
Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Sachstandsbericht zu Alpha-E

05. Juli 2022

www.beirat-alpha.de

Dr. Peter Dörsam

Dialogforum Schiene Nord

- Zeitraum: Februar bis November 2015
- 94 Vertreter von Bürgerinitiativen, Gemeinden, Städten, Landkreisen, Verbänden 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

Basis für den breiten Konsens

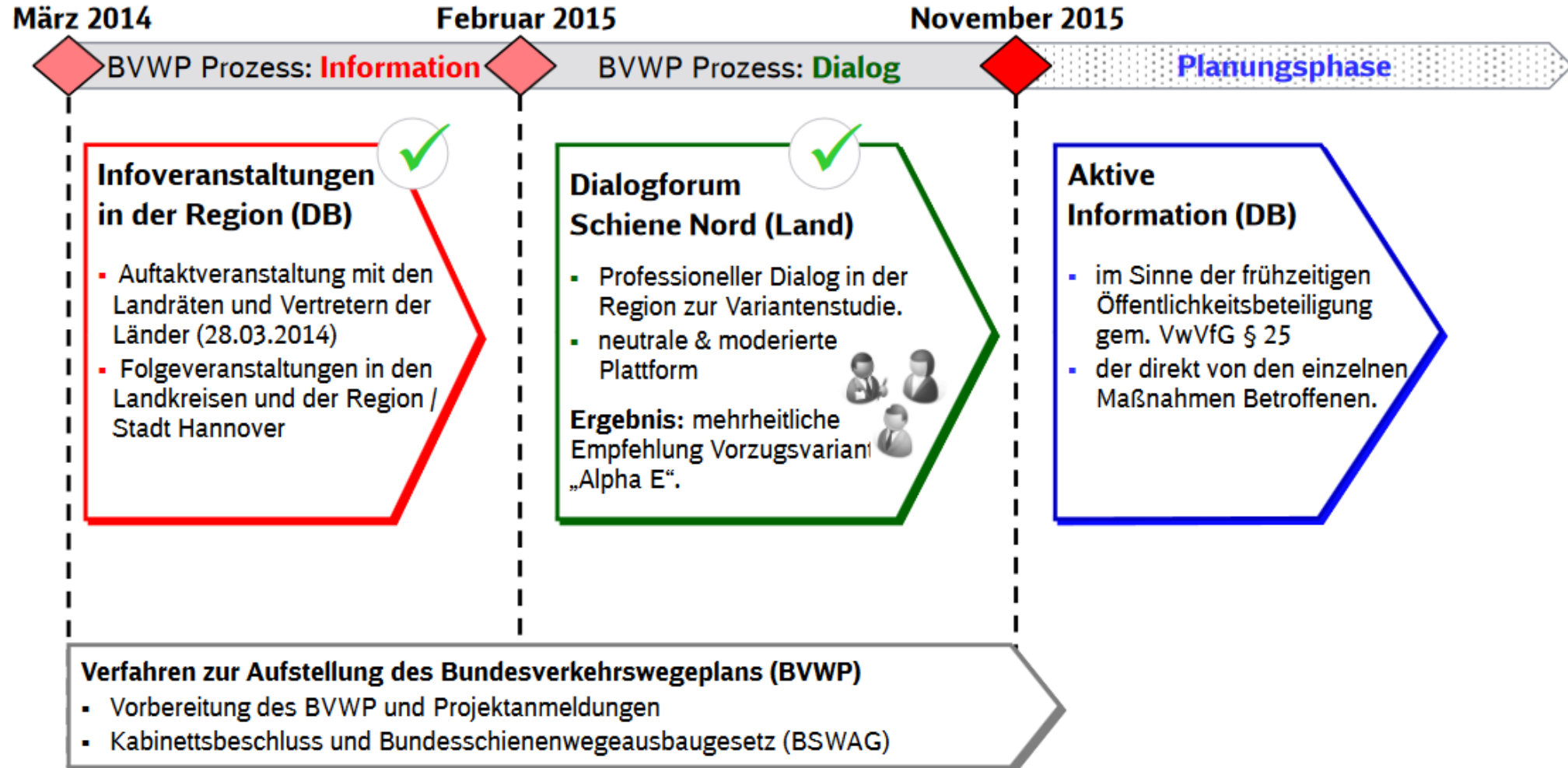
- Deutliche Vorteile der Alpha-Variante bei der Beurteilung der vom Dialogforum aufgestellten Kriterien
- Verknüpfung der Variante mit den **„Bedingungen der Region“ (BdR)**:
Durch übergesetzlichen Lärmschutz und weitere Maßnahmen müssen die Belastungen gegenüber heute zumindest kompensiert werden, wenn möglich verringert!
- Ergebnis: Abschlussdokument mit breiter Zustimmung

Projektbeirat Alpha-E

- Der Projektbeirat arbeitet auf der Basis des Abschlussdokuments des DSN und vertritt dieses
 - Umsetzung der Vorzugsvariante
 - Umsetzung der Bedingungen der Region
- Der Projektbeirat besteht aus 16 Mitgliedern (8 Vertreter von Bürgerinitiativen, 4 von Landkreisen (Uelzen, Rotenburg, Verden, Heidekreis), 4 von Kommunen (Celle, Lüneburg, Neustadt, Tostedt) und einer Geschäftsstelle

Kommunikation

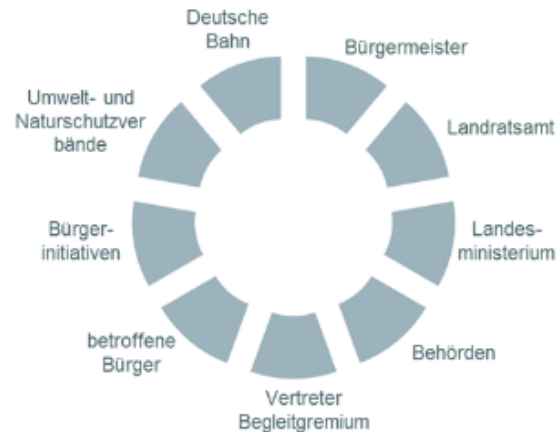
Die DB informiert weiterhin aktiv und planungsbegleitend



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

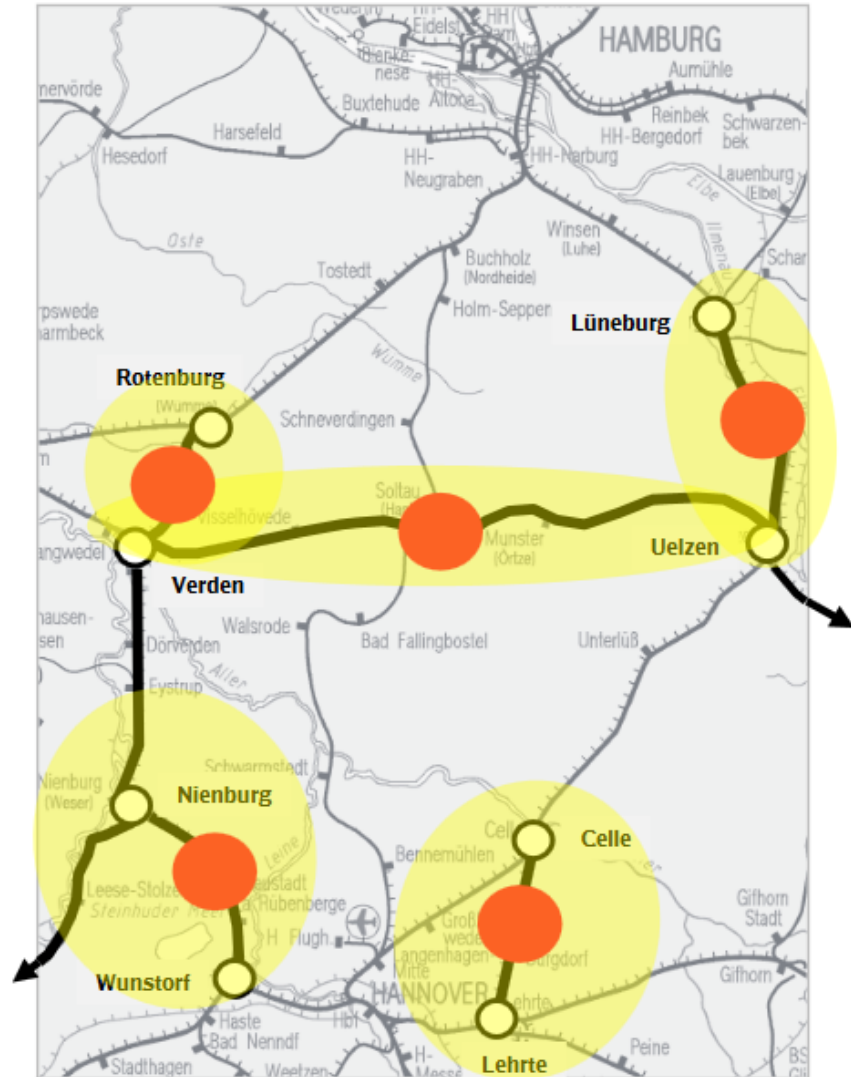
Teilnehmer:

- 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:

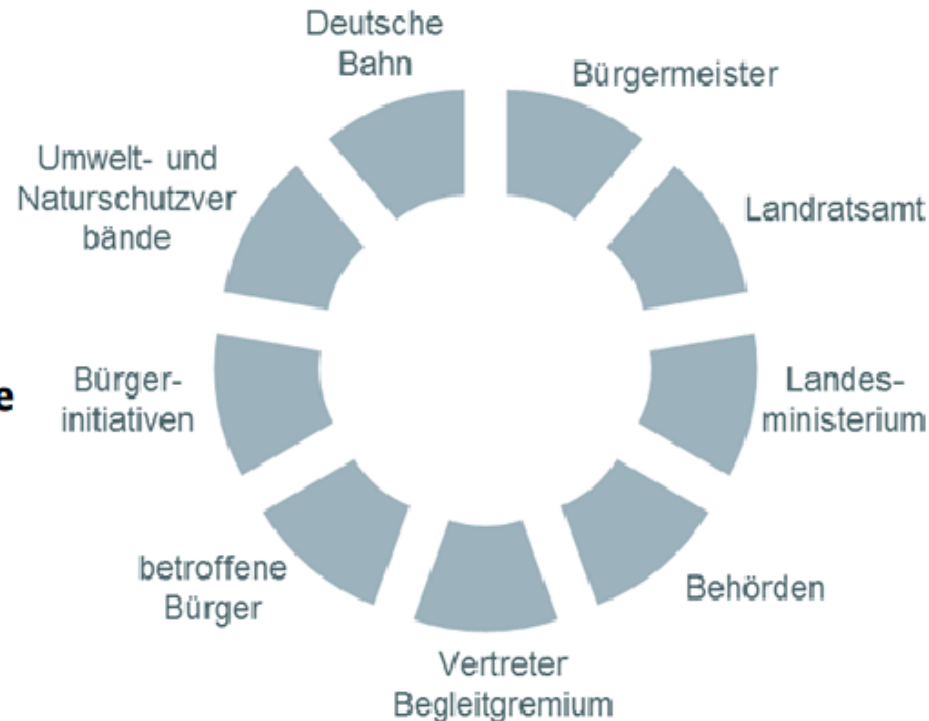
- Beratungs- und Austauschfunktion mit empfehlendem Charakter als Ergänzung zu den formellen Verfahren
- Vertiefte und für alle Betroffenen nachvollziehbare Auseinandersetzung und Bearbeitung lokaler Themen entlang der einzelnen Streckenabschnitte



Die DB beteiligt die Öffentlichkeit weiterhin aktiv und transparent in enger Abstimmung mit Bund und Ländern

Maßnahmen der DB

1. Regionale Runde Tische



2. Informationsveranstaltungen (1-2 jährlich)

3. Medienarbeit, Internet*, Newsletter**

* <http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hamburg-bremen-hannover>

** perspektivisch gem. Projektfortschritt

„Entscheidung /
Finanzierung“

**Bund, Länder,
Gemeinden**

Begleitgremium*

* gem. DSN-Bedingungen

Was wurde bisher erreicht

- Der niedersächsische Landtag hat sich einstimmig für das Alpha-E und die Umsetzung der „Bedingungen der Region“ ausgesprochen.

Der Deutsche Bundestag beschloss (28.01.2016) :

1. in Fällen **besonderer regionaler Betroffenheit** durch die Realisierung von Schienengütertrassen ... die **konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen;**
2. aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall **konkrete Beschlüsse** an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel **einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können;**

Was wurde bisher erreicht

- Beschluss des Deutschen Bundestags für zusätzliche Maßnahmen (insbesondere übergesetzlicher Lärmschutz für die Strecke Rotenburg – Verden. (ca. 194 Mio. €)

Strecke Hamburg - Hannover: „Sensitivitätsanalyse“

- Die DB Netz AG führte eine „Sensitivitätsanalyse“ durch, diese ist allerdings zu einer **Streckenfindung** mutiert. Hierbei wird eine Neubaustrecke mit einer Streckenführung in der Nähe der A 7 favorisiert. Diese Strecke wurde von dem Bundesgutachter mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von **1,18** für das Gesamtprojekt Alpha-E bewertet.
- Von der DB wurden Grobkorridore präsentiert. Entscheidend sind entlang der Bestandsstrecke die **weißen Flecken** rund um Lüneburg, Bad Bevensen und Uelzen. Diese und damit auch die Bestandsstrecke, die dort entlangläuft, **gehören nicht zum ermittelten Korridor**.

Der Untersuchungsraum wird aus fachlicher Sicht sinnvoll eingegrenzt

Norden:
Landesgrenze
zu Hamburg



Osten:
10 km östlich der
Bestandsstrecke

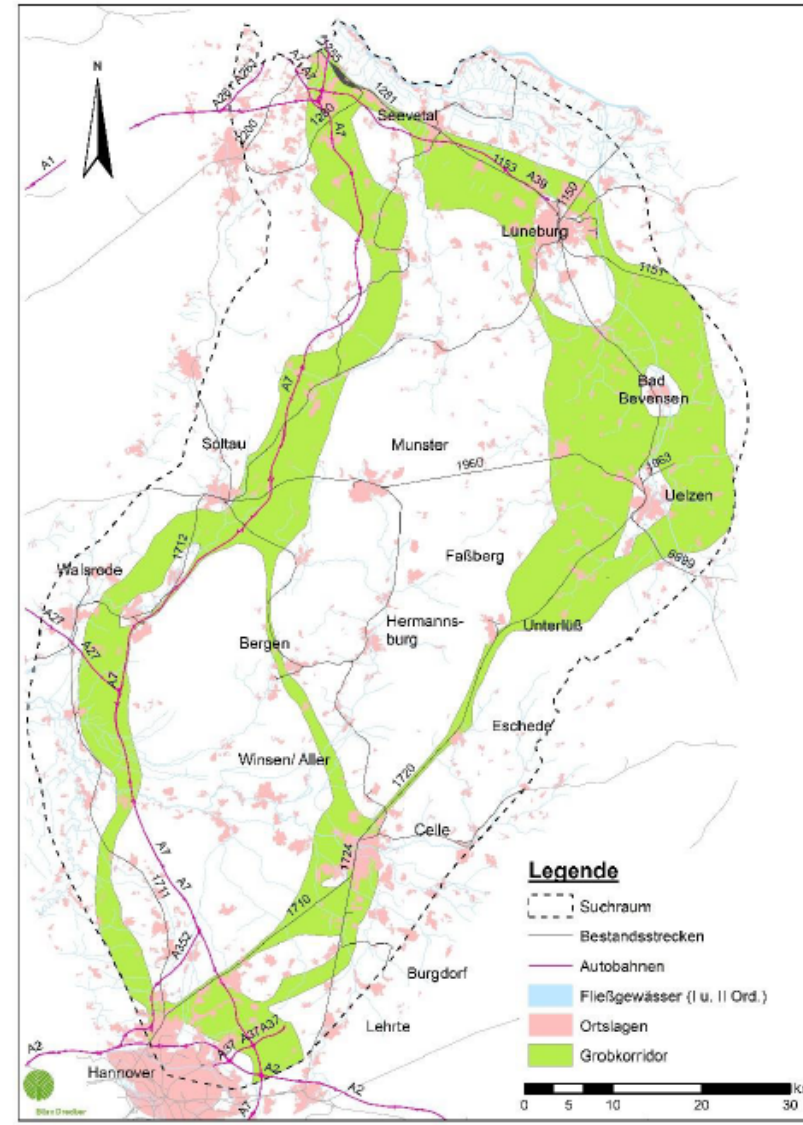
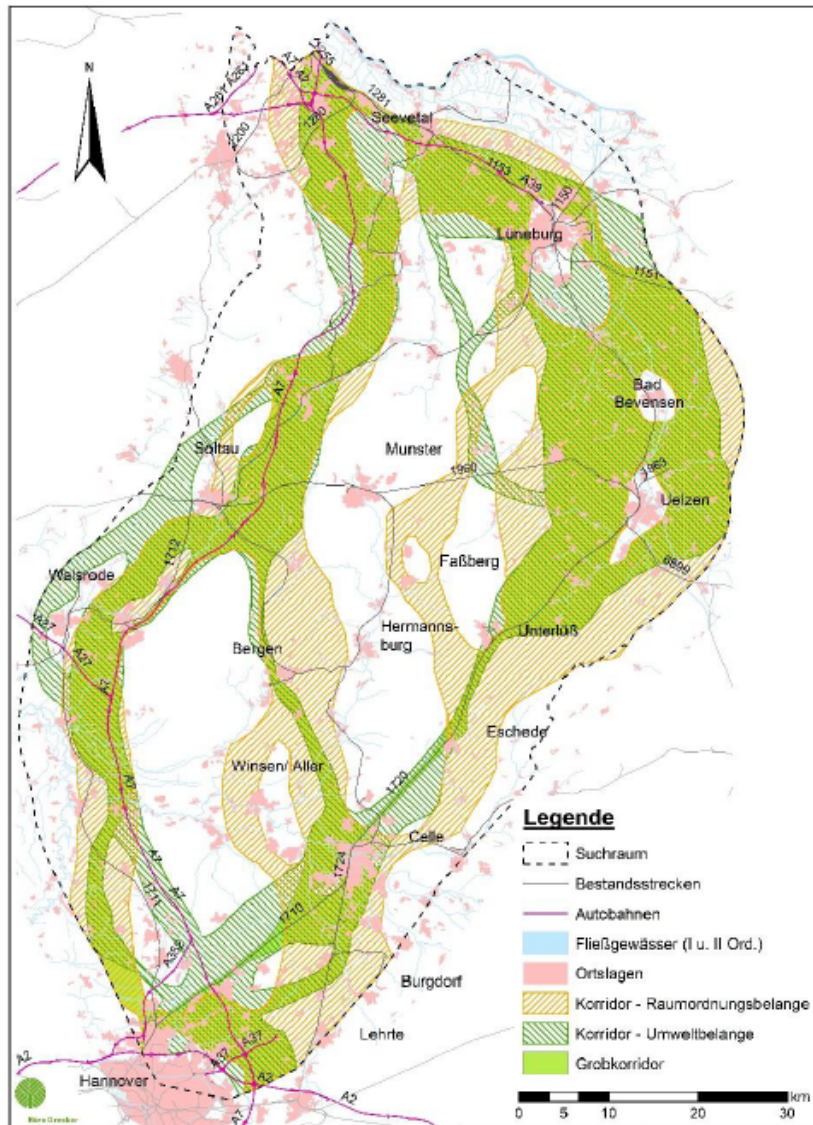
Westen:
10 km
westlich A 7

Süden:
10 km Radius um
die Kreuzung zwischen
Bestandsstrecke und A7

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 eine **Leistungssteigerung** von 180 Güterzügen am Tag in 2022 **um 80 %** auf 323 erreicht werden. Somit verbleibt auch bei der Zunahme des Modalsplit von 18 % auf 25 % noch eine weitere Steigerungsmöglichkeit von 30 %.

Ausbaustrecke laut DB geringfügig leistungsfähiger als bestandsnahe Neubaustrecke !

(Auszüge aus DB-Charts 2-79, 3-67)

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



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



Beitrag zu
 > im Kernb
 > Nahverke
 > Güterverke
 • nicht all
 • Ca. 230

Auswirkung
 > In den Al
 Angebots
 Fahrzeitv

Netzwerk
 > 13 Minut
 Hannove
 > Nicht kor
 hinsichtli
 > Verbleibe
 Maßnah
 und Sten

Barwert der Nutzen (Mio. €)	2.307,1
Barwert der bewertungsrelevanten Kosten (Mio. €)	3.731,7
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	0,62



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 Angebotsbeschränkungen 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)

Barwert der Nutzen (Mio. €)	1.773,3
Barwert der bewertungsrelevanten Kosten (Mio. €)	3.611,0
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	0,49

Variante / Bauzustand	alternative Laufwege			
	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante 16.1 (PRINS V03)	319	50 ↓+27	125 ↓+11	656 ↓+5
Vieregg-Rössler Konzeption 1	323	72	138	660

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

Chart 8

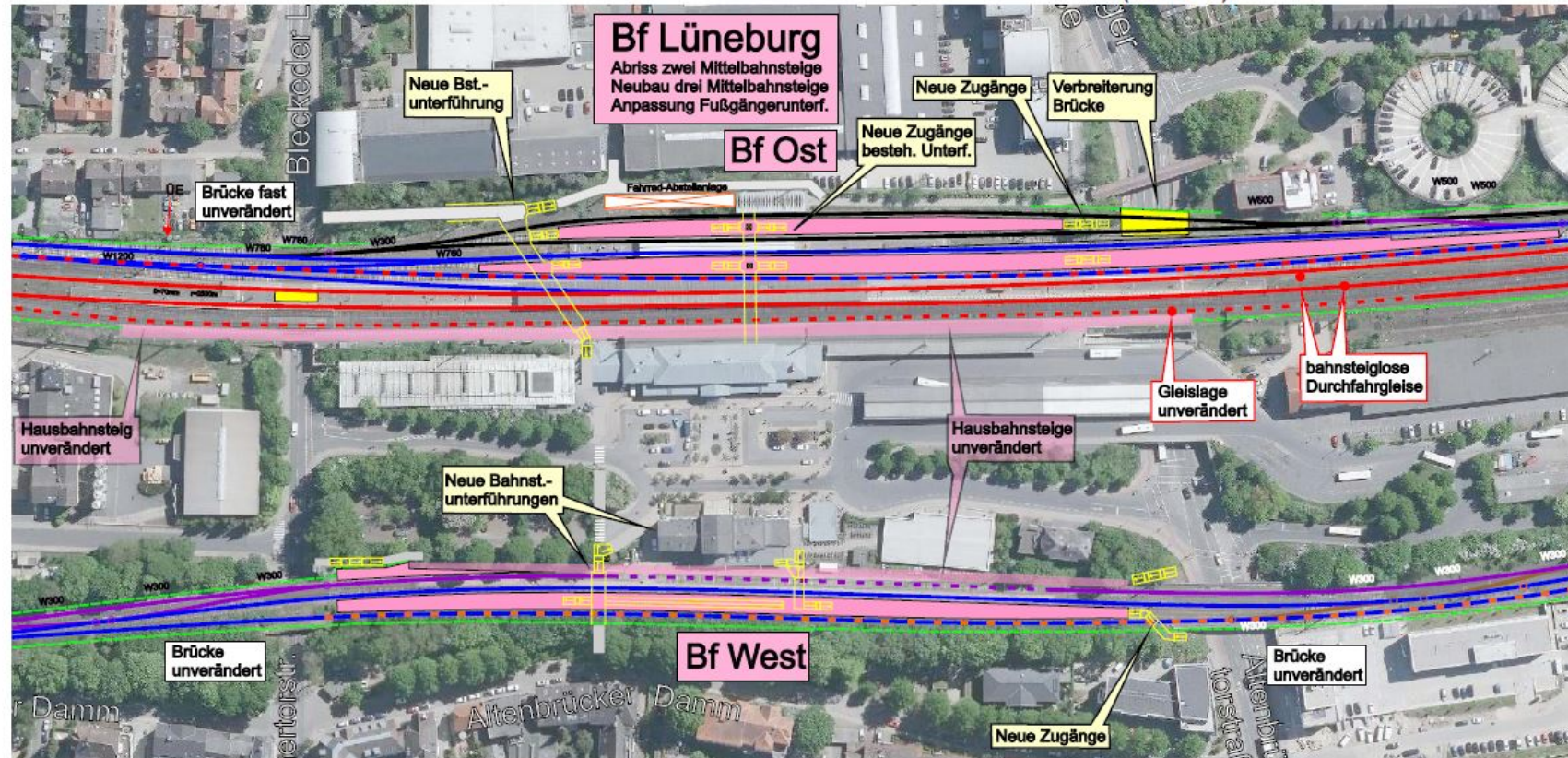


Vorschläge von Vieregg Rössler

- 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)

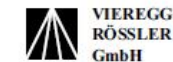


VR-Konzeption:

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

Chart 16

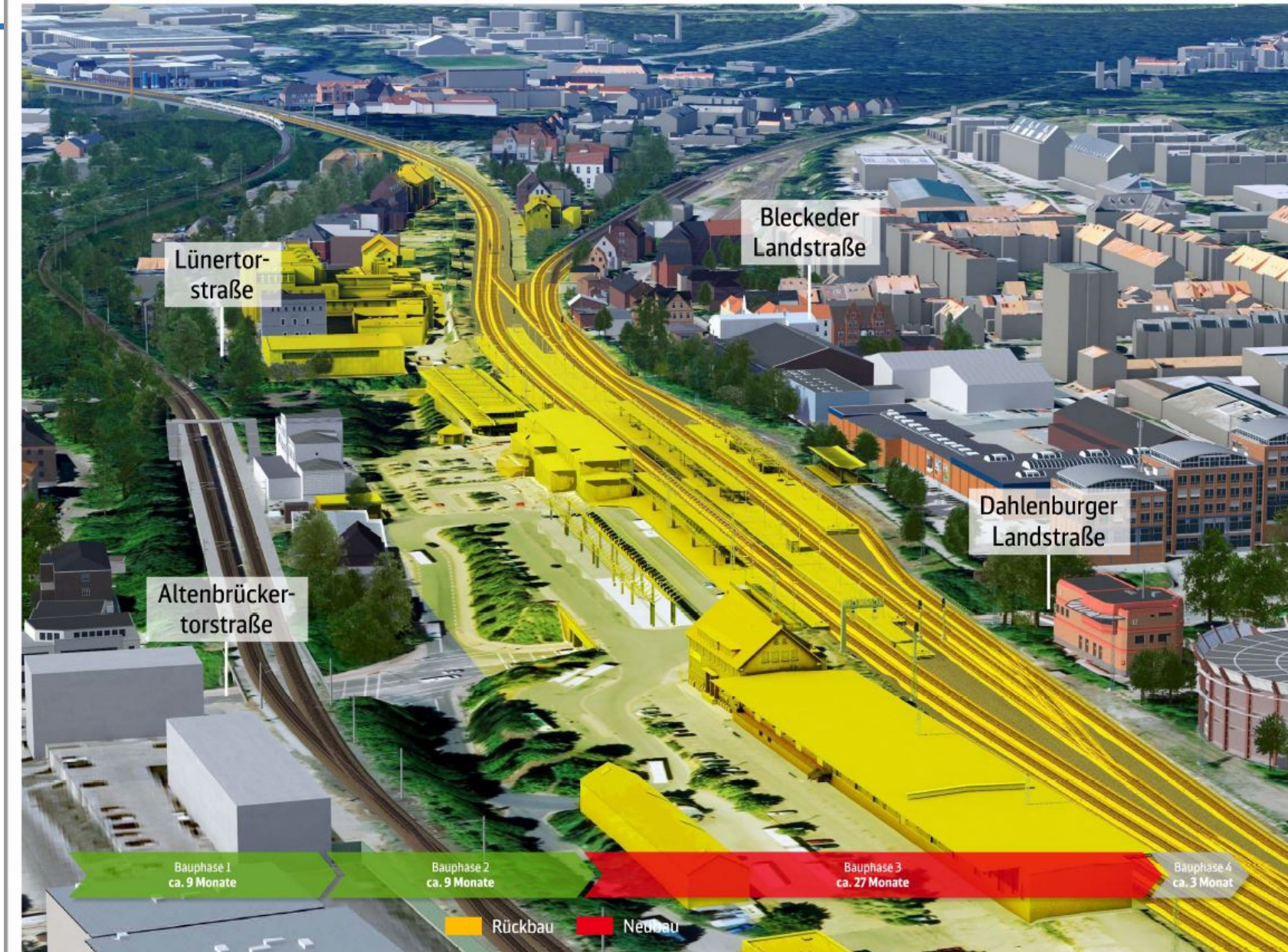
Alle Urheber- und Nutzungsrechte an der vorliegenden Planung verbleiben bei den Autoren, insbesondere die Rechte zur planerischen und baulichen Verwertung. Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren. Dies bezieht sich auf die künftige weitere Vorplanung und nicht auf die Verwendung im Rahmen der "Gläsernen Werkstatt".

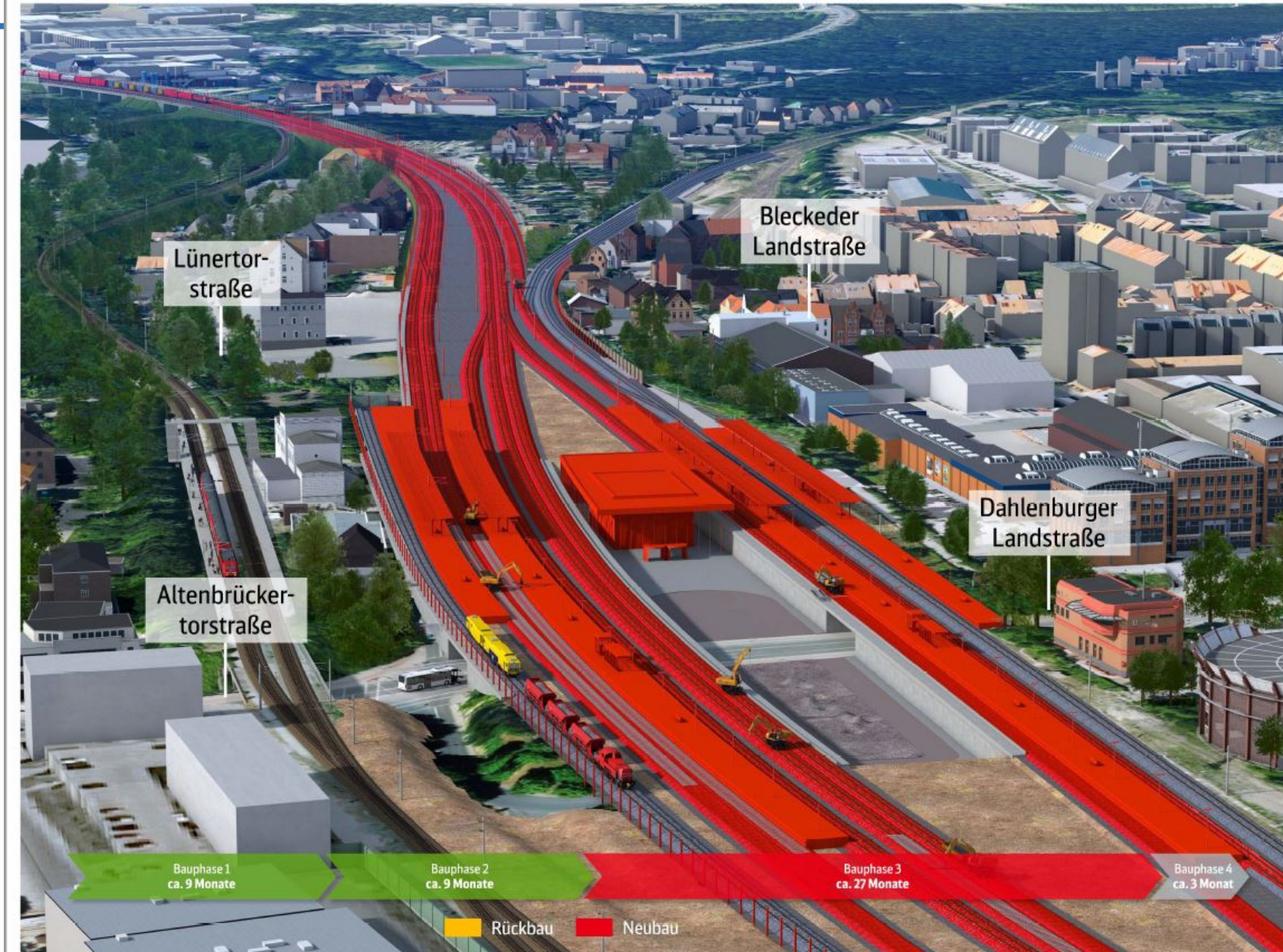


VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Bauphase 3.1

gemäß Vieregge-Rössler Konzeption 1: Trassierung Bahnhof Lüneburg





Deutschlandtakt

- Herausforderung: Die Knoten
- 3. Gutachterentwurf enthält plötzlich Neubaustrecken
- Ein guter Taktfahrplan kann auch ohne diese Neubaustrecken realisiert werden
- Nun wird der Deutschlandtakt abhängig von diesen Neubaustrecken gemacht, daher kann er erst nach der Fertigstellung der letzten dieser Neubaustrecken realisiert werden, dazu fehlen aber die finanziellen Mittel.

3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts

- Im Bundesverkehrswegeplan wurde für den Deutschlandtakt der Planfall 44 mit insgesamt 48,5 Mrd. € aufgenommen. Dieser enthält eine **Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover**. Damit wird diese Variante des Deutschlandtakts quasi zum Trojanischen Pferd für 300 km/h-Neubaustrecken.

Flottenmix mit HG von 250 km/h und 300 km/h,
um Bestandsfahrzeuge und Neubeschaffungen
auszutariieren

Liniennetz 250 km/h und 300 km/h

Legende

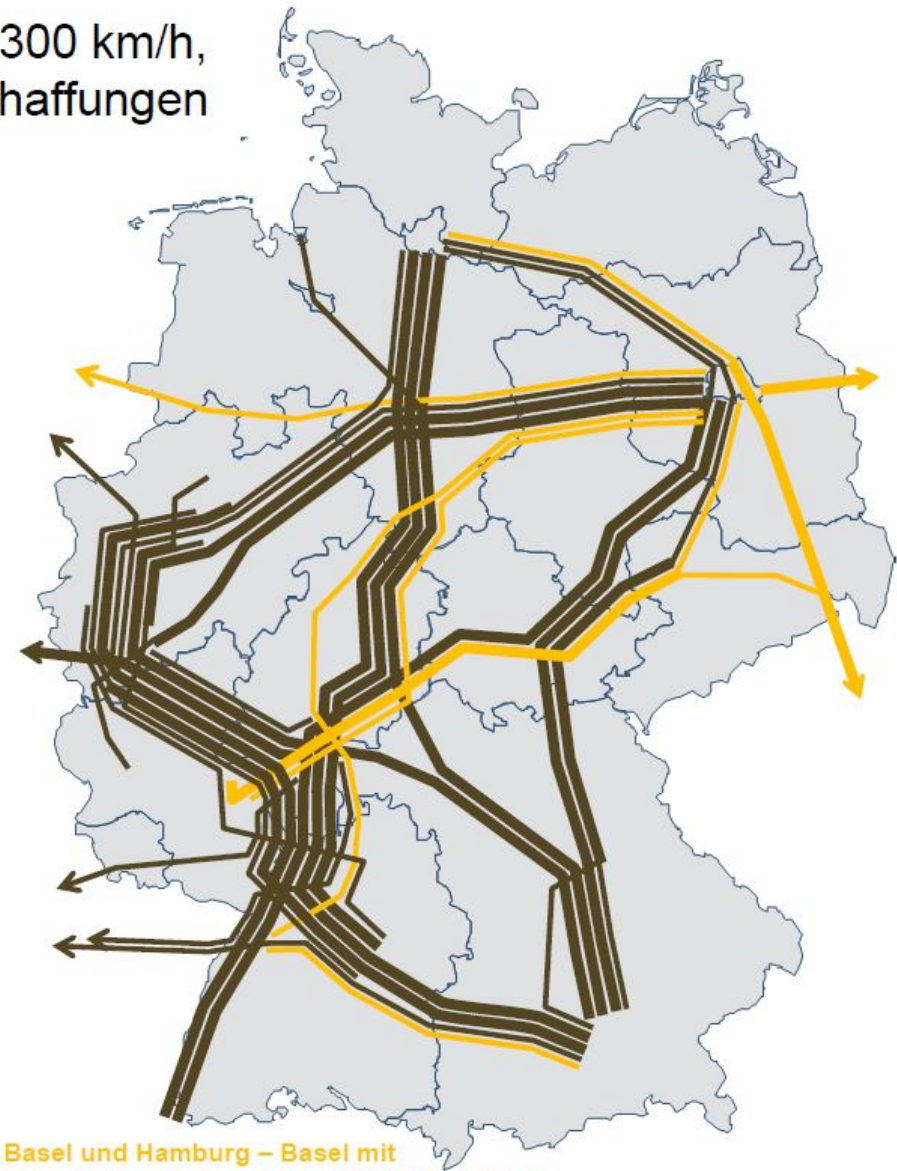
FV-Linien 250 km/h und 300 km/h

— Stundentakt/Zweistundentakt

— FV-Linie mit 250 km/h

— FV-Linie mit 300 km/h

- Systematik mit Fahrzeugmix hat sich bewährt:
 - Knoten werden optimal bedient.
 - Input der Beteiligten ist bestmöglich umgesetzt.
 - Berücksichtigt auch Fahrzeuge, die derzeit beschafft werden und noch eine lange Lebensdauer aufweisen
- Alle Streckenabschnitte mit $V_{max}=300$ km/h werden von Linien mit 300 km/h-Fahrzeugen befahren.
- Es sind Linien mit 300 km/h-Fahrzeugen geplant, die großen Streckenanteil mit $V_{max}=300$ km/h befahren.
- Zusätzliche Linien mit 300 km/h gegenüber 2. Gutachterentwurf über Stuttgart



NRW – Basel und Hamburg – Basel mit
angepasster Haltepolitik auch mit 250 km/h fahrbar

3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts

- Der aktuelle Entwurf des Bundeshaushalts sieht für den Schienen Aus- und Neubau nur 1,9 Mrd. € im Jahr vor. Für die Umsetzung des Deutschlandtakts nach dem 3. Gutachterentwurf werden außer dem Planfall 44 viele weitere Projekte benötigt, es wird von insgesamt 140 Mrd. € ausgegangen. Selbst mit 3 Mrd. € jährlich würde der Ausbau fast 50 Jahre dauern.
- Der 3. Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt ist im Kontext mit den vorhandenen Haushaltsmitteln für die Verkehrswende komplett ungeeignet!

Jeweils letzter Planungsstand der DB Netz AG

- Variante 1, Bestandsstrecke ohne Geschwindigkeitserhöhung,
7.11.2019: NKV 0,47 bzw. 0,76
- Variante 2, Bestandsstrecke mit Geschwindigkeitserhöhung,
7.11.2019: Betrachtung abgebrochen
- Variante 3, Bestandsnahe Umfahrung von Lüneburg bis Uelzen,
16.02.2021: NKV 0,62

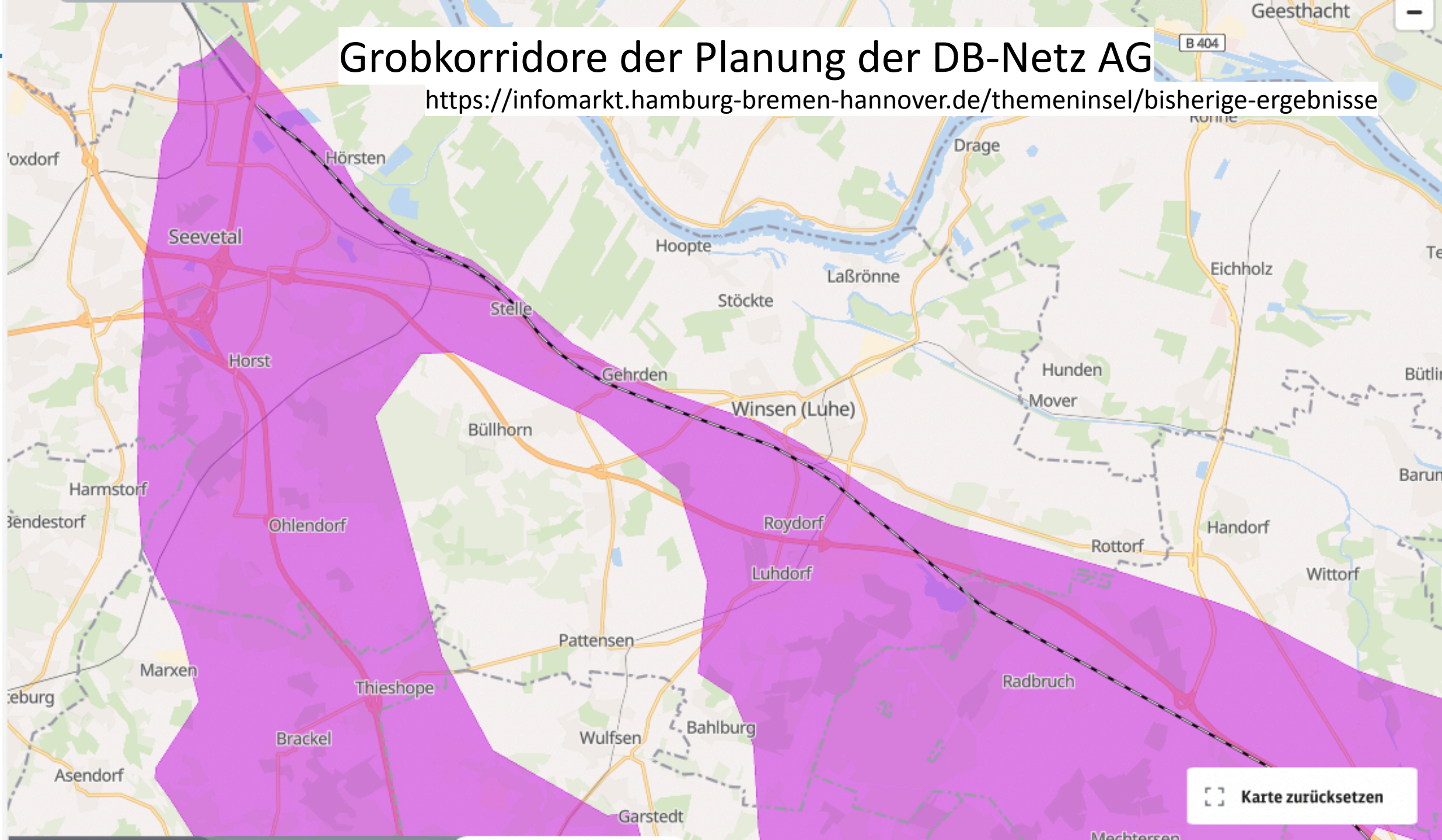
Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bezieht sich jeweils auf das Gesamtprojekt Alpha-E

Ausblick

- Alpha-E droht zumindest auf der Strecke Hamburg – Hannover zu scheitern. Die DB-Netz AG arbeitet direkt auf eine Neubaustrecke hin.
- Schon jetzt zeichnet sich ein starker Widerstand in der betroffenen Region ab.
- Es droht ein Scheitern wie schon bei der Y-Trasse. Die Diskussion würde von vorne beginnen. Verbesserungen im Schienenverkehr wären nicht absehbar.

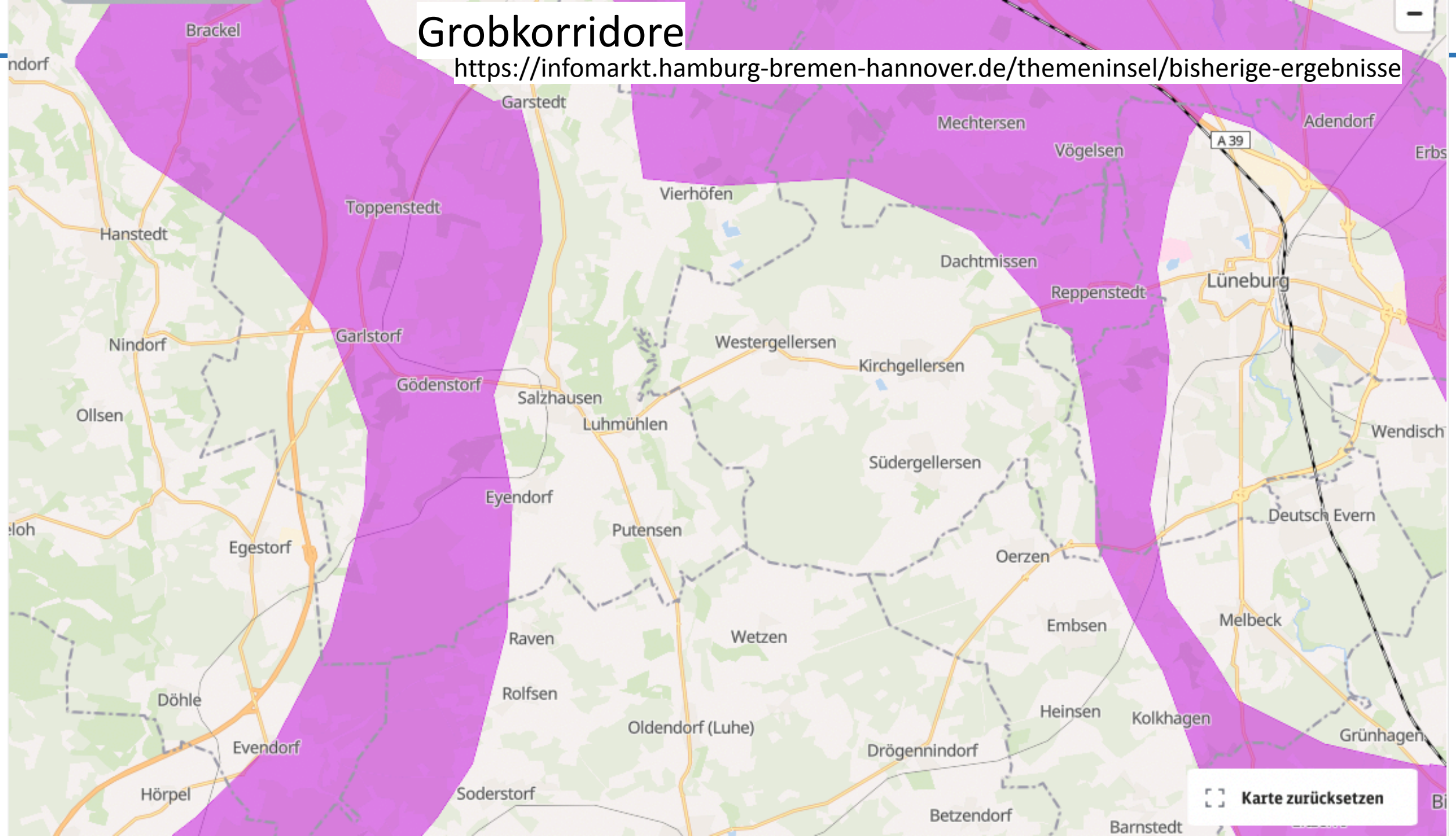
Grobkorridore der Planung der DB-Netz AG

<https://infomarkt.hamburg-bremen-hannover.de/themeninsel/bisherige-ergebnisse>



Grobkorridore

<https://infomarkt.hamburg-bremen-hannover.de/themeninsel/bisherige-ergebnisse>



Karte zurücksetzen

Projektbeirat Alpha-E



Bündelungsgebot

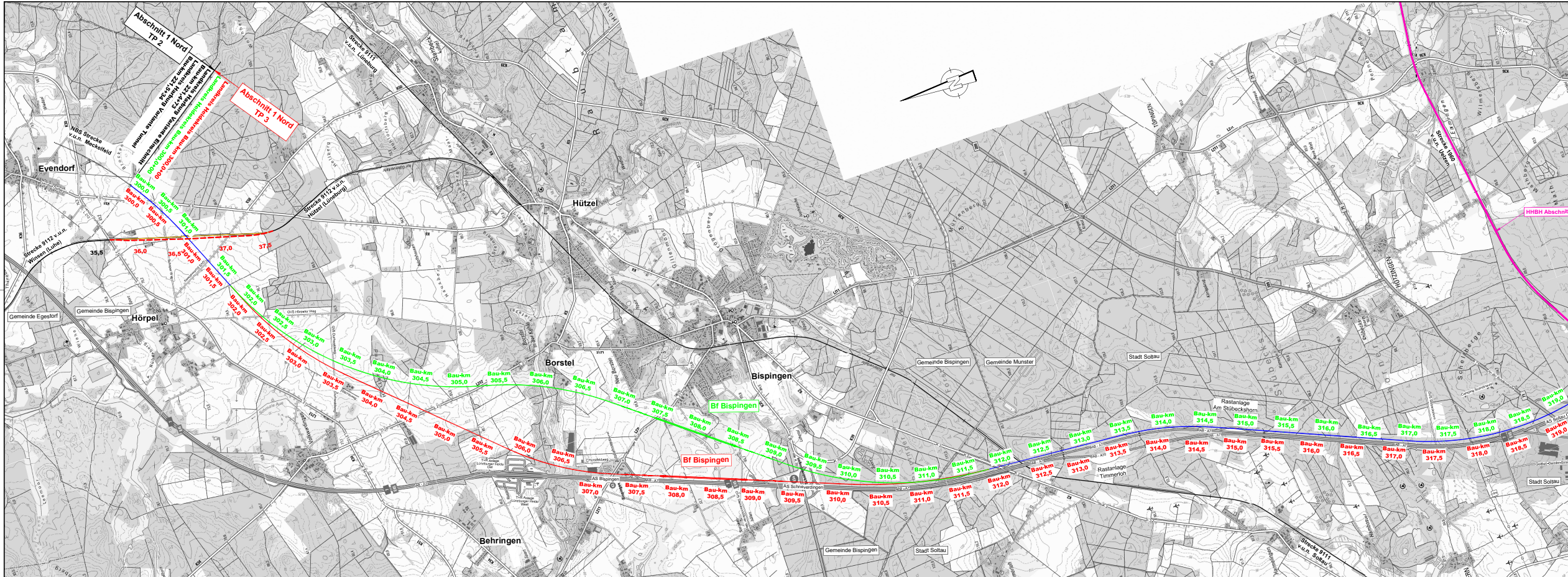


Das Bündelungsgebot besagt: Neue Straßen oder Bahnschienen sollen – wenn möglich – neben bereits bestehende Autobahnen, Kanäle, Bahntrassen oder Stromleitungen gelegt werden. Durch diese „Bündelung“ soll die Zerschneidung von Landschaften vermieden und die Natur so gut wie möglich geschützt werden. Das gibt das Bundesnaturschutzgesetz so vor.

<https://infomarkt.hamburg-bremen-hannover.de/themeninsel/bisherige-ergebnisse>

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments



Im Heidekreis wurde dieser konkreten Entwurf für die Neubaustrecke bereits am 12. April gezeigt, daher ist der Anschluss bei Evendorf bekannt.

Forderungen

- Alle Informationen über die aktuelle Planung müssen sofort öffentlich gemacht werden.
- Die Planungen für Alpha-E, also den Bestandsstreckenausbau, müssen wieder aufgenommen werden.
- Sofortmaßnahmen auf der Strecke Hamburg - Hannover entsprechend des „Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)“ müssen schnellstmöglich umgesetzt werden (z.B. fehlende Weichen nachrüsten).

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

www.beirat-alpha.de