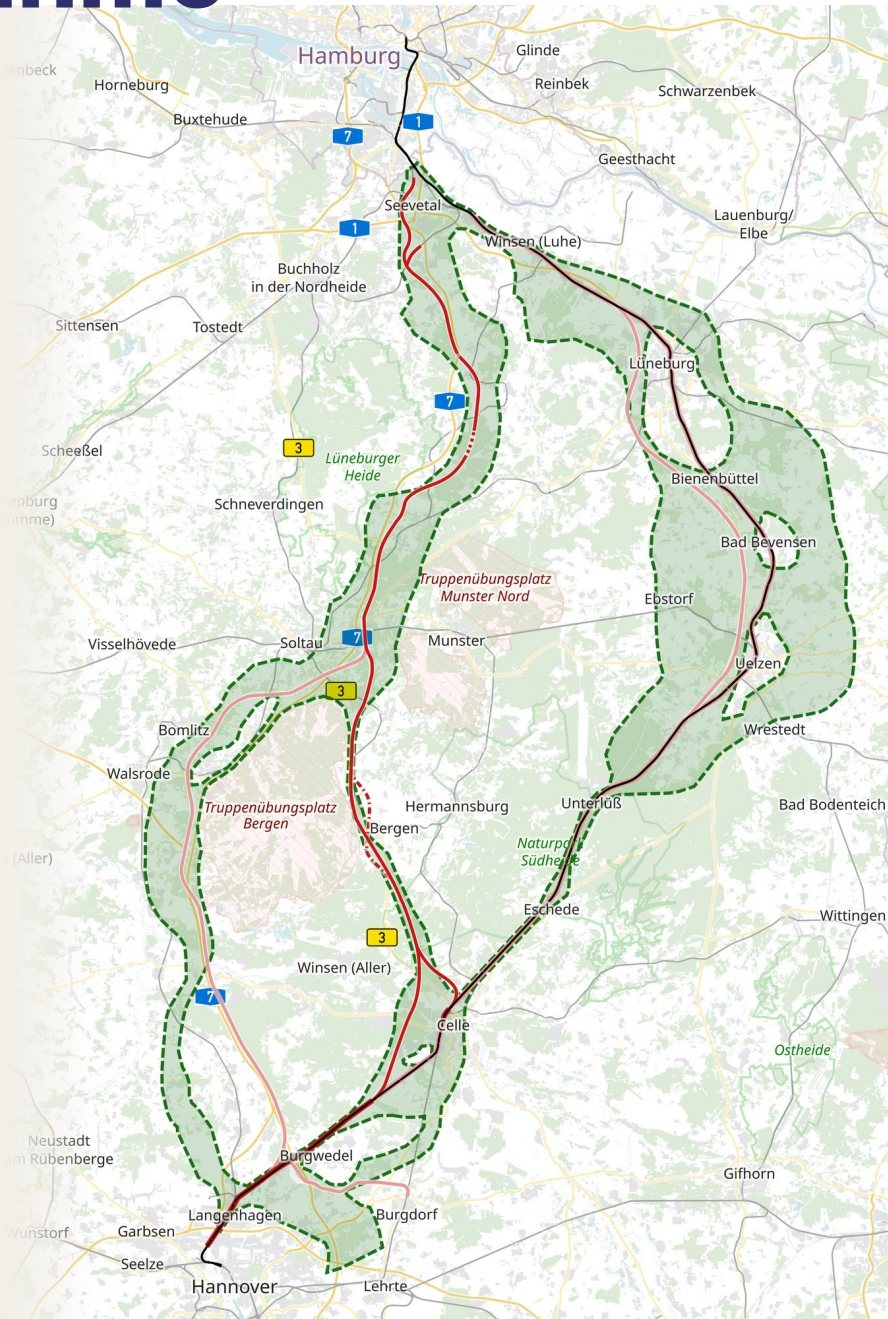
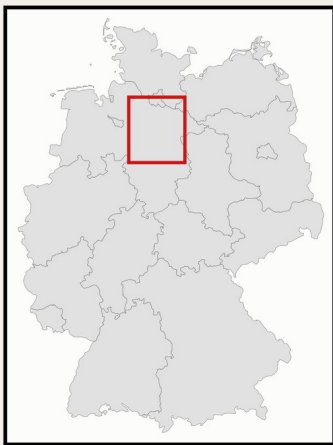
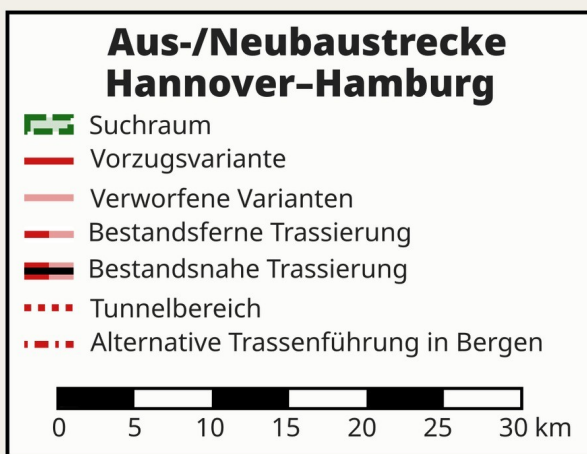


Stellungnahme



Alpha-E-VR ist keine gleichwertige Alternative

Stellungnahme zur Pressekonferenz des Projektbeirats Alpha-E vom 22. September 2026 und zur Studie „Alpha-E-VR“

Karte: Yadusable, ZugBahnHof, Hbf878, David Liuzzo / Wikimedia Commons, CC BY-SA 2.0

München, 23.09.2026

Alpha-E-VR ist keine gleichwertige Alternative

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zur Pressekonferenz des Projektbeirats Alpha-E vom 22. September 2026 und zur Studie „Alpha-E-VR“ der Vieregg-Rössler GmbH

Kurzfassung

Der Projektbeirat Alpha-E stellt den Ausbauvorschlag „Alpha-E-VR“ als funktional gleichwertige, viermal günstigere und deutlich schnellere Alternative zur Neubaustrecke Hannover–Hamburg vor. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die Unterlagen der Pressekonferenz und den Bericht der Vieregg-Rössler GmbH vom 22. September 2026 geprüft. Die Studie haben Anrainerkommunen der Neubautrasse in Auftrag gegeben. Die Vieregg-Rössler GmbH hat bereits für Gegner des Brenner-Nordzulaufs und der Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing gearbeitet, ihre Ansätze sind fachlich umstritten. Die Behauptung der Gleichwertigkeit hält der Prüfung nicht stand:

- Die Kapazität, die die Studie der Ausbaustrecke zuschreibt, hat die DB InfraGO für einen durchgehend viergleisigen Ausbau von Ashausen bis Celle ermittelt. Genau diesen Ausbau nennt der Projektbeirat auf derselben Folie „absurd“ teuer. Die dreigleisige Lösung hat die DB Netz in der Gläsernen Werkstatt 2019 mit den Prognosezahlen des Bundes untersucht, mit dem Fazit, dass sie „kapazitiv keine zielführende und robuste Lösung darstellt“ und nicht mit dem Deutschlandtakt vereinbar ist.
- Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,90 entsteht, weil der Projektbeirat die Neubaustrecke mit der Gesamtwertprognose einschließlich aller Risikozuschläge rechnet, sein eigenes Vorzugsprojekt aber mit dem Gesamtwertumfang ohne Risiken. Mit demselben Maßstab hätte auch das gelobte Projektbündel 3 kein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9.
- Die Deutschlandtakt-Fahrzeit erreicht Alpha-E-VR nur mit einem nicht bezifferten Umbau des Knotens Hamburg oder ohne jede Reserve, und die Studie misst sie an einem „4. Entwurf“, der nur ein unverbindlicher Zwischenstand ist. Dafür müssen die Bahnhöfe Lüneburg, Uelzen und Celle für 190 bis 240 km/h Durchfahrt umgebaut werden, unter laufendem Betrieb, mitten in den Städten.
- Die Zeitangabe „drei Jahre Planung, drei Jahre Bau“ widerspricht dem Vergleichsfall, den der Projektbeirat selbst anführt: Das dritte Gleis Stelle–Lüneburg brauchte von Planungsbeginn bis Fertigstellung 13 Jahre. Auf der Achse Nürnberg–Erfurt ist die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt trotz eines politischen Baustopps von 1999 bis 2002 seit 2017 in Betrieb, am gleichzeitig begonnenen Ausbau Nürnberg–Ebensfeld wird bis heute gebaut.
- Die Last trägt bei Alpha-E-VR die Bestandsstrecke: ein Jahrzehnt Baustellen, Sperrpausen und Ersatzverkehr für Pendler in Winsen, Lüneburg, Bad Bevensen, Uelzen und Celle, direkt nach der Korridorsanierung 2029. Die Region kennt das vom Ausbau Maschen–Lüneburg auf 30 Kilometern, jetzt wären es über 100.
- Die Folgen reichen weit über die Strecke hinaus: Während der Bauphasen müssen Güter- und Fernzüge immer wieder über Bremen umgeleitet werden. Auf Hamburg–Bremen und Bremen–

Hannover müssen dann angestammte Personen- und Güterzüge weichen, wie diesen Sommer in der Qualitätsoffensive.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert den Deutschen Bundestag auf, die Vorzugsvariante der Neubaustrecke ohne weitere Vertagung zu beschließen und das Bestandspaket aus dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen sofort umzusetzen. Die Bundesregierung soll die Nutzen-Kosten-Verhältnisse aller elf bewerteten Projektbündel zusätzlich auf Basis der Gesamtwertprognose veröffentlichen. Dann ist der Vergleich fair, den der Projektbeirat einfordert.

1. Worum es geht

Der Bundestag hat die Beratung der Aus- und Neubaustrecke Hannover–Hamburg (Drucksache 21/3150) in dieser Sitzungswoche erneut vertagt. Der Projektbeirat Alpha-E nutzt die Vertagung, um mit der Studie der Vieregg-Rössler GmbH einen Bestandsausbau als Alternative zu präsentieren. Auftraggeber der Studie sind die Gemeinde Seevetal, die Samtgemeinde Hanstedt und der Landkreis Harburg, also Gebietskörperschaften an der Neubautrasse. Die Vieregg-Rössler GmbH erstellt seit Jahren Gutachten im Auftrag von Projektgegnern, unter anderem zum Brenner-Nordzulauf und zur Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing; ihre Kosten- und Kapazitätsansätze sind fachlich umstritten. Die Bestandsstrecke, auf die der Vorschlag die Last verlagert, verläuft durch Lüneburg, Bad Bevensen, Uelzen und Celle.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat in der Anhörung des Verkehrsausschusses am 20. April 2026 empfohlen, die Vorzugsvariante zu bestätigen. Diese Position bleibt. Wir haben die neuen Unterlagen des Projektbeirats trotzdem Punkt für Punkt geprüft, weil sie sich auf dieselben Dokumente des Bundes berufen wie wir. Das Ergebnis: Die Unterlagen belegen die Gleichwertigkeit nicht. Sie belegen an mehreren Stellen das Gegenteil.

2. Kapazität: Der Nachweis gilt für ein anderes Projekt

Die Studie schreibt: „Ausbaustrecke laut DB geringfügig leistungsfähiger als Neubaustrecke“ (Chart 5). Diese Aussage setzt voraus, dass die DB InfraGO die Kapazität von Alpha-E-VR untersucht hat. Diese Annahme ist falsch. Die DB InfraGO hat in der Entscheidungsmatrix einen durchgehend viergleisigen Ausbau von Ashausen bis Celle mit Überwerfungsbauwerk in Stelle betrachtet, weil nach ihrer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung nur diese Konfiguration die Verkehrsnachfrage bewältigt (Drucksache 21/3150, Einzelvorstellung, Abschnitt 2.4). Der Projektbeirat verwirft diesen Ausbau auf Folie 8 als „absurde Kostenschätzung“ mit „450 Prozent mehr neuen Gleisen“ als bei Alpha-E. Man kann sich die Kapazität der viergleisigen Variante nicht gutschreiben und ihre Kosten gleichzeitig ablehnen.

Die Studie selbst formuliert es genauer als die Folie: Die DB habe „für die von ihr unterstellte Ausbaustrecke“ eine höhere Kapazität ausgewiesen (Bericht, Abschnitt 2.2). Die von der DB unterstellte Ausbaustrecke ist die viergleisige. Alpha-E-VR ist es nicht.

Für die dreigleisige Lösung, den Kern von Alpha-E und Alpha-E-VR, liegen die Ergebnisse der Gläsernen Werkstatt vor, die der Projektbeirat auf Folie 24 als Quelle anführt. Die DB Netz hat dort am 4. April 2019 die optimierte Dreigleisigkeit Uelzen–Lüneburg–Stelle eisenbahnbetriebswissenschaftlich mit der Prognose 2030 untersucht: 284 Güterzüge über den Gesamttag bei optimaler Betriebsqualität, „keine Verbesserungen im Angebotskonzept des Fern- und Nahverkehrs gegenüber 2019“, „nicht kompatibel

zum Entwurf des Deutschlandtakts", „umfangreiche Einschränkungen im Verkehrsangebot" während der Bauzeit, kein Fahrzeitgewinn zwischen Stelle und Celle. Fazit der DB Netz: Die optimierte Dreigleisigkeit „stellt kapazitiv keine zielführende und robuste Lösung dar" (Seite 18). Die Ergänzung vom 7. November 2019 für den Nahverkehrshorizont 2030+ senkt die Güterzugkapazität auf 228 Züge, weil der Nahverkehr dann teils auf dem Mittelgleis gegen den Fernverkehr geführt werden muss. Der Projektbeirat zitiert aus diesem Dokument die Seiten 10 und 15 mit den Weichen und den Zugzahlen für Stelle–Lüneburg. Das Fazit auf Seite 18 zitiert er nicht.

Die Drucksache 21/3150 führt diese Linie fort: Für den Abschnitt Lüneburg–Uelzen ermitteln die Bundesgutachter auf Basis der Zugzahlen 2030 des Deutschlandtakts einen Bedarf von 385 Zügen im Tageszeitraum 6 bis 22 Uhr. Das dritte Gleis leistet maximal 264 Züge (Kernforderung 8). Dieselbe Bewertung hatten die Bundesgutachter bereits 2015 im Dialogforum Schiene Nord abgegeben, und die DB hat nach eigener Angabe auch die dreigleisigen Varianten mit Geschwindigkeitserhöhung und Ortsumfahrungen untersucht, ohne dass sich eine als zielführend erwies. Alpha-E-VR geht mit dem vierten Gleis Bad Bevensen–Uelzen, den Überwerfungsbauwerken und den Bahnhofsumbauten über die 2019 untersuchte Dreigleisigkeit hinaus. Für genau diese Ergänzungen gibt es keine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung, weder vom Bund noch von der Studie. Der Projektbeirat setzt an ihre Stelle einen Bildfahrplan, der seit 2019 unverändert ist (Chart 6) und der die aktuellen Zugzahlen des Landes nicht enthält.

Das Land Niedersachsen plant im SPNV-Konzept 2030+/2040+ bis 2040 eine Steigerung des RE 3 zwischen Hamburg und Lüneburg von 41 auf 112 Züge täglich und zwischen Lüneburg und Uelzen von 40 auf 80 Züge, dazu einen 15-Minuten-Takt Lüneburg–Hamburg in der Hauptverkehrszeit. Die Studie räumt selbst ein, dass der 15-Minuten-Takt ein viertes Gleis Ashausen–Lüneburg voraussetzt, und hat genau dieses Gleis aus dem Konzept gestrichen und in den Anhang verschoben (Bericht, Kurzfassung, Seite 5 f.). Alpha-E-VR erfüllt damit nicht einmal das Angebotskonzept des Landes, das der Projektbeirat als Verbündeten anführt.

Zur Auslastung von 147 Prozent merkt der Projektbeirat an, sie beziehe sich nur auf den Tageszeitraum 6 bis 22 Uhr. Das ist richtig und Standard der Kapazitätsbewertung im Netz. Die Bedarfszahl von 385 Zügen und die Leistungsfähigkeit von 264 Zügen sind auf derselben Basis ermittelt. Nachtreserven helfen dem Nahverkehr und dem Fernverkehr nicht, und sie helfen den Anwohnern der Bestandsstrecke nicht, denen der Projektbeirat besseren Lärmschutz verspricht. Auch Güterzüge lassen sich nicht beliebig in die Nacht verschieben. Sie fahren, wenn die Güterbahnhöfe sie abfertigen können und Absender und Empfänger bereitstehen.

3. Kosten und Wirtschaftlichkeit: zweierlei Maß

Der Projektbeirat rechnet der Neubaustrecke ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,90 zu, indem er den vom Bund ausgewiesenen Wert von 1,45 mit dem Verhältnis von Gesamtwertumfang (8,8 Milliarden Euro) zu Gesamtwertprognose (14,12 Milliarden Euro) skaliert. Die Gesamtwertprognose enthält einen Risikoaufschlag von 5,32 Milliarden Euro für Verzögerungen im Planrecht, Ressourcenengpässe bei Baufirmen, Baugrund und baubetriebliche Einschränkungen (Folie 10). Auf Folie 4 und 29 erklärt derselbe Foliensatz, dass die Nutzen-Kosten-Verhältnisse aller elf bewerteten Projektbündel auf Basis des Gesamtwertumfangs berechnet sind, also auch das Verhältnis von 1,9 für das Projektbündel 3, das der

Projektbeirat als Beleg für seinen Vorschlag anführt. Wer den einen Wert mit Risiken rechnet und den anderen ohne, vergleicht nicht, er sortiert.

Dasselbe Muster zeigt sich beim Kostenvergleich. Die Studie stellt 3,0 Milliarden Euro für Alpha-E-VR den 8,8 Milliarden Euro der Neubaustrecke gegenüber und nennt das „Faktor 4“ (Chart 8). Die DB InfraGO beziffert allein das dritte Gleis Lüneburg–Uelzen mit 849 Millionen Euro Realkosten nach Kostenkennwertekatalog 2022 und mit 4,13 Milliarden Euro in der Gesamtwertprognose (Drucksache 21/3150, Kernforderung 8). Alpha-E-VR umfasst dieses dritte Gleis, dazu ein viertes Gleis Bad Bevensen–Uelzen, den Umbau der Gleisfelder Lüneburg, Uelzen und Celle mit bahnsteiglosen Durchfahrgleisen, Überwerfungsbauwerke in Stelle, Lüneburg und Celle, ein drittes Gleis Garßen–Celle, eine Allerbrücke mit zwei zusätzlichen Gleisen und die Vergrößerung des Gleisabstands auf allen verbleibenden zweigleisigen Abschnitten (Chart 3). Für dieses Paket nennt die Studie 2,0 Milliarden Euro zum Preisstand 2021 und keinen Risikozuschlag. Entweder sind die Kostenansätze der DB InfraGO für beide Projekte falsch, oder die Studie rechnet ihr eigenes Projekt schön. Der Projektbeirat kann nicht beides zugleich behaupten.

Die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung sieht die Gesamtwertprognose als Steuerungsgröße für die Finanzierung vor. Für die Bewertung nach Bundesverkehrswegeplan gilt für alle Projekte dieselbe Methodik, sonst ist die Reihung zwischen Projekten wertlos. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat deshalb kein Problem mit der Forderung des Projektbeirats nach Transparenz, im Gegenteil: Die Bundesregierung soll für alle elf Projektbündel die Sensitivität auf Basis der Gesamtwertprognose veröffentlichen, wie sie es bei der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung getan hat. Dann liegt der Vergleich offen, und er wird für einen Ausbau in drei Stadtbahnhöfen unter rollendem Rad nicht günstiger ausfallen als für einen Neubau auf freier Trasse.

4. Fahrzeit: Reserve null oder Knoten Hamburg unbezahlt

Die Studie nennt für Hamburg Hbf–Hannover Hbf 55,6 Minuten mit und 59,6 Minuten ohne Ausbau des Knotens Hamburg, gegenüber 51,9 Minuten auf der Neubaustrecke (Chart 7). Die Zielfahrzeit des Deutschlandtakts, die der Bericht der Bundesregierung zugrunde legt, beträgt 59 Minuten. Ohne Knotenausbau erreicht Alpha-E-VR die Zielfahrzeit also nicht, mit Knotenausbau nur mit einer Maßnahme, die in den 3,0 Milliarden Euro nicht enthalten ist und deren Kosten die Studie nicht beziffert („optional“, Bericht Abschnitt 2.4). Die Studie beruft sich für ihre Anforderung von 60 Minuten auf einen „4. Entwurf“ des Deutschlandtakts. Einen vierten Gutachterentwurf gibt es nicht. Die Fortschreibung des Zielfahrplans ist in Arbeit, was vorliegt, ist ein Zwischenstand ohne Verbindlichkeit. Verbindliche Grundlage der Vorplanung und des Berichts der Bundesregierung ist der dritte Gutachterentwurf. Wer die Gleichwertigkeit an einem noch nicht abgeschlossenen Arbeitsstand misst, hat sich den Maßstab ausgesucht, der passt. Der Projektbeirat kritisiert auf Folie 39 zudem, dass die Fahrzeitanforderung zwischen dem zweiten und dritten Gutachterentwurf um zehn Minuten verschärft wurde. Das ist eine Kritik am Deutschlandtakt, nicht ein Nachweis der Gleichwertigkeit.

Die Fahrzeiten der Studie setzen zudem voraus, dass ICE-Züge die Bahnhöfe Lüneburg, Uelzen und Celle mit 190 bis 240 km/h durchfahren. Dafür müssen alle drei Gleisfelder umgebaut werden, in Celle mit neuer Allerbrücke und Überwerfungsbauwerk. Diese Umbauten finden in den Stadtzentren statt, bei laufendem Betrieb, über Jahre. Die Betroffenen sind die Fahrgäste, die dort ein- und aussteigen, und die Anwohner, für die die Studie Lärmschutz verspricht. Über Jahre bedeutet das Zustände wie in der Qualitätsoffensive,

mit gesperrten Bahnsteigen und ausgedünntem Angebot. Viele Pendler werden in dieser Zeit auf das Auto umsteigen, und nicht alle kommen zurück.

5. Zeit: Der eigene Vergleichsfall widerlegt die Faustregel

Der Projektbeirat setzt für die Neubaustrecke eine Fertigstellung zwischen 2050 und 2063 an und für die Module von Alpha-E-VR „drei Jahre Planung/Genehmigung, drei Jahre Bau“ (Chart 10). Auf Folie 33 nennt der Projektbeirat selbst den Vergleichsfall: Das dritte Gleis Stelle–Lüneburg, 27 Kilometer, Planungsbeginn 2001, Baubeginn 2009, Fertigstellung 2014. 13 Jahre für ein Gleis auf freier Strecke ohne Bahnhofsumbauten. Alpha-E-VR umfasst 35 Kilometer drittes Gleis, ein viertes Gleis, drei Bahnhofsumbauten und vier Überwerfungsbauwerke. Eine Faustregel von sechs Jahren pro Modul verträgt sich nicht mit dem Vergleichsfall, den der Projektbeirat selbst gewählt hat.

Dasselbe zeigt die Achse Nürnberg–Erfurt (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1). Neubau und Ausbau begannen dort beide 1996. Die 107 Kilometer lange Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt ist seit Dezember 2017 in Betrieb, obwohl der Bund sie 1999 aus Kostengründen gestoppt und erst im März 2002 wieder freigegeben hatte. Ein solcher Stopp kostet mehr als seine eigene Dauer: Planungsteams lösen sich auf, Aufträge und Verträge müssen neu vergeben, Planungen aktualisiert und Baustellen neu eingerichtet werden, bevor wieder in vollem Umfang gebaut wird. Die lange Bauzeit ist die Folge dieser politischen Entscheidung, nicht des Neubaus. Der viergleisige Ausbau der 83 Kilometer Nürnberg–Ebensfeld dagegen ist bis heute nicht fertig: Forchheim–Strullendorf ging erst 2024 und 2025 in Betrieb, für die Durchfahrt Bamberg gibt es noch keinen Planfeststellungsbeschluss, die Fertigstellung ist für die 2030er Jahre angekündigt. Ausbau unter rollendem Rad ist nicht der schnelle Weg, sondern der langsame. Dass auch eine lange Neubaustrecke zügig gebaut werden kann, zeigt die Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main: rund 180 Kilometer durch Westerwald und Taunus, gebaut von 1995 bis 2002, in sieben Jahren.

Die 13,5 Jahre, die der Projektbeirat als Verzögerung der Neubaustrecke ansetzt, sind in der Gesamtwertprognose als maximale Risikospaune ausgewiesen, nicht als Terminplan. Dieselben Risikoklassen, Planrecht, Baufirmen, Baugrund, treffen einen Ausbau unter Betrieb ebenso, ergänzt um Sperrpausen, Ersatzverkehre und Bauphasen, die sich mit der Korridorsanierung 2029 und dem Fahrplan abstimmen müssen. Für Alpha-E-VR weist die Studie keinen dieser Risikoposten aus.

Was ein Ausbau unter Betrieb für die Fahrgäste bedeutet, kennt die Region aus eigener Erfahrung: Der drei- und viergleisige Ausbau zwischen Maschen und Lüneburg hat auf rund 30 Kilometern über Jahre Streckensperrungen, Umleitungen und Ersatzverkehre gebracht. Alpha-E-VR verteilt Baustellen über mehr als 100 Kilometer von Maschen bis Celle, mit drei Bahnhofsumbauten, und das unmittelbar nach den wochenlangen Sperrungen der Korridorsanierung. Für die Pendler aus Winsen, Lüneburg, Uelzen und Celle ist das ein zweites Jahrzehnt ohne verlässlichen Fahrplan. Für den Seehafenhinterlandverkehr sind es zehn Jahre Umleitungen auf einer Achse, die schon heute keine Reserve hat. Eine Neubaustrecke entsteht neben dem Betrieb, gesperrt wird nur für die Anschlüsse an die Bestandsstrecke.

Der Projektbeirat zitiert auf Folie 7 den Bund: Fordert der Bundestag eine Alternativvariante, „kann auch eine Neuplanung der Leistungsphase 1 und 2 HOAI erforderlich werden“. Das ist die Antwort auf die Frage, was ein Schwenk zu Alpha-E-VR für den Zeitplan bedeutet. Die Vorplanung der Neubaustrecke ist

abgeschlossen. Ein Bestandsausbau begänne bei null, mit Raumverträglichkeit, Umweltverträglichkeit und Planfeststellung für jedes Modul, weil ein drittes Gleis rechtlich wie ein Neubau behandelt wird.

6. Eingriffe: Bündelung ist ein Mittel, kein Zweck

Die Studie rechnet vor, dass die Neubaustrecke nur auf neun Kilometern an der A 7 gebündelt verläuft, und nennt das einen „Tabubruch in der deutschen Verkehrsplanung“ (Chart 9). Das Ziel der Bündelung ist die Minimierung von Zerschneidung und Flächeninanspruchnahme. Für dieses Ziel liegen Zahlen vor: Die Vorzugsvariante beansprucht 348.000 Quadratmeter Vorranggebiete Freiraumfunktionen gegenüber 677.500 beim Bestandsausbau, 71.800 Quadratmeter Natura-2000-Fläche gegenüber 253.400 und 5.600 Quadratmeter Naturschutzgebiet gegenüber 131.500 (Drucksache 21/3150, Abschnitt 3.1.2.4). Die Bestandsstrecke südlich von Lüneburg führt durch die Ilmenauniederung. Die Studie gibt für Alpha-E-VR „unter 10 Hektar nicht bahneigene Flächen“ an (Chart 11). Ein Eingriff in ein Natura-2000-Gebiet misst sich nicht in Hektar Privatgrund.

Aus demselben Grund trägt das Argument nicht, die Neubaustrecke sei wegen der FFH-Gebiete „nicht mehr genehmigungsfähig“, sobald eine gleichwertige Alternative existiert (Chart 10). Die FFH-Alternativenprüfung verlangt eine Alternative, die die Projektziele erreicht. Die Zahlen des Bundes zu Kapazität und Fahrzeit sagen, dass Alpha-E-VR das nicht tut. Ob die Gerichte das anders sehen, entscheidet sich im Planfeststellungsverfahren, das der Projektbeirat mit jeder weiteren Vertagung hinausschiebt.

Beim Lärm verspricht die Studie den Anwohnern der Bestandsstrecke besseren Schutz, weil ein Ausbau die Ansprüche der Lärmvorsorge auslöst. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat diesen Anspruch nie bestritten. Entlang der Bestandsstrecke sind seit Jahren zehn Lärmschutzwände mit 8.818 Metern Länge im Lärmsanierungsprogramm blockiert. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen finanziert sie im Bestandspaket, unabhängig von der Neubaustrecke. Wer die Lärmvorsorge der Anwohner an den Bau eines dritten Gleises koppelt, macht sie zum Pfand.

7. Güterverkehrsprognose: Die Strecke ist heute voll

Der Projektbeirat verweist darauf, dass der Containerumschlag in Hamburg zwischen 2010 und 2025 nur um fünf Prozent gewachsen ist und die Prognosen des Bundes regelmäßig zu hoch lagen. Das ist eine berechtigte Kritik an der Prognostik des Bundesverkehrswegeplans, die der Fahrgastverband PRO BAHN teilt. Für die Frage der Neubaustrecke trägt sie nicht: Die Bestandsstrecke ist seit 2012 nach § 16 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung überlastet, mit den Güterzügen von heute. Zum Fahrplanwechsel 2025/26 wurden bereits Fernzüge gestrichen und Fahrzeiten angeglichen, weil die Trassen fehlen. Das Land will die Zahl der Regionalzüge auf der Achse bis 2040 verdoppeln. Wer die Kapazität an der Hafenprognose bemisst und nicht am Angebot für Fahrgäste, übersieht, für wen die Strecke gebaut wird.

Die Studie ergänzt, mit elektrischen und autonomen Lkw werde sich der Wettbewerb ohnehin zur Straße verschieben (Folie 38). Wer Schieneninfrastruktur unter der Annahme plant, dass die Straße gewinnt, sorgt dafür, dass sie es tut. Ohne Neubaustrecke verfehlt der Bund sein Ziel, den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr zu steigern. Auch autonome Lkw brauchen denselben Platz auf der Straße wie heutige, die nächste Verbreiterung der A 7 wäre programmiert.

8. Folgen für das Netz im Nordwesten

Ein Ausbau unter Betrieb trifft nicht nur die Strecke Hamburg–Uelzen–Hannover. Wie das aussieht, hat die zehnwöchige Qualitätsoffensive in diesem Sommer gezeigt: Weil Fern- und Güterzüge umgeleitet werden mussten, wurde auch auf den Hauptstrecken Bremen–Hannover und Hamburg–Bremen das Nah- und Fernverkehrsangebot massiv gekürzt.

Während eines Bestandsausbaus würde dieser Zustand zum Normalfall. Zum ausgedünnten Angebot kommen überlastete Umleitungsstrecken mit Verspätungen und ungeplanten Zugausfällen im gesamten Nordwesten. Die Ausbauvorhaben des Landes im SPNV-Konzept 2030+/2040+ ließen sich in dieser Zeit nicht umsetzen, darunter der RE-Halbstundentakt Bremen–Hannover und vier Züge pro Stunde zwischen Rotenburg und Bremen sowie zwischen Tostedt und Hamburg. Die Fahrgäste bräuchten diese Verbesserungen schon heute.

Auch der Güterverkehr stieße an die Grenze. Auf der Achse nach Wilhelmshaven zeichnen sich starke Zuwächse ab: der Jade-Weser-Port, der im Aufbau befindliche Energy-Hub für Wasserstoff und grüne Gase und die CO₂-Speicherung unter der Nordsee. Die Kapazitätsanalyse der RWTH Aachen für die Oldenburgische IHK und den Energy Hub Wilhelmshaven erwartet für 2040 allein zwischen Wilhelmshaven und Sande 41 Güterzüge täglich nach der Prognose des Bundes und bis zu 89 im Szenario der regionalen Wirtschaft. Hinzu kommen nach einer Studie von DB Cargo und DB InfraGO bis 2033 bis zu 17 CO₂-Züge je Richtung und Tag. Ein großer Teil dieser Züge fährt über Bremen ins Netz. Neben Bestandsausbau und Umleitungsverkehr lassen sie sich dort nicht einplanen, zum Schaden der niedersächsischen Wirtschaft.

9. Was jetzt zu tun ist

Der Projektbeirat hat recht, dass die Fahrgäste nicht bis 2050 auf Verbesserungen warten dürfen. Die Antwort darauf steht bereits im Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen: ein Bestandspaket von rund 250 Millionen Euro mit fünf Überleitstellen, Spurplanänderungen in Winsen, Stelle und Maschen und den blockierten Lärmschutzwänden, dazu die Korridorsanierung 2029 mit Zweigleisigkeit auf der Westseite Lüneburg und Überholgleis Bienenbüttel. Das sind die Sofortmaßnahmen, die der Projektbeirat auf Folie 26 fordert. Sie kommen mit der Neubaustrecke, nicht statt ihrer. Die Gegenüberstellung „Neubau oder schnelle Verbesserung“ ist eine falsche Alternative.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert deshalb:

1. Der Deutsche Bundestag beschließt die Vorzugsvariante der Aus- und Neubaustrecke Hannover–Hamburg in der nächsten Sitzungswoche. Jede weitere Vertagung verschiebt den Beginn der Planfeststellung, verteuert das Projekt um rund fünf Prozent pro Jahr und gefährdet das Zeitfenster für die europäische Förderung von bis zu 30 Prozent der Baukosten auf dem Kernnetzkorridor Skandinavien–Mittelmeer.
2. Die Bundesregierung setzt das Bestandspaket und die Korridorsanierung 2029 unabhängig vom Beschluss zur Neubaustrecke um und finanziert das Bestandspaket nicht aus dem Bedarfsplan.
3. Die Bundesregierung veröffentlicht für alle elf bewerteten Projektbündel die Nutzen-Kosten-Verhältnisse zusätzlich auf Basis der Gesamtwertprognose. Ein Vergleich mit zweierlei Maß, wie ihn der Projektbeirat vorlegt, ist damit erledigt.

4. Land und Bund vereinbaren die Regionalhalte Soltauer Heide und Bergen verbindlich, nach dem Vorbild Merklingen. Schnelle Regionalverbindungen aus den Räumen Soltau und Bergen nach Hamburg und Hannover gibt es nur mit der Neubaustrecke, und erst wenn die Fernzüge die Bestandsstrecke verlassen, werden dort die Trassen frei, mit denen der Nahverkehr zwischen Lüneburg und Hamburg mindestens alle 30 Minuten fahren kann, ohne Verspätungen aus dem Fernverkehr.

Ein drittes Gleis Lüneburg–Uelzen ist nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke auf Basis realer Betriebsdaten zu prüfen. Es vorher zu bauen, kostet nach der Gesamtwertprognose der DB InfraGO 4,1 Milliarden Euro, löst den Engpass nicht und legt ein Jahrzehnt Baustellen in die Ortskerne von Deutsch Evern, Bad Bevensen und Medingen. Das ist der Preis von Alpha-E-VR, und er wird in der Studie von denen nicht genannt, die ihn nicht zahlen.

Quellen

- Projektbeirat Alpha-E: Pressekonferenz am 22.09.2026, Foliensatz (48 Seiten), beirat-alpha.de
- Viereggen-Rössler GmbH: Ausbaustrecke Alpha-E-VR Hannover–Hamburg, Bericht vom 22.09.2026 (62 Seiten) und Präsentations-Charts vom 22.09.2026, vr-transport.de/alpha-e-vr
- Deutscher Bundestag, Drucksache 21/3150 vom 04.12.2025: Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ABS/NBS Hannover–Hamburg, mit Einzelvorstellung DB InfraGO AG und Prüfbericht Eisenbahn-Bundesamt
- Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD zur Drucksache 21/3150 (September 2026)
- DB Netz AG, Fahrwegkapazität und EBWU: Fahrwegkapazitätsbetrachtung optimierte Dreigleisigkeit (Korridor Hannover–Uelzen–Lüneburg–Hamburg), Gläserne Werkstatt, 04.04.2019, und Ergänzende Betrachtung für den Horizont SPNV 2030+, 07.11.2019, hamburg-bremen-hannover.de
- Fahrgastverband PRO BAHN e. V.: Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr am 20.04.2026
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen: SPNV-Konzept 2030+/2040+, Liniensteckbriefe RE 3, RB 31, RB 38 (11.03.2024)
- Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen (Prof. Dr. Nils Nießen) im Auftrag der Oldenburgischen IHK und des Energy Hub Wilhelmshaven: Kapazitätsanalyse der Schieneninfrastruktur Weser-Ems, vorgestellt am 13.05.2026 (Oldenburgische IHK, Medieninformation 44/2026; Nordwest-Zeitung)
- DB Cargo, DB InfraGO, HES International und Harbour Energy: Studie zum CO₂-Transport auf der Schiene nach Wilhelmshaven (2026)
- Titeltkarte: „Bahnprojekt Hannover–Hamburg – Karte Vorzugsvariante“, Yadusable, ZugBahnHof, Hbf878 und David Liuzzo, Wikimedia Commons, Lizenz CC BY-SA 2.0 (creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0), commons.wikimedia.org/wiki/File:Bahnprojekt_Hannover-Hamburg-Karte-Vorzugsvariante.svg, unverändert übernommen

Stellungnahme

Alpha-E-VR ist keine gleichwertige Alternative

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich und erstellt Konzepte, ist in offiziellen Landes-, Bundes- und Europa-Gremien aktiv, sensibilisiert und berät Politiker in Angelegenheiten des ÖV, beeinflusst die öffentliche Diskussion durch Aufklärung über Hintergründe, hält Vorträge und Seminare, gibt Fahrgastinformationen (z.B. Taschenfahrpläne, Fahrradführer, Biergartenführer, Spartipps) heraus, hält Fahrgastsprechstunden und Automaten Schulungen u.v.a. mehr.

Ansprechpartner

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Prof. Dr. Lukas Iffländer

Bundesvorsitzender

Tel.: +49 176 66 82 28 86

lukas.ifflander@pro-bahn.de