
Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Alpha-E und Neubaustreckenplanung

12. Januar 2026

Dr. Peter Dörsam

www.beirat-alpha.de

Fertigstellung der Neubaustrecke 2050 bis 2063

- Für die Inbetriebnahme ist im Rahmenterminplan 2050 geplant.¹⁾ Allerdings steht darunter der folgende Absatz:
- "In der Gesamtwertprognose (GWP) wurden die Risikosachverhalte auch auf mögliche terminliche Auswirkungen hin bewertet. Die daraus resultierende, mögliche Verzögerung des Vorhabens u.a. aufgrund von Verzögerungen im Planrechtsverfahren, Ressourcenengpässen bei beauftragten Baufirmen und Dienstleistern, Unwägbarkeiten aus Baugrund und Vermessung sowie baubetrieblichen Einschränkungen liegt, bezogen auf die Inbetriebnahme, bei insgesamt 13,5 Jahren."
- Aus der Erfahrung vergangener Neubaumaßnahmen ist bekannt, dass solche Risiken nicht zu vernachlässigen sind. Eine Fertigstellung erst im Jahr 2063 dürfte also keinesfalls unrealistisch sein.

1) Anlage 2_DB InfraGO AG_Einzelvorstellung.pdf, S. 21

Die Gesamtwertprognose (GWP): 14,12 Mrd. €

- In der Kostenschätzung wird zunächst der Gesamtwertumfang (GWU) mit nominal 8,8 Mrd. Euro angegeben. Allerdings werden hierbei systematisch bestimmte Risiken und Bauzeitrisiken außer Acht gelassen. Diese Risiken ergeben einen Risikoaufschlag von 5,32 Mrd. Euro.
- Die Gesamtwertprognose (GWP) berücksichtigt diesen Risikoaufschlag und somit ergibt sich ein Wert von 14,12 Mrd. Euro für die Gesamtkosten.²⁾ In der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung ist ausdrücklich festgehalten, dass die Gesamtwertprognose den Gesamtwertumfang als Bewertungskriterium ersetzt.³⁾

2) Anlage 2_DB InfraGO AG_Einzelvorstellung.pdf, S. 17

3) <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf>
(Anlage 9.2 unter I.1.6.)

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis ist 0,935

- Die DB InfraGo berechnet auf der Basis der des Gesamtwertumfangs (GWU) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,5. Dieses ist zwar die übliche Berechnung, aber gerade bei langlaufenden Projekten, bei denen die Gesamtwertprognose (GWP) erheblich nach oben abweicht, ist dies eine massive Beschönigung der wahren Verhältnisse. Risiken von erheblichem Ausmaß bleiben so bei der Kostenseite einfach unberücksichtigt.
- Auf der Basis der Gesamtwertprognose ergibt ein NKV von 0,935. Bei einer realistischen aktuellen Einschätzung der Wirtschaftlichkeit ergeben sich also höhere Kosten als Nutzen, das Projekt ist somit unwirtschaftlich.⁴

4) Interessant ist, dass das Bundesverkehrsministerium bei der Fehmarnbeltanbindung beide Werte für das NKV berechnet hat und hierzu folgendes geschrieben hat: „Unter Berücksichtigung der o.g. Risikokosten des GWP ergäbe sich weiterhin eine positive Wirtschaftlichkeit (NKV von 1,1).“ <https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2020/10/1915240.pdf> (S. 7) Wurde diese Berechnung jetzt weggelassen, weil sich mit einem Wert von 0,935 keine Wirtschaftlichkeit ergibt?

Forderungen der Region fast alle abgelehnt

- Die Forderungen der Region betreffen insbesondere besseren Schallschutz, Erschütterungsschutz, Erhalt von Wegebeziehungen, Wildbrücken und eine regionale Anbindung. Das Eisenbahnbundesamt schreibt hierzu: "Durch die Regionen vor Ort wurden zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über die gesetzlichen Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt werden konnten, erhoben. Sollten diese Forderungen im Zuge der Projektrealisierung umgesetzt werden, würde dies zu Mehrkosten und einer damit verbundenen deutlichen Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors führen. Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfohlen werden.„ Anlage 1_Eisenbahn-Bundesamt_Empfehlung und Prüfbericht.pdf (Seite 14)
- Insgesamt belaufen sich die Forderungen der Region auf 4,994 Mrd. €. Würden diese alle berücksichtigt, würden sich Gesamtkosten (GWP) von **19,114 Mrd. €** ergeben.

Fast keine Trassenbündelung

Das raumordnerische Gebot der Trassenbündelung wird nicht eingehalten: Nicht einmal auf 10 Prozent der Strecke gibt es eine Bündelung, dies ist im Wesentlichen ein Streckenabschnitt bei Soltau.⁵⁾ Ansonsten läuft die Strecke überwiegend Kilometer von der A 7 beziehungsweise B 3 entfernt durch die freie Landschaft.

5) <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/hannover-hamburg.html#ErgebnissetechnischeVorplanung> (interaktive Karte der Strecke)

Keine Raumverträglichkeitsprüfung

Für Neubaustrecken ist nach dem niedersächsischen Raumordnungsrecht eine Raumverträglichkeitsprüfung zwingend erforderlich, erst auf dieser Grundlage kann ein Bundestagsbeschluss eine konkrete Strecke festlegen. Stattdessen wird von der DB InfraGo auf die vollkommen intransparente Untersuchung durch den Vorhabenträger selbst verwiesen.⁶⁾ Auf diese Weise werden die Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit bei der Trassenfindung komplett ausgehebelt. Auch nur so ist erklärbar, dass ein Streckenvorschlag fast ohne Trassenbündelung entstanden ist.

6) Anlage: NBS Hamburg-Hannover_BMV-Bericht.pdf, S. 4

Fehlende Bürgerbeteiligung

Eine **Bürgerbeteiligung**, wie sie nach dem "Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung" des Verkehrsministeriums erforderlich gewesen wäre, hat nicht stattgefunden. Zu ihren Infoveranstaltungen hat die DB InfraGo folgendes geschrieben: „Entlang von unterschiedlichen Themeninseln können sich alle Interessierten über die verschiedenen Aspekte der Neubauplanung informieren, ähnlich einem Tag der offenen Tür.“ Dies war kein Beteiligungsformat. In einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Verkehr heißt es, dass „... die Bürger von Beginn an umfassend und transparent im Sinne einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung an den Verfahren beteiligt werden.“

Hierauf wurde auch im Verfahren verwiesen, so z.B. in einer Pressemitteilung des Landkreises Harburg vom 11.09.2025: „Das ist kein Bürgerdialog. Das ist eine reine PR-Veranstaltung ohne echte Bürgerbeteiligung“, so Samtgemeindebürgermeister Dr. Peter Dörsam, Sprecher des Projektbeirats Alpha-E

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Fehlende Unterlagen zur parlamentarischen Befassung

- Die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt nicht vor. Wieso ist das Ministerium bisher nicht in der Lage, diese Berechnung nachzureichen, dabei wurde das Ergebnis schon längst veröffentlicht, die Berechnung muss also erfolgt sein.
- Es ist unklar, welche genauen Prognosezahlen für die Kalkulationen verwendet worden sind.
- Es wird nicht dokumentiert, warum angeblich nur eine Neubaustrecke die Anforderungen erfüllen kann.

47 % Überlastung auf der Strecke!?

Die DB InfraGo führt eine Überlastung von 47 % auf der Strecke Hamburg – Hannover an. Wie ist dies einzuordnen?

Diese Überlastung betrifft tatsächlich den **Streckenabschnitt Lüneburg – Stelle**.⁷ Dieser Abschnitt ist bereits dreigleisig, aber es fehlen Weichen, so dass von Lüneburg nach Stelle im Regelbetrieb weiterhin nur 1 Gleis zur Verfügung steht. **Die dreigleisige Strecke ist zur Zeit in Richtung Norden nicht leistungsfähiger als eine zweigleisige Strecke!** Außerdem bezieht sich die Angabe von 47 % nur auf den Zeitraum von 6 Uhr bis 22 Uhr, ohne dass dies kenntlich gemacht wurde.⁷

- Unbegreiflich bleibt, warum nicht schon längst die fehlenden Weichen und ein erforderliches Überwerfungsbauwerk realisiert worden sind. Innerhalb weniger Jahre könnte dieser Engpass beseitigt werden!
- Darüber hinaus ist zu beachten, dass Alpha-E die notwendigen Kapazitäten mit einem Bündel an Maßnahmen auf verschiedenen Strecken schafft.

7) Antwortschreiben der DB InfraGo an den Projektbeirat vom 10.11.2025 (siehe Anlage)

Dialogforum Schiene Nord

- Zeitraum: Februar bis November 2015
- Dialogforum Schiene Nord (2015): 94 Vertreter von Bürgerinitiativen, Gemeinden, Städten, Landkreisen, Verbänden sowie zahlreiche Vertreter der DB und des Bundesverkehrsministeriums sowie viele 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

Was ist Alpha-E?

- **Alpha-E ist nicht der Ausbau einer Strecke, sondern schafft die notwendigen Kapazitäten mit Maßnahmen auf verschiedenen Strecken bzw. im Zusammenspiel vieler Maßnahmen. Für die Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden sind folgende Maßnahmen relevant:**

Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden a)

- **3. Gleis Lüneburg – Uelzen:** Kapazitätserhöhung (Engpassbeseitigung) auf der Strecke Hamburg – Lüneburg – Hannover
- **2. Gleis Rotenburg – Verden:** Kapazitätserhöhung (Engpassbeseitigung) auf der Strecke Hamburg – Rotenburg – Verden – Hannover
- **Elektrifizierung der Amerikaline** (Uelzen – Langwedel) und zusätzliche **Kreuzungsbahnhöfe:** Damit werden kürzere Wege für Gütertransporte von Bremerhaven und Wilhelmshaven nach Osten bzw. über den Ostkorridor nach Süden möglich. Im Planfall sind es 38 Güterzüge täglich. Diese müssten andernfalls den Weg über Hamburg und Lüneburg nach Uelzen nehmen und würden dabei auf beiden Strecken (Hamburg – Bremen und Hamburg – Hannover) Kapazitäten blockieren.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments



- Der Bundesgutachter hat Alpha-E eine Leistungsfähigkeit von 351 Güterzügen am Tag bescheinigt, tatsächlich waren es im Jahr 2022 hingegen 190.

BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH: Untersuchungsraum Hamburg/Bremen – Hannover Schienenverkehr im Bezugsfall 2030 Y, Dialogforum Schiene Nord, 06.10.2015 in Celle, S. 33

<https://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/2b19cfb4fb68c9d363c74ef07605f6f6>

Kapazitätssteigerung von Hamburg nach Süden b)

- Verschiedene kapazitätsteigernde niederschwellige Maßnahmen (Blockverdichtung, Überholbahnhöfe, Überwerfungsbauwerke) auf verschiedenen Streckenabschnitten.
- Reserven gibt es insbesondere indem der Ostkorridor auch über die Strecke Hamburg – Wittenberge angesteuert werden kann. Insgesamt wurden Reserven von ca. 100 Trassen festgehalten.

Güterverkehr
Ostkorridor als dritte große Nord-Süd-Strecke

Projektbeirat Alpha-E

Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Bahnprojekt Ostkorridor

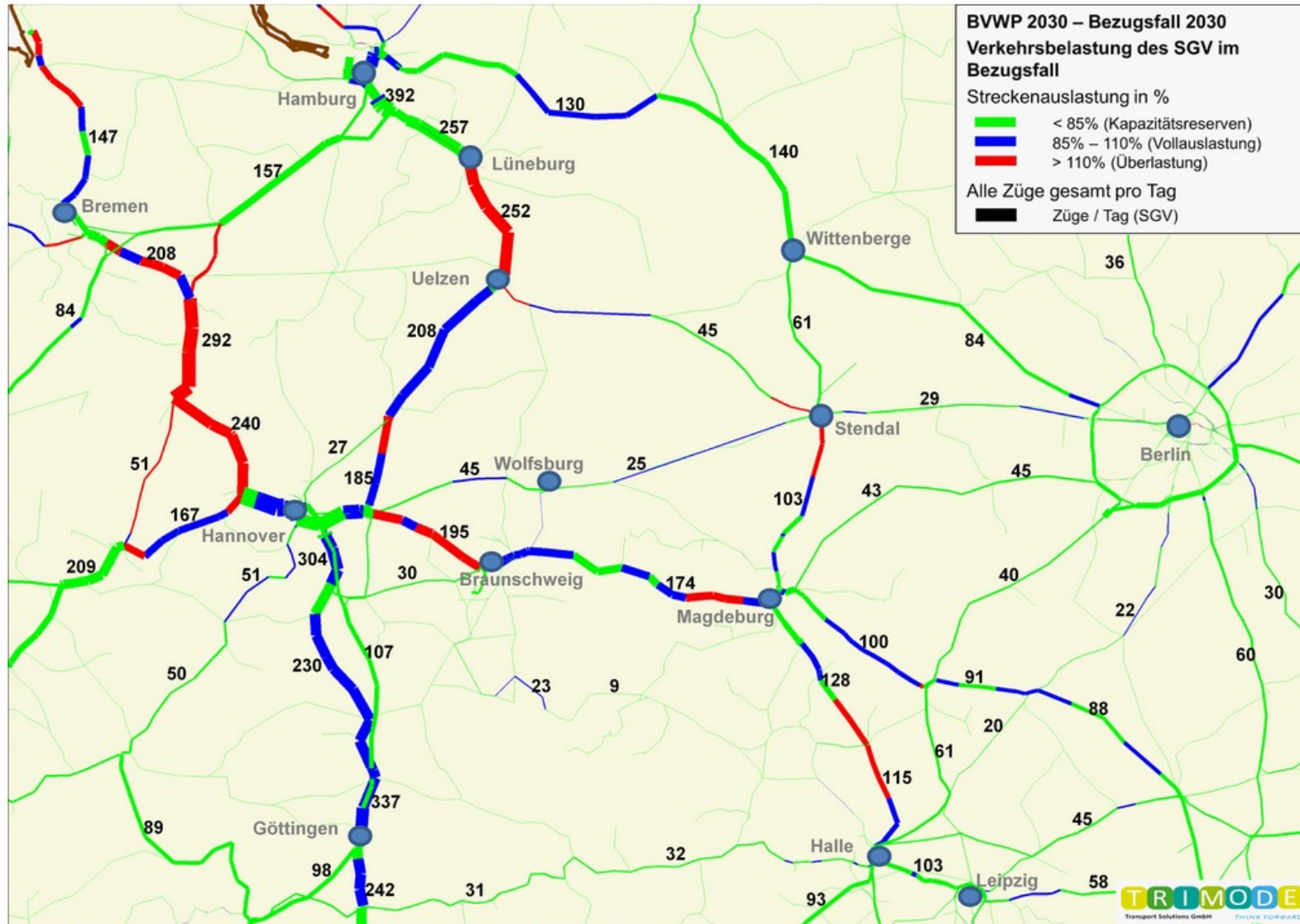
http://europabrunnendeckel.de/download/RadwegBahn_VO_24_21045_61.pdf ,S. 16 im Gesamtdokument

Darstellung der DB InfraGo vom 11.06.2024, deutlich wird, dass der Ostkorridor von Hamburg aus sowohl über Uelzen als auch über Wittenberge angesteuert werden kann.

Bayern profitiert:

- Elektrifizierung nützt allen Zugverkehren in Ostbayern
- Entlastung der Bahnknoten Würzburg, Nürnberg, München
- Insgesamt bessere Pünktlichkeit auf vielen Strecken





Verkehrsbelastung in SGV-Zügen/Tag Bezugsfall 2030

Abb. 4: Verkehrsbelastungen des SGV im Bezugsfall 2030 (Züge/Tag)

Bezugsfall für das Projekt „Ostkorridor Nord“

https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-018-V01/2-018-V01.html

Die Strecke von Hamburg in Richtung Wittenberge hat 130 Güterzüge (Planfall Alpha-E nur 54 Züge): **Reserve Alpha-E**

Löst Alpha-E die Engpässe auf?

- **Alle Maßnahmen zusammen** schaffen die positiven Kapazitätswirkungen des Alpha-E. Der Bundesgutachter kam im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord zu folgender Feststellung: „**Die Überlastungen im Untersuchungsraum sind beseitigt.**“
- Zudem hat der Bundesgutachter für die im Dialogforum Schiene Nord betrachtete Version von Alpha-E ein **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,08** ermittelt.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Ist Alpha-E überholt? Die Erarbeitung von Alpha-E ist mittlerweile 10 Jahre alt, was hat sich in dieser Zeit geändert:

- **Güterverkehr:** In erster Linie geht es auf den Strecken um die Transporte von Gütern aus dem Hamburger Hafen. Die Leistungsfähigkeit von Alpha-E wurde anhand der Prognosen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 bewertet. Aktuell gibt es aus dem Bundesverkehrsministerium bereits die Prognose für 2040. Diese sieht deutliche Rückgänge gegenüber der Prognose für 2030 vor. (Container -21 %, Massengüter -26 %) Alpha-E enthält hierdurch also zusätzliche Reserven.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Ist Alpha-E überholt? Die Erarbeitung von Alpha-E ist mittlerweile 10 Jahre alt, was hat sich in dieser Zeit geändert:

- **Personennahverkehr:** Hier gibt es ein Szenario vom Land Niedersachsen für zusätzlichen Personennahverkehr. Die vorhandenen Reserven können hierfür eingesetzt werden.
- **Personenfernverkehr:** Bereits jetzt sowie auch in der Bewertung für Alpha-E sind 2 ICE-Verbindungen pro Stunde zwischen Hamburg und Hannover vorhanden. Dieses ist auch das allgemeine Ziel für den Deutschlandtakt. Allerdings sieht der **3. Gutachterentwurf** für den Deutschlandtakt auf der Strecke Hamburg – Hannover nun 4 ICE-Verbindungen pro Stunde vor und fordert eine Fahrzeit von Hamburg nach Hannover von 63 Minuten (10 Minuten schneller als zuvor).

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Ist Alpha-E überholt? Die Erarbeitung von Alpha-E ist mittlerweile 10 Jahre alt, was hat sich in dieser Zeit geändert:

- Wirtschaftlich dürften die zusätzlichen Linien nicht zu betreiben sein, denn trotz des immensen Aufwands (etwa Verdoppelung der Züge) wird nur mit ca. 11% mehr Passagieren gerechnet. Es ist also davon auszugehen, dass diese Linien nie umgesetzt würden, denn schon jetzt muss die DB unwirtschaftliche ICE-Verbindungen streichen. Mit einem **realistischen Deutschlandtakt** ist der Ausbau Alpha-E sehr gut in Einklang zu bringen.

Der 3. Gutachterentwurf: Hamburg

- Die Fahrzeit der ICEs Hamburg – Hannover ist im 3. Gutachterentwurf 63 Minuten.
- Schneller ist nur der Sprinter aus dem Ruhrgebiet, dieser hält weder in Hannover noch in Harburg.
- Die An- und Abfahrzeiten im Hamburger Hbf. im 3. Gutachterentwurf haben mit einem Null-Knoten nichts zu tun. Der Hamburger Hbf. hätte auch ohnehin viel zu wenige Gleise.

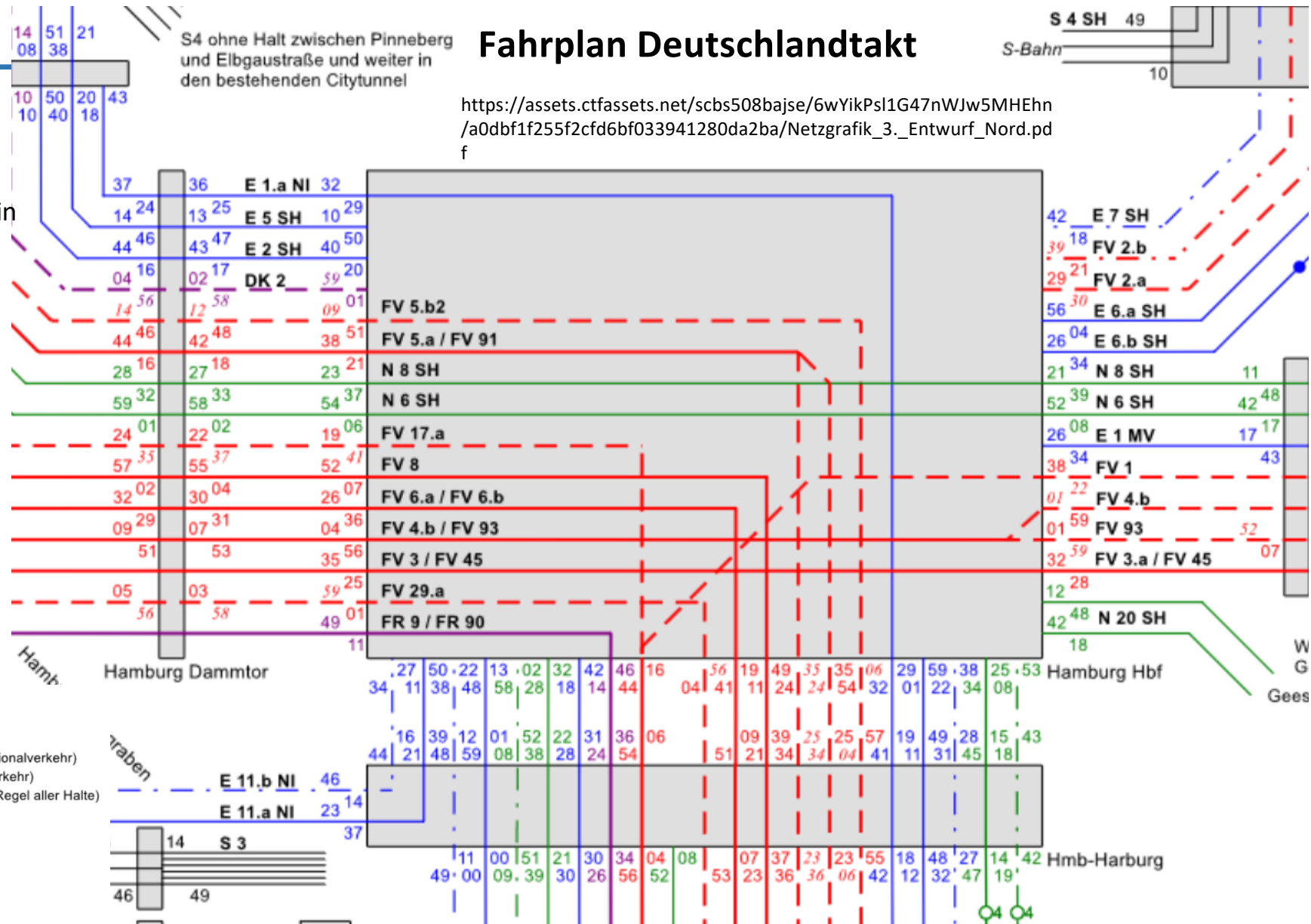
Fahrplan Deutschlandtakt

https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6wYikPsl1G47nWJw5MHEhn/a0dbf1f255f2cfd6bf033941280da2ba/Netzgrafik_3_Entwurf_Nord.pdf

Die Zahlen sind Minutenangaben.

An einer Linie stehen immer in Fahrtrichtung rechts die Ankunftszeiten und die Abfahrtszeiten (etwas entfernt vom „Bahnhof“)

Beispiel: Lila Linie von Süden kommend: Ankunft Harburg z.B. 12:34 Uhr, Abfahrt Harburg 12:36 Uhr, Ankunft Hbf. HH 12:46 Uhr, Abfahrt Hbf. HH 12:49 Uhr. Von Norden her Ankunft Hbf. HH 12:11 Uhr, Abfahrt 12:14 Uhr usw. (12 Uhr ist nur als Beispiel gewählt.)



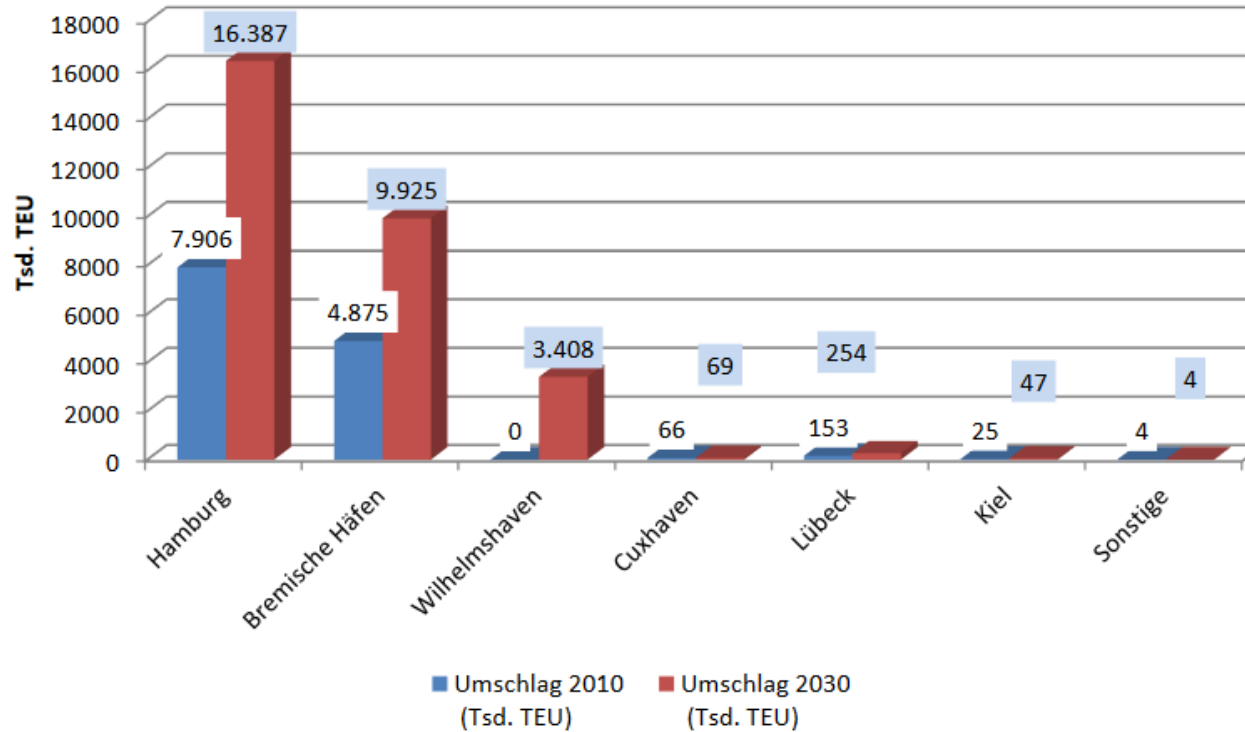
S. 21:
https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/4k7eoC8AXcRCCdzngTDYKp/a48ad12ca02b754418b1456f9e2bbf3e/Bewertung_der_Infrastrukturma__nahmen.pdf

Güterverkehr: Container

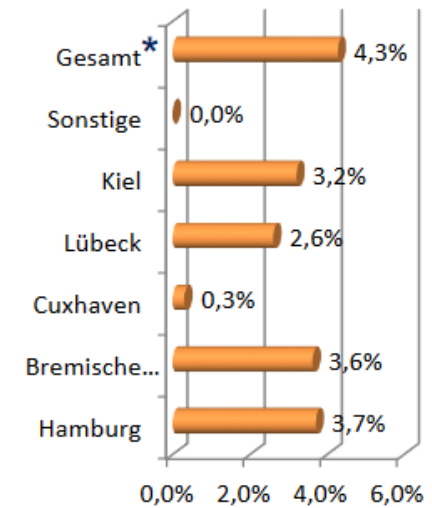
- Im Dialogforum Schiene Nord wurde für den Hamburger Hafen von 2010 bis 2030 eine Zunahme des Containerumschlags um **107 %** unterstellt.
- Von 2010 bis 2024 gab es allerdings einen **Rückgang von 1%**.
(Der Containerverkehr auf der Schiene ist durch den Anstieg des Modal Split leicht gestiegen.)
- Auf der Prognose der Zunahme um 107 % basiert der Bundesverkehrswegeplan 2030 und auch die Auslegung von Alpha-E, Alpha-E hat hier also noch erhebliche Reserven.

Prognose aus dem Dialogforum Schiene Nord für 2030

Umschlag in Tsd. TEU 2010 und 2030



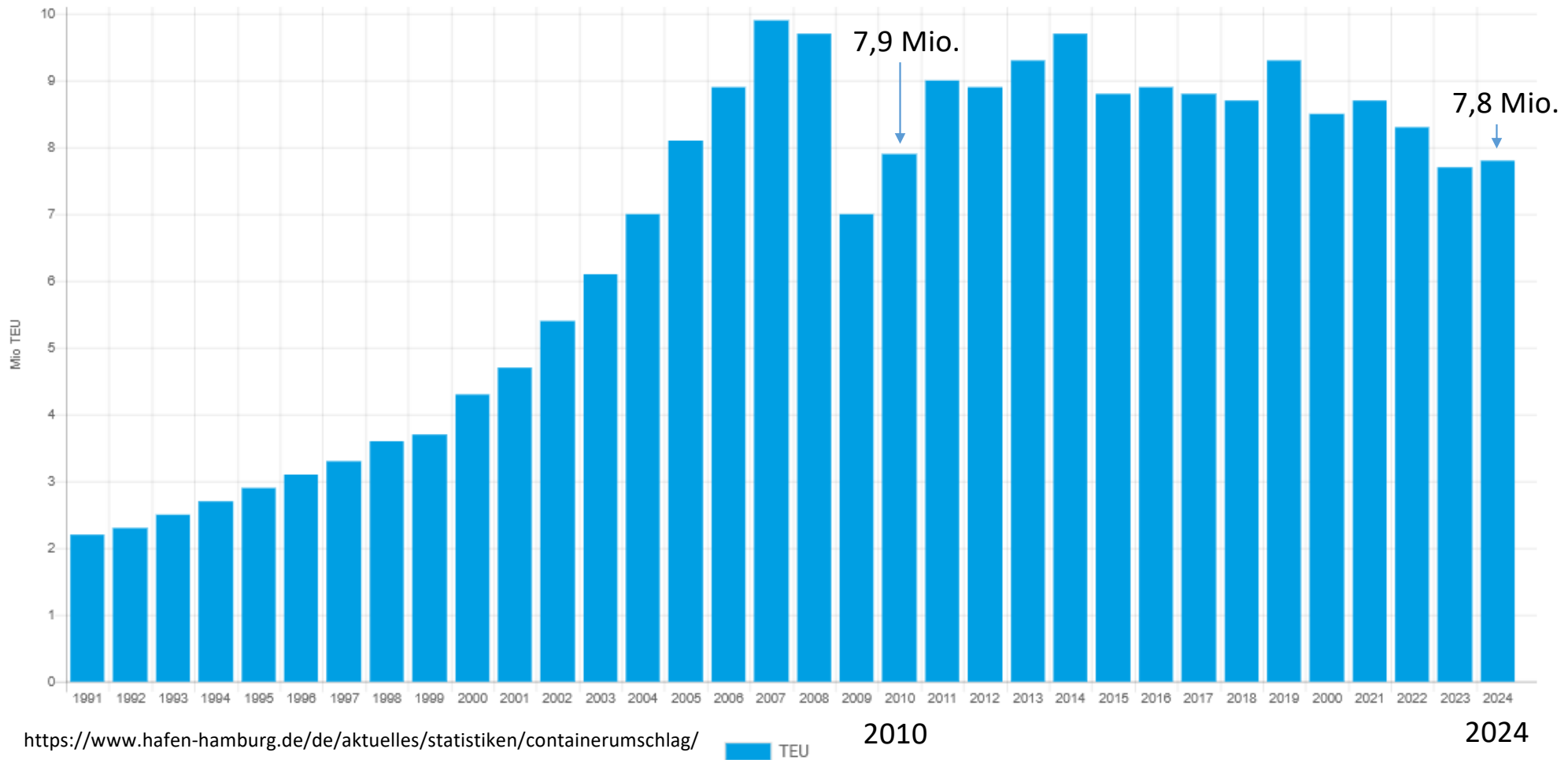
Ø % p.a. Umschlag (TEU)



Die Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 – 2030 werden sich spürbar verringern!

*) die 4,3 % durchschnittliches Wachstum beinhalten auch den Anstieg des Umschlagsvolumens von Wilhelmshaven.

Containerumschlag gesamt 1991 - 2024, in Millionen TEU



Was hat die DB InfraGo untersucht?

- Die Ergebnisse der DB InfraGo zum Ausbau der Bestandsstrecke **haben nichts mit Alpha-E zu tun**. Die DB InfraGo hat statt den einzelnen Maßnahmen des Alpha E einen komplett viergleisigen Ausbau von Ashausen bis Celle betrachtet, **da sie meint, die gesamten Kapazitäten nur auf dieser einen Strecke schaffen zu müssen**.
- Auf der Strecke Hamburg – Hannover hat die DB InfraGO mit **450 % mehr neuen Gleisen** kalkuliert als bei Alpha-E vorgesehen sind.

Was hat die DB InfraGo untersucht?

- Zudem beinhalten die Planungen der DB InfraGo auch noch weitgehend den **Neubau der Bestandsgleise** und würden besondere Komplikationen beim viergleisigen Ausbau in den Städten beinhalten.
- So kommt die absurde Kostenschätzung der DB InfraGo von **9,3 Mrd. €** zustande (Die Schätzung für den Ausbau im Dialogforum Schiene Nord durch die DB für Alpha-E auf dieser Strecke betrug **476,3 Mio. €** für das 3. Gleis Lüneburg – Uelzen und **270 Mio. €** für die Blockverdichtung auf allen Strecken zusammen).
- Der von der DB InfraGo untersuchte Bestandsausbau wäre extrem aufwendig, damit sehr teuer und sehr unwirtschaftlich.

Zeitfaktor

- Alpha-E entfaltet positive Effekte, sobald einzelne Maßnahmen umgesetzt sind. Eine Neubaustrecke würde erst dann einen Nutzen bringen, wenn sie komplett umgesetzt wäre. Es besteht aber aktuell ein dringender Verbesserungsbedarf.

Wirtschaftlichkeit

Wie bereits gezeigt liegt das NKV der Neubaustrecke unter Berücksichtigung aller Risiken bei 0,935

Allerdings gibt es weitere Ungereimtheiten bei der Berechnung des NKV

- Ist der Nutzen für die Verbindung vom Ruhrgebiet nach Hamburg mit eingegangen? Sind dann auch anteilige Kosten für die hierfür erforderliche Neubaustrecke Hannover – Bielefeld und die Kosten für die Verbindungskurve bei Hannover berücksichtigt?
- Warum hat das Bundesverkehrsministerium die Berechnung des NKV immer noch nicht veröffentlicht?

Regionaler Nutzen

- Alpha-E beinhaltet viele regionale Komponenten, insbesondere zusätzlichen Lärmschutz für die von zusätzlichem Verkehr betroffenen Strecken. **Auf dieser Basis gibt es eine breite Zustimmung zum Ausbau in der Region.**
- Der von der DB InfraGo angeführte regionale Nutzen ist eine **Fata Morgana**:
- Die Kosten für die Regionalbahnhöfe sind nicht eingeplant und diese werden auch generell nicht durch den Bund finanziert.
- Das SPNV-Konzept des Landes sieht keine Regionalverkehre auf Neubaustrecken vor.
- Die Forderungen der Region werden fast ausnahmslos abgelehnt.

Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

Dr. Volker Kefer, Infrastrukturvorstand und stv.
Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG, 05.11.2015



und jetzt liegt es an uns das weiter
umzusetzen wir

[https://www.youtube.com/watch?v=Jv
liv6_2MxM&list=PLHJ2K6xGT2pniV5d
MtFL5RhEv48wKRHil&index=9](https://www.youtube.com/watch?v=Jv
liv6_2MxM&list=PLHJ2K6xGT2pniV5d
MtFL5RhEv48wKRHil&index=9)

Umsetzbarkeit

- Letztlich handelt es sich bei der jetzt von der DB InfraGo vorgeschlagenen Variante um **eine Variante der Y-Trasse**. Diese wurde 1992 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und hat über 20 Jahre dringend notwendige Ausbauprojekte blockiert (z.B. 2. Gleis Rotenburg – Verden, z.B. Bau von Weichen beim 3. Gleis Ashausen - Lüneburg). Über eine Aufnahme in das Landesraumordnungsprogramm ist die Planung nicht hinausgekommen. Mit einer Konzentration auf die Neubauplanung droht sich diese Geschichte zu wiederholen. Die Neubaustrecke stößt auf starken Widerstand und würde immense finanzielle Mittel benötigen. Bisher sind von den benötigten 14,12 Mrd. € gar keine finanziellen Mittel für die Neubaustrecke vorhanden.

Projektbeirat Alpha-E

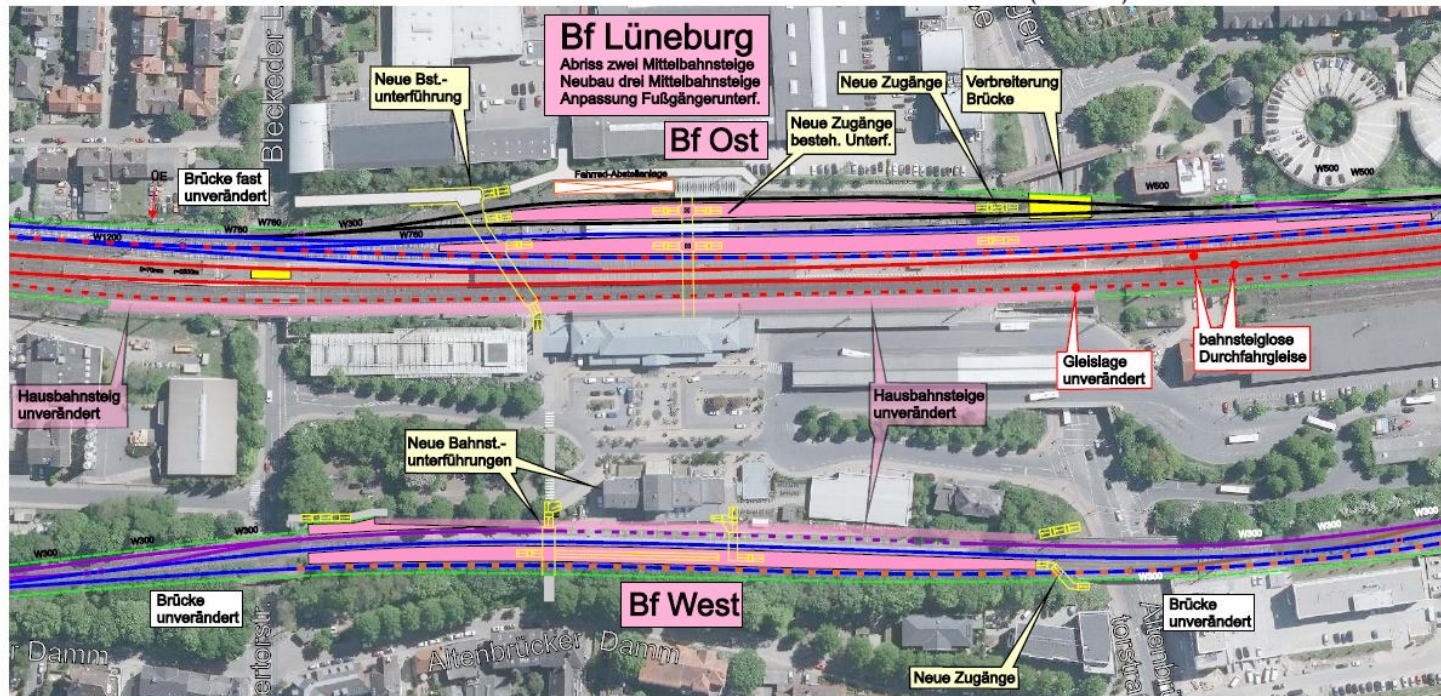
zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

www.beirat-alpha.de

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

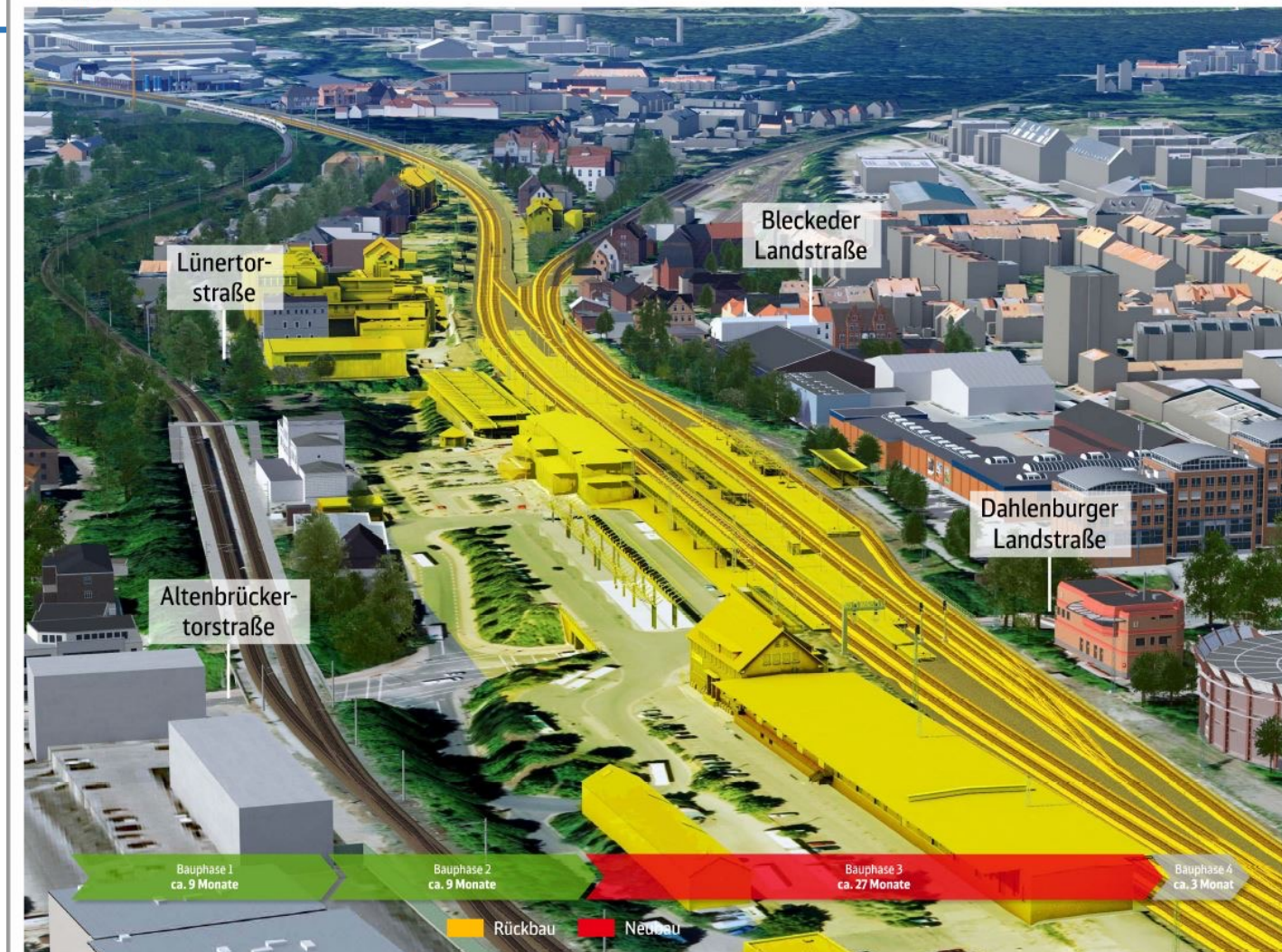


VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-Alpha-E-Projektbeirat-Charts-25-11-21.pdf>

Bauphase 3.1

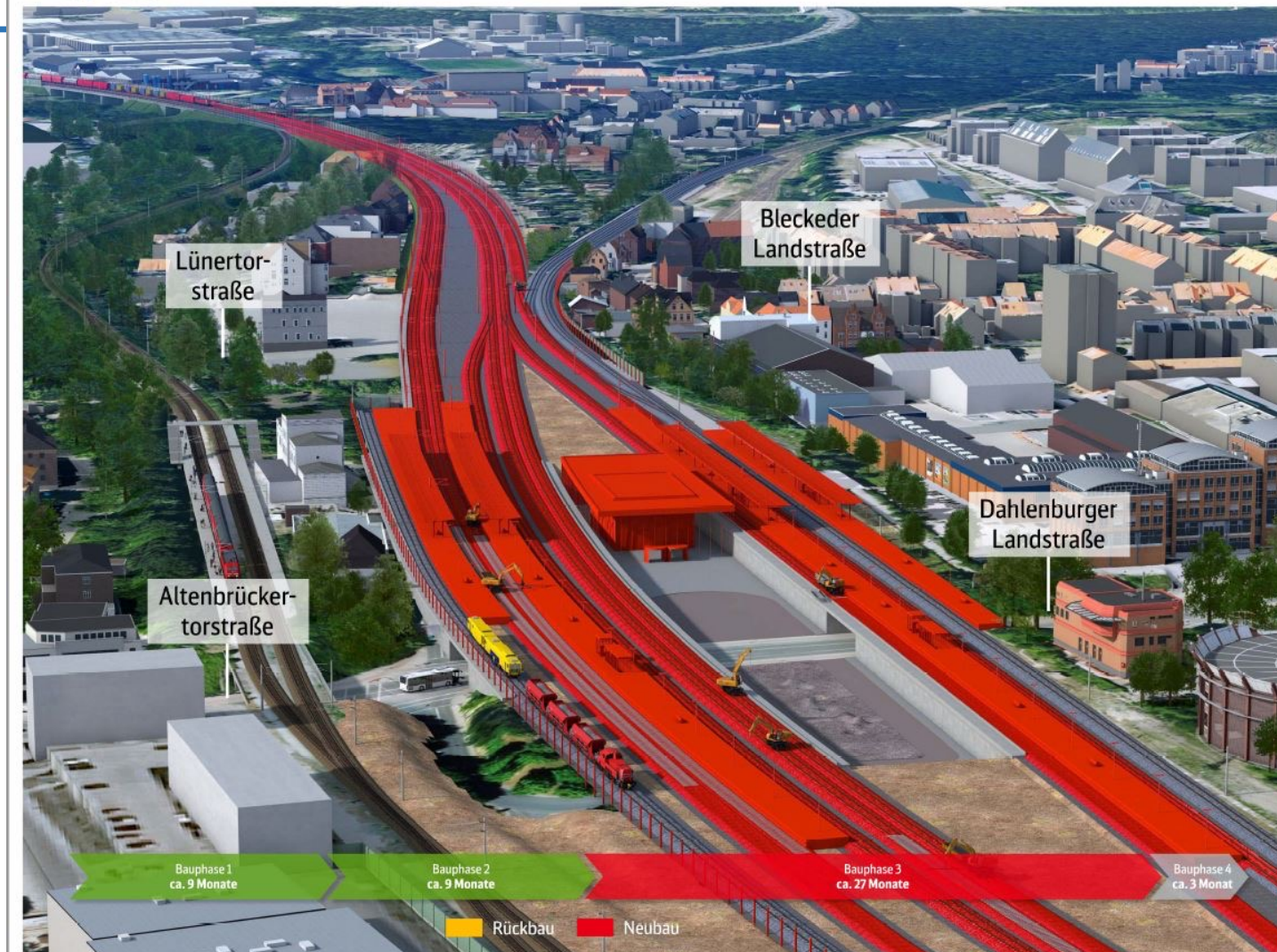
gemäß Viereg-Rössler Konzeption 1: Trassierung Bahnhof Lüneburg



3. „Gläserne Werkstatt“ zu Viereg-Rössler-Konzeptionen, Konzeption Bauablauf Lüneburg (Stand: Februar 2021), S. 4 <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/dokumente-downloads.html>

Bauphase 3.2

gemäß Vieregg-Rössler Konzeption 1: Trassierung Bahnhof Lüneburg



3. „Gläserne Werkstatt“ zu Vieregg-Rössler-Konzeptionen, Konzeption Bauablauf Lüneburg (Stand: Februar 2021), S. 5 <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/dokumente-downloads.html>