

Projekt „Alpha E“ - Chronologie

Dialogforum Schiene Nord

In der Abschlussveranstaltung des Dialogforums Schiene Nord (DSN) am 5. November 2015 vor hochrangigen Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Niedersachsen und der Bahn AG wurde das Dialogforum als mustergültiger Bürgerbeteiligungsprozess für eines der größten Schieneninfrastrukturprojekte im norddeutschen Raum gefeiert. „Es ist uns Aufgabe und Verpflichtung zugleich“, ließen sich die Entscheidungsträger vernehmen.

Es ging um ein Jahrzehnte altes Thema: Der nach den Verkehrsprognosen wachsende Güterumschlag der deutschen Seehäfen und die damit verbundenen höheren Kapazitätsanforderungen an den schienengebundenen Hafenhinterlandverkehr verlangten nach einer Lösung. Das DSN fand sie in der sog. Alpha-E Variante, die auf den bedarfsgerechten Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover setzt und bewusst ohne die Landschaft zerschneidende Neubaustrecken auskommt. Der Leitgedanke war „Ausbau statt Neubau“.

Alpha-E will die prognostizierten Güterzugzahlen des Hafenhinterlandverkehrs durch intelligente Nutzung und Ausbau der verschiedenen Bestandsstrecken fahrbar machen. Mit dem dreigleisigen Ausbau der Teilstrecke Uelzen - Lüneburg und der Nutzung von alternativen Laufwegen können damit erhebliche Reserven zur Verfügung stehen. Dieses Ergebnis wurde dann als Variante optimiertes Alpha-E mit einem Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von 1,1 ausgewählt. Alpha-E wurde von ca. 85% der Teilnehmer unterzeichnet und bekam somit eine breite Zustimmung im DSN.

Erhebliche Einsprüche gab es allerdings aus Lüneburg, Deutsch Evern und später Bad Bevensen.

Unterstützung zur Entscheidung des DSN durch die Politik

Mit der Präsentation des Abschlussdokumentes am 5.11.2015, nach beinahe einem Jahr intensiver Arbeit im DSN, wurde durch den damaligen Nieders. Verkehrsminister Lies, den damaligen DB-Vorstand Dr. Kefer und insbesondere vom Parlam.Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium Herrn Ferlemann das Ergebnis besonders positiv hervorgehoben. Zitat aus der Rede von Herrn Ferlemann:

„Jetzt müssen Sie uns vertrauen, dass wir die [Lösung] auch vernünftig umsetzen. Und deswegen finde ich es gut, dass Sie so einen Projektbeirat bilden, und dass der uns begleiten soll. Ich begrüße es ausdrücklich, weil es [...] auch Menschen geben [wird], die mit der vorgefundenen Lösung nicht einverstanden sind. Es wird auch Institutionen geben, die uns dann demnächst schreiben werden, das sei alles zu wenig und das ginge doch auch anders. Nein, wenn wir uns jetzt heute darauf verständigen, das, was Sie beschlossen haben – Alpha-E mit den Ergänzung der privaten Strecken – wird von uns so umgesetzt –**kein Ypsilon¹ mehr, keine Neubaustrecken, sondern es sind Ausbaustrecken, und dabei muss es bleiben**–, dabei müssen Sie uns begleiten“.

Bundesverkehrswegeplan

¹Y als Fußnote erläutern

Das „Alpha“ wurde dann 2016 mit folgendem Wortlaut in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen:

„ABS/ NBS Hamburg-Hannover: 3. Gleis Lüneburg – Uelzen; ABS Ashausen – Uelzen – Celle, V max 250/ 300 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen und Ortsumfahrungen)“ (Prins Projekt-Nr. 2-003-V03)².

Nach der Projektbegründung sollte der für die Wirtschaftlichkeit entscheidende Nutzen durch 11 Minuten Fahrzeitverkürzung erreicht werden. Hieraus resultierte ein Nutzen-Kostenverhältnis (NKV) von 1,0. Erste Irritationen entstanden durch die in der Projektbeschreibung zusätzlich ausgewiesene Kategorisierung „NBS“ (Neubaustrecke). Und wie sollten die 11 Minuten Zeitersparnis herbeigeführt werden? Diese Fragen blieben lange unbeantwortet.

Im August 2018 baten hochkarätige Vertreter von Bund und Bahn den Projektbeirat zu einem Gespräch. Dabei wurde vorgetragen, dass für die Hauptstrecke Hamburg-Hannover erhöhte Zugzahlen zu erwarten seien, so dass zusätzliche Gleise erforderlich seien. In weiteren Gesprächen ergab sich, dass die Bundesgutachter ihren Berechnungen des NKV den viergleisigen Ausbau zwischen Stelle und Uelzen und den dreigleisigen Ausbau zwischen Uelzen und Celle zugrunde gelegt hatten. Hier klappte also zwischen der Beschreibung des Projekts im Bundesverkehrswegeplan und den zugrundeliegenden Berechnungen ein gewaltiger Widerspruch. Nachdem das bekannt wurde, hat der Projektbeirat die Zusammenarbeit mit der DB zeitweise unterbrochen.

Gläserne Werkstatt

Um Vertrauen wieder herzustellen, hatte die Bahn zugesagt, im Rahmen einer „Gläsernen Werkstatt“ für drei Varianten der Strecke zwischen Lüneburg und Uelzen alle Planungsschritte transparent darzustellen. Ziel des Verfahrens sollte es sein, eine Lösung zu finden, die der textlichen Beschreibung des Alpha E im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung entspricht, ausreichende Kapazitäten schafft und ein NKV von mindestens 1 hat. Die Ergebnisse wurden bei diversen Treffen sehr umfangreich präsentiert. Allerdings war der Prozess ganz offensichtlich von dem Wunsch der Bahn geprägt, zu zeigen „was nicht geht“. So wurden z.B. die Möglichkeiten der Geschwindigkeitserhöhung auf der Bestandsstrecke gänzlich verworfen, weil eine pauschale Erhöhung bis auf Vmax 230 km/h nicht in allen Bahnhöfen funktionierte. „Fahrbare“ Zwischenvarianten wurden gar nicht erst betrachtet. So ist denn auch nicht verwunderlich, dass am Ende keine der untersuchten Varianten ein NKV über 1,0 erreicht hat. Einen Hinweis, dass es am Ende auf eine Neubaustrecke hinauslaufen könnte, gab Herr Hudaff von der DB, der die betrachtete Umfahrung nördlich Lüneburg bis nördlich Uelzen als die Variante bezeichnete, die einer Lösung am nächsten käme.

Vieregg-Studie

Schon während der Gläsernen Werkstatt sahen sich mehrere im Projektbeirat vertretene mit dem Verfahren unzufriedene Bürgerinitiativen veranlasst, einen Gutachter mit einer Machbarkeitsstudie zum 3. Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen zu beauftragen. Die Finanzierung wurde durch die BI's gesichert.

Der Gutachter kommt zwar zu dem Ergebnis, dass der nach der Alpha-Konzeption des BVWP vorgesehene dreigleisige Hauptstreckenausbau zwischen Lüneburg und Uelzen kapazitär nicht ausreicht. Die Studie betrachtet aber den gesamten Streckenabschnitt und belegt, dass andere Ausbaulösungen möglich sind, wobei die Anforderungen des Deutschlandtaktes und höhere Zugzahlen im Nahverkehr zugrundegelegt wurden und die geforderte Fahrzeitverkürzung von 11 Min. für den Fernverkehr erreicht wird.

²[Link für PRINS hier darstellen](#)

Die Studie greift den Geist des Abschlussdokumentes auf und bietet die Chance für einen zukunftsweisenden Bestandsstreckenausbau.

Die DB Netz AG sicherte im Rahmen einer Sitzung der „Gläsernen Werkstatt“ eine Überprüfung dieser Studie zu. Erste Gespräche zwischen Bahn und Gutachter lassen allerdings auch vermuten, dass die DB Netz AG alles daran setzen wird, die Machbarkeit anzuzweifeln, gleichzeitig jedoch die für sie günstigen Ansätze übernehmen möchte. Eine letzte Bewertung durch die DB Netz AG ist aber noch offen.

Sensitivitätsbetrachtung

2019 ließ die DB Netz AG im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung für den Bereich zwischen der Bestandsstrecke Hamburg – Hannover und der BAB A 7 bei den Landkreisen Raumordnungsdaten anfordern. Hierfür wurde ein Untersuchungsraum präsentiert, der sich zwischen Hamburg und Hannover/Lehrte sowie im Westen von einer Linie 10 km westlich der A7 bis zu einer Linie 10 km östlich der Bestandsstrecke erstreckt. Als Begründung für diese Ausdehnung erklärte die DB, dass sie alle theoretisch denkbaren Varianten abprüfen müsse. Wichtig in diesem Zusammenhang ist die Aussage der DB Netz AG, dass für ein weiteres Gleis zwischen Rotenburg und Verden eine Untersuchung in dieser Tiefe hingegen nicht erforderlich sei. Für Umfahrungen nach dem Abschlussdokument des DSN, die möglich sind, wenn sie einer positiven Siedlungsentwicklung dienen, hätte es eine Abgrenzung des Raumes mit einem großzügigen Abstand zu den zu umfahrenden Siedlungslagen geben müssen. Betrachtungen eines darüber hinausgehenden Raumes haben mit dem Grundgedanken des Alpha nichts mehr zu tun.

Als Ergebnis der Sensitivitätsbetrachtung sollen konfliktarme Grobkorridore identifiziert werden. Wenn dafür der Nachweis der Zielerfüllung erbracht wird, werden einige Korridore übrig bleiben, die dann in der Vorplanung zu zielerfüllenden Varianten weiter entwickelt werden. Es ist davon auszugehen, dass angesichts der Größe des Untersuchungsraumes am Ende Varianten vorgelegt werden, die mit dem Ausbau der Bestandsstrecke und eventuellen Ortsumfahrungen nichts mehr zu tun haben. Diese Varianten haben im Alpha-E keine Grundlage, es handelt sich um Neubaustrecken und wahrscheinlich auch um die Neubaustrecken die im DSN bereits betrachtet und dort verworfen wurden. Kriterien der Betrachtung im DSN waren unter anderen die möglichst schnelle Umsetzbarkeit des Ausbaus und das möglichst schon Teilstrecken eine Entlastung bringen, damit möglichst schnell eine Verbesserung der Situation auf der Schiene erreicht wird. Es ist zu befürchten, dass die Konzentration auf eine Neubautrasse nach 25 Jahren Stillstand durch die Y-Trasse einen weiteren sehr langen Zeitraum ohne irgend eine Verbesserung der Situation auf der Schiene bedeutet. Keinesfalls unwahrscheinlich ist, dass die Diskussion um eine Neubautrasse, die in der Region mit ganz breiter Mehrheit abgelehnt wird, zwar andere Ausbaumaßnahmen blockieren wird, aber letztlich genauso wie die Y-Trasse scheitern wird.

Deutschlandtakt

Zusammen mit dem Zukunftspakt Schiene wurde Ende Juni 2020 der 3. Entwurf für den Deutschlandtakt mit folgenden Zielsetzungen veröffentlicht:

- Optimale Anschlüsse beim Ein - und Umsteigen - vom Hochgeschwindigkeitsverkehr bis zur Regionalbahn.
- Öfter: Auf allen wichtigen Hauptverkehrsachsen jede halbe Stunde ein Zug
- Schneller: Kürzere Fahrzeiten
- Überall: Optimale Anbindung von Städten und Regionen

Erreichbar sind diese Zielsetzungen nach den Vorstellungen des BMVI grundsätzlich nur mit einer fahrbaren Höchstgeschwindigkeit der Fernzüge von 300 km/h.

In den Fahrplanentwürfen werden ICE-Linien im Einstundentakt ohne Halt in Celle, Uelzen und Lüneburg vorbeigeführt. Ob diese Städte dann weitgehend vom schnellen Verkehr abgeschnitten werden, oder ob es weiter die heutige ICE-Anbindung geben wird, liegt allein in den Händen der DB. Aber eines ist auch klar, der anfangs im Fokus stehende Güterverkehr geht weiter über die Bestandsstrecken, ohne dass besondere Ansprüche auf Lärm- oder anderen Schutz besteht, „da ja prinzipiell keine tiefer gehenden Eingriffe vorgenommen werden müssen“.

Dass die Anforderungen des Deutschlandtaktes nach Auffassung des BMVI zwangsläufig auf eine Neubaustrecke mitten durch die Heide hinauslaufen, zeigt eine Präsentation, die Mitte Juli bei einem Treffen der Vertreter des Schienenpakts gezeigt wurde. Hier einige Indizien:

- Die Züge sollen 300 Km/h schnell fahren können – das geht nur auf Neubaustrecken
- Die Durchmischung von Güter- und Personenverkehr soll aufgehoben werden – auch das geht nur durch Neubaustrecken.
- Die schnellste ICE-Linie von Hamburg ins Rheinland soll – an Hannover vorbei – über eine Neubaustrecke zwischen Seelze und Bielefeld geleitet werden. Diese Linie wird man zwischen Hamburg und Hannover nicht über die Bestandstrecke abwickeln können.

Das bedeutet, wir stehen wieder ganz am Anfang mit dem Ziel der DB Netz AG des Neubaus einer Hochgeschwindigkeitsstrecke mitten durch die Heide.

Stand: September 2020