



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

Herrn Bundesminister für Digitales und  
Verkehr  
Dr. Volker Wissing  
Invalidenstraße 44  
**10115 Berlin**

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht:  
Unser Zeichen: BIOS  
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: 15.06.2023

## **Das Optimierte Alpha-E (plus Bremen) umsetzen – auf Neubaustrecken und Tempo 300 km/h verzichten: nur dann geht es schnell und nützt dem Klima – und erhält das Vertrauen der Betroffenen vor Ort**

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Volker Wissing,

wir verfolgen als Bürgerinitiative Otze Schiene e. V. (kurz: BIOS), deren Vorsitzender ich bin, seit geraumer Zeit die Diskussion um die Trassenentwicklung im Norden Niedersachsens mit zunehmender Sorge.

Denn wir haben als BIOS verstärkt den Eindruck gewonnen, dass die Deutsche Bahn (DB Netz) uns tw. einseitig und mit vorgefasster Meinung, tw. gar nicht und tw. sogar falsch informiert(e). Als gravierende Beispiele sind vor allem zwei zu nennen:

1. Die DB hat 2015 den (durchaus schwierigen, aber ganz überwiegend getragenen) Kompromiss des Dialogforum Schien Nord (DSN) von 2015 mitgetragen. Davon zeugt ein Videomitschnitt eines Interviews des damaligen Stv. Konzernchefs der DB. Daran möchte die DB sich offensichtlich heute nicht mehr gern erinnern. Denn:
2. Die DB Netz hat uns noch 2018/2019 versichert, keine Neubaustrecken (NBS) zu planen. Nach vorliegenden Unterlagen und Informationen von Entscheidungsträgern des norddeutschen Projekts Hamburg-Bremen-Hannover (HHBH) hat die DB Netz aber schon 2017 entsprechende NBS-Planungen betrieben.

Allein diese beiden Beispiele zeigen, dass so jede vertrauensvolle Bürgerbeteiligung ad absurdum geführt wird. Vielleicht ist „Bürgerbetrug“ (noch) ein zu hartes Wort; aber wir sind davon nicht weit entfernt. Und diesen Eindruck hat auch die niedersächsische Landespolitik, die 2017 einen einstimmigen positiven Beschluss zu Alpha-E gefasst hat – und diese Position durchweg auch heute noch vertritt. **Hier wird politisches Vertrauen leichtfertig verspielt.**

Seite 1 von 3

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

Und es kommt etwas Entscheidendes hinzu: Bei der Frage nach dem Auftrag für derartige frühzeitige NBS-Planungen konnte man uns keine zweifelsfreie Auskunft geben (auch Ihr Haus nicht). Ohne konkreten politischen Auftrag aber Planungen durchzuführen, bedeutet auch, unberechtigt öffentliche Finanzmittel zu verwenden; das mündet dann ggf. in die Verschwendung von Steuergeldern. Da sollte der Bundesrechnungshof (BRH) eigentlich „hellhörig“ werden, wobei er übrigens ja der DB in allgemeinen unternehmenspolitischen Belangen ein katastrophales Zeugnis ausgestellt hat.

Nun ist die DB ein öffentliches Unternehmen in vollständigem Eigentum des Bundes. Und öffentliche Eigentümer haben auch bei privatrechtlichen Aktiengesellschaften die (haushaltsrechtliche) Pflicht, Aufsicht zu führen. Zuständig dafür ist Ihr Haus (BMDV). Da fragt man sich schon, wo die Aufsicht da stattgefunden haben soll. Wir haben davon jedenfalls keinen entsprechenden Eindruck gewonnen.

Echte Bürgerbeteiligung – die Sie und Ihr Staatssekretär ja immer wieder propagieren – ist nur möglich auf der Basis fundierter und ehrlicher Informationen. Davon ist gemessen am praktischen Verhalten bis heute keine Rede mehr. Die DB hat immer wieder betont, sie wolle alles tun, um kein zweites Stuttgart 21 zu riskieren; sie ist dazu allerdings auf dem besten Wege – und Sie tun nichts dafür, sie aufzuhalten.

Im Gegenteil: Sie versuchen jetzt, mit dem **Planungsbeschleunigungsgesetz** (in diesem besonderen Falle, da beschleunigte öffentliche Planung grundsätzlich nicht verwerflich ist, aber nicht mit der weitgehenden Abschaffung von Bürgerrechten einhergehen darf; siehe Koalitionsvertrag) weiteren gesellschaftlichen Schaden anzurichten:

- Sie definieren formal mit dem „vordringlichen Bedarf“ ein „überragendes öffentliches Interesse“. Das ist rechtlich nicht haltbar, denn nach herrschender Meinung ist ein „öffentliches Interesse“ – und erst recht ein „überragendes öffentliches Interesse“ – materiell, also von der sachlichen Ebene und nicht nur formal zu bestimmen. **Der „vordringliche Bedarf“ muss aus dem „überragenden öffentlichen Interesse“ abgeleitet werden und nicht umgekehrt.**
- Mit der Festlegung auf Tempo „mindestens 250/300 km/h“ (Entwurf des Gesetzes, S. 96 – i. v. m. S. 25 und 91) torpedieren Sie nicht nur die Möglichkeit, das Modell der Ausbraustrecken nach Alpha-E zu realisieren; Sie unterstellen damit auch zugleich, dass ein solches Tempo im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegt. Der umweltpolitische Verstand muss aber da doch stark zweifeln, denn dieses Tempo ist nachweislich energiewirtschaftlich ineffizient, eine entsprechende NBS würde nicht nur „Flächenfraß“ bedeuten, sondern auch regional- und ortsstrukturpolitisch desaströs wirken (Verstoß gegen Bündelungsverbot, Zerschneidung von Örtlichkeiten, Lärmkonzentrierung usw.) und – klimapolitisch wäre hier eine NBS katastrophal. Letzteres deshalb, weil eine NBS kurz- bis mittelfristig illusorisch wäre, die Klimaziele aber – gerade auch nach dem entsprechenden Urteil des Bundesverfassungsgerichts – nicht langfristig aufgeschoben werden dürfen. Wie wollen Sie eine enorme CO<sub>2</sub>-Produktion durch eine NBS begründen, wenn längerfristig auch andere Verkehrsträger vermehrt CO<sub>2</sub>-neutral arbeiten? Im Übrigen haben Untersuchungen ergeben, dass der Deutschlandtakt (DT), der ja durchaus grundsätzlich positiv zu sehen ist, auch mit „etwas reduziertem Tempo“ – gerade durch ökologisch und raumstrukturell sensibles Gebiet – möglich ist.
- Und damit würde mit der „**NBS-Politik**“ **ein hoher Vertrauensschaden** angerichtet: Erstens muss sich jeder aktive wie passive Teilnehmer an dem Prozess des DSN 2015 wie vor den Kopf gestoßen fühlen. Das gilt im Übrigen auch für die Politik in Niedersachsen und für unsere Bundespolitiker unseres Wahlkreises, wie wir aus

persönlichen Gesprächen wissen. Zweitens wäre dem demokratischen Grundsatz des Vertrauensschutzes ein Bärendienst erwiesen worden; umgekehrt **würde ein gravierender Verlust an Vertrauen hohe soziale (gesellschaftliche) Kosten verursachen**. Das – aber nicht nur das – müsste auch in die Ermittlung eines gesamtwirtschaftlichen/gesamgesellschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses einfließen (sog. **NKV**), davon ist im Konkreten leider weit und breit nichts zu erkennen (obwohl das Rahmenkonzept einer Nutzen-Kosten-Analyse zum Bundesverkehrswegeplan 2030 genau darauf abstellt: FE-PROJEKTNR. 960974/2011, Abschn. 2.1: „Beitrag zur Wohlfahrt der Bevölkerung“: wesentlicher Faktor der „Wohlfahrt“ ist für uns „Vertrauensschutz“). Die konkreten Ermittlungen von NKV scheinen deshalb mehr als angreifbar. Also: **Auf dieser unsicheren und fragwürdigen Basis Entscheidungen über milliardenschwere öffentliche Investitionen in NBS zu begründen, öffnet finanziellen Verschwendungen Tür und Tor.**

- Schließlich würde eine NBS weder kurz- und mittelfristig einen Nutzen stiften, weil nicht realisierbar, noch langfristig (relativ) nützlich(er) sein, da dann auch andere Verkehrsträger eine wesentlich bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz aufweisen werden – und ggf. sogar vom Kapazitätsbedarf her eine NBS „im Nachhinein“ gar nicht nötig gewesen wäre. **Klimaschutz ist jetzt nötig und nicht erst ab 2070.**

Wir als BIOS fordern deshalb:

- Verwirklichen Sie das Projekt „Ausbaustrecke“ nach Alpha-E, wie es im BVWP 2030 steht. Halten Sie Ihr Versprechen nach fairer Bürgerbeteiligung und **halten Sie am Ergebnis des DSN 2015 fest**. Auch ein Deutschlandtakt ist damit grundsätzlich machbar. Und das Projekt ist in überschaubarem Zeitrahmen realisierbar.
- Schaffen bzw. erhalten Sie die Möglichkeit nach **wirksamem Lärmschutz**. Und unterstützen Sie die Möglichkeit, **höhengleiche Bahnübergänge zu beseitigen**. Wir in Otze zählen darauf.
- Nehmen Sie die **Kernforderungen des Positionspapiers der Stadt Burgdorf** – vom Rat am 23.02.2023 einstimmig beschlossen und Ihnen vom Bürgermeister Armin Pollehn übermittelt – ernst (auch unter [www.bios-otze.de](http://www.bios-otze.de)). Dort ist eine eindeutige Positionierung für Alpha-E dokumentiert; die weiteren Forderungen zu den NBS sind subsidiär zu verstehen, aber fundamental und würden das NKV stark belasten und wohl ins Negative verkehren, ganz im Sinne der „Wohlfahrt der Bevölkerung“ – nicht nur hier vor Ort, sondern auch im Einzugsgebiet der zahlreichen Bürgerinitiativen im Gebiet der Lüneburger Heide (und etwas südlich davon).
- Vergessen Sie vor lauter „Deutschlandtakt“ nicht die **bahnspezifische Anbindung der Räume außerhalb der Zentren und im weiteren ländlichen Bereich**.

In diesem Sinne zählen wir hier auf das Wiedereinkehren schienenverkehrspolitischer Vernunft. Vor allem aber: **Nehmen Sie das „Minimaltempo von 250/300 km/h“ aus dem „vordringlichen Bedarf“; es liegt eindeutig hier nicht im „überragenden öffentlichen Interesse“**. Damit befinden wir uns im Einklang mit den Forderungen von Olaf Lies in seinem Schreiben vom 27.04.2023 an Sie. Und wir finden uns im Einklang mit den Aussagen zweier Verkehrswissenschaftler im Rahmen der ZDF-Sendung „Heute Show Spezial“ am 09.06.2023 (22:30 – 23:00 Uhr).

Mit freundlichen Grüßen - Arnim Goldbach, Sprecher BIOS e. V., Otze: 15.06.2023

*Arnim Goldbach*