

## Projektbeirat Alpha-E

### Ausführungen zu Alpha-E und Neubaustrecke

#### 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:

- 3. Gleis Lüneburg – Uelzen: Kapazitätserhöhung (Engpassbeseitigung) auf der Strecke Hamburg – Lüneburg – Hannover
- 2. Gleis Rotenburg – Verden: Kapazitätserhöhung (Engpassbeseitigung) auf der Strecke Hamburg – Rotenburg – 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.
- 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.

#### Löst Alpha-E die Engpässe auf?

Alle Maßnahmen zusammen schaffen die positiven Kapazitätswirkungen des Alpha-E. Beigefügt ist die Betrachtung des Bundesgutachters aus dem Dialogforum Schiene Nord, diese ist unterlegt mit der Feststellung: „Die Überlastungen im Untersuchungsraum sind beseitigt.“ Zudem hat der Bundesgutachter für die im Dialogforum Schiene Nord betrachtete Version von Alpha-E ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,08 ermittelt.

#### Ist Alpha-E überholt?

Die Erarbeitung von Alpha-E ist mittlerweile 10 Jahre alt, was hat sich in dieser Zeit geändert:

- **Güterverkehr:** In erster Linie geht es auf den Strecken um die Transporte von Gütern aus dem Hamburger Hafen. Die Leistungsfähigkeit von Alpha-E wurde anhand der Prognosen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 bewertet. Aktuell gibt es aus dem Bundesverkehrsministerium bereits die Prognose für 2040. Diese sieht deutliche Rückgänge gegenüber der Prognose für 2030 vor. (Container -21 %, Massengüter -26 %) Alpha-E enthält hierdurch also zusätzliche Reserven.
- **Personennahverkehr:** Hier gibt es ein Szenario vom Land Niedersachsen für zusätzlichen Personennahverkehr. Teile der vorhandenen Reserven können hierfür eingesetzt werden.
- **Personenfernverkehr:** Bereits jetzt sowie auch in der Bewertung für Alpha-E sind 2 ICE-Verbindungen pro Stunde zwischen Hamburg und Hannover vorhanden. Dieses ist auch das allgemeine Ziel für den Deutschlandtakt. Allerdings sieht der **3. Gutachterentwurf** für den Deutschlandtakt auf der Strecke Hamburg – Hannover nun 4 ICE-Verbindungen pro Stunde vor und fordert eine Fahrzeit von Hamburg nach Hannover von 63 Minuten (10 Minuten schneller als zuvor). Wirtschaftlich dürften die zusätzlichen Linien nicht zu betreiben sein, denn trotz des immensen Aufwands (nahezu Verdoppelung der Züge) wird nur mit ca. 11% mehr Passagieren gerechnet. Es ist also davon auszugehen, dass diese Linien nie umgesetzt würden, denn schon jetzt muss die DB unwirtschaftliche ICE-Verbindungen streichen. Für einen integralen Taktknoten fehlt es zudem in Hamburg an allem, insbesondere ausreichend Gleisen. Mit einem **realistischen Deutschlandtakt** ist der Ausbau Alpha-E sehr gut in Einklang zu bringen.

## Projektbeirat Alpha-E

### Ausführungen zu Alpha-E und Neubaustrecke

#### Zeitfaktor

Alpha-E entfaltet positive Effekte, sobald einzelne Maßnahmen umgesetzt sind. Eine Neubaustrecke würde erst dann einen Nutzen bringen, wenn sie komplett umgesetzt wäre. Es besteht aber aktuell ein dringender Verbesserungsbedarf.

#### Was hat die DB InfraGo untersucht?

- Die Ergebnisse der DB InfraGo zum Ausbau der Bestandsstrecke **haben nichts mit Alpha-E zu tun**. Die DB InfraGo hat statt den 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 ihre Planungen auch noch weitgehend den **Neubau der Bestandsgleise** und würde besondere Komplikationen beim viergleisigen Ausbau in den Städten beinhalten, dieser wird besonders aufwendig, da auch die Durchfahrten in allen Bahnhöfen auf mindestens 230 km/h ausgelegt werden sollen. Die erforderlichen Kurvenradien sind im bisherigen Gleisbett nicht möglich.
- So kommt die absurde Kostenschätzung der DB InfraGo zustande: **9,3 Mrd. €** (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.

#### 47 % Überlastung auf der Strecke!?

Die DB InfraGo führt eine Überlastung von 47 % auf der Strecke Hamburg – Hannover an. Wie ist dies einzuordnen?

- Bei der Bewertung in Relation zu Alpha-E ist wieder entscheidend, dass Alpha-E ein Maßnahmenbündel auf verschiedenen Strecken ist und so eine Gesamtwirkung entfaltet, die die Überlastung beseitigt.
- Unbegreiflich bleibt, warum nicht schon längst auf der dreigleisigen Strecke zwischen Ashausen und Lüneburg die fehlenden Weichen eingebaut worden sind. Dieses ist der Streckenabschnitt zwischen Ashausen und Hannover mit den meisten Zügen (mehr Nahverkehr), aufgrund der fehlenden Weichen wird das dritte Gleis nur in Richtung Süden benutzt. **Die dreigleisige Strecke ist zur Zeit in Richtung Norden nicht leistungsfähiger als eine zweigleisige Strecke!**

#### Wirtschaftlichkeit der Neubauplanung

**Das NKV für die Neubaustrecke mit 1,02 ist schon jetzt Makulatur:**

- Sobald die aktuellen Güterzugprognosen eingearbeitet werden, sinkt das NKV unter 1.
- Durch die unwirtschaftlichen zusätzlichen ICE's und deren notwendige Streichung sinkt das NKV zusätzlich (im NKV werden die Minutengewinne im Fernverkehr momentan extrem hoch bewertet.).
- Es sind längst nicht alle Kosten einberechnet.

#### Regionaler Nutzen

- Alpha-E beinhaltet viele regionale Komponenten, insbesondere zusätzlichen Lärmschutz für die von zusätzlichem Verkehr betroffenen Strecken. Auf dieser Basis gibt es eine breite Zustimmung zum Ausbau in der Region.
- Der von der DB InfraGo angeführte regionale Nutzen ist eine Farta Morgana:
- Die Kosten für die Regionalbahnhöfe sind nicht eingeplant und diese werden auch generell nicht durch den Bund finanziert.

**Geschäftsstelle Projektbeirat Alpha-E, Ziegeleiweg 2, 29581 Bohlsen**  
Tel. 05808-980753, E-Mail. [info@beirat-alpha.de](mailto:info@beirat-alpha.de), [www.beirat-alpha.de](http://www.beirat-alpha.de)

## Projektbeirat Alpha-E

### Ausführungen zu Alpha-E und Neubaustrecke

- Das SPNV-Konzept des Landes sieht keine Regionalverkehre auf Neubaustrecken vor.
- Das NKV lässt keinen Spielraum für zusätzlichen Lärmschutz oder anderen regionalen Nutzen.

#### Glaubwürdigkeit

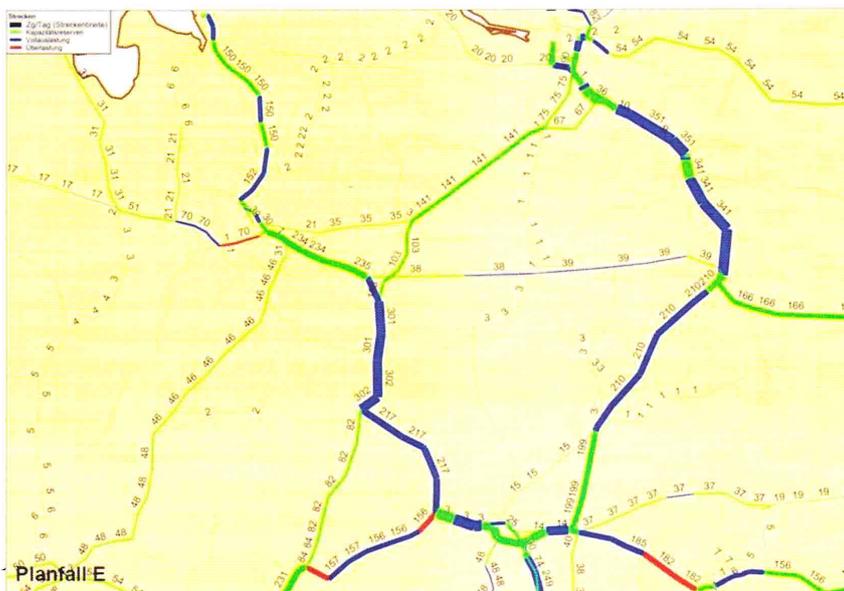
- Zum Abschluss des Dialogforums Schiene Nord haben sowohl der Schienenbeauftragte der Bundesregierung (Herr Ferlemann) als auch der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG (Herr Dr. Kefer) das Ergebnis (Alpha-E) sehr gelobt, den Prozess als beispielgebend bezeichnet und die Umsetzung zugesagt. Da die weitere Entwicklung, wie zuvor dargelegt, sogar weitere Reserven ergibt, würde ein Abrücken von diesen Zusagen den Boden für massive Politikverdrossenheit bereiten.
- **Dr. Volker Kefer, Konzernvorstand Ressort Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik sowie stellvertretender Vorstandsvorsitzender der DB AG**, 05.11.2015: „... insgesamt, wenn man sich das anschaut, muss man konstatieren, dass wir insgesamt in der Frage, wie schaffen wir in überschaubarer und kurzer Zeit weitere Kapazitäten auf der Schiene **mit dem Vorgehen hier, was hier erarbeitet worden ist (Anmerkung: Alpha-E), sehr gut beraten sind ...**“

#### Umsetzbarkeit.

- Letztlich handelt es sich bei der von der DB InfraGo vorgeschlagenen Variante um eine Variante der Y-Trasse. Diese wurde 1992 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und hat über 25 Jahre dringend notwendige Ausbauprojekte blockiert (z.B. 2. Gleis Rotenburg – Verden, z.B. Bau von Weichen beim 3. Gleis Ashausen - 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. Es ist davon auszugehen, dass die angesetzten 6,7 Mrd. € nicht ausreichen würden. Bisher sind allerdings gar keine finanziellen Mittel für die Neubaustrecke vorhanden, auch weil derzeit die Sanierung des vorhandenen Netzes im Vordergrund steht.

#### Was ist zu tun?

Zügige Umsetzung der Maßnahmen von Alpha-E. Nutzung der Generalsanierung auf der Strecke Hamburg – Hannover um Alpha-E umzusetzen bzw. vorbereitende Maßnahmen umzusetzen.



Geschäftsstelle Projektbeirat Alpha-E, Ziegeleiweg 2, 29581 Bohlsen  
Tel. 05808-980753, E-Mail. [info@beirat-alpha.de](mailto:info@beirat-alpha.de), [www.beirat-alpha.de](http://www.beirat-alpha.de)