



**VIEREGG
RÖSSLER
GmbH**

Ausbaustrecke Alpha-E-VR Hannover - Hamburg als funktional gleichwertige Alternative zur Neubaustrecke

22.09.2026

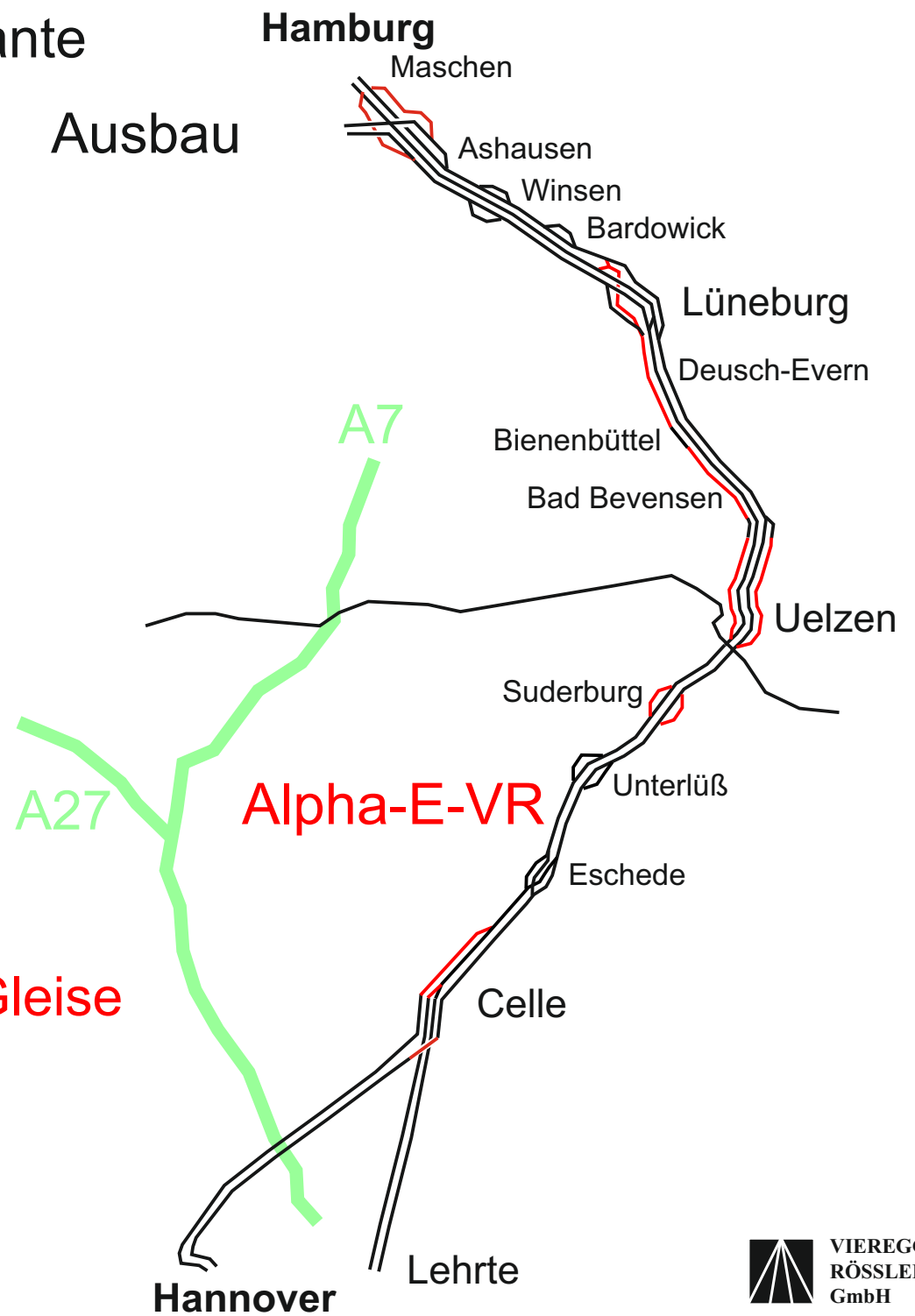
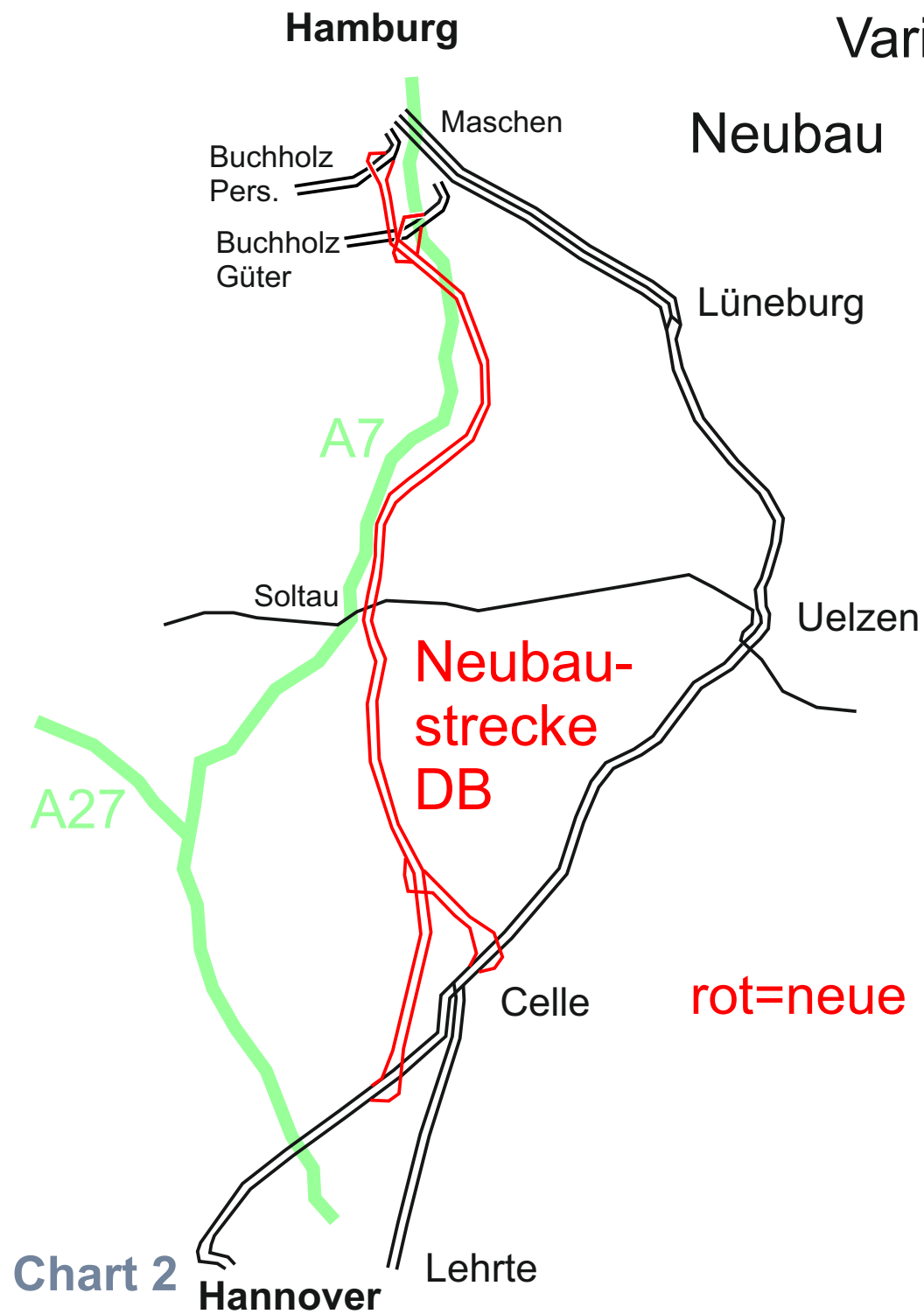
Auftraggeber: Gemeinde Seevetal und weitere, Landkreis Harburg
Koordination: Projektbeirat Alpha-E

Chart 1

Emdenstr. 11
81735 München
Tel. 089/26023655
Vieregg@vr-transport.de



**VIEREGG
RÖSSLER
GmbH**



Einzelmaßnahmen

analog bisher vorgesehener Generalsanierung:

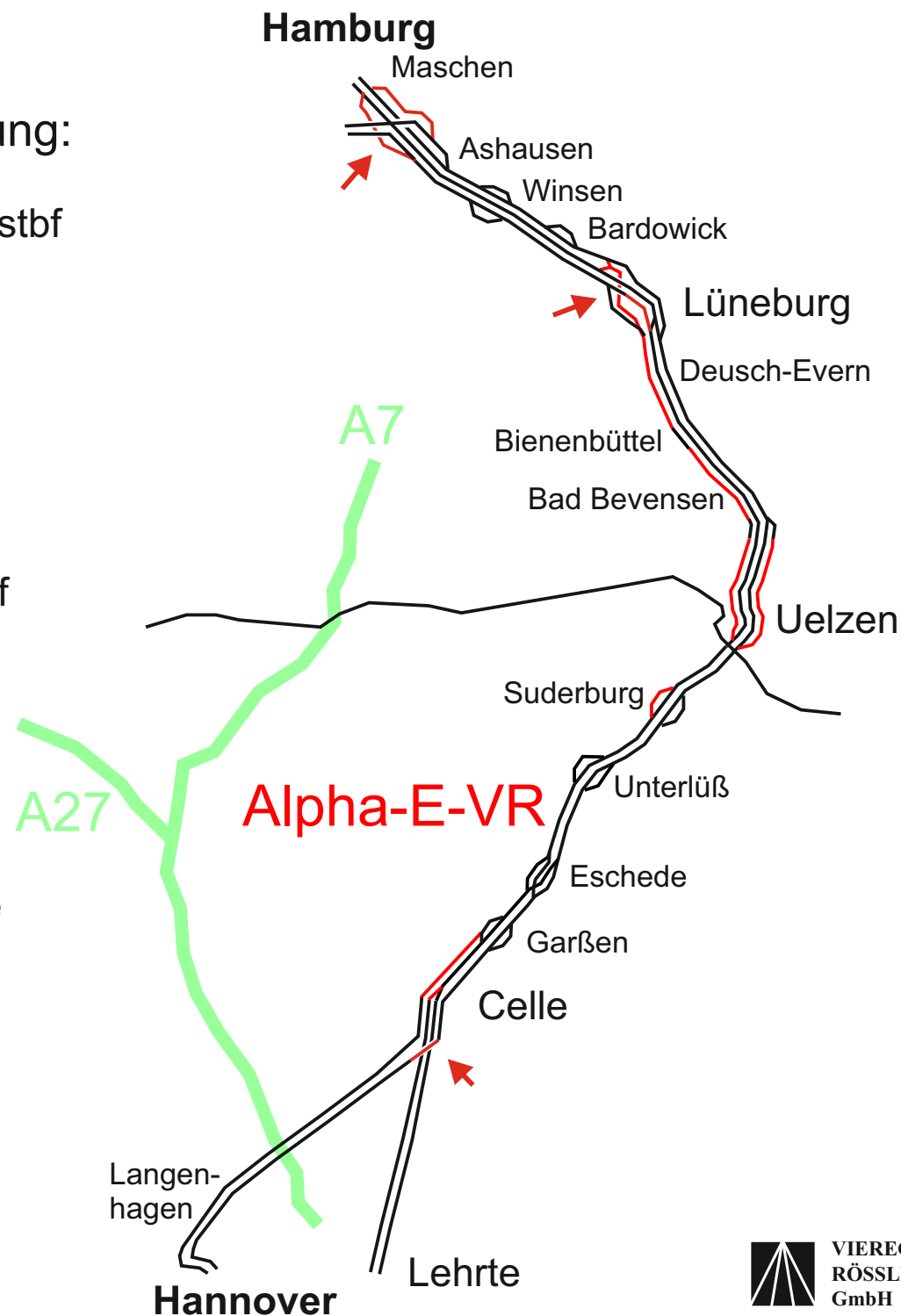
- zusätzliche Weichen Bardowick
- Reaktivierung zweites Gleis Zufahrt Lüneburg Westbf

analog Alpha-E:

- drittes Gleis Lüneburg - Uelzen

zusätzliche Maßnahmen nur VR:

- weitere Weichen Ashausen - Lüneburg
- Ergänzung Überwerfungsbauwerk Maschen ➔
- Überwerfungsbauwerk Lüneburg ➔
- Reaktivierung drittes Gleis Zufahrt Lüneburg Ostbf
- Umbau Gleisfeld Lüneburg mit bahnsteiglosen Durchfahrgleisen
- viertes Gleis Bad Bevensen - Uelzen
- Umbau Gleisfeld Uelzen mit bahnsteiglosen Durchfahrgleisen
- Längere/zusätzliche Überholgleise in Suderburg und Eschede, Bf.verlegung Eschede
- Drittes Gleis Celle-Garßen - Celle
- Umbau Gleisfeld Celle mit bahnsteiglosen Durchfahrgleisen, Allerbrücke plus 2 Gleise
- Überwerfungsbauwerk Ausfädelung Lehrter/ Langenhagener Strecke ➔
- Erhöhung Gleisabstand von 4,0 auf 4,5 m auf allen verbleibenden 2-gleisigen Abschnitten



Historische Entwicklung und Kapazitäten

- 2015 Beschlussfassung Alpha-E
- 2018 stärkere Bündelung der Güterzüge über Uelzen, ursprüngliche Ausbauplanung über Uelzen reicht jetzt nicht mehr aus
- 2019-21 VIEREGG-RÖSSLER GmbH entwickelt Alpha-E im Auftrag von Projektbeirat und Bls weiter

Bündelung der Güterzüge über Uelzen verlangt nun 10 Güterzüge pro Stunde und Richtung nördlich und 6 Güterzüge südlich Uelzen

Kapazitätsanforderungen werden sowohl von Alpha-E-VR als auch von der Neubaustrecke eingehalten.

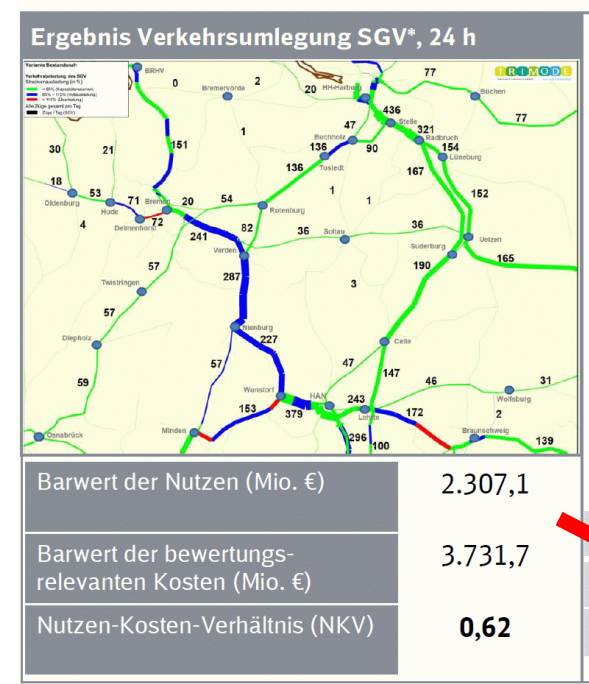
Kapazitäten werden anhand von konkreten Fahrplänen ermittelt, die in Form von Bildfahrplänen dargestellt werden.

Ausbaustrecke laut DB geringfügig leistungsfähiger als Neubaustrecke! (Wurde aber ständig anders herum kommuniziert)

(Auszüge aus DB-Charts 2-79, 3-67)

=Neubaustrecke

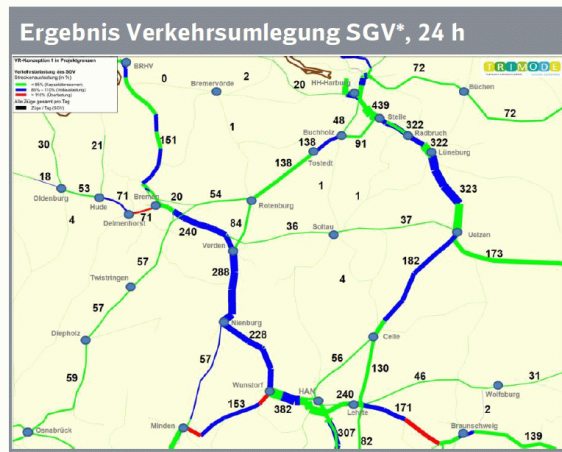
Ergebnis **Variante Bestandsnah**
(Prognosehorizont 2030, 24-Std.-Schnitt)



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



=Alpha-E-VR



Beitrag zu
➢ im Kern
➢ Nahverkehr
➢ Güterverkehr
• nicht all
• Ca. 230

Auswirkung
➢ In den A
Angebots
Fahrzeit

Netzwerk
➢ 13 Minut
Hannove
➢ Nicht kor
hinsichtli
➢ Verbleibe
Maßnahm
und Sten

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 Angebotseinschränkungen 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)

Variante / Bauzustand	alternative Laufwege			
	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante Bestandsnah (PRINS V03)	323	50 ↓+22	125 ↓+13	656 ↓+4
Vieregg-Rössler Konzeption 1	323	72	138	660

Engengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (24 Stunden)

Variante / Bauzustand	alternative Laufwege			
	Lüneburg-Uelzen	Hamburg-Büchen	Buchholz-Rotenburg	Weitere Laufw. und Entfall**
Variante Bestandsnah (PRINS V03)	319	50 ↓+27	125 ↓+11	656 ↓+5
Variante 16.1	319	77	136	661

Engengüterverkehrszüge (SGV) je Tag (24 Stunden)

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

VR-Vorschlag Integraler Taktfahrplan Bahnstrecke Hamburg - Uelzen - Hannover

Takt-
knoten

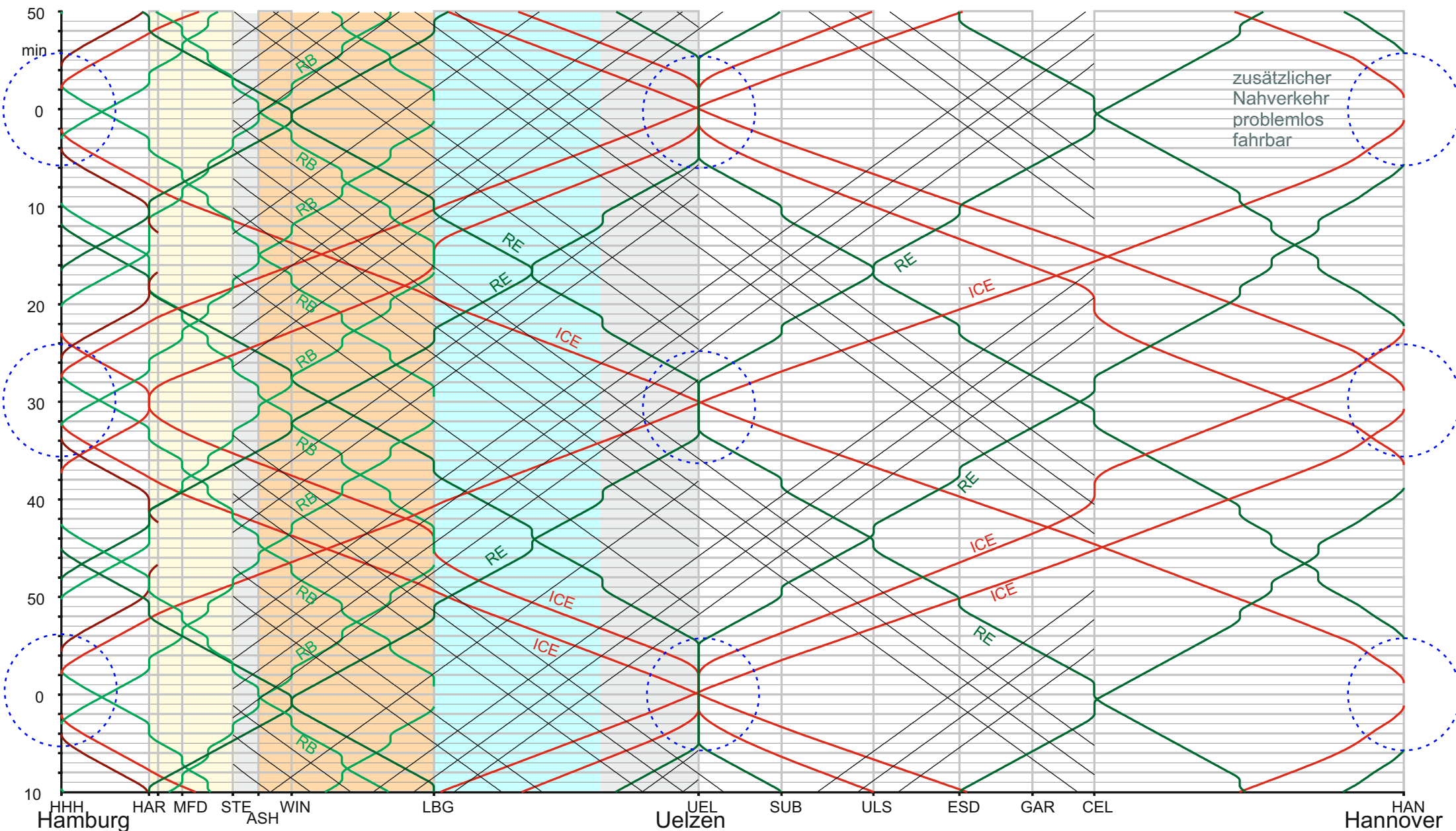


Chart 6

grau: 4-gleisig; hellblau: 3-gleisig; orange: 3- oder 4-gleisig; gelb: 3-gleisig (Umbau vorhandener Gleise)

ICE-Fahrzeiten

- ✓ Alpha-E-VR erfüllt vollständig die Anforderungen an die Fahrzeit:
Hamburg - Hannover in 60 Minuten entsprechend Deutschland-Takt 4. Entwurf

Wichtige Fahrzeiten: (incl. 12% Fahrzeitzuschlag zur Aufholung von Verspätungen, ICE4)

Hamburg Hbf - Hannover Hbf ohne Halt in Harburg:

51,9 Minuten DB-Neubaustrecke

55,6 Minuten Alpha-E-VR Ausbaustrecke mit Ausbau Knoten Hamburg
("Großmarktlösung")

59,6 Minuten Alpha-E-VR ohne Ausbau Knoten Hamburg

60-61 Minuten wird im 4. Entwurf Deutschland-Takt gefordert.

Differenzen VR versus DB:

3-4 Minuten langsamer mit Ausbau Knoten Hamburg,

7 Minuten langsamer ohne Ausbau Knoten Hamburg.

Erklärung der Differenz: 25 km Umweg = 6 Minuten, „Langsamfahrstellen“
mit „nur“ 190 bis 240 km/h in Lüneburg, Uelzen, Celle 1 Minute Zeitverlust

Resumee: Alpha-E-VR ist etwas langsamer als die Neubaustrecke, doch die
geforderten Fahrzeiten des Deutschland-Taktes werden trotzdem sicher erreicht.

Kosten nach heutigem Preisstand:

Neubaustrecke: 8,8 Mrd €

Ausbaustrecke Alpha-E-VR: 3,0 Mrd €

Mehrkosten Alpha-E-VR gegenüber Generalsanierung: gut 2 Mrd €

Somit kostet die Neubaustrecke rund 4 mal so viel wie die Ausbaustrecke (Mehrkosten gegenüber Generalsanierung).

Je umfangreicher die Generalsanierung, desto geringer die Mehrkosten.
Je mehr komplett saniert wird, desto geringer die Mehrkosten eines vollständigen Umbaus des Gleisfelds.

Risiko bei Neubaustrecke: Steigt der Tunnelanteil an - bislang sind nur 3% Tunnelstrecken vorgesehen -, so würden sich bei z. B. 30% Tunnelanteil die Kosten schon verdoppeln. In künftigem Preisstand (2045) würden 28 Mrd € möglich.

Neuzerschneidung

(Bundestagsdrucksache 21/3150)

Die DB behauptet, die Neubaustrecke würde von Hamburg nach Soltau gebündelt mit der A7 verlaufen, darauf gebündelt mit der Bundesstraße B3.

Tatsächlich beschränkt sich die Bündelung auf einen 9 km langen Abschnitt nördlich Soltau entlang der A7. Mit der B3 wird die Neubaustrecke gar nicht gebündelt. Die Aussage in der Drucksache (S. 3) „*und verläuft nun in Bündelung mit der Bundesstraße B3*“ ist irreführend ! Der Abstand zwischen B3 und Neubaustrecke beträgt 1 bis 3 km.

Auf rund 110 von 120 km Länge verläuft die Neubaustrecke ungebündelt.

Diese Neubaustreckenplanung stellt einen Tabubruch in der deutschen Verkehrsplanung dar. Seit 1985 achtet man strikt auf die Vermeidung von Neuzerschneidung. Bei Ingolstadt - Nürnberg hat man zur Vermeidung von 20 km Neuzerschneidung den Verzicht auf Güterzugtauglichkeit und Mehrkosten von damals 2,5 Mrd Euro für Tunnelführungen hingenommen.

FFH und Zeitachse

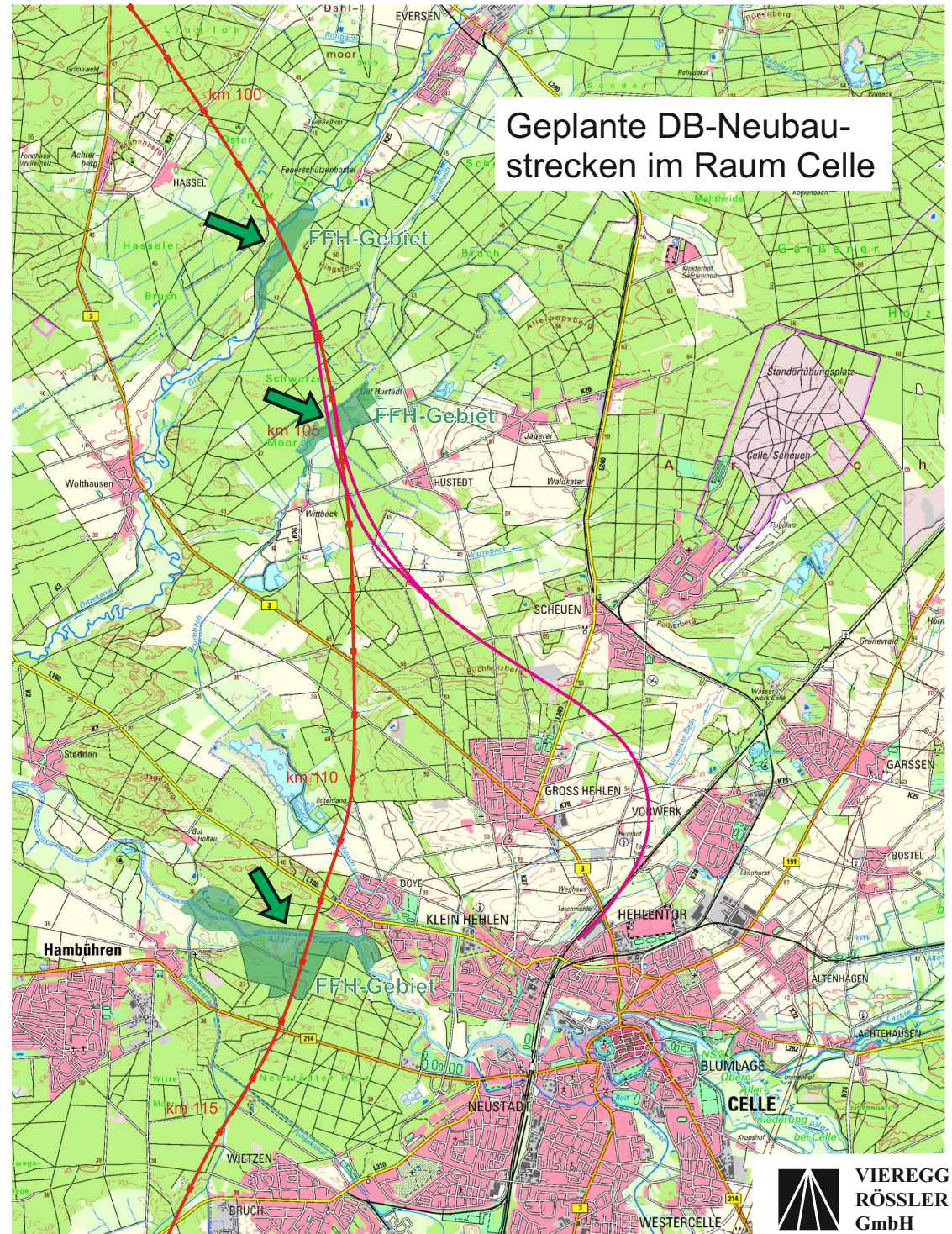
Planungszeit der Ypsilon-Trasse von
Planungsbeginn bis Abbruch: 25 Jahre

Hauptproblem bei der aktuellen Neubaustrecken-Planung: Es werden 4 FFH-Gebiete neu durchschnitten.

FFH-Gebiete haben den höchsten Schutzstatus und dürfen nur durchschnitten werden, wenn es keine Alternative gibt. Nach geltendem Recht ist somit mit der Existenz der fertig ausgearbeiteten, funktional gleichwertigen Ausbauplanung die Neubaustrecke **nicht mehr genehmigungsfähig**.

Wegen des deutlich verbesserten Lärmschutzes ist, wie bei den meisten Ausbaumaßnahmen in Deutschland, nicht mit starken Anwohnerprotesten zu rechnen. Für die ersten Maßnahmen Faustregel: 3 Jahre Planung/Genehmigung, 3 Jahre Bau; Vieles kann schon in der Generalsanierung umgesetzt werden.

Chart 10



Flächenbedarf, Gebäudeabbruch und Lärmemissionen

- Neubaustrecke: ca. 600 ha Flächen (Gleise, Böschungen, Ausgleichsflächen)
Ausbaustrecke unter 10 ha nicht bahn-eigene Flächen
(überwiegend Flächentausch)
- Neubaustrecke: Gebäudeabbrüche in größerem Umfang,
(hauptsächlich Meckelfeld, auch zwischen Soltau und Bergen)
Ausbaustrecke:
 - in Lüneburg ein alter Güterschuppen mit einer Autogarage
 - in Bad Bevensen ein kleines Anwesen direkt neben dem heutigen Bahngleis
 - in Uelzen ein Gewerbegebäude mit 230 m² Grundfläche.
- Die deutsche Lärmschutzgesetzgebung bevorzugt Ausbaustrecken oder gebündelte Verkehrswege: Nur mit einem Ausbau erhalten die lärmgeplagten Anwohner optimalen Lärmschutz (BimschG 49 dB nachts).
Bei einer ungebündelten Neubaustrecke werden die Anwohner dagegen neu belastet.

Gebäudeabbruch bei der DB-Neubaustrecke

(nicht vollständig,
unterschiedliche Maßstäbe)

Hasenwinkel (Seevetal-Meckelfeld)



Meierhof
Bleckmar
nördlich
Bergen



Liedholz (Seevetal-Meckelfeld)



Verkehrsprognosen und abschnittsweise Inbetriebnahme

Verkehrsprognosen des Bundesministers für Verkehr von 2018 (Basis für beide Planungen), sind nicht eingetreten. Die massive Steigerung des Seehafen-Hinterlandverkehrs von 2018 (170 Züge) bis 2030 (362 Züge nördlich Uelzen) blieb aus.

Neubaustrecke Inbetriebnahme erst nach vollständiger Fertigstellung
Ausbaustrecke hat mindestens 14 einzeln nutzbare Module

Reihenfolge lässt sich nach folgenden Kriterien bestimmen:

- Sanierungsbedarf der Strecke
- Beseitigung aktueller, tatsächlicher Kapazitätsengpässe

Kandidaten mit hoher Dringlichkeit:

- Überwerfungsbauwerk Stelle, Anpassung Dreigleisigkeit bis Lüneburg
- Drittes Gleis Lüneburg - Bad Bevensen und 4-gleisiger Ausbau bis Uelzen

Umbau der Gleisfelder von Lüneburg, Uelzen, Celle abhängig von
Dringlichkeit der Sanierung

Planungsstand:

85 m Lagepläne im Maßstab 1:1.000 auf Luftbildern
für 85 km Ausbaustrecke,
gleisscharf in Luftbilder montiert;
Grundstücksgrenzen dort eingezeichnet, wo relevant,

außerdem Schematischer Gleisplan und Textdokumente

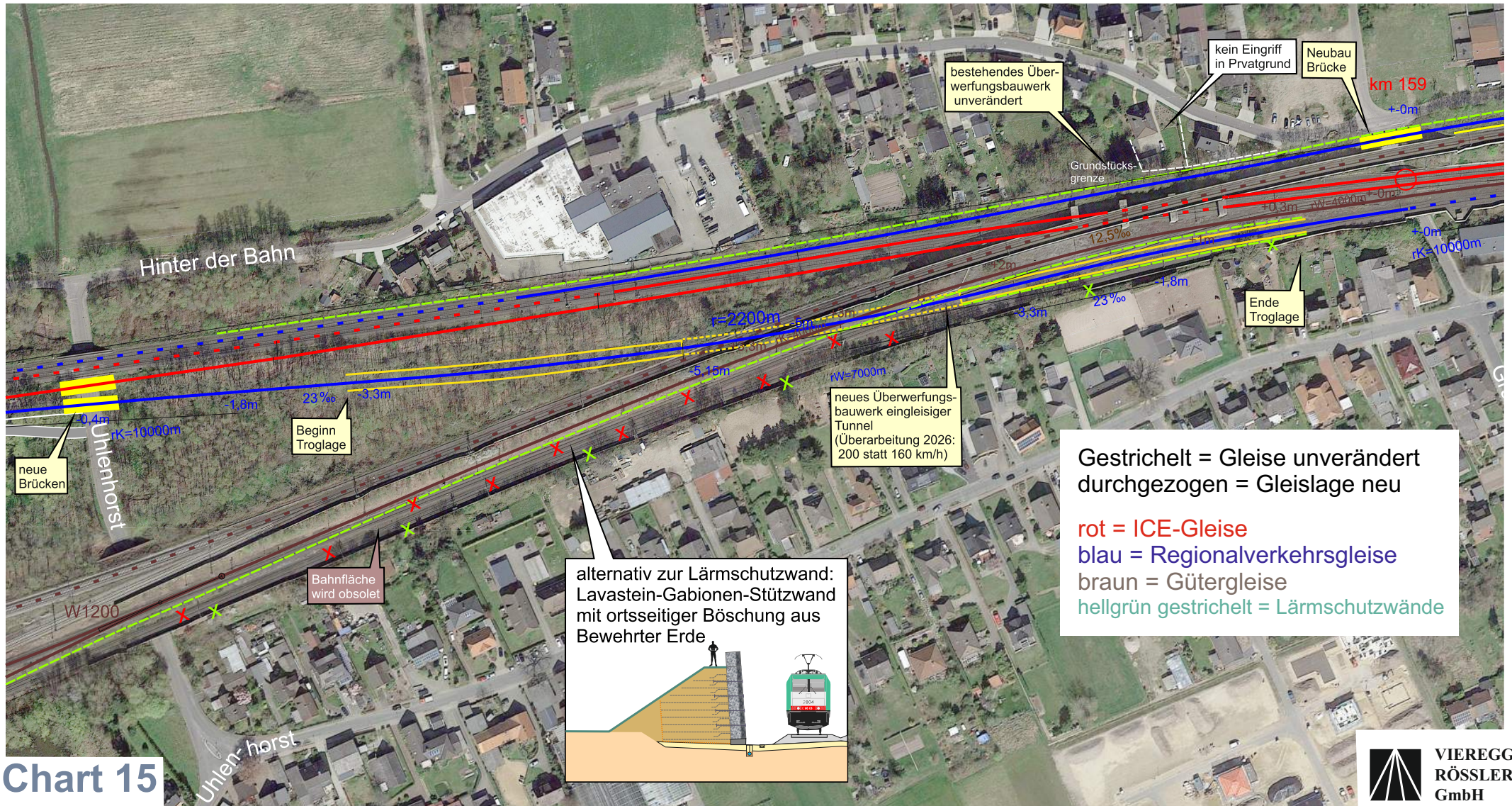
<http://www.vr-transport.de/alpha-e-vr>

Einige Dokumente, die für BI's erstellt wurden, sind derzeit
noch nicht öffentlich, so eine noch detailliertere Text-Strecken-
beschreibung sowie eine Studie zur Kostenermittlung nach
DB-Kostenkennwertekatalog.

Es folgen exemplarische Ausschnitte der Lagepläne.

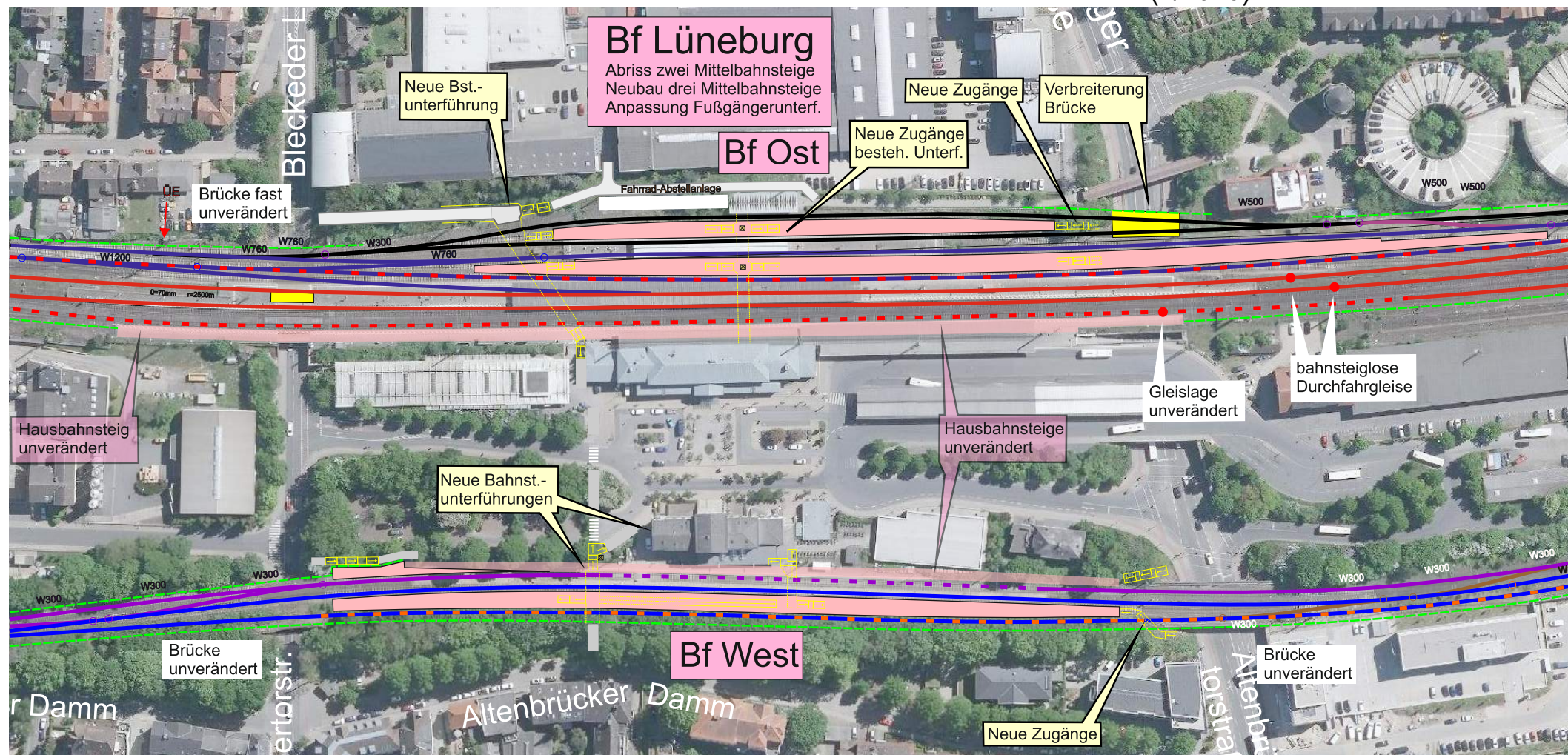
Alle Urheber- und Nutzungsrechte an der vorliegenden Planung verbleiben bei den Autoren, insbesondere die Rechte zur planerischen und baulichen Verwertung (abzeichnen). Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren.

Chart 15



VR-Planung Lüneburg - Bereich Bahnhof

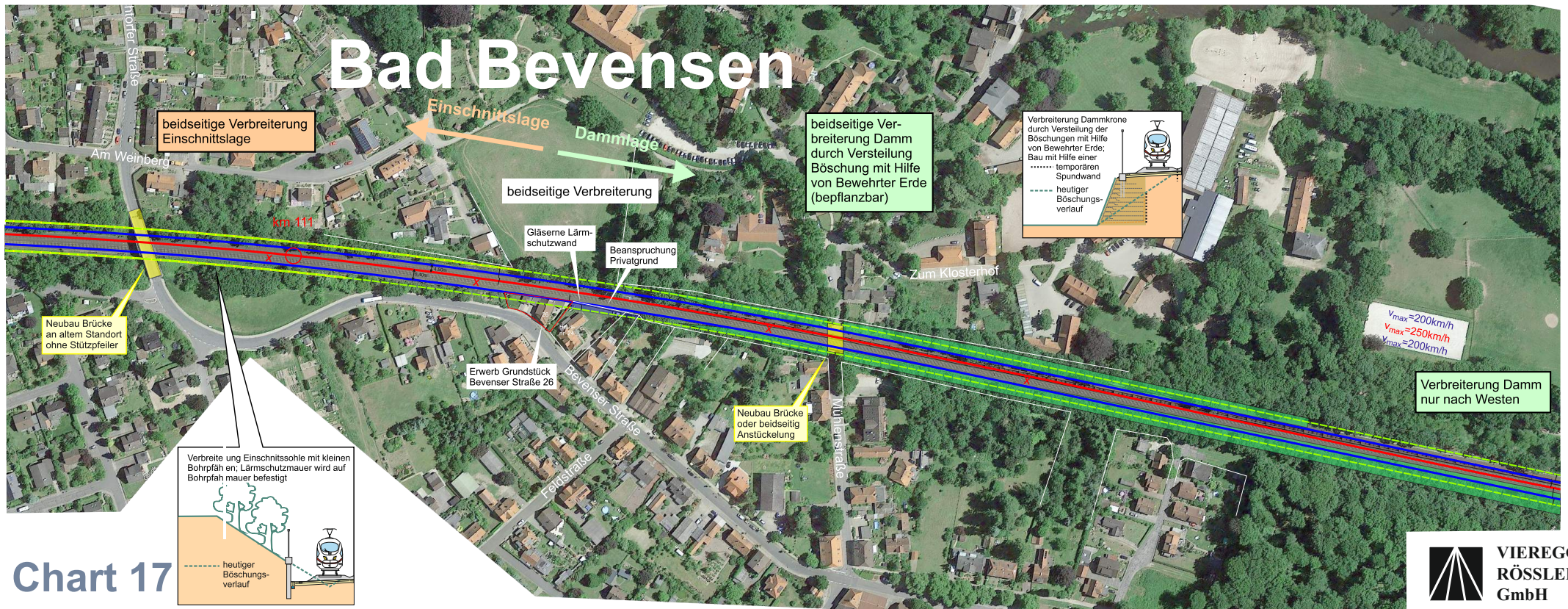
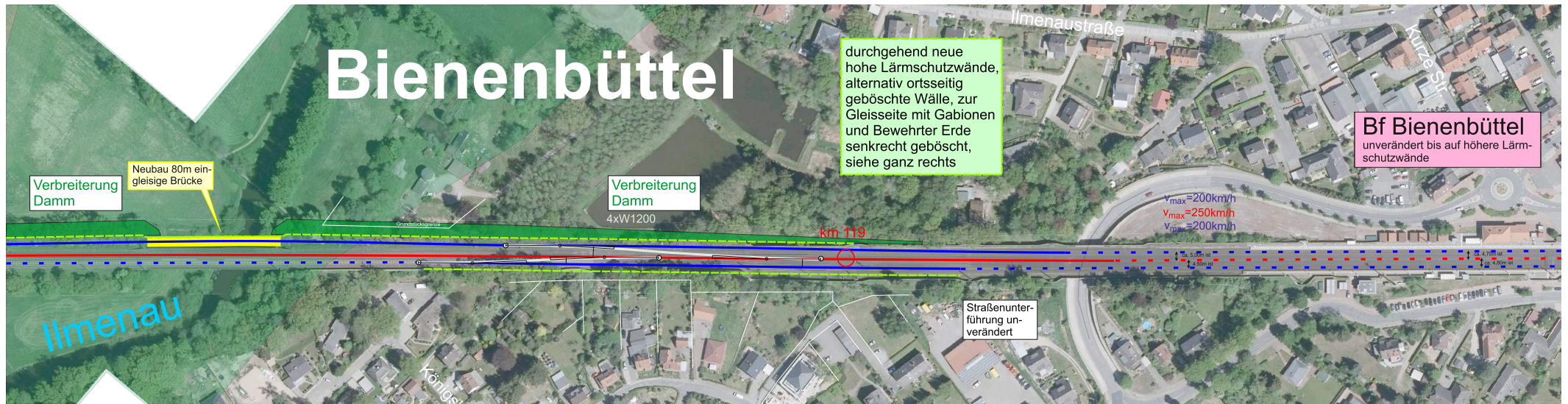
Gestrichelt = Gleise unverändert
durchgezogen = Gleislage neu
(4/2020)

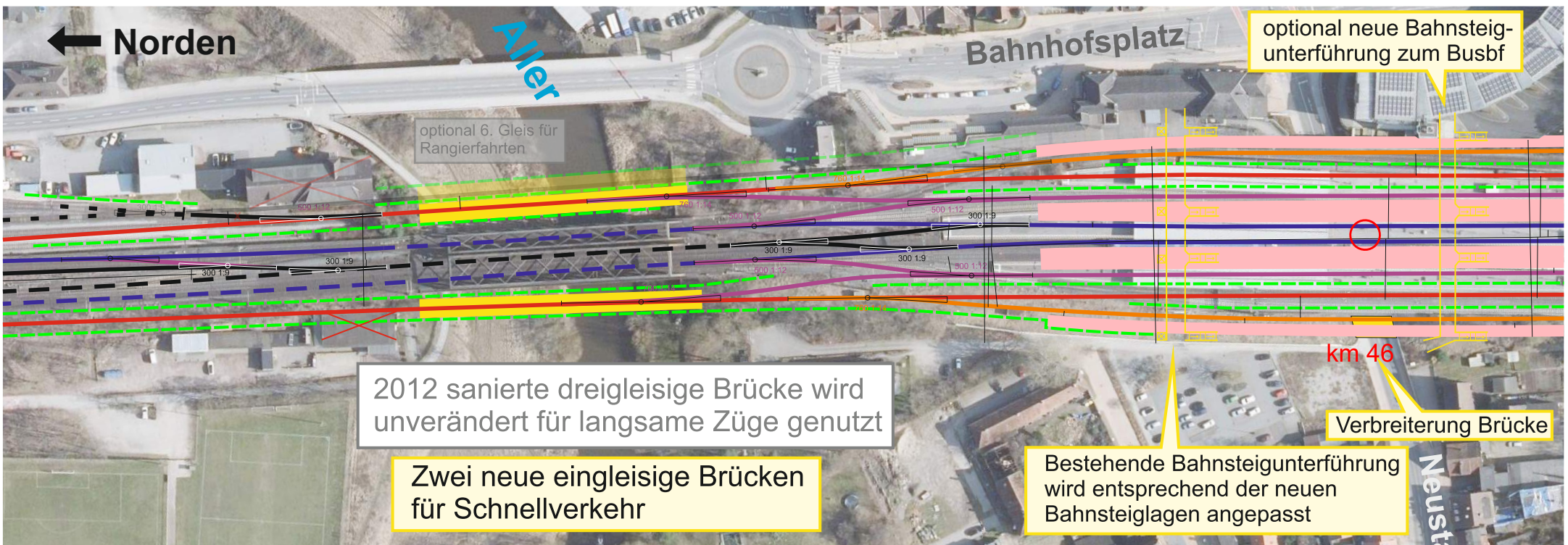


VR-Konzeption:

- Alle Änderungen verbleiben vollständig im bestehenden Gleisfeld
- Hausbahnsteige Ost- und Westbahnhof bleiben erhalten
- Kein Gebäudeabriss. Ausnahme: Autowerkstatt in ehem. Güterschuppen

Chart 16 rot=ICE-Gleise blau=Regionalverkehrsgleise hellgrün: Lärmschutzwände





Bahnhof Celle, nördlicher Bahnhofsteil und Allerquerung

Celle, kreuzungsfreie Verzweigung Hasenbahn (nach Langenhagen) und Lehrter Strecke

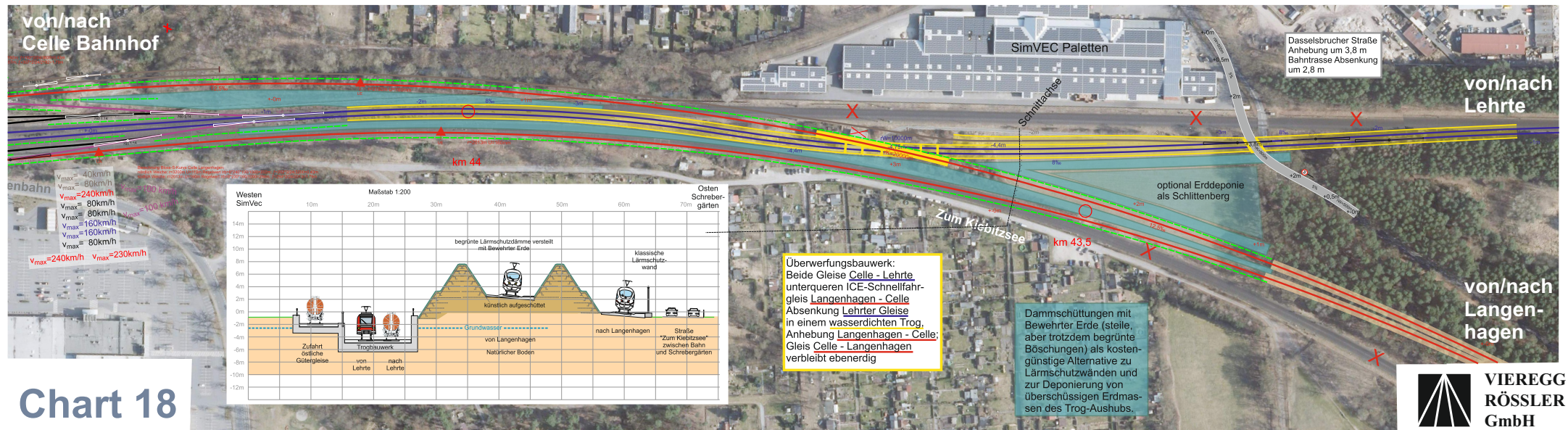


Chart 18