



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

An
Politik
Medien
Öffentlichkeit – einschl. Projektbeirat/BI
Otze

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht:
Unser Zeichen: OB/PM-7.2025
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: 18.07.2025

Positionspapier der BIOS (als Offener Brief / Pressemitteilung)

Die DB versucht es immer wieder: Stellungnahme zum erneuten Versuch einer Neubaustrecke (NBS) Hamburg – Hannover

1. Ausgangslage

Wir hatten schon länger die Vermutung (siehe Offener Brief von BIOS vom 21.11.2022), dass das auch vom Land Niedersachsen favorisierte Modell „Generalsanierung XXL mit möglichst viel Alpha-E der Strecke Hamburg-Lüneburg-Uelzen-Celle-Hannover/Lehrte“ von der DB nicht ernst genommen wird und stattdessen mit den Maßnahmen 2026/2029 offensichtlich nur eine „Generalsanierung light“ (die wahrscheinlich aber nicht – wie andere Generalsanierungen – zeitlich nicht verschoben werden soll, wie in der HAZ vom 26.06.2025, S. 9 zu lesen war) verfolgt wird. Das haben Vertreter der DB inzwischen auch eingeräumt, wenn sie davon ausgehen, dass damit allenfalls eine Kapazitätserweiterung von 5 % möglich ist – was auch nach unserer Auffassung natürlich bei Weitem nicht ausreicht. Aber das scheint die Taktik der DB zu sein (wie auch bei vielen anderen Entscheidungen zu beobachten), möglichst wenig auf der alten Strecke in Sachen Kapazitätserweiterung zu sanieren, um dann damit eine Neubaustrecke (NBS) rechtfertigen zu können.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass der fatale – aber wohl richtige – Eindruck entsteht, *die DB habe offensichtlich kein Interesse daran, sich an Vereinbarungen zu halten*; dieser Eindruck wird übrigens nicht nur von „rebellischen BI“, sondern ganz wesentlich von Vertretern aus Politik und Verwaltung kommuniziert; auch unserer MdB Hendrik Hoppenstedt hat sich (auch uns gegenüber) wiederholt sehr unzufrieden mit der Informationspolitik der DB und des Bundesverkehrsministeriums geäußert.

Seite 1 von 6

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

2. DB will eine Neubaustrecke (NBS) Hamburg – Hannover über Soltau, Bergen und Celle

Und genau diese Befürchtung ist inzwischen konkret geworden. Denn die DB hat Ende Juni die Katze aus dem Sack gelassen und die Planung einer NBS zwischen Hamburg – Hannover/Lehrte über Soltau und Bergen nach Celle, dort mit einer doppelten Einfädelung vorgestellt (Quelle der Grafik: HAZ vom 28.06.2025, S. 8 – s. auch S. 1).



Dabei gibt es Anzeichen, dass die DB diese Präsentation (per Video-Konferenz) eigentlich erst später im Verlauf des Sommers durchführen wollte – wohl in der Absicht, wegen der Urlaubszeit möglichst geräuschlos – und damit „protestlos“ – ihre Pläne „in die Öffentlichkeit“ zu bringen; allerdings ist diese Absicht durchkreuzt worden. Auch wenn die DB diesen Vorwurf zurückweisen dürfte, bleibt aufgrund bestimmter Zeitanlagen eben doch der *Verdacht, möglichst unter dem Radar der (kritischen) Politik und Öffentlichkeit zu informieren* (und wäre ein weiteres Beispiel für taktische Spielchen).

3. Reaktionen auf die DB-NBS-Planung

Die Reaktionen darauf waren – nicht überraschend – deutlich, und zwar in beide Richtungen (siehe NDR-Niedersachsen – Hallo Niedersachsen, 27.06.2025, 19:43 Uhr):

- Während sich vor allem auch das Land Niedersachsen düpiert sieht (speziell Olaf Lies als ehemaliger Verkehrsminister, aber ebenso der neue Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne: siehe HAZ vom 16.07.2025, S. 1) haben auch diverse Chefs von Kommunalverwaltungen (z. B. Landräte Harburg und Celle) und Politiker (nach UE-NEWS, 28.06.2025) es *als Affront gewertet, die Generalsanierung ohne Alpha-E und dafür eine NBS Hamburg – Soltau – Bergen – Celle zu planen und dem Bundestag so vorzuschlagen* (nach Vorstellungen der DB schon im Oktober); die DB habe alle Vereinbarungen in den letzten zwei Jahren gebrochen, so eine Äußerung aus der Politik während der ÜBI-Videokonferenz am 01.07.2025. Eine gleiche Position nehmen viele Kommunen der Region Hannover ein (HAZ, 28.06.2025, S. 8). Und genau so sehen wir das als Bürgerinitiativen auch, wobei *wir die Taktik der DB, sich nicht an Vereinbarungen zu halten, sogar noch um Jahre „zurückdatieren“ können* (z. B. auf das Jahr 2017).
- Dagegen haben sich – auch nicht überraschend, weil durch ältere Verlautbarungen schon vorhersehbar – vor allem der Fahrgastverband Pro Bahn, der Verkehrsclub Deutschland (VCD), die Stadt Lüneburg und der Landkreis Lüneburg (einschl. „ihrer“ Bundestagsabgeordneten – auch der SPD) für die NBS ausgesprochen. Dabei scheinen Parteigrenzen keine Rolle zu spielen. Während die SPD in der Landesregierung gegen eine NBS ist (s. o.), hat sich der niedersächsische MdB der SPD aus Hannover – Adis Ahmetovic – für eine NBS ausgesprochen (nach HAZ, 28.06.2025, S. 8). Während die Grünen im Heidegebiet und die Grünen bei der Abstimmung im Landtag 2017 gegen eine NBS und für Alpha-E votiert haben, ist die Grüne OB Lüneburg genauso für eine NBS wie der MdB von B90/Die Grünen Matthias Gastel (wie wir aus unserer Korrespondenz wissen) – und jetzt sogar die Nds. MdB der Grünen Swantje Michaelen. Das dürfte den Grünen Koalitionspartner in Niedersachsen in eine Zwickmühle bringen, zumal der Hannoversche OB sich auch für eine NBS ausgesprochen hat (HAZ, 18.07.2025, S. 7).

Auffällig ist für uns, dass die Befürworter einer NBS offensichtlich recht unreflektiert bzw. unkritisch die Argumente der DB übernehmen und die Alternative „Optimiertes Alpha-E - plus Bremen“ des BVWP 2023 außer Acht lassen. Und genau da liegt das Problem (so z. B. recht einseitig in der Diktion der Artikel von Arvid Haitsch: Umstrittene Neubaustrecke Hamburg-Hannover – Warum sich die Zukunft der Bahn in der Lüneburger Heide entscheidet, SPIEGEL ONLINE, 10.07.2025 - 20:55 Uhr; dieser Artikel lässt die Argumente des DSN 2015 weitgehend außen vor bzw. „verniedlicht“ sie). Denn noch im August 2016 favorisierte auch die DB die Entscheidung der damaligen Bundesregierung, das Modell „Optimiertes Alpha-E plus (d. h. plus Bremen) als „vordringlichen Bedarf“ in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufzunehmen (im Ergebnis dann einfließend in das Schienenwegeausbaugesetz). Das war damals auch mehr als nachvollziehbar, denn ein Jahr vorher *hatte sich die DB klar für das Ergebnispapier des Dialogforums Schiene Nord (DSN) 2015 („Geburt“ von Alpha-E) ausgesprochen.* Aber kurz danach – in 2016/2017 – kam die Idee des Deutschlandtaktes (DT) auf. Und plötzlich schien der DB „Alpha-E“ ein Klotz am Bein zu sein, denn sie verwendete kaum noch diesen Begriff, sondern sprach (und spricht) vom Projekt „Hamburg-Bremen-Hannover: HHHB. Sie behauptete, mit Alpha-E (auch nicht in der „optimierten Plus-Variante“ des BVWP 2030) seien die Ziele des DT nicht erreichbar:

nämlich auf der Grundlage eines Zielfahrplans die Infrastruktur zu bauen und zu betreiben (und nicht umgekehrt nach der Infrastruktur wird der Fahrplan „gestrickt“). Und da das letzte Modell des Zielfahrplans für die Strecke Hannover – Hamburg eine Fahrzeit von unter einer Stunde „verlangt“, wird eine Zuggeschwindigkeit von bis zu 300 km/h angepeilt. Und genau eine solche Geschwindigkeit sei aber auf der herkömmlichen Strecke nicht möglich (wäre außerdem etwas länger als die geplante NBS). Deshalb müsse eine NBS her. Und diese Sicht wird viel zu häufig „einfach“ übernommen.

Was uns als Bürgerinitiativen im „Großraum Heide“ (in der losen Verbindung der Übergeordneten Bürgerinitiativen – ÜBI – sind ca. 30 BI vernetzt, auch wir als BIOS) stört, ist nicht die Einsicht in umfassende Verbesserungen der Schieneninfrastruktur (einschl. damit zusammenhängender Anlagen) für mehr Schienenverkehr – ganz im Gegenteil. Wir sind auch überhaupt nicht Verhinderer. Was uns aber stört ist die Oberflächlichkeit der Argumentation und vor allem das Außenvorlassen der Betroffenen (wie oben schon erwähnt fühlen sich selbst Bundespolitiker im Bundestag zu wenig von der DB informiert). Eine reine Informationsveranstaltung der DB ist eben keine Bürgerbeteiligung. Und offensichtlich will die DB auch davon nicht abweichen, wenn man sieht, wie die Unterrichtung der Öffentlichkeit durch die DB im September über ihre NBS-Pläne augenscheinlich ablaufen soll.

4. Eine fundierte Argumentation rechtfertigt erhebliche Zweifel an einer NBS

Zur Vertiefung der Argumentation – und damit auch zur Widerlegung mancher Thesen der DB und der Befürworter einer NBS – hat der Projektbeirat Alpha-E (zuletzt PM 1/2025 vom 27.06.2025 - siehe dazu mehr unter www.beirat-alpha.de) wichtige Fakten und entsprechende Einschätzungen geliefert. Diese – und unsere eigenen Erkenntnisse, Wertungen und Überzeugen – sollen im Folgenden kurz skizziert werden:

- Was den DT angeht, der ja von der DB als Begründung für eine NBS herangezogen wird, wird gern auf das *Vorbild Schweiz* verwiesen (z. B. HAZ, 06.06.2025). Und in der Tat scheint da der Schienenverkehr viel reibungsloser zu verlaufen als bei uns in Deutschland (was bereits zu Komplikationen beim Grenzübergang geführt hat). Aber man darf zwei Dinge nicht vergessen: Die schienenbezogenen räumlichen Verhältnisse sind (erstens) dort nicht so komplex wie in Deutschland (z. B. kein industrieller Schwerpunkt, weniger verkehrlich komplexe Raumstrukturen, von Bergigkeit einmal abgesehen, kein/kaum Wettbewerb im Schienenverkehr). Und die *Kapazitätsauslastung im Personenfernverkehr liegt in der Schweiz (zweitens) bei nur etwa 30 % (im Nahverkehr sogar noch um 10%-Punkte geringer), während sie in Deutschland bei knapp 50 % liegt*, was natürlich für die Schweiz erhebliche negative finanzielle Auswirkungen hat (s. Frank Schley: *Verlässliche Finanzierung der Bahninfrastruktur*. In: *Zwischen Deutschlandtempo und Schuldenbremse*, hrsg. von Joachim Lange und Carla Eickmann, Loccum 2024, S. 35-46, hier S. 45 f.).
- Eine NBS wird von der DB (und anderen Befürwortern) im Kern auch mit einem deutlich höheren Güterverkehrsaufkommen (aber auch mit einem höheren Personenverkehrsaufkommen) begründet – so auch die Verkehrsprognose für den BVWP 2030. *Nun zeigt aber die neue Verkehrsprognose 2040, dass die Steigerungen wahrscheinlich deutlich verhaltener sind als angenommen* (nach – vorläufigen – Informationen aus dem Niedersächsischen Verkehrsministerium vom 12.12.2024 an den Projektbeirat Alpha-E). Dafür dürften die immer weniger bedeutsamen Transporte fossiler Energieträger mit verantwortlich sein. *Wenn aber das Konzept „Optimiertes Alpha-E plus“ auf den höheren Daten von Verkehrsaufkommen des Jahres 2030 beruht, das nachweislich ohne NBS auskommt und auch mit dem DT*

„verträglich“ ist (nachgewiesen durch zwei Gutachten: Viereggs/Rössler und Hesse – allerdings mit einem modifizierten Modell des DT), dann muss Alpha-E erst recht mit dem geringeren Verkehrsaufkommen funktionieren – also ohne NBS.

- Gern wird auch argumentiert, dass die 1-Stunden-Verbindung Hannover-Hamburg eine Zuggeschwindigkeit von bis zu 300 km/h erfordere. Dagegen sprechen aber (mindestens) 2 Gründe: Erstens steigt – nachgewiesen durch Modellrechnungen (hier am Beispiel Hannover – Bielefeld) – der Energieverbrauch (hier Strom) eines Zuges bei einer Annäherung an Tempo 300 km/h überproportional; ein Vergleich mit Tempo 250 km/h und erst recht mit 200 km/h macht das überaus deutlich (was übrigens jeder Autofahrer bestätigen kann, wenn er das Tempo immer weiter steigert). Zweitens kann doch eine 60-Minuten-Verbindung nicht in Stein gemeißelt sein, wenn derart starke Eingriffe in Raum und Umwelt durch eine NBS dabei einzukalkulieren sind (auch das Vorbild Österreich lässt andere Zeittakte zu). Wenn der VCD auch meint, „dass allein die geplante Fahrzeitverkürzung von 15 Minuten im sogenannten „Deutschlandtakt“ durch den Neubau etwa eine Million Menschen pro Jahr auf die Schiene locken könnte“ (VCD-Lv Nds. Pm 27.06.2025), so wird übersehen, dass derartige Zahlen in diesen Zusammenhängen hochspekulativ sind, es aber den Kunden der Bahn nachweislich viel eher auf die Pünktlichkeit ankommt, als ein paar Minuten früher am Zielbahnhof anzukommen (und dann den Anschlusszug doch zu verpassen). D. h.: In 70 Minuten pünktlich in Hamburg von Hannover anzukommen und „dadurch“ auf eine NBS zu verzichten ist nicht nur ein ökologisches, sondern auch ein wirtschaftliches und gesellschaftliches Gebot. Deshalb sollte der 3. Gutachterentwurf zum DT angepasst werden, damit er nicht zu einer ökologischen und ökonomischen Katastrophe führt und zusätzliches gesellschaftliches Vertrauen in Politik und staatliche Organisationen – konkret Vertrauen in Beteiligungsprozesse – leichtfertig aufs Spiel setzt. Und deshalb war auch die Petition „Neuberechnung Deutschlandtakt“ wichtig.
- Eine NBS würde einen extremen Eingriff in die Natur bedeuten, vor allem einen großen Flächenverbrauch durch Versiegelung verursachen, und zwar nicht nur die Flächen für die beiden Trassen, sondern auch für die „Begleitflächen“. Deshalb und darüber hinaus würde eine NBS erst sehr langfristig zur Verfügung stehen, was der Verkehrswende übrigens einen Bärendienst erweisen würde. Zwar ist es richtig, dass ein Neubau im Gegensatz zur Sanierung und zum Ausbau ohne betriebliche Einschränkungen auskäme. Dafür hat eine Umsetzung von Alpha-E (in der optimierten Variante) den Vorteil, viele kleine und mittelgroße Aktionen sehr kurzfristig angehen zu können; immerhin kann man sich auf den weitgehenden Konsens des Ergebnisses des DSN 2015 und auf den BVWP 2030 (siehe oben) berufen – (rechts)streitige Auseinandersetzung mit der Folge von Zeitverlusten sind also viel weniger wahrscheinlich. Und nicht zu vergessen: 2017 hat der Niedersächsische Landtag einstimmig für Alpha-E (und gegen eine NBS) votiert. Diese Position scheint auch die neue Landesregierung erfreulicherweise nicht zu verlassen, wie Reaktionen deutlich machten (s. o. und UE-NEWS, 28.06.2025, 01.07.2025); allerdings hat sich oben gezeigt, dass die Grünen in der niedersächsischen Koalition da offensichtlich unter Druck geraten und ihre Position aufweichen könnten.

Daraus ergibt sich die klare Forderung: Generalsanierung XXL, die den Namen auch verdient, d. h. einschl. deutlich kapazitätserweiternde Maßnahmen durch ETCS, Ausweichgleise, 3. Gleis (dort wo nötig) und anderes mehr – vor allem aber Beseitigung der Engpässe Verkehrsknoten Hamburg und Hannover. Dabei sind die Kriterien des Abschlussprotokolls des DSN 2015 handlungsleitend. Erst wenn dann objektiv nachweislich die Kapazität immer noch nicht ausreichen sollte, kann man über eine NBS „ins Gespräch kommen“. Das muss v. a. den MdB dringlich kommuniziert werden.

5. Was bedeutet das für uns als BIOS, als Otzer/Ehlershäuser/Burgdorfer?

Was aber bedeutet das für uns vor Ort (Otze, Ehlershausen, Burgdorf)? Kann es uns nicht egal sein, ob mehr Güterverkehr über die (dann erweiterte) Bestandsstrecke oder über eine NBS durch Otze rollt (Celle-Lehrte)? Tatsächlich haben wir immer betont – übrigens im „Gleichschritt“ mit der Stadt Burgdorf in Person von Jan-Hinrich Brinkmann – dass wir von allen vier Varianten (ursprünglich von der DB auf der Grundlage einer Korridoranalyse herauskristallisiert) betroffen wären. Das ist auch weiterhin richtig.

Aber dennoch würde wahrscheinlich eine NBS uns noch mehr Güterverkehr beschicken. Dann kämen nämlich Güterzüge über die herkömmliche Ausbaustrecke (ABS) als auch über die NBS. *Diese Konstellation würde eine weitere schienenverkehrliche Verdichtung bedeuten*, auch wenn die DB von Verlagerung spricht (HAZ, 28.06.2025, S. 8). *Eine Konzentration des Schienenverkehrs wäre übrigens genau das Gegenteil, was das DSN (2015) wollte und will, nämlich eine größere Verteilung der Verkehre, um auch eine gleichmäßigere Verteilung der Belastung der Bevölkerung zu erreichen.*

Deshalb wäre eine NBS für uns vermutlich eine noch größere Belastung. Und deshalb wäre auch eine *Unterführung in Form eines Tunnels* noch wichtiger als ohnehin schon (siehe dazu einige Modellvorschläge: unter www.burgdorf.de - Bürgerinformationssystem). Und für Ehlershausen würde das in gleichem Maße gelten, vielleicht sogar noch mehr, wenn man an die längeren Schrankenschließzeiten (siehe unseren Abschlussbericht zu den 7 Zähl- und Messaktionen: unter www.bios-otze.de), aber auch an den jüngsten Unfall am Bahnübergang in Ehlershausen denkt (am 24.06.2025: siehe AltkreisBlitz vom 25.06.2025 und HAZ-Anzeiger vom 26.06.2025).

Aber (noch) mehr Güterverkehr (vor allem zu erwarten für eine höhere Auslastung des DB-MegaHubs in Lehrte-Ahlten) würde auch mehr Lärm bedeuten, selbst wenn die einzelnen Züge leiser werden sollten (was durchaus zu beobachten ist, aber noch lange nicht ausreicht). Deshalb *bleibt mehr Lärmschutz bei uns oben auf der Agenda*. Und da haben wir erfreulicherweise eine Zusicherung von Hendrik Hoppenstedt (MdB, CDU), sich dafür unmittelbar stark zu machen (im Gespräch am 19.02.2025).

Das stimmt uns zwar zuversichtlich, wie auch die Entwicklung eines Tunnels (Konzept vorgestellt bei der Sitzung des Ortsrates Otze am 23.01.2025: siehe oben – aber auch bereits durchgeführte Vorvermessungen, Baugrundsondierungen und Verkehrserhebungen von Unternehmen von der DB beauftragt). Dennoch werden wir weiterhin auch die BI „mehr im Norden“ unterstützen, die von einer NBS noch mehr und unmittelbarer betroffen wären als wir. Und das umso mehr, als das Bundesverkehrsministerium der schwarzroten Regierung offensichtlich zur DB-Meinung tendiert und jetzt für eine NBS ist, was sie dann wohl auch dem Bundestag empfehlen wird (nach Informationen des NDR vom 08.07.2025 und SPIEGELs vom 10.07.2025: s. o.), obwohl der Bundesverkehrsminister auch verlauten ließ, die zusätzlichen Mittel für die Bahninfrastruktur sollten zunächst für „Sanierung und Erhalt“ ausgegeben werden (HAZ, 27.06.2025, S. 9); und obendrein scheint die Finanzierung einer NBS alles andere als gesichert (HAZ, 17.07.2025, S. 15). Ziemlich verwirrend.

Bürgerinitiativen planen ab Mitte August verschiedene Aktionen (vor allem den „Heidegipfel am 17:08.2025, ab 11 Uhr in Bispingen), um die DB-Präsentationen für die Öffentlichkeit im September „kritisch begleiten“ zu können.

Arnim Goldbach, Sprecher BIOS e. V. – Stand: 18.07.2025