

2. Dezember 2022, 11:00 Uhr • 458x gelesen • 7 • 1

ALPHA-E UND DEUTSCHLANDTAKT

# Bundesverkehrsministerium bleibt konkrete Antworten schuldig



Redakteur  
 Autor: Bianca Marquardt  
 aus Tostedt



Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Harburg sind gegen eine Neubaustrecke. Sie fürchten, dass Landschaft und Lebensräume zerschnitten werden • Foto: ts • hochgeladen von Bianca Marquardt

Seit sieben Jahren liegt der Kompromiss Alpha-E für den Ausbau des Schienennetzes an Bestandsstrecken auf dem Tisch. Umgesetzt wurde davon bislang fast nichts, obwohl das "optimierte Alpha-E" Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist. Das WOCHENBLATT fragte beim Bundesverkehrsministerium nach, woran das liegt. Ergebnis: Die Beteiligung von Bürgern und Regionalvertretern im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord, im Zuge dessen der Alpha-E-Kompromiss erarbeitet wurde, war wohl nur eine Beruhigungsspielle. Denn offenbar halten Bundespolitik und Bahn an der eigentlich längst zu den Akten gelegten umstrittenen Y-Trasse fest - und recyceln sie als "Deutschlandtakt".

**Auf die Fragen, wie weit der Ausbau zum optimierten Alpha-E ist und wer die umfangreiche und bereits weit fortgeschrittene Planung zum "Deutschlandtakt" mit drei möglichen**

## **Trassen beauftragt hat, gibt es erneut nur ausweichende Antworten.**

Die Planungen des Alpha-E würden die regionalen Interessen und Erwartungen bezüglich des Ausbaus der Eisenbahnstrecken zwischen Hamburg/Bremen und Hannover beschreiben, erklärt dazu ein Sprecher des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). "Bereits bei den Diskussionen im Dialogforum war deutlich geworden, dass ein dreigleisiger Bestandsausbau die verkehrlichen (kapazitiven) Anforderungen nicht vollumfänglich erfüllt. **Der Bund hat deshalb im Zuge der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 den Vorschlag des Dialogforums in optimierter Form berücksichtigt und zur Grundlage der ergebnisoffenen Planungen gemacht.**"

Die gesetzliche Grundlage für die Planung des Aus- und Neubaus der Bundesschienenwege bilde der vom Bundestag beschlossene Bedarfsplan Schiene, in dem die Strecke ausdrücklich als Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hannover-Hamburg bezeichnet sei. Es sei Aufgabe der DB Netz AG als Vorhabenträgerin im laufenden Planungsprozess, eine den gesetzlichen Vorgaben entsprechende wirtschaftliche Vorzugsvariante für das Gesamtprojekt auszubilden. Aus Gründen der Rechtssicherheit des späteren Planfeststellungsbeschlusses seien im Rahmen der Planung "alle sich aufdrängenden Varianten zur wirtschaftlichen Erreichung der verkehrlichen Ziele und folglich auch Lösungen jenseits eines bestandsnahen Streckenausbaus näher zu beleuchten. Dies schließt explizit bestandsferne (Neubaustrecken-)Varianten ein."

Wenn eine Vorzugstrasse vorliege, werde sich der Deutsche Bundestag damit befassen. Erst danach erfolgten die vertieften Planungen und die Baurechtserlangung. **"Wegen des frühen Planungsstandes sind derzeit noch keine validen Aussagen zum Baubeginn und der Inbetriebnahme möglich, zumal diese je nach noch festzulegender Variante stark differieren"**, heißt es.

Zu den bisherigen Planungskosten zum "Deutschlandtakt" könnten keine Angaben gemacht werden, weil diese in einer großen Zahl der Fälle Erweiterungen von bereits zuvor im Bedarfsplanvorhaben enthaltenen Projekten darstellten. Die Deutschlandtaktmaßnahmen würden – sofern auf bestehender gesetzlicher Basis möglich – in vielen Fällen bereits in die laufenden Planungen integriert. **"So befindet sich rund ein Drittel der unmittelbaren Deutschlandtaktmaßnahmen bereits in der Planung. Eine kostenseitige Differenzierung ist dabei wegen der bestehenden Überschneidungen nicht möglich."**

Zur Ertüchtigung der Bahnhöfe in Hamburg und Hannover seien im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege entsprechende Ausbaumaßnahmen enthalten. "Im Kern werden insbesondere neue Bahnsteige zur Erhöhung der Kapazität errichtet sowie die Bahnhofsvorfelder (Weichenstraßen) und die Zuläufe optimiert. Die entsprechenden Planungen zur Umsetzung laufen bereits.

Gemäß dem Infrastrukturzustands- und entwicklungsbericht 2021 haben die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) der DB AG nach eigenen Angaben 2021 für das Bestands-

netz der Bundesschienenwege 2,331 Milliarden Euro eingesetzt.

Weitere Infos unter [www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB\\_2021.html](http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2021.html).

Das prognostizierte Güteraufkommen im Hamburger Hafen, dem die Ausbauplanungen vornehmlich zunächst zugrunde lagen, wurden in den vergangenen 13 Jahren aufgrund unterschiedlicher Krisen nie wie vorhergesagt erreicht. Die Zugzahlen für den Schienengüterverkehr im Knoten Hamburg basierten auf der Verkehrsprognose 2030. Diese seien ein grundlegendes Planungsinstrument der Bundesverkehrswegeplanung, so der Ministeriumssprecher. Weitere Informationen dazu sind unter [www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html](http://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html) veröffentlicht.

Die Reaktion der Bürgermeister aus dem Landkreis Harburg:



**ALPHA-E**

## Projektsprecher entlarvt Falschaussagen des Verkehrsministeriums



[Bianca Marquardt](#) • Redakteur

[Alle Texte zu "Alpha-E"](#)