PROJEKTBEIRAT ALPHA-E

PRESSEMELDUNG 1/2025

DB InfraGO tritt den Konsens mit Füßen, es drohen weitere Jahrzehnte des Stillstandes

Bohlsen, 27. Juni 2025. Mit einer extrem kurzen Einladungsfrist von einem Tag hat die DB InfraGO AG Bundestags- und Landtagsabgeordnete, Kommunen und auch den Projektbeirat zu einem digitalen Informationstermin am 27. Juni 2025 anlässlich des Abschlusses der Vorplanungen für den Neubau der Bahnstrecke Hannover – Hamburg eingeladen.

Die DB InfraGO AG wird den Abgeordneten und den kommunal Verantwortlichen die Vorplanung einer Neubaustrecke präsentieren, die nichts zur kurz- oder mittelfristig notwendigen Lösung der Probleme der Bahnstrecke beiträgt. Die derzeitige Überlastung würde für Jahrzehnte zementiert, denn mit der Generalsanierung in 2029 sollen nur minimale Kapazitätssteigerungen umgesetzt werden. Erst wenn eine Neubaustrecke tatsächlich komplett fertig gestellt sein sollte, würde es zu echten Entlastungen kommen. Das wird nach den Erfahrungen mit großen Bahnprojekten frühestens in 20 – 30 Jahren der Fall sein. Vieles spricht aber dafür, dass es so wie zuvor bei der Y-Trasse zu weiterem Stillstand kommt.

In den letzten 9 Jahren hat die DB zunehmend die Umsetzung von Alpha E blockiert, jetzt soll komplett auf eine Neubaustrecke umgeschwenkt werden. Dieses Vorgehen ist umso absurder, als dass die aktuelle Verkehrsprognose für 2040 nicht höhere, sondern deutlich geringere Güterverkehre voraussagt als ursprünglich für 2030 prognostiziert:

- Aufgrund der stagnierenden Containerumsätze im Hamburger Hafen und der durch die Energiewende abnehmenden Massengüter (Kohle, Mineralölprodukte ...) werden nach der aktuellen Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr im Hamburger Hafen weit geringere Gütermengen für 2040 erwartet, als sie ursprünglich für 2030 geplant wurden. Alpha-E wurde an diesen höheren Prognosen für 2030 ausgerichtet.

Die DB InfraGO AG geht in ihrer Betrachtung ganz maßgeblich an den Fakten vorbei:

- Die DB InfraGO AG hat die Neubaustrecke nicht mit der Lösung Alpha-E verglichen, sondern mit einem komplett viergleisigen Ausbau von Stelle bis Celle. Ein derartiger Ausbau ist nicht nötig, würde aber gerade in den betroffenen Städten enorme

PROJEKTBEIRAT ALPHA-E

PRESSEMELDUNG 1/2025

Belastungen und Kosten verursachen. Entsprechend ergeben sich hier hohe Kosten, die den zusätzlichen Nutzen weit übersteigen. Es war klar, dass eine derartige Lösung unwirtschaftlich wäre.

- Der Bundesgutachter hat Alpha-E eine Leistungsfähigkeit von 351 Güterzügen am Tag bescheinigt, tatsächlich waren es im Jahr 2022 hingegen 190. Daher hat Alpha-E ausreichend Reserven über 2040 hinaus.
- Alpha-E ist mit einem Deutschlandtakt vereinbar. Der 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt hat allerdings für den Taktfahrplan unnötige Zeitvorgaben auf der Strecke Hamburg – Hannover eingefügt.

Der große Vorteil des Alpha-Konzeptes ist es, dass es aus vielen kleinen und mittleren Maßnahmen besteht, die sehr viel schneller umgesetzt werden können und die ihre positive Wirkung bereits für jeden realisierten Abschnitt entfalten. Leider hat die DB die damit verbundenen Chancen bisher nicht erkennen wollen, so hat sie den Bau des zweiten Gleises an der Strecke Rotenburg – Verden, bei dem der Bundestag der Vorplanung und zusätzlichen Forderungen der Region bereits vor 4 Jahren zugestimmt hat, auf Ende der dreißiger Jahre angesetzt. Damit geht ein Kapazitätsgewinn verloren und die Strecke kann ihre Funktion als Umleitungsstrecke bei der Generalsanierung Hannover – Hamburg nur bedingt wahrnehmen.

Nicht nur hat der ehemalige Vorstandsvorsitzende von DB Netz, Dr. Volker Kefer, die Umsetzung von Alpha-E zugesagt, sondern es gibt auch einen einstimmigen Beschluss des Niedersächsischen Landtages und eine sehr breite Zustimmung in der Region. Hierbei wurde in der Region keinesfalls die Notwendigkeit eines Ausbaus der Bahninfrastruktur verneint. Vielmehr haben Bürgerinitiativen, Vertreter der Kommunen und der Verbände zusammen mit vielen Experten und Vertretern der DB im Dialogforum Schiene Nord mit Alpha-E eine Lösung erarbeitet, die mit den Bedingungen der Region auch die Interessen der von Mehrverkehren betroffenen Bereiche berücksichtigt. Dieses Vorgehen wurde auch vom damaligen Schienenbeauftragten der Bundesregierung, Herrn Enak Ferlemann, als vorbildlich herausgestellt. Die Menschen haben sich auf den großen Zuspruch und die vielen Zusagen, zuletzt auch von Verkehrsminister Volker Wissing, verlassen. Das Vertrauen in Beteiligungsprozesse wird mit dem aktuellen Vorgehen der DB InfraGO AG aufs schärfste torpediert.

4.512 Zeichen

Für Rückfragen zu unseren Aussagen stehen wir gern zur Verfügung.