

# Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

## Protokoll 46. Sitzung des Projektbeirates, 23.02.2026

Tagungsort: Hotel Meyn, Poststr. 19, 29614 Soltau

Teilnehmer: Horst Bellof, Christian Böker, Dr. Axel Crasemann, Hans-Joachim Danzenbächer, Christian Deppner, Dr. Peter Dörsam, Jürgen Kipke, Tobias Linke, Stephan Müller, Joachim Partzsch, Ulf Pohlmann, Tobias Schütte, Mathias Stelter, sowie Sarah Schulz (GS)

Beginn: 18.30 Uhr

Ende: 19.52 Uhr

### **1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit und Genehmigung der Tagesordnung**

Herr Dr. Dörsam begrüßt die Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit zur 46. Sitzung des Projektbeirates fest. Ulf Pohlmann, Fachbereichsleiter Verkehr und technische Dienste bei der Stadt Celle, stellt sich als Nachfolger von Thomas Faber im Projektbeirat vor.

### **2. Genehmigung des Protokolls der 45. Sitzung des Projektbeirates**

Das Protokoll 45 wird von den Anwesenden bei zwei Enthaltungen einstimmig genehmigt.

### **3. Strecke Hamburg-Hannover – Sachstand / aktuelle Entwicklungen**

Zu den regionalen Bundestagsabgeordneten aus dem Alpha-E-Raum besteht guter Kontakt. Ein reger Austausch findet statt. Darüber hinaus ist auf Initiative der regionalen Bundestagsabgeordneten am 12. Januar 2026 ein Treffen in Berlin gelungen, an dem auch Michael Donth, Obmann CDU/CSU im Verkehrsausschuss, teilgenommen hat. Die DB InfraGo war nicht zu einem gemeinsamen Termin mit dem Projektbeirat bereit, weshalb erst die DB InfraGo vortrug und anschließend Dr. Peter Dörsam für den Projektbeirat in der Runde sprach. Dr. Dörsam konnte die Position des Projektbeirates darstellen und auch deutlich machen, dass es im Dialogforum Schiene Nord keine Feststellung gegeben hat, dass nur zwei neue Gleise bei der Engpassbeseitigung auf der Strecke Hamburg-Hannover helfen würden.

Ein Termin mit dem zuständigen Staatssekretär aus dem Verkehrsministerium war zunächst für Ende Februar angesetzt. Er wurde nun – vorbehaltlich der Verfügbarkeit aller Beteiligten – auf Ende März verschoben.

Parallel sind viele Aktivitäten der Bürgerinitiativen umgesetzt worden, darunter das Buch „50 Fragen, die wir der Bahn stellen würden, wenn wir Verkehrsminister wären“ der Bürgerinitiative Y-Monster. Alle Aktivitäten zeigen Wirkung und bekräftigen, dass alle Möglichkeiten für Aktivitäten in Richtung Bundesregierung auf allen Ebenen weiterhin aktiv genutzt werden sollten.

Nach aktuellem Stand wurde erreicht, dass eine Neubaustrecke nicht kurzfristig im Verkehrsausschuss befürwortet wurde. Es sollen zunächst weitere Unterlagen eingereicht und geprüft werden. Kürzlich hat ein Schreiben von MdB Matthias Gastel als Reaktion auf die Pressemeldung des Projektbeirates selbigen erreicht. Dieses zeigt, dass der Projektbeirat mit seinen Positionen durchaus wahrgenommen wird und soll noch beantwortet werden.

Es drängt sich der Eindruck auf, dass im Rahmen der anstehenden Generalsanierung keine Alpha-E-Maßnahmen umgesetzt werden, um den Druck für eine Neubaustrecke aufrecht zu erhalten. Die BI Y-Monster hat eine Juristin zur weiteren Unterstützung und Bewertung der aktuell vorliegenden Erkenntnisse beauftragt.

## Projektbeirat Alpha-E

zur Umsetzung des DSN-Abschlussdokuments

### **Protokoll 46. Sitzung des Projektbeirates, 23.02.2026**

Auf die Anfrage an das Verkehrsministerium vom 12.12.2025 (unter anderem zur Berechnung des NKV der Neubaustrecke) nach Informations-Freiheits-Gesetz hat der Projektbeirat bisher noch keine Antwort erhalten.

Interessant ist auch, wie die Aussage der DB InfraGO zu §25 Verwaltungsverfahrensgesetz zu werten ist. Die Klimaziele 2045 können mit einer Neubaustrecke nicht erreicht werden, da diese bis dahin nicht fertiggestellt sein würde.

Auch Fragestellungen zum Flächenverbrauch für eine Neubaustrecke sind weiterhin offen.

Ein Ansatz wäre, alle relevanten Punkte einfach strukturiert in einem Übersichtspapier zusammenzufassen und an die Mitglieder des Verkehrsausschusses zu übersenden.

Die von der DB InfraGo erstellt Bewertungsmatrix zum Vergleich möglicher Trassenvarianten wurde von einigen Vertretern der Bürgerinitiativen näher betrachtet. In der Matrix werden vier Varianten gegenübergestellt: ein bestandsferner Neubau, eine Trasse entlang der A7, eine bestandsnahe Variante mit Ortsumfahrungen sowie ein Ausbau der bestehenden Strecke. Die Variante Alpha-E ist in dieser Vergleichsmatrix nicht abgebildet.

Die Bewertung erfolgt anhand von vier Hauptkategorien: raumplanerische Belange, Umweltaspekte, technische Kriterien sowie verkehrliche Belange. Kritisch angemerkt wurde, dass die Kategorie Kosten in die Darstellung nicht einbezogen wurde. Zudem wurde hinterfragt, ob die Gewichtung der einzelnen Kategorien sachgerecht erfolgt ist, da diese offenbar von der Bahn festgelegt wurde und die zugrunde liegenden Gewichtungsfaktoren nicht dokumentiert sind.

Als Referenz für die Qualität der Untersuchung ist Prof. Dr. Siefer angeführt. Vertreter von Bürgerinitiativen berichteten von einem Austausch mit Prof. Dr. Siefer.

Weiter wurde darauf hingewiesen, dass die derzeitige Matrix lediglich einen möglichen Ansatz zum Vergleich der Varianten darstellt. Es gebe auch andere methodische Vorgehensweisen, die zu abweichenden Ergebnissen führen könnten. Insbesondere wurde kritisiert, dass Kapazitätsgewinne durch einen stufenweisen Ausbau der Bestandsstrecke in der Bewertung bislang nicht berücksichtigt wurden.

Offen bleibt zudem die Bewertung verschiedener Kostenpunkte, beispielsweise für Ortsumfahrungen oder Überwerfungsbauwerke. Unklar ist, wer diese Kosten im Falle einer Umsetzung tragen müsste.

Auch beim Flächenverbrauch wurden Unstimmigkeiten gesehen. So erscheint es nicht plausibel, dass der Flächenbedarf bei einer Ausbauvariante höher angegeben wird als bei einer Neubauvariante. Zudem weisen zwei Varianten laut Matrix exakt den gleichen Flächenverbrauch auf, was als wenig glaubwürdig bewertet wurde. Insgesamt wurden mehrere Punkte genannt, die Zweifel an der Nachvollziehbarkeit einzelner Bewertungen aufkommen lassen.

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Matrix faktisch nicht Alpha-E, sondern eine deutlich aufwändigere Variante eines komplett viergleisigen Bestandsausbaus zwischen Stelle und Celle vergleicht.

Zudem wurde die Möglichkeit erörtert, ihn gegebenenfalls fachlich einzubinden, um die Bewertung im Detail zu analysieren. Ergänzend wurde vorgeschlagen zu prüfen, ob einzelne Punkte auch juristisch bewertet werden sollten und hierfür gegebenenfalls rechtliche Expertise einzubeziehen.

