

Eckehard Niemann/ LBU-Regionalgruppe Ostheide
an
Nils Naber / Redaktion PANORAMA

14.9.2022

***Sehr geehrter Herr Naber,
ich antworte auf Ihre Mail, indem ich jeweils nach einem Absatz meine Meinung
dazu ausführe:***

Sehr geehrter Herr Niemann,

Sie haben sich bezüglich unserer Berichterstattung zum Schienennetz mit einem offenen Brief an uns gewendet. Dazu möchte ich sehr gern Stellung nehmen. Im Kern kritisieren Sie, dass wir den sogenannten Kompromiss, der 2015 im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord zustande gekommen ist, nicht ausführlich genug dargestellt hätten. Auf dieser Basis, so Ihre Kritik, wären wir zu einer fehlerhaften Analyse der aktuellen Situation gelangt. Des Weiteren werfen Sie uns vor, wir wären nicht weniger als ein „Sprachrohr der Deutschen Bahn.“ Dem möchte ich entschieden widersprechen.

***Ich kritisiere nicht nur, dass Sie über den Kompromiss des Dialogforums nicht
ausführlich genug berichtet haben, sondern vor allem, dass Sie falsch und
einseitig und unvollständig darüber berichtet haben.***

Im Zuge unserer Recherche haben wir uns an der aktuell geltenden Rechtslage orientiert, die in Ihrem Schreiben, ob bewusst oder unbewusst, einfach ausgeblendet wird. Die Planungen zum Ausbau der Schienenstrecke Hamburg-Hannover basieren auf dem gültigen Bundesverkehrswegeplan und sind seit 2016 über das Bundesschienenwegeausbaugesetz rechtlich verankert. Im Bundesverkehrswegeplan ist bezogen auf die geplante Ausbau-/Neubaustrecke Hamburg-Hannover ausschließlich vom „Optimierten Alpha-E plus Bremen“ die Rede. Dieses Projekt weicht deutlich von dem ab, was 2015 im Dialogforum Schiene Nord verabredet wurde. Der Bund hat die DB schon vor Jahren damit beauftragt für die geplante Ausbaustrecke „Ashausen – Uelzen – Celle“ einen Korridor zu finden, der eine Maximalgeschwindigkeit von („Vmax 250/230 km/h“) ermöglicht. Laut den Planern der DB sind diese Kriterien nur mit zwei zusätzlichen Gleisen zu erreichen. In den öffentlich verfügbaren Stellungnahmen der DB wurde auch schon vor Jahren darauf hingewiesen, dass eine Dreigleisigkeit zwischen Lüneburg und Uelzen nicht ausreicht, um die erwünschte Kapazität zu erzielen. Ich möchte bei der Gelegenheit darauf hinweisen, dass die DB sich hier nicht selbst beauftragt hat, sondern entsprechend der von der Politik gesetzten rechtlichen Vorgaben Planungen vornimmt. Die DB plant und baut, was der Bund bestellt und bezahlt. Der Schienenbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, wunderte sich bei uns vor laufender Kamera darüber, dass überhaupt noch von Alpha-E gesprochen wird. Es geht aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums schon seit Jahren nur noch um das „Optimierte Alpha-E plus Bremen.“

***Ihr Bezug auf die angeblich „aktuell geltende Rechtslage“ ist lediglich insofern
zutreffend, als das Alpha E vor der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan
zu einem Alpha E plus wurde, indem die Möglichkeit (!) von Orts-Umgehungen
aufgenommen wurde. Damit ist aber keineswegs eine Parallelstrecke gemeint.***

Die Maximalgeschwindigkeit ist zwar von der Bahn ins Spiel gebracht worden, dies und die damit gesetzte Verkürzung der Fahrzeit um 11 Minuten („für den Deutschlandtakt“) ist aber mitnichten „aktuell geltende Gesetzeslage“ – zumal der Deutschlandtakt auch (oder sogar besser) mit weniger engen Taktungen umsetzbar ist. Wenn die Planer der DB behaupten, man brauche 2 zusätzliche Gleise, dann ist das widerlegbar und entspricht nicht der Gesetzeslage und auch nicht der Aufgabenstellung im Bundesverkehrsplan. Sie verkennen im Übrigen bei Ihrer Argumentation, dass der Moloch Konzern DB weitgehend ein Eigenleben jenseits der Politik führt.

Ganz abgesehen von der Rechtslage ist auch im niedersächsischen Verkehrsministerium klar, dass ein einfaches Alpha-E langfristig nicht ausreichen wird, um die notwendige Kapazität auf der Strecke Hamburg-Hannover zu erreichen. Verkehrsminister Althusmann meinte, das alte Alpha-E reiche wahrscheinlich nur bis 2030. Dass der Deutschlandtakt mit dem dritten Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen gar nicht möglich ist, bleibt dabei zweitrangig. Vor dem Hintergrund der in Deutschland üblichen Planungs- und Bauzeiten für Schienenstrecken, erscheint es merkwürdig einen Ausbau vorzunehmen, der bei einer theoretischen Fertigstellung in einigen Jahren schon nicht mehr ausreichen wird und die Planungen für einen weiteren Ausbau erneut aufgenommen werden müssten.

Die beim Dialogforum prognostizierten Verkehrsströme für das Jahr 2030 sind mittlerweile insofern obsolet, als die realen Verkehrsströme deutlich niedriger liegen als damals angenommen (u.a. wegen der Stagnation des Hamburger Hafens). Vermutlich haben Sie Herrn Althusmann insofern falsch verstanden, als dass Alpha E plus nur bis mindestens (!) 2030 reichen kann – über weitergehende Bedarfe oder Nichtbedarfe kann man ja erst reden und urteilen, wenn Prognosen über die Zeit danach wirklich erstellt sind.

Für den Beitrag haben wir uns auf die politische Auseinandersetzung zwischen dem Land und dem Bund konzentriert. Selbstverständlich haben wir im Rahmen der Recherche auch mit Vertretern von Kommunen entlang der Bestandsstrecke zwischen Hamburg und Hannover sowie mit dem Projektbeirat Alpha-E gesprochen, um deren jeweilige Position zum Ausbau der Schienenverbindung Hamburg-Hannover erfragen. Dabei stellten wir fest, dass viele Argumente im Kern sehr ähnlich zu der Position von Verkehrsminister Althusmann sind. Abgesehen vom Landkreis Lüneburg, der einen Ausbau der Bestandsstrecke kritisch sieht.

Sie haben recht mit der Tatsache, dass wir im Beitragstext in der ARD nicht erwähnt haben, dass beim Beschluss des Abschlussdokuments (Dialogforum Schiene Nord) 2015 auch Kommunen und die Bahn beteiligt waren. Da es aus unserer Sicht aber entscheidend ist, wie das Land und der Bund zu dem Projekt stehen, haben wir in der bundesweiten Ausstrahlung auf diese Details verzichtet. Allerdings sind wir in einem Beitrag in Panorama 3 am 6.9. im NDR Fernsehen sehr wohl auf diese Details eingegangen. Das können Sie auch hier nachlesen. <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Deutsche-Bahn-Schienenetz-vor-dem-Kollaps,bahnchaos132.html>



Deutsche Bahn: Schienennetz vor dem Kollaps

Mehr Baustellen, mehr Verspätungen. Die Bahn steht vor dem Kollaps. Warum sind die Probleme nicht längst behoben?

www.ndr.de

Ihre Begründung für die Nichtberücksichtigung der am Dialogforum zentral beteiligten Kommunen, Verbände und Bürgerinitiativen zeigt erneut, wie wenig Sie verstanden haben, dass es hier zentral um eine beispielhafte demokratische Bürgerbeteiligung handelt, die im Vorwege mögliche und vorhandene Konflikte thematisiert und – nach Möglichkeit – erfolgreich vermittels eines tragfähigen und ausreichenden Kompromisses beseitigt.

Auf das Gutachten von Viereggs-Rössler sind wir in unserem Stück nicht eingegangen, weil wir dann auch die Replik der DB zu diesem Gutachten hätten darstellen müssen. Für den weiteren Fortgang der Planungen ist aus unserer Sicht entscheidend, was Ende des Jahres dem Bundestag von der DB als Prüfungsergebnisse vorgelegt wird.

Wenn man Ihre Argumentation ernst nimmt, dann hätten Sie ja bis zur von Ihnen erwähnten Entscheidung mit Ihrem Beitrag warten müssen. Zudem folgender Hinweis: Die DB wird dem Bundestag kein Prüfungsergebnis vorlegen, sondern dem Bundesverkehrsminister – und der erst wird nach Abwägung und Prüfung dem Bundestag einen Vorschlag (zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan) zur Abstimmung vorlegen. Dabei werden nach dem Bundesklimaschutzgesetz und einem entsprechenden Urteil des Bundesverfassungsgerichts der Klimaschutz bzw. die Klimakosten eine zentrale Rolle spielen müssen – auch im Hinblick auf die von der Ampel-Koalition vereinbarte, baldige entsprechende Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans. Auch darüber haben Sie nicht berichtet...

Wir werden sicher erneut über das Thema berichten und uns dabei an den verfügbaren Fakten orientieren, die wir bezogen auf die Streckenplanung von der DB kommen. Mit einer negativ konnotierten "Deutsche-Bahn-Gläubigkeit", die Sie uns in Ihrem Schreiben attestieren, hat das nichts zu tun.

Mit freundlichen Grüßen

Nils Naber

***Mit freundlichen Grüßen
Eckehard Niemann***

Nachfolgend noch einmal mein Offener Brief, auf den Sie reagiert haben

**Eckehard Niemann, Regionalgruppe Ostheide des Landesverbands
Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen,
Varendorfer Str. 24, 29553 Bienenbüttel
0151-11201634 - eckehard.niemann@gmx.de**

Offener Brief an die Redaktion von „Panorama“, NDR und ARD

Deutsche Bahn: Schienennetz vor dem Kollaps

**Mehr Baustellen, mehr Verspätungen. Die Bahn steht vor dem Kollaps.
Warum sind die Probleme nicht längst behoben? | [mehr](#)**

Auf diese Fragen sollte die PANORAMA-Sendung am 8.9.2022 eigentlich Antwort geben. Herausgekommen ist bei dieser Sendung von Marie Blöcher, Nils Naber und Isabel Schneider (allesamt nicht als Verkehrskundige ausgewiesen) ein Bericht über die exemplarischen Gleis-Engpässe zwischen Hamburg und Hannover, der wie eine Auftragsarbeit für die auf Neubaustrecken erpichte Deutsche Bahn AG anmutet. Wir beziehen uns hier auf den gesprochenen Wortlaut der Sendung und nicht auf einen parallelen schriftlichen ARD-Text, der ganz offensichtlich versucht, einige der im Wortlaut enthaltenen Schnitzer „auszubügeln“:

Richtig immerhin die Feststellung zu Beginn des Beitrags, dass zwar mehr Züge fahren sollen, dass aber in den letzten Jahren keine oder zu wenige Gleise gebaut wurden und dass die vorhandenen oft auch noch marode seien. Der dazu befragte Prof. Christian Böttger (HTW Berlin) kommt zu der „Erkenntnis“, dass die Misere „menschengemacht“ sei – und begründet dies – überraschend naiv – damit, dass die früheren Verkehrsminister aus Angst vor dem Ärger mit den jeweiligen Finanzministern davor zurückgeschreckt seien, mal 10 Milliarden extra für die Bahn zu fordern. Also kein Problem der Regierungen und der Lobby, sondern eher eins der zu großen Ängstlichkeit von Andy Scheuer und Co. ...

Die PANORAMA-RedakteurInnen haben noch einen Schuldigen ausgemacht: die Politiker in Niedersachsen, die zwar die Notwendigkeit von zusätzlichen Gleisen zwischen Hamburg und Hannover sehen würden, aber vor dem Ärger und Protest von WählerInnen und Bürgerinitiativen „verantwortungslos“ zurückschrecken würden.

Dies sei, so PANORAMA, schon vor 20 Jahren bei den Plänen der Deutschen Bahn für eine Y-Neubaustrecke entlang der A 7 angeblich so gewesen. Noch schlimmer ist, wie falsch und verkürzt PANORAMA dann

das Celler „Dialogforum Schiene Nord“ abhandelt: Da hätten sich angeblich „Land und Bund“ auf einen „kleinen Kompromiss Alpha E mit möglichst wenig neuem Schienenbau“ geeinigt. Unglaublich, dass PANORAMA verschweigt oder nicht weiß oder wissen wollte, dass es sich hier gerade um einen nach langen sachbezogenen Beratungen und Verkehrsexpertisen mühsam erarbeiteten Kompromiss handelte, der beispielhaft eine demokratische Bürgerbeteiligung mit der Beteiligung von Vertretern der Kommunalpolitik und der Bürgerinitiativen und Verbände umsetzte. Und dessen Ergebnis Alpha (Ausbau der vorhandenen Bestandsstrecken) beileibe nicht nur Bund und Land zustimmten (wie PANORAMA behauptet), sondern auch die Deutsche Bahn, die diesen Vorschlag eingebracht hatte und deren Gutachter diesen Ausbau als ausreichend für die vorhandenen und kommenden Güter- und Personenverkehre bestätigten.

Dieser immer noch bestehende Plan Alpha E beinhaltet ein 3. Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen zur Ermöglichung von Überholvorgängen (deshalb punktuell z.B. innerhalb von Orten ggf. auch ohne 3. Gleis). Aber darüber hinaus sieht Alpha E ja auch den Ausbau paralleler Bahnstrecken (als Ausweich-Strecken) im Dreieck Hamburg-Bremen-Hannover vor sowie den Ausbau der „Amerikalinie“ zur Verlagerung von Nord-Süd-Güterverkehren auf eine östlich gelegene bestehende Nord-Süd-Trasse der Bahn. Vor allem aber wurde der Ausbau der Bahn-Knoten Hamburg und Hannover gefordert, weil gerade hier die Ursache von Verzögerungen und Verlangsamungen lag und liegt.

Dieses Konzept Alpha E aber interessiert PANORAMA offenbar wenig - es wird nur als „etwas Modernisierung“ abgetan. Damit nicht genug, kommt nun eine kühne Behauptung von PANORAMA hinzu: Schon 2016 habe man im (zuvor ja gescholtenen) Bundesverkehrsministerium gemerkt, dass dieser angeblich „kleine Kompromiss“ Alpha E mit dem 3. Gleis nicht ausreicht, so dass man dort diesen Kompromiss verworfen habe und einen neuen Plan mit der angeblichen Notwendigkeit von zwei zusätzlichen Gleisen entworfen habe. Der aktuell im Bundesverkehrsministerium zuständige Staatssekretär Theurer (FDP) darf dann in PANORAMA erstmals so offen die Behauptung verkünden, dass Alpha E mit dem 3. Gleis nicht ausreichen werde.

Der Verdacht, dass PANORAMA sich als Sprachrohr der Deutschen Bahn AG betätige, erhärtet sich gerade an dieser Stelle: Denn die angebliche Planung und Darstellung von zwei neuen Gleisen auch entlang der Bestandstrecke (und das nicht nur zwischen Lüneburg und Uelzen sondern zwischen Stelle und Celle) hat die Deutsche Bahn selber bisher nicht in die Öffentlichkeit gebracht. Daran ändert sich auch

nichts durch die Tatsache, dass PANORAMA die Möglichkeit des Baus von 2 Zusatzgleisen nicht nur entlang der Bestandsstrecke verortet, sondern auch in Form von Ortsumgehungen oder entlang der A 7.

Aber, so ja der Tenor des PANORAMA-Beitrags, da bleibe der „Ärger“ mit den Bürgerinitiativen (die hier als relativ borniert erscheinen) und mit der Politik, diesen Ärger scheue. Zu dieser Engsicht der Probleme kommt die PANORAMA-Crew wohl auch deshalb, weil sie das vom damaligen SPD-Landesverkehrsminister Lies einberufene und durchaus konflikträchtige Dialogforum mit seiner ehrlichen und sachbezogenen und für alle schmerzhaften Kompromiss-Lösung nicht kennt oder kennen will. In seiner kurzen Zeit für ein Statement betont der Landesverkehrsminister Althusmann zwar, ehe man über Neubautrassen rede, solle man doch erstmal das umsetzen, worüber man im Dialogforum jahrelang gerungen und worüber man einen Kompromiss erreicht habe. Er hätte bei genügend Zeit sicher auch noch gesagt, dass dieser Bestandsausbau ja rasch und ohne jahrelange Verzögerungen durch Raumordnungsverfahren zu einer Lösung der Probleme führen würde.

PANORAMA sendet stattdessen weiter mit der ja unbelegten Bahn- Behauptung, dass Althusmann mit dem „alten Kompromiss, der längst für untauglich erklärt“ sei, in den Wahlkampf ziehe. Immerhin kann Althusmann noch deutlich sagen, dass es zerstörerische Neubaupläne mit der Zustimmung der gesamten Landesregierung nicht geben werde und man dem alles entgegensetzen werde.

So wird denn stattdessen auch wieder jemand von der Deutschen Bahn interviewt – der ehemalige Konzernbevollmächtigte Ingulf Leuschel – diesmal mit der unbelegten Behauptung, man müsse ja im Falle eines bloßen Bestandsausbaus entlang der Bestandsstrecke angeblich „Häuser abreißen“.

Der PANORAMA-Beitrag endet mit der Aussage, dass die „Fleißarbeit“ der Bahn zu Neubaustrecken wohl in der Schublade landen werde, weil „die Politik zu bequem“ sei. Indirekt also, wenn auch von PANORAMA bestimmt nicht so gemeint, eine Ermunterung für alle in Niedersachsen, die sich massiv für „Ausbau statt Neubau“ einsetzen und dies auch durch ein Gutachten des – wirklich bahnunabhängigen – Gutachters Vieregge belegen können: Alpha E reicht wirklich aus, zumal man durch Digitalisierung das neue Ausweichgleis besser nutzen und die Abstände zwischen den Zügen deutlich verringern könne. Und außerdem sind nach dem Klimaschutzgesetz und nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts ja auch die Klima-Kosten von Verkehrs-

Neubau-Projekten zu berücksichtigen. Auch davon bei PANORAMA kein Wort...

Wäre das alles nicht Grund genug einen weiteren, weniger einseitigen PANORAMA-Beitrag zum Thema – ohne Deutsche-Bahn-Gläubigkeit?

Nachtrag: Nicht nur dieser PANORAMA-Beitrag führt zu der Frage, was denn bei den Verantwortlichen dieser ja renommierten und verdienstvollen Sendung los ist. Denn in der gleichen Sendung (Wortlaut) wird außerdem ein total einseitiger Lobgesang auf die Agrotechnik gesendet. Darin wird behauptet, „die“ Wissenschaft sei sich über deren Vorteile einig. Über Wissenschaftler, die begründet vor den Gefahren dieser „grünen“ Gentechnik und der vielbejubelten „Genschere“ warnen, und über deren Argumente kein Wort. Und dies ist auch mitnichten dadurch zu entschuldigen, dass manche Umweltverbände und Politiker ebenso undifferenziert und platt die Gefahren der Gentechnik skandalisieren...

<https://daserste.ndr.de/panorama/index.html>