
Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Pressekonferenz

Studie zu Alpha-E von Vieregg-Rössler

Dr. Peter Dörsam

www.beirat-alpha.de

Pressemitteilung der Grünen vom 21.09.2026

Bündnis 90/Die Grünen: Erneute Vertagung der Neubaustrecke Hamburg – Hannover

Matthias Gastel, Berichterstatter für Bahnpolitik der grünen Bundestagsfraktion zur erneuten Vertagung der Neubaustrecke Hamburg – Hannover im deutschen Bundestag: "Die Koalition aus Union und SPD ist für die Weiterentwicklung des Schienennetzes in Deutschland eine Katastrophe. Immer mehr Aus- und Neubauprojekte ruhen, weil die Planungsmittel fehlen.

Entscheidungen im Rahmen der „Parlamentarischen Befassung“ nach Abschluss der Vorplanungen werden wieder und wieder vertagt. Dies betrifft auch und gerade die Neubaustrecke Hamburg – Hannover.

Diese ist eines der drängendsten Vorhaben, da die Engpässe den Bahnverkehr in ganz Deutschland negativ beeinträchtigen. **Ohne Neubaustrecke wird es keine Verbesserungen beim Regionalverkehr und beim Fernverkehr in Norddeutschland geben und es werden nicht mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden können.** Den Koalitionsfraktionen sind die Fahrgäste und die Güterkunden aber schnurzipiegal. Die Koalition zögert, zaudert und bremst, statt endlich notwendige Infrastrukturprojekte zu beschleunigen. Eine solch feige Politik gefährdet den Wirtschaftsstandort und die Mobilität in Deutschland.“

Pressemeldung Bündnis 90/Die Grünen

Wie ist es wirklich?

Wenn tatsächlich nur die Neubaustrecke Verbesserungen bringen könnte, dann müssten wir jetzt 25 bis 38 Jahre auf Verbesserungen warten. Das wäre eine Katastrophe!

Zum Glück handelt es sich bei der Aussage nur eine der vielen fragwürdigen Aussagen die aktuell gemacht werden um die Neubaustrecke zu erzwingen. Es gibt viele gute Lösungen im Bestand und Verbesserungen müssen schnell umgesetzt werden, selbst dann, wenn die Neubaustrecke weitergeplant würde.

Die Ausarbeitung von Vieregg-Rössler zeigt auf, dass sogar die Geschwindigkeitsvorgaben des Deutschlandtaktes mit einer Ausbaustrecke realisiert werden können.

Die aktuellen Prognosen der Bundesgutachter für 2040 werden allerdings auch durch Alpha-E erreicht. Die Maßnahmen aus Alpha-E sind jetzt Projektbündel 3. Bis auf das 3. Gleis Lüneburg – Uelzen sind die Maßnahmen in Projektbündel 3 enthalten. Bei der Umsetzung dieses Projektbündels würde auf der Strecke Hamburg – Hannover nur noch ein Engpass zwischen Lüneburg und Uelzen verbleiben. Dieser könnte mit dem 3. Gleis aufgelöst werden.

5.3. Aktuelle Bewertungen für den BVWP

- Nebstehend ist ein Auszug aus der Liste der aktuell bewerteten Projekte angeführt. Das NKV ist jeweils auf Basis des Gesamtwertumfangs (GWU) berechnet worden. Beim Projektbünden 2 handelt es sich um die ABS/NBS Hamburg – Hannover. Das Projektbündel 3 beinhaltet bis auf das 3. Gleis von Lüneburg nach Uelzen die Bestandteile des vorherigen Vorhabens „optimiertes Alpha-E“. Das Projektbündel 3 hat von allen 11 untersuchten Vorhaben mit einem Wert von 1,9 das höchste NKV.
- Auf der nächsten Seite ist zunächst der Bezugsfall für die beiden Projekte dargestellt. Dies ist die verkehrliche Situation auf der Basis der aktuellen Prognosen im Jahr 2040 unter der Annahme, dass die aktuell zu bewertenden Projekte noch nicht umgesetzt sind.

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV),
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile , S. 3

NKV-Bewertungen 2024/2025		
Vorhaben	zu beginnende Teilvorhaben	NKV
Projektbündel 2: ABS/NBS Hamburg – Hannover, Hamburg – Celle – Lehrte, Knoten Hamburg	Hamburg - Hannover	1,5
Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen2, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle	ABS Bremerhaven - Bremen - Langwedel ABS Langwedel - Uelzen ABS Hameln - Elze	1,9
Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda	Hanau - Langenselbold NBS Gelnhausen - Fulda (BUV) NBS Fulda - Gerstungen (BUV)	1,5
Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm. ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau	ABS/NBS Molzau - Graben-Neudorf - Karlsruhe NBS Frankfurt a.M. - Mannheim (BUV) Wallauer Spange	1,1

5.4. Planfall für Projektbündel 3

- Hier erkennt man deutlich, wie die Überlastungen im Bereich Bremen/Hannover beseitigt sind.
- Aber auch auf der Strecke Hamburg – Hannover sind die Überlastungen zwischen Stelle und Lüneburg beseitigt. Auch die Überlastung nördlich von Lehrte ist aufgelöst. Hier ist deutlich zu erkennen, wie die einzelnen Maßnahmen des Bündels 3 (Alpha-E Maßnahmen) zusammenwirken und Engpässe auflösen.

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile, S. 15

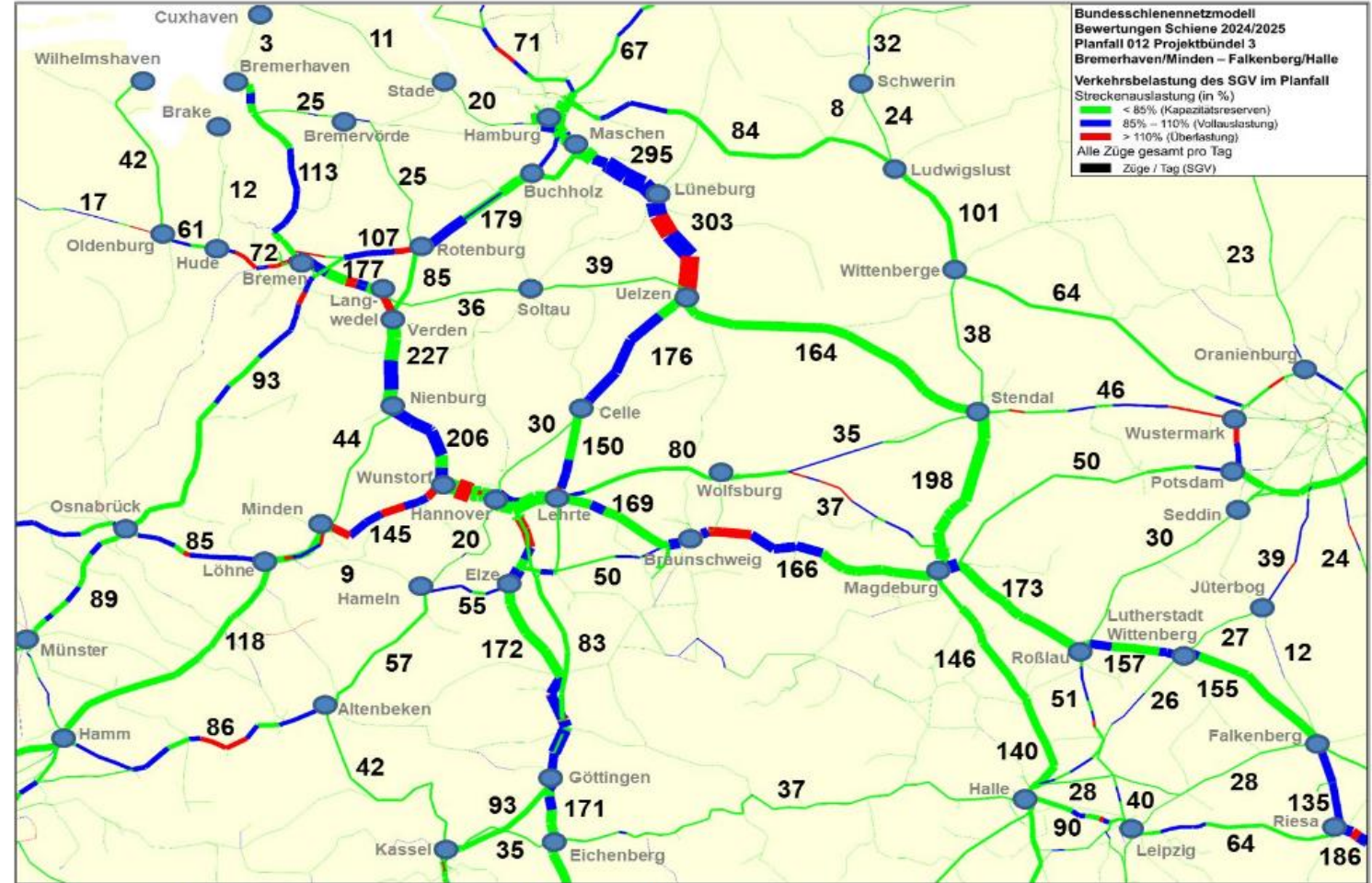


Abbildung 7: Verkehrsbelastungen des SGV im Planfall

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Gesamter Foliensatz zur Anhörung des Verkehrsausschusses:

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages
am 20. April 2026 zur Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover — Hamburg

Stellungnahme von Dr. Peter Dörsam, Sprecher Projektbeirat Alpha-E (info@beirat-alpha.de)

Die nachfolgenden Ausführungen basieren ganz überwiegend auf den Unterlagen der DB InfraGo und der Bundesgutachter für die Verkehrswegeplanung.

Gliederung:

1. Dem Bundestag stehen alle Optionen offen!
2. Die Entscheidungsmatrix der DB-InfraGo
3. Neubaustrecke
4. Sofortmaßnahme zur Optimierung der Dreigleisigkeit Stelle - Lüneburg
5. Verkehrsprognose 2040 und volkswirtschaftliche Bewertung
6. Hintergrund Güterverkehrsentwicklung
7. Der 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt
8. Hintergrund Dialogforum Schiene Nord
9. Umsetzbarkeit
10. Schlussbemerkung

1. Dem Bundestag stehen alle Optionen offen!

„Sofern der Deutsche Bundestag wesentliche Änderungen der Vorzugsvariante oder die Umsetzung einer Alternativvariante fordert, stimmen sich der Bund und die EIU zur Ausgestaltung der wirtschaftlichsten Lösung der vom Deutschen Bundestag geforderten Variante ab. Dabei kann auch eine Neuplanung der Leistungsphase 1 und 2 HOAI erforderlich werden.“

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) vom Januar 2026, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile , S. 2

EIU: Eisenbahinfrastrukturunternehmen

Dieses Zitat wurde vorangestellt weil von der DB InfraGO anderslautende Aussagen gegenüber der Presse getätigt wurden: „Wenn der Bundestag dem Neubau nicht zustimme, werde es keinen Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Hannover geben.“ <https://bahnblogstelle.com/238826/verbindung-hamburg-hannover-bahn-ist-fuer-neubau-und-hat-keinen-plan-b/>

2. Die Entscheidungsmatrix der DB-InfraGo

- Der von der DB InfraGo in der Entscheidungsmatrix betrachtete Ausbau der Bestandsstrecke **hat nichts mit Alpha-E zu tun**. Die DB InfraGo hat statt der einzelnen Maßnahmen des Alpha E einen komplett viergleisigen Ausbau von Ashausen bis Celle betrachtet, **da sie meint, die gesamten Kapazitäten nur auf dieser einen Strecke schaffen zu müssen**.
- Auf der Strecke Hamburg – Hannover hat die DB InfraGO mit **450 % mehr neuen Gleisen** kalkuliert als bei Alpha-E vorgesehen sind.
- Zudem beinhalten die Planungen der DB InfraGo auch noch weitgehend den **Neubau der Bestandsgleise** und dieser wird in den Städten aufgrund der 4 Gleise und der örtlichen Verhältnissen gegenüber unangepassten Geschwindigkeitserhöhungen sehr aufwendig.
- So kommt die absurde Kostenschätzung der DB InfraGo von **9,3 Mrd. €** zustande. (Die Schätzung für den Ausbau im Dialogforum Schiene Nord durch die DB für Alpha-E auf dieser Strecke betrug **476,3 Mio. €** für das 3. Gleis Lüneburg – Uelzen und **270 Mio. €** für die Blockverdichtung auf allen Strecken zusammen.)
- Der von der DB InfraGo untersuchte Bestandsausbau wäre extrem aufwendig, damit sehr teuer und sehr unwirtschaftlich.
- Der Umgang mit der Datenerhebung und Gewichtung in der Matrix (z. B. Umwandlung der Werte in reine Rangdaten) ist höchst fragwürdig.

3.1. Fertigstellung der Neubaustrecke 2050 bis 2063

- Für die Inbetriebnahme ist im Rahmenterminplan 2050 geplant.¹⁾ Allerdings steht darunter der folgende Absatz:
- *"In der Gesamtwertprognose (GWP) wurden die Risikosachverhalte auch auf mögliche terminliche Auswirkungen hin bewertet. Die daraus resultierende, mögliche Verzögerung des Vorhabens u.a. aufgrund von Verzögerungen im Planrechtsverfahren, Ressourcenengpässen bei beauftragten Baufirmen und Dienstleistern, Unwägbarkeiten aus Baugrund und Vermessung sowie baubetrieblichen Einschränkungen liegt, bezogen auf die Inbetriebnahme, bei insgesamt 13,5 Jahren."*
- Aus der Erfahrung vergangener Neubaumaßnahmen ist bekannt, dass solche Risiken nicht zu vernachlässigen sind. Eine Fertigstellung erst im Jahr 2063 dürfte also keinesfalls unrealistisch sein.

1) Anlage 2_DB InfraGO AG_Einzelvorstellung.pdf, S. 21

3.2. Die Gesamtwertprognose (GWP): 14,12 Mrd. €

- In der Kostenschätzung wird zunächst der Gesamtwertumfang (GWU) mit nominal 8,8 Mrd. Euro angegeben. Allerdings werden hierbei systematisch bestimmte Risiken und Bauzeitrisiken außer Acht gelassen. Diese Risiken ergeben einen Risikoaufschlag von 5,32 Mrd. Euro.
- Die Gesamtwertprognose (GWP) berücksichtigt diesen Risikoaufschlag und somit ergibt sich ein Wert von 14,12 Mrd. Euro für die Gesamtkosten.¹⁾ In der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung ist ausdrücklich festgehalten, dass die Gesamtwertprognose den Gesamtwertumfang als Bewertungskriterium ersetzt.²⁾

1) Unterlagen zur parlamentarischen Befassung: Anlage 2_DB InfraGO AG_Einzelvorstellung.pdf, S. 17

2) <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf> (Anlage 9.2 unter I.1.6.)

3.2. Die Gesamtwertprognose (GWP): 14,12 Mrd. €

6. Die zukünftigen Größen sind in Abweichung zum aktuellen Vorgehen der WR zukünftig im Erwartungswert zu schätzen. Dies bedeutet, dass die erwarteten Investitionskosten nicht mit dem bisher genutzten Gesamtwertumfang („GWU“) eines Vorhabens identisch sein müssen. Vielmehr wird zukünftig für die WR ein zwischen BMVI, EBA und EIU abgestimmtes Verfahren zur Schätzung der Investitionskosten auf Basis der Gesamtwertprognose („GWP“) herangezogen, welches in Abhängigkeit vom Planungsstand und den jeweiligen Gewerken bestimmte pauschale Kostenrisiken berücksichtigt. Dazu ist ein Risikokennwertekatalog für die Projekte der EIU durch das Fachgebiet Projektmanagement am Institut für Arbeitswissenschaft und Prozessmanagement der Universität Kassel im Auftrag der DB unter Begleitung durch das BMVI und das EBA erstellt worden, der die zukünftige Berechnung eines GWP nach der Lph 2 ermöglicht.

3.3. Das realistische Nutzen-Kosten-Verhältnis ist 0,90

- Die DB InfraGo berechnet auf der Basis des Gesamtwertumfangs (GWU) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,45.¹⁾ Dieses ist zwar die übliche Berechnung, aber gerade bei langlaufenden Projekten, bei denen die Gesamtwertprognose (GWP) erheblich nach oben vom Gesamtwertumfangs (GWU) abweicht, ist diese Methodik eine massive Beschönigung der wahren Verhältnisse. Risiken von erheblichem Ausmaß bleiben so bei der Kostenseite einfach unberücksichtigt.
- Auf der Basis der Gesamtwertprognose ergibt sich ein NKV von 0,90. Bei einer realistischen aktuellen Einschätzung der Wirtschaftlichkeit ergeben sich also höhere Kosten als Nutzen, das Projekt ist somit unwirtschaftlich.²⁾

1) Der Wert von 1,45 ist in den Unterlagen zur Bundestagsbefassung auf 1,5 gerundet worden.

https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile , S. 10, Ergebnis durch Division des Nutzens durch die Kosten.

2) Interessant ist, dass das Bundesverkehrsministerium bei der Fehmarnbeltanbindung beide Werte für das NKV berechnet hat und hierzu folgendes geschrieben hat: „Unter Berücksichtigung der o.g. Risikokosten des GWP ergäbe sich weiterhin eine positive Wirtschaftlichkeit (NKV von 1,1).“ <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/1915240.pdf> (S. 7) Wurde diese Berechnung jetzt weggelassen, weil sich mit einem Wert von 0,90 keine Wirtschaftlichkeit ergibt?

3.4. Wirtschaftliche Bewertung der Neubaustrecke

Wie zuvor dargestellt ist die Gesamtwertprognose (GWP) nicht einfach nur eine zusätzliche Kostenangabe, sondern sie soll nach der Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB InfraGo den Gesamtwertumfang (GWU) in der Wirtschaftlichkeitsrechnung (WR) ersetzen.

Hieraus ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

Gesamtkosten: 14,12 Mrd. EUR

Fertigstellung: 2050 bis 2063

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV): 0,90

Wie später gezeigt wird sind die Annahmen für die Nutzen, insbesondere für den Anstieg der Güterverkehre, sehr ambitioniert. Wenn sich die Entwicklung der vergangenen Jahre fortsetzt, wird das NKV noch viel niedriger ausfallen. Dies tritt ebenso ein, wenn die Neubaustrecke die angesetzten 167 Güterzüge gar nicht aufnehmen kann.

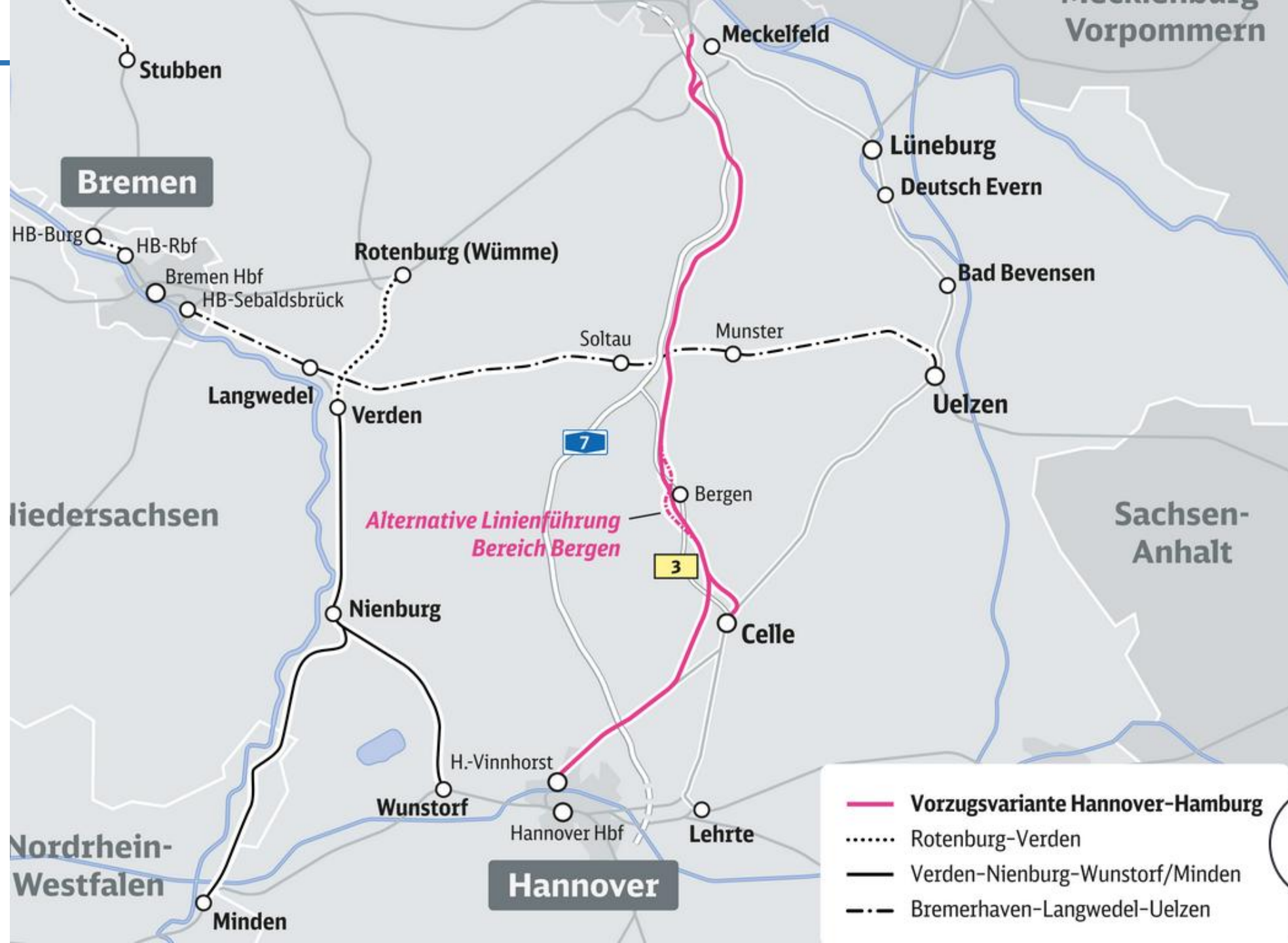
3.5. EBA lehnt die Forderungen der Region fast alle ab

- Die Forderungen der Region betreffen insbesondere besseren Schallschutz, Erschütterungsschutz, Erhalt von Wegebeziehungen, Wildbrücken und eine regionale Anbindung. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) schreibt hierzu: "Durch die Regionen vor Ort wurden zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über die gesetzlichen Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt werden konnten, erhoben. Sollten diese Forderungen im Zuge der Projektrealisierung umgesetzt werden, würde dies zu Mehrkosten und einer damit verbundenen deutlichen Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors führen. Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfohlen werden.,, Unterlagen zur parlamentarischen Befassung Anlage 1_Eisenbahn-Bundesamt_Empfehlung und Prüfbericht.pdf (Seite 14)
- Wie sich bereits bei der Betrachtung des NKV gezeigt hat, Insgesamt belaufen sich die Forderungen der Region auf 4,994 Mrd. €. Würden diese alle berücksichtigt, würden sich Gesamtkosten (GWP) von **19,114 Mrd. €** ergeben.

3.6. Fast keine Trassenbündelung

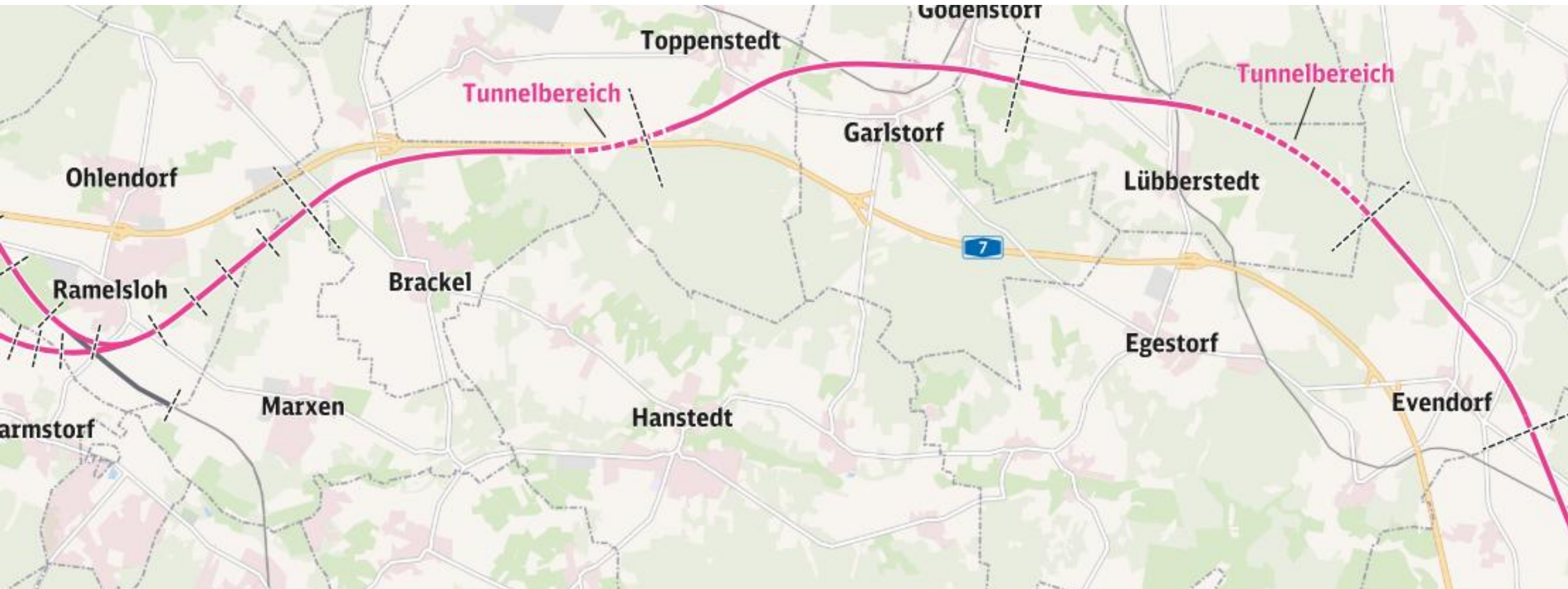
- Das raumordnerische Gebot der Trassenbündelung wird nicht eingehalten: **Nicht einmal auf 10 Prozent der Strecke gibt es eine Bündelung**, dies ist im Wesentlichen ein Streckenabschnitt bei Soltau.¹⁾ Ansonsten läuft die Strecke überwiegend Kilometer von der A 7 beziehungsweise B 3 entfernt durch die freie Landschaft und kreuzt die A 7 bzw. B 3 an einigen Stellen.
- Die Begründung für den gänzlich unsymmetrischen Untersuchungsraum lag gerade in der angestrebten Trassenbündelung.
- Auf der nächsten Seite ist die Gesamtstrecke dargestellt. Die fehlende Trassenbündelung ist hier bereits gut erkennbar. Auf Seite 12 ist exemplarisch der Verlauf der Trasse zwischen Ramelsloh und Evendorf dargestellt. Die Gemeinden werden zwischen Autobahn und Bahntrasse eingeschlossen.

1) <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/hannover-hamburg.html#ErgebnissetechnischeVorplanung> (interaktive Karte der Strecke)



<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/home.html>

3.6. Fast keine Trassenbündelung



3.7. Keine Raumverträglichkeitsprüfung

Das Niedersächsische Wirtschaftsministerium hat bereits mit Schreiben vom 5.5.2022 an die Deutsche Bahn AG auf seine Rechtsauffassung zu einem Raumordnungsverfahren (jetzt Raumverträglichkeitsuntersuchung) hingewiesen :

„Großprojekt Hamburg/Bremen–Hannover (Nr. 2-003-V03 BVWP, „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“) Erfordernis eines Raumordnungsverfahrens für das Teilprojekt ABS/NBS Hamburg-Hannover

...Nach unserer derzeitigen Auffassung ist ein möglicherweise großräumiger Planungsansatz ohne Raumordnungsverfahren nicht mit dem Raumordnungsgesetz (ROG) und dem Niedersächsischen Raumordnungsgesetz (NROG) in Einklang zu bringen. Gern bieten wir vor diesem Hintergrund an, dass die landesseitig zuständigen Behörden Sie zu diesen Fragen weiter beraten und begleiten. ...“

Stattdessen wird von der DB InfraGo auf die vollkommen intransparente Untersuchung durch den Vorhabenträger selbst verwiesen.¹⁾ Auf diese Weise werden die Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit bei der Trassenfindung komplett ausgehebelt. Auch nur so ist erklärbar, dass ein Streckenvorschlag fast ohne Trassenbündelung entstanden ist.

1) Anlage: NBS Hamburg-Hannover_BMV-Bericht.pdf, S. 4

3.8. Fehlende Bürgerbeteiligung

Eine **Bürgerbeteiligung**, wie sie nach dem "Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung" des Verkehrsministeriums erforderlich gewesen wäre, hat zu dem Vorschlag der Neubautrasse nicht stattgefunden. Zu ihren Infoveranstaltungen hat die DB InfraGo folgendes geschrieben: „Entlang von unterschiedlichen Themeninseln können sich alle Interessierten über die verschiedenen Aspekte der Neubauplanung informieren, ähnlich einem Tag der offenen Tür.“ Dies war kein Beteiligungsformat. In einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Verkehr heißt es, dass „... die Bürger von Beginn an umfassend und transparent im Sinne einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung an den Verfahren beteiligt werden.“

3.9. Nürnberg – Erfurt als Vergleich

Die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt wird oft als ein Beispiel für besonders schnelles Bauen von Neubaustrecken angeführt. Das ist aber nicht zutreffend:

- Bauzeit: 1996 – 2017 (3 Jahre Pause wegen fehlender Finanzen, also 18 Jahre Bauzeit.)
- Bei dem Zeitplan für Hamburg – Hannover ist hingegen eine Bauzeit von 14 Jahren angesetzt worden, hier soll das Bauen also 3 Jahre schneller gehen.
- Die Zulaufstrecke Nürnberg – Ebensfeld wird als Beispiel dafür angeführt, dass Bauen im Bestand angeblich länger als ein Neubau dauert. Das ist nicht zutreffend. Als Beispiel sei hier der Abschnitt „Eggolsheim Süd -Strullendorf“ angeführt. Hier hat die Planfeststellung 1996 angefangen, wurde dann aber für 21 Jahre unterbrochen und erst 2017 weiterverfolgt. Die Strecke wurde 2025 in Betrieb genommen, also 8 Jahre nach der Wiederaufnahme der Planfeststellung. Die Bauzeit für diesen Abschnitt betrug 4 Jahre.¹⁾
- Dieser Bestandsausbau dauert hier insgesamt so lange, weil man über 20 Jahre lang die Planungen gestoppt hatte.
- 1) https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsprojekt_Deutsche_Einheit_Nr._8

3.10. Montabaur

Teils werden die Perspektiven bei einem Regionalhalt in Soltau mit den Entwicklungen in Montabaur verglichen. Das ist aus vielen Gründen nicht zutreffend:

- In Montabaur gibt es einen ICE-Halt. Einen ICE-Halt in Soltau wird es an der Neubaustrecke definitiv nicht geben.
- Die wirtschaftliche Entwicklung ist in Montabaur maßgeblich durch die Firma United Internet geprägt. Diese ist in den letzten 30 Jahren sehr stark expandiert, hat ca. 10.500 Beschäftigte und hat ihren Hauptsitz in Montabaur.¹⁾
- Sowohl der Anstieg der Beschäftigten in Moabaur als auch das hohe Gewerbesteueraufkommen sind maßgeblich auf den Konzern United Internet zurückzuführen.

1) https://de.wikipedia.org/wiki/United_Internet

4.1. 147 % Auslastung auf der Strecke!?

Die DB InfraGo führt als entscheidendes Argument für eine Neubaustrecke eine Auslastung von 147 % auf der Strecke Hamburg – Hannover an. Wie ist dies einzuordnen?

Diese Überlastung betrifft tatsächlich den **Streckenabschnitt Lüneburg – Stelle**.¹⁾ Dieser Abschnitt ist bereits dreigleisig, aber es fehlen Weichen, so dass von Lüneburg nach Stelle im Regelbetrieb weiterhin nur 1 Gleis zur Verfügung steht. **Die dreigleisige Strecke ist zur Zeit in Richtung Norden nicht leistungsfähiger als eine zweigleisige Strecke!** Außerdem bezieht sich die Angabe von 147 % Auslastung nur auf den Zeitraum von 6 Uhr bis 22 Uhr, ohne dass dies kenntlich gemacht wurde.¹⁾

1) Antwortschreiben der DB InfraGo an den Projektbeirat vom 10.11.2025

4.1. 147 % Auslastung auf der Strecke!?



Auf Basis von Auswertungen der Zugzahlen von 2022 wurden die Auslastungen ermittelt (Betrachtungszeitraum 6 - 22 Uhr). Eisenbahnstrecken gelten gem. Ril 405 mit einer Auslastung von >115 % als überlastet. Der maßgebende Abschnitt für den Gesamtkorridor ist Lüneburg - Stelle mit einer Auslastung von 147 % (tatsächliche Zugzahl 148 Züge, Nennleistung 101 Züge).

Mit den zusätzlichen Umleitungsverkehren während der Generalsanierung Hamburg - Berlin liegt die Zugzahl im Tageszeitraum nördlich von Uelzen ca. 35 Züge höher als ohne Umleitungsverkehre. Das Angebot des Regelverkehrs wurde dabei nicht reduziert. Es mussten jedoch fahrplanerische Anpassungen (z. B. Fahrzeitverlängerungen und geänderte Haltepolitik) vorgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Quelle: Antwortschreiben der DB InfraGo an den Projektbeirat vom 10.11.2025

DB InfraGO AG

4.2. Optimierung der Dreigleisigkeit zwischen Stelle und Lüneburg

- Die Untersuchungen der DB Netz AG im Rahmen der Gläsernen Werkstatt von 2019 zur Optimierung dieser Dreigleisigkeit zeigen, dass lediglich einige neue Weichen, ein Überwerfungsbauwerk (Gleisbrücke), Überholgleise und die Wiederherstellung der zweigleisigen Durchfahrung der Westseite im Bahnhof Lüneburg (für die Generalsanierung geplant) auf dem Streckenabschnitt zwischen Lüneburg und Stelle notwendig sind, um die Überlastung auf dieser Strecke zu beseitigen.¹⁾ Die entsprechende Grafik findet sich auf der nächsten Seite. Mit der optimierten Dreigleisigkeit ergeben sich folgende Nennleistungen der Strecken:
- Stelle – Lüneburg: $74 + 44 + 43 = 161$ Züge
Lüneburg – Stelle: $58 + 42 + 43 = 143$ Züge
(jeweils Güterzüge + Nahverkehrszüge + Fernverkehrszüge)

1) https://www.hamburg-bremen-hannover.de/files/page/6_mediathek/downloads/dreigleisiger_ausbau/190404-HHBH-Bewertung-3-Gleis-Lueneburg-Uelzen-Drittes-Treffen-Teil2.pdf Beschreibung der Maßnahmen: S. 10, Ergebnis: S. 15)
Anmerkung: Die 132 Güterzüge die in der Überschrift genannt werden, sind die Summe der Güterzüge in beide Richtungen ($74 + 44 = 132$). Wichtig ist, dass sich diese ganze Betrachtung nur auf den Tageszeitraum (6 – 22 Uhr bezieht).

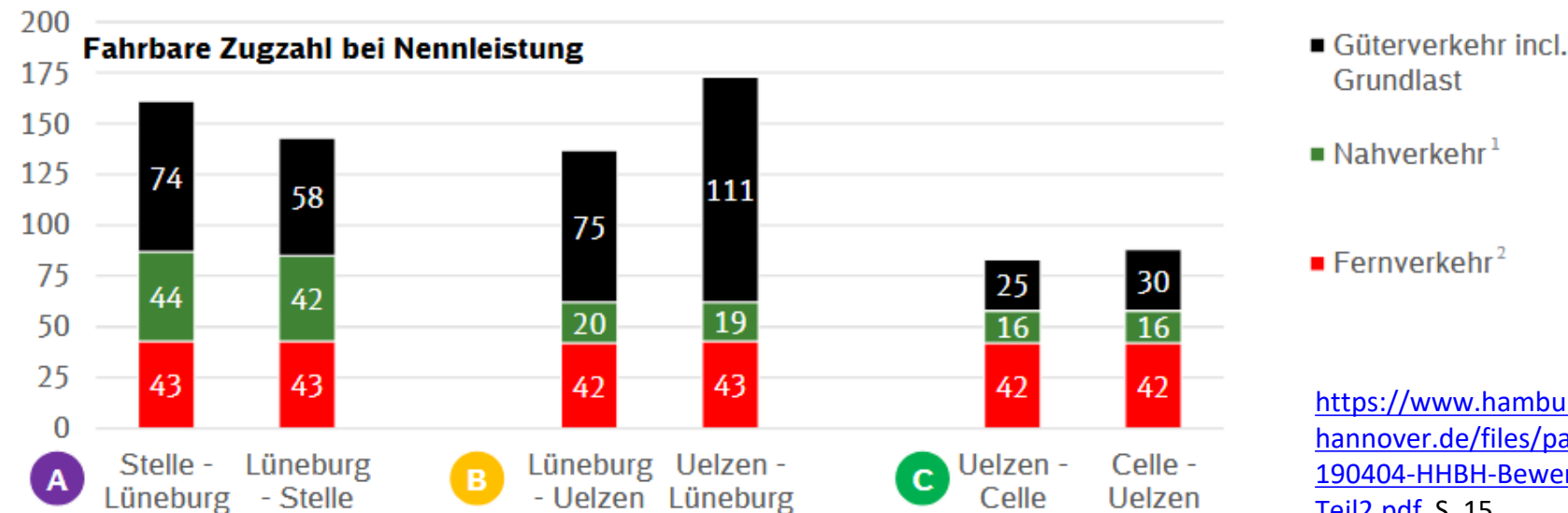
Mit der optimierten Dreigleisigkeit sind 132 Güterzüge im Tageszeitraum mit optimaler Betriebsqualität fahrbar

Ergebnisse

Fahrbare Zugzahlen auf den Streckenabschnitten im Tageszeitraum

Tages-
zeitraum
6 – 22 Uhr

- Der Fernverkehr und der Nahverkehr werden als festes Betriebsprogramm gesetzt.
- Für den Güterverkehr wird die Anzahl fahrbarer Trassen analytisch ermittelt.
- Durch Fahrplanzwänge Leistungsfähigkeit in Nord-Süd-Richtung nördlich Lüneburg höher.
- Gleisnutzung Lüneburg – Uelzen für hohe SGV-Leistungsfähigkeit Süd-Nord angepasst.



- Die ausgewiesenen **Güterzugzahlen** unterstellen, dass **keine Ausweitung des Angebots im SPNV/SPFV** ggü. 2019 stattfindet.
- Die Zugzahlen setzen einen **leistungsfähigen Ausbau der Knoten** voraus.

4.3. Diese Überlastung kann in wenigen Jahren beseitigt werden!

- Mit der Optimierung der Dreigleisigkeit könnte die aktuelle Überlastung der Strecke Stelle – Lüneburg beseitigt werden. Die Auslastung läge bei 148 Züge / 143 Züge = 103 %. Reserven für Güterzüge gäbe es zudem im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr).
- In der Gegenrichtung wären sogar 161 Züge in dem Zeitraum fahrbar. Hier würde es also deutliche Reserven geben.
- Zumindest die fehlenden Weichen sollten im Rahmen der Generalsanierung eingebaut werden.
- **Die stärkste aktuelle Überlastung auf einem Streckenabschnitt der Strecke Hamburg – Hannover könnte mit dieser Maßnahme innerhalb weniger Jahre beseitigt werden.**
- **Es wäre vollkommen unverantwortlich diesen Engpass nicht schnellstmöglich aufzulösen und stattdessen auf die Fertigstellung einer Neubaustrecke in 25 bis 38 Jahren zu warten!**
- Mit der optimierten Dreigleisigkeit wäre der größte Engpass beseitigt. Allerdings verbleibt auf der Strecke Hamburg – Hannover aktuell ein Engpass zwischen Lüneburg und Uelzen und die Strecke soll zudem für zukünftige zunehmende Verkehre erweitert werden.

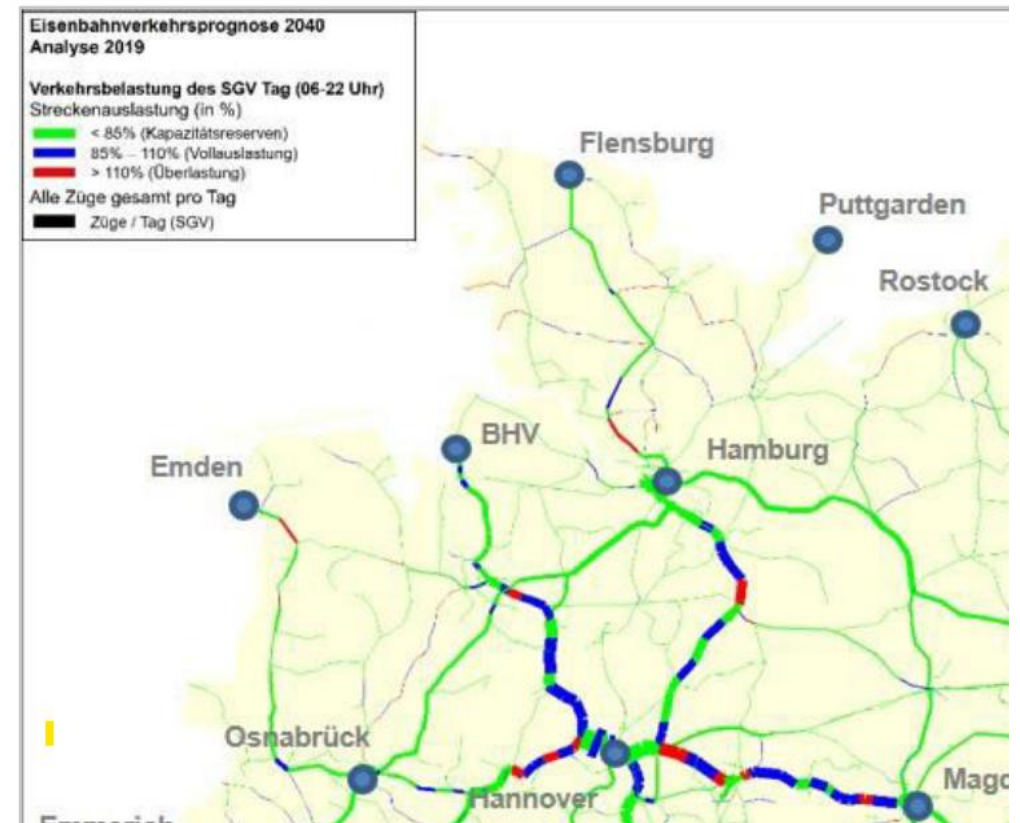
5.1. Verkehrsprognose 2040 und volkswirtschaftliche Bewertung

- Dem Bundestag wurde im letzten Jahr die Verkehrsprognose 2040 vorgelegt. Bei den Unterlagen für die parlamentarische Befassung für die Neubaustrecke Hamburg – Hannover fehlte zunächst noch die volkswirtschaftliche Bewertung mit der Berechnung des NKV. Für insgesamt 11 Vorhaben wurde im Januar 2026 diese volkswirtschaftliche Bewertung nachgereicht.
- Die nachfolgenden Ausführungen in diesem Abschnitt beziehen sich einzig auf diese grundlegenden Dokumente für die Entscheidung des Bundestages.
- Zunächst wird der Istzustand (2019) betrachtet und anschließend auf die Bewertung der beiden relevanten Projektbündel eingegangen.

5.2 Verkehrsprognose 2040, Analyse 2019

https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahnverkehrsprognose-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile, S. 39

- Rechts ist die Analyse für 2019 dargestellt. Die Verkehrszahlen von 2019 bis heute haben sich nicht so stark verändert, so dass dies in erster Näherung eine gute Einschätzung für den aktuellen Stand ist. Es handelt sich um die Darstellung für den kritischen Tageszeitraum von 6 - 22 Uhr.
- **Auf der Strecke Hamburg – Hannover ist in dieser Betrachtung eine Überlastung (Rot) überhaupt nur zwischen Lüneburg und Uelzen vorhanden.**
- Dieses Ergebnis ist erklärungsbedürftig, denn wie zuvor dargestellt gibt es aktuell eine Überlastung zwischen Lüneburg und Stelle (147 % Auslastung). Die Erklärung hierfür ist, dass bei den Betrachtungen der Verkehrsprognose und der volkswirtschaftlichen Bewertung von einem sinnvollen Ausbau der Strecken ausgegangen wird. Hier wird also unterstellt, dass bereits ausreichend Weichen auf dieser Strecke vorhanden sind. Dieses Ergebnis bestätigt also die Untersuchungen der DB Netz AG im Rahmen der gläsernen Werkstatt.



5.3. Aktuelle Bewertungen für den BVWP

- Nebenstehend ist ein Auszug aus der Liste der aktuell bewerteten Projekte angeführt. Das NKV ist jeweils auf Basis des Gesamtwertumfangs (GWU) berechnet worden. Beim Projektbündel 2 handelt es sich um die ABS/NBS Hamburg – Hannover. Das Projektbündel 3 beinhaltet bis auf das 3. Gleis von Lüneburg nach Uelzen die Bestandteile des vorherigen Vorhabens „optimiertes Alpha-E“. Das Projektbündel 3 hat von allen 11 untersuchten Vorhaben mit einem Wert von 1,9 das höchste NKV.
- Auf der nächsten Seite ist zunächst der Bezugsfall für die beiden Projekte dargestellt. Dies ist die verkehrliche Situation auf der Basis der aktuellen Prognosen im Jahr 2040 unter der Annahme, dass die aktuell zu bewertenden Projekte noch nicht umgesetzt sind.

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV),
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile , S. 3

NKV-Bewertungen 2024/2025		
Vorhaben	zu beginnende Teilvorhaben	NKV
Projektbündel 2: ABS/NBS Hamburg – Hannover, Hamburg – Celle – Lehrte, Knoten Hamburg	Hamburg - Hannover	1,5
Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen2, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle	ABS Bremerhaven - Bremen - Langwedel ABS Langwedel - Uelzen ABS Hameln - Elze	1,9
Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda	Hanau - Langenselbold NBS Gelnhausen - Fulda (BUV) NBS Fulda - Gerstungen (BUV)	1,5
Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm. ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau	ABS/NBS Molzau - Graben-Neudorf - Karlsruhe NBS Frankfurt a.M. - Mannheim (BUV) Wallauer Spange	1,1

5.4. Bezugsfall 2040

- Überlastung auf der Strecke von Hamburg nach Hannover gibt es nur zwischen Stelle und Uelzen. **Südlich von Uelzen sind bis Hannover ausreichend Kapazitäten vorhanden.** (Lediglich für den Güterverkehr gibt es noch einen Engpass nördlich von Lehrte.)
- Bereits auf Basis dieser Erkenntnis ist unverständlich, warum eine Neubaustrecke von Hamburg nach Hannover nötig sein sollte um die Überlastungen zu beseitigen.

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile, S. 14

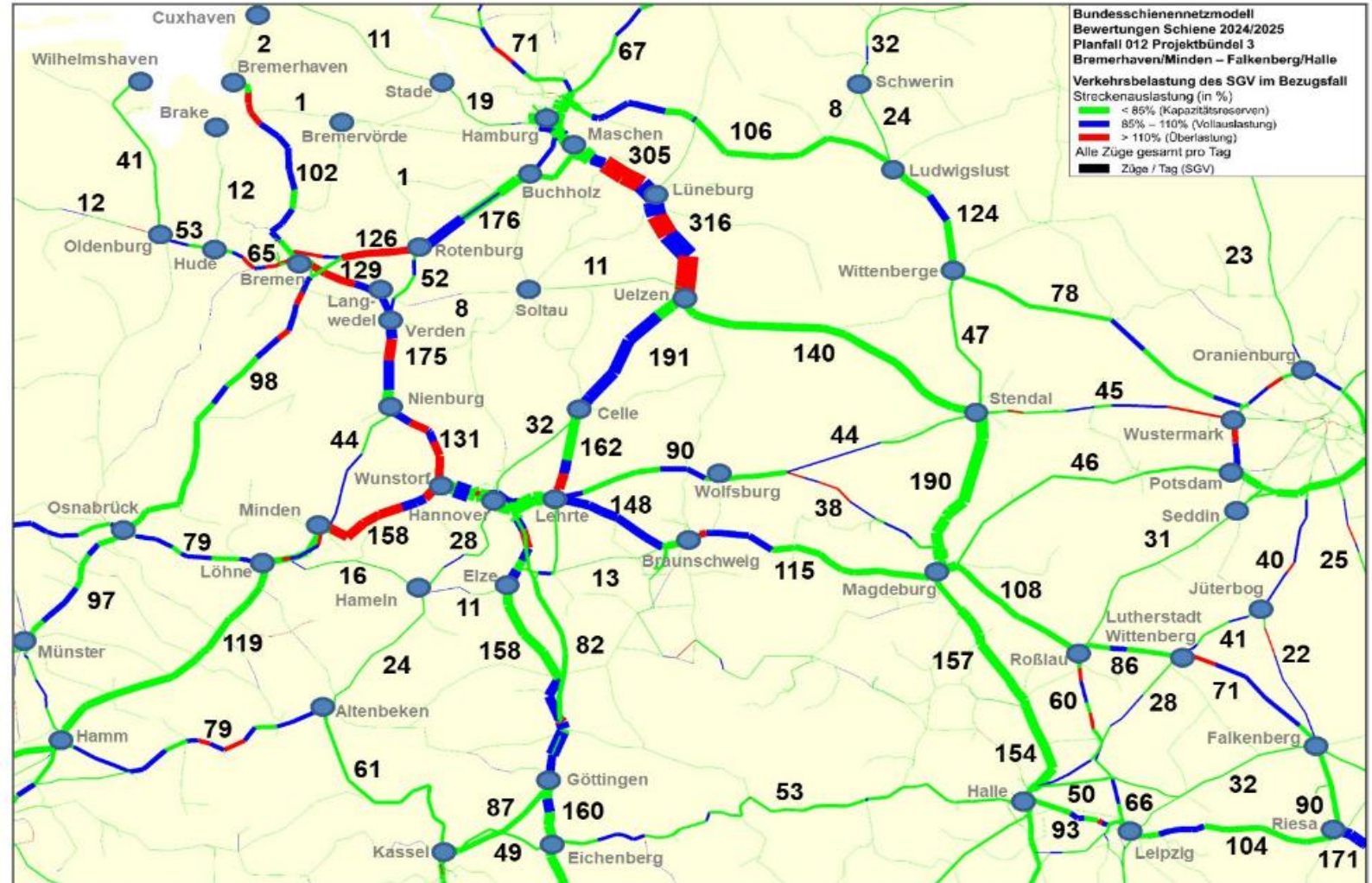


Abbildung 6: Verkehrsbelastungen des SGV im Bezugsfall

5.4. Planfall für Projektbündel 3

- Hier erkennt man deutlich, wie die Überlastungen im Bereich Bremen/Hannover beseitigt sind.
- Aber auch auf der Strecke Hamburg – Hannover sind die Überlastungen zwischen Stelle und Lüneburg beseitigt. Auch die Überlastung nördlich von Lehrte ist aufgelöst. Hier ist deutlich zu erkennen, wie die einzelnen Maßnahmen des Bündels (Alpha-E Maßnahmen) zusammenwirken und Engpässe auflösen.

Projektdossiers der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/projektdossiers-volkswirtschaftliche-bewertungen-gemaess-bedarfsplanumsetzungsvereinbarung-buv.pdf?__blob=publicationFile, S. 15

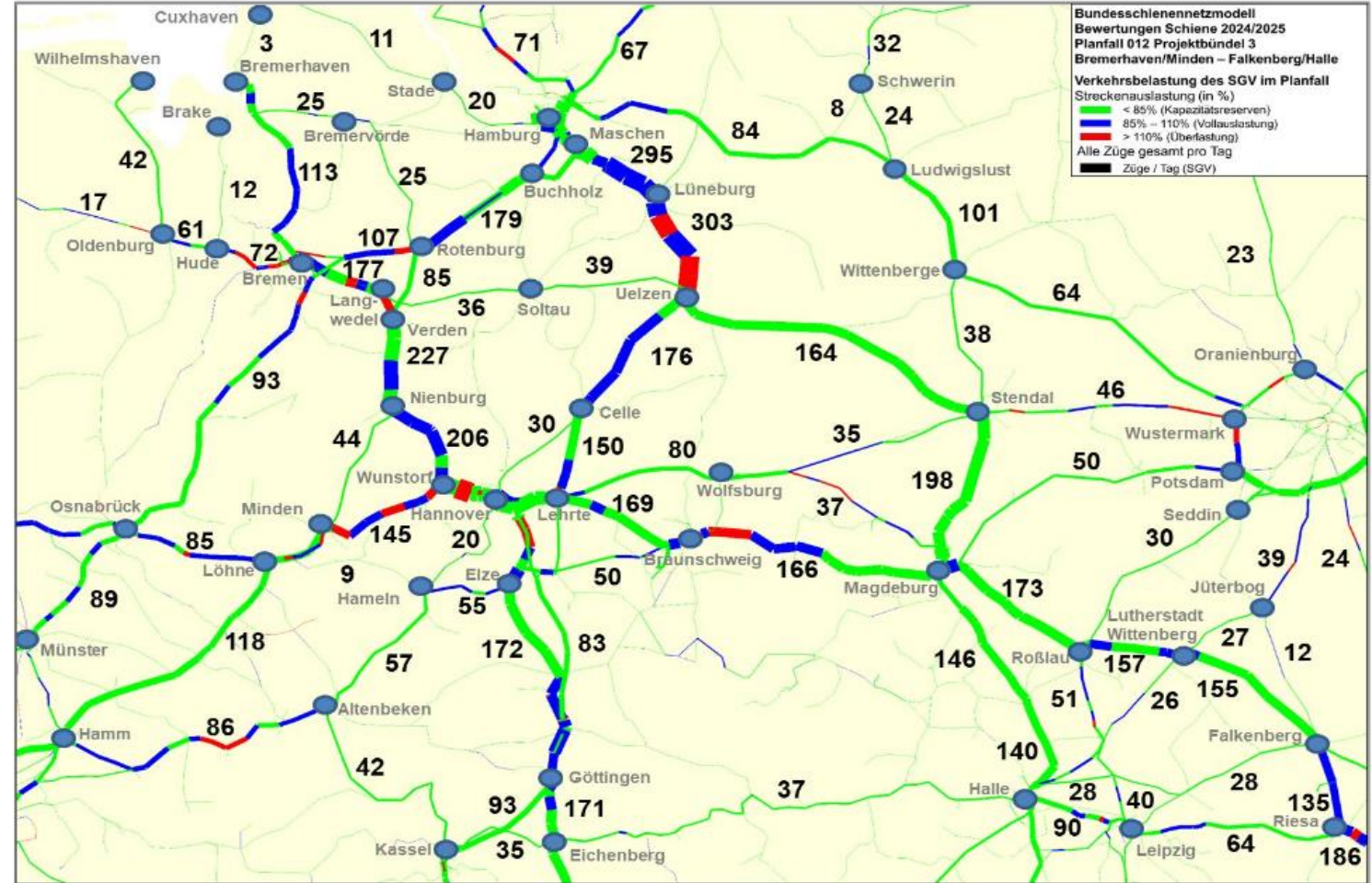


Abbildung 7: Verkehrsbelastungen des SGV im Planfall

5.5. Fazit: Projektbündel 3 um das 3. Gleis Lüneburg - Uelzen ergänzen!

- Es ist ganz deutlich zu sehen, dass bei Umsetzung des Projektbündels 3 auf der Strecke Hamburg – Hannover lediglich ein Engpass zwischen Lüneburg und Uelzen verbleibt.
- **Würde das Projektbündel 3 um das 3. Gleis von Lüneburg nach Uelzen ergänzt, wären alle Engpässe auf der Strecke Hamburg Hannover aufgelöst.**
- **Da das Projektbündel 3 ein NKV von 1,9 hat ist davon auszugehen, dass dieses Projekt auch bei der Ergänzung mit dem 3. Gleis Lüneburg – Uelzen und der Verwendung der Gesamtwertprognose ein NKV von deutlich über 1 hat.**
- Ein weiterer Vorteil wäre, dass eine Fertigstellung des 3. Gleises Lüneburg – Uelzen bis 2040 realistisch ist, während bei der Neubaustrecke mit einer Fertigstellung erst 2050 bis 2063 gerechnet werden kann.

5.6. Zeit bis zur Fertigstellung für ein 3. Gleis Lüneburg - Uelzen

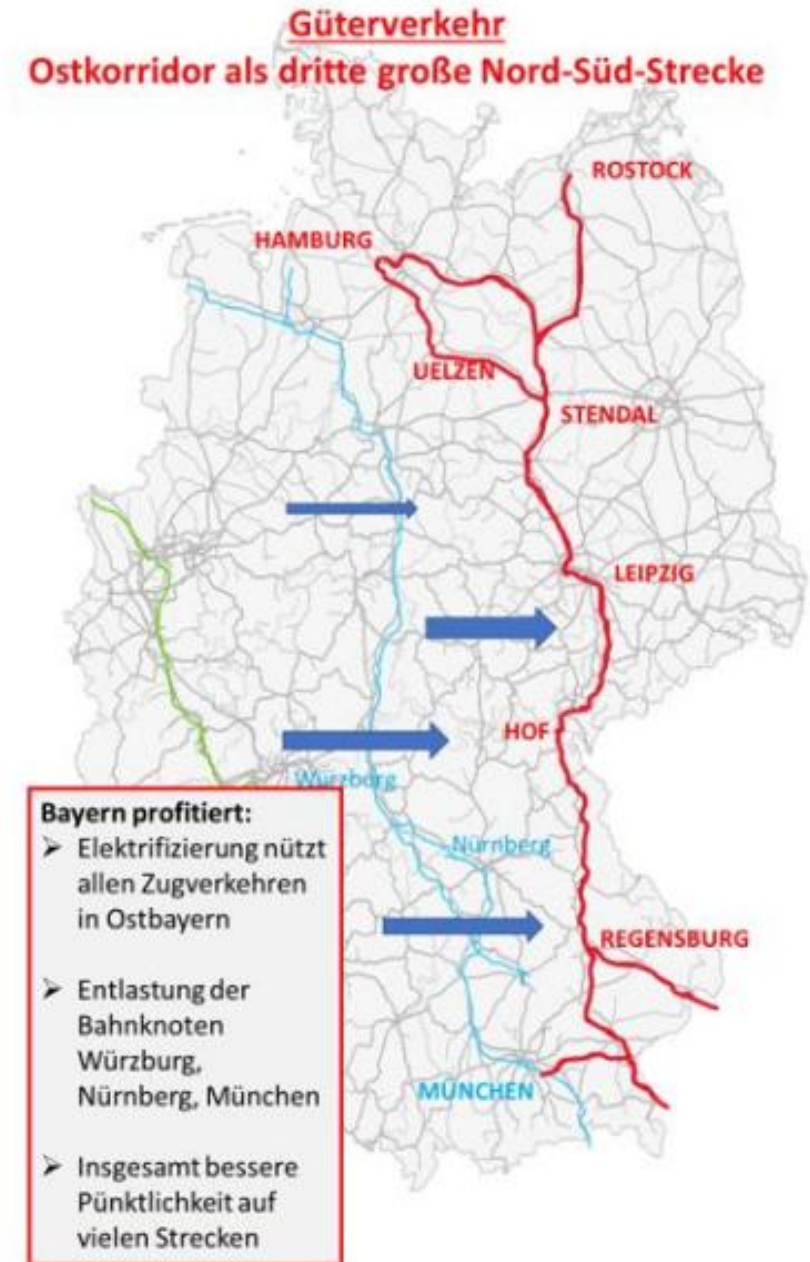
- Das 3. Gleis zwischen Stelle und Lüneburg:
Entfernung: 27,3 km
Es wurden 35 Kilometer neue Gleise gebaut.
Planungsbeginn 2001
Baubeginn 2009
Fertigstellung 2014
Die Entfernung Lüneburg – Uelzen beträgt 35 km
Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Lehrte%E2%80%93Hamburg-Harburg
- Bei diesem vergleichbaren Vorhaben betrug also die Zeit vom Planungsbeginn bis zur Fertigstellung insgesamt 13 Jahre. Die reine Bauzeit betrug 5 Jahre. Allerdings gibt es schon Vorplanungen aus der gläsernen Werkstatt für das 3. Gleis Lüneburg – Uelzen und denkbar wäre, die Generalsanierung für gewisse Vorbereitungen zu nutzen, so dass es durchaus auch schneller gehen könnte.

5.7. Reserven für den Güterverkehr

In der Darstellung für den Planfall für Projektbündel 3 ist deutlich zu erkennen, dass die nördliche Zulaufstrecke für den Ostkorridor (Hamburg – Wittenberge – Stendal) noch deutliche Reserven hat.

Darstellung der DB InfraGo vom 11.06.2024, deutlich wird, dass der Ostkorridor von Hamburg aus sowohl über Uelzen als auch über Wittenberge (nördliche Route) angesteuert werden kann.

http://europabrunnendeckel.de/download/RadwegBahn_VO_24_210_45_61.pdf ,S. 16 im Gesamtdokument

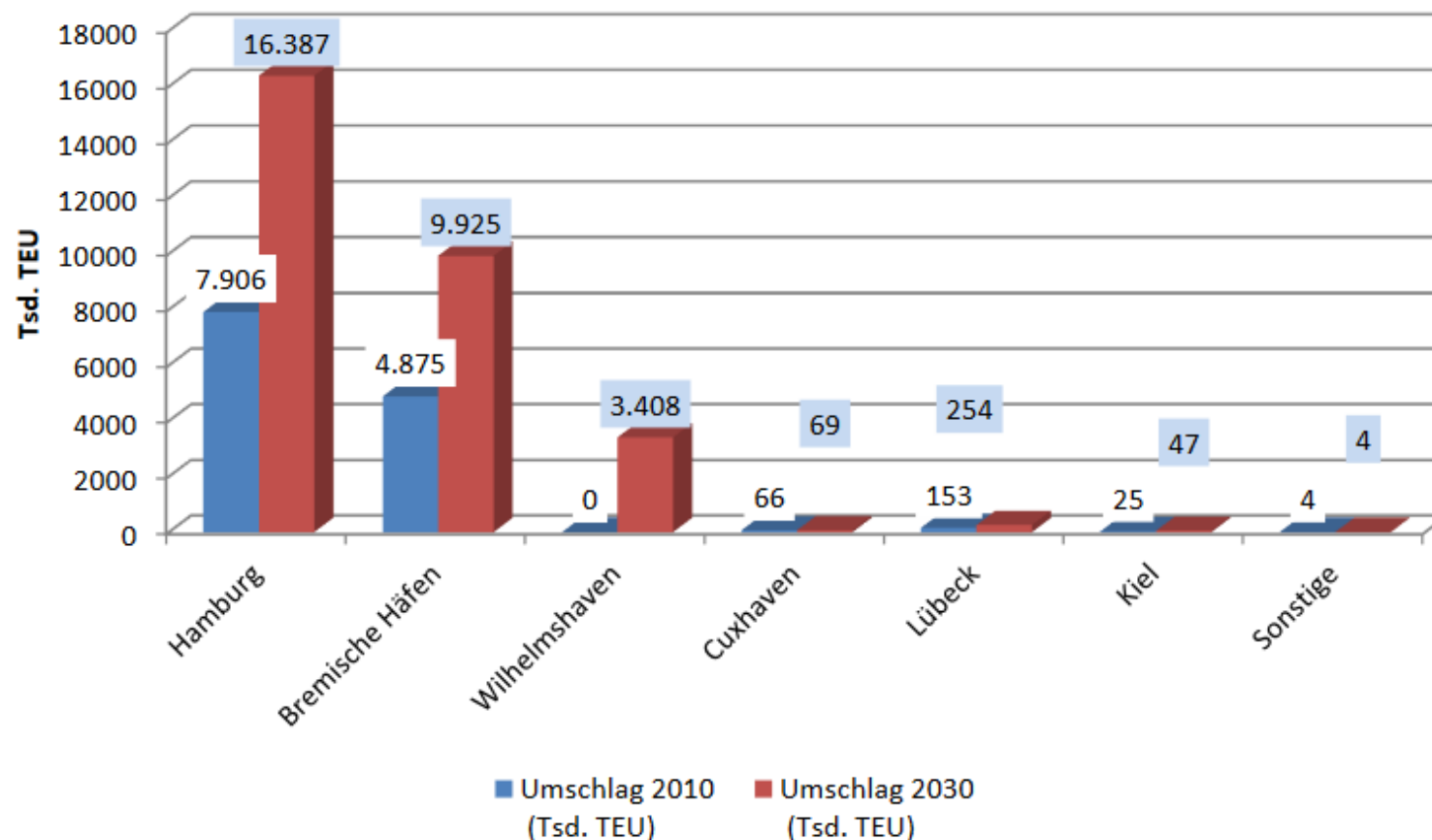


6.1. Hintergrund Güterverkehrsentwicklung

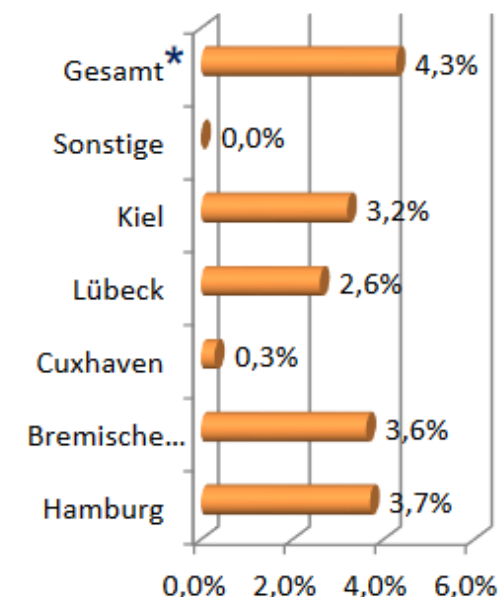
- Alpha-E wurde auf die Prognosen für das Jahr 2030 ausgelegt. Es wurde von einem sehr starken Anstieg der Güterverkehre ausgegangen.
- Die aktuelle Prognose für die Anzahl der Güterzüge auf der Strecke Hamburg – Hannover für 2040 ist um 8 % niedriger als der ursprüngliche Wert für 2030.¹⁾
- Allerdings ist auch dieser Ansatz noch sehr hoch und erscheint angesichts der tatsächlichen Entwicklung als zu hoch.
- Im Dialogforum Schiene Nord wurde für den Hamburger Hafen von 2010 bis 2030 eine Zunahme des Containerumschlags um **107 %** unterstellt. (siehe Grafik auf der nächsten Seite).
- Von 2010 bis 2025 gab es allerdings nur einen Anstieg **von insgesamt 5 %**. (siehe übernächste Seite)

1) Schreiben des Bundesverkehrsministeriums

Umschlag in Tsd. TEU 2010 und 2030



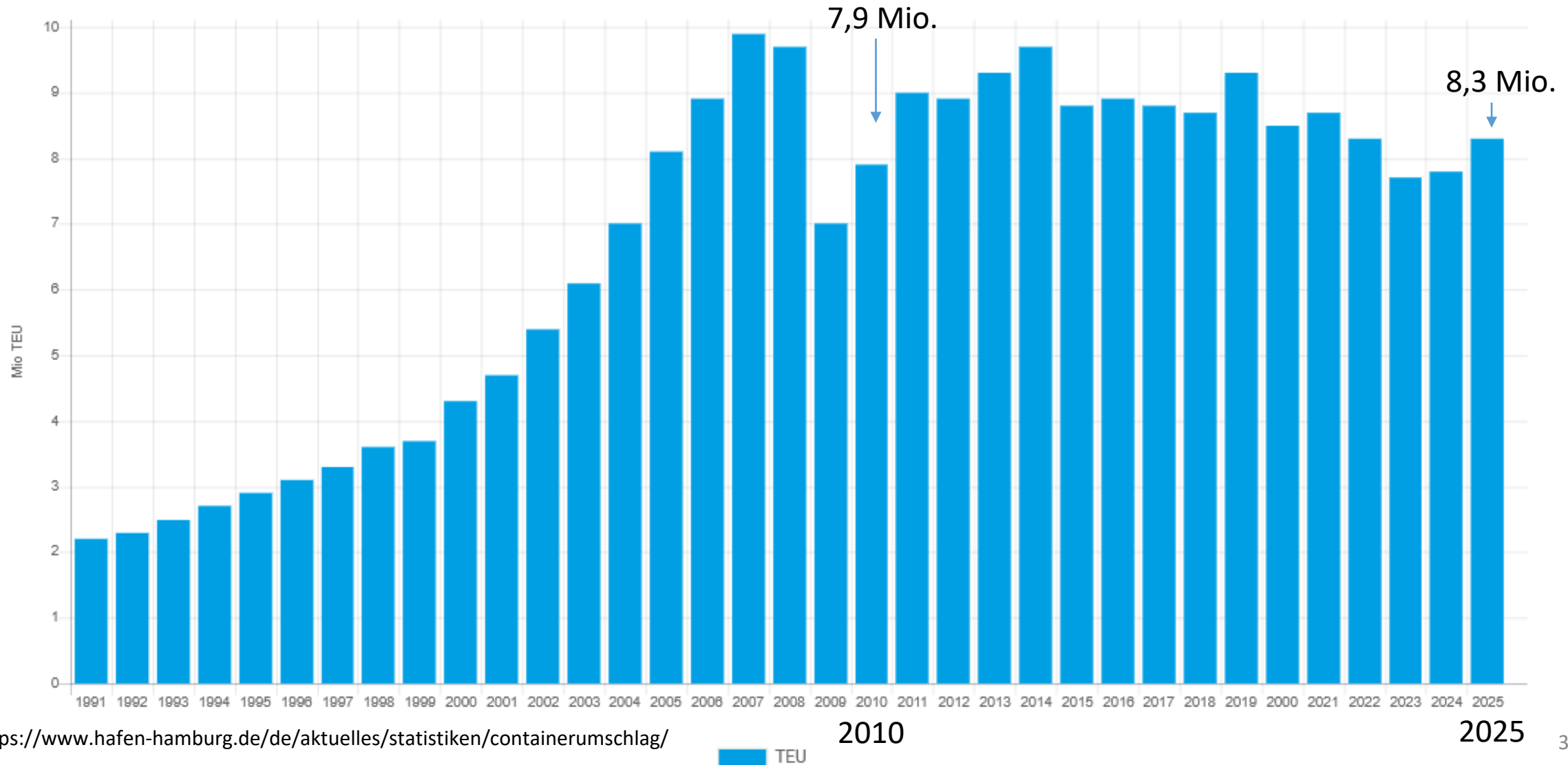
Ø % p.a. Umschlag (TEU)



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 - 2025, in Millionen TEU



6.2. Massengüter und Prognoseverfehlungen

- Bei den Massengütern wird es bei den Energiegütern (Kohle, Koks, Mineralölprodukte) aufgrund der Energiewende einen starken Rückgang geben. (Strom wird in Leitungen und Wasserstoff überwiegend in Pipelines transportiert werden.)
- Mit der zunehmenden Elektrifizierung der LKW werden die Nachteile von LKWs beim Klimaschutz abnehmen und wenn autonomes Fahren sich durchsetzen wird, wird es eine Wettbewerbsverschiebung zugunsten der Straße geben.
- Auch die bisherigen Prognosen für den Schienengüterverkehr im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung waren regelmäßig deutlich zu hoch.¹⁾ So haben z.B. die Pläne 1992 und 2010 jeweils eine Verdopplung des Schienengüterverkehrs prognostiziert. Diese ist aber bei weitem nicht eingetreten.
- Bei der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt wurden 163 Güterzüge pro Tag prognostiziert, tatsächlich ist aber in mehreren Jahren bisher nur 1 Güterzug hier gefahren.

1) Siehe z.B.: **Rückblick auf die Erwartungen und Erfahrungen mit der Bundesverkehrswegeplanung**, Hans-Peter Wyderka, Geschäftsführer DVWG Niedersachsen-Bremen: Schwache Prognostik – Guter Plan, Hannover 27.10.2025

7. Der 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt

- Dieser Fahrplan erfordert massive Ausbaumaßnahmen, so dass der parlamentarische Staatssekretär Theurer von einer Relisierung 2070 sprach.
- Die Fahrzeit der ICEs Hamburg – Hannover ist im 3. Gutachterentwurf 63 Minuten.
- Die Fahrzeitanforderung wurde einfach von 2 . Zum 3. Gutachterentwurf um 10 Minuten verschärft. (63 Minuten statt 73 Minuten).
- Die An- und Abfahrzeiten im Hamburger Hbf. im 3. Gutachterentwurf haben mit einem Null-Knoten nichts zu tun. Der Hamburger Hbf. hätte auch ohnehin viel zu wenige Gleise. Die Grafik auf der nächsten Seite stellt den Fahrplan für Hamburg und Hamburg-Harburg aus dem 3. Gutachterentwurf dar.
- Der Bundestag hat sich für einen Deutschlandtakt ausgesprochen aber nicht diesen Fahrplanentwurf beschlossen.

Fahrplan Deutschlandtakt

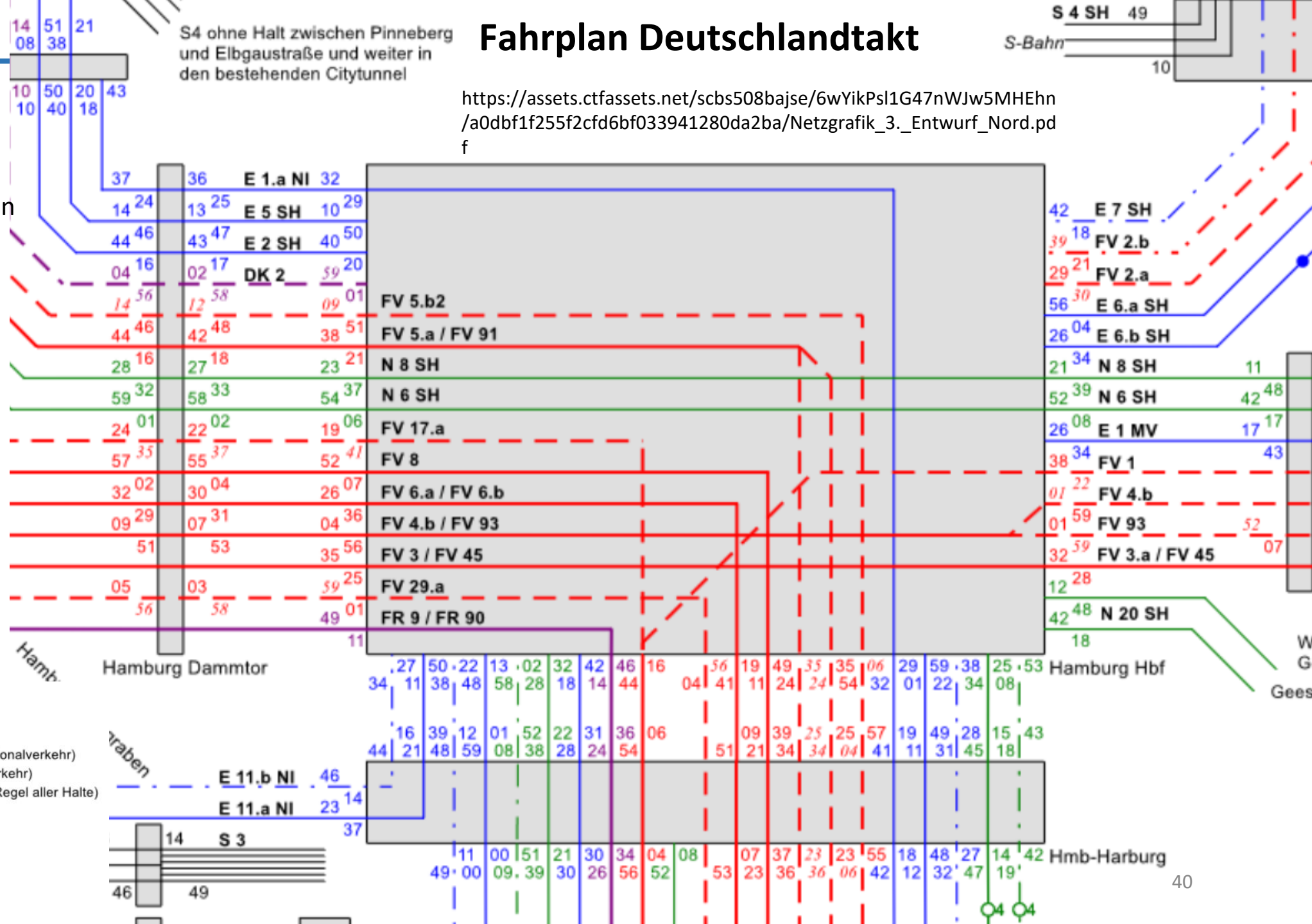
https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cfd6bf033941280da2ba/Netzgrafik_3._Entwurf_Nord.pdf

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.)

Legende	
Zugkategorien	
	FV (Fernverkehr)
	FR (Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr)
	Express (beschleunigter Regionalverkehr)
	Nahverkehrszug (Bedienung in der Regel aller Halte)
	S-Bahn
Frequenzen	
	Zug verkehrt stündlich
	Zug verkehrt alle 2 Stunden
	Zug verkehrt nur in der HVZ



8.1. Hintergrund Dialogforum Schiene Nord

- Zeitraum: Februar bis November 2015
- Dialogforum Schiene Nord (2015): 94 Vertreter von Bürgerinitiativen, Gemeinden, Städten, Landkreisen, Verbänden sowie zahlreiche Vertreter der DB und des Bundesverkehrsministeriums sowie viele 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

8.2. 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

8.3. Was ist Alpha-E?

- **Alpha-E ist nicht der Ausbau einer Strecke, sondern schafft die notwendigen Kapazitäten mit Maßnahmen auf verschiedenen Strecken bzw. im Zusammenspiel vieler Maßnahmen. Für die Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden sind folgende Maßnahmen relevant:**

8.4 Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden a)

- **3. Gleis Lüneburg – Uelzen:** Kapazitätserhöhung (Engpassbeseitigung) auf der Strecke Hamburg – Lüneburg – Hannover
- **2. Gleis Rotenburg – Verden:** Kapazitätserhöhung (Engpassbeseitigung) auf der Strecke Hamburg – Rotenburg – Verden – Hannover
- **Elektrifizierung der Amerikaline** (Uelzen – Langwedel) und zusätzliche **Kreuzungsbahnhöfe:** Damit werden kürzere Wege für Gütertransporte von Bremerhaven und Wilhelmshaven nach Osten bzw. über den Ostkorridor nach Süden möglich. Im Planfall sind es 38 Güterzüge täglich. Diese müssten andernfalls den Weg über Hamburg und Lüneburg nach Uelzen nehmen und würden dabei auf beiden Strecken (Hamburg – Bremen und Hamburg – Hannover) Kapazitäten blockieren.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments



- Der Bundesgutachter hat Alpha-E eine Leistungsfähigkeit von 351 Güterzügen am Tag bescheinigt, tatsächlich waren es im Jahr 2022 hingegen 190.

BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH: Untersuchungsraum Hamburg/Bremen – Hannover Schienenverkehr im Bezugsfall 2030 Y, Dialogforum Schiene Nord, 06.10.2015 in Celle, S. 33

<https://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2b19cfb4fb68c9d363c74ef07605f6f6>

8.5 Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden b)

- Verschiedene kapazitätsteigernde niederschwellige Maßnahmen (Blockverdichtung, Überholbahnhöfe, Überwerfungsbauwerke) auf verschiedenen Streckenabschnitten.
- Reserven gibt es insbesondere indem der Ostkorridor auch über die Strecke Hamburg – Wittenberge angesteuert werden kann. Insgesamt wurden Reserven von ca. 100 Trassen festgehalten.

9 Umsetzbarkeit

- Letztlich handelt es sich bei der jetzt von der DB InfraGo vorgeschlagenen Variante um **eine Variante der Y-Trasse**. Diese wurde 1992 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und hat über 20 Jahre dringend notwendige Ausbauprojekte blockiert (z.B. 2. Gleis Rotenburg – Verden, z.B. Bau von Weichen beim 3. Gleis Stelle - Lüneburg). Über eine Aufnahme in das Landesraumordnungsprogramm ist die Planung nicht hinausgekommen. Mit einer Konzentration auf die Neubauplanung droht sich diese Geschichte zu wiederholen. Die Neubaustrecke stößt auf starken Widerstand und würde immense finanzielle Mittel benötigen. Bisher sind von den benötigten 14,12 Mrd. € gar keine finanziellen Mittel für die Neubaustrecke vorhanden.

10 Schlussbemerkung

- Im Internet sind jetzt noch die Schlussworte von dem parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann und dem stellvertretenden Vorsitzenden der DB AG Dr. Kefer beim Dialogforum Schiene Nord aufrufbar.¹⁾ Die Lage ist immer noch dieselbe: Wir brauchen schnellstmögliche Verbesserungen auf der Schiene. Es ist nicht entscheidend ob ein Zug einige Minuten schneller ankommt, entscheidend ist, dass er wieder pünktlich ankommt. Dazu müssen alle Ressourcen gebündelt werden, um dies schnellstmöglich wieder zu erreichen. Hierbei geht es nicht nur um die finanziellen Mittel. Auch die Ingenieurskapazitäten und die Kapazitäten der Baufirmen sind begrenzt. Wir müssen diese Mittel möglichst effizient einsetzen, damit die Bahn wieder zu alter Qualität findet. Die Fortsetzung der Planungen dieser Neubaustrecke würde dem direkt entgegenlaufen.
- In der Region haben sich die Städte und Gemeinden, Landkreise und Bürgerinitiativen sehr intensiv mit dem Projekt der Neubaustrecke auseinandergesetzt und auch inhaltlich sehr tief mit der Thematik befasst. Es ist davon auszugehen, dass der Versuch der Umsetzung dieser Neubauplanung angesichts der fehlenden Evidenz spätestens vor Gericht enden wird. Allerdings wären bis dahin weitere hunderte von Mio. € an Planungskosten verschwendet worden.

1) Herr Dr. Kefer (11 Minuten, z.B. Minute 8:30 - 9:45) https://www.youtube.com/watch?v=Jvliv6_2MxMH,
Herr Ferlemann (14 Minuten, z.B. die ersten 2 Minuten) https://www.youtube.com/watch?v=HU3qjfKaB_c