



Bürgerinitiative Otze Schiene e. V. – BIOS e. V. | Sprecher:  
Arnim Goldbach, Kapellenweg 2 | 31303 Burgdorf-Otze

**Statustreffen Alpha-E des Projektbeirates – mit Demo**  
**15.09.2022 – Celle (Congress Union)**  
**Kurz-Protokoll (Eindrücke)**  
**aus Sicht von BIOS**

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht:  
Unser Zeichen:  
Unsere Nachricht:

E-Mail: Arnim.Goldbach@gmx.net  
Telefon: (0 51 36) 8 44 63  
Mobil: 0171 / 82 49 741  
Homepage: www.bios-otze.de

Datum: 19.09.2022

## **BIOS beim Statustreffen und vorheriger Demonstration „Pro Alpha-E“ in Celle am 15.09.2022**

Wir von BIOS haben schon seit geraumer Zeit auf unseren Verdacht aufmerksam gemacht, dass sich die DB „langsam aber sicher“ vom Schienenausbauansatz des Alpha-E (genauer: Optimiertes Alpha-E+) verabschieden will. Darüber haben wir immer wieder berichtet (z. B. zuletzt im Hertha-Kurier Nr. 199, August 2022, S. 22 f.). Bestätigt wurde unser Verdacht bei einer Info-Veranstaltung am 02.08.2022 in Isernhagen HB (Bahnhof) mit Verkehrsminister Bernd Althusmann, wo er – etwas verärgert über das Verhalten der DB – „Alpha-E in Gefahr“ sah. Und nicht zuletzt zeig(t)en die Aktivitäten verschiedener BI im Heidegebiet auch in diese Richtung.

Von daher fand das jüngste Statustreffen des Projektbeirates Alpha-E zur richtigen Zeit statt (15.09.2022, Celle). Und dabei sollte es nicht bleiben: Angesichts der Dringlichkeit unserer Anliegen fand vorher eine etwa einstündige Demo statt, die eindrucksvoller nicht sein konnte. Das gilt nicht nur für den Trecker-Korso, sondern auch für den stimmungsvollen, gleichwohl ernsthaften Ablauf vor der Congress Union Celle – mit einem klaren und unmissverständlichen (auch emotional getragenen) Bekenntnis Niedersachsens zu Alpha-E durch Verkehrsminister Bernd Althusmann (vorher schon durch Henning Otte, MdB-CDU) und einer deutlichen Kritik an der Prozessgestaltung der DB (dazu unten mehr). Danach fand im Saal dann das eigentliche Statustreffen statt. Immerhin berichtete sogar das Fernsehen darüber, nämlich der NDR (N 3) in der Sendung 18:00 – 18:15 h und bei Hallo Niedersachsen in der Zeit 19:30 – 20.00 h. Bei genauem Hinsehen und mit ein wenig Glück konnte man sogar uns beide – Axel und Arnim – erkennen. Die Pfeile (von mir eingefügt) sollen beim Suchen in den nachfolgenden Bildern aus den Sendungen helfen:

Seite 1 von 5

BIOS e.V. – Sprecher:  
Arnim Goldbach  
Kapellenweg 2  
31303 Burgdorf-Otze

Amtsgericht Hildesheim  
Registergericht VR 201227  
Finanzamt Burgdorf  
Steuernummer:  
16/200/98013

Bank:  
Stadtsparkasse Burgdorf  
Marktstraße 59  
31303 Burgdorf

IBAN:  
DE42 2515 1371 0270 0641 16  
BIC:  
NOLADE21BUF



Das Statustreffen war in zwei Teilen gegliedert: Einem Vortragsteil folgte dann ein Diskussionsteil (unterbrochen von einer kurzen Pause).

Im Vortragsteil wurden drei Vorträge gehalten: Zunächst sprach Verkehrsminister Bernd Althusmann, gefolgt von Frank Arne Limprecht (DB Netz AG – Nord) und Peter Dörsam (Sprecher des Projektbeirats). Die Einleitung nahm Joachim Partzsch vor (Sprecher des Projektbeirats) und die Moderation erfolgte durch Hans-Peter Wyderka (ehem. Niedersächsisches Wirtschafts- und Verkehrsministerium).

(1) Bernd Althusmann betonte – wie schon am 02.08.2022 in Isernhagen HB (und auch danach mehrfach), aber jetzt noch ausführlicher und tiefergehend – seine eindeutige und unmissverständliche Unterstützung von Alpha-E (optimiert und plus Bremen, also nach BVWP 2030) und damit sein „Nein“ zur Neubautrasse:

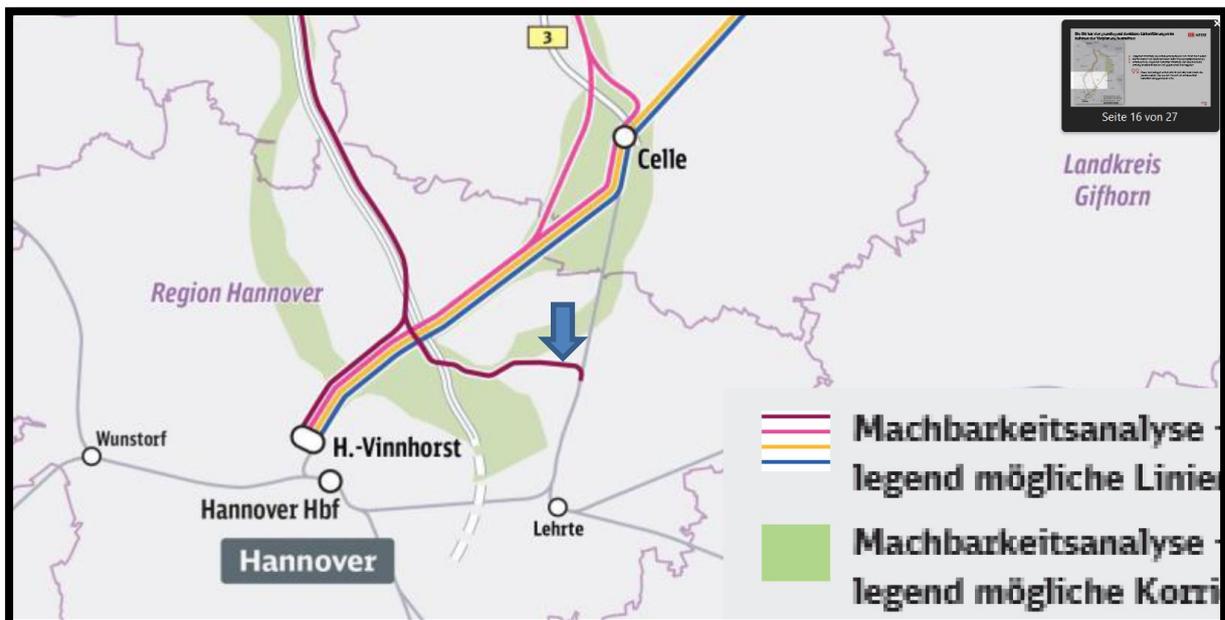
- Nachdem das Y-Modell 2014 gescheitert sei, habe man im Dialogforum Schiene Nord (DSN) nach schwierigen Verhandlungen und hartem Ringen 2015 einen recht breiten (aber keinen vollständigen), gleichwohl durchaus schmerzhaften Konsens erarbeitet – eben in Form des Modells Alpha-E (das dann noch ergänzt wurde: s. o.).
- Wer das – wie offensichtlich die DB – infrage stelle, fange „am Ende wieder bei null an“. Und dafür habe er „Null-Verständnis“.
- Dabei seien im DSN auch Regeln aufgestellt worden zum Lärm, zu den Schienenübergängen, zum ÖPNV usw.
- Da Niedersachsen hier nicht am langen Hebel sitzt, hat er mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing im Februar 2022 ein Gespräch gehabt. In dem Gespräch habe er Wissing besonders auch auf Alpha-E angesprochen und ihm gegenüber dringlich die Erwartung geäußert, dass der Bund sein Versprechen für Alpha-E einhält. Volker Wissing sei aber noch sehr unverbindlich geblieben; er habe sich in der Kürze seiner Amtszeit noch nicht genügend einarbeiten können.
- Eine NBS dürfe nur auf der Grundlage eines Raumordnungsverfahrens (ROV) gebaut werden; das koste viel Zeit. Das aber wolle offensichtlich die DB nicht. Es bleibe aber zu fragen, warum bei dem Projekt Hannover – Bielefeld (Berlin – Köln) für den Raum NRW ein solches ROV vorgesehen sei, für Niedersachsen aber nicht.
- Er verwies auf den Bundestagsbeschluss zum laufenden Teilprojekt Verden-Rotenburg/Wümme, wo es ja deutlich mehr Lärmschutz gegeben habe.
- Diese seine Einstellung, die er jetzt äußere, sei kein Wahlkampfgetöse, denn Niedersachsen stehe insgesamt (Landesregierung + Landesparlament) schon seit 2015/2016 eindeutig zu Alpha-E – erst recht mit dem einstimmigen Beschluss des Niedersächsischen Landtages „Für Alpha-E“ in 2017. Diese Meinung habe er immer vertreten. Und er wird sie auch weiterhin vertreten, z. B. sollte er nach der Wahl Ministerpräsident werden (z. B. im evt. Koalitionsvertrag).
- Man könne ja auch ggf. mit über den Deutschlandtakt (DT) und ggf. auch über Tempo 300 km/h reden; aber erst müsse man das Naheliegende machen – also Alpha-E.
- In einer besonders emotionalen Phase der Rede im Saal beschwerte er sich über das Verhalten der DB dadurch, dass ihm inzwischen „der Geduldsfaden gerissen“ sei. Sein Ministerium sei vom Informationsfluss bei den Vorstellungsveranstaltungen der DB über einzelne Trassenverläufe (nach einer Salami-Taktik) abgeschnitten; er komme zu politischen Veranstaltungen, wo ihm mögliche Trassenverläufe gezeigt worden seien, von denen er nichts wusste. Da müsse der Bund als alleiniger Eigentümer der DB diese führen. Für ihn jedenfalls sei das Vertrauen in Planung und Prozesse verloren gegangen: „Was ist das für ein Umgang?“
- Fazit: NBS sind in Niedersachsen nicht umsetzbar, erst recht nicht ohne ROV. Das sei in einem Schreiben von Verkehrsministerium und Landwirtschaftsministerium (ist zuständig für ROV) unmissverständlich dem Bund klar gemacht worden. Damit sei klar, dass durch eine NBS viel, viel Zeit ins Land gehen würde. Niedersachsen werde den Bund drängen, Alpha-E (nach BVWP) umzusetzen – ohne komplette NBS. Was würde Tempo 300 km/h nützen, wenn die Anschlüsse ins Land bzw. in die Regionen nicht funktionieren? Da müsse die Kontenproblematik Hamburg und Hannover gelöst werden. Überdies habe die Strecke Hamburg-Hannover für den DT insgesamt nur eine geringe Bedeutung. Und es frage sich, woher die nötigen

140 Mrd. € für den DT kommen sollen. Auch deshalb sei die Lösung Alpha-E vorzuziehen.

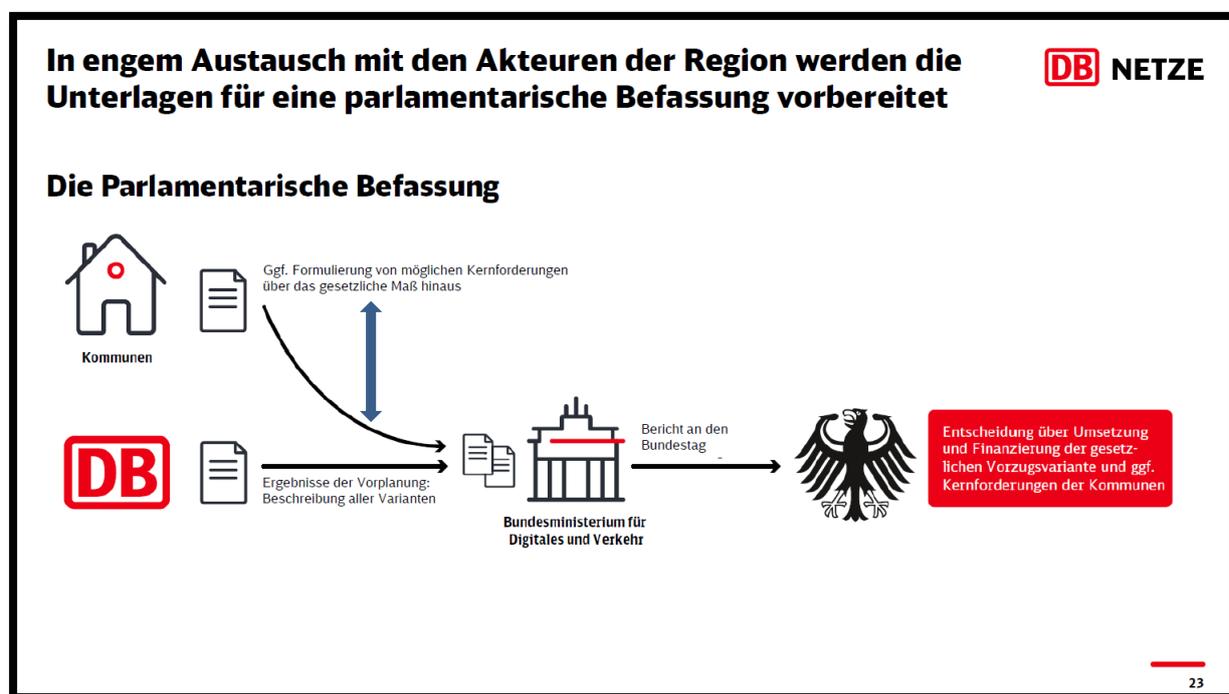
(2) Frank Arne Limprecht von der DB Netz AG – meinte eingangs durchaus treffend, dass das, was er vorstelle, die Anwesenden „nicht hören wollen“:

- Das Modell Alpha-E sei nicht möglich, wenn alle fünf Hauptkriterien „Engpassfreiheit“, „betrieblich optimal“, „volkswirtschaftlich sinnvoll“, „umweltfachlich vorzugswürdig“ und „raumordnerisch darstellbar“ umgesetzt werden sollen. Das gehe allenfalls mit weitläufiger Umfahrung. Insgesamt seien etwa 350 Kriterien zugrunde zu legen.
- Die DB würde ergebnisoffen vier Varianten prüfen: Ausbaustrecke – NBS durch die Landkreise Lüneburg und Uelzen – NBS entlang der A 7 (in etwa – und dann sogar mit Abzweigung nach Burgdorf: s. u.) – NBS erst A 7, dann Soltau entlang B 3 nach Celle über Bergen
- Erst werde geplant (Auftrag bearbeiten); dann solle es zu Möglichkeiten der „Beteiligung“ kommen, wobei er nur den Begriff „Information“ verwendete. Informiert werden soll ab November 2022 (ggf. 08.11.). Die Kommunen könnten Einwände / Vorschläge vorbringen, die dann auch in Berlin ankommen. Das soll ab April/Mai 2023 erfolgen, indem die Unterlagen erst über das Eisenbahnbundesamt geleitet werden, die dann zum Bundesverkehrsministerium gelangen und schließlich im Bundestag ankommen. Schon jetzt könnten Stellungnahmen entwickelt werden für eine abschließende Stellungnahme für Berlin (s. zweite Folie unten).

Einzelheiten können seiner Foliensammlung entnommen werden mit dem Dateinamen: 220915\_Statustreffen\_DSN\_Praesentation\_DB → Am nachfolgenden Auszug aus Folie 16 kann man erkennen, dass die Machbarkeitsstudie es nicht ausschließt, dass ein Gleis „Richtung Burgdorf“ führen könnte (s. Pfeil, nicht im Original, sondern selbst eingefügt). Das kann nur für den Güterverkehr gelten, sodass erkennbar ist, dass die „A-7-Strecken-Variante“ auch eine Mischstrecke sein wird (sonst brauchte man keine Abzweigung).



Deshalb ist es umso wichtiger, dass wir von der Möglichkeit Gebrauch machen, auf den Bund Einfluss zu nehmen. Diese Möglichkeit besteht, wie die nachfolgende Zeitschiene zeigt (Auszug auf Datei: s. o. – Pfeil nicht im Original, sondern selbst hinzugefügt):



(3) Peter Dörsam als einer der beiden Sprecher des Projektbeirats (neben Joachim Partzsch, der in die Tagung einleitete) ging auf die Geschichte und Entwicklung von Alpha-E von 2015 bis heute ein und verwies darauf, dass die DB das Ergebnis des DSN „Alpha-E“ damals eindeutig unterstützt habe (belegt durch mehrmalige Einspielungen des damaligen Interviews mit dem damaligen Stv. Vorstandsvorsitzenden der DB AG Volker Kefer am 05.11.2015).

Einzelheiten können seiner Foliensammlung entnommen werden mit dem Dateinamen: Statustreffen-15.09.2022 (unter Adresse: Projektbeirat Alpha-E).

(4) In der abschließenden Podiumsdiskussion wurden die Positionen noch einmal präzisiert. In dem Zusammenhang wurde vom LK Lüneburg wiederum „Alpha-E“ eindeutig abgelehnt (s. auch die jüngsten Schreiben vom 19.09.: Lüneburg hatte schon 2015 gegen den Kompromiss des DSN gestimmt, aber erst ganz zum Schluss, nachdem sie vorher sogar noch konstruktiv mitgearbeitet hatten).

Arnim Goldbach, Sprecher BIOS e. V.