



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

**Statustreffen Alpha-E des Projektbeirates Alpha-E mit dem Verkehrsministerium – mit Demo**  
**15.12.2023 – Celle-Groß Hehlen**  
**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: 20.12.2023

## **BIOS beim Statustreffen mit vorheriger Demonstration für den Ausbau des Schienennetzes und gegen eine Neubaulinienstrecke – ganz im Sinne von „Alpha-E (plus Bremen)“ in Celle- Groß Hehlen am 15.12.2023**

(1) Nach dem letzten Statustreffen im September 2022 ist zwar eine Zeit von etwa 11/4 Jahr vergangen, aber von einem großen Fortschritt hin zu einer besseren Schieneninfrastruktur nach dem Modell des Optimierten Alpha-E plus Bremen (kurz: Alpha-E+) konnte beim neuerlichen Statustreffen am 15.12.2023 keine Rede sein. Im Gegenteil:

Obwohl sich zunächst die Fronten zwischen Befürwortern der Ausbaustrecken-Variante (ABS) und den Befürwortern einer Neubaulinienstrecke (NBS) erhärteten (mit dem Resultat, dass die Übergeordneten Bürgerinitiativen/ÜBI – mit unserer Beteiligung – eine große Briefaktion nach Berlin durchführten), keimte dann im Spät-Sommer Hoffnung auf, als bekannt wurde, dass es offensichtlich zu einer Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen, dem Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Bahn (DB) kam, wonach zunächst die Generalsanierung („XXL“) mit möglichst vielen Forderungen des Dialogforum Schiene Nord (DSN) von 2015 – Alpha-E – angegangen werden solle (statt 2026 dann erst 2029) – und bei Bedarf sei dann auch zu prüfen, ob eine NBS noch nötig sei. Allerdings zeigten dann Schreiben der DB Netz an die Stadt Celle (und auch an Bergen), dass die DB von einer NBS nicht abrücken will. Das war natürlich kontraproduktiv und wurde von uns als BIOS als „Affront der DB gegenüber der Politik“ (und natürlich auch gegen uns als Bürgerinitiativen) und als „neuerliches fragwürdiges Verhalten der DB“ gewertet. *Das haben wir auch so als Pressemitteilung herausgegeben (veröffentlicht im Altkreis-Blitz am 27.11.2023). Und es erwies sich als*

Seite 1 von 7

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

*richtig, dass wir diesen „Fortschritt“ von Anfang an mit großer Vorsicht und Zurückhaltung kommunizierten. Besonders wichtig war zudem, dass der „zuständige“ Bundestagsabgeordnete Hennig Otte (MdB, CDU) sich ganz klar vom Vorgehen der DB distanzierte: Er warf in einer Pressemitteilung der DB vor, sie „hintergehe den Bund als ihren Auftraggeber und torpediere jegliche Zusammenarbeit mit dem Land und den Kommunen sowie dem Projektbeirat“. „Das Bundesverkehrsministerium muss als verantwortliches Ressort diesem Vorgehen ein ultimatives Stoppsignal setzen. Es wird das Geld des Steuerzahlers verpulvert“, so Otte weiter. Abschließend heißt es: „Wir stehen weiterhin fest zum Bestandsausbau im Rahmen des Alpha-E.“ Das gilt gleichsam für unsere MdB Hendrik Hoppenstedt (CDU) und Rebecca Schamber (SPD), wie wir in persönlichen Gesprächen schon im Sommer d. J. bestätigt bekamen. Und Hendrik Hoppenstedt beklagte neuerlich in einer Mail 13.12.2023 an uns, „dass die Informationslage nach wie vor äußerst unbefriedigend und unklar ist“. Auch Olaf Lies als Niedersächsischer Verkehrsminister reagierte umgehend und erklärte, er halte die Neubaustreckenpläne der DB für „unrealistisch“.*

(2) Vor dem Hintergrund dieser Gemengelage war es angezeigt und wichtig, in einem neuerlichen Statustreffen den Stand der Entwicklung darzustellen (und zu problematisieren) und unsere Positionen wiederholt klar zum Ausdruck zu bringen. Das taten wir von den ÜBI dadurch, dass wir vor der eigentlichen Veranstaltung draußen vor dem Hotel ein Spalier mit Transparenten und Plakaten bildeten, um Olaf Lies als Niedersächsischer Verkehrsminister zu empfangen und ihm zu signalisieren, dass die ÜBI hinter seinen Vorstellungen – pro Alpha-E – stehen (siehe die beiden eigenen Bilder unten und danach das Bild aus UE-NEWS v. 17.12.2023). Und die machte er in einem kurzen Statement gleich unmissverständlich, klar und deutlich, indem er als einzige realistische Möglichkeit, die Verkehrsinfrastruktur hier in Mittel- und Nord-Niedersachsen auch mit Blick auf mehr Schienenkapazität zeitnah zu verbessern, das Konzept des Alpha-E bezeichnete und damit eine NBS rundherum ablehnte. Darin wurde er von den Landräten der Landreise Uelzen, Celle und Harburg eindeutig unterstützt. Und auch wir von BIOS erhielten spontan die Möglichkeit, vor dem Eintreffen der Politiker unsere Position „Pro ABS nach Alpha-E“ zum Ausdruck zu bringen; denn – wie wir schon lange betonen – hätte eine NBS etwa entlang der A 7 dann entlang der B 3 bis Celle mit einer Einfädelung der NBS nördlich von Celle (Gebiet Groß Hehlen) in die Bestandsstrecke zur Folge, dass wir durch eine dann wahrscheinliche Konzentrierung der Verkehre auf engerem Raum deutlich mehr Güterverkehr bekämen, ohne einen gesetzlichen Anspruch auf mehr Lärmschutz zu bekommen; dazu unten mehr.





(3) Das „eigentliche“ Statustreffen – mit unserer Beteiligung durch Anrim Goldbach und Dietrich Vollbrecht, zugleich auch in Vertretung der Stadt Burgdorf – wurde dann – souverän und straff – moderiert von Kirsten Lühmann (ehemalig MdB der SPD), mit der wir durchaus auch schon Kontakt hatten. Darüber ist in den UE-NEWS vom 17.12.2023 ausführlich informiert worden (daraus entnommen auch das folgende Bild). *Wir werden hier eine Zusammenfassung unserer Eindrücke aus Sicht der BIOS bringen (dies v. a. in kursiver Schrift). Dabei hat es sich wieder einmal als wichtig erwiesen, die Pausen für intensive Gespräche zu nutzen, denn genau damit konnten wir wichtige Informationen für unsere Anliegen hier vor Ort bekommen (siehe dazu weiter unten).*



Foto: E. Niemann

(a) Eingeleitet wurde das Statustreffen mit einem Bericht von Jochen Partzsch, Sprecher des Projektbeirats Alpha-E (Seite der BI), über den aktuellen Stand des Schienenprojekts zwischen Hamburg – Hannover – Bremen (Alpha-E). *Dabei ging er auch auf die für uns so zentrale Strecke Celle-Lehrte ein, die nach Aussagen der DB keine Projektstrecke mehr ist, obwohl sie formal mit der Blockverdichtung noch im Bundesverkehrswegeplan 2030 erwähnt ist* (siehe ausführlich die Foliensammlung zum Vortrag unter [www.beirat-alpha.de/veranstaltungen/](http://www.beirat-alpha.de/veranstaltungen/)). *Auf dieses Problem haben wir schon lange hingewiesen.* Er kam insgesamt zu dem Fazit, dass man keinen Schritt weiter gekommen sei, obwohl es im Sommer erfreuliche Zeichen gegeben habe (s. oben). Aber da die Vereinbarung noch nicht schriftlich vorliegt, kann sie auch noch keinen verbindlichen Charakter haben. Dies wurde von Olaf Lies später bestätigt, indem er unterstrich, dass er auch gerne weiter gewesen wäre, und zugleich ankündigte, dass Anfang 2024 eine solche Vereinbarung unterschrieben werden solle.

(b) Olaf Lies bekannte sich in seinem Vortrag (Zusammenfassung in einer Pressemitteilung unter [www.beirat-alpha.de/veranstaltungen/](http://www.beirat-alpha.de/veranstaltungen/)) wiederholt und unmissverständlich zu Alpha-E mit einer Ablehnung von NBS nach dem Modell des Dialogforum Schiene Nord (DSN) von 2015. Das muss aber als Gesamtsystem gesehen werden; man darf nicht einzelne Aspekte herausgreifen und danach Alpha-E als Ganzes hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Konzepts beurteilen. Auch ohne NBS sind nämlich erhebliche Kapazitätsausweitungen möglich: So etwa durch Ausweichgleise/Überholmöglichkeiten, durch Digitalisierung der Zugfolgen (nach ETCS) und auch durch Ertüchtigung weiterer vorhandener Strecken (v. a. Amerika-Linie, Strecke Verden-Rotenburg/Wümmen, Strecke Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden usw.: siehe unten unter DB). *Gerade letzteres wird auch dazu führen, die Lasten von mehr Schienenverkehr gerechter auf die Fläche zu verteilen, sodass nicht durch Schwerpunktverkehre einige Räume (und damit Menschen) deutlich mehr belastet sind als andere. Dieser Aspekt muss in Zukunft noch deutlicher kommuniziert werden und ist auch für uns vor Ort von großer Bedeutung.*

Weiterhin bekräftigte er, dass mit Alpha-E ein Modell bereitstünde, schnell und weitgehend akzeptiert und damit bürgergerecht sowie auch rechtsbasiert die Schieneninfrastruktur zu modernisieren und zu erweitern. Eine weitere Alternativenprüfung erledi-ge sich dadurch (was die OB in Lüneburg forderte). Erst wenn danach sich doch noch ein weiterer Kapazitätsbedarf herausstellen sollte, könne immer noch über eine NBS nachgedacht werden, aber erst danach und dann mit einem neuen Dialogforum. Immerhin soll im 2. Hj. 2024 eine neue Verkehrsprognose mit Blick auf das Jahr 2040 herausgegeben werden, anhand der dann der Kapazitätsbedarf genauer absehbar sei. *Dann könnte es – nach Informationen aus dem Niedersächsischen Verkehrsministerium und bei aller Vorsicht – sogar dazu kommen, dass die Strecke Celle-Lehrte doch wieder zur Projektstrecke erklärt wird.*

Und zur Rolle und Bedeutung des Deutschlandtaktes (DT) sagte Olaf Lies, dass der DT zwar wichtig und notwendig sei (und jeder wolle ihn), es aber nicht der DT nach dem 3. Entwurf des Fahrplan-Gutachtens (mit Spitzengeschwindigkeiten bis 300 km/h) sein müsse; auch andere Varianten mit weniger einschneidenden Maßnahmen werden demnach als möglich und machbar angesehen. Und der DT darf kein „Todschlach-argument“ gegen den Ausbau und für den Neubau sein. Als Konsequenz forderte er ein neues Fahrplan-Gutachten. *Dem können wir uns als BIOS nur anschließen.*

(c) Die DB war mit verschiedenen Mitarbeitern vertreten. Zunächst gab Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn, einen Überblick über die Schienensituation hier im Gebiet und die großen Projekte der DB. Im Anschluss daran schilderten die entsprechenden Projektmanager der DB den jeweiligen Stand der Entwicklung zu den Schienenprojekten Bremen-Burg – Langwedel, Langwedel – Uelzen, Rotenburg/Wümme – Verden, Verden – Nienburg – Wunstorf/Minden, Hamburg – Hannover usw. Dazu hat die DB ihre Foliensammlung bereitgestellt (siehe unter [www.beirat-alpha.de/veranstaltungen/](http://www.beirat-alpha.de/veranstaltungen/)).

(d) Das oben bereits angesprochene Kapazitätsproblem nahm dann Peter Dörsam (Sprecher des Projektbeirats Alpha-E – kommunale Seite) unter die Lupe (Foliensammlung zum Vortrag unter [www.beirat-alpha.de/veranstaltungen/](http://www.beirat-alpha.de/veranstaltungen/)): Dabei stellte er die bislang unterstellte Kapazitätsnotwendigkeit in zweierlei Hinsicht in Frage. Zum einen zweifelte er hinsichtlich des Güterverkehrs an, dass eine insgesamt große Steigerung der Zugzahlen eintrete, weil ein mit den fossilen Energieträgern wesentlicher Teil des Transportgutes aufgrund der Entwicklungen zum Klimaschutz nach und nach geringer werde; außerdem ist das Umschlagsvolumen im Hamburger Hafen deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Zum anderen rechnete er hinsichtlich des Personenverkehrs vor, dass eine NBS im Wesentlichen eine Verlagerung der Verkehre auf die NBS bewirke, wodurch die Frequentierung auf der alten Strecke deutlich zurückgehe; insgesamt sei nur mit gut 10 % mehr Personenverkehr in diesem Bereich zu rechnen – und dafür solle man eine NBS bauen?

Im Übrigen erinnerte Peter Dörsam daran (wie bereits im Vorjahr), dass die DB das Ergebnis des DSN „Alpha-E“ damals eindeutig unterstützt habe - belegt durch das Einspielen des damaligen Interviews mit dem ehemaligen Stv. Vorstandsvorsitzenden der DB AG Volker Kefer am 05.11.2015.

(4) In der Kaffeepause erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Gelegenheit, die Fragen/Probleme/Aspekte auf eine Karte zu schreiben. Diese wurden dann von Kirsten Lühmann eingesammelt und anschließend vorgestellt und an eine Metaplan-Tafel systematisch angeheftet. *Auch wir haben uns daran beteiligt (siehe Pfeil auf der folgenden Abbildung).*

Im kurzen Diskussionsteil wurden dann auch noch einige „Verständnisfragen“ beantwortet bzw. erläutert. *Dabei ging es wiederum um das Beklagen einer unzureichenden Kommunikation mit der DB. Eine äußerst unbefriedigende und unklare Informationslage war ja im Übrigen auch von Hendrik Hoppenstedt konstatiert worden, wie oben bereits erwähnt.* Allerdings gab es hier auch „maßvollere“ Stimmen.

(5) Über diese Veranstaltung gab es auch einen TV-Kurzbericht auf NDR 3 (jeweils ab 18:00 h und 19:30 h). Dabei ist uns gleich aufgefallen, dass die Einstellung der Kommunen zum Problem „ABS vs. NBS“ völlig verfälschend dargestellt wurde. Es wurde nämlich der Eindruck erweckt – und auch gesagt, dass die Kommunen für NBS seien – und einzig „belegt“ mit einem Interview der OB der Stadt Lüneburg, die tatsächlich bekanntermaßen für NBS ist. Tatsächlich haben sich aber viele Kommunen gegen NBS ausgesprochen, was an den Statements der Landräte der Landkreise Uelzen, Celle und Harburg überaus deutlich wurde (siehe bereits oben). Gegen diese einseitige Sicht im NDR-Bericht wurde umgehend protestiert (Eckehard Niemann in einer „Rund-Mail“ vom 17.12.2023).



(6) Wie wichtig Pausen bei solchen Veranstaltung sind, konnten wir selbst neuerlich erfahren: Wir hatten nämlich die Möglichkeit, in dieser Zeit mit zwei bereits bekannten Projektmanagern der DB zu sprechen: Jan Lange (bekannt durch unsere informellen Treffen 2016-2018) und v. a. Thomas Steinmetz (bekannt seit dem Treffen in Ehlershausen am 22.08.2023). Dabei ging es natürlich um die Frage der Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Otze (und Ehlershausen). In dem Zusammenhang wurden uns von Thomas Steinmetz ganz ermutigende Informationen gegeben (auch wenn wir weiterhin mit solchen Interpretationen vorsichtig umgehen wollen):

- Für Otze ist im Dezember die Ausschreibung für Planungsleistungen herausgegangen. Dabei hat es schon 6 Bewerbungen von Planungsbüros gegeben, was ungewöhnlich viel sei, so Steinmetz.
- Etwa im Februar 2024 soll die Auswahlentscheidung fallen.
- Ab März 2024 soll dann das ausgewählte Planungsbüro anfangen zu arbeiten.
- Als Projektende wurde früher mal „frühestens 2033“ genannt. Auf diese Zahl von uns angesprochen erklärte Thomas Steinmetz, das gelte eher für Ehlershausen (wo die Machbarkeitsstudie in Arbeit ist und – hoffentlich - Anfang 2024 vorliegen

soll). Für Otze könne es auch schneller gehen, weil das Projekt dort nicht so komplex sei. Allerdings müssten auch noch wasserrechtliche Belange geprüft werden (Hechtgraben). Wir wiederholten den Hinweis, dass die potenziellen Eigentümer frühzeitig einbezogen und dann auch laufend eingebunden werden müssen, was uns auch bestätigt wurde.

Fazit: Insgesamt wurden damit die schon vorhandenen („gerüchteweise“) Informationen bestätigt. Darüber hinaus wurde uns gesagt, dass auch Aligse ein analoges Projekt bekommen solle; da warte man aber noch auf eine Planungsvereinbarung mit der Stadt Lehrte als zuständige Kommune.

A handwritten signature in black ink, reading "Arnim Goldbach". The signature is written in a cursive style with a large, prominent initial 'A'.

Arnim Goldbach, Sprecher BIOS e. V.

Otze, 20.12.2023