



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

Offener Brief von BIOS -

(u. a. aufgrund von Informationen aus der
Online-Konferenz der BIÜ/dem Projektbeir-
rat Alpha-E - 08.11.2022)

Otze

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht:

Unser Zeichen: Alpha-E: HK

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: 21.11.2022

Alpha-E nicht nur in Gefahr, sondern auf der Kippe

1. Ausgangslage (bis etwa Ende Oktober 2022)

(1) 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. Diese – erfreulicherweise sehr klare – Position „Nein zu Neubautrassen und für Alpha-E⁺“ präziserte er beim jüngsten Statustreffen des Projektbeirates Alpha-E (15.09.2022, Celle):

- Wer die Ablehnung des Y-Modells 2014 und das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord (DSN) in Form des Alpha-E (nach „zähen“ Verhandlungen mit „schmerzhaftem Konsens“) gänzlich infrage stelle, wie das offensichtlich die DB tue, fange „am Ende wieder bei null an“. Und dafür habe er „Null-Verständnis“.
- Da Niedersachsen hier aber nicht am langen Hebel sitzt, habe er versucht, in Berlin Einfluss zu nehmen. Vor allem dürfe eine Neubaustrecke (NBS) nur auf der Grundlage eines Raumordnungsverfahrens (ROV) gebaut werden; das koste viel Zeit. Das aber wolle offensichtlich die DB nicht. Diese Position der nds. Landesregierung (bis 2022: SPD/CDU) ist uns von Thordies Hanisch (SPD, MdL) in einer Mail vom 30.10.2022 bestätigt worden: „Die niedersächsische Landesregierung hat die Deutsche Bahn nachdrücklich auf die Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens für ein Neubauplanung hingewiesen. Die Entscheidung zu einer Variante im Bundestag sollte nach Einschätzung des Wirtschaftsministeriums erst dann getroffen werden, wenn diese Varianten durch entsprechende Raumordnungsverfahren geprüft wurden sind.“

Seite 1 von 5

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

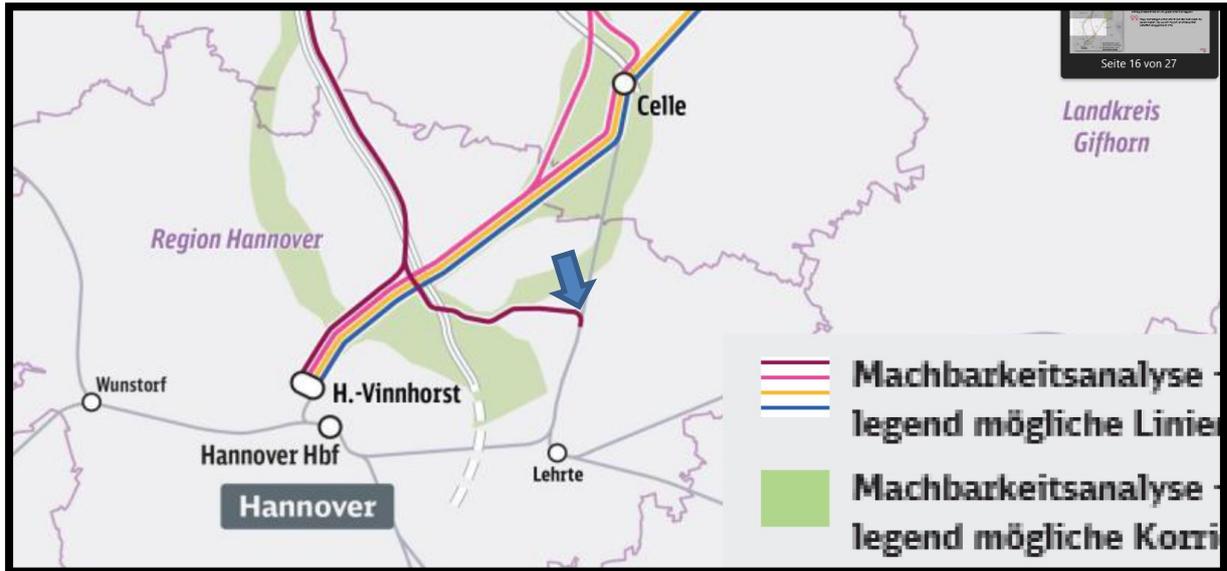
Amtsgericht Hildesheim
Registergericht VR 201227
Finanzamt Burgdorf
Steuernummer:
16/200/98013

Bank:
Stadtsparkasse Burgdorf
Marktstraße 59
31303 Burgdorf

IBAN:
DE42 2515 1371 0270 0641 16
BIC:
NOLADE21BUF

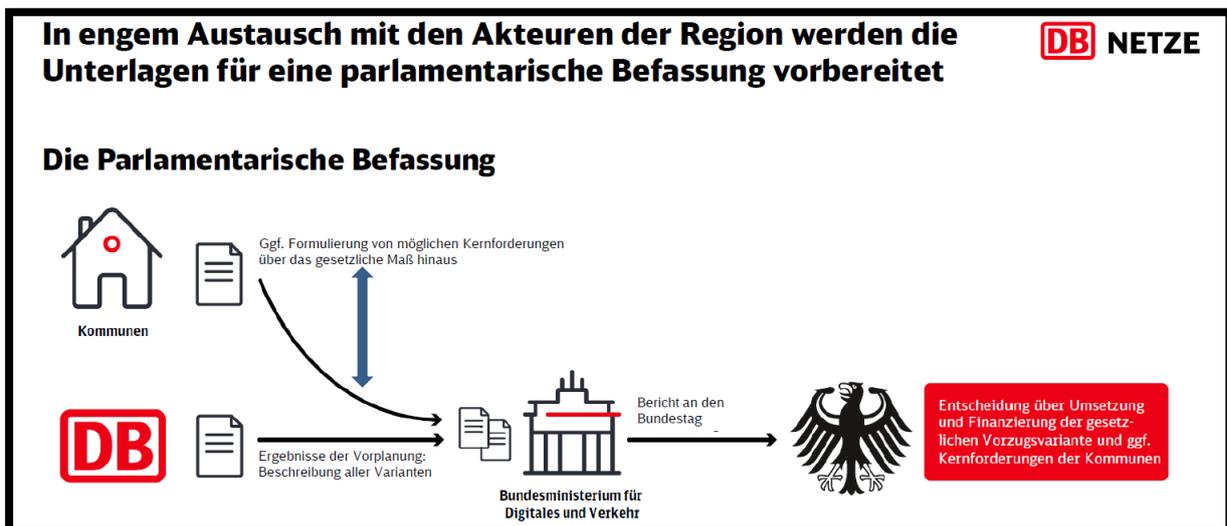
- In einer besonders emotionalen Phase der Rede im Saal beschwerte er sich über das Verhalten der DB dadurch, dass ihm inzwischen „der Geduldsfaden gerissen“ sei. Sein Ministerium sei vom Informationsfluss bei den Vorstellungsveranstaltungen der DB über einzelne Trassenverläufe (nach einer Salami-taktik) abgeschnitten; er komme zu politischen Veranstaltungen, wo ihm mögliche Trassenverläufe gezeigt worden seien, von denen er nichts wusste. Für ihn jedenfalls sei das Vertrauen in Planung und Prozesse verloren gegangen: „Was ist das für ein Umgang?“

(2) Danach wurden von der DB mögliche Trassenverläufe dargestellt, allerdings in sehr grober Form. Für uns war folgende Variante von besonderem Interesse (Pfeil nicht im Original: hinzugefügt von AG):



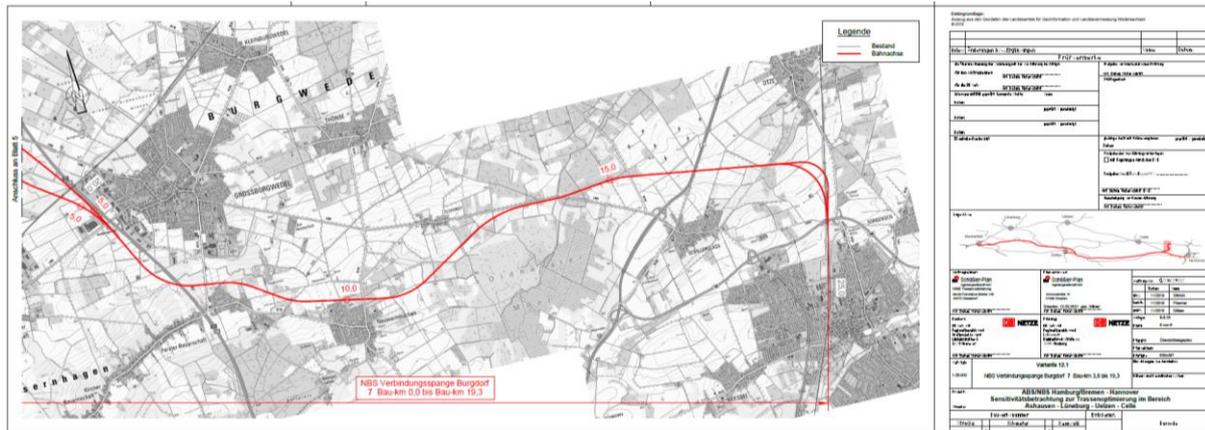
Dass unsere Befürchtungen damit bestätigt wurden, ist deutlich erkennbar, denn die geplante Trassenführung führt von etwa Großburgwedel ausgehend bis Burgdorf. Das wäre dann die alte – und bereits 2014 „begrabene“ Y-Variante „durch die Hintertür“. Und sie scheint „Wirklichkeit“ zu werden, wie weiter unten gezeigt.

Als weiteren Entwicklungsprozess hat die DB folgende Grafik präsentiert:



2. DB lässt „Katze aus dem Sack“: der Trassenentwurf der DB – aber auch Irreführung der Öffentlichkeit durch die DB seit 2016

Inzwischen hat die DB konkretere Vorschläge – sowohl zu den geplanten Trassenführungsvarianten als auch zum zeitlichen Ablauf – gemacht, die unsere Befürchtungen weiterhin verstärken. Danach soll die Trasse als Neubaustrecke (NBS) von etwas südlich Großburgwedel über nördlich (aber sehr dicht) Isernhagen FB und Neuwarmbüchen an südlich Oldhorst und nördlich Schillerslage vorbei bis zur Einfädelung auf die Strecke Celle-Lehrte zwischen Burgdorf-Nord und Otze führen. Die folgende Grafik stammt offiziell von der DB und wurde BIOS am 20.11.2022 von Andreas Meyer zugesandt; sie visualisiert die geplante, mögliche Strecke:



Burgdorf soll über diese Trassenvariante am 01.12.2022 informiert werden, hat aber schon vorher Protest angemeldet: siehe den Bericht im Anzeiger von Antje Bismark: Neue Güterbahntrasse: „Abenteuerlicher Zeitplan“ – Rat und Verwaltung werfen Bahn mangelnde Kommunikation und Wortbruch vor / Kommunen haben DB-Pläne bislang nicht gesehen. In: HAZ – Anzeiger Burgdorf, 16.11.2022, S. 1.

Dass sich da also (auch unser) Protest regt, ist mehr als verständlich (auch im Raum Burgwedel / Isernhagen). Besonders unverständlich ist dabei für uns, dass die Trassenvariante (Linie in erster Grafik mit Pfeilkennzeichnung: AG) durch ein Gebiet gehen soll, dass vorher laut Machbarkeitsstudie als ein grundlegend ungeeigneter Korridor eingestuft wurde (grüne Flächen). Wer das Gebiet kennt, kann das auch ohne aufwendige Analyse gut nachvollziehen, denn diese Trasse verläuft durch weitflächiges Moorgebiet und führt dicht an Siedlungsgebieten vorbei (v. a. Isernhagen FB und Neuwarmbüchen).

Und es kommt noch „etwas“ hinzu, was wir aus dem Projektbeirat erfahren haben (der ein Gespräch mit der DB zu Alpha-E hatte):

- Die DB will ihre Trassenvorschläge den Kommunen präsentieren (s. o.: Burgdorf am 01.12.). Dazu werden in „Kommunalen Planungswerkstätten“ den Hauptverwaltungsbeamten und einigen kommunalen Fachleuten die jeweils relevanten Verlaufsvarianten vorgestellt. *Daraus schließen wir: Öffentlichkeit ist nicht erwünscht. Erst recht sollen dann Bürgerinitiativen ausgeschlossen werden.* Und auch die Kommunen selbst werden unter Zeitdruck gesetzt: Sie sollen nämlich bis spätestens Ende 2022 ihre Stellungnahmen erarbeitet und abgegeben haben. Diese werden dann – zusammen mit den Trassenvorschlägen der DB – über das Eisenbahn-

bundesamt dem Bundesverkehrsministerium übermittelt, damit sich dann der Bundestag damit beschäftigen kann. Eine Entscheidung des Bundestages soll dann noch vor den Parlamentsferien 2023 (ggf. schon etwa im Mai 2023) getroffen werden. *Unsere Auffassung: Das ist kein demokratisches Vorgehen – und widerspricht auch den Äußerungen von Verkehrsminister Volker Wissing und Staatssekretär und Bahnbeauftragter Michael Theurer, die Ende September in Celle eindeutig erklärt hatten, dass der Wille der Betroffenen nicht ignoriert werden dürfen (HAZ, 30.09.2022). Das hören wir gern, allein, es fehlt der Glaube.* Denn ein weiteres Kriterium ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das mindestens 1 sein muss ($NKV \geq 1$). Und das ist nach Berechnungen der DB offensichtlich allein für die A-7-Variante – mit der Abzweigung von Großburgwedel nach Burgdorf – der Fall; alle anderen Varianten sollen ein $NKV < 1$ haben (tw. nur etwa 0,5). **Das zeigt, dass diese A-7-Variante die größte Wahrscheinlichkeit hat, umgesetzt zu werden, wenn es bei den Zahlen so bleibt.** Aber: *Man kann nur hoffen, dass die Berechnungen der DB von unabhängigen Dritten überprüft werden, denn wir haben Zweifel, ob die Varianten „Ausbaustrecken (ABS)“ nicht zu schlecht gerechnet worden sind. Z. B. wäre zu prüfen, ob bei den ABS nach Alpha-E – unzulässiger Weise – auch die ohnehin auch ohne Alpha-E fälligen Wartungs- und Instandhaltungskosten mit eingerechnet wurden, denn sie würden auch dann anfallen, wenn die A-7-Variante zum Zuge käme.*

- „Ganz dicke“ kam dann das **Eingeständnis der DB, seit 2016 Öffentlichkeit, Politik und Betroffene in die Irre geführt zu haben**, was sie – vermeintlich – zu planen hat. *Danach hatte sie – aus unserer Sicht – von Anfang an den „Auftrag“, nicht nach Alpha-E zu planen, obwohl das Konzept im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) enthalten ist (als optimiertes Alpha-E+) und im Bundesverkehrswegeausbaugesetz verankert ist. Vielmehr hätten sie den Auftrag gehabt, von Asshausen nach Celle viergleisig zu planen (und zwar komplett als Neubau und nicht als Ergänzung der vorhandenen Gleise) – im Bestand oder durch Umgehung (also auch A-7) Das wäre nicht nur ein Rechtsverstoß, sondern auch undemokratisch und voller Verachtung den Betroffenen gegenüber (sowohl dem Land, den Kommunen als auch den Bürgern gegenüber).* Auf Nachfrage des Projektbeirates beim Bundesverkehrsministerium zum „Auftrag“ wurde mitgeteilt, dass es eine schriftliche Form nicht gebe; den „offiziellen Auftrag“ müsse das Eisenbahnbundesamt (EBA) haben. Der Projektbeirat bemüht sich, vom EBA diesen „Auftrag“ zu bekommen. Konkretere Informationen werden folgen. *Regelrecht dreist ist die Aussage der DB, man bedauere es, getäuscht zu haben. Aber die Beteiligungsformen etwa durch die Runden Tische seien nicht zielführend gewesen. Und ein ROV, wie es Niedersachsen nachdrücklich fordert, sei nicht nur nicht notwendig, sondern sogar „nicht erwünscht“. Was für eine Arroganz und Ignoranz demokratischer Gepflogenheiten! Hier muss Berlin politisch dringend eingreifen.*
- Auch hinsichtlich der „Behandlung“ des **Vieregg-Gutachtens** (hatten früher darüber berichtet: Nachweis, dass Ausbaustrecken nach Alpha-E reichen, trotz Deutschlandtakt) durch die DB kamen „Merkwürdigkeiten“ zutage. Offensichtlich hatte die DB den Auftrag, das Gutachten gründlich zu prüfen. Dabei kann angesichts des Eingeständnisses der DB, getäuscht zu haben, der Verdacht nicht ausgeräumt werden, dass die DB das Gutachten mit der vorgefassten – negativen – Meinung, die Vorschläge würden ohnehin nicht funktionieren, nur grob betrachtet und dann beiseite gelegt hat. Interessanterweise soll Staatssekretär Michael Theurer sich über die oberflächliche und einseitige Betrachtung des Gutachtens durch die DB gewundert haben, denn er soll das Büro „Vieregg-Rösler“ durchaus schätzen. Ob das allerdings für uns noch nützlich ist, kann durchaus bezweifelt werden.

3. Unsere Forderungen

Die Zeit ist knapp. Die nachfolgenden Forderungen sind deshalb derzeit umso dringlicher:

- Dieser **Widerstand und Protest** muss auf jeden Fall „nach Berlin getragen werden“. Auch wenn die DB offensichtlich im Rahmen von „Kommunalen Planungsworkstätten“ nur kommunale Spitzenvertreter informieren will – ohne Beteiligung von Bürgern bzw. Betroffenen – muss unseres Erachtens jede Möglichkeit genutzt werden, auf den weiteren Ablauf der Planung Einfluss zu nehmen. D. h. konkret: *Der Bundestag (BT) darf im Frühjahr kommenden Jahres (voraussichtlich Mai) noch nicht entscheiden*. Dafür müssen wir „unsere“ Volksvertreter in Berlin gewinnen (unsere beiden MdB Dr. Hendrik Hoppenstedt und Rebecca Schamber sind schon zeitnah angeschrieben worden – v. a. angesichts der eingestandenen Fehlinformationen der DB, von der sich offensichtlich ja auch die MdB haben täuschen lassen, wie auch Landesregierung und Parlament von Niedersachsen). Und die obige Forderung ist zu wiederholen: *Die DB muss für ihre irreführende Informationspolitik vom Eigentümer Bund gerügt werden*.
- Von der Sache her ist entscheidend (was uns auch bestätigt wurde): Die Verkehrswende hin zu mehr Schienenverkehr (und weg von der Straße) wird eher erreicht durch **mehr Kapazität auf der Schiene**; *die Zeitfrage in Form von höheren Geschwindigkeiten ist da eher zweitrangig*. Vor allem muss deutlich werden: Einige Minuten mehr Fahrzeit rechtfertigen keine hohen Zusatzkosten und Zusatzbelastungen für die Bevölkerung und die Umwelt. Wichtig sind funktionierende Anschlüsse – v. a. auch „ins Hinterland“. Für den Deutschlandtakt (DT) braucht man keine 300 km/h-Züge durch bewohnte und geschützte Gebiete. Das belegen auch seriöse Studien (z. B. Jan H. Thies: Umweltschutz und Deutschlandtakt – kein Anschluss? In: Bahn-Report, 6/2022, S. 1923)
- Von daher, aber vor allem auch aus Umwelt- und Klimagründen muss die **Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) auf gesamtgesellschaftlich-gemeinwohlorientierten Kriterien basieren sowie nachvollziehbar, transparent und wissenschaftlich begründet erfolgen**. Dazu ist es unabdingbar, dass die Berechnungsergebnisse der DB von unabhängigen Experten (ggf. durch den Bundesrechnungshof oder ein Wissenschaftliches Institut) **evaluiert** werden.
- Wir können nur hoffen, dass die Vernunft noch eine Chance hat – und wir hier mit dem Projekt der Überwindung des schienengleichen Bahnüberganges nicht auch hinters Licht geführt wurden. Unsere Arbeit ist also weiterhin dringend nötig.

Arnim Goldbach (AG), Sprecher BIOS e. V. – Stand: 21.11.2022