

Seevetaler Grüne fordern: Alpha-E sofort – Neubaustrecke stoppen!

- (1) Die Seevetaler Grünen fordern den Bundesverkehrsminister und alle Mitverantwortlichen auf, die Planungen einer Neubaustrecke (NBS) der Bahn zwischen Hamburg und Hannover/Bremen umgehend zu stoppen und **die notwendigen Arbeiten zur Umsetzung des ursprünglichen Alpha-E-Projektes, wie es im Dialogforum Schiene Nord 2015 beschlossen wurde, sofort einzuleiten.**

Wir halten das Schlagen einer Neubaustrecke durch Niedersachsen aus wirtschaftlichen, ökologischen/klimapolitischen, verkehrspolitischen und sozialen/gemeinwohlorientierten Gründen für vollkommen falsch, fehlgeleitet, zerstörerisch – und unnötig. **Das ursprüngliche Alpha-E-Projekt ist komplexer angelegt und allen einseitigen Trassenplanungen in jeder Hinsicht weit überlegen, erfüllt alle Kapazitätsanforderungen und kann Verbesserungen im Bahnverkehr in viel kürzerer Zeit erbringen.**

- (2) **Wir unterstützen die „Bispinger Erklärung“** des partei- und initiativenübergreifenden „Heidegipfels“ vom 17.08.2025 (siehe Anlage 2) und wir stehen klar auf der Seite der **Bürgerinitiativen** gegen die Neubaustrecke.
- (3) **Wir werden uns dementsprechend parteiintern** (z.B. gegenüber dem OV Lüneburg und dem Bürgermeister von Hannover sowie der Landtags- und Bundestagsfraktion) **und gegenüber „Fridays for Future“** für die alsbaldige Umsetzung von Alpha E und den umgehenden Stopp der Neubaustreckenpläne **einsetzen.**

Grundlage für unsere Entscheidung sind die Informationen, die uns von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellt wurden, sowie die Ausführungen unseres Parteifreundes Dr. Peter Dörsam, der als Sprecher des Projektbeirats Alpha-E seit vielen Jahren intensiv mit der Materie befasst ist und seine Einblicke und die Ergebnisse des Dialogforums mit Stand vom 10.08.2025 auf unserer öffentlichen Mitgliederversammlung am 11.08.2025 vorgetragen hat. In der beiliegenden Präsentation (Anlage 1) sind die wesentlichen Punkte zusammengefasst. Sie führen alle Ausführungen und Analysen der Bahn, die seit Jahren versucht eine Lösung auf einer einzigen Trasse zu finden, und die so zustande gekommenen Trassenvergleiche ad absurdum.

Inhaltliche Ausführungen/Begründungen:

Selbstverständlich ist uns die Verkehrswende aus klimapolitischer Sicht ein Anliegen. Das bedeutet für uns, die Verlagerung des Verkehrs auf nachhaltige Energieträger, deutliche Senkungen der CO₂-Emissionen und bessere Nutzungsmöglichkeiten des Personennahverkehrs so zügig wie möglich umzusetzen. Deshalb haben wir die aktuell in einer überfallartigen Aktion kurz vor der parlamentarischen Sommerpause wieder ins Spiel gebrachten NBS-Pläne der Bahn geprüft, mit früheren Plänen verglichen und sind zu dem Ergebnis gekommen: Mit der von der DB geplanten Neubautrasse lassen sich

diese klimapolitischen Ziele nicht erreichen, eher werden klimaschädliche Auswirkungen verschlimmert.

- **Alpha-E ist erheblich kostengünstiger und gesamtgesellschaftlich wirtschaftlicher als der Bau einer Neubaustrecke.**

Die mit Alpha-E verbundenen Sanierungen, Modernisierungen und Instandsetzungen sind zu einem großen Teil ohnehin erforderlich, um überhaupt wieder einen verlässlicheren Schienenverkehr zu ermöglichen. Die dafür notwendigen, überschaubaren zusätzlichen Um-, Aus- und Neubauten kosten nur einen Bruchteil dessen, was eine Neubaustrecke verschlingen würde. Zudem würden Einzelnutzer und die Wirtschaft allgemein von Alpha-E schneller profitieren: Jede umgesetzte Einzelmaßnahme bringt bereits spürbare Verbesserungen, während die Neubaustrecke erst nach ihrer kompletten Fertigstellung – vermutlich in 20 bis 30 Jahren – Verbesserungen bringen würde. Darüber hinaus war das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für Alpha-E vom Bundesgutachter mit 1,1 berechnet worden, während das NKV der Neubaustrecken-Vorzugsvariante (1,02!) nicht nur intransparent entstanden ist, denn es wird nicht offengelegt, mit welchen eingesetzten Werten das Endergebnis größer 1 zustande gekommen ist; es beruht außerdem auf der viel zu hohen Auslastungsprognose für 2030, die schon längst nach unten hätte korrigiert werden müssen und damit den Zielwert 1 inzwischen klar unterschreiten würde.

- **Aus klimapolitischen Gründen ist eine Neubaustrecke nicht zu verantworten, Alpha-E bietet eine elegante, ökologisch sinnvolle Lösung.**

Befürworter der NBS sprechen gern von einer Trassenführung „entlang der Autobahn“. Vermutlich soll suggeriert werden, dass die Strecke „parallel zur Autobahn“ verläuft und demzufolge keine großen Schäden anrichtet, da dort gebaut würde, wo es ohnehin schon die Autobahn und den entsprechenden Lärm gibt. Dabei ist unbestritten, dass eine Bahntrasse parallel zur Autobahn gar nicht möglich ist, weil die Bahn ganz andere Radien braucht und Gefälle nur in sehr geringem Maß verkraften kann.

Die Folge: Die Bahntrasse müsste die Autobahn mehrfach queren und die vorhandenen Gefälle müssten durch immense, neu zu errichtende Wälle (Bahndämme) ausgeglichen werden. Was bedeutet: Streckenführung auf gleichbleibend hohem Niveau, diverse Brückenlösungen, gigantische Erdarbeiten zur Errichtung der Wälle, bei denen Baumaterial für bis zu 20 Meter hohe Wälle über Jahre aus ganz Norddeutschland zusammengebracht werden müsste. Der Bauverkehr sowie die Zufahrts- und Baustraßen verschlimmern das zerstörerische Fiasko. Für einen ein Kilometer langen und 15 Meter hohen Bahndamm sind schätzungsweise 75.000 Lkw-Ladungen erforderlich! Es geht also nicht nur um den Eingriff in die Natur für eine simple zweigleisige Bahntrasse – es geht um massive Zerstörungen von Natur- und Landschaftsräumen, die zum Teil gar nicht wiederhergestellt werden können, zum anderen Teil nach Fertigstellung der Trasse noch viele Jahre benötigen, um wieder renaturiert zu werden. Aber auch Baustraßen/Zufahrten werden zumindest teilweise bleiben müssen. Vor dem Hintergrund, dass wir 2045 (besser: 2040) klimaneutral sein wollen, ist das nicht zu verantworten. Da

außerdem bis 2045 ja auch der Verkehr insgesamt weitgehend emissionsfrei laufen soll, stellt sich die Frage, wie groß die Einsparungen durch die Bahn dann überhaupt noch sein werden, wenn die neue Trasse einsatzbereit wäre.

Fazit: Solche Projekte setzt man nur um, wenn man unbedingt muss. Das muss aber nicht sein! Die ökologischen Schäden, die durch den Bau einer Neubaustrecke angerichtet werden, können mit großer Wahrscheinlichkeit nicht wieder durch einen effizienteren Bahnverkehr aufgefangen werden. Um klimapolitisch verantwortungsvoll zu agieren, bietet Alpha-E eine elegante Lösung, die im Vergleich zur Neubautrasse deutlich weniger Eingriffe in Natur- und Lebensräume erfordert.

- **Alpha-E bringt kurz- und mittelfristig und dauerhaft Verbesserungen im Schienenverkehr, eine Neubaustrecke erst viel zu spät.**

Die Bahn braucht Lösungen, die möglichst schnell umsetzbar sind, um wieder gut zu funktionieren. Das kann eine Neubaustrecke mit 20 bis 30 Jahren Vorlaufzeit nicht leisten. Deshalb sollten die vorhandenen Strecken so schnell wie möglich grundlegend saniert und modernisiert werden, und zwar gleich mit der Sicht auf Umsetzung von Alpha-E. Jedes so ertüchtigte Teilstück bringt hier bereits eine Verbesserung. Eine Neubaustrecke kann erst nach Fertigstellung in 20 bis 30 Jahren Wirkung entfalten.

Die Leistungsfähigkeit von Alpha-E ist mit den Prognosen für 2030 berechnet worden. Das Ergebnis war, dass das Projekt auf dieser Grundlage für Personen- und Güterverkehr nicht nur ausreichend Kapazitäten hat, sondern darüber hinaus auch noch reichlich Reserven. Die korrigierten Prognosen (für 2040) sehen deutlich niedrigere Auslastungen vor – also sind die Reserven in Alpha-E sogar noch viel größer.

Die Unterschiede im Fahrtzeitgewinn bei einer Neubaustrecke in 20 bis 30 Jahren gegenüber heute sind marginal, die Streckenverkürzung kann ebenfalls vernachlässigt werden.

Es gibt also keinen objektiven Grund, sich auf das Projekt Neubaustrecke zu fokussieren, da eine wesentlich schneller wirkende, umweltschonendere, kostengünstigere und belastbare Alternative mit Alpha-E bereitsteht.

- **Unnötige Eingriffe in die Lebenswelt werden durch Alpha-E vermieden.**

Durch eine Neubaustrecke auf neuer Linienführung werden Landschaften, Schutzgebiete und Erholungsräume teilweise direkt neu zerschnitten, teilweise werden sie durch die Nähe der Trasse erheblich beeinträchtigt (z.B. Lüneburger Heide!), Wohnorte werden zum Teil direkt durchkreuzt, zum Teil auch durch Abweichen vom Autobahnkurs eingekesselt von AB und DB, auch Bau- und Kulturdenkmäler wären betroffen. Diese neuen Eingriffe würden beim ursprünglichen Alpha-E weitgehend entfallen, weil an vorhandenen Trassen weiterentwickelt wird.

- **Alpha-E bedeutet, Bürgerbeteiligung zu respektieren.**

Schließlich müssen Politik und Großkonzerne die Frage beantworten: Was ist eine Bürgerbeteiligung wert, wenn die mühsam erarbeiteten Ergebnisse später einfach ignoriert und über den Haufen geworfen werden? Alpha-E galt als Musterbeispiel dafür, wie mit intensiver und engagierter Bürgerbeteiligung gute

Ergebnisse erzielt werden können. Wie will man Menschen für weitere Beteiligungen gewinnen, wenn erzielte Vereinbarungen ohne erkennbar zwingende Gründe nicht eingehalten werden? Fördert das nicht die allgemeine Frustration und Politikverdrossenheit?

Was spricht überhaupt für eine Neubautrasse?

- Theoretisch könnte sich die Fahrtzeit für den Personenverkehr zwischen Hamburg und Hannover um ca. 10 Minuten verkürzen. Das wird als Grund angeführt, um **den** Deutschlandtakt zu ermöglichen. Diese marginale Fahrtzeitverkürzung reicht bei weitem nicht aus, um eine neue Trasse mit den geschilderten Konsequenzen für Natur und Mensch durch das Land zu schlagen. Eine gute Taktung – und damit **ein realistischer** Deutschlandtakt – mit verlässlichen Fahrtzeiten kann gewährleistet werden, sobald die wichtigsten Sanierungsarbeiten an den Bahnstrecken vollendet sind. Schon jetzt gibt es laut Fahrplan zweimal pro Stunde eine ICE-Verbindung zwischen Hamburg und Hannover. Die Verlässlichkeit ist das, was die Menschen brauchen.