mehr und besserem ÖPNV. Besonders leistungsfähig ist eine viergleisige Strecke, denn hier können die Verkehre je Richtung nach ihren Geschwindigkeiten verteilt werden.
- Für Mischverkehre ist eine viergleisige Strecke leistungsfähiger als 2 zweigleisige Strecken.

Bedingungen der Region

- 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 aus Kriterien und Bedingungen der Region:
über 90% Zustimmung zum Abschlussdokument im Forum

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

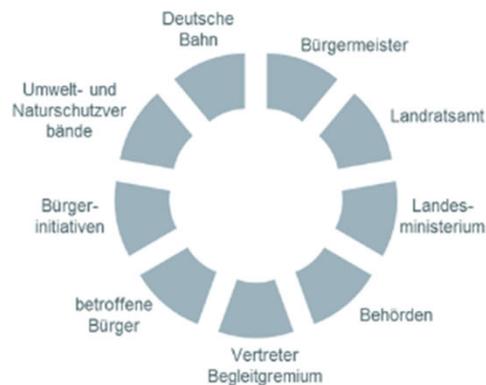
Aufnahme von Alpha E in den BVWP

- Als optimiertes Alpha-E mit Bremen wird Alpha-E in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.
- Es entspricht weitgehend dem Abschlussdokument
- 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.

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

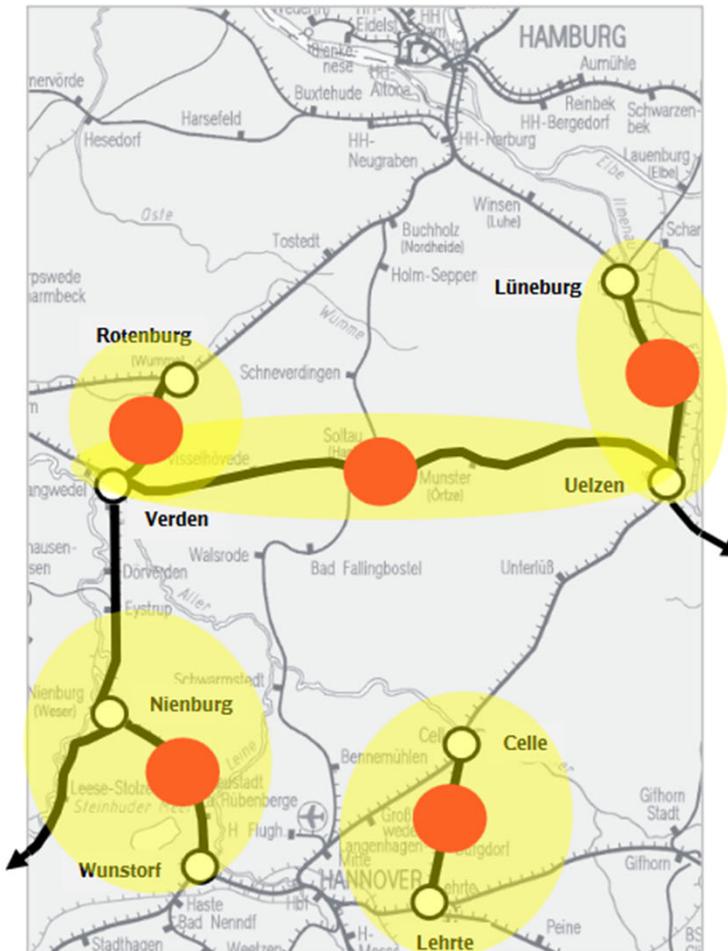
Teilnehmer:

- 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



[Präsentation, 1. Informationsveranstaltung \(19. Februar 2016\), Verden](#)

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.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Kollateralschäden der Neubaustrecke durch die Heide

- Selbst wenn die Strecke umgesetzt wird, dauert es sehr lange, bis es irgendeine Entlastung der jetzigen Situation gibt.
- In der Prognose auch mit vorhandener Neubaustrecke mehr Güterverkehr auf der Bestandsstrecke, aber keine Verbesserungen beim Lärmschutz, weder gesetzlich noch übergesetzlich
- In vielen Bereichen „Umzingelung“ statt „Trassenbündelung“
- Massive Zerschneidungswirkungen und Verletzung von Schutzgütern.

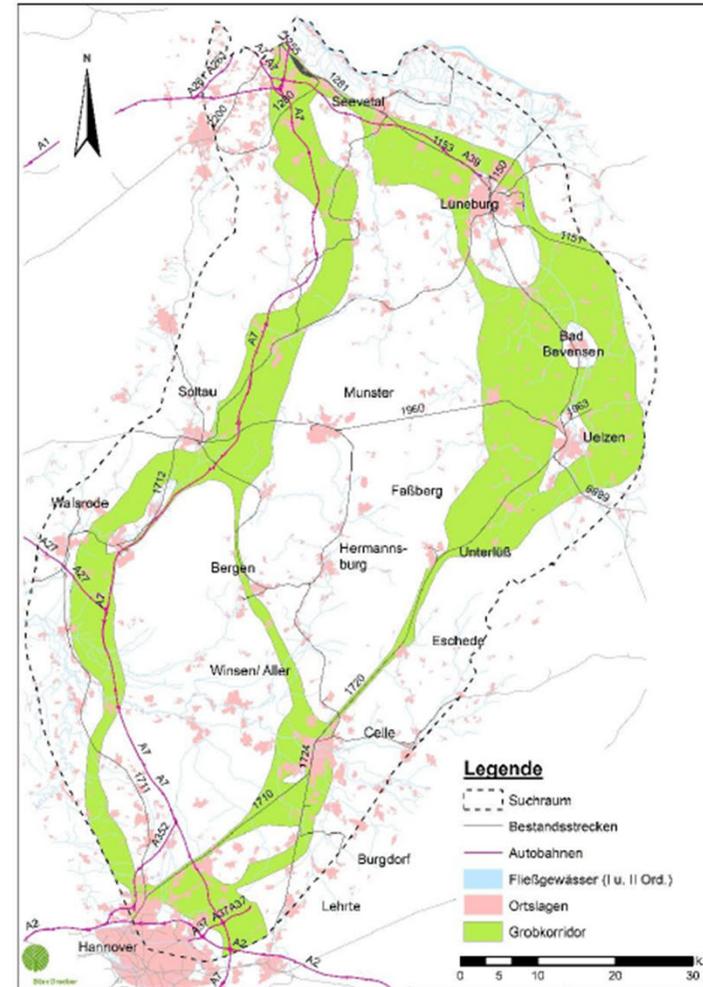
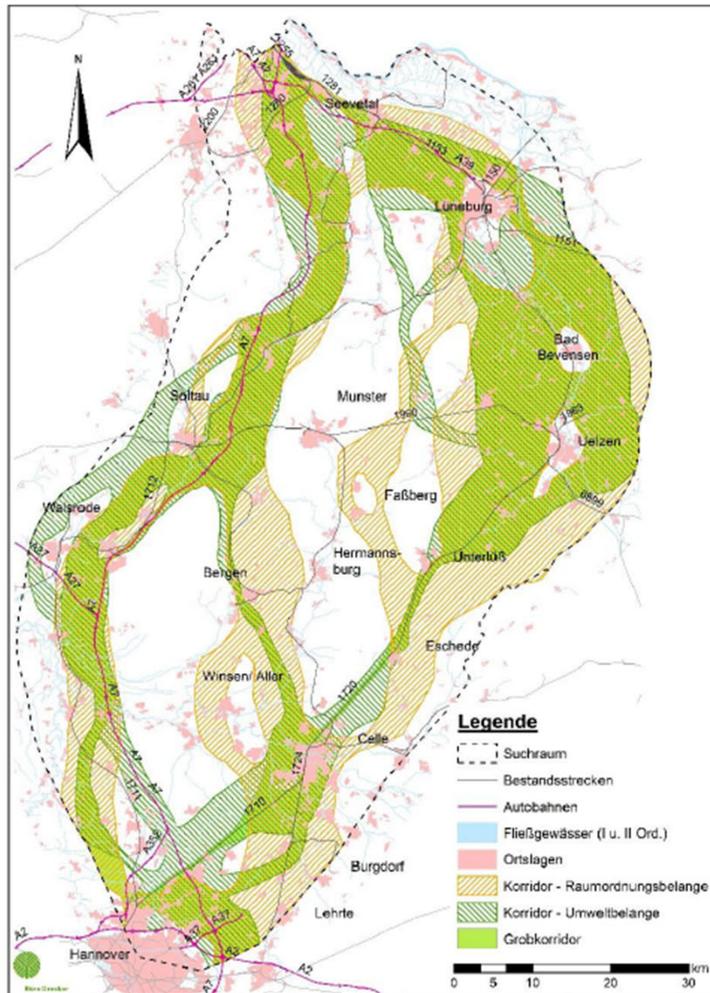
Was ist mit dem Bestandsstreckenausbau passiert?

- Die DB-Netz AG hat hier Planungen mit der „Brechstange“ vorgelegt.
- Bei einem Ausbau von 3 auf 4 Gleise bleibt weitgehend nur 1 Gleis liegen, 3 Gleise werden neu gebaut.
- In Lüneburg ist im Gleisbett durch andere Gleisführung eine Geschwindigkeitserhöhung von 110 km/h auf 190 km/h möglich. Die DB-Netz AG plant trotzdem mit 230 km/h. Eine Planung bei der es zu massiven Abrissen von Gebäuden kommen würde.
- Bei den Planungskorridoren für die Strecken wurden Löcher in die Bestandsstrecke geplant.

Korridorüberlagerung



Grobkorridor



Vorschläge von Vieregg Rössler

- Für die DB Netz AG kommt der Bundesgutachter zum Ergebnis, dass die Lösung von Vieregg Rössler bezüglich der gefahrenen Güterzüge sogar etwas leistungsfähiger als die bestandsnahe Neubaustrecke ist.
- So kann mit Alpha-E eine **Leistungssteigerung** von 180 Güterzügen pro Tag in 2022 **um 80 %** auf 323 erreicht werden. Auch bei der Zunahme des Modalsplit von 18 % auf 25 % würde noch eine weitere Steigerungsmöglichkeit von 30 % verbleiben.

Ausbaustrecke laut DB geringfügig leistungsfähiger als bestandsnahe Neubaustrecke !

(Auszüge aus DB-Charts 2-79, 3-67)

Ergebnis **Variante Bestandsnah**
(Prognosehorizont 2030, 24-Std.-Schnitt)



Beitrag zu
 > im Kern
 > Nahverkehr
 > Güterverkehr
 • nicht all
 • Ca. 230

Auswirkung
 > In den Al
 Angebots
 Fahrzeit

Netzwerk
 > 13 Minu
 Hannover
 > Nicht kor
 hinsichtlich
 > Verbleibe
 Maßnahm
 und Sten

Ergebnis **Vieregg-Rössler – Konzeption 1** in Projektgrenzen
(Prognosehorizont 2030, 24-Stunden-Schnitt)



Beitrag zu Engpassbeseitigung:
 > im Kernbereich Auflösung der Engpässe im 24 Stunden Durchschnitt
 > Nahverkehr gemäß Anmeldung Land Niedersachsen für Horizont 2030
 > Güterverkehr:
 • nicht alle Züge können gefahren werden (Entfall von 23 Zügen pro Tag)
 • Ca. 240.000 Lkw-Fahrten pro Jahr verbleiben auf der Straße

Auswirkung auf Betriebsqualität
 > Fahrbarkeit bei veränderten Fahrplan- und Angebotskonzepten nicht gesichert
 > Umfangreiche mehrjährige Angebotseinschränkungen während Bauphase (Streckensperrungen, Fahrzeitverlängerungen)

Netzwerk (regional / national):
 > 9 Minuten Fahrzeitgewinn im Fernverkehr zwischen Hamburg Hbf und Hannover Hbf
 > Nicht kompatibel zum 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans D-Takt bzgl. Fahrzeiten, Taktstruktur und Mengengerüst
 > Verbleibende bzw. zunehmende Engpässe außerhalb des Maßnahmenbereiches (u.a. Minden-Hannover, Lehrte-Braunschweig und Stendal-Magdeburg)

Variante / Konzustand	alternative Laufwege			
	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante Bestandsnah (PRINS V03)	323	50 ↓ +22	125 ↓ +13	656 ↓ +4
Vieregg-Rössler Konzeption 1		72	138	660

engüterverkehrszüge (SGV) je Tag (24 Stunden)

Variante / Konzustand	alternative Laufwege			
	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante Bestandsnah (PRINS V03)	319	50 ↓ +27	125 ↓ +11	656 ↓ +5
Variante 16.1		77	136	661

engüterverkehrszüge (SGV) je Tag (24 Stunden)

➔ VR-Konzeption 1 demnach leistungsfähiger als DB-Variante Neubau bestandsnah, Uelzen - Celle 4-gleisig bringt keinen Kapazitätsgewinn mehr ("extra weit geöffnetes Scheunentor")

Chart 8



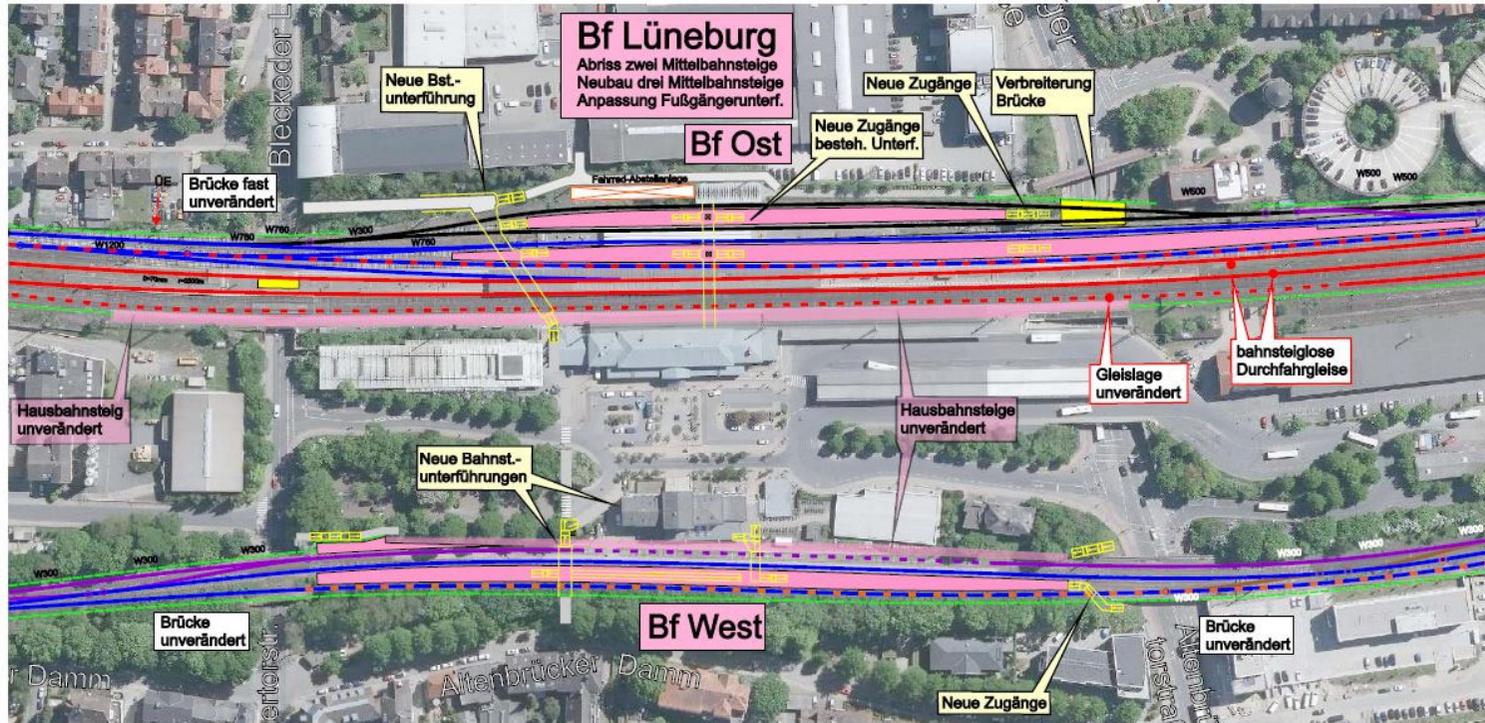
<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-Alpha-E-Projektbeirat-Charts-25-11-21.pdf>

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 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".

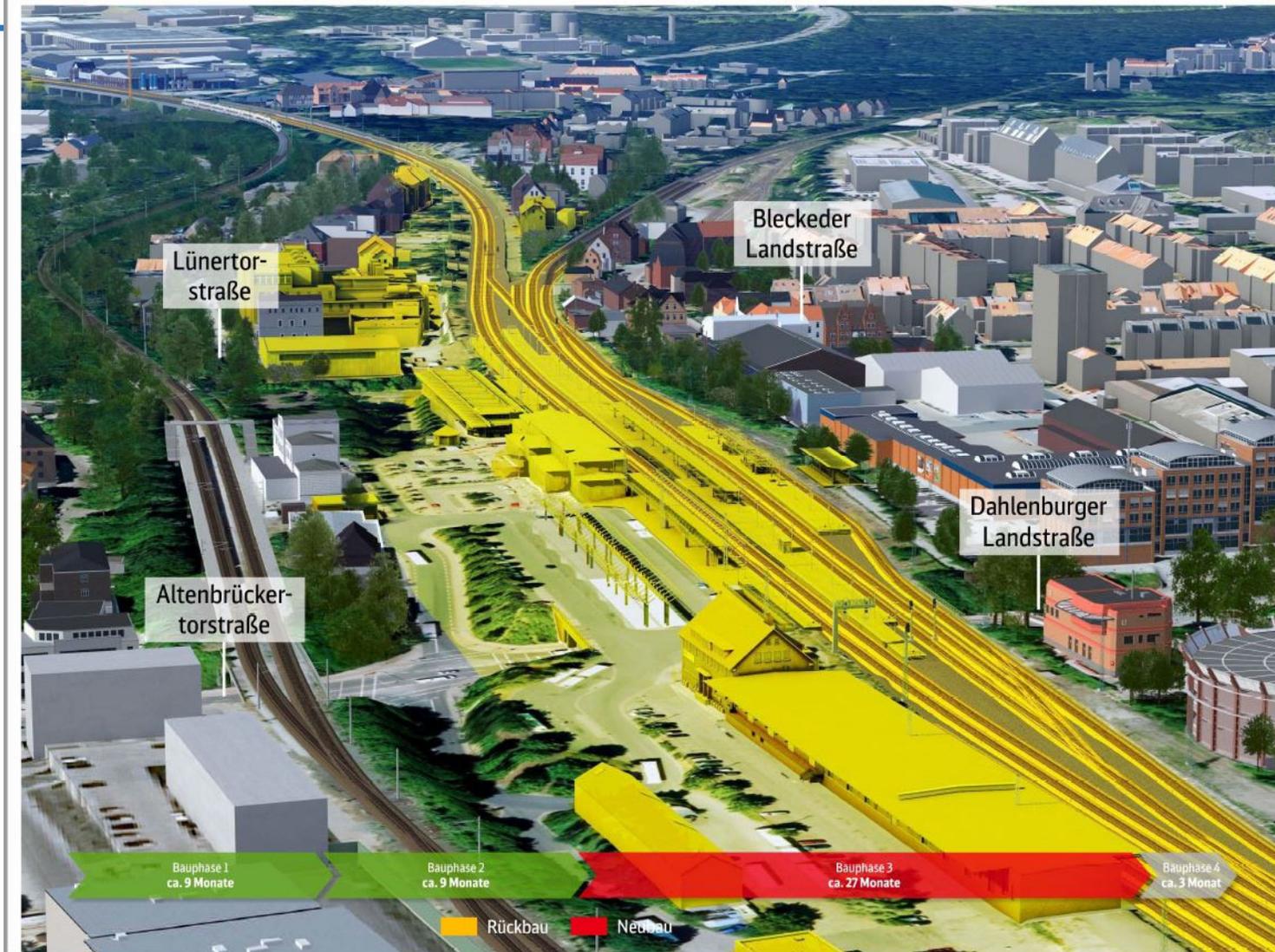
- Alle Änderungen verbleiben vollständig im bestehenden Gleisfeld
- Hausbahnsteige Ost- und Westbahnhof bleiben erhalten
- Kein Gebäudeabriss. Ausnahme: Autowerkstatt Burmester bei der Ilmenau

Chart 16



Bauphase 3.1

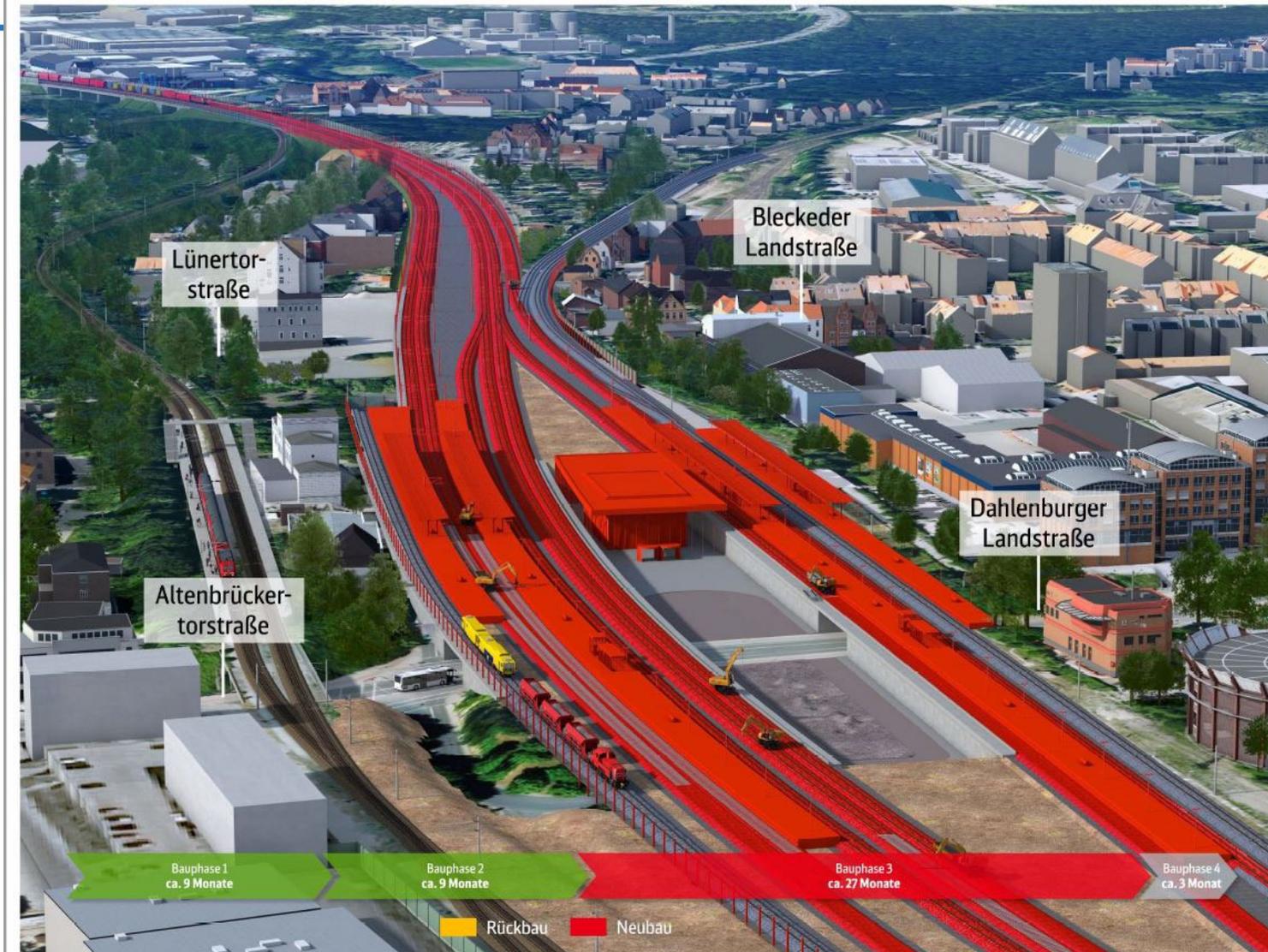
gemäß Vieregg-Rössler Konzeption 1: Trassierung Bahnhof Lüneburg



3. „Gläserne Werkstatt“ zu Vieregg-Rössler-Konzeptionen, Konzeption Bauablauf Lüneburg (Stand: Februar 2021), S. 4 <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/dokumente-downloads.html>

Bauphase 3.2

gemäß Vieregg-Rössler Konzeption 1: Trassierung Bahnhof Lüneburg



3. „Gläserne Werkstatt“ zu Vieregg-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.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

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.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

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



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?

Stillstand droht

- 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



Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Alpha-E umsetzen!

- Dr. Kefer 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!
- Sofortmaßnahmen auf der Strecke Hamburg - Hannover entsprechend des „Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)“ müssen schnellstmöglich umgesetzt werden.
- Sinnvolle Verzahnung mit den Maßnahmen von Alpha-E und schnellstmögliche Umsetzung!

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Forderungen

- Alle Informationen über die Planung müssen sofort öffentlich gemacht werden.
- Die Umsetzung von Alpha-E, also den Bestandsstreckenausbau, muss mit realistischen Parametern wieder vorangetrieben werden.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

www.beirat-alpha.de